

YOKOHAMA

**Nic jej nie zatrzyma.
Ani piach, ani zima!**

**GEOLANDAR
A/T4 G018**

Ruszaj po przygodę z całoroczną oponą Yokohama **GEOLANDAR A/T4 G018**.
Odkryj jej agresywną przyczepność w terenie, wynikającą z perfekcyjnego
układu głębokich rowków w kształcie zygzaka. Potem skręć na ulicę
i przekonaj się, jak cicha potrafi być podczas jazdy po asfalcie.

Twoje auto zasługuje na opony premium Yokohama **GEOLANDAR A/T4 G018**!

NR 124 (3/2026)

ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)

SUBARU

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

ROZMOWY

**ZOSTAWALIŚMY NAUKOWCAMI
TAKŻE DLA ODROBINY WOLNOŚCI**

ROZMOWA Z KRZYSZTOFEM CENĄ

LUDZIE

LEONE JAK FENIKS

PASJE

EKSPRES W ALPY

MODELE

**NIE TYLKO DO ZADAŃ SPECJALNYCH,
CZYLI SUBARU CROSSTREK NA CO DZIEŃ**

PODRÓŻE

HISZPANIA PRZEZ BUŁGARIĘ I WŁOCHY

ISSN 1897-1989
WRZESIEŃ 2026
09
9 771897 198606



ERSTE 
Leasing

Wierzimy, że z nami zajedziesz dalej



ersteleasing.pl

NA POCZĄTEK

PLEJADY

JESIEŃ. KIERUNEK: CODZIENNOŚĆ

Walizki powoli wracają na najwyższe półki szaf, krem z filtrem ustępuje miejsca parasolowi, zdjęcia zachodów słońca powstają coraz rzadziej, a coraz częściej trafiają do folderów opisanych „Wakacje 2026”. Dni są wyraźnie krótsze, na drogach przybyło samochodów, a w kalendarzach – obowiązków. Nie ma rady. Choć astronomiczna jesień dopiero rozpoczyna swoje urzędowanie, dla większości z nas sezon urlopowy dobiegł końca.

Wracamy.

Do pracy, szkoły, codziennych obowiązków, korków, dobrze znanych tras i ustawionych na rano budzików. Na szczęście powrót nie zawsze oznacza koniec. Czasem bywa początkiem kolejnego etapu podróży. A jeśli przyjrzeć się najnowszemu wydaniu „Plejad”, okazuje się, że takich powrotów mamy w nim całkiem sporo.

Najbardziej dosłowny, a zarazem niezwykle jest powrót Subaru Leone kpt. Janusza Walędzika. Po ponad pięciu latach renowacji samochód powstańca warszawskiego, przez lata towarzyszący mu w spotkaniach z młodzieżą i podróżach po Polsce, znów jeździ. Historia jego ratowania, pełna chwil zwątpienia, nieprzewidzianych przeszkód, ale też ludzi, którzy nie pozwolili, by projekt utknął na dobre, pokazuje, że czasem najważniejsze jest nie tempo, lecz konsekwencja w dążeniu do celu.

W cyklu *Rozmowy* powracamy w znacznie bardziej odległe rejony – prof. Krzysztof Cena zabiera nas w podróż przez Kanadę, Australię, świat nauki i własne wspomnienia z kierownicy Subaru. Bohater *Pasji*, Kamil, prowadzi nas przez historię Forestera, który – kupiony początkowo jako praktyczny samochód do budowy domu, przeprowadzki i codziennych

dojazdów – zmienił się w ponad 270-konną uniwersalną maszynę do wszystkiego.

Do przeszłości zaglądamy także za sprawą Subaru BRAT. W „Poznaj BRAT-a, który lata” możemy się dowiedzieć, w jaki sposób model sprzed niemal pół wieku stał się inspiracją dla Brataroo, stworzonego do Gymkhany, driftów i skoków. Wracamy również na Tor Kielce, gdzie podczas XIV Zlotu Subaru SJS spotkali się miłośnicy marki, by rywalizować i wspólnie przeżywać motoryzacyjne emocje. Wraz z pięcioosobową załogą Outbacka ruszamy natomiast do gorącej Hiszpanii – przez Bułgarię i Włochy.

A skoro jesień, to także krótszy dzień, częstsze opady, gorsza widoczność i trudniejsze warunki drogowe. Tu swoją wszechstronność pokazuje Crosstrek, który równie dobrze jak na szutrze odnajduje się w miejskiej dżungli – wśród progów zwalniających, dziurawego asfaltu, krawężników i jesiennej niepogody.

Marek Dworak jak zwykle zabiera nas do strefy bezpieczeństwa.

Tym razem przypomina, że dobry kierowca nie tylko przestrzega przepisów, ale przewiduje, obserwuje i współpracuje z innymi uczestnikami ruchu. Piotr Mokwiński skłania natomiast do refleksji nad tym, czy w świecie algorytmów, aplikacji i nieustannych powiadomień nie za rzadko spoglądamy na to, co dzieje się naprawdę – tuż obok nas.

Na koniec, za sprawą konkursu „Subaru. Wschody i zachody słońca”, wracamy do gór, jezior, leśnych dróg, kempingów i niezwykłych chwil uchwyconych w pierwszych lub ostatnich promieniach dnia.

Tymczasem my jedziemy dalej. Zmieniają się jedynie krajobrazy, rytm dnia, warunki i cele naszych podróży. Życzymy Państwu, by wszystkie osobiste jesienne powroty miały jak najwięcej kolorów, jak najmniej pośpiechu i stwarzały jak najwięcej okazji, by od czasu do czasu móc skrócić z codziennej trasy.

Kierunek jesień – start!
Szerokiej drogi!

Zespół Subaru Import Polska



AKTUALNOŚCI

6

ROZMOWY

8 ZOSTAWALIŚMY NAUKOWCAMI TAKŻE DLA
ODROBINY WOLNOŚCI
ROZMOWA Z KRZYSZTOFEM CENĄ

ŁUDZIE

22 LEONE JAK FENIKS

PASJE

30 EKSPRES W ALPY

IMPREZY

36 XIV ZŁOT SUBARU SJS

MODELE

40 NIE TYLKO DO ZADAŃ SPECJALNYCH,
CZYLI SUBARU CROSSTREK NA CO DZIEŃ

PODRÓŻE

46 HISPANIA PRZEZ BUŁGARIĘ I WŁOCHY

HISTORIA

54 POZNAJ BRAT-A, KTÓRY LATA

PRZEPISOWO

58 CO ŚWIADCZY O TYM, ŻE JESTEM KIEROWCĄ,
KTÓREGO JAZDĘ WYSOKO OCENIAJĄ INNI
UCZESTNICZY RUCHU DROGOWEGO? /CZ. 2/

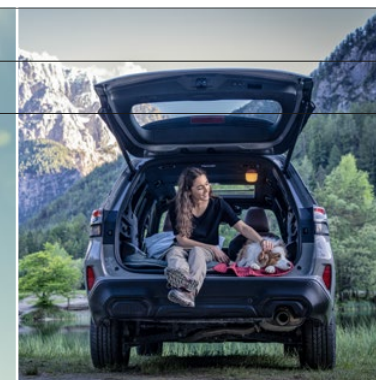
FELIETON

62 ROZWÓJ, SIŁA, NIEPORADNOŚĆ.
QUO VADIS, DOMINE?

FANPAGE

64





POCZWÓRNE WYRÓŻNIENIE SUBARU W RANKINGU ACSI

W połowie września dowiedzieliśmy się, że w przeprowadzonym w USA badaniu 2026 American Customer Satisfaction Index (ACSI®) Automobile Study, mającym na celu określenie poziomu zadowolenia klientów z produktów i usług branży motoryzacyjnej, marka Subaru zajęła pierwsze miejsca w aż czterech kluczowych kategoriach.

Ranking ACSI opracowano na podstawie osobistych doświadczeń i opinii kierowców na temat posiadanych przez nich samochodów. Tradycyjnie mogli oni wyrazić swój stopień zadowolenia z poszczególnych cech pojazdów, postępując się 100-punktową skalą. Ich oceny przełożyły się na ostateczne wyniki, które przesądziły o naszym prowadzeniu w czterech obszarach badania dotyczącego segmentu samochodów produkowanych na skalę masową. Użytkownicy modeli Subaru uznali, że jesteśmy marką numer jeden w kategoriach: bezpieczeństwo pojazdu, ogólna jakość, jakość obsługi i wartość przy odsprzedaży. Warto podkreślić, że w rankingu ACSI w kwestii bezpieczeństwa prowadzimy niezmiennie już od siedmiu lat.

Nasze świetne wyniki w najnowszej edycji badania skomentował Jeff Walters, prezes i dyrektor operacyjny



IIHS I CR REKOMENDUJĄ SUBARU MŁODYM KIEROWCOM

Insurance Institute for Highway Safety (IIHS) i Consumer Reports (CR) zarekomendowały niedawno aż dziewięć samochodów Subaru jako najlepszy wybór dla nastoletnich kierowców. W gronie polecanych znalazł się jeden nowy oraz osiem używanych pojazdów spod znaku Plejad.

Amerykańskie rodziny poszukujące bezpiecznych i niedrogich czterech kółek dla młodych kierowców mogą w tym roku skorzystać z zestawienia złożonego z trzech list przygotowanych wspólnie przez instytut IIHS i organizację ekspercką Consumer Reports. Pierwsza, tzw. „Good Choices”, obejmuje 45 pojazdów używanych dostępnych w cenie poniżej

10 000 dolarów. Druga to tzw. „Best Choices” i figuruje na niej 29 droższych samochodów używanych dostępnych jednak za mniej niż 20 000 dolarów. Ostatnia z list to natomiast zestaw 22 zupełnie nowych pojazdów. Swoje zestawienie IIHS i CR opracowały po przeprowadzeniu kompleksowej oceny modeli dostępnych na rynku. Wzięto w niej pod uwagę szereg różnych kryteriów, w tym: koszt pojazdu, jego typ, wielkość, niezawodność, zachowanie w sytuacjach awaryjnych, długość drogi hamowania oraz otrzymane oceny bezpieczeństwa.

Na liście „Good Choices” Subaru zapewniło sobie trzy miejsca. Zajęły je następujące modele: Impreza sedan

lub wagon (specyfikacje 2014–2025), Crosstrek (specyfikacje 2016–2025) oraz Legacy (specyfikacje 2015–2019). Z kolei wśród „Best Choices” znalazło się aż pięć modeli spod znaku Plejad: Crosstrek Plug-In Hybrid (specyfikacje 2019–2023), Legacy (specyfikacje 2020–2025), Outback (specyfikacje 2020–2025, wyprodukowane po październiku 2019), Forester (specyfikacje 2019–2025) oraz Solterra (specyfikacje 2023–2025). Wśród polecanych młodym kierowcom nowych samochodów znalazł się natomiast Ascent (specyfikacja 2026).

Aby znaleźć się w tegorocznym zestawieniu, wszystkie używane i nowe pojazdy musiały uzyskać średnie lub lepsze oceny od Consumer Reports za hamowanie oraz za prowadzenie

w sytuacjach awaryjnych i rutynowych. Musiały być one również wyposażone w elementy sterowania, które inżynierowie i eksperci ds. użyteczności tej organizacji uznali za niezbyt skomplikowane i nierozpraszcające. Wymagana była także ocena „dobra” od IIHS w badaniu small overlap front test, odnoszącym się do części pojazdu po stronie kierowcy. Modele oznaczone jako „Best Choices” musiały ponadto posiadać przednie reflektory oceniane przez IIHS jako „dobre” lub „akceptowalne” we wszystkich wersjach wyposażenia oraz system automatycznego hamowania awaryjnego z funkcją wykrywania pieszych, który wypadł dobrze w dziennych testach torowych IIHS. Z kolei nowe pojazdy, które znalazły się w zestawieniu

dla młodych kierowców, musiały być również zdobywcami tytułu Top Safety Pick (TSP) lub Top Safety Pick+ (TSP+) od IIHS za rok 2026.

Przypomnijmy, że Subaru ma obecnie w swej pałecie aż osiem modeli rekomendowanych przez Consumer Reports na rok 2026 i drugi rok z rzędu cieszy się mianem najlepszej marki motoryzacyjnej głównego nurtu. Ponadto Crosstrek uznany został przez tę organizację za najlepszego SUV-a subkompaktowego 2026 roku, a Forester przez trzynasty rok z rzędu pozostaje, jej zdaniem, najlepszym SUV-em kompaktowym. W zestawieniach IIHS Subaru jest natomiast marką numer jeden pod względem łącznej liczby otrzymanych dotychczas tytułów TSP+. Począwszy od 2013 roku marka zebrła ich już 78.

Subaru w Ameryce. Podkreślił, że bycie wiodącą marką w zakresie bezpieczeństwa pojazdów przez siedem lat z rzędu to zaszczyt i odzwierciedlenie naszego zaangażowania w ochronę kierowców i pasażerów. Wyróżnienie to, wraz z awansem na pierwsze miejsca pod względem ogólnej jakości i wartości przy odsprzedaży, wzmacnia zaufanie, jakim właściciele Subaru darzą swoje pojazdy, i motywuje nas do dalszego podnoszenia poprzeczki w odniesieniu do całej naszej linii modelowej.

Wskaźnik ACSI został opracowany w 1994 roku na Uniwersytecie Michigan. Jest jedynym ogólnokrajowym, międzybranżowym miernikiem satysfakcji klientów w USA. Każdego roku badanie skupia się na ocenie około 400 firm reprezentujących blisko 40 branż konsumentskich w 10 sektorach gospodarki i jest największym pojedynczym badaniem porównawczym w tym kraju. Ranking ACSI Automobile Study 2026 opracowano na podstawie 6699 wypełnionych ankiet. Uczestnicy badania zostali wybrani losowo, a kontaktowano się z nimi drogą mailową w okresie od lipca 2025 do czerwca 2026 roku.



ZOSTAWALIŚMY NAUKOWCAMI TAKŻE DLA ODROBINY WOLNOŚCI ROZMOWA Z KRZYSZTOFEM CENĄ

Prof. dr hab. Krzysztof Cena to naukowiec, który poświęcił się biofizyce środowiskowej. Ścieżka jego naukowego rozwoju wiodła przez różne kraje, układając się we wspaniałą podróż przez świat. Wielka Brytania, Kanada i Australia stawały się dla Profesora domem na dłużej, pozwalając odkrywać swoje jakże różne oblicza i otwierając przed nim kolejne drzwi do świata nauki.

Bagaż jedynych w swoim rodzaju doświadczeń, zgromadzonych wspomnień i spostrzeżeń to materiał na solidny cykl ciekawych rozmów, którym mogłoby nie być końca. Nam udało się przeprowadzić jedną

i... wcale nie naukową! To zbiór przemyśleń z kierownicy Subaru, retrospekcji z wysokogórskich wypraw, tęsknoty za wolnością w czasach PRL-u, którą udało się znaleźć w niewielkim stopniu, przemyśleń doty-

czących możliwości, jakie daje nauka i refleksji nad tym, że może warto poświęcić jej więcej uwagi.

Agnieszka Jama: Panie Profesorze, od lat pozostaje Pan wierny marce

● ○ ○ ○ ○ ○

Subaru i dlatego naszą rozmowę chciałabym rozpocząć właśnie od niej, a dokładnie od Pana pierwszego samochodu spod znaku Plejad – Subaru Leone, którym jeździł Pan podczas swojego pobytu w Kanadzie.

Krzysztof Cena: Marka Subaru była wówczas popularna w Kanadzie, tylko ja o tym nie wiedziałem. Rozpoczynałem właśnie mój czteroletni pobyt w tym kraju. Było to w 1982 roku, kiedy jeden z uniwersytetów kanadyjskich, McMaster University, zaprosił mnie – na początek – na pół roku. Wszystko z powodu stanu wojennego w Polsce. Zaproszono mnie razem z rodziną i od razu potrzebowałem tam jakiegoś samochodu. Przeglądałem gazetę i zauważyłem w niej używany model Subaru Leone, a obok niego znaczek 4x4, czyli *four by four*. Zadzwoiłem pod wskazany numer i okazało się, że jest możliwe, abym stał się jego użytkownikiem. Ostatecznie jeździłem nim tylko kilka miesięcy, ale dobrze to pamiętam. Subaru zaczęło swoją epopeję samochodów uterenowionych właśnie od Leone. Od tego czasu wszystkie kolejne modele miały napęd symetryczny na cztery koła i nisko położony silnik typu bokser. Zima w Kanadzie, a szczególnie w okolicach Toronto, gdzie byliśmy, potrafi być bardzo śnieżna. Tak śnieżna, że dość często wszystko jest zamknięte, a gdy spadnie metr śniegu, dzieci nie chodzą do szkoły. Wysokich gór tam nie było, ale śnieg i ślizgawice już tak. Subaru Leone miałem i użytkowałem nieco wcześniej, w cieplejszych miesiącach. Nie mogę zatem powiedzieć, jak jeździło się nim w zimie. Tym niemniej jako użytkownik innych samochodów zdawałem sobie później sprawę z tamtejszych warunków. Pierwsze nowe Subaru kupiłem dopiero w 2008 roku, kiedy wróciliśmy do Polski, pod Kraków, po naszym prawie 20-letnim pobycie w Australii. Był to Forester. Jakoś wtedy nie tknęło mnie, żeby od razu kupić Outbacka, a powinienem! Przecież

outback to słowo angielskie, które odnosi się do terenów australijskich, do pustyń i dróg kamienistych, żwirowych. Wiedziałem, że regularnie, każdego roku, w Australii przeprowadzane są testy Outbacka. Polegały na przejechaniu w ciągu 10–14 dni trasy długości około 4000–5000 km z Adelajdy, przez okolice Alice Springs, do Darwin, czyli z południa, przez środek tego pustynnego kontynentu, na tropikalną północ, a ich wyniki są później publikowane. Ciągłe męczyło mnie, że chętnie miałbym ten model, ale z tego, co wiem, to Outback Wilderness nie był dostępny w Europie. Dopiero po trzech latach zamieniłem Forestera na Outbacka. Jeździłem nim bardzo długo, bo aż do teraz. To limuzyna, długi samochód, z dużym prześwitem, znakomicie trzymający się drogi. Teraz natomiast zdecydowaliśmy się z żoną na tak zwany *downsizing*, czyli zmniejszenie samochodu, i kupiliśmy Crosstrek. Wracając do wspomnianej Australii, nasza rodzina z dorastającymi dziećmi posiadała tam, z powodów praktycznych, aż cztery samochody, z czego trzy były dość starawe. Na takie było nas stać. Niestety nie mieliśmy wtedy dojęcia do Subaru, chociaż interesowałem się tą marką. Te samochody uważane są tam za takie troszkę z górnej półki. Zresztą musieliśmy liczyć się z wydatkami. Dlatego nasz główny samochód kupowałem wówczas na specjalnych aukcjach. W Australii był bowiem taki przepis, że wszystkie samochody eksploatowane zarówno przez rząd federalny, jak i przez rządy stanowe muszą być sprzedane przed upływem półtora lub roku ich użytkowania. Wystawiane są wówczas na aukcjach. Są stosunkowo tanie, zależnie od przebiegu licytacji, nadal na gwarancji, a na liczniku często mają tylko 20 000–30 000 kilometrów. Można je kupić naprawdę okazjnie. Tak na przykład kupiłem żonie Toyotę Camry. Żona, Barbara, jest artystą plastykiem i w Australii prowadziła studio konserwacji

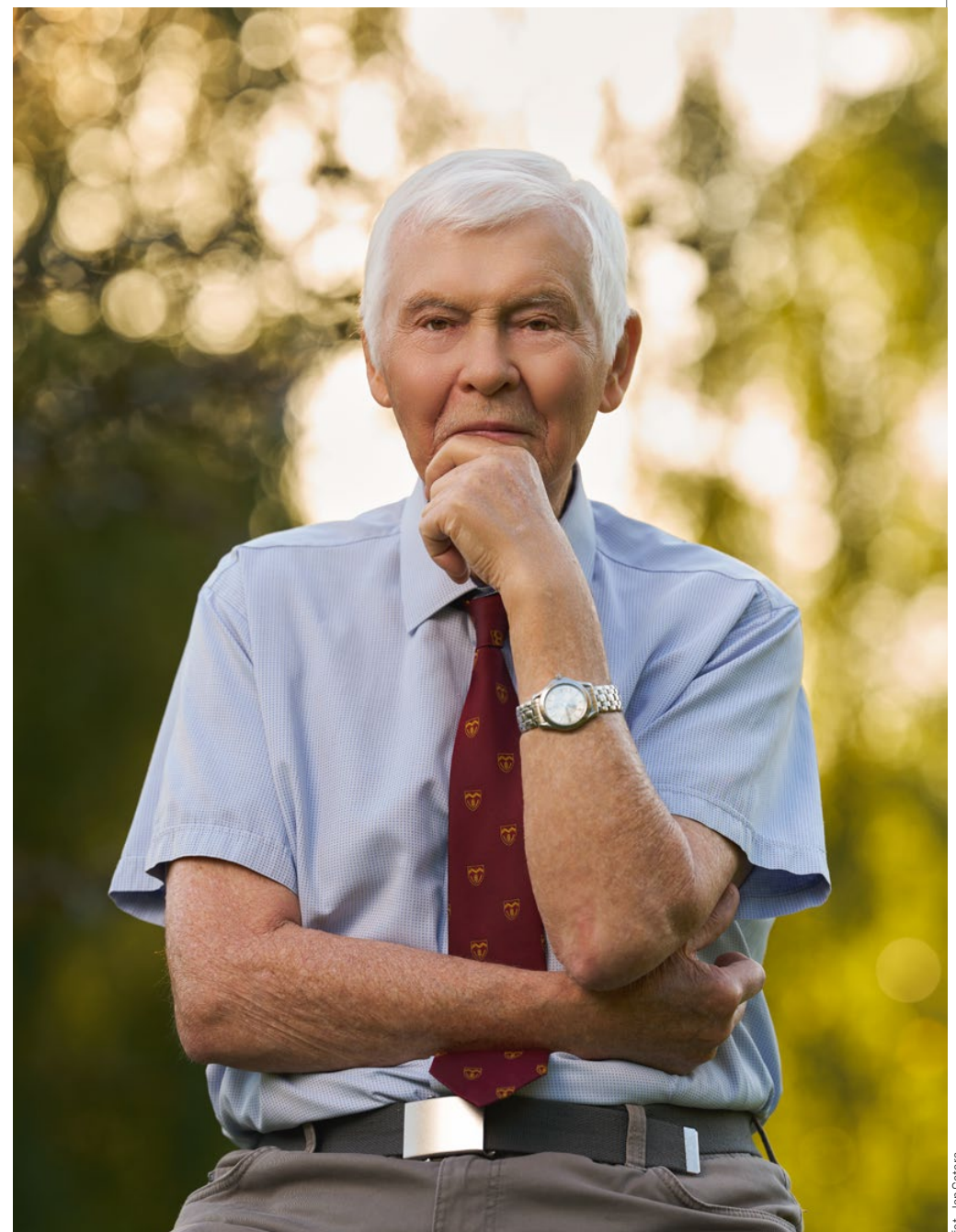
Dla mnie cechą zasadniczą samochodów Subaru jest napęd na cztery koła i nisko osadzony silnik.

zabytków. A skoro jesteśmy już przy Toyocie, jakieś pół roku temu wyczytałem, że w całej Ameryce Północnej, czyli w USA i Kanadzie, sprzedano w ciągu roku ponad 100 000 egzemplarzy Toyoty Corolli Cross, podczas gdy w tym samym czasie Subaru Crosstrek trafiło do rąk 210 000 użytkowników. To dwa razy tyle! Następnego roku sytuacja się powtórzyła. Warto podkreślić, że tam jest nieco inaczej niż w Europie – samochody kupowane są najczęściej ze względu na ich praktyczność. Jeździłem dużo po Kanadzie i Stanach Zjednoczonych i mogę odpowiedzieć na pytanie, dlaczego kierowcy decydują się tam głównie na samochody duże. Otóż, muszą być one bezpieczne i stosunkowo wygodne. Bezpieczeństwo jest najważniejsze. Tamtejsi obywatele lubią, chcą i potrzebują pojazdów bezpiecznych. To jest – w skrócie – amerykańska kultura samochodowa. To kultura farmerska, dalekiego Zachodu, a mniej kultura miejska. Nie jest zasadniczą aparycją samochodu, ale bardziej to, jak daje sobie on radę w przypadku ciężkiej kolizji lub w warunkach bardzo długiej jazdy. Większość kierowców wie, że samochody Subaru mają stały napęd na cztery koła. Pojazdy Subaru uważane są w Ameryce powszechnie za bardzo bezpieczne w grupie tych troszeczkę mniejszych.

A.J.: Czy odpowiadało Panu to, jak ewoluowały nasze samochody? Czy czasem tęskni Pan za Leone?

K.C.: Zdecydowanie odpowiadało! Dla mnie cechą zasadniczą samochodów Subaru jest właśnie napęd na cztery koła i nisko osadzony silnik. Bardzo istotny jest fakt, aczkolwiek nigdy tego nie próbowałem, że silnik jest nisko położony i w razie kolizji chowa się – że tak powiem – pod samochód, a nie uderza w jego klatkę, w której siedzą pasażerowie. I to jest zasadnicza charakterystyka pojazdów Subaru. Aczkolwiek ich wszystkie

dotatki, które są coraz lepsze, uzupełniają podstawową troskę o to, by były to samochody bardzo wytrzymałe, jak wiemy – bardzo bezpieczne, bardzo wygodne i nadające się również na trochę gorsze drogi. Dlatego Subaru wydało mi się odpowiednie na okolice Krakowa, gdzie mamy sporo wzgórz. Nasz Outback świetnie radził sobie na śliskiej jezdni, przy oblodzeniu i ośnieżeniu. I to są podstawowe zalety. Nie miałem dotychczas okazji załapać się na system wspomagania kierowcy EyeSight. Pojawił się on dopiero rok czy dwa lata po tym, jak kupiłem Outbacka. Bardzo uprzejmie jednak salon Emil Frey zaprosił mnie na jego demonstrację i wypróbowanie tego rozwiązania. Tym sposobem miałem okazjęjechać w kierunku tekturowego pudła i przekonać się, czy samochód faktycznie w porę się zatrzyma, czy też nie. Zatrzymał się! (*śmiech*) Mimo braku systemu EyeSight nie zmieniłem jednak Outbacka i przez cały czas jeździło mi się nim bardzo wygodnie. Dopiero teraz go sprzedajemy. Jesteśmy z żoną już w sile wieku i potrzebujemy samochodu, który ma wszystkie cechy Outbacka czy Forestera, ale nie jest taki duży. Crosstrek wydaje się idealny. Model ten obserwowałem od kilku lat, kiedy jeszcze nazywał się Subaru XV. Bardzo regularnie czytuję nie tylko „Plejady”. Co tydzień w poniedziałek kupuję podstawowe pismo samochodziarzy „Motor”. W tym „Motorze” można całkiem sporo wyczytać. Zorientowałem się, że Crosstrek należy kupować już teraz i nie czekać dłużej, ponieważ Subaru włożyło do niego absolutnie wszystko. Z tego, co wiem, wszystkie zabezpieczenia i udogodnienia przekładające się na bezpieczeństwo aktywne i pasywne obecne są już teraz w trzech najważniejszych dla mnie modelach Subaru, czyli w Crosstreku, Foresterze i Outbacku. A skoro wszystkie te funkcje skomasowane są w mniejszym Crosstreku, który



for. Jan Cetera

i tak nie jest samochodem małym, zdecydowaliśmy się na przesiadkę właśnie do niego.

A.J.: Wspomnił Pan o dodatkach. Odnośnie do którego z nich, dostępnego w nowym Crosstreku, ma Pan największe oczekiwania?

K.C.: Odnośnie do EyeSight! I to nie będzie EyeSight z dwoma

oczami, a ten z trzema. I zdaje mi się, że on dodatkowo patrzy również na twarz kierowcy. Bardzo się cieszę, że w granicach możliwości będę pilnowany przez automat, właśnie z uwagi na bezpieczeństwo. Mam znaczne doświadczenie w roli kierowcy, a nawet za duże! (*śmiech*) Nie ukrywam jednak, że jestem coraz starszy. Od dłuż-

○○●○○○○

szego czasu, kiedy jadę w warunkach monotonnych i usypiających, stosuję pewną zasadę, której nauczyłem się w Australii. Mianowicie – na głos komentuję jazdę. Wiem, że taki komentarz robią kierowcy w niektórych krajach zachodnich. W Australii stosują go kierowcy ambulansów medycznych i wozów strażackich w czasie jazdy z użyciem sygnałów dźwiękowych. Chodzi o to, żeby zwiększyć czujność prowadzącego. Dla przykładu, głośno mówię do siebie: „Zbliżam się do skrzyżowania, mam zielone światło, z prawej strony jest niepewny samochód, za sobą mam sznur pojazdów, a pieszy przymierza się do przejścia

na drugą stronę jezdni”. Jadę dalej, zerkam w lusterko. Lusterko trzeba sprawdzać co 30 sekund! Tego się trzymam. Dodam, że tylko raz w życiu oblałem egzamin na prawo jazdy. Było to w Wielkiej Brytanii. Wcześniej przez blisko 5 lat jeździłem już samochodem w Polsce. Mam jednak zasadę, że wszędzie, gdzie mieszkam, zdaję egzamin na prawo jazdy. Robię to dla zabawy, ale również dlatego, żeby po prostu mieć ten dokument. Ma to szczególnie znaczenie w Ameryce, bo prawo jazdy jest tam jak dowód osobisty. Ale wróć do tego oblałego egzaminu. Otóż, w Wielkiej Brytanii samą jazdę zaliczałem

w zatłoczonym miasteczku. Szło mi świetnie. Nagle egzaminator powiedział: „Niestety, muszę pana odstawić. Wszystko było dobrze, tylko za długo zwlekał pan ze zmianą biegu na niższy. Powinien pan zmienić bieg i położyć z powrotem obie ręce na kierownicy, zanim rozpocznie pan manewr skręcania w lewo czy w prawo na skrzyżowaniu. A poza tym powinien pan częściej sprawdzać lusterko”. Zapamiętałem to sobie i następnym razem już zdałem. Egzamin na prawo jazdy zaliczyłem również w Stanach Zjednoczonych, Kanadzie i Australii. Zdawanie tych egzaminów trochę mnie bawiło. Prowadziłem stosunkowo inten-

sywne życie, a troszeczkę rozrywki samochodowej nie zaszkodziło! (śmiej) W Australii na uniwersytecie mieliśmy wydzielony parking, na którym stały samochody uczelniane. Jako pracownicy mogliśmy korzystać z tego zestawu pojazdów, ale jeśli ktoś nie miał zaliczonych odpowiednich dodatkowych kursów jazdy, przejmował odpowiedzialność za ich ubezpieczenie. Z ciekawości poszedłem wtedy w Perth w Zachodniej Australii na kurs jazdy po mieście. Perth to prawdziwe nowoczesne i duże miasto z autostradami. W samochodzie było nas czworo, w tym instruktor. Byliśmy tam także wspominane komentowanie jazdy na głos. To bardzo pomaga i zachęcam wszystkich kierowców do wypróbowania tej techniki. Oczywiście nie ma wtedy mowy o głośnym słuchaniu radia. To według mnie troszeczkę niebezpieczne, nie mówiąc już o prowadzeniu rozmowy przez komórkę. W Australii zapisałem się również na dwa inne dodatkowe kursy, które organizował mój uniwersytet. Otóż, żeby móc wypożyczyć na uczelni do celów badawczych prawdziwy samochód terenowy z napędem na cztery koła, trzeba było zaliczyć tygodniowy kurs jazdy terenowej, pod górę, po kamieniach, w wyschniętym korycie potoku. Drugim był kilkudniowy intensywny kurs, na którym uczono nas, jak radzić sobie w sytuacji, kiedy auto zakopie się na pustyni w piasku.

A.J.: Jest Pan Profesorem wspaniałym naukowcem, świetnie przeszkonym i uważnym kierowcą, ale też zapalonym sportowcem.

K.C.: Moje sportowe oblicze wzięło się po trochu stąd, że jestem energiczną osobą z pokolenia PRL-u, a i mam tradycje rodzinne. Mój ojciec, Mieczysław, późniejszy profesor Akademii Rolniczej we Wrocławiu, był przed wojną mistrzem Polski w rzucie oszczepem... oburącz. Taka to wtedy była

ciekawa konkurencja sportowa. Na studia fizyki na Uniwersytecie Wrocławskim poszedłem w roku 1955 czy 1956, dokładnie wtedy, kiedy nastąpiła tak zwana „odwilż”. Nastąpiły rządy Gomułki, który poluzował panujący wcześniej naprawdę silny, brutalny zamordyzm stalinowski. Wtedy też na uniwersytetach, jak grzyby po deszczu, powstawały różne kluby studenckie. Od razu zapisałem się równocześnie na kurs dla grotolazów, kurs wysokogórski dla początkujących i kurs żeglarski, również dla początkujących. Wszystkie te trzy dyscypliny później kontynuowałem, ale najbardziej wierny pozostałem grotolazom. W tej chwili jestem kimś w rodzaju seniora Sekcji Grotolazów Wrocław, która jest bardzo rozbudowana i posiada długie tradycje. Za naszych czasów nie była ona wyłącznie sportowa. Powiedziałbym, że była niemal korporacją studencką. Dodatkową zachętą było dla nas to, że mieliśmy tam wspaniałe towarzystwo bardzo interesujących ludzi. Chyba połowa moich kolegów stała się później prominentami w swoich dziedzinach. W czasie naszej wspólnej młodości byli bardzo interesującymi i bardzo kształtującymi charakter koleżankami i kolegami. Nawet słynna himalaistka Wanda Rutkiewicz zaczynała we wrocławskiej sekcji grotolazów. Była moją młodszą koleżanką. Odstąpiłem jej kiedyś niepotrzebny czekan. Mógłbym tutaj wymienić również wielu wybitnych profesorów, rektorów czy literatów. Założycielką Sekcji była śp. Teresa Janasz, późniejsza profesor historii prawa, która była żołnierzem Armii Krajowej i powstania warszawskiego. Ponad 40 członków Sekcji z tamtych czasów posiada obecnie własne biogramy w Wikipedii, co oznacza, że są to osoby w jakiś sposób encyklopedyczne. Samoistny dobór tej grupy grotolazów był wyjątkowy. Moimi przyjaciółmi stali się więc przedstawiciele elity intelektualnej

Żeby móc wypożyczyć na uczelni do celów badawczych prawdziwy samochód terenowy z napędem na cztery koła, trzeba było zaliczyć tygodniowy kurs jazdy terenowej, pod górę, po kamieniach, w wyschniętym korycie potoku. Drugim był kilkudniowy intensywny kurs, na którym uczono nas, jak radzić sobie w sytuacji, kiedy auto zakopie się na pustyni w piasku.

Wrocławia, a później, kiedy rozeszli się po Polsce, również elity polskiej. Z kolei w Klubie Wysokogórskim zaliczyłem szkolenia skałkowe i tatrzańskie, także szkołę zimową i letnią. Odbyłem przepisowe wspinaczki i zostałem członkiem zwyczajnym. To jest całkiem dużo. Niestety później zaniedbałem to zajęcie, ponieważ kolidowało ono z innymi wyjazdami. Najchętniej jednak jeździłem na nartach i przez wiele lat byłem instruktorem narciarstwa Polskiego Związku Narciarskiego, nigdy nie zarabiając na tym ani grosza. W ramach szkół narciarskich PTTK dostawałem pod opiekę 15–20 narciarzy. Byliśmy zakwaterowani w schroniskach i prowadziłem wtedy dwutygodniowe kursy narciarstwa. W zamian za to dostawałem „wikł i opierunek”. Bardzo to lubiłem! Kiedy natomiast przez trzy lata byłem wykładowcą fizyki na Akademii Wychowania Fizycznego we Wrocławiu, brakowało mi trochę godzin dydaktycznych do *pensum*. Zostałem wtedy „przymuszony”, co mówię z radością, do prowadzenia zajęć z narciarstwa ze studentami. Później jednak się to skończyło, gdyż po doktoracie wyjechałem z żoną do Anglii na pięć lat. Tam urodził się nasz syn.

A.J.: Po czasie wrócił Pan do sportu i to w wydaniu ekstremalnym.

K.C.: Pod koniec zeszłego wieku – bo było to już tak dawno – zacząłem chorować kardiologicznie. Byłem wtedy w Australii i miałem tam bardzo dobrego kardiologa. Stwierdził, że trzeba mi zrobić by-passy. Powiedział, że jestem za młody, żeby mieć dalsze problemy kardiologiczne. Tak się złożyło, że wolny termin na operację miał wtedy słynny doktor Larbalestier. Był on tak znany w Australii jak u nas profesor Religa. Był tam pierwszy i najlepszy od przeszczepów serca. To on wykonał mój zabieg. Założył mi aż pięć by-passów, co podobno jest skomplikowane. Udało się!



foto: Jan Cetera

○○○●○○○

Po pewnym czasie mój kardiolog rozmawiał ze mną o powrocie do aktywności fizycznej i powiedział, że powinienem robić coś takiego, co dawniej sprawiało mi przyjemność. Zapytałem go wtedy: „*A co pan powie, gdybym spróbował troszkę trekkingów i wysokich gór?*”. Australia znakomicie nadaje się na trekkingi. Jest tam słynny Bibbulmun Track wiodący z południa na północ na terenie Australii Zachodniej. To jest przeszło 1200–1300 kilometrów. Regularnie przechodziłem fragmenty tej trasy. Z kolei Larapinta Trail przebiega przez samo centrum Australii, tam gdzie najgoręcej. Akurat wtedy zobaczyłem ogłoszenie pewnej firmy z Perth, która organizowała ambitny trek w Karakorum w Pakistanie. Szukali chętnych. Kiedy zagadnąłem o to moje go lekarza, odpowiedział: „*Czemu nie? Jak najbardziej!*”. Trasa miała prowadzić przez dwa najdłuższe lodowce na świecie. 140 kilometrów, połowa pod górę po lodowcu Biafo, i tyle samo w dół, głównie po lodowcu Hispar. Na początku Biafo znaleźliśmy się w miejscu, gdzie rozchodzą się szlaki – w lewo idzie się w kierunku przełęczy Snow Lake, a w prawo idzie się z kolei w kierunku K2, Gasherbrumów i Broad Peak. To są polskie szczyty. Doszliśmy na przełęcz na wysokości 5500 m n.p.m. i tam rozbiliśmy obóz bazowy. Praktycznie prawie cały czas w górę szliśmy po lodowcu. Kiedy jednak pojawiały się boczne lodowce, mieliśmy również trochę wspinaczki. Istniało też niebezpieczeństwo wpadnięcia do licznych szczelin w lodzie. To była moja pierwsza wyprawa w ten rejon świata. Później pomyślałem: „*Dlaczego nie miałbym robić tego częściej?*”. Dodatkowo przyszła mi do głowy myśl, że mógłbym tam kontynuować jakąś skromną pracę naukową. Będąc wcześniej w Kanadzie, udało mi się zdobyć amerykański grant na badania komfortu ciepłego u osób starszych. Jestem bowiem fizykiem środowiskowym.

Pomyślałem zatem, że i w tym przypadku wypadłoby coś wymyślić. No i wymyśliłem. Jeździłem na różne konferencje i z rozmów z kolegami i z piśmiennictwa na ten temat wywnioskowałem, że warto gromadzić dane dotyczące osób takich jak wspinacze czy nawet żołnierze przebywający na różnych wysokościach, to jest wspinający się na wysokość 4000–5000 m n.p.m. i później schodzący w dół. Warto wiedzieć, że na wysokości około 4500 m n.p.m. jest tylko połowa zawartości tlenu w powietrzu. Zacząłem analizować, jakiej będziemy potrzebować tam izolacji cieplnej – do chodzenia, a szczególnie do spania. Każde takie metodyczne badanie jest dla różnych instytutów naukowych, szczególnie amerykańskich, całkiem istotne. Zacząłem realizować ten pomysł. Przy kolejnych wyjazdach w Himalaje miałem już przy sobie potrzebną miniaturową aparaturę, szczególnie *data loggers*, czyli takie małe urządzenie, które zapisują zmianę temperatury i wilgotności w namiocie w funkcji czasu. Rejestrują również parametry na zewnątrz. Prosiłem moich kolegów z trekku o udział w tych pomiarach. Nasze grupy trekkingowe liczyły zwykle 15–20 osób, z czego 10–12 uczestników zawsze bardzo chętnie się zgadzało. Sam również byłem jedną z osób w ramach takiej grupy badawczej. Zebrane wyniki publikowałem następnie jako pracownik uniwersytecki, a poniesione na wyprawie wydatki mogłem sobie odpisać od podatków. Miałem wtedy niewielkie fundusze na własne badania naukowe i jeżeli tylko ukazywały się moje publikacje, mogłem to robić dalej. Takich treków w Himalajach odbyłem kilkanaście, co dawało wystarczająco dużo wyników do publikacji. Była to moja wspólna praca dodatkowa. Oprócz tego miałem oczywiście swoich doktorantów i prowadziłem normalne zajęcia uniwersyteckie. W sumie promowałem 13 doktorantów, w tym 5 właśnie w Austrii. W Himalaje jeździłem wtedy regularnie co roku i starałem się zmieniać rejon górski trekku, głównie w Nepalu. Treki, na ogół trzytygodniowe, nie przeszkadzały mi w obowiązkach uniwersyteckich. Zresztą wyjazdy w teren były normalne w naszym Instytucie Nauk Środowiskowych. Wracając jeszcze do wspomnianych problemów zdrowotnych, przed każdym kolejnym wyjazdem miałem mordercze testy wysiłkowe, które zlecał mi mój kardiolog. Po ich zaliczeniu wystawiał zaświadczenie potwierdzające, że śmiało mogę wędrować do wysokości 6000 m n.p.m. Ten kardiolog sam był naukowcem.

A.J.: Czy od początku marzył Pan o karierze naukowca?

K.C.: Nie! Jako młody chłopak poszedłem do szkoły dwa lata wcześniej. Jestem ofiarą – w zbyt

odważnej przerośni – II wojny światowej. Mówię to w tym sensie, że jak kończyła się wojna, to miałem 6 lat i umiałem już czytać, dorastałem, a II Rzeczpospolitej już nie było. Poszedłem od razu do drugiej klasy szkoły podstawowej we Wrocławiu. Jestem więc dokładnie z „wczesnego” pokolenia PRL-u. Tak naprawdę chciałem studiować matematykę. Byłem nawet laureatem olimpiady matematycznej w szkole średniej. Decyzję o pójściu na fizykę pomógł mi podjąć ojciec. Mądrze powiedział, że fizyka da mi więcej możliwości i wolności. W tamtych czasach zostawialiśmy naukowcami także dla odrobiny wolności. Bycie naukowcem pozwalało na utrzymywanie kontaktów międzynarodowych i na wyjazdy zagraniczne. To nie jest obecnie zrozumiałe dla niezorientowanych. Prawdopodobnie, gdybym żył w kraju wolnym, byłbym teraz prawnikiem. Taka jest



tradycja w rodzinie ze strony mojej mamy – od trzech pokoleń wszyscy byli w niej prawnikami, z moją mamą włącznie. Rodzinną tradycję postanowiła jednak reaktywować moja córka, która została prawniczką. Prawo studiuje także nasza wnuczka.

A.J.: Jeśli dobrze liczę, przez blisko 30 lat pracował Pan na różnych uczelniach zagranicznych?

K.C.: Tak, co najmniej! Oprócz tego jeździłem na liczne konferencje i krótkie staże. Kilka razy organizowałem sobie kilkudniowe wizyty objazdowe do 4–5 uniwersytetów amerykańskich z płatnymi wykładami. Inaczej nie miałbym na to środków, a polska złotówka nie była wymienialna. Były to zresztą najlepsze okazje do nawiązania dalszych kontaktów. Raz tylko pojechałem na staż w oficjalnej wymianie naukowej polskiego Ministerstwa Szkolnictwa Wyższego. Był to trzymiesięczny wyjazd do znakomitego Duńskiego Uniwersytetu Technicznego. Proszę sobie

wyobrazić moje zdziwienie, kiedy okazało się, że moje stypendium duńskiego Ministerstwa Oświaty jest tam równe stypendium studenta. A byłem wtedy już docentem. Z tej niskiej gratyfikacji musiałem opłacić sobie mieszkanie, a właściwie pokój wynajęty przez wspomniane ministerstwo. Problem polegał na tym, że w tym ministerstwie nie zdawano sobie sprawy, iż osoby przyjeżdżające z demolidów



○○○○●○○

nie mają oszczędności, a wskazane lokum było dla mnie bardzo kosztowne. Po uregulowaniu opłaty za pokój zostawały mi przysłowiowe grosze, które ledwo wystarczały na dojazdy na uczelnię. Z tego powodu po dwóch miesiącach postanowiłem wrócić do Polski. A były to czasy niezwyklej relacji polskiej złotówki do dolara. W 1978 roku otrzymałem, razem z moim partnerem angielskim Jerry'm Clarkiem, trzymiesięczny grant brytyjskiej fundacji naukowej na dokończenie wspólnej książki „Bioengineering, thermal physiology and comfort”, którą wydało Elsevier. Książka była drukowana we wrocławskiej drukarni naukowej w ramach płatnego zlecenia przyjętego przez polską centralę handlu zagranicznego. Ta brytyjska fundacja dała mi stypendium, które wystarczyło wtedy na zakup w Pewexie nowego Poloneza. Jeździł całkiem dobrze, wyglądał bardzo nowoczesnie. To były dziwne, ale i trudne czasy! Pracowałem wtedy już na Politechnice Wrocławskiej, która była w epoce Gierka dość niezwykłą oazą wspierającą wybrane przedsięwzięcia naukowe. Umożliwiała także organizowanie w Polsce konferencji międzynarodowych i tzw. szkół naukowych, które – z natury kameralne – były popularne wśród moich kolegów.

A.J.: Który z krajów, w których spędził Pan więcej czasu, wspomnia Pan najlepiej i chciałby do niego wrócić? Które miejsce pozwoliło realizować się Panu jako naukowcowi w najlepszy sposób?

K.C.: Na to pytanie nie mam ogólnej odpowiedzi. Trzeba było wszystko samodzielnie dobrze zaplanować i zorganizować. Najbardziej dokuczał brak jakichkolwiek funduszy. Ze strony polskiej szkoły wyższej i ministerstwa otrzymywało się na ogół bilet na przelot, co było ważne. No i paszport „służbowy” ograniczający zmiany w podróży. Na wyjazdy konferen-

cyjne dostawaliśmy skromne diety. Uczelnie załatwiały wizy, co było dużą pomocą. Nie licząc krótkich wyjazdów na staże lub konferencje, pierwszy był dłuższy pobyt w Anglii, jeszcze w czasach peerelewskich. Później w czasach stanu wojennego była Kanada. A jeszcze później, już w czasach przejściowych, po zmianach politycznych, była Australia. Proszę sobie wyobrazić: siedzę sobie w moim pokoju w Murdoch University, jest rok 1999 czy 2000, i nagle przychodzi teleks. Polska ambasada z Canberry przesłała mi informację, że mogę zwrócić paszport służbowy i dostanę paszport zwykły, niekrepujący ruchów. Jak ja się ucieszyłem! Jak ja im szybko to wysłałem! Proszę pamiętać, że wcześniej w Kanadzie i przez pierwsze dwa lata w Australii płaciłem tak zwane haracze, czyli 10% moich skromnych dochodów oddawałem Ministerstwu Szkolnictwa Wyższego jako składkę „na aparaturę naukową” za to, że jestem za granicą. Było to oczywiście ściągane ode mnie i od innych polskich naukowców całkowicie nielegalnie, ale nie było wyjścia. W tej chwili młodzi ludzie nie zdają sobie sprawy, jak to w tamtych czasach wyglądało i jakie to były historie. Odpowiadając na pani pytanie, jestem nieco anglofilem. Wychowały mnie pierwsze długie pobyty w Anglii. Znalazłem się w tym kraju jako młoda osoba, która ma doktorat i prowadzi własne tematy badawcze. Spędziłem tam w sumie 6 lat. Moje najlepsze publikacje są właśnie z tego okresu – tak zwanego podoktorskiego. Miałem już wtedy publikację w „Nature”, jednym z najbardziej prestiżowych czasopism naukowych. Gdy tylko wróciłem z Anglii, bez większego kłopotu się habilitowałem.

Jestem nieco anglofilem. Wychowały mnie pierwsze długie pobyty w Anglii. Znalazłem się w tym kraju jako młoda osoba, która ma doktorat i prowadzi własne tematy badawcze. Spędziłem tam w sumie 6 lat. Moje najlepsze publikacje są właśnie z tego okresu – tak zwanego podoktorskiego. Miałem już wtedy publikację w „Nature”, jednym z najbardziej prestiżowych czasopism naukowych. Gdy tylko wróciłem z Anglii, bez większego kłopotu się habilitowałem.

medycznych. Zająłem się tym tematem razem z moim kolegą, wspomnianym Jerry'm Clarkiem. Byliśmy chyba pionierami biologicznych, niemedyzycznych zastosowań termografii podczerwonej. Wcześniej byłem przez pół roku w laboratoriach największej wtedy w Anglii firmy robiącej łożyska toczne – Ransome & Marles w Newark pod Nottingham. Trafiłem do niej przez przedwojenną znajomość mojego ojca z Adamem Harasowskim, inżynierem i pianistą, który pracował w sąsiedniej fabryce pomp okrętowych, a w czasie wojny był lotnikiem RAF. Pojechałem na miejsce jako turysta, zgłosiłem się na *interview* i zostałem przyjęty w następnym roku, ale jako *apprentice*, czyli uczeń-praktykant, ponieważ był to jedyny sposób na uzyskanie wtedy dla mnie wizy do Wielkiej Brytanii. A miałem już doktorat. Jak widać, kraje „wolnego świata” nie zawsze ułatwiały wizyty młodym naukowcom z Polski. Firma miała już gotową komorę antyechową, taką specjalną, w której bada się dźwięki. Udało im się wyposażyć ją w najlepszą możliwą aparaturę do analiz dźwięków, szumów, wibracji i przyspieszeń, czyli tego, co trzeba badać przy łożyskach tocznych. Firma ta produkowała większość małych łożysk, takich jednocalowych, między innymi do wszystkich samochodów marki Austin. Wtedy była to największa brytyjska marka samochodowa, obecnie już nieistniejąca. Na te łożyska trochę wówczas narzekano, a z pewnością narzekały na nie gospodynie domowe. Dlaczego? Otóż twierdziły one, że odkurzacze Hoovera, które były wyposażone w łożyska toczne produkowane przez Ransome & Marles, są dużo głośniejsze od innych. Wobec tego firma zainwestowała w badania i postanowiła sprawdzić, czy bardziej odpowiedzialne za to są pierścienie, czyli tak zwane *rings*, czy kulki – *balls*, które jeżdżą w środku. Trzeba było zbadać to w warunkach laborato-

rynych, czyli przeprowadzić badania fizyczne, a ja byłem fizykiem do wzięcia. Zadanie nie było trudne, piśmiennictwo tematu było obszerne, a dobrze wyposażone laboratorium było praktycznie gotowe. Jeśli czegośkolwiek brakowało, firma dokupywała to w ciągu tygodnia.

Zostałem poproszony o dyskrecję i przez kolejnych 5 lat miałem nie publikować wyników tych badań. Po tym okresie napisaliśmy z moim tamtejszym szefem trzy doniesienia na ten temat. Jeden z tych artykułów jest nawet wysoko cytowany. Ten dział nauk nazywa się trybo-



fot. Jan Cetera

logia. Nigdy wcześniej ani później z trybologią nie miałem do czynienia. (*śmiech*) Dodam ciekawostkę, że na czas mojej pracy w Ransome & Marles mieszkałem w hostelu należącym do tej firmy. Był to nowoczesny budynek doczepiony do tyłów takiego prawdziwego, czernego wiktoriańskiego pałacyku, jak z filmów, położonego w ogrodach firmy, będącego w jej posiadaniu i przeznaczonego do przyjmowania zagranicznych dyrektorów i podawania obiadów. Mieszkał tam również prawdziwy angielski *butler*, czyli najwyższy rangą służący, kamerdyner, który miał pod sobą cały zespół obsługi budynków. Ten oto kamerdyner co rano zakładał na siebie biały kubraczek, a od lunchu – ciemną kamizelkę w pionowe paski i białe rękawiczki. Jego żona była natomiast główną kucharką. Mieszkałem tam przez sześć miesięcy. To było wspaniałe przeżycie i interesujące spotkanie z codzienną kulturą angielską. Kupowałem wtedy na targu używane książki, między innymi Iana Fleminga o agencie 007 i wspaniałe opowieści Jamesa Herriota o wiejskiej Anglii, i tak na tej lekturze uczyłem się języka angielskiego. W ciągu tych 6 miesięcy zacząłem jako tako mówić. Chodzi o rozmowę nieco zaawansowaną, nawet idiomatyczną. Ale z prostymi idiomami cudzoziemcy zawsze mają trudności. Przeciętny Anglik z wykształceniem podstawowym używał wtedy około 900 słów, no i te idiomy. Byłem w stanie już pisać proste sprawozdania z badań. Z kolegą, młodym inżynierem, stażystą z Finlandii, graliśmy w tym czasie codziennie w tenisa. Nasza kompania była na tyle duża, że posiadała własne boisko do krykieta i własne korty trawiaste. Miałem tam typowe angielskie towarzystwo w angielskiej scenerii. Co więcej, ponieważ radziłem sobie dobrze po angielsku, a w wolnych chwilach w niedzielę jeździłem do Londynu, często proszono mnie, abym opo-



ale już jako *postdoctoral research fellow*, gdzie przez jeden rok byłem także opiekunem studentów. Kilka razy w tygodniu grałem w squasha i uczestniczyłem w cotygodniowych oficjalnych obiadach w rektoratu, po których przemawiali zaproszeni goście, najczęściej politycy z Londynu. Myślę, że była to moja dość uproszczona, ale ciekawa jakby ucieczka od niesławnego PRL-u, który był jednak wielką kulą u nogi dla młodego człowieka. Później trochę mi to przeszło, a raczej spowszedniało. Nadal jednak mam w domu sporą biblioteczkę z książkami po angielsku i jeśli chcę sprawić sobie przyjemność, to czytam po angielsku. Mam wszystkie klasyczne powieści szpiegowskie Johna le Carré.

A.J.: Po Anglii i Kanadzie kolejne lata spędził Pan Profesor w Australii. To kraj, w którym studiowanie zdalne ma długą tradycję. My dopiero się go uczymy, wymusiła je pandemia.

K.C.: Tak! Jestem jakby ekspertem *nolens volens* w tym temacie, ponieważ na mój uniwersytet australijski zepchnięto wtedy obowiązek prowadzenia takiego rodzaju studiowania, tak zwanego *external teaching*. Inne stanowce uniwersytety go nie chciały. Polegało to na tym, że co roku musieliśmy (ja także) wydawać nowy skrypt i *reader* – informator z wszystkimi artykułami i publikacjami naukowymi zalecanymi dla studentów po to, aby mieli oni pełen pakiet materiałów do nauki. I takie materiały uniwersytet wysyłał studentom, aby mogli przygotować się do pisania swoich prac, 2–3 razy w semestrze. Następnie muszą zdać egzamin. Jest to zabawne, ale ten egzamin zaliczają często na komisariacie policji. Proszę sobie bowiem wyobrazić syna farmera, który mieszka 500 kilometrów od Perth. Po pierwsze, blisko tej farmy nic nie ma. Jak się jednak student dobrze przymierzy, to ma 50 kilometrów do posterunku policji.

Dlatego uniwersytet wysyłał na ten komisariat materiały na egzamin i dokładnie w tym samym czasie, kiedy na uczelni przeprowadzany jest egzamin pisemny, ten student z odległej farmy zgłasza się na posterunek policji, zasiada tam w specjalnie przygotowanym pokoju i przystępuje do tego egzaminu. Chciałbym wspomnieć tu inne ciekawe sytuacje związane ze studiowaniem zdalnym. Otóż kilka razy zdarzyło się, że miałem jako studentów prawdziwych więźniów. Jeden z nich, ze stanu Południowej Australii, wybrał sobie jako kierunek studiowania *Environmental Science*. Był nim starszy pan, podobno zamieszany w jakieś malwersacje. Proszę sobie wyobrazić, że okazał się bardzo dobrym studentem! Był tak pilny, że prosił nawet lokalne szkoły, żeby zbierały mu jakieś owady do badań i pomagały mu przeprowadzać różne pomiary. I te szkoły to robiły. Nawet jeden z farmerów, pamiętam, zrobił mu z samolotu zdjęcia olbrzymich połaci pastwisk czy pól uprawnych, bo do czegoś były mu potrzebne. Jak skończył odsiadkę, przyjechał z Południowej Australii do Perth w Zachodniej Australii i rozpoczął studia magisterskie w moim uniwersytecie na *Environmental Science*! Był stosunkowo niskim, starszym, bardzo sympatycznym panem i chodził z plecaczkiem studenta. Aż miło! Miał w planie studia doktoranckie, a w Australii te były darmowe dla seniorów.

A.J.: Tymczasem u nas, pomimo że nauka jest na wyciągnięcie ręki – dla wszystkich i za darmo – wciąż nie cieszy się dużym zainteresowaniem. Jakie są tego przyczyny i jak to zmienić?

K.C.: W wielu miejscach publikowałem na ten temat formalne traktaty. Postaram się teraz skrócić moje przemyślenia. Jaka jest różnica i o co chodzi? Po pierwsze i po drugie – w Australii nie ma darmowych uniwersytetów. Dzielią się

na lepsze – grupa ośmiu elitarnych i tzw. *research universities* – i trochę słabsze – *teaching universities*. Każdy przedmiot, który wybiera się w danym semestrze, za moich czasów kosztował około 1000 dolarów. A takich przedmiotów wybiera się na ogół 5 w semestrze. A zatem, jeśli zaliczyła pani pierwszy semestr, to miała pani dług 5000 dolarów. Ktoś kto zdawał licencjat, miał już w sumie przynajmniej 30 000 dolarów do spłacenia, a czasami nawet 50 000. Przy pełnych studiach to z kolei już prawie 100 000 dolarów, z czego większość była od razu umarzana. Ale i to nie była kwota, którą trzeba było zapłacić. Była ona do spłacenia w małych ratach z obniżkami i w ramach podatków dopiero wtedy, kiedy zacznie się pracować i zarabiać powyżej pewnych średnich dochodów. Absolutnie nie było to wyciskanie pieniędzy z portfela młodych osób, które chcą najpierw kupić sobie mieszkanie. Wręcz przeciwnie, było to łagodne podejście i nie budziło ono wśród studentów ani społeczeństwa najmniejszych sprzeciwów. Australia, którą bardzo polubiłem, a szczególnie jej *outback*, czyli ogromne przestrzenie poza metropoliami, to także mniejsze miasta i wspaniałe zespoły ludzi, którzy dawniej musieli być samowystarczalnymi, a teraz dalej chętnie sobie pomagają. Służą pomocą, z pewną przesadą, każdemu, kto sam jest przedsiębiorczy. Etos pomocy, tak zwany *mateship*, jest poza metropoliami niemalże powszechny. Kiedyś złapałem gumę w wózku, który ciągnąłem na trasie z Perth do Esperance nad Oceanem Południowym, na bezludnym odcinku 70 km za Ravensthorpe. Nic tam nie ma, nawet słupów telefonicznych. Od czasu do czasu widać orły, które żerują przy szosie na padlinie. Przejeżdżający farmer natychmiast się zatrzymał i zaofiarował pożyczkę zestawu kluczy (sam nie miałem właściwego rozmiaru). Prosił, aby oddać je na stacji

Mieszkańcy Australii, oczywiście nie wszyscy, uważają ponadto, że jak tylko można, to należy się jakoś doskonalić. To jest o wiele częstsze, w moim mniemaniu, niż w Polsce.

benzynowej oddalonej o 70 km w kierunku Esperance. To było normalne. Mieszkańcy Australii, oczywiście nie wszyscy, uważają ponadto, że jeśli tylko można, to należy się jakoś doskonalić. To jest o wiele częstsze, w moim mniemaniu, niż w Polsce. W Australii wyraźna jest dywersyfikacja szkół średnich. Jest tam sporo świetnych szkół państwowych. Są jednak również równie dobre szkoły katolickie, w których za edukację trzeba trochę płacić, zupełnie niewiele, a także szkoły typu brytyjskiego, takiego sprzed 100–120 lat. To szkoły prywatne, do których chodzi się w mundurkach, gra w krykieta i ćwiczy się zdolności w debatach. Mają pawilony do zajęć artystycznych, własne odkryte pływalnie, często kwatery uczniowskie. I te prywatne szkoły są oczywiście dużo droższe. Tak jest zresztą również w Ameryce i w samej Wielkiej Brytanii. Takie są bowiem ich tradycje edukacyjne. Szkoły średnie dążą także do tego, aby zniwelować pochodzenie ucznia, jeżeli to jest możliwe, i dać równe szanse każdemu. Jeżeli ktoś jest bardzo dobrym uczniem w szkole podstawowej, to na ogół zostanie wyłowiony ze zwykłych szkół. Każda elitarna szkoła średnia szuka bowiem wybijających się uczniów, którzy mogliby się stać „lokomotywy” podnoszącymi poziom poszczególnych klas. A do tych elitarnych szkół pchają się przede wszystkim bogaci Azjaci, którzy płacą słono. Na te szkoły stać również zamożnych farmerów, prawników, lekarzy i przedstawicieli innych lepiej sytuowanych zawodów. Czesne w takiej szkole średniej potrafi wynosić 40 000–50 000 dolarów rocznie. Jeśli jednak jest się bardzo dobrym uczniem podstawówki, to cichutko taka elitarna szkoła średnia wychodzi z propozycją: *„Damy państwa córce/synowi stypendium. A co państwo powiedzą na zniżkę? Coś będą musieli państwo płacić, ale proponujemy połowę”*. I to jest całkiem

wadzał po nim oficjalnych gości „Belvedere”, bo tak nazywał się główny budynek. Byłem ich przewodnikiem. Myślę, że mogę dodać także szczegół samochodowy, a to mianowicie, że na koniec pracy (formalnie jako skromny *apprentice*) dla Ransome & Marles otrzyma-

łem od kompanii niewielką premię, która wraz z oszczędnościami pozwoliła mi na zakup w Niemczech, wtedy Zachodnich, ponad rocznego VW „garbusa”. Później kulturę i zwyczaje angielskie poznawałem podczas mojego pięcioletniego pobytu na University of Nottingham,

○○○○○○●

częste! Australia to kraj, który ma tylko 50 czy 60 stosunkowo dużych uniwersytetów, a za moich czasów miała dodatkowo tylko dwa prywatne – jeden amerykański, drugi katolicki. Tam nie było fanaberii na zasadzie otwierania dziesiątków prywatnych szkół wyższych, które służyłyby tylko zarobkowi, niczemu innemu. W Polsce niewiele się zmieniło w niektórych zwyczajach od czasów peerelowskich. Fundamenty pozostały. W naszym kraju pauperyzacja zawodu nauczyciela akademickiego i nauczyciela szkoły średniej była niemal polityką państwa już od wczesnego PRL-u, a szczególnie jeśli chodziło o uniwersytety. Nie dalej jak dwa dni temu czytałem artykuł, w którym wprost napisano, jak mało zarabia u nas profesor zwyczajny. Proszę sobie „wygoogłać”. Szczególnie w porównaniu z innymi zawodami. I wszyscy dziwią się, że polscy naukowcy wyjeżdżają na stałe za granicę. Jakieś 6–7 lat temu uczestniczyłem w konferencji poświęconej sytuacji szkolnictwa wyższego. Główny referent zwracał na niej uwagę na fakt, że w dziesięciu latach poprzedzających konferencję wyjechało z Polski za granicę 35 000 osób ze stopniem doktora. To jest kolosalna rzecz, jeśli chodzi o wydane na ich kształcenie pieniądze. Co gorsza, żeby stworzyć przeciętny uniwersytet za granicą, trzeba zatrudnić 1000 osób z doktoratem (bo tam nie są znane habilitacje), a zatem jakby straciliśmy (w grubej przenośni) 35 uniwersytetów! I nikt się tym nie przejmuje... Pod tym względem jest w moim odczuciu tragicznie. Pamiętam, jak kilka lat po moim przybyciu do Australii, zaraz po wejściu Polski do Unii Europejskiej, mój tamtejszy przyjaciel podzielił się ze mną symptomatyczną informacją. Pokazał mi wtedy bieżący dodatek o szkolnictwie wyższym jednego z głównych dzienników australijskich. Akurat był w nim artykuł o Polsce i o tym, jak to pol-



ska nauka i polskie uniwersytety będą sobie teraz dawały radę w Unii Europejskiej. Towarzyszył mu wywiad przeprowadzony z jakimiś naukowcami i dyrektorami przedsiębiorstw z Niemiec, którzy powie-

dzieli mniej więcej tak: „Cieszymy się bardzo. Polska ma znakomity potencjał do kształcenia wykwalifikowanych inżynierskich sił roboczych. Najprościej i najłatwiej będzie, żeby w tej chwili jej celem było to, żeby

miała 5, 6 uniwersytetów badawczych, które będą kandydowały do lepszego poziomu, a reszta uczelni, żeby utrzymała się na dobrym poziomie inżyniersko-technicznym”. I to dokładnie się stało. Nigdy – ani

wcześniej, ani wtedy, ani teraz – Polska nie miała więcej niż 1, 2 uniwersytetów, które się liczą i plasują w międzynarodowych rankingach uczelni przy końcu pierwszej pięćsetki. Cała reszta polskich uczelni

jest daleko w tyle. Mój młodzieńki australijski Murdoch University, założony od zera i bez klimatyzacji, dosłownie w buszu, bo w miejscu dawnej plantacji sosny (na eksport do Wielkiej Brytanii), na południe od rzeki Swan, plasuje się dzisiaj w najstarszym rankingu brytyjskim The Times Higher Education Supplement na nienajgorszej pozycji 401–500, tymczasem nasz Uniwersytet Jagielloński jest w rankingu 2026 na pozycji 501–600, a Uniwersytet Warszawski trochę niżej – na miejscu 601–800. Jak tak można? Uczelnia w Murdoch powstała przecież dopiero w 1974 roku jako ta, która będzie – między innymi – prowadziła niechciane przez innych i wspomniane wcześniej nauczanie zdalne. I nigdy nie dano jej prowadzić studiów medycznych, tylko weterynarię i – po latach – prawo. Obawiam się, że na razie nie ma jednak rady i spora część liczących się młodszych naukowców z Polski może wyjechać. Jest to jednak wbrew logice i przyzwoitości. A poza tym nigdzie na Zachodzie nie można mieć dwóch etatów.

A.J.: Panie Profesorze, mocno wierzę, że Pana słowa również za pośrednictwem naszego magazynu dotrą do osób mających wpływ na to, co dzieje się z nauką w naszym kraju i skłonią do głębszej refleksji.

K.C.: Przez rok, zaraz po studiach, miałem zaszczyt być uczestnikiem seminarium zastosowań matematyki, prowadzonego przez wielkiego polskiego matematyka – profesora Hugona Steinhausa. Był on autorem wspaniałych facesji, z których jest szeroko znany. Na przykład: „Pędzący automobil zmniejsza horyzont myślowy kierowcy do szerokości przedniej szyby”. Albo coś jakby związane z EyeSight: „Człowiek, który zna dwa języki, widzi i myśli stereoskopowo”.

A.J.: Serdecznie dziękuję za tak interesującą rozmowę.

K.C.: Dziękuję bardzo.

fot. Jan Cetera >

●○○○

LEONE JAK FENIKS

Ta historia trwała tyle, ile druga wojna światowa – ponad pięć lat. A właściwie zaczęła się już w 2019 roku, gdy poznałem kpt. Janusza Walędzika i jego Subaru Leone. I jak na wojnie: były zwycięstwa i klęski, zwroty akcji, sojusznicy prawdziwi i fałszywi. Lecz jest finał: Leone, niczym Feniks powstający z popiołów, zawrócone znad krawędzi technicznego niebytu, znów jeździ!

Akcja ratowania Subaru Leone z 1981 roku, należącego do powstańca warszawskiego, poprowadziła mnie drogą zupełnie inną, niż to sobie wyobrażałem. Nie, nie sądziłem naiwnie, że sukces

przyjdzie szybko i łatwo, choć to powszechne oczekiwanie współczesnego świata – sukces pewny, natychmiastowy i łatwy. Początkowo wcale się go nie spodziewałem. Lecz gdy okazało się, że renowacja

auta jest realna, nie myślałem, że przyniesie tak wiele trudnych doświadczeń i chwil zwątpienia. Jest to historia o tym, jak trudno dziś o ludzi, na których można polegać i którzy dotrzymują słowa, choć

nie brak w niej hojności i gotowości do osobistego zaangażowania. Nie chcę, by była to skarga, lecz podsumowanie pięciu lat, które ze swojego życia poświęciłem na doprowadzenie do tego, by Leone wróciło do swojego właściciela odnowione. Ta historia domaga się głębszej refleksji.

Zaczęło się od wywiadu

Zaczęło się od wywiadu, którego Janusz (będę pisał po imieniu, bo z czasem kpt. Walędzik przyjął mnie do grona swych przyjaciół) udzielił Magazynowi „Plejady”.

Rozmowa o powstaniu warszawskim i jego Leone ukazała się w drugim numerze z 2019 roku (wydanie 83). Warto do niego sięgnąć, bo wojenne wspomnienia wprowadzają do dyskusji o powstaniu wiele wątków, które nieczęsto przedostają się do głównego nurtu. Dla mnie była to jedna z bardziej poruszających rozmów w mojej karierze dziennikarskiej.

Po wywiadzie Janusz zapraszał mnie do siebie, rozmawialiśmy o historii i współczesności, zażyjażniliśmy się. Nie wiem, czy świadomie, czy nie, zaczął z troską

mówić o swoim aucie, które traktował z wielką atencją, jak członka rodziny. Był to wszak prezent od syna na 50-lecie wybuchu powstania i towarzyszył licznym podróżom po Polsce, wszędzie tam, gdzie ludzie – przeważnie młodzi, uczniowie starszych i młodszych klas, chcieli usłyszeć powstańczą opowieść od uczestnika tych wydarzeń. Mijały dekady, dziesiątki tysięcy kilometrów sumowały się w setki tysięcy. Widziałem, że stan auta jest kiepski. Korozja atakowała ważne punkty nadwozia. Był to ostatni moment, by zdecydować, czy je ratować.





1100 osób. Z kwotą kilkudziesięciu tysięcy złotych mogliśmy rozglądać się za wykonawcą.

Nietatwo o fachowców

Wydaje się, że rynek renowacji pojazdów rozwinął się w Polsce niezwykle dynamicznie. Owszem, słyszałem już wcześniej, że nasze warsztaty świadczą usługi dla klientów z Europy Zachodniej, którzy u nas realizują wiele projektów taniej, niż mogliby to zrobić u siebie, i że wciąż mamy fachowców z wielu potrzebnych przy takich pracach dziedzin. Gdy jednak przyszło do konkretów, okazało się, że wcale nie tak łatwo znaleźć kogoś, kto wzięłoby odpowiedzialność za japoński samochód. Mercedes,

Porsche? Jak najbardziej. Są marki, do których dostępnych jest wiele części zamiennych, a ich kultowe modele są dobrze znane i wiadomo, jak je odnawiać. Ale Subaru?

Pierwszy z zaproszonych do oględzin fachowców wprawdzie nie odmówił, lecz zachował wstrzeмиęźliwość. Drugi po obejrzeniu auta... przestał odbierać telefony. Szukałem dalej. O pomoc poprosiłem znanego mi wybitnego rzeczoznawcę techniki samochodowej, w tym zabytkowej, właściciela zabytkowych aut i działacza ruchu weteranów. Zaproponował kontakt z trzecią osobą, także znaną w tym środowisku, która po oględzinach z entuzjazmem zadeklarowała swoje zaangażowanie w projekt



Zaskakująca hojność

Rok po poznaniu Janusza zaczęliśmy zastanawiać się wspólnie, czy jest szansa na renowację jego Subaru. Choć nigdy wcześniej nie prowadziłem żadnej zbiórki społecznościowej, po zapoznaniu się z obowiązującymi zasadami zaproponowałem, że ją zorganizuję, by zgromadzić fundusze na realizację gruntownej renowacji auta – przede wszystkim na ratowanie nadwozia przed nieodwracalną degradacją.

Pierwszą zbiórkę rozpocząłem w maju 2021 roku. Spodziewałem się raczej symbolicznego odzewu, który może wystarczyłby na jakieś doraźne naprawy, może na polakierowa-

nie, które – jak się później okazało – tylko zamaskowałyby rzeczywisty stan pojazdu. Jakież było moje zaskoczenie, gdy po wywiadach, których udzielili mi z Januszem kilku mediom (m.in. Radiu 357, potem także głównym stacjom telewizyjnym) i gdy wieść o akcji rozeszła się szerzej w wielu kolejnych mediach, ruszyły wpłaty z taką intensywnością, że byłem oszołomiony. Trzeba wspomnieć o kluczowej roli niezwykle hojnego darczyńcy, który zastrzegł anonimowość, lecz którego wpłata od razu uczyniła jakościową różnicę: zbiórka zaczęła być poważnym przedsięwzięciem. Łącznie zbiórkę na remont oraz drugą, na jego dokończenie, wsparło ponad



na rzecz powstańca. Jesienią 2021 roku Leone odjechało na lawecie do warsztatu.

Przywracamy błękit

Początkowo nic nie zapowiadało problemów. Rozpoczął się remont i renowacja (przynajmniej wizualna) niektórych detali. Postęp był łatwy do zauważenia. Wybuch wojny w Ukrainie w lutym 2022 r. przyniósł nie tylko skierowanie uwagi na jakże słuszne i palące potrzeby uchodźców, lecz także przyspieszył wzrost cen usług i towarów. To nam nie pomogło, lecz gorsze od ryzyka, że zabraknie funduszy na dokończenie prac, były coraz większe opóźnienia

w harmonogramie. W końcu prace po prostu stały. Mijały miesiące. Próby skłonienia wykonawcy do wywiązania się z zobowiązań były bezskuteczne. Byliśmy zwodzeni. Nie było na co czekać.



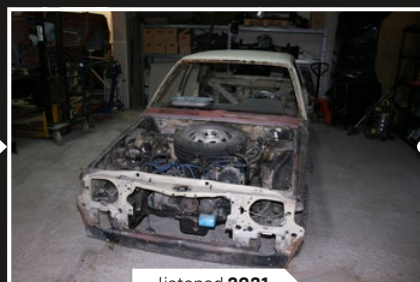
KALENDARIUM W ZDJĘCIACH



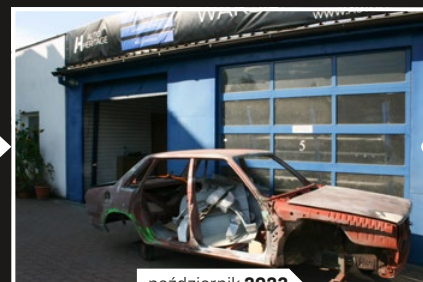
kwiecień 2019



październik 2021



listopad 2021



październik 2023



styczeń 2024



maj 2024

○○●○

Dzięki pomocy jednej z osób spotkanych na początkowym etapie poszukiwań wykonawcy znalazł się w Warszawie warsztat gotowy przeprowadzić renowację odzyskanego tymczasem nadwozia. Prace zajęły kilka miesięcy, ale widzieliśmy systematyczny ich postęp. Przy okazji odkryliśmy, że oryginalnie auto było polakierowane na błękitny metalik – pozostały ślady na zawiasach po-

na nieco żywszą niż oryginalna z lat 80. XX wieku.

Jak zdekompletowane puzzle

Wiosną 2024 roku mieliśmy odnowione i pięknie polakierowane nadwozie oraz... górę części, które też szczęśliwie udało się odzyskać. Poszukiwania miejsca, w którym auto zostałoby złożone, ruszyły od nowa. Prac podjęła się firma z Pod-

jednak zbyt wielkim wyzwaniem. Gotowość dokończenia projektu zgłosił ten sam warsztat z Warszawy, który odbudował nadwozie. Zdecydowałem, że konieczna jest kolejna przeprowadzka.

Prace ponownie ruszyły w lutym 2025 roku, od razu napotykając na problemy zgłoszone już wcześniej. Zaginęła przednia wiązka układu elektrycznego. Gdyby nie pomoc Marcina Lemieszki – sympatyka Subaru, systematycznego uczestnika Złotów Plejad – ponieśliśmyby klęskę. Marcin, znający model Leone na wylot i przyjaciel projektu, mógł się do niego włączyć, gdy auto znalazło się w Warszawie. To był kluczowy moment.

Marcin zorganizował zakup i sprowadził z różnych krajów Europy trzech „dawców” w różnym stanie (niebieskie kombi, biały pick-up i czerwony hatchback) i tak zonglował częściami, żeby uzyskać kompatybilny zestaw, którego owocem było jeżdżące auto. Było to trochę jak układanie sensownego obrazu z fragmentów kilku zdekompletowanych puzzli. Niestety, nie wszystkie wykryte braki udało się uzupełnić. Tak jest np. z zamkiem pokryw bagażnika. Zasługi Marcina i jego ojca, pana Piotra, są trudne do przecenienia.

Po uzyskaniu ważnych badań technicznych pierwszą dłuższą podróż na kołach auto odbyło pod koniec czerwca. Na początku

lipca udało się uroczystie podjechać z właścicielem auta pod Dom Wsparcia dla Powstańców Warszawskich. Od połowy sierpnia jest wystawiane (zależnie od dostępności miejsca) na parking przy Muzeum Powstania

Warszawskiego. Zimą planujemy udostępnić je w Muzeum w Fabryce – ekspozycji prowadzonej przez pasjonatów w halach byłej Fabryki Samochodów Osobowych. To dobre miejsce, w którym będzie mogło bezpiecznie spędzić zimę.

“

Jak znalazłem się w projekcie odbudowy Subaru Powstańca? Moim pierwszym samochodem było Subaru DL 1300, którym jeździłem do liceum. Było starsze ode mnie o pięć lat. Tata kupił je, aby mieć przy czym „pogrzebać z synami”. Tak zaczęła się moja „choroba na stare Subaru”. Beżowe Leone na czarnych blachach było mi znane od dawna. Widywałem je w Wawrze. Chciałem uzyskać kontakt do właściciela, ale wtedy się nie udało. Po kilkunastu latach zauważyłem na Facebooku, że organizowana jest zbiórka na remont, i wtedy okazało się, że auto należy do powstańca. Pierwsza myśl: ale czad! Trzeba obserwować i ewentualnie się włączyć, bo w Polsce stare Subaru to nie taka oczywista sprawa i nie każdy mechanik podejmie rękawicę. Przez moje ręce przewinęło się kilka, jeśli nie kilkanaście, starych Subaru. To powstańca było unikatowe: pierwsza seria Leone drugiej generacji – rarytas. Napisałem do Jacka, który był pomysłodawcą projektu, że mam kilka części i że w razie potrzeby mogę pomóc. Byliśmy w stałym kontakcie, więc wiedziałem, jak idzie walka. Współczuję perypetii. Potem z bliska widziałem liczne fuszerki w wcześniejszych etapach. Gdy auto znalazło się w Ursusie, udało się dokupić auto na części, tej samej generacji, ale już po liftingu, z pewnymi różnicami, lecz na chodzie. Aby przyspieszyć zakończenie projektu, jeździłem do serwisu na konsultacje, pomagałem z doskoku. W końcu stwierdziliśmy, że efektywniej będzie, jeśli udostępnią mi miejsce. Praktycznie cały 2025 rok trwało przywracanie auta do takiego stanu, w którym mogłoby poruszać się o własnych siłach. Nie mogę nie wspomnieć o moim tacie – Piotrze, który również w miarę możliwości pomagał „stara szkołą” i był nieocenionym wsparciem w najcięższych wyzwaniach. A poza tym praca z tatkiem to świetnie spędzony czas. Bardzo się cieszę, że mogłem dołożyć kilka cegiełek do ukończenia tak ambitnego wyzwania. Kilka razy jeździłem kapitańskim Subaru. Wzbudza niemałe zainteresowanie na drodze. Prawdziwa kapsuła czasu. I o to chodzi w podejmowaniu decyzji o ratowaniu klasyków.

MARCIN LEMIESZEK

przyjaciel projektu, współautor sukcesu

”

Przychodzi czas spokojnego namysłu, jaką rolę Leone kpt. Walędzika może dalej odgrywać.

Trudno o zaufanie

W ciągu tych minionych pięciu lat działałem z obciążającą świadomością wieku Janusza. Dziś ma 97 lat. W trakcie akcji dwukrotnie trafił do szpitala: raz, zakażony koronawirusem podczas pandemii, a drugi raz z powodu problemów sercowych. Każda infekcja mogła mieć poważne konsekwencje, a przecież nie unika on kontaktu z ludźmi ciekawymi jego opowieści.

Wielokrotnie przy realizacji projektu nachodziła mnie refleksja nad poziomem zaufania społecznego w naszym kraju. Pamiętam satyryczny rysunek (niestety nie pamiętam autora): prezes zarządu firmy składa udziałowcom sprawozdanie: „Miniony rok możemy uznać za udany. Wprawdzie nasi partnerzy wykiwali nas pięć razy, ale my ich wyrolowaliśmy siedem razy”.

W czasie kariery dziennikarskiej miałem szczęście trzykrotnie rozmawiać z niezwykłą postacią – Leszkiem Waliszewskim. Jako młody inżynier w latach 70. zaczął pracę w FSM w Tychach. Gdy rozdziła się „Solidarność”, zaangażował się w jej działalność. Został pierwszym przewodniczącym najliczniejszego w kraju Regionu Śląsko-Dąbrowskiego. Jako członek Prezydium Komisji Krajowej 13 grudnia 1981 roku został internowany. Zmuszony do wyjazdu przez władze, wyemigrował do USA. Tam, zaczynając od prostych prac i szlifując język, ponownie trafił do branży motoryzacyjnej. Z początkiem lat 90. wrócił do Polski jako przedstawiciel Delphi – wówczas światowego koncernu dostarczającego komponenty dla przemysłu motoryzacyjnego. Podczas naszego ostatniego spotkania w 2015 roku zapytałem, co jako doświadczony menedżer radziłby nowemu rządowi (gdyby ten chciał zapytać). Udzielił odpowiedzi, która do dziś



krywy bagażnika. Widać było także dowody „przygód” poza drogą, co wyjaśniało powody przemalowania. Generalnie historia tego samochodu nie jest znana. Zdecydowaliśmy się przywrócić pierwotny lakier, delikatnie zmieniając jego tonację

karpacia. Na miejsce wróciło zawieszenie, trochę wyposażenia. Już od początku pracownicy zajmujący się autem informowali, że brakuje istotnych elementów.

Dojazdy, by doglądać prac i reagować na zgłaszane sygnały, były

KALENDARIUM W ZDJĘCIACH



wrzesień 2024



styczeń 2025



październik 2025



styczeń 2026



lipiec 2026



brzmi mi w głowie: „Wszystko, żeby podnieść poziom zaufania społecznego. Biznes rozwija się tam, gdzie jest on wysoki. Gdy jest niski, biznes nie rozwija się”. Co w tej sprawie wydarzyło się w ciągu minionych jedenastu lat? Nie mnie oceniać. Jednak prawda zawarta w tym stwierdzeniu, w mojej opinii, działa na każdym poziomie relacji społecznych, nie tylko ekonomicznych. Taką refleksję mam na podsumowanie mojego zaangażowania w projekt Subaru Powstańca.

Najprzyjemniejsze na koniec

Rozczarowania nie mogą wybrzmieć mocniej niż radość, że jednak się udało. Ogromna była rola życzliwych mediów, które nadały sprawie rozgłos. Dzięki nim odzew na ogłaszane zbiórki społecznościowe umożliwił realizację naszego celu. Wielu ofiarodawców wpłacało doprawdy hojne datki – i to niejedną raz. Byli wśród nich harcerze, szczególnie bliscy sercu Janusza, sympatycy Subaru i powstańczej historii.

Nie zabrakło życzliwych podmiotów. Przede wszystkim Subaru Import Polska, które wsparło akcję na różne sposoby. Angażowali się także dilerzy marki z Warszawy i okolic – Subaru A. Koper, Mitcar i Dawoj. Ważny wkład miał serwis 4Motors z Mysiadła, obsługujący auta wyczynowe, głównie Subaru, oraz warsztat Auto Heritage (szczególne podziękowania dla pana Jacka, lakiernika). Znaczącego wsparcia udzieliły firmy Projekt X – pracownia tapicerska, Liqui Moly Polska i Aldamar, wyłączny importer holenderskich olejów 77 Lubricants, RenowacjaFELG.PL, a także mec. Marcin Rudzki z kancelarii prawnej Królewiecki Rudzki Mackiewicz. Jest szereg życzliwych osób, które ułatwiły nam wiele spraw lub po prostu policzyły mniej za wykonaną pracę, wnosząc w ten sposób swój wkład. Nie próbuję ich wszystkich wymienić, bo nie chciałbym nikogo pominąć. Jedną osobę jednak muszę zdecydowanie wskazać: prezesa



Witolda Rogalskiego, dziś już emerytowanego, lecz kierującego Subaru Import Polska, gdy zaczynał ten projekt. Jego życzliwość miała ogromne znaczenie.

Razem z Januszem mówimy wszystkim: wielkie, wielkie dziękujemy!

“

Ogromnie się cieszę, że po pięciu latach mój samochód nareszcie jest gotowy, ponaprawiany. Ale to tylko dzięki Jackowi. Bardzo długo to trwało przez tę niesolidność jednego z wykonawców oraz przez to, że poginęły części. A skąd je wziąć, skoro już ich nie ma? Jacek jednak za tym chodził i w końcu jakoś się to udało. Teraz auto jest tak pięknie odnowione, że postanowiłem – i załatwiłem to z dyrektorem Muzeum Powstania Warszawskiego – żeby stało na terenie muzeum. Od pewnego czasu już tam jest. Słyszałem, że wielu zwiedzających przychodzi, ogląda je, podziwia, robi przy nim zdjęcia. Chciałbym, żeby było tam wystawiane i tam przypominało o mojej powstańczej historii. Jest z nią związane, bo przez wiele lat jeździłem nim wszędzie – na spotkania z młodzieżą, do szkół, do harcerzy, na obozy – i opowiadałem o powstaniu, o tym, czym było. A trzeba to robić, trzeba tę historię przekazywać, mówić o tym, co stało się w Warszawie, bo w szkołach nie o wszystkim się mówi. Jeżdżę po szkołach, żeby młodzież o tym wiedziała, bo ja to wszystko przeżyłem. I nadal będę jeździł i opowiadał.

”

Kpt. JANUSZ WAŁĘDZIK
właściciel samochodu



Przebieg akcji i aktywność kpt. Wałędzika można zobaczyć na profilu [facebook.com/Subaru Powstańca](https://facebook.com/SubaruPowstanc).

●○○

EKSPRES W ALPY

Ten Forester miał cieszyć praktycznością przy budowie domu i przeprowadzce oraz w trakcie codziennych dojazdów leśnymi drogami. Trzy lata później zyskał ponad 270 KM, wyprawową zabudowę i drugie miejsce w rajdzie terenowym. Dla Kamila ważne jest też to, że do środka zawsze zmieści się... ekspres.

Samochód do wszystkiego. Czy coś takiego w ogóle istnieje? Przed takim pytaniem nie tak dawno temu stanął Kamil. Dotychczas jeździł sedanem, ale zaczął potrzebować samochodu, który może przy budowie domu i przepro-

wadzce, poradzi sobie na leśnych drogach prowadzących do miasta, a w tygodniu nie będzie męczył podczas dojazdów do pracy.

Chciałem samochód na tyle uniwersalny, by codziennie jeździć nim do pracy, a po przeprowadzce na wieś

korzystać z niego również podczas budowy. Miał też pozwalać na spakowanie się na dłuższy wyjazd – wspomina. Czy takie auto w ogóle da się znaleźć? Czytelnicy tego magazynu doskonale wiedzą, że tak.

Kamilowi rozwiązanie podsunęli znajomi, którzy od lat mieli Forestera SG. Ich opowieści o Subariadach, Złotach Plejad, dalekich podróżach i jeździe w wymagającym terenie szybko przekonały Kamila, że właśnie takiego auta potrzebuje. Gdy dowiedział się jeszcze o istnieniu turbodoładowanej wersji XT, poszukiwania mogły ruszyć na dobre.

Padło na Forestera drugiej generacji. Przez chwilę pod uwagę brany był także „Forek” w swojej trzeciej odsłonie. Wygrało jednak starsze SG. Kamilowi i jego żonie bardziej odpowiadała jego sylwetka, a konstrukcja była lepiej dopasowana do planowanych wypraw i późniejszych modyfikacji. Znaczenie miała również ograniczona liczba elektronicznych systemów.

Odpowiedni egzemplarz znalazł się w Krakowie. To samochód kupiony jako nowy w polskim salonie przez przedsiębiorcę, który po kilku latach z powodu kontuzji nogi prze-

siadł się do auta z automatyczną skrzynią biegów. Forestera odkupił jeden z jego pracowników, a później przekazał synowi. Ten jeździł niewiele – przez trzy lata zwiększył przebieg zaledwie o 10 tys. km.

Długi postój miał swoje konsekwencje. Wnętrze wymagało gruntownego czyszczenia, a kilka zaniedbanych usterek czekało na usunięcie. Żadna nie uniemożliwiła jednak jazdy. Znacznie ważniejszy okazał się stan nadwozia i podwozia.

Pierwszy właściciel zabezpieczył podwozie antykorozyjnie,





Mimo dwudziestu lat spędzonych w Polsce Forester zachował bardzo dobry stan blacharski – również pod plastikowymi osłonami i od spodu.

a zabieg po latach powtórzono. Dzięki temu, mimo dwudziestu lat spędzonych w Polsce Forester zachował bardzo dobry stan blacharski – również pod plastikowymi osłonami i od spodu. W przypadku SG to argument trudny do przecenienia. Mechanikę można naprawić lub zmodyfikować, ale odbudowa skorodowanego nadwozia potrafi pochłonąć ogromne pieniądze.

Kamil kupił samochód w 2023 roku. Miał to być użyteczny środek transportu, lecz szybko oka-

zało się, że długo nie pozostanie seryjny. Punktem zwrotnym był pierwszy rajd terenowy na pieczętki, czyli Subinacja

organizowana dla właścicieli Subaru w okolicach Warszawy.

Nigdy wcześniej nie byliśmy samochodem w prawdziwym terenie. Pierwsze wjazdy między drzewa



i podjazdy pokonywane w bocznym przechyle były, delikatnie mówiąc, emocjonujące. Kiedy zobaczyliśmy przejazdy innych subarowiczów, uznaliśmy jednak, że nie radzimy sobie aż tak źle – opowiada.

Załoga zajęła drugie miejsce w kategorii Open. Sukces nie zakończył zabawy, lecz dopiero ją rozpoczął. Po rajdzie zapadła decyzja o niewielkim podniesieniu zawieszenia i zamontowaniu osłon podwozia. Później zadziałała dobrze znana właścicielom zmodyfikowanych samochodów zasada: jedna zmiana prowadzi do następnej.

Pomyśleliśmy: może jeszcze to, może tamto... i trochę popłynęliśmy z fantazją. Skończyliśmy z kompletnie wyposażonym samochodem wyprawowym – przyznaje Kamil.

Forester otrzymał osłony podwozia, rozpórki oraz podniesione, i ostatecznie kompleksowo wymienione, zawieszenie. Podczas prac naprawiono również tylne kieli-

Forester otrzymał osłony podwozia, rozpórki oraz podniesione, i ostatecznie kompleksowo wymienione, zawieszenie.

chy, a nadwozie pokryto odporną na uszkodzenia powłoką Raptor. To właśnie jej charakterystyczna faktura najczęściej przyciąga uwagę podczas zlotów.

Zmiany nie ograniczyły się do mechaniki. Na dachu pojawiła się platforma bagażowa, przy bocznych szybach zamontowano wewnętrzne i zewnętrzne panele na wyposażenie, a w bagażniku powstała wykonana na wymiar zabudowa kuchenna. Subaru może więc



podczas wypraw pełnić wręcz rolę domu na kołach.

Dużo wydarzyło się także pod maską. W grudniu 2025 roku zakończył się kompleksowy remont silnika, po którym przygotowano nową mapę sterującą. Moc wzrosła z fabrycznych 230 do 271 KM. Wzmocniono również centralną i tylną wiskożę, aby napęd lepiej znosił jazdę w wymagającym terenie.

Pierwszy poważny test po remoncie odbył się już miesiąc póź-



○○●

niej. Kamil, wraz z załogą, ruszył we francuskie Alpy. Forester pokonał 1800 km niemal bez przerwy w czasie krótszym niż 20 godzin, a tydzień później powtórzył tę trasę w przeciwnym kierunku.

Nie była to podróż z lekkim bagażem. Do auta wsiadły cztery osoby, a razem z nimi sprzęt snowboardowy, jedzenie na tydzień oraz wyjątkowo istotny dla Kamila... ekspres do kawy. Wszystko zmieściło się bez problemów.

Jeszcze poważniejsza próba czekała na Forka w maju 2026 roku. Podczas pierwszej wyprawy off-roadowej do Rumunii XT przejechał 3500 km w ciągu dziesięciu dni. Tydzień spędzony w górach był wymagający zarówno dla samochodu, jak i jego pasażerów.

Musieliśmy pokazać Toyotom, Patrolom i Jeepom, że nie będą miały się z czego śmiać. Forek dał radę, a czasami wręcz zaskakiwał w miejscach, w których nikt nie dawał mu szans – wspomina dumny właściciel.

Turbodoładowany silnik pomagał na stromych podjazdach i w błocie, nadrabiając brak reduktora. Ograniczenie stawało się odczuwalne przede wszystkim podczas stromych zjazdów, gdy



przydałaby się możliwość poruszania z bardzo małą prędkością bez ciągłego używania hamulców. Rozwiązanie już czeka: Kamil kupił pasującą skrzynię biegów z reduktorem.

Forester nie jest wyprawową zabawką trzymaną przez większość roku w garażu. Kamil korzysta z niego niemal codziennie,

a w ciągu trzech lat przejechał ponad 60 tys. km. Wysokie zawieszenie i napęd AWD przydają się na drogach prowadzących do domu, natomiast moc silnika pozwala sprawnie poruszać się w trasie. Auto zdążyło nawet wyciągać z piasku i błota większe terenówki.

Ma idealne rozmiary. Nie jest ani za duży, ani za mały, za krótki czy za długi. Dla naszej dwójki sprawdza się na co dzień, a gdy trzeba, pakujemy cztery osoby i jedziemy na tygodniowy wyjazd – podsumowuje właściciel.

Nie oznacza to, że samochód jest pozbawiony wad. Przednie fotele nie zapewniają idealnego komfortu na bardzo długich odcinkach, chociaż ich wymiana nie znalazła się jeszcze wysoko na liście priorytetów. Kamil regularnie kontroluje także nadwozie, ponieważ nawet dobrze zabezpieczony dwudziestoletni samochód wymaga uwagi.

Największym problemem pozostaje jednak zużycie paliwa. Dokładnej wartości Kamil nie podaje, ale porównanie z drugim samochodem w jego garażu mówi wystarczająco dużo.

Przy tej mocy i obciążeniu zbiornik opróżnia się szybciej niż w naszym drugim aucie, które ma znacznie większy silnik i jest znacznie cięższe. Czasami nazywamy Forestera Paliwoholikiem – śmieje się.

Tym drugim autem jest Dodge Challenger z 2019 roku z silnikiem 5,7 HEMI. Amerykańskie coupé również było wspólnym wyborem Kamila i jego żony. Wcześniej w ich garażu pojawiały się bardziej „zwyyczajne” samochody. Dopiero zakup Subaru sprawił, że motoryzacja stała się wspólnym hobby małżeństwa, a gdzieś w dalszych planach pojawił się również klasyk.

Samochody fascynowały Kamila od dzieciństwa. Zaglądał przez szyby nieznanymi modelami, sprawdzał najwyższe wartości

Automatyczna skrzynia biegów dla mnie nie istnieje. Od połowy lat 90. w rodzinie były głównie automaty i jazda nimi jest dla mnie naturalna, ale samochód musi mieć manualną skrzynię biegów – mówi.

Forester regularnie pojawia się na Piknikach Subaru. Kamil i jego żona uczestniczyli już w trzech edycjach, zaczynając od spotkania w Modlinie. Auto bywa także na imprezach otwartych dla różnych marek. Podczas jednego ze zlotów w Grudziądzu obok siebie stały oba samochody pary: wyprawowy Forester i Challenger z V8.

Forek przyciągał więcej ludzi. Dopiero uruchomienie V8 w Challengerze na chwilę odwracało od niego uwagę – wspomina właściciel.

Forester otrzymał ostony podwozia, rozpórki oraz podniesione, i ostatecznie kompleksowo wymienione, zawieszenie.

wzdłuż i wszerz, tym razem bez wsparcia innych aut, z czterema osobami na pokładzie. To będzie kolejny sprawdzian dla wozu, który początkowo miał przecież tylko pomagać przy przeprowadzce i budowie domu.

Pierwsze – ale, jak podkreśla właściciel, z pewnością nie ostat-



tot. Prywatnearchiwum Kamila *2



tot. Piotr Ciechomski *2



na prędkościomierzach i zbierał obrażki z gum Turbo. Później przyszło amatorskie ściganie na torach kartingowych w całej Polsce, a nawet start w polskim zespole podczas 24-godzinnej wyścigu w Belgii. Dziś rywalizację zastąpił przede wszystkim simracing, ale zamiłowanie do prowadzenia pozostało.

Uwielbiam zarówno długie trasy, jak i krótkie przejażdżki bez celu.

Czy projekt jest już zakończony? Kamil twierdzi, że tak... choć chwilę później opowiada o skrzyni z reduktorem, nowych felgach, zmienianych uchwytach na platformie dachowej i kolejnych pomysłach na rozmięszczenie wyposażenia. W samochodzie wyprawowym zawsze można przecież poprawić jakiś szczegół.

Następnym celem jest Czarnogóra. Forester ma przemierzyć ją

nie – Subaru Kamila pozwoliło mu wrócić do motoryzacyjnej pasji, poznać możliwości jazdy terenowej i rozpocząć wyprawy, o których wcześniej nawet nie myślał. Ma swoje wady. Ale w zamian za sumienną opiekę codziennie dowodzi, że odpowiednio przygotowany Forester to prawdziwie uniwersalna maszyna. Do wszystkiego.

tot. Piotr Ciechomski

XIV ZLOT SUBARU SJS

Parafrazując słowa znanej piosenki Marka Grechuty – „Ważnych jest kilka tych dni, tych, na które czekamy” – my czekaliśmy cały rok, aby ponownie Tor Kielce w Miedzianej Górze stał się dla miłośników marki Subaru stolicą Polski.

Zanim jeszcze oficjalnie rozpoczął się zlot, pierwsi uczestnicy pojawili się na torze już

w piątkowy poranek, aby wziąć udział w szkoleniu jazdy sportowej. Była to doskonała okazja do dosko-

nalenia techniki jazdy, sprawdzenia swoich umiejętności oraz przetestowania ustawień samochodów.

Podczas szkolenia licencjonowani instruktorzy Szkoły Jazdy Subaru zajmowali miejsce na prawym fotelu każdego uczestnika treningu i dzielili się z kierowcami swoją wiedzą oraz doświadczeniem.

To była jednak dopiero przystawka.

Oficjalnie zlot rozpoczął się od wspólnego wieczornego spotkania w restauracji Piecownia. Szczelnie

wypełniliśmy wszystkie miejsca przy stolikach. Była to świetna okazja do bliższego poznania się, wymiany doświadczeń związanych z jazdą po torze oraz codzienną eksploatacją samochodów.

Gwiazdą wieczoru był Maciej Wisławski – honorowy instruktor SJS, mistrz Europy i mistrz Polski w rajdach samochodowych. Opowiadał nam o swoich startach

z Krzysztofem Hołowczyem w barwach Subaru. Wieczorne spotkanie było jednak tylko przedsmakiem dania głównego – sobotnich emocji na torze XIV Zlotu Subaru.

Dzięki uprzejmości głównego partnera wydarzenia – Subaru Import Polska – uczestnicy zlotu mieli do dyspozycji całkowicie nowego, w pełni elektrycznego, kompaktowego crossovera – dynamiczne,



343-konne Subaru Uncharted. Najmocniejsza odmiana Uncharted z dwoma silnikami elektrycznymi przyspiesza od 0 do 100 km/h w pięć sekund.

Dzień rozpoczęliśmy od rejestracji zawodników, nadania numerów startowych oraz podziału na poszczególne klasy według mocy samochodów. W tym samym czasie kierowcy ustawiali swoje samochody w okolicach prostej startowej toru do pamiątkowego, wspólnego zdjęcia, po którym nastąpiło oficjalne powitanie oraz obowiązkowa odprawa kierowców. Miałem przyjemność poprowadzić ją wspólnie z Maćkiem Wiślawskim.

Słońce nad Miedzianą Górą wznosiło się coraz wyżej, a wraz z nim rosła temperatura powietrza i asfaltu, która wkrótce przekroczyła 30°C. Pogoda okazała się jedną z głównych „aktorek” tego spektaklu – w południe termometr przy asfalcie wskazywał już grubo ponad 40°C. To był prawdziwy poligon dla rozgrzanych do czerwoności Subaraków i ich właścicieli.

Rozpoczęliśmy wspólny przejazd honorowy. Był on jednocześnie okazją do zapoznania się z wymagającą, techniczną



próbą sportową, która przebiegała również przez leśny odcinek Toru Kielce. Swoimi parametrami fragment ten częściowo przypomina słynną północną pętlę niemieckiego toru Nürburgring.

Unoszący się nad Miedzianą Górą cudowny bulgot niemal 50 samochodów, jadących w jednej



kolumnie, wywoływał gęsią skórę u licznie zgromadzonej widowni.

Następnie rozpoczęliśmy jazdy treningowe. Był to doskonały czas, aby dobrze poznać trasę, poszukać optymalnego toru jazdy, dobrać odpowiednie przełożenia skrzyni biegów oraz ustalić punkty hamowania przed ciasnymi zakrętami i nawrotami, szczególnie po dłuższych odcinkach prostych.



Na trasie czekały również wymagające czteroelementowe szykany, które można spotkać chociażby na odcinkach Rajdowych Samochodowych Mistrzostw Polski. Wszystko to sprawiało, że kierowcy mieli do skoordynowania naprawdę wiele elementów, zanim byli gotowi na pierwszy przejazd pomiarowy.

Prawdziwe emocje rozpoczęły się w południe, kiedy uruchomiliśmy pomiar czasu TAG Heuer z dokładnością do jednej tysięcznej sekundy. Przed obiadem zakończyliśmy dwie serie przejazdów, które stały się tematem wielu rozmów, analiz i porównań przy wspólnym stole.

Słońce prażyło jeszcze mocniej, a emocje rosły. Choć każdy podkreślał, że przyjechał na tor przede wszystkim dla wspaniałej atmosfery i towarzystwa, doskonale wiemy, że tworzymy jedną wielką społeczność – rodzinę Subaru.

Kiedy jednak stajemy na starcie i zegar odlicza: „5, 4, 3, 2, 1, start”, liczy się już tylko jedno: nitka toru, Subaru, kierowca i chęć wykręcenia jak najlepszego czasu.

A czym jeździliśmy? Dominowały oczywiście Subaru Imprezy wszelkiej maści. Właściwie każda z nich miała na swoim koncie choć-



by najmniejszą modyfikacją. Były również przedliftowe Subaru BRZ, jak i nowsze modele z silnikiem 2,4.

Przyjemnie było patrzeć na zmagania kierowców w Foresterach czy Outbackach. Prawdziwą perełką okazało się natomiast Subaru Justy, o którym jego właściciel żartobliwie mówił: „Mały, ale wariat”.

Rywalizację zakończyliśmy pięcioma przejazdami pomiarowymi. Zsumowaliśmy czasy uzyskane przez każdego zawodnika, a na ich podstawie stworzyliśmy klasyfikację generalną XIV Zlotu Subaru SJS.

Po zaciętej rywalizacji i ogromnych emocjach zwyciężył kierowca Subaru Imprezy, Piotr Bulkowski, który uzyskał łączny czas 9 minut, 5 sekund i 805 tysięcznych sekundy, pokonując tym samym drugiego kierowcę o zaledwie 4 sekundy i 787 tysięcznych sekundy.

Ceremonię dekoracji zwycięzców poprzedził jeszcze widowiskowy pokaz kręcenia becзки, którą ustawiliśmy w centralnym punkcie toru. Kilku kierowców, którzy zdecydowali się zostawić swój autograf na nawierzchni,

dostarczyło licznie zgromadzonym kibicom kolejną porcję emocji i dobrej zabawy.

Przy gromkich brawach puchary wręczył niezawodny Maciej Wiślawski. Była to również doskonała okazja do wspólnych zdjęć z popularnym Wiślakiem oraz do podsumowania całego wydarzenia.

W mojej ocenie XIV Zlot Subaru SJS po raz kolejny pokazał, że nie chodzi tutaj wyłącznie o samochody, konie mechaniczne czy czasy mierzone z dokładnością do jednej tysięcznej sekundy. Chodzi przede wszystkim o ludzi, wspólną pasję, emocje i atmosferę, dla której każdego roku wracamy do Miedzianej Góry.

Bo przecież „ważnych jest kilka tych chwil, tych, na które czekamy”.





NIE TYLKO DO ZADAŃ SPECJALNYCH, CZYLI SUBARU CROSSTREK NA CO DZIEŃ

Z czego słyną samochody Subaru? Oczywiście z legendarnego silnika typu bokser, sprawdzonego napędu na wszystkie koła Symmetrical AWD (S-AWD), a także ze zdolności do pokonywania wertepów. Nie zmienia to faktu, że Crosstrek świetnie sprawdza się także podczas zwykłej, szarej codzienności.

Zaśnieżona górská droga, spowity mgłą las i błotnisty podjazd nad jezioro – tak zazwyczaj wyobrażamy sobie naturalne środowisko samochodów Subaru. Trudno z tym dyskutować – auta japońskiej marki zostały stworzone do zadań specjalnych, a im droga jest trudniejsza, tym większą skuteczność i większe bezpieczeństwo

zapewniają kierowcom. Jest jednak pewne miejsce, przez wielu zwane dżunglą, w którym wyzwania wydają się prozaiczne, a jednak utrudniają życie każdego dnia. To oczywiście miasto.

Dlaczego Crosstrek?

Ponieważ jest kompaktem, a dla samochodów tej wielkości jazda

w dużej aglomeracji jest czymś zupełnie naturalnym. Dla mieszkańców miast takie auta były i będą idealnym wyborem. Są dość przestronne i pakowne tak, aby rodzina 2+1 czuła się w nich komfortowo, a jednocześnie pozwalają sprawnie parkować. Są nowoczesne i wygodne, a jednak nie przytłaczają kosztami eksploatacji. Zalet kompaktów

● ● ●

można wyliczyć sporo. Dotyczy to szczególnie crossoverów, takich właśnie jak Crosstrek, gwarantujących wyższą pozycję za kierownicą, większe poczucie bezpieczeństwa i lepszą widoczność.

Subaru – chociaż to dość subiektywne – wydaje się też autem pasującym do rytmu nowoczesnego miasta. Jest multimedialne (duży ekran dotykowy z bezprzewodowym Apple CarPlay/Android Auto), modne (to crossover dostępny w wyrazistych kolorach) i zaawansowane technicznie (reflektory LED, system EyeSight).

Do cech, jakich kierowcy wymagają od samochodów do miasta, Crosstrek dorzuca jeszcze elementy, które najczęściej klientom nie



przyszyłyby nawet na myśl. Zapytajcie znajomych, co jest dla nich ważniejsze: napęd na wszystkie koła czy CarPlay lub ładowarka

indukcyjna? W pierwszym odruchu większość osób powie dziś o wyposażeniu wnętrza, a dopiero po chwili przychodzi refleksja: „Rzeczywiście, napęd na wszystkie koła, duży prześwit i porządne zawieszenie mogą się przydać również na co dzień”.

Progi zwalniające, brak miejsc parkingowych lub jedyny slot na skraju drogi, w błocie czy na wersepach, a do tego asfalt daleki od ideału – to wszystko potrafi dać w kość. Nawet jeśli rację mają kierowcy twierdzący, że takie przeszkody pokona każde auto, warto zadać sobie pytanie – czy jest sens się męczyć? Za kierownicą Subaru Crosstreka na szarą miejską codzienność patrzy się z nieco innej perspektywy.

Pakiet skrojony na miarę

Zacznijmy od zawieszenia. Nie wiem, na co wpadli inżynierowie Subaru, ale musieli odkryć coś zupełnie nowego w świecie sprężyn i amortyzatorów, ponieważ Crosstrek, mając klasyczny układ niezależnego zawieszenia, zapewnia komfort jazdy na poziomie samochodów z pneumatyką. Zawieszenie wybiera nierówności drogi tak, że jazda jest komfortowa i przyjemna, przejazd przez próg zwalniający jest ledwo wyczuwalny, a zapadniętych studzienek



dy przekazuje on spory moment obrotowy z silnika elektrycznego podczas ruszania i przyspieszania (co poprawia reakcję auta na gaz i pozwala oszczędzać paliwo), ale potrafi też – jak pełnoprawne, droższe hybrydy – poruszać się z wyłączonym silnikiem spalinywym, wykorzystując wyłącznie napęd elektryczny. W mieście takie wsparcie elektronów jest wyraźnie odczuwalne.

Dodatkowo o komfort – i szybkość reakcji układu na wciśnięcie

e-BOXER to połączenie jednostki spalinowej i elektrycznej, tworzące coś więcej niż miękką hybrydę.

gazu – dba bezstopniowa przekładnia Lineartronic, która nie ma klasycznych biegów, a więc kierowca nie czeka na redukcję czy zmianę przełożenia na wyższe, a samochód sam dostosowuje obroty silnika do aktualnych potrzeb. W rezultacie auto szybko reaguje na dodanie gazu, a do tego przez większość czasu porusza się z niższymi obrotami niż samochody wyposażone w standardowe skrzynie biegów. Kilka chwil za kierownicą Crosstreka i taki pakiet napędu oraz zawie-



w ogóle nie trzeba omijać. Coś wspaniałego.

Mam teorię, że wynika to wprost z zastosowania silnika typu bokser, tak typowego dla Subaru. Płaski motor, nisko umieszczony w komorze silnika, sprawia, że auto nie wychyla się przesadnie podczas gwałtownych manewrów (ponieważ masa znajduje się nisko, podobnie jak w autach elektrycznych), przez co w celu zapewnienia precyzji prowadzenia nie trzeba było podwozia Crosstreka specjalnie usztywniać. Ma to sens.

Pod maską pracuje oczywiście silnik o przeciwnych tłokach w swojej najnowocześniejszej formie, czyli jako układ e-BOXER. To połączenie jednostki spalinowej i elektrycznej, tworzące coś więcej niż miękką hybrydę. Tak jak inne tego rodzaju napę-





To, co dla wielu kierowców jest nowinką, dla właścicieli Subaru jest standardowym wyposażeniem nie od dziś.

nie każdej wersji auta. Tak samo jak szkolenie bezpiecznej jazdy na torze!

Oferta najmu: już od 668,62 zł miesięcznie

Skoro żyjemy w czasach subskrypcji, skupmy się na ofercie najmu modelu Crosstreka. To oferta dla przedsiębiorców, w której czynsz najmu za wszechstronny i dobrze wyposażony samochód wynosi od 668,62 zł netto*.

Nie ma co odkładać decyzji o zakupie Crosstreka do wiosny, ponieważ to jesienią i zimą – nawet w mieście – samochody z Plejadami w logo pokazują swoje największe przewagi względem konkurentów. A tymczasem warto odwiedzić lokalnego dealera dealerzy.subaru.pl i wsiąść za kierownicę podczas jazdy testowej.

nie od dziś. I naprawdę standardowym, ponieważ układ kamer, radarów i czujników zapewniających kierowcy kilkanaście aktywnych systemów wspomagających (np. asystenta skreślenia na skrzyżowaniu czy system ostrzegania o ruchu poprzecznym za autem) w Subaru otrzymuje się w ce-

*Propozycja najmu Erste Leasing S.A. skierowana do przedsiębiorców. Powyższą kalkulację przygotowano dla samochodu o wartości 117 073,17 PLN netto, dla umowy zawartej na 36 miesięcy, przy 37,14% wpłacie własnej, roczny przebieg 15 000 km, miesięczny koszt ubezpieczenia 424,10 PLN, miesięczny koszt serwisu 168,69 PLN, czynsz najmu 668,62 PLN netto. Wartości opłat należy powiększyć o podatek VAT wg aktualnej stawki. Propozycja nie jest ofertą w rozumieniu Kodeksu cywilnego i może ulec zmianie. Decyzja o przyznaniu finansowania oraz warunki umowy zależą od wyniku badania zdolności kredytowej oraz oceny ryzyka kredytowego.

szczenia potrafi przekonać do siebie nawet niedowiarków.

Bezpieczeństwo to podstawa

W przypadku Subaru bezpieczeństwo odnawiane jest przez wszystkie przypadki: od wzmocnionej konstrukcji auta wykorzystującej ultrawytężalną stal, przez pakiet poduszek powietrznych (w tym taką, która oddziela głowy kierowcy i pasażera w razie wypadku) oraz napęd na wszystkie koła S-AWD, aż po pakiet systemów bezpieczeństwa EyeSight.

Z jaką marką kojarzy się Wam aktywne bezpieczeństwo? Powinno z Subaru, ponieważ japońscy inżynierowie rozwijają tę technologię od wielu lat. To, co dla wielu kierowców jest nowinką, dla właścicieli Subaru jest standardowym wyposażeniem



●○○○

HISZPANIA PRZEZ BUŁGARIĘ I WŁOCHY

Pomysł na tę nietypową trasę zaczął wylegać się w okolicach 2022, może 2023 roku, zanim jeszcze byliśmy w posiadaniu środka transportu, którym owa podróż miała się odbyć. Plany i szczegóły były dość skomplikowane, zmieniały się wielokrotnie nawet w trakcie samego wyjazdu, ale od samego początku dwie rzeczy były wiadome. Pierwsza – 12 lipca 2026 r. o godzinie 20:31 musimy być w Hiszpanii. Druga – Bułgaria to praktycznie nasz drugi dom i niepojechanie tam to tak, jakby letnich wakacji nie było.

Nasz samochód to Subaru Outback szóstej generacji, żartobliwie nazywany „Oli-

via” ze względu na zielonkawy kolor. Wyprawa wymagała doposażenia w: stalową osłonę pod silnik

i dyferencjał, opony AT oraz pełnowymiarową oponę zapasową, linę kinetyczną, przenośny rozrusznik

i przewody rozruchowe, deflator do opon z manometrem, kompresor, box dachowy oraz obowiązkowe naklejki z rajdową świnką Subaru na boczne lusterka. Załogę stanowią dwie dorosłe osoby oraz trójka dzieci.

Przygotowanie i start

Pakowanie. Ubrania, obuwie, środki higieniczne, zbiorniki na wodę pitną oraz wiadro, zestaw rozrywkowy (planszówki, karty, książki), zestaw plażowy (namiot

plażowy, ręczniki, torby termiczne), zestaw kuchenny (garnek, patelnia, sztućce – nigdy nie wiadomo, kiedy będą potrzebne). Kilka koców, małych poduszek oraz pluszaki, bez których na dłuższych trasach nie można zasnąć. Outback mieści wszystko i ani razu nie pada fraza: „to nie wejdzie, bagażnik jest pełny”. W tym roku zostało nawet odrobinę miejsca na wrzucenie arbuza kupionego na poboczu drogi.

Godzina 22:01, start. Planowaliśmy wyjazd na 21:00, ale jak się

zastanowić, nigdzie nam się nie spieszy, jesteśmy na wakacjach, a przed nami długa droga. Pierwszy cel – Plovdiv, oddalony o ponad 1300 km. W okolicach Budapesztu dołączamy do Sila Yolu, co można przetłumaczyć jako „droga powrotna do ojczyzny”. Jest to coroczna podróż odbywana, najczęściej z Niemiec i Austrii do Turcji, przez osoby mające korzenie w tym kraju. Tradycja ta sięga lat 70. ubiegłego stulecia i kultywowana jest zawsze w okresie wakacji szkolnych.



POMYSŁ NA URLOP

- Cel:** Hiszpania
- Start:** Rzeszów
- Dystans:** 7266 km na lądzie, 1249 km na morzu, 19 km na torach
- Czas:** 34 dni
- Noclegi:** Subaru Outback, promy, hotele, domki letniskowe
- Koszty:** noclegi, wyżywienie, paliwo, winiety, autostrady, parkingi, ubezpieczenie, apteka, muzea, pamiątki



● ● ● ●

Samochody zapakowane, jak nasz Outback, po dach (i ponad) jadą jeden za drugim tysiące kilometrów. Na postojach często rozkładają kuchenki gazowe, stoliki, krzeselka, koce. Spiesz im się, ale widać, że jest to innego rodzaju pośpiech. Dla nich podróż jest przygodą, a nie przejechaniem od punktu A do punktu B. Kierujemy się w stronę najbardziej obleganego przejścia granicznego między Serbią a Bułgarią – Kalotina. Nazywamy je europejskim El Paso, aczkolwiek na ten tytuł zasługuje bułgarsko-tureckie przejście graniczne Kapitan Andreevo. W tym roku kontrola idzie w miarę sprawnie i na wjazd do Bułgarii czekamy tylko godzinę i 58 minut.

Bułgaria

Plovdiv jest najstarszym stałe zamieszkanym miastem w Europie. W licznych lokalnych muzeach można zobaczyć eksponaty sięgające 7 tys. lat p.n.e., a samo centrum miasta jest praktycznie jednym wielkim muzeum. Można w nim znaleźć ślady kultury greckiej, rzymskiej, trackiej, osmańskiej oraz bułgarskiego odrodzenia. Plovdiv uchodzi również za kulturalną stolicę Bułgarii i nie bez powodu postanowiliśmy zostać na kilka dni.

Co roku odbywa się tutaj festiwal muzyczny Hills of Rock, na którym w tym roku wystąpił jeden z naszych ulubionych zespołów – Sabaton. Jak zwykle było bardzo głośno i bardzo energicznie. Aczkolwiek ten koncert był trochę inny niż zazwyczaj. Joakim (wokalista) zszedł ze sceny, przybił piątkę i witał się z publiką. A zupełnie nieznajome osoby stwierdziły, że dwójka z naszych dzieci jest zbyt niska i postanowiły trzymać je „na barana”, aby widziały lepiej.

Po solidnej dawce dobrej muzyki pojechaliśmy na południe, w Rodopy. Rodopy nie imponują wysokością, ale za to zachwycają swoim ukształtowaniem, kamienistymi zboczami, lasami, czystymi źródłami i licznymi jaskiniami. Właśnie jedna z tych jaskiń jest związana z legendą o Orfeuszu i Eurydyce. Zatrzymaliśmy się w wiosce Shiroka Lyka, która jest rezerwatem architektury i można w niej podziwiać tradycyjne dla tego regionu bułgarskie domy, często mające po 150 (albo i więcej) lat. Niektóre z nich można wynająć i, tak jak zrobiliśmy my, odciąć się od wszystkich i wszystkiego na kilka dni. W tym czasie można poczytać książkę, poleżeć na hamaku, popa-



trzeć na góry z ogromnego balkonu, pochodzić po szlakach albo po prostu usiąść i nie robić nic. Czas jest tutaj pojęciem względnym, człowiek nie patrzy na zegarek, ani na kalendarz. Po kilkudniowym resecie spakowaliśmy się razem z tradycyjnymi pamiątkami z wyjazdów, w postaci niezliczonych kamieni i patyków, i pojechaliśmy dalej.

Grecja

W tym roku Grecję oglądaliśmy głównie przez szyby samochodu, dlatego że spiesziliśmy się na prom. Zboczyliśmy z głównej drogi i zatrzymaliśmy się nad jeziorem Dojran. Znajduje się tutaj brytyjski pomnik oraz cmentarz wojskowy upamiętniające wydarzenia z pierwszej wojny światowej. W latach 1916–1918 oddziały brytyjskie, francuskie, greckie oraz serbskie bezskutecznie próbowały złamać bułgarską linię obrony. Sabaton upamiętnił te wydarzenia utworem pt. „The Valley of Death”, którego słuchaliśmy na żywo w Plovdiv kilka dni wcześniej.

Pomimo pośpiechu i sporego zapasu czasu do Igoumenitsy dojechaliśmy na ostatnią chwilę. Włoski prom w greckim porcie oznacza tylko jedno – chaos doskonały. Jeden mówi jedno, drugi co innego, a trzeci nie do końca wiadomo co, bo po angielsku ani słowa, i trzeba korzystać z najbardziej popularnego języka na świecie polegającego na machaniu rękami, kiwaniu głową i zakończyć

czeniu całej konwersacji szczęśliwym pokrzykiwaniem: „OK! OK!”.

Włochy

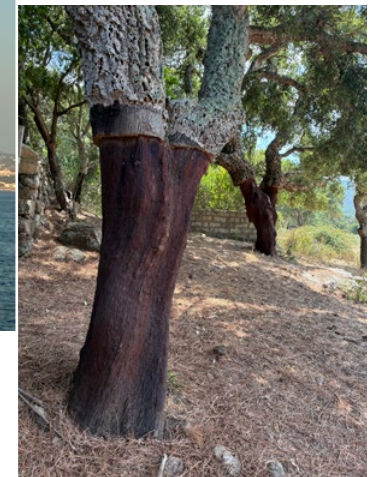
Do portu w Brindisi wpłynęliśmy na czas, co do minuty. Przy wyjeździe utworzyła się dość długa kolejka, ale po krótkiej chwili zobaczyliśmy, co jest tego przyczyną. Guardia di Finanza, postrach każdego Włocha. Po nieudanej próbie podjęcia rozmowy z nami i spytania, czy mamy dinary (?), celnik puścił nas dalej. Nie mieliśmy wiele

ła z okna wprost na ulicę nie wiadomo co, a na poboczach ulic leżały worki ze śmieciami. Poruszając się w płataninie wąskich uliczek, przy odgłosach klaksonów dotarliśmy do portu. Bez żadnych otarć i zarysowań szczęśliwie wjechaliśmy Outbackiem na prom, z pokładu którego mogliśmy podziwiać majestatycznego Wezuwiusza, czekającego w uśpieniu na swój dzień. Z portu wypłynęliśmy po 19:00, tuż przed trzęsieniem ziemi o skali 4,7, które potrasnęło Neapolem.



z pozostałościami neolitycznych budowli zwanych nuraghe, których na wyspie znajduje się ok. 7 tys. Istnieją różne teorie, aczkolwiek ich przeznaczenie jest wciąż nieznane. Część kompleksów nuraghe ma płatne wejścia, ale będąc szczęśliwymi posiadaczami Outbacka,

mogliśmy śmiało wyruszyć szutrowymi drogami i odwiedzić darmowe, znajdujące się pośrodku pól i pastwisk. Poruszając się po drogach i bezdrożach Sardynii, zafascynowaliśmy się dębami korkowymi oraz sposobem pozyskiwania tego ciekawego materiału. Oprócz tego, że jest bardzo



czasu do stracenia, dlatego że następny prom mieliśmy tego samego dnia i musieliśmy przejechać ze wschodniego wybrzeża na zachodnie. Po drodze podziwialiśmy niezliczone gaje oliwne, kaktusy i tradycyjnych włoskich kierowców z południa. Punkt kulminacyjny tych ostatnich był nigdzie indziej jak w Neapolu. Nerwy ze stali i spory zapas cierpliwości potrafią bardzo szybko zniknąć. To właśnie w tym mieście, u stóp Wezuwiusza, po raz pierwszy użyliśmy klaksonu Outbacka. Była to nasza druga wizyta w tym mieście (pierwsza 25 lat temu) i Neapol pozostawał niezmiennie Neapolem. Pomędzy kamienicami powiewała schnąca na słońcu pościel, gospodyni wyla-

Sardynia (9 dni w piekle/w raju*) *niewłaściwe skreślić

Na początku należy wyjaśnić, że nie wszyscy członkowie naszej rodziny lubią temperatury przekraczające 40°C i plażowanie. Niektórzy czują się wtedy jak ryba w wodzie, a inni jak ryba wyciągnięta z wody. Z portu w Cagliari udaliśmy się 300 km na północ Sardynii, która jest bardziej spokojna i mniej tłoczna. Nie ma tu dużych kompleksów hotelowych, a wiele plaż pozostawionych jest w naturalnym stanie. Do niektórych można zjechać, ale tylko samochodem z napędem na cztery koła i odpowiednim prześwitem. Poza plażami północ Sardynii oferuje również możliwość zetknięcia się



○○●○○



Hiszpania

Po bardzo krótkim pobycie w Barcelonie pojechaliśmy w głąb Hiszpanii, do Aragonii, a konkretnie do miasta Teruel. Zwiedzanie okolicy doprowadziło nas do średniowiecznej i bardzo malowniczej wioski Albarracín. Można w niej spędzić kilka godzin, przechadzając się po ciasnych uliczkach i podziwiając lokalną architekturę. Droga powrotna poprowadziła nas przez wioskę, w której natknęliśmy się na wciąż aktywną arenę walki byków. W Teruel odwiediliśmy park rozrywki Dinopolis połączony z niesamowitym muzeum, w którym znajduje się jeden z największych zbiorów paleontolo-

ceniony wśród producentów win, jest on również ognioodporny. Odwiedzenie muzeum w Calangianus, w którym przedstawiono produkcję korka, było strzałem w dziesiątkę. Sardynii, podobnie jak Grecji, Hiszpanii, południowych Włoch i Francji, nie ominęły pożary. Czarne drzewa, wypalone pola i pobocza dróg to niestety częsty widok. Trzeba wziąć to pod uwagę, gdyż bardzo często parkingi przy

plażach znajdują się wśród drzew. Będąc na jednej z plaż, przeżyliśmy chwilę trwogi. W lesku, w którym był zaparkowany Outback, zaczął unosić się dym. Na szczęście przyleciał śmigłowiec i po kilku kursach z wodą morską pożar został ugaszony. Po dziewięciu dniach przyszła pora na pożegnanie Sardynii. Opuszczając wyspę, niektórzy z nas mieli w oczach łzy, inni zaś odetchnęli z ulgą.



gicznych w Europie. Część eksponatów pochodzi z okolic Teruel, które miliony lat temu było dnem oceanu.

Trzeci dzień był punktem kulminacyjnym tegorocznej wyprawy – pojechaliśmy do obserwatorium astronomicznego Galáctica w wiosce Arcos de las Salinas. Oglądaliśmy muzeum, słuchaliśmy wykładów, braliśmy udział w warsztatach oraz zjedliśmy tradycyjną paellę z Walencji. A wszystko to było przy-



gotowaniem do wyjątkowego wydarzenia, które zaczęło się przed godziną 20:00. Księżyc zaczął powoli zasłaniać zachodzące słońce i dokładnie o 20:31 zobaczyliśmy pełne zaćmienie Słońca. Żadne zdjęcia, nagrania ani słowa nie oddadzą tego zjawiska. Trzeba je zobaczyć i doświadczyć na żywo. Po kilku dniach w dzikiej, ale przepięknej Aragonii pojechaliśmy dalej, w nieznane.

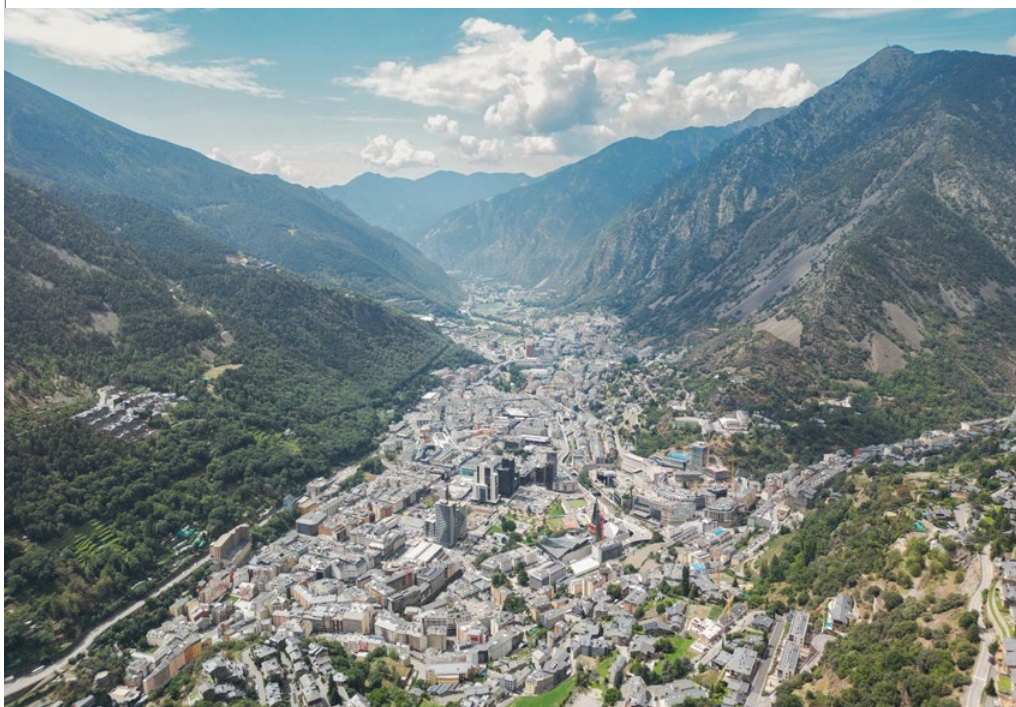
Andora

Do Andory wjechaliśmy nieprzygotowani. Pierwsza niespodzianka była zaraz po przejechaniu granicy – wiadomość od operatora, że roaming kosztuje tyle,



co np. w Australii. Przy odbieraniu kluczy w recepcji zapytaliśmy, czy Andora jest w Unii Europejskiej. Po dłuższym zastanowieniu miła pani powiedziała krótko: „It's complicated”. Andora leży pomiędzy Hiszpanią a Francją, oficjalną walutą jest euro, ale państwo nie jest w UE. Nie jest też w strefie Schengen, ale na granicy nikt nas nie sprawdzał. Językiem urzędowym jest kataloński, a Andorra la Vella jest najwyżej położoną stolicą





w kompletnych ciemnościach. Następnego ranka przez okno zobaczyliśmy typową Szwajcarię z pocztówek. Drewniane domki na zboczach, zielone łąki, a na nich pasące się krowy, w oddali wysokie Alpy i w niektórych miejscach śnieg. Po otwarciu okien dobiegły do nas dźwięki dzwonów pasących się krów oraz płynącej wody z pobliskiego strumienia. Jedną z największych atrakcji Valais i całej Szwajcarii jest Zermatt słynący z dwóch rzeczy. Po pierwsze to wioska będąca punktem wyjścia na słynny szczyt Matterhorn, a po drugie obowiązuje w niej zakaz wjeżdżania samochodem. Będąc blisko, stwierdziliśmy, że dobrze by było ją odwiedzić, bo nie wiadomo, kiedy znów będziemy mieli taką okazję. Tylko góry, jak to góry, żyją swoim życiem i nie obchodzą ich twoje plany. Trafić w odpowiednie okienko pogodowe nie jest łatwo. Prognoza była optymistyczna na dzień wyjazdu, co dopro-

wadziło do dylematu: Matterhorn i kolejny długi, ciężki dzień oraz noc w samochodzie czy jedziemy na spokojnie do Austrii? Oczywiście, że Matterhorn! Zostawiliśmy samochód na parkingu w wiosce Täsch, a do Zermatt pojechaliśmy kolejką, która – tak jak wszystko w Szwajcarii – potrafi zostawić spore braki w portfelu. Matterhorn na żywo jest niesamowity, ale po wjechaniu wyciągiem w wyższe partie gór można zobaczyć jeszcze wiele innych pięknych szczytów pokrytych śniegiem. Ostatnia stacja kolejki znajduje się na wysokości 3883 m, co okazało się dla nas, krótko mówiąc, szokiem. Jeszcze niedawno byliśmy w temperaturze prawie 50°C, tutaj było -5°C, a w niektórych zakamarkach nawet -9°. Po krótkiej, ale bardzo ciekawej wyprawie do Zermatt wsiedliśmy do samochodu i pojechaliśmy w stronę Austrii. Po drodze skorzystaliśmy ze specjalnego pociągu, na który wjeżdża się samochodem i bez wysiadania

jedzie tunelem przez ok. 20 minut, co eliminuje przeprawę przez wysokie partie gór.

Meta i podsumowanie

Po 34 dniach, 7266 kilometrach i przejechaniu przez 14 krajów wróciliśmy do domu. Ciężko jest wyobrazić sobie odbycie tej podróży innym samochodem niż Subaru Outback. Jest na tyle duży i pojemny, że w połączeniu z boxem dachowym pozwolił nam wrócić z większą liczbą rzeczy, niż wyjechaliśmy. Jednocześnie da się nim bezproblemowo zaparkować na ciasnych podziemnych parkingach. Napęd S-AWD w połączeniu z oponami AT dał nam możliwość pojechania drogami, które dla normalnego samochodu byłyby nieprzejezdne, oraz w miejsca, gdzie dróg nie było. Podróż odbyliśmy w czasie, kiedy ceny paliw przyprawiły o zawrót głowy, ale biorąc pod uwagę obciążenie i aerodynamikę, Outback zaskoczył nas pozytywnie. Średnie spalanie wyniosło 7,7 l/100 km.



PRAKTYCZNE PORADY DLA PODRÓŻUJĄCYCH SAMOCHODEM DO HISZPANII



Opony

Podróż wymaga założenia dobrych opon oraz posiadania pełnowymiarowej opony zapasowej.



Nawigacja satelitarna

W mniej zaludnionych rejonach bardzo często jest problem z sygnałem GSM, dlatego dobrze jest mieć nawigację satelitarną albo mapy w trybie offline w co najmniej jednym telefonie.



Komunikacja

Należy przygotować się na barierę językową w południowej Europie.



Paliwo

Tankować za każdym razem, kiedy jest do tego okazja, a nie kiedy zaświeci się kontrolka. Czasami w mniej popularnych rejonach stacja zaznaczona na mapie jest od dawna zamknięta. We Włoszech na stacjach obowiązują dwie ceny paliw – jedna, jeśli tankuje się samemu, druga, jeśli robi to obsługa stacji. W tym roku cena różniła się o 0,20 euro/l. Dla porównania w Bułgarii i Grecji cena jest taka sama.



Podróżowanie

W Szwajcarii istnieje jedna winieta, kosztuje 53 euro i obowiązuje do końca stycznia. Przejazdy niektórymi tunelami są płatne osobno. Kraj jest gęsto usiany fotoradarami, które nie tolerują przekroczenia prędkości nawet o 1 km/h, a mandaty – jak na polskie realia – są przerażające. W przypadku podróży z dziećmi (małymi czy większymi) obowiązkowa jest apteczka – domowa, nie samochodowa.

Pozdrowienia i podziękowania dla pana Grzegorza oraz zespołu serwisowego z ASO Rzeszów za pomoc w wyborze samochodu i jego utrzymaniu.

w Europie – ponad 1000 m n.p.m. Miasto znajduje się w dolinie, w najszerszym miejscu ma zaledwie 1,2 km szerokości i po bokach

Szwajcaria

Do wysoko położonego, wynajętego domku w kantonie Valais zajechaliśmy przed północą,



otoczone jest stromymi górami. Co często dało się odczuć – niektóre drogi są bardzo wąskie i miejscami tak strome, że załadowany Outback ze sporym trudem wjeżdżał pod górę.



POZNAJ BRAT-A, KTÓRY LATA

Oryginalny Subaru BRAT miał prosty napęd 4x4 i nadwozie łączące cechy samochodu osobowego z niewielkim pick-upem. Skusił nawet amerykańskiego prezydenta, a prawie pół wieku później jego sylwetka stała się punktem wyjścia dla jednej z najbardziej imponujących maszyn w historii Gymkhany i, być może, motorsportu w ogóle.

Subaru BRAT nie jest najbardziej znanym modelem marki. Być może jest za to jednym z najbardziej pomysłowych. Zadebiutował w Stanach Zjednoczonych w 1978 roku. Jego znajomość brzmiąca dla polskich czytelników nazwa była skrótem od Bi-Drive

Recreational All-Terrain Transporter, czyli „rekreacyjnego pojazdu terenowego z dołączanym napędem na cztery koła”. Samochód powstał na bazie Subaru Leone i miał połączyć oszczędność auta osobowego z użytecznością nie-wielkiego pick-upa.

Pierwsze egzemplarze korzystały z chłodzonego cieczą silnika typu bokser EA-71 o pojemności 1,6 l i mocy 67 KM. Później pojawiła się jednostka 1,8, a w latach 1983–1984 również wersja turbodoładowana o mocy 95 KM. BRAT nie był szybki nawet według standardów

swoich czasów. Wyróżniał się niewielką masą, prostą konstrukcją i dołączanym napędem tylnej osi.

Najbardziej niezwykłym elementem amerykańskiej wersji były dwa fotele zamontowane na skrzyni ładunkowej i ustawione tyłem do kierunku jazdy. Nie znalazły się tam wyłącznie dla zabawy. Dzięki nim BRAT mógł być klasyfikowany jako samochód osobowy, co pozwalało ominąć 25-procentowe amerykańskie cło na importowane lekkie ciężarówki. Dla aut osobowych stawka wynosiła 2,5%.

BRAT był modelem eksportowym i oficjalnie nie trafiał na rynek

japoński. W zależności od kraju występował również jako Brumby, MV Pickup, Shifter lub Targa. Z amerykańskiej oferty zniknął w 1987 roku, ale na innych rynkach jego produkcja trwała do 1994 roku. Jednym z najbardziej znanych właścicieli tego Subaru był Ronald Reagan, który korzystał z czerwonego egzemplarza z 1978 roku na swoim ranczu w Kalifornii.

I właśnie do pierwszego BRAT-a postanowili wrócić twórcy najnowszej części Gymkhany. Samochód został jednak przebudowany tak bardzo, że z pierwowzorem łączy go przede wszystkim sylwetka, kilka

charakterystycznych detali oraz pomysł na połączenie użytecznego nadwozia z napędem na cztery koła.

Brataroo 9500 Turbo powstał w jednym egzemplarzu specjalnie do filmu „Gymkhana 2025: Aussie Shred”. Gymkhana to seria widowiskowych produkcji motoryzacyjnych, w których kierowca wykonuje drift, ciasne nawroty, skoki i inne kaskaderskie ewolucje na zamkniętych ulicach, torach oraz specjalnie przygotowanych obiektach.

Cykl rozpoczął w 2008 roku Ken Block za kierownicą Subaru Imprezy WRX STI. Po dziesięciu



częściach główną rolę przejął Travis Pastrana, który w 2020 roku wystąpił w 862-konnym Subaru WRX STI Airslayer. Dwa lata później pojawił się Family Huckster – wyczynowa interpretacja Subaru GL Wagon z 1983 roku. Przy kolejnym projekcie twórcy cofnęli się jeszcze o pięć lat i wybrali właśnie BRAT-a.

Za Brataroo odpowiadają Subaru Motorsports USA, Hoonigan i Vermont SportsCar. Ostatnia z tych firm buduje rajdowe Subaru startujące w Stanach Zjednoczonych i stworzyła wcześniejsze maszyny Pastrany. Projekt nadwozia powierzono Khyzyłowi Saleemowi, znanemu jako The Kyza.

Projektant zachował charakterystyczne proporcje pierwszej generacji BRAT-a, ale znacznie poszerzył i obniżył nadwozie. Pod karbonowymi panelami znajduje się konstrukcja przygotowana przez Vermont SportsCar, ze spawaną skorupą i klatką bezpieczeństwa wykonaną ze stali T45 według standardów stosowanych we współczesnych samochodach WRC.

Dwulitrowy, czterocylindrowy bokser z turbodoładowaniem rozwija 670 KM i 922 Nm. Wkręca się na ponad 9500 obr./min, dzięki czemu Brataroo jest „najwyżej kręcącym się” samochodem zbudowanym dotychczas do Gymkhany. Ta sama rodzina wyczynowych jednostek napędza również torowe Subaru WRX Project Midnight.

Silnik ma specjalny blok typu billet, suchą miskę olejową, zawory chłodzone sodem oraz system podtrzymujący pracę turbosprężarki po odjęciu gazu. Krótki układ wydechowy wykonano z Inconelu z wykorzystaniem druku 3D, a jego wylot wyprowadzono przez pokrywę silnika. Końcówkę ozdobiono logo Subaru, dobrze widocznym pomiędzy płomieniami pojawiającymi się podczas zmiany biegów.

Moc trafia na wszystkie koła przez sześciobiegową przekładnię sekwencyjną SADEV i wyczynowe mechanizmy różnicowe.

Prędkość maksymalną określono na 282 km/h, choć podczas Gymkhany ważniejsze są: reakcja na gaz, możliwość natychmiastowego zerwania przyczepności oraz precyzyjne ustawienie auta przed skokiem.

Brataroo ma również elektronicznie sterowany układ skrętu tylnych kół, wyczynowe zawieszenie z regulacją prześwitu i bardzo bezpośrednią przekładnię kierowniczą. Waży 1296 kg. Dodatkowe układy zwiększają jego masę, ale samochód musi jednocześnie znosić przeciążenia powstające podczas dalekich skoków i twardych lądowań.

Z włókna węglowego wykonano panele nadwozia, płaską podłogę,



osłony najważniejszych podzespołów oraz elementy aerodynamiczne. Tradycyjne szyby zastąpiono poliwęglanem. Samochód porusza się na kutyh obręczach o wymiarach 18x8,5 cala, których czteroramienny wzór nawiązuje do felg oryginalnego BRAT-a. Za hamowanie odpowiadają tarcze o średnicy 343 mm, a Pastrana ma również do dyspozycji hydrauliczny hamulec ręczny.

Najciekawszym rozwiązaniem pozostaje aktywna aerodynamika. W samochodach torowych ruchome elementy służą przede wszystkim do zwiększania docisku albo zmniejszania oporu powietrza. W Brataroo pomagają także kontrolować położenie auta po oderwaniu od ziemi.

W przednich błotnikach znajdują się sterowane elektronicznie żaluzje. Mogą wychylać się do przodu lub do tyłu, zmieniając siłę działającą na przednią część samochodu i pozwalając korygować pochylenie nadwozia przed lądowaniem.

Vermont SportsCar przygotowało również dwa tylne skrzydła. Mniejsze służy do driftu i ciasnych nawrotów. Większe zaprojektowa-

cych o 1978 roku. Karbonową deskę rozdzielczą uzupełniają powierzchnie z kompozytu lnianego, których faktura naśladuje drewniane wykończenie pierwowzoru. Odstaurowano także fabryczne radio, a przełączniki dawnego panelu klimatyzacji służą teraz do sterowania aktywną aerodynamiką. Obok znalazło się CB-radio Uniden, którego głównym zadaniem jest... dopełnienie klimatu. Raczej nikt tu nie pyta: „Mobilki, czy misiaki stoją?”...

Z tyłu zamontowano natomiast wykonane z włókna węglowego fotele, ustawione tyłem do kierunku jazdy! To bezpośrednie nawiązanie do siedzeń, dzięki którym oryginalny BRAT uniknął wysokiego amerykańskiego cła.

„Gymkhana 2025: Aussie Shred” nakręcono między innymi w porcie w Sydney, na torze Mount Panorama w Bathurst oraz w australijskim interiorze. Brataroo skacze w filmie na odległość 48,8 m nad pociągami drogowymi, przejeżdża po powierzchni wody i ściga się z samochodami australijskiej serii Supercars.

W produkcji pojawiają się także: dwukrotny zwycięzca Rajdu Dakar Toby Price, były kierowca Subaru



w WRC Chris Atkinson oraz twórcy kanału Mighty Car Mods. Film zadebiutował 9 grudnia 2025 roku, a do końca czerwca 2026 roku przekroczył 12 mln wyświetleń na YouTube. Wszystkie części Gymkhany zgromadziły łącznie ponad pół miliarda odtworzeń.

Brataroo potrafi jednak znacznie więcej niż tylko efektownie

palić opony. W lipcu 2026 roku Pastrana wystartował nim w Goodwood Festival of Speed. Pokonał trasę Hillclimb o długości 1,86 km w czasie 46,77 s, zajmując drugie miejsce w klasie Shoot-Out Modified i szóste w klasyfikacji generalnej. To dobry wynik dla samochodu przygotowanego przede wszystkim do driftu, skoków i jazdy po różnych nawierzchniach, a nie do klasycznej walki z czasem.

Pierwszy BRAT wymknął się amerykańskiej klasyfikacji dodatkowej. Brataroo również trudno przypisać do jednej kategorii: jest połączeniem samochodu rajdowego, maszyny do driftu, auta do wyścigów górskich i pojazdu kaskaderskiego zdolnego do wykonywania niemal 50-metrowych skoków.

Droga od 67-konnego Subaru używanego na ranchu Ronalda Reagana do 670-konnej konstrukcji przelatującej nad australijskim pociągami drogowymi zajęła niemal pół wieku. Trudno wyobrazić sobie bardziej efektowny powrót jednego z najbardziej osobliwych modeli w historii Subaru.



CO ŚWIADCZY O TYM, ŻE JESTEM KIEROWCĄ, KTÓREGO JAZDĘ WYSOKO OCENIAJĄ INNI UCZESTNICY RUCHU DROGOWEGO? /CZ. 2/

Spróbujmy cieszyć się tym, że wszyscy inni uczestnicy ruchu drogowego dzięki nam czują się na drodze komfortowo. Że dajemy im poczucie bezpieczeństwa, że nie zaburzamy płynności ruchu.

Niewątpliwie sami nie spowodujemy tego, że cały ruch toczący się wokół nas będzie idealnie poprawny. Ale możemy dawać właściwy przykład. Za nami pójdą inni. Dobry przykład się nieś. Naprawdę.

Relacja kierowca – pieszy

Warto sobie uświadomić, że w ruchu drogowym występujemy w różnych rolach. Kierowca, który wysiadł z samochodu, staje się pieszym. Pieszy, który wsiadł za kierownicę i wprowadził w ruch pojazd, rozpoczął uczestnictwo w ruchu jako kierowca. Banalne? Tak, a jednak niejednokrotnie ci uczestnicy ruchu występują przeciwko sobie. Po zniknięciu z anteny telewizyjnej programu „Jedź bezpiecznie” prowadzący kanał na portalu YouTube: MarekDworak_com. Ileż to jest narzekania na nowe przepisy i pieszych, którzy niby co rusz wkraczają pod samochody. I twierdzeń, że większość przejść dla pieszych należy zlikwidować. Osoby tak piszące pewnie rzadko wysiadają ze swoich pojazdów, ale tak naprawdę przemawia przez nich pogląd lobby kierowców.

Otóż prawda jest taka, że uczestnicy ruchu nie powinni należeć do żadnego lobby. Albo tylko do jednego – lobby bezpieczeństwa i współpracy w ruchu drogowym wszystkich jego uczestników.

Zwiększona ochrona pieszych na wyznaczonych dla nich prze-

ściach jest niezbędna. Pieszy, który poniósł trud dotarcia do przejścia dla pieszych, musi tam być w pozycji uprzywilejowanej. Do czerwca 2021 roku tak nie było, pomimo że obowiązujące przepisy na to wyraźnie wskazywały. Wprowadzone jednoznacznie określone pierwszeństwo pieszego znajdującego się na przejściu, ale również wchodzącego na nie, dopełnia pełnej ochrony pieszego pod względem jego bezpieczeństwa oraz płynności pokonywania jezdni. To znaczy – ma dopełnić. To zależy w 95% od kierowców. Niestety wielu spośród nich nie chce tego przyjąć do wiadomości. Stąd właśnie te narzekania na pieszych, którzy wchodzą bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd, oraz twierdzenia, że przejście dla pieszych jest zbyt duże.

Apeluję do tych kierowców, którzy nie chcą pogodzić się z nowymi zapisami ustawy Prawo o ruchu drogowym: pieszych wchodzących agresywnie na przejście dla pieszych jest naprawdę niewiele, a liczba przejść dla pieszych już została ograniczona i proces ten jeszcze się nie skończył, podobnie jak proces doświetlania tych miejsc.

Co do tej garstki pieszych, wchodzących na przejście jakby mieli więcej niż jedno życie – oczywiście takie postępowanie jest jednoznacznie zabronione. W fachowej literaturze zachowania te określamy mianem wtargnięcia. Jednak proponuję chwilę refleksji i zadanie

sobie pytania: na czym owo wtargnięcie miałoby polegać? Inaczej: kiedy ono występuje? Przecież pieszy idący w bezpośredniej bliskości przejścia dla pieszych wzdłuż chodnika jest potencjalnym wchodzącym i należy brać to pod uwagę. Że powinien wcześniej się obejrzeć – to prawda. Ale że ma prawo oczekiwać, że kierowca umożliwi mu płynne przejście – wchodzącemu przecież – to również prawda. Wobec tego, kiedy mamy do czynienia z wtargnięciem pieszego? Chyba je-

dynie wówczas, gdy pieszy wybiega z grupy pieszych zbliżających się do przejścia równym tempem, albo gdy wchodzi nagle i gwałtownie z miejsca, w którym był poza zasięgiem widoczności kierującego. To są przypadki incydentalne.

W tym miejscu dochodzimy do sedna sprawy – cała sztuka poprawnego kierowania przy zbliżaniu się do przejścia dla pieszych polega na poszerzeniu obserwacji i zmniejszeniu prędkości. Takim zmniejszeniu prędkości, przy któ-

rym nawet piesi oczekujący – przygotowani do wejścia na przejście dla pieszych, ale obawiający się wejścia – bezpiecznie na nie wejdą. Jeśli, jako kierowcy, zrobimy to odpowiednio wcześniej, to będzie właśnie właściwa współpraca uczestników ruchu. Oczywiście powinni dolożyć się do niej również piesi, którzy niejednokrotnie dominują nad kierującymi, wchodząc, a nawet dobiegając do przejścia jeden za drugim (w Krakowie na ulicy Pawiej – obok Galerii Krakowskiej, na Dunajewskiego – obok Teatru Bagatela itd.). Ale to już kwestia wychowania komunikacyjnego w szkołach...

Konkludując: proponuję nie narzekać na zmienione przepisy oraz wczuć się w potrzeby pieszych i z pozytywnym podejściem respektować ich uprzywilejowaną pozycję w zakresie korzystania z przejścia dla pieszych. Decydujące jest odpowiednio wcześniej zmniejszenie prędkości, jeśli w szeroko rozumianej okolicy przejścia znajdują się piesi.

Odczucia pasażerów

Mogą one być kluczowe dla określenia jakości prowadzenia samochodu przez danego kierowcę. Jeżeli pasażerowie są zajęci sobą i nie interesują się jazdą, albo ją chwala, to jest powód do dumy. Kiedy tak będzie? Wtedy, gdy nie prowadzimy pojazdu na zasadzie „gaz – hamulec”. Wtedy, gdy przewidujemy zmiany wskazań sygnalizacji świetlnej, gdy zawczasu dostrzegamy pieszych, rowerzystów lub innych uczestników ruchu zbliżających się do przejścia dla pieszych, albo do przejazdu dla rowerów. Wtedy, gdy odpowiednio wcześniej reagujemy na nieprawidłowe postępowanie innych. I wtedy, gdy decydujące znaczenie ma dla nas nie szybkość dotarcia do miejsca przeznaczenia, lecz płynność jazdy i dający się odczuć spokój.

W tym miejscu wypada przypomnieć znaczenie sygnału żół-



tego w trójbarwnej sygnalizacji świetlnej. Sygnał ten generalnie zabrania wjazdu za sygnalizator. Ale nie dotyczy to tych kierujących, którzy w momencie nadania sygnału żółtego znajdowali się tak blisko sygnalizatora, że nie byłoby w stanie zatrzymać pojazdu przed nim bez gwałtownego hamowania. Widząc w oddali sygnał zielony, nastawiamy się na zatrzymanie prowadzonego przez nas pojazdu w razie zmiany wskazań sygnalizacji. Zapala się światło żółte, a my płynnie hamujemy do zatrzymania przed linią zatrzymania lub – w razie jej braku – przed sygnalizatorem. Jednak gdy jesteśmy już w bezpośredniej bliskości sygnalizatora, nastawiamy się na dalszą jazdę. Nawet jeśli wówczas następuje zmiana wskazań sygnalizacji i zapala się sygnał żółty, to nie reagujemy. Obowiązuje nas ten jeden jedyny wyjątek od zasady, że sygnał żółty zabrania wjazdu za sygnalizator. Oczywiście nie próbujemy tego traktować rozszerzająco. Umiejętne stosowanie przepisu pozwala na płynną, miłą dla pasażerów i oczywiście bezpieczną dla wszystkich jazdę.

Konkludując: myślenie „do przodu”, planowanie jazdy, wyprzedzające reagowanie na rozwój sytuacji drogowych to podstawa.

Relacja kierowcy – rowerzyści i inni użytkownicy tzw. mikromobilności, którzy mają prawo korzystać z przejazdów dla rowerów

To oczywiście ci, którzy kierują hulajnogami elektrycznymi, urządzeniami transportu osobistego kryjącymi się pod skrótem UTO (deskorolki elektryczne, elektryczne monocykle, segwaye itp.) oraz osoby używające urządzeń wspomagających ruch (tradycyjne hulajnogi, zwykłe deskorolki, wrotki, rolki itp.). W tym miejscu należy wskazać na problem, który powstał w momencie przeniesienia i wzmocnienia przepisów chroniących pieszych na przejściach

dla pieszych z Rozporządzenia w sprawie znaków i sygnałów drogowych do ustawy Prawo o ruchu drogowym. Usunięto wówczas z powołanego rozporządzenia § 47 ust. 4, który przed przejazdem dla rowerów zobowiązywał kierujących do zmniejszenia prędkości w celu nienarażania rowerzystów na niebezpieczeństwo. Przepis ten odnosił się również do pieszych, jednak po przeniesieniu dotyczących ich obowiązków do ustawy stracił swoje znaczenie. Zapomniano jednak, że dotyczył on również rowerzystów. Wobec zrównania z nimi w prawach innych (wymienionych wyżej) kierujących, a nawet użytkowników urządzeń wspomagających ruch, wszyscy oni pozostali bez prawnej ochrony podczas wjeżdżania na przejazd dla rowerów.

Aktualnie rowerzysta i pozostali użytkownicy mikromobilności uprawnieni do korzystania z przejazdu dla rowerów mają pierwszeństwo tylko wtedy, gdy już na niego wjechali. Jeśli są w trakcie dojeżdżania, a nawet wjeżdżania na przejazd, nie są chronieni. Nie są chronieni przepisami, ale powinni być pod ochroną zdrowego rozsądku kierowców. I to już nie tylko kwestia empatii czy dbałości o sztukę perfekcyjnego kierowania. Dotyczy to bezpośrednio bezpieczeństwa ruchu drogowego. Należy wziąć pod uwagę, że różnica pomiędzy obecnością rowerzysty (lub innego użytkownika mikromobilności) na przejeździe a wjeżdżaniem na niego wynosi ułamki sekund. Jeśli kierowca będzie „wąsko” patrzył tylko na przejazd rowery, dojdzie do najechania na rowerzystę, osobę jadącą hulajnogą bądź na innych korzystających z tego przejazdu. Konieczna jest szeroka obserwacja i skupienie na bezpieczeństwie, a nie na suchej treści przepisu – obecnie bardzo niedoskonałego. Tym bardziej że wiele stowarzyszeń rowerowych utrzymuje rowerzystów w prze-



naniu (co można przeczytać na ich stronach internetowych) o przyszłym im pierwszeństwie również przy wjeżdżaniu na przejazd. Jest to prawda jedynie w przypadku, kiedy kierowca skręca w drogę poprzeczną i zamierza przejechać przez przejazd dla rowerów.

A wracając do tematyki niniejszego artykułu: jeżeli, podczas zbliżania się do przejazdu dla rowerów nie będziemy prowadzili bardzo szerokiej obserwacji drogi, to nie ma mowy o zachowaniu płynności jazdy – miłej dla wszystkich współuczestników ruchu. Reagujmy na zbliżających się do przejazdów

rowerzystów i innych uczestników ruchu, którzy mają prawo z niego skorzystać. Reagujmy, zmniejszając prędkość tak, by mogli bez zatrzymania pokonać przejazd. Doceniajmy ich, a oni docenią nas. I nie chodzi o to, żeby się przypodobać, tylko żeby świadomie współpracować – z poszanowaniem wszystkich uczestników ruchu drogowego.

Uwagi końcowe

» Kierowca powinien cały czas myśleć „do przodu”, czyli **planować jazdę**.

» Niezbędne jest **przewidywanie zagrożeń**, czyli myślenie o możliwych błędach innych

kierujących oraz zagrożeniach wynikających z warunków atmosferycznych lub terenu, w którym się poruszamy.

» Warto mądrze **współpracować ze wszystkimi uczestnikami ruchu**, a jeśli oni nie współpracują – być ponad to (może kiedyś zrozumieją).

» Zawsze wyjeżdżajmy **pięć (dziesięć) minut wcześniej**, niż wynosi czas dojazdu według naszych przewidywań lub nawigacji. Jazda pod presją uciekającego czasu nie sprzyja realizacji zasad przedstawionych w tym i poprzednim artykule.

» **Czytelność jazdy**, czyli właściwe używanie kierunkowskazów, jest potrzebna nie tylko kierowcom, ale również rowerzystom, innym kierującym oraz pieszym, którzy pragną wiedzieć, w którym kierunku pojazd będzie się poruszał.

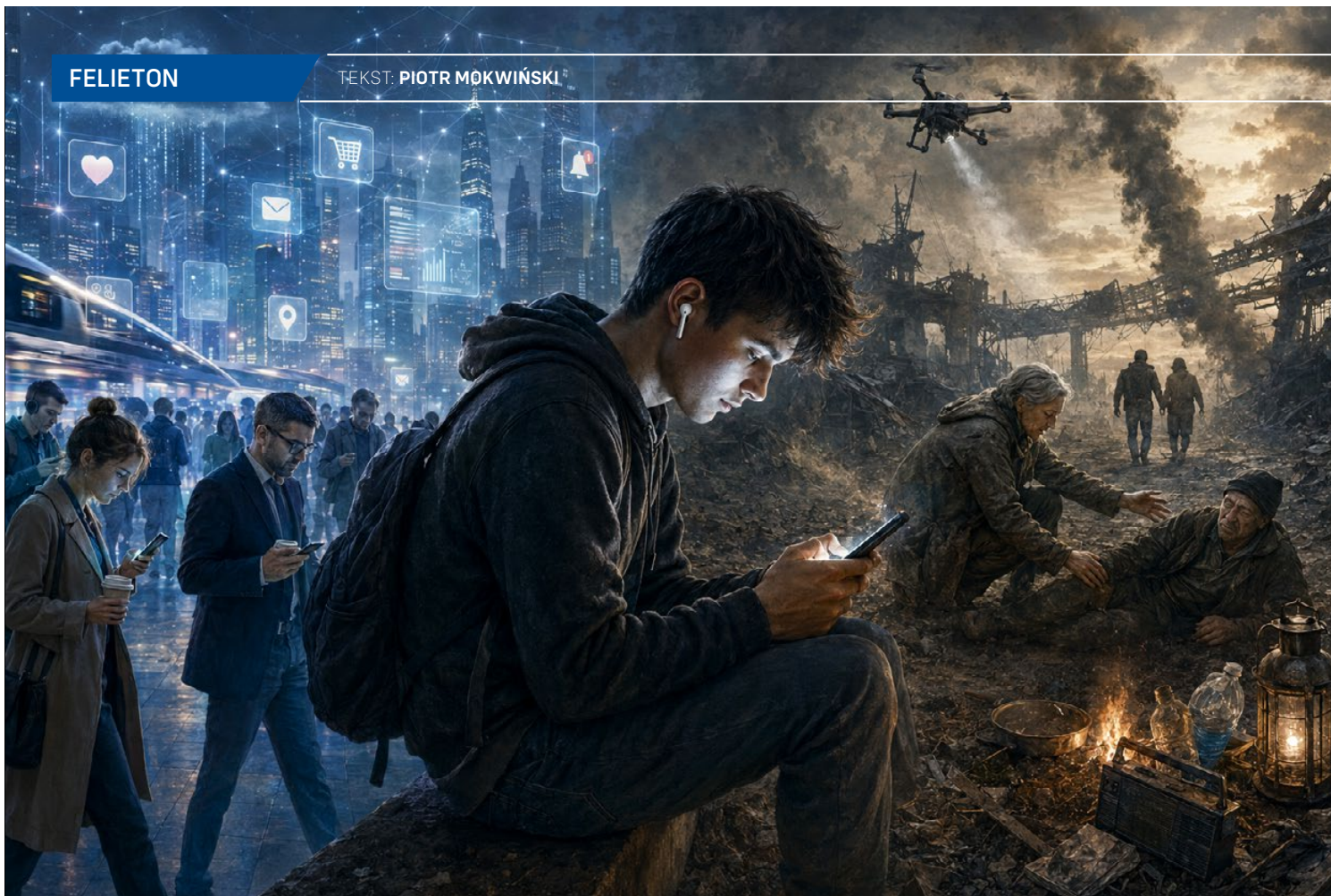
» **Gwałtowne hamowanie jest zawsze świadectwem braku przewidywania rozwoju sytuacji**, chyba że wynika to z reakcji na bezpośrednie zagrożenie, którego nie dało się wcześniej przewidzieć.

» **Nie lekceważmy koncentracji**, nawet jeżeli mamy wieloletnią praktykę w kierowaniu samochodem. Znam tę pokusę nadmiernej pewności siebie, która prowadzi do spóźnionej reakcji. Być może w ostatnim momencie zapobiegającej zdarzeniu drogowemu, ale co najmniej nieprzyjemnej, a nawet wywołującej stres przewożonych pasażerów i niebezpiecznej dla innych uczestników ruchu drogowego.

» Przypomnę w konkluzji, że ten i poprzedni artykuł (osobom, które go nie czytały, gorąco polecam jego lekturę) są adresowane do tych kierowców chcących jeździć perfekcyjnie. Liczę, że takich kierowców będzie coraz więcej. I zatriumfujemy nad bylejąkością, a tym bardziej nad osobami, które uważają, że przepisy są po to, by je omijać, a inni uczestnicy ruchu drogowego powinni się podporządkować kierowcom szybkich samochodów.

» Jeśli chcemy wykorzystać możliwości naszego samochodu, róbmy to tylko podczas ruszania spod sygnalizacji świetlnej dokładnie w momencie zapalenia się sygnału zielonego oraz skracać czas wyprzedzania – oczywiście, jeśli było ono dopuszczalne.

Podsumowując: **moda na bezpieczną, zgodną z przepisami, płynną i kulturalną jazdę musi wygrać z drogowym egoizmem oraz epatowaniem prędkością.**



ROZWÓJ, SIŁA, NIEPORADNOŚĆ. QUO VADIS, DOMINE?

Współczesne dobrodziejstwa elektroniczne sprawiają, że jesteśmy jak dzieci we mgle. Ze wsparciem urządzeń osobistych możemy zdobywać najwyższe szczyty. W momencie, gdy kończy się zasięg lub tracimy zasilanie, bezradność potrafi przerodzić się w paniczny strach egzystencjalny.

Postęp technologiczny generuje przyspieszone potrzeby adaptacji gatunku ludzkiego. Elektronika, algorytmy, aplikacje i gadżety z kategorii „inne”. Interpretacja dowolna. Według potrzeb każdego. Miliony terabajtów danych trafiają do chmury. Zostają przemielone i wracają z konkretnymi wskazówkami. Więcej białka, zwiększ liczbę kroków, ogranicz cukier, uspokój oddech, za trzy minuty wsiądź do pojazdu maszynowego, skasuj bilet. Unikaj

patrzenia innym w oczy. Skup się na własnych butach. Kup sojowe latte, oddaj opakowania, zdobądź pożywienie, wypij szklankę wody filtrowanej węglem. Weź leki na ośrodkowy układ nerwowy, trzy czerwone, dwie białe i jedną niebieską kapsułkę.

Co minutę dostajemy powiadomienie na ekranie. Wibracja w kieszeni, bodziec, możliwy przypływ dopaminy. Nieważne, co się dzieje w realnym, okolicznym świecie. Istotny jest wyświetlacz.

Nagroda za kolejny poziom w grze mobilnej, spersonalizowana promocja na tekstylia, cztery reakcje na post w mediach społecznościowych. Do tego bezprzewodowe słuchawki i mentor wygłaszający swe mądrości na temat celu, drogi i kluczowych aspektów rozwoju. Tutaj nasuwa się pytanie, w jaki sposób poprzednie pokolenia były w stanie funkcjonować? Bez tych wszystkich darów inżynieryjnych, codziennych sugestii życiowych i sumowania bieżącej aktywno-

ści fizycznej. Niepojęte! A jednak ludzkość trwała, rozmnażała się i dbała o najważniejsze – ognisko rodzinne.

Rozejrzyj się. Nie jesteś sam!

Jesteśmy skupieni na sobie. Doskonalenie w każdej dziedzinie. Zapominamy jednak, że wszędzie dookoła też jest życie. Sąsiadka, której być może wypadłoby pomóc we wniesieniu zakupów na trzecie piętro. Osoba zalegająca na trawniku nie musi być pod wpływem środków odurzających. Możliwe, że wymaga interwencji służb medycznych z uwagi na niedoskonałości własnych trzewi.

Kiedyś spotkałem na swej drodze człowieka z problemem. Myślałem, że alkoholowym. W końcu według Akademii Polonijnej w Częstochowie uzależnionych od tej substancji jest od 4 do 5 milionów Polaków. Sporo. Rozwijając zagadnienie, nawet trzy razy więcej ludzi z najbliższego otoczenia interesantów ma w tej kwestii codzienne perturbacje.

Wróćmy jednak do Pana X. Choroba Parkinsona dopadła go nie długo po wejściu w wiek pełnoletni. Pierwsze objawy były niepozorne. Okresowa utrata równowagi, zanik powonienia i niewielkie szkody komunikacyjne na skuterze wywołane przez nienaturalne reakcje fizyczne organizmu. Nagle i bez ostrzeżenia. Efekt? Niegroźna wywrotka, czasem zahaczenie o inny pojazd. Do tego chwiejny krok i niewyraźna werbalizacja myśli. Michael J. Fox mógłby się habilitować w tej dziedzinie. Dyskryminacja społeczna natychmiastowa. Kto mógłby podejrzewać, że młoda osoba mogą dotknąć jakiegokolwiek troski natury neuronowej? Oficjalnie dane – około 100 tysięcy Polaków ma tę przypadłość. Rocznie zapada na nią 8 tys. Polaków, i to coraz młodszych. Nie warto zatem oceniać czekoladki po kolorze sreberka. Gorzki smak egzystencji zdziwi nawet największych opty-

mistów i wprowadzi w zakłopotanie pesymistycznie usposobione istoty. Pogłębiajmy empatię.

AI nie zastąpi klasycznej relacji

Lata 60. poprzedniego stulecia. Kraków. W księgarniach zaczynają się pojawiać autorskie, osobliwe wizje przyszłości. Czy to fatamorgana? A może piekielnie skuteczna intuicja? „Obłoki Magellana”, „Solaris”, „Cyberiada”, „Powrót z gwiazd”. Polacy nie dowierzali, delikatnie się uśmiechali w duchu, zestawiając prozę Stanisława Lema z otaczającą ich rzeczywistością kreowaną przez jedyną słuszną linię partii i I sekretarza, Władysława Gomułkę. Kartki na żywność, Jeremi Przybora i Jerzy Wasowski na szklanym ekranie, Syrena 103 na wielkomiejskich arteriach, a chwilę później Marzec 1968.

W kontrze do codzienności, nasi ojcowie zetknęli się z optonami, fantomatonami i lektonami. Pan Lem snuł wizję bliżej nieodgadnionej przyszłości. Takiej, która gromadzi dane w planetarnych sieciach komputerowych. Maszyn odczytujących modulowanym głosem treści zapisane w cyfrowym formacie czy elektronicznych urządzeń osobistych będących w stałej łączności z Biblioteką Trionów.

Urodzony we Lwowie pisarz dożył wielu swych wyrazistych wyobrażeń. Zmarł w 2006 roku. Nie spodziewał się jednak, że dwie dekady później statystyczny nastolatek zostanie zanurzony w systemie 5,5 godziny każdego dnia. Jeszcze dalej w latach 80. poszedł James Cameron. Jeśli jego przewidywania ujrzą światło dzienne, już w przyszłym roku spodziewamy się globalnego buntu maszyn i wojny ze Skynetem. Sztuczna inteligencja zacznie funkcjonować samodzielnie, autonomicznie.

Czy jest się czego obawiać? Pograżamy się w coraz większej samotności i szukamy substytutu dla klasycznych relacji międzyludzkich. Sny o potędze, codzienne konfabulacje i nierealne obrazy

Jeśli przewidywania Jamesa Camerona ujrzą światło dzienne, już w przyszłym roku spodziewamy się globalnego buntu maszyn i wojny ze Skynetem. Sztuczna inteligencja zacznie funkcjonować samodzielnie, autonomicznie.

osobowościowe najłatwiej przebieść do wirtualnego uniwersum. Algorytm wysłucha, podsunie dobrą radę i wskaże najlepsze rozwiązanie. Pomoże rozplątać zarosłe mchem węzły natury emocjonalnej, choć nie ma pojęcia o specyfice nienamacalnej struktury międzyuszej przeciętnej osoby o rysach humanoidalnych. Ważne, że pozostaje zawsze w pełnej dostępności. Po wykupieniu miesięcznej subskrypcji zaoferuje jeszcze szerszy wachlarz komunikacyjny, nierzadko oparty na fantasmagoriach i zwykłym, pospolitym fiksum-dyrdu.

Uzależnienie nie idzie w parze ze sprawczością

Nasza codzienność wypełniona jest po brzegi cyfryzacją, nieustannym, pełnym tęsknoty wypatrywaniem kolejnych powiadomień, poleceń i sugestii oraz wirtualnymi interakcjami przysyłającymi możliwość materializowania dotyku społecznego. Odcinamy się, dziczejemy i przestajemy reagować na zwykłe „dzień dobry”. Od zwykłego kontaktu z otoczeniem ważniejsza jest kolejna rolka opłaconego celebryty korzystającego z dmuchanych flamingów w krystalicznej, turkusowej wodzie jednego z hotelowych basenów na Bliskim Wschodzie. Cóż z tego, że nad głowami latają złowieszcze ustrojstwa mechaniczne przenoszące substancje zagrażające życiu i zdrowiu. Ahoj, przygodo!

Obudzimy się z ręką w nocniku, gdy na poważnie przyjdzie nam się mierzyć z brutalizmem egzystencji. W sytuacjach faktycznego zagrożenia: braku dostępu do bieżącej wody, reglamentowanych dostaw energii elektrycznej, śladowego zasięgu sieci internetowej czy realnych niedoborów paliwa, bez elektronicznego wsparcia staniemy się bezzębni. Osamotnieni i wystawieni na łaskę bezprawia współczesnej dżungli.

●○

Bywają chwile, dla których warto zatrzymać się choć na moment – szczególnie podczas wakacyjnych podróży, kiedy droga prowadzi nas w nowe, często nieoczywiste miejsca.

Wschody i zachody słońca mają wyjątkową moc, zwłaszcza w połączeniu z podróżą autami Subaru, które doskonale odnajdują się zarówno na leśnych drogach, nad jeziorem, na kempingu, jaki i wśród górskich krajobrazów skąpanych w pierwszych lub ostatnich



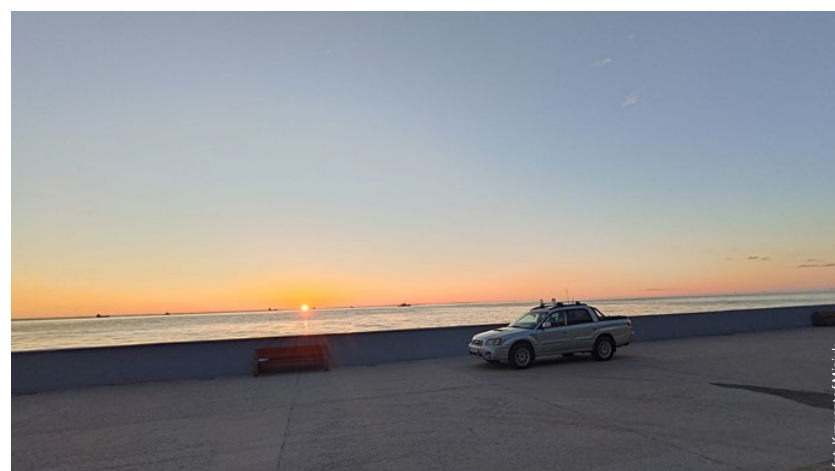
fot. Krzysztof Wojniak



fot. Anna Bugaj-Głowa



fot. Szymon Krajewski



fot. Krzysztof Mieluk



fot. Maciej Górski



promieniach słońca. To właśnie takie chwile uchwycili uczestnicy naszego konkursu fotograficznego „Subaru. Wschody i zachody słońca”.

Otrzymaliśmy niezwykle ciekawe i malownicze ujęcia pokazujące, jak różnie może wyglądać krajobraz w pierwszych i ostatnich promieniach słońca. Każde zdjęcie opowiada własną historię – o drodze, pasji i odkrywaniu piękna wokół nas.

Dziękujemy wszystkim uczestnikom za udział w konkursie i podzielenie się tymi niezwykłymi momentami z podróży Waszymi Subaru.

Przedstawiamy laureatów konkursu i wyróżnione fotografie, jednocześnie dziękujemy za zaangażowanie pozostałym uczestnikom. Zachęcamy czytelników Magazynu „Plejady” oraz sympatyków marki Subaru do odwiedzenia naszego profilu: facebook.com/SubaruPolska, oraz udziału w kolejnych konkursach.



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



SUBARU CROSSTREK

JUŻ OD 668,62 PLN

NETTO MIESIĘCZNIE*



*Propozycja najmu Erste Leasing S.A. skierowana do przedsiębiorców. Powyższą kalkulację przygotowano dla samochodu o wartości 117 073,17 PLN netto, dla umowy zawartej na 36 miesięcy, przy 37,14 % wpłacie własnej, roczny przebieg 15 000 km, miesięczny koszt ubezpieczenia 424,10 PLN, miesięczny koszt serwisu 168,69 PLN, czynsz najmu 668,62 PLN netto. Wartość opłat należy powiększyć o podatek VAT wg aktualnej stawki. Propozycja nie jest ofertą w rozumieniu Kodeksu cywilnego i może ulec zmianie. Decyzja o przyznaniu finansowania oraz warunki umowy zależą od wyniku badania zdolności kredytowej oraz oceny ryzyka kredytowego.

PARTNERZY
SUBARU
 **SJS** SZKOŁA JAZDY
SUBARU

 **KERATRONIK**
Kompleksowe systemy GPS

 **warta.**
 **ERSTE**
Leasing

 **ENEOS**
MOTOR OIL

 **ERGO**
HESTIA

 **YOKOHAMA**
