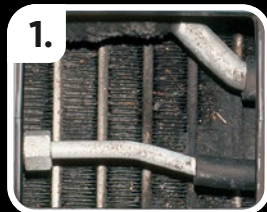


PROFESJONALNY SERWIS UKŁADU KLIMATYZACJI

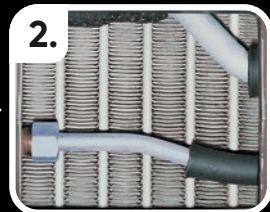


BG Poland

- › Chemiczne czyszczenie układu klimatyzacji
- › Mycie parownika



1. Nieprzyjemne zapachy, bakterie, pleśń, zarodniki, grzyby oraz inne zanieczyszczenia gromadzą się na parowniku układu klimatyzacji.



2. Serwis BG szybko i skutecznie przywraca wydajność chłodzenia / ogrzewania oraz odświeża wnętrze pojazdu.



Aplikacja produktu BG 709 na parownik



Pytaj u Dealerów Subaru:

www.bgpoland.pl

facebook.com/bgpoland



Profesjonalny serwis układu klimatyzacji



Serwis układu paliwowego i dolotowego



Serwis OPF



Serwis układu olejowego



Dynamiczna wymiana oleju w automatycznych skrzyniach biegów



Serwis manualnych skrzyń biegów oraz mostów

NR95 (2/2021)

ISSN 1897-1989

CENA: 12 zł (w tym 8% VAT)



PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU



ROZMOWY

PRZYSZEDŁ MOMENT, ŻE TRZEBA BYŁO WYBRAĆ I WYBRALIŚMY PODRÓŻOWANIE -

ROZMOWA Z BEATĄ NOWIK I MIŁOSZEM KALECIŃSKIM /CZ. 1/

MODELE

MIEĆ CIASTKO I ZJEŚĆ CIASTKO...

PRZEPISOWO

ZMIANY W PRZEPISACH RUCHU DROGOWEGO

UCHWALONE I OPUBLIKOWANE

NR95 (2/2021)

PLEJADY

MAGAZYN MIŁOŚNIKÓW SUBARU

KWIECIEŃ 2021

ISSN 1897-1989



9 771897 198101



GRAŻYNA KLUSZCZYŃSKA (1971-2021)

Z głębokim smutkiem i żalem informujemy, że 18 marca po niezwykle dzielnej, trwającej rok walce z okrutną chorobą odeszła na zawsze Pani Grażyna Kluszczyńska, współwłaścicielka serwisu „MTS Subaru” z Nowizny koło Dzierżoniowa.

Pani Grażyna wraz z mężem postanowili związać się zawodowo z naszą marką na przełomie 2001 i 2002 roku. Było to wielkim marzeniem małżonków podjętym wspólnie, jaką były rajdy samochodowe. Zainteresowanie tą dyscypliną wynikało z faktu, że rodzina miejscowości Państwa Kluszczyńskich położona była w pobliżu rajdowych odcinków specjalnych poprowadzonych w Górach Sowich. Siłą rzeczy byli zatem świadkami niejednych pasjonujących zmagania kierowców na trasach i ostatecznie sami również złapali bakcyła. Początkowo nasza współpraca opierała się na kontaktach nieoficjalnych, nieco później firma dołączyła do sieci autoryzowanych serwisów Subaru w Polsce. Pani Grażyna od samego początku była w niej odpowiedzialna za sprawy biurowe, księgowość i prowadzenie wszelkich działań niezwiąza-

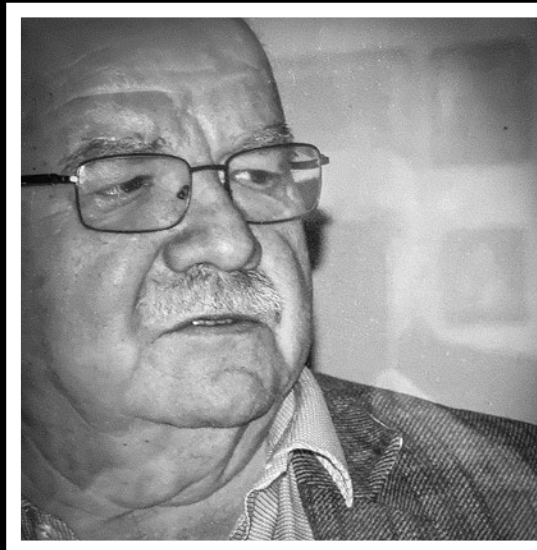
nych stricte z mechaniką, co przypadło w udziale mężowi. Bliscy wspominają Ją przede wszystkim jako osobę niezwykle dobrą, a jednocześnie bardzo bezpośrednią, która nie tłumila emocji i jasno określała zasady – czy to w domu, czy w biurze. Była szczerze oddana pracy, znajdując jednocześnie czas na chwile przyjemności. Tak często, jak tylko było to możliwe, wsiadała za kierownicę swojego Subaru STI i pędziła do Kielc, gdzie na ulubionym torze wyścigowym sprawdzała swoje rajdowe umiejętności. Jazda samochodem sportowym była Jej prawdziwym konikiem, któremu poświęcała każdą wolną chwilę. Motoryzacja towarzyszyła Jej przez całą dobę. Nawet długie wieczorne rozmowy z mężem wypełniały tematy związane z marką Subaru i sportem samochodowym – Ona naprawdę tym żyła! Swoją pasją zarażała również innych, organizując kursy doskonalenia techniki jazdy w Szkole Jazdy Subaru.

Odejście Pani Grażyny jest dla „MTS Subaru” niczym utrata matki. To Ona stworzyła niezwykle zgrany zespół, dbając o serdeczną, ciepłą i prawdziwie rodzinną atmosferę w firmie. Zapewne

dzięki wypracowaniu takiego właśnie modelu przez blisko dwie dekady nikt z pracowników nie zdecydował się na zmianę pracy. Po śmierci Pani Grażyny Jej obowiązki w firmie przejęła córka. Już teraz z dumą pielęgnuje to, o co wcześniej tak starannie dbała jej Mama.

Państwo Kluszczyńscy poznali się, mając zaledwie po 16 lat i od tamtego momentu żyli niczym papużki nierozłączki. Tak też nazywano parę w towarzystwie. Wszystko było wspólne – dom, praca, pasja. Teraz pozostała już tylko nadzieja, że Pani Grażyna jest w lepszym świecie i nie cierpi. Jej odejście to dla „Rodziny Subaru” niewyobrażalna strata, a pustkę po naszej Przyjaciółce trudno będzie wypełnić. Nigdy nie zapomnimy tego, co przez lata zrobiła dla promowania naszej marki w Polsce.

Mężowi, dzieciom i wszystkim bliskim przekazujemy wyrazy szczerzego współczucia.



WOJCIECH STACHOWICZ (1947-2021)

Na łamach grudniowych „Plejady” z głębokim żalem informowaliśmy o odejściu Pani Danuty Turskiej-Stachowicz, współzałożycielki i wiceprezes firmy DAWOJ Sp. z o.o. z Łomianek. Dzisiaj z przykrością musimy przekazać kolejną smutną wiadomość – do Pani Danuty w drodze do wieczności 25 marca dołączył Jej mąż, prezes spółki.

Wojciech Stachowicz urodził się 28 kwietnia 1947 roku na warszawskiej Pradze. To właśnie w stolicy dorastał i tam ukończył Politechnikę Warszawską. Często żartował, że był jednym z pierwszych wiecznych studentów, edukacja na tej uczelni zajęła Mu bowiem blisko 10 lat. Swoje życie zawodowe na pewnym etapie związał z Wytwórnią Filmów Fabularnych i Dokumentalnych. Pełnił w niej funkcję kierownika transportu, a następnie został rzeczoznawcą samochodowym i działał w tym fachu do początku lat 90. To wtedy poznał ukochaną, z którą w 1991 roku założył firmę DAWOJ.

Przypomnijmy, że nazwa firmy to zestawienie pierwszych sylab imion założycieli – Danuty i Wojciecha. Wybór branży, której małżonkowie chcieli poświęcić swe życie zawodowe, wynikał z ich

wcześniejszych doświadczeń i tradycji rodzinnych. Placówka wyspecjalizowała się w świadczeniu szerokiego zakresu usług motoryzacyjnych, od handlu częściami zamiennymi, poprzez dystrybucję środków smarnych i oleju, po naprawy samochodów. W 2000 roku DAWOJ Sp. z o.o. jako pierwsza firma w Polsce podpisała umowę z Subaru Import Polska sp. z o.o., co było wynikiem naszych wcześniejszych kontaktów w latach 90. Od tamtego momentu stała się Autoryzowanym Dealerem Subaru w Łomiankach.

Małżonkowie kroczyli przez życie z uśmiechem na twarzy. Podobnie jak Pani Danuta Pan Wojciech był osobą niezwykle pogodną, obdarzoną bardzo dużym poczuciem humoru. Rodzina, znajomi i współpracownicy wspominają, że w mgnieniu oka potrafił znaleźć dowcip na każdą okazję, z łatwością zażartować niemalże ze wszystkiego. Był przy tym niezwykle uczynny i zawsze chętnie służył pomocą. Posiadał ogromną wiedzę techniczną wynikającą z wykształcenia i długoletniej praktyki w branży oraz imponującej liczby przeczytanych książek. Z bliskimi chętnie dzielił się swoim życiowym doświadczeniem.

Rodzinne spotkania wypełniały Jego barwne opowieści, między innymi o pracy w charakterze kierowcy transportu ciężkiego w syberyjskiej tajdze czy wyprawach „maluchem” do Iraku i innych bliskowschodnich regionów. Można było słuchać Go godzinami. W ostatnich latach dużo czasu poświęcał gromadce wnucząt. Był bardzo troskliwym dziadkiem, który pociechy rozpieszczał na tyle, na ile pozwalali Mu na to ich rodzice. Odszedł zdecydowanie za wcześnie, pozostawiając jedynie nadzieję, że to tylko w tęsknocie za ukochaną Danusią.

„Rodzina Subaru” straciła kolejnego przyjaciela, któremu jesteśmy wdzięczni za całą pracę na rzecz promowania naszej marki w Polsce. Jest nam niewyobrażalnie przykro, że Pani Danuta i Pan Wojciech nie mogą cieszyć się trzydziestymi urodzinami firmy DAWOJ Sp. z o.o. przypadającymi dokładnie w tym roku. W tym smutnym czasie łączymy się w bólu z rodziną i bliskimi Państwa Stachowiczów, życząc szczególnie dużo sił synowi Michałowi. Wierzymy, że mimo tak przykrych okoliczności będzie kontynuował rodzinną tradycję.

Przekazujemy wyrazy szczerzego współczucia.

AKTUALNOŚCI

6

RAJDY

10 JEDNO SIĘ KOŃCZY, DRUGIE ZACZYNA

ROZMOWY

14 PRZYSZEDŁ MOMENT, ŻE TRZEBA BYŁO WYBRAĆ
I WYBRALIŚMY PODRÓŻOWANIE
– ROZMOWA Z BEATĄ NOWIK
I MIŁOSZEM KALECIŃSKIM /CZ. 1/

IMPREZY

32 V EDYCJA WIELKIEGO STARCIA
SUBARU IMPREZA VS MITSUBISHI LANCER EVO

MODELE

36 MIEĆ CIASTKO I ZJEŚĆ CIASTKO...

PODRÓŻE

44 SUBARIADA ACTIVE SŁOWENIA 2019 /CZ. 3/

NASI PARTNERZY

50 4 KROKI DO BEZPIECZNEJ WIOSNY

54 BĄDŹ O KROK PRZED ZŁODZIEJEM

PRZEPISOWO

58 ZMIANY W PRZEPISACH RUCHU DROGOWEGO
UCHWALONE I OPUBLIKOWANE

FANPAGE

64

PISZĄ O NAS

66





2020
IIHS
TOP
SAFETY
PICK+

MAMY KOLEJNE DZIEWIĘĆ TYTUŁÓW OD IIHS

Zdążyliśmy się już przyzwyczaić do tego, że o tej porze roku z reguły dociera do nas porcja najświeższych informacji od Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). Tradycji stało się zadość i tym razem – właśnie otrzymaliśmy wyniki kolejnej serii testów nowych pojazdów. Nasze samochody jak zwykle poradziły sobie w nich rewelacyjnie, zdobywając łącznie aż dziewięć tytułów Top Safety Pick (TSP), z których pięć oznaczonych było dodatkowym plusem. Liczbą nagród pobiliśmy wszystkie inne marki, których pojazdy również zostały wzięte pod lupę przez ekspertów IIHS w ostatniej edycji badań.

Weryfikacji poddano modele Subaru w amerykańskiej specyfikacji 2021. Były nimi: Subaru XV i Subaru XV Hybrid

(w Ameryce Północnej zwane odpowiednio Crosstrek i Crosstrek Hybrid), Forester, Legacy, Outback, Ascent, Impreza w wersji sedan i 5-drzwiowej oraz WRX. W opinii ekspertów IIHS przeprowadzających badania Subaru XV Hybrid zastąpiło na tytuł TSP+ już po raz trzeci z rzędu. Na wyróżnienie z plusem tym razem zastąpiły również Forester, Legacy, Outback i Ascent. Wszystkie pozostałe z wymienionych modeli, tj. Subaru XV, obie odmiany Imprezy oraz WRX, wyposażone opcjonalnie w system EyeSight i specjalne przednie reflektory LED, otrzymały natomiast tytuł TSP.

Warto podkreślić, że każdy z nagrodzonych obecnie modeli Subaru mianem Top Safety Pick, z plusem bądź bez niego, cieszy się nieprzerwanie od kilku do kilkunastu lat.

Prym wiedzie tutaj Legacy, które tytuł ten nosi już od 16 lat. Tuż za nim z wynikiem 15 lat plasuje się natomiast Forester. Jesteśmy przy tym niekwestionowanym rekordzistą, jeśli chodzi o łączną liczbę otrzymanych dotychczas tytułów TSP+. Począwszy od 2013 roku zebraliśmy ich aż 57! Tak świetnym wynikiem nie może pochwalić się żadna inna marka. Dumny z kolejnych nagród Thomas J. Doll, prezes i dyrektor generalny Subaru w Ameryce, podkreślił, że naszym celem jest dostarczanie klientom pojazdów odznaczających się najwyższymi standardami bezpieczeństwa, komfortu i wartości.

Aby zdobyć tegoroczny tytuł TSP podane weryfikacji samochody musiały uzyskać notę „dobrą” we wszystkich sześciu podstawowych testach sprawdzających



ZBIÓRKA NA RENOWACJĘ SUBARU LEONE KAPITANA WAŁĘDZIKA, POWSTAŃCA WARSZAWSKIEGO

Ruszyła zbiórka społeczna na renowację Subaru Leone, którym kapitan Janusz Wałędzik, powstaniec warszawski, od 1994 roku jeździł po Polsce, by opowiadać o powstaniu. Dwa lata temu w „Plejadach” przedstawiliśmy jego wojenne i powojenne losy oraz dzieje auta, na którego odnowienie zbierane są fundusze. Akcję zorganizował Jacek Pieśniewski, autor m.in. wywiadu z Kapitanem.

O kapitanie Januszu Wałędziku i jego Leone, zastużonym w krzewieniu wiedzy o powstaniu warszawskim, pisaliśmy w numerze 83 (2/2019) „Plejad” (można go znaleźć tu: https://issuu.com/magazynplejady/docs/plejady_nr83-2019). Teraz autor tego artykułu postanowił zaangażować się w realizację marzenia, jakie ma Pan Kapitan: by jego auto, które przez wiele lat wiernie i niezawodnie mu służyło, odzyskało blask.

Samochód potrzebuje generalnej renowacji. Cel finansowy zbiórki ustalony został na podstawie wyceny dokonanej przez specjalistę w dziedzinie odbudowy pojazdów zabytkowych. A chociaż Leone Kapitana zastużyło już na takie miano, nadal jest zarejestrowane na normalnych, „czarnych” tablicach.

Zbiórkę można znaleźć pod adresem: zrutka.pl/956wvs. Jej organizator i beneficjent uzgodnili, że jeśli uzbierana kwota przekroczy zakładany cel i po rozliczeniu kosztów renowacji zostanie wolna kwota, wszystkie dodatkowe fundusze – po odjęciu niezbędnych kosztów – zostaną przeznaczone na potrzeby Domu Wsparcia dla Powstańców Warszawskich.

Jesteśmy aktywnie zaangażowani w akcję. Poza wsparciem finansowym zbiórki zaoferowaliśmy Kapitanowi, że na czas renowacji otrzyma samochód naszej marki.

SUBARU XV – OD FINAŁU PO TROFEUM AJAC

W pierwszych tegorocznych „Plejadach” pisaliśmy o zakwalifikowaniu Subaru XV (w Ameryce Północnej zwanego Crosstrekem) w specyfikacji 2021 do finału w ubieganiu się o tytuł najlepszego małego pojazdu użytkowego na kanadyjskim rynku samochodowym w roku bieżącym w rankingu Stowarzyszenia Dziennikarzy Motoryzacyjnych w Kanadzie (AJAC). 26 lutego ogłoszone zostały jego wyniki. Nasz model okazał się niekwestionowanym zwycięzcą we wspomnianym segmencie!

Przypomnijmy, że w minionym roku kalendarzowym do oceny AJAC zakwalifikowało się ponad 250 pojazdów. W programie, którego celem była weryfikacja samochodów na rok 2021, uwzględniono te, które zostały zaprojektowane, odświeżone czy też reprezentowały linie modelowe z ubiegłych lat. Warunkiem było oddanie na te pojazdy minimalnej liczby głosów przez dziennikarzy AJAC, testujących je na tych samych drogach, po których na co dzień poruszają się kanadyjscy kierowcy i w warunkach, jakie im faktycznie towarzyszą.

Stephanie Wallcraft, prezes AJAC, podkreśliła, że w ubiegłym roku dziennikarze stowarzyszenia ukończyli setki jazd próbnych na terenie całej Kanady. Odbłyły się one zgodnie z rygorystycznymi standardami, identycznymi jak w poprzednich latach mimo wielu wyzwań, jakie postawił przed nimi rok 2020. Uznaniem Subaru XV najlepszym w swojej kategorii przez największą grupę ekspertów motoryzacyjnych w kraju jest niezwykłym osiągnięciem. Dziękując za przyznane wyróżnienie, Yasushi



Enami, prezes i dyrektor generalny Subaru w Kanadzie, przypomniał, że tworzymy samochody z myślą o środowisku naturalnym, a naszym najwyższym priorytetem jest bezpieczeństwo klientów.

SUBARU NAJLEPSZE W CZTERECH KATEGORIACH RANKINGU KBB

Kalifornijska organizacja Kelley Blue Book (KBB) opublikowała niedawno wyniki rankingu „2021 Best Resale Value Awards”. Wśród wyróżnionych samochodów, które po pięciu latach ich typowego użytkowania tracą najmniej na swej wartości, znalazły się aż cztery modele Subaru w tegorocznej specyfikacji – Subaru XV (w Ameryce Północnej zwane Crosstrekem), Forester, Impreza i Outback.

Nasze samochody zajęły pierwsze miejsca w czterech różnych kategoriach. Impreza nie miała sobie równych w grupie samochodów kompaktowych i jest to jej siódme zwycięstwo w tym segmencie pojazdów w historii rankingu. Outback

okazał się natomiast już po raz szósty numerem jeden w kategorii dwurzędowych SUV-ów średniej wielkości. Tytuł najlepszego SUV-a subkompaktowego powędrował do Subaru XV, a trofeum dla SUV-a kompaktowego po raz drugi otrzymał Forester. Nie kryjąc zadowolenia z tak świetnych wyników, Thomas J. Doll, prezes i dyrektor generalny Subaru w Ameryce, podkreślił, że nagrody KBB jeszcze bardziej wzmocnią nasze zaangażowanie w dostarczanie klientom pojazdów wykonanych z zachowaniem najwyższych standardów bezpieczeństwa, niezawodności i wartości.

Best Resale Value Awards to prestiżowe nagrody za najlepszą przewidywaną wartość

pojazdów, którą reprezentują one przy odsprzedaży po pięcioletnim okresie eksploatacji. Innymi słowami, otrzymują je samochody, którym udaje się przez ten czas utrzymać najwyższą procentowo część swojej wyjściowej sugerowanej ceny detalicznej producenta. Przyznawane są one już od 19 lat na podstawie ocen doświadczonych analityków motoryzacyjnych, uważnie przyglądających się modelom statystycznym dotyczącym tego zagadnienia, zbudowanym na podstawie milionów transakcji. Dostępne na stronie internetowej organizacji KBB informacje o tych wyróżnieniach, jak również wszelkie inne dane dotyczące nowych i używanych czterech kółek stanowią

wspaniały zbiór wskazówek dla wszystkich kierowców stojących przed wyborem samochodu.



SUBARU CORPORATION NA PRESTIŻOWEJ LIŚCIE CDP

22 lutego dotarła do nas kolejna niezwykle ważna informacja – po raz pierwszy w historii Subaru Corporation zostało wpisane na listę liderów międzynarodowej organizacji Carbon Disclosure Project (CDP) jako jedna

z najwyższej ocenianych firm w przeprowadzonym przez nią Rankingu Zaangażowania Dostawców w 2020 roku.

W ramach badania CDP oceniono działania firm w całym łańcuchu dostaw, podejmowane wobec postępujących zmian klimatu. W rankingu wzięły udział firmy, które wcześniej odpowiedziały na kwestionariusz

CDP dotyczący zmian klimatycznych. Następnie zostały one poddane ocenie na podstawie udzielonych przez nie odpowiedzi na pytania w czterech obszarach: zarządzania, celów, emisji objętych zakresem 3 i zaangażowania dostawców, oraz ogólnego wyniku CDP w zakresie zmian klimatu. Do tabeli liderów 2020 wybrano 396 najlepszych firm z całego świata, tj. 7% wszystkich poddanych weryfikacji.

Kryteria wyboru dostawców Subaru są zgodne z „Wytycznymi dotyczącymi ekologicznych zamówień Subaru”. Nowi dostawcy są ponadto zobowiązani do stworzenia systemu zarządzania środowiskowego. Dysponujemy również opracowaniami programowymi, w których dzielimy się z nimi naszymi średnio- i długoterminowymi strategiami zarządzania oraz polityką jakości, zamówień, produkcji i sprzedaży. W ten sposób nieustannie komunikujemy

się z naszymi dostawcami i wspólnie podejmujemy wysiłki na rzecz radzenia sobie ze zmianami klimatu. Co więcej w ramach naszej polityki środowiskowej dążymy i nadal będziemy dążyć do pozyskiwania wszelkich części, materiałów i wyposażenia o odpowiednio wysokiej jakości, przyjaznych dla środowiska i cenowo optymalnych, co przyczyni się do budowania społeczeństwa rozwijającego się w sposób zrównoważony.

CDP jest globalną charytatywną organizacją non profit. Jej zadaniem jest między innymi przeprowadzanie badań i ocena wpływu działalności firm i funkcjonowania miast na środowisko naturalne. Zachęca ona firmy i rządy do redukcji emisji gazów cieplarnianych, ochrony zasobów wodnych i lasów. CDP prowadzi również globalny system ujawniania informacji dla inwestorów, firm, miast, stanów i regionów w celu zarządzania ich wpływem na ekosystem.

SUBARU W KANADZIE Z KOLEJNYMI NAGRODAMI ALG

Działająca w USA i Kanadzie firma konsultingowa ALG została w ubiegłym roku wykupiona przez J.D. Power, światowego lidera w zakresie badania satysfakcji konsumentów, usług doradczych, danych i analiz. To właśnie już pod szyldem J.D. Power przyznano niedawno kolejną pulę nagród dla samochodów używanych dostępnych na kanadyjskim rynku. W rankingu tradycyjnie poszukiwano pojazdów, które cieszą się najmniejszym spadkiem swojej wartości w początkowych latach eksploatacji. Aż dwie nagrody J.D. Power 2021 Canada ALG Residual Value Awards powędrowały do modeli Subaru – Subaru XV (w Ameryce Północnej zwanego Crosstrekem) i WRX.

Oba wyróżnione pojazdy nie miały sobie równych w swoich kategoriach. Połączenie imponujących osiągnięć i wszechstronnych możliwości zapewniło WRX już szóste zwycięstwo z rzędu, a dziejące ogółem w segmencie samochodów sportowych. Z kolei Subaru XV zdobyło najwyższe wyróżnienie w kategorii subkompaktowych pojazdów użytkowych. Jest to już szósta z rzędu wygrana naszego modelu w tym segmencie. Warto podkreślić, że Subaru XV nigdy



nie znalazło się poza pierwszą trójką laureatów rankingu ALG od czasu wprowadzenia na rynek tego modelu w specyfikacji 2014.

Komentując wyniki ostatniego badania, Yasushi Enami, prezes i dyrektor generalny Subaru w Kanadzie, podkreślił, że nasz plan strategiczny zakłada zapewnienie klientom produktów o długotrwałej wartości, a otrzymane nagrody dają pewność, że cele naszej marki są osiągnięte.

J.D. Power stanowi branżowy punkt odniesienia do prognozowania przyszłych wartości pojazdów i danych dotyczących ich amortyzacji. Przyznane nagrody są wyrazem uznania dla samochodów, które zachowują swoją wartość o wiele lepiej niż jakiegokolwiek inne pojazdy w badanym segmencie. Zdaniem Erica Lymana, wiceprezesa ds. rozwiązań branżowych ALG w J.D. Power, Subaru po raz kolejny udowodniło, że marka i jej produkty konsekwentnie zapewniają wysoką wartość. Dwa nagrodzone modele symbolizują jednocześnie różnorodność oferty Subaru – entuzjaści sportowych samochodów mogą cieszyć się ekscytującymi osiągnięciami za kierownicą WRX, z kolei klienci poszukujący praktyczności i dobrego stylu znajdują je na pokładzie Subaru XV.

JEDNO SIĘ KOŃCZY, DRUGIE ZACZYNA

W poprzednim wydaniu Magazynu „Plejady”, przy okazji relacji z Tor Modlin Rally Show, wspomnieliśmy o tajemniczej i nieco enigmatycznej zapowiedzi Michała Pryczka dotyczącej zmian w zespole Subaru Historic Rally Team w sezonie 2021. O ile wtedy wszystko było jeszcze w trakcie ustaleń, o tyle dziś informacje te są już oficjalne i możemy się nimi podzielić.

Michał Pryczek z Jackiem Pryczkiem po 4 latach startów Subaru Imprezą 555 w Rajdowych Samochodowych Mistrzostwach Polski (RSMP) przesiada się niebawem do Subaru Imprezy N14 (tzw. Lanosa), którą czytelnicy Magazynu „Plejady” świetnie znają z relacji ze startów Subaru Poland Rally Team w ostatnich kilku latach. Wyruszą nią na podbój Rajdowych Mistrzostw Europy (European Rally Championship – ERC). Zaczniemy jednak od początku.

Załoga Subaru Historic Rally Team osiągnęła na krajowym podwórku praktycznie wszystko, co można było osiągnąć A-grupową Subaru Imprezą „Babcia”, która bardzo mocno wpisała się w polskie rajdy, teoretycznie mogłaby zostać przebudowana, by spełniać wymogi klasy Open N. Wymagałoby to jednak bardzo dużej ingerencji w obecna, „historyczną” konfigurację auta. Konieczna byłaby wymiana silnika, sprężarki, zwężki, skrzyni biegów i wielu, wielu innych elementów, a równocześnie w dalszym ciągu samochód pod kątem trójki przegrywałby ze znacznie młodszymi konstrukcjami, jak Impreza N14 czy samochody „Proto”. Jazda na limicie tak przerobiona rajdówka mogłaby być również dość niebezpieczna.

Luźne, niezobowiązujące dyskusje dotyczące dalszych losów zespołu, a konkretnie jego rozwoju, rozpoczęły się jeszcze podczas Rajdu Świdnickiego, ostatniej rundy jakże nietypowego, krótkiego sezonu mistrzostw Polski. W głowie Marka Kluszczyńskiego, ojca sukcesu SHRT, zaczął kiełkować pomysł zrobienia dużego kroku naprzód, zarówno Pryczków, jak i reszty zespołu. Chodziło właśnie o star-

ty Imprezą N14 w Mistrzostwach Europy, zamiast A-grupowej GC8 w Mistrzostwach Polski. Z czasem ta wizja coraz bardziej nabierała kształtu. Markowi udawało się dopinać kolejne kwestie umożliwiające późniejszą realizację takiego pomysłu.

Wszyscy, którzy choć trochę znają Jaka i Michała, wiedzą, jak bardzo poważnie traktują swoje starty w rajdach, jak bardzo lubią tę adrenalinę oraz wyzwania odcinków specjalnych. Nie powinno więc nikogo dziwić, że Jacek i Michał po zrealizowaniu swoich planów w sezonie 2020 (czyli przede wszystkim obronie tytułu Mistrzów Polski HR2 z 2019 roku) powiedzieli „TAK” temu ambitnemu i wymagającemu przedsięwzięciu. Jedno się kończy, drugie zaczyna – jak mawia stare polskie przysłowie.

Dzięki wieloletniej życzliwości i wsparciu kierownictwa Subaru Import Polska udzielanego zespołowi SHRT i realizowanym przez niego projektom MTS Subaru Dzierżoniów zakupiło Subaru Imprezę N14. Z zespołu serwisowego, zajmującego się od A do Z samochodem swojego klienta, przekształciło się tym samym w stajnię rajdową, oferującą klientowi swój własny, gotowy produkt.

Samochód, o którym tu mówimy, ostatni raz mogliśmy podziwiać na odcinkach specjalnych podczas Rajdu Barbórki Warszawskiej 7 grudnia 2019 roku. Za kierownicą tego modelu Wojciech Chuchała, pilotowany przez Daniela Dymurskiego, wraz z zespołem SPRT sięgał po najwyższe laury w ERC2 w sezonie 2016. W przyszłym roku Michał i Jacek planowali powtórzyć ten sukces.

Plan na 2021 rok zakładał przede wszystkim pełne przygotowanie auta do

wymogów ERC2, sporą liczbę przejechanych kilometrów testowych, szczególnie na nawierzchni szutrowej, z którą załoga ma znacznie mniejsze doświadczenie, oraz start w dwóch tegorocznych rundach cyklu mistrzostw Starego Kontynentu.

Początkowo ustalono, że będzie to start w krajowej eliminacji, czyli w szutrowym Rajdzie Polski z bazą w Mikołajkach.

Drugim natomiast miał być jeden z późniejszych rajdów asfaltowych – Rajd Barum lub Rajd Węgier. W tzw. międzyczasie Michał z Jackiem w roli obserwatorów i kibiców mieli wybrać się na niektóre z pozostałych rund ERC w celu poznania ich specyfiki oraz samego cyklu od strony organizacyjnej. Takie zdobywanie wiedzy miało finalnie zaowocować

przygotowaniem zespołu do sezonu 2022 na poziomie dającym realne szanse walki o najwyższe laury w klasie ERC2. Z powodu pandemii kalendarz Mistrzostw Europy został zmodyfikowany i pierwsze dwie planowane rundy (Rajd Serras de Fafe e Felgueiras oraz Rajd Wysp Kanaryjskich) zostały przeniesione na drugą połowę roku. W związku z nowym har-

monogramem tegorocznego cyklu zespół SHRT rozpoczął zmiany swoich planów. Niespodziewanie jednak na początku marca FIA (Federation Internationale de l'Automobile), organ zarządzający najważniejszymi dyscyplinami motoryzacyjnymi na świecie, ogłosiło zmiany planowane dla cyklu ERC od 2022 roku. Najważniejszą z nich z punktu widzenia



naszych reprezentantów okazała się likwidacja klasy ERC2, w której „bracia” Pryczki mieli walczyć o tytuł mistrzowski. Uwzględnienie samochodów spełniających wymogi tej klasy jedynie w klasyfikacji generalnej cyklu uniemożliwia w praktyce pojawienie się tych załóg na jakimkolwiek podium jego poszczególnych eliminacji czy końcowej kwalifikacji sezonu, ponieważ bezpośrednimi rywalami będzie spora liczba znacznie młodszych, mocniejszych i technologicznie bardziej zaawansowanych samochodów. W związku z tymi wszystkimi



foto: Mateusz Banas x 2

zawirowaniami zespół postanowił wystartować w pełnym cyklu ERC już w tym roku, mimo że osiągnięcie planowanego na przyszły rok sukcesu już w tym sezonie będzie bardzo wymagające. Po wspomnianych wcześniej zmianach sezon ERC miał się rozpocząć z początkiem maja, od Rajdu Azorów, jednak i tutaj pandemia pokrzyżowała plany wszystkich ekip. 14 kwietnia, czyli na niespełna 4 tygodnie przed rajdem, kiedy to zespoły rajdowe już rozpoczynały logistyczne przygotowania do wymagającej wyprawy na Azory, organizatorzy rajdu poinformowali o cofnięciu zgody lokalnych władz na przeprowadzenie imprezy w planowanym terminie. Nie jest obecnie jeszcze znana nowa data i o ile w ogóle rajd się odbędzie, to nastąpi to w drugiej połowie roku. Tym samym pierwszą rundą Mistrzostw Europy 2021 będzie Rajd Polski. Trzymamy kciuki, aby nie było żadnych zawirowań z jego terminem.

foto: Michał Kruk



O ile załoga Pryczek-Pryczek zniknie z pełnego cyklu RSMP (wspomniany wyżej Rajd Polski jest rundą zarówno RSMP, jak i ERC), o tyle kochana przez wielu kibiców granatowa Impreza 555 nadal będzie cieszyć oczy, uszy i serca na krajowych rajdowych trasach. Miejsce „braci” zajmie bowiem załoga Jacek Michalski i Adam

Binięda, ubiegłoroczni drudzy wicemistrzowie klasy 3 za kierownicą Hondy Civic Type-R, którzy w Rajdzie Świdnickim wystartowali Peugeotem 208 R2 w klasie 4. Jacek startował Hondą w RSMP przez dwa ostatnie sezony, wspólnie z Adamem – przez ostatni rok. Adam jako pilot ma na swoim koncie prawie setkę



startów w rajdach zarówno płaskich, jak i terenowych. Razem wystartowali w zeszłym roku również w Rajdzie Lausitz. Część czytelników może kojarzyć Jacka również z Forum Subaru.

Załoga przez ten jeden sezon startów zgrała się bardzo szybko i świetnie się dogaduje. Dzięki temu wyzwaniem w A-grupowym Subaru będzie dla nich jedynie zapoznanie się z samochodem, a nie budowanie wzajemnego zaufania i komunikacji. Załoga planuje w tym roku sporo testów i zbierania doświadczenia, zarówno na torze (np. Tor Kielce w Miedzianej Górze), jak i podczas startów treningowych (np. w Rally Masters). Następnie zobaczymy ich w pełnym cyklu RSMP, który rozpocznie się na początku czerwca od Rajdu Nadwiślańskiego. Pierwotnie inauguracja miała odbyć się pod koniec kwietnia na Dolnym Śląsku, ale organizatorzy zmuszeni byli przesunąć termin rozegrania imprezy w związku z ograniczeniami spowodowanymi przez Covid-19. Ostatnim planowanym obecnie startem będzie ponowny udział załogi, tym razem nowym autem, w Rajdzie Lausitz.

Jacek Michalski: „Jazda w zespole Subaru to spełnienie moich marzeń. Z Markiem Kluszczyńskim znamy się od lat, często spotykaliśmy się na torach, kiedy

jeździłem i trenowałem „cywilnym” Subaru. W sezonie 2019 Marek polecił mi również swojego pilota, Krzyśka Marschala, z którym startowałem w końcówce sezonu. Jakiś czas temu zaczęliśmy nawet budować swoją rajdówkę, patrząc w przyszłość, ale obecna sytuacja jest dla nas dużo korzystniejsza. (...) Pojawiła się jednak szansa na dołączenie do zespołu SHRT, którą można porównać do wygrania losu na loterii” *

17 marca na Torze Kielce w Miedzianej Górze odbyły się pierwsze ze wspomnia-

nych testów, w których wzięli udział m.in. Michał Pryczek, Jacek Michalski oraz Adam Binięda. Był to dla nich pierwszy kontakt z ich nowymi rajdówkami. W roli instruktora podczas pierwszej części testów wystąpił Mikko Marczyk, były kierowca SPRT, Mistrz Polski grupy Open N w sezonie 2017, jeżdżący wówczas Imprezą N14. Michał po przejechaniu kilku zapoznawczych okrążeń toru był pod wrażeniem możliwości „Lanosy” i różnic pomiędzy samochodami. Z każdego ko-

*Źródło: <https://www.facebook.com/SubaruImprezaRA>



foto: Michał Kruk

lejnemu przejechanego kilometra czerpał coraz więcej frajdy.

Jacek z Adamem również nie próżnowali tego dnia – oswajali się z „Babcią”, ucząc się nowego stylu jazdy, zupełnie innego niż ten, który sprawdzał się dotychczas w ich Hondzie. Michał dzielił się swoimi doświadczeniami i wiedzą z Jackiem, aby jak najszybciej i najlepiej byli w stanie wykorzystać potencjał A-grupowej legendy. Choć droga do osiągnięcia zaplanowanych na ten rok celów jest jeszcze daleka, to zespół zakończył intensywny dzień testów w bardzo dobrym nastroju, optymistycznie patrząc w przyszłość i wyciekując kolejnych możliwości treningu i startów.

Trzymamy mocno kciuki za obie załogi wchodzące w skład Subaru Historic Rally Team oraz za bezproblemową organizację i przeprowadzenie rajdów w bieżącym roku. W kolejnych numerach Magazynu „Plejady” będziemy zdawać relacje z ich rajdowych startów.

foto: Mateusz Banas



● ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

PRZYSZEDŁ MOMENT, ŻE TRZEBA BYŁO WYBRAĆ I WYBRALIŚMY PODRÓŻOWANIE

– ROZMOWA Z BEATĄ NOWIK I MIŁOSZEM KALECIŃSKIM /CZ. 1/

Beata Nowik i Miłosz Kaleciński to niezwykle zgrana para, tak w życiu prywatnym, jak i zawodowym. Połączyła ich pasja do dalekich wypraw samochodowych. Niestraszne im błota, kamienie, górskie rzeki i strome zbocza. Swoim doświadczeniem za kółkiem terenówek chętnie dzielą się z innymi, o czym od lat przekonują się uczestnicy Subariad. Ich firma Przygody4x4 cieszy się wciąż rosnącą popularnością. Nietrudno się temu dziwić – jej właściciele z każdym rokiem zyskują nowych przyjaciół i kompanów wypraw off-roadowych. Przybywa ich także z kolejnymi Subariadami, podczas których duet B&M odpowiada za nasze bezpieczeństwo i moc niezapomnianych wrażeń w terenie.

Agnieszka Jama: Moje pierwsze pytanie skieruję do Pana Miłosa, bo to Pan „rozkreślił” Przygody4x4. Kiedy zrodził się pomysł tego wyjątkowego projektu?

Miłosz Kaleciński: Absolutnie nie wyglądało to tak, że nagle coś mnie oślnięło i postanowiłem robić to, co robię teraz. Raczej była to swego rodzaju ewolucja. Po drodze zdarzały się jeszcze rewolucje i różne życiowe sinusoidy. Na pewno w okresie studiów z kilkoma kolegami mieliśmy wizję, aby utworzyć biuro trampingowe bądź trekkingowe. Wtedy zaczynało być to modne. Generalnie chodziło nam o podróżowanie po świecie, ale nie samochodem. Marzyły nam się wtedy Indie, Himalaje, podróż kole-

ją transsyberyjską do Mongolii (i jej przemierzenie) czy też przejechanie konno pustyni Gobi. Ten pomysł pozostał jednak w sferze planów.

Od zawsze chciałem mieć samochód terenowy. To moje marzenie z późnego dzieciństwa, kiedy oglądałem rajdy Camel Trophy. Potem ten samochód naprawdę mi się „zdarzył” – pierwszy kupiłem ponad dziesięć lat temu.

Moje młodzieńcze aktywności także zawsze związane były z podróżowaniem. W szkole geografów czy na studiach organizowaliśmy na przykład grupowe trekkingi. Czasem zapraszało się znajomych, a ja występowałem w roli nieformalnego organizatora czy przewodnika. Miałem też wtedy epizody bardziej

specjalistyczne – penetrowanie jaskiń w różnych miejscach Europy (na przykład w Rumunii czy Bułgarii). Czasem trzeba było dotrzeć do nich samochodem terenowym. Do dzisiaj wykorzystuję opracowane wtedy trasy. Tak to się zaczęło.

A.J.: A jak było z Panią, Pani Beato? Była Pani najpierw żoną czy współpracownikiem Pana Miłosa?

Beata Nowik: (śmiech) Żoną byłam później! Nasza przygoda zaczęła się od wspólnego jeżdżenia. Potem postawiłam wszystko na jedną kartę, przeprowadziłam się do Miłosa i zaczęliśmy jeździć już non stop. Na początku naszego związku Miłosz miał jeszcze inną firmę, więc trochę jeździliśmy, trochę zajmo-



● ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○

waliśmy się nią. Na dłuższą metę takie łączenie zajęć jednak się nie sprawdzało. Przyszedł moment, że trzeba było wybrać i wybraliśmy podróżowanie. Zaczęliśmy jeździć przez cały rok. Wtedy ten rodzaj turystyki nie był tak popularny jak teraz. Dla nas nie był to co prawda skok na głęboką wodę, bo już przecież jeździliśmy, ale nie wiedzieliśmy wówczas, czy będziemy w stanie się z tego we dwójkę utrzymać. Na szczęście się udało!

A.J.: Udało się i rozumiem, że to jest Państwa przepis na życie na długie lata?

B.N.: Chcielibyśmy, aczkolwiek nie możemy być pewni, czy kiedyś z tego nie zrezygnujemy. Nigdy przecież nie wiadomo, co przyniesie czas. Na pewno jednak teraz ciężko byłoby nam wyobrazić sobie powrót do normalnego życia, takiego kojarzonego z pracą za biurkiem w godzinach „od... do...”. Owszem, takie życie jest wygodne, bo można je sobie konkretnie poukładać. My natomiast mamy dużo zmiennych, wiele niewiadomych. Będąc na wyjazdach, jesteśmy w pracy, nie mamy zbyt wiele czasu dla siebie. Poświęcamy go naszym klientom.

A.J.: Czy zawsze podróżują Państwo razem? Czy Pani wybiera się czasem sama, bez towarzystwa męża, w podróże z klientami?

B.N.: Nie, ale były takie pomysły. W pewnym momencie mieliśmy taką myśl, żeby zacząć organizować również wyjazdy tylko dla kobiet, które ja miałabym prowadzić. Oczywiście Miłosz bardzo chciał się w to wkręcić, twierdząc, że to on mógłby je koordynować. *(śmiech)*

Nie zdecydowałam się podjąć się tego zadania. Nie chodzi tu absolutnie o poczucie niepewności. Mam po prostu swoje określone obowiązki i jest mi bardzo dobrze w tej roli, w której jestem. Prowadzenie takich grup byłoby chyba dla mnie zbyt dużym stresem. Tym bardziej że mówimy tutaj o wyjazdach zmo-

toryzowanych. Zawsze mogą przecież zdarzyć się problemy z jakimś samochodem i mimo że nie boję się wyzwania, byłoby to dla mnie zbyt dużym obciążeniem psychicznym. Dla mnie ten układ, jaki wypracowaliśmy, jest dobry. Miłosz ma swoje zadania, ja mam swoje. Nigdy nie jest tak, że jedno pracuje, a drugie traktuje wyjazd jak wakacje. Bardzo mi to pasuje i nie czuję potrzeby, żeby samodzielnie, bez Miłosza, wypuścić się w świat z klientami.

A.J.: Na stronie www.przygody4x4.pl oprócz Państwa widnieją jeszcze inne nazwiska? Jak nawiązali Państwo współpracę z resztą ekipy, która również prowadzi część wypraw?

M.K.: Otóż jest to dość ciekawy model, zarówno od strony biznesowej, jak i towarzyskiej. Niemalże wszyscy nasi przewodnicy – a jest ich pięciu – są naszymi byłymi klientami. Są to osoby, które były z nami na naszych wyprawach – pierwszej, drugiej... Czasem i dziesiątej. W trakcie tych wyjazdów zaprzyjaźniliśmy się, obserwowaliśmy się. Wtedy ani my nie myśleliśmy o tym, że będziemy chcieli ich zatrudnić, ani oni nie myśleli o tym, że będą chcieli dla nas pracować. A jednak po paru latach i dobrym poznanii się, także prywatnie, okazało się, że każdemu z nich tak ułożyło się życie, że stwierdzili, że może mogliby nam pomóc. I tak się stało. Od tamtej pory jedni pracują wyłącznie dla nas, a inni mają z kolei opanowany jakiś jeden, czasem dwa kierunki, które najbardziej lubią, i w nich się na razie spełniają. W tej chwili, ze względu na rozwój naszej działalności, musieliśmy troszeczkę od tego modelu odejść. Niedawno dołączył do nas przewodnik. W naszej ekipie jest również nasz przyjaciel, który zajmuje się Gruzją. Jest Polakiem, ale od wielu lat to właśnie w tym kraju mieszka. Zna Gruzję na wylot, pracował również wcześniej w turystyce, jeździł na wyprawy – wówczas innego typu – i ma naprawdę duże



foto: Archiwum Beaty Nowik i Miłosza Kalejskiego

○○●○○○○○○

doświadczenie w tej dziedzinie. Reasumując zatem, każdy z naszej ekipy przeszedł troszeczkę inną drogę. Było to jednak niesamowicie fajne, że na początku działa się to niejako samoczynnie, a nasi ulubie-

ni klienci czy przyjaciele sami się do nas zgłaszali z propozycją przyłączenia się do naszego zespołu.

A.J.: Czy na początku działalności marzyli Państwo o tych

wszystkich kierunkach świata i egzotycznych miejscach, które dzisiaj pokazujecie swoim klientom? To już nie tylko Europa czy Azja.

M.K.: Rozwój jest chyba naturalną sprawą. Przez pierwsze lata

działalności wszystko się rozkręca w sposób oczywisty. Później przychodzi jednak moment, kiedy firma funkcjonuje już na rynku i trzeba sobie odpowiedzieć na pytanie, czy faktycznie chcemy rozwijać wię-

cej kierunków, czy też może lepiej poprzestać na osiągniętym poziomie. My założyliśmy, że powinien to być model schodów, a nie windy. Stwierdziliśmy, że nie będziemy robili wszystkiego na siłę, nie będzie-

my się rozwijali gwałtownie, lecz spokojnie, tak, aby utrzymywać odpowiedni poziom znajomości kierunków i jakości obsługi klientów. Rozwój firmy reguluje także popyt. Jeżeli wciąż mamy zapelnione dobrze znane nam już kierunki, a są osoby zainteresowane kolejnymi, to zdecydowanie trzeba się dalej rozwijać.

B.N.: Dodam, że dokładnie wsłuchujemy się w to, o co pytają nasi klienci. Skrupulatnie wszystko analizujemy i zastanawiamy się, czy na ten lub inny kierunek możemy sobie pozwolić. Jeżeli natomiast chodzi o sam początek funkcjonowania firmy, to był on zdecydowanie wynikiem naszej własnej chęci podróżowania.

A.J.: Styszałam, że w trasie spędzają Państwo blisko dziesięć miesięcy w roku. Czy tak faktycznie jest?

B.N.: Kiedyś staraliśmy się to policzyć i z tych kalkulacji wyszło, że jest to około 300 dni w roku. Oczywiście mam tu na myśli poprzednie lata, przed pandemią.

M.K.: Poza domem spędzamy między 280 a 325 dni w roku. Wliczają się w to nasze krótkie wyjazdy własne, czas poświęcony na rozpoznawanie kierunków oraz podróże już konkretnie związane z pracą. Niestety rok 2020 zrobił nam niemiłą niespodziankę i zdecydowanie obniżył nasze statystyki.

A.J.: Czy w związku z pandemią, poza odwołanymi wyjazdami, musieli Państwo zmagać się jeszcze z jakimiś dodatkowymi problemami? Czy któraś z grup nie mogła na przykład wrócić do kraju zgodnie z planem?

M.K.: Nie, na szczęście nie. Natomiast oczywiście 85–90% wypraw zaplanowanych przez nas na rok 2020 zostało odwołanych. Wszystkie dalekie wyjazdy poza Europę, na przykład do Rosji, a także większość tych na terenie Europy niestety nie wyszła. Udało się nam natomiast zrealizować te na Ukrainę, do Rumunii, na Bałkany, Korsyke

Każdy z naszej ekipy przeszedł troszeczkę inną drogę. Było to jednak niesamowicie fajne, że na początku działa się to niejako samoczynnie, a nasi ulubieni klienci czy przyjaciele sami się do nas zgłaszali z propozycją przyłączenia się do naszego zespołu.



foto: Archiwum Beaty Nowik i Miłosza Kalecińskiego

○○○●○○○○○

i Słowenię. Nie wszystko poszło jednak zgodnie z planem. Niektóre wyjazdy musieliśmy przekładać na inny termin, a wtedy zmieniał się również skład grupy, bo nie każdy mógł pozwolić sobie na zmianę urlopu. W związku z powyższym pracy logistyczno-biurowej było więcej niż zwykle, mimo że wyjazdów było zdecydowanie mniej. Dotychczas nie zdarzało się także, żebyśmy mieli tyle czasu tylko dla siebie, i to w dodatku na wyjazdach. Moment wprowadzenia bardziej rygorystycznych obostrzeń zastał nas na Korsyce. Dopóki mieliśmy się czym tam zająć, to tam byliśmy. Potem postanowiliśmy zrobić rozważanie nowego kierunku. Bardzo często właśnie tak to wygląda, że będąc w danym miejscu, sprawdzamy, co ciekawego znajduje się w pobliżu. Tak było i tym razem. Zerknęliśmy na mapę i wybór padł na Sycylię. Nigdy wcześniej tam nie byliśmy. Spędziliśmy tam cały miesiąc. Efektem tego pobytu było stworzenie nowej oferty dla naszych klientów. Opracowaliśmy ciekawą trasę, poznaliśmy dobrze nowy rejon. Z Sycylii nikt nas tak naprawdę nie wyganiał, ale pod koniec października czy na początku listopada ciężko było tam nawet wypić kawę. Postanowiliśmy zatem popłynąć jeszcze do Włoch, a w głowie mieliśmy kilka różnych wariantów. Pandemia spowodowała jednak, że niektóre kraje poza-amykano, zaczęto wymagać testów i koniec końców postanowiliśmy wydłużyć nasz pobyt we Włoszech.

A.J.: Pani Beato, jest Pani projektantką ogrodów, ma Pani różne artystyczne pasje. Czy czasami nie ma Pani dość takiego wyprawowego trybu życia i nie pragnie im się poświęcić? A może tęskno Pani za stacjonarnym gospodarstwem domowym, a nie takim na czterech kółkach?

B.N.: (*śmiech*) Nie! Typowe gospodarstwo domowe odpada. Za długo prowadzimy już taki tryb życia, żeby teraz po prostu usiąść na tyłku.



fot. Przemysław Kaczmarek

○○○○●○○○○

Owszem, czasami jest to fajne. Na dłuższą metę nie chciałabym jednak tak funkcjonować. Przynajmniej na razie. Robimy to, co chcemy, a wszystko zawsze możemy zmienić.

Jeśli chodzi o moje pasje, to faktycznie mam wykształcenie ogrodnicze. Ale to wykształcenie nie mam tak naprawdę dlatego, że nie dostałam się na turystykę! *(śmiech)* Na początku rzeczywiście trochę pracowałam w zawodzie, trochę projektowałam. W pewnym momencie jednak odpuściłam, bo zaczęły się wyjazdy, i absolutnie tego nie żałuję. Poza tym gdybym chciała utrzymać się z projektowania ogrodów, to niestety nie byłoby łatwo. W Polsce wykonywanie zawodu projektanta ogrodów niestety bajką nie jest i realizowanie się w tym fachu nie wygląda kolorowo. Nasze wyjazdy nie przeszkadzają mi w rozwijaniu moich innych pasji artystycznych. Z reguły wożę ze sobą tableciki i jak mam taką potrzebę, to na nim rysuję. *Przygody4x4* wymagają na tyle dużo pracy artystycznej, że absolutnie się nie nudzę. Mam tu na myśli całą grafikę naszej strony internetowej, dokumentowanie fotograficzne wypraw i obróbkę zrobionych zdjęć. A zatem nie czuję się artystycznie niespełniona. Czasami mam nawet przesyt takich zajęć. Jedyną trudnością może być fakt, że na wyprawach jestem praktycznie 24 godziny na dobę w pracy z klientami. Wieczorami siedzimy długo z grupą, bo ci ludzie są bardzo fajni... Chodzimy spać o północy, a czasem później. Rano znowu trzeba być w gotowości do dalszej pracy. Czasami troszkę brakuje momentów na oddech, przystanków, żeby na przykład poczytać sobie książkę. Trzeba być cały czas dyspozycyjnym i poświęcić się temu zajęciu całkowicie.

M.K.: Dodałbym, że i ja, i Beata mamy jeszcze dużo różnych pomysłów i uśpionych pasji, na które nie mamy czasu. A zatem na pewno nie jest tak, że gdyby zabrano nam

samochód i możliwość jeżdżenia, to umarlibyśmy z nudów. Na pewno mamy co robić na dobre trzy życia! *(śmiech)* Cały czas wymyślamy coś nowego i często ogarniamy nas frustracja, że niestety nie da się tego zrealizować. Z drugiej strony staramy się definiować priorytety i wybierać te działania, które – mówiąc wprost – bardziej nam się opłacają. Przez to, że tak dużo podróżujemy i że tak bardzo się nam to podoba, nie możemy zrobić wielu innych rzeczy. Obecna pandemia faktycznie pokazała nam, że warto czasami trochę jednak odpocząć i przez chwilę zająć się czymś innym. Tempo naszej pracy było w ostatnich latach naprawdę duże. Muszę przyznać, że tak się jednak do niego przyzwyczaiłem, że teraz, kiedy w końcu mamy tę chwilę na oddech, nie czuję się zbyt komfortowo i ciężko mi się funkcjonuje bez tego naszego rytmu.

A.J.: Cofnijmy się w czasie. Jak wyglądał pierwszy zorganizowany wyjazd pod szyldem *Przygody4x4*? Czy wszystko powiodło się wówczas zgodnie z planem?

M.K.: Pierwszy wyjazd zagraniczny, daleki i zorganizowany w 100% przeze mnie, nie był wyjazdem z prawdziwymi klientami, lecz z osobami, które jechały ze mną nieodpłatnie. Był to wyjazd do Syrii i Jordanii w 2011 roku. Wjazd do Syrii już wtedy był wyzwaniem, aczkolwiek teraz, po historiach z ISIS i wojną, kraj ten stał się jeszcze bardziej egzotyczny. Pojechaliśmy wtedy grupą pięciu samochodów. Czy wszystko wyszło tak, jak zaplanowaliśmy? Oczywiście, że nie. Zresztą do dzisiaj nie wszystko udaje się nam organizować tak, jak tego chcemy. A nawet jak wychodzi, to ja i tak zawsze szukam dziury w całym, żeby to czy tamto jeszcze poprawić. *(śmiech)* Dzięki takiemu podejściu nasze wyjazdy stają się coraz lepsze, wymagamy od siebie coraz więcej. Syria i Jordania były z jednej strony wyjazdem stosun-

Do dzisiaj nie wszystko udaje się nam organizować tak, jak tego chcemy. A nawet jak wychodzi, to ja i tak zawsze szukam dziury w całym, żeby to czy tamto jeszcze poprawić. Dzięki takiemu podejściu nasze wyjazdy stają się coraz lepsze, wymagamy od siebie coraz więcej.

kowo prostym, bo dużo jeździliśmy po pustyni i konkretnych miejscach opisanych w przewodniku. Mieliśmy wtedy naprawdę wiele niezapomnianych wrażeń! Był to jednak wyjazd rozpoznawczy, chcieliśmy dojechać jeszcze w kilka miejsc, ale okazało się, że do części z nich niestety nie dotrzemy z powodu braku czasu. Mimo planu i opracowanej przez nas trasy z wieloma atrakcjami traktowaliśmy tamten wyjazd jako koleżeński. To, co robimy teraz, jest już typową, profesjonalną ofertą biura podróży, gdzie wszystko musi być dopięte na ostatni guzik.

Pierwszym stricte firmowym przedsięwzięciem był wyjazd do Rumunii. On również odbył się jeszcze bez Beaty. Uczestniczyło w nim sześć samochodów. Osoby z niemal wszystkich z nich stały się później naszymi stałymi klientami, z którymi mamy kontakt do dzisiaj. Oczywiście ta wyprawa też wyglądała nieco inaczej niż te, które organizujemy obecnie. Przede wszystkim dziesięć czy nawet jeszcze siedem lat temu nie było tak bogatych programów. Wtedy każdy klient cieszył się, że w ogóle wyjedzie gdzieś do lasu za granicę i będzie na przykład miał okazję ugrzęznąć swoim autem w tamtejszym błocie. *(śmiech)* Podróżowaliśmy małą grupą, do piętnastu osób. Dzięki temu, jeśli na przykład zaczynała padać deszcz, bez problemu udawało się nam znaleźć na szybko hotel, albo po prostu organizowaliśmy nocleg w lesie. Jeśli na naszej trasie było jakieś ciekawe miejsce, o którym wcześniej przeczytałam w przewodniku czy internecie, to starałem się zaciągnąć w nie naszą grupę, spontanicznie pokazać coś ciekawego. Teraz musi być opracowany szczegółowy program, dobre rozpoznanie trasy, dopilnowane wizy i pewne rezerwacje.

A.J.: Kto z Państwa zajmuje się tym wszystkim?

B.N.: Naprawdę różnie. Był taki czas, że to ja głównie zajmowałam



się tymi sprawami. Teraz mamy do pomocy osobę z zewnątrz, bo przy obecnej liczbie przewodników nie jesteśmy w stanie wszystkiego sami kontrolować. Wiadomo, że przy różnych rezerwacjach pojawiają się zmiany, trzeba to wszystko koordynować, a my czasami na wyjeździe nie mamy internetu przez kilka dni. A zatem ktoś z zewnątrz musi nas wspierać.

A.J.: Niektóre wyjazdy są bardzo długie, bo nawet 30-dniowe. Pana Miłosza chciałabym zatem zapytać, jak technicznie przygotować swój pojazd do takiej podróży? Pani Beato, jakie z kolei Pani miałaby złote rady dla gospodyni domu na kótkach?

M.K.: Myślę, że Beata powinna zacząć. Omówmy najpierw sprawy drobne, a potem zajmijmy się tymi grubymi! *(śmiech)*

B.N.: Jest to dosyć trudne pytanie. Jeśli ludzie jadą swoimi własnymi samochodami, to najczęściej dosyć konkretnie je wyposażają. Mają dużo różnych gadżetów, wiele ciekawych rozwiązań. Niektórzy wożą ze sobą nawet ekspresy do kawy i mają w tych samochodach pełną wygodę. Nieważne, czy jest to wyprawa trzydniowa, tygodniowa czy też miesięczna – zabierają ze sobą ten sam komplet rzeczy, nie wypakowują ich wcale z samochodu. Są to kuchenki do gotowania, garnki, sztućce, kubki i oczywiście jedzenie. Niektórzy gotują od podstaw, inni zabierają ze sobą gotowe posiłki, puszkowane, liofilizaty. Bardzo różnie to wygląda. Część uczestników wozi ze sobą całą kuchnię i każdego dnia przygotowuje sobie trzydniowe posiłki.

A.J.: Jest na to czas?

B.N.: Dzieje się tak głównie wieczorami. Rano zawsze wyjeżdżamy po śniadaniu o ustalonej godzinie. Później w ciągu dnia zatrzymujemy się zazwyczaj na jakąś godzinę i piętnaście minut na przerwę obiadową, podczas której każdy

○○○○○●○○○

może na szybko sobie coś przygotować. Dopiero wieczorem, kiedy rozbijamy biwak, wszyscy zaczynają sobie gotować. Wtedy czas jest już nieograniczony i można sobie pichcić do woli. Bywały takie biwaki, że siedzieliśmy całą ekipą, skrobaliśmy ziemniaki, a że akurat przyszła nam taka ochota – o północy smażyliśmy frytki. Innym razem wybór padł na naleśniki. *(Śmiech)* Czasami nie było warunków, żeby rozpalić wspólne ognisko. Wtedy centralnym miejscem spotkania stawał się stół, przy którym wszyscy rozkładali swoje posiłki, dzielili się z innymi.

Wracając jednak do Pani pytania, w naszym samochodzie mamy w zasadzie wszystko, co jest nam potrzebne do życia. Jest to taka uproszczona wersja domu. Nie mamy oczywiście piekarnika, który czasami by się przydał. Mamy dwa palniki, garnki do gotowania, sprzęt kuchenny. Jeśli chodzi o garderobę, każdy ma w samochodzie ściśle określoną ilość miejsca na swoje ubrania. A przecież trzeba się tak spakować, żeby mieć wszystko, ubrania na ciepłą pogodę i te na zimną. Nie mam jakichś specjalnych ogólnych wskazówek w tej kwestii. Moje porady dostosowuję raczej do konkretnych pytań naszych klientów przygotowujących się do wyjazdu. Wtedy chętnie dzielę się naszymi pomysłami, przeciwczonymi już rozwiązaniami, na które ktoś inny mógłby sam nie wpaść. Jeździmy z Miłoszem już tak długo, że świetnie potrafimy to wszystko zorganizować i traktujemy taki styl życia jak normalność. Nasi klienci najczęściej pytają o jedzenie. Trudno się temu dziwić, bo przecież jeżeli jedziemy na miesiąc, to nikt raczej nie chce codziennie jeść makaronu z sosem, mimo że tak byłoby najprościej i najszybciej. Chętnie zatem dzielimy się naszą wiedzą. Czasem polecamy na przykład produkty dla wojska pewnej polskiej firmy – są naprawdę całkiem

niezłe. Sugerujemy też liofilizaty. Trafiają się bowiem osoby, które swoje jedzenie na wyjazdach chcą ograniczyć tylko do produktów, które wystarczy zalać wodą, by już po 10 minutach można było jeść. Wszystko jest zatem kwestią gustu.

A.J.: Wróćmy do pytania o kwestie techniczne. W co trzeba wyposażić swój terenowy samochód?

M.K.: Jest to temat rzeka. Niejednokrotnie dzwonią do mnie osoby, które chcą z nami jechać i zadają różne pytania. Czasami są to nawet osoby, które dopiero planują zakup samochodu terenowego pod kątem przyszłych wyjazdów i pytają nas, jaki wybrać. Odpowiedź krótka brzmi – samochód wyprawowy. *(Śmiech)* Skupmy się zatem na jego przygotowaniu do podróży. Rynek w Polsce oferuje w tym momencie wszelkiego rodzaju gadżety do takiego auta. Całkiem sporo z nich to gadżety uniwersalne. Jeśli na przykład ktoś chodzi po górach czy jeździ kamperem, sporo z ekwipunku tam wykorzystywanego będzie mógł zaimplementować do swojego samochodu terenowego. Są również specjalistyczne firmy, które taki samochód wyprawowy mogą zbudować od A do Z. Wtedy możemy spodziewać się, że znajdą się w nim kuchnia, lodówka czy prysznic. Zmywarki raczej nie będzie. Na wyposażeniu auta będzie za to wygodny namiot, a nawet ogrzewanie w tymże namiocie. Czasem możemy się też spotkać z zabudowami mieszkalnymi na takim samochodzie. Z technicznego punktu widzenia wiele zależy natomiast od tego, czy ktoś dopiero zaczyna swoją przygodę z autem wyprawowym, czy też ma już jakieś doświadczenie. Wiele zależy od ambicji – czy kierowca nastawiony jest na trudne wyjazdy off-roadowe, czy też nie. Jeśli tak, wówczas nie będzie potrzebował super namiotu, a skupi się raczej na nabyciu dobrej wyciągarki, wyposażeniu auta

w porządne koła i wszystko, co konieczne do jazdy z terenówką z prawdziwego zdarzenia. Jeśli z kolei ma to być auto dla rodziny, która w dodatku jedzie z nami po raz pierwszy, a nastawia się raczej na zwiedzanie i spędzanie miłego czasu wieczorami z grupą przy ognisku, to te ocze-

kiwania będą zupełnie inne. Wtedy raczej chodzi o to, żeby samochód zajął miejsce, z którego będzie po prostu można podziwiać ładne widoki. Pod uwagę brane są wówczas co najwyżej nierówne drogi, ale absolutnie żadne wymagające przeszkody. Ważne jest, by

samochód poradził sobie na drodze szutrowej, czyli musi być on w dobrym stanie technicznym i mieć dobre opony. Dla takiej rodziny istotnym aspektem jest z kolei na przykład to, żeby auto było pojemne i wyposażone w dobrą lodówkę, w której tatuś znajdzie wieczorem

piwo, a mamusia schłodzone białe wino. *(Śmiech)* No cóż, tak też się zdarza. Tak luksus wpływa na społeczeństwo, bez niektórych rzeczy po prostu nie umiemy się obejść. My chyba także się starzejemy, bo powoli ten luksus przestaje nam już przeszkadzać. *(Śmiech)*



fot. Beata Nowik



fot. Beata Nowik

A.J.: Skoro mowa o wyjazdach rodzinnych, ile lat miał najmłodszy uczestnik Państwa wypraw, a ile najstarszy?

B.N.: Najmłodszy miał 10 miesięcy! Był to wyjazd do Gruzji. Pojechała z nami wtedy typowa rodzinka z trójką dzieci – wspomnianym maluszką oraz z 3- i 6-latkami. Byli po raz pierwszy na takiej wyprawie. Samochód mieli wynajęty. Wypożyczony był również ich sprzęt. Było to dla nich spore wyzwanie i muszę przyznać, że spisali się bardzo dobrze. Nie mieli nigdy żadnych opóźnień, a przez większość nocy spali pod namiotami. Od razu po powrocie myśleli już o kolejnych wyjazdach. Najstarszy uczestnik naszych wypraw miał z kolei 83 lata. Też poradził sobie bardzo dobrze. Był to Pan Mieciu, który co rano robił 60 pompek!

M.K.: Wiek nie ma absolutnie żadnego znaczenia. Wszystko zależy od tego, jak dana osoba czuje się psychicznie, mentalnie i fizycznie oraz o jakim wyjeździe myśli. W ofercie mamy na przykład również wyjazdy typowo aktywne, połączone z trekkingami. Osoba, która jest klasycznym domatorem, a do tego ma nadwagę, na taką imprezę oczywiście się nie wybierze, bez względu na swój wiek. Wyprawa samochodem terenowym może być naprawdę komfortowa, bo do auta można przecież zabrać wszystko, co tylko się zmieści. Nawet jeśli ktoś nigdy nie spał pod namiotem, nie powinien się tego obawiać i może śmiało z nami ruszać – wszystko przecież jest trudne, dopóki nie staje się łatwe!

B.N.: Dokładnie! Chciałabym zatem w tym miejscu dodać, że najczęściej pytań klientów dotyczy kwestii utrzymania higieny i mycia się na wyjazdach. Nie ma przecież żadnej łazienki. A to wcale nie musi być skomplikowane. Mamy przecież w Polsce wspaniałe sklepy z wyprawowym wyposażeniem. Znajdziemy tam i rozkładaną kabinę prysznicową, i przenośny

○○○○○○○●○

prysznic ciśnieniowy. Ludzie jednak często o tym nie wiedzą i dopóki się im tych rozwiązań nie podsunie i nie zademonstruje, są trochę przestraszeni. Ktoś, kto jedzie z nami po raz pierwszy, uczy się tego wszystkiego i w kolejną podróż rusza już w pełni wyposażony, a wyjazd nagle okazuje się łatwiejszy, niż wydawał się na początku. Trzeba się przełamać i przekonać, że nawet na takiej wyprawie da się wziąć ciepły prysznic.

A.J.: Jak często zdarzają się poważniejsze awarie samochodów, które mogą powodować paraliż takiego wyjazdu?

M.K.: Jakies 10 lat temu było z tym zdecydowanie gorzej. Więcej aut się psuło, ponieważ klienci mieli raczej starsze i gorzej wyposażone. Obecne auta są zdecydowanie mniej zawodne. Trzeba jednak pamiętać, że nawet zupełnie nowy samochód może się zepsuć, a sprawę dodatkowo może skomplikować źle obsługujący go kierowca. Jeździmy trasami dość wymagającymi i osoby kierujące pojazdami powinny posiadać już pewne umiejętności. Czasem jednak nabywają je dopiero podczas wyjazdu, a wtedy prawdopodobieństwo usterki lub, nie daj Boże, wypadku niestety się zwiększa. Na naszych wyprawach mieliśmy już cały przegląd awarii, zarówno w naszych samochodach, jak i samochodach klientów. Zdarzyło się, że auta po prostu nie dało się naprawić, a w danym kraju niemożliwe było zdobycie potrzebnej części. Jeśli było to względnie blisko, takie auto wracało na lawecie do Polski. Jeśli byliśmy daleko – czekało w miejscu usterki na brakujący element. Bywały sytuacje, kiedy zepsute auto zostawialiśmy w serwisie, klient wracał do domu i dopiero po trzech tygodniach leciał po nie samolotem. Zdarzyło się również, że auto zostało skasowane. Było wtedy w rękach policji i dopiero po kilku miesiącach odzyskiwaliśmy wrak. Mieliśmy rów-

fot. Archiwum Beaty Nowik i Miłosza Kalejskiego



○○○○○○○○●

niez sytuacji, w których klienci nie mogli kontynuować podróży swoim uszkodzonym samochodem i przesiadali się do nas lub do innego auta, w którym były miejsca. Trzeba zatem pamiętać, że te podróże są bardzo specyficzne. Trzeba mieć z tyłu głowy świadomość, że może

się przydarzyć sytuacja, w której nie będziemy mogli kontynuować jazdy.

Przytrafiło się kiedyś i tak, że to nasze auto uległo awarii. Wtedy ktoś musiał nas przygarnąć. Zdarzało się również, że gdzieś na miejscu musieliśmy wynająć auto zastępcze.

B.N.: Chciałabym dodać, że w takich sytuacjach plusem jest to, że jesteśmy we dwójkę. Wtedy Miłosz przesiada się do któregoś z samochodów naszych klientów, jeśli jest taka możliwość. Może wtedy kontynuować wyjazd i ekipa nic nie traci. Ja, w tym cza-

nie zostaję w pobliżu mechanika. Takie sytuacje na szczęście nie zdarzają się często.

M.K.: Radzenie sobie w sytuacjach awaryjnych z każdym rokiem staje się dla nas coraz łatwiejsze, bo z kolejnymi wyprawami rozwijamy sieć naszych kontaktów i znajomych

w krajach, do których jeździmy. Te znajomości są najcenniejsze w regionach najbardziej egzotycznych, w których jest najmniej mechaników. Awarie w Mongolii, Kirgistanie, Kazachstanie czy Czeczenii są zdecydowanie większym wyzwaniem niż te, które zdarzają

się nam w Rumunii czy Bułgarii. Wulkanizator, spawacz i laweta nie stanowią jednak obecnie już dla nas wielkiego problemu nawet w wymienionych wcześniej destynacjach.

ciąg dalszy w następnym numerze



V EDYCJA WIELKIEGO STARCIA SUBARU IMPREZA VS MITSUBISHI LANCER EVO

O V edycji WIELKIEGO STARCIA, wydarzenia wymyślonego kilka lat temu przez Szkołę Jazdy Subaru, mówiło się na długo przed finałem imprezy, który odbył się 13 marca na torze wyścigowym w Miedzianej Górze i skupił sporą uwagę mediów.

Po raz piąty na Torze Kielce spotkali się pasjonaci dwóch marek samochodów, które przeszły do historii jako odwieczni rywale z rajdowych tras, wzbudzający ogromne sportowe emocje: Subaru Impreza i Mitsubishi Lancer Evo. Właśnie te dwa modele – tak zbliżone do siebie,

a zarazem różniące się jak ogień i woda – były głównymi bohaterami imprezy zorganizowanej przez Szkołę Jazdy Subaru, przy wsparciu takich partnerów jak Subaru Import Polska, Mitsubishi Polska, TVN Turbo, Interia czy 4turbo.

Gościem specjalnym V edycji Wielkiego Starcia był guru wielu

pokoleń rajdowych, legendarny pilot, honorowy instruktor SJS, a zarazem – co z dumą podkreśla – skromny ogrodnik ze Skierniewic, Maciej Wisławski. Zapytany wprost o faworyta imprezy, wzbierał się przed werdyktem, typując na zwycięzcę tego, kto będzie w finale w najlepszej relacji kierowca – samochód – droga.



zadbał o tych, którzy nie mogli pojawić się osobiście. Zainteresowani mogli śledzić relację z Wielkiego Starcia za pośrednictwem transmisji na żywo w mediach społecznościowych.

Jak zapowiadała Szkoła Jazdy Subaru, organizator wydarzenia, uczestnicy Wielkiego Starcia, mimo ogromnych emocji i zaciętej walki o zwycięstwo, mieli się przede wszystkim dobrze bawić i czerpać

są modyfikacjom przez swoich właścicieli. Jestem bardzo zadowolony z przebiegu imprezy. Jedyne, czego mi zabrakło, to lekkie opady deszczu, który wyrównałby szanse kierowców w odrobinę słabszych samochodach. Wówczas na pierwsze miejsce wysunęłaby się technika jazdy, a ona nas szczególnie – jako SJS – interesuje. Myślę jednak, że nic straconego, ponieważ planujemy już 20 listopada zorganizować edycję zimową.



Pojedynek tych gigantów od zawsze jest fascynującym widowiskiem i cieszy się wielkim zainteresowaniem ze względu na spektakularne efekty i legendę wydarzenia. Dlatego w V edycji Wielkiego Starcia wzięło udział wielu posiadaczy Imprez i Lanceków. 13 marca mogliśmy oglądać ponad trzydzieści samochodów, które cieszyły oko i zachwycały

swoimi właściwościami. Ryk silników przesywał powietrze, a prędkość, z jaką mknęły po torze, przysparzała o szybsze bicie serca. Bez wątplenia to była emocjonująca impreza i wielkie motoryzacyjne święto. Ze względu na pandemiczną sytuację V edycja Wielkiego Starcia nie mogła zgromadzić – jak w poprzednich latach – licznej publiczności, jednak organizator

Może wówczas będzie śnieg, który dodatkowo podkręci klimat imprezy – mówi Irek Dancewicz, pomysłodawca wydarzenia i instruktor Szkoły Jazdy Subaru.

Po kilku godzinach intensywnej jazdy poznaliśmy najlepszych zawodników. W klasyfikacji indywidualnej zwyciężył kierowca Mitsubishi Lancer EVO IX, Walde- mar Kluza, tuż za nim na podium

stał Daniel Stawiarski, również kierowca EVO IX, zaś trzecie miejsce przypadło w udziale Marciniowi Markowiczowi, właścicielowi najszybszego Subaru. Drużynowo Wielkie Starcie wygrał zespół Subaru przewagą 56 sekund nad ekipą Mitsubishi. Czy z podobnym scenariuszem będziemy mieć do czynienia 20 listopada? Dowiemy się tego za kilka miesięcy.



z imprezy jak najwięcej korzyści w postaci doskonalenia techniki jazdy. Ten cel z pewnością został osiągnięty. Jak podkreślali zawodnicy biorący udział w Wielkim Starciu, atmosfera na Torze Kielce była bardzo inspirująca: przepełniona pozytywnymi emocjami i mocno integrująca zespoły i zawodników.

Osoby, które przyjechały na tor, stworzyły genialną atmosferę, co szczególnie podkreślam, gdyż mogłoby się wydawać, że zarówno posiadacze Subaru, jak i Mitsubishi będą nastawieni przeciwko sobie. To właśnie jest siłą Wielkiego Starcia – fantastyczny klimat motorsportu okraszony legendarnymi samochodami. Co więcej, ciężko było znaleźć takie same dwa modele, ponieważ często auta poddawane



MIEĆ CIASTKO I ZJEŚĆ CIASTKO...

Na rynek wjeżdża nowy Outback. Numer szósty w historii crossovera, który stworzył kompletnie nowy typ i pojazdu, i klienta. Ta długo wyczekiwana premiera przesunięta została przez pandemię o rok. Tym istotniejsza więc jest odpowiedź, czy warto było czekać...

Outback zaczynał w 1994 r. jako uterenowiona odmiana Subaru klasy średniej, modelu Legacy. Błyskawicznie zdobył rzeszę fanów i popularność jako duże, rodzinne kombi o ogromnych zdolnościach terenowych. Wszelkie wręcz niebywale, a wciąż zgrabne niczym normalny rodzinny

samochód. Niebojący się żadnego wyzwania, żadnego terenu, żadnych zakupów, żadnych wakacji rodzinnych.

Najnowszy model Subaru kontuuje tę linię. W porównaniu z poprzednikiem nieznacznie się rozrósł. Jest dłuższy o 50 mm (razem 4870 mm) i szerszy o 35 mm (łączy-

nie 1875 mm bez lusterek), dzięki czemu zarówno kabina, jak i bagażnik są jeszcze przestronniejsze. To istotna informacja, bo Outback od dawna wyznaczał standardy pod względem ilości miejsca na nogi siedzących na tylnej kanapie, a mimo to i w tej dziedzinie został poprawiony. Także miejsca



○ ● ○ ○

na ramiona pasażerów jest jeszcze więcej. Nikt więc nie będzie miał powodów do narzekania na komfort przestrzenny czy możliwości przewozowe – schowków w kabinie jest mnóstwo, i to w starannie przemyślanych miejscach.

A jak z innymi strefami komfortu? No cóż... Znakomite fotele przednie i świetne miejsca na kanapie są seryjnie wyposażone w ogrzewanie, a automatyczna dwustrefowa klimatyzacja to nie tylko standard specyfikacyjny – można jej ustawie-

niami sterować głosowo, po polsku również. Bardzo wysoki komfort termiczny także nie podlega więc dyskusji. Komfort akustyczny zapewniają niesamowicie solidny szkielet karoserii, pochłaniający wszelkie wibracje, oraz świetne

wyciszenie nadkoli i komory silnikowej. Wygłuszona została także podłoga bagażnika, a dzięki wysokiej doskonałości aerodynamicznej nadwozia również szumy opływowe nie obniżą poziomu wygody dźwiękowej w kabinie.

Pozostaje komfort resorowania. Nie, Subaru z premetytacją nie sięgnęło po żadne formy aktywnego zawieszenia – przyczyna jest dość prosta: nikt nigdy nie narzekał na wygodę resorowania w Outbacku.



Wielkie koła (18-calowe felgi na oponach o poważnym profilu 60) gwarantują, że niewiele jest niedoskonałości podłoża, które mogłyby spowodować wstrząsy. A znakomicie dopracowane, wielowahaczowe zawieszenie o progresywnej kinematyce ograniczającej wychyły i nurkowanie sprawiają, że nie trzeba się bać nie tylko nierówności nawierzchni, ale też szybkiego pokonywania zakrętów. Tym bardziej że układ kierowniczy o wysokiej precyzji zoptymalizowano pod względem przełożenia, co pozwala na prowadzenie niewielkimi ruchami nadgarstków bez ryzyka gwałtownych reakcji, np. na nawet silne boczne podmuchy. To nie koniec. Nowy Outback ma też od poprzednika sporo większy prześwit (213 mm, plus 13). Dzięki temu – mimo iż samochód ten nie jest autem terenowym – śmiało może stawiać czoła bardzo poważnym wyzwaniom natury off-roadowej. Wielką pomocą jest symetryczny napęd na cztery koła z funkcją aktywnego wektorowania momentu obrotowego (nieprzerwany nadzór nad efektywnością przenoszenia napędu obejmuje przenoszenie momentu obrotowego z koła o mniejszej przyczepności lub możliwości jej przeniesienia do tego, które zdoła zapewnić skuteczną trakcję lub propulsję) oraz



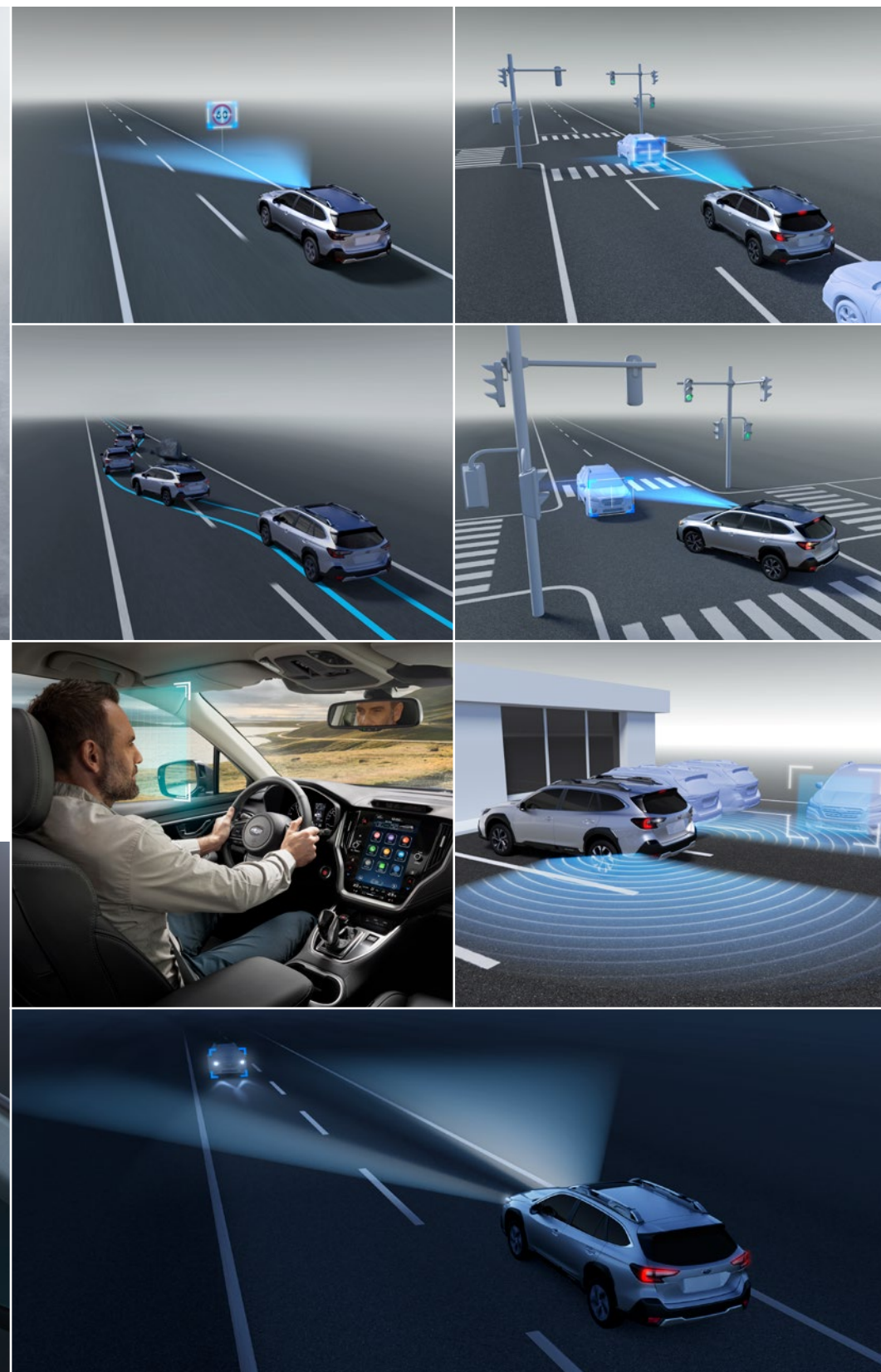


elektroniczne funkcje selektywnego napędzania kół w trudnych warunkach – tryb jazdy X-MODE pozwala dostosować sposób jazdy do różnych warunków, w tym wyboru jazdy po nawierzchni śliskiej lub kopnej, a Hill Descent Control zadba o bezpieczny zjazd nawet z bardzo stromego zbocza.

Outback ma na pokładzie co najmniej kilka systemów, które w aktywny sposób przyczyniają się do ochrony pasażerów. Nikogo nie powinno to dziwić – przede wszystkim w związku z postrzeganiem tego modelu jako „rodzinny”. Subaru już dawno podjęło szeroko zakrojone działania mające na celu stworzenie maksymalnie bezpiecznych aut. Efekty znamy dziś doskonale – od 2013 r. Subaru jest jedynym producentem, którego każdy nowy model zdobywa najwyższe oceny we wszystkich testach bezpieczeństwa, i homologacyjnych, i konsumenckich. Dlatego warto sobie uzmysłwić, że – pomijając fakt, iż każdy Outback jest zbudowany niczym gród warowny, gdzie

każdy element konstrukcyjny w przemyślany sposób współdziała z innymi, współtworzy system opieki i ochrony typu biernego – mamy w tym modelu do czynienia z niesłychanie długą listą funkcji i systemów wsparcia kierowcy oraz

ochrony pasażerów. WSZYSTKIE są seryjne... A mówimy m.in. o takich rzeczach jak rozbudowany i udoskonalony system EyeSight, który w tym modelu wzbogacono o inteligentny tempomat samoczynnie dostosowujący się do znaków ogra-



niczenia prędkości, czy aktywne systemy hamowania awaryjnego, czy awaryjnego omijania nagle pojawiających się przeszkód, oraz nadzoru nad przeszkodami żywymi i martwymi, które mogłyby się pojawić podczas włączania się do ruchu na skrzyżowaniu, zmiany pasa czy wyjeżdżania z miejsca parkingowego itp. Poza kamerami EyeSight kierowca ma zapewnione wsparcie kamery tylnej, czujników parkowania, radarów zbliżeniowych, a także systemu nadzoru nad stanem jego uwagi. Kamera obserwuje oczy kierowcy, by natychmiast zareagować, gdyby zaczął wykazywać objawy utraty koncentracji uwagi. W nocy zaś o komfort pracy za kierownicą zadbają seryjne – a jakże – skretne, półaktywne diodowe lampy główne wysokiej wydajności, które można pozostawić w pozycji dalekosiężnej, bo aktywnie pilnują, które miejsca i kierunki można doświetlać z całą siłą, a które należy wyciemnić, by nikogo nie oślepić.

No i jeszcze jedno: kabina zyskała zupełnie nowy wystrój, a system sterowania funkcjami pokładowymi zaprojektowano od nowa. Efekt to z jednej strony niezwykle atrakcyjne otoczenie kierowcy i jego pasażerów, a z drugiej nowoczesny, dotykowy system zarządzania za pośrednictwem wielkiego, eleganckiego ekranu wysokiej rozdzielczości i czułości, ale przemyślany tak, by kierowca nie musiał prowadzić poszukiwań w interfejsie celem włączenia np. ogrzewania tylnej szyby. Główne funkcje wybiera się fizycznymi przełącznikami, dopiero te mniej używane dostępne są z pałapu interfejsu graficznego.

Na koniec jeszcze słów kilka o napędzie. Tylko jeden silnik, tylko jedna wersja: 4-cylindrowa wolnossąca jednostka napędowa 2,5 l, oczywiście przeciwsołna, leżąca, o mocy 169 KM i momencie obrotowym 252 Nm – bardzo zbliżona do napędu poprzednika, ale de facto zrobiona niemal od nowa (prawie

○○○●

90% jej części zaprojektowano na nowo...). Podobnie jest z jedyną dostępną skrzynią przekładniową: to bezstopniowa przekładnia CVT

Lineartronic, ale po kuracji, jaką jej zafundowano, aż o 32% obniżono jej straty wewnętrzne – a przecież i tak należała do najbardziej wy-

dajnych. Ma też obecnie zdolność przenoszenia jeszcze większych sił, dzięki czemu można było kompletnie przeprogramować jej

sterownik, co z kolei poprawiło zarówno dynamikę przyspieszania, jak ekonomikę jazdy i komfort akustyczny zespołu napędowego.

Wygląda na to, że określenie „warto było czekać” jest po prostu eufemizmem. Bo auto łączy w sobie tyle pozornie sprzecznych

cech, że tytułowe powiedzonko doskonale je podsumowuje. Tak, tu możemy mieć ciastko i je zjeść. Jednocześnie.



SUBARIADA ACTIVE SŁOWENIA 2019 /CZ. 3/

ciąg dalszy z poprzedniego numeru

Jak to mówią, apetyt rośnie w miarę jedzenia. Po Subariadach off-roadowych dla Foresterów i Outbacków oraz „asfaltowych” Subariadach Light dla wszystkich modeli Subaru Beata z Miłozsem zaproponowali nam kolejną formułę wyjazdu – Subariadę Active. Poza malowniczymi trasami podziwianymi zza okien aut w programie miały się znaleźć bardziej aktywne fizycznie atrakcje, m.in. piesze spacery, trekkingi, wycieczki rowerowe, oraz bardziej ekstremalne, np. rafting, kanioning, tyrolki czy krótkie wspinaczki. Na pierwszy ogień poszedł kraj, który pomimo małych rozmiarów oferuje takich atrakcji bez liku, czyli Słowenia.

Bovec to malownicze miasteczko położone pośród gór, w sąsiedztwie Triglavskego Parku Narodowego, u zbiegu rzek Socza i Koritnica. Pierwsze wzmianki o mieście pochodzą z XII wieku, jednak na jego terenie odnaleziono znacznie wcześniejsze ślady osadnictwa sięgające epoki żelaza. Dla nas była to baza wypadowa na najbliższe trzy dni.

Pierwszą z atrakcji, które na nas czekały, były tzw. tyrolki, czyli zjazdy w specjalnej wspinaczkowej uprząży po linie rozpiętej

nad doliną rzeki Ucja. W zasadzie tych lin było dziesięć, najdłuższa miała 600 m długości, najwyższa zawieszona była 200 m nad doliną, a maksymalna prędkość zjazdu to około 60 km/godzinę. Na miejsce startu dotarliśmy w towarzystwie przewodników busikami podstawionymi przez organizatora. Po drodze mieliśmy okazję podziwiać z oddali wodospad Boka, a w zasadzie jego widoczny fragment,



○ ● ○

gdyż jest to jeden z największych wodospadów nie tylko w Słowenii, ale także w całej Europie. Ma on 136 metrów wysokości i 18 metrów szerokości. Przed zjazdami zostaliśmy wyposażeni w uprząże i kaski, przeszliśmy szybkie szkolenie teoretyczne, a następnie praktyczne na krótkiej linii rozpiętej pomiędzy dwoma drzewami. W całej zabawie najważniejszy był odpowiedni moment hamowania, gdyż zbyt wczesne powodowało zatrzymanie przed końcem liny i konieczność ręcznego podciągania się, a zbyt późne... Tego na szczęście nikt nie sprawdził w praktyce. Trzeba przyznać, że ktoś miał wspaniałą pomysł, żeby poprowadzić liny właśnie nad doliną tej rzeczki. Widoki zapierały dech w piersiach i już przy pierwszym zjeździe zapomniało się o lęku wysokości. W zasadzie to trudno było się zdecydować, czy podziwiać widoki, czy starać się robić zdjęcia lub kręcić filmy. Wszystko działo się tak szybko, że nim się na dobre rozochoćiliśmy, dotarliśmy do końca trasy. Ostatnia lina była najbardziej malownicza, biegła bowiem wzdłuż nurtu rzeki i bardzo nisko, jedynie kilka metrów nad nim.

Po powrocie do miasta pożegnaliśmy przewodników, jednak nie na długo, gdyż po obiedzie towarzyszyli nam ponownie, tym razem w raftingu. Ponownie pojechaliśmy w ich towarzystwie busami, tym razem jednak wzdłuż rzeki Socza. Zanim wyruszyliśmy, stoczyłem w hotelowej łazience półgodziną walkę z soczewkami kontaktowymi, które zakładałem pierwszy raz w życiu. Na raftingu bowiem nie wolno było, ze względów bezpieczeństwa, używać klasycznych okularów. Przy mojej wadzie wzroku uczestnictwo bez nich nie tylko nie miałooby sensu, ale także mogłoby być niebezpieczne. W teorii, na filmach instruktażowych zakładanie „kontaktów” wydawało się proste, jednak w praktyce było to spore wyzwanie. Ostatecznie udało mi się

je założyć i muszę przyznać, że jest to wygodny patent, gdy chcemy uprawiać sporty „ekstremalne”.

Po przyjeździe na miejsce startu spływu zostaliśmy wyposażeni w pianki, buty, kaski i wiosła oraz podzieleni na kilka grup. Pierwszym wyzwaniem było wbiecie się w pełnym słońcu w słabo rozciągliwą piankę. Gdy już się to udało, musieliśmy na własnych barkach przetransportować pontony nad brzeg rzeki, oddalony o kilkadziesiąt metrów. Następnie przeszliśmy krótkie szkolenie, poznaliśmy komendy, na które musieliśmy odpowiednio reagować, i po zajęciu pozycji w pontonie ruszyliśmy w dół rzeki. Sam rafting był nie lada atrakcją, jednak nie mniejszą był nasz kapitan. Z wyglądu, ale także z zachowania i temperamentu, przypominał mi Donalda Sutherlanda jako sierżanta „Szajbę” z filmu „Złoto dla zuchwałych”. Na początku zaskoczyła nas jego reakcja na informację, że jesteśmy z Polski, gdyż nie za bardzo wiedział, gdzie to jest. Nawet podpowiedział typy „papież Polak”,

Podczas zjazdu trudno było się zdecydować, czy podziwiać widoki, czy starać się robić zdjęcia lub kręcić filmy. Wszystko działo się tak szybko, że nim się na dobre rozochoćiliśmy, dotarliśmy do końca trasy.

„Lewandowski” czy „Małysz”, którego chyba zna każdy w Słowenii, nic mu nie mówiły. Dopiero z późniejszej rozmowy dowiedzieliśmy się, że pochodzi z Peru i przyjechał tutaj do pracy. Spływ był bardzo zróżnicowany, były odcinki proste, gdzie rzeka płynęła szerokim korytem i łagodnym nurtem. Mogliśmy wtedy wyskoczyć z pontonu i zażyć kąpieli w krystalicznie czystej i zimnej wodzie. Gdyby nie pianki, raczej nie byłibyśmy w stanie tego zrobić, gdyż woda miała około 10–12 stopni. Były też odcinki bardziej wymagające, gdzie nurt się zwężał i robił bardziej wartki, kluczył pomiędzy głazami i wąskimi przesmykami. Podczas tych odcinków mieliśmy wrażenie, że nasz kapitan nie był dokładnie zaznajomiony z tą rzeką. Po każdym trudniejszym technicznie fragmencie robił głęboki wydech, jakby z ulgą, że tym razem się udało.

Na zakończenie spływu mieliśmy jeszcze okazję trochę popływać w pław w błękitnej rzece. Zauważyliśmy, że podczas całej



trasy ani w rzece, ani na brzegach nie zobaczyliśmy choćby jednego śmiecia. Zresztą tak samo było także w innych, wcześniej odwiedzanych miejscach, niezależnie czy w miastach, czy na szlakach. Wszędzie było czysto i schludnie, jak w przysłowiowej Szwajcarii. Po raftingu i zżuciu z siebie mokrych kombinezonów zostaliśmy przetransportowani z powrotem do miasta, gdzie udaliśmy się na wspólną kolację.

Strome zbocze góry Mangart pokonałszy pieszo, a najwytrwalsi dotarli nawet do punktu widokowego na drugą, wąską stronę przełęczy.

Nazajutrz rano wybraliśmy się autami na przejażdżkę najwyższą położoną drogą w Słowenii, prowadzącą na Mangartsko Sedlo, czyli Przełęcz Mangartską, położoną na wysokości 2055 m n.p.m. Droga ma około 12 kilometrów długości i prawie 1000 m różnicy poziomów, jest pełna serpentyn, nierzadko szeroka na jeden samochód, a na jej przebiegu znajduje się pięć wykutych w skałe ciemnych i wąskich tuneli. Z przełęczy rozpościera się



wspaniały widok na Alpy Julijskie oraz górę Mangart, o wysokości 2679 m n.p.m., będącą trzecią najwyższą górą w Słowenii. Autami dotarliśmy prawie do końca drogi, ostatni odcinek zakrywał bowiem jezioro śniegu, skryty w cieniu stromego zbocza góry Mangart. Pokonałszy go pieszo, a najwytrwalsi dotarli nawet do punktu widokowego na drugą, włoską stronę przełęczy i znajdujące się tam dwa jeziora Fusine. Po spacerze skorzystaliśmy z gościny w niewielkim schronisku, gdzie wypiliśmy kawę, a szczęśliwcy załapali się na ostatnie porcje naleśników. W drodze powrotnej zatrzymaliśmy się przy chacie pasterskiej, gdzie mogliśmy skosztować i zakupić wyśmienite lokalne owcze sery.

Po powrocie do Bovecu i zjeździeńiu obiadu w lokalnych restauracjach spotkaliśmy się po

raz trzeci z ekipą przewodników, którzy zabrali nas na jeszcze inną, ekstremalną atrakcję – tajemniczo brzmiący kanioning. Tym razem pojechaliśmy z nimi własnymi autami w okolice kanionu Susec, którym płynie potok o tej samej nazwie, uchodzący do rzeki Socza. Pozostawiliśmy auta na parkingu, kluczyki do aut powierzyliśmy Tomkowi, który zrezygnował z tej atrakcji, i przebrani w stroje kąpielowe oraz z otrzymanymi od przewodników piankami, uprzężami i kaskami ruszyliśmy stromą leśną ścieżką w górę kanionu. Spacer trwał dobre pół godziny. Gdy dotarliśmy do celu, ostatnią rzeczą, o jakiej marzyliśmy, było wbijanie się po raz kolejny w piankowe stroje. Jednak było to konieczne z dwóch powodów. Po pierwsze woda miała temperaturę 5–6 stopni, a po drugie

Ukoronowaniem trasy był ostatni zjazd, a w zasadzie spad. Przewodnik stojący na szczycie wodospadu zapinał linę do naszych uprzęży i opuszczał nas kolejno na niej w dół. W trakcie zjazdu lina nieoczekiwanie się kończyła i ostatnie kilka metrów spadaliśmy, wraz ze strumieniem wodospadu, do głębokiego jeziora.

w dół kanionu mieliśmy zjechać dosłownie na czterech literach. Kanion był bardzo malowniczy, kilkumetrowe wodospady i kaskady przeplatały się z małymi basenami. Woda wyźłobiła w skałach naturalne rynny, którymi zjeżdżaliśmy w dół. Część trasy pokonywaliśmy w pław, inne odcinki pieszo, przypinając się do lin poręczowych. Niektóre zjazdy były wyjątkowe, np. kilkumetrowy zjazd do otworu, który prowadził do niewielkiej jaskini. Wymagało to zaufania do przewodników, gdyż wpadało się z kilku metrów do wody w prawie zupełnej ciemności. Inną krótką rynnę, za namową przewodnika, odważni pokonywali głową w dół. W połowie drogi zrobiliśmy sobie krótką przerwę, a chętni mogli wspiąć się na kilkumetrową skałę i skakać z niej do małego, ale bez-

piecznie głębokiego basenu. Młodzież skorzystała z tej okazji kilka razy. Ukoronowaniem trasy był ostatni zjazd, a w zasadzie spad. Wodospad miał w tym miejscu na pewno ponad 10 metrów wysokości. Przewodnik stojący na jego szczycie zapinał linę do naszych uprzęży i opuszczał nas kolejno na niej w dół. Stojący w kolejce na górze nie wiedzieli, co ich czeka, mogli tylko się domyślać po dochodzących z dołu okrzykach. W trakcie zjazdu lina nieoczekiwanie się kończyła i ostatnie kilka metrów spadaliśmy w dół, wraz ze strumieniem wodospadu, do głębokiego jeziora.

Po zakończeniu przygody przebraliśmy się w normalne ubrania i wróciliśmy do hotelu. Wieczór spędziliśmy w pubie na starówce, w którym serwowano niezłe lokalne piwa.

Ostatni dzień wyprawy miał być także bogaty w atrakcje. Ja z Marcinem i Iza z Tomkiem postanowiliśmy jednak odłączyć się przed ostatnią z nich i wcześniej wracać do domu. Po opuszczeniu hotelu ruszyliśmy za Bocianem ładną szutrową drogą, która najpierw wiała się w cieniu drzew, a następnie zboczem góry z pięknym widokiem na dolinę. Nagle Radek zameldował przez CB, że ma problem ze wspomaganie kierowicy, a w zasadzie z jego brakiem. Zatrzymaliśmy się na drodze, która była na szerokość jednego auta. Po szybkiej inspekcji Tomek stwierdził, że poluzował się przewód wysokiego ciśnienia i w układzie nie było płynu. Tomek dokręcił przewód, a znajdujący się na końcu kolumny Arleta z Czarkiem zawrócili i pojechali do najbliższego mia-

Podczas gdy my przemierzaliśmy kolejne kilometry austriackich i czeskich autostrad, pozostali uczestnicy spędzili jeszcze jedną noc w Słowenii.

stecka, żeby zakupić odpowiedni płyn. W oczekiwaniu na ich powrót rozłożyliśmy krzeselka, wyjęliśmy kuchenki i zaparzyliśmy kawę. Jednocześnie Bocian musiał zwerfikować plany – z programu wypadł nam spacer nad jeszcze jeden uroczy wodospad.

Po usunięciu usterki ruszyliśmy więc do wąwozu Tolminki. Znajduje się on na południowych granicach Triglavskiego Parku Narodowego i jednocześnie jest najniższym położonym w całym parku. Ma strome, miej-



scami pionowe ściany, jest głęboki na 60 metrów i szeroki na 5–10 metrów, a jego dnem płynie turkusowy strumień. Można go także podziwiać z góry, z rozpiętego nad nim Diabelskiego Mostu. Po ekspresowym spacerze wzdłuż wąwozu wstąpiliśmy na obiad do pobliskiej gospody, a po obiedzie wraz z Izą i Tomkiem pożegnaliśmy się z resztą Subariadowiczów i ruszyliśmy w drogę powrotną. Pocięliśmy się, że Jaskinie Szkocjańskie, których nie zobaczyliśmy, będą dobrym powodem, by ponownie wrócić do tego przepięknego kraju.

Podczas gdy my przemierzaliśmy kolejne kilometry austriackich i czeskich autostrad, pozostali uczestnicy spędzili jeszcze jedną noc w Słowenii, gdyż po wizycie w jaskiniach zatrzymaliśmy się na ostatni nocleg w Ljublanje.

4 KROKI DO BEZPIECZNEJ WIOSNY

Wiosna większości kierowców kojarzy się z koniecznością wymiany opon. Jednak wymiana opon i płynu do spryskiwaczy na letni to nie wszystko. Warto dodatkowo zadbać o swoje bezpieczeństwo i przeprowadzić w aucie kilka dodatkowych czynności, które przygotują nasz samochód do kolejnego sezonu. Dlatego przygotowaliśmy przewodnik wiosennego przeglądu, który z całą pewnością przyczyni się do bezpiecznej i bezproblemowej jazdy.

to najważniejsze wskazówki dotyczące przygotowania samochodu na wiosnę.

1. Serwis układu klimatyzacji

Nadejście cieplejszych dni, a co za tym idzie – wzrost temperatury wewnątrz pojazdu – kieruje uwagę każdego kierowcy na kondycję i wydajność układu klimatyzacji.

Serwisowanie układu klimatyzacji i wnętrza pojazdu to bardzo istotna czynność wpływająca na stan naszego zdrowia. Dokonywanie okresowych przeglądów klimatyzacji, a w razie potrzeby niezbędnych napraw, ma na celu zapewnienie skuteczności jej działania. Od sprawności układu klimatyzacji i wentylacji zależy nie tylko czystość powietrza we wnętrzu pojazdu, co ma istotny wpływ na nasze zdrowie i samopoczucie, ale także optymalna temperatura podczas jazdy, wydłużenie czasu eksploatacji oraz cicha praca układu. Jednym z kluczowych problemów związanych z prawidłowym funkcjonowaniem tego systemu jest utrzymanie go w czystości, dlatego serwis układu klimatyzacji powinien mieć charakter profi-

laktyczny. Serwis odgrzybiania układu klimatyzacji powinien być przeprowadzany dwa razy w roku, natomiast serwis mycia parownika układu klimatyzacji raz w roku.

System wentylacji wdmuchuje ciepłe lub zimne powietrze do wnętrza pojazdu. Musi ono przejść przez parownik, gdzie nagromadzone zanieczyszczenia uniemożliwiają jego swobodny przepływ. Brud, pozostałości dymu papierosowego, pyłki etc. zatykają przestrzeń pomiędzy elementami parownika, co utrudnia przepływ powietrza przez system wentylacyjny. Nagromadzone zanieczyszczenia mogą zbierać wilgoć i zamarzać, kiedy klimatyzacja jest włączona. Ciągłe zamarzanie i topnienie rozszerza i kurczy elementy parownika, co może prowadzić do wycieków substancji chłodzącej, a w konsekwencji – konieczności jego wymiany. Ponadto kryjące się w systemie wentylacyjnym pleśnie, bakterie, zarodniki czy grzyby dostają się do kabiny pojazdu za każdym razem, gdy włączane jest ogrzewanie lub chłodzenie. Może to powodować u kierowcy i pasażerów alergie, astmę czy inne choroby dróg oddechowych.

Kryjące się w systemie wentylacyjnym pleśnie, bakterie, zarodniki czy grzyby dostają się do kabiny pojazdu za każdym razem, gdy włączane jest ogrzewanie lub chłodzenie. Może to powodować u kierowcy i pasażerów alergie, astmę czy inne choroby dróg oddechowych.

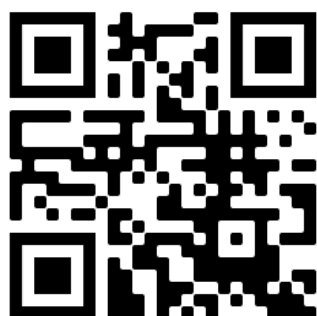
Nie należy zapominać, że oprócz samego układu klimatyzacji źródłem nieprzyjemnych zapachów może być również kabina pojazdu. Wilgoć zbierająca się pod dywanikami czy rozlane produkty spożywcze mogą stanowić doskonałą pożywkę dla mikroorganizmów.

Wykonując serwis układu klimatyzacji profilaktycznie, mamy pewność, że powietrze w pojeździe będzie cały czas świeże i pozbawione wszelkich zanieczyszczeń i drobnoustrojów, które mogą być przyczyną groźnych chorób układu oddechowego. Podkreśla to chociażby Państwowy Zakład Higieny, który od kilku lat alarmuje, iż źle serwisowany układ wentylacji sprzyja rozwojowi chorób układu oddechowego. Również Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) na opracowanej przez swoich ekspertów liście zagrożeń dla płuc umieściła m.in. zespoły chorobotwórcze związane z oddychaniem zanieczyszczonym, klimatyzowanym powietrzem.

Na rynku dostępnych jest szereg technologii, których celem jest dezynfekcja wybranych elementów, niekoniecznie działających kompleksowo na cały układ klimatyzacji wraz z wnętrzem pojazdu.



PROFESJONALNY SERWIS
UKŁADU KLIMATYZACJI



Jak we wszystkich dziedzinach mamy wybór, dlatego warto zapoznać się z oferowanymi metodami i sprawdzić, czy po ich zastosowaniu powietrze w pojeździe będzie cały czas świeże i pozbawione wszelkich zanieczyszczeń i drobnoustrojów, które mogą być przyczyną groźnych chorób układu oddechowego. Metoda, która działa kompleksowo na cały układ klimatyzacji i wewnątrz pojazdu, jest procedura oferowana przez firmę BG. Zastosowanie serwisu układu klimatyzacji BG oczyści cały układ oraz poprawi jego wydajność od parownika po wloty powietrza. Nieprzyjemne zapachy, grzyby, pleśń zostaną zlikwidowane, a wnętrze pojazdu odświeżone. Ponadto po zastosowaniu oleju BG Frigi-Quiet® cały układ klimatyzacji zostanie zakonserwowany, co pozwoli uniknąć kosztownych napraw związanych z wymianą kompresora.



2. Usunięcie wody z układu paliwowego

Woda w paliwie powoduje problemy pojazdów zarówno z silnikami benzynowymi, Diesla, jak również zasilanych autogazem. Etanol w benzynie i biokomponenty w oleju napędowym wchłaniają wodę z powietrza. Poza tym woda dostaje się w formie pary wodnej także w trakcie tankowania auta. W rezultacie przy małej ilości paliwa w zbiorniku dochodzi do sukcesywnego skraplania się wody

na jego ściankach. Intensyfikacja tego zjawiska powstaje również na skutek różnicy temperatur, szczególnie w okresie zimowym. Jaki zatem wpływ ma woda zawarta w paliwie na użytkowanie pojazdu? W najlepszym razie może powodować korozję zbiornika paliwa. Ale może mieć również wpływ na korozję przewodów paliwowych, uszkodzenie pompy paliwa oraz wtryskiwaczy. Ponadto zarówno benzyna, jak i olej napędowy smarują pompę paliwa, a zawartość wody w paliwie te właściwości redukuje.

Jak temu zapobiec? Najskuteczniejszym, a jednocześnie najprostszym sposobem jest zastosowanie specjalistycznych preparatów chemicznych, których celem jest usunięcie wilgoci z układu paliwowego.

Jednakże większość dostępnych na rynku produktów zawiera w składzie alkohol etylowy, który

łączy się z wodą, a nie z paliwem. Po dodaniu tego typu produktu do zbiornika paliwa na dnie mamy mieszaninę alkoholu etylowego z wodą, a powyżej paliwo. Pompa w zbiorniku zasysa paliwo z samego dna.

Dostanie się dużej ilości wody z alkoholem do układu wtryskowego podczas rozruchu może spowodować jego awarię, w tym doprowadzić do zatarcia wtryskiwaczy lub pompy paliwowej. Dlatego preparatem zalecanym w wybranych serwisach Subaru jest produkt BG Fuel System Drier. Preparat jest przeznaczony zarówno do silników benzynowych, jak i Diesla. BG Fuel System Drier nie zawiera alkoholu etylowego, zawiera natomiast składnik smarujący, który zapobie-



ga zacieraniu elementów pomp i wtryskiwaczy. Dodając preparat BG woda zostaje wchłonięta w strukturę paliwa, dzięki czemu zostaje usunięta ze zbiornika w procesie spalania. Optymalnym czasem na zastosowanie preparatu BG Fuel System Drier jest zarówno przegląd wiosenny oraz jesienny pojazdu oferowany przez wielu dealerów lub serwis wymiany opon.

3. Uzupelnienie i sprawdzenie jakości płynów eksploatacyjnych

Zasadnicze znaczenie dla prawidłowej eksploatacji pojazdów ma jakość stosowanych płynów eksploatacyjnych, w tym płynu chłodniczego i płynu hamulcowego.

Sprawne działanie układu chłodzenia nie jest możliwe bez skutecznej pracy chłodnicy, pompy wody, szczelności wszystkich przewodów, a także odpowiedniego płynu chłodniczego. Współpraca wszystkich tych elementów gwarantuje zachowanie optymalnych warunków pracy silnika. Jednakże to właśnie odpowiedni poziom, jakość i parametry płynu chłodniczego mają ogromny wpływ na wydajność całego układu chłodzenia. Płyn chłodniczy odpowiada nie tylko za odprowadzanie ciepła z silnika, ale również zapobiega korozji kanałów chłodniczych i gromadzeniu się kamienia we wnętrzu układu. Podobnie jak woda, płyn chłodniczy posiada zdolność magazynowania energii cieplnej. W trakcie eksploatacji pojazdu i wraz z upływem czasu płyn chłodniczy stopniowo traci swoje parametry, dlatego trzeba regularnie kontrolować zarówno jego ilość, jak i właściwości. Za pomocą testera BG używanego

w serwisach ASO Subaru można sprawdzić pH płynu chłodniczego, procentową zawartość glikolu, temperaturę zamarzania oraz temperaturę wrzenia.

Jednym z najważniejszych płynów eksploatacyjnych w pojeździe, który w awaryjnych sytuacjach ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo podróżujących, jest płyn hamulcowy. Prawidłowy stan płynu hamulcowego to jedno, a jakość płynu to drugie. Podczas planowanej wizyty serwisowej, np. podczas wymian opon z zimowych na letnie, warto sprawdzić jakość płynu hamulcowego. Można to zrobić na kilka sposobów.

Najbardziej popularnym jest sprawdzenie zawartości wilgoci w płynie hamulcowym za pomocą testera elektronicznego przypominającego wyglądem długopis. Tego typu tester nie da nam jednak w 100% miarodajnych wyników, ponieważ „analizuje” jakość płynu hamulcowego na podstawie pomiaru jego przewodnictwa elektrycznego (konduktywności), a nie rzeczywistej zawartości wilgoci. Najprostszym sposobem, aby „zmylić” tego typu tester, jest zanurzenie go najpierw w wodzie z kranu, która zawiera duże ilości minerałów, a następnie w wodzie demineralizowanej.

W efekcie w wodzie z kranu tester wskaże maksymalny zakres ilości wody, w wodzie demineralizowanej poziom ok. 1%. Czy w wodzie demineralizowanej jest tylko 1% wody? Ponadto testery tego typu są kalibrowane na jednym płynie w danej grupie DOT3, DOT4 lub DOT5.1 i dlatego w zależności od jakości badanego nowego płynu (ilości zawartych w nich dodatków antykorozyjnych i stabilizatorów) wynik pomiaru może nie być prawidłowy. Sprawdzając nowy płyn, zawierający minimalną ilość stabilizatorów, wynik powinien wskazywać 0% wody. Natomiast testując płyn, który

w swoim składzie będzie posiadał więcej stabilizatorów – tester wskaże wynik 1% lub nawet więcej. Dzieje się tak, ponieważ stabilizatory i dodatki antykorozyjne zwiększają przewodność elektryczną w płynie.

Drugim sposobem na sprawdzenie jakości płynu hamulcowego w pojeździe jest analiza temperatury wrzenia płynu. Jest to bardzo precyzyjna metoda, pozwalająca ocenić kondycję płynu hamulcowego.

Kolejnym sposobem na sprawdzenie jakości płynu hamulcowego jest weryfikacja jego korozyjności. Używając testera BG, zanurza się na kilka sekund paperek lakmусowy w płynie hamulcowym. Papirek zmienia swój kolor, który porównuje się do skali umieszczonej na opakowaniu. Za pomocą tego typu testera można zaledwie w ciągu kilku sekund sprawdzić, czy płyn zawiera wilgoć i czy stracił swoje właściwości antykorozyjne. Jest to zdecydowanie naj-



tańszy i najszybszy test, dzięki któremu możemy dowiedzieć się, że konieczna jest wymiana płynu hamulcowego na nowy.

4. Wymiana wycieraczek przedniej szyby

Wycieraczki przedniej szyby, podobnie jak światła, zapewniają dobrą widoczność drogi, dlatego termin ich wymiany nie powinien być odwlekany, szczególnie że zima obchodzi się z nimi nadzwyczaj bezwzględnie. Nie są one przystosowane do odładzania szyby,

Zasadnicze znaczenie dla prawidłowej eksploatacji pojazdów ma jakość stosowanych płynów eksploatacyjnych, w tym płynu chłodniczego i płynu hamulcowego.

jednak wielu kierowców właśnie od włączenia wycieraczek zaczyna poranne czyszczenie samochodu ze śniegu i lodu. To prowadzi do nadmiernego ich zużycia. Producenci zalecają wymianę wycieraczek bez względu na warunki eksploatacji co sześć miesięcy, a wiosną to czas, kiedy ta wymiana jest najbardziej niezbędna.

W nowoczesnych pojazdach „naszpikowanych” czujnikami umiejscowionymi za przednią szybą (tzw. asystenci pasa, kamery rozpoznające pojazdy, pieszych i znaki) profilaktyczna wymiana wycieraczek ma kluczowe znaczenie. Sprawność ich działania w dużej mierze uzależniona jest od czystości przedniej szyby.

Przy wymianie wycieraczek należy wybierać sprawdzonych producentów. Takie wycieraczki wykonane są z lepszych materia-

łów i mają wyższy standard. W serwisach ASO Subaru wykwalifikowani pracownicy przejmą na siebie niedogodności montażu wycieraczek oraz wybiorą odpowiedni

model, idealnie pasujący do danego pojazdu.

Nie należy zapominać, że przygotowanie samochodu do jazdy wiosną dotyczy również kierowców, którzy w zimie oszczędzali swoje auto i ze względu na niesprzyjające warunki korzystali z innych środków transportu. Płyny eksploatacyjne tracą swoje właściwości nie tylko podczas jazdy, ale także wtedy, gdy auto stoi przez długi okres. Nie bez powodu interwały między wymianą cieczy eksploatacyjnych podawane są przez producentów zarówno w kilometrach, jak i jednostkach czasu. Pamiętajmy też o tym, że wszystkie przeglądy i naprawy najlepiej wykonywać w autoryzowanych stacjach obsługi Subaru z wykorzystaniem oryginalnych części i profesjonalnych preparatów serwisowych.

BĄDŹ O KROK PRZED ZŁODZIEJEM

Choć według statystyk policyjnych liczba kradzieży aut sukcesywnie się zmniejsza, proceder ten wciąż spędza sen z powiek wielu posiadaczom wymarzonych czterech kółek. Paradoksalnie, rozwój technologii sprzyja przestępczości samochodowej. W dobie wyrafinowanych zabezpieczeń do lamusa przeszły dotychczasowe atrybuty złodziei. Naszpikowanie nowych modeli elektroniką spowodowało dostosowanie złodziejskich narzędzi i metod.

Dziś kradzieże nie odbywają się z pomocą łomu, lecz przy użyciu odpowiednio skonstruowanych urządzeń elektronicznych. Jak się przed nimi zabezpieczyć? Dobrym rozwiązaniem wydaje się zamontowanie dodat-

kowego, inteligentnego systemu antykradzieżowego.

Podczas większości kradzieży samochodów, niezależnie od zastosowanej metody, złodzieje korzystają z tzw. zagłuszarek sygnału GPS/GSM. Ich zadaniem jest

uniemożliwienie zdemaskowania w momencie kradzieży lub po jej dokonaniu.

Wśród najpopularniejszych obecnie metod stosowanych przez złodziei są kradzieże przy użyciu wysoce skomplikowanych urzą-

dzeń – walizek elektronicznych lub programatorów kluczy podłączanych przez złącze diagnostyczne OBD.

W czasie kradzieży na tzw. walizkę jeden ze złodziei, podążając za właścicielem ze wzmacniaczem antenowym, przedłuża sygnał oryginalnego kluczyka, a drugi w tym czasie, ciągnąc za klamkę, pobudza samochód, aby zaczął domagać się sygnału z kluczyka. W rezultacie pojazd odbiera sygnał odczytany jak z oryginalnego kluczyka i otwiera drzwi. Złodziej odjeżdża samochodem, podczas gdy właściciel niczego nie podejrzewa. Zasięg walizki może wynosić nawet kilka-

set metrów, a jej użycie nie pozostawia żadnych śladów ani błędów w pamięci samochodu.

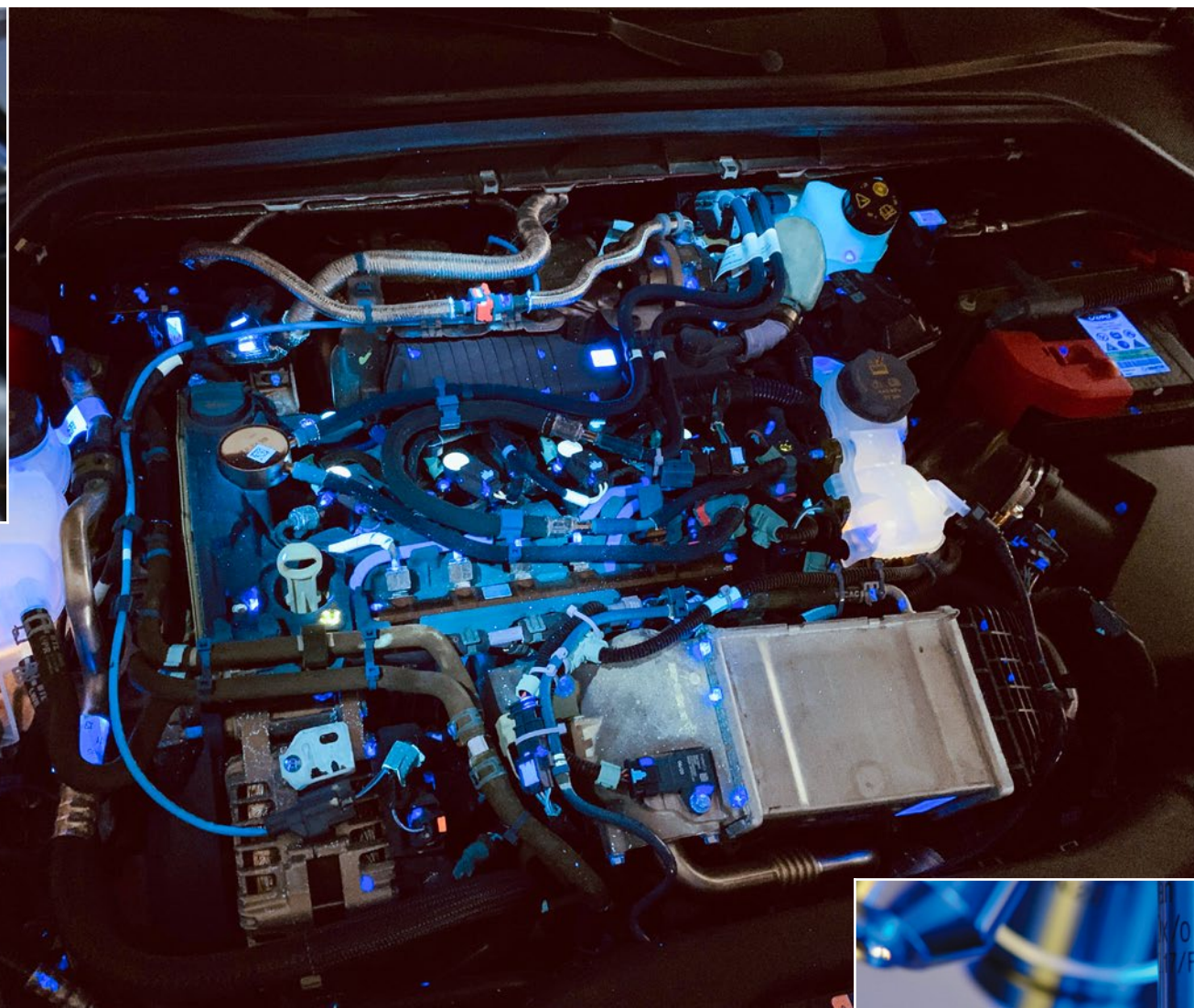
Głównym celem złodziei samochodów jest ich demontaż na części, a następnie sprzedaż. Większość podzespołów nie posiada żadnych numerów identyfikacyjnych, a te, które pozwalają na identyfikację pierwotnego pochodzenia, są usuwane w pierwszej kolejności.

Jak zabezpieczyć się przed kradzieżą swojego samochodu? Najlepszym rozwiązaniem są dodatkowe zabezpieczenia, pozwalające na uniezależnienie się od fabrycznej transmisji radiowej klucza, czyli wprowadzające dodatkową

identyfikację użytkownika. Korzystne jest też oznakowanie swojego pojazdu tak, aby jego części stały się możliwe do identyfikacji, a przez to nie były już atrakcyjne dla złodzieja i pasera.

Chcąc utrudnić zadanie amatorom przestępczości samochodowej, zdecydować się możemy na zakup profesjonalnych urządzeń bądź systemów antywłamaniowych.

Bardzo skuteczną ochronę przeciwkradzieżową zapewnia immobilizer Omega firmy Expero. Jest to zaawansowane i niezawodne urządzenie uniemożliwiające uruchomienie silnika metodą na walizkę, blokuje także możliwość



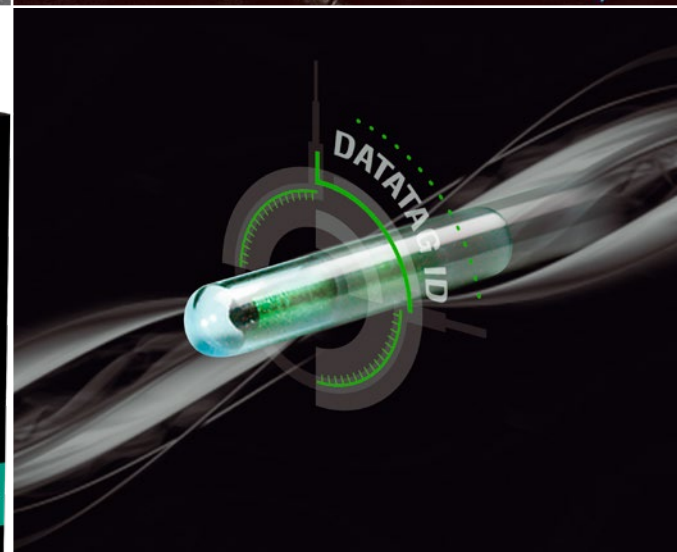
na strategicznych częściach auta, takich jak: nadwozie, drzwi, klapy, maski, elementy oświetlenia, tapicerka, silnik i jego osprzęt itp. Rozwiązanie to skutecznie odstrasza złodziei. Oznakowane części są znacznie mniej atrakcyjne dla



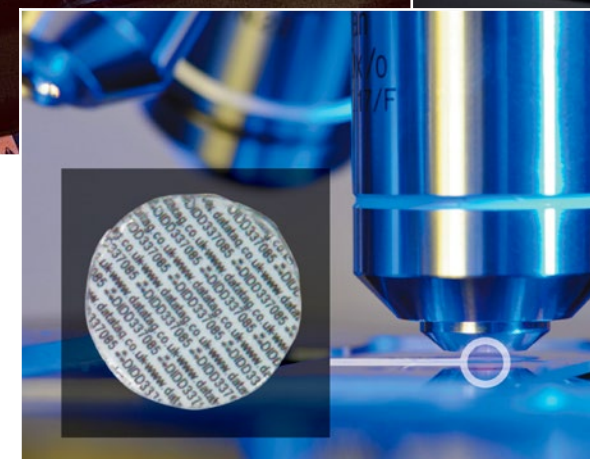
dokodowania klucza przez złącze diagnostyczne. Immobilizer Omega jest w pełni bezobsługowy. Identyfikacja właściciela odbywa się poprzez kartę ID pracującą w paśmie 2,4 GHz.

Kolejnym rozwiązaniem jest alarm Omega Can. System ten zawiera wbudowane czujniki: uderzeniowy i przechyłu, a jego rozbudowana wersja wyposażona jest dodatkowo w czujniki ultradźwiękowe i opisaną powyżej funkcję immobilizera, rozbrajaną niezależnym identyfikatorem kierowcy (kartą ID).

Najnowszym rozwiązaniem w ofercie firmy Expero jest system



znakowania Datatag. Zawiera on 4 różne technologie znakowania: oznaczenia UV, DNA Datadots, transpondery elektroniczne oraz naklejki ostrzegawcze. Różnorodność zastosowanych technologii pozwala oznakować pojazd w taki sposób, że praktycznie niemożliwe staje się usunięcie ponad 150 dodatkowych oznaczeń wykonanych



kradnących, gdyż policja może w łatwy sposób zidentyfikować, z jakiego samochodu pochodzą.

Reasumując, Datatag skutecznie zniechęca do kradzieży, a zabezpieczenia Omega chronią Twój pojazd przed kradzieżą. Warto rozważyć decyzję o inwestycji we własny spokój i próbę ukrócenia przestępczych procedurów.

DATATAG ID Limited
www.datatag.pl



EXPERO
ul. Łodygowa 25, 03-687 Warszawa
Telefon: +48 22 761 99 44

ZMIANY W PRZEPISACH RUCHU DROGOWEGO UCHWALONE I OPUBLIKOWANE

Znamy już ostateczną treść nowych zapisów w ustawie Prawo o ruchu drogowym, więc nadszedł czas na ich kompleksowe omówienie. Na początku pozwolę sobie na ogólny komentarz. Dobrze, że wreszcie to się stało, ale niektóre zapisy mogły i powinny zostać lepiej dopracowane.

Dobrze, bo brakowało nam uregulowań zwiększających bezpieczeństwo pieszego przekraczającego jezdnię, doprecyzowania, co oznacza bezpieczny odstęp od poprzedzającego pojazdu na drogach szybkiego ruchu, a zróżnicowanie w ciągu doby dopuszczalnej prędkości w obszarze zabudowanym było ewenementem w skali europejskiej. W kwestii dopracowania nowych zapisów wątpliwości budzi przede

wszystkim odstępstwo od realizacji określonego w przepisie odstępu między pojazdami, dopuszczone podczas wykonywania manewru wyprzedzania.

Co zmieni się w przepisach ruchu drogowego od 1 czerwca 2021 roku? Zaczniemy od zmiany najprostszej.

Dopuszczalna prędkość w obszarze zabudowanym = 50 km/h przez całą dobę

Wprowadzone zmiany w przepisach ruchu drogowego to krok w kierunku zwiększenia bezpieczeństwa na polskich drogach.

Uchyłono przepis podwyższający do 60 km/h prędkość w obszarze zabudowanym w godzinach od 23:00 do 5:00. Przepis ten wymyślony dla „udobruchania” części posłów, którzy nie chcieli zgodzić się na ograniczenie prędkości do 50 km/h w obszarze zabudowanym według standardów Unii Europejskiej, nie wniósł niczego w poprawę bezpieczeństwa i płynności ruchu, powodował natomiast problemy

w organizacji ruchu i podejmowaniu rozstrzygnięć egzekucyjnych.

Jednocie ograniczona prędkość przyczyni się do zmniejszenia ciężkości wypadków z pieszymi, którzy przecież również w nocy byli i będą uczestnikami ruchu drogowego.

Na autostradzie i drodze ekspresowej kierowca obowiązany jest do zachowania minimalnego odstępu między pojazdami liczonego w metrach, nie mniejszego niż 1/2 rozwijanej prędkości

Funkcjonujący do tej pory przepis o obowiązku zachowania bezpiecznego odstępu, czyli takiego, który zapobiegnie zderzeniu w razie hamowania lub zatrzymania się poprzedzającego pojazdu, został uzupełniony o bardziej wyraziste i jednoznacznie konkretne określenie dotyczące odstępu na tzw. drogach szybkiego ruchu. Było to konieczne, gdyż wielu kierowców nie uświadamiało sobie, co to znaczy bezpieczny odstęp przy prędkości 100 km/h i większej.

Brzmienie nowego przepisu jest następujące:

„Kierujący pojazdem **podczas przejazdu autostradą i drogą ekspresową** jest obowiązany zachować **minimalny odstęp między pojazdem, którym kieruje, a pojazdem jadącym przed nim na tym samym pasie ruchu. Odstęp ten wyrażony w metrach określa się jako nie mniejszy niż połowa liczby określającej prędkość pojazdu, którym porusza się kierujący, wyrażonej w kilometrach na godzinę.** Przepisu tego nie stosuje się podczas manewru wyprzedzania”.

Ostatniego zdania nie wyróżniłem, ponieważ nie potrafię przyjąć do wiadomości, że podczas przeprowadzania manewru wyprzedzania zapis o wyrażonej w metrach obowiązkowej odległości pomiędzy pojazdami miałby nie obowiązywać. Przecież bez względu na to, czy wyprzedzamy, czy nie, obowiązują to, co było wyrażone w ogólnym



nym ujęciu, czyli utrzymywanie odstępu niezbędnego do uniknięcia zderzenia w przypadku hamowania pojazdu poprzedzającego. A takim odstępem przy prędkościach powyżej 100 km/h jest odstęp co najmniej 50 lub odpowiednio więcej metrów. O co mogło chodzić autorom wyjątku ustanowionego dla wyprzedzania? Słyszałem, że zapisano ten wyjątek z uwagi na ekspresówki jednojezdniowe. Niewiele ich, ale rzeczywiście jeszcze są. Jeśli tak, to wystarczyło dodać w przepisie po słowie „ekspresową” słowo „dwujezdniową”. Tak czy inaczej mam nadzieję, że całościowa interpretacja właściwego odstępu pomiędzy pojazdami pójdzie w kierunku obowiązkowej minimum połowy dopuszczalnej prędkości bez wyjątków. Inaczej nie wyeliminujemy tzw. jazdy na zderzaku, jakże niebezpiecznej przy większych prędkościach.

Reasumując, zawsze należy zachowywać odstęp bezpieczny, który przy osiągniętej prędkości

Funkcjonujący do tej pory przepis o obowiązku zachowania bezpiecznego odstępu o bardziej konkretne określenie dotyczące odstępu pomiędzy pojazdami na tzw. drogach szybkiego ruchu.

110 km/h winien wynosić minimum 55 m, przy prędkości 120 km/h – minimum 60 m, przy prędkości 130 km/h – minimum 65 m, a przy prędkości 140 km/h – minimum 70 m. Jak to wymierzyć? Zawsze na korzyść większego odstępu, a przydatnym wskaźnikiem (punktem odniesienia) są umieszczone po obu stronach jezdni słupki hektometrowe, rozmieszczane co 100 m.

Obowiązki pieszego związane z przekraczaniem jezdni (lub torowiska pojazdów szynowych), w tym obowiązki nowe

Zacznijmy od tego, co dodano, a potem wszystko to połączę dla pełnego obrazu.

Już od momentu wchodzenia na jezdnię (lub torowisko) pieszy obowiązany jest do zachowania szczególnej ostrożności. To nie-co wyświechtane – przez częste używanie bez pełnego zrozumienia – określenie ma sprecyzowane znaczenie i jest bardzo istotne dla

bezpieczeństwa ruchu drogowego. Zawarta w słowniczku pojęć używanych w ruchu drogowym definicja stanowi, że jest to kwalifikowany typ ostrożności polegający na chwilowym zwiększeniu uwagi i dostosowaniu zachowania uczestnika ruchu do warunków i sytuacji zmieniających się na drodze, w stopniu umożliwiającym odpowiednio szybkie reagowanie. **Pieszy ma skoncentrować się na przechodzeniu przez jezdnię lub torowisko i bacznie obserwować ruch pojazdów oraz zachowania wszystkich uczestników ruchu, odpowiednio szybko reagując i dostosowując swoje postępowanie.** Inaczej mówiąc, idzie o to, żeby pieszy był przygotowany do wejścia na jezdnię (torowisko). Immanentnym wyrazem tego przygotowania jest **zakaz korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego w sposób ograniczający możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, torowisku lub przejściu dla pieszych.**

Wszystko to obowiązuje pieszych podczas każdego przechodzenia przez jezdnię lub torowisko, również poza przejściami dla pieszych.

Pieszy ma pierwszeństwo przed pojazdem nie tylko na przejściu. Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju.

W ustawie Prawo o ruchu drogowym komplet przepisów po zmianach dotyczących przedmiotowego zakresu przedstawia się następująco (nowe brzmienia przepisów wytłuszczono):

Art. 13. 1. **Pieszy wchodzący na jezdnię lub torowisko albo przechodzący przez jezdnię lub torowisko jest obowiązany zachować szczególną ostrożność oraz, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3, korzystać z przejścia dla pieszych.** 1a. **Pieszy znajdujący się na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem.**

Pieszy wchodzący na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed pojazdem, z wyłączeniem tramwaju.

2. Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych jest dozwolone, gdy odległość od przejścia przekracza 100 m. Jeżeli jednak skrzyżowanie znajduje się w odległości mniejszej niż 100 m od wyznaczonego przejścia, przechodzenie jest dozwolone również na tym skrzyżowaniu.

3. Przechodzenie przez jezdnię poza przejściem dla pieszych, o którym mowa w ust. 2, jest dozwolone tylko pod warunkiem, że nie spowoduje zagrożenia bezpieczeństwa ruchu lub utrudnienia ruchu pojazdów. Pieszy jest obowiązany ustąpić pierwszeństwa pojazdom i do przeciwległej krawędzi jezdni iść drogą najkrótszą, prostopadle do osi jezdni.

4. Jeżeli na drodze znajduje się przejście nadziemne lub podziemne dla pieszych, pieszy jest obowiązany

Pieszy wchodzący i przechodzący przez jezdnię – niezależnie od miejsca – musi być do tego przygotowany, czyli ma być skupiony, obserwujący i niekorzystający z jakichkolwiek urządzeń elektronicznych, które mogłyby tę obserwację ograniczyć.

rowisko jest obowiązany korzystać tylko z przejścia dla pieszych.

6. Przechodzenie przez torowisko wyodrębnione z jezdni jest dozwolone tylko w miejscu do tego przeznaczonym.

7. Jeżeli wysepka dla pasażerów na przystanku komunikacji publicznej łączy się z przejściem dla pieszych, przechodzenie do i z przystanku jest dozwolone tylko po tym przejściu.

8. Jeżeli przejście dla pieszych wyznaczone jest na drodze dwujezdniowej, przejście na każdej jezdni uważa się za przejście odrębne. Przepis ten stosuje się odpowiednio do przejścia dla pieszych w miejscu, w którym ruch pojazdów jest rozdzielony wysepką lub za pomocą innych urządzeń na jezdni.

Art. 14. Zabrania się:

- 1) wchodzenia na jezdnię:
 - a) bezpośrednio przed jadącym pojazdem, w tym również na przejściu dla pieszych,



korzystać z niego, z zastrzeżeniem ust. 2 i 3.

5. Na obszarze zabudowanym, na drodze dwujezdniowej lub po której kursują tramwaje po torowisku wyodrębnionym z jezdni, pieszy przechodzący przez jezdnię lub to-

b) spoza pojazdu lub innej przeszkody ograniczającej widoczność drogi;

2) przechodzenia przez jezdnię w miejscu o ograniczonej widoczności drogi;

3) zwalniania kroku lub zatrzymy-

○○●

wania się bez uzasadnionej potrzeby podczas przechodzenia przez jezdnię lub torowisko;

4) przebiegania przez jezdnię;

5) chodzenia po torowisku;

6) wchodzenia na torowisko, gdy zapory lub półzapory są opuszczono lub opuszczanie ich rozpoczęto;

7) przechodzenia przez jezdnię w miejscu, w którym urządzenie zabezpieczające lub przeszkoda oddzielają drogę dla pieszych albo chodnik od jezdni, bez względu na to, po której stronie jezdni one się znajdują;

8) **korzystania z telefonu lub innego urządzenia elektronicznego podczas wchodzenia lub przechodzenia przez jezdnię lub torowisko, w tym również podczas wchodzenia lub przechodzenia przez przejście dla pieszych – w sposób, który prowadzi do ograniczenia możliwości obserwacji sytuacji na jezdni, torowisku lub przejściu dla pieszych.**

Reasumując, pieszy wchodzić i przechodzić przez jezdnię – niezależnie od miejsca – musi być do tego przygotowany, czyli ma być skupiony, obserwujący i niekorzystający z jakichkolwiek urządzeń elektronicznych, które mogłyby tę obserwację ograniczyć. Na przejściu dla pieszych ma pierwszeństwo przed każdym pojazdem, wchodząc na przejście dla pieszych ma pierwszeństwo przed każdym pojazdem, z wyjątkiem tramwaju. Nieustąpieniem pierwszeństwa przez kierującego pojazdem będzie zmuszenie pieszego do zatrzymania się, spowolnienia kroku bądź przyspieszenia kroku. Dotyczy to zarówno przebywania pieszego na przejściu dla pieszych, jak i wchodzenia na nie.

Obowiązki kierującego podczas zbliżania się do przejścia dla pieszych i przejeżdżania przez przejście dla pieszych

Przepisy w tej kwestii zostały całkowicie zmienione i w ustawie Prawo o ruchu drogowym przedstawiają się następująco:

Art.26 . 1. **Kierujący pojazdem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu albo na nie wchodzącego i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu albo wchodzącemu na to przejście, z zastrzeżeniem ust. 1a.**

1a. Kierujący tramwajem, zbliżając się do przejścia dla pieszych, jest obowiązany zachować szczególną ostrożność, zmniejszyć prędkość tak, aby nie narazić na niebezpieczeństwo pieszego znajdującego się na tym przejściu i ustąpić pierwszeństwa pieszemu znajdującemu się na tym przejściu.

Od momentu zbliżania się do przejścia dla pieszych każdy kierujący jakimkolwiek pojazdem (nawet hulajnogą elektryczną, jeśli tylko wejdą procedowane aktualnie przepisy o tego typu urządzeniach) obowiązany jest zachować szczególną ostrożność. Żeby nie było to puste określenie, ponownie przypomnę, że obowiązek ten wyraża się koniecznością chwilowego zwiększenia koncentracji, poszerzenia obserwacji i przygotowania na działania zapobiegające ewentualnemu zdarzeniu (nawet w przypadku usiłowania wtargnięcia pieszego na przejście, czyli wejścia bezpośrednio przed nadjeżdżający pojazd, co było, jest i nadal będzie zabronione, ale przecież może się wydarzyć). Kolejnym obowiązkiem każdego kierującego jest takie zmniejszenie prędkości, które wyeliminuje możliwość narażenia na niebezpieczeństwo pieszych znajdujących się na przejściu i na nie wchodzących. Trzecim obowiązkiem, jaki nałożony został na każdego kierującego, jest obowiązek ustępowania pierwszeństwa pieszym znajdującym się na przejściu oraz (z wyjątkiem motorniczego

Wszystkie opisane w niniejszym artykule zmiany wchodzą w życie z dniem 1 czerwca br., ale przecież już teraz nic nie stoi na przeszkodzie, żebyśmy zaczęli je stosować.

kierującego tramwajem) pieszym na przejście dla pieszych wchodzącym.

Niektóre środowiska próbowały zablokować wprowadzenie tych przepisów, a teraz poddają je krytyce, twierdząc, że zamiast poprawić bezpieczeństwo pieszych, to bezpieczeństwo pogorszą. Pragnąłbym przekonać naszych czytelników, że nie stanie się tak, jak to widzą przeciwnicy zmian, i nie tylko nie nastąpi pogorszenie, ale znacznie poprawi się bezpieczeństwo w relacjach kierujący – pieszy. Kierujący, którzy dotąd za nic mieli obowiązuje od 1999 roku przepis o obowiązku zmniejszenia prędkości przed przejściem dla pieszych, otrzymali teraz blokadę zabezpieczającą zmniejszanie prędkości. Jest nią zapis zobowiązujący do ustępowania pierwszeństwa wchodzącemu na przejście. To sprawi, że przepis nie będzie martwy, a jego efektem musi być poprawa bezpieczeństwa. Z drugiej strony powstały zabezpieczenia właściwych zachowań pieszych. Ale nawet jeśli pieszy popełni błąd, to zmniejszona prędkość pojazdu pozwoli kierującemu nim na uratowanie sytuacji bądź znaczne ograniczenie skutków zdarzenia. I wierzę mi, Szanowni Czytelnicy, że da się jeździć ze świadomością zwiększonych przywilejów pieszych w strefie dedykowanej dla ich przejścia, a realizowanie przepisów wcale nie wpłynie na wydłużenie czasu dotarcia do miejsca stanowiącego punkt docelowy. Dodatkowym uzasadnieniem zaprezentowanej tezy są doświadczenia krajów, w których już obowiązują podobne do wprowadzanych u nas przepisy dotyczące relacji kierujący – pieszy.

Wszystkie opisane w niniejszym artykule zmiany wchodzą w życie z dniem 1 czerwca br., ale przecież już teraz nic nie stoi na przeszkodzie, żebyśmy zaczęli je stosować. I o to do wszystkich uczestników ruchu drogowego apeluję.



FANPAGE

Pożegnaliśmy długą w tym roku zimę. Ta pora roku przysparza problemów wielu kierowcom, ale nie posiadaczom Subaru!

Fanów naszego fanpage'a poprosiliśmy o nadsyłanie fotografii prezentujących samochody naszej marki w zimowej scenerii. Otrzymaaliśmy tak wiele materiałów, że nie sposób ich wszystkich opublikować. Dziękujemy wszystkim autorom nadesłanych zdjęć, a poniżej przedstawiamy wybrane prace.

foto: Paweł Falecki

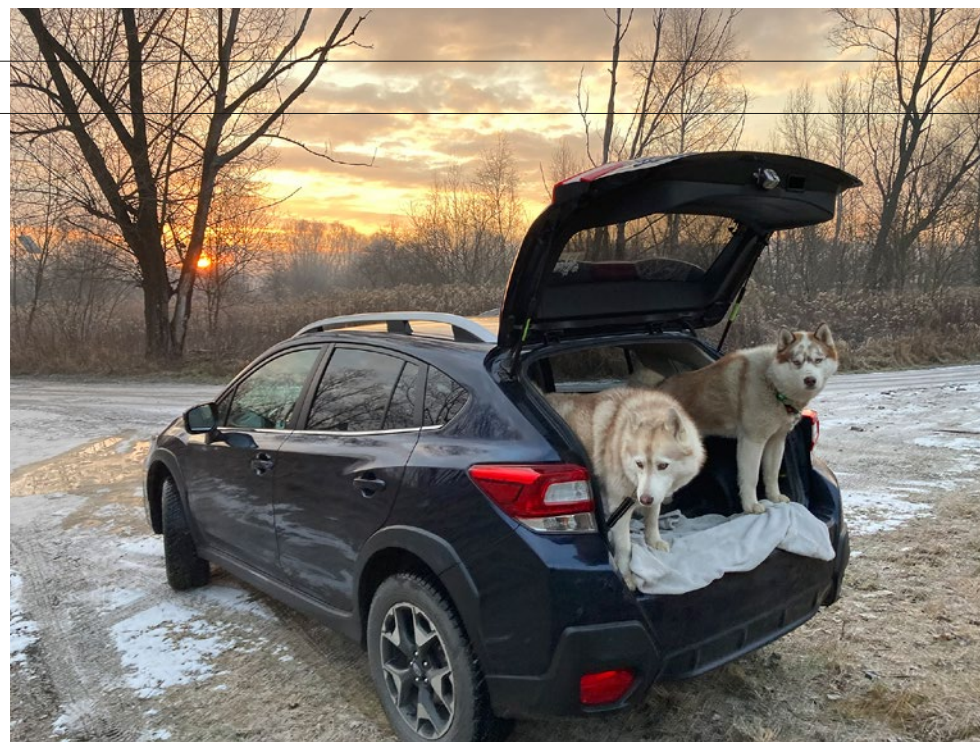
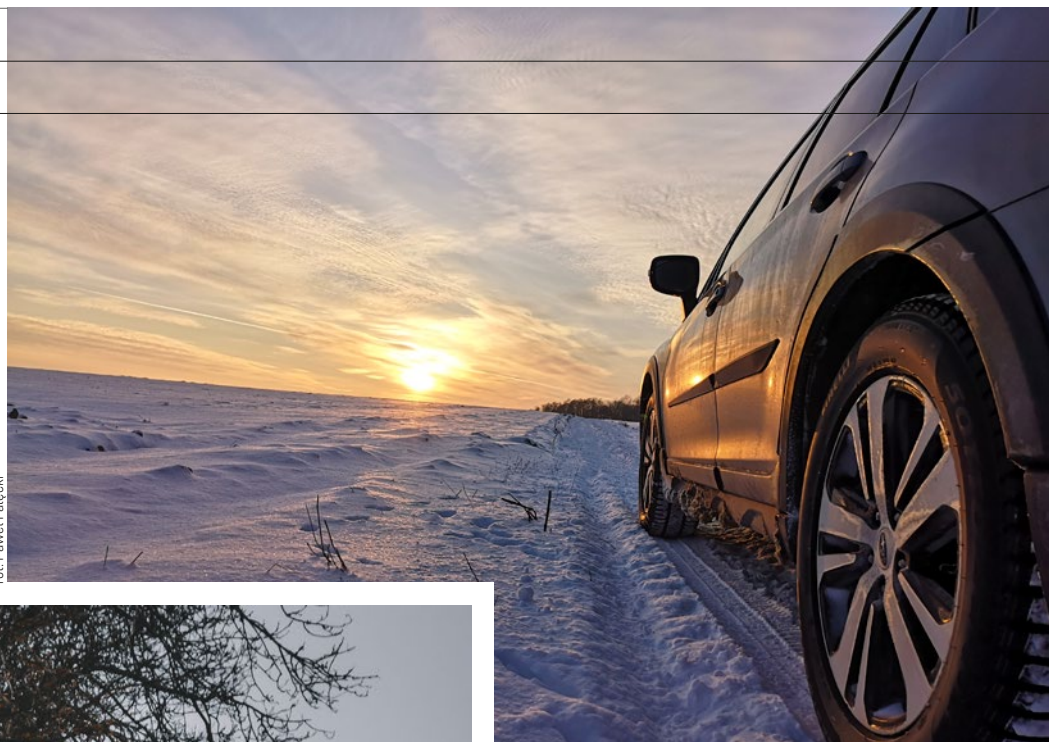


foto: Paweł Czup x 3

Zachęcamy czytelników Magazynu „Plejady” oraz miłośników marki Subaru do śledzenia naszego profilu: facebook.com/subarupolska oraz udziału w kolejnych konkursach!



foto: Kinga Łuszczzyńska

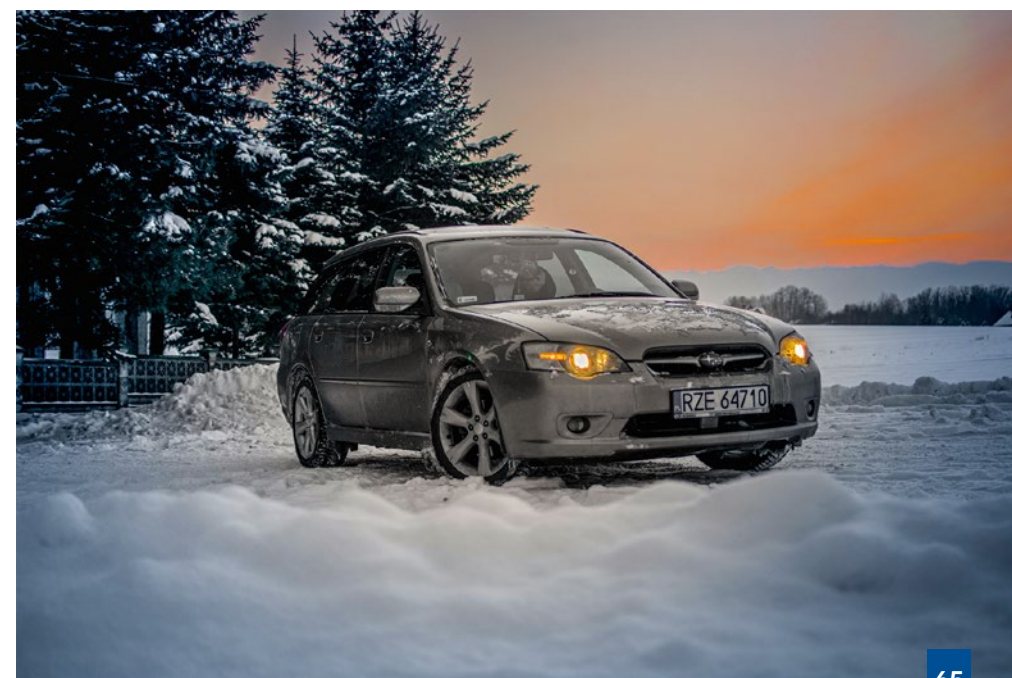


foto: Lukasz Kot

