



SUBARU

# Subaru Foresterem

## Trasą Transfogarską przez Rumunię

tekst: **MARIA SZRUBA, MARIUSZ KARPIŃSKI-RZEPA**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne

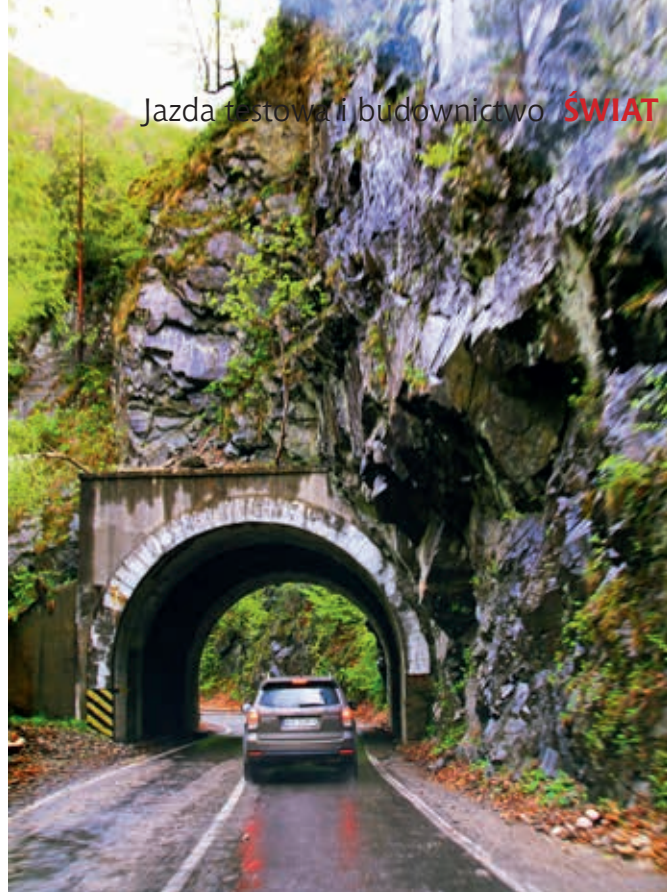
Zapora Vidraru, fot. nbi media



Podróże Foresterem uzależniają. Po ostatniej, która wiodła z Krakowa do Wenecji przez wysokoalpejską drogę Großglockner, jedną z największych atrakcji Austrii, postanowiliśmy zwiedzić kolejną górską trasę drogową i znajdujące się w jej pobliżu obiekty inżynieryjne. Tym razem celem dziennikarzy „NBI” była rumuńska Trasa Transfogarska, nie bez powodu uznawana za jedną z najpiękniejszych dróg na świecie. Pokonaliśmy ją niezawodnym Foresterem IV, z silnikiem wolnossącym 2.0, predysponowanym do jazdy w trudniejszym terenie, co z całą mocą potwierdzamy.



fot. mandritoiu, Adobe Stock



Trasa Transfogarska, fot. nbi medla

Po Rumunii, do której dostaliśmy się przez Słowację i Węgry, podróżowaliśmy z zachodu na wschód – a następnie przez Braszów, Trasę Transfogarską, po Sybin. Pierwsze skojarzenie z Rumunią? Hrabia Drakula. Niewątpliwie to właśnie legenda o nim przyciąga co roku do Transylwanii (Siedmiogrodu) tysiące turystów.

### **W krainie hrabiego Drakuli**

Pierwowzorem tej postaci był gospodar wołoski Wład Pałownik (Vlad Țepeș). Urodzony w 1431 r. w Sighișoarze, był synem Włada zwanego Dracul, rycerza dowodzącego oddziałem strzegącym wołosko-siedmiogrodzkiej granicy przed Turkami i Węgrami (dracul jest ludowym przekształceniem nazwy rycerskiego zakonu dragonów, do którego należał Wład; po rumuńsku dracul znaczy diabeł, czart, chociaż nazwa zakonu odwoływała się do smoka).

Subaru Forester w Transylwanii, fot. nbi medla





Trasa Transfogarska oraz zamek Poenari, fot. porojnicu, Adobe Stock



Zamek Bran, fot. nbi medla

Przydomek Wład Palownika – Drăculea – oznacza więc syna smoka. Z czasem zaczęto go także tłumaczyć jako syn diabła, co na stałe wpisało się w legendę o Drakuli. Wład Palownik zasłynął bowiem z iście diabelskiego okrucieństwa. Podczas swojego sześćoletniego panowania bez wahania skazywał na śmierć. Choć preferował różne metody uśmiercania, bez wątpienia jego ulubionym sposobem pozbawia życia było nabijanie na pal.

Źródła historyczne, jak również współczesne nam opracowania jednoznacznie wskazują na okrucieństwo i bestialstwo, jakich dopuszczał się gospodar Wołoszczyzny. Nigdzie jednak w żaden sposób nie potwierdzono wampiryzmu Wład Palownika [1]. Nie przeszkodziło to, by funkcjonował jako taki w legendach i mitach, które są znane po dziś dzień. Mylnie wskazują one często zamek w Branie jako siedzibę Wład. Poniekąd miał on rzeczywiście związek z zamkiem Bran, ponieważ brał udział w kilku kampaniach mających na celu ukaranie niemieckich kupców z Braszowa, którzy nie przestrzegali jego rozkazów dotyczących handlu na Wołoszczyźnie. Przez Bran przebiegało przejście do Wołoszczyzny, najbliższy wąwóz od Braszowa, który łączył się z Târgoviște, siedzibą Palownika. Relacje z panami Branów nie były zbyt serdeczne, ponieważ byli oni przedstawicielami cytadeli w Braszowie, wrogo nastawionymi do Wład. Z zachowanych dokumentów nie wynika, czy Palownik zdobył zamek Bran i czy w ogóle w nim przebywał [2]. Niemniej mimo braku historycznych przesłanek obiekt stał się turystyczną mekką fanów wizerunku Drakuli utrwalonego w popkulturze.

Ta jedna z najpopularniejszych atrakcji w Rumunii znajduje się ok. 40 km na południowy wschód od Braszowa. Aby dojść do zamku, trzeba się jednak przedrzeć przez ulicę pełną straganiów uginających się od pamiątek „made in China”. Poszukując właściwej siedziby Wład Palownika, należy się udać gdzie



Zapora Vidraru, fot. 9parusnikov, Adobe Stock

indziej. Po lewej stronie Trasy Transfogarskiej, na szczycie wzgórza, znajdują się ruiny zamku Poenari, zwanego też cytadelą. Zamek został założony mniej więcej na początku XIII w. przez pierwszych władców Wołoszczyzny. Palownik dostrzegł jego potencjał militarny, odbudował więc i wzmocnił mury twierdzy, tworząc z niej jedną ze swoich głównych fortec. Zamek, surowy i sprawiający wrażenie niedostępnego, był taki w istocie. Obecnie na potrzeby turystów prowadzą do niego schody (dokładnie 1480), ale w przeszłości trzeba się było wspinać do niego przez góry. Wejście jest męczące, pozwala jednak wyobrazić sobie, jak trudna musiała być budowa twierdzy. Ze szczytu widać rozległy, piękny krajobraz Rumunii. Położony na wzniesieniu zamek służył także do obserwowania i kontroli traktu, na podstawie którego wybudowano Trasę Transfogarską [3].

### **Droga z chmur**

Trasa Transfogarska to druga najwyżej położona droga w Rumunii, a zarazem najbardziej znana z górskich tras w Karpatach. Łączy wieś Bascov (wschodnia część Wołoszczyzny) z Cârțișoara w Transylwanii, przecinając z południa na północ główny grzbiet Gór Fogaraskich pomiędzy ich dwoma najwyższymi szczytami: Moldoveanu (2544 m n.p.m.) i Negoiu (2535 m n.p.m.). W zależności od pogody można nią przejechać od końca maja do początku października.

Pomysłodawcą budowy drogi, Nicolae Ceaușescu, prezydent Rumunii sprawujący władzę dyktatorską w latach 1967–1989, świadomy napiętych stosunków ze Związkiem Radzieckim chciał zapewnić sobie szybki transfer przez góry w przypadku sowieckiej inwazji. Tym samym w 1968 r. zdecydował o zainwestowaniu milionów w stworzenie drogi w niezwykle trudnym terenie, mimo że na północ znacznie łatwiej i szybciej można się było przemieścić drogą krajową nr 7, na równoległym odcinku



Trasa Transfogarska, fot. sebi\_2569, Adobe Stock oraz nbi media



Trasa Transfagarska, fot. 9parusnikov, Adobe Stock oraz nbi medla

z Râmnicu Vâlcea do Sybina, która już wtedy była gotowa. Poprowadzenie Trasy Transfagarskiej miało więc z jednej strony znaczenie militarne, z drugiej zaś stanowiło w mniemaniu Ceausescu wyraz potencjału technologicznego i potęgi Rumunii.

Droga ma łącznie 151 km długości, przy czym odcinek DN7C, określanej mianem właściwej Trasy Transfagarskiej, liczy 90,2 km. Powstawała w latach 1970–1974 (część prac, w szczególności wykonywanie nawierzchni, trwała aż do 1980 r.) w bardzo trudnym terenie, niejednokrotnie przy niesprzyjającej pogodzie. Ta ogromna konstrukcja, z której ponad 50% wykuto w skale, o maksymalnej wysokości 2042 m n.p.m. przy wejściu do długiego tunelu o długości prawie kilometra (884 m), położonego między szczytami Capra i Paltin, rozciągającego się na skraj wąwozów, w zwykłych warunkach powstawałaby przez kilka dekad. Tymczasem prace nad budową trasy, prowadzone w systemie trójzmianowym po osiem godzin, zostały ukończone w ciągu zaledwie czterech i pół roku. Niejednokrotnie góry były rozsadzane materiałami wybuchowymi. W tym celu wykorzystano ogółem 6520 t dynamitu. Wzdłuż całej drogi wylano 290 tys. m<sup>3</sup> betonu na ściany podporowe.

Trasę oficjalnie otwarto 20 września 1974 r. Znajduje się na niej 27 wiaduktów, 830 mostów oraz kilka mniejszych tuneli. Widoki zapierają dech w piersiach. Przecinającą Góry Fogaraskie drogą zachwycił się także Jeremy Clarkson, który po nakręceniu tu odcinka *Top Gear* nazwał ją najpiękniejszą trasą w Europie [4, 5].

Podczas przejazdu Trasą Transfagarską mieliśmy także okazję podziwiać siedzibę Włada Palownika z innej perspektywy – sprzed wejścia do elektrowni Vidraru. Imponująca zaporą, uruchomiona w 1965 r., znajduje się na rzece Ardżesz. Ta jedna z piękniejszych zapór w Rumunii to potężna, łukowo wygięta, betonowa tama, spiętrzająca wody Ardżeszu w sztuczne je-

zioro Vidraru o powierzchni niecałych 9 km<sup>2</sup>. 166-metrowa zaporą wznosi się 830 m n.p.m. Długość jej korony to 305 m. W korpusie zapory wykonano osiem galerii kontrolno-pomiarowych. Woda z jeziora płynie kanałem wydrążonym w skale do oddalonej o 11 km hydroelektrowni, zagłębionej 100 m pod skalistą powierzchnią. Moc hydroelektrowni wynosi aż 220 MW. Zainstalowano w niej cztery turbiny reakcyjne Francis, a produkcja energii wynosi 400 GWh na rok [6, 7].

### Bezpiecznie nie znaczy nudno

W Rumuni drogi są kiepskie, a sieć komunikacyjna słabo rozwinięta. Wszystkie drogi, które prowadzą przez Karpaty, są kręte, wąskie i mają po jednym pasie ruchu w każdym kierunku. Wymagają dużej uwagi i skupienia kierowcy, ale także czasu, który warto zarezerwować na przejazd. Karpacie odcinki rumuńskich dróg poprowadzone są górzystymi graniami widowiskowo i odważnie. Parę razy mijaliśmy się na nich z tirami. Ma się wówczas wrażenie, że chwila nieuwagi wystarczyłaby, by znaleźć się pod przetęczę...

Trasa Transfagarska w czasach, kiedy powstała, była z pewnością bardzo nowoczesnym rozwiązaniem technicznym i jednocześnie niezwykle trudnym przedsięwzięciem z racji budowy w naprawdę trudnych warunkach górskich. Dzisiaj widać, że została nadgryziona przez ząb czasu, a utrzymanie obiektów drogowych wydaje się na granicy akceptowalności. Ograniczenie prędkości na trasie wynosi 40 km/h, przy czym liczba samochodów praktycznie uniemożliwia szybsze przemieszczanie. Za to ukształtowanie terenu pozwoliło nam w pełni wykorzystać właściwości terenowe Forestera.

Mając w pamięci ostatnią podróż wysokoalpejską drogą Großglockner, którą pokonaliśmy Subaru Foresterem XT, trudno nie pokusić się o porównanie obu modeli. Auta fizycznie niczym

się nie różnią. Niemniej jednostka dwulitrowa wolnościana jest zupełnie inna niż XT w kontekście mocy i przyspieszenia. Teraz jednak poruszaliśmy się samochodem z systemem EyeSight, co biorąc pod uwagę okoliczności – duży ruch, ostre i niebezpieczne zakręty – dawało kierowcy dodatkowe wsparcie. Dobrze jest wiedzieć, że siedzi się za kierownicą jednego z najbezpieczniejszych samochodów na świecie. Technologia EyeSight to bowiem ucieleśnienie idei kompletnego bezpieczeństwa (*all-around safety*), jaką wyznaje się w Subaru. Ta cyfrowa druga para oczu nie tyle wykrywa obiekty, co je widzi. Forester czuwa nad bezpieczeństwem kierowcy i pasażerów, obserwując drogę. Trójwymiarowy obraz z kamery stereoskopowej jest następnie przetwarzany pod kątem definiowania różnorodnych obiektów na drodze – innych pojazdów, pieszych, motocyklistów i rowerzystów. Uwzględnia przy tym ich prędkość poruszania się i odległość od naszego samochodu. Po wykryciu potencjalnego niebezpieczeństwa system ostrzega kierowcę. W krytycznej sytuacji, aby uniknąć kolizji, nawet zahamuje pojazd. System EyeSight z jednej strony, jako asysta kierowcy, wzmacnia uwagę prowadzącego samochód. Z drugiej, w funkcji zapobiegania wypadkom, interweniuje w momentach zagrożenia w sposób uniemożliwiający powstanie kolizji. Dlatego podróżując Foresterem, nawet na Trasie Transfogarskiej czuliśmy się bezpieczni.

Niech nikogo nie zwiedzie spokojna natura dwulitrowego Forestera. Przy mocy 150 KM, niemałym nadwoziu i napędzie na cztery koła bardzo dojrzałe reaguje na próby dynamiczne. Zawieszenie jest doskonale zestrojone i wyważone, a układ kierowniczy, szybko reagujący na komendy kierowcy, przekazuje informacje o tym, co się dzieje na przedniej osi. Subaru kojarzy się z dobrym prowadzeniem i także na tym polu Forester nie zawodzi. O odroczenie w czasie momentu utraty przyczepności na śliskiej nawierzchni dba napęd Symmetrical AWD. ESP wspiera kierowcę nawet po wyłączeniu, wówczas opóźniając jedynie swoje działanie. To, w połączeniu z 22-centymetrowym prześwitem i dużymi kątami natarcia (25°), zejścia (26°) i rampowym (22°), zapewnia doskonałe możliwości terenowe, co po wyprawie do Rumunii potwierdzamy.

## Potencjał wart odkrycia

Rumunia, mimo wzrostu popularności wśród turystów, wciąż pozostaje mało znana. A różnorodność jej krajobrazów zachwyca. Zmieniają się one, począwszy od plaż Morza Czarnego, przez bogactwo przyrodnicze delty Dunaju, lasy Transylwanii, po wysokie szczyty Karpat Południowych. Rumunia to zdecydowanie coś więcej niż Transylwania i zamek hrabiego Drakuli. Miejsca takie jak Braszów czy Sybin, przybliżyły nam bogatą kulturę i historię regionu. Wizyta w Braszowie była jak przeniesienie się w czasie. Można tu podziwiać XIX-wieczne kamienice, ale także zabytki w duchu gotyckim, jak Czarny Kościół, uznawany za największą gotycką świątynię między Wiedniem a Istanbulem. Odnaleźliśmy tu także najwęższą uliczkę w Rumunii – mającą ledwie 1,32 m szerokości i 83 m długości Strada Sforii, uważaną też za jedną z najwęższych ulic w Europie.

W Sybinie, z jego typową przedwojenną architekturą, znajduje się pierwszy żeliwny most w Transylwanii – Most Kłamców, zbudowany w XIX w. Legenda głosi, że jeśli przejdzie po nim kłamca, to most się zawali. Tamtejsze domy, z wąskimi oknami z półokrągłym obramowaniem od góry i prostym od dołu,



Trasa Transfogarska, fot. nbi medla

wyglądają jak ogromne oczy, które niczym system EyeSight nieustannie obserwują poruszających się ludzi.

Rumunię warto odwiedzić. To fascynujący i intrygujący kraj o zróżnicowanym krajobrazie, mnogości smaków, ciekawej architekturze, pełen życzliwych ludzi. Polecamy osobiście się o tym przekonać.

## Literatura

- [1] *Dracula – historia prawdziwa* (online). Dostępny w Internecie: <https://historiamniejznanaizapomniana.wordpress.com/2015/08/29/dracula-historia-prawdziwa/> (dostęp 31 sierpnia 2019).
- [2] *Count Dracula. The Myth* (online). Dostępny w Internecie: <http://www.bran-castle.com/dracula.html> (dostęp 28 sierpnia 2019).
- [3] *Wład Palownik i jego Zamek Poenari* (online). 25 stycznia 2015. Dostępny w Internecie: <http://www.naszcalyswiat.pl/rumunia/wlad-palownik-i-jego-zamek-poenari/> (dostęp 31 sierpnia 2019).
- [4] Gheorghe D.: *Ultimii santieristi de pe Transfagarasan* (online). 11 August 2008. Dostępny w Internecie: <https://web.archive.org/web/20100124162710/http://www.romaniailibera.ro/a131560/ultimii-santieristi-de-pe-transfagarasan.html> (dostęp 5 września 2019).
- [5] Bratu I.: *Transfăgărășanul, așa cum a fost* (online). Dostępny w Internecie: [http://www.revista.forter.ro/\\_wsn/07\\_semnal-editorial/007/prezentare.htm](http://www.revista.forter.ro/_wsn/07_semnal-editorial/007/prezentare.htm) (dostęp 6 września 2019).
- [6] Zawilska M.: *Energia z Karpat. „Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne”* 2008, nr 6, s. 84–86.
- [7] Flaga K.: *XIX Europejska Wyprawa Mostowa Rumunia, Ukraina, Słowacja. „Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne”* 2014, nr 2, s. 72–82.

