



Mercedes-Benz

Informacja prasowa  
20 maja 2021 r.

## Wywiad z Andrzejem Bargielem

**Na początku maja w górach Karakorum Andrzej Bargiel wspiął się na dziewiczy szczyt Yawash Sar II (6178 m) i zjechał z niego na nartach, by później zdobyć kolejny sześciotysięcznik Laila Peak (6096 m) i w swoim stylu pomknąć w dół na deskach. Z nieustraszonym skialpinistą udało nam się porozmawiać jeszcze przed powrotem z Pakistanu.**

Rozmawiał: Marek Krześniak

Zaczynam od gratulacji, bo to wspaniały wyczyn. Zastanawiam się, która z tych gór była dla Ciebie większym wyzwaniem.

Jedna i druga były ciekawe. Na każdej były inne wyzwania. Jedna była co prawda bliżej, ale tam musieliśmy działać szybko. Sądzę, że stopień trudności był porównywalny.

**Na szczycie Yawash Sar II stanąłeś jako pierwszy człowiek w historii. Czy to dodawało dodatkowego smaczku?**

Na pewno fajne jest czuć, że eksplorujesz niezbadane jeszcze tereny, na których nikogo wcześniej nie było. To najfajniejsza forma działalności w górach.

**Już po tygodniu zdobyłeś Laila Peak.**

To było 10 maja. Przemieściliśmy się pod tę górę, ale była zła pogoda i musieliśmy działać bardzo szybko. W zasadzie dotarliśmy do bazy, odpoczęliśmy i następnego dnia już poszliśmy na rekonesans... ale nie było nic widać, więc wróciliśmy wieczorem. Jeszcze dzień spędziliśmy w bazie i w nocy ruszyliśmy na szczyt.

**O której w nocy?**

O godzinie 2:30 wyszliśmy, aby mieć dostatecznie dużo czasu na działanie, by gdzieś koło południa znaleźć się już na szczycie.

**Wspinając się na szczyt, masz czas na myślenie o czymś innym niż pokonywanie trudności?**

Teraz wspinalem się na jeden szczyt około 6, a na drugi – ponad 8 godzin, więc tego czasu było mnóstwo. Na pewno trzeba się skupić na działaniu, obserwować co się dzieje, realizować założony plan, bo np. kiedy wychodzi słońce, robi się ciepło, zwiększa się zagrożenie lawinowe, to trzeba działać we właściwym timingu. Ale jest też czas na przeróżne przemyślenia i na to, by cieszyć się otoczeniem, które jest tu przepiękne.

Mercedes-Benz AG, 70546 Stuttgart, Niemcy

Telefon: +49 711 17 - 0, faks: +49 711 17 - 22244, dialog.mb@daimler.com, www.mercedes-benz.com

Siedziba i Sąd Rejestrowy: Stuttgart; rejestr handlowy nr 762873

Przewodniczący Rady Nadzorczej: Manfred Bischoff

Zarząd: Ola Källenius (Prezes), Jörg Burzer, Renata Jungo Brüngger, Sajjad Khan, Sabine Kohleisen, Markus Schäfer, Britta Seeger, Harald Wilhelm

Więcej informacji na temat oficjalnego zużycia paliwa i oficjalnych wartości emisji CO<sub>2</sub> nowych samochodów osobowych można znaleźć w „Przewodniku po zużyciu paliwa, emisjach CO<sub>2</sub> i zużyciu energii elektrycznej” dla nowych samochodów osobowych, bezpłatnie dostępnym we wszystkich punktach sprzedaży

i od Deutsche Automobil Treuhand GmbH, pod adresem [www.dat.de](http://www.dat.de).



oraz Mercedes-Benz są zastrzeżonymi znakami towarowymi Daimler AG (Stuttgart, Niemcy).

### **Buty i narty musisz ze sobą dźwigać?**

Narty tak, a buty mam na nogach, bo nadają się zarówno do wspinaczki, jak i zjazdu. Są specjalnie robione, aby spełniały te dwie funkcje.

### **Jesteś znany z tego, że często masz specjalne narty – ze zdobieniami robionym przez uznanych artystów. Czy tym razem też tak było?**

W tym roku tego nie zrobiliśmy. Przez pandemię trudno było w ogóle gdziekolwiek wyjechać. Musieliśmy się mocno postarać, żeby to się wydarzyło, więc nawet nie było czasu, żeby wokół tego robić dodatkowe projekty. Ale myślę, że przy kolejnych wyprawach uda się jeszcze zrobić coś ciekawego.

### **Twoją specjalnością jest wspinaczka na szczyt, a później zjazd z niego na nartach. Ciekaw jestem, co sądzisz o ludziach, którzy wchodzą na górę, a później z niej... schodzą.**

Każdy robi różne rzeczy po swojemu. Nie oceniam nikogo. Natomiast ja wychodzę z założenia, że skoro można zjechać na nartach, to po co schodzić (śmiech). Narciarstwo zawsze było moją największą pasją i daje mi to najwięcej przyjemności. Ten zjazd jest niejako nagrodą za trud wielogodzinnej wspinaczki.

### **Laila Peak wygląda niebezpiecznie, niczym gigantyczny trójkąt. Ile metrów zjechałby z tej góry przeciętny narciarz, który na stoku jest raz w sezonie?**

To nie byłoby rozsądne, żeby z niej zjechać, bo jest bardzo stromo i nie można sobie pozwolić na żaden błąd. Ściana ma prawie dwa tysiące metrów przewyższenia i każdy upadek mógłby zakończyć się bardzo źle, a jazda w takich warunkach wymaga odpowiedniej techniki i obycia z takim terenem, oraz rozumienia, jak różne nawierzchnie działają na narty, bo śnieg i warunki cały czas się zmieniają w zależności od wysokości. Więc lepiej byłoby się tu nie wybierać (śmiech).

### **Ty jednak zjechałeś. Ile taki zjazd na nartach trwa?**

Tym razem były komplikacje i zjechaliśmy tylko spod wierzchołka, bo na samym szczycie Laila Peak zalegał lód, więc było zbyt niebezpiecznie. Ale gdy już zapięliśmy narty, to szybko poszło. Nie pamiętam, ile czasu dokładnie, ale myślę, że gdzieś godzinę. Filmujemy zjazdy i to spowalnia nasze narciarskie wyczyny. Chłopaki chcą coś nagrać, więc nie możemy po prostu zjechać z samej góry w dół. Puszczają drona z kamerą, a my musimy trochę czekać, ale dzięki temu później mamy pamiątkę z tej naszej działalności.

### **Jaka była pierwsza rzecz, którą zrobiłeś już po zjechaniu z drugiego szczytu?**

Wróciliśmy do bazy, wykąpaliliśmy się i zadzwoniliśmy do najbliższych. Potem coś zjedliśmy i odpoczywaliśmy, bo wszyscy byliśmy zmęczeni.

### **Gdybyś miał wybrać, czy miałbyś się tylko wspiąć na góry, czy tylko z nich zjeżdżać, to co byś wybrał?**

Na pewno wolałbym zjeżdżać. Wspinaczka też daje dużo satysfakcji, lubię to, ale wolę zjeżdżanie i to jest dla mnie największy fun.

### **Co powiesz na coś takiego: narciarz wnoszony jest na górę przez śmigłowca i zjeżdża, nie musząc się przedtem wspiąć?**

To jest supersprawa i mam nadzieję, że sam się na to wybiorę. Kilka razy korzystałem ze śmigłowca – wtedy to jest bardziej freeride, gdzie mamy dużo śniegu, dużo puchu, a góry nie są takie wysokie. Robimy to po to, by jak najwięcej pojeździć na nartach. Jednak na takich wysokościach jak tutaj nie da się tego robić. [Wraz ze wzrostem wysokości spada ciśnienie atmosferyczne i gęstość powietrza, więc śmigłowcowi trudniej się utrzymać. Standardowo pułap to około 4 tys. m, choć w 2005 r. pobito rekord – 8850 m – przyp. red.] W niższych górach jest to możliwe, ale, niestety, bardzo kosztowne, mało kogo na to stać. Jednak to świetna forma uprawiania narciarstwa.

### **Opowiedz nam jeszcze, co to jest Karakorum Highway?**

To droga, którą musimy przebyć, aby dotrzeć tu w góry. To jedna z najtrudniejszych i najbardziej niebezpiecznych dróg świata. Wiedzie przez bardzo strome, nawet pionowe zbocza skalne. Często schodzą tam lawiny błotno-kamieniste. Trzeba nią jeździć o odpowiednich porach – jak jest za ciepło albo jak pada deszcz, to w ogóle nie można się tam poruszać, bo cały czas schodzą lawiny.

### **Ile ma długości?**

Musiabym sprawdzić, ale jedzie się nią minimum 20 godzin. Droga jest dziurawa, trzęsie, trzepie, a w niektórych miejscach mijanie się z innymi pojazdami to nie lada wyzwanie.

### **Wiem, że prowadziłeś tamtędy auto.**

Tak, ale można powiedzieć, że tam jest jeszcze bez problemów. Najgorzej jest dojechać do górskich wiosek takich jak Shimshal czy Hushe, gdzie droga jest bardzo kręta i po prostu wykuta w skałach albo ułożona na pionowych zboczach. Samochody naprawdę dostają tutaj w kość. I jestem pod wrażeniem, gdy miejscowi poruszają się małutkimi osobowymi autami w takim terenie, gdzie niejeden z nas SUV-em bałby się wjechać. Ale tu ludzie są wprawieni i muszą dobrze jeździć samochodami, bo nie mają innego wyjścia.

### **Od wielu lat wspinasz się w najwyższych górach. Czy zauważyłeś w Karakorum jakieś zmiany?**

Ocieplenie klimatu na pewno postępuje. To widać po lodowcach. Gdy docieramy w te same miejsca np. po 10 latach, to różnice widać gołym okiem. Pogoda jest też bardziej zmienna. Temperatury latem są wysokie, w niższych partiach gór schodzą lawiny błotno-śnieżne. Wszystko się zmienia i dlatego trzeba modyfikować uznawany dotychczas za najlepszy timing zdobywania szczytów. Sam Pakistan też się zmienia. Widać, że nowe technologie i mechanizmy, które funkcjonują w Europie, docierają także tutaj. Na szczęście w Pakistanie nie ma dużo śmieci, nie widać ich w górach tak bardzo, więc to jest coś pozytywnego. Może wiąże się to z tym, że jest tu nieco mniej wspinaczy niż np. w Nepalu.

### **A co koronawirus zmienił w świecie w Karakorum?**

Pandemia wpływa negatywnie na lokalną społeczność głównie przez to, że ludzie nie mają pracy. Turystyka niemal padła, wypraw jest bardzo mało, więc miejscowi, którzy pomagają przy wyprawach i trekkingach, nie mają możliwości zarabiania pieniędzy.

### **Jakie dodatkowe obostrzenia były dla waszej ekipy?**

Musieliśmy robić testy na covid, dziś też nas to czeka, bo jutro chcemy wrócić do kraju. W Polsce również musimy zrobić testy po powrocie, więc generalnie jest z tym ciągle zamieszanie. Tutaj ludzie nieco panikują ze względu na indyjski wariant koronawirusa, który się rozprzestrzenił w Indiach, a te przecież sąsiadują z Pakistanem. Dlatego tu na koniec ramadanu ogłoszono lockdown, wszystko było pozamykane. Nie mogliśmy też wcześniej wrócić do Polski, bo loty były wstrzymane.

### **To co można tu robić, gdy człowiek się nie wspina i nie zjeżdża?**

Pojeździliśmy trochę motocyklami – to świetna forma zwiedzania okolic, ale nigdzie nie można wejść, nie można usiąść w restauracji, więc mnóstwo czasu spędzamy w hotelu. Dzięki temu dużo odpoczęliśmy. Po trudach wspinaczki przydało się kilka dni takiego luzu.

### **Pytanie, co dalej?**

Wracamy do domu. To nas teraz najbardziej interesuje. Potem będzie czas na dalsze plany. Są już pomysły, ale dopóki to się nie dzieje, dopóki coś nie jest realne, to wolę o tym nie mówić, bo do końca nie wiadomo, czy to się uda.

**A czy wspinając się na jeden szczyt, patrzysz już na kolejne? Czy jest tak, że jeszcze z jednej góry nie zjechałeś, a już chciałbyś z kolejnej?**

Na pewno podczas tych wypraw dostrzegamy kolejne potencjalne cele. I tutaj też wypatrzyliśmy parę szczytów, które wyglądają atrakcyjnie. Jednak chciałbym trochę podróżować i ten mój projekt z założenia jest taki, by wyjeżdżać w różne miejsca na różne kontynenty, by eksplorować góry narciarsko, ale też by łączyć to z poznawaniem nowych ludzi i kultur. I w takiej formie najbardziej mi to odpowiada.

Marek Krześniak

Przez dekadę był sekretarzem redakcji Playboya a potem zastępcą redaktora naczelnego magazynu Logo. Przez trzy lata uczył adeptów dziennikarstwa na UW.

#### **Kontakt dla mediów:**

Tomasz Mucha, tel. +48 22 312 72 22, e-mail: [tomasz.mucha@daimler.com](mailto:tomasz.mucha@daimler.com)

#### **Mercedes-Benz AG w skrócie**

Mercedes-Benz AG odpowiada za globalną działalność biznesową Mercedes-Benz Cars i Mercedes-Benz Vans, zatrudniając na całym świecie ponad 173 000 pracowników. Prezesem Zarządu Mercedes-Benz AG jest Ola Källenius. Firma koncentruje się na rozwoju, produkcji i sprzedaży samochodów osobowych i dostawczych oraz usług. Ponadto, dzięki swoim pionierskim innowacjom, aspiruje do miana lidera w dziedzinie łączności, zautomatyzowanej jazdy oraz alternatywnych układów napędowych. Gama produktów obejmuje markę Mercedes-Benz wraz z submarkami Mercedes-AMG, Mercedes-Maybach i Mercedes me, a także markę smart oraz markę produktowo-technologiczną w segmencie elektromobilności – EQ. Mercedes-Benz AG jest jednym z największych producentów osobowych aut premium. W 2019 r. sprzedał blisko 2,4 miliona samochodów osobowych i ponad 438 tysięcy pojazdów dostawczych. W swoich dwóch segmentach biznesowych stale rozwija światową sieć produkcyjną, liczącą ponad 40 zakładów na czterech kontynentach, a jednocześnie przygotowuje się do spełnienia wymogów w zakresie elektromobilności. W tym samym czasie, na trzech kontynentach, firma buduje globalną sieć produkcji akumulatorów. Decydującą rolę w obu segmentach odgrywają działania zrównoważone. Dla Mercedes-Benz AG zrównoważony rozwój oznacza generowanie wartości trwałej dla wszystkich interesariuszy: klientów, pracowników, inwestorów, partnerów biznesowych oraz całego społeczeństwa. Podstawę stanowi tu zrównoważona strategia biznesowa Daimlera, w ramach której firma bierze odpowiedzialność za ekonomiczne, ekologiczne i społeczne skutki swojej działalności biznesowej z uwzględnieniem całego łańcucha wartości.