

iauto magazyn

Numer 22, 13 kwietnia 2016



*M*niej więcej od dwóch lat docierają do nas informacje o eksperymentalnych jazdach samochodów autonomicznych. Gdzieś daleko, w Kalifornii, jeżdżą samochody Googla, Tesli. Przyjmowaliśmy te informacje bez entuzjazmu, licząc po cichu na to, że do powszechnego użycia takie auta nie wjadą w najbliższej przyszłości. No to teraz tą najbliższą przyszłość już mamy. Przez Europę przejechała kolumna ciężarówek prowadzonych przez komputery. Mercedes (to wiemy na pewno) ma już gotowy samochód autonomiczny, który może być wprowadzony do sprzedaży. Inne firmy nie pozostają w tyle; Opel w reklamie Insigni chwali się „adaptacyjnym tempomatem”, co oznacza, że auto samodzielnie przyspiesza, hamuje i pilnuje utrzymania kierunku jazdy. Dla ludzi, którzy lubią cieszyć się jazdą, to nie jest miła wiadomość. Ale przecież są i tacy, którzy prowadzenia samochodu nie lubią, dla nich takie wiadomości to miód na serce. W Polsce to jest jeszcze perspektywa ładnych kilku lat, ale już wiemy, że przestaniemy jeździć samochodami. Będziemy wożeni.

Technologie pozwalające zmienić kierowcę samochodu w jego pasażera jednych cieszą, innych nie. Wkraczają jednak w naszą codzienność i trzeba się z tym pogodzić. A także właściwie przygotować. Rodzi się szereg problemów prawnych, nad którymi będą musieli pochylić się tęgie głowy naszego sejmiku. Już się boję...

A ci, którzy lubią jeździć? Niebawem będą mogli cieszyć się z samodzielnego prowadzenia samochodu jedynie na zamkniętych torach. Jest tor w Poznaniu, trwa budowa toru w Gdańsku, dużą przebudowę podjęto w Słomczynie, buduje się tor w Strykowie. To są dobre wiadomości.

Szerokiej drogi

Mirosław Rutkowski



Eksploatacja

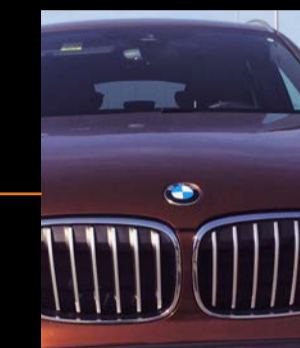
Pomysł o klimatyzacji - str. 4



Prezentacje

Z inteligentnym napędem - str. 10

Fenomen Tesli - str. 14



Warsztat

Hamulce - str. 13

Wydarzenia

Rekordowy drift - str. 18

Tuningowy festiwal - str. 24

Dawnej motoryzacji czar - str. 28



Sport

Dojrzały debiut - str. 26

Z tarczą z Irlandii - str. 30



Historia

Polskie youngtimery - str. 16

Kalendarium

Kalendarium - str. 38

Pomyśl o klimatyzacji



TEKST: JERZY DYSZY
ZDJĘCIA: MIROSŁAW RUTKOWSKI

Pomimo poważnych zmian klimatycznych porządek pór roku jest zachowany i po zimie przyszła wiosna, a po niej będzie lato. W samochodzie robi się ciepło, zbyt ciepło.

Włączamy klimatyzację.

Jeszcze kilkanaście lat temu klimatyzacja w samochodzie była wyznacznikiem luksusu. Montowano ją w autach najwyższych segmentów, zaś w samochodach popularnych, a nawet klasy średniej, była dostępna za sporą dopłatą. Dziś trudno znaleźć samochód oferowany bez instalacji schładzającej powietrze, mon-

townej jako wyposażenie standardowe. Bywa, że sprzedawcy aut jeszcze chwają się klimatyzacjami wielostrefowymi oraz systemami, które oprócz utrzymywania temperatury powietrza, także je filtrują, nasycają pachnidłami i utrzymują jego odpowiednią wilgotność. Zresztą dopiero wtedy można powiedzieć, że jest to klimatyzacja

w pełnym tego słowa znaczeniu. Jednak w każdym przypadku wszystko zaczyna się od dość standardowego układu chłodzącego powietrza, kierowanego do kabiny samochodu.

Serwis u specjalistów

Popularność tego wyposażenia niesie ze sobą powszechne przekonanie, iż klimatyzacja samochodowa jest urządzeniem bezobsługowym, w zasadzie wiecznym i nie wymagającym żadnej wiedzy by ją używać. I częściowo jest to prawda. Układ klimatyzacji jest bezobsługowy, w tym sensie, że użytkownik samodzielnie pod żadnym pozorem nie powinien jej serwisować. Przyczyna jest prosta: choć klimatyzatory nie są wytworem kosmicznych technologii, ich budowa jest skomplikowana, a instalacja musi pozostać hermetyczna i pracuje pod ciśnieniem. A zatem jakkolwiek obsługa tego urządzenia może być wykonywana tylko przez specjalistyczny warsztat, dysponujący odpowiednim doświadczeniem, sprzętem oraz materiałami, w tym przede wszystkim odpowiednim czynnikiem chłodniczym i smarującym. Oczywiście w porządnym, dużym warsztacie ogólnym może być, i bardzo często

jest, właściwy sprzęt, który obsługuje odpowiednio przeszkolona osoba.

Przeгляд

Klimatyzator w samochodzie nie różni się zasadą działania od klimatyzatora domowego, a nawet od lodówki sprężarkowej. Jednak pracuje w znacznie cięższych i zmiennych warunkach, a zatem powinien być serwisowany. Specjaliści zalecają mały przegląd raz na rok, co niekiedy musi się wiązać z poważnymi pracami. Kiedy to zrobić? Najlepiej zimą albo wczesną wiosną, kiedy kolejki w warsztatach są niewielkie. Niestety, z nieznanых przyczyn kierowcy przypominają sobie o ewentualnych wadach albo o profilaktycznym przeglądzie klimatyzacji dopiero wtedy, gdy robi się gorąco. Specjalistyczne warsztaty wiedzą o tej sezonowości i są na nią przygotowane, jednak kolejki siłą rzeczy powstają, a przecież nie muszą.

W czasie takiego przeglądu fachowcy powinni sprawdzić szczelność układu, stan paska napędzającego sprężarkę, jej łożyska, a także działanie wszelkich czujników układu sterującego. Jak wspomnieliśmy, często wystarczy kontrola →





układu, bez konkretnych prac naprawczych, natomiast podaje się, że uzupełnienie płynu chłodniczego konieczne jest co trzy lata. Co rok przed sezonem letnim istotne jest, by usunąć z kanałów powietrznych wszelkie zanieczyszczenia (liście itp.) jakie mogą zacząć przeszkadzać gdy zaczniemy intensywnie używać układu klimatyzacji i przewietrzania.

Filtr kabinowy i brzydkie zapachy

Gdy wszystko sprawnie działa, nie oznacza

to, że układ nie potrzebuje obsługi. Problemem bywa nieładny zapach ogarniający kabinę samochodu po włączeniu klimatyzacji. W zasadzie jest to zjawisko normalne. Szczególnie w starszych autach, które nie mają w kanale wentylacji filtra przeciwpyłkowego, na parowniku, który jest wymiennikiem ciepła chłodzącym powietrze, osiada wilgoć wraz z kurzem i cząsteczkami organicznymi. Mogą one pleśnieć i rozkładać się, a to właśnie powoduje ów zapach, a nawet podrażnienia dróg oddechowych u pasażerów.



Zjawiska owego nie można wyeliminować, ale należy zwalczać jego skutki. Specjaliści radzą, żeby dla ograniczenia rozwoju bakterii i grzybów w czeluściach klimatyzacji włączać ją przynajmniej na kilka minut przed końcem każdej podróży. Wtedy powietrze w nawiewach zostanie osuszone, co ograniczy rozwój grzybów i pleśni na postoju. Z kolei po rozpoczęciu jazdy, należy włączyć na chwilę pełne przewietrzanie kabiny, a więc i układu wentylacji.

Przychodzi jednak taki moment, że klimatyzację trzeba oczyścić. Istnieją technologie czyszczenia i dezaktywowania pleśni za pomocą odpowiednich płynów antyseptycznych, ale pracę taką skutecznie może wykonać tylko specjalistyczny warsztat. Parownik zawsze umieszczony jest w miejscu trudno dostępnym i zazwyczaj aby się do niego dostać, nie wystarczy tylko zdjąć pokrywę wlotu powietrza do wentylacji lub wspomniany filtr. Czasami do spryskania i przedmuchiania, a nawet przemycia tego urządzenia potrzebny jest specjalistyczny sprzęt i wiedza na temat budowy systemu wentylacji w konkretnym samochodzie. Przy tym całkowity demontaż parownika nie wchodzi w grę, choćby dla tego, że rozszczelnienie i ponowne napełnienie układu czynnikiem chłodniczym oraz olejem (do sprężarki) jest kłopotliwe i kosztowne.

Oczywiście gdy w układzie klimatyzacji umieszczono specjalny filtr przeciwpyłkowy (ma on inną budowę niż silnikowy filtr powietrza i powinien być uzupełniony o warstwę węgla aktywowanego), element ten powinno się przed sezonem letnim wymienić. Jak to z filtrami bywa, jego sprawność spada stopniowo i może nam się wydawać, że powietrze przepływa przez niego jeszcze w miarę swobodnie. Jednak właśnie z powodu obecności węgla aktywowanego, oraz dla tego, że filtr taki ma za zadanie zbierać cząstki organiczne (w tym żywe zanieczyszczenia, czyli owady) jego coroczna wymiana jest bardzo zalecana.

Mechanizmy nie psują się same

Kiedy najczęściej następuje awaria klimatyzacji w samochodzie? Zazwyczaj wtedy, gdy uszkodzają ją mechanicy przy innych pracach serwisowych,



szczególnie podczas napraw powypadkowych. Instalacja klimatyzatora nie znosi na przykład gdy jest rozłączona, opróżniona i nie zamknięta. Wilgoć potrafi wtedy radykalnie przyspieszyć korozję, a więc i rychłe uszkodzenie. Wynika stąd wniosek, że podczas innych napraw układ ten powinien być również pod opieką specjalisty, który w razie potrzeby fachowo go rozłączy i zabezpieczy, a potem uruchomi.

I znowu - nie wolno powierzać konserwacji klimatyzacji niefachowcom. Wewnątrz pracującego układu powinna znajdować się starannie odmierzona ilość specjalnego czynnika. Jest z tym zresztą pewien kłopot, bo do lat 90. zeszłego wieku stosowano powszechnie w samochodach czynnik o symbolu R12 (freon), który okrzyknięto głównym sprawcą tzw. dziury ozonowej. Obecnie jego stosowanie jest zabronione. Następnie dość szybko przemysł motoryzacyjny przerzucił się na inny czynnik chłodniczy (o symbolu R134a) i ten występuje powszechnie w więk- ➔➔

szości współczesnych instalacji. Od początku zeszłego roku w nowych (a przynajmniej nowo homologowanych) autach powinien być stosowany kolejny, o wiele bardziej ekologiczny czynnik o symbolu R1234yf. Jednak mimo, że ekologiczny, okazał się on kłopotliwy i wręcz niebezpieczny, został więc wycofany. Od niedawna stosowany jest nowy czynnik, który jednak wymaga zupełnie innych urządzeń do opróżniania, weryfikacji, czyszczenia i napełniania układu. Jak każda nowość urządzenie (ale i sam czynnik) są bardzo kosztowne i niewiele warsztatów może sobie pozwolić na taką inwestycję. Oczywiście, wszystko to nie powinno nawet interesować właściciela samochodu, ale osoba obsługująca klimatyzację musi się na tym znać i wiedzieć co wprawdzie (czyli w klimatyzacji naszego samochodu) piszczy. Bowiem wszystkie te płyny nie są ze sobą pod żadnym pozorem wymienne ani mieszalne, a poza tym w razie opróżniania układu nie dopuszcza się, żeby przedostały się do atmosfery. Ponadto same instalacje w samochodach, istotnie różnią się pomiędzy sobą.

Prócz niefachowej obsługi przyczyną uszkodzeń klimatyzacji mogą być powstające naturalnie nieszczelności, korozja oraz wszelkie defekty elektryczne. Układ klimatyzacji, choć sam w sobie hydrauliczny, jest przecież sterowany dość zawiłym układem elektrycznym i elektronicznym.

Przy okazji wspomnijmy o jednym niuansie. Właściciele starszych samochodów z klimatyzacją (taką z freonem), mają kłopot - tego czynnika oficjalnie w handlu już nie ma. A o wymianie czy przeróbce instalacji na nowszą, nie ma mowy. Zatem chcąc serwisować klimatyzację w youngtimerze musimy udać się do naprawdy specjalistycznego i dobrego warsztatu, który ma jeszcze stare zapasy...



Jak prawidłowo eksploatować klimatyzację?

Ktoś mógłby powiedzieć, że nie ma żadnych zaleceń eksploatacyjnych, bo układ jest bezobsługowy. Ale warto jednak parę słów na ten temat powiedzieć. Na przykład nie każdy wie, że klimatyzacja bardzo pomaga nie tylko w chłodzeniu wnętrza auta, ale i w usuwaniu pary z szyb – także zimą. Wynika to z faktu, że z chłodzonego powietrza wykrapla się para wodna. Skroplona woda usuwana jest z parownika pod samochód. Przesuszone powietrze może być potem ogrzane i w tym stanie znacznie lepiej odrasza zaparowane szyby. A więc układ taki przydaje się także zimą, zresztą w klimatyzacjach automatycznych jest zwykle dostępna oddzielna funkcja suszenia szyb.

Nawet gdy w zimie nie używamy klimatyzacji, powinno się co tydzień – dwa na chwilę ją włączyć, aby uległy nasmarowaniu elementy jej sprężarki. Jest to urządzenie mechaniczne, które smaruje się samo w czasie pracy, pompowanym czynnikiem chłodniczym zmieszany z olejem.

Długie pozostawienie klimatyzacji w bezruchu może spowodować, że sprężarka po uruchomieniu, zanim zacznie pracować w oleju, zatrze się, albo przynajmniej znacznie zużyje. Naprawa klimatyzacji z wymianą sprężarki i czyszczeniem wszelkich elementów (filtry, zawory, parowniki) z opiłków i innych zanieczyszczeń, to już przedsięwzięcie bardzo ambitne finansowo.

Dodajmy, że takie okresowe włączanie klimatyzacji konieczne jest przede wszystkim w przypadku starszych układów, wyposażonych w sprzęgło elektromagnetyczne odłączające sprężarkę od napędu. Bardziej współczesne klimatyzacje mają często sprężarki ze stałym napędem, ale regulowanym wydatkiem. Inaczej mówiąc, nawet gdy układ pozostawiony jest w trybie „econ”, to i tak pracuje, z kilkuprocentową wydajnością.

Idzie lato

Letnia eksploatacja klimatyzacji też rządzi się swoimi prawami. Praktycy zalecają, by nawet w gorące dni nie przesadzać z chłodzeniem kabiny. Jeżeli jest to układ automatyczny, ustawmy sobie temperaturę tylko o kilka, najwyżej dziesięć stopni niższą niż na dworze. W przeciwnym wypadku

– ciężkie przeziębienie gotowe! Nieco trudniej mają ci kierowcy, którzy nie dysponują klimatyzacją automatyczną. Powinni oni sami obsługiwać jej wyłącznik, bo jazda z włączoną klimatyzacją i otwartym oknem (za wyjątkiem kilku pierwszych minut po ruszeniu) jest marnotrawstwem paliwa. Klimatyzator włączony cały czas, pożera go sporo, czasami (w samochodach z mniejszymi silnikami) jest to do 10% ogólnego zużycia paliwa. Okna pozostawiamy więc uchylone tylko w czasie wstępnego przewietrzenia samochodu i instalacji po uruchomieniu silnika. Zalecamy też, żeby mimo zasadniczo dużej trwałości klimatyzacji, obserwować jej działanie. Wszelkie nieprzyjemne zjawiska, jak brak efektu chłodzenia, hałas, zauważalne obciążenie silnika samochodu i większe zużycie paliwa, mocne i nieustępujące parowanie szyb czy wspomniane już nieprzyjemne zapachy, powinny nas skłonić do szybkiej wizyty w specjalistycznym warsztacie. Tym bardziej, że np. stopniowy wyciek czynnika chłodniczego wkrótce spowoduje kosztowne zniszczenie sprężarki, a więc powiększy koszty naprawy. ■

Fotografie serwisu klimatyzacji wykonaliśmy dzięki uprzejmości warsztatu Power Factory. Dziękujemy.



Ta niepozornie wyglądająca skrzyneczka to urządzenie do ozonowania wnętrza samochodu. Proces pozwala na usunięcie nieprzyjemnych zapachów, jest bardzo pożądanym etapem przeglądu i czyszczenia układu klimatyzacji.

Z inteligentnym napędem

TEKST I ZDJĘCIA: MARIUSZ LEŚNIEWSKI

BMW przyzwyczało nas do samochodów z tylnym napędem, tymczasem nowe wcielenie modelu X1 to również przednionapędowiec z silnikiem umieszczonym poprzecznie. Znawczy marki nie kryją zdziwienia, które może okazać się mniejsze wówczas, gdy zasiądzie się za kierownicą bawarskiego SUV-a.

Wyższy i bardziej dojrzały.

Początkowo pomyślałem, iż te ponad 5 cm wysokości, o które urosło X1 w stosunku do poprzedniego modelu to niewiele, lecz muszę przyznać, że ten zabieg sprawił, że samochód nabrał bardziej dojrzałego wyglądu i wreszcie stał się SUV-em, a nie przerośniętym kombi. Dzięki poprzecznemu usytuowaniu silnika w środku jest zdecydowanie więcej miejsca. Przednie fotele umiesz-

czone są wyżej o prawie 4 cm, dzięki czemu kierowca obserwuje drogę z innej perspektywy i ma nieco lepszą widoczność podczas jazdy. Deska rozdzielcza została zaprojektowana od nowa w myśl zasady „zorientowania w stronę kierowcy”. Filozofia ta ma coś w sobie, gdyż pozwala na intuicyjną obsługę auta, a rozlokowanie wszystkich przełączników i pokręteł sterujących jest według mnie na tyle trafne, iż każdy kierowca



po kilku minutach poczuje się jak w domu. Materiały użyte w środku są naprawdę dobrej jakości - ale to przecież BMW - ceniąca się marka premium.

Xdrive niewidoczny stróż.

Wersja którą jeździłem była skonfigurowana następująco: czterocylindrowy silnik wysokoprężny o pojemności dwóch litrów z dwiema turbosprężarkami, które pozwalały na osiągnięcie ponad 230 KM mocy i 450 Nm maksymalnego momentu obrotowego już od →→



pułapu 1750 obrotów silnika. Napęd na cztery koła Xdrive przenoszony jest za pośrednictwem 8-stopniowej automatycznej skrzyni biegów Steptronic. I to właśnie współpraca silnika z automatyczną skrzynią biegów kontrolowana i przenoszona na nawierzchnię za pośrednictwem napędu Xdrive zaskoczyła mnie najbardziej. Samochód jak na małego SUV-a przyspieszał bardzo dobrze (0-100 km/h 6,6 s), steptronic dobierał przełożenia wzorcowo, bardziej nerwowo w trybie sport z wyczuwalnym szarpnięciem, ale to „szarpnięcie” podkreślało

dynamiczny charakter trybu sport. Szybsza jazda na krętej drodze nie robiła większego wrażenia na „inteligentnym napędzie” Xdrive, samochód prowadził się przewidywanie wykazując neutralną charakterystykę. Szkoda tylko, że wersja z Xdrive, to topowe zestawienie z mocniejszymi silnikami, słabsze jednostki posiadają napęd na przód. Jednak nic nie stoi na przeszkodzie, by Xdrive dokupić w opcji. BMW, tak jak inne marki, zaczęło wyznawać ideę downsizingu, więc niestety paleta silników w X1 obejmuje także 3 cylindrową jed-

nostkę benzynową 1.8 i o mocy 136 KM. Wówczas jazda ważącym prawie 1500 kg SUV-em nie będzie przynosić takiej frajdy. Do wyboru pozostają silniki benzynowe o pojemności 2.0l i mocach 192 KM lub 231 KM, a dla zwolenników diesla 1.8d dysponujący mocą 150 KM bądź 2.0d o mocy 190 KM. Najprzyjemniejsza jest topowa wersja 231 KM, którą miałem okazję jeździć. Przyjemność posiadania BMW X1 zaczyna się od kwoty ponad 125 000 zł, ale na auto dające prawdziwą frajdę z jazdy trzeba mieć 180 000 zł. Sporo, ale to przecież BMW. ■



CZYTENICY PYTAJĄ - EXPERT ODPOWIADA

Na nasz redakcyjny mail od czasu do czasu przychodzą najróżniejsze pytania od naszych Czytelników. Każdemu staramy się odpowiadać indywidualnie, niektóre wyjaśnienia naszego eksperta, inż. Mariusza Leśniewskiego, będziemy przedstawiać wszystkim Czytelnikom. Pytania dotyczące eksploatacji prosimy kierować na mail: iauto.polska@gmail.com

Mam takie pytanie - pojechałem z moją Toyotą Avensis do warsztatu na naprawę hamulca ręcznego, który nie działał i na wymianę klocków. Mechanik powiedział, że wymieni klocki, ale tylko jak się też zgodzę na wymianę tarcz i szczęk hamulcowych. Wydaje mi się, że tarcze jeszcze mogły zostać, zrobiłem zdjęcie. Tarcza jest trochę zużyta, ale nie wiem, czy warsztat nie wyciągnął ode mnie pieniędzy. Jaka jest wasza opinia?

odpowiedź eksperta:

Hamulce

Układ hamulcowy to szereg niezwykle istotnych współpracujących podzespołów. Podczas weryfikacji jego stanu pod uwagę brane są istotne parametry, które nie muszą być widoczne na pierwszy rzut oka, a decydują one o naszym bezpieczeństwie. W opisywanym przez Pana przypadku, mechanik zweryfikował stan tarcz hamulcowych, kwalifikując je do wymiany. Na jego decyzję mogły mieć wpływ następujące parametry: przekroczenie dopuszczalnej grubości tarczy hamulcowej, nierównomierne zużycie

bądź przegrzanie tarcz, „bicie” tarcz lub uszkodzenia struktury. Montaż nowego zestawu klocków hamulcowych, który miałby współpracować z zużytymi tarczami, w większości przypadkach powoduje spadek skuteczności hamowania i naraża na poważne niebezpieczeństwo. Poza tym pamiętajmy że mechanik posiada fachową wiedzę i lata doświadczenia, a naprawy układu hamulcowego to czynności gdzie priorytetem jest bezpieczeństwo więc wątpliwe jest według mnie „naciąganie klienta”.



Dwa w jednym - hamulec tarczowy (drogowy) i bębnowy (postojowy). Stopień zużycia tarczy (z lewej) kwalifikuje ten element do wymiany.

Fenomen Tesli

TEKST I ZDJĘCIE: MACIEJ RZOŃCA

Kilka tygodni temu amerykańska Tesla zaprezentowała najnowszy pojazd w swej gamie samochodów elektrycznych – model 3. Wzbudził on ogromne zainteresowanie, a Elon Musk wybija się na geniusza marketingu. Rzecz w tym, iż modelu 3 tak naprawdę jeszcze nie ma.

Tesla 3 budzi wielkie emocje, a przecież nawet nie rozpoczęto jeszcze jego seryjnej produkcji. Podczas prezentacji nie można było nawet zajrzeć do środka auta, nie mówiąc już o zajęciu miejsca za kierownicą. Można natomiast było zapisać się na listę kolejkową wpłacając jedynie jeden tysiąc USD zadatku. Zrobiło to, już w pierwszych kilku dniach ponad... 100 tysięcy(!) osób, co dało

producentowi „skromną” zaliczkę 100 mln dolarów właściwie za... obietnicę, że model 3 będzie. (Obecnie w kolejce ustawiło się wg danych producenta już ponad 325 tys chętnych).

To zainteresowanie najnowszą Teslą jest jednak przede wszystkim efektem rynkowego sukcesu poprzednich modeli S oraz X. Mimo wysokiej ceny (min. 70 tys dolarów) samochody sprzedają się

bardzo dobrze, więc przy zapowiedzianej cenie 35 tys dolarów za model 3 nie powinno dziwić takie zainteresowanie nowością. Kolejnymi atutami Tesli są znakomite parametry drogowe. Luksusowy model S ma zasięg 270 mil, czyli ok. 430 km (co jak na samochód wyłącznie elektryczny jest aktualnie świetnym rezultatem), przyspieszenie 0-60 mil/godz 2,8 sek oraz prędkość maksymalna 155 mil/godz.

Najwięcej samochodów Tesli jeździ po USA. Natomiast, gdyby przeliczyć ilość Tesli na tysiąc mieszkańców lub tysiąc zarejestrowanych samochodów osobowych, to światowe rekordy bije w tych rankingach... Norwegia. Zresztą nie tylko Tesla ale także elektryczny Nissan Leaf jest bardzo częstym widokiem w krainie fiordów. Nie wiem, ile w Norwegii liczącej zaledwie ok. 5 mln mieszkańców, zarejestrowanych jest samochodów elektrycznych. Można ją oszacować na podstawie tablic rejestracyjnych, gdyż auta z silnikami spalinowymi rejestrowane są mniej więcej tak jak u nas, czyli na podstawie miejsca zamieszkania (gmina) i numery są w jakimś sensie dowolne. Natomiast samochody elektryczne mają odrębną rejestrację, składającą się z liter EL oraz numeru kolejnego (niezależnie od miej-

sca). Jeśli więc zobaczymy tablicę (jak w moim przypadku) z numerem EL 58144, oznacza to, że w Norwegii zarejestrowanych jest co najmniej 58 tys samochodów z napędem elektrycznym (a widziałem numer powyżej 63 tysiące). Nie oznacza to oczywiście, że te wszystkie auta to Tesle i Nissany Leaf. Każdy producent, który ma w swej ofercie modele z napędem elektrycznym może liczyć na sprzedaż w Skandynawii kilkuset do kilku tysięcy takich aut rocznie.

Samochody elektryczne są relatywnie drogie, w Norwegii jeszcze droższe. W USA model S Tesli oferowany jest za kwotę od 70 tys dolarów w wersji podstawowej. W Norwegii ten sam samochód będzie kosztował co najmniej kilkanaście tysięcy dolarów więcej, ale chętnych nie brakuje. Jest ku temu kilka powodów. Norwegowie są bardzo zamożnym społeczeństwem, a jednocześnie bardzo wysoko stawiają sobie kwestie ochrony środowiska naturalnego. Z drugiej strony użytkownicy samochodów elektrycznych płacą dużo niższy podatek drogowy niż właściciele aut z silnikami spalinowymi, mogą także korzystać z pasów drogowych przeznaczonych dla autobusów, nierzadko mają bezpłatne parkingi w centrach miast. Tak więc nieco wyższy koszt zakupu szybko się amortyzuje.

Ale, ale... to nie wszystko. Norwegia ma co prawda ogromne złoża ropy naftowej i gazu w szelfie przybrzeżnym, ale cena benzyny nie jest jakoś bardzo niska (ok. 6-7 zł/litr, co przy ich zarobkach i tak jest taniej niż w Polsce). Poza tym Norwegia ma potężną nadprodukcję „białej energii”, czyli prądu pozyskiwanego z mnóstwa dużych i małych elektrowni wodnych. Opłata za prąd jest tak skonstruowana, że stosunkowo dużo (kilkadziesiąt złotych miesięcznie) gospodarstwo domowe płaci za sam fakt posiadania przyłącza. Natomiast zużywany prąd jest już absurdalnie tani, wręcz darmowy, gdyż koszt 1 kWh, to w przeliczeniu na naszą walutę ok. 1,5-2 groszy... Można więc z niewielką przesadą stwierdzić, że Norweg kupując samochód elektryczny jeździ praktycznie za darmo, a zasięg na jednym „tankowaniu” wynoszący 400 km w zupełności wystarcza w codziennym życiu, jak też przy weekendowych wyjazdach na położoną w górach dachę. A co z urlopem? Przeciętny Norweg po prostu wsiada w samolot i leci do ciepłych krajów, gdzie wypożycza na miejscu klasyczny samochód...





TEKST I ZDJĘCIA: MIROSLAW RUTKOWSKI

Kiedy czterdzieści lat temu po jedynym gładkim fragmencie autostrady jeździł Polski Fiat 125, cała Polska przed ekranami telewizorów śledziła tę jazdę z zapartym tchem. Nie ma w tym przesady, zważywszy, że były wówczas jedynie dwa programy telewizyjne, a Fiat 125p był dumą i chwałą dekady Edwarda Gierka.

Był też ten samochód obiektem marzeń, i to z tych marzeń mało realnych. A było o czym marzyć. Produkowany od 1967 roku samochód okazał się nadzwyczaj nowoczesny w zestawieniu z Warszawą czy Syreną. Nie dla ozdoby co bardziej przeczorni posiadacze Fiatów naklejali ostrzeżenie: Uwaga! Hamulce tarczowe! Parkowanie w bagażniku Polskich Fiatów było w owym czasie niezamierzonym sportem kierowców Warszaw, Nys czy Syren. Jakość też była z całkiem innej bajki. Technologia sprawiła, że

wiele polskich zakładów, fabryk i wytwórni przeskoczyło z prymitywnego rękodzieła do nowoczesnej produkcji seryjnej. Wciąż tych Fiatów było mało, talonów i asygnat nie starczało, to, że cena była astronomiczna nie miało większego znaczenia. Szczęśliwcy z radością wpłacali należne tysiące do Polmozbytu, aby na giełdzie w najbliższą niedzielę odsprzedać nowiutkiego Polskiego Fiata 125 dwa, a nieraz i trzy razy drożej. Sukcesy tego samochodu w rajdach międzynarodowych mocno wspierały eksport, były też znakomitym

argumentem dla ówczesnej propagandy. Początek lat siedemdziesiątych dostarczał tych argumentów całkiem sporo, motoryzacja wśród nich jaśniała największym blaskiem.

Rok 1973 to rok wielkich sukcesów rodzimej motoryzacji. Ośrodek Badawczo-Rozwojowy FSO stworzył z seryjnej 125 konkurencyjną w Europie rajdówkę i w Monte Carlo na podium legendarnego rajdu wjechali Robert Mucha z Ryszardem Żyszkowskim. W Bielsku Białej ruszyła produkcja Polskiego Fiata 126. No i jeszcze przez dwa tygodnie ośmiu znakomitych kierowców wyczynowych wyjeżdżało na podwrocławskiej autostradzie trzy rekordy świata. Byliśmy dziesiątą potęgą świata! A przecież to nie był jeszcze koniec...

Kilka lat później sny o potędze zweryfikowało życie. Przyszedł historyczny Sierpień i przez kolejne lata starzejące się konstrukcje, pogarszająca się jakość, coraz mniejsza produkcja i brak spektakularnych sukcesów powodowały, że polski przemysł motoryzacyjny dryfował bez specjalnych nadziei. Nie udało się wprowadzić ciekawych projektów Warsa, Sawy czy Ogara, Polonez przyjmowany był z coraz mniejszym entuzjazmem, jego protoplasta i starszy brat stawał się coraz bardziej archaiczny, a i jego wizerunek mocno przyblakł. Produkcja Polskich Fiatów 125, a później FSO 125 stawała się coraz bardziej nieopłacalna, aż w 1991 roku 125p przeszedł do historii. Fabryka Samochodów Małolitrażowych

w Bielsku i Tychach broniła się dzięki włoskiemu koncernowi, FSO udało się uratować kontraktem z Daewoo. Po zakończeniu produkcji o „kanciaku” mówiono raczej źle, w dobrym tonie była umiejętność wykazania wszystkich jego wad, a powszechne wcześniej zazdrość i uznanie dla posiadaczy zmieniły się w lekceważenie. Na polskich drogach pojawiły się najpopularniejsze marki Europy, auta poprzedniej epoki stały się passe.

Minęło dwadzieścia pięć lat i oto znów posiadacze Polskich Fiatów mają powody do dumy. Zwłaszcza „kanciaków” i „maluchów”, chociaż i dobrze utrzymany Polonez też wstydu nie przynosi. Największy splendor daje PF 125, najlepiej z pierwszego okresu produkcji. Szczytem marzeń jest jakaś wersja usportowiona Monte Carlo lub Acropolis. Należyte przygotowanie techniczne takiego samochodu nie stanowi wyzwania ponad siły; oczywiście musi kosztować, jednak ani kupno, ani remont nie przekracza granic zdrowego rozsądku. A skoro dziś znów Polskie Fiata 125 dowożą załogi na uroczystą, porajdową fetę do księcia Rainera w Monaco, na krajowych rajdach, zlotach i spotkaniach samochodów zabytkowych budzą entuzjazm widzów nie mniejszy niż wielokrotnie droższe zabytki motoryzacji, to zrozumiałe stają się powody do dumy dzisiejszych właścicieli tych samochodów. I jeszcze mina taty lub dziadka – bezcenna. ■



Rekordowy drift

Jakub Przygoński stracił swój rekord szybkiej jazdy w poślizgu kontrolowanym na rzecz Japończyka, Masato Kawabata. Nowy rekord ustanowiony został na płycie lotniska w Fudzajrze w specjalnie przygotowanym samochodzie Nissan GT-R Nismo.



Zmodyfikowany Nissan GT-R przeszedł szereg testów na torze Fuji Speedway, a przed próbą był jeszcze starannie dostrojony przez ekipę GReddy Trust, która pracowała już na miejscu, w hangarze Międzynarodowego Portu Lotniczego w Fudzajrze, w Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Zgodnie z regulaminem możliwe było trzykrotne przystąpienie do próby bicia rekordu. Logistyką całego przedsięwzięcia zajęli się specjaliści Prodrift Academy, swój udział mają też Recaro (fotel kierowcy), Rays (lekkie felgi) i Toyo Tires (specjalnie zaprojektowane opony). Kierowcą samochodu został Masato Kawabata, jeżdżący w Team Tokyo w serii D1 Grand Prix. Miejsce bicia rekordu spełniało kryteria dotyczące nawierzchni i długości toru – trzykilometrowy pas lotniska nadawał się do tego znakomicie. Na czas bicia rekordy lotnisko zostało zamknięte. Rekord został pobity i obecnie najlepszy rezultat kontrolowanego poślizgu wynosi 304,96 km/h.

FLEET AWARDS POLSKA '16

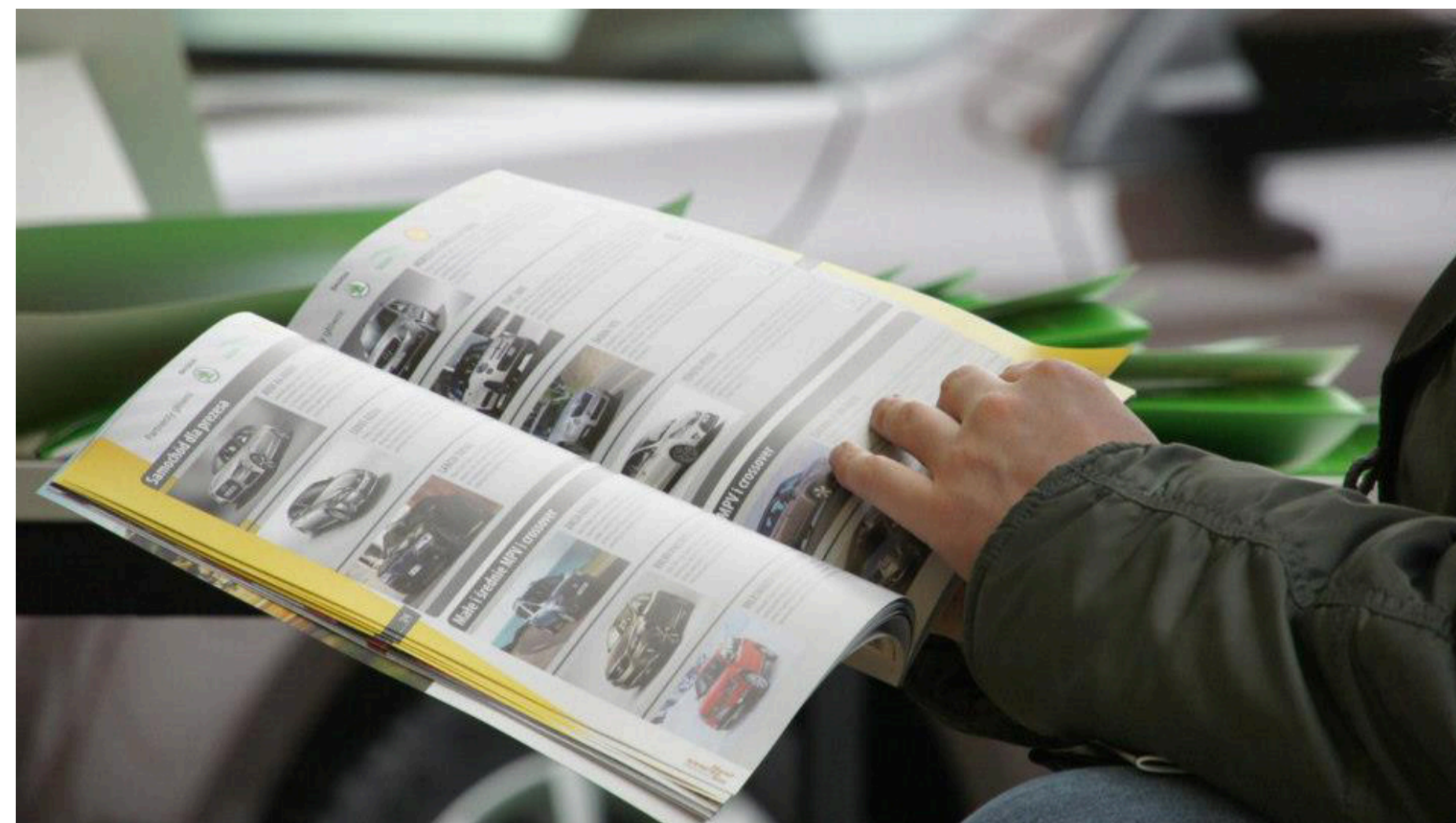
Starcie tytanów Wielki Test Flotowy

20 kwietnia na terenie Twierdzy Modlin - historycznym dziedzińcu najdłuższego budynku w Europie, odbędzie się Wielki Test Flotowy – największe plenerowe spotkanie fleet managerów w Polsce. Wielki Test Flotowy będzie kulminacją Plebiscytu Fleet Awards Polska – projektu, który wyłania liderów wśród importerów oraz dostawców produktów i usług flotowych.

Wielki Test Flotowy jest kulminacją zmagania w ramach Plebiscytu Fleet Awards Polska. Empiryczna i najbardziej widowiskowa część projektu polega na ocenie nominowanych pojazdów przez osoby zawodowo związane z zarządzaniem flotą. Na specjalnie przygotowanych formularzach oceny jurorzy wystawiają bezwzględną i prawdziwą cenzurkę udostępnionym im tego dnia blisko 100 pojazdom. Oceny wystawiane są na podstawie przejazdu samochodami, przez specjalnie zaaranżowane i przygotowane dynamiczne próby. Testy układane są pod kątem weryfikacji różnych systemów bezpieczeństwa oraz weryfikujących precyzję układu kierowniczego, zawieszenie oraz hamulce. Fleet managerowie ponadto

oceniają funkcjonalność kabiny oraz pojemność bagażnika w odniesieniu do firmowych zadań, które potencjalnie stanęłyby przed ocenianymi modelami. Nad bezpieczeństwem czuwają kwalifikowani instruktorzy, a proces oceny ma bardzo profesjonalny i skoordynowany charakter.

Jak co roku, samochody z segmentów premium będą poruszać się po wyznaczonej, malowniczej trasie podmiejskiej. Dzięki temu jurorzy będą mogli ocenić walory jezdne limuzyn w rzeczywistych warunkach drogowych. Pojazdy użytkowe będą natomiast oceniane na podstawie prób zwinnościowych oraz załadunkowych. Ocenę końcową uzupełnią głosy oddane przez osoby związane z branżą flotową



w internetowej części projektu, oraz wartości rezydualne pojazdów, które wpływają na ich użyteczność dla przedsiębiorców. Taki rozkład akcentów w pełni merytoryczny i profesjonalny sposób pozwoli wyłonić najlepsze flotowe samochody roku 2016.

Wielki Test Flotowy od lat przeprowadzany był w Warszawie. Najpierw na terenie lotniska Babice na warszawskim Bemowie, a rok temu

na industrialnych terenach Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu. Zainteresowanie i rozmiar spotkania urosły do tego stopnia, że w tym roku Wielki Test Flotowy odbędzie się na ogromnym terenie Twierdzy Modlin w Nowym Dworze Mazowieckim.

Nowa lokalizacja będzie gwarantem wykorzystania ogromnego potencjału, jaki drzemie w niezwykle bogatej ofercie polskich impor-

terów. 20 kwietnia będzie również dniem znakomitej jakości networkingu branżowego i możliwością, aby poznać bliżej nowinki oferowane przez firmy świadczące usługi finansowe, ubezpieczeniowe, serwisowe, teleinformatyczne i doradcze dla zarządców samochodów firmowych. Wielki Test Flotowy to również pokazy, premiery i znakomite nowości motoryzacyjne i branżowe.



Pomnik historii Twierdza Modlin nigdy nie była areną tak gigantycznej biznesowej imprezy motoryzacyjnej. 20 kwietnia w czasie Wielkiego Testu Flotowego kilkuset fleet managerów i liczni goście reprezentujący importerów, usługodawców i media, będą mogli liczyć na spotkanie „oko w oko” z blisko 100 najnowszymi rynkowymi propozycjami polskich importerów oraz kilkadziesiąt ekskluzywnymi odmianami modelowymi zaprezentowanymi w ramach prezentacji statycznych i jazd w terenie.

Aby dołączyć do grona jurorów należy wypełnić formularz zgłoszeniowy na stronie www.fleet-awards.pl. Tam również znaleźć można spis wszystkich tegorocznych nominowanych i porównać ze sobą konkurencyjne oferty wiodących importerów, producentów oraz usługodawców flotowych.

Zachęcamy do obejrzenia zapowiedzi Wielkiego Testu Flotowego: <https://www.youtube.com/watch?v=coEF5d8TMQ4>

Plebiscyt Fleet Awards Polska jest najbardziej wpływowym konkursem, którego jedyymi i bezwzględnie jurorami są decydenci

branży flotowej – fleet managerowie, dyrektorzy administracji, osoby związane z przetargami i zakupami w przedsiębiorstwach oraz przedstawiciele działów transportu i logistyki. Nad wartością merytoryczną projektu czuwają: Instytut Transportu Samochodowego oraz Info-Ekspert, instytucje kreujące polską rzeczywistość motoryzacyjną. Partnerem Technologicznym Wielkiego Testu jest firma T-Matic Systems S.A., która dba o obsługę teleinformatyczną Wielkiego Testu Flotowego.

Kolejny rok z rządu Partnerem Głównym Plebiscytu Fleet Awards Polska jest Volkswagen Financial Services oraz Volkswagen Group Polska - importer marek Audi, Skoda, Volkswagen, Seat i Volkswagen Samochody Użytkowe w Polsce. Dzięki zaangażowaniu tak znaczących Partnerów zarówno Wielki Test Flotowy, jak i cały Plebiscyt Fleet Awards Polska, z roku na rok zyskują na rozmachu organizacyjnym i cieszą się ogromnym zaufaniem fleet managerów. Organizatorem i pomysłodawcą projektu jest magazyn Flota – najdłużej ukazujący się prasowy tytuł branżowy na rynku, który w tym roku obchodzi swoje 15-lecie istnienia. ■



Redakcja iAuto poszukuje

Specjalisty ds. reklamy

Oferujemy:

- Atrakcyjne wynagrodzenie
- Ciekawą pracę
- Niezbędne narzędzia oraz wsparcie na każdym etapie
- Umowę o pracę (po okresie próbnym)

Oczekujemy:

- Doświadczenia w sprzedaży usług reklamowych
- Pomysłowości i samodzielności

Osoby zainteresowane prosimy o przesłanie CV na adres:
redakcja@motopress-media.pl

Przysłanie CV oznacza wyrażenie zgody na przetwarzanie danych osobowych zawartych w ofercie pracy dla potrzeb niezbędnych do realizacji procesu rekrutacji (zgodnie z Ustawą z dnia 29.08.1997 roku o Ochronie Danych Osobowych; tekst jednolity: Dz. U. z 2002r. Nr 101, poz. 926 ze zm.).

Tuningowy festiwal nad Jeziorem Bodeńskim

TEKST: MACIEJ RZOŃCA
ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Około tysiąca samochodów oraz kilkuset wystawców reprezentujących praktycznie wszystkie dziedziny związane z tuningiem samochodowym zaprezentuje się podczas Tuning World Bodensee (5-8 maja 2016).



To największa tego typu impreza w Europie w ciągu roku z „bazą” w niemieckim Friedrichshafen. Miejsce wydaje się idealne, gdyż blisko jest stamtąd do Austrii, Włoch, Francji, Szwajcarii oraz Lichtensteinu, a więc potencjalnie dużej liczby zamożnej klienteli, dla której klasyczne samochody zjeżdżające z linii

produkcyjnych, to zdecydowanie za mało... Co więcej, organizatorzy umożliwiają prezentację pojedynczych pojazdów wystawianych przez prywatne osoby!

Oczywiście, największą popularnością cieszą się ekspozycje tuningowanych samochodów. Ale wystawiają się tam także specjalistyczne firmy

zajmujące się modyfikacjami nadwozia, silników czy układów hamulcowych, a także systemy audio, wszelkiego rodzaju akcesoriami motoryzacyjnymi na wydawnictwach książkowych i producentach miniaterek dla kolekcjonerów kończąc. Jedną z głównych atrakcji jest także wybór Miss Tuning, ale tu już nie mam pewności – bo nie wczytałem się w regulamin - czy wybierana do tego tytułu dziewczyna jest także tuningowana (z użyciem silikonu, botoksu, itp.). W każdym razie oczy męskiej części widowni



mają szansę odpocząć od nadmiaru motoryzacyjnych bodźców, a dodatkowo można wrócić do domu z aktualnym kalendarzem z finalistkami Miss Tuning z poprzedniego roku.

Jednym z samochodów, które w tym roku pokazany zostanie podczas WTB jest Fiat 500 przygotowany przez firmę Bilstein (tak, tę od amortyzatorów). Auto ma nieco zmieniony przód (grill), pomalowany został w stylu komiksu i filmu o superbohaterze Kapitanie Ameryka oraz wyposażony we wzmacniony do 210 KM silnik. ■

DOJRZAŁY DEBIUT



W miniony weekend ruszyły mistrzostwa świata w motocyklowych wyścigach długodystansowych. Na starcie wśród 57 zespołów, zgodnie z wcześniejszymi zapowiedziami stawił się polski zespół. Team LRP Poland w składzie Bartłomiej Lewandowski, Marcin Walkowiak, Paweł Górka i Gwen Giabbani, na motocyklu BMW S100RR.

Od startu zespół LRP jechał równym dobrym tempem realizując główne przedstartowe założenie czyli ukończyć wyścig. Przez pierwsze 8 godzin zespół LRP utrzymywał dobrą 17 pozycję w generalce i 8 miejsce w klasie EWC. Aż do momentu feralnego wyprzedzania dublowanego zawodnika. W wyniku wypadku

Bartek Lewandowski zламаł rękę i musiał zakończyć swoją przygodę w Le Mans. Dla zespołu oznaczało to, że resztę wyścigu będą musieli pokonać w dwu osobowym składzie. Dzięki ogromnemu zaangażowaniu i fachowości ekipy mechaników udało się naprawić motocykl i powrócić do

wyścigu. O tym jak sprawny jest nasz zespół mechaników świadczą czasy pit stopów. Zmiana opon i tankowanie zajmowało, średnio 45 sekund co klasyfikuje ich na trzecim miejscu w kategorii czasu pit stopów. Ostatecznie zespół ukończył wyścig na 43 miejscu.

Gratulujemy. ■

DAWNEJ MOTORYZACJI CZAR

TEKSTY ZDJĘCIA: RAJMUND BINISZEWSKI

Klub Miłośników Dawnej Motoryzacji Kardan otworzył sezon. Na terenie Politechniki Warszawskiej zgromadzili się posiadacze jednośladów, które czas swojej świetności mają za sobą. A może czas prawdziwej świetności mają przed sobą? Pięknie odrestaurowane, lśniące wyczyszczonym lakierem, wyglądają często lepiej, niż dwadzieścia, trzydzieści i więcej lat temu. Były krajowe Junaki, WSK-i, WFM-ki, Komary, były motocykle BMW, Jawa, MZ i Harley czy Ural.



Z tarczą z Irlandii

TEKST: MIROSŁAW RUTKOWSKI
ZDJĘCIA: KAJTO.PL-MARCIN RYBAK

Drugą tegoroczną rundą rajdowych mistrzostw Europy był Rajd Irlandii. Wystartowały w nim cztery polskie załogi i w komplecie ukończyli zawody.



Spośród 73. startujących do mety dojechało 44. Ta statystyka pokazuje stopień trudności zawodów. Najwyżej sklasyfikowaną naszą załogą byli, broniący tytułu mistrzowskiego, Kajetan Kajetanowicz i Jarosław Baran. Zajęli drugie miejsce i prowadzą w klasyfikacji Rajdowych Mistrzostw Europy z 22-punktową przewagą. Również dobre rezultaty osiągnęły inne polskie załogi. Łukasz Pieniążek i Przemysław Mazur w Oplu Adamie wygrali w klasyfikacji mistrzostw Europy Juniorów, →→

byli też najszybszą załogą w swojej klasie RC4. Wojciech Chuchała z Danielem Dymurskim, w samochodzie Subaru Impreza STI, wygrali klasyfikację ERC2, i to z przewagą ponad 23 minut nad włoską załogą w Mitsubishi Lancer Evo X. Sukcesem, chociaż już nie tak wielkim, zakończyli zawody Jarosław Kołtun z Ireneuszem Pleskotem w Fordzie Fiesta R5. Dziesiąte miej-

sce w klasyfikacji generalnej warto docenić, bowiem w trudnym rajdzie startowała bardzo liczna stawka, bardzo silnych konkurentów.

Serce rośnie, gdy spojrzymy na klasyfikacje tegorocznych mistrzostw Europy po drugiej rundzie cyklu. W klasyfikacji ERC-drivers na prowadzeniu Kajetan Kajetanowicz (60 pkt.), w klasyfikacji ERC2-dri-

vers listę otwiera Wojciech Chuchała (78 pkt.), w ERC3-drivers prowadzi Łukasz Pieniążek (44 pkt.), drugie miejsce zajmuje Łukasz Habaj (39 pkt.), ERC-juniors – Łukasz Pieniążek (37 pkt.). Jedyłą klasyfikacją europejskiego championatu w rajdach, w której próżno szukać polskich załóg, jest klasyfikacja pań... Wszystkim czterem załogom gratulujemy. ■



POWER FACTORY.



- Eventy motoryzacyjne
- Szkola jazdy
- Budowa i serwis aut sportowych
- Tuning, oklejanie



-Serwis samochodowy

- przeglądy, naprawy
- diagnostyka komputerowa
- klimatyzacja, wulkanizacja



ul. Jagielska 42E Warszawa
tel 885 90 70 70
powerfactory.waw.pl
facebook.com/POWERFACTORY/

Narciarska wiosna

TEKSTY ZDJĘCIA: ANNA LUBERTOWICZ-SZTORC

Wiosenne słońce i ośnieżone stoki w Austrii warto wykorzystać, bo jest tam teraz pięknie. Zwłaszcza w Karyntii, gdzie znajduje się mało popularny wśród Polaków lodowiec Mölltaler Gletscher z widowiskowymi trasami oraz cichy i spokojny rejon Mallnitz-Ankogel.

Karyntia, słoneczne południe Austrii, spodoba się zarówno ambitnym narciarzom jak i zwykłym amatorom aktywnego wypoczynku. Łagodny, obfitujący w opady śniegu klimat, wiele słonecznych godzin i przepiękne krajobrazy sprawiają, że możliwości utrzymania ciała i duszy w doskonałej formie są niemal nieograniczone. Sezon narciarski trwa od połowy czerwca do połowy maja, oprócz tego doskonale przygotowane trasy i śnieżny puch - wszędzie gdzie tylko da się dojechać na nartach - to rzeczywistość w jedynym

ośrodku narciarskim na lodowcu w Karyntii. Dzięki warstwie naturalnego śniegu o grubości do 450 cm w środku zimy i zwartemu podłożu ze sztucznego śniegu (są na nowe urządzenia naśnieżające) narciarze i snowboardziści mogą bez obaw, właściwie cały rok oddawać się uciechom białych sportów.

Stoki i wyciągi na lodowcu Mölltaler Gletscher. Wjazd do regionu narciarskiego odbywa się od dolnej stacji na wysokości 1 200 m n.p.m. kolejką Gletscher Express (naziemna kolejka linowa),



zwana kretem, skąd w ciągu tylko 8 minut narciarze dostają się do centrum szkółki narciarskiej przy stacji pośredniej na wysokości 2 200 m. Trasa kolejki Eisseebahn (6-osobowa kolejka gondolowa) wiedzie dalej bezpośrednio do górnej stacji na wysokości 2 800 m n.p.m. do „szklanego pałacu”, czyli restauracji widokowej Eissee. Najwyżej położone kolejki to Gletscher Jet (6-osobowa kolejka krzesełkowa z osłoną) i wyciąg z podwójnymi krzesełkami Doppelsessellift 3000, które łączą stoki narciarskie na zboczu Schareck. Podczas słonecznej pogody widok z krzesełka na lodowiec jest naprawdę imponujący. Przy stacji pośredniej początkujący mają do dyspozycji dwa wyciągi orczykowe i jeden wyciąg treningowy - można tam ćwiczyć na łagodnym terenie w pobliżu szkółki narciarskiej. Trasy dla narciarzy uzupełnia trasa biegowa o długości 2,5 km, zapewniająca doskonałe warunki dla obozów treningowych biegów narciarskich i biathlonu.

Restauracja zwana szklanym pałacem już podczas wjazdu kolejką kabinową na górną stację położoną na wysokości 2 800 m przyciąga uwagę gigantyczną konstrukcją ze stali i szkła. Oprócz restauracji widokowej Eissee kulinarną ofertę na lodowcu Mölltaler uzupełniają stare schroniska oraz bar Après-ski.

Kto woli mniej gwarne stoki może wybrać się na leżący w samym sercu Parku Narodowego Wysokich Taurów ośrodek narciarski Ankogel-Mallnitz. To niewielki alpejski kurort, idealnie nadający się na rodzinne wyjazdy. Trasy ośrodka ułożone są na wysokościach 1287-2636 m n.p.m. na stokach Ankogel (3 246 m n.p.m.), jednego z najbardziej zaśnieżonych szczytów w Karyntii. Łączna długość tras zjazdowych wynosi 32 kilometry. Są tu trasy o różnym stopniu trudności: niebieskie, czerwone i czarne. Ankogel-Mallnitz jest miejscem, gdzie nie ma tłumów. mogą wypocząć z rodziną w pięknych okoliczno-



ściach natury i z dala od zgiełku. Ośrodek jest również świetnym miejscem dla ludzi, którzy kochają ski touring. Gdy krok po kroku poruszamy się na raketach śnieżnych po stoku Ankogel mamy wokół siebie piękne, malownicze krajobrazy. W miasteczku znajduje się niedrogi basen kryty oraz darmowe lodowisko, na którym można pojeździć na łyżwach oraz zagrać w curling. Żądni wrażeń freeriderzy, królowie wolnych przestrzeni poza stokami, znajdą dla siebie w Karyntii doskonałe tereny. Nowe ślady na śniegu zostawiają freeriderzy na Ankogel, a konieczne w tym celu wyposażenie, jak ktoś lubi to nawet z kamerą na kask, można wypożyczyć w Mallnitz. Narciarze biegowi mogą liczyć na 25 kilometrów tras, z czego większość to trasy łatwe. Zaawansowani narciarze bie-

gowi, którzy wolą wyzwania, powinni wybrać się na Mölltaler Gletscher. Dojazd z miasteczka Mallnitz pod stację kolejki na Ankogel wynosi około 20 minut. Przyjechać można zarówno samochodem (w pobliżu stacji znajdują się parkingi), jak i bezpłatnym ski bussem, który krąży po terenach ośrodka. Ośrodek znajduje się zaledwie około 20 kilometrów od Mölltaler Gletscher, gdzie na narciarzy czeka ponad 50 kilometrów tras zjazdowych.

Jadąc na narty do Karyntii warto wyposażyc się w skipass „Top Ski Karnten Silber”, dzięki któremu będziemy mogli korzystać z tras oferowanych przez ośrodek na lodowcu Mölltaler Gletscher, jak i innych, znajdujących się na terenach kilku pomniejszych ośrodków w Karyntii.

Miłego szusowania. ■

Wydarzenia i rocznice: kwiecień 2016

Kalendarium pod redakcją Macieja Rzońcy



W **1966** roku komunistyczne władze Rumunii podjęły decyzję o budowie fabryki samochodów osobowych. Nazwano ją Uzina de Autoturismes Pitesti, a główne zakłady wybudowano w miejscowości (obecnie) Mioveni. Początkowo auto miało być wzorowane na Renault 12, ostatecznie zdecydowano się na licencyjną produkcję Renault 8 pod nazwą Dacia 1100. Ten model wytwarzano do 1972 roku (łącznie ok. 37,5 tys sztuk), także w wersji 1100S z nieco mocniejszym silnikiem oraz podwójnymi reflektorami dla potrzeb milicji oraz członków komunistycznej nomenklatury.

We wrześniu 1999 roku Dacia została przejęta przez Renault, co wyszło rumuńskiej marce zdecydowanie na dobre. Wprowadzono do produkcji zupełnie nowe i nowoczesne modele, produkcja wystrzeliła w górę, a Dacia – oferowane teraz w dziesiątkach krajów – przestała być postrzegana jako beznadziejne pod każdym względem auto. Co więcej, jest to teraz największe przedsiębiorstwo w Rumunii, dając ponad 7% dochodu krajowego z eksportu.

Innym samochodem, mającym głęboko komunistyczny rodowód jest Łada Niva (znana też jako WAZ). Jej produkcję rozpoczęto 5 kwietnia 1977 roku w Togliatti (ZSRR), obecnie (w Rosji) przez przedsiębiorstwo AvtoVAZ. W założeniach był to samochód terenowy, ale nie miał on rewelacyj-

nych parametrów technicznych. Jedną z głównych wad było niewielkie, trzydrzwiowe nadwozie. Model 2121, od której rozpoczęto produkcję Nivy uważa się za pierwsze auto tej marki, które nie bazuje bezpośrednio na licencji Fiata. Od 2002 roku auto sprzedawane jest także w Europie Zachodniej. Model 2123 powstał przy współpracy z Chevroletem i nosi także nazwę Chevrolet Niva.

7 kwietnia 2010 roku motoryzacyjne koncerny Renault, Nissan oraz Daimler podpisały porozumienie w sprawie wspólnych prac badawczo-rozwojowych nad samochodem elektrycznym. Wspólnym celem jest zaoszczędzenie miliardów euro oraz szybsze uzyskanie efektów, które zadowolą zarówno producentów, jak i kierowców (zasięg, czas ładowania, żywotność baterii, itp.).

30 samochodów ośmiu marek w barwach 20 zespołów wyścigowych – tak przedstawia się w liczbach jubileuszowy, 10 sezon ADAC GT Masters, który rozpocznie się **15 kwietnia** na torze Oschersleben. Zawodnicy rywalizować będą w tym sezonie podczas siedmiu podwójnych rund na torach także w Holandii i Austrii. W stawce zawodników jest aż pięciu dotychczasowych mistrzów tej serii, m. in. Niemiec Christopher Haase, zwycięzca pierwszego sezonu z 2007 roku.

Wśród samochodów zadebiutują nowe lub po solidnej renowacji Audi R8, BMW M6, Corvette C7, Lamorghini Huracan czy Porsche 911, a także Bentley Continental, Nissan GT-R oraz Corvette Z06.R.

Już w tym tygodniu rozpoczną się Rajdowe Samochodowe Mistrzostwa Polski 2016. Sezon rozpoczyna 44. edycja Rajdu Świdnickiego-KRAUSE (**15-17 kwietnia**). Na oficjalnej stronie internetowej (www.rajdkrause.pl) organizator opublikował najważniejsze informacje dotyczące trasy i harmonogramu czasowego, od 5 kwietnia jest też opublikowana lista zgłoszeń, na której znajdujemy 60. załóg deklarujących start.



Jedynie ubezpieczenia w .pl!



U nas znajdziesz obszerną wiedzę z zakresu **ubezpieczeń komunikacyjnych**. Oprócz tego, możesz przeczytać na temat:



Ubezpieczenia
Finansowe



Ubezpieczenia
Zdrowotne



Ubezpieczenia
Emerytalno-Rentowe



Ubezpieczenia
Nieruchomości



Ubezpieczenia
Oszczędnościowo -
- Inwestycyjne



Ubezpieczenia
Turystyczne

WYDAWCA

Motopress Sp. z o.o.
ul. Żelazna 67 lok. 13, 00-871 Warszawa

REDAKTOR NACZELNY

Mirosław Rutkowski

DTP

Rajmund G. Biniszewski

ZESPÓŁ I WSPÓŁPRACOWNICY

Rajmund G. Biniszewski, Marcin Buczkowski, Tomasz Ciecierzyński, Grzegorz Chmielewski, Andrzej Dąbrowski, Anna Dziedzic, Jerzy Dyszy, Henryk Gawuć, Andrzej Glajzer, Joanna Kalinowska, Mariusz Leśniewski, Anna Lubertowicz-Sztorc, Maria Modzelan, Andrzej Penkalla, Kacper Rutkowski, Maciej Rzońca, Marcin Suszczewski, Jakub Żołędowski

DZIAŁ REKLAMY I PATRONATÓW

iauto.polska@gmail.com

KONTAKT Z REDAKCJĄ

redakcja@motopress-media.pl

DYSTRYBUCJA ANDROID/iOS/WINDOWS

Motopress Sp. z o.o.
ul. Żelazna 67 lok. 13, 00-871 Warszawa

Zdjęcia na okładce: Ford-serwis prasowy, Mirosław Rutkowski



NAPISZ DO NAS: redakcja@motopress-media.pl