



Wyprawa Gentlemana i www.auto-turystyka.pl

”Rozgrzewamy zimną północ autem z południowym temperamentem”.

To nadal Europa, lecz możemy się tu poczuć jak pionierzy dalekiej północy z wypraw Amundsena, lub Scota. Słońce tu nie wschodzi, albo nie zachodzi. Ponad dwa miesiące absolutnych ciemności i bezkresny śnieg. Ponad trzy miesiące ciągłego dnia i same skały. Żadnej innej roślinności, tylko trawy. Nordkapp jest błędnie uznawany za najdalej na północ wysunięty punkt Europy. W rzeczywistości inny przylądek na tej samej wyspie Mogeroya jest tym najdalszym. To Nordkynn, cztery kilometry dalej w norweskiej części Laponii.

Lecz żeby pojechać tam zimą nowym **Renault Koleosem**? Istne szaleństwo. A tak! Wymyśliłem nawet hasło wyprawy; „rozgrzewamy zimną północ autem z południowym temperamentem”. Po wyprawie latem na południe, aż na

Gibraltar

9,5 tys km Dacją Logan, która spisała się znakomicie, trzeba było przedsięwziąć coś jeszcze bardziej ekstremalnego. A dlaczego nie zimą? Nie ma racjonalnego powodu, by nie przeżyć wielkiej przygody i nie przetestować nowego produktu koncernu znanego z sukcesów w Formule 1 i na trasach rajdowych.

Na szczęście **Koleos** ma napęd na cztery koła. Co prawda nie stały, lecz automatycznie dołącza się napęd na koła tylne wtedy, gdy przednie stracą przyczepność. Jednak to jeszcze bardziej ekstremalna przygoda i utrudnienie. A śniegi i mrozy mogą być duże.

Wyjazd z Warszawy i od razu pierwsze trudności, które Koleos pokonuje sprawnie. Stołeczne korki. Droga do granicy z Litwą, bez żadnych problemów. Jak to dobrze, iż nie trzeba nawet zatrzymywać się na granicy. W drodze do Wilna zachwyliła nas wioska za Mariampolem, gdzie były same drewniane domy. Jak w skansenie. Szkoda, że już ciemno. Nocleg w stolicy Litwy i ranny wyjazd do Tallina (610 km). Drogi dobre, puste, częściowo po doskonałych autostradach. Renault spokojnie znosi podróż. Dostrzegamy, że ma wygodne fotele, nie czujemy zmęczenia.

Tallin

jest piękny, zwłaszcza starówka. Rozbudowuje się i unowocześnia.

Estonia

to zamożne państwo, widać to po markach samochodów z lokalnymi rejestracjami. Prom jest duży i kolorowy.

Na kolcach

To jeden z najważniejszych punktów wyprawy. Testy opon zimowych z kolcami, oraz wizyta w fabryce opon Nokiana. Po nocy w atrakcyjnie położonym hotelu Rantasipi zapowiada się moc industrialnych atrakcji. Duża fabryka Nokiana położona pośród lasów i jezior powstała w 1898r, od 1904r jest w mieście **Nokia**. Produkowała kalosze dla cara. W 1936r wyprodukowano pierwsze **opony zimowe - Hakkapellitta**.

Od 2005 ma też fabrykę w Rosji. W Polsce ma 12 partnerów handlowych. Ma tor testowy, gdzie można sprawdzać opony z prędkościami do 170 km/h. Testy aquaplaningu z poziomem wody od 1 do 8 mm. W miejscowości Ivalo od 1985r zimowe centrum testowe, czynne przez ponad 8 mies. w roku. Jest tam tor testowy na jeziorze długim na kilometr i 15 km dróg ze śniegiem i lodem. W fabryce pokazano nam najnowsze **Hakkapellitta 7** z ultranowoczesną technologią sześciokątnych kolców. Układają się do drogi i uginają w zależności od podłoża. Lamelle w oponach z różnych stron mają różną twardość. Teraz już wiemy, dlaczego Nokiany to arystokracja wśród zimowych opon. Wielu kierowców twierdzi, iż to najlepsze zimówki jakie mieli. Letnich opon firma produkuje tylko 20%. Założono nam takie zimowe opony,

Hakkapellitta 5

z kolcami kwadratowymi, bo najnowszych jeszcze nie opracowano w rozmiarach do **SUV**

-ów. Ledwo wyjechaliśmy a już na dużym placu sprawdziliśmy po wyłączeniu

ABS

jak się zachowują na lodzie. Pierwsze doświadczenia doskonałe. Będziemy je testować w dalszej części trasy.

Na północ

Następnego dnia po wizycie w fabryce aż 650 kilometrów w stronę **Nordkapp**. Do miasta Kemi nad Zatoką Botnicką. Tam jest słynny Snow Castle. To wyjątkowo nudny dzień. Oczekiwaliśmy wielkiego śniegu i lodu na drodze, a tu droga czysta i sucha. Do Jyväskylä znanego z Rajdu Finlandii droga niemal pusta mały ruch. Potem aż do Kemi ruch znacznie większy, lecz płynny – jest sobota i finowie wracają z ferii na północy – wielu ciągnie przyczepki w których mają skutery śnieżne lub quady – bardzo tutaj popularne Po drodze w miejscowości Vitsaari zjeżdżamy pierwszy raz z drogi na zamrożnięte jezioro. Ograniczenie masy auta do 2 ton nas nie dotyczy,

Ren

aull Koleos

waży 1665 kg plus bagaże i takie dwa miśki jak my jesteśmy na granicy 2 ton. Robimy zdjęcia i trochę się ślizgamy. Kolce trzymają wspaniale. Jednak nie da się zrobić nawrotu na elektronicznym ręcznym. To rozwiązanie jest bardzo dobre dla dam w mieście przy ruszaniu pod górę. Zawsze pomaga. Jednak nie posiada walorów sportowych.

Snow Castle w Kemi nad brzegiem morza z zewnątrz nie zachwyca, to ogrom ubitego ociosanego śniegu. **Hotel Merihovi** przeciwnie. Maciek śmieje się, iż to hotel z czasów późnego Churchila. Niewiele się myli. Choć lekko przypatynowany, jednak elegancki, w starym stylu. Jeśli chcecie spędzić noc w pokoju, w którym mieszkał Jurij Gagarin, warto pojechać.

www.merihovi.fi

Rano o 11 godzinie czeka na nas przewodnik w Śnieżnym Zamku. Markku Oravainen na co dzień pracuje w Biurze linii lotniczych **Finnair** w Bangkoku. Na wakacjach w rodzinnej miejscowości oprowadza nas.

Snow Castle został zbudowany w styczniu br. Już po raz szesnasty ze śniegu i lodu pochodzącego z **Zatoki Botnickiej** – do której trafi ponownie w kwietniu – to się nazywa recykling.

W środku jest hotel składający się z kilkunastu pokoi 2 osobowych, kilku 5 osobowych i apartamentu dla nowożeńców, baru i kaplicy w której udzielono już w tym roku 40 ślubów.

Oczywiście toaleta i restauracja z ciepłymi posiłkami jest już w części zbudowanej tradycyjnie – z drewna. www.snowcastle.net

Po zwiedzaniu ruszamy w krótką 116 kilometrów podróż do Rovaniemi. Wybieramy drogę drugiej kategorii, licząc, iż będzie więcej śniegu. Mylimy się. Ta droga jest także doskonale utrzymana. Nieraz tylko kawałkami pojawia się lód. Tu zima nie zaskakuje drogowców. Wzdłuż drogi jest pełno dróg dla skuterów śnieżnych. Jest ich pełno. To wielka przygoda pomknąć sobie na skuterze przez pola i lasy. To najlepszy pojazd w tych warunkach. Zwiedzamy Rovaniemi. To chyba takie ich Zakopane. Nastawione na sport i turystykę. Króluje narciarstwo klasyczne i wędkarstwo podlodowe. Widzimy skocznie narciarskie. Pewnie Małysz skakał także tu.

Audycja oficjalna u Świętego Mikołaja, dokładnie na linii koła polarnego. Załatwiamy prezenty na najbliższą gwiazdkę. Tylko mamy być grzeczni. Pełno tam japończyków i jakaś grupa z Polski.

Ten Mikołaj to z pewnością najlepszy chwyt marketingowy Finów.

Następnego dnia przy małym ruchu 230 kilometrów do turystycznej miejscowości Saariselkä. Na drodze trochę lodu. Gdy zjeżdżamy z głównej w las od razu spotykamy renifery. Całą rodzinę. Nie boją się nas.

W Saariselka wyciągi narciarskie i nawet dość długie trasy zjazdowe. Mało zjeżdżających. Oczywiście najwięcej dróg dla narciarzy klasycznych i skuterów. Zwiedzamy okolicę, po śniegu dojeżdżając do hodowli reniferów. To łagodne zwierzęta. Widzimy ciekawe domy z szarych bali drewnianych. Tubylcy mówią nam, że to drzewa obumarłe na skutek ekstremalnie trudnych warunków pogodowych, gdy przyjdzie super ostra zima. Stoją tam potem sto, dwieście lat. Niezwykle ciepły jest dom z takich bali. W naszym hotelu stacjonuje Porsche Driving School. Właśnie była tam grupa ponad 30 osób z Polski. Nasz oklejony Renault Koleos wzbudził sensację. Pytali się, gdzie jedziemy, a gdy usłyszeli o naszej wyprawie, z niedowierzaniem kręcili głowami.

Na lodzie

Kolejny dzień przeznaczony był na testy opon Nokiana na torze testowym w Laponii, pod **Ivalo**. Zostawiliśmy Renault pod hotelem w Saariselka. Było około -7 stopni mrozu.

Zwiedziliśmy cały ponad 700 hektarowy teren testowy. Potem wsiedliśmy w dwa testowe VW golfy należące do Nokian Tyres. Jeden miał opony Hakkapellitta 7 z najnowszym sześciokątnych kolców. Drugi **Hakkapellitta R** bez kolców. Model R jest przeznaczony na Skandynawię. Ma jeszcze bardziej miękka mieszankę gumy i jeszcze więcej lameli i nacięć. Opona lepiej wgryza się w lód i śnieg. W naszych warunkach jest zbyt ciepło i takie opony by się zbyt szybko zużyły. Treningi na zamrożonym jeziorze z ponad 60 cm warstwą lodu to najlepsza poprawa umiejętności kierowców. Golfy na tych oponach trzymały się świetnie.

Najlepsze było na koniec. Przyjechał do nas zawodowy kierowca testowy w Audi RS4 z silnikiem V8 o mocy 420 KM. Przejażdżka po dwunasto-kilometrowej pętli była bardzo ekscytująca. Snow handling track jest specjalnie przygotowaną drogą ubitego śniegu. Przypomina odcinek specjalny rajdów skandynawskich. Wiele szybkich, długich zakrętów, wzniesienia i spadki, liczne hopy i długie proste powodują, iż tor jest szybki. Jeżeli ktoś jeździł

na nartach na trasie przygotowanej przez ratrak, wie o czym piszemy. Przyczepność na tak ubitym i przygotowanym śniegu jest lepsza niż na ubitym szutrze. Oczywiście gdy ma się opony nawet z małymi kolcami. Testowe audi RS4 miał bardzo szerokie opony Hakkapellitta 7 o rozmiarze 235/ 35R19. Na śnieg i lód lepiej by było mieć węższe. Lecz i tak radził sobie wyśmienicie. Połączenie doświadczenia kierowcy, szybkiego auta i stały napęd na cztery koła. Także wyłączone wszystkie systemy bezpieczeństwa wraz z takimi oponami i tak przygotowaną drogą daje niesamowitą frajdę z jazdy.

Na torze testowym spotkaliśmy pięciu dziennikarzy z Ukrainy z czasopisma „**Awto-Centr**” i telewizji. Testowali 11 rodzajów opon. Z uznaniem słuchali, gdzie się wybieramy na wyprawę Renault Kolesem na wyprawę Gentlemana. Gdy powiedziałem im, iż Dacią Logan dojechałem na Gibraltar byli wręcz zszokowani. Powiedzieli, iż napiszą u siebie o takim Polaku, który organizuje szalone wyprawy. Jeden z nich nie miał się czego wstydzić. Przejechał w zimę z Roca Cap w Portugalii autem do Władywostoku w 14 dni. A może by tak... zaczęliśmy zastanawiać się. Nie, nie! Wróćmy na ziemię. W naszym hotelu mieszkała grupa **Porsche Driving Experience**.

Nokian jako jedyna firma ma własny tor testowy na dalekiej północy. Wiele firm z całej europy wynajmuje na zimę różne miejsce koło Ivalo, które jest centrum testów zimowych.

Na koniec świata

Wczesna pobudka, jest -25 stopni w Saariselka. Koleos zapalił bez problemu. Szybko odmarzły szyby. Tylko nieco przymarzł elektryczny zamek w tylnej klapie. Lecz też szybko odtajał. Nie zanotowaliśmy żadnych innych problemów. Wyjeżdżamy w stronę Norwegii. Na Nordkapp mamy 205 km. Jedziemy 80 km/h. Tyle można w Norwegii. Tu nie ma dyskusji z policją. Ma to dobre strony. Benzynowy koleos pali zdecydowanie poniżej 9 litrów. To dobry wynik dla 2,5 litrowego silnika. Mały ruch, duże zimno i piękne słońce. Nawigacja nadal odbiera sygnały z satelitów bez problemu, mimo, iż jesteśmy bardzo daleko na północy. Zarówno ta na wyposażeniu auta, jak i Automapa. Tylko raz w jakiejś głębokiej dolinie Automapa straciła sygnał. Im dalej na północ, tym mniej drzew i krzewów. Piękne fiordy, kręte drogi i płatny tunel pod morzem norweskim. Temperatura wzrasta momentami nawet do -1 stopnia. Aż 25 euro za auto i tyle samo w drodze powrotnej. To przesada. Przyjmujemy to z pokorą. Im bliżej **Nordkapp**, tym droga w stylu alpejskim pnie się mocniej w górę. Więcej śniegu i lodu. Już widzimy morze w stronę bieguna północnego. Żadnych turystów. Ostatni skręt i... zamknięta droga na 13 kilometrów przed Nordkapp. Jest tak duże oblodzenie, że nie przejedzie żaden normalny pojazd. Oblodzenie powstaje, gdy jest mocne słońce, temperatura nieznacznie poniżej zera i duży wiatr. Jest tak ślisko, że po wyjściu z auta prawie się przewracamy. Nasz samochód na oponach Nokiana z kolcami poradził by sobie nawet na takiej drodze, lecz zamknięty jest szlaban! Dowiadujemy się w miasteczku Skarsvag, iż tylko specjalnym pojazdem wojskowym na gąsienicach dowozi się w takich warunkach turystów. Lecz dziś nie kursuje i nie wiadomo, czy będzie jutro. Nie mamy tyle czasu, by wyczekać do skutku. Pójdzie pieszo przy tak dużym wietrze grozi zwianiem z drogi. Rozmawiamy z wojskowym, który wyrusza specjalnym pojazdem gąsienicowym. Ale on tam zostaje obsługiwać radar i nie byłoby powrotu. Zjeżdżamy do największego na wyspie miasteczka Honningsvag, zwiedzamy naprędce i jesteśmy świadkami ćwiczeń z ratownictwa morskiego z użyciem helikoptera. Na południe pod słońce droga zawiewa śniegiem niekiedy na wysokościach 300 do 400 nrm, co na tej szerokości geograficznej daje bardzo ostrą zimę nawet w marcu. Na przedmieściu Alta, miasta nad fiordem zwiedzamy

Igloo Hotel

. Bardzo ładny. Ciekawe połączenie śniegu i lodu. Dużo pięknych rzeźb lodowych. 30 pokoi, kaplica i bar z kieliszkami z lodu. Został otwarty w tym sezonie 17 stycznia już po raz dziesiąty. Wykorzystano 250 ton lodu i 6000 metrów sześciennych śniegu. W tym sezonie udzielono już 15 ślubów.

www.sorrisniva.no

Jutro następny hotel lodowy koło Kiruny w Szwecji. Ten najsłynniejszy w miejscowości Jukkasjarvi. Nocowaliśmy sto kilometrów za Altą w motelu. Następnego dnia przy pięknej pogodzie, ostrym słońcu i dużym mrozie z rana, około -17 stopni, przez góry do Finlandii, by po godzinie znaleźć się w Szwecji. Tuż po ruszeniu za miasteczkiem widzimy całe stada kilkuset reniferów. Nie zwracały na nas uwagi. Ponad 300 kilometrów do **Jukkasjarvi** koło **Kiruny**

mija szybko. Nie wjeżdżając do Kiruny widzimy z daleka ogromne kopalnie odkrywkowe rudy żelaza i huty. Jukkasjarvi to wioska, która marketingowo znakomicie sprzedała sukces Ice Hotelu. Jest to całe przedsięwzięcie. Jest największy z trzech odwiedzonych. Ma najwięcej lodowych rzeźb, oraz artystycznie wykonanych pokoi w śniegu i lodzie. Byliśmy świadkami

profesjonalnego wycinania lodu z jeziora, po to by go zmagazynować na przyszłą zimę. Przechowuje się go nieopodal w wielkich magazynach, przewożąc dużymi traktorami. www.icehotel.com

Po południu niemal 500 kilometrów na południe do miejscowości Lyksele. Położona jest uroczo nad jeziorem i rzeką. Czysta i ma bardzo ładny camping, na którym się zatrzymaliśmy. Następnego dnia to pokonanie kilkuset kilometrów przez środek Szwecji, po mocno oblodzonych górzystych drogach. Jest bardzo ślisko, bo temperatury tylko nieznacznie poniżej zera. Opony Hakkapellitta 5 z kolcami spisały się niezwykle dobrze. Generalnie w Skandynawii nie da się bezpiecznie jeździć bez kolców. Szybkie zwiedzanie Sztokholmu i następnego dnia rano podróż do **Trelleborga**, gdzie oczekuje prom. Jeszcze tylko spojrzenie na most z Malmö do Kopenhagi i na starówkę. Część portowa i stare magazyny są przebudowywane na osiedla mieszkaniowe. Oddano już do użytku apartamentowiec, jeden z najwyższych budynków w Europie, położony nad samym morzem. Widok z najwyższych pięter aż do Kopenhagi musi zapierać dech w piersiach.

Renault Koleos na typowych europejskich oponach zimowych doskonale spisujących się w naszych warunkach nabrało dodatkowych walorów po założeniu najlepszych opon zimowych na rynku. Dziennikarze z Ukrainy, którzy testowali i wiele dłużej niż my przyznali, iż nie jeździli z lepszymi zimówkami w życiu. My też tak to odbieraliśmy. W trudnych warunkach północy Renault zapalał bez problemu nawet przy – 25 stopni. Ogrzewanie dawało sobie radę, choć chłodnicę trzeba było nieco przesłonić do szybkiej jazdy, co warto w zimę zrobić także w Polsce, by nie wzrastało nadmiernie zużycie paliwa. Duża ilość schowków i półek przydała się bardzo. Przeszklenie dachu jest potrzebne do podziwiania widoków w górach. Przy spokojnej jeździe w trudnych warunkach zimowych silnik benzynowy 4 cylindrowy spalał 10,5 litra. Gdy na autostradzie jechaliśmy żwawiej zużycie wzrastało do ponad 12 litrów. Średnie zużycie paliwa w całej wyprawie to 10,4 litra. Przejechaliśmy w sumie ponad 6700 km. Odkryliśmy wiele turystycznych walorów Skandynawii. Tubylcy zapraszali i mówili, że najpiękniejsze miesiące u nich to lipiec i sierpień. A temperatury przyzwoite. Nawet poza kołem polarnym ponad +20 stopni. Lecz za to ferie barw lata zachwyca. Tylko reniferom wtedy za gorąco. W zimę mieliśmy tylko białą i szarą. Lecz warto pojechać pojeździć na skuterach śnieżnych, których pełno. Mają swoje drogi i znaki drogowe. Drogi często wytyczone na zamrzniętych jeziorach i rzekach. To najlepszy pojazd na zimę trwającą ponad pół roku. Kto nie boi się mrozów i lubi narciarstwo

biegowe ma tu prawdziwy raj. My lubimy poślizgać się autem po lodzie. Koleos jako auto rodzinne nie ma walorów sportowych, lecz nie o to chodziło w tej wyprawie. To była druga **długodystansowa wyprawa** Koleosa. Druga, która zakończyła się sukcesem. Na pewno nie ostatnia **nasza wyprawa**

.

Więcej zdjęć na:

<http://auto-turystyka.fotosik.pl/albumy/716351.html>

Tekst i zdjęcia: Mirosław Wdzięczkowski i Maciej Szanter.

Zobacz także;

[PORSCHE W CALIFORNII](#)

[RUMUN W KRAINIE FLAMENCO](#)

[ODWIEDZAMY SĄSIADÓW - WYPRAWA NA MORAWY](#)

Nordkapp 2009 wyprawa samochodowa

Wpisany przez Administrator
środa, 02 grudnia 2009 14:06
