

DYSKUSYJNE FORUM UBEZPIECZEŃ KOMUNIKACYJNYCH 2014

PIM
POLSKA IZBA MOTORYZACJI

pod patronatem

IX Dyskusyjne Forum Ubezpieczeń Komunikacyjnych

NAJWIĘKSZA KONFERENCJA RYNKU NAPRAW SZKÓD KOMUNIKACYJNYCH W POLSCE!

pod hasłem **RENTOWNOŚĆ, WZROST I PRZEWAGA KONKURENCYJNA - NAJLEPSZE PRAKTYKI!**

3 grudnia 2014
Hotel Sofitel Warsaw Victoria
ul. Królewska 11

Polska Izba Motoryzacji zaprasza na kolejną edycję najbardziej oczekiwanego spotkania przedsiębiorstw z branży likwidacji szkód komunikacyjnych w szczególności:

- serwisów mechanicznych i blacharsko-lakierniczych,
- dealerów samochodów,
- rzeczoznawców,
- likwidatorów szkód,
- towarzystw ubezpieczeniowych,
- wypożyczalni samochodów,
- firm flotowych,
- firm dostarczających narzędzia, materiały i oprogramowanie dla serwisów.

Wszystkie ważne rozmowy i decyzje podejmowane są podczas Forum, chcesz być ich uczestnikiem a nie jedynie ich adresatem? Weź udział w IX Dyskusyjnym Forum Ubezpieczeń Komunikacyjnych!

Już dziś zarejestruj się na www.forumubezpieczen.com

Partner merytoryczny: _____ Sponsor nagrody „Złoty Zderzak”: _____ Partnerzy branżowi: _____

Patroni medialni: _____

- Chcesz otrzymywać wszystkie numery „Autonaprawy” – wykup abonament!
- Chcesz otrzymywać bezpłatnie wybrane egzemplarze – wypełnij kupon zgłoszeniowy na stronie www.e-autonaprawa.pl

FORMULARZ PRENUMERATY MIESIĘCZNIKA AUTONAPRAWA

Zamawiam ☐ 11 kolejnych wydań w cenie 61,50 zł brutto (w tym VAT 23%) od numeru
☐ 6 kolejnych wydań w cenie 43,05 zł brutto (w tym VAT 23%) od numeru
☐ 11 kolejnych wydań w cenie 36,90 zł brutto w prenumeracie dla szkół (w tym VAT 23%) od numeru

Czasopismo jest bezpłatne. Cena obejmuje umieszczenie prenumeratora w bazie danych i realizację wysyłek.

DANE ZAMAWIAJĄCEGO (PŁATNIKA): ☐ nowa prenumerata ☐ kontynuacja prenumeraty

Nazwa firmy
NIP (ewentualnie PESEL) imię i nazwisko zamawiającego
ulica i numer domu kod pocztowy miejscowość
telefon do kontaktu, e-mail

ADRES DO WYSYŁKI (należy podać, jeśli jest inny niż podany wyżej adres płatnika):

Odbiorca
ulica i numer domu kod pocztowy miejscowość

Faktura VAT zostanie dołączona do najbliższej wysyłki zamówionych czasopism. Upoważniam Wydawnictwo Technotransfer do wystawienia faktury VAT bez podpisu odbiorcy oraz umieszczenia moich danych w bazie adresowej wydawnictwa.

.....
data podpis

Wypełniony formularz należy przesłać faksem na numer **71 343 35 41** lub pocztą na adres redakcji. Prenumeratę można też zamówić ze strony internetowej www.e-autonaprawa.pl, mailowo autonaprawa@technotransfer.pl oraz telefonicznie 71 715 77 95 lub 71 715 77 98

Garbate szczęście

Rodzice kochający swe dzieci nieudane, czyli wredne, głupie i brzydkie, mocno wierzą w jakieś ich bliżej nieokreślone zalety kompensujące z nawiązką wszystkie wspomniane wady. Podobnie ma się sprawa z twórcami i fanami starego (Typ 1) Volkswagena „Garbusa”.

W roku 1933, a więc wkrótce pod dojściu do władzy, kanclerz Adolf Hitler zlecił doktorowi inżynierowi Ferdynandowi Porsche, by skonstruował ów „pojazd dla ludu” (po niemiecku *Volkswagen*), mogący według wstępnych założeń przewozić dwie osoby dorosłe i trójkę dzieci z prędkością maksymalną 100 km/h. Dwa lata później gotowy był już projekt spełniający te wymogi i dwa gotowe do testów prototypy oznaczone symbolami V1 i V2. Zachwycony nimi zleceniodawca ustalił cenę na 990 marek i ogłosił przedpłaty, z których równie zachwyceni Niemcy zaczęli „korzystać” w masowej wręcz skali.

Korzyści były iluzoryczne, ponieważ do wybuchu wojny nie wyprodukowano nawet stu egzemplarzy. Iluzję technicznego cudu tworzyła zaś hitlerowska propaganda, obiecująca przyszłym użytkownikom wielką radość i płynącą z niej siłę pod chwytliwym wówczas hasłem *Kraft durch Freude*, w skrócie KdF. Taką też nazwę (*KdF-Wagen*) nadał modelowi Hitler po oficjalnej prezentacji w 1938 roku.

Budzone w ten sposób nadzieje nie poszły jednak całkiem na marne, gdyż po pierwsze, pieniądze z przedpłat i potencjał technologiczny przyszłej fabryki powszechnie dostępnych samochodów przeznaczone zostały na cele zbrojenio-we. Symbole V1 i V2 przydały się do oznaczenia innych znanych niemieckich produktów, a opracowane przez Ferdynanda Porsche podwozie i zespół napędowy posłużyły do rzeczywiście masowej (ok. 52 000 sztuk) produkcji lekkich pojazdów wojskowych o nazwie *Kübelwagen*, co nawet bez tłumaczenia oddaje specyficzne walory konstrukcji, która w późniejszych filmach wojennych odnosiła znacznie większe sukcesy niż



VOLKSWAGEN „GARBUS” Z PIERWSZYCH LAT PRODUKCJI (1935 R.)



w swoim czasie na frontach. W porównaniu bowiem z amerykańskim Willysem, angielskim Land Roverem, czy radzieckim gazikiem – była ona w terenie nieporadna i do przewozu niewielkich nawet ładunków całkiem nieprzydatna z powodu tylnego usytuowania silnika.

Gdy w 1945 roku zwycięzcy alianci dzielili wojenne łupy, fabryka Volkswagena przypadła Amerykanom, ci chcieli ją gratis oddać Brytyjczykom, aby ją sobie przenieśli na wyspy, lecz prezent nie został przyjęty przez żadną z licznych wtedy angielskich marek. Ich eksperci stwierdzili zgodnie, iż zarówno sama konstrukcja „Garbusa”, jak i oprzyrządowanie przystosowane do jej wytwarzania – nie spełniają aktualnych wymogów technicznych, a użytkowe walory produktu już z założenia nie odpowiadają oczekiwaniom przeciętnego powojennego nabywcy.

Obiektywnie rzecz biorąc, tak faktycznie nie było, bo jak inaczej ocenić samochód zewnętrznie paskudny, we wnętrzu niewygodny i praktycznie pozbawiony bagażnika, rozpędzający się do obiecywanej setki prawie przez minutę, hamowany mało skutecznym układem linkowym.

A jednak po uruchomieniu jego produkcji przez Niemców pod alianckim nadzorem do roku 1955 udało się sprzedać pierwszy milion egzemplarzy. Produkcja w Niemczech trwała do początku lat osiemdziesiątych, potem kontynuowano ją jeszcze w Brazylii i Meksyku (do 2003 roku). W sumie powstało ponad 21 milionów „garbusów”, co jest absolutnym rekordem produkcyjnym w dziejach motoryzacji. Podczas przeszło pięćdzie-



KÜBELWAGEN Z OKRESU II WOJNY ŚWIATOWEJ



VW Z ROKU 1951



EGZEMPLARZ WYPRODUKOWANY W MEKSYKU W ROKU 2003

sięcioletniej obecności modelu na światowym rynku wprowadzono wprawdzie ponad 78 000 jego modyfikacji, lecz wygląd pozostawał niemal niezmienny, podobnie jak pierwotne wady projektu. Ma on więc najwyraźniej jakieś inne zalety...

Hubert Kwarta