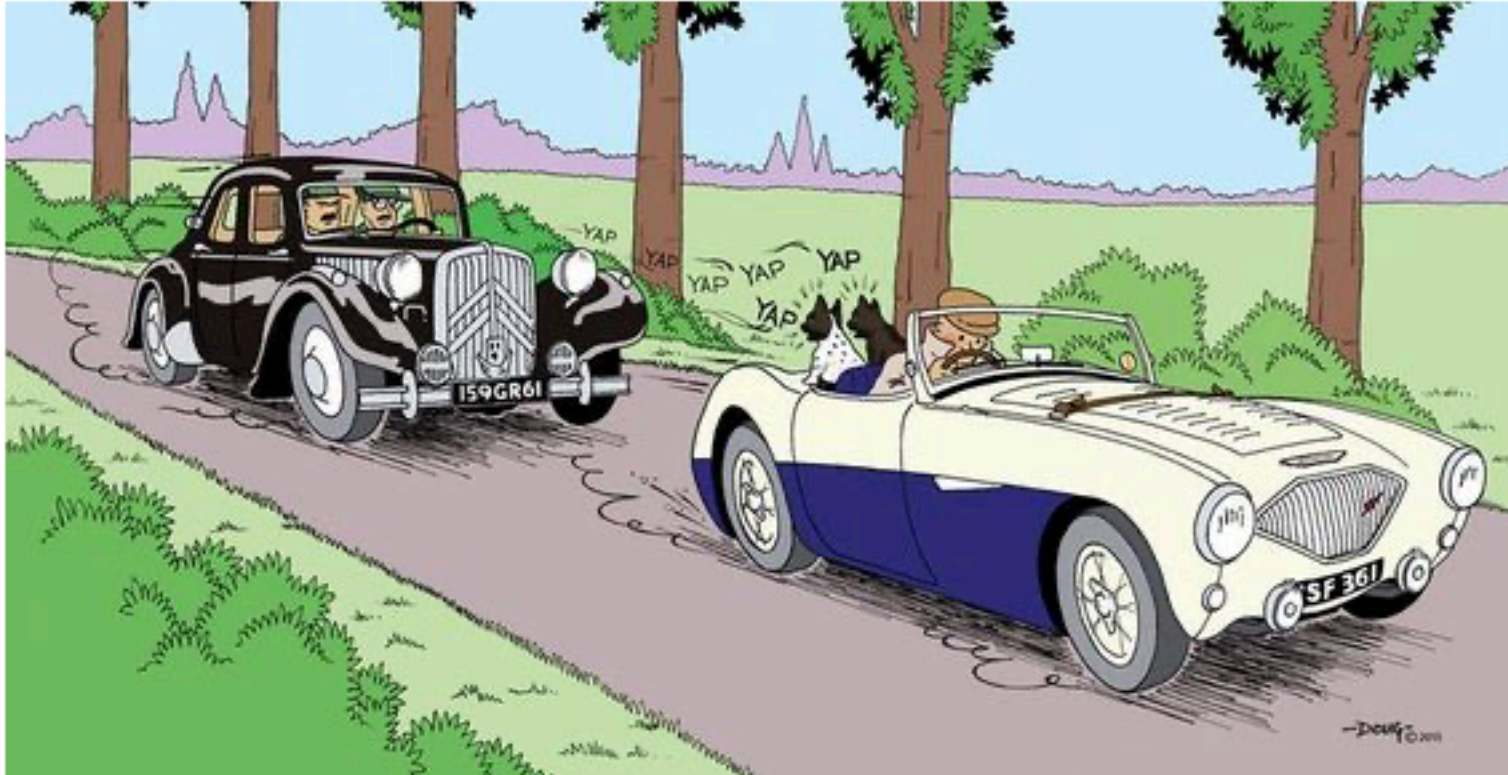




Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIELDA

ARCHIWUM

Shinkansen na drodze

przez Zbigniew Kluczkowski | 18 lipca, 2026

0 komentarzy

Japońskie pociągi już od 50 lat uznawane są za cud techniki. Są punktualne oraz szybkie, co przy stanie polskich kolei wydaje się zjawiskiem obcym i niedostępnym. Prędkości osiągane przez te pociągi dziś już nie są tak oszałamiające (220 – 300 km/h), ale przy średniej prędkości polskich składów nadal budzą podziw. Jednak pociąg, jak każdy pojazd szynowy, do poruszania się potrzebuje torów. Co się stanie gdy zechcemy podróżować w warunkach podobnych do tych znanych z superszybkiego ekspresu, ale nie chcemy trzymać się wytyczonej drogi?

Jest na to rozwiązanie – Eliica. Pojazd, który swoim wyglądem i napędem przypomina to, co dotychczas mogło jeździć tylko ściśle wytyczoną trasą. Auto zaczęto konstruować pod koniec lat 90-tych XX wieku na japońskim uniwersytecie Keio. Prace pod kierunkiem profesora Hiroshi Shimizu trwały 5 lat i było o nich cicho aż do 2004 roku i próby, po której menedżerom wielkich koncernów nagle zrobiło się słabo. Wszystko rozebrało się we Włoszech na prostej toru Nardo. Czy już domyślacie się jaka to była próba?

Osiągnięty na Nardo przez Eliicę wynik – 370 km/h nie byłby niczym nadzwyczajnym, ale do bicia rekordu nie zużyto nawet litra paliwa. Zanim przedstawiono nagranie krążyły plotki o tym, że to jakieś super-auto – pewnie lekkie, mocne i zupełnie nie nadaje się na drogi. Gdy okazało się, że jest to ciężka, wygodna limuzyna media zainteresowały się Eliicą na tyle, że pojawili się sponsorzy a wraz z nimi bogacze chętni na jej zakup. Nie przeszkadzał im nawet dość specyficzny wygląd pojazdu. Jednak auto nadal nie było tak doskonałe jak chcieli jego konstruktorzy.

Eliica



Źródło: Inhabitat

Stylistyka godna superekspresu połączona z luksusem i drzwiami a'la Rolls – Royce nawet na tle japońskich „pudełek” wyróżniała się tak bardzo, że przewidywano szybkie uruchomienie produkcji. Popyt był, gorzej z zapleczem technicznym, którym były uczelniane warsztaty – wypełnione tegimi umysłami, ale niestety nie dysponujące milionowym budżetem. Do dziś nie uruchomiono produkcji, co nie znaczy, że zaprzestano rozwoju tej konstrukcji. Eliica nadal jest rozwijana a efekty pracy młodych inżynierów nadal są zaskakujące, czego dowodem było zbudowanie drugiego egzemplarza.

Podobne teksty: [Dla całej rodziny](#)

Pierwsza Eliica była przygotowana z myślą o rekordzie i mogła się może rozpędzić się do 370 km/h, ale przez to ma zasięg ograniczony do 200 km. Druga Eliica jest przeznaczona do celów badawczych – rozwinięciem najwyżej 190 km/h, ale zasięg wynosi 320 km. Wersja o niższej prędkości ma nieco lepsze przyspieszenie. Niezależnie od wersji przyspieszenie tego pojazdu jest porównywalne z Shinkansenem, choć dotychczas nie zorganizowano porównania ich osiągnięć. Eliica potrafi jednak jechać tam, gdzie chcemy, co na tle Shinkansena jest wielką zaletą.

Czy to wszystko. Nie, dlatego, że Eliica nie poprzestała na 370 km/h, ale potrafi przekroczyć 400 km/h. To inżynierowie podobno już są w stanie udowodnić. W przeciwieństwie do Bugatti Veyron tak absurdalną prędkością możemy cieszyć się wraz z całą 4 – osobową rodziną. No, może bez teściowej, ale żonę i dwójkę dzieci zmieścimy bez problemu. Eliica posiada nawet bagażnik (płaski i szeroki), co w przypadku samochodów o podobnych osiągnięciach nie jest wcale oczywiste. Chyba, że Bugatti zbuduje 7 – miejscowego mikrobusa, ale to raczej niemożliwe.

Kosmiczny tyt



Źródło: electro-machines.ru

Dlaczego Eliica jest taka szybka? Do jej napędu użyto aż 8 silników elektrycznych. Każde koło ma własny napęd a jego łączy moc to 640 KM, które bez trudu katapultują ważącą 2400 kg Eliicę do dużych prędkości. Wartości momentu obrotowego dotąd nie ujawniono, ale z pewnością przewyższa wszystko, co dzięki benzynie napędza auta osobowe. Co ważne Eliica nie tylko łatwo się rozpędza, ale i skutecznie hamuje. Każde koło ma własny hamulec tarczowy wyposażony układ odzyskujący tracącą energię zatem o skuteczne zatrzymanie się jest bardzo łatwo.

Zbiorniki paliwa stanowią małe baterie, które umieszczono w podłodze. Energia jest zgromadzona w 320 akumulatorach litowo-jonowych a czas ładowania „do pełna” wynosi 10 godzin. To dużo, ale do tego wystarczy zwykłe gniazdko a nie specjalna stacja ładowania, która wymaga wysokiego napięcia. Dzięki wydajnym akumulatorom oraz odzyskiwaniu energii mierząca ponad 5 metrów Eliica może pełnić rolę wygodnej limuzyny do pokonywania dłuższych tras. Jednak to jest możliwe tylko w Japonii, gdzie słupek do ładowania nie jest rzadkim zjawiskiem.

Podobne teksty: [Dwa lata z prądem](#)

Płyta podłogowa



Źródło: eworld.com

Cena gotowego samochodu ma wynosić około 320 tys. \$, z czego aż 1/3 stanowi wartość akumulatorów. Z racji dużego zainteresowania firma planuje wyprodukowanie 200 sztuk Eliici. Planuje, bo dotychczas żaden klient nie miał możliwości testowania a co dopiero zakupu tego auta. Jedynie konstruktor a czasem i jego studenci korzystają z tego przywileju. Drogowy superekspres chyba nigdy nie wyjedzie na ulice japońskich miast. Chyba, bo autor ma nadzieję na to, że się myli i ten niezwykły pojazd być może będzie częstym widokiem. Teslo, bój się!

Visited 14 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Eliica, HiroshiShimizu, pojazdyrekordowe, prototypy, samochodyelektryczne

Zobacz wpisy

← Rodzina wraca z wojny

Cadillac i jego 16 cylindrów →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

☐

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz



Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Lódź

Teraz, 18 lipca, 14:00, Sobota

25°C

18 km/h

0,1 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2,5: 85%

PM 10: 31%

Dziś

25°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

Jutro

26°C

twojapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026						
P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		
« cze						

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od...

Ding-dziong, youngtimery i przewaga

Cytryna z krainy dyktatora

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Halo, dzwonię z samochodu

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (10) BMW (26) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (83) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (28) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (15) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (8) rekordyprędkości (15) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (16) V8 (9) V12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 11 463

Wszystkie wpisy: 636

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress