

# SAMUCHODY



KAROL WIECHCZYŃSKI  
BARTOSZ ZAKRZEWSKI

# SAMOCHODY





Ferrari California



# SPIS TREŚCI

|                                       |     |
|---------------------------------------|-----|
| WSTĘP                                 | 4   |
| FORD T                                | 6   |
| BUGATTI 35                            | 8   |
| MAYBACH ZEPPELIN                      | 10  |
| CADILLAC V16                          | 14  |
| CITROËN TRACTION AVANT                | 16  |
| CITROËN 2CV                           | 18  |
| SYRENA                                | 20  |
| VOLKSWAGEN TYP1                       | 22  |
| WILLYS JEEP                           | 24  |
| LAND ROVER DEFENDER                   | 28  |
| FULDAMOBIL                            | 30  |
| BUICK ROADMASTER                      | 32  |
| CADILLAC ELDORADO                     | 36  |
| MIKRUS                                | 40  |
| CHEVROLET CORVETTE                    | 42  |
| MERCEDES-BENZ 220                     | 44  |
| JAGUAR D-TYPE / XK SS                 | 46  |
| BMW ISETTA                            | 50  |
| MERCEDES-BENZ 300 SL (W198)           | 52  |
| BMW 507                               | 56  |
| MESSerschMITT KR 200                  | 58  |
| CITROËN DS                            | 60  |
| PEUGEOT 203                           | 64  |
| ROLLS-ROYCE SILVER CLOUD              | 66  |
| MASERATI 3500 GT                      | 68  |
| AUSTIN HEALEY 3000                    | 72  |
| MORRIS MINI                           | 74  |
| JAGUAR E-TYPE                         | 76  |
| AC COBRA                              | 78  |
| FERRARI 250 GTO                       | 80  |
| TRIUMPH SPITFIRE                      | 82  |
| ASTON MARTIN DB5                      | 86  |
| PORSCHE 911                           | 88  |
| FORD MUSTANG                          | 92  |
| ALFA ROMEO GIULIA SPRINT GTA STRADALE | 94  |
| CHEVROLET CAMARO                      | 96  |
| LAMBORGHINI MIURA                     | 100 |
| TATRA 603                             | 102 |
| ALFA ROMEO TIPO 33 STRADALE           | 104 |
| POLSKI FIAT 125                       | 106 |
| FORD CAPRI                            | 108 |
| OPEL MANTA                            | 110 |
| PLYMOUTH BARRACUDA                    | 112 |
| LANCIA STRATOS                        | 114 |
| BMW 2002 TURBO                        | 118 |
| FIAT 126P                             | 120 |
| LOTUS ESPRIT                          | 122 |
| LAMBORGHINI COUNTACH                  | 126 |
| VOLKSWAGEN GOLF GTI                   | 128 |
| TRABANT                               | 130 |
| MERCEDES-BENZ W123                    | 132 |
| POLONEZ                               | 134 |
| AUDI QUATTRO                          | 136 |
| HMMWV                                 | 138 |
| FERRARI F40                           | 142 |
| LANCIA DELTA HF INTEGRALE             | 144 |
| DODGE VIPER                           | 146 |
| MCLAREN F1                            | 148 |
| BUGATTI VEYRON                        | 152 |
| ASTON MARTIN DBS V12                  | 154 |

# WSTĘP



Motoryzacji od zarania towarzyszyły olbrzymie emocje oraz entuzjazm związanych z nią ludzi. Gdyby nie grupa entuzjastów techniki owładniętych obsesją stworzenia mechanicznego substytutu konia, samochód nigdy by się nie narodził. Gdy już się udało osiągnąć ten cel, a ludzkość zyskała wynalazek dający poczucie wolności, entuzjazm konstruktorów zaczęli dzielić również przeciętni użytkownicy automobili. Samochód szybko stał się czymś więcej niż tylko bezduszną maszyną, czego dowodem były powstające niczym grzyby po deszczu kluby miłośników poszczególnych marek oraz stowarzyszenia kierowców. Równie szybko dało się zauważyć, że niektóre z aut zyskały szczególny status, stając się pojazdami obdarzonymi swoistym kultem. Czy można w ogóle użyć takiego słowa względem samochodu? Jeśli przyjmujemy, że nie chodzi tu o formę wyznaniową, ale o skupienie grupy ludzi wokół konkretnego przedmiotu,

w tym przypadku konkretnego modelu auta, to ciężko znaleźć trafniejsze określenie. Co ciekawe, przyglądając się tym wyjątkowym pojazdom zauważymy, że reprezentują sobą niemal wszystkie kategorie pojazdów, od samochodów małodrożowych poprzez limuzyny po maszyny zbudowane do sportu. Wyklucza to więc możliwość określenia jakiegokolwiek przepisu na stworzenie pojazdu kultowego.

Warto natomiast zadać sobie pytanie dlaczego, mimo pojawiania się coraz nowocześniejszych konstrukcji, pewne auta wciąż nas fascynują? Czy jest to spowodowane ich pięknem, rozwiązaniami technicznymi, czy może ich osiąganiami? Odpowiedź dla każdego z nas będzie różna, tak jak różne auta zasługują na miano kultowych. Należy jednak pamiętać, że w czasie ponad 125-letniej historii motoryzacji wyjątkowych samochodów powstało tyle, że nie sposób opisać ich w jednej książce.

Rajd zabytkowych samochodów w Krakowie





Ford T z 1912 roku

# PIERWSZY SAMOCHÓD RODZINNY



## FORD T

Czy mając ukończone zaledwie kilka klas szkoły podstawowej, można stać się bohaterem rewolucji w przemyśle motoryzacyjnym?

Okazuje się, że tak, trzeba jednak mieć niezwykle talent konstruktora oraz nazywać się Henry Ford. To właśnie wrodzone umiejętności techniczne i wyczucie potrzeb klientów w połączeniu z darem do zarabiania pieniędzy sprawiły, że Ford jako marka w ogóle zaistniał na rynku, stając się jednocześnie jednym z najbardziej rozpoznawanych producentów samochodów na świecie.

Sukces ten w prostej linii można przypisać tylko jednemu pojazdowi – legendarnemu modelowi T.

Pomimo że pierwsze automobile spod ręki Henry'ego Forda wyszły jeszcze w XIX wieku, to prace nad nowym samochodem, który miał być ucieleśnieniem marzeń konstruktora samouka, ruszyły dopiero w 1905 roku. Wizja była prosta: stworzyć samochód, którego cena miała sprawiać, że auto będzie dostępne dla przeciętnej amerykańskiej rodziny, a jego obsługa nie będzie bardziej skomplikowana od obsługi roweru. W realizacji ambitnego planu mieli Fordowi

Model T z 1920 roku



pomóc Childe Harold Wills, József Galamb oraz Jenő Farkas, którzy swą pracę rozpoczęli od wnikliwej analizy amerykańskiego rynku oraz przestudiowania najnowocześniejszych konstrukcji marki... Renault.

Szybko zdecydowano, że nowy model Forda zostanie wyposażony w czterocylindrowy rzędowy silnik o pojemności 2890 cm<sup>3</sup> i mocy około 20 KM, sprzężony z planetarną skrzynią biegów o dwóch przełożeniach w przód. Sterowanie tą ostatnią rozwiązano w dość niecodzienny sposób, wyposażając auto w trzy pedały. Skrajny lewy odpowiadał za jazdę do przodu, środkowy za jazdę do tyłu, a prawy był pedałem hamulca. Prędkość regulowano natomiast za pomocą dźwigni na kierownicy. Co ciekawe, podczas jazdy do przodu wciśnięcie środkowego pedału (jazda do tyłu) powodowało uruchomienie hamulców i dopiero po zatrzymaniu samochód rozpoczynał jazdę do tyłu. Dzięki temu rozwiązaniu nowy ford otrzymał przydomek samochodu na pedały (pedal car),

a w wielu krajach, by móc go prowadzić, wymagane było specjalne prawo jazdy. Model T osiągał prędkość maksymalną około 70 km/godz., będąc przy tym jednym z oszczędniejszych aut na rynku (spalanie w granicach 10–15 l/100 km). Ramowa konstrukcja auta pozwalała na nieskończone wręcz możliwości zabudowy nadwozia, a dla obniżenia kosztów produkcji przez długi czas nowy ford był (jak reklamował go jeden z folderów) dostępny w każdym kolorze, pod warunkiem że był to kolor czarny. Nie przeszkodziło to jednak w odniesieniu rynkowego sukcesu przez model T. Kluczem do osiągnięcia imponujących wyników sprzedaży okazała się niezawodność będąca wypadkową prostej, ale przemyślanej konstrukcji i wykorzystania wysokiej jakości materiałów, a także łatwość napraw pojazdu.

Największą sławę jednak przyniósł Fordowi proces montażu oparty po raz pierwszy w historii na linii produkcyjnej.

Fort T z 1910 roku



# PRZEDWOJENNY REKORDZISTA

## BUGATTI 35

Gdybyśmy sklasyfikowali samochody wyścigowe według odniesionych przezeń zwycięstw, to najprawdopodobniej na szczycie takiego rankingu znalazłoby się auto, którego produkcja została zakończona jeszcze przed II wojną światową. Żaden inny samochód nie osiągnął ponad 1000 udokumentowanych zwycięstw, a taką właśnie liczbą może pochwalić się jeden z najwspanialszych samochodów wyścigowych wszech czasów – bugatti type 35.



Ettore Bugatti nie dość, że był utalentowanym konstruktorem doskonałych wyścigówek, to potrafił, co nie często się zdarzało w tamtych czasach, wykorzystać to jako sposób na zarabianie pieniędzy. Syntezą tych umiejętności była prezentacja w 1924 roku podczas Grand Prix Lyonu jednego z najpopularniejszych i jednocześnie najsukcesowniejzych samochodów wyścigowych okresu międzywojennego. Cechujące się niewielkimi wymiarami (rozstaw osi 2,3 m) podwozie skonstruowano w oparciu o ramę drabinową, której

Bugatti type 35 C





Bugatti type 35 A z 1926 roku

sztywność była zwiększona przez przymocowanie do niej silnika w czterech punktach. Kluczem do świetnych właściwości jezdnych okazało się wykorzystanie resorów ćwierćeliptycznych w połączeniu z drążkami reakcyjnymi na tylnej osi. Przednie zawieszenie oparto z kolei na typowym w tamtym czasie układzie podłużnych resorów półeliptycznych. O stopniu dopracowania konstrukcji najlepiej chyba świadczyły koła odlane z elektronu, które według producenta gwarantowały wagę niższą o połowę od standardowych wówczas kół szprychowych. Użycie obręczy ze stopów lekkich pozwoliło na zintegrowanie bębnow hamulcowych z kołami, co upraszczało wymianę okładzin hamulcowych podczas wyścigu.

Sercem bugatti 35 stał się mający swe korzenie w modelu 29 ośmiocylindrowy rzędowy silnik o pojemności 2 litrów. Dzięki zastosowaniu układu trzech zaworów na cylinder jednostka napędowa odznaczała się dużą elastycznością i osiągała moc 100 KM przy 5000 obr./min. Napęd przenoszony był poprzez czterobiegową przekładnię na tylne koła. Za sprawą niskiej masy wynoszącej 750 kg bugatti 35 osiągało prędkość maksymalną 180 km/godz. Nic więc dziwnego, że przy takich parametrach oraz

stosunkowo niskiej cenie (uzyskanej dzięki produkcji seryjnej) chętnych na zakup francuskiej wyścigówki nie brakowało.

Auto stało się bardzo popularne na całym świecie, w tym również w Polsce. By zrozumieć fenomen tego samochodu, wystarczy tylko wspomnieć, że w II RP zarejestrowanych było 20 egzemplarzy modelu 35 i pochodnego 37, a przedstawicielstwa alzackiej firmy znajdowały się m.in. w Warszawie oraz Krakowie. I nie było w tym nic dziwnego, bugatti 35 w swoim czasie było autem nie do pokonania, a polscy kierowcy na czele z legendarnym Janem Ripperem, wzorem zachodnich kolegów pragnęli dążyć do doskonałości nie tylko w umiejętnościach, ale i w sprzęcie. O tym jak konkurencyjnym autem było bugatti 35 świadczy fakt, że w ciągu tylko półtora roku model ten odniósł ponad 350 zwycięstw, ustanawiając 47 rekordów. Z bugatti 35 wiąże się też ciekawa opowieść. Gdy w 1927 roku zginęła znana tancerka Isadora Duncan, szybko powstała pogłoska, jakoby autem, w koło którego miał wkręcić się jej szal, było właśnie bugatti 35. Mimo że w rzeczywistości panna Duncan zginęła w wyścigowym amilcarze, to do legendy bardziej pasowało romantyczne bugatti...

# DROGOWY STEROWIEC

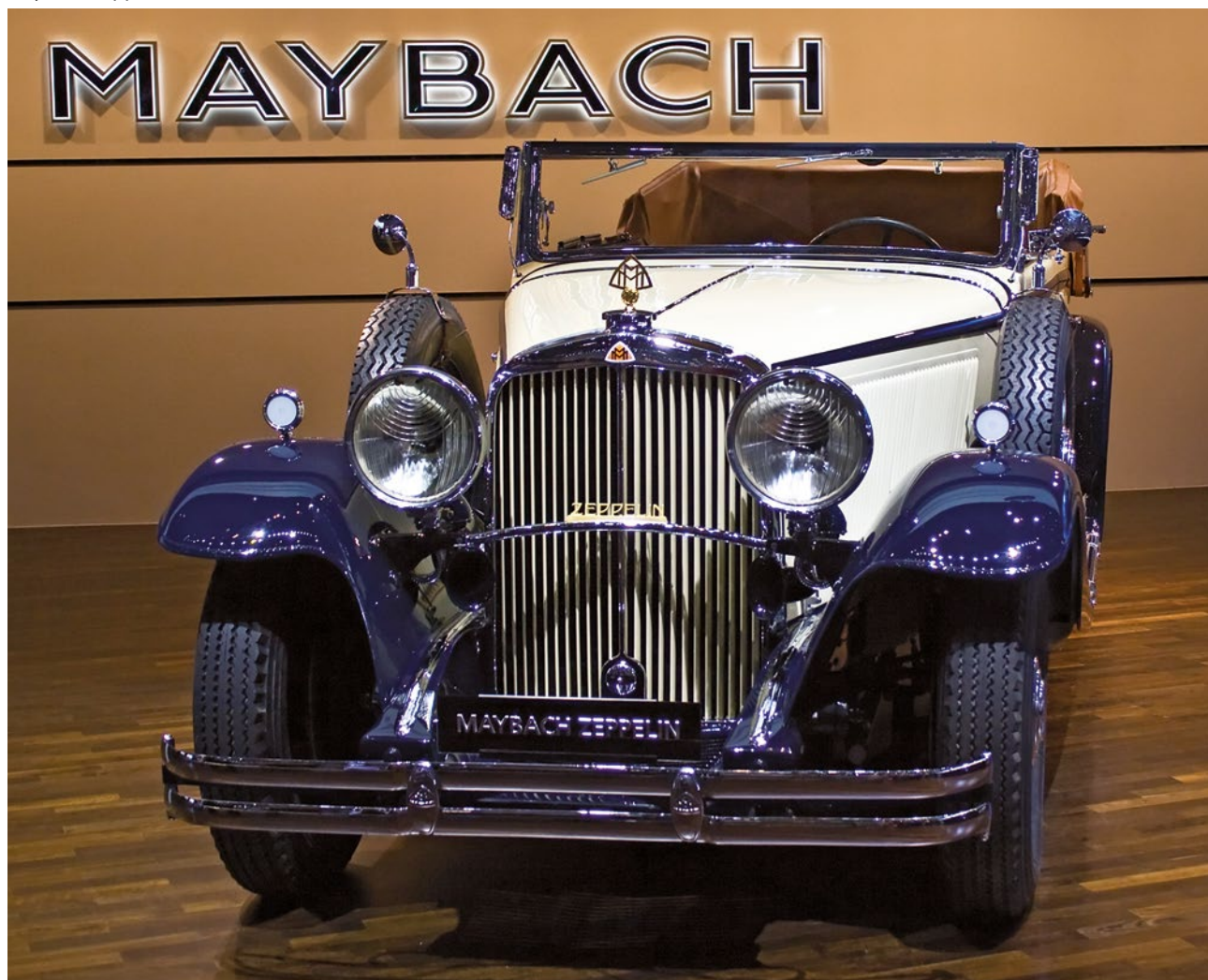


## MAYBACH ZEPPELIN

Historia motoryzacji napędzana jest w dużej mierze opowieściami, które nie mają tak naprawdę żadnego odzwierciedlenia w rzeczywistości. Jedną z takich legend było rzekome użycie silnika pochodzącego ze sterowca hrabiego von Zeppelina w jednym z najbardziej okazałych samochodów dwudziestolecia międzywojennego – maybachu zeppelinie.

Jak w każdej legendzie, tak i w tej jest trochę prawdy, bowiem założyciele firmy Wilhelm i Karl Maybach istotnie współpracowali z Ferynandem von Zeppelinem. Jednak silniki stosowane w sterowcach nijak nie nadawały się do użycia w samochodzie. Nie zmienia to faktu, że opracowany w 1928 roku flagowy model firmy nosił nazwę zeppelin. W tamtym czasie podróż sterowcem była synonimem przepychu, luksusu

Maybach zeppelin DS 8



i wszechogarniającego bogactwa. To też szefostwo firmy postanowiło dać nowej konstrukcji wszystko to, co najlepsze.

Specjalnie dla zeppelina DS7 stworzono widlasty dwunastocylindrowy silnik o nowoczesnym górnozaworowym układzie. Siedmiolitrowy silnik osiągał moc 150 KM, co stawiało go w czołówce najmocniejszych aut swoich czasów. Niecodzienna była również napędzająca tylne koła skrzynia biegów, która miała początkowo trzy, a później cztery przełożenia, dodatkowo wyposażona w nadbieg działający na każdym biegu. W praktyce więc najdroższy z maybachów mógł poszczycić się sześcioma lub ośmioma biegami. Co ciekawe, samochód miał tyle samo przełożeń zarówno do jazdy w przód, jak i w tył.

Imponujących rozmiarów zespół napędowy zainstalowano w stalowej ramie drabinowej o długości blisko pięciu metrów. Nadwozie zeppelina dostępne było w kilku odmianach, klientom oferowano wersję z dachem lub otwartą, zarówno cztero-, jak i dwudrzwiową. Wszystkie odmiany tej luksusowej limu-

zyny cechowała jednak niezmienna najwyższa jakość wykonania i nienaganny dobór materiałów użytych do budowy auta. Miało to jednak swoją cenę.

Flagowy model Maybacha kosztował dwukrotnie więcej niż jakiegokolwiek inne auto produkowane w ówczesnych Niemczech. Niewielka produkcja nie przeszkodziła jednak w opracowaniu w 1930 roku następcy zeppelina, modelu DS8. Główne różnice pomiędzy nimi dotyczyły unowocześnienia nadwozia oraz zmiany jednostki napędowej. Auto tym razem wyposażono w ośmiolitrowy silnik V12 o mocy 200 KM osiąganey już przy 3200 obr./min. Wartość ta dawała w 1930 roku maybachowi zeppelinowi tytuł najmocniejszego seryjnie produkowanego samochodu świata. Również prędkość maksymalna pomimo masy dochodzącej do trzech ton imponowała wartością 170 km/godz. wbrew astronomicznej cenie Maybach w ciągu 6 lat produkcji sprzedał około 100 egzemplarzy modelu zeppelin w obu wariantach. Dziś auta te są przykładem komfortu, jakości wykonania i piękna zawartego w zegarmistrzowskiej precyzji.

Maybach zeppelin DS 8



# MAYE



**MAYBACH ZEPPELIN**

# BACH



# LUKSUS PO AMERYKAŃSKU

## CADILLAC V16

**Amerykanie z natury kochają wszystko co duże. Dotyczy to również samochodów, a szczególnie ich silników. Nie jest zatem zaskoczeniem, że do nieformalnego, ale za to bardzo elitarnego klubu producentów silników szesnastocylindrowych musiała należeć również któraś z firm zza oceanu. Była nią jedna z najbardziej prestiżowych marek samochodowych w USA – Cadillac.**

Prezentacja flagowego modelu Cadillaca w styczniu 1930 roku była chyba najbardziej niepewną w dziejach firmy. Recesja, która dopadła Amerykę kilka miesięcy wcześniej, zataczała coraz szersze kręgi.

Wielu potencjalnych klientów z dnia na dzień stało się nędzaczami, a duża część zamożnego środowiska ledwo wiązała koniec z końcem. W takich warunkach produkcja luksusowych samochodów budowanych na specjalne zamówienie całkowicie traciła sens. Jednak nie chodziło tu bynajmniej o odwagę zarządu GM w podejmowaniu śmiałych decyzji. Przyczyną był zaawansowany stan prac nad nowym modelem. Jego genezą było opracowanie w 1926 roku nowego wieloletniego silnika o 16 cylindrach. W tym samym czasie szef Cadillaca Larry Fisher wybrał się wraz z szefem projektantów GM Harleyem Earlem do Europy w poszukiwaniu inspiracji dla nowego nadwozia.



Cadillac V-16 Convertible Fleetwood z 1930 roku





Cadillac V16 roadster z 1931 roku

Auto oparto na blisko 5,5-metrowej stalowej ramie drabinowej, na której zabudowano niezwykle silnik. Jednostka napędowa o pojemności 7,4 litra charakteryzowała się nieprawdopodobną wręcz kulturą pracy, a także stosunkowo wysoką mocą 165 KM. Zgodnie z ówczesną tradycją klient kupował w fabryce samo podwozie, natomiast karosowaniem go zajmowały się specjalistyczne firmy, w tym przypadku Fisher oraz Fleetwood, obie należące do koncernu GM.

Cadillaca V16 przyjęto entuzjastycznie. Prasa była zachwycona nowym samochodem: wychwalała jego własności jezdne, a także jakość wykończenia. Drugą połową sukcesu było zainteresowanie kupujących. W tym przypadku efekt prezentacji wozu przerósł oczekiwania. Plan zakładający sprzedaż trzech pojazdów dziennie okazał się błędny. Liczbę montowanych egzemplarzy trzeba było zwiększyć do 20!

Do połowy 1930 roku fabrykę Cadillaca opuściło ponad 2000 egzemplarzy modelu V16. Z początkowych 10 wariantów karoserii ofertę powiększono aż do 70. Pomimo horrendalnej ceny klienci pokochali nowy samochód. Nic dziwnego. Komfort jazdy w po-

łączeniu z dynamiką i możliwością osiągnięcia przez limuzynę prędkości maksymalnej 150 km/godz. były wystarczającym magnesem. Niestety, wysoki popyt na cadillaca V16 utrzymał się zaledwie przez kilka miesięcy i już pod koniec 1930 roku firma sprzedająca kilka samochodów miesięcznie dopłacała do każdego z nich z własnej kieszeni. Nie zrezygnowano jednak z produkcji flagowego modelu. Sytuację próbowano ratować poprzez wyposażenie samochodu w hydrauliczne hamulce oraz podniesienie standardu. Reklamą dla firmy miało być nawet używanie cadillaca V16 przez generała MacArthura. Niestety, żadne zabiegi nie chciały odwrócić złej passy tego bardzo udanego auta. Nie pomogło nawet wprowadzenie na rynek od 1938 roku drugiej serii modelu, wyposażonej w przekonstruowany silnik o większym stopniu rozwarcia cylindrów i zmodernizowane głowice. Ostatecznie w 1940 roku zakończono produkcję jednego z najwspanialszych samochodów świata. Dziś cadillac V16 jest jednym z najbardziej charakterystycznych samochodów okresu dwudziestolecia międzywojennego, a jego ceny często przekraczają pół miliona dolarów.