



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Nasz ulubiony robal (aktualizacja)

przez Zbigniew Kluczkowski | 20 lutego, 2021 0 komentarzy

Pomimo pełnoletności konstrukcyjnej, VW Garbus na początku lat 50-tych nadal był bardzo popularnym pojazdem. Był tani, ekonomiczny i niezwykle trwały, ale powoli zaczął się starzeć. W tym okresie pojawiły się pierwsze warsztaty, które próbowały z Garbusa wyczarować oryginalne i nowoczesne (z wyglądu auto, ale o efekcie porównywalny z Karmann Ghia czy nawet z „Ogórkiem”) było trudno. Jednak wśród nich znalazła się prawdziwa „perełka” – Buggy, czyli rekreacyjne auto w sam raz na plażę amerykańskich plaż.

Prace nad pierwszym Buggy rozpoczęto 1963 roku. Auto nosiło długą nazwę Meyers Manx Dune Buggy i nie przypominało pierwszego VW. Konstruktor Bruce F. Meyers do budowy prototypu użył wiele elementów z Garbusa oraz zawieszenie od pickupa Chevroleta. Zrobiona z włókna szklanego karoseria mieściła dwie osoby oraz ich bagaż. Do napędu użyto standardowego silnika 1.2 od Garbusa. Konstruktor ukończył swoje auto w maju 1964 roku. Wszystkie prace wykonano w prywatnym garażu Meyersa w kalifornijskim Newport Beach.

Meyers i jego Manx



Źródło: en.wikipedia.org

Cechą odróżniającą Manxa od Garbusa były kółka – większe, szersze i o wyższym profilu. Dzięki temu nawet naped tylnych kół oraz standardowy silnik nie przeszkadzały w jeździe po plaży. Dzięki pozbyciu się ciężkiej karoserii Buggy stało się bardzo lekkie, co korzystnie wpłynęło na osiągi. Buggy nie miało dachu i drzwi a jedynie dużą przednią szybę, przez którą widoczne były dwa reflektory oraz niską maskę, pod którą nie kryło się absolutnie nic. Silnik umieszczono z tyłu, podobnie jak i cały mechanizm napędowy. Mechanizmy te, patrząc z tyłu, były całkowicie widoczne.

Kuracja odchudzająca pozytywnie wpłynęła na osiągi oraz zużycie paliwa. Nawet słaby, 34 – konny silnik przejeżdżał od Garbusa okazał się zupełnie wystarczającym źródłem napędu. Buggy prowadziło się niczym auto z napędem na wszystkie koła. Na plażu było tak szybko, że nie zdążyłoby się zakopać i dlatego temu mogło być idealnym środkiem transportu w słonecznej Kalifornii. Wiele o niezwykłym aucie szybko się rozniósł i Meyers wkrótce mógł zacząć sprzedawać swój wynalazek. Do momentu powołania własnej firmy w 1965 roku sam zmontował 12 sztuk Buggy.

Firma ruszyła i pojawiły się pierwsze zamówienia. Corocznie fabrykę w Fountain Valley opuszczało kilkadziesiąt sztuk Buggy. Chcąc udowodnić, że jego pojazd ma wiele zalet, właściciel pobił rekord przejazdu z Ensenady do La Paz. Rajd przez Meksyk zajął mu 39 godzin, o 4 krócej niż poprzednikowi. Tym samym udowodnił, że do pustynnych przepraw nie jest potrzebny czteropędny Jeep. Zatem nie było żadnych przeszkód, aby ta „plastikowa wanna” – jak niektórzy nazywali Manxa, pojawiła się na trasach wyścigów i, co najważniejsze, wygrała.

W 1966 roku Manxy pojawiły się na trasie „Mexican 1000”, poprzednika wyścigu Baja 1000. Jednak do pustynnej, liczącej 1600 km gonitwy brakowało mocy. Na to wkrótce znaleziono sposób. Duże V8 bytoby doskonałe, ale konstruktorzy musieli się zadowolić silnikami „amerykańskiej Skody”, czyli Chevroleta Corvaira. 6 – cylindrowe silniki o mocy nawet 180 KM przy wadze pojazdu 800-900 kg – to było aż nadto. Buggy dzięki takiej mocy, po uzyskaniu homologacji drogowej, mogło być szybkie nie tylko na plażu, ale również na każdej Highway.

Albar Buggy



Źródło: carbase

Niestety Meyersa zaczęli naśladować inni domorośli konstruktorzy. W 1965 roku szwajcarski Albar pokazał swoją widę Buggy a pod koniec lat 60-tych istniało już kilkadziesiąt warsztatów, które kopiowały jego pomysły. Firma przestała działać w 1971 roku i zniknęła z rynku na prawie 30 lat. W tym czasie powstały niezliczone wersje „Robala”, który urodził i mógł pomieścić już 4 osoby a Albar w tym czasie wprowadził wersję z silnikiem o mocy 350 KM. Na nowe, oryginalne Buggy należało poczekać aż do 2000 roku.

Buggy godne XXI wieku zadebiutowało na początku 2000 roku. Meyers w nowej firmie Meyers Manx Inc. zbudował serię 100 oryginalnych Buggy. W latach 2002-2004 produkcję przeniesiono do Wielkiej Brytanii, po czym firmę przejął East Coast Manx – producent repliki. W tym samym czasie Buggy ewoluowało i doczekało się wersji opartej na ostatniej generacji Volkswagena. Dotychczas nie ma żadnej wersji opartej na nowym Beetle, ale nie w tym nadzwyczajnego – nowy „Garbus” nie ma tylnego napędu a silnik umieszczony jest z przodu. Manx w tej kwestii zostaje wierny tradycji.

Nowy Manx w wersjach roadster i „famijijne” – poniżej



Źródło: dunebuggyarchives.com

Po upływie 50 lat od momentu pokazania pierwszego Buggy auto zyskało status kultowego. Pojawiało się w wielu filmach, w tym w „Aferze Thomasa Crowna”, grało nawet w „Bondach” a każdy, kto raz sięgnął po grę serii „GTA” w samochodzie nazwanym BF Injection dostrzeże znajome kształty. Model Buggy jest jednym z akcesoriów dla laiki Barbie. Ciekawe czy Barbie lubi ścigać się po piaskach pustyni? A może to Ken podkrada jej Kluczkowi? Tego się nie dowiemy. Ważne, że ta „plastikowa wanna” wcale się nie zestarzała i wciąż potrafi dać mnóstwo radości.

Wiadomo, że oryginalne, pierwsze Manxy są rzadkością na tyle, że ich ceny są coraz wyższe. Obecnie Buggy nie jest już tak spartańskie jak na początku lat 70-tych. Nowe modele mają wszystko to, co pozwala jeździć nie tylko szybko, ale i bardzo bezpiecznie. Każdy posiadacz Garbusa za nieco ponad 2 tys. funtów może stać się właścicielem tego niezwykłego pojazdu i doposażyć go wedle swoich potrzeb, niezależnie od tego czy jest surferem, czy może policjantem – tak, gdyż istnieją nawet takie radiowozy. Tyłko wcześniej sam sobie musi go złożyć.

Bruce F. Meyers zmarł 19 lutego 2021 roku.

Podobne wpisy:

Zbigniew Kluczkowski
Z wykształcenia menedżer motoryzacji i informatyk, z zamiłowania historyk techniki i pasjonat starej motoryzacji. Maniak nowoczesnych technologii. Podobno zdolny autor tekstów (m.in. dla Continental Polska i Allegro). Czasem bloger i nauczyciel blogowania. Człowiek renesansu. Nauczyciel w zdrużkowskim „Elektroniku”.

Share this...

[f](#) [t](#) [in](#) [w](#) [e](#) [p](#)

Kategoria: "Historyczne" wpisy Tagi: Baja 1000, Buggy, kit-car, Manx, VW Beetle

Zobacz wpisy

→ Drogowy Junkers od Citroena Brytyjscy garażowcy →



Pogoda:

-1°C 01 stycznia 1°C 02 stycznia

Diagnoza Pogoda24

Pogoda Pogoda Warszawa

Kalendarz

lipiec 2014
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 sie »

Wyszukiwarka:

Szukaj według kategorii:

Wybierz kategorię

Archiwum:

Wybierz miesiąc

Popularne na kanale Youtube:

Power Power

zapoznana ca film po... Power power czyli kosa... posiadania roweru w II Rzeczpospolitej

SAM sobie zrobię

zapoznana ca film po... SAM sobie zrobię

Najczęściej czytane:

Dżwne losy Rudolfa Diebla

by Zbigniew Kluczkowski 22/01/2016

Zapadka Jerzego – rajdowego mistrza

by Zbigniew Kluczkowski 23/08/2019

Cotał – magnetyzm i luksus

by Zbigniew Kluczkowski 04/11/2019

Grabus czyli ... Bodo i jego zabawki, część pierwsza

by Zbigniew Kluczkowski 02/02/2018

Mors, Citroen i prawdziwy sport

by Zbigniew Kluczkowski 16/05/2022

Strona główna:

by Zbigniew Kluczkowski 19/04/2022

Cygarem w kosmos

by Zbigniew Kluczkowski 27/09/2014

Gacie z koronką

by Zbigniew Kluczkowski 15/04/2015

Revolucja Francuska, czyli jak z Dacii zrobić obiekt...

by Zbigniew Kluczkowski 22/04/2015

Człowiek, który odkrył opór powietrza

by Zbigniew Kluczkowski 11/09/2015

Historia szwedzkiego grzeźniaka pogrzebowego

by Zbigniew Kluczkowski 16/09/2015

Fabryka traktorów

by Zbigniew Kluczkowski 25/09/2015

Po prostu ideal

by Zbigniew Kluczkowski 20/05/2016

Bajka pt. „Polak po-trafi”, część piąta...

by Zbigniew Kluczkowski 10/10/2016

Ferrari A teraz spadamy!

by Zbigniew Kluczkowski 11/04/2014

Porsche, James Dean i opowieść grozy

by Zbigniew Kluczkowski 09/05/2014

Zabójca prędkości Duesenberga

by Zbigniew Kluczkowski 27/05/2014

Bajka pt. „Polak po-trafi”, część ostatnia

by Zbigniew Kluczkowski 21/10/2016

Mercedes 770 – nazistowski Rolls

by Zbigniew Kluczkowski 08/01/2015

Klasyczne motowery i skutery. Część czwarta i ostatnia

by Zbigniew Kluczkowski 04/08/2017

Najpopularniejsze tagi:

Alfa Romeo (16) Auto - Union (8) Bentley (9) BMW (16) Bugatti (14) Cadillac (9) Chevrolet (9) Citroen (13) Daihatsu (16) Ferrari (13) Fiat (17) Ford (14) FSO (5) Lamborghini (9) lekkie konstrukcje (7)

Le Mans (7) maloseryjne (14) Mercedes (30) mikrosamochody (11) Mitsubishi (7) napęd parowy (7) odpowiedzi na listy (23) Opel (10) Peugeot (14) pojazdy wojskowe (12) polskie prototypy (8) Porsche (17) projektanci (20) prototyp (9) rajdy (10) rekordy prędkości (15) Renault (18) Rolls-Royce (14) samochody elektryczne (7) skrzynka e-mail (24) streamliner (10) test zderzeniowy (7) Toyota (13) Volvo (11) vw (11) wynalazcy (12) wynalazki (20) wypadek samochodowy (9) wyścigi długodystansowe (8) youngtimer (8)

Meta

Zaloguj się

Kanał wpisów

Kanał komentarzy

WordPress.org

Postaw kawę