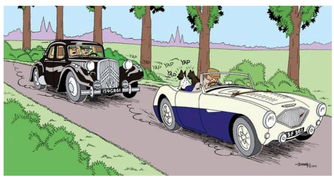

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

3 razy Tak

przez Zbigniew Kluczkowski | 16 lipca, 2026 0 komentarzy

Czym jest Audi TT? Najbardziej sportowym VW Golfem w historii tego modelu. Pod karoserią pierwszej „TT-ki" ukryto mechanizmy kompaktowych VW oraz znakomity silnik 1.8 Turbo – znany z trwałości i podatny na modyfikacje. Pomimo tego, że Audi TT jeździło świetnie i porównywano je do … Porsche 911 znaleźli się również tacy, którym to auto wydało się zbyt … „Volkswagenowskie". Dla nich niemiecka firma Yes (Young Engineers Sportcar) przygotowała model, który bardziej niż modele Audi przypomina Lotusa Elise.

Stworzony przez grupę młodych inżynierów – jak wskazuje nazwa firmy, Yes zadebiutował na salonie we Frankfurcie w 1999 roku. Dla klientów przygotowano wówczas dwie różne wersje: Roadster oraz Clubsport. Pierwsza miała lepsze wyposażenie i była przeznaczona dla „zwykłego" klienta, druga była „odchudzona" – przygotowana do udziału w wyścigach torowych. Obie wyposażono w silnik 1.8 Turbo o mocy aż 286 KM. W racji znacznej mocy silnik umieszczono centralnie a przednie koła straciły napęd na rzecz tylnych.

Yes Clubsport

Źródło: scorpioncars.net

Pierwsze egzemplarze trafiły do klientów w czerwcu 2001 roku. Klienci mieli wybór pomiędzy mniejszą prędkością i lepszym przyśpieszeniem – to w odmianie Clubsport oraz nieco gorszym wynikiem w sprincie do „setki" i znacznie większą prędkością maksymalną w Roadsterze. Ten ostatni mógł się rozpędzać aż do 286 km/h a do 100 km/h już po 4,3 sekundy, Clubsport miał krótsze przełożenia – „setkę" osiągał po 4,1 sekundy a rozpędzanie kończyło się wraz z osiągnięciem 264 km/h. Do wyboru, do koloru.

Lotus o takich osiągach mógł wówczas pomarzyć. O takiej prezencji również. Yes do dziś ma krótki, wysoki przód, duże reflektory, potężne wloty powietrza na przedniej masce, niską szybę przednią, wysokie progi, żebrowanie nad tylnym, wystającym poza obrys karoserii, błotnikiem a do tego chromowane pałąki chroniące pasażerów przed dachowaniem. We wnętrzu nieco więcej miejsca niż w małym Lotusie, ale luksusów brak. Yes był tylko nieco dłuższy od Elise, ale lżejszy – waga Clubsport nie przekraczała … 600 kg.

> **Podobne teksty:** O hamulcach w starym Audi i "gangu motoanalnym"

Wnętrze Yes-a

Źródło: schweizerdesign

Niewielki, jak na superauto, doładowany silnik Volkswagena z łatwością napędzał małego Yes-a. Wygląd i rozmiary zabawki nie przeszkadzały temu, aby auto przegoniło konkurentów w postaci np. Ferrari 360 Modena czy Hondy NSX. Szczególnie, gdy w 2003 roku do oferty dołączyła mocniejsza wersja 340 – konna a rozpędzanie do „setki" skróciło się do 3,9 sekundy dorównując tym samym bolidom pokroju Ferrari Enzo czy Lamborghini Murcielago. Z racji niewielkiej produkcji Yes na drodze był równie częstym zjawiskiem jak wcześniej wymienieni.

Doskonałe osiągi można było mieć za ułamek ceny superauta płacąc w 2006 roku za najtańszą wersję Roadster rozsądne 64,6 tys. euro. W tym samym roku pokazano roadstera zupełnie nowej generacji. Jedną ze zmian był silnik. Zamiast małego 1.8 Turbo pod karoserią znalazł się silnik duży V6 o poj. 3.2 dm^3, bez żadnego doładowania, ale za to z mocą 255 KM i dużym momentem obrotowym – 330 Nm, który na tylne koła przenosiła ręczna, 6 – biegowa skrzynia biegów. Nowy Yes był bardziej ucywilizowany a przez to znacznie cięższy.

Yes 2. generacji przytył ponad 100 kg, gdyż większy silnik znacznie obciążył tył pojazdu. Od 0 do 100 km/h rozpędzał się gorzej niż 1.8 Turbo – w 4,9 sekundy. Dla tych, którym to nie wystarczało zaprezentowano wersję turbodoładowaną. 100 KM więcej skróciło przyspieszenie od 0 do 100 km/h o całą sekundę a prędkość maksymalna przekroczyła 281 km/h. Tylne koła z trudem przenosiły duży moment obrotowy. Yes w tej wersji świetnie nadawał się do driftingu. W sam raz dla bogatych miłośników jazdy bokiem.

YES 2

Źródło: eurocars

Przez cały okres produkcji Yes-a zmieniały się nie tylko silniki. Yes zyskał wersję targa, która miała bardziej zabudowany tył oraz zdejmowany płat dachu chowany nad silnikiem. Dla tych, którzy chcą poczuć wiatr (a raczej porządny wicher) we włosach jest również „grzechu warta" możliwość zastąpienia przedniej szyby małą owiewką, która minimalnie podnosi strumień powietrza. Komplet dwóch kasków jest w opcji. Modelu ze stałym, niezdejmowanym dachem nie ma. I raczej znając filozofię marki nie będzie.

> **Podobne teksty:** Maszyny do szycia, pisania i … do jazdy

Od początku wytwarzania roadsterów Yes wyznaje następujące dwie zasady: powstają ręcznie dzięki pracy grupy (już nie) młodych inżynierów a nabywcy zanim zasiądą za kierownicą muszą przejść 2 – dniowe szkolenie, po którym otrzymują licencję kat. A do ścigania się na torach. Yes, wbrew niepozornym rozmiarom i wadze lekkiej, potrafi być bardzo narowisty i trudny do opanowania nawet dla doświadczonych kierowców, stąd troska o przyszłego klienta. Kupując YES-a można poczuć się wyjątkowym.

Yes produkowany jest do dziś. Powstaje na indywidualne zamówienie a roczna produkcja sięga najwyżej kilkadziesiąt sztuk rocznie dostępnych w okazyjnej cenie dwóch najbogatszych wersji Audi TT. Obecnie Yes nie ma wiele wspólnego z żadnym modelem VW. Dzięki pracy wielu inżynierów jest już dojrzałą konstrukcją powstałą w wyniku ciągłej ewolucji własnej myśli technicznej. Oczywiście YES nadal korzysta z silników grupy VW. To nie ujmuje tej marce, w końcu zaczynała jako rezultat pracy inżynierskiej młodych konstruktorów.

Visited 8 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: 1.8Turbo, Audi, roadster, Yes, YESclubsport

Zobacz wpisy
← Z po raz pierwszy I tu, i tam →

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:

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
Czarodziejski CRX prosto z Księżyca
Syn Forda

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (8) Bentley (10) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechy-marki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNA-marki (36) felieton (84) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formuła1 (8) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (28) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdy-elektryczne (10) pojazdyrekordowe (15) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (8) rekordyprędkości (15) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (9) V12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 10 599

Wszystkie wpisy: 642