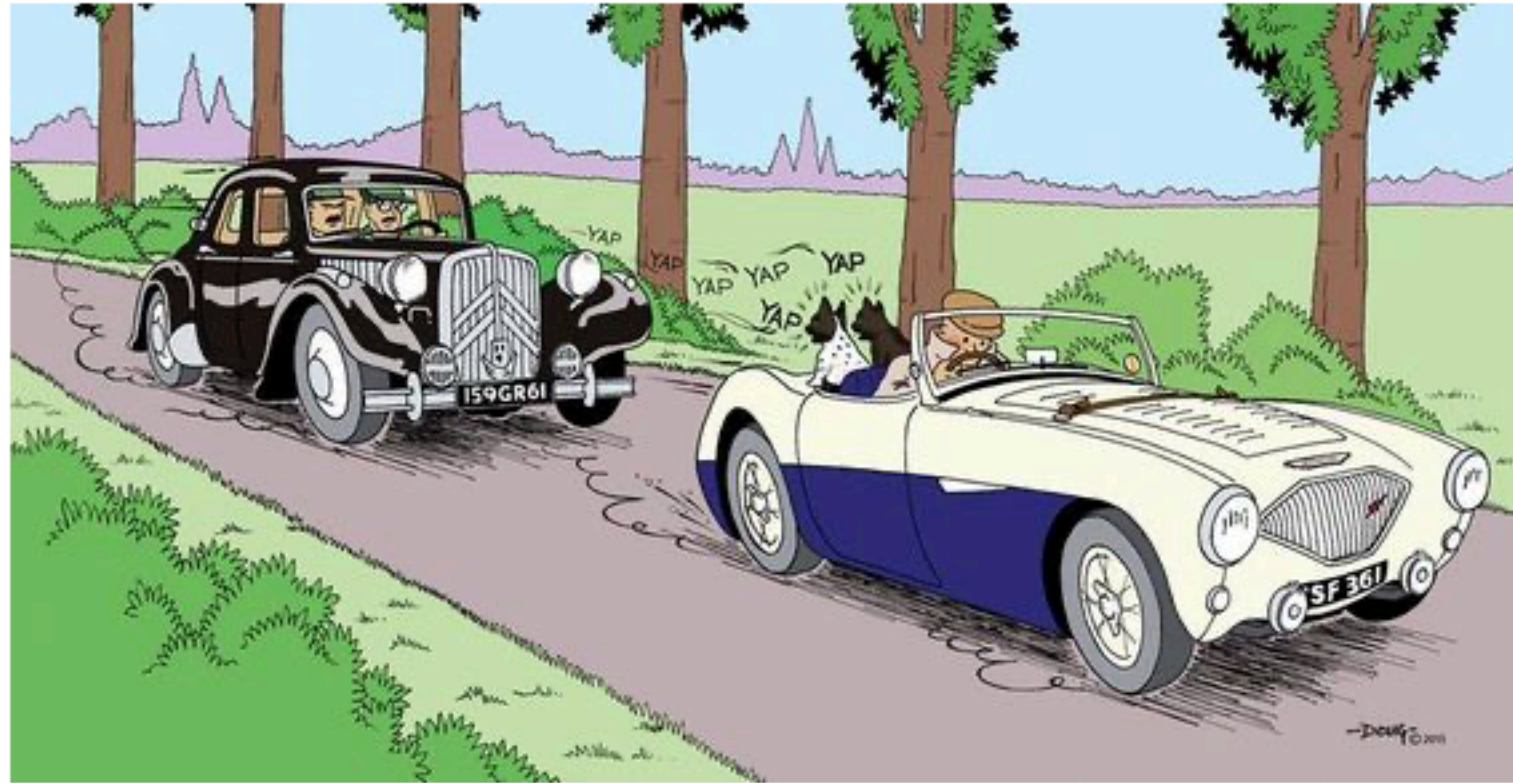




Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągto od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIELDA

ARCHIWUM

30 Mini

przez Zbigniew Kluczkowski | 27 października, 2024

0 komentarzy

Ile kosztuje luksusowa limuzyna? Odpowiedź na to jest prosta – tyle, ile kilka małych samochodów. W dzisiejszych czasach wielkoseryjni producenci najdroższe konstrukcje wyceniają na 5-7 razy więcej niż najtańsze. Gdy za małe auto płaci się np. 50 tys. zł, za duże od tego samego producenta ten może sobie zażyczyć ponad 200 a nawet 300 tys. zł. To jednak tylko teoria, gdyż jeżeli porównać różnicę nie ograniczając się do jednej marki można zauważyć nawet 10 czy 20 – krotną różnicę. Co jednak, gdy ta wielkość będzie jeszcze większa?

Za takie pieniądze oczekuje się najwyższej jakości, doskonałych osiągnięć i wyposażenia jakiego próżno szukać w tanim samochodzie. Serwis? Na każde życzenie klienta. Awaria podczas jazdy? To nie ma prawa się zdarzyć. Tym bardziej, że za samochód zapłaciło się tyle, ile kosztuje 30 Mini Morrisów. Na tyle w 1975 roku wyceniono Camarque, szczególnie model marki Rolls – Royce, za którego przyszły właściciel był zmuszony zostawić u jednego z przedstawicieli marki równowartość 147 tys. \$. Wtedy to była mała fortuna.

Rolls-Royce Camarque – przód i tył pojazdu



Źródło: classicandperformancecar.com, Bentley Spotting

Najdroższe auto potowy lat 70-tych miało wiele cech wspólnych z modelami Silver Shadow, Corniche oraz Bentleyem serii T. Przejęto z nich całą mechanikę. Do jego napędu wykorzystano silnik V8 o poj. 6,75 dm³ i wystarczającej mocy (którą jednak zbadano na hamowni i wynosiła ok. 212 KM) a napęd na koła tylne był przenoszony za pomocą 3 – biegowej, automatycznej skrzyni biegów. Auto było duże – o długości 5,16 m i 1,92 m szerokości i ważyło 2329 kg. Mieściło 5 osób, ale wejście na tylną kanapę wiązało się z przesunięciem oparcia przednich foteli.

Do wyglądu najdroższego R-R przyczynił się Paolo Martin z Pininfariny. Tym samym był to pierwszy seryjny Rolls – Royce, którego nadwozie zostało narysowane przez zewnętrznego projektanta. Zamiast barokowych kształtów ostre linie, podobne do tych z ... limuzyn Fiata. Jedynie wielki grill oraz figurka „Ducha Ekstazy” świadczyły o szlachetnym pochodzeniu. Produkcją tego luksusowego coupe zajęły się zakłady Mullinera, które od wielu lat tworzyły karoserie na indywidualne zamówienia klientów najdroższych brytyjskich marek.

Podobne teksty: Światła, ruch, akcja i Morgan

Jako pierwszy R-R auto było projektowane według systemu metrycznego i miało grill z wieńczącą go figurką pochyloną w kierunku przodu o 7 stopni. Niestety wszystkie zabiegi projektantów zmierzające do zmniejszenia oporów powietrza a tym samym zużycia paliwa nie przyniosły pożądanego wyniku. Ogromny 107 – litrowy zbiornik wystarczył na przejechanie ok. 400 km w cyklu miejskim lub ok. 530 km po autostradzie. Na szczęście klienci nie zwracali uwagi na ogromne zużycie paliwa a na całkiem dobre, jak na Rollsa, osiągi (prędkość maksymalna 192 km/h).

We wnętrzu Camargue najwyższa klasa: prawdziwa skóra, drewno a nad jakością i temperaturą powietrza czuwał nowy układ, nad którym inżynierowie R-R pracowali od 1967 roku. Nowy układ klimatyzacji był pierwszym w pełni automatycznym. Nad jego opracowaniem czuwało wielu inżynierów a R-R na ten cel wydał ogromne fundusze. System był bardzo wydajny a jego koszt stanowił kilkanaście procent ceny auta. Co ciekawe – pomimo użycia najwyższej klasy materiałów koszt wytworzenia Camarque wynosił 50% ceny katalogowej – jest to typowa wartość dla pojazdów tej klasy.

Wnętrze modelu z 1983 roku



Źródło: coys.co.uk

W celu unifikacji technologii przejęto cały układ kierowniczy i tylnej osi z modelu Silver Shadow. Od 1979 roku zmieniono je na te, wykorzystywane w modelu Silver Spirit. Niestety, do tego usportowionego „Rollsa” te mechanizmy nie pasowały, przez co Camarque prowadził się jak limuzyna a nie jak „Personal Luxury” czy rasowe GT. Prawa fizyki wygrały z inżynierami i ważące tyle, co mała planeta coupe nie nadawało się do drogowych szaleństw, raczej do spokojnego pokonywania dużych odległości.

Klienci w tym modelu chcieli widzieć pierwszego sportowego Rollsa, niestety producent tego nie przewidział. Ogółem powstały 532 sztuki tego modelu oraz kilkadziesiąt wersji kabriolet i innych bardziej „egzotycznych” wersji nadwozia. Ostatni Camarque opuścił bramę Mullinera w 1986 roku. Pomimo arytmokratycznego pochodzenia nie zyskał dobrej opinii wśród tzw. „znalców”. Auto okazało się za drogie a z racji stylistyki jednocześnie zbyt pospolite dla klientów tej marki. Być może dlatego znalazło się na liście „najgorszych samochodów świata” obok znacznie tańszych modeli AMC, Forda czy Citroena.

Podobne teksty: O dwóch takich co eksperymentowali

Dzisiaj różnica pomiędzy cenami Mini i Rollsa jest znacznie mniejsza. Za cenę najtańszego Silver Ghosta można kupić 15 sztuk Mini, gdy skusimy się na Phantoma to u przedstawiciela marki zapłacimy równowartość 20 Mini. Jeżeli się skusimy na ... pierwszego Ghosta z 1906 roku to różnica pomiędzy tym Rollem a Mini będzie 200 – krotna. Dzisiaj rolę Camarque przejął Phantom Coupe, który ma drzwi otwierane do tyłu i nie przypomina Fiata. Jest 100 – procentowym Rollem i choć można w nim dostrzec części z BMW nie jest to żadna rysa na wizerunku.

pisownia celowa

Visited 16 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Camarque, DuchEkstazy, najdroższepojazdy, Pininfarina, RollsRoyce

Nawigacja wpisu

← Tata „Dużego Fiata”

Broń na czterech kołach →

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:

Łódź

Teraz, 25 lipca, 17:00, Sobota

25°C

18 km/h

0 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 23%

PM 10: 10%

Dzisiaj

25°C

Jutro

30°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

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						

Najnowsze na Youtube:

Popularne na Facebook:

Historia z kołem w tle - historyczny motoblog

W zespole niedziele

19.07.2026 Czeski błąd I

#historiazkolemwtle

Brabus G36, nie 63. Pod maską 6 cylindrów o mocy 231 KM. Mało? W 1990 roku terenówka osiągająca 200 km/h i przyspieszająca do setki w 8 sekund była wyjątkiem. Silnik pochodził z modelu E300, który poddano kilku modyfikacjom.

Polub

Skomentuj

1

Najnowszy wpis na X:

Historia z kołem w tle

@blog_hzkwt · Obserwuj

23.07.2026 Powrót I #historiazkolemwtle

Audi A2 wraca w elektrycznej formie. Będzie większe i dłuższe od poprzednika. Nam brakuje innej wersji nadwozia. Był prototyp sedana, który ostatecznie pozostał w garażach z innymi prototypami. A szkoda ...

3:50 PM · 23 lip 2026

1

Odpowiedz

Skopi...

Przeczytaj więcej w serwisie X

Komentarze:

StacyCzytelnik · Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od...

Halo, dzwonię z samochodu

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Cytryna z krainy dyktatora

Alfred i jego bryki

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (7) Bentley (9) BMW (24) Bugatti (14) Cadillac (10) cechy-marki (43) cenyczęści (7) Chrysler (7) Citro-en (10) Daihatsu (13) DNAMarki (36) felieton (77) Ferrari (19) Fiat (30) Fiat500 (6) Ford (20) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (17) kitcar (7) Lancia (7) Lincoln (6) Mercedes (27) mikrosamochód (6) napędparowy (6) Nissan (11) normy-spalin (7) Opel (8) Peugeot (14) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (13) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (14) RollsRoyce (7) Sko-da (6) SUV (9) Toyota (14) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 13 205

Wszystkie wpisy: 585

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress