



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

Biuro inżynieryjne

przez Zbigniew Kluczkowski | 6 października, 2024

0 komentarzy

W latach 60 – tych w Niemczech nastąpił wysyp małych firm, których ambicją było dorównać znanym brytyjskim i włoskim markom. Większość z nich miała krótką i intensywną historię, ale część dotrwała do dnia dzisiejszego i co roku montuje najwyżej kilka modeli. Przykładem takiego producenta jest Isdera. Nazwa ta jest skrótem od dość skomplikowanego określenia „biura inżynieryjnego powołanego w celu projektowania, konstruowania oraz wyścigów”. Całkiem ambitne zadanie postawił sobie Eberhard Schulz, jego właściciel.

Na początku działalności Isdera zajmowała się projektowaniem na potrzeby sportu oraz bardzo zamożnych i wybrednych klientów. Działalność była prowadzona według „starej szkoły”, tzn. montaż odbywał się ręcznie, podobnie jak produkcja dużej liczby podzespołów. Zakład zaczynał podobnie jak większość najbardziej znanych sportowych marek – od improwizacji i samodoskonalenia przy użyciu seryjnych części. Pierwszym modelem powstałym w murach zakładu była replika Forda GT40, którą nazwano Erato GTE.

Zanim Isdera zaczęła wypuszczać modele własnej konstrukcji, jej właściciel w 1978 roku na zlecenie Mercedesa przygotował pojazd pokazowy nazwany skrótem CW 311. Trzy lata później pojawił się pierwszy model własnej konstrukcji, który z racji otwartego nadwozia nazwano Spyder 033. Dopiero w 1982 roku Isdera oficjalnie stała się marką a nie tylko nazwą producenta. Wcześniej każdy powstały pojazd nosił indywidualne oznaczenia a firmowany był jako „produkt biura inżynieryjnego”. Superauto „no name” to raczej słaby pomysł.

Spyder 033



Źródło: carinsurancceav.com

Spyder 033 oparty był na wielu elementach pochodzących z palety Mercedesa. Jego następcą został 036i. Oba pojazdy łączyły styl nazwany „nową kanciastością” z elementami charakterystycznymi dla pojazdów wyścigowych z lat 60-tych. Dzięki niskiej masie oraz 6 – cylindrowemu silnikowi o pojemności 3,0 litrów i mocy 231 KM mógł osiągać nawet 260 km/h. Wcześniej niż model 036i (który pokazano w 1987 roku), bo w 1984 r. skonstruowano jeszcze szybszy model nazwany Imperator 108i, który napędzał silnik V8 o mocy 330 KM.

Modele Spyder i Imperator były bliźniaczo podobne z tym, że Imperator posiadał sztywny dach oraz duże wloty powietrza na przednich błotnikach. Zależność pomiędzy nimi była taka jak pomiędzy Porsche Boxster a Caymanem. Rozbieżność w cenach także podobna. Oba powyższe modele miał pogodzić inny, jeszcze szybszy typ, nad którym pracowano od końca lat 80-tych. Jego zadaniem było przegonić Ferrari oraz dorównać absurdalnym osiągom McLaren F1. Wszystko to oczywiście korzystając z technologii firmy – matki, czyli Mercedesa.

W 1993 roku na salonie w Genewie Isdera pokazała najnowsze dzieło – Commendatore 112i. Był to jeszcze prototyp, ale wywołał sensację. Sylwetka nadwozia przypominała najlepsze wzorce, w tym takie jak McLaren F1 czy Mercedes 300SL. Krótki przód, drzwi podnoszone do góry, ogromne boczne wloty powietrza, tylna szyba dzielona tak jak w De Tomaso Mangusta czy w Corvette StingRay. Do tego silnik V12 z Mercedesa, 408 KM oraz ponad 332 km/h i 6 biegów z ręcznej przekładni. Co ważne, zrezygnowano z wystających spojlerów.

Commendatore 112i



Źródło: materiały prasowe producenta

Zaawansowanie techniczne konstrukcji nie polegało tylko na nowatorskiej karoserii. Hamulec aerodynamiczny, samopoziomujące zawieszenie czy maty wysuwany peryskop, dzięki któremu można było zobaczyć to, co było za pojazdem – to tylko kilka z wielu rozwiązań technologicznych, które na tle konkurencji wyróżniały ten model. Żadne Bugatti EB 110, Ferrari F50 czy nawet amerykański Vector nie były w stanie zaoferować takich gadżetów. „112-tka” była starannie wykonana, choć przewidywana cena była kilkukrotnie wyższa.

Jednak pod koniec lat 90-tych 332 km/h już nie wystarczały do osiągnięcia tytułu „jednego z naj ...”. W 1999 roku postanowiono pójść o krok dalej. W miejsce znanego silnika 6.0 V12 wbudowano większą jednostkę 6.9 V12, która początkowo miała moc 548 a nieco później aż 611 KM. I to bez żadnego doładowania. To już wystarczało do osiągnięcia absurdalnych 368 km/h, zbliżając się w rejonu McLaren F1. Auto z racji wspaniałych osiągnięć i srebrnego koloru karoserii zyskało nazwę „Srebrnej Strzały”. W pełni na nią zasługiwało.

Za ten prototyp klient ze Szwajcarii miał zapłacić w 2005 roku 3 mln \$. Miał, gdyż to oferta została odrzucona a niedoszły właściciel pewnie wybrał Bugatti. Dziś ten model znajduje się w rękach innego szwajcarskiego kolekcjonera o wciąż nikomu nieznanym personalia. Jako jedyny istniejący egzemplarz jest zarówno doskonałą lokatą kapitału jak i dowodem na to, że właściciel wie co dobre. Ostatnim modelem niemieckiej Isdery jest paskudny (wyjątkowo?) AK 116i, który wygląda jak pojazd z lat 30-tych.

AK 116i



Źródło: madle.org

Firma Isdera nie podaje oficjalnych danych o produkcji. Szacuje się, że od 1983 do 1999 roku powstało zaledwie 60 sztuk wszystkich modeli, po 2000 – kolejnych 20 do 30. Obecnie Isdera przede wszystkim skupia się na działalności badawczo – rozwojowej i od prezentacji nieudanego konceptu AK 116i nie pokazała żadnego nowego typu pojazdu. Model Commendatore nadal znajduje się na wysokiej pozycji listy najszybszych pojazdów, pomimo coraz liczniejszej konkurencji. I cieszy się nim tylko jeden właściciel. Podobno ...

Visited 6 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: biuroinżynieryjne, EberhardtSchulz, Isdera, IsderaCommendatore, produkcjamotorseryjna

Zobacz wpisy

Graf i wojna światowa →

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:

Pogoda:

Łódź

Teraz, 16 lipca, 12:00, Czwartek

27°C

7 km/h

0 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2,5: 91%

PM 10: 35%

Dziś

29°C

Godzina po godzinie ▶
Na 16 dni ▶

Jutro

30°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

Czarodziejski CRX prosto z Księżycy

Syn Forda

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (9) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cennyceści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (85) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (8) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (29) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (15) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (8) rekordypędkości (15) Renault (15) Rolls-Royce (7) SUV (9) Toyota (17) v8 (9) v12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 10 136

Wszystkie wpisy: 649

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress