



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIEŁDA

ARCHIWUM

Centralnie napędzany

przez Zbigniew Kluczkowski | 4 lipca, 2026

0 komentarzy

Konstruktorzy pierwszych „pojazdów bez koni” zastanawiali się gdzie umieścić silnik i na które koła przekazać napęd. Z przodu a może z tytu? Z tytu było łatwiej, gdyż ówcześni konstruktorzy mieli ogromne problemy z jednoczesnym napędem i skręcaniem tych samych kół. Niestety moc umieszczonego z przodu silnika była trudna do przeniesienia na tylne nieobciążone koła, co również komplikowało budowę pojazdów. Oba rozwiązania miały tyle samo zalet co wad – albo przegrzewający się silnik z tytu, albo niestabilne prowadzenie.

Jeżeli ani z przodu, ani z tytu, to gdzie? Odpowiedź na to była prosta – po środku, dokładnie między osiami pojazdu. Tylko, co z kabiną? Jednak takie umieszczenie silnika gwarantowało najlepsze rozmieszczenie mas – po potowie na każdą oś, co korzystnie wpływało na prowadzenie. Jednak dla „mas” takie auto nie było praktyczne, ale dla sportu – jak najbardziej. Pierwsza taka konstrukcja powstała dopiero w 1921 roku za sprawą Edmunda Rumplera.

Rumpler nie zamierzał skupiać się tylko na sporcie. Równolegle z opracowywaniem konstrukcji na potrzeby sportu Rumpler stworzył model 5 – osobowego samochodu rodzinnego o takiej właśnie architekturze. Powstały dwie wersje – z otwartym i zamkniętym nadwoziem. Cechą charakterystyczną był układ siedzeń „1+2+2”, który wymusił kształt karoserii. Boczna linia wyraźnie przypominała łódź a przód wieńczył jeden centralny reflektor. Umieszczenie silnika zdradzały wąskie wloty powietrza.

Rumpler w odmianie osobowej



Źródło: carstyling.ru, crackhandleblog

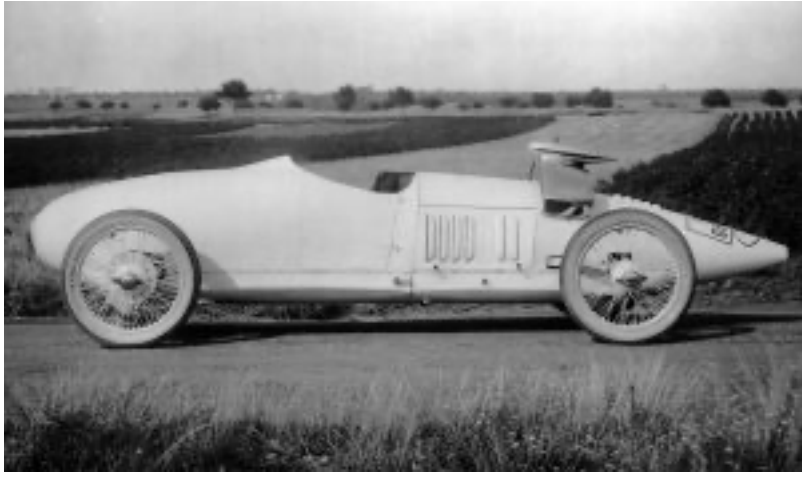
Szybko odkryto, że nowy model dobrze trzyma się drogi. Choć prędkość maksymalna była typowa jak na początek lat 20-tych i wynosiła zaledwie 80 km/h, auto sprawnie nabierało prędkości. Rodzinna karoca Rumplera prowadziła się lekko. Kierowca musiał przyzwyczaić się do pozycji za kierownicą. Podobnie – do pytań ciekawskich, którzy zwracali uwagę na zintegrowane z nadwoziem błotniki (choć szczątkowe) zakończone małymi reflektorami. Pojazd po prostu nie miał konkurencji i wyprzedzał swoje czasy.

Czytaj: [Triki, lipa i kino akcji](#)

Pomysł Rumplera na wyczynowy bolid był inny niż ówczesne wyścigówki. Nadwozie było mniejsze, niższe a przy tym niezwykle pomysłowe. Konstruktor miał zamilowanie do lotnictwa i wiele rozwiązań technicznych przejął od samolotu. Karoseria była wzorowana na skrzydle samolotu a opór powietrza zdawał się być wyjątkowo niski – 0,28, co nawet dziś jest rewelacyjnym wynikiem. Jedyne, co psuło linię była wystająca tuż za siedzeniem kierowcy … ozdoba chłodnica, która zwyczajnie nie mieściła się wewnątrz nadwozia.

Do jego napędu wystarczył silnik o poj. 2.6 dm³ i mocy zaledwie od 35 do 50 KM (podaje się również, że dokładnie 43 KM). Stworzona przez Siemens a Halske konstrukcja miała układ cylindrów „W” i była stosowana zarówno w rodzinnej karocy jak i w wyścigówce. Dzięki konstrukcji i umieszczeniu silnika rozkład mas na poszczególne osie był niemal idealny. Auto wyprodukowano w ilości 100 sztuk, w tym również z nadwoziem zamkniętym. Do dziś przetrwały zaledwie dwa.

Wyścigowy Benz



Źródło: dieselpunks.org, grandprixhistory.org

Pomysł Rumplera zauważył Benz i tuż po prezentacji … kupił jego patenty. W 1923 roku Benz pokazał model Trophenwagen („auto o kształcie kropli”). Do jego napędu użyto mocniejszego, 80 lub 90 – konnego silnika połączonego z 4 – biegową przekładnią. Zarówno moc jak i prędkość 170 km/h była zbyt niska aby dogonić mocne Fiaty, które wyposażano w sprężarki. Auto było lekkie, gdyż ważyło 750 kg. Pomimo tego, że skazywano je na niepowodzenie, Benz dalej rozwijał projekt i wystawił go na Grand Prix Europy na włoskiej Monzie.

Sukces był połowiczny. Auta Benza zajęły 4. oraz 5. miejsce a podium zajęły Fiaty. Niestety na rozwój konstrukcji zabrakło pieniędzy i budowę pojazdów zawieszono. Nie pomogły nawet rezultaty osiągnięte podczas wyścigów górskich w 1924 roku. Mercedes, który w 1926 roku połączył się z Benzem nie był skłonny do budowania centralnosilnikowych samochodów a jego wyścigówki posiadały klasyczny układ – silnik z przodu i napęd na tylne koła. Dopiero na początku lat 30-tych idea odżyła. „Srebrne strzały” budowano na wzór pierwszego Rumplera.

Czytaj: [Pierwsza gwiazda ciężkiego formatu](#)

Po II wojnie światowej aż do końca lat 50-tych na torach dominowały klasyczne „rury” z silnikiem umieszczonym z przodu. Dopiero zespołu Lotusa oraz Coopera przyczyniły się do powrotu tej koncepcji. Zarówno Cooper, jak i później ATS oraz Lamborghini dali początek budowie drogowych pojazdów z tak umieszczonym silnikiem. Nie tylko pojazdy czysto sportowe miały taką architekturę. Pierwsza Toyota Previa – czyli rodzinny minivan również miała silnik centralnie, tuż pod podłogą środkowego rzędu siedzeń.

Jednak centralne umieszczenie silnika nie oznacza, że kabina będzie umieszczona przed nim. W większości dużych samochodów klasy Gran Turismo silnik umieszczono za przednią osią, ale przed kabiną. Tak było w Jensenie czy Monteverdi. Potężny silnik V12 w Astonie Martinie One-77 czy Ferrari FF również umieszczony jest w ten sposób. Dzięki temu nawet duże i ciężkie auto prowadzi się w bardzo przewidywany sposób.

Visited 14 times, 2 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Benz, EdmundRumpler, Rumpler, RumplerTrophenwagen, silnikcentralny

Zobacz wpisy

← Jak długo jeszcze?

Po prostu ideal →

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, 07 lipca, 15:00, Wtorek

19°C

37 km/h

0,1 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2,5: 58%

PM 10: 25%

Dziś

20°C

Jutro

19°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						

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

DNA marki według „Historii ...”, #41 – Dodge

Dzing-dziong, youngtimery i ostatnia szansa

Samochód minimalny

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Centralnie napędzany

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (15) Audi (9) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cennyceści (7) Chevrolet (8) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14)

DNAmarki (36) felieton

(86) Ferrari (21) Fiat (30) Ford

(21) Formula1 (8) kierowcywyścigowi

(18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (29)

mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (6) Nissan (11)

normyspalin (7) Opel (9) Packard (6) Peugeot (16)

pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe

(16) pojazdywojskowe (14) Porsche (14)

pracowniekaroseryjne (8) projektancisamo-

chodów (17) prototypy (15) reklama (7)

rekordyprędkości (16) Renault (16) Rol-

sRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (9) V12 (6) Vo-

lvo (9)

Liczba wyświetleń: 5 956

Wszystkie wpisy: 655

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress