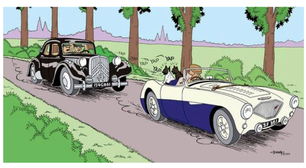

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Co można zrobić z BMW?

przez Zbigniew Kluczkowski | 16 lipca, 2026 0 komentarzy

Pierwsze powojenne niemieckie konstrukcje samochodów bazowały na doświadczeniach z lat 30-tych, które określa się jako „nazistowski boom gospodarczy". Na tym fundamencie powstało wiele firm, w tym również motoryzacyjnych. Jedną z nich był legendarny Veritas – marka, pod która powstało wiele pojazdów wyczynowych. Historia marki sięga roku 1947 kiedy spółka trzech panów; Loofa, Meiera i Dietricha ze zwykłego BMW 328 zbudowała bolid wyścigowy. W zasadzie była to nowa karoseria nałożona na podwozie roadstera.

W tym samym roku opracowana przez „trio" 2 – litrowa wyścigówka (wyposażona w silnik rzędowy z BMW), prowadzona przez Karla Klinga, wygrała wyścig na torze Hokenheim. Auto wystąpiło pod nazwą BMW – Veritas. BMW jednak miało zastrzeżenia i dalsze modele nosiły już nazwę wymyśloną przez jego konstruktorów, bez skrótu bawarskiego producenta. Tak było już z 2 – litrowym coupe, które różniło się od sportowych wersji BMW 328 … tylko karoserią o bardziej opływowym kształcie. Podwozie i silnik było dokładnie takie samo.

Veritas 2-litre coupe z 1948 r.

Źródło: Reddit

Bazując na mechanizmach BMW Veritas zbudował wiele bardzo udanych konstrukcji. Wśród nich należy wyróżnić modele Saturn oraz Scorpion, które osiągami porównywano z ówczesnymi Ferrari serii 166, 196 czy 212. Saturn i Scorpion napędzane były przez 100 – konne silniki a napęd na tylną oś był przenoszony za pośrednictwem ręcznej, 5 – biegowej skrzyni. Szerszy Saturn miał nadwozie coupe o 3 miejscach, Scorpion był 2 – miejscowy. Najdroższym Veritasem był duży, luksusowy kabriolet o nazwie Jupiter – również mieścił dwie osoby.

Model Scorpion zasługuje na szerszy opis. Ultralekka karoseria kultywowała tradycję włoskich „streamlinerów". Pojazd był bardziej zwarty. Przód oraz tył zakończono łukami, tylne koła były zakryte a przednia szyba z powodu niklych rozmiarów nie chroniła przed zniszczeniem fryzury. Brak ozdób w postaci chromowanych odstających zderzaków, wystających klamek czy lusterek skutecznie zmniejszał opór powietrza. Dzięki niskiej masie Scorpion mógł bez obaw rywalizować z mocniejszymi konstrukcjami – zarówno stylem jak i osiągami.

> **Podobne teksty:** Przystojny Louis i jego znajomości

Veritas Scorpion z 1950 r.

Źródło: forgottenfiberglass.com

Do końca działalności firmy powstało tylko 78 sztuk modeli tej marki, z czego większość była przeznaczona na tory wyścigowe. Jednym z najrzadszych modeli był Spohn – wątpliwej urody „skrzydlak", który powstał jako mikstura niemieckiej technologii oraz amerykańskiej stylistyki. Co dziwne, motyw pletw przeniesiono również … na przednie błotniki podnosząc ich linię i obniżając maskę. Może był to oryginalny pomysł, ale nie zdobył uznania klientów. Na szczęście większość modeli Veritasa prezentowała się lepiej, w tym również mała Dyna, którą montowano na licencji.

O prawie 100 sztuk samochodów więcej niż w warsztacie Veritasa powstało w zakładach Dyna – Veritas, które poza nazwą, z producentem aut sportowych łączyła osoba Dietricha. Był on dyrektorem tej fabryki. Powstałe na przełomie lat 40 i 50-tych modele tej marki trudno było nazwać sportowymi, gdyż napędzane były silnikami Panharda o skromnej pojemności 750 cm^3 ukrytej w dwóch cylindrach. Z tej pojemności uzyskano „kosmiczne" 30 KM a ważące 720 kg auto osiągało najwyżej 120 km/h. Takie osiągi wtedy nie uznawano za „sportowe"

Unikatowa wersja Sprint miała silnik rozwiercony o 100 cm i moc zwiększoną do 40 KM, co znacznie poprawiło osiągi, ale nadal nie były one rewelacyjne. Można było przekroczyć 130 km/h, ale to było możliwe tylko w Belgii, gdzie eksportowano tą wersję. Niespełna 3,90 – metrowe nadwozie było ładniejsze od VW „Garbusa", ale większa cena skutecznie odstraszała klientów. Do dziś zachowała się większość wyprodukowanych egzemplarzy. W 1953 roku BMW kupiło Veritas, ale Dyny już nie i firma zbankrutowała.

Dyna – Veritas z 1952 r.

Źródło: coachbuild

Firma na prawie 50 lat zniknęła z rynku. Jej ponowny debiut w 2001 roku był zaskoczeniem nawet dla pasjonatów starej motoryzacji. Pokazany wówczas model RS3 napędzał wzmocniony silnik BMW V12 o mocy aż 670 KM. Pojazd, który wyglądem przypominał „szuflady" z wyścigów długodystansowych nie doczekał się produkcji. Dopiero w 2008 roku Veritas rozpoczął testy nowego modelu. W modelu seryjnym nie ma już silnika V12 a jest V10 o mocy około 600 KM. Dzięki lekkiej karoserii RS3 osiąga około 350 km/h a od 0 do 100 km/h w 3,6 sekundy.

> **Podobne teksty:** DNA marki według "Historii ...", #4 - BMW

Veritas XXI wieku to pojazd wyjątkowo niski – 98 cm i szeroki – 202 cm. Waży zaledwie 1080 kg, co przy tak mocnym silniku oznacza przyspieszenia rodem z odrzutowca. Jego charakterystyczny przód przypomina atakującego rekina, tył natomiast to połączenie nowoczesności ze stylem pojazdów wyczynowym epoki „wielkiej rury". Z uwagi na przeznaczenie RS3 nie nadaje się na drogi publiczne, gdyż nie posiada ani dachu, ani nawet dużej przedniej szyby a jedynie owiewkę oraz pałąk przeciwkapotażowy. O montażu dachu zapomniano.

Veritas RS3

Źródło: blessthisstuff

Pierwotnie planowano produkcję 50 sztuk rocznie. Plan był zbyt ambitny i dopiero łączna produkcja z 4 lat osiągnęła taki poziom. Veritas swój mały warsztat ma przy „Wielkiej Pętli" – Nurburgringu. Tam też testuje swój jedyny model. Pomimo upływu lat ten wcale się nie starzeje i nadal potrafi dorównać osiągami większości wyczynowych konstrukcji. W odróżnieniu od części z nich ma bogatą historię … i nadal korzysta z zaplecza BMW, ale czy warto narzekać? Bez Veritasa nie byłoby dzisiejszej serii „Z" i „eMki". BMW zapewne też nie.

Visited 11 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: BMW , BMW328 , DynaVeritas , Veritas , VeritasScorpion

Zobacz wpisy
← Co można zrobić z bolidu F1? Z po raz pierwszy →

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: 10 595

Wszystkie wpisy: 642

Historia z kołem w tle © 2014-2026