



Historia z kotem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIEŁDA

ARCHIWUM



Co można zrobić z bolidu F1?

przez Zbigniew Kluczkowski | 13 października, 2024

0 komentarzy

Pomysł na to, aby zbudować drogową odmianę bolidu F1 nie był tylko domeną McLarena. Pod koniec lat 80-tych Brytyjczycy postanowili, że choć nie potrafią zbudować równie dobrego bolidu jak Włosi to przynajmniej stworzą coś, co na zwykłej drodze wyprzedzi każde Ferrari i Lamborghini. McLaren F1 miał wiele wspólnego z ówczesnymi bolidami, ale jego silnik nie był konstrukcją przejętą prosto z bolidu tylko a z „półki” prototypów u BMW a nie z Formuły 1. To może szukać dalej? Ot, choćby we Włoszech.

Pierwszym modelem, który oparto wiele mechanizmów bolidu Formuły 1 była słynna Manta projektu Bizzariniego a było to 20 lat przez McLarenem. Jednak za pierwszą hybrydę auta na co dzień oraz wyścigówki rodem z toru uważa się Monteverdi Hai 650. Taką tezę można postawić po dokładnej analizie dokumentacji technicznej i porównaniu obu pojazdów. Mantę napędzało amerykańskie V8, Hai dokładnie to samo, co było zabudowane z tyłu wielu bolidów ówczesnej Formuły 1 – silnikiem FORD Coswortha przejętym bezpośrednio z bolidu.

Historia szwajcarskiej marki Monteverdi zaczyna się w 1967 roku od prezentacji modelu High Speed 375S na frankfurckim salonie. Nazwa była adekwatna do osiągnięć, które zapewniały ogromne V8 od Chryslera. 7 – litrowy silnik o mocy 456 KM zapewniał moment obrotowy o (kosmicznej wówczas) wartości 663 Nm a do przeniesienia napędu na tylne koła służyła automatyczna, 3 – biegowa przekładnia firmy ZF lub ręczna 5 – biegowa, również od tego producenta. Produkowane w latach 1967-1970 coupe i kabriolety porównywano do Jensena Interceptor.

Monteverdi High Speed 375S i 375/4 (poniżej)



Źródło: mad4wheels, allcarcentral

Następne modele, w tym Hai 450 nie zdobyły rynku. Nowy model, który miał konkurować z najlepszymi, centralnosilnikowymi samochodami z Modeny zamiast w planowanych 49, powstał zaledwie w 2 sztuka-ch. Z silnikiem Chryslera Hai 450 miało przekraczać 300 km/h a do 100 km/h przyspieszać w 4,8 sekundy. Średnie zużycie paliwa określano na 17,2 dm/100km, niewiele więcej od włoskiej konkurencji. Więcej szcześnie miał konkurent Range Rovera – model Safari, który w małych ilościach wytwarzano w latach 1976-1982.

Podobne teksty: [Mistrz z Tajlandii](#)

W zasadzie był to Harvester Scout, ale znacznie zmodernizowany i dostosowany do potrzeb bogatej klienteli. Duże zużycie paliwa wynagradzały osiągi – Safari było szybsze od Range Rovera i tak samo dzielne w terenie. Znacznie droższe, ale starannie wykonane. Niestety, w ofercie była tylko wersja „krótka”. Większe 5 – drzwiowe kombi pozostało w fazie prototypu. Na podwoziu Safari Sbarro stworzył 6 – kołowy pojazd terenowy Windhawk. Jednak najbardziej znane Monteverdi, czyli Hai 650 nie ma nic wspólnego z jazdą terenową.

Monteverdi Safari



Źródło: Auto – Świat 4x4

Pomysł na zbudowanie bolidu Formuły 1, którym można było jeździć po drogach publicznych powstał w 1990 roku. Reaktywowane Monteverdi wykorzystало doświadczenie własnego zespołu startującego w F1, który jednak nie odniósł znaczących sukcesów. Garaż Monteverdi – Onyx, choć nie był przepastny, krył wiele części – w tym kompletny silnik Coswortha oraz wiele elementów wyczynowego zawieszenia. Zatem do gotowego samochodu niedaleko. Pewnie wystarczyłaby sama karoseria i ... już.

Otóż nie, gdyż zarówno jedno jak i drugie musiało być dostosowane do zupełnie nowego sposobu jazdy. Zanim silnik trafił do nadwozia musiał być znacznie osłabiony. Nie oznacza to, że był słaby. 3,5 – litrowa jednostka V8 miała 649 KM, które osiągnano przy rekordowych 11 tys. obrotów (!). Wówczas żaden cywilny silnik samochodowy nie pracował na takich obrotach. Jednostkę DFR V8 sprzężono z 6 – biegową skrzynią mechaniczną, która również pochodziła z magazynu zespołu Onyx. Taki zestaw miał zapewnić osiągi przewyższające konkurencję.

Nadwozie Hai 650 przypominało modele startujące w wyścigach długodystansowych. Tak, jak w każdym samochodzie zdolnym do przekroczenia 330 km/h (przynajmniej wówczas), kabina była niska (wysokość auta – 105 cm) i raczej ciasna, pomimo prawie 2 – metrowej szerokości. Cała konstrukcja ważyła zaledwie 850 kg – tyle co małe, miejskie auto. Dzięki temu Hai mogło rozpędzić się do 100 km/h po trzech sekundach. Ten wynik, podobnie jak prędkość maksymalną oficjalnie potwierdzono. Hai 650 przez krótki czas zajmowało podium w statystykach najszybszych samochodów.

Podobne teksty: [Kapitan na drodze](#)

Monteverdi Hai 650



Źródło: topcarrating

Z racji absurdalnie niskiego współczynnika masy do mocy Hai prowadziło się niczym rozjuszony byk a brak jakichkolwiek „wspomagaczy” przy niewprawnych rękach szybko demaskował brak umiejętności kierowcy. Jedynym co pomagało była aerodynamika, nad którą Monteverdi pracowało kilka lat. W zasadzie bez większych modyfikacji można było od razu wybrać się na najbliższy wyścig na Le Mans i rywalizować na równi (a nawet wygrywać) z Toyotą oraz Mazdą. Auto było dopracowane, ale nadal brakowało pieniędzy na uruchomienie produkcji.

Pomimo kilku prób nie udało się na tyle wypromować pojazdu, aby zainteresowali się nim klienci. Ci bardziej byli skłonni wydać równowartość dużego domu na „włoszczyznę” lub brytyjskie GT, których technika wówczas pochodziła jeszcze z lat 70-tych. Ostatecznie nic z planów produkcji nie wyszło. Zbudowano tylko dwa prototypy – jeden w 1992 i drugi w 1995 roku, które obecnie znajdują się w muzeum marki w szwajcarskim Basel. Tym samym Monteverdi przeszło do historii i tylko nieliczni pamiętają o tej marce.

Visited 23 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Formuła1 , Hai450, Monteverdi , MonteverdiHighSpeed, MonteverdiSafari

Zobacz wpisy

← Wszystko lepsze i na czas – zarządzanie produkcją wg Toyoty

Co można zrobić z BMW? →

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Lódź

Teraz, 16 lipca, 20:00, Czwartek

24°C

4 km/h

0 mm

Jakość powietrza

Bardzo dobra

PM 2.5: 89%

PM 10: 40%

Źródło: AIRLY

Dziś

29°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						

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) rekordypredkości (15) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (9) v12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 10 593

Wszystkie wpisy: 642

Historia z kotem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress