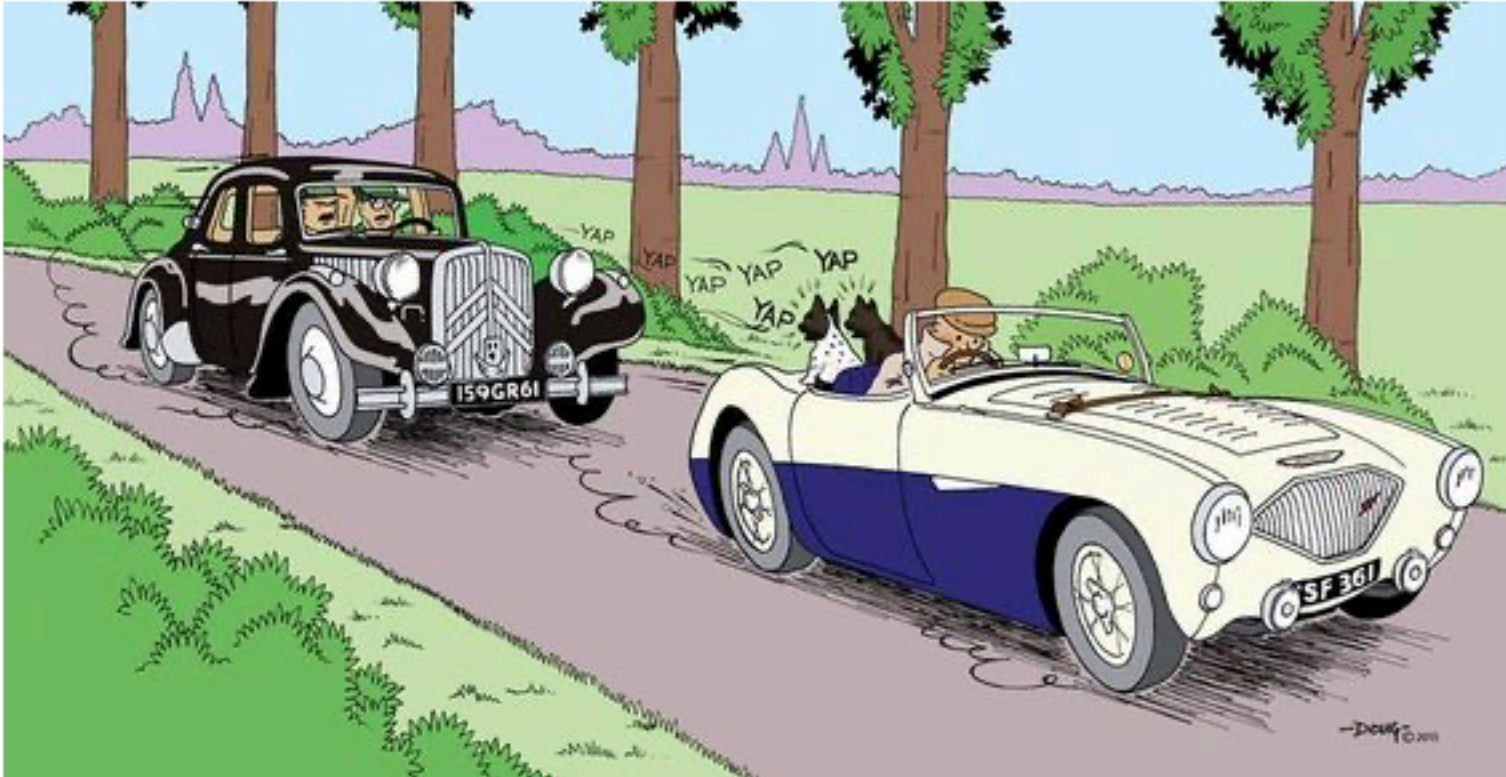




Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okragło od 2014 roku.

BLOG ▾

O BLOGU ▾

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIEŁDA

ARCHIWUM

Hrabia, który rysował

przez Zbigniew Kluczkowski | 20 października, 2024

0 komentarzy

Przyszłość młodego Albrechta Grafa von Schlitz genannt von Goertz von Wisburg miała być taka sama jak jego ojca. Praca w finansach miała dać mu pewne zatrudnienie i przynieść ogromną fortunę. On jednak chciał czegoś zupełnie innego. Urodzony 12 stycznia 1914 roku Albrecht w wieku niespełna 22 lat postanowił wyemigrować do USA. III Rzesza już wtedy szykowała się do wojny a młody dziedzic nie zamierzał popierać ideologii nazistowskiej. Jego pierwszą pracą w nowej ojczyźnie było ... mycie samochodów.

Już dwa lata później miał wystarczające fundusze na to, aby wynająć garaż i zacząć modyfikować popularne modele Forda. Rok później na Wystawie Światowej w Nowym Jorku zaprezentował pojazd oparty na podwoziu jednego z modeli Mercury, który nazwał „Paragon” (a może tęsknił za finansami?). Wierny nowej ojczyźnie służył w armii do końca wojny. Pierwszym, co udało się mu zrobić po wyjściu do cywila była stłuczka swoim autem z ... pojazdem prowadzonym przez Raymonda Loewiego, sławnego amerykańskiego stylistę.

Albrecht von Goertz i model BMW 507 – lata 50-te XX wieku



Źródło: thegaspol.com

Loewy pomógł mu skończyć uczelnię i przyjął do pracy w Studebakerze. Tam od mistrza nauczył się jak projektować eleganckie a zarazem niezwykle użyteczne formy. To właśnie jemu „Stu” zawdzięczały charakterystyczną przednią część oraz eksperymenty z centralnym reflektorem, który ostatecznie został zakazany przez władze. W fabryce Studebakra Graf praktykował przez 8 lat po czym postanowił założyć własną firmę i powrócić do Niemiec, które wówczas podnosiły się po wojennych stratach.

Dzięki znajomości z Maxem Hoffmanem, który był sprzedawcą BMW na amerykański rynek, dostał korzystny kontrakt od nowych zakładów BMW wybudowanych na obrzeżach Monachium. BMW potrzebowało nowej oferty aby odciąć się od starych zakładów, które pod nową nazwą EMW kontynuowały produkcję w zakładach w Eisenach – pod radziecką okupacją. Tak oto w dwa lata później obok małej Isetty BMW wprowadziło do swojej oferty dwa luksusowe, sportowe modele 503 i 507 – drogie i luksusowe.

Podobne teksty: Elektryczna przyszłość prosto z przeszłości

Pierwszy z nich – luksusowe GT kosztował prawie tyle, co posiadłość ziemska. Wposażone w silnik V8 o mocy 140 KM gwarantowało zarówno luksus jak i bardzo dobre, godne auta klasy GT, osiągi. W ciągu zaledwie 4 lat produkcji powstało 413 sztuk w nadwoziach coupe oraz kabriolet. Drugi, który powstał w zaledwie 252 sztukach, posiadał również ten sam silnik. Był jednak znacznie mniejszy i lżejszy o nadwoziu roadster. Ich produkcja nie przyniosła BMW zysków, ale utrwaliła przedwojenny wizerunek marki.

BMW 503



Źródło: autoevolution

Niezwykle eleganckie nadwozie modelu 503 nawiązywało do najlepszych wzorców włoskich. Był odpowiedzią na wczesne modele Ferrari, choć nie był aż tak szybki. Niczym włoska barokowa rzeźba, BMW 503 zachwycał formą, starannym wykończeniem oraz chromowanymi zdobieniami. Natomiast 507 był bohaterem wielu filmów a jego karoseria po upływie 40 lat stała się inspiracją dla nowej serii Z, szczególnie dla BMW Z8, które było nową interpretacją tego pięknego auta i, które wybrał sam James Bond.

Wśród prac Grafa Goertza należy wymienić jeszcze jeden projekt, który zapoczątkował modę na japońskie auta sportowe. Była nim Toyota 2000GT. Choć Goertz zaprojektował ją dla ... Nissana (a właściwie Datsuna), ten jednak projekt odrzucił, więc Toyota wraz z Yamahą go odkupiły. Do dziś funkcjonuje mit o tym, że to właśnie Goetz był projektantem pierwszego modelu serii Z, ale nie jest to prawda. Był wtedy jedynie konsultantem, co po latach szefostwo Nissana przypomniało mu w wystanym liście.

Toyota, choć wyprodukowana w niewielkiej serii, stała się pierwszym japońskim samochodem sportowym, który mógł rywalizować z brytyjskimi lub włoskimi markami. Auto o długiej masce silnika, ciasnej kabinie i nadwoziu, które było japońską interpretacją Jaguara E-type. Co prawda miało tylko 2 – litrowy silnik, ale jego moc – 160 KM gwarantowała znakomite osiągi. Do dziś model ten wyróżnia się podnoszonymi reflektorami oraz maksymalnie przesuniętą do tyłu przestrzenią pasażerską.

Podobne teksty: "Złota plaża mi się marzy ..." - używane kabriolety na lato

Toyota 2000 GT



Źródło: gtspirit.com

Sam Goertz twierdził również, że wśród jego prac była koncepcja na następcę modelu 356 dla Porsche, czyli 901. Pomysł Niemca został odrzucony a rodzina Porsche wybrała własny pomysł, którym był kształt karoserii podobny do ... siedzącej żaby. Projekt najbardziej znanego modelu Porsche, według dziecinnego rysunku, opracował niedawno zmarły wnuk Ferdynanda. Porsche nigdy nie przyznało się do współpracy z Albrechtem. Wcale to nie umniejsza jego zasług dla wzornictwa motoryzacyjnego.

Prywatnie dziedzic fortuny Grafa Wisburga był niezbyt stały w uczuciach. W 1942 rozwiódł się z baronową Bodenhausen a 15 lat później ożenił ze znacznie młodszą Sussanne Nettel. Dwa lata po ślubie urodził się mu jedyny syn – Peter. Było to drugie i zarazem ostatnie małżeństwo Goertza, który dożył sędziwej starości i zmarł 27 października 2006 roku. Ostatnim jego dziełem był jubileuszowy fortepian zbudowany na 125 – lecie działalności hamburskiej fabryki firmy Steinway&Sons.

Visited 7 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: AlbrechtvonGoertz, BMW, BMW503, BMW507, Toyota, Yamaha

Nawigacja wpisu

← Adam i fantazja w biznesie

O docisku tyłka →

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, 22 lipca, 21:00, Środa

16°C

12 km/h 0,1 mm

Jakość powietrza

zróżło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 34%
PM 10: 18%

Dziś

22°C

Jutro

15°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:

19.07.2026 Czeski błąd I
#historiazkołemwtle

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

Najnowsze wpis na X:

Historia z kołem w tle

@blog_hzkwt · Obserwuj

21.07.2026 39 lat temu ... | #historiazkołemwtle

Dziś jest ważna rocznica. 39 lat temu na drogach wokół Maranello pojawił się pewien model Ferrari. To ostatni za życia Enzo.

39 lat temu ... | Historia z kołem w tle

9:02 PM · 21 lip 2026

Odpowiedz Skopiuj ...

Przeczytaj więcej w serwisie X

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od...

Halo, dzwonię z samochodu

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Wynalazki z Via Abetone 4

Cytryna z krainy dyktatora

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (9) BMW (26) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (43) cennyczeńści (7) Chevrolet (6) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAMarki (36) felieton (80) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formuła1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (8) Mercedes (28) mikrosamochód (7) napędparowy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracownikiekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (16) V8 (8) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 12 818

Wszystkie wpisy: 611

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress