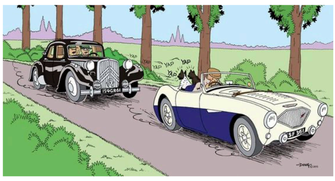


Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Koniec pewnej epoki

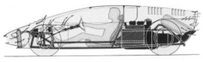
przez Zbigniew Kluczkowski | 26 października, 2024 — 0 komentarzy

Styl „art-deco" zrobił z narzędzia dzieło sztuki. Od końca lat 20-tych XX wieku na karoserii pojawiały się różne ozdoby – od tłoczeń imitujących rzeźby, poprzez chromowane listwy, kończąc na figurkach na korku chłodnicy. Każdy luksusowy model miał karoserię „uszytą" na miarę potrzeb klienta. Z tego powodu blachy były pokryte połaciami chromu, w drobnych elementach wnętrza ukrywano szlachetne kamienie a tapicerka często przypominała domową kanapę z ręcznie haftowanymi wzorami. Styl ten utrzymał się przez 40 lat.

Od połowy lat 60-tych amerykańska motoryzacja pozbywała się motywu „sterczących skrzydeł" a Europa hołdowała modzie na chromowane zderzaki oraz wszechobecne zaokrąglenia. Nowe pokolenie aut kompaktowych oraz tanie i szybkie „pony cars" wprowadziły nową szkołę stylistyczną opartą na płaszczyznach, ostrych kątach oraz braku ozdób. „Gwoździem do trumny motobaroku" okazał się mało znany projekt Giugiaro – wykonany dla Giotto Bizzarrini i pokazany podczas wystawy w Turynie w 1968 roku.

Dziwna konstrukcja o nazwie Manta była krótka, wyjątkowo niska i szeroka. Nadwozie długie na 4,10 m miało tylko 1,05 m wysokości, ale za to aż 1,85 m szerokości. Rozstaw osi wynosił 2,5 m. Jak sugerują wymiary nie był to samochód rodzinny, ale sportowy, korzystający z techniki Formuły 1. Do jego napędu wykorzystano silnik Chevroleta o poj. 5.7 dm^3 i mocy 355 KM. „Small block" umieszczony był centralnie i napędzał koła tylne. Do przeniesienia mocy na koła służyła 5 – biegowa manualna skrzynia niemieckiej firmy ZF.

Bizzarrini Manta – przekrój pojazdu



Źródło: carstyling.ru

Auto było lekkie – ważyło nieco ponad tonę. Wykonane w całości z aluminium nadwozie kryło miejsce dla 3 osób w jednym rzędzie siedzeń. Do kierowcy należał środkowy fotel (dokładnie tak jak w McLarenie F1). Pod przednią klapą było miejsce na niewielki bagaż, podnoszona do góry tylna klapa skrywała silnik. W tym przypadku „klapa" oznaczała niemal połowę długości nadwozia. Zaczynała się od krawędzi drzwi i podnosiła wraz z całym tylnym pasem. Dostęp do silnika był bardzo dobry a miejsca łączenia paneli nadwozia mało widoczne.

> **Podobne teksty: United color of Formula**

Centralnie umieszczony silnik nie był już wówczas nowością, podobnie jak hamulce tarczowe na wszystkich kołach. O wyjątkowości Manty nie świadczyły nawet (prognozowane) bardzo dobre osiągi czy niezwykły układ siedzeń, który wcześniej zastosowali Francuzi. Był to pierwszy sportowy samochód o jednobryłowej karoserii (!). Zamiast długiego nosa, prawie pionowej szyby i obwisłego „zadka" Giugiaro narysował ostrą linię maski przechodzącą w przednią szybę, duże boczne okna i słupek A pochylony pod dużym kątem.

Widok tył/bok

Źródło: alfabb.com

Po raz pierwszy w słupku A znalazło się małe okno – tak charakterystyczne dla „jednobryłowców". Tym samym całą przestrzeń pasażerską przesunięto do przodu, co było milowym krokiem konstrukcji z silnikiem umieszczonym centralnie. Wcześniejsze modele – takie jak np. Miura miały długi przód. Przeniesienie silnika za fotele pozostawiało dużo niewykorzystanej przestrzeni i pogarszało rozkład mas. W Mancie tego nie było, podobnie jak nie było … lusterek bocznych. Według projektanta nie były potrzebne.

Tył był mocno zabudowany i stanowił integralną część projektu. Pomimo tylnej szyby, która miała gigantyczne rozmiary widoczność do tyłu była w zasadzie zerowa. Powodem tego było znaczne nachylenie oraz mała wewnętrzna szyba w ścianie oddzielającej wnętrze od komory silnika. Faktyczna wysokość pola widzenia do tyłu wynosiła … 20 – 25 cm. Gdy założono na nią ówczesny hit tuningu, czyli „plastikowe żaluzje" przy każdym parkowaniu tyłem ciśnienie kierowcy nagle rosło. O uszkodzenie karoserii było bardzo łatwo.

Wnętrze Manty

Źródło: Old Concept Cars

Wnętrze Manty było szerokie, dzięki czemu troje osób mogło się w nim … zmieścić. Nie było żadnych zbędnych luksusów a wszystko, co tylko można, zostało podporządkowane osiągom. Znacznie wysunięta kolumna kierownicy i prawie pionowe pedały – to miało przypominać bolid F1. Kierownica nie była płaska a jej przekrój przypominał stożek. Zegary były umieszczone po bokach a nie tuż nad kolumną kierownicy. Krótki drążek skrzyni biegów umieszczono z prawej strony fotela kierowcy. Nie było połaci skóry i drewna, w zamian za to przestrzeń została uwolniona dla pasażerów.

> **Podobne teksty: Aleksander i jego "Gwiazda"**

Manta nie doczekała się seryjnej produkcji. Auto powstało tylko w jednym egzemplarzu, który wykorzystywał mechanizm podwozia modelu P538. Prototyp opierał się na ostatniej z trzech płyt podłogowych użytych do P538. Choć to właśnie ten model uważa się za pierwsze auto w duchu „czystej linii" to właśnie Manta bardziej zasługuje na ten tytuł. Linia tego pojazdu została skopiowana w Alfie Romeo Carabo, Lamborghini Countach czy Lotusie Esprit i prawie każdym … minibusie. Tak jest do dnia dzisiejszego.

Jedyny prototyp Manty był pokazywany podczas 40 urodzin Ital Design (kierowanego przez Giugiaro) oraz na konkursach elegancji w Pebble Beach. Szacunkowa wartość jedynej Manty wynosi ok. 1,5 mln $. Jego wartość nie mierzy się jednak pieniędzmi a rzeczywistym wkładem w zmianę dotychczasowego sposobu projektowania. Oszczędna i elegancka forma dominowała jeszcze na początku lat 90-tych. Później popularne były kragłości jednak wraz z nowym Cadillakiem CTS, dużymi Holdenami i Chevroletem Camaro „czysta forma" wróciła.

Visited 12 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Bizzarrini, centralnyfotelkierowcy, Giugiaro, Manta, silnikcentralny, V8

Nawigacja wpisu
← Z pokolenia na pokolenie, albo amerykański Citroen
Zielone piekło →

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

Najnowsze na Youtube:

Popularne na Facebook:

19.07.2026 Czeski błąd I #historiazkołemwtle

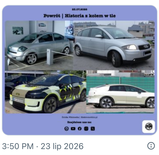
Brabus G36, nie 63. Pod maską 6 cylindrów o mocy 231 KM. Mało? W 1990 roku terenówka osiągająca 200 km/h i przyspieszająca do setki w 8 sekund była wyjątkiem. Silnik pochodził z modelu E300, który poddano kilku modyfikacjom.

Polub · Skomentuj · 1

Najnowszy wpis na X:

Historia z kołem w tle @blog_hzkwt - Obserwuj

23.07.2026 Powrót | #historiazkołemwtle Audi A2 wraca w elektrycznej formie. Będzie większe i dłuższe od poprzednika. Nam brakuje innej wersji nadwozia. Był prototyp sedana, który ostatecznie pozostał w garażach z innymi prototypami. A szkoda …



3:50 PM · 23 lip 2026

1 · Odpowiedz · Skopi…

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
DNA marki według „Historii …", #41 – Dodge
Cytryna z krainy dyktatora

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (9) BMW (25) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (79) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (8) Lincoln (6) Mercedes (28) mikrosamochód (7) napędparowy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (8) Peugeot (15) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (14) V8 (8) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 13 015

Wszystkie wpisy: 603

Historia z kołem w tle © 2014-2026