Retro po japońsku

przez Zbigniew Kluczkowski | 10 sierpnia, 2026 — 0 komentarzy

Czy można mieć „stare" i „nowe" jednocześnie? Połączenie stylu retro z nowoczesnością raczej nie wróży niczego ładnego. Są jednak i tacy, dla których „nowe retro" jest piękne i chętnie „to" kupują. Takimi klientami są głównie Japończycy, którzy kochają wszelkiego rodzaju drogowe dziwolągi. W Japonii istnieje wiele firm, które najnowszy model dowolnego japońskiego producenta przerobią na auto z lat 50 lub 60-tych. W jaki sposób to zrobią? Głównie za sprawą nowych elementów nadwozia – błotników, reflektorów i chromowanych zderzaków.

Wyobraźnia projektantów tego typu konstrukcji nie zna granic, choć najczęściej wzorują się na klasycznych brytyjskich modelach z lat 50 i 60-tych. Szczególnie na Mini oraz Austinach klasy średniej. Nie wszystkie modele mają przerobione wnętrza, czego skutkiem są kiczowate połączenia klasycznej sylwetki z „kosmicznymi" deskami rozdzielczymi. Przed Wami dwuczęściowy artykuł ukazujący zjawisko „japońskiego stylu retro" w motoryzacji oraz modele, które do złudzenia przypominają powojenne europejskie konstrukcje. Zaczynamy!

Najbardziej popularną konstrukcją tego typu jest pojazd marki Copel Bonito, który w zasadzie jest 5 – drzwiowym Nissanem Micrą przebudowanym na wzór Wolseleya 1100. Pojazd posiada zupełnie inną przednią i tylną część nadwozia. Przód wieńczy chromowany zderzak oraz ogromna, ozdobna atrapa chłodnicy. Tył jest nieco wydłużony i skrywa duży bagażnik, do którego dostęp gwarantuje klapa pochylona pod znacznym kątem. Dwie charakterystyczne pary drzwi zdradzają pochodzenie pojazdu. To dobrze znana Micra K11 ze wszystkimi jej zaletami.

Charakterystyczny tył Copela Bonito

Źródło: retro-rides

Podobny model na bazie Micry oferuje Mitsuoka. Jedyną różnicą jest to, że Copel skupia się na serii K11, natomiast Mitsuoka z Micry K12 i K13 potrafi „wyczarować" model łudząco podobny do … Jaguara Mark II (przynajmniej w teorii). Konsekwencją tych „czarów" jest nadwozie typu sedan i mniejszy otwór załadunkowy. Od strony mechanicznej to nadal Micra, co obniża koszty napraw mechaniki i, częściowo, blacharki. Copel napędzany był silnikami 1.0 i 1.3 dm^3 a Mitsuoka Viewt napędzana jest nowszą generacją silników – o poj. 1.2 i 1.4 dm^3 .

Mitsuoka Viewt

Źródło: wikimedia

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

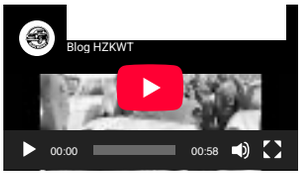
Wyszukuj według kalendarza:

sierpień 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						

« lip

Najnowsze na Youtube:



Popularne na Facebook:

Mitsuoka to nie tylko „najmniejszy Jaguar świata". Zakład ten przerabia modele Mitsubishi, Nissana, Toyoty a nawet Hondy. Warto zwrócić uwagę na modele Le Sayde, które bazują na Nissanie Silvia. Wyglądem przypominają pojazdy z lat 30-tych, ale ich urok jest dyskusyjny. Japoński Batman na pewno nie będzie obojętny na widok modelu Oriochi, który napędza silnik Toyoty o poj. 3.3 dm^3 pochodzący z modeli Camry lub Alphard. Pomimo ewidentnej brzydoty tylko ten model Mitsuoki zasługuje na szerszą wzmiankę. O innych lepiej nie wspominać.

Jednym z najbardziej spektakularnych modeli Mitsuoki w ostatnich miesiącach stał się „Rock Star". Jest to nic innego jak Mazda MX-5 odziana w karoserię przypominającą … Chevroleta Corvette 3. generacji. Jedynym elementem karoserii, po którym można poznać pochodzenie, są drzwi. Reszta to idealna kopia Corvette Sting Ray. Mitsuoka nie oferuje niestety silnika V8 i trzeba zadowolić się konstrukcjami Mazdy o poj. 1.5 lub 2.0 dm^3. Konstrukcja spotkała się z zainteresowaniem klientów i producent z trudem realizuje zamówienia na japońską wizję Chevroleta.

Mitsuoka Rock Star

Źródło: CarBuzz

Ciekawym „nibyretro" jest Mooku Rene – mały mikrobus, który technicznie bazuje na Hondzie Vamos a wizualnie przypomina legendarnego busa Citroena, czyli Typ H. Przód tego pojazdu wykonano na wzór francuskiej legendy i wygląda jak zrobiony z blachy falistej. Reszta jest już mniej oryginalna. Pojazd napędza silnik o poj. 656 cm^3 , który spełnia przepisy obowiązujące dla „kei-cars". Firma Mooku wytwarza również model Princess, który bazuje na Nissanie Micra i jest podobny do Copela Bonito. Nie jest jednak tak popularny jak Copel.

> **Podobne teksty:** 10 sposobów na rekordowy pojazd

Styl retro nie jest domeną tylko małych warsztatów. Do tradycji powracają również więksi producenci. Przykładem jest Suzuki Alto Lapin, które w zamyśle projektantów miało przypominać oryginalne Mini produkowane w latach 1959-2002. Miało, gdyż jego kanciastą karoserię można było porównywać do Renault 4. Należące do segmentu „kei-car" autko ma taki sam silnik i jak zwykłe Alto (zgodny z filozofią „kei-cars") a wyższą cenę próbuje rekompensować kolorowym dachem i oryginalnym nadwoziem. Lapin oferowany jest tylko na rynku japońskim.

Suzuki Alto Lapin

Źródło: response.jp

Specyficznym rodzajem aut stylizowanych na „retro" są Nissan Crew i wybrane odmiany Toyoty Crown (jest kilka linii modelowych). Są to pojazdy przeznaczone głównie dla taksówkarzy oraz policjantów. W tym przypadku swoją linię zawdzięczają księgowym, którzy „krojąc" koszty chcą prostej konstrukcji – zupełnie jak Ford i GM ze swoimi „krążownikami". Wyposażone w tylny napęd oraz słabe, ale pancerne silniki nadal znajdują nabywców, choć technologicznie są już mocno przestarzałe i nie pasują do obecnego wizerunku każdego z producentów.

Wzornictwo i technologia godna lat 70-tych (2 – litrowe benzynowe silniki o mocy 90 KM) pozwalają na korzystanie z instalacji gazowych, dzięki czemu nawet japońscy „taksiarze" mogą oszczędzić. Oferty sprzedaży Nissana Crew z instalacją gazową i przebiegiem 500 tys. km nie stanowią żadnej sensacji, choć i większe przebiegi również się zdarzają. Jeżeli Nissan Crew wydaje się komuś zbyt staromodny, wówczas może kupić model Cedric, którego jedna z wersji jest produkowana bez większych zmian od 1987 roku. Klientem Cedrica są głównie policjanci.

Nissan Crew z lat 1993-2009

Źródło: BestCarMag

Nie, Cedric nie jest pojazdem pościgowym, gdyż jego słaby 100 – konny silnik zasilany LPG z trudem rozpędza ciężkiego sedana do prędkości 170 km/h. Cedric, Crew i Crown pomimo wielu drobnych zmian, nadal pozostają w ofercie, choć popyt na nie systematycznie spada. Tego typu konstrukcje są dowodem na to, że japońska motoryzacja, podobnie jak koreańska, również przez wiele lat kopiowała z Amerykanów i Europejczyków. Najlepszym tego przykładem jest Mitsubishi Debonair z lat 1964-1986, które przypomina amerykańskie „kompakty" z lat 60-tych (głównie Dodge'a i AMC).

Idea Mini została na nowo zinterpretowana przez Daihatsu. Model Trevis to nic innego jak Cuore odziane w karoserię godną oryginalnego Mini. Ma 5 – oro drzwi, co jest zaletą w tym segmencie. Ultraekonomiczna konstrukcja tego pojazdu sprzyja taniej eksploatacji, niestety osiągi litrowego silniczka nieco rozczarowują. Niewątpliwym plusem tego pojazdu jest przód, którego linia jest identyczna jak małych samochodów z lat 50-tych. Samochód produkowano w latach 2004-2009. Następca nie jest już tak oryginalny i całkowicie zatracił swój unikalny charakter.

Daihatsu Trevis

21-08-2026 Shogun uczy się u Armaniego | #historiazkołemwtle

Na początku lat 60-tych japońska motoryzacja wyglądała jak miniatura amerykańskiej. Wypracowanie własnego stylu wymagało czasu. Pomogli w tym Włosi, którzy w tym czasie dla Japończyków zaprojektowali wiele ciekawych modeli.

#Bertone #Mazda #Nissan #Michelotti #AlfaRomeo... Wyświetl więcej

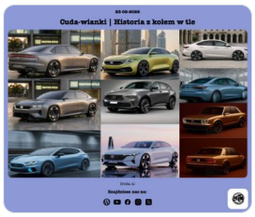
Polub Skomentuj Udostępnij

Najnowszy wpis na X:

Historia z kołem w tle
@blog_hzkwt · Obserwuj

23-08-2026 Cuda-wianki | #historiazkołemwtle

Skoro Fiat zapomniał, że można produkować „normalne" modele segmentów C i D to wyręczyli go internauci. Oto wytwory sztucznej inteligencji opublikowane na Reddit i clubalfa.it.



1:24 PM · 23 sie 2026

Odpowiedz Skopiuj ...

Przeczytaj więcej w serwisie X

Komentarze:

Stefan Bandera - Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od Wintona po najnowsze produkcje

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Fondu i cuda z Rygi

Nasze plany i nadzieje …

Zawód dla twardzieli

Moskiewskie odkrycia i wynalazki

Tagi:

AlfaRomeo (9) Audi (6) Bentley (9) BMW (22) Bugatti (13) Cadillac (7) cechy-marki (38) cenyczęści (7) Chrysler (6) Citroen (9) Dacia (5) Daihatsu (12) DNA-marki (31) felieton (66) Ferrari (17) Fiat (23) Ford (15) Formuła1 (7) Jaguar (5) kierowcywyścigowi (17) kitcar (5) Lancia (7) Mercedes (23) MG (6) napędparowy (5) Nissan (10) Opel (7) Packard (6) Peugeot (13) plebiscyt (6) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (9) pojazdywojskowe (11) Porsche (12) pracownieka-roseryjne (8) projektancisamochodów (15) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (9) Renault (10) RollsRoyce (6) streamliner (5) SUV (7) Toyota (11) Volvo (7)

Liczba wyświetleń: 15 905

Wszystkie wpisy: 488

Źródło: Moto Encyklopedia

Moda na styl retro nie ominęła również samochodów terenowych. Toyota FJ Cruiser to nowoczesna wizja klasycznej „Czterdziestki" z przełomu lat 60 i 70-tych. „Stary" Land Cruiser w nowej formie był wielki i ciężki, choć bardzo praktyczny. Dostępny był z parą drzwi otwieranymi do tyłu, co było dodatkowym atutem przemawiającym za zakupem tej nostalgicznej „terenówki". Napędzany 4 – litrowym silnikiem o mocy 250 KM SUV był popularny jedynie w USA. Toyota zrezygnowała z jego produkcji i skupiła się na programie rozwoju pojazdów sportowych. I słusznie …

> **Podobne teksty: O miłośniku chorego kontentu**

Toyota FJ Cruiser

Źródło: Autoweek

Na koniec tej części retro w wydaniu Subaru. Subaru Casa Blanca ma jedynie przód i tył nawiązujące do stylu retro. Wraz z debiutem Imprezy producent chciał wpisać się w nowy trend. Niestety oferta obejmowała jedynie najsłabsze silniki i minimalne modyfikacje, co nie było w żaden sposób uzasadnione wysoką ceną. Produkowano je w kilku seriach na przełomie 1999 i 2000 roku, po czym zrezygnowano na rzecz bogato wyposażonych odmian nowej Imprezy. Późniejsze Imprezy nie miały nic wspólnego ze stylistyką godną lat 50-tych.

Subaru Casa Blanca

Źródło: V10.p

Nissan Pao i Nissan Figaro to konstrukcje z przełomu lat 80 i 90-tych. Pod karoseriami przypominającymi AMC Pacer (Pao) czy kabriolety z lat 50-tych (Figaro) kryją się mechanizmy napędowe Micry. Oba modele były dostępne jedynie w Japonii zatem o wersji z kierownicą po lewej stronie nie można nawet marzyć. Nie zniechęca to klientów w USA i Europie – japońskie „pseudoklasyki" produkcji Nissana są chętnie sprowadzane. Kilka sztuk Figaro znajduje się również w Polsce i są drogie. Polakom ten kabriolet kojarzy się z … Syreną. Czy słusznie? To pozostawiam do Waszej oceny.

Nissan Pao i Figaro (poniżej)

Źródła: CarBuzz, Petrolicious

Takayanagi Miluira – tak dokładnie wyglądały lekkie czterokołowce na początku XX wieku. Miluira mieści jedną osobę, ma 2,18 m długości i „oszałamiający" zasięg – zaledwie 35 km. Dlaczego? To pojazd elektryczny przeznaczony na krótkie trasy. To „krzyżówka" karta i samochodu retro w cenie wynoszącej ponad … 75 tys. $. W ostatnich latach liczba takich środków transportu gwałtownie wzrosła a klientów nie odstraszają wysokie ceny. Jest to połowa ceny, jaką trzeba zapłacić za największy i najbardziej prestiżowy japoński samochód o linii retro czyli za Toyotę Century.

Miluira

Źródło: ecofriend.com

Toyota Century nie zmienia się od 1967 roku. Ona ewoluuje. Od początku dostępna była jedynie dla japońskiego rządu. Wyglądała jak luksusowy amerykański krążownik, choć jakością wykonania biła wszystko, co było dostępne na japońskim rynku. Century, choć w cenie BMW 7 i Mercedesa klasy S, jest konkurentem dla Rollsa, Maybacha i Bentleya. Jest unikatem, który obecnie pod karoserią przypominającą najbardziej luksusowe konstrukcje z lat 70-tych skrywa najnowszą technologię przejętą z Lexusa. To styl retro przeznaczony jedynie dla wybranych – produkcja jest limitowana.

Toyota Century

Źródło: Toyota

Namiastkę stylu retro oferuje również „najmniejsza terenówka świata". Suzuki Samurai, jeszcze jako Hope Star, od początku było wzorowane na klasycznym Jeepie. Tak jest do dziś. Od początku lat 70-tych Suzuki ewoluowało – zyskało sztywny dach, klimatyzację i komputer pokładowy, ale nie porzuciło terenu na rzecz miejskich krawężników. Samurai to „Król" japońskiego stylu retro – jest jak Mini i Fiat 500, ale w przeciwieństwie do nich ma ramę i reduktor. Stylistyka kształtowana za pomocą ekierki i ostrego ołówka w tym przypadku jest największym atutem a pojazd od kilku dekad cieszy się niesłabnącym zainteresowaniem klientów.

Nietypowa konstrukcja dachu Toyoty Will Vii nie była dziełem przypadku. Pomimo technicznego pokrewieństwa z Yarisem jest awangardowa jak Citroen Ami. To właśnie z tego modelu styliści Toyoty skopiowali kąt pochylenia i formę tylnej szyby. Podobnie jest z przetłoczeniami na poszyciu drzwi i maski – są inspirowane dziełami Flaminio Bertoni, który był twórcą karoserii najbardziej znanych Citroenów. Wykorzystano również motyw prostego i bardzo funkcjonalnego wnętrza. Niestety, Japończykom ta forma sedana szybko znudziła się i pojazd zniknął z oferty.

> **Podobne teksty: Historia z SUV-em w tle**

Toyota Will Vii

Źródło: REVscene

Dlaczego nowa Honda N600 wygląda podobnie jak „stara"? Oryginalny model pod nazwą „360" z 1967 roku był jednym z najnowocześniejszych „kei-cars" tamtych lat – jego silnik osiągał „magiczne" 100 KM z litra pojemności silnika (moc 36 KM z poj. 356 cm^3). Nowy model nie jest tak innowacyjny jak oryginał, ale specyficzna linia przodu nadwozia oraz płaski dach udanie nawiązują do „360-tki". N600 to jeden z najpopularniejszych „kei-cars". Do napędu tego „Malucha" służy silnik o poj. 660 cm^3 i mocy 52 lub 64 KM (ostatni wyposażony w doładowanie) łączony z bezstopniową przekładnią.

Podobnym nawiązaniem do oryginału jest Daihatsu Midget II, które (może nie wyglądem, ale technologią) nawiązuje do pierwszych modeli Daihatsu. To mikrosamochód dostawczy dla jednej osoby i niewielkiego bagażu. Ma jedynie metr szerokości i napędza go 33 – konny silnik – zupełnie jak w pierwszych powojennych konstrukcjach Daihatsu. W przeciwieństwie do nowoczesnych „kei-cars" zamiast skrzyni CVT ma tylny napęd i manualną przekładnię, przez co jest lubiany przez miłośników … japońskich wyścigów torowych. Tak, dla piszącego te słowa to też jest …, hmm, … dziwne.

W japońskiej motoryzacji w stylu retro znajdziemy zapożyczenia również z polskich konstrukcji. Nissan S-Cargo to niewielki pojazd dostawczy produkowany na przełomie lat 80 i 90-tych. Opiera się o mechanizmy Nissana Sunny, choć rozmiarami bliżej mu do Micry. Nie byłoby w nim nic dziwnego, gdyby nie to, że podobne wzornictwo kilka lat wcześniej wylansował … Melex. Jest to oczywiście „naciągana" teza, gdyż pojazd ten oryginalną linię nadwozia zawdzięcza … Citroenowi 2CV w odmianie dostawczej. Podobną linię nadwozia posiadał prototyp Clic, który jednak nie wszedł do produkcji.

Nissan S-Cargo

Źródło: Hemmings

Ciekawą interpretację stylu retro serwuje klientom producent znany pod marką Ohno. Przerabia ona seryjne i współczesne modele nadając im wygląd wyczynowych konstrukcji z lat 50 i 60-tych. W praktyce oznacza to zmiany przodu lub tyłu nadwozia oraz detale wnętrza. Najlepszym przykładem takich modyfikacji jest Naomi II i Naomi III – modele przypominające brytyjskie coupe z początku lat 60-tych. Do ich konstrukcji użyto napędów i wielu elementów Toyoty Supry. Inne modele tego producenta korzystają z techniki Mercedesa SL. Jakość wykonania tych pojazdów jest daleka od japońskiego wzorca.

Na przełomie XX i XXI wieku do Japonii dotarła moda na repliki. Przez kilka lat działała m.in. OSCA Touring, która nazywała siebie spadkobiercą oryginalnego włoskiego producenta. Pokazała nawet kilka prototypów, w tym jeden podobny do Alfy 33 Stradale. Jej produktem „seryjnym" był Fiat Barchetta, któremu nadawano specyficzny wygląd. Przez kilka ostatnich lat na rynku japońskim pojawiło się również kilku producentów replik Lotusa 7 i klasycznej AC Cobra. Przez krótki czas fabryczny tuner Toyoty – firma TRD oferowała Hiluxa z nadwoziem w stylu amerykańskich pickupów z lat 40-tych.

Sazusho – japońska replika Lotusa 7

Źródło: Car Magazine

Co łączy te konstrukcje? Na pewno tęsknota za pierwszymi japońskimi samochodami. Były one kopiami europejskich konstrukcji, ale powoli stawały się tym, za co później pokochali je Europejczycy i Amerykanie – niezawodnymi, choć nudnymi, towarzyszami życia. Taka „nuda" to dziś luksus, na który producenci nie są w stanie pozwolić. Zarówno duże limuzyny jak i małe, miejskie „kei-cars" utrzymane w stylu lat 50-tych czy nawet 70-tych są w Japonii popularne i szybko ten stan nie ulegnie zmianie, choć recesja gospodarcza nieco ograniczyła ten trend i np. Toyota czy Mitsubishi ograniczają paletę tego typu modeli.

Powyższe przykłady świadczą o tym, że Japończycy również mają fantazję. Choć są znani jako naród ceniący praktyczne i nowoczesne rozwiązania, potrafią cenić tradycję we wzornictwie – swoim i zapożyczonym. Nie można ich nie doceniać za kopiowanie wzorców zaczerpniętych od innych producentów. „Japońskie retro" też potrafi przyciągnąć wzrok. Jest na swój „specyficzny" sposób oryginalne, ale ma jedną zaletę, o której wiemy wszyscy. Być może jest ona już mitem, ale na tyle skutecznym, że wierzą w niego miliony. Wiecie co „to" takiego.

Visited 12 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Na luzie Tags: CopelBonito, Daihatsu, japońskieretro, Mitsuoka, Nissan, Sazusho, Scargo, ToyotaCentury

Nawigacja wpisu

← Mercedes i lata największej próby

Zeppeliny szos →