

zamówienie

W jego budowę zainwestował pieniądze zarobione na diagnostyce. Potem trudno było się wycofać. Tak powstał Marotti. Ten trójkołowiec, zdaniem twórcy, daje frajdę z jazdy prawie taką jak motocykl, jednocześnie oferując znacznie wyższy poziom bezpieczeństwa. Wspólną z motocyklem ma jednostkę napędową: silnik V4 o pojemności 750 cm³ z Hondy VFR umieszczony za fotelem kierowcy. Przez 6 biegową, motocyklową przekładnię sterowaną sekwencyjnie drążkiem, napędza za pośrednictwem łańcucha tylne pojedyncze koło. O Marotti można też powiedzieć, że jest w pewnym sensie pojazdem hybrydowym: jego wsteczny bieg działa w ten sposób, że do łańcucha mechanicznie dosuwa się maleńko kołko zębate napędzane elektrycznym silnikiem od wycieraczek samochodowych.

Nadwozie z laminatu przypominające jakąś lotniczą konstrukcję pokrywa stalową ramę. Zawieszenie przednie i tylne to własne konstrukcje: z przodu wahacze podwójne, z tyłu wahacze wleczone z regulowanymi amortyzatorami firmy Wilbers. Przekładnia kierownicza i zwrotnice pochodzą ze Smarta. Dlaczego? Bo łatwo jest je mocować do ramy podwozia. Tarczowe hamulce nie mają wspomagania, ale nie jest to problem, ponieważ pojazd jest lekki.

Budowa Marotti zajęła 3 lata. Teraz twórca daje sobie kolejne dwa na uruchomienie małoseryjnej produkcji. Marzeniem byłby tysiąc sztuk rocznie. Ale jeśli uda się osiągnąć jeden egzemplarz dziennie, można by obniżyć cenę. Dziś kosztowałby tyle, co średniej klasy samochód osobowy.

Z MIEDZI I ALUMINIUM



Historia projektu TeSto zaczęła się w 2003 roku, kiedy Ryszard Szymański (z lewej) zajął drugie miejsce w organizowanym przez Forda z okazji 100-lecia firmy konkursie na replikę Forda T. Na podstawie tej konstrukcji powstał samochód TeSto. Szymański wspólnie z inż. Jackiem Łukasiewiczem i Marcinem Masłowskim chcą wprowadzić go na drogę. Chodzi im o pokazanie, że można stworzyć coś zupełnie nowego, nawiązującego do historii z lat 30. tym, co najistotniejsze, czyli kolami wystawionymi poza nadwozie, daszkiem nad przednią szybą, itd. Twórcy TeSto zakładają, że powstanie tylko 100 egzemplarzy, z czego 99 z aluminiowym nadwoziem, a ostatni „jubileuszowy”, z miedzianym. Podstawę dla konstrukcji stanowi rama Forda z 1932 roku – to także ugruntowuje związek TeSto z historią. Do napędu przewidziano gaźnikowe silniki V8 o pojemnościach 351 cali sześciennych (5,7 litra) lub 302 cali sześciennych (5 litrów), skonstruowane w latach 60. TeSto ma być samochodem kolekcjonerskim, dla życzliwych odbiorców, przede wszystkim w USA, Azji i na wybranych rynkach europejskich. W Polsce zostaną może 3-4 sztuki. Twórcy do końca roku chcą zbudować jeżdżący prototyp. Na razie można obejrzeć makietę w skali 1:8.



Pojazd jest bardzo zwrotny. Układ kierowniczy pochodzi ze Smarta.



Napęd na tylne koło łańcuchem. Amortyzatory dostarczyła firma Wilbers.

wyważenia silnik cofnięto o pół metra za przednią oś (układ napędowy jest klasyczny). Rozkład mas między przednią a tylną osią wynosi prawie 50:50. Konstruktorowi samochodu zależy na idealnym prowadzeniu pojazdu. W porównaniu z pierwszą wersją Hot Monster ma poszerzone zawieszenie, poprawione wahacze i lepiej dobrane sprężyny. Jest o wiele bardziej komfortowy. W Mozarto zastosowana została już własna konstrukcja wzmacnianej ramy stalowej, z klatką bezpieczeństwa. Na razie (do testów) Adamczak stosuje zawieszenie

z Toyoty Supry, do którego dodano regulowane amortyzatory Koni. Wykańczanie i malowanie pojazdu zajmie jeszcze – jak ocenia konstruktor – 2-3 miesiące. Adamczak nastawia się na jednostkową produkcję. Chce robić to, czego sam się nie doczekał – wytwarzać samochody według pomysłu klientów.

