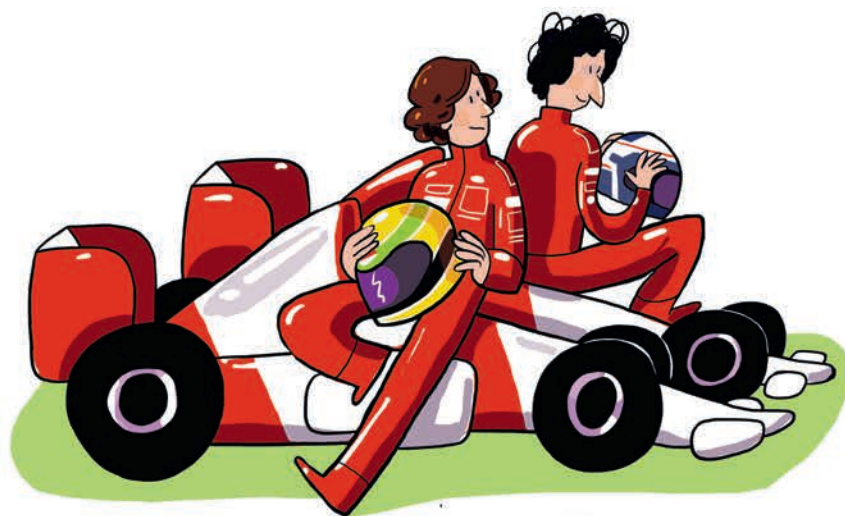


MICHAŁ GAŚIOROWSKI

OD KOŁA DO FORMUŁY 1

HISTORIA MOTORYZACJI



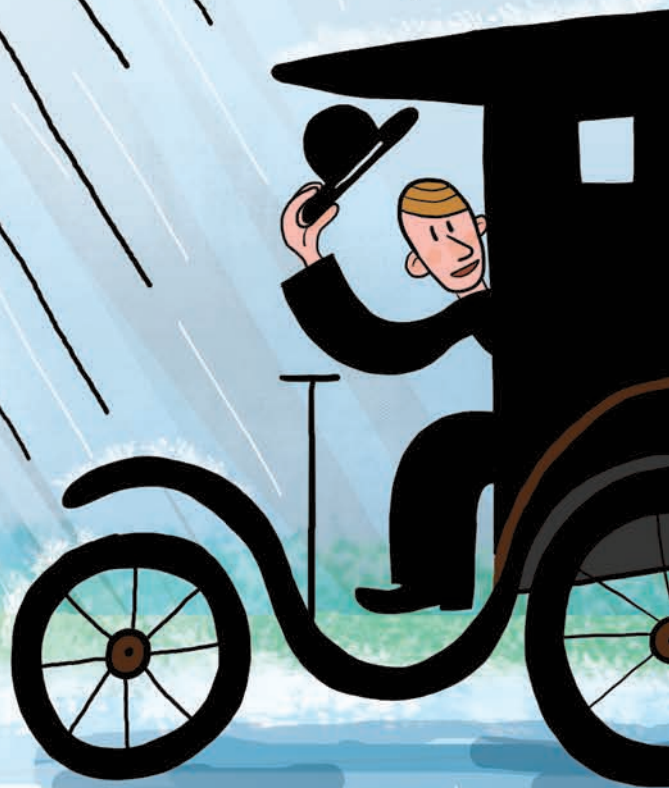
ILUSTROWALI
PRZEMYSŁAW I AGNIESZKA SURMOWIE

NASZA KSIĘGARNIA

VELO NA CZTERECH KOŁACH

Ulice Berlina pod koniec XIX wieku były bardzo zatłoczone. Po mieście poruszało się około 10 tysięcy konnych pojazdów. Mimo to trójkołowiec Carla Benz w Niemczech się nie przyjął. Zdolny konstruktor nie poddawał się jednak, bo wierzył, że jego pojazd będzie ludziom potrzebny. W końcu najważniejszy był silnik, a ten działał bez zarzutu. Benz wyciągnął więc wnioski i wziął się znowu do pracy. Skoro trójkołowiec się nie sprawdził, rozpoczął budowę pojazdu z czterema kołami. Nazwano go Velo, ponieważ szprychy w kołach wyglądały zupełnie jak te w rowerach, które nazywano wówczas welocypedami.

Velo znacznie się różnił od poprzedniego pojazdu. Miał siedzenia pokryte skórą, a nawet skórzany dach. Za dodatkową opłatą montowano coś na kształt świateł. Właściwie były to małe latarnie, w których zapalało się świeczki. Velo rozpędzał się do prawie 20 km/h. Carlowi Benzowi udało się w końcu przekonać do niego klientów. Podpisał umowę na sprzedaż aż 1200 sztuk.





W całej Europie podjęto próby budowy podobnych pojazdów. W związku z tym w 1894 roku francuski dziennik „Le Petit Journal” zaproponował zorganizowanie pierwszego na świecie wyścigu pojazdów z silnikami. Trasę wyznaczono z Paryża do Rouen, miasta położonego 130 kilometrów na północ od stolicy Francji. Od razu postanowiono, że czas przejazdu nie będzie najważniejszym kryterium oceny. Chodziło przede wszystkim o to, by porównać automobile i sprawdzić, który najlepiej radzi sobie w trasie. Pierwsze dwa miejsca zajęły francuskie pojazdy Panhard oraz Peugeot. Velo zajął ostatecznie piąte miejsce, ale najważniejsze było to, że również oba zwycięskie pojazdy korzystały z silników opracowanych przez Carla Benz. A Rajd Paryż–Rouen rozpoczął modę na ściganie się samochodami, która trwa do dziś.

JEEP


(1941 R.)



Poj. silnika	2199 cm ³
Moc	60 KM
Prędkość maks.	105 km/h
0-100 km/h	w 25,8 s



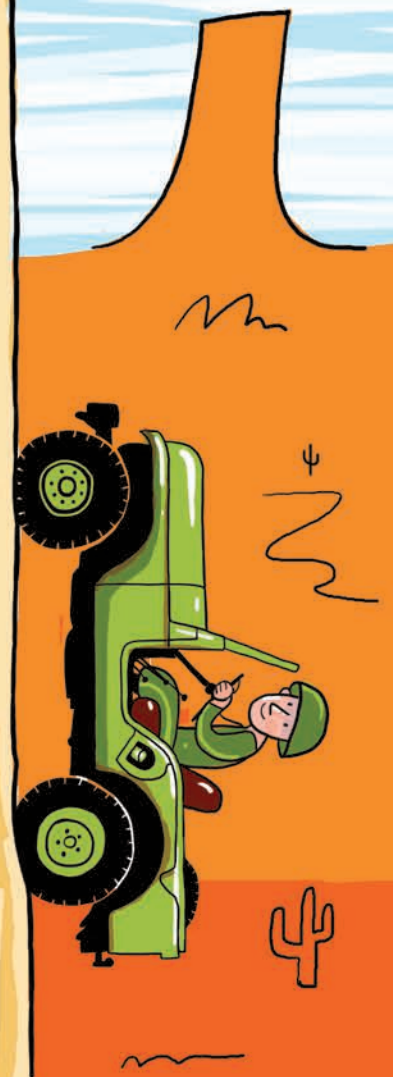
Jedna z najsłynniejszych tras terenowych na świecie, Rubicon Trail, położona jest w górach Sierra Nevada w Stanach Zjednoczonych. Zaczyna się nad jeziorem Tahoe. Całość liczy 130 kilometrów, ale najsłynniejszy odcinek ma ich zaledwie 20. Jest jednak tak trudny do przejechania, że pokonuje się go aż trzy dni. Jedzie się po głazach i piachu, po lesie, przez rzekę i po stromych zboczach. Wolniutko, tak aby nie uszkodzić samochodu. Tylko najbardziej wytrzymałe pojazdy potrafią ją pokonać, a do tych od zawsze należały jeepy. Po raz pierwszy przejechały tę trasę w 1953 roku i do dziś pozostają w ścisłej czołówce najbardziej solidnych aut.



Historia jeepów zaczęła się w 1941 roku, kiedy armia amerykańska zamówiła lekki samochód wojskowy, który sprawdzi się w każdym terenie. Tak powstał Willys MB. Co ciekawe, zaprojektowano go zaledwie w dwa dni. Nazwa Jeep pojawiła się po wojnie dla wersji cywilnej, lecz do dziś nikt tak naprawdę nie wie, skąd się wzięła. Najbardziej prawdopodobna wersja mówi, że pochodzi z kreskówki o silnym marynarzu Popeye'u, który uwielbiał szpinak. W tych animacjach pojawia się także magiczny stwór Eugene the Jeep. Żołnierze twierdzili, że auto, które otrzymali, tak samo jak on ma dziwne kształty i radzi sobie w trudnych warunkach.

Samochód miał bardzo charakterystyczny kanister, zamontowany z tyłu obok zapasowego koła, oraz jedyny w swoim rodzaju kształt maski. Ten wyjątkowy przód zachowały niemal wszystkie następne modele. Jeepy od zawsze słynęły również ze świetnego napędu na cztery koła. Co to właściwie oznacza? Jeśli na jakimś samochodzie zobaczycie napis „4x4”, to auto napędzane jest na wszystkie koła, a nie na dwa, jak w większości pojazdów. W naprawdę wymagającym terenie poradzą sobie jedynie auta z napędem 4x4.

Do dziś wszystkie amerykańskie jeepy muszą przejść test na trasie Rubicon Trail. Jeden z terenowych modeli został nawet na pamiątkę nazwany Rubicon. Najsłynniejszymi modelami jeepa stały się Wagoneer, Cherokee i Wrangler. Bez względu na to, w którym roku się pojawiły, jedno się nie zmieniało – charakterystyczna atrapa chłodnicy.



FIAT 125P

(1967 R.)

W siedzibie fabryki na Żeraniu trwała narada. Szefowie i inżynierowie siedzieli w zadymionym pomieszczeniu i głośno dyskutowali.



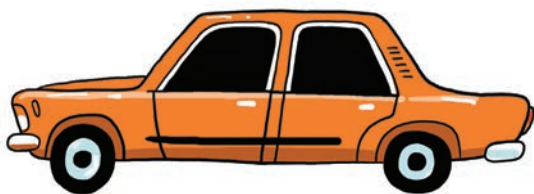
Poj. silnika	1481 cm ³
Moc	75 KM
Prędkość maks.	155 km/h
0-100 km/h	w 18 s

- Panowie, powiedzmy sobie szczerze. Syrena się nie sprawdza, a Warszawa jest już stara.
- Potrzebujemy czegoś nowego.
- No tak, ale to nie takie proste. Przydałoby się jakieś wsparcie.
- Może znowu poprosimy Fiata? Z Warszawą nie wyszło, ale może teraz będzie inaczej?

I rzeczywiście, tym razem się udało. We Włoszech model Fiata 1300/1500 nie zrobił kariery. Ot, był jednym z wielu przeciętnych samochodów. Ale w naszym kraju w latach sześćdziesiątych sytuacja wyglądała zupełnie inaczej niż teraz. Nikt nie mógł po prostu kupić nowego forda, volkswagena czy toyoty. Wszystko opierało się na produkcji polskiej lub radzieckiej. Dlatego na nowego fiata, produkowanego w FSO, wszyscy czekali z zapartym tchem.



Pierwszy egzemplarz pojawił się 28 listopada 1967 roku. Nazywał się 125p i uznano, że jest świetny. Raczej nie najpiękniejszy, ale i tak przy Syrenie i War-



szawie wyglądał jak cud techniki. Różnie go nazywano: kanciakiem, kredensem, kwadratem. Wszystkie te nazwy nawiązywały do kształtu. Nie był może demone szos, ale jeździł sprawnie, miał spory bagażnik i wygodne siedzenia, obszyte sztuczną skórą. Aby go kupić, trzeba było w bardzo długiej kolejce czekać rok, a czasami nawet dłużej.

Hamulce fiata okazały się tak mocne na tle pozostałych jeżdzących wtedy w Polsce samochodów, że na tylnej szybie przyklejano ostrzeżenie. Chodziło o to, by inni kierowcy nie wjechali w tył auta, zaskoczeni gwałtownym hamowaniem. Podobnie jak Syrena, także Fiat 125p wystartował w Rajdzie Monte Carlo. I to jak! Załoga Maciej Stawowiak i Jan Czyżyk zajęła w 1975 roku najwyższe w historii Polski 12. miejsce.

Powstało też kilka wyjątkowych wersji dużego fiata, bo po pojawieniu się malucha, tak właśnie zaczęto go nazywać. Stworzono na przykład wersję przedłużoną na wzór amerykańskich limuzyn „jamników”. Zaprojektowano też kabriolet, choć nigdy nie rozpoczęto jego produkcji.

Duży fiat spodobał się w wielu egzotycznych krajach. Produkowano go w Egipcie, Kolumbii, Tajlandii i Indonezji. W Polsce jego produkcję zakończono dopiero w 1991 roku.

AUDI QUATTRO

(1980 R.)

Wielkie, ryczące bestie, trudne do opanowania, pędzące po drogach z szaloną prędkością. Tak wyglądały rajdy na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych ubiegłego wieku. Organizatorzy takich imprez często zmieniają przepisy. Akurat wtedy postanowili dopuścić do startów samochody z napędem na cztery koła. Sytuację postanowiło wykorzystać niemieckie Audi. Stworzyło model Quattro. Nowy samochód miał się ścigać w rajdach, ale musiał być także dostępny dla zwykłych ludzi. Nazwa pochodzi z języka włoskiego, w którym *quattro* oznacza „cztery”, tak jak napęd na cztery koła.



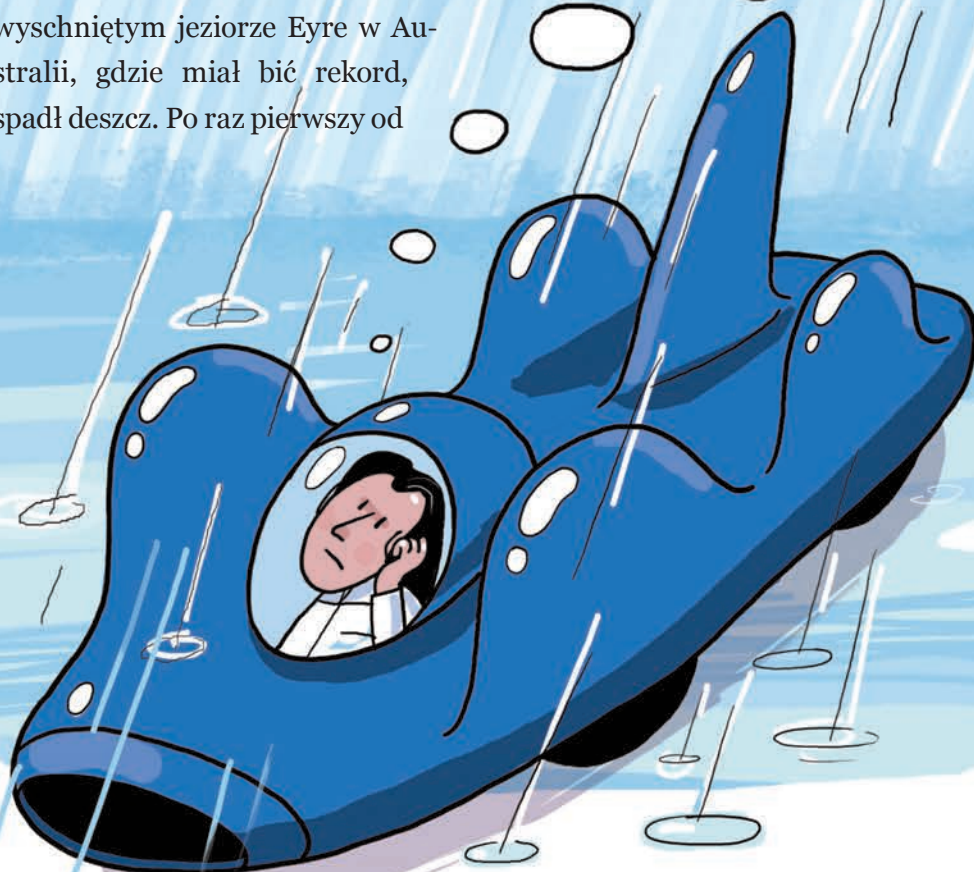


Poj. silnika	2144 cm ³
Moc	200 KM
Prędkość maks.	222 km/h
0-100 km/h	w 7,2 s

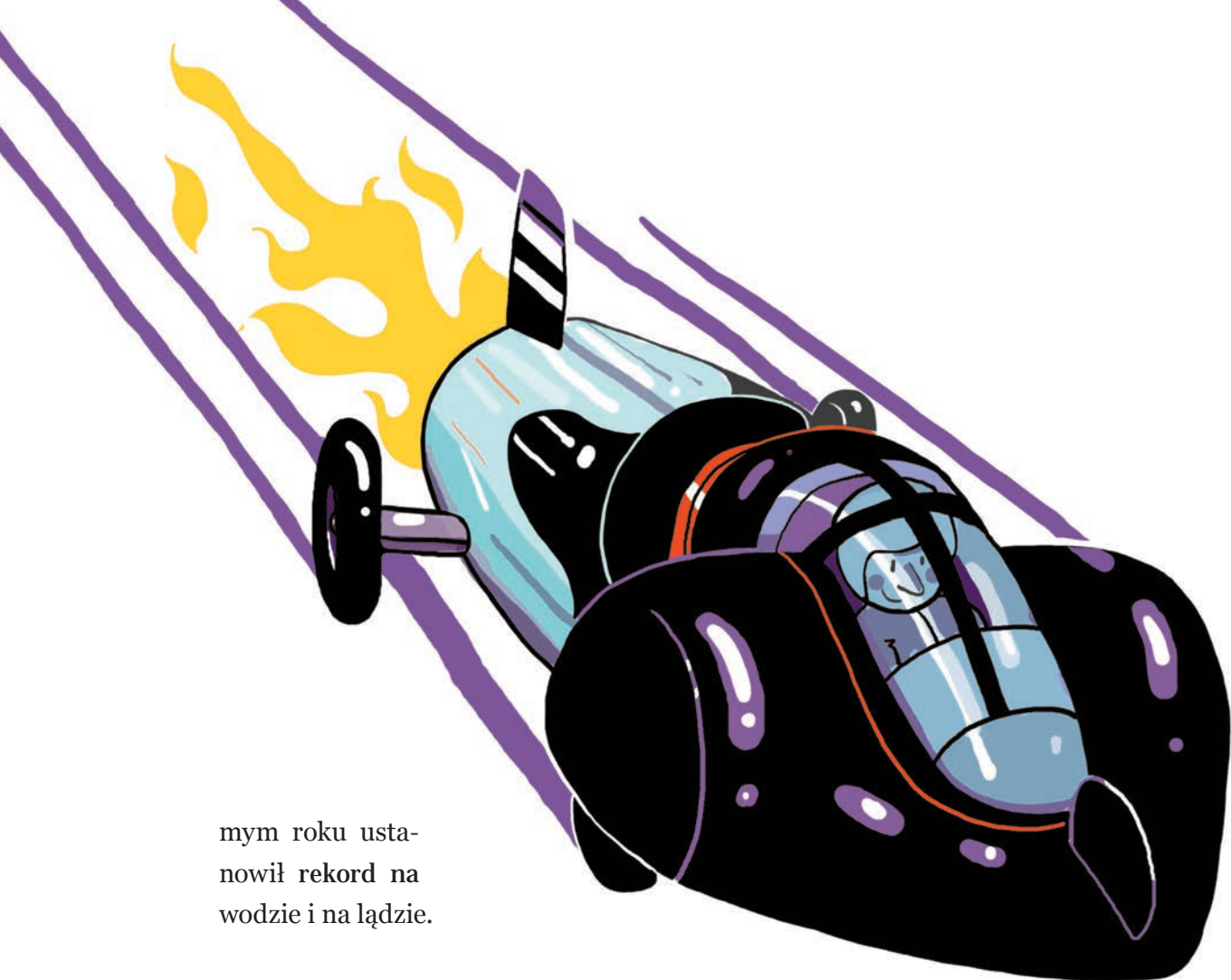
Udało się stworzyć znakomite auto, dzięki któremu Audi zdobyło mistrzostwo świata dwa razy, i to rok po roku: w 1983 i 1984. W 1982 za kierownicą Audi Quattro jeździła przez cały sezon Francuzka Michèle Mouton. Została wicemistrzynią świata jako pierwsza kobieta w historii. Od tego czasu żadnej kobiecie nie udało się powtórzyć tego sukcesu. Warto wspomnieć, że w całej karierze wygrała także cztery pojedyncze rajdy, a dziewięć razy stanęła na podium.



Zanim do tego doszło, przez kilka lat szykował się do decydującej próby, ale za każdym razem coś mu przeszkadzało. Najpierw w 1960 roku dachował przy ponad 550 km/h i cudem zdołał wyjść z wraku auta. Trafił do szpitala i długo dochodził do siebie, ale to go nie zraziło. Po dwóch latach chciał spróbować ponownie, ale na wyschniętym jeziorze Eyre w Australii, gdzie miał bić rekord, spadł deszcz. Po raz pierwszy od



siedmiu lat. Próbę trzeba było odłożyć. To samo zdarzyło się dwa lata później, ale Campbell tym razem nie chciał odpuścić. Mimo kolein i wody udało mu się osiągnąć w „niebieskim ptaku” 648,7 km/h. W tym samym roku dokonał czegoś jeszcze. Pobił rekord prędkości na wodzie – 444,71 km/h. W ten sposób stał się jedynym człowiekiem, który w tym sa-



mym roku ustanowił rekord na wodzie i na lądzie.

A dlaczego Campbell zakończył pewną erę? Ponieważ Blue Bird był ostatnim bolidem z tradycyjnym silnikiem spalinowym. Od tego momentu zaczęły królować pojazdy z silnikami odrzutowymi i raketowymi. Z każdym z nich wiąże się ciekawa historia.

Za pierwsze pojazdy z nowymi silnikami odpowiadają bracia Arfonsowie – Walt i Art. Pierwszy z nich zbudował Wingfoot Express, który wpisał się na listę rekordów prędkości 2 października 1964 roku. Ale tylko na trzy dni. Bo wtedy swój rekord ustanowił Art w pojeździe o nazwie „zielony potwór”, osiągając prędkość 927,8 km/h. Art nie miał wiele pieniędzy. Silnik pochodzący z myśliwca F-104 Starfighter kupił na złomowisku za 600 dolarów. Sam go wyremontował, i to mimo braku jakiegokolwiek instrukcji. Kolejna jego próba w 1966 roku zakończyła się jednak fatalnie, ponieważ dachował przy prędkości 966 km/h. Arfons przeżył, ale porzucił myśl o biciu rekordów prędkości.

SOBIESŁAW ZASADA

(UR. 1930 R.)

Żaden polski kierowca nie zdobył tylu tytułów co Sobiesław Zasada. Aż trzy razy został on mistrzem Europy i trzy razy wicemistrzem. Nikt przed nim ani po nim nie wygrał tylu pucharów. W Polsce był najlepszy aż 11 razy.

Kiedy Sobiesław Zasada ruszał na trasę, koncentrował się na każdym kolejnym zakręcie. Ale kiedy już dojeżdżał do mety, mógł spojrzeć na siedzenie obok i uśmiechnąć się od ucha do ucha. Pilotem była bowiem kobieta, którą pokochał, Ewa Gronowska. Szybko wzięli ślub. W późniejszych latach Zasada jeździł z innymi pilotami, a pani Ewa wystartowała z nim jeszcze raz wiele lat później. Ale o tym za chwilę.

Zasada wygrał w ponad 100 różnych imprezach, i to tych najbardziej wtedy znanych i wyjątkowo trudnych, jak Rajd Safari, Londyn–Meksyk czy Gran Premio Argentina. Ten ostatni uznał za najbardziej wymagający. Trasa liczyła ponad cztery tysiące kilometrów. Niektóre odcinki miały po 800 kilometrów. Radość na mecie była więc ogromna, a Polakiem w dowód uznania zajął się jeden z najsłynniejszych w historii kierowców Formuły 1, Juan Manuel Fangio.

Zasada pobił też dość nietypowy rekord, a nawet trzy rekordy. Jadąc fiatem 125p, najszybciej na świecie przejechał 25 tysięcy kilometrów, 25 tysięcy mil oraz 50 tysięcy kilometrów. Że Zasada to wytrzymał, pewnie nikogo nie dziwi. Ale że pocziwy duży fiat dał radę? To już wielki wyczyn.

Sobiesław Zasada założył też Akademię Bezpiecznej Jazdy, w której szkolił kierowców. A mając 67 lat, postanowił jeszcze raz wystartować w Rajdzie Kenii, zaliczanym wówczas do mistrzostw świata. Pojechał tam z żoną, a wystartowali Mitsubishi lancerem. O dziwo, w swojej klasie samochodów zajęli znakomite drugie miejsce. Wszyscy kierowcy przecierali oczy ze zdumienia.



Sobiesław Zasada zasłynął z wielu różnych akcji. To właśnie on wymyślił powiedzenie: „Szerokiej drogi!”. W audycji Polskiego Radia zastanawiał się, jakie pozdrowienie byłoby najlepsze dla kierowców. I wtedy zaproponował: „Szerokiej drogi!”. Tak mówi się do dziś, taki tytuł nosi też jedna z jego książek, w której objaśnia, jak powinno się bezpiecznie prowadzić. A kto może wiedzieć o tym więcej niż on?

© Copyright for the Polish edition by Wydawnictwo „Nasza Księgarnia”, 2016

Ilustracje na okładce *Przemysław i Agnieszka Surmowie*

Projekt okładki *Marta Weronika Żurawska-Zaręba*

Ilustracja na stronie 77 *Malwinka Surma*

Wydawnictwo „Nasza Księgarnia” Sp. z o.o.
02-868 Warszawa, ul. Sarabandy 24c
tel. 22 643 93 89, 22 331 91 49
e-mail: naszaksiegarnia@nk.com.pl

Dział Handlowy
tel. 22 331 91 55, tel./faks 22 643 64 42
Sprzedaż wysyłkowa
tel. 22 641 56 32
e-mail: sklep.wysylkowy@nk.com.pl
www.nk.com.pl

Redaktor prowadzący *Katarzyna Lajborek*
Opieka redakcyjna *Magdalena Korobkiewicz*
Redakcja *Magdalena Adamska*
Redakcja techniczna *Joanna Piotrowska*
Korekta *Roma Sachnowska, Malwina Łozińska, Zofia Kozik*

Książkę wydrukowano na papierze Lux Cream 90 g/m² wol. 1,8.

ZING

ISBN 978-83-10-13026-6

PRINTED IN POLAND

Wydawnictwo „Nasza Księgarnia”, Warszawa 2016
Wydanie pierwsze
Druk: Zakład Graficzny COLONEL, Kraków