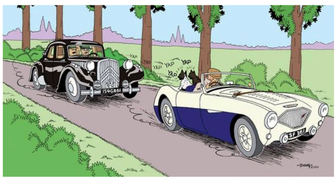


Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Para buch, koło w ruch

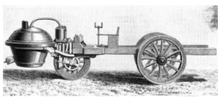
przez Zbigniew Kluczkowski | 28 września, 2024 — 0 komentarzy

Pierwszy pojazd napędzany parą uważa się także za pierwszy samochód w dziejach ludzkości. Czy samochód nie powinien mieć minimum 4 koła? Brytyjski Reliant Robin ma tylko 3 i rejestruje się go jako samochód. W związku z tym wynalazek Nicolasa Josepha Cugnota (liczący sobie prawie 250 lat) w większości literatury pojawia się jako „ten pierwszy". Pomysł na parowy wehikuł nie był jednak nowością, gdyż w 1671 roku Ferdynand Verbiest zbudował pierwszy taki pojazd, ale ten był za mały do przewozu ludzi i przez to to właśnie Cugnot zdobył pierwszeństwo.

Pierwsze próby praktycznego zastosowania pary do napędu pojazdu mechanicznego Cugnot zaczął w wieku 40 lat. Był rok 1765 a konstruktor pracował dla armii francuskiej, co miało przesądzić o sposobie użytkowania konstruowanego wynalazku. Pierwotnie pojazd miał służyć do holowania ciężkich armat, dzięki którym wojska francuskie mogły wygrywać i zdobywać nowe tereny dla swojego imperium. Pojazd miał przyspieszyć działania wojenne i uczynić je bardziej skutecznymi. Miał, bo jak się później okazało, raczej je utrudniał.

Wynalazek Josepha Nicolasa Cugnota był jednym z pierwszych, w którym parę ujarzmiono w obiegu zamkniętym. I co najważniejsze … działał, choć nie był demonem prędkości ani, niezwykle ważnej na polu walki, zwrotności. Gotowy prototyp powstał po 4 latach testów. W założeniu konstruktora Fardier (tak go nazwano) miał ciągnąć armatę z prędkością nawet do 8 km/h – niemal dwukrotnie szybciej niż poruszali się żołnierze. Jego waga miała wynosić około 2,5 a uciąg około 1,5 tony, co wówczas było wartością znaczną.

Fardier – rysunek z końca XVIII wieku



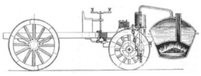
Źródło: lesanciennes.canalblog

Zanim Fardier zaczynał pracę potrzebny był jego rozruch. Należało uzupełnić zapas wody w kotle a pod nim rozpalić ognisko i cierpliwie czekać. Gdy para osiągnęła odpowiednie ciśnienie odkręcenie zaworu wyzwalało w maszynie parowej moc. Moc ta jednak nie była zbyt duża i nie pozwalała na sprawne pokonywanie wzniesień terenu. Ciągnik wówczas potrzebował pomocy ludzi lub konnego zaprzęgu. Wkrótce znaleziono przyczynę tak słabych osiągów i te, wbrew pozorom, nie były spowodowane słabym napędem.

> **Czytaj:** Charlie Merz i okolice Indianapolis

Główną wadą Fardiera był fatalny rozkład masy. Umieszczony z przodu kocioł był ciężki, tył niezwykle lekki. Napęd na przednie koło również nie pomagał. Hamulce? Takich pojazd nie posiadał, gdyż prędkość jazdy regulowano poprzez zmniejszenie lub zwiększenie ciśnienia pary. Wystający z przodu bojler stwarzał ryzyko wybuchu przy kontakcie z pionową przeszkodą. Był to powód, dla którego armia niechętnie podchodziła do wynalazku Cugnota. Ten jednak korzystając z rządowych grantów doskonalił parowe monstrum.

Potężny „silnik" Fardiera



Źródło: alternatehistory.com

Konstruktor zbudował nowy, nieco lżejszy kocioł, dzięki czemu przednie koło było mniej obciążone. Zmniejszono ciśnienie pary, co miało wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa, ale w ten sposób jeszcze bardziej spowolniło pojazd. Fardier przez to był jeszcze słabszy i z ogromnym trudem ciągnął tonową armatę. Jedyną jego zaletą było to, że pomimo trudności z uruchomieniem i prowadzeniem, wyręczał nawet kilkunastu żołnierzy. Jednak jego kariera w wojsku nie trwała zbyt długo.

W 1771 roku machina przeszła do historii wypadków samochodowych. Rozpędzony Fardier mknął po placu arsenału po czym wbił się z mur. Ot, po prostu. Wszystkiemu winny był prymitywny, wymagający olbrzymiej siły układ kierowniczy oraz, jak później stwierdzono, nadmierna prędkość (patrz: 3 akapit). Uszkodzony bojler wypuszczał z siebie kłęby pary a drewniana rama powoli zaczęła się tlić. Na szczęście kierowca nie ucierpiał a pojazd zyskał wiele modyfikacji. To jednak nie przekonało wojska, które zrezygnowało z jego używania.

Pierwszy wypadek samochodowy

Źródło: en.wikipedia.org

Cugnot stracił pieniądze na rozwój Fardiera, ale od Ludwika XV zyskał coroczną pensję – 600 luwrów na potrzeby własne i swojej działalności. Wynagrodzenie to zostało mu odebrane w 1789 roku po rozpoczęciu rewolucji francuskiej. Cugnot ostatnie lata swojego życia spędził w Brukseli, gdzie dalej kontynuował pracę badawczą. Po objęciu władzy przez Napoleona wrócił do ojczyzny aby wyposażyć wojsko w udoskonalony ciągnik parowy. Ten jednak nie zdobył zainteresowania generałów ani samego Napoleona.

> **Czytaj:** Pół McLarena

Fardier z klocków

Źródło: flickr

Dzieło jego życia – Fardier trafił w 1800 roku do zbiorów paryskiego Muzeum Sztuki i Nauki, gdzie przechowywane jest do dziś. Pomimo upływu ponad 200 lat stan techniczny Fardiera jest bardzo dobry i gdyby tylko uruchomić maszynę parową na pewno znowu mógłby pociągnąć niejedną armatę. Zaledwie kilka lat po wysłaniu go na przymusową emeryturę, w Wielkiej Brytanii zaczęły powstawać podobne konstrukcje służące nie wojsku a transportowi, ale to już zupełnie inna historia.

Visited 7 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Fardier, JosephCugnot, napędparowy, pierwszyautomobil, pojazdyparowe

Zobacz wpisy
← Mercedes – marzenie taksówkarza
Zarządzanie produkcją – produkcja masowa w motoryzacji →

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:

czerwiec 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					

« maj

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Dominik - Turbinka, tuning, Maluch i Alojzy Kowalski

Najczęściej czytane:

Jedź szybko jak możesz i pozostań na torze

Dawno temu na CPN-ie, czyli ile paliwa na 100 km…

Wynalazki z Via Abetone 4

Egzamin trwałości

Nash czysty wóz*

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (17) Audi (10) Bentley (11) BMW (29) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (42) cenyczęści (7) Chevrolet (9) Citroen (9) Daihatsu (14) DNAmarki (35) felieton (88) Ferrari (22) Fiat (31) Ford (22) Formula1 (8) FSO (7) Jaguar (7) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (31) mikrosamochód (9) napędparowy (7) nietypowepojazdy (9) Nissan (10) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (17) pojazdywojskowe (17) Porsche (16) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (14) reklama (7) rekordyprędkości (16) Renault (17) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (10) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 3 187

Wszystkie wpisy: 693