



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okragto od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIEŁDA

ARCHIWUM

Bracia Renault i wielkie wyścigi

przez Zbigniew Kluczkowski | 26 października, 2024

0 komentarzy

Louis, Fernand oraz Marcel Renault w 1898 roku założyli w swojej przydomowej szopie warsztat, w którym zaczęli montować automobile. Nie było to miejsce na miarę wczesnych fabryk Forda czy Cadillaca, a pomimo tego ich konstrukcje można było uznać za dopracowane. To oni jako pierwsi, jeszcze przed Cadillaciem zbudowali model z nadwoziem zamkniętym – znany jest jako Renault coupe a jego powstanie datuje się na rok 1899. Swoim wyglądem przypominał wąską lektykę zabudowaną na podwoziu automobilu.

Chcąc uczynić swój biznes bardziej znanym, bracia Renault aktywnie uczestniczyli w wyścigach. Szczególnie Marcel, który startował za kierownicą modeli własnej konstrukcji. Na przełomie XIX i XX wieku marka Renault wygrywała wiele wyścigów. Korzyści z tego dało się szybko zauważyć. Zaledwie rok po założeniu firmy u braci Renault pracowało około 60 osób a łączna produkcja – 76 sztuk była wartością przyzwoitą, oczywiście jak na tamte czasy. Tak jak dziś, wówczas sport był ważnym narzędziem promocji każdej młodej marki.

Bracia Renault – Louis, Marcel i Fernand



Źródło: Renault

W odbywającym się 1900 roku, liczącym aż 1448 km, wyścigu z Paryża do Tuluzi i z powrotem Renault nie miało sobie równych. Startujące w klasie do 400 kg bolidy tej marki były mocne (jak na tę klasę pojazdu) i bardzo zwinne. Nawet znaczny balast w postaci mechanika nie wpływał na dynamikę jazdy. Renault z silnikami o małej mocy 16 lub 20 KM z łatwością wyprzedzały większe i znacznie mocniejsze konstrukcje osiągając imponujące czasy przejazdu trasy. Były jednak bardzo delikatne, tak jak bolidy Red Bulla w dzisiejszej F1.

Do 1902 roku bracia Renault nie posiadali w ofercie własnego silnika. Napęd pochodził od De Diona i był stopniowo przez nich modernizowany. W 1902 roku Louis zbudował bardzo dobry silnik o pojemności 3750 cm³ i znacznej wówczas mocy – niecałych 25 KM. Pomimo tego, że ówczesne bolidy już osiągały moce ponad 2 – krotnie większe, bolidy braci Renault były lekkie i zużywały mniej paliwa przez co wygrywały nawet z cięższymi, mocnymi Mercedesami. Te zużywały ogromne ilości paliwa i często zakopywały się w trudnym terenie.

Podobne teksty: [Pierwsza gwiazda ciężkiego formatu](#)

Bardzo lekka konstrukcja z początku była zachwalana. Jednak szybko okazało się, że bolid nie jest aż tak doskonały, jak wcześniej sądzono. Na prostym odcinku prowadził się wzorowo, ale zakręty były problemem. Niedociążona konstrukcja szybko traciła stabilność i wpadała w poślizg. Bolid przy większych prędkościach (rzędu 90 – 100 km/h) wychylał na zewnątrz łuku, co w połączeniu z wąskimi oponami i tylnym napędem mogło spowodować utratę kontroli nad pojazdem i groźny w skutkach wypadek.

Rozbity bolid Marcela Renault – zdjęcie z 24 maja 1903 r.



Źródło: espn.co.uk

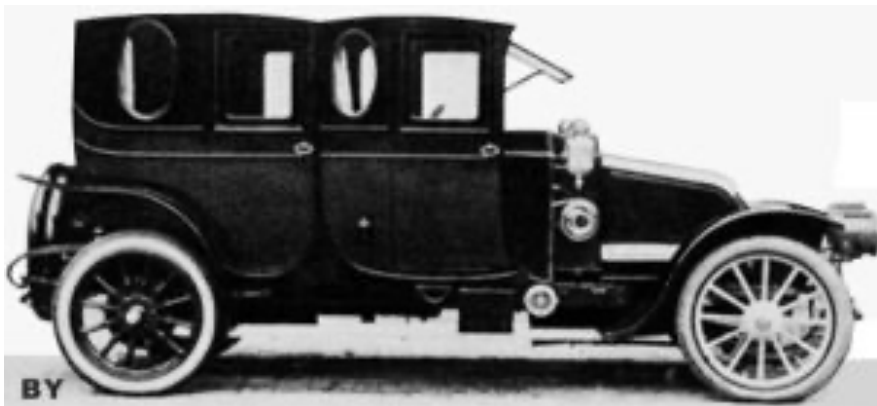
O tym wkrótce miał przekonać się Marcel. Na trasie wyścigu Paryż – Madryt w 1903 roku jego bolid wypadł z drogi. 40 – konny bolid na wybojach stracił stabilność i, niczym pocisk, wystrzelił prosto w pole. Przy prędkości ponad 100 km/h wybił się w powietrze wyrzucając mechanika. Rene Vauthier – mechanik jadący z Marcelem odniósł kilka obrażeń. Natomiast Marcel odniósł ciężkie obrażenia i po dwóch dniach od wypadku zmarł. Wyścigu jednak nie przerwano, gdyż o tym fakcie organizatorzy dowiedzieli się tuż przed samą metą.

Trzy lata po śmierci Marcela z firmy odszedł Fernand. Był to moment szczególny dla historii tej marki. „Spółka braci Renault” wówczas wystawiła swój nowy model AK do wyścigu o Grand Prix de l'Automobile de France. Morderczy wyścig rozgrywany wokół miasteczka Le Mans liczył 12 okrążeń (każde po 102 km). Zwyciężył Ferenc Szisz w samochodzie Renault osiągając średnią prędkość przejazdu ponad 101 km/h. Był to ogromny sukces marki, której zarządzanie pozostało już tylko w rękach Louisa.

Emerytura Fernanda nie trwała zbyt długo, gdyż ten trzy lata później zmarł. Od 1909 roku firma nosiła nazwę „Samochody Renault” i powoli traciła rodzinny charakter działalności. Do sportu wrócono dopiero w latach 20-tych, kiedy Renault zaczęło bić rekordy w jeździe długodystansowej. Konstrukcje przygotowane z myślą o rekordach nie były już ani lekkie, ani zwinne tak pierwsze modele tej marki – były to zmodernizowane wersje największych limuzyn z ogromnymi zbiornikami paliwa i ciężkimi, mocnymi silnikami.

Podobne teksty: [Csonka i węgierska poczta](#)

Luksusowe Renault typ BY z 1910 roku



Źródło: Renault

Dopiero pod koniec lat 40 – tych postanowiono, że najmniejsze modele Renault będą brały udział w imprezach sportowych. Niezwykle zasłużonym dla tej marki był Amedee Gordini, którego konstrukcje wielokrotnie wygrywały rajdy oraz wyścigi torowe. Od modelu 4CV, poprzez serie 8 i 10, niezwykle rzadką „12-tkę” kończąc na niesamowitym 5 Turbo – wszystkie te konstrukcje były wierne idei „sportowego samochodu dla ludu”, którego przebudowa z modelu seryjnego byłaby względnie tania i prosta. Co dalej? To już zupełnie inna historia ...

Visited 13 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: FernandRenault, LouisRenault, MarcelRenault, ParyżMadryt, Renault

Nawigacja wpisu

← Zielone piekto

O inności →

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:

Lódź

Teraz, 23 lipca, 17:00, Czwartek

17°C

25 km/h

0,7 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 25%
PM 10: 10%

Dziś

Jutro

17°C

22°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

twojapogoda.pl

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:

Historia z kołem w tle - historyczny motoblog

19.07.2026 Czeski błąd I #historiazkolemwtle

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 1 #historiazkolemwtle 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 ...

Powrót | Historia z kołem w tle

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) cennyceści (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAMarki (36) felieton (79) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitar (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) pracownikaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (14) v8 (8) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 13 019

Wszystkie wpisy: 603

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress