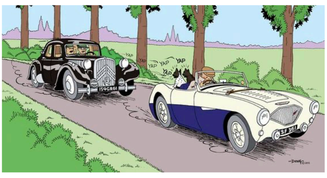

# Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.



## Człowiek, który pokonał Bugatti

przez Zbigniew Kluczkowski | 19 października, 2024 — 0 komentarzy

Shelby kojarzone jest przeważnie z osobą Carolla Shelbiego – znanego kierowcy wyścigowego. Sygnowane tym nazwiskiem Mustangi od ponad 40 lat są oznaką najlepszych osiągów wśród całej gamy Forda. Na kartach najnowszej historii motoryzacji zapisał się również inny człowiek o tym nazwisku, Jerod (nie spokrewniony z Carollem), który dokonał niemożliwego – zbudował najszybszy samochód dostosowany do ruchu po drogach publicznych. Zrobił to przy pomocy pasjonatów i przy stosunkowo niewielkim budżecie.

Prace nad projektem zaczęto w połowie lat 90-tych. Dopiero kilka lat później, w 1998 roku firma została zarejestrowana pod nazwą Shelby Super Cars (SSC). Większość prac nad supersamochodem Jeroda wykonano w jego własnym, małym garażu a dopiero w momencie zainteresowania mediów znaleźli się sponsorzy i zaczęto myśleć o produkcji nie jednego a wielu egzemplarzy. Zanim uznano, że SSC Aero będzie już gotowe do jazdy mijały kolejne miesiące. Dopiero w kwietniu 2004 r. projekt Aero wreszcie uznano za gotowy do prezentacji.

Pod aerodynamiczną, a przez to niezwykle oryginalną karoserią, krył się centralnie umieszczony silnik będący rozwinięciem znanej konstrukcji GM. Był to „small block", 8 – cylindrowy, widlasty i wyposażony w podwójne doładowanie. Z pojemności 6,35 litra udało się uzyskać rekordowe 1183 KM, czyli prawie 200 KM z jednego litra pojemności. Okiełznać taką moc nie było łatwo, gdyż samochód nie posiadał ABS-u, kontroli trakcji ani nawet poduszki powietrznej. Prowadzenie tego monstrum zależało tylko i wyłącznie od umiejętności kierowcy.

**Jerod Shelby i jego Aero**

Źródło: SSC North America

W 2004 roku pojawiły się pierwsze oficjalne informacje o nowym, 1001 – konnym Bugatti, które miało być najszybszym samochodem świata. I było. Pierwsze próby udowodniły, że Bugatti Veyron może osiągnąć ponad 400 km/h. Jarod świadom tego, że jego pojazd nie jest tak zaawansowany technicznie tak jak konkurent postanowił pokazać, że jego konstrukcja może osiągnąć tyle samo a nawet jeszcze więcej. Dalej udoskonalał swój pojazd, choć nadal miał spartańskie wyposażenie. Skupiono się na poprawie osiągów i stabilności prowadzenia.

> **Podobne teksty:** Reyonnah - pojazd typu rowerowego

W przeciwieństwie do Volkswagena, który dla potrzeb Bugatti udostępniał tor testowy, pierwsze próby SSC Aero odbyły się na zwykłej drodze stanowej. Kierowca testowy obawiał się o wypadek, gdyż auto nie było zbyt stabilne a dźwięk silnika docierał do kabiny przez co nie było słychać nawet własnych myśli. Na szczęście znaleziono rzeskiego, 70 – letniego śmiałka, dla którego bardziej niż życie liczyło się przekroczenie 200 mil na godzinę. Mało tego, nie chciał założyć ciężkiego kasku i pojechał w bejsbolówce. Bugatti już mogło zaczynać się obawiać konkurenta.

Ustanowiony na torze testowym VW rekord Bugatti – 406 km/h uznawano za przełomowy moment w historii motoryzacji. Zaawansowana technologia pozwalała każdemu, nawet kierowcy VW Polo czy Golfa osiągnąć podobny rezultat. Samochód Jeroda wymagał od kierowcy znacznych umiejętności ale w zamian za to dawał większą frajdę z jazdy. 13 września 2007 r. kierownictwo VW poniosło porażkę – rekord został pobity i to nie przez Ferrari, Pagani czy innego, znanego producenta a przez SSC. Zaczął się wyścig pomiędzy amerykańskim „garażowcem" a niemieckim molochem.

**Wnętrze SSC Aero – jeden z ostatnich egzemplarzy**

Źródło: ławka.pl

Osiągając na zwykłej drodze 414 km/h SSC stał się gwiazdą mediów. Choć już wcześniej znaleźli się ryzykanci, którzy po wpłacie 249 tys. $ stali się posiadaczami tego cacka, dopiero teraz cały świat dowiedział się o młodym, zdolnym konstruktorze i jego niezwykłym wyczynie. Mówiono, że jego pojazd powstał za cenę, jaką Bugatti płaci za koszt papieru do swojego biura. Istotnie, różnica pomiędzy budżetami była ogromna a Jerod nie miał żadnego wsparcia ze strony wielkich koncernów. Pomimo tego stworzył maszynę, która nie miała sobie równych.

Po prezentacji na salonie w Dubaju w 2008 r. zamówienia z bliskiego wschodu składano hurtem. Konieczna była budowa fabryki. W SSC zatrudniono specjalistów od stylizacji, silników i aerodynamiki. Choć Bugatti znowu odebrało rekord uzyskując 431 km/h Jerod się nie poddawał i dalej doskonalił swoją konstrukcję. Już w następnym egzemplarzu pojawiały się nowinki techniczne i coraz bogatsze wyposażenie – nie było dwóch takich samych SSC Aero. Wkrótce jednak okazało się, że wszystko, czego spodziewano się od Aero zostało już spełnione. Potrzebny był nowy cel – „coś" jeszcze szybsze i przede wszystkim ładniejsze.

> **Podobne teksty:** Mors, Citroen i prawdziwy sport

Gdy uznano, że z Aero nie można nic więcej osiągnąć postanowiono zbudować nowy model, który miał jeszcze bardziej zdenerwować szefostwo Grupy Volkswagena. Do projektu bardzo aerodynamicznego nadwozia zatrudniono Jasona Castriotę, twórcę wielu z obecnie oferowanych przez Ferrari i Maserati (!). 17 lipca 2011 r. oficjalnie zaprezentowano model Tuatara, który dzięki 7 – litrowemu silnikowi o mocy 1350 KM będzie zdolny osiągnąć ponad 440 km/h. Będzie, gdyż jeszcze nie osiągnął pełni swoich możliwości. Auto nadal jest modernizowane.

**SSC Tuatara**

Źródło: v10.pl

I tak na nowo zaczął się wyścig. Jak na razie to Bugatti wygrywa. Pytanie tylko, czy Jerod i jego upór pokona miliardowy budżet VW i nowego Chirona? A tak w ogóle, wyścig po najszybszy samochód zdolny poruszać się po drogach publicznych ma nie ma właściwie sensu. Na polskiej autostradzie (choć te raczej znamy tylko z nazwy) żaden zdrowy na umyśle kierowca nie będzie chciał rozwijać nawet połowy tego, co w teorii może mu zaoferować SSC. I raczej niewielu będzie mogło tego doświadczyć – z powodu jednostkowej produkcji i kosmicznej ceny.

Visited 8 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: AeroSSC, pojazdyrekordowe, rekordyprędkości, ShelbySuperCars, SSCtuatara

Zobacz wpisy

Stat4U, czyli o … statystyce 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:

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

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

- Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…
- Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
- Halo, dzwonię z samochodu
- Samochód minimalny
- Cytryna z krainy dyktatora

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (10) BMW (26) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (82) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formuła1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (28) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (13) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracownikiseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (14) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (16) V8 (9) V12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 12 420

Wszystkie wpisy: 625