



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIELDA

ARCHIWUM

Facet, którego słucham

przez Zbigniew Kluczkowski | 5 lipca, 2026

0 komentarzy

Pomimo wielu umiejętności, w tym głównie związanych z wydawaniem rozkazów, Enzo Ferrari nie miał technicznego zmysłu. Gdy potrzebował pomocy korzystał z doświadczenia jednej osoby – Vittorio Jano. Był to jedyny człowiek, którego Enzo był w stanie wysłuchać i nawet przyznać mu rację. Przyjaźń tych dwóch panów trwała niemal 40 lat a jej owocem były zwycięstwa w serii Grand Prix, wyścigach długodystansowych oraz Formule 1. To właśnie Jano dał początek sukcesom sportowym Alfę Romeo, Ferrari a nieco później Lancii.

Wszystko zaczęło się od pracy w fabryce ciężarówek. Vito (ur. w 1891 r.) trafił tam jeszcze jako nastolatek. Jednak ciężarówką, pomimo nazwy Rapid nie okazały się zbyt szybkie, więc jako 20 – latek zaczął pracę dla Fiata. Pracował pod kierunkiem Luigiego Biazziiego i tam nauczył się inżynierskiego fachu. Nagrodą za to była posada głównego inżyniera w Alfie Romeo, którą objął w 1923 roku. Zastąpił Giuseppe Merosiego więc oczekiwania wobec niego były ogromne. Jak się później okazało Jano nie zawiódł oczekiwani włoskich kibiców.

Vittorio Jano w latach 20-tych



Źródło: mondoalfa.pl

Pierwszą wyścigówką stworzoną przez Vito dla zespołu Alfę była P2. Przygotowane na sezon Grand Prix 1925 auto napędzał 8 – cylindrowy silnik. P2 była tak głodna sukcesu, że już w 1924 roku zaczęła wygrywać, czego dowodem była wygrana Antonio Ascariiego w Grand Prix Cremony i Włoch oraz Giuseppe Campariego w GP Francji. Napędzany 140 – konnym silnikiem (od 1925 roku 155 – konnym) bolid był niezwykle lekki, gdyż „na mokro” ważył 614 kg. Taką konfiguracją pozwalała osiągać nawet 195 km/h.

Jak skuteczna była Alfa P2? Na tyle, że podczas wyścigu mogła zdobyć przewagę, która pozwalała na to aby zatrzymać się w boksie, i umyć ją tak dokładnie, aby godnie prezentowała się podczas wręczenia pucharu. W tym czasie kierowca mógł spokojnie zjeść. Różnice czasowe pomiędzy zwinną Alfą P2 a niemieckimi „baleronami” były ogromne, co od razu przełożyło się na rosnącą liczbę zdobytych tytułów. „Czterolistna kończyzna” zaczęła przynosić szczęście i trwało ono przez całą najbliższą dekadę. W ten oto sposób udowodniono wyższość włoskiej myśli technicznej nad niemiecką.

Czytaj: [Polskie przedwojenne motocykle od A do Z](#)

Wraz ze wzrostem ilości zdobytych pucharów pozycja Jano w zespole urosła do miana „guru” i pojawiły się nawet propozycje od zagranicznych zespołów. Jednak dni chwaty konstruktora były jeszcze przed nim. Wszystko zaczęło się w 1932 roku od pokazania światu modelu P3, który miał przyciemić sukcesy nazistowskiej propagandy. Sukcesów Alfę P3 nie sposób wyliczyć. Najważniejszym był pogrom Mercedesa i Auto – Uniona na Nurburgringu w 1935 roku. To było narodowe święto Włoch i włoskiej technologii i dołkliwa porażka „nazistowskiej propagandy”.

Ascari i Jano (z wąsem) – zdjęcie z 1924 roku

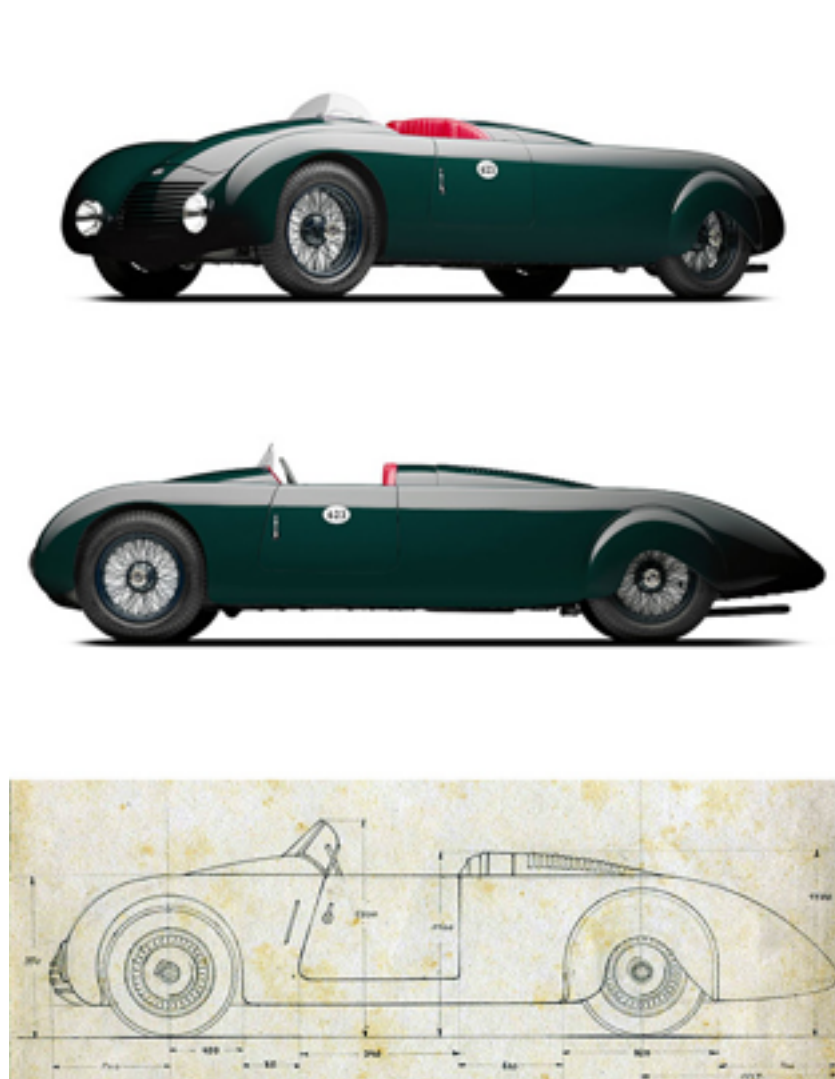


Źródło: forzaitalia.pl

Jano nie tworzył tylko na potrzeby sportu. Silnik, który napędzał P2 stał się bazą dla napędu „zwykłych” Alf. Przeniesienie technologii ze sportu na ulice przysporzyło Alfie wielu nowych klientów. Górnozaworowa, aluminiowa głowica czy DOHC (dwa wałki rozrządu w głowicy) były zjawiskiem wykraczającym poza wyobraźnię części inżynierów a drogowe Alfę to miały. Scuderia Ferrari pod wodzą charyzmatycznego Enzo również nie narzekala na brak zwycięstw. Jano stał się dla włoskich zespołów wyścigowych tym, kim dla niemieckich był Ferdinand Porsche.

Jedną z wizji następcy P3 miał być godny rywal centralnosilnikowych „srebrnych strzał”. W przeciwieństwie do wczesnych Auto – Unionów model 6C Aerodynamica Spider miał słabszy silnik, ale był lepiej wyważoną konstrukcją. Pierwsze szkice powstały w 1934 roku a prace nad podwoziem zakończono dwa lata później. Spider był szeroki i miał częściowo zasłonięte tylne koła. Kierowca po raz pierwszy siedział na środku a nie z prawej czy lewej strony. Pierwotnie model miał być dostępny jako cywilna odmiana z silnikiem z modelu 6C lub wyścigowa z 4 – litrowym V12.

Alfa 6C Aerodynamica Spider



Źródło: alfabbb.com

Prototyp był wspólnym dziełem Jano i braci Jankowiczów. Ci ostatni sponsorowali cały projekt. Jako, że Alfa zrezygnowała z centralnie umieszczonego silnika, Spider został uzbrojony w większą szybę i światła stając się drogową zabawką braci Jankowiczów. Po wojnie, 31 grudnia 1946 roku „Aero” przejechało pod szlabanem granicznym pomiędzy okupowaną przez komunistów Chorwacją a Włochami. Oplywowa karozeria uchroniła pasażerów przed gradem kul. Odrestaurowane i przemalowane auto istnieje do dziś i było ozdobą Święta Automobilizmu w Goodwood.

Czytaj: [RS jak "Raczej Szatański"](#)

Podczas wojny Vito pracował dla Lancii i pomagał rozwijać nową fabrykę Enzo. W Lancii pracował do połowy lat 50-tych. Dla zespołu wyścigowego zbudował legendarne D50 – bolid, który miał wprowadzić Lancię do czołówki sportu motorowego. Tak się jednak nie stało a Jano po tragicznym wypadku Alberto Ascariiego w 1955 roku zrezygnował z pracy. Tę znalazł u „starego” przyjaciela – Enzo. Praca dla Enzo była trudna, ale panowie świetnie się dogadywali. Jano w Ferrari był jedną z najważniejszych postaci a oprócz tworzenia nowych silników czy konstrukcji podwozia miał jeszcze jedną pracę.

Był nie tylko świetnym konstruktorem, ale i wychowawcą syna Enzo. Młody „Dino” pod okiem mistrza uczył się rysunku technicznego i dzięki temu zapragnął stworzyć „coś” własnego. Tak oto powstał 6 – cylindrowy silnik oraz udany projekt konkurenta Porsche – Dino 206. Niestety Dino w skutek choroby (zaniku mięśni) zmarł, ale Vito dokończył jego samochód. Pomimo braku zgody na użycie nazwy „Ferrari” auto i tak było kojarzone z tą marką. Niestety to, co spotkało Enzo wkrótce miało się powtórzyć.

Vittorio Jano w latach 60-tych (po prawej)



Źródło: wikimedia

Po tym jak Enzo stracił syna to samo spotkało Jano. Ferrari chcąc uczcić pamięć syna nakazał budowanie Dino. Sam na kilka miesięcy usunął się z życia publicznego i godziny spędzał na cmentarzu przy rodzinnej kaplicy. Vito również nie potrafił się pogodzić ze śmiercią swojego dziecka. Zarówno dla Dino jak i dla Vito Jano, Dino 206 było ostatnim samochodem jaki zbudowali. Tuż po prezentacji Jano zakomunikował swojemu przyjacielowi, że ma raka i kończy karierę. Kilka dni później Enzo po raz ostatni pożegnał swojego przyjaciela.

Visited 15 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: AlfaRomeo, Ferrari, Lancia, VitoJano, VittorioJano

Zobacz wpisy

← Po prostu ideał

"Jesteś tak drewniany jak Morgan" →

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:

Pogoda:

Lódź

Teraz, 07 lipca, 16:00, Wtorek

18°C

31 km/h

0,1 mm

Jakość powietrza

Źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 58%

PM 10: 26%

Dziś

20°C

Jutro

19°C

Godzina po godzinie

Na 16 dni

twójapogoda.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													

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

DNA marki według „Historii ...”, #41 – Dodge

Dzing-dziong, youngtimery i ostatnia szansa

Samochód minimalny

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Centralnie napędzany

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (15) Audi (9) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cennyceści (7) Chevrolet (8) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (86) Ferrari (21) Fiat (30) Fiat500 (6) Ford (21) Formula1 (8) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (29) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (16) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracownikiekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (7) rekordypredkości (16) Renault (16) RollsRoyce (7) Skoda (6) SUV (9) Toyota (17) V8 (9) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 5 960

Wszystkie wpisy: 655

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress