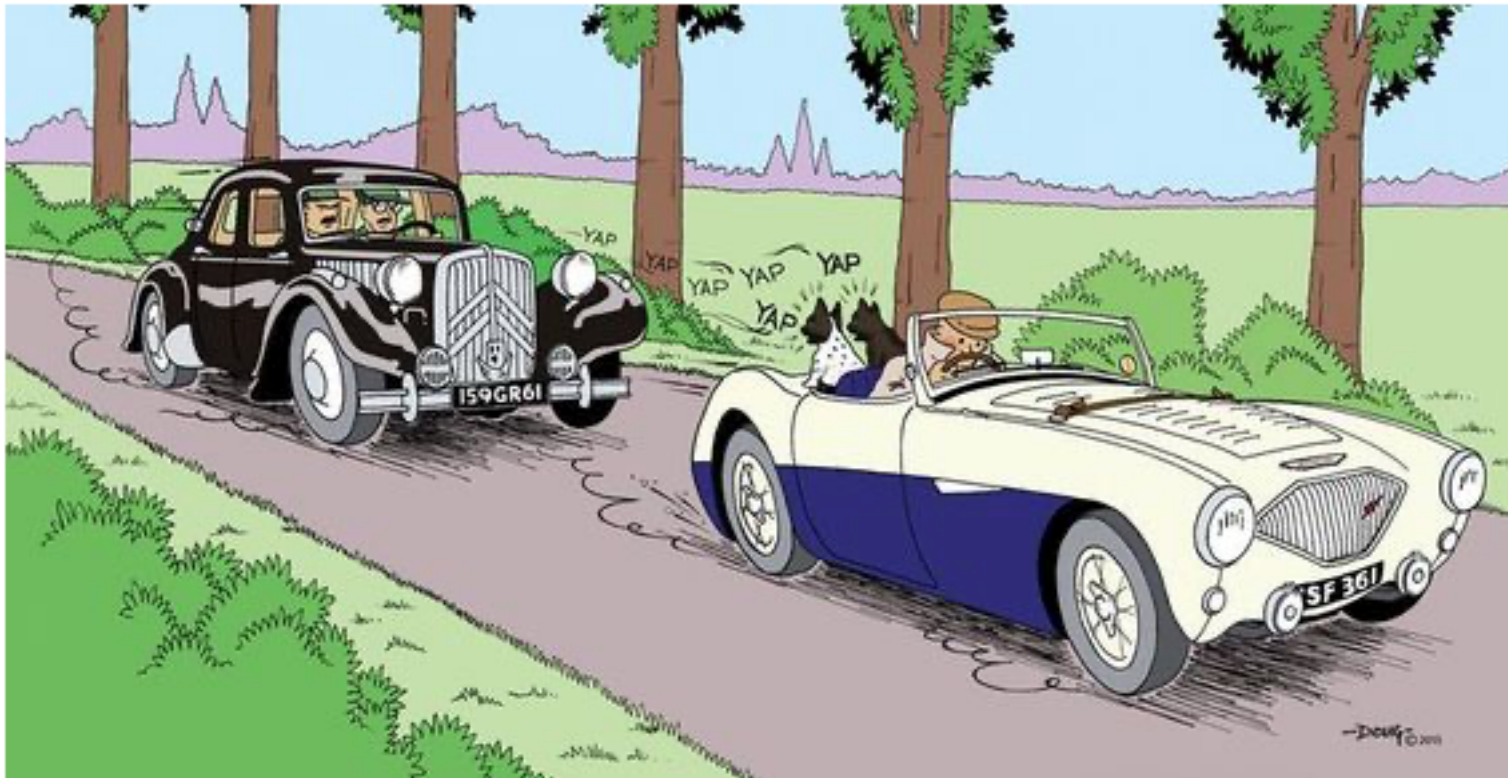




Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIEŁDA

ARCHIWUM

Franklin i „powietrzna 12-tka”

przez Zbigniew Kluczkowski | 19 października, 2024

0 komentarzy

Wśród nieznanych pionierów amerykańskiej motoryzacji na szczególną uwagę zasługuje jeden, niedoceniany i zapomniany dziś Herbert H. Franklin. Dla znawców motoryzacji pozostanie pionierem i propagatorem silników chłodzonych powietrzem. Choć tak naprawdę motoryzacja będzie zawdzięczać mu znacznie więcej. Ot, choćby pierwszy, w pełni sprawny 4 – cylindrowy silnik z zaworami w głowicy, odlewane bardzo lekkich, aluminiowych tłoków czy pierwsze zamknięte nadwozie z widocznym kufrem, które dziś określamy mianem sedana.

Na początku XX wieku było normą, że automobil posiadał chłodnicę i obieg wody. Chłodnica była zazwyczaj odpowiednich (dużych) rozmiarów, ciężka i ustawiona pionowo przed silnikiem co nie zmieniło się do dnia dzisiejszego. Franklin jednak nie akceptował tego sposobu chłodzenia silnika. Układ chłodzenia wykorzystujący wodę był jeszcze bardzo awaryjny a brak jakiegokolwiek zabezpieczenia antykorozyjnego powodował rdzę i nieustanne wycieki. Wentylator mógł pracować wydajniej i bez aparatury w postaci cieczy, przewodów i pompy.

System chłodzenia autorstwa inżynierów Franklina, w tym utalentowanego Johna Wilkinsons, pozwalał także na bardziej atrakcyjne obudowanie jednostki napędowej, co wykorzystano promując modele na rok 1905, których maska bardziej niż skrzynię przypominała metalową, okrągłą beczkę. W przeciwieństwie do wielu konstrukcji chłodzonych wodą, Frankliny miały maskę podnoszoną w całości ku przodowi, gdyż nie potrzebna była odrębna atrapa chłodnicy a także stosowane wówczas połączenie części klapy na jej środku.

Prasowa reklama Franklina z 1916 r.



Źródło: motofakty

Od samego początku Frankliny reklamowano jako „automobil dla wyższych sfer” oraz dla ... lekarzy, którzy dzięki chłodzeniu powietrzem byli w stanie szybko dotrzeć do pacjenta nawet w najgorsze mrozy. W przeciwieństwie do innych producentów, Franklin nie potrzebował kupować miejsca na reklamę w gazetach gdyż ... był współwłaścicielem kilku tytułów i sam często publikował artykuły o biznesie. Miał również kilka dobrze prosperujących interesów w Syracuse. Jednym z ważniejszych była fabryka rowerów – to od niej wszystko się zaczęło.

Podobne teksty: [Atom i historia pewnej drabiny](#)

Herbert Franklin był nie tylko wynalazcą. Dał się również poznać jako propagator szkolenia kierowców i założył w 1909 roku własną szkołę jazdy, w której młodzi adepci sztuki prowadzenia uczyli się prowadzić automobil marki ... oczywiście Franklina. Była to nie tylko reklama, ale ważny wkład w kształcenie przyszłych kierowców, które wówczas jeszcze nie było dostatecznie uregulowane. Dziś 15-letni chłopiec raczej nie uzyska prawa jazdy, co najwyżej w niektórych krajach licencję rajdową. Wtedy był to częsty widok na amerykańskich drogach.

Na szczególną uwagę zasługuje konstrukcja silnika Franklina – duży, o 12 cylindrach w układzie widlastym i o tylko powietrznym chłodzeniu, który napędzał najbardziej luksusowe z modeli marki, znane jako Airman. Pojawiły się one na przełomie lat 20 i 30-tych. W założeniach konstruktorów modele tej serii stanowiły konkurencję m.in. dla Cadillaca, Lincoln, Corda oraz Duesenberga. Szczególnie dla tych pierwszych, bo aż 16-cylindrowych Cadillaców, których ogromne silniki pracowały niezwykle cicho i precyzyjnie, bez najmniejszych drgań.

„12-tka” Airmana z 1928 r.



Źródło: DELCO

Najdroższe Frankliny miały następujące parametry użytkowe: silnik widlasty, 12-cylindrowy, 398 cali sześciennych pojemności (6,5 litra), mocy 110 KW (150 KM), umieszczony na lekkim ramie, masa własna około 2700 kg, napęd tylny poprzez mechaniczną, 3-biegową przekładnię. 150 – konna odmiana silnika była wyposażona w sprzężarkę mechaniczną, bez niej moc wynosiła 100-110 KM. W zależności od rodzaju nadwozia Airman mógł osiągać prędkość 90-100 MPH, choć z reguły nie służył do szybkiej jazdy.

Oczywiście nadwozie mogło być karosowane przez dowolną firmę, wedle życzenia klienta. Najczęściej wybieraną zabudowę była 5 lub 7 – osobowa zamknięta karetka lub roadster z miękkim dachem. Taki rodzaj nadwozia wybierali klienci, którzy potrzebowali limuzyny godnej prezesa lub młodzi milionerzy, którzy nie korzystali z usług szofera. Dla nich również była dostępna odmiana 4 – drzwiowa z opartą o krótszy rozstaw osi, ale był to rzadko wybierany model. Ostatnie sztuki Airmana wyjechały z fabryki w 1934 roku.

Podobne teksty: [Wielka historia małego czterokołowca](#)

Franklin Airman z 1934 r.



Źródło: autogallery.org.ru

Sprzedaż roczna nie przekraczała 200 sztuk i firma zamiast zarabiać, zaczęła tracić. Pojawiły się problemy ze spłatą zaciągniętych pożyczek i firma znalazła się u progu bankructwa. Przetrwiała pierwszy kryzys w roku 1930, ale drugiego, nieco mniejszego z 1934 roku już nie zdołała. Nie pomógł nawet drugi, 6 – cylindrowy model, którym Franklin chciał nawiązać walkę z popularnymi Fordami i Chevroletami. Herbert Franklin zmarł w 1956 roku, przez ostatnie 20 lat życia nie wyprodukował ani jednego samochodu.

Co zawdzięczamy Franklinowi? To w jego okazałej fabryce powstawały wynalazki ważne dla dzisiejszej motoryzacji – od pierwszego 4 – cylindrowego silnika z 1902 roku, poprzez 6 – cylindrowy niespełna trzy lata później, kończąc na potężnej „12-ce”. Wszystkie były udanymi konstrukcjami i każda z nich nie miała żadnej chłodnicy, ani obiegu wody. To jego pomysłem były zawory w głowicy, skuteczne hamulce ze wspomaganiem czy elektryczny gaźnik. Każdy z wyprodukowanych 150 tys. Franklinów był na swój sposób wyjątkowy i tak pozostało do dnia dzisiejszego.

Visited 10 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Franklin, FranklinAirman, HerbertFranklin, silnikchłodzonypowietrzem, V12

Nawigacja wpisu

Szybszy niż każde Metro →

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, 21 lipca, 17:00, Wtorek

17°C

14 km/h

0,1 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2,5: 25%

PM 10: 9%

Dziś

17°C

Jutro

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						

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)** cenycięści (7) Chevrolet (6) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13)

DNAMarki (36) felieton

(81) Ferrari (20) Fiat (30) Ford

(21) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitar (7) Lancia (9) Mercedes

(28) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin

(7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne

(10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracownikkaroseryjne (8) projektancisamochodów (17)

prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (16) V8 (8) V12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 12 518

Wszystkie wpisy: 618

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress