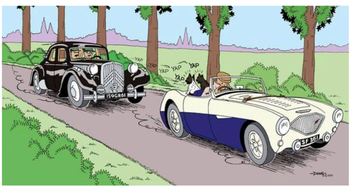


Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Kettering i jego pożegnanie z korbami

przez Zbigniew Kluczkowski | 27 października, 2024 — 0 komentarzy

Dziś, gdy wszelkiego typu pojazdy posiadają rozrusznik elektryczny, chyba niewielu z nas pamięta jak kilkadziesiąt lat temu uruchamiano silniki. W XXI wieku do tego służy wielofunkcyjny kluczyk lub karta czipowa, ale 100 lat wcześniej do tego celu służyła metalowa korba, którą kierowca musiał kilkakrotnie zakręcić aby silnik łaskawie raczył zacząć pracę. W ten sposób uruchamiano zarówno niewielkie, kilkunastokonne automobile jak i nawet dużego 120-konnego wyścigowego Mercedesa. Korba w pewnym momencie „odbijała" co, przy nieuwadze, powodowało liczne i groźne w skutkach urazy rąk lub utratę zębów.

Znawcy historii polskiej motoryzacji zapewne pamiętają, że jeszcze w latach 70-tych tak uruchamiano niektóre w pojazdów naszej produkcji a kinomaniacy zapewne przypomną sobie scenę z filmu „Nie lubię poniedziałku", w której Bohdan Łazuka spaceruje na rauszu przez Warszawę trzymając w ręku korbę od swojego sportowego Triumpha. Od samego początku motoryzacji próbowano usprawnić proces uruchamiania silnika spalinowego jednak wysiłki konstruktorów na ogół kończyły się na planach lub na niedziałającym i niebezpiecznym urządzeniu.

Pierwszemu, któremu udało się zbudować sprawne (i skuteczne) urządzenie rozruchowe był Charles Kettering – człowiek renesansu, który poza talentem do konstrukcji maszyn posiadał inne liczne umiejętności. Interesował się filozofią i medycyną, potrafił pisać dwiema rękami jednocześnie w dwóch różnych językach, nawet pismem lustrzanym. Jego nazwisko łączy się z kasą fiskalną – to on jako pierwszy skonstruował kasę fiskalną wyposażoną w zerowanie licznika oraz automatyczne otwieranie szuflady z pieniędzmi. Nic więc dziwnego, że podjął się tego trudnego zadania i co ważne – osiągnął swój cel.

Charles Kettering przy swoim największym wynalazku

Źródło: ohiohistorycentral.org

Pomysł na elektryczny starter dla automobilu Ketteringowi przyszedł w momencie, gdy sam był świadkiem wypadku, w którym korba odbiła i połamała dłonie pewnemu mężczyźnie. Był rok 1911. W tym czasie kilku niezależnych inżynierów próbowało eksperymentować z bateriami, ale te nie były wydajne i szybko traciły zgromadzony w nich prąd. Inni proponowali mechanizm sprężynowy, który połączony z korbą teoretycznie wspomagał proces rozruchu. Bardziej szalone pomysły uwzględniały nawet użycie … materiałów wybuchowych. Charles jednak postawił na zastosowanie wynalazku znanego od kilkudziesięciu lat.

> **Podobne teksty:** Najlepsze geny klasy A

Chcąc uprościć rozruch silnika spalinowego należało zbudować miniaturowy elektryczny silnik o mocy około 3 KW, który zasilanie czerpałby z akumulatora. Według niego taki silnik pracowałby tylko do momentu uruchomienia silnika spalinowego. Cały projekt był oparty na już wówczas znanym, skonstruowanym przez niego i stosowanym w jego kasach fiskalnych, ale oczywiście znacznie zwiększonym silniku. Zdolny konstruktor z rozwiązaniem tego problemu uporał się w kilka miesięcy. Urządzenie działało a ewentualne porażenie prądem okazało się mniej szkodliwe niż wybite zęby i złamana ręka.

Prąd z akumulatora mógł służyć nie tylko do uruchomienia silnika pojazdu, ale również jako zasilanie elektrycznego oświetlenia. Odtąd należało odstawić słabe lampy naftowe lub gazowe, które oświetlały drogę w promieniu zaledwie kilku – kilkunastu metrów przed pojazdem. Słup światła z nowego typu lampy miał 3 – krotnie większy zasięg. Z czasem instalacja zaczęła obejmować większą liczbę urządzeń – ogrzewanie, radioodtwarzacz, elektrycznie sterowane szyby lub dach itd. Kettering opracował zasady działania instalacji elektrycznej, które w praktyce nie zmieniły się do dzisiejszych czasów. Wróćmy jednak do roku 1912.

Nasz bohater pracował wówczas dla Cadillaka, który już wtedy postrzegany był jako marka luksusowa. Dlatego też pierwszym pojazdem, w którym zastosowano to urządzenie był właśnie Cadillac. Korba już nie była potrzebna. Przypadek, gdy silnik zgasł nie wiązał się już z ryzykiem dotkliwych złamań a ponowne uruchomienie następowało zaledwie w kilka sekund. Kierowca nie musiał opuszczać nawet swojego siedzenia. Tylko jak sprawić, żeby ktokolwiek usłyszał o tym jakże ważnym dla motoryzacji wynalazku? Należało zaprezentować wynalazek i zgłosić patent tak, aby ochronić go prawem a konkurencja nie skopiowała pomysłu.

„Caddilac, który nie ma korby …"

Źródło: USA Today

W 1912 roku Charles Kettering przyjechał Cadillakiem wyposażonym w swój wynalazek pod budynek Instytutu Inżynierów Elektryków, którzy początkowo wyśmiewali jego pomysły. Nie chcieli uwierzyć, że „coś" takiego ma prawo działać. Natarczywy konstruktor nalegał żeby zgromadzone gremium wyszło przed budynek i kilkakrotnie uruchomił silnik swego pojazdu. Nikomu już nie było do śmiechu a wynalazca szybko odzyskał należne mu uznanie. Patent został zgłoszony pod nazwą „starter samochodowy" a H. Leland, ówczesny właściciel Cadillaca otrzymał nagrodę Thomasa Dewara przyznawaną za epokowe odkrycia i wynalazki.

> **Podobne teksty:** Stoewer - dumą Stettina

Dalsza kariera zawodowa Ketteringa była równie owocna. W 1914 roku zbudował pierwszy dom w USA wyposażony w … elektryczną klimatyzację. Był jednym z twórców DELCO a po jego przejęciu przez General Motors w 1920 roku został wiceprezesem całego koncernu. Przez całą karierę zawodową dorobił się ponad 300 patentów, najważniejsze z nich dotyczyły motoryzacji oraz medycyny – badał zastosowanie magnetyzmu w badaniach medycznych. Wychował kilka pokoleń inżynierów a kiedy nie pracował … oddawał się rolnictwu, gdyż prowadził sporych rozmiarów ranczo. Zmarł w 1958 roku.

Wynalazek Ketteringa zaczął stopniowo pojawiać się w coraz tańszych samochodach. Trafił nawet, choć początkowo jako droga opcja, do taniego Forda T. Kettering pozwolił nam cieszyć się samochodem. Jego wynalazek znacząco ułatwił uruchamianie wszelkich środków transportu, które były wyposażone w silnik spalinowy. Pomimo tego, że od jego odkrycia mija już 100 lat, rozrusznik – jak nazywane jest to urządzenie w Polsce, pozostanie jako jeden z głównych elementów wyposażenia samochodu i raczej nic go nie zastąpi. Chyba, że nie będzie już silnika spalinowego.

Visited 7 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Cadillac, CharlesKettering, korba, rozrusznik, rozruszniklektryczny

Nawigacja wpisu
← Propaganda nowości czyli plastik i bezpieczeństwo
Klasyczne blaszaki →

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

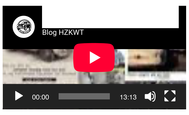
Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

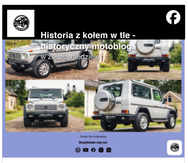
P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« cze

Najnowsze na Youtube:



Popularne na Facebook:



19.07.2026 Czeski błąd I #historiazkołemwtle

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:

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

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

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (7) Bentley (9) BMW (24) Bugatti (14) Cadillac (10) cechy-marki (43) cenyczęści (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (77) Ferrari (19) Fiat (30) Fiat500 (6) Ford (20) Formuła1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (17) kitcar (7) Lancia (7) Lincoln (6) Mercedes (27) mikrosamochód (6) napędparowy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (8) Peugeot (14) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (13) Porsche (14) pracownikaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (14) RollsRoyce (7) Skoda (6) SUV (9) Toyota (14) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 13 197

Wszystkie wpisy: 585