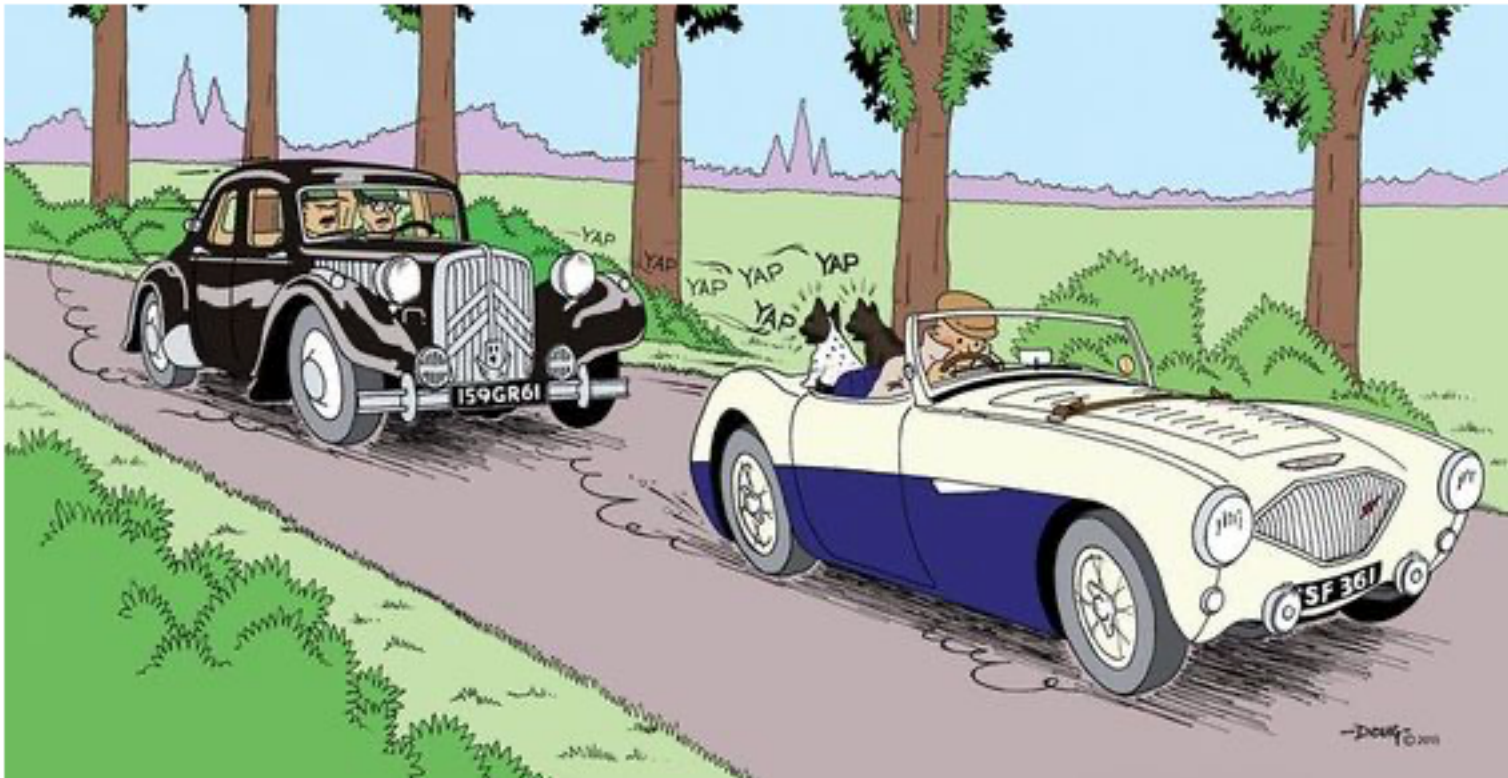




Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIEŁDA

ARCHIWUM

Konie, podatki i szybkość na długim dystansie

przez Zbigniew Kluczkowski | 6 października, 2024

0 komentarzy

Czy długotrwała jazda z dużą prędkością jest możliwa? W motoryzacji producenci godzą te dwie sprzeczności bijąc kolejne próby prędkości oraz odległości w określonym czasie. Ot, choćby taką granicą jest wyścig trwający 24 godziny, w ciągu których pojazd jedzie z możliwie największą prędkością po to, aby pokonać jak największą odległość. Do takiej próby konieczny jest tor, gdyż długa i bardzo szybka jazda po drogach publicznych nie jest bezpieczna i wiąże się z utrudnieniami dla innych użytkowników.

Wśród rekordów jazdy wielogodzinnej na uwagę zasługuje wynik osiągnięty przez fabryczny zespół Renault w połowie lat 20-tych XX wieku. Należy zaznaczyć, że do pobicia dotychczasowych wyników nie użyto wcale wyczynowej konstrukcji a w zasadzie seryjnego 40CV – limuzyny, która znajdowała się w ofercie Renault i przez 20 lat była najbardziej luksusowym modelem tej marki. Owszem, na potrzeby bicia rekordu poczyniono pewne zmiany, ale podwozie jak i silnik rekordowego pojazdu były seryjne.

Największe Renault pojawiło się w 1908 roku. Auto wyposażono w duży, ponad 7 – litrowy silnik, którego moc oszacowano na 40 „konii podatkowych”. Co to w praktyce oznaczało? Dużą moc (ok. 44 KM – tyle, co dzisiejsze 200 KM) i jeszcze większy podatek płacony przy zakupie. Już wtedy obowiązywał przelicznik, wedle którego przy zakupie pobierano podatek. Silnik o tej pojemności montowano do 1911 roku, po czym wprowadzono nowszy o absurdalnej pojemności 9,1 litra. Dla podwozia ważącego 1750 kg i karoserii ważącej 700 kg powinno wystarczyć, prawda?

Renault 40 CV z 1926 roku



Źródło: Renault

Auto charakteryzowało się brakiem żeliwnej, żebrowanej atrapy chłodnicy. Zamiast tego silnik był przykryty gustowną maską, podobną do odwróconej dnem wanny. Dzięki temu nadwozie było smukłe a opór powietrza mniejszy niż u konkurencji. Nowe Renault prezentowało się dostojnie i elegancko. Taki przód posiadała również wersja wyczynowa, której konstrukcja bardziej przypominała limuzynę niż wyczynowy bolid. Tylko, czy zmiana karoserii pomoże osiągnąć większe prędkości? Tak, ale potrzebne były inne modyfikacje.

Najważniejszą zmianą była zamiana tylnej kanapy na ogromny zbiornik paliwa, który miał zredukować liczbę tankowań. Kierowca siedział bliżej środka długości pojazdu. W celu lepszego chłodzenia zrezygnowano z blaszanej osłony chłodnicy na rzecz zwykłej „siatki”. Nowa karoseria była znacznie węższa – w ten sposób zredukowano opór powietrza. Silnika i podwozia nie przerabiano. Tak przygotowane auto w 1925 roku było już prawie gotowe do bicia rekordu jazdy długodystansowej. Brakowało jeszcze odpowiedniego toru. Ten się wkrótce znalazł.

Podwozie rekordowego Renault



Źródło: lautomobileancienne.com

Do bicia rekordów jazdy wielogodzinnej świetnie nadawał się zupełnie nowy, oddany do użytku w 1924 roku tor w Monthlery. Niespełna rok później 40CV w seryjnym nadwoziu torpeda osiągnęło aż 178,4 km/h podczas przejazdu próbnego okrążenia. Próba jazdy 24 – godzinnej zakończyła się średnią prędkością 141 km/h, co było wartością znaczną. Auto zatrzymywało się tylko na uzupełnienie paliwa oraz zmianę zużytych opon. W 1925 roku 40CV wygrało Rajd Monte Carlo. O Renault stało się głośno a marka zyskała należne jej uznanie.

Największy sukces Renault 40CV odniosło rok później. Przy biciu nowego rekordu jazdy 24 – godzinnej aż 14 ludzi było zatrudnionych przy serwisie auta. Byli tak przeszkoleni, aby uzupełnić paliwo w ogromnym zbiorniku w czasie zaledwie 50 sekund. Trwająca 24 godziny próba przyniosła niespodziewane rezultaty – maksymalną prędkość 190 km/h a średnią z całego przejazdu 173,6 km/h. Jak na 190 – konny wóz były to znaczne wartości. W ciągu 24 godzin jazdy pokonano trasę 4167,57 km. Rekord utrzymywał się przez wiele lat.

Renault 40CV NM



Źródło: petrolicious.com

Model 40CV przetrwał na rynku aż 17 lat. Doczekał się wielu zmian konstrukcyjnych – z wielkiego silnika wydobyto 4 – krotnie większą moc niż na początku produkcji oraz wprowadzono hydraulicznie wspomagane hamulce. Na jednym podwoziu powstały dziesiątki odmian karoserii. Od początku lat 20-tych 40 CV było prezydencką limuzyną. Już wówczas inżynierzy z wielkiego silnika uzyskiwali 140 KM, dzięki czemu Renault nie obawiało się silnej niemieckiej konkurencji, od której było wyraźnie lżejsze i mniej paliwożerne.

Jego koncepcja była na tyle udana, że pomimo upływu lat wciąż znajdował nowych nabywców. Renault 40CV zostało zastąpione dopiero w 1928 roku przez nową rodzinę modeli, która była produkowana aż do końca lat 30-tych. Rekord, który został ustanowiony na Monthlery nawet dziś jest uznawany za szczególnie osiągnięcie pomimo tego, że został wielokrotnie pobity a średnia prędkość przejazdu już dawno przekroczyła 200 km/h a nawet zbliżyła się do 300 km/h. Wyczyn Renault był osiągnięty na przerobionej limuzynie a nie na konstrukcji przygotowanej z myślą o wyścigach.

Renault odniosło ogromny sukces: sportowy i marketingowy. Dzięki temu zainteresowanie ofertą wzrosło a zaledwie kilka lat później marka w statystykach wyprzedziła dwóch najgroźniejszych konkurentów: Peugeot’a i Citroena. W latach 30-tych Renault odeszło od sportu i dopiero w latach 50-tych powróciło na trasy rajdów. Jednak żaden osiągnięty później rezultat nie był tak przełomowy – nawet liczne sukcesy Alpiny A110 i Renault 5 Turbo. Ojcem sukcesów rajdowych tych aut był Amedee Gordini.

Visited 13 times, 2 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Monthlery, pojazdyrekordowe , rekordyprędkości , Renault , Renault40CV

Zobacz wpisy

← "Jesteś tak drewniany jak Morgan"

Biuro inżynieryjne →

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, 15 lipca, 16:00, Środa

22°C

7 km/h

2 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 73%

PM 10: 27%

Dziś

26°C

Jutro

30°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:

StatyCzytelnik • Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od...

Ding-dziong, youngtimery i przewaga

Cytryna z krainy dyktatora

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Nie do zdarcia

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (9) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cenyczeńści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (87) Ferrari (21) Fiat (30) Ford (21) Formuła1 (8) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (29) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (6) Nissan (11) normypalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (16) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (8) rekordyprędkości (16) Renault (16) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) v8 (9) v12 (6) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 8 661

Wszystkie wpisy: 655

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress