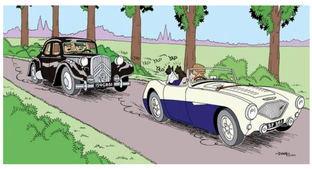

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Miasto, tor i legenda

przez Zbigniew Kluczkowski | 6 października, 2024 — 0 komentarzy

W Kraju Loary, w departamencie i nad rzeką o tej samej nazwie – Sarthe znajduje się miasteczko Le Mans. Pierwsze wzmianki o nim znajdują się w „Geografii" Ptolemeusza. W czasach cesarstwa leżało w prowincji Galia Lugdunensis a w XI wieku, gdy było głównym miastem stolicy Maine, stało się areną walk hrabiów Anjou i książąt normandzkich. Z niemieckiej okupacji zostało wyzwolone przez amerykańską 5. Dywizję pancerną. Stało się to 8 sierpnia 1944 roku. Historia tego miejsca jest ciekawa, szczególnie z jednego powodu.

Le Mans liczy sobie 150 tys. mieszkańców. Na zwiedzających czeka mało atrakcji: starówka oraz kościół pod wezwaniem św. Juliana. Jednak tysiące odwiedzających Le Mans turystów przyjeżdża tam z innego powodu. Raz w roku to miasto staje się świątynią sportu motorowego. Tylko na jeden dzień, ale przygotowania do niego trwają cały rok. Tak jest od 1923 roku, czyli od pierwszej edycji słynnego 24 – godzinnego wyścigu. Po raz pierwszy do wzmagań na trasie tory wokół miasta wyruszono 26 maja 1923 roku.

Chcąc wygrać należało pokonać możliwie największą liczbę okrążeń w ciągu jednej doby. Kierowca nie był sam. Rekord ustanawiał zespół trzech kierowców, którzy zmieniali się co dwie godziny. Tor pierwotnie miał długość 17 262 m, z czego część trasy przebiegała ulicami miasta. Pierwszą edycję wygrał francuz Andree Legache na samochodzie Chenard – Walcker przejeżdżając w 24 h dokładnie 128 okrążeń. Rok później 3 – litrowy Bentley przejechał „tylko" 120 okrążeń. Rekord Chenarda nie utrzymał się zbyt długo.

Pit stop Bentleya – Le Mans 1925

Źródło: primotipo.com

Wynik Chenarda pobito dwa lata później na samochodzie Lorraine – Dietrich. Pod koniec lat 20-tych na trasie Le Mans niepokonane były pojazdy braci Bentley, które potrafiły w 24h przejechać 154 okrążenia toru (w 2003 roku Bentley przejechał ich ponad 300). Na przełomie lat 20 i 30-tych już żadnemu uznanemu producentowi nie wypadało nie pokazać się na trasie tego wyścigu, stąd jego renoma była już w pełni uzasadniona. Za producentami przyszli sponsorzy oraz inwestorzy, którzy chcieli prowadzić tu interesy.

Wraz z liczbą przejechanych okrążeń i osiągów bolidów wzrastały prędkości, co wymusiło przebudowę toru. Skrócony do 16,3 km tor był areną zmagań Bentleya i Alfy Romeo. Kolejna przebudowa spowodowała dalsze zmiany – tor miał „tylko" 13,5 km długości a uzyskiwane wyniki przekroczyły liczbę 200. Wynik 218 okrążeń uzyskała Alfa Romeo prowadzona przez Raymonda Sommera w 1932 roku. Dopiero w 1935 roku Brytyjczyk Johny wygrywając na Lagondzie (marka założona przez śpiewaka operowego) zakończył w 1935 roku dominację Alfy.

W 1936 roku wyścig się nie odbył. W edycji 1937 i 1939 wygrało Bugatti, w 1938 roku triumf odniósł francuski Delahaye. Na kolejny wyścig należało poczekać aż do 1949 roku. Dopiero wtedy warunki pozwalały na wznowienie wyścigu. Wznowione zawody wygrało, wówczas mało znane, Ferrari a rok później po 1. miejsce podium sięgnął Talbot. W sezonie 1951 najwięcej okrążeń pokonał Jaguar prowadzony przez Petera Walkera. Wówczas nikt nie spodziewał się, co na trasie Le Mans wydarzy się 4 lata później. Wydarzyło się … najgorsze.

11 czerwca 1955 roku podczas Le Mans wydarzył się najtragiczniejszy wypadek w sporcie motorowym. Gdy Mike Hawthorn postanowił zjechać do boksu jadący za nim Lance Macklin odbił w lewo. Tuż za nim znajdowały się dwa Mercedesy, którymi kierowali Juan Manuel Fangio i Pierre Levegh. Ten ostatni nie wyhamował i z ogromnym impetem, przy prędkości 200 km/h uderzył w auto Macklina. Kierowca zginął a fragmenty bolidu siła zderzenia wyrzuciła na trybuny. Zdawało się, że nie ma wielu rannych. Wyścig trwał dalej.

Wypadek na Le Mans – 1955 r.

Źródło: Daily Mail/AFP/ Getty Images

Po 9 godzinach jazdy zespół Mercedesa zrezygnował, choć jego kierowcy mogli wygrać. Bilans zabitych i rannych, który sporządzono tuż po wyścigu, na trwale wpisał się w historie wyścigów: 82 zabitych oraz 120 rannych. Po tym wydarzeniu Mercedes wycofał się z zawodów sportowych. Dopiero w 1987 wrócił na trasy wyścigów torowych. Niektóre kraje, jak np. Szwajcaria na trwałe zakazały organizacji tego typu imprez. Dopiero w 2007 r. Szwajcarzy znieśli zakaz. Po tej tragedii FIA zaczęła bardziej przyglądać się organizacji tego typu imprez.

Koniec lat 50-tych to czas dominacji Jaguara. W 1956 roku tor znowu przebudowano, co nie przeszkodziło Jaguarowi w kolejnych wygranych. Dwa lata później zwyciężyło Ferrari, w 1959 roku Aston Martin. Rok później zaczęła się trwająca 10 lat walka Ferrari z Fordem, którą zakończyła wygrana Porsche w 1970 roku. W sezonach 1972-1974 wygrywała francuska Matra, po czym po kilku latach znowu Porsche. Jaguar w sezonie 1988 i 1990 przypomniał o swoim istnieniu wygrywając m.in. z Mercedesem.

W 1991 roku zwycięstwo padło łupem Mazdy, wówczas najszybszej „szuflady" na torze. Bolid Mazdy z łatwością przekraczał na prostych ponad 400 km/h. Rok później zwyciężył Peugeot a w 1994 r. Dauer, który był unowocześnioną wersją Porsche 962. McLaren F1 w 1995 roku pokazał, że jest najszybszy także na torze a rewelacją następnego sezonu był TWR – mały brytyjski producent. Po kolejnych wygranych Porsche, w 1999 roku na najwyższym stopniu podium stanęli kierowcy BMW.

Trwająca do dziś „epoka Audi" zaczęła się w 2000 roku. Od tego momentu, oprócz wygranego przez Bentleya (będącego konstrukcją … Audi) wyścigu w 2003 roku, Audi jest liderem w Le Mans. Skutecznie wygrywa z Peugeotem. Od kilku lat zamiast jednostek benzynowych do napędu bolidów używa się również silników wysokoprężnych, które obecnie są wspomagane przez silniki elektryczne. Dzięki temu mniej czasu traci się na uzupełnianie paliwa i zyskuje cenne sekundy. Ten rodzaj napędu od 10 lat z powodzeniem stosują Audi i Peugeot.

Typowa „szuflada" z Le Mans – Audi R15 TDI

Źródło: Audi Motorsport

Tor w Le Mans był bohaterem wielu filmów. To tu kręcono film pod tym samym tytułem. Wśród głównych aktorów: Steve McQueen i Porsche 917. Bohater innego filmu, Michel Valiant pokonywał go za kierownicą Pagani Zondy z zamkniętymi oczami. Nie był sam, gdyż siedząca obok dziewczyna mówiła mu, kiedy na skręcać. Czy ktoś tak potrafi? Le Mans jest również obecne w grach komputerowych a producenci superaut chętnie wykorzystują nawierzchnię toru do testów własnych konstrukcji.

Tor dla wyznawców automobilizmu jest ważniejszy niż zabytki Le Mans. Gdy wyścig się skończy każdy może przejechać się legendarną trasą. Jeżeli nie masz odpowiedniego auta, w garażach toru działa wypożyczalnia, w której można dobrać pojazd zgodny z oczekiwaniami lub zasobnością portfela. W ten sposób można poczuć się jak Juan Manuel Fangio, Bruce McLaren albo jak Steve McQueen – każdy z nich tu jeździł i wygrywał. Jeżeli nie, kolejne Le Mans już za rok. Może jakiś zespół ma wolny fotel kierowcy?

Visited 10 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Audi, Bentley, LeMans, torywyścigowe, wypadkinatorach, wyścigidługodystansowe

Zobacz wpisy
← Gumowy interes braci Michelin
Światła, kamera, akcja … bum! →

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…
- Ding-dziong, youngtimery i przewaga
- Cytryna z krainy dyktatora
- Czarodziejski CRX prosto z Księżyca
- Syn Forda

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (9) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (85) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formuła1 (8) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (29) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (15) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (8) rekordyprędkości (15) Renault (15) Rolls-Royce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (9) V12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 10 150

Wszystkie wpisy: 649