



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

Olds – pionier masowej motoryzacji

przez Zbigniew Kluczkowski | 16 lipca, 2026

0 komentarzy

Pierwszym, który w tym samym czasie co Ford, próbował skonstruować własny samobieżny pojazd był Ransom Eli Olds – mechanik, od którego nazwiska będzie pochodzić nazwa popularnej marki Oldsmobile. Eli zdobył doświadczenie u swojego ojca, który produkował maszyny przemysłowe. Dzięki temu już w 1887 roku zbudował swojego pierwszego trójkołowego napędzonego matą „maszyną parową”. Choć pojazd Oldsa jeszcze nie był użyteczny to zyskał ogromne zainteresowanie. Przejażdżki konstruktora po ulicach miasta Dansing robiły ogromne wrażenie na przechodniach.

Aplauz mieszkańców zdopingował go do dalszych prac, które ukończył w 1893 roku prezentując swoje dzieło – już 4 kołowy, napędzany również silnikiem parowym. „Pełnowartościowy” pojazd zdobył uznanie redakcji „Scientific American”. Konstrukcja przypominała bryczkę konną wyposażoną w silnik. Pojazd stworzony przez zdolnego mechanika miał pozostać u niego, ale ostatecznie, w wyniku silnych nacisków ze strony wpływowego hindusa sprowadzono go do Indii, gdzie służył jako pojazd służb medycznych.

Ransom Eli Olds i jego Curved Dash



Źródło: capitalcitiesusa.org

Problemem tej a także innych konstrukcji napędzanych parą był znaczny ciężar instalacji – maszyny parowej oraz zbiorników magazynujących wodę i inne płyny eksploatacyjne. Lekka konstrukcja nośna ówczesnych pojazdów wymagała zastosowania innego, lepszego źródła mocy a mianowicie – silnika spalinowego. Dlatego też Olds niezwłocznie zaczął pracę nad skonstruowaniem takiego też silnika. Gotowy pojazd Olds zaprezentował trzy lata po poprzednim, parowym. Był rok 1896 – przełomowy dla amerykańskiej motoryzacji. W tym roku pierwsze spalinowe konstrukcje pokazali Charles King oraz Henry Ford. Zaczął się wyścig – o pieniądze oraz o pozycję lidera.

Spalinowy pojazd Oldsa był praktycznie taki sam jak większość konstrukcji z tamtejszego okresu. Pojazd był 4-osobowy, wyposażony w duże koła o masywnych obręczach. W zasadzie była to bryczka konna pozbawiona dyszla, wyposażona w prosty 1-cylindrowy silnik umieszczony pod dość wysoką podłogą, wyposażony w duże koło zamachowe. Olds, podobnie jak wszyscy konstruktorzy nie prowadził działalności charytatywnej, ale chciał zarobić poprzez sprzedaż swoich wyrobów. Chciał doskonalić swoje umiejętności a do tego potrzebne były pieniądze.

Szukał inwestora, który mógłby sfinansować budowę fabryki i umożliwić wyprodukowanie choćby skromnej, liczącej kilkanaście sztuk serii. Rodzinne Lansing nie było zainteresowane dofinansować ten ryzykowny interes, dlatego też Olds przeniósł się do Newark. Tam też nie wzbudził zainteresowania. Jedyłą szansą na powodzenie pozostało przeniesienie się do Detroit, miasta, w którym Ford posiadał już dobrze prosperującą warsztat. Inwestorem okazał się tamtejszy tzw. „król miedzi” – bogaty przemysłowiec, który szukał pożytecznego zajęcia dla swoich dwóch dorastających synów.

„Konie nie są już potrzebne”



Źródło: GM Heritage Center

Fabrykę Olds otworzył w 1899 roku. Jego plany były dość proste – opracować i sprzedawać możliwie najtańszy, dostępny dla każdego automobil. W założeniach miała być to nowoczesna konstrukcja wyposażona w pneumatyczne sprzęgło, takie też opony oraz nowoczesny elektryczny rozrusznik. Ostatecznie jednak uznano to za zbyt śmiały pomysł, który należało natychmiast zastąpić czymś znacznie bardziej prostszym, na co mogło pozwolić sobie jak najwięcej osób. Dzięki tej decyzji już w pierwszym roku działalności fabryki osiągnięto rekordowe 80 tysięcy \$ obrotu, czym wyprzedzono wynik Forda. Mimo tego Olds przeżywał kryzys.

Istotnie, w 1901 roku pożar doszczętnie strawił fabrykę. Dzięki dozorczy ocalał jedyny, mały 2 – osobowy model określany jako „Curved Dash”. Dzięki temu można było odbudować skromną ofertę. Fabrykę zbudowano od podstaw a podstawowy i zarazem jedyny model „CD” sprzedano w tym samym roku w liczbie 425 sztuk. Automobil nazwany Oldsmobile zyskał pozytywną opinię użytkowników. Był zaskakująco sprawny na jeździe po ówczesnych, pełnych błota i wybojów, drogach. Produkcja rozwijała się z roku na rok osiągając w 1905 roku poziom 6500 sztuk.

Niestety, jak to zwykle bywa, współpraca pomiędzy zdolnym konstruktorem a żądnym zysków inwestorem nie układała się zbyt dobrze, dlatego też Olds już w 1903 roku odszedł z powołanej spółki pozostawiając ją w rękach sponsora. Założył własną fabrykę – REO, gdyż zgodnie z umową nie mógł używać nazwy Oldsmobile. Tym razem mieszkańcy Lansing okazali się bardziej przychylni i znacząco wspomogli Oldsa. Samochody REO cechowała dobra jakość i umiarkowana cena. Natomiast Oldsmobile zaczęło tracić klientów.

Nie mniej jednak typ „CD” zyskał ogromną popularność dzięki przystępnej cenie oraz prostej konstrukcji. Chcąc zainteresować rodziny młodych automobilistów postanowiono również zainstalować dodatkowe dwa siedzenia dla przewożu dzieci. Oldsmobile posiadało dodatkową ławkę montowaną tyłem do kierunku jazdy. Dzięki temu niezwyklemu rozwiązaniu nie potrzeba było aż tak wiele zmian – wystarczyło zamontować ławkę na obudowie układu napędowego.

Curved Dash z 1902 r.



Źródło: carstyling.ru

Ciekawostką był sposób promowania oferty Curved Dasha. Jediną formą reklamy wówczas były ogłoszenia w prasie. Nieliczni decydowali się na ogromne planse ustawiane w większych miastach. Chcąc po prezentacji na targach motoryzacyjnych utrzymać zainteresowanie swoją ofertą należało wymyślić coś naprawdę wyjątkowego. Oldsmobile w 1905 było przede wszystkim znane dzięki melodii „W mym wesółym Oldsmobilu” – walcu, który został napisany specjalnie dla uczczenia tego wyjątkowego pojazdu. Kto dziś promuje się w taki sposób?

Ostatni model serii Curved Dash wyjechał z fabryki w 1907 roku. Powszechnie uznaje się go za pierwszy seryjnie produkowany samochód osobowy na świecie, pomimo, że w wielu publikacjach ten zaszczytny tytuł autorzy przypisują jeszcze Fordowi T. Należy zauważyć, że Oldsmobile nie posiadało ruchomej taśmy montażowej. Ostatecznie, po kilku latach walki o klienta Oldsmobile zostało przejęte przez General Motors. Marka przetrwała do połowy 2004 roku produkując bogato wyposażone wersje oparte na popularnych modelach koncernu GM.

Visited 11 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: CurvedDash, Olds, Oldsmobile, pierwszysamochódseryny, RansomOlds

Zobacz wpisy

← Trzy koła? Dla Morgana wystarczy ...

Gumowy interes braci Michelin →

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, 16 lipca, 12:00, Czwartek

27°C

7 km/h

0 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 91%

PM 10: 35%

Dziś

29°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
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:

Blog HZKWT

Blog HZKWT

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (9) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cennycegi (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (85) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (8) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (29) mikrosamochód (7) nietypowe pojazdy (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: 10 145

Wszystkie wpisy: 649

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress