



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okraglo od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIEŁDA

ARCHIWUM

Rakieta salonowa

przez Zbigniew Kluczowski | 13 października, 2024

0 komentarzy

Najczęściej części wspólne drogowych oraz wyścigowych wersji tego samego modelu pojazdu sprowadzają się do znaczka firmowego czy atrapy chłodnicy. Z tego względu auta rodzinne stając się bolidami zrzucają praktyczne nadwozie i zamiast tego przybierają coraz wymyślniejsze formy zatracając tym samym swój charakter. Na tle serii wyścigowych kultuwujących „tradycję” ścigania się autami seryjnymi wyróżnia się słynne BTCC – Brytyjskie Zawody Samochodów Turystycznych, które po raz pierwszy zorganizowano w 1958 roku.

W latach 50-tych nie każdego Brytyjczyka było stać na Jaguara czy Astona Martina, których osiągi powalały równie skutecznie jak cena. Chcąc rozpowszechnić wyścigi i umożliwić starty coraz większej liczbie zawodników powołano nową serię, w której można było startować prawie każdym seryjnym pojazdem, który można było kupić u sprzedawcy. Wystarczyło tylko solidny kask i licencja kierowcy wyścigowego. Opracowane przez FIA regulacje podzieliły zawody na kilka klas, które rozróżniały wielkość oraz moc pojazdów – od najmniejszych typu Ford Anglia do mocnych Jaguarów.

W sezonie 1958 obowiązywał regulamin specjalnie napisany na potrzeby BTCC (wtedy jeszcze pod nazwą BSCC) a od 1961 do 1990 roku regulamin FIA dla Grup 1, 2, 5 oraz A. Dlatego też obok takich pojazdów jak Mini Cooper podczas zawodów BSCC można było spotkać Lancie Stratosy Grupy 5 czy różne odmiany Porsche, z 911 na czele. Tych jednak nie było zbyt wiele, stąd wyścigi przyciągały tłumy gapiów. W pierwszych sezonach na torach dominowały głównie samochody brytyjskie (MG, Jaguar i Austin) oraz średniej wielkości Fordy.

Austin A105 – zwycięzca BTCC sezonu 1958



Źródło: retrorides

Triumfátorem pierwszego sezonu był Jack Sears na Austinie A105 – średniej klasy sedanie z 6 – cylindrowym silnikiem. Sears sukces powtórzył w 1963 roku. W historii serii BSCC kilkakrotnie wygrywali m.in. Bill McGovern, Bernard Unett, Win Percy czy Andy Rouse. W pierwszych latach BSCC ścigano się pojazdami średniej klasy, choć starty Hillmana Imp i Toyoty Corolli również należały do udanych. Do lat 70-tych większość załóg stanowiły inicjatywy osób prywatnych, dopiero później tymi zawodami zainteresowali się producenci oraz sponsorzy.

Podobne teksty: United color of Formula

Intencją organizatorów było rozgrywanie wyścigów na torach znajdujących się na Wyspach Brytyjskich, w tym na słynnym Donnington Park oraz Silverstone. Zawody rozgrywano również na torze ulicznym w Birmingham, na Brands Hatch oraz w Goodwood. Seria BSCC gościła również na tor Mondello w Irlandii oraz Pembrey w Walii. Przez ponad 50 lat organizacji seria gościła na prawie wszystkich brytyjskich torach, ale największa liczba kibiców zawsze gromadziła się na Silverstone. To właśnie tam najczęściej kończono sezon i wręczano trofeum najlepszemu kierowcy.

Wśród najciekawszych samochodów, które brały udział w BSCC były: Ford Mustang, którym w 1965 roku Roy Pierpoint odniósł zwycięstwo oraz Chevrolet Camaro, którym w sezonie 1973 zwyciężył Frank Gardnem. Przelot lat 70 i 80-tych to dominacja Toyoty i Mazdy. W sezonach 1980 i 1981 Mazda RX-7 udowodniła, że silnik Wankla może nie jest duży, ale dzięki jego mocy Win Percy i tak może wygrać cały sezon dwa razy z rzędu. W 1983 roku Andy Rouse na mocnej Alfie Romeo GTV 6 zdobył tytuł mistrzowski. Od następnego sezonu coraz wyższe pozycje zajmowali kierowcy Fordów.

Rover SD1 – typowo turystyczny bolid lat 80 – tych



Źródło: touringcartimes

Pod koniec lat 80-tych rajdowa Sierra Cosworth nie miała sobie równych. W tym samym czasie zwycięstwa zaczęło odnosić „małe” BMW M3 oraz Vauxhall Astra (czyli tak naprawdę Opel Kadett). Do 1987 roku seria nazywała się BSCC, ale później nazwę – British Saloon Car Championship zmieniono na British Touring Car Championship – była to odpowiedź na zróżnicowanie pojazdów, wśród których limuzyn było coraz mniej. Wraz z nową nazwą pojawiły się nowe klasy, w których startowały zarówno małe auta typu Renault Clio jak i sportowe Ginetty.

W latach 90-tych w serii BTCC ścigały się najpopularniejsze marki. Poza Nissanem i Renault o zwycięstwa walczyli kierowcy Audi i Peugeota. Pod koniec dekady to właśnie francuskie zespoły odnosiły największe sukcesy, czego dowodem był mistrzowski tytuł Alaina Menu na Lagunie w 1997 roku. Starty rodzimego Rovera nie były tak udane. Po wygranej Forda w 2000 roku, kolejne sezony były zdominowane przez nową Astrę Coupe. Dopiero w 2005 Matt Neal jadąc Hondą Integrá przerwał dominację Vauxhalla. Wygrane w tej serii uchroniły rodzimą markę przed likwidacją.

Podobne teksty: NASCAR - szybszy od błyskawicy

Zwyczajowo jeden wyścig trwał od 16 do 25 okrążeń. Jednorazowo rozgrywano po 3 biegi. Za zajmowane miejsca przyznawano punkty. Dopiero po pojawieniu się zespołów fabrycznych wprowadzono klasyfikację producentów. Od tego momentu seria zyskała rangę porównywalną z Formułą 1. Do sezonu 2012 za 1. miejsce przyznawano 15 punktów, dziś zwycięzca zdobywa 20 punktów. O miejscu na starcie do pierwszego biegu decydował start ... a najlepiej wygrana w 30-minutowej sesji kwalifikacyjnej. Sesja odbywała się w sobotę, wyścig w niedzielę.

Przegląd modeli – BTCC 2016



Źródło: BTCC

Najbardziej znaną klasą BTCC są auta o poj. 2.0 dm³. Silniki benzynowe, bez dotądowania były popularne w latach 90-tych a wraz z pojawieniem się nowoczesnych Diesli z common-rail coraz częściej ścigano się tymi odmianami – wszystko w myśl zasady „mniej paliwa, mniejsza waga, lepsze osiągi”. Od 2008 roku BMW oraz Seat promują silniki wysokoprężne w BTCC a w 2010 roku zespół Forda jako paliwa używał gazu LPG. Od sezonu 2012 można nawet startować pojazdem z silnikiem z turbo lub nawet ... hybrydą. Toyoto Prius, Hondo CRZ – przybywajcie!

Visited 13 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: AlainMenu, BTCC, RenaultLaguna, WTCC, wyścigisedanów

Zobacz wpisy

← Gurgel, plastik i Supermini

Rodzina wraca z wojny →

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, 18 lipca, 14:00, Sobota

25°C

18 km/h

0,1 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2,5: 85%
PM 10: 31%

Dziś

25°C

Jutro

26°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:

StacyCzytelnik - 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

Halo, dzwonię z samochodu

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (10) BMW (26) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cennyceści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (83) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (28) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (15) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracownikaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (8) rekordypredkości (15) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (16) v8 (9) v12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 11 457

Wszystkie wpisy: 636

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress