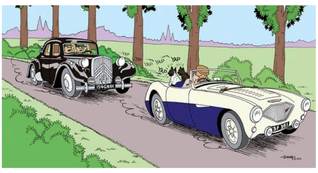

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Rodzina na swoim

przez Zbigniew Kluczkowski | 5 października, 2024 0 komentarzy

W 1938 roku Enzo Ferrari z właściwym sobie „hukiem" rozstał się z zespołem Alfy Romeo. Po kilkunastu latach współpracy jego „Scuderia" chciała być niezależna a to, co w niej powstanie miało nosić nazwę „stajni" wyścigowej i nazwisko właściciela a nie jak wcześniej – być tylko zapleczem dla Alfy. Już kilka miesięcy później powołano nową spółkę pod nazwą Auto Avio Costruzioni, która zgodnie z doktryną wojenną miała produkować części do samolotów. Spółka ta jednak przeszła do historii z zupełnie innego powodu.

W grudniu 1939 roku AAC dostała zlecenie zbudowania zaledwie dwóch sztuk samochodów, którymi niejaki Lotario Rangoni Machiavelli (Markiz Modeny!) i jego zacny przyjaciel Alberto Ascari mieli startować w następnym roku na trasie Grand Prix Brescii. Wyścigówka, chcąc wygrać na ciasnych ulicach miasta, musiała być szybka, lekka i zwinna tak, aby natychmiast przegonić głównego konkurenta z zaprzyjaźnionego kraju – niemieckie BMW 328, które wówczas wygrywało prawie wszystko. Gotowe pojazdy powstały w zaledwie kilka miesięcy.

Nowe przedsiębiorstwo, którego Enzo był głównym właścicielem, miało do dyspozycji wielu wybitnych inżynierów, w tym tych, którzy wcześniej pracowali nad Alfami P2 i P3 oraz Bimotore z 1935 roku. Nad projektem czuwali najlepsi inżynierowie: Alberto Massimino, Vittorio Bellentani oraz Enrico Nardi. Za głównego konkurenta dla tego projektu uważano BMW 328 z lekką karoserią prosto od włoskiej Superleggery. Jednak auto od AAC miało być jeszcze lżejsze, w czym miał pomóc niewielki silnik i karoseria ze stopu aluminium i magnezu wykonana przez Carrozzeria Touring.

Ascari i Tipo 815

Źródło: steampunknews.co.uk

Nie tylko karoseria musiała być lekka. Do napędu konieczny był mały, ale mocny silnik. Z racji rozwodu z Alfą, Enzo nie chciał korzystać z ich silnika. Nowy silnik o poj. 1.5 dm^3 i 8 cylindrach powstał poprzez liczne modernizacje silnika z Fiata 508C Balilla. Do budowy takiego źródła napędu potrzebne były dwa małolitrażowe silniki Fiata. Pierwszy silnik, który powinien nosić logo Ferrari powstał przez złączenie ich we wspólnym aluminiowym bloku, który odlano i złożono u mistrza Calzoniego – znanego i cenionego metalurga.

Silnik miał moc 75 KM a więc stosunkowo niewiele. To nawet wówczas nie gwarantowało dobrych czasów zarówno na wyścigach torowych jak i ulicznych. Na szczęście dla Lotario i Ascariego auto było bardzo lekkie – ważyło tylko 625 kg podczas, gdy nawet BMW ze stajni Superleggera ważyło 200 kg więcej. BMW miało mocniejszy silnik. Auto konstrukcji zespołu Enzo, nazwane „Tipo 815" nie było na straconej pozycji, gdyż waga sprzyjała osiąganiu znacznych prędkości. „Tipo" było zwinne, dobrze hamowało i szybko przyspieszało do prędkości rzędu 100 km/h.

Ze skrzynią Fiata uzyskiwało około 150 km/h, dopiero po zastosowaniu własnej skrzyni biegów możliwe było 170 km/h. Chcąc sprawdzić rzeczywiste osiągi należało wykonać niezbędne testy. Tych nie było zbyt wiele, gdyż do Grand Prix Brescii zostało niewiele czasu. Podczas GP na ulicznym torze „815" osiągnęło 166 km/h. Przez krótki czas auto było liderem w klasie „1,5 – litra". Jednak nie obyło się bez awarii i Ascari w skutek urwania zaworu był zmuszony wycofać się z rywalizacji. Rangoni ustanowił rekord okrążenia, ale po pokonaniu 7. „kółka" silnik się … rozpadł.

Przekrój modelu

Źródło: wallpaperrup.com

Rangoni zginął podczas II Wojny Światowej a jego autem zaopiekował się jego brat – Rolando. Pojazd po remoncie służył mu aż do 1958 roku, kiedy to … został skradziony. Auto Ascariego po naprawie trafiło w ręce innego kierowcy wyścigowego – Enrico Beltracchiniego. W 1947 roku Enrico brał udział w kilku wyścigach, po czym auto znowu zmieniło właściciela i trafiło w ręce rodziny Righini, która dziś jest znana z kolekcjonowania rzadkich egzemplarzy. Do dziś „815-tka" jest w jej posiadaniu – jest w pełni odrestaurowana i używana na specjalne okazje.

Podczas wojny zakład w Modenie, w którym zmontowano „Tipo 815" został zbombardowany, ale zachowały się prawie wszystkie szkice oraz opisy techniczne. W 1947 roku Enzo postanowił zmienić nazwę swojego interesu. Od tego momentu każdy pojazd, który opuści małą fabrykę na obrzeżach Modeny miał nosić jego nazwisko. W tym samym czasie na podstawie mechaniki „815-tki" zaczęto projektować nowy model. Do współpracy zaproszono zdolnego inżyniera Gioacchino Colombo, który dla Ferrari stworzył nowy silnik o poj. 1.5 dm^3 i aż 12 cylindrach.

Nowy model, nazwany Ferrari 125S po raz pierwszy pojawił się na trasie lokalnego wyścigu Circuito di Piacenza pamiętnego 11 maja 1947 roku. Kierowany przez Franco Corteze dojechał do mety tuż za 6CS 1500S braci Maserati. Podczas całego sezonu, na rozgrywanych 14 wyścigów, w których Ferrari brało udział, łupem „czarnego konia" padło aż 6. Nowy, 118 – konny mały silnik nie zawodził i rozpędzał lekkie Ferrari do prawie 170 km/h. Zbudowano tylko 2 sztuki 125S, z czego każda z nich posłużyła do budowy kolejnych modeli – 159S i 166S.

Tipo 815 i Ferrari 125S

Źródło: steampunknews.co.uk

Nowe modele miały rozwiercony do poj. 1.9 dm^3 silnik i moc pomiędzy 110 a 140 KM – zależnie od rodzaju użytego gaźnika. 159S powstało zaledwie w 1 egzemplarzu, 166S „aż" w 39. W większej liczbie powstał model 166MM, który był ewolucją wersji „S" opartą na tej samej rurowej ramie konstrukcji genialnego Aurelio Lampredieg. Klienci, pomimo zadowolenia z osiągów, narzekali na to, że Ferrari nadaje się tylko do jazdy przy łagodnej aurze. Konieczne okazało się wprowadzenie modelu z zamkniętym nadwoziem i miejscem na bagaż.

W 1949 roku pojawiło się pierwsze gran tourismo od Ferrari. Model 166 Inter miał zamknięte nadwozie zaprojektowane przez Carrozzeria Inter i rozstaw osi dłuższy o 8 cm od innych 166. Auto było nieco cięższe od 166S czy MM, ale miało dwa pełnowymiarowe fotele oraz pokaźnych rozmiarów bagażnik. 166 Inter zyskał uznanie wśród włoskich elit a zespół wyścigowy Ferrari dzięki produkcji „cywilnych" aut mógł rozwijać swoją technologię. Jednak silnik Colombo i rurowa rama Lampredieg przez kolejne lata nadal były podstawą dla nowych modeli.

Dziś każde Ferrari to już zupełnie inna, bardzo nowoczesna konstrukcja, której bliżej do Formuły 1 niż do seryjnego pojazdu. W latach 50 i 60-tych rocznie powstawało 100-300 sztuk rocznie, dziś to już prawie 8 tysięcy. Ferrari nie musi jednak martwić się o klientów, gdyż jest najbardziej znanym producentem samochodów sportowych na całym świecie. Obecnie ma duże wsparcie finansowe ze strony Fiata i dużych banków. Modele z początku produkcji biją rekordy na aukcjach, czego przykładem są ceny serii 250 – nawet 7 mln $ za Spider California lub 16 mln $ za rzadką Testa Rossę.

Visited 11 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: AACtipo815 , AAV , EnzoFerrari , Ferrari , Ferrari125S

Zobacz wpisy

Nie do zdarcia →

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

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) demyczęści (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) normyspalin (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: 8 648

Wszystkie wpisy: 655