Fragment odcinka trasy z 1907 r., wiodącej przez pustynię Gobi.

Rajd Pekin–Paryż, w 100 lat później

Zdzisław Podbielski

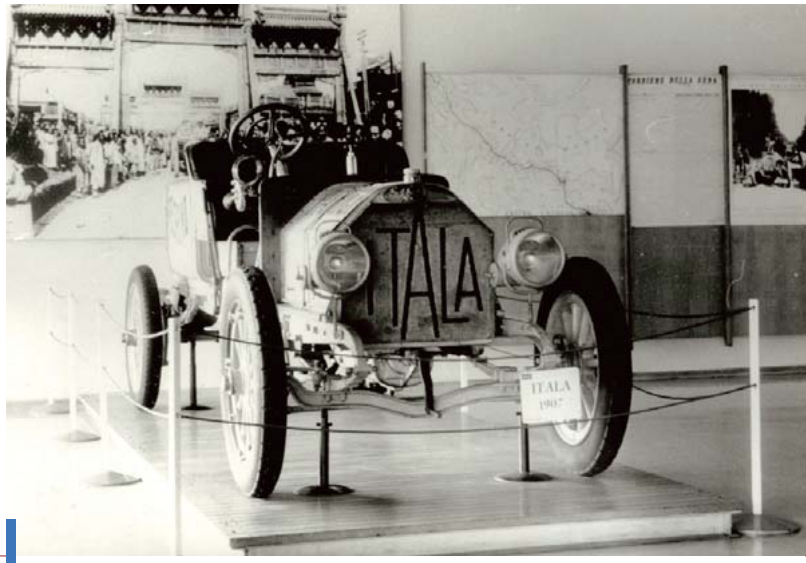
TEKST ŁATWY

Początek XX wieku co prawda zaznaczył się rozwojem konstrukcji nowego środka lokomocji, jakim był samochód, ale pierwsze samochody trafiały do rąk pasjonatów, którzy nie przejmowali się, jeżeli ich pojazd co parę kilometrów z różnych przyczyn odmawiał posłuszeństwa i cierpliwie znosili niewygody związane z jazdą i trudnościami w obsłudze. Był to okres dojrzewania samochodu i niewielu przewidywało, że zabawka bogaczy stanie się takim samym środkiem transportu, jak pociąg czy statek parowy.

Uwzględniając powyższe, można sądzić, że jakby na ironię 31 stycznia 1907 r. francuski dziennik „Le Matin" zamieścił lapidarne ogłoszenie: „Czy ktoś czuje się na siłach, aby w lecie tego roku pojechać samochodem z Pekinu do Paryża?". I zgłosiło się około czterdzieści ekip, ale w Pekinie stawiło się pięć: trzy z Francji, jedna z Holandii i jedna z Włoch. Uczestnicy imprezy do Pekinu dotarli koleją, a samochody przetransportowano statkiem.

Rajd miał być imprezą epicką i nie przewidywano, że chociażby jeden z samochodów po starcie w Pekinie mógłby dojechać do Paryża. Nie było żadnych reguł ani oznaczonej, przygotowanej trasy. Każda z ekip musiała sama zająć się logistyką, od skompletowania części zamiennych, do wykonywania czynności obsługowo-naprawczych.

Start nastąpił 10 czerwca 1907 r. o godz. 8.00 i już od początku zaczęły się trudności wykruszające załogi. Szybko odpadła francuska ekipa małego trzykołowego pojazdu, a najlepiej radziła sobie włoska załoga składająca się z księcia Scipione Borghese, mechanika Ettore Guizzardi i specjalnego wysłannika dziennika „Corriere della Sera" – Luigi Barzini. Przez dwa miesiące pełne przygód włoska ekipa samochodem rodzimej produkcji przemierzała bezkresne obszary kontynentu azjatyckiego i później europejskiego, spotykając poganiaczy mułów w pobliżu Pekinu, pokonując pustynię Gobi, faliste obszary Mongoli, przez Ułan Bator, Syberię, Kazachstan, Moskwę, Sankt Petersburg, Wilno



Itala 35/45 HP jako eksponat w turyńskim muzeum samochodów.

Odrestaurowana Itala w lipcu br. demonstrowana na dziedzińcu ambasady włoskiej w Warszawie, z okazji przejazdu na trasie Paryż–Pekin.

i Warszawę do Paryża. Aby nie zbłądzić z kierunku jazdy, Włosi przez tysiące kilometrów jechali wzdłuż słupków telegraficznych, a w pobliżu jeziora Bajkał najpewniejsza trasa wiodła wzdłuż torów kolei transsyberyjskiej. I w końcu, 10 sierpnia 1907 r. o godz. 4.15 włoska ekipa dotarła do Paryża. Aż o 20 dni wcześniej od drugiej i jedynej poza nią załogi, jadącej holenderskim samochodem Spyker, która rajd ukończyła.

Itala 35/45 HP z 1907 r. niektóre dane techniczne

SILNIK: *benzynowy 4-cyl. rzędowy*
ŚREDNICA CYL. × SKOK TŁOKA: *130×140 mm*
POJEMNOŚĆ SKOKOWA: *7433 cm^3*
MOC MAKSYMALNA: *45 KM przy 1250 obr/min*
SKRZYNIA PRZEKŁADNIOWA: *4 biegi do jazdy w przód + bieg wsteczny*
ZAWIESZENIE PRZEDNIE I TYLNE: *wzdłużne resory piórowe*
ROZSTAW OSI: *3290 mm*
PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNA: *95 km/h*

Przejechanie około 16 000 km, w znacznej mierze po bezdrożach, było wielkim wydarzeniem w dziejach samochodu. Przekonano się bowiem, że samochodem można dotrzeć wszędzie i on właśnie może stanowić konkurencję dla pociągów i statków morskich. Tym bardziej że podczas długiego rajdu Itala zadziwiająco dobrze się sprawowała. Jedną z niewielu i chętnie wymienianą usterką było pęknięcie drewnianego koła jezdnego, które w ciągu jednego dnia naprawił syberyjski stolarz. Także opony Pirelli zdały egzamin, ogółem zużyto ich tylko... 16.

Książe Borghese, zadowolony z sukcesu, prezentował zwycięską Italę, jeżdżąc nią przez 20 lat, a od 80 lat sławny samochód zajmuje zaszczytne miejsce w turyńskim Muzeum Motoryzacji.

Po 100 latach przywołano wspomnienia tamtego wydarzenia. Trzy firmy (organizacje): Overland World Truck Expedition i Automobile Club d'Italia, we współpracy z Museo dell' Automobile Carlo Biscaretti di Ruffia z Turynu, zorganizowały przejazd tej trasy, ale w odwrotną stronę, tj. z Paryża do Pekinu. Gwiazda turyńskiego muzeum na tę okazję została specjalnie odrestaurowana i jak nowa 20 lipca 2007 r. wyruszyła z Paryża, przez Warszawę, Wilno, Sankt Petersburg, Moskwę, Kazachstan, Ułan Bator, do Pekinu. Na miejscu w Pekinie pojawi się po dwóch miesiącach – jak przed 100 laty wyjeżdżając z Pekinu do Paryża. Tym razem łatwiej dotrze do celu, gdyż w przejeździe będą jej towarzyszyły samochody serwisowe i... najnowszy fiatowski maluch, czyli „pięćsetka" wytwarzana w Tychach, dla której będzie to pierwsza tak daleka wyprawa.

Zaspokajając ciekawość dociekliwych, podam, że zwycięski samochód w rajdzie z 1907 r. wyprodukowała firma o nawie Itala Fabbrica Automobili z Turynu. W 1904 r. założył ją jeden z czterech braci Ceirano, Matteo, który rok wcześniej opuścił rodzinny zakład samochodowy.

Założyciel nowej firmy był świetnym konstruktorem, budował wytrzymałe pojazdy, nadając im sportowe cechy. Jako jeden z pierwszych na świecie do przeniesienia napędu z silnika na koła tylne zastosował, zamiast pasów i łańcuchów, wał napędowy. Tak też napęd był przenoszony w modelu Itala 35/45 HP, który wygrał wyścig Pekin–Paryż. Producent tego pojazdu, firma Itala, istniał do 1934 r.

Samochód przygotowany do rajdu był prawdziwym monstrum o masie około 2000 kg. Jego masa własna co prawda wynosiła wcale niemało, bo 1370 kg, ale ekwipunek dopełniał resztę. Borghese przygotował pojazd, m.in. wzmacniając nadwozie i montując większe koła jezdne od wówczas stosowanych. Dodał dwa duże zbiorniki po 150 litrów benzyny każdy, mocując je z boku tylnej części nadwozia, i również dwa, ale po 50 litrów każdy – zapas oleju oraz wody pitnej. Pomiędzy dwoma zbiornikami paliwa przymocowano skrzynię z narzędziami i częściami zamiennymi, natomiast żywność umieszczono pod przednimi siedzeniami. Tak wyposażony pojazd zużywał ok. 1 litra paliwa na 3 km. ●

Ilustracje: autor i Pirelli