

125 lat firmy Dunlop: Ludzie Dunlopa

data aktualizacji: 2013.11.27



John B. Dunlop, Jackie Stewart, Sobiesław Zasada - to tylko trzy z setek wyjątkowych osób związanych z marką Dunlop.

125 lat istnienia firmy Dunlop to nie tylko nowe produkty, technologie i zwycięstwa w sportach motorowych. To przede wszystkim ludzie, którzy tworzyli historię firmy, wpływali na jej rozwój i byli silnie związani z marką.

- O wyjątkowości naszej firmy świadczą nie tylko efekty działalności, ale także ludzie, którzy wspólnie pracują na sukces Dunlopa oraz ci, którzy nas wspierają. Nie sposób wymienić wszystkich, bo są ich tysiące: pracownicy, partnerzy biznesowi czy kierowcy, którzy wybrali nasze opony. Niektóre historie są jednak najbardziej spektakularne - mówi Łukasz Tłuchowski, dyrektor marketingu opon osobowych Grupy Goodyear w Polsce i na Ukrainie.

Opona z płótna, gumy i smoczka

Wspominając legendarne osobowości związane z marką Dunlop, nie sposób pominąć Johna B. Dunlopa. Wynalazca opony pneumatycznej i założyciel firmy urodził się 5 lutego 1840 r. w Dreghorn w Szkocji. Z zawodu był lekarzem weterynarii, który od 1867 r. prowadził swoją praktykę w Belfaście. Jak wiadomo, na pomysł wynalezienia opony lekarz wpadł przypadkiem, kiedy jego syn poskarżył się na trudności podczas jazdy na trójkołowym rowerku. Z kawałka płótna, gumy i smoczka z butelki do karmienia niemowląt Dunlop senior skonstruował pierwszą oponę z dętką. Gdy napompował ją przy pomocy pompki do piłki nożnej, Jack z radością oznajmił, że jazda jest znacznie

wygodniejsza, a pojazd płynnie pokonuje nierówności drogi.

Idea stworzona przez Johna B. Dunlopa okazała się wielkim przełomem: poza rowerami opona dętkowa mogła być montowana również w samochodach i motocyklach. John Dunlop 31 października 1888 r. opatentował oponę pneumatyczną z dętką. W 1889 r. wraz z innymi udziałowcami założył firmę The Dunlop Pneumatic Tyre Company, która rozpoczęła produkcję opon i dętek samochodowych. Wbrew pozorom John B. Dunlop nie zbił jednak na swoim wynalazku fortuny, ponieważ sprzedał patent już w 1896 r. Następnie przeprowadził się do Dublina, gdzie rozpoczął współpracę z firmą rowerową Bowden and Gillies. Zmarł 23 października 1921 r. w Dublinie, ale założona przez niego firma działa do dziś.

Szkot lata na Dunlopach

Każdy fan motoryzacji, a w szczególności Formuły 1, z całą pewnością kojarzy postać Jackie'ego Stewarta, czyli „Latającego Szkota”. Legendarny kierowca, trzykrotny mistrz F1, już jako trzynastolatek osiągał sukcesy w sporcie, tyle że było nim... strzelanie do rzutków. Zaangażowanie w sport było dla niego ucieczką od szkoły, w której jako dyslektyk miał wiele problemów i nie do końca się odnajdywał. Z motoryzacją miał jednak również kontakt od wczesnych lat, ponieważ jego ojciec posiadał warsztat samochodowy, w którym Stewart pracował jako pomoc mechanika. Jego start w wyścigach samochodowych był więc tylko kwestią czasu.

Karierę wyścigową Stewart rozpoczął w 1961 r., natomiast już w 1965 r. dołączył do zawodników królowej sportów motorowych, zasiadając za kierownicą bolidu British Racing Motors. Pierwszy tytuł mistrzowski zdobył cztery lata później. Warto dodać, że Dunlop dostarczył specjalne opony CR84 dla jego Matry MS 80 z silnikiem Cosworth. Rozwiązania zastosowane w CR84 wprowadzono później do „cywilnych” opon, takich jak Dunlop SP Sport czy D1. W latach 1971 i 1973 Flying Scot zdobył jeszcze dwa tytuły mistrzowskie w Formule 1. Łącznie Szkot wystartował w 99 wyścigach, wygrywając 27 z nich i 43 razy stając na podium, 17 razy startując do wyścigu z pole position.

Opony dla Zasady

Historia firmy Dunlop w Polsce wiąże się z osobą najwybitniejszego polskiego kierowcy rajdowego, 11-krotnego mistrza Polski i 3-krotnego mistrza Europy, który swoje największe sukcesy odniósł właśnie na oponach tej marki. Debiutował w nich na początku lat 50. XX wieku, a już pod koniec dekady osiągnął pierwsze zwycięstwa, by wkrótce wejść do ścisłej czołówki polskich rajdowców. Początkowo jeździł różnymi typami samochodów, m.in. BMW 700, Simca Aronde i Morris Cooper. Od początku sezonu 1964 związał się z austriacką firmą Steyr-Puch. Niepozorny, tylnosilnikowy Puch 650 TR okazał się szczęśliwym wyborem. Na trudnym i słynącym z kamienistych nawierzchni rajdzie Akropolis zajął 1. miejsce w klasie, pokonując rywali jadących mocniejszymi wozami.

W 1965 r., wraz z pilotem Kazimierzem Osieńskim, Zasada zajął drugie miejsce w Rajdzie Polski i zwyciężył w klasie do 700 ccm w prestiżowym rajdzie Monte Carlo. Na początku współpracy ze Steyr-Puch Zasada jeździł na oponach różnych producentów. Po licznych próbach wybrał ogumienie firmy Dunlop. W wydanej w 1970 r. książce „Samochód, rajd, przygoda” Zasada tak wspominał pierwszy sezon współpracy z brytyjską firmą: „W tym roku pojechaliśmy na innych oponach – Dunlop SP z przodu i Dunlop Weathermaster z tyłu. Te drugie to właściwie opony śniegowe, terenowe, które zdały w pełni egzamin. Dowodem były tylko 3 defekty: dwa z powodu gwoździ.”

Współpraca z Dunlopem przyniosła znakomite efekty. Sezon 1966 to liczne zwycięstwa, a przede wszystkim zdobyty po raz pierwszy przez Polaka tytuł Rajdowego Mistrza Europy. W 1967 r., po krótkim epizodzie z Lancią Fulvią HF, Zasada przesiadł się za kierownicę Porsche. W pojeździe

zamontowano opony Dunlop SP Sport w standardowym rozmiarze 165 R15 na seryjnych, stalowych obręczach. Przed rajdem Österreichische Alpenfahrt Dunlop dostarczył Zasadzie najnowszy model opon radialnych SP 44 Weathermaster M+S z bieżnikiem błotno-śniegowym. Choć imprezę rozgrywano w maju, bieżnik znakomicie sprawdzał się na szutrowej nawierzchni Alp.

Drugi sezon współpracy z Dunlopem zakończył się ponownym zdobyciem tytułów Mistrza Europy oraz Mistrza Polski w klasie B3 (powyżej 1300 ccm). Po sukcesach odniesionych w modelu 912, firma z Zuffenhausen udostępniła Polakowi znacznie mocniejsze Porsche 911 S z 6-cylindrowym silnikiem o mocy ponad 160 KM. Wraz z pilotem Jerzym Dobrzańskim Zasada zwyciężył Gran Premio Standard Argentina. Przed rajdem, zdominowanym przez argentyńskich kierowców, nie dawano mu większych szans. Impreza cieszyła się złą sławą, niemal każdego roku na trudnej, wiodącej częściowo przez góry trasie dochodziło do śmiertelnych wypadków. Kamieniste podłoże wymagało solidnego, odpornego na uszkodzenia ogumienia. Zasada i Dobrzański zwyciężyli, gdy wiodący przez góry ponad 400-kilometrowy odcinek pokryła gęsta mgła. Dzięki precyzyjnym notatkom z trasy nawet przy ograniczonej widoczności możliwa była szybka jazda.

Znacznie większym wyzwaniem był maraton Londyn-Sydney rozgrywany w 1968 roku. W liczącą ponad 16 tys. kilometrów trasę wyruszył z pilotem Markiem Wachowskim. Dunlop dostarczył ogumienie i zorganizował liczne punkty serwisowe, zarówno w Europie oraz Azji, jak i na kluczowym, australijskim odcinku. Warto dodać, że ponad 90% uczestników maratonu używało ogumienia Dunlop, głównie typu Weathermaster. Jeszcze w Turcji, na górskim etapie Sivas-Erzincan pękł obciążony zbyt grubym pancerzem ochronnym przewód hamulcowy auta Zasady. Ponad 300 kilometrów załoga Porsche przejechała w rajdowym tempie dysponując tylko hamulcem ręcznym. Awarię usunęli mechanicy montując seryjny przewód, który przetrwał do końca imprezy. Porsche rozwijało maksymalną prędkość 218 km/h na pełnych kamieni i skalnych odłamków drogach australijskiego etapu.

Wraz z Markiem Wachowskim Zasada wystartował też w 17. edycji East African Safari Rally. Załoga czerwonego Porsche 911 z numerem startowym „15” zajęła w nim 6. miejsce - i warto dodać, że było to najlepsze miejsce wśród kierowców spoza Afryki. Także na trasie imprezy rozgrywanej w kenijskiej sawannie, Polacy jechali na ogumieniu Dunlop w rozmiarze 185 VR 15.

Więcej na: www.dunlop.pl oraz www.motorsport.dunlop.eu

Źródło: