Gdy Ford wkracza do gry, historia się zmienia: trzy legendarne bolidy

WARSZAWA, 29 września 2026 roku – Nie sposób opowiedzieć historii Formuły 1 bez wspomnienia o udziale bolidów startujących pod znakiem niebieskiego owalu. Choć Ford opuścił F1 w 2004 roku, jego dziedzictwo pozostaje ogromne: 176 zwycięstw, 13 tytułów mistrza świata kierowców i 10 tytułów mistrza świata konstruktorów, co sprawia, że Ford jest trzecim najbardziej utytułowanym producentem silników w historii, ustępując jedynie Ferrari i Mercedesowi.

Wraz z oficjalnym powrotem Forda do Formuły 1 w 2026 roku, pod barwami Red Bull Ford Powertrains, do padoku wkroczyła nowa era napędów hybrydowych. Aby zrozumieć, jak wygląda dziś i jak może wyglądać w przyszłości obecność Forda w Formule 1, trzeba jednak najpierw wrócić do przeszłości. Historia dowodzi bowiem, że kiedy Ford pojawia się na polach startowych, często zmienia się również układ sił i reguły gry.

Przez blisko cztery dekady współpraca Forda z legendarnymi firmami przygotowującymi jednostki napędowe, szczególnie zaś słynny sojusz z Cosworthem, doprowadziły do powstania bolidów, które nie tylko wygrywały wyścigi, lecz także na zawsze zrewolucjonizowały sport motorowy. Oto trzy z nich:

1967: Lotus 49 – początek technicznej rewolucji

Jeśli w historii techniki Formuły 1 szukać odpowiednika „Wielkiego Wybuchu”, byłoby nim Grand Prix Holandii w 1967 roku na torze Zandvoort. To właśnie wtedy zadebiutował bolid Lotus 49, zaprojektowany przez wizjonera Colina Chapmana, napędzany 3-litrowym silnikiem Ford-Cosworth DFV V8, będącym efektem prac inżynierskich finansowanych przez Forda.

Lotus 49 nie poprzestał wtedy na zwycięstwie w pierwszym wyścigu, z legendarnym Jimem Clarkiem za kierownicą. Wraz z bolidem pojawiło się również rozwiązanie, które na zawsze zmieniło sposób projektowania samochodów jednomiejscowych: silnik stał się elementem konstrukcyjnym podwozia. Wcześniej jednostka napędowa była umieszczona w rurowej konstrukcji nośnej, przejmującej cały ciężar samochodu. Chapman oraz inżynierowie Forda i Coswortha postanowili przykręcić silnik DFV bezpośrednio do tylnej części monokoku, wykorzystując go jako element łączący tylne zawieszenie ze skrzynią biegów.

Pozwoliło to znacznie zmniejszyć masę samochodu, zwiększyć sztywność konstrukcji i obniżyć środek ciężkości. Silnik był przy tym tak lekki, kompaktowy i niezawodny, że Ford zdecydował się zezwolić na jego sprzedaż innym zespołom. Otworzyło to stawkę i umożliwiło niezależnym ekipom rywalizację z takimi potęgami jak Ferrari. Rozpoczęła się złota era: Lotus 49, prowadzony również przez Grahama Hilla, zdobył już w 1968 roku tytuł mistrza świata.

1978: Lotus 79 zmienia oblicze aerodynamiki

Dziesięć lat po debiucie silnika DFV wielu uważało, że zasłużony silnik V8 Forda kończy swoją karierę, wypierany przez mocniejsze silniki Ferrari o przeciwsobnym układzie cylindrów oraz pierwsze konstrukcje turbodoładowane. Colin Chapman po raz kolejny zaskoczył jednak świat Formuły 1, prezentując w 1978 roku Lotusa 79, nazywanego „Black Beauty".

Samochód jednomiejscowy doprowadził technologię efektu przyziemnego do granic możliwości. Jego boczne sekcje, uformowane niczym odwrócone skrzydła samolotu, przyspieszały przepływ powietrza pod samochodem i wytwarzały strefę podciśnienia, która dosłownie przyklejała samochód do toru. Ruchome gumowe fartuchy uszczelniały spód bolidu, uniemożliwiając ucieczkę powietrza.

Warunkiem skutecznego działania tego rozwiązania był wąski silnik, pozostawiający wystarczająco dużo miejsca na tunele aerodynamiczne. Dwunastocylindrowy silnik Ferrari o przeciwsobnym układzie cylindrów był zbyt szeroki. Kompaktowy Ford-Cosworth DFV V8 pasował natomiast do tej koncepcji idealnie.

Rezultat? Całkowita dominacja. Mario Andretti za kierownicą Lotusa 79 pokonywał zakręty z niespotykanymi wcześniej prędkościami, zdobywając w 1978 roku tytuły mistrza świata kierowców i konstruktorów. Był to dowód, że odpowiednia koncepcja aerodynamiczna może sprawić, iż silnik Ford V8 nadal będzie nie do pokonania.

1994: Benetton B194 daje Schumacherowi pierwszy tytuł

Sezon 1994 zapisał się jako jeden z najbardziej intensywnych i kontrowersyjnych w historii Formuły 1. W sezonie gruntownej zmiany przepisów, która wyeliminowała aktywne elektroniczne systemy wspomagania kierowcy, na torach pojawił się wyjątkowo zwinny i niezwykle szybki Benetton B194.

Samochód zaprojektowany przez Rory'ego Byrne'a i Rossa Brawna był napędzany wyłącznie 3,5-litrowym silnikiem Forda Zetec-R V8. Choć 10-cylindrowe jednostki Renault w samochodach Williamsa oferowały teoretycznie wyższą moc maksymalną, Ford V8 wyróżniał się niską masą, znakomitym momentem obrotowym przy niskich prędkościach obrotowych oraz optymalnym zużyciem paliwa.

Za kierownicą Benettona B194 zasiadł młody i ambitny Michael Schumacher. Niemiec zaliczył znakomity początek sezonu, wygrywając sześć z siedmiu pierwszych wyścigów i w pełni wykorzystując zwrotność podwozia Benettona oraz szybkość reakcji silnika Forda. Po emocjonującym finale w australijskiej Adelajdzie Schumacher zdobył swój pierwszy tytuł mistrza świata. Do dziś pozostaje on ostatnim tytułem mistrzowskim kierowcy w Formule 1, zdobytym z wykorzystaniem silnika Forda – piękne zwieńczenie jednej z najważniejszych kart w historii sportu motorowego.

2026: nowy rozdział

Powrót Forda do Formuły 1 w 2026 roku jest naturalną kontynuacją długiej historii innowacji. Wspólnie z Oracle Red Bull Racing oraz Visa Cash App Racing Bulls, zespół spod znaku niebieskiego owalu wnosi swoje doświadczenie w zakresie elektryfikacji, chemii akumulatorów i oprogramowania sterującego, uczestnicząc w rozwoju nowej hybrydowej jednostki napędowej dla samochodów aktualnych mistrzów świata.

Trzy jednomiejscowe bolidy, trzy rewolucje. Historia pokazała, że gdy Ford pojawia się na torze, nic już nie jest takie jak wcześniej.

# # #

O Ford Motor Company

Ford Motor Company (NYSE: F) to globalna firma z siedzibą w Dearborn w stanie Michigan, zaangażowana w budowanie lepszego świata, w którym każda osoba ma swobodę poruszania się i realizowania swoich marzeń. Plan Ford+ dotyczący wzrostu i tworzenia wartości łączy dotychczasowe atuty, nowe możliwości oraz stałe relacje z klientami, aby wzbogacać ich doświadczenia i pogłębiać lojalność. Ford projektuje i dostarcza innowacyjne, niezbędne pojazdy – ciężarówki Ford, samochody typu SUV, vany użytkowe, auta osobowe oraz luksusowe pojazdy marki Lincoln, a także usługi połączone z siecią. Firma realizuje to poprzez trzy segmenty biznesowe skoncentrowane na kliencie: Ford Blue – inżynieria kultowych pojazdów z silnikami spalinowymi i hybrydowymi; Ford Model e – tworzenie przełomowych pojazdów elektrycznych wraz z wbudowanym oprogramowaniem, które definiuje wyjątkowe cyfrowe doświadczenia dla wszystkich klientów; Ford Pro – wspieranie klientów biznesowych w transformacji i rozwoju ich działalności dzięki pojazdom i usługom dopasowanym do ich potrzeb. Dodatkowo Ford oferuje usługi finansowe poprzez Ford Motor Credit Company. Firma zatrudnia około 170 000 osób na całym świecie. Więcej informacji o firmie oraz jej produktach i usługach można znaleźć na stronie corporate.ford.com.

Kontakt: Mariusz Jasiński
Ford Polska Sp. z o.o.
(22) 6086815
mjasinsk@ford.com