

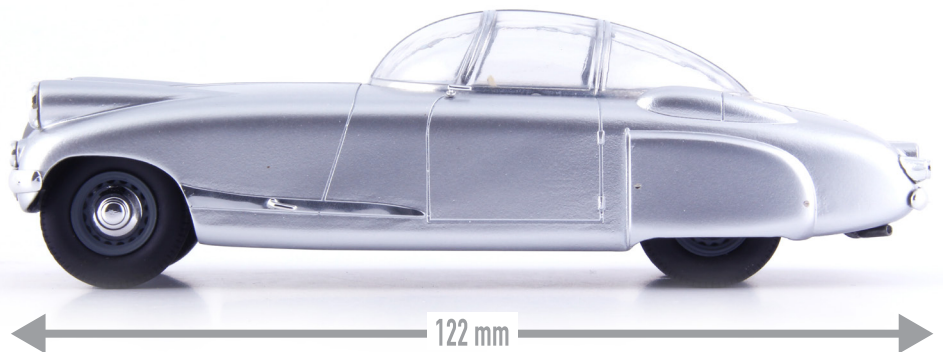
skala 1:43

#06040

publikacja

09/2020

edycja limitowana 333 sztuki



Szwedzki wizjoner

Urodzony w Sztokholmie w 1907 roku Szwed Rolf Åke Nystedt w wieku 7 lat przeniósł się do Stanów Zjednoczonych, gdzie był znany jako Ralph Lysell. Zmuszony do opuszczenia USA (niektóre źródła jako przyczynę tej decyzji podają bądź wykupienie jego projektów i zakaz podejmowania pracy w przemyśle motoryzacyjnym i lotniczym przez 5 lat, bądź zniszczenie przez powódź zakładów, w których powstawał jego sportowy samochód, bądź też ucieczkę przed wierzycielami) zabrał ze sobą projekty samochodów i przeniósł się do Europy. W latach 30. XX wieku pracował w Niemczech m.in. dla BMW i Mercedesa, w 40. w Szwecji dla Ericssona, Volvo, Electroluksa. Następnie krótko we Francji, aby w końcu osiąść w Norwegii. Jako że po II wojnie światowej import samochodów był utrudniony, w tym skandynawskim kraju zaproponowano Lysellowi założenie państwowego zakładu produkcyjnego. Tak więc plany konstruktora dotyczące zaprojektowania samochodu sportowego, ciężarówki, a nawet specjalnej taksówki

spotkały się z na tyle wystarczającym zainteresowaniem, że w 1950 r. znalazły się na to odpowiednie finanse. Ralph Lysell najpierw poświęcił się realizacji wizji samochodu sportowego, którego nazwa składała się z początkowych liter imienia i nazwiska – Rally – i w fabryce samolotów Norwegian Aircraft Industries rozpoczął budowę prototypu. Zaskakujący jest fakt, że konstruktor używał głównie podzespołów aluminiowych, które pierwotnie przeznaczone do wytwarzania samolotów. Ponieważ jednak produkcja seryjna aeroplanów nigdy nie ruszyła, wiele aluminiowych części nadal przechowywano w hangarach Fornebu w Oslo. W 1950 roku w dorobku 43-letniego Ralpha Lysella znalazły się co najmniej cztery samochody; niektóre źródła wspominają o pięciu pojazdach. Inżynier własnoręcznie zaprojektował podwozie dla swoich prototypów i zamontował potężny silnik V8 z Mercurego. Zgodnie ze swoim planem zamierzał masowo produkować podwozie i karoserię w Norwegii oraz pozyskiwać silniki ze Stanów

Zjednoczonych lub Niemiec. W jednym z wywiadów prasowych wizjoner stwierdził, że w 1951 roku otrzymał 15 zamówień na swój sportowy bolid. Zapowiedział też, że jego kolejnym projektem ma być taksówka specjalnie zaprojektowana pod kątem warunków panujących zimą w Norwegii. Tani samochód miał trafić do masowej produkcji w 1952 roku.

Z historii norweskiej motoryzacji wynika, że zarówno samochód sportowy, jak i masowa produkcja taksówki spaliły na panewce. A o ciężarówce nie ma nawet wzmianek.

AutoCult GmbH

Äußere Further Straße 3
90530 Wendelstein
Niemcy

Tel. +49 / 9129 / 296 4280
Fax +49 / 9129 / 296 4281
info@autocult.de

www.autocult-models.de