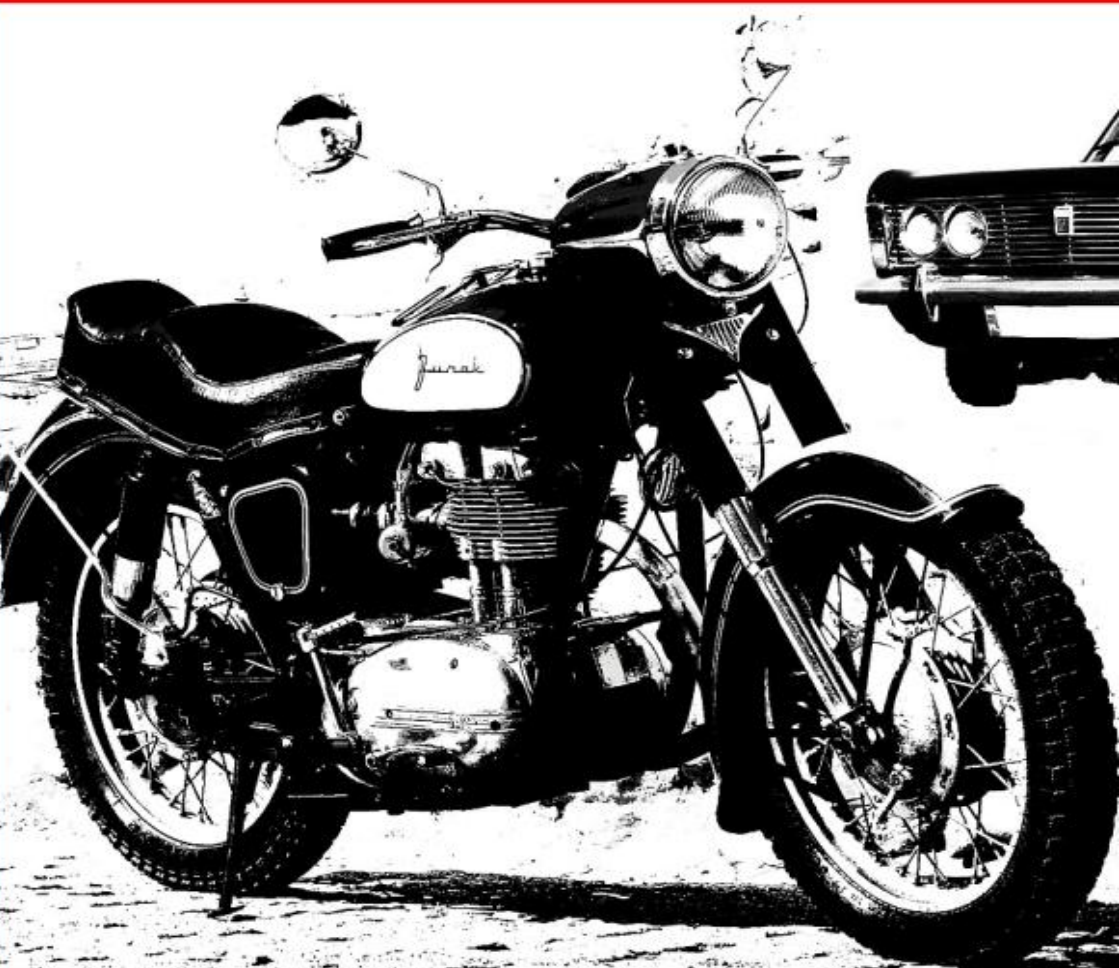


Zapnij pasy!
Może zabić śmiechem.

Legendy naszej motoryzacji



Aleksander Sowa

Poznaj legendarne polskie samochody, motocykle, prototypy oraz
mało znane fakty z życia ich twórców.

© Copyright by Aleksander Sowa 2010
ZłoteMyśli.pl Edition



Projekt okładki: Aleksander Sowa

ISBN: 978-83-932553-9-9

Korekta: Łukasz Mackiewicz – eKorekta24.pl



Aleksander Sowa
Wydawnictwo Autorskie WYDAWCA

Plac Teatralny 8-9/101
45-056 OPOLE

Wszelkie prawa zastrzeżone. Kopiowanie, rozpowszechnianie części lub całości bez zgody wydawcy zabronione.

Wydanie II, zmienione 2011 r.

**Publikacja przystosowania do czytania na wyświetlaczach
nie mniejszych niż 6-calowe.**

Książkę tę dedykuję 17-letniemu Maćkowi Pilzakowi, który 2 grudnia 2008 roku, w zaledwie osiem dni po przesłaniu mi zdjęcia (41) swojej WSK, opuścił swoją rodzinę i przyjaciół – zginął tragicznie w wypadku samochodowym.

Wstęp

Kiedy byłem jeszcze zasmarkanym dzieciakiem, przez długi, stanowczo za długi czas byłem najniższym uczniem w klasie. Była to moja pierwsza, jakże bolesna życiowa tragedia. Tragedia tym smutniejsza, że moja klasa nie składała się wyłącznie z chłopców, co bolało młodzieńcze, acz już męskie ego jeszcze bardziej. Jednak nagle – po latach wyrzeczeń, ciosów, podduszeń i poniżeń, po setkach godzin, kiedy zrozumiałem, czym jest fizyczne i psychiczne znęcanie się – zacząłem rosnąć, aż osiągnąłem wynik obecny. Wprawdzie nie jest on imponujący jak u koszykarzy NBA, mnie jednak wystarczy. Oczywiście nie omieszkalem odciąć się grubą kreską od tamtych czasów I powziąłem krwawy odwet za lata upokorzeń i kpin ze strony kolegów. Jak wspomniałem, na kolejnego Andrzeja Gołotę nie wyrosłem, ale ci, którzy życie uprzykrzali mi najskuteczniej, poczuli, jak się zmienia strona medalu. Podobnie mogło być z polską motoryzacją.

Nasz kraj nigdy nie był potęgą w tej dziedzinie, niemniej jednak mamy w niej swój dorobek. Polska myśl techniczna zawsze napotykała trudności: przed wojną techniczne, kiedy kraj był młody i rozwijający się, po wojnie zaś nastały niekorzystne warunki społeczno-

polityczne. Przykra sprawa. Dla mnie jest to druga po dziecięcych latach życiowa tragedia. Tyle że z pierwszej udało mi się wyjść bez większych obrażeń, a naszej motoryzacji... No cóż, jaki koń jest, każdy widzi. Mimo to trzeba obiektywnie przyznać, że powstało u nas wiele niezwykłych, interesujących konstrukcji, a losy ludzi związanych z motoryzacją stanowić mogłyby fabułę niejednego filmu.

Co decyduje o tym, że pewne maszyny stają się legendą, a inne przemijają bez echa? Bywa różnie. Czasem decyduje ich piękno albo nieprzeciętna brzydota, czasem totalnie spaprana konstrukcja albo beznadziejne wykonanie, lub zupełnie odwrotnie: niemal perfekcyjna jakość. Czasem to, że coś wpelzło niczym pajak do namiotu na wakacjach w pokłady naszej tkliwej pamięci, a czasem niezwykła konstrukcja albo niecodzienne przeznaczenie maszyny. Czasem decyduje jakiś bardziej „ludzki” element: niezwykła historia albo jeszcze coś innego, trudnego do zdefiniowania... Nieubłagany upływ czasu powoduje jednak, że wiele szczegółów popada w zapomnienie.

Wybrałem kilkadziesiąt odrębnych historii na temat legend naszej motoryzacji. Co znalazło się w moim prywatnym rankingu, będziesz miał okazję za chwilę się przekonać. Dlaczego zdecydowałem się spisać te historie, chociaż jestem niemal pewny, że każdy wydawca, do których trafi rękopis, będzie rozkładał ręce? To najważniejsze pytanie tej książki. I najtrudniej na nie odpowiedzieć.

Kiedy piszę te słowa, wiem, że na naszych drogach nie słyhać warkotu silnika naprawdę polskiego pojazdu. Oczywiście byłbym zakłamanym zdrajcą polskiej sprawy na usługach imperialistycznych pacholków kapitalizmu, gdybym się teraz trochę nie sprostował. Bo przecież wśród sunących z wdziękiem po ulicach – porządnych, jak i cała Rzesza – lśniących BMW, Mercedesów i już mniej porządnych Audi, Opli jest jeszcze coś. Pośród efektów zemsty całej żółtej rasy – zapewne za brak dostępu do antykoncepcji – czyli pośród skośnookich, obrzydliwych lunochodów, które na pewno zbudowano gdzieś na polu ryżowym – coś się chyba jeszcze tli. Pomędzy zimnymi jak lód, niezniszczalnymi jak Ojciec Dyrektor, charakternymi niczym Monika Olejnik skandynawskimi symbolami prestiżu, smaku i wygody spod znaku Volvo i Saaba – coś jeszcze brzęczy. Wreszcie między żabowatymi Peugeotami, Renówkami, Citroënami czy samochodami z włóczniami do byczych mordów w bagażnikach, którymi Germanie zafundowali *déjà vu* anszlusu, tak samo zresztą jak knedlom – pozostało jeszcze to coś. Kilka niedobitków, weteranów i wiarusów, które czasem jeszcze w słoneczny dzień suną po drogach zbombardowanych przez kolejnych ministrów infrastruktury i transportu, przypomina mi, że kiedyś nie miałem 1,75 cm wzrostu, a polskie fabryki nie zawsze produkowały czekoladki Nestlé i jakże polską wodę mineralną Bonaqua. Te świadectwa polskiej sprawy pod wezwaniem św. wkrętaka, tokarki i przecinaka są dowodem na to, że chociaż się nie udało –

udać się mogło. Pielęgowane, niczym siewka konopi indyjskich w Amsterdamie, przez zapaleńców, z którymi rozwodzą się żony i od których odchodzą kochanki, nie mogąc znieść konkurencji z kanciakiem, sześćsetką, Junakiem czy Warszawą – przypominają nam, że mogło być trochę inaczej. Tym starszym przypominają, że starszymi nie zawsze byli, a na samą myśl o tym, jak Sokół działał na błękitne spódniczki, w lędźwiach staruszków odzywają się dawno zapomniane pokłady testosteronu, działając niczym nie mniej błękitna tabletka. Tym młodszym już nie przypominają, ale zadziwiają... że w ogóle coś takiego powstało. Sprawiają, że młodzi z niedowierzaniem, że taka zajawka kiedyś w Polsce była, kręcą wystrzyżonymi głowami ze słuchawkami empetrójki w uszach, w które sączy się hip-hop. Tym zaś, którzy kochają śrubki, nakrętki, przekładnie, pierścienie, tloki i sprzęgła, w których żyłach benzyna tętni zamiast krwi, którzy myśli mają ryte w metalu, zamiast inteligencji – stopień sprężania, a pod mostkiem tętniącą paliwową pompę – tym tylko lezka się w oku kręci, że dziś żaden z nas nie może wejść do salonu sprzedaży i kupić – choć oczywiście już nie na kartki, talony, bony i asygnaty, ale normalnie, za zwykłe pieniądze w plastikowej karcie ukryte – syna Beskida do miasta, córkę Syreny na podwarszawskie wsie i wnuka Ogara, Smyka, Mikrusa czy po prostu Clicka zamiast Smarta. Bujają dziś w obłokach, by stanąć na światłach przy jakimś Tico, 206 czy Golfie, siedząc w naprawdę polskim samochodzie.

Wreszcie jest jeszcze coś, dzięki czemu polska motoryzacja wcale nie umarła.

Dlatego postanowiłem spisać te kilkadziesiąt historii o tych, którzy byli, są i już na zawsze będą częścią naszej historii motoryzacji. Na pewno również po to, aby o nich nie zapomniano. Aby nie zapomniano o tym, że byli w kraju od Bugu do Odry ludzie, którzy potrafili stworzyć coś, o czym teraz się już z wolna zapomina, a którzy w dzieła stworzone pracą własnych rąk i głów włożyli swoją młodość, talent, chęć, zapał i tak teraz bardzo cenny czas...

Oczywiście wybór mój jest nieprzypadkowy, w odróżnieniu od informacji na temat moich wyborów. Wszystko, o czym tutaj przeczytasz, to subiektywne, własne odczucia, uzupełnione o informacje, do których udało mi się dotrzeć i które uznałem za pożyteczne i ciekawe. Nie mam zamiaru przedstawiać encyklopedycznej wiedzy po raz kolejny, bo tej jest wszędzie jeszcze dość dużo. Staralem się unikać suchych danych technicznych, bo nie trzymasz przecież w ręku poradnika z cyklu „Zrób to sam”.

Mam zamiar jednak wsadzić kij w mrowisko i nie owijać niczego w bawełnę. Nie będę się z niczego tłumaczył ani niczego się wstydził. Jeśli coś mi się nie podoba, to na pewno o tym przeczytasz. I w nosie mam, obok much, to, co inni o mnie pomyślą – książka ma być przede wszystkim rozrywką dla ludzi zainteresowanych historią polskiej motoryzacji, tym zupełnie koślawym wycinkiem naszej tożsamości

narodowej, oraz summą odczuć grafomana, którego szlag trafia, jak widzi, co jest, a co mogło być...

Chciałbym, aby nie pozwolono legendom polskiej motoryzacji utonąć w zalewie produktów kupowanych na raty za 299 zł miesięcznie, które są dowodem tego, że nie potrafilismy – choć bardzo chcieliśmy – pozostać Polską, szczególnie na atrapie chłodnicy, tylnej klapie i na zbiorniku paliwa z boku. Nie chcę także, aby zapomniano, jak doszło do tego, że jest, jak jest. I abyśmy tego, co jeszcze nam zostało, nie pozwolili zaprzepaścić do końca. Rozgrzebuając tę naszą ulubioną narodową martyrologię, niech wszyscy pamiętają o tym, co straciliśmy, aby w przyszłości nie popełniać tych samych błędów.

Mam także nadzieję, że lektura niezwykłych historii naszej motoryzacji pozwoli oderwać się Czytelnikowi od jakże mało jaskrawej rzeczywistości naszego podwórka pod blokiem z wielkiej płyty na osiedlu XXX-lecia, która jest OK tylko dlatego, że nie ma w tej chwili dla nas alternatywy. Tak samo jak z Matizem, Seicento, Agilą czy Getzem.

Choć jedna wiosnę uczyniła...

Mówi się, że jedna jaskółka (łac. *hirundo*) wiosny nie czyni, co może jest i ludową prawdą, bo przecież lud, ciemny jak nasi posłowie i senatorzy, wspomina, że jaskółka wiosnę na pewno zapowiada. I tym razem tak było, choć nasza Jaskółka nie była ptakiem, a wiosna –

porą roku. Odstawmy więc ornitologiczne dygresje, zanim skolowany czytelnik porzuci lekturę zmylony ptasimi trelami. Przyznajmy się więc, niczym przed Sądem Ostatecznym, o czym będzie mowa. Otóż mówić będziemy o pierwszym, choć jeszcze nie samochodzie, to na pewno samobieżnym pojeździe, na ziemiach polskich (przynajmniej w założeniu).

Już samo to, że coś jest pierwsze, zapada w naszą pamięć na długo, o ile nie na zawsze – pierwszy pocałunek, pierwszy papieros, pierwszy mandat czy przelew za alimenty. Sam fakt tzw. plamy pierwszeństwa uzasadnia, że coś zostaje osnute uroczą aurą legendarności. Czas pierwszozną zawsze upiększa. Tak było i z Jaskółką.

Kilkadziesiąt lat wcześniej, nim historia ta się zaczęła, polska szlachta dała ciała, niebaczną na dokonania Sobieskiego, Poniatowskiego i kilku Augustów. Zamiast się zajmować Polską, interesowała się głównie francuską modą, piciem, żarciem, grą w karty czy polowaniami (szczególnie na wiejskie dziewczki, co kończyło się zazwyczaj ich przypadkowym zbrzuchaceniem). Był rok 1883, a więc Rzeczypospolitej już nie było i jeszcze nie było, więc o Polsce mówić nie możemy, a jedynie o ziemiach polskich i Polakach. Trochę to smutne, ale biegu historii żaden z nas odwrócić nie może, choć wielu próbuje.

Mimo że Rzeczypospolitej nie było na mapie Europy, pozostali Polacy. Jeden z nich, mechanik z zawodu, inżynier podobno i wynalazca z zamilowania,

niejaki Stanisław Barycki, jeszcze przed wynalezieniem pełnosprawnego silnika spalinowego zbudował i zaprezentował na berlińskiej wystawie sportowej (Berliner Sportausstellung, 1883) swój niezwykle pojazd.

Aby nikt mnie nie posądził o ewidentne braki w znajomości historii motoryzacji, wspomnę, że wprawdzie już w roku 1860 powstał przodek silnika spalinowego – jednocyldrowy silnik dwusuwowy, pracujący na mieszance gazu ziemnego i powietrza, o zapłonie iskrowym i mocy 8,8 kW, działający na podobnej zasadzie co maszyna parowa dwustronnego działania Etienne Lenoir'a – był jednak niezbyt wydajny, zużywał ogromne ilości gazu i smaru, chodził nierówno i często się zatrzymywał, wobec czego konstruktor pomyśl sobie odpuścił. Jego rodak, Belg Pierre Ravel, skonstruował nawet samochód z silnikiem, w którym spalała się nafta, ale Niemcy wszystko popsuli w czasie wojny francusko-pruskiej (1870-1871), kiedy jego pojazd z silnikiem na naftę został zasypany wraz z szopą, w której powstał. I co? Niemcy, choć wszystko zawsze zepsują, to najlepiej na tym wychodzą. Już pięć lat po tej wojnie Nikolaus Otto skonstruował pierwszy prawdziwy czterosuwowy silnik spalinowy, a w latach 1878-1879 Carl Benz, też Niemiec, stworzył swój pierwszy silnik spalinowy benzynowy, dwusuwowy. W tym samym roku, w którym nasz rodzimy szalony konstruktor pokazał światu Jaskółkę, Wilhelm Maybach i Gottlieb Daimler – jakże by inaczej, Niemcy – zbudowali swój pierwszy ruchomy silnik benzynowy.

Wszystko to jednak było poza zasięgiem naszego inżyniera. Polski nie było, a pierwszy na ziemiach polskich silnik powstał dopiero dwa lata po zaprezentowaniu Jaskółki. Barycki, chcąc podkreślić ważne – szczególnie wobec braku Polski na mapie – akcenty polonijne, swoją nowatorską konstrukcję celowo nazwał swojsko. Jeśli posłuchamy Stana Borysa albo Braci Cugowskich, zauważymy, że Jaskółka stała się nazwą monumentalną i doskonałą dla takiej inicjatywy. Bo Jaskółka Baryckiego w pewnym sensie była również uwięziona, tak jak w tekście piosenek wspomnianych artystów, o czym zresztą będzie zaraz mowa.

Jaskółka była, można rzec, wersją rozwojową ówczesnie popularnych monocykli, czyli jednokołowców. W tamtych latach, szczególnie na zachodzie Europy, rozpoczęły się już eksperymenty z montażem niedoskonałych jeszcze silników w bryczkach, trójkołowcach i tym podobnych pojazdach, jednak w porównaniu z pomysłem Baryckiego wyglądało to tak, jakby dziś porównać Janusza Korwin-Mikkego z Donaldem Tuskiem.

Nasz „ptaszek” był jednoosobowym pojazdem, który poruszał się po kołowej jezdni kładzionej przed sobą, wewnątrz której toczył się na trzech kółkach właściwy pojazd. W środku umieszczone było siedzenie operatora-kierowcy, przypominające trochę rozwiązanie znane z późniejszych pojazdów gąsienicowych. Dla pewności prowadzenia całość podtrzymywana była z

boku przez dwa małe koła pomocnicze. Jaskółce w takim układzie nie straszne były wyboje ni brak dobrych nawierzchni, których zresztą na polskich ziemiach nie było. W tej kwestii do dziś, po 150 latach, wiele się nie zmieniło...

Jaskółce brakowało jednak napędu, który dawałby zakładaną całkowitą samobieżność. Barycki brał pod uwagę wykorzystanie albo siły wiatru, albo ludzkich mięśni. Konstruktor wyprzedzał jednak swoim wynalazkiem epokę (silnik parowy i spalinowy na dobre upowszechnił się dopiero kilka lat później w Niemczech i Francji), więc w zaściankowej Rzeczypospolitej konstruktor o nich pomyśleć nie mógł. Wynalazek – mimo braku napędu, a zatem będąc pojazdem całkowicie bezużytecznym – o dziwo został oceniony dosyć pozytywnie. Z braku laku, do napędu Barycki wykorzystał bardzo popularne wtedy chabety, i jego Jaskółka ciągniona przez jedną z nich poruszała się sprawnie mimo sporych oporów tarcia aż sześciu kół zastosowanych w konstrukcji. O skargach konia nic jednak dziś nie wiemy. Pewnie nie dożył Wigilii, aby się móc poskarżyć.

Cel jednak został po trosze osiągnięty, konstruktor bowiem przewidywał przede wszystkim o wiele łatwiejsze poruszanie się po dziurawych drogach, do czego olbrzymie koło nośne znakomicie się nadawało. A sprawa napędu była drugoplanowa.

Jak wieść gminna niesie, powstało kilka takich Jaskółek, jednak bez własnego napędu nie miały żadnej

przyszłości wobec silnej konkurencji ze strony typowej, konserwatywnej linii powozów konnych. Nie do końca spełniony wynalazca, uchodzący w oczach ówczesnego społeczeństwa za dziwaka – co zważywszy na jego ekscentryczny pomysł, wcale nie zaskakuje – roztrwoniwszy cały swój majątek na realizację niezwyklej wynalazków, zmarł zapomniany w przytulku dla biedoty.

Nic dziwnego, że tak się stało, bo początki zwykle są trudne, a szaleństwo nie wyklucza geniuszu. Genialne pomysły często są wyobcowane i oderwane od rzeczywistości, a ich koniec rzadko bywa zwieńczeniem wesołego życia staruszka. Wszystko ma bowiem swoją cenę, jak mają zwyczaj mawiać sutenerzy. Nasz konstruktor-wynalazca i tak był w stosunkowo bezpiecznym położeniu, gdyż zajmował się pojazdami poruszającymi się po ziemi, czyli względnie bezpiecznymi. Dla porównania bowiem taki Otto Lilienthal budował szybowce, i pewnie gdyby na tym poprzestał, nie byłoby tak źle, ale on także testował je na sobie. Gdyby kózka nie skakała, a Lilienthal podglądał tylko latające nad Brandenburgią bociany, pisał o tym książki i nie testował swych szybowców (na sobie), skończyłoby się to dla niego zapewne o wiele lepiej. Otóż pewnego dnia podczas – jak się potem okazało – ostatniego przelotu rozbił się na górze Gollenberg, niedaleko Stölln, i połamał kręgosłup. Następnego dnia zmarł. Nie on jeden zresztą. Historia wynalazców, pionierów i ekscentryków zmieniających

świat jest usłana trupami i czasem zawiera naprawdę zaskakujące fakty.

William Murdock, współtwórca maszyny parowej Watta, podczas prób w Redruth w Kornwalii, tak przestraszył miejscowego proboszcza, że ten bezimienny nieborak w sutannie umarł na zawał serca. Podobno był pierwszą śmiertelną ofiarą motoryzacji. Pewnie miał coś na sumieniu, skoro bał się tak bardzo, co w przypadku duchownych dziwić nie powinno, bo ksiądz to taka sama osoba jak każda inna. Rudolf Diesel natomiast zaokrętował się na pokładzie promu płynącego do Anglii, a nad ranem następnego dnia nie było już go na statku, choć prom do żadnego portu w międzyczasie nie przybijał. Ciało Diesla wyłowiono z rzeki Skaldy dziewiętnaście dni później, co jest o tyleż tajemnicze, co zastanawiające.

Ferdynand Porsche, konstruktor wspaniałych samochodów, w których ginęli nie mniej wspaniali aktorzy (np. James Dean), więziony był kilka lat we Francji za współpracę z nazistowskimi Niemcami, choć nikt o tym nie chce pamiętać. Tak samo jak tego, że Henry Ford był zatwardziałym antysemitą. Wydawał gazetę („The Dearborn Independent”), w której drukował antysemickie artykuły. Był przyjacielem Adolfa Hitlera. Dał mu na urodziny czek opiewający na sto tysięcy marek, a Adolf w podziękę odznaczył Forda Orderem Orła Niemieckiego. Co ciekawe, równie mocno jak antysemityzm, Ford propagował pacyfizm.

Widać zatem, że wielcy ludzie, wynalazcy, odkrywcy i pionierzy automobilizmu pojawiali się w nagłówkach wielu gazet, wzbudzając gorączkowe dyskusje i stając się po prostu bohaterami, identycznie jak pierwsi lotnicy. Odchodzili z tego świata nie zawsze w chwale. Dobrze żyć bowiem – to znaczy nie bać się śmierci. Nieistotne przy tym jest, jak z tego świata odchodzili, ale czego w swym życiu dokonali. Barycki dokonał dla naszej motoryzacji rzeczy wielkiej, mimo że umarł w biedzie i zapomnieniu. I choć jego pojazd nie posiadał własnego napędu ani nigdy samodzielnie nie pojechał, konstruktor przewidywał własny napęd, dlatego jego pojazd uznaje się za „nasz” pierwszy pojazd samobieżny. Choć legendarna Jaskółka Baryckiego sama nie poleciała – o, przepraszam, pojechała – to jednak wiosnę nam uczyniła. Bo od tej właśnie chwili datuje się rozwój motoryzacji na ziemiach polskich.

Pierwsze polskie pojazdy samochodowe

Jak wspomniałem wcześniej, u zarania automobilizmu na świecie Polska, podzielona pomiędzy zaborców, nie istniała na mapie jako samodzielne państwo. Choć wszyscy trzech chciwi zaborcy włączyli po rozbiorze zagarnięte terytoria naszego kraju w swoje organizmy państwowe, to jednak tereny te, niemające ze sobą żadnych powiązań, nie mogły się prawidłowo rozwijać. Pracowano wprowadzić nad automobilizmem, tyle że z dala od izolowanych, zaciemnionych

technicznie zaborczych ziemi, czego efektem był zupełny brak już potem, w tzw. wolnej Polsce, do roku 1922, jakiegokolwiek przemysłu lotniczego, motoryzacyjnego, optycznego, elektromaszynowego, precyzyjnego i przede wszystkim – co najistotniejsze dla motoryzacji – zbrojeniowego. Wyjątki stanowią dwie niezrealizowane inicjatywy: próba budowy fabryki automobili w Krakowie w latach 1911-1912 i fabryki, mającej się nazywać „Automotor”, w 1917 roku we Lwowie. Z trzech zaborców tylko Austriacy nieco w tej dziedzinie odpuścili, bo najwięcej wspólnego z motoryzacją miały wojskowe warsztaty naprawcze działające w Krakowie, Rzeszowie i Brześciu i w mniejszym stopniu nieliczne warsztaty cywilne. Jedyne nieaustriacki warsztat wojskowy mieścił się w Warszawie. O pierwszych znaczących dokonaniach motoryzacyjnych możemy mówić dopiero po odzyskaniu niepodległości w końcu 1918 roku, kiedy przejęto owe jedyne warszawskie warsztaty (Zentrale Automobilwerkesätrr der Heeresverwaltung Ober-Ost przy Terespolskiej 34/36) w trakcie niemal pełnej produkcji w czasie ewakuacji Niemców z utraconych przez nich ziem.

Po odzyskaniu niepodległości szybko podjęto pierwsze próby inicjowania rodzimej działalności motoryzacyjnej. Niemieckie zakłady na Terespolskiej nazwano po ich przejęciu Centralnymi Warsztatami Samochodowymi (CWS) i jako pierwsze w Polsce w 1918 roku rozpoczęły swoją działalność. Jako pierwsze

również rozpoczęły produkcję najbardziej znanego przedwojennego, w pełni polskiego samochodu CWS T-1 w 1928 roku, choć... to nie CWS T-1 był pierwszy.

W 1920 roku dwaj warszawiacy: Stefan Kozłowski i Antoni Frączkowski założyli pierwszą w Polsce fabrykę samochodów, mieszczącą się przy ul. Rakowieckiej 23 w Warszawie, w której zbudowano pierwszy polski, mały bo mały, ale jednak samochód, nazwany SKAF lub S.K.A.F (od inicjałów twórców). Zbudowano go w latach 1923-1924. Ten dwuosobowy samochodzik z otwartym nadwoziem napędzany był 1-cylindrowym silnikiem chłodzonym wodą o pojemności 500 cm³ i mocy 9-10,3 KM, który pozwalał na osiągnięcie prędkości maksymalnej 40 km/h. Samochód ten zużywał ok. 8 litrów benzyny i – co niezwykle interesujące – aż litr oleju na 100 km. Wyposażony był w przekładnię cierną i tylny most, nie miał jednak mechanizmu różnicowego. SKAF ważył tylko 300 kg, to jest mniej więcej tyle, co dwie współczesne niemieckie nastolatki. Producent dodawał gratis do każdego egzemplarza samochodu: pompkę, klucz francuski, zmaźnik, odkrętkę, przecinak, młotek, 2 łyżki do gum oraz instrukcję własnoręcznej budowy garażu w postaci skrzyni zamykanej na kłódkę. Wykonano 3 prototypy auta, w tym jeden wyposażony w silnik 2-cylindrowy. Produkcja seryjna niestety nie została uruchomiona, a losy wytwórni nie są znane.

Nie bylibyśmy jednak sobą, gdybyśmy po tym niepowodzeniu o samochodach zapomnieli. Zatem

drugim samochodem była konstrukcja majora inżyniera Mikołaja Karpowskiego, który w 1923 roku skonstruował, a w roku następnym zbudował i 1 czerwca zaprezentował prasie sześćoosobowy samochód o otwartym nadwoziu torpeda nazwany swojsko Polonia. Do jego budowy wykorzystano podzespoły wielu aut innych marek, a jeden jedyny egzemplarz samochodu miał być zachętą dla inwestorów, którzy pomogliby rozpocząć jego seryjną produkcję. Faktycznie Polonia była prawdziwym samochodem i jak na owe czasy była niezwykle konstrukcją. Zbudowano ją w wojskowych Warsztatach Samochodowych nr 1 w Warszawie. Pojazd ten miał 6-cylindrowy silnik o pojemności 4769 cm³ o mocy 45 KM, rozwijał 100 km/h i pelen był niecodziennych rozwiązań, maksymalnie uproszczających konstrukcję czy eksploatację. Wystarczy wspomnieć o odejmowanej, blaszanej misce olejowej, podwieszanym wale korbowym, ułożyskowanym na cienkościennych panewkach, czy o zaślepkach w kadłubie silnika zabezpieczających blok przez rozsądzeniem na wypadek zamarznięcia płynu w układzie chłodzenia. Dzięki niecodziennym rozwiązaniom (np. wymiana kół zębatach w skrzynce biegów zajmowała 16 minut, a wymiana półosi – 30 sekund) samochód był doskonale przystosowany do startów w popularnych ówczśnie rajdach. Polonia miała dwa gaźniki Zenith, iskrownik wysokiego napięcia Bosch, prądnice i rozrusznik elektryczny. Na tablicy rozdzielczej pojazdu znajdowały

się między innymi dwa bardzo istotne wskaźniki: poziomu paliwa i przepływu oleju w układzie smarowania. Silnik był zawieszony dziewięciopunktowo w specjalnej ramie mocowanej do podwozia. Konstrukcja ta wykluczała możliwość uszkodzenia jednostki napędowej w razie deformacji ramy pojazdu. Oś przednia i tylna były zawieszone na resorach piórowych: z przodu półeliptycznych, z tyłu trzyczwarteeliptycznych i wyposażone w amortyzatory. Hamulce zamontowane były tylko na tylnej osi.

Konstruktor zamierzał nawet powołać konsorcjum produkujące ten wóz i choć znaleźli się przedstawiciele zagranicznych firm wyrażający chęć zakupu patentów na poszczególne rozwiązania zastosowane w konstrukcji tego samochodu, to ostatecznie inwestora nie znaleziono i wskutek tego seryjnej produkcji samochodu nie podjęto. Towarzystwo Budowy Samochodów Polonia pozostało tylko niespełnionym marzeniem uzdolnionego konstruktora, a jedyny prototyp samochodu skończył jako ozdoba na wystawie sklepu ze słodyczami „Fromboli” przy ul. Marszałkowskiej i jako nagroda na dobroczynnej loterii. Jedyne zdjęcia samochodu zachowały się w miesięczniku „Auto” z 1924 roku. Początki zwykle są trudne.

Interesujące, że inżynier Karpowski był autorem wielu drobnych usprawnień i udogodnień w przeróżnych samochodach. Między innymi znany jest z szeroko reklamowanego w 1924 roku „oszczędzacz benzyny systemu M.K.” (czyli inż. M. Karpowskiego),

dostosowanego do silnika samochodu Ford T. Miał on postać kulkowego zaworka otwieranego z miejsca kierowcy i umożliwiającego dopływ dodatkowego powietrza, a zatem zubożającego mieszankę w rurze ssącej silnika.

W tym czasie w zakładach Ursus uruchomiono produkcję ciągnika („ciągówka”), opartego na amerykańskim wzorcu, z 2-cylindrowym silnikiem naftowym o mocy 25 KM prof. Karola Taylora z Politechniki Warszawskiej. Był to pierwszy produkowany w Polsce ciągnik rolniczy, nadający się także do napędu młockarni, tartaków itp. Do 1925 roku wykonano 100 takich pojazdów

Następną w kolejności – już najbardziej poważną konstrukcją – był samochód Stetysz z roku 1924, skonstruowany wprawdzie we Francji, ale przez Polaka, hrabiego inżyniera Stefana Tyszkiewicza (nazwa auta jest połączeniem pierwszych liter imienia i nazwiska, a czasem i wytwórni, stąd także można spotkać się z nazwą Ralf-Stetysz). Samochód produkowano początkowo w Rolniczo-Automobilowo-Lotniczej Fabryce w Boulogne we Francji, a od 1927 roku już w Warszawie, gdzie powołano na tę okazję Towarzystwo Akcyjne „Rolniczo-Automobilowo-Lotnicza Fabryka Hrabiego Stefana Tyszkiewicza”. Samochód nagrodzono m.in. za blokowany mechanizm różnicowy pozwalający na poruszanie się w trudnym terenie. Stetysza napędzał 6-cylindrowy silnik o układzie klasycznym, produkcji francuskiej firmy Continental, o

pojemności 2760 cm³ i mocy 42 KM przy 2600 obr./min lub też – w wersji słabszej – silnik 1500 cm³ o mocy 20 KM przy identycznych obrotach. Dodatkowym atutem samochodu był prześwit aż 300 mm, ułatwiający poruszanie się po drogach fatalnej jakości, których – już tradycyjnie w Polsce – była i jest nadal większość (boję się, że będzie już tak zawsze). Nadwozie Stetysza wytwarzano w firmie lotniczej Zakłady Mechaniczne E. Plage i T. Laśkiewicz w Lublinie.

Samochód okazał się nadzwyczaj udaną i przemyślaną konstrukcją. Nie tylko brał z powodzeniem udział w krajowych czy zagranicznych zawodach, ale prezentowany był również w Międzynarodowym Salonie Samochodowym w Paryżu w 1926 roku. Uznaje się to za debiut naszego automobilizmu na tej słynnej wystawie. Powodzenie samochodu doprowadziło do podjęcia decyzji o uruchomieniu seryjnej produkcji w 1929 roku na terenie hali Zakładów Mechanicznych K. Rudzki w Warszawie, gdzie zbudowano pierwsze 20 samochodów. Dalszą produkcję przekreślił wybuch pożaru w niezupełnie jasnych okolicznościach, a hrabiemu nie wystarczyło już pieniędzy na odbudowę hal strawionych przez ogień. Łącznie powstało około 200 egzemplarzy Stetysza. Zniechęcony twórca przeniósł swe zainteresowania na handel samochodami zagranicznymi, biorąc udział we wprowadzeniu do Polski samochodów koncernów Fiat i Mercedes.

Zupełnie inny los spotkał samochód innego entuzjasty z Krakowa, inżyniera Adama Glucka-Głuchowskiego. Swoją automobil nazwał dźwięcznie Iradam, co powstało ze zlepiania imion twórcy i jego żony Ireny. Samochód zresztą także nazywano po prostu Adam Gluck. Na przełomie lat 1926-1927 powstały 3 sztuki tej niezwyklej konstrukcji, a każdy egzemplarz, co ciekawe, wyposażono w inny silnik: pierwszy – w 2-cylindrowy o pojemności skokowej pół litra, firmy Total, drugi – w 1-cylindrowy o pojemności 600 cm³, produkcji JAP, trzeci – w 2-cylindrową odmianę tego samego silnika o pojemności powiększonej do 980 cm³. Konstrukcję samochodu oparto na niecodziennych założeniach konstrukcyjnych, takich jak na przykład trzymiejscowość – kierowca siedział z przodu, mając za sobą dwa miejsca dla pasażerów. Napęd na tylne koła przenoszony był za pomocą giętkich wałków z zazębiających się elementów przegubowych umieszczonych w otulinie ze stalowego drutu. Na uwagę zasługują także wtrysk paliwa, dwucylindrowe silniki w układzie bokser czy przenoszenie napędu za pomocą zmiennika momentu obrotowego w postaci hydraulicznej skrzynki biegów! Prototypy wykonano częściowo przy udziale Huty Ludwików w Kielcach. Były one badane przez ponad 15 lat, po czym decyzja huty o wycofaniu się z dalszego uczestnictwa w projekcie położyła kres nadziejom na produkcję tego samochodu. Mimo że samochody spisywały się doskonale podczas wszelkich prób i

zbierały przychylne opinie, konstruktor nie potrafił znaleźć producenta, bezskutecznie podejmując próby i nie szczędząc ku temu wysiłków. Nie byłbym sobą, gdybym nie nadmienić, że naszego Iradama przypadkiem bardzo przypominał opracowany znacznie później niemiecki Hanomag Komissbrtot. „Przypadkiem” to jednak można się potknąć na krawężniku. Ach, ci Niemcy...

W 1927 roku inny śmialek, mój imiennik zresztą – Aleksander Libermann, uruchomił w Warszawie przy ul. Złotej 64 częściową produkcję średniej wielkości samochodów AS, budowanych przez Towarzystwo Budowy Samochodów AS z siedzibą w Warszawie przy ul. Srebrnej 16. AS był samochodem o klasycznym układzie napędowym, wyposażonym w silnik i podzespoły importowane z Francji (jednostki napędowe S-1 zastosowane w AS miały moc 6-17 KM, S-2 – 10-26 KM, produkowane zaś były przez firmy Chapuis-Dornier, Ruby oraz CIME) i karoserię powstałą w Szydłowieckiej Fabryce Powozów Braci Węgrzeckich. Łącznie w trzech krótkich seriach wykonano blisko 200 sztuk tych samochodów. Najliczniej wykorzystywano je potem jako warszawskie taksówki, a jeden z ostatnich egzemplarzy posłużył nawet jako fragment barykady przy ulicy Wilczej w czasie powstania warszawskiego.

Wspomnieć trzeba także o innym niewielkim samochodzie: o dwumiejscowym automobilu inżyniera Władysława Mrajskiego, który był jednocześnie współtwórcą budowanego równolegle samochodu CWS

T-1, o którym nieco później. Zgodnie z modą ówczesnych czasów swoją autorską konstrukcję Mrajski nazwał od swoich inicjałów – WM. Samochodzik napędzany był 2-cylindrowym silnikiem o przeciwsobnym układzie cylindrów o pojemności skokowej 733 cm³ i ważył tylko 350 kg. Samochód pojawił się w październiku 1928 roku w liczbie dwóch prototypów – jako kabriolet oraz z zamkniętym nadwoziem. Co bardzo nietypowe w tamtych czasach, jego zbiorniki paliwa pozwalały na zasięg bliski 1200 km, a WM doprawdy nie był tak oszczędny jak VW Lupo 3L. Niestety samochodzik ten nie był produkowany seryjnie na skutek wycofania się wytwórni Steinhagen i Stransky z finansowania projektu, kryzysu lat 30. i podpisania umowy licencyjnej na wytwarzanie samochodów Fiat w przedwojennej Polsce.

Inną konstrukcją, tym razem autorstwa inżyniera Stefana Pragłowskiego, był nieco młodszy, bo już z początku lat 30., napędzany 3-cylindrowym silnikiem dwusuwowym samochód Radwan, produkowany przez wytwórnię Steinhagen i Stransky. Jedyny prototyp powstał na rok przed wybuchem II wojny światowej, lecz jej wybuch przekreślił produkcję seryjną auta. Niemniej wart podkreślenia jest fakt, że sławne sprzężone zawieszenie francuskiego Citroëna 2V, zaprezentowanego po raz pierwszy publicznie w 1948 roku, znalazło się znacznie wcześniej, bo już 1932 roku, w innej konstrukcji inżyniera Stefana Pragłowskiego, mianowicie w samochodzie Galkaroku W marcu 1931

roku konstruktor złożył dyrekcji Galicyjskiego Karpackiego Naftowego Towarzystwa Akcyjnego z siedzibą we Lwowie, którego sam był członkiem, obszerny memorial, w którym wyjaśnił celowość budowy oraz założenia konstrukcyjne niespotykanego wówczas tzw. popularnego samochodu. Maksymalnie uproszczony i możliwie najtańszy pojazd miał być wykonywany w dużym zakresie z najtańszych i ogólnie dostępnych materiałów. W efekcie budowano go z drewna pozyskiwanego z tartaku wspomnianego już koncernu. Technologia produkcji pomyślana była w taki sposób, aby do wytwarzania samochodu potrzebne były tylko nieskomplikowane obrabiarki do drewna i metalu, prasa oraz typowe urządzenia kuzienne, odlewnicze czy lakiernicze itp. Do napędu, aby nie komplikować niepotrzebnie konstrukcji, zastosowano angielski czterosuwowy, dwucylindrowy silnik BSA w układzie widlastym, chłodzony powietrzem, zasilany grawitacyjnie paliwem, jego rozruch umożliwiał zaś prądnico-rozrusznik lub starter nożny typu motocyklowego. Planowano zastosowanie dwóch typów silników czterosuwowych o pojemności 1,1 l i 1,2 l oraz dwusuwowych 500 i 750 cm³, a także możliwość zbudowania innej karoserii. Samochód wyposażony był w taśmowe hamulce mechaniczne, które oczywiście hamowały symbolicznie, jak we wszystkich samochodach z tamtego okresu. Do przeniesienia napędu zastosowano przekładnię hydrokinetyczną własnej konstrukcji, umożliwiającą progresywną zmianę

przełożeń, jednak z koniecznością ręcznego sterowania przepływem cieczy, aby móc dostosować przełożenie do warunków jazdy. Zastosowanie takiej przekładni wyeliminowało sprzęgło i była to pierwsza rzecz, jaką różnił się pojazd Pragłowskiego od innych ówczesnych samochodów. Następną nowością był brak mechanizmu różnicowego, który zastąpiło sprzęgło jednokierunkowe, czyli tzw. wolne koła w piastach kół napędowych. W przypadku jazdy w tył lub np. pod górę po łuku wyłączało się działanie wolnobiegu za pomocą sprzęgieł kłowych. Napęd był przenoszony na przednie koła, a w seryjnej produkcji planowano zastąpienie przegubów krzyżkowych przegubami homokinetycznymi. Instalację elektryczną i niektóre detale wyposażenia mieli dostarczać wyspecjalizowani poddostawcy. Budowę prototypowego egzemplarza ukończono jesienią 1932 roku we Lwowie, a cenę oszacowano na poniżej 4000 zł, podczas gdy – dla przykładu – jeden z najtańszych wtedy samochodów w Polsce („DIW”) kosztował ponad 5500 zł, a Fiat 508 – blisko 7200 zł. Powstał jeden egzemplarz.

Kolejny samochód, Lux-Sport (LS lub PZInż 403), opracowany został przez najzdolniejszych polskich fachowców w budowaniu samochodów podzielonych na trzy zespoły: nadwoziowy – pod kierownictwem Stanisława Panczakiewicza, podwoziowy – pod kierunkiem inżyniera Kazimierza Studzieńskiego oraz silnikowy – prowadzony przez inżyniera Rytle. Całość koordynował inżynier Zygmunt Okołów. W wyniku

tych wysiłków w 1934 roku powstał projekt dużego luksusowego samochodu przeznaczonego dla władz państwowych, wojskowych i dyplomacji. Początkowo 5-7 miejscowy LS, którego blaszano-drewniane opływowe nadwozie było gotowe w 1935 roku, był napędzany podrasowanym 6-cylindrowym silnikiem widlastym Fiat 1228 o mocy 75 KM, a w 1936 roku – już właściwym 8-cylindrowym silnikiem widlastym (model 405). Notabene silnik ten miał być zastosowany także do napędu czołgu pływającego (model 130).

Samochód miał reflektory wbudowane w błotniki, migające kierunkowskazy, półautomatyczną, a więc umożliwiającą przełączanie biegów pod obciążeniem, skrzynkę biegów francuskiej firmy Cotal i napęd na tylne koła. Oprócz tego wszystkie koła zawieszone były niezależnie – czego nie miał nawet FSO Polonez – na podwójnych wahaczach poprzecznych, a elementami sprężystymi były długie drążki skrętne z mechaniczną regulacją naciągu. Samochód był oparty na ramie złożonej z profili o przekroju ceowym, która w przedniej części rozdwajała się na łożo dla jednostki napędowej. Superhalonowe ogumienie o miękkiej osnowie, wykonane na specjalnie zamówienie, dostarczyła poznańska fabryka Stomil. Badania samochodu rozpoczął we wrześniu 1936 roku Aleksander Runnel. Po przejechaniu kilkudziesięciu tysięcy kilometrów wprowadzono jedynie niewielkie zmiany, po czym wykonano części do budowy następnych 3 egzemplarzy. Ostatecznie jednak powstał

jeszcze tylko jeden egzemplarz (ogółem więc drugi i ostatni) w 1938 roku. Konstrukcja okazała się bardzo udana i nowoczesna, więc zapadła decyzja o uruchomieniu produkcji seryjnej w 1941 roku. Zastanawiająca, bo aż czteroletnia, zwłoka wynikała z faktu, że według umowy licencyjnej z Fiatem nie można było uruchomić produkcji seryjnej własnego samochodu do czasu wygaśnięcia tej umowy, czyli do 1940 roku. I znów okazało się, jak bardzo Niemcy są bezczelni. Zbudowano bezpardonowo wierne kopie samochodu LS w Niemczech – były to: Hanomag 1,3, a także Adler Typ 10.

Specjalne miejsce wśród legend polskiej motoryzacji należy się także innemu osiągnięciu polskich konstruktorów, samochodowi AW, opracowanemu na 2 lata przed hitlerowską agresją, na prywatne zlecenie przemysłowca Antoniego Więckowskiego. Ta niezwykle poważna i zaawansowana inicjatywa była przewidziana – jako samochód popularny – do masowej produkcji i miała duże szanse powodzenia. Zleceniodawca był rzemieślnikiem, znanym ze swoich zdolności fachowo-organizacyjnych, który w połowie lat 20. uruchomił warsztat samochodowo-naprawczy przy ulicy Nowogrodzkiej 39 w Warszawie. Następnie stworzył małą fabryczkę produkującą na Bielanach chłodnice, a także zbiorniki dla przemysłu lotniczego, która wraz z upływem lat przekształciła się w duże Zakłady Metalowe Bielany, budujące nadwozia autobusowe i elementy konstrukcyjne samolotów. Samochód AW

zbudowali pracownicy Biura Studiów PZInż – silnik skonstruował inżynier Jan Werner, podwozie – inżynier Mieczysław Dębicki, a nadwozie – inżynier Mieczysław Łukawski. Pomagał im także Ludomir Jakusz. Efektem ich prac był 4-5 miejscowy samochód osobowy, napędzany 4-cylindrowym silnikiem gaźnikowym o mocy 30 KM przy 3600 obr./min, zaopatrzony w synchronizowaną skrzynkę biegów i napęd na tylną oś. Zawieszenie samochodu składało się z niezależnych wahaczy poprzecznych (oś przednia) i tylnej osi sztywnej, podpartej na resorach piórowych. W latach 30. było to niezwykle nowatorskie rozwiązanie, a i w FSO Polonez nikt się na nie skarżył. Sztywne nadwozie zbudowane na ramie pozwalało na rozmaite, i bardzo estetyczne zresztą, karosowanie. Nowoczesne zawieszenie, jak i duże opony niskociśnieniowe dały w efekcie wysoki komfort jazdy nawet na marnej jakości polskich nawierzchniach.

Zakłady Więckowskiego, ciągle się rozwijając i powiększając asortyment produkcji, od niewielkiego warsztatu w 1925 do 1937 roku rozrosły się w świetnie prowadzone i oparte na solidnych filarach finansowych zakłady zatrudniające kilkuset pracowników. Więckowski uzyskał przed wybuchem wojny znaczne kredyty bankowe, które pozwoliły mu na początku 1939 roku, po uzyskaniu pozytywnych wyników badań dwóch prototypów, przystąpić do budowy fabryki tego samochodu na specjalnie zakupionym terenie w Łomiankach. Ze względu na wspomniane wcześniej

solidne podstawy kapitałowe, doświadczenie inżynierów konstruktorów i zaplecze szybko rozwijających się zakładów Bielany była to najbardziej realna inicjatywa uruchomienia pierwszej w Polsce seryjnej produkcji w pełni krajowego samochodu, tym bardziej interesująca, że w pełni prywatna i prawdopodobnie silnie konkurencyjna dla produkowanych wtedy masowo Fiatów 508.

I chyba jedynie z wyjątkiem tej ostatniej próby wszystkie inne prywatne inicjatywy uruchomienia masowej lub choćby wielkoseryjnej produkcji polskiego samochodu pozostawały wtedy bez szans. Złożyło się na to kilka zasadniczych przyczyn. Przede wszystkim były to: brak opracowania produkcji na odpowiednim poziomie konstrukcyjnym i technologicznym, co było zwykle powodem wycofywania się inwestorów ze względnie niepewnego interesu, przypadek (o ile pożar hali Tyszkiewicza był przypadkowy), zbyt słabe podstawy finansowania projektu czy niewłaściwy dobór koncepcji pojazdu (zbyt duży, a zatem zbyt drogi). Mimo to trzeba pamiętać, że te rodzime konstrukcje samochodowe, choć niewprowadzone do seryjnej produkcji, były doskonałą prezentacją możliwości naszych konstruktorów, którzy daleko wyprzedzili motoryzacyjne trendy tamtych lat. I dzięki temu zasługują, aby o nich pamiętać. Natomiast zupełnie osobną kartą historii naszej motoryzacji były państwowe inicjatywy produkcji samochodów osobowych.

Pierwszy polski samochód seryjny

Polskę, która pojawiła się po rozbiorach na politycznej mapie Europy, charakteryzował zastój w przemyśle motoryzacyjnym. Brak było rodzimych konstrukcji samochodowych. Sytuację mogła poprawić działalność – powstałych w miejsce Zentrale Automobilwerkesäutr der Heeresverwaltung Ober-Ost – Centralnych Zakładów Samochodowych, producenta pierwszego polskiego samochodu seryjnego CWS T-1.

Początkowo zakład zajmował się tylko doprowadzeniem do stanu względnej używalności tego, co w kraju pozostało po wojnie, czyli poniemieckich, pofrancuskich i poamerykańskich samochodów, gromadząc także zapasy części i całego powojennego demobilu. CWS naprawiały i przygotowały do eksploatacji różne pojazdy, wśród których, oprócz samochodów, znalazły się nawet czołgi. Także tutaj montowano amerykańskie – niezwykle popularne wtedy, a dziś legendarne samochody – Ford T. Równolegle jednak prowadzono prace o charakterze doświadczalno-produkcyjnym, których najbardziej widocznym efektem było wypuszczenie serii 16 egzemplarzy samochodów pancernych, uznanych za pierwszą polską konstrukcję seryjną. Samochody te wzięły m.in. udział w Bitwie Warszawskiej oraz zagonie na Kowel. Ten wojskowy pojazd bojowy zbudowano w 1920 roku ze zmodyfikowanego nadwozia samonośnego o ładowności 1,2 t, opartego właśnie na zespołach

podwoziowych i silniku Forda T. Oznaczony jako Tf-c (FT-B) był naszym pierwszym seryjnym samochodem, tyle że – po pierwsze – nie w pełni polskim, a – po drugie – samochody pancerne rzadko są popularne wśród użytkowników cywilnych. Niemniej oddajmy cesarzowi, co cesarskie, i kilka słów o nim skreślimy, tym bardziej że dotyczą one sedna sprawy. Pancerka miała ośmiomilimetrowy pancerz, wyposażona była w obrotową wieżyczkę na kształt czołgowej, ale zamiast działa zamontowano w niej karabin maszynowy. Pancerki te wzięły udział w końcowej fazie starć z bolszewikami z dobrym skutkiem. Walki polsko-radzieckie przetrwało 12 z 16 (17) pancerek. Sowieckim hordom Józef Klemens Piłsudski dał mocno bobu, wojna się skończyła, a po historycznym zwycięstwie prawdziwy, cywilny i polski samochód Polakom był jeszcze bardziej potrzebny. Opracowano zatem wytyczne kierunkowe budowy przemysłu samochodowego – zakładały one uruchomienie produkcji motorowego sprzętu bojowego, który wytwarzaliby jedynie polscy producenci z ewentualną możliwością użycia zespołów licencyjnych, jednak pod warunkiem ich pełnej produkcji w kraju. Produkcja na rynek cywilny musiała być zunifikowana ze sprzętem wojskowym – głównie w odniesieniu do silników i skrzyń biegów, stanowiąc ewentualną rezerwę mobilizacyjną. Kolejnym założeniem były właściwości trakcyjne umożliwiające poruszenie się po drogach o bardzo słabej jakości, czyli naszych polskich.

W latach 1922-1924 trwały intensywne prace nad opracowaniem konstrukcji samochodu osobowego zbudowanego całkowicie od podstaw. Efektem było zaprezentowanie samochodu w czasie V targów Wschodnich we Lwowie w 1925 roku. Był to CWS T-1, powstały głównie w wyniku entuzjazmu twórców, a więc Tadeusza Tańskiego, Roberta Gabauda i Stanisława Panczakiewicza.

Rysunki techniczne silnika przygotowano już w połowie 1922, a w roku następnym silnik był zbudowany. Z braku jednak prototypu, w którym można by go zamontować, do prób drogowych, m.in. podczas Rajdu Polski w 1924 roku, w tę właśnie jednostkę wyposażono nadwozia samochodów Dodge. Był to 4-cylindrowiec o mocy 45 KM i pojemności 3,0 l z aluminiowym kadłubem i głowicą, w której umieszczono zawory. Wszystkie testy silnik przeszedł pomyślnie i podjęto się produkcji w krótkich seriach. W tym czasie opracowano wreszcie całą resztę, a więc samochód był gotowy. Wyróżniał się niecodzienną cechą, czymś, w co dziś mi – jako użytkownikowi samochodu, motocykla, samolotu i jeszcze kilku innych maszyn napędzanych silnikiem spalinowym, nie wyłączając kosiarki i piły – jest naprawdę trudno uwierzyć. Otóż dzięki unifikacji wszystkich połączeń gwintowanych, z zastosowaniem śrub gwintu M10 x 1,5 oraz gwintu świecowego M18 x 1,5, samochód można było rozebrać na najdrobniejsze części – łącznie z jednostką napędową i skrzynią biegów – za pomocą

tylko dwóch dwustronnych płaskich kluczy i wkrętaka! Genialne! Cały warsztat w kieszeni roboczych spodni na szelkach z kieszenią na kłacie. Cecha ta znakomicie ułatwiała wszelkie remonty i naprawy.

Samochód zbudowano w licznych odmianach nadwoziowych (z czego około 250 w wersji sanitarnej i 50 w ciężarowej). CWS T-1 produkowany był z nadwoziem otwartym (torpedo), a także jako kabriolet, kareta, berlina i faux 0,5 t (dzisiejszy pick-up) oraz w wersji sanitarnej. Brał udział w różnego rodzaju konkursach i imprezach, przy czym wszędzie był bardzo pozytywnie oceniany, a prasa rozpisywała się nad jego walorami. Nawet niemieckie czasopisma publikowały zdjęcia i rysunki techniczne, z komentarzem, że ze względu na swoją nowoczesność CWS T-1 będzie bardzo modny i prawdopodobnie chętnie nabywany, mimo że jego produkcja rozpocznie się nie wcześniej niż w 1927 roku. Nawiasem mówiąc, ciekawe, skąd o tym wiedzieli.

Tymczasem Centralne Zakłady Samochodowe w marcu 1928 roku stały się częścią Państwowych Zakładów Inżynierii, które podjęły się doprowadzenia konstrukcji samochodu do tzw. dojrzałości, chcąc umożliwić w tym samym roku podjęcie seryjnej produkcji. Zamierzano wypuścić serię 400 sztuk samochodów i 150 silników, które miały być wykorzystywane do napędu wojskowych pontonów, a także wyciągarek balonowych. Ostatecznie wykonano 500 samochodów osobowych, głównie karet, 250

saniterek, a także około 50 półciężarówek i 200 silników dla wojsk inżynieryjnych. Pomimo że CWS T-1 był samochodem wytrzymałym i udanym, odznaczającym się dobrymi właściwościami terenowymi jak na pojazd z napędem na tylną oś, to nie cieszył się zainteresowaniem prywatnych nabywców (był duży i drogi). Postulat pełnej zamienności elementów konstrukcji (silniki, skrzynie itp.) nastroczał także kłopotów z koniecznością kosztownej wymiany istniejącego już parku obrabiarkowego. Uznając w ten sposób, że pełne utechnologicznie dalszej produkcji seryjnej będzie zbyt drogie, a i tak nie spopularyzuje to samochodu, zdecydowano – decyzją rządową w 1931 roku – nie produkować go dalej. Argumenty te jednak – co warto podkreślić – wynikały także z tego, że przygotowywano się do rozpoczęcia produkcji licencyjnych Fiata, któremu nie w smak było konkurowanie z jakąkolwiek rodzimą konstrukcją.

Przed decyzją o likwidacji produkcji samochodu CWS T-1 konstruktor samochodu, Tadeusz Tański, wykonał jeszcze jeden prototyp samochodu, oznaczony jako CWS T-8, z 8-cylindrowym silnikiem o pojemności 2964 cm³, o mocy 80-100 KM, z nadwoziem autorstwa Stanisława Panczakiewicza, o podobnych założeniach jak CWS T-1. Również w jednym egzemplarzu powstał CWS T-4, tym razem z silnikiem 4-cylindrowym o pojemności 1500 cm³, który był pomniejszonym silnikiem samochodu CWS T-8 (bocznoszaworowy). Wszystkie trzy silniki zbudowano z tych samych części.

Wał w T-4 oparto na trzech łożyskach kulkowych. W T-8 były dwa takie wały, ponieważ aby wbudować środkowe łożysko, należało podzielić wał na połowę. Takie samo rozwiązanie zastosowano kilkadziesiąt lat później w silnikach Skody do ciężarówek i autobusów. Zastosowano głowice typu Ricardo, co dało stopień sprężania wynoszący 5:1. Silnik wbudowano w nadwozie samochodu Skoda, w którym miała przejść próby drogowe. Panczakiewicz jednak zbudował w szybkim tempie bardzo ładne i estetyczne nadwozie otwarte, w nim więc zamontowano silnik, a przez długie lata T-8 służył jako samochód dyspozycyjny dyrektora CWS.

Samochody CWS T-8 i CWS T-4 (znany także pod oznaczeniem CWS T-2) stanowiły rozwojowe wersje pierwszego seryjnie produkowanego w pełni polskiego samochodu, którym niewątpliwie był CWS T-1, a który przegrał w konfrontacji z Fiatem. Poszło jak zwykle o kasę – a niestety nie o jakość – i wygrali ci od pasty i sosu pomidorowego z Turynu, którzy naprawdę dobrzy są tylko w patrzeniu w rachunki i w bezustannym jęczeniu. Związanie się licencją z Fiatem było bardzo źle odbierane w kręgach motoryzacyjnych, tym bardziej że zdecydowano natychmiast zaprzestać produkcji CWS, a wszystkie niedokończone samochody – zniszczyć. Cieszyli się jedynie ci, którzy otrzymali stanowiska w nowo powstającej organizacji wytwarzania i sprzedaży licencyjnych samochodów Fiat 508 i Polski Fiat 508.

Interesująca jest sprawa zamówienia samochodów sanitarnych CWS T-1 dla Polskiego Czerwonego

Krzyża. Zbudowano 25 pierwszych egzemplarzy, kiedy pojawiła się sprawa licencyjnej produkcji samochodów włoskich. Dyrekcja PCK zdecydowała się zatem na swego rodzaju konkurs. Polegał on na tym, że zbudowane w CWS sanitarki T-1 miały stanąć do walki z włoskimi Fiatami 614 na trasie rajdu szosowo-terenowego, a zwycięska marka miała być zakupiona. Rajd rozegrano w okolicach Warszawy, samochody były maksymalnie obciążone i poruszały się w większości po fatalnej jakości drogach terenowych, ale także po drogach utwardzonych. Mimo trudnych warunków sanitarki CWS T-1 przeszły próbę doskonale – wszystkie samochody, które wystartowały, osiągnęły metę bez uszkodzeń. Był to wyczyn, który nie udał się ani jednej maszynie włoskiej – żadna nie osiągnęła linii mety. I co? Otóż to włoskie samochody zostały wybrane do zakupu! Zaskakujące? W naszej durnej rzeczywistości nie powinno to dziwić – idiotyczne decyzje nie były powojennym wynalazkiem. Zdążyliśmy się już do tego przyzwyczaić. Choć samochody CWS były bardzo wytrzymałe, to jednak do czasów współczesnych nie zachował się żaden egzemplarz CWS T-1, chociaż widywano je na ulicach jeszcze w latach 50.

Nieudany początek

Jednym z najbardziej legendarnych polskich pojazdów jest motocykl Sokół. W związku z jego rzadkością, niecodzienną konstrukcją, jak również

niebawą ostatnio popularnością wśród kolekcjonerów i miłośników weteranów – narosło wokół niego wiele mitów. Nie dziwny się jednak temu – legenda ma swoje prawa. Tyle że prawda nie jest taka oczywista.

Kiedy po odzyskaniu niepodległości Polska dźwigała się ze zniszczeń po I wojnie światowej, nieświadoma jeszcze tego, co wkrótce nastąpi przez niepowstrzymany oblęd pewnego malarza z Braunau am Inn, pojawiło się u nas ponad 20 różnych udanych i mniej udanych konstrukcji jednośladowych. Nazwą chyba najbardziej znaną każdemu, kto ma choć blade pojęcie o motocyklach, jest oczywiście Sokół. Prawda jest jednak trochę bardziej skomplikowana, warto więc wiedzieć, o czym tak naprawdę jest mowa. Z drugiej strony historia, która ma niejasności, jest bardziej interesująca – tak samo jak kobieta, która nie daje poznać po sobie, czy da się uwieść.

W owym czasie w Rzeczypospolitej zaistniała potrzeba stworzenia własnego motocykla, który spełniałby najważniejsze zadanie: służbę odradzającemu się państwie. Można by rzec, że powstała jednośladowa wersja samochodu CWS T-1. Otóż 5 maja 1927 roku Wojskowy Instytut Inżynierii na potrzeby konkursu opracował specyfikację nowej konstrukcji dla armii. Miał to być motocykl jednoosobowy bez wózka albo też dwuosobowy z wózkiem bocznym przystosowanym do przewozu materiałów. Masa motocykla miała wynosić ok. 110 kg, a prędkość maksymalną na poziomie 80 km/h zapewniałby silnik dwucylindrowy. Konkursu nie

rozstrzygnięto, bo i nie było z czego wybierać. Ogłoszono go więc ponownie w październiku następnego roku z terminem zamknięcia 1 lutego 1929 roku, przy czym – zapewne mając na uwadze wcześniejsze niepowodzenie – sprecyzowano nieco inaczej wytyczne dla przyszłej armijnej maszyny. Żądano teraz dodatkowo, by moc wynosiła 18 KM, pojemność skokowa 1000 cm³, a ciężar z wózkiem nie przekraczać miał ok. 190 kg. Ważnym warunkiem było dopuszczenie do przetargu wyłącznie polskich firm – produkowałyby one motocykl tylko w Polsce, dzięki czemu producent mógłby liczyć na wsparcie państwa. Przetarg ten, czy bardziej konkurs, zakładał ponadto nagrody pieniężne za najlepsze osiągnięcia: 6000 zł za pierwsze miejsce oraz po 2000 zł dla następnych lokat. Szmer banknotów oraz wizja dużych zamówień publicznych, gdyby konstrukcję zaakceptowało wojsko, były sporym dopingiem dla większych i mniejszych firm polskich oraz zagranicznych.

Napłynęło kilka propozycji spoza Polski, m.in. francuskie Ren-Gillet czy belgijski FN (Fabrique Nationale de Guerre), jednak ze względu na wcześniej postawiony warunek wyłącznie rodzimej produkcji – z obcych producentów pod uwagę brana była wyłącznie oferta Vickers-Amstrong LTD, którzy obiecywali produkcję swojego B-28 lub E-28 na ziemiach polskich. Propozycją krajową była oferta Polskiego Towarzystwa Technicznego i Przemysłu „Polthap”, które chciało montować motocykle angielskiej firmy Humber LTD, a

także dwucylindrowy, widlasty motocykl Lech, projektu Władysława Zalewskiego, o pojemności 500 cm³. Ofertę tę odrzucono mimo zapewnień, że motocykl produkowany jest w całości z elementów krajowych. Po sprawdzeniu okazało się, że jest to nieprawdą, a do budowy prototypu przystąpiono nawet bez stworzenia rysunków technicznych. Nie dość, że konstrukcję Lecha oparto na komponentach zachodnich, to na dodatek motocykl budowano w bardzo prymitywnych warunkach. Zatem Lech wkrótce odszedł w niepamięć.

Jednocześnie Państwowe Zakłady Inżynierii, w których składzie znajdowały się CWS (Centralne Zakłady Samochodowe) w latach 1927-1929, pracowały nad własną konstrukcją. Nie jest jasne, kiedy dokładnie rozpoczęły się te prace, wiadomo jednak, że na pewno przed 11 maja 1928 roku – wówczas przedstawiono pewne szczegóły powstającej konstrukcji. Miał to być trzybiegowy motocykl z wózkiem, napędzany dwucylindrowym silnikiem cztero-suwowym o pojemności 998 cm³ i mocy ok. 16 KM, spełniający wyznaczone mu zadania, tj. przewóz 2-3 osób, bagażu, broni czy amunicji o masie do 200 kg, radiostacji polowej dla jednostki bojowej z ckm-em. Motocykl miał stanowić techniczne odzwierciedlenie maszyn amerykańskich, dobrze znanych i użytkowanych w polskiej armii. Konstrukcja nadwozia bazowała na Harleyu-Davidsonie, a silnik był niemal wierną kopią jednostki Indiana.

I wygrał. Niestety nowy produkt, zbudowany w latach 1930-1932 pod kierunkiem inż. Bolesława Fuksiewicza w liczbie ok. 200 egzemplarzy, zamiast spełnić pokładane w nim nadzieje narodu, sromotnie je zawiódł. Kopia amerykańskiej konstrukcji nie była bowiem ani idealna, ani jej wykonanie nie było majstersztykiem. Subtelne modyfikacje pierwowzoru, jakich dokonali polscy konstruktorzy, nie zacierały podobieństw do amerykańskich wzorców, a maszyny zamiast oryginalności i niezawodności wykazywały wiele dokuczliwych usterek. Najczęstszym defektem było urywanie się zaworów, wybijanie gniazd zaworowych, ścieranie się powierzchni krzywek rozrządu, pękanie sprężyn przedniego zawieszenia i łącznika mocującego boczny wózek. Do drobnych, lecz istotnych, wad należało także niewłaściwe umiejscowienie dźwigni rozrusznika nożnego (pomiędzy wózkiem a motocyklem), co było przyczyną częstych, bolesnych i denerwujących urazów stopy uderzonej o łącznik przyczepki i kolana o jej krawędź.

Nic zatem dziwnego, że pierwsze 50 motocykli z wózkiem bocznym, przekazane do pracy w poczcie, szybko wycofano, aby usunąć usterki w następnej partii produkcyjnej. Był to już jednak nieudany początek. Nic jednak nie dzieje się bez przyczyny i bez niepotrzebnych ofiar...

Nowe motocykle na skutek swoich wad nie zyskały poparcia ani państwa finansującego jego produkcję, ani tym bardziej swoich użytkowników. I choć powstało

kilka różnych wersji, potem ulepszonych, to żadna z nich nie zdołała odnieść większego sukcesu. Jednak nie wieszajmy zbyt wcześnie psów na Sokole, bo nie jest on wcale winny. Po pierwsze dlatego, że CWS M-55 – bo to o nim mowa – wcale nie był Sokolem, choć bardzo go przypominał, po drugie zaś, będąc pierwszym polskim seryjnie produkowanym motocyklem, stworzył solidne, choć może nie najszcześniejsze, podwaliny pod produkcję naprawdę udanych jednośladów, których era właśnie się zbliżała. Mały kroczek wytwórni w przód stał się wielkim krokiem w przyszłość polskiego przemysłu motoryzacyjnego. We mgle przyszłości jawił się bowiem jego dumny i nawet bardziej legendarny następca: CWS M-111, a właściwie CWS M-III, który dopiero od 1936 roku uzyskał dumną nazwę Sokół.

Nasz drapieżny ptak

Wreszcie przyszedł jego czas. Drapieżny ptak o dumnej sylwetce, wszechwidzącym spojrzeniu, uzbrojony w silny dziób i ostre szpony – legendarny polski motocykl. Dziś kultowy polski zabytek, jednośladowy mit. Pożądany i drogi okaz kolekcjonerski. Czym się wyróżnia? Skąd się bierze popularność tego, w końcu rzadkiego, motocykla, który coraz częściej i liczniej widzimy na imprezach motocyklowych? Jaka jest jego historia? Spokojnie, nie wszystko naraz.

Po kłapie CWS M-55 – opisywanym przez urocze dziennikarki z niebieskimi oczami spoglądającymi spod mądrych okularów, na które ciągle spada im jasna grzywka, jako „prototyp motocykla Sokół” – nadal nie

mieliśmy własnego motocykla, który był coraz bardziej potrzebny. Zabrano się więc do prawdziwej pracy – i tak urodził się prawdziwy Sokół.

W 1931 roku, jeszcze podczas produkcji CWS M-55, zdecydowano o konieczności stworzenia nowego, ciężkiego motocykla, przeznaczonego głównie dla wojska. Podjęto prace mające na celu wyeliminowanie licznych niedociągnięć i wad CWS M-55 w nowym motocyklu. Jeszcze raz określono wymagania co do jego seryjnej produkcji. Zweryfikowane na nowo założenia konstrukcyjne stawiały twórcę, inżyniera Zygmunta Okołowa, przed niezwykle trudnym zadaniem. Wojskowe przeznaczenie motocykla było bezsprzecznym priorytetem, szczególnie że jego produkcję finansowało państwo, a to determinowało bardzo wysokie wymagania, czasem nawzajem się wykluczające. Motocykl musiał być niezawodny i charakteryzować się doskonałymi warunkami jezdnyymi w bardzo zróżnicowanym terenie, a więc na drogach utwardzonych i na bezdrożach. Do tego – zakładając z góry, że będzie używany w czasie działań wojennych – miał być niemal niezniszczalny, przy tym odporny na nieumiejętną obsługę i mało fachowy serwis oraz jednocześnie zdolny do wykonywania bardzo różnych zadań. Takie założenia wymagały poważnych kompromisów, które jednak – jak się wkrótce okazało – były możliwe do osiągnięcia. W efekcie powstał bardzo ciężki motocykl, a co za tym idzie – mało ekonomiczny, nienowoczesny, którego cena plasowała się na poziomie

cen niewielkich samochodów. Niemniej jednak nowa konstrukcja, oznaczona jako CWS M-III, wyróżniała się dobrymi parametrami jezdny, funkcjonalnością, łatwością obsługi, a jego pozorna wada, czyli nienowoczesność, która tak przerażała konstruktorów w końcowym rozrachunku, stała się jednak zaletą.

W 1932 roku przystąpiono do prób drogowych świeżo zbudowanych prototypów. Wiosną roku następnego rozpoczęto seryjną produkcję, zmniejszywszy do minimum udział zagranicznych podzespołów, które w początkowej fazie produkcji stanowiły tylko ok. 5% całości motocykla (lampa, łańcuch napędowy i łożyska). Pozwoliło to wytwórcy ściśle współpracować z dostawcami części i podzespołów, stawiając im jednocześnie bardzo wysokie wymagania co do jakości. Wcześniejsze doświadczenia z niezupełnie szczęśliwym M-55 były przestrogą. Wytwarzany na taśmie produkcyjnej CWS M-III przechodził zatem wiele testów jakościowych. Silniki docierano najpierw na zimno, następnie na gorąco. Co dziesiąta jednostka napędowa trafiała na hamownię w celu sprawdzenia parametrów i ich ewentualnej korekty. Pojazdy dodatkowo poddawano próbom drogowym na dystansie 25 km, po czym usuwano ewentualnie wykryte usterki, motocykle myto, dokonywano odbioru technicznego, i dopiero wtedy odstawiano je do magazynu celem skierowania do sprzedaży. W efekcie tak prowadzonej polityki produkt

miał niezwykle wysoką jakość wykonania przy możliwie najniższej cenie.

Mimo to nie wszystkiego udało się dopilnować. Oznaczenie motocykla przypadkowo ustanowił lakiernik – choć zupełnie nieświadomie, to bardzo skutecznie. Mając umieścić na zbiorniku paliwa napis „M-III”, odczytał dyspozycję jako M-111 i taką nazwę umieścił. „Usterka” ta, niemająca wpływu na jakość, została zaakceptowana i w takiej formie już pozostała. Nazwę „Sokół 1000 M-111” wprowadzono dopiero w 1935/1936 roku, kierując produkt CWS na wolny rynek.

W tym czasie w kraju i na świecie panował ogólny kryzys gospodarczy. Mimo to PZInż. (Państwowe Zakłady Inżynierii), w którego skład wchodziły Centralne Warsztaty Samochodowe (CWS) produkujące M-111, mogły pracować nieprzerwanie. Pozwalały na to dotacje państwa, które chciało pozyskać pojazd przeznaczony dla armii. Wskutek nadwyżek produkcyjnych w połowie lat 30. zdecydowano się na skierowanie motocykli również na rynek cywilny. Nazwę wojskowego CWS M-111 zmieniono na bardziej marketingową: Sokół 1000 M-111. I tak legenda, która narodziła się wcześniej, nabrała nowego, jakże ładnego kolorytu.

Motocykle te brały udział w międzynarodowych rajdach długodystansowych i odnosiły spore sukcesy. Przy okazji w trakcie rajdów wykrywano usterki, które potem weryfikowano podczas produkcji, trwającej przez sześć lat – aż do 3 września 1939 roku Motocykl był

produkowany bez większych zmian, również z wózkiem bocznym konstrukcji inżyniera Stanisława Panczakiewicza. W związku z planowanymi modyfikacjami powstał nawet w 1938 roku model rozwojowy M-121, który charakteryzował się wyposażeniem w napęd także koła wózka bocznego. Ułatwiał to poruszanie się motocyklem, szczególnie w trudnym terenie. Pomimo doskonałych właściwości terenowych motocykl M-121 nie wszedł niestety do produkcji. Przeszkodził w tym wybuch wojny. Choć nie wprowadzono ulepszonych Sokółów M-121, również M-111 były chwalone za swoje doskonałe właściwości trakcyjne. W terenie Sokół wygrywał z podobnymi konstrukcjami Harleya-Davidsona i Indiana, dorównując niemieckim BMW, które zawsze były klasą samą w sobie.

Sokoły M-111 wykorzystywano najczęściej zgodnie z przeznaczeniem, a zatem w policji, na poczcie i w wojsku – w oddziałach łącznikowych i rozpoznawczych. Mogły służyć np. jako ruchome stanowiska karabinów maszynowych w pododdziałach piechoty. Brały też udział w kampanii wrześniowej i pewnie uratowały wielu naszych żołnierzy, dając popalić zakutym w stalowe nocniki niemieckim łbom. Była to tak udana konstrukcja, że jego widlaste silniki poza oczywistym zastosowaniem motocyklowym wykorzystywane były również do napędu motorowych drezyn kolejowych DKM czy podnośnika hydraulicznego. W Sokole zastosowano też kilka niecodziennych rozwiązań

konstrukcyjnych. Dla przykładu: wózek boczny miał miękkie mocowanie za pośrednictwem dwóch przegubów kulowych i resoru ćwierćeliptycznego, co znakomicie ułatwiało jazdę w terenie, szczególnie w wypadku załadowanego motocykla. Manetka gazu zamontowana była nietypowo, bo z lewej strony, ale nierzadko ułatwiało to motocyklowi – szczególnie z wózkiem bocznym (zamocowanym z prawej) – który utknął w grząskim terenie, wyjeżdżanie z niego. Idąc obok motocykla, swobodnie można było go również pchać, jednocześnie sterując położeniem przepustnicy. Motocykl wyposażony był w silnik czterosuwowy, dolnozaworowy, dwucylindrowy, długoskokowy (średnica x skok cylindra: 83 x 92 mm) w układzie widlastym o rozwarciu cylindrów 45°, chłodzony powietrzem, o pojemności skokowej 995,4 cm³ i mocy 18 KM przy 3000 obr./min oraz maksymalnie 22 KM przy 4000 obr./min. Niski stopień sprężania (5:1) pozwalał na wykorzystywanie niskooktanowego paliwa, co było istotne w przypadku przewidywanego deficytu paliwowego w trakcie działań wojennych. Napęd przekazywany był za pośrednictwem łańcucha na tylne koło przez trzybiegową skrzynię biegów sterowaną ręcznie i przez mokre, wielotarczowe sprzęgło sterowane nożnie. Motocykl zbudowany był na podstawie podwójnej zamkniętej ramy rurowej. Koło przednie zawieszone było na widelcu trapezowym z zespołem sprężyn i tłumikami ciernymi, tylne było zawieszone sztywno. Wzajemnie wymienne koła o

rozmiarze 19 x 4,40 zapewniały dobre prowadzenie na nierównej nawierzchni, a ich wymiennosc była dodatkową zaletą. Hamulce rzecz jasna były bębnowe, przy czym nożny działał również na koło wózka. Oprócz tego Sokół M-111 miał hamulec postojowy, jak w samochodzie. Masa własna motocykla z wózkiem i bez niego wynosiła odpowiednio 375/270 kg, a dopuszczalne obciążenie to aż 280 kg. Motocykl osiągał z wózkiem maksymalnie 90 km/h i zużywał 7-7,5 l paliwa oraz 0,3 l oleju na 100 km, typową zaś prędkością było ok. 60 km/h. Nie było zresztą co szaleć, bo dróg nie było, a prując sześćdziesiątką przez leśny dukt, można było się poczuć, jak teraz Kubica czuje się na Hungaroringu przy 300 km/h.

Sokół, co ważne, od początków produkcji był droгим motocyklem, co na pewno maksymalnie przyczyniło się do dbania o niego i niezłomowaniu wyeksploatowanych egzemplarzy przez jego użytkowników. Dzięki temu dziś, po ponad 70 latach, może cieszyć kolekcjonerów i pasjonatów, osiągając znów wysokie ceny. Teraz, gdy nasz przemysł motoryzacyjny w kwestii jednośladów jest zrujnowany i wygląda gorzej niż w maju 1945 roku, motocykle Sokół urosły niemal do rangi symbolu. Sokoły są więc polskim Harleyem-Davidsonem, Indianem, Royalem Enfieldem, BMW, BSA, Triumphem i Nortonem w jednym. Są ikoną motoryzacyjnej kultury. Czasem nie bardzo jednak zdajemy sobie sprawę, o czym mówimy. Darzymy je ogromnym sentymentem, twierdząc, że poza Junakiem

to jedyne polskie czterosuwowe motocykle... A to właśnie nieprawda!

Owszem, mamy bogaty dorobek motoryzacyjny, szczególnie jeśli chodzi o jednoślady. Część z nich stanowią motocykle Sokół. Tyle tylko, że było ich przynajmniej 5, i choć wszystkie w nazwie mają drapieżnego ptaka ze spiczastymi końcówkami skrzydeł, to łącznie tak niewiele ich powstało, że mało o nich wiemy.

Choć historia M-111 jest już oczywiście Czytelnikowi znana, to aby prawdzie stało się zadość, wiedzieć on musi, że nazwa ta oznaczała także turystyczny motocykl CWS 600 RT (Sokół 600 M-211). Motocykle Sokół 1000 i Sokół 600 były zresztą najbardziej znanymi i najliczniej produkowanymi polskimi motocyklami przed wojną. Zatem jeśli widzimy polski przedwojenny motocykl, którego nie znamy – do głowy ciśnie się nazwa Sokół.

Sokół 600 M-211, konstrukcji Tadeusza Rudawskiego, wyposażony był w liczne oryginalne i opatentowane rozwiązania, jak choćby umieszczenie zespołu skrzyni biegów w kadłubie w taki sposób, by wymontowanie było maksymalnie uproszczone i przez mimośrodową regulację umożliwiało kasowanie luzu na łańcuchu napędowym. Był to model najliczniej produkowany spośród wszystkich Sokołów. Czterosuwowy silnik o pojemności 579 cm³ rozwijał moc do 16 KM, zapewniając 110 km/h bez wózka i 90 km/h z nim.

Kolejną konstrukcją tego samego inżyniera był Sokół 500 M-311, napędzany bardzo nowoczesnym silnikiem górnozaworowym, który mogło zasilać paliwo benzynowe i również – czego niektórzy konstruktorowi pewnie nie wybaczą – alkoholowe. Ta maszyna przed wojną osiągnęła moc do 22 KM (w wersji RS) i z pełnym obciążeniem rozwijała prędkość 125 km/h.

Ostatni przedwojenny Sokół powstał w liczbie zaledwie 78 egzemplarzy – był to lekki motocykl turystyczny Sokół 200 M-411, stworzony przez tego samego konstruktora. Motocykl ten był właściwie „Sokolikiem”, bo wyposażono go w silnik o pojemności jedynie 199 cm³ i mocy 7 KM. Seryjną produkcję planowano uruchomić pod koniec 1939 roku, ale jak wiemy, Niemcy z Rosjanami w zмовie pokrzyżowali nasze plany.

I to w zasadzie powinien być już koniec prawdziwych Sokołów, jednak po wojnie pojawił się jeszcze piąty w talii, choć asem niestety nie był – z pozostałymi wspólną miał tylko nazwę. Był to dwusuwowy Sokół 125, wyposażony w silnik S-01, tak dobrze potem znany z motocykli WFM i WSK, a także z niektórych SHL. Mimo że miał niewiele wspólnego z Sokołami sprzed wojny – tak samo jak Polska po 1945 miała niewiele wspólnego z Polską sprzed 1939 – to trzeba lojalnie przyznać, że był pierwszym motocyklem skonstruowanym w Polsce po wojnie, a jego produkcję uruchomiono już w 1947 roku.

Jeszcze w czasie wojny twórcy polskiej motoryzacji zdawali sobie sprawę, że Polakom po zakończeniu wojnie będzie potrzebny tani, łatwy w obsłudze środek transportu. Odpowiedź zatem nasuwała się sama: lekki motocykl. Już jesienią 1944 roku w ruinach byłej fabryki amunicji w Warszawie grono entuzjastów starało się uruchomić produkcję motocykli. Trwała jeszcze jednak wojna, więc trzeba było poczekać do 22 lipca 1947 roku, kiedy to dwa pierwsze Sokoly 125 zostały przedstawione w Ministerstwie Przemysłu i Handlu. Szybko zdecydowano o ich produkcji seryjnej. Jej skala była niestety niewielka ze względu na ograniczoną powierzchnię zniszczonych hal montażowych, jak i na konieczność stosowania importowanych rur na ramy. W tym samym czasie ruszono z budową – głównie z pozostałych przedwojennych części – SHL 125 N 7, które od Sokola 125 różniły się m.in. właśnie ramą. Ostatecznie z końcem roku 1950, po wyprodukowaniu ok. 2000 sztuk Sokola 125, wstrzymano jego produkcję, zresztą SHL 125 N 7 także. W nowej Rzeczypospolitej Ludowej postawiono na produkt powstającej właśnie Warszawskiej Fabryki Motocykli. Sokoly – jako kojarzone z czasami przedwojennymi – nie mogły być pod ochroną. Rozpoczęła się era WFM, znanej wszystkim potem jako „fumka”.

Sokola 125 produkowano w Państwowych Zakładach Samochodowych nr 2 w Warszawie przez niespełna 3 lata. Jego konstrukcja oparta była na sprawdzonym niemieckim wzorcu DKW RT 125, z

którego oprócz nas skorzystali Rosjanie, Anglicy, Amerykanie, a nawet Japończycy. Ponieważ wyprodukowano niewiele Sokółów 125, bardzo mało egzemplarzy zachowało się do dzisiaj, tym bardziej że był to motocykl stosunkowo tani i miał przede wszystkim użytkowe znaczenie dla powojennych właścicieli, więc eksploatowano go do końca jego jednośladowego życia.

Motorek sprawdzał się zresztą znakomicie – zadowalał się w codziennej eksploatacji mikroskopijnymi ilościami paliwa (średnio 2,5 l/100 km) i dzięki niskiemu stopniu sprężania (1:6) miał w tym względzie bardzo małe wymagania. Zbiornik paliwa pozwalał na przejechanie ponad 350 km, a przy podwoziu Sokola 125 prędkość maksymalna wynosząca 67 km/h była w zupełności wystarczająca. Z masą 80 kg był lekki niemal jak motorower, co ułatwiało prowadzenie, a prosta, niemal prymitywna konstrukcja pozwalała na łatwe naprawy, zresztą tak naprawę nie miało się co psuć. Koło przednie zawieszone było na widelcu trapezowym z centralną sprężyną śrubową typu baryłkowego i dwoma amortyzatorami ciernymi z regulacją docisku. Zawieszenie koła tylnego było sztywne, a namiastkę komfortu zapewniało stalowe siodło wyściełane skórą, mocowane z przodu, wahliwie za pomocą blaszanych wsporników, z tyłu zaś na dwóch sprężynach. Interesująca była skrzynka narzędziowa w postaci walcowej puszki, umieszczona pod siodłem, wyposażona w komplet narzędzi i pompkę. Do zapłonu

nie był konieczny akumulator, którego zresztą Sokół 125 nie miał. Najpoważniejszą wadą Sokola 125 była mała moc prądnicy, co odbijało się na marnym oświetleniu drogi podczas podróżowania nocą. Poza tym zabranie w drogę pasażera o masie większej niż 40 kg groziło połamaniem ramy! Nic dziwnego – był to przecież motocykl jednoosobowy. Za to pozwalał dziarsko przemieszczać się pomiędzy gruzami odbudowywanych właśnie miast, miasteczek i wsi. A o to przecież wtedy chodziło.

Verfluchten banditen

Muszę przyznać, nie bez wstydu zresztą, że jestem trochę uprzedzony do Niemców i doprawdy toleruję ich jedynie dzięki BMW, Scorpions i brakowi ograniczeń prędkości na ich genialnych autostradach. Trochę też tłumaczy mnie fakt, że gdy byłem dzieckiem, nigdy nie pogodziłem się z fabułą szóstego odcinka serialu emitowanego w NRD pt. *Vier Panzersoldaten und ein Hund*, w którym „Rudy”, wyzwalać Warszawę, zostaje trafiony na tyle skutecznie, że Olgierd nie pojawi się już w serialu nigdy. Na domiar złego Janek, Gustlik, Grigorij i – co najgorsze dla mnie wtedy – Szarik trafiają ranni do szpitala pod opiekuńcze skrzydła Marusi spod znaku czerwonej gwiazdki. Dla dziesięciolatka było to nawet bardziej traumatyczne przeżycie niż to, że w przyszpitalnym parku w czasie tańca Janek, chcąc złapać Martusię za biust, trafia dłońmi... w żebra oraz że

dziwnym trafem wieje ciszą o AK, choć mieszkańcy Warszawy „pomagają” się wyzwalać.

To była jednak tylko książka i film, a prawda? Otóż 1 sierpnia 1944, w najmniej odpowiednim dla Polaków czasie, dowództwo Armii Krajowej w swojej obłąkanej wizji do aktu niemal zbiorowego samobójstwa rzuciło 70 plutonów warszawskich dzieci – wybuchło powstanie warszawskie. Ponad 36 000 partyzantów, z czego tylko co dziesiąty był jako tako uzbrojony, miało zdobyć Warszawę i utrzymać ją 2-4 dni, do czasu, kiedy Red Army wkroczy do stolicy, zastając tu ład i porządek rządu, który po wybuchu wojny, we wrześniu 1939 roku, szybciusieńko niczym karaluch do śmietnika czmychnął do Londynu. Niestety te kilka dni przedłużyły się w ponad 2 miesiące, a wygrana z Niemcami i – jak się potem okazało – krajanami Marusi o ryżawych włosach była tak samo realna jak mniej więcej to, że za tę książkę otrzymam literacką nagrodę Nike.

Co ważne, bohaterscy powstańcy rzucili się do walki z przestarzałymi karabinami, butelkami z benzyną, miotaczami ogrania i pistoletami, do których brakowało amunicji, na ponad dziesięć tysięcy faszystów znanych z tego, że choć nie mieli jeszcze Scorpionsów, mieli już za to autostrady i BMW. Oprócz tego dysponowali świetnymi samolotami, czołgami, karabinami maszynowymi, lekką, średnią i ciężką artylerią oraz wszystkim tym, co od samego początku przechylało szalę zwycięstwa na ich stronę i czego powstańcy nie

mieli ani mieć nie mogli. Plany Komorowskiego, Pełczyńskiego, Chruściela i jeszcze kilku innych niepoprawnych optymistów – których nazwiskami, nie wiedzieć czemu, dziś nazywamy tak wiele ulic w naszych miastach i miasteczkach – pokrzyżowali wcześniej trzej dranie, co to rozerwali mapę Europy na werandzie w Teheranie w 1943 roku. Roosevelt jak każdy pewny siebie Amerykanin miał gdzieś Polskę i Polaków, będąc oczarowany, zafascynowany, pelen podziwu, ufny i uległy wobec Wujka Józka niczym pudelek wobec kości. Wiecznie pijany „Wyspiarz”, flegmatyczny miłośnik cygar, choć miał wyrzuty sumienia, to na nic się one zdaly, kiedy Iosif Wissarionowicz Dżugaszwili spod sumiastego wąsa powiedział swoje ciche, acz brzemiennie w skutkach *Niet*, a jankes na wózku w tym czasie spojrzał na swoje paznokcie, udawszy, że nic nie wie, nic nie widzi i nic nie słyszy. Przynajmniej do czasu. Notabene zresztą Stalin w stosunku do nas, Polaków, jeszcze nie raz powtórzył to swoje cholerne *Niet*, czego nigdy mu nie zapomnę, tak jak Niemcom trafienia „Rudego”.

Cóż było jednak robić, gdy zapadło wiekopomne „Zaczynajcie”, i się zaczęło? Trzeba było czymś Szwaba prać i tłuc po bezczelnej mordzie, a nie było czym. Chłopcy w za dużych hełmach z biało-czerwonymi opaskami na rękawach mieli wtedy naprawdę przerąbane i, wierzcie mi – o wiele bardziej niż Mandaryna w Sopocie w 2006 roku. Wtedy stało się coś, co hipotetycznie nie było niemożliwe – ale w Warszawie

nikt tego nie wiedział, więc co chwilę dokonywano cudów na miarę zmartwychwstania Łazarza. Nie mów bowiem nigdy, że coś jest nie możliwe, bo przyjdzie ktoś, kto o tym nie wie, i zrobi to. A powstańcy nie wiedzieli, co będzie dalej, więc ruszyły pełną parą rusznikarnie w piwnicach. To stamtąd do rąk powstańczych, spragnionych broni, trafiały pistolety maszynowe Sten i Błyskawica, granaty ręczne (filipinki), butelki zapalające, moździerze i miotacze ognia budowane z kanalizacyjnych rur i wszystko, czym tylko można było dać popalić znienawidzonym niemiaszkom. Wtedy też powstało coś, co przeszło do historii naszej motoryzacji jako legenda i o czym właśnie piję – był to najprawdziwszy samochód pancerny, zbudowany powstańczymi rękoma, niemal Niemcom pod nosem,. Wprawdzie w działaniach w Warszawie latem 1944 przeciw germańskim hordom Polacy użyli też niemieckiego zdobycznego działu pancernego Jagdpanzer 38(t) („Chwat”), dwóch 45-tonowych czołgów Pz.Kpfw. V „Panther” Ausf. G oraz dwóch transporterów opancerzonych Sd.Kfz. 251/1 Ausf. D („Szary Wilk” i „Starówka”), to jednak prawdziwą legendą stał się... „Kubuś”. Tak powstańcy nazwali swój opancerzony wóz bojowy.

Oprócz niesłychanego bohaterstwa chłopcy w za dużych hełmach i z opaskami na rękawach wykazywali się także, wielokrotnie zaskakując Hunów pomysłowością, a zbudowanie własnego samochodu pancernego było tego klasycznym przykładem. Chcieli

dać Niemcom mocnego prztyczka w krzywy nos i potrzebowali sprzętu. Jestem niemal pewien, że Niemcy w takich samych warunkach – choć beemki im wychodzą całkiem dobrze – nie umieliby zrobić nawet latawca z papieru, zresztą z całą pewnością powiedzieliby potem, że „nie mieli rozkazu”. Zatem już sam fakt powstania tego pojazdu jest godny podziwu, a najlepsze dopiero przed nami. Zbudowanie pancerki w warunkach konspiracyjnych było nie tylko przecież niemożliwe, ale graniczyło z cudem. Nic jednak to, bo rzeczy niemożliwe powstańcy załatwiali od ręki, cuda zaś zajmowały im nieco więcej czasu, toteż „Kubusia” zbudowano w 13 dni.

Niemcom tyle czasu potrzeba na porządne wyprasowanie swojej czarnej koszuli, z tym że będzie ona z całą pewnością siedem razy lepiej wyprasowana niż każda inna – wszak *Ordnung muss sein*. Nie dość jednak, że transporter zbudowano, to użyto go jeszcze w walce, a obecnie jest najstarszym zachowanym samochodem pancernym polskiej konstrukcji, co chyba najlepiej świadczy o jego konstruktorach i budowniczych. Jednocześnie jest to jedyny w historii II wojny światowej samochód pancerny wykonany przez żołnierzy podziemia.

Ósmego dnia walk o Warszawę dowódca grupy bojowej walczącej na Powiślu, kapitan „Krybar” Cyprian Odorkiewicz, powierzył zbudowanie lekkiego samochodu opancerzonego „Inżynierowi Janowi” Walerianowi Bieleckiemu – szczególnie że nadarzyła się

ku temu doskonała okazja, bo wcześniej kwatermistrz zgrupowania „Krybar”, podporucznik „Kaczka” Edmund Frydrych, w garażach elektrowni znalazł 3-tonową ciężarówkę. Był to przedwojenny Chevrolet model 157 pochodzący z Koncesjonowanej Wytwórni Samochodów „Lilpop, Rau i Loewenstein SA” na Woli. Samochody te montowano tam od 1937 roku i wykorzystywane były przed wybuchem wojny jako pojazdy Poczty Polskiej, Polskiego Radia, ambulanse, samochody gaśnicze i w armii – głównie w jednostkach saperów i pancernych (np. w Warszawskiej Brygadzie Pancerno-Motorowej). Dnia 8 VIII „Inżynier Jan” zgłosił się do kapitana „Cubryny” Stanisława Skibniewskiego, dowódcy obrony elektrowni, od którego otrzymał ów samochód, sprzęt spawalniczy, stalowe blachy i kątowniki. „Cubryna” przydzielił konstruktorowi do pomocy swoich fachowców – spawaczy, mechaników i ślusarzy. Ciężarówkę przetransportowano do warsztatu samochodowego u zbiegu ul. Tamka i ul. Topiel. Akcją budowy tego pojazdu kierował plutonowy „Globus” Józef Fernik – były majster Wydziału Mechanicznego Polskich Zakładów Lotniczych Okęcie-Paluch, przybyły w pierwszych dniach sierpnia na Powiśle z Mariensztatu. Wcześniej w trakcie ucieczki z płonącego domu zginęła jego żona – lekarka o powstańczym pseudonimie „Kubus”, na której cześć nazwano właśnie niezwykłą pancerkę, wymalowawszy białą farbą jej pseudonim.

Konstruktor, z zawodu architekt, skreślił szkice konstrukcji, a plutonowy „Globus” na bieżąco przymierzał arkusze blachy stalowej według swojej wizji i mocował je do ramy i blach nadwozia. W pracach nad powstaniem samochodu brali udział także Antoni Nowakowski, Adolf Leszek, Jerzy Rogoziński oraz Tadeusz Hornziel.

Znaleziony egzemplarz ciągnika siodłowego miał zainstalowany generator gazu drzewnego (Holzgaz), który zdemontowano, żeby podnieść moc silnika, przywróciwszy zasilanie silnika zwykłą benzyną. Koła i ogumienie zabezpieczono płytami pancernymi zwisającymi na zawiasach. Obserwacje drogi umożliwiała umieszczona w przedniej płycie wąska szczelina obserwacyjna o długości 30 centymetrów (po pierwszym szturmie zmodyfikowana).

W trakcie prób okazało się, że dostępną blachę o grubości do 6 mm przebija zwykły pocisk karabinowy. Konieczne stało się więc zmodyfikowanie założeń dotyczących pancerza. Potrzeba jest matką wynalazków, a sprytu powstańcom nie brakowało, zatem na podstawie skąpych prób ustalono, że odpowiednią wytrzymałość na przebicie uzyska się, stosując podwójny pancerz z blach oddalonych od siebie o 6 cm. Pod uwagę brano także inne rozwiązanie – odstęp 3-centymetrowy i wypełnienie pustej przestrzeni popiołem drzewnym. Niestety zapasy blachy okazały się zbyt skąpe. Nic to jednak dla powstańców, w których żyłach kipiała krew, pełnych ochoty, by w mordę lać

świńskich blondynów z zachodu. Nie zrażając się trudnościami, budowniczowie powstańczej pancerki znosili na plecach blachy z całej okolicy. Szczególnie dużo znaleźli w wytwórni kas pancernych przy ul. Kopernika 5/7. Wykorzystano także płyty pancerne z policyjnej pancerki niemieckiej, rozbitej przez bombę lotniczą przy ul. Szkolnej 2. Nie tylko zresztą brak materiału był poważną przeszkodą w budowie pojazdu – kolejna bolączka to permanentny brak gazu do cięcia blach czy tylko czasowa dostępność wypożyczonej spawarki, do której zresztą i tak brakowało elektrod. Jak nie urok, to przemarsz wojska – jak mawiają znudzone gospodynie domowe. Po oddaniu spawarki z elektrowni zdobyto nową z terenów toru wyścigów kolarskich i motocyklowych przy ul. Oboźnej. Część prac wykonywano palnikiem gazowym (acetylen wyrabiano chałupniczym sposobem z karbidu). Z powodu tych trudności „Kubus” miał liczne ograniczenia konstrukcyjne, np. tylko jeden wjazd. Do samochodu można było dostać się od dołu, po odchyleniu do wewnątrz pancerza. Mimo to budowniczowie „Kubusia”, niebaczni, że dokonują rzeczy przecież niemożliwej, 23 września we wczesnych godzinach rannych skończyli swoją robotę.

Transporter został wyposażony w sowiecki rkm DP wz. 28, doskonale znany potem w Polsce – głównie za sprawą wspomnianego już na początku pewnego serialu o czołgu i psie – z charakterystycznym talerzowym magazynkiem na 46 naboju kal. 7,62 mm oraz w

wyprodukowany przez powstańców miotacz ognia wz. K, strzelający mieszaniną zapalającą, złożoną z oleju napędowego (75%) i benzyny (25%), na dystansie do 25 m. Oprócz tego dodatkowym uzbrojeniem transportera była broń osobista członków desantu, miotacze ognia i granaty.

Okazało się jednak, że mimo ćwiczeń z wchodzeniem do pancerki i jej opuszczaniem desant z takim uzbrojeniem jest kłopotliwy. Samochód miał też bardzo małe wizjery, co utrudniało jego prowadzenie. Dowódcą transportera został plutonowy podchorąży „Miś” Tadeusz Zieliński, kierowcą – doświadczony kierowca autobusów miejskich sierżant „Anastazja” Fijałkowski, a desant stanowiło 10 powstańców.

Ci od wieków agresywni dranie, Niemcy, ostrzeliwując Powiśle z budynków Uniwersytetu Warszawskiego, dali się mocno we znaki powstańcom. Powzięto zatem decyzję ataku na uniwersytet z wykorzystaniem zdobytego wcześniej niemieckiego kołowo-gąsienicowego transportera opancerzonego oraz ukończonego właśnie „Kubusia”. Natarcie na uniwersytet rozpoczęło się o godz. 4:00. Pluton samochodów pancernych Kolumny Motorowej „Wydra” („Kubuś” i „Jaś”) podjechał pod bramę uniwersytetu na Krakowskim Przedmieściu, którą bezskutecznie próbowano wysadzić podłożonymi ładunkami wybuchowymi. Dopiero celny strzał z granatnika PIAT i staranowanie bramy przez „Jasia” pozwoliły powstańcom wdrzeć się na atakowany teren.

Miotaczami ognia i granatami wybito część załogi bunkra, reszta Niemców tchórzliwie uciekła w głąb zabudowań uniwersyteckich. Kolejny granat wystrzelony z PIAT-a zniszczył gniazdo ckm w budynku biblioteki, który bezlitośnie pluł kulami w chłopców z opaskami na helmach i rękawach. A trzeba wiedzieć, że Niemcy dotąd mieli się całkiem klawo. Od mniej więcej 5 sierpnia cały czas atakowali zaciekle bronione pozycje powstańcze, tymczasem nagle z permanentnej defensywy powstańcy przeszli do zaskakującego ataku. Nie dość, że Polacy natarli w trzech różnych miejscach, stracili bombowiec Ju 87, to jeszcze do ataku użyli samochodów pancernych! Co za bezczelność! Tyle że po kilku minutach zaskoczenia faszysti zaczęli się zaciekle bronić. A niestety mieli czym. Przed biblioteką odgryzali się gęstym ogniem karabinów maszynowych, tymczasem powstańcze oddziały, które w tym samym czasie miały uderzyć od ul. Browarnej i ul. Sewerynow, nie zgrały się z atakiem pancerek. Niemcy ustawili też lekkie działko przeciwpancerne. Jakby było tego im mało, wezwali na pomoc samobieżne działa pancerne.

Trzeba było się wycofać. „Kubuś” początkowo nie chciał się uruchomić, na szczęście jednak udało się i razem z „Jasiem” wycofał się do bazy, nieszkodliwie jeszcze ostrzelany z okien gmachu Komendy Policji przy Krakowskim Przedmieściu 1.

Po nieudanym ataku konstruktorzy dokonali kilku istotnych modyfikacji. Przede wszystkim poprawiono widoczność kierowcy (podczas akcji kierowca uderzył w

latarnię, nie widząc jej) przez zamontowanie prostokątnej szczeliny obserwacyjnej, osłoniętej wkładką z 80-milimetrowego szkła pancernego, wyjętej z „Jasia”. W wierzchnim pancerzu kadłuba wycięto otwieraną w czasie strzelania dwuczęściową, kwadratową pokrywę i zamontowano małą osłonę czołową chroniącą strzelca karabinu maszynowego. Ponadto usprawniono desant.

Dnia 2 IX, około godziny 16.00, uniwersytet znowu zaatakowano. „Kubuś” ostrzeliwał stanowiska niemieckie w budynku Wydziału Chemii, wspierając oddział kapitana „Krybara”, który nacierał na boczną bramę na ul. Oboźnej przy ul. Słowackiego. Transporter podjął próbę staranowania bramy i chroniących jej zasieków, lecz odłamki granatów przebiły opony. Bez możliwości kierowania, z przechylem na prawą stronę, wycofał się na wstecznym biegu w ul. Oboźną w kierunku Krakowskiego Przedmieścia, a potem do bazy wypadowej, czyli warsztatu na rogu ul. Tamka i ul. Topiel. I tutaj rozpoczyna się niejasna historia tego niezwykłego pojazdu.

W dniu 6 IX 1944 roku zgromadzenie „Krybar” pod naciskiem Niemców musiało się wycofać z Powiśla. Uszkodzony „Kubuś” został w swojej powstańczej bazie. Po tzw. wyzwoleniu zimą 1945/1946 roku w czasie odbudowy Warszawy „Kubuś” został odkryty w gruzach przez grupę członków Ochotniczej Straży Pożarnej w Piastowie kierowaną przez kapitana Tadeusza Chojnackiego podczas prac prowadzonych

przez Wydział Budowlany miasta stołecznego Warszawy pod nadzorem inżyniera architekta Janusza Kalbarczyka. Odgruzowany transporter był w dobrym stanie, bez śladów spalenia ani też przestrzelenia ścian. Wewnątrz znajdowała się zgromadzona powstańcza broń. Prace na tydzień przerwano, a kiedy do nich powrócono... „Kubusia” już tam nie było. Jedynym śladem po nim były cztery boczne blachy osłonowe. Na szczęście prawdę poznaliśmy dzięki relacji Ryszarda Jasińskiego opracowanej przez Janinę Kuleszę-Kurowską.

Po nieudanym natarciu na uniwersytet 2 IX uszkodzony „Kubus” wycofał się do warsztatu, w którym powstał. Niemcy dwa dni później przypuścili bardzo silne natarcie z trzech stron na północne Powiśle, co doprowadziło do załamania się powstańczej obrony, szczególnie na odcinku ul. Oboźnej. W tej sytuacji dowództwo AK zdecydowało się na wycofanie oddziałów z tych terenów z użyciem „Szarego Wilka” i naprawionego „Kubusia”, które miały osłaniać odwrót oddziałów AK na ul. Dobrej i ul. Solec. Szybko wycofujące się oddziały powstańcze wokół ul. Solec oderwały się od nacierających faszystów i pod osłoną ognia z „Szarego Wilka” zdołały przebić się na ul. Kopernika przez silnie ostrzeliwaną ul. Tamka, aby przez Okólnik dotrzeć na ul. Szczygłą, gdzie „Szary Wilk” został spalony przez powstańców z powodu wyczerpania możliwości jego dalszego użycia.

Wycofujący się w drugiej kolejności „Kubuś”, osłaniając odwrót oddziałów powstańczych od strony północnej części ul. Dobrej, już z tej drogi odwrotu nie mógł skorzystać, gdyż Niemcy – mimo rozpaczliwej obrony powstańców – opanowali górny odcinek ulicy Tamka. „Kubuś”, mając odciętą drogę powrotną, wrócił do swojej macierzystej bazy, a plutonowy „Franc” Franciszek Kowalewski otrzymał rozkaz zniszczenia go przez spalenie, by nie dostał się w szwabskie łapy. Zdążył jednak tylko wymontować aparat zapłonowy wraz z przewodem wysokiego napięcia, który wrzucił do kanału, kiedy to runął strop warsztatu i pogrzebał transporter. Ta chwila zakończyła jego szlak bojowy, choć paradoksalnie była też powodem jego ocalenia. Skryty pod gruzami przeleżał kilkanaście kolejnych miesięcy.

Nie wiadomo, jak transporter znalazł się w ogrodzie ciągnącym się od zabudowań przy ul. Okólnik aż do ul. Instytuckiej (obecnie Leona Kruczkowskiego) będącej przedłużeniem ul. Topiel w kierunku południowym (za ul. Tamka). Wiadomo jednak, że odnaleziony tam niejako po raz drugi był już spalony, a na jego pancerzu pojawiły się przestrzeliny. Tajemnicze przemieszczenie pojazdu oraz jego dewastacja były wynikiem działań dobrze znanych u nas tzw. nieznanych sprawców, których tożsamość i motywy pozostaną już chyba na zawsze tajemnicą.

Zdewastowany wóz pancerny „Kubuś” trafił do Muzeum Wojska Polskiego w Warszawie. W roku 1967

został odrestaurowany staraniem Józefa Fernika i Stanisława Kopfa. Wykonaną przez Janusza Siudzińskiego replikę „Kubusia” możemy oglądać w Muzeum Powstania Warszawskiego od 31 lipca 2004 roku. Po warsztacie samochodowym, gdzie powstał „Kubuś”, nie ma śladu, jednak powstały tam samochód stał się symbolem pomysłowości i determinacji powstańców. Warto wspomnieć, że pojazd ten nadal działa.

Ojciec i syn

W historii polskiej myśli technicznej zapisało się wiele wspaniałych i sławnych nazwisk. Wystarczy wspomnieć: Bumke, Dębicki, Meyer, Mrajski, Mazurek, Okołów, Paszewski, Panczakiewicz, Poraziński, Gąsiorek, Gorzonkowski, Habich, Horwatt, Klimecki, Nawrot, Loht, Liberman, Łukasiewicz, Rummel, Rudawski, Rytel, Skwarek, Skoczyński, Studziński, Wiatrak, Więckowski, Wójcicki, Wattson, Jan i Jerzy Wernerowie lub Czesław i Tadeusz Tańscy. Uff...

Poddaje się. Nie mam ani siły, ani najmniejszych szans wymienić wszystkich w tym czcigodnym gronie, ale też i nie o to chodzi. Nie będę też przedstawiał ich pełnych biografii, bo powstałaby w ten sposób zupełnie nowa, niemniej fascynująca książka. Zajmę się więc tylko dwoma z nich. Wymieniłem ich jako ostatnich. Jako że ostatni mają być pierwszymi...

James Dean powiedział kiedyś: „Czuje, że w życiu są wydarzenia, których nie możemy uniknąć. Zachodzą niezależnie od naszej woli, ponieważ tacy już jesteśmy, po prostu ściągamy na siebie nasz własny los, nasze przeznaczenie”. Tak też było zapewne w życiu tych, o których zaraz przeczytasz.

Tadeusz Tański był synem Czesława Tańskiego, polskiego pioniera lotnictwa, doskonale znanego każdemu szybownikowi. Tański-syn był wynalazcą, wizjonerem, człowiekiem obdarzonym wybitnym darem łatwości tworzenia nowych, często pionierskich konstrukcji. Miał bujną wyobraźnię konstruktora stojącą w wiecznej sprzeczności z jego zupełnym brakiem uczucia strachu. Był konstruktorem fenomenalnym, „konstruktorem-poetą”. Ci, którzy go poznali, ulegali jego indywidualności i osobistemu czarowi. A on najlepiej czuł się w swoim skromnym pokoiku w mieszkaniu, w którym najważniejszym meblem był stół kreślarski. Tam, otoczony górami książek i czasopism technicznych – tworzył.

Urodził się 11 marca 1892 roku w Warszawie. Ukończył tamtejszą Szkołę Handlową, po czym podjął studia we Francji. W Paryżu ukończył Ecole Supérieure d'Électricité na Wydziale Motoryzacji i Lotnictwa. Został asystentem profesora Louisa Lacoin. Potem pracował jako samodzielny konstruktor w zakładach samochodowych Renault, w firmie L. Bordon w Paryżu i w angielskiej firmie Armstrong. Projektował wszystko: silniki spalinowe, samochody, ciągniki i sprzężarki.

Uzyskał w tym czasie kilka patentów, dzięki czemu dał się poznać jako twórca bardzo zdolny i obdarzony niezwykle wyobraźnią przestrzenną. Jego pomysły wybiegające wprzód o ponad epokę budziły zachwyt i wprawiały w osłupienie.

Bardzo przypominał ojca, który jako typowy lekkoduch ożenił się, ale kiedy przyszło na świat dziecko i kłopoty z nim związane, „rozmyślił się”. Tański-ojciec był artystą malarzem, konstruktorem lotniczym, pionierem i popularyzatorem lotnictwa w Polsce, a przy tym kompletnym dyletantem technicznym. Od 1893 roku zajmował się budową udanych modeli latających o napędzie gumowym. W 1895 – pod wpływem wiadomości o próbach z szybowcem Otto Lilienthala – zbudował pierwszy na ziemiach polskich szybowiec nazywany „Lotnią”, wielokrotnie później udoskonalany. Biegając z „Lotnią” pod wiatr, Tańskiemu udawało się, jak wspomina Witold Rychter, wykonać kilka krótkich lotów. Ze swymi przyjaciółmi zawiązał w Warszawie Kółko Awiacyjne, odbywające co miesiąc spotkania dla kultywowania myśli i poszerzenia wiedzy lotniczej. W 1907, po udanych próbach z modelami, zbudował prototyp śmigłowca (nazwanego śrubowcem), początkowo zaopatrzonego w napęd mięśniowy, potem w silnik spalinowy, który oczywiście nie miał najmniejszych szans na wzniesienie się w powietrze. W 1909 roku Czesław Tański zaprojektował górnopłat, napędzany trzycylindrowym silnikiem gwiazdowym o

mocy 25 KM. Samolot ten nazwano „Łątka”. Była to konstrukcja z elastycznymi skrętnymi końcówkami płatów i usterzenia poziomego, pełniącymi funkcję powierzchni sterowych – aby móc sterować, płaty były ponadto zamocowane obrotowo na dźwigarach. Płatowiec ten nigdy nie wzbił się w powietrze, podobnie jak śrubowiec. Za życia Tański-ojciec jako „artysta” dominował nad „konstruktorem”. Po śmierci „konstruktor” przyćmił „artystę”.

Czas jednak płynął. Dwadzieścia lat po tym, jak Czesław Tański opuścił żonę, trafił na zjazd konstruktorów samolotowych do Paryża. Między innymi był tam młody inżynier, którego nazwisko zabrzmiało w uszach Czesława Tańskiego dość dziwnie, bo nazywał się ów młodzieniec... Tadeusz Tański. Okazało się, że był to syn Czesława. Od chwili tego przypadkowego spotkania już się nie rozstawali.

Tański-syn we Francji z ogromnym powodzeniem projektował i budował silniki lotnicze. W 1916 roku stworzył największy na świecie 12-cylindrowy silnik lotniczy o mocy 520 KM, w 1917 zaś – najlepszy na świecie dwusuwowy silnik do napędu prądnic radiostacji samolotowych oraz niezwykle ciekawy czterocylindrowy gwiazdowy silnik dwusuwowy „Wir”, typu wirującego, z przeznaczeniem do lekkich samolotów.

W 1919 roku Tadeusz Tański wrócił do Polski. W pierwszych latach po I wojnie światowej tabor samochodowy, a także przemysł motoryzacyjny na ziemiach polskich prawie nie istniały. Produkcja seryjna

w branży motoryzacyjnej w nowo odrodzonej Rzeczypospolitej Polskiej zaczęła się dopiero w 1922 roku w Fabryce Silników i Traktorów Ursus. Zaraz po wojnie głównym użytkownikiem taboru samochodowego było oczywiście wojsko. A wojskowi mieli swoje wymagania – chcieli, aby ich tabor samochodowy był możliwie jednolity. Tymczasem w pierwszym okresie po wojnie były to tylko pozostałości po zaborcach. Wojskowi pragnęli też, aby kraj dysponował odpowiednim zapleczem technicznym. Powstały więc Centralne Warsztaty Samochodowe (CWS) Departamentu Samochodowego Ministerstwa Spraw Wojskowych, gdzie rozpoczął pracę nasz młody inżynier.

W 1920 roku Tadeusz Tański skonstruował w 14 dni pierwszy polski samochód pancerny Ford FT-B. Został on potem bojowo – a przy tym ciekawie – użyty. Samochody na pierwszej linii frontu atakowały tyralierą. Na równej z nimi wysokości jechał po szosie jeszcze jeden samochód pancerny, z którego do pasa odkryty wystawał Tadeusz Tański – robił on zdjęcia i pilnie obserwował, jak jego wozy pancerne sprawują się w boju. Samochód wiozący konstruktora wrócił podziurawiony kulami, pracodawcy zrobili mu awanturę, a on, szczęśliwy, że jego pancerka się sprawdziła, zupełnie nie rozumiał, o co chodzi.

W 1921 roku Tadeusz Tański został członkiem Stowarzyszenia Polskich Mechaników w Ameryce, w ramach którego opracował projekt nowoczesnego

ciągnika rolniczego i samochodu ciężarowego. Zakład, w którym Tański pracował (CWS), sukcesywnie zwiększał swoje możliwości, a 700-osobowa załoga stale podnosiła swoje kwalifikacje. Wreszcie w 1922 roku pewna grupa pracowników CWS wyszła z inicjatywą podjęcia produkcji prawdziwych samochodów. Wśród tych ludzi znaleźli się Kazimierz Meyer, Robert Gabeau, Władysław Mrajski, Tadeusz Paszewski, a potem również Stanisław Panczakiewicz. Do grupy tej należał także Tadeusz Tański. Miał wtedy niespełna 30 lat.

Określono założenia konstrukcyjne będące kompromisem między ambicjami i oczekiwaniami konstruktorów a zdolnościami produkcyjnymi, technologicznymi i materiałowymi CWS. Silnik musiał mieć do 4 cylindrów, pojemność do 3 l, stopień sprężania – 4,5. Kadłub silnika i tłoki miały być wykonane ze stopu lekkiego (aluminiowo-krzemowego) z mokrymi tulejami cylindrów z żeliwa. Kadłub musiał mieć wzierniki z boku, pozwalające na bieżącą kontrolę stanu panewek układu korbowego.

Tański-syn zabrał się do pracy. Projekt silnika był gotowy... po 3 tygodniach. Korbowody zostały pokryte emalią azbestową w celu zmniejszenia wibracji, panewki korbowodowe wylane stopem łożyskowym, silnik otrzymał podgrzewany kolektor ssący, jak i czujnik ciśnienia oleju sprzężony z urządzeniem wyłączającym zapłon w przypadku awarii w układzie smarowania, elektryczny rozrusznik, zamek-blokadę skrzyni biegów uniemożliwiającą kradzież samochodu oraz hydrauliczną

pompę urządzenia wspomagającego hamulec. Prototypowy silnik wykonano zgodnie z przyjętymi założeniami, pokonując po drodze wiele trudności technologicznych. Poddano go badaniom na hamowni, podczas których dokonano tylko kilku poprawek i regulacji.

Okazało się, że jednostka ta w niczym nie ustępuje silnikom produkowanym przez renomowane wytwórnie, a pod wieloma względami nawet je przewyższa. Nasz konstruktor był zdania, że należy dążyć do największej prostoty w konstrukcji. W szczególności zwracał baczną uwagę na łatwość składania i rozbierania, zatem zunifikowanie elementów w silniku samochodu CWS T-1 doprowadził do perfekcji – jak wspominaliśmy wcześniej, cały silnik można było rozebrać jednym kluczem płaskim, dwustronnym o rozwarości szczęk 17x29 mm, i wkrętakiem! Całą resztę samochodu także można było rozmontować w dokładnie ten sam sposób. Nigdy potem nikt inny na świecie nie powtórzył tego w żadnej konstrukcji.

Kiedy CWS T-1 był prawie gotowy, skrzynka biegów wciąż wymagała dopracowania. Było to zadanie Tańskiego, który nie mógł się do tego zmusić. Zwierzchnikom również nie udawało się skłonić Tańskiego do jej ukończenia. Zdesperowany dyrektor CWS posunął się do drastycznego rozwiązania: niemal siłą zamknęto na noc ekscentrycznego inżyniera w budynku dyrekcji, przy wyjściu stawiając wojskową wartę, zmuszając go do zakończenia projektu. W

oknach pracowni całą noc paliło się światło, co mogło świadczyć tylko o jednym: inżynier nie śpi, ale pracuje, kreśli i wymyśla. Nazajutrz rano zdumiony dyrektor zastał konstruktora w jego pracowni nad stosem... prześlicznych damskich apaszek. Tański był dumny ze swego dzieła – każdą apaszkę ozdobił pięknymi, ręcznie naniesionymi deseniami. Skarcony, zmartwił się, przepraszając jednocześnie, że na śmierć zapomniał o skrzyni, i już w kilka godzin po nocy pełnej apaszek projekt skrzyni był ostatecznie gotowy.

„Jeżeli maszyna jest ładna i estetyczna, to będzie także dobra w pracy” – mawiał Tadeusz Tański. Jak pokazuje jego życie, był niemal jak polski Leonadro da Vinci. Projektując cokolwiek, rysował najpierw kształt zewnętrzny. Potem we wnętrzu stworzonej bryły umieszczał poszczególne mechanizmy. Miał przy tym ogromne wyczucie wytrzymałości materiałów. Zawsze konstruował właściwie bez obliczeń, a jeśli jakiegokolwiek przeprowadzał, to tylko chyba po to, aby przekonać się, że jego wcześniejsze przewidywania były najzupełniej słuszne. Rozwiązania, które stosował w swoich konstrukcjach, okazywały się zazwyczaj nowatorskie, nietypowe, a przy tym proste i doskonale się sprawdzały. Owszem, niektóre jego pomysły należy uznać nawet dziś za nieco zwariowane. Pewnego razu na przykład, po tym, jak wyczytał w amerykańskiej prasie wojskowej, że pocisk armatni otoczony atmosferą ognia leci z mniejszymi oporami powietrza, wpadł na pomysł przeniesienia tej idei na grunt automobilizmu.

Zbudował specjalny, szybki samochód CWS z opływowym, azbestowym nadwoziem w kształcie kropli. Opór powietrza miała zmniejszać atmosfera ognia wywołana przez płonącą naftę, wytwarzaną przez rozpylacz sterzący dwa metry przed pojazdem. Tański zaproponował Witoldowi Rychterowi pobicie rekordu prędkości takim samochodem – kierowca oczywiście ubrany byłby w azbestowe ubranie, rękawice i hełm. Do prób na szczęście nie doszło, gdyż dyrektor zakładów wyhamował zbyt śmiałe pomysły genialnego konstruktora.

Tadeusz Tański pracował w podobny sposób, co Henry Ford nad swoim słynnym modelem T. Ford tworzył ogólne rysunki kredą na tablicy, podawał swoim współpracownikom założenia techniczne, a inżynierowie na tej podstawie przygotowywali rysunki techniczne. Ford oglądał potem gotowe projekty, które na skutek słabej znajomości rysunku technicznego przez Forda były odpowiednio oznaczane różnymi kolorami i kreskowane. Tański natomiast wszystkie trzy rzuty rysunku zestawieniowego szkicował w jednym miejscu, nakładając jeden rysunek na drugi. Uważał, że w taki sposób nie będzie trzeba niczego mierzyć! Prawdą jest jednak, że sporządzenie rysunków wykonawczych z takich szkiców było możliwe chyba wyłącznie dlatego, że przyjaciel Tańskiego, inżynier Robert Gabaud, potrafił rozszyfrować te nieznosne lamigłówki.

To, że Tański konstruował silniki samochodowe, nie wynikało wcale z jego motoryzacyjnych zainteresowań.

Budował wynalazki nieprzerwanie i miał do tego ogromny talent, przy czym było mu zupełnie obojętne, nad czym aktualnie pracuje. Bliższe prawdy będzie zatem stwierdzenie, że czynił to przede wszystkim po to, aby zaspokoić swoją wybujałą fantazję techniczną, lub... dla pieniędzy. Tym bardziej że zainteresowania tego człowieka nie kierowały się wyłącznie w stronę mechaniki. Jego głowę zaprzętały tysiące pomysłów, z których tylko niewiele udało mu się wprowadzić w życie. Te jednak, które powstały, potwierdziły, że były warte opracowania. Był autorem konstrukcji silników, samochodów, rozwiązań samoblokujących mechanizmów różnicowych do samochodów terenowych, ciągników artyleryjskich, autobusów i wagonów silnikowych, uniwersalnego pojazdu drogowo-szynowego oraz na przykład... automatu do wykonywania seryjnych powiększeń fotograficznych z dowolnych formatów.

Jak czytamy we wspomnieniach o nim, zdesperowana żona, nie mogąc dłużej znosić jego inżynierskich fantazji i nietrzymania się rzeczywistości – odeszła. Mimo to Tański, pragnąc jej pomóc, poprosił jednego z przyjaciół (sam zwykle nie miał już czasu na wcielenie w życie swych fantazji), aby zbudował według jego pomysłu automatyczny przyrząd do robienia odbitek fotograficznych, który mógłby dać żonie niezły zarobek. Miało to być urządzenie, do którego wkładałoby się wywołany już film małoobrazkowy z zaprogramowaną na obrzeżu żadaną liczbą egzemplarzy

danego zdjęcia i do tego w różnych wymiarach powiększeń. Aparat miał następnie sam wywoływać, utrwać i suszyć błyszczące odbitki. Czegoś takiego na świecie jeszcze nie było. A Tański usiadł do stołu i od ręki naszkicował wszelkie urządzenia, które po przeanalizowaniu okazały się teoretycznie bezbłędne.

Nasz inżynier jednak nie potrafił się podporządkować zwierzchnikom. Dziesiątki jego fantastycznych pomysłów oraz oryginalny sposób bycia sprawiały, że żadna firma nie potrafiła właściwie wykorzystać jego geniuszu i nikt nie mógł wytrzymać z Tańskim przez dłuższy czas. Toteż w miarę upływu lat miał coraz gorsze stanowiska, coraz gorsze warunki pracy, niepozwalające mu na rozwinięcie pełnych umiejętności. Poważnym nieszczęściem naszego geniusza – jak to zwykle w takich wypadkach bywa – był całkowity brak umiejętności utrzymania przy sobie pieniędzy. No, ale nie każdy może być Michałem Wiśniewskim z Ich Troje. Tański miał natomiast ogromne szczęście do przyjaciół. Był powszechnie lubiany pomimo jego wybujałej fantazji i ekscentrycznego sposobu bycia. Ale przyjaciele nie są po to, aby pożyczać pieniądze, toteż gdy ich zabrakło, konstruktor zgłaszał się do jakiegoś konkursu inżynierskiego, który przeważnie wygrywał, i tak ratował swój nadwreżony budżet chociaż na pewien czas.

Klasycznym tego przykładem była historia wygrania konkursu na silnik przewidziany do napędu prądnicy radiostacji polowej, dwucylindrowy, chłodzony

powietrzem o objętości skokowej 750 cm³. Tański zaprojektował ten silnik, jak zwykle bardzo prosty, z jednym rodzajem śrub i nakrętek (nazwany TO-1). Silnik wykonano w piekielnym tempie i prototyp złożono zaledwie o dobę przed oficjalnym rozpoczęciem próby trwałości. Na dany znak uruchomiono konkursowe silniki, mające od tej chwili pracować bez przerwy. Do konkurencji stanęły najważniejsze firmy motocyklowe, lotnicze i silnikowe, jak np. renomowana wytwórnia Douglas. Silniki po kolei się zatrzymywały, odpadając w ten sposób z konkursu. Wreszcie na placu boju pozostały dwie konstrukcje: amerykańskiego tytana i naszego konstruktora. Po 400 godzinach pracy również i silnik Douglasa staje, a Tańskiego terkocze przez następne 600 godzin, po czym wyczerpawszy doszczętnie cierpliwość komisji sędziowskiej, zostaje wyłączony i wygrywa konkurs. Nagroda pieniężna umożliwia mu odwiedzanie ulubionej kawiarni, gdzie w gronie przyjaciół dalej rysuje na papierowych serwetkach szkice zupełnie nowych silników.

Wspominając Tadeusza Tańskiego, nie sposób milczeć o lotnictwie. Jego ojciec był wielkim pionierem awiacji w Polsce, a syn także kilkakrotnie zasłynął w tej dziedzinie. Między innymi opracował – jak zwykle specjalnie na konkurs – niezwykle silnik lotniczy: pięciocyldrowy, gwiazdowy, o mocy 100 KM. Co ciekawe, był on wykonany wraz z cylindrami z tłoczonych blaszanych połówek, których łączenie

następowało w płaszczyźnie osi cylindrów, a połówki owe były ze sobą po prostu zespawane. Wnętrze cylindrów przetaczano i szlifowano, a na zewnątrz naciskano uźebrowane aluminiowe segmenty. Całą gwiazdę silnika wraz z tłokami i korbowodami (głównym i bocznymi) nasuwało się na jednostronnie podparty wał korbowy, mocując ją następnie z zewnątrz jedną centralną nakrętką.

Nasze cudowne dziecko warsztatów i pracowni próbowało również latać. Tański wybrał się pewnego razu w powietrze ze znanym konstruktorem lotniczym – z inż. Jerzym Drzewieckim – niewielkim samolotem JD-2. Po kilku minutach lotu nasz konstruktor bez trudu prowadził samolot. Po powrocie na ziemię natychmiast zaproponował szereg poprawek udoskonalających konstrukcję samolotu, które okazały się na tyle trafne, że wprowadzono je w wersji rozwojowej samolotu JD-2 bis. Był niczym Howard Hughes.

Analizując konstrukcje stworzone przez Tadeusza Tańskiego, mimo zachłyśnięcia się jego geniuszem dochodzimy do wniosku, że wiele z nich było jednak niedoskonałych. Nie dlatego, że miały błędne założenia czy nietrafne rozwiązania, ale dlatego, że od tamtych lat, w których polska myśl konstrukcyjna stawiała pierwsze kroki, do dziś technika wykonała ogromny skok ku przyszłości. To, co nie jest trudnością w obecnych czasach, niezupełnie było wówczas możliwe. Tański swoimi śmiałymi pomysłami czasem wybiegał poza swoją epokę. Podobnie jak pewien genialny Włoch.

To, co oczywiście bardzo spodobało mi się u Tadeusza Tańskiego i czym ujęła mnie jego biografia od początku – to nieskrywana niechęć do Niemców. Ja jednak żyję w zupełnie innych czasach. Wtedy jego postawa w zestawieniu z krnąbrnym charakterem ekscentrycznego geniusza nie wróżyła mu dobrze. Choć po wybuchu II wojny światowej Tadeusz Tański został wraz z załogą zakładu ewakuowany, już w październiku 1939 roku powrócił do Warszawy. Było to bardzo nierozsądne z jego strony, ale jednocześnie tak dla niego charakterystyczne! Jako jeden z największych światowych konstruktorów technicznych znalazł się na hitlerowskiej liście inteligentów przeznaczonych do likwidacji.

Po ojcu dziedziczył w pewnym sensie brak zorganizowania wewnętrznego, brak systematyczności, niefrasobliwość, oderwanie od rzeczywistości. W swojej ulubionej kawiarni nadal, zaciętrzewiony, wygłaszał przemówienia zwrócone przeciw najeźdźcy. Zaczął się parać pracą konspiracyjną. Grono jego przyjaciół nie zwracało na to uwagi, bo byli do jego zachowania przyzwyczajeni, ale wśród gości znalazł się zdrajca. Dnia 3 lipca 1940 roku o godz. 6 do mieszkania Tadeusza Tańskiego w Warszawie na Starym Mieście, przy ul. Szeroki Dunaj 5/13, wkroczyło gestapo, pytając tylko o nazwisko i imię inżyniera Tańskiego. Aresztowano go i zabrano na Pawiak. Żona starała się go stamtąd wydostać. Bezskutecznie. Ostatni gryps – z 31 stycznia 1941 roku – otrzymała od kolejarza, który karteczkę z

adresem znalazł na torach. Tański napisał do żony: „Kochana moja, jest godzina 4 rano, wiozą nas pociągiem chyba do Oświęcimia – żegnam Cię ostatni raz”. Nie mylił się. Trafił do Auschwitz i otrzymał numer 9755. Dnia 28 marca 1941 roku żona otrzymała depeszę z przekazywaną przez Niemców standardową informacją, że jej mąż zmarł 23 marca 1941 roku na zwyrodnienie mięśnia sercowego.

Śmierć Tadeusza Tańskiego załamała ojca Czesława, który od tej pory z dnia na dzień podupadał na zdrowiu i gasł w oczach. Pokładał w synu nadzieję, że ten przejmie i rozwinie jego myśl techniczną, a sam zakończy życie w spokoju, przy nim. Nadzieje okazały się płonne. Czesław Tański w samotności przeżywał śmierć Tadeusza i jakby godząc się na taki stan rzeczy, zobojętniał na wszystko. Niespełna rok po śmierci syna umarł.

Prymitywne początki

Tuż po wojnie, pod koniec lipca 1945 roku, powstała Państwowa Komunikacja Samochodowa (PKS), jeszcze bez opisanych markerami przystanków, bez dworców, na których za każdym rogiem roznosi się zapach uryny, za to z ogólnopolskim rozkładem jazdy, który liczył zaledwie 48 stron. Dziś 48 stron liczą ulotki nie dla idiotów. A wtedy brakowało nie tylko tego wszystkiego, o czym napisałem wyżej, ale przede wszystkim autobusów. Do transportu pasażerskiego wykorzystywano więc ciężarówki z demobilu. Nikt nie odważył się wrzasnąć: panie, co pan z kartoflami

jedziesz?! Taki był czas. Jedno było jednak wtedy naprawdę jasne: musi powstać nowa konstrukcja samochodu ciężarowego, która mogłaby zaspokoić palące potrzeby przewozowe towarów i ludzi w kraju dźwigającym się z wojennej pożogi.

Szczęśliwie okazało się, że z zawieruchy wojennej ocalało spore grono twórców przedwojennego przemysłu motoryzacyjnego. W jednej z pierwszych kawiarenek w Warszawie, na rogu Marszałkowskiej i Hożej, kadra przedwojennych Państwowych Zakładów Inżynierii z ożywieniem dyskutowała o pomysle powstałym jeszcze przed wojną, a po wojnie na nowo aktualnym. Tak właśnie rodził się pierwszy polski samochód ciężarowy zbudowany po wojnie.

Właściwie od razu przystąpiono do wyteżonej pracy, niestety w niezwykle trudnych warunkach. Samochód powstał w 21 miesięcy – licząc od chwili rozpoczęcia prac konstrukcyjnych do zmontowania pierwszego egzemplarza – opracowanie zaś pełnej i poprawionej dokumentacji produkcyjnej zajęło 31 miesięcy. Był to nie lada wyczyn inżynierski. Przedwojenna dokumentacja zaginęła, więc odtworzył ją z pamięci Mieczysław Dębicki wspólnie z grupą Bronisława Mrozowskiego. Nie było to łatwe zadanie, szczególnie że tylko po jedną rolkę kalki technicznej trzeba było jechać z Warszawy do Łodzi. Ołówki z kolei kupiono w Katowicach. Wspominałem zresztą o tym, że PKS-u właściwie nie było. Czasy były niespokojne, każdy przecież zna powiedzenie: kup pan cegłę. Pieniądze na

zakupy noszono w kieszeniach razem ze strachem, że ktoś je odbierze. Cóż, głupio byłoby przeżyć 5 lat wojny i skończyć w kielbasie Harmana, ale ciężarówka powstać musiała.

Jan Werner skonstruował zatem silnik S-40, Stanisław Panczakiewicz – kabinę i skrzynię ładunkową, a Zygmunt Grzonkowski – instalację elektryczną samochodu, który oznaczono jako Star 20. Na miejsce produkcji wybrano Zakłady Starachowickie. Dokumentację tworzone w Łodzi, a prototyp rodził się w Zakładach Mechanicznych w Ursusie. Jak wspominają twórcy Stara 20, dysponowali oni tylko jedną tokarką napędzaną ręcznie, a w hali nie było ścian, więc prowizorycznie zbudowano je z brezentowej plandeki. Biura ogrzewano gorącymi odlewami, a hale montażowe ciepłem z parowozu. Wynagrodzeniem było pół bochenka chleba. Mimo to wszyscy z radością tworzyli nowy samochód, zdając sobie sprawę, jak bardzo zrujnowanemu krajowi potrzebny będzie taki środek transportu. Nieślubnym dzieckiem ich wyłożonych prac, prowadzonych w tak prymitywnych warunkach, były niestety niezliczone poprawki. Stały się one legendą.

Pewnego dnia do biura zakładu doświadczalnego dotarła tajemnicza laurka o treści: „Z okazji tysięcznej zmiany konstrukcyjnej jubileuszowe pozdrowienia przesyła załoga Zakładu Doświadczalnego w Ursusie”. Pomimo tych trudności w końcu lutego 1948 roku było już gotowe podwozie, a wkrótce również ukończono

prototyp silnika. Prototyp całego samochodu gotów był 19 czerwca 1948 roku. Niezwłocznie poddano go próbom drogowym.

Pierwszy prototyp powstał w Zakładach Starachowickich (dawna fabryka zbrojeniowa, od 1951 roku nazwana jako Fabryka Samochodów Ciężarowych im. Feliksa Dzierżyńskiego), 28 lutego 1948 roku. Oficjalnie zaprezentowano go 19 czerwca 1948 roku, a 15 grudnia 1948 roku pod gmachem Politechniki Warszawskiej, w czasie kongresu zjednoczeniowego PPS i PPR, stanęło pierwsze pięć Starów 20. Za tę konstrukcję M. Dębicki, Z. Grzonkowski, Z. Okołów, A. Rummel, Z. Rytel, Jan i Jerzy Wernerowie otrzymali Nagrodę Państwową.

We wrześniu 1950 roku na Międzynarodowym Rajdzie Techniczno-Doświadczalnym Samochodów Ciężarowych z udziałem ekip z Czechosłowacji (Praga RN, Skoda 706 RN i RM) i Węgier (Csepel 350 G i 350 D). Był to rajd kwalifikacyjny. Miał 3212 km długości i składał się w ok. 43% z terenu płaskiego, w ok. 27% z terenu podgórskiego oraz w ok. 29% z terenu górskiego. Z kolei 67% odcinka testowego stanowiły drogi o dobrych nawierzchniach i 33% odcinki o nawierzchniach złych. Zużycie benzyny i oleju odniesione do całego rajdu, przy średniej szybkości technicznej 35,5 km/godz., wyniosło odpowiednio 30 l i 0,77 l/100 km. Maksymalne szybkości samochodów pod obciążeniem 3 t żeliwa, podnośników, butli z gazem, narzędzi i kół wyniosły na autostradzie pod

Żaganiem 91 km/godz. Jedynym przygotowaniem samochodów Star 20 do rajdu było wyposażenie ich w dwa lusterka wsteczne niezniesztalające obrazu. Program rajdu oprócz odcinków drogowych przewidywał również: próbę zużycia paliwa na odcinku 100 km (wszystkie Stary zmieściły się poniżej 17 l przy normie 27 l, a najlepszy wynik osiągnęła załoga Kwaśniewski-Ripper – zaledwie 15,15 l), 500-metrową próbę szybkości na wzniesieniu, próby przyspieszenia i hamowania na 100 m, próbę szybkości po 500 m ze startu stojącego, slalom na lotnisku i parkowanie. Łącznie wystartowało 18 samochodów. Brało udział sześć Starów, które ostatecznie zajęły sześć pierwszych miejsc. Po ogłoszeniu wyników i po uroczystości delegat węgierski wygłosił porywające przemówienie, z którego zgromadzeni zrozumieli jedynie słowa: Csepel, Skoda, Praga, Star i Lengyelország. Samochody, które wystartowały, trafiły po rajdzie z powrotem do Starachowic, gdzie zawodnicy otrzymali upomnienie za założenie niestandardowych lusterek oraz wywiercenie czterech otworów na przedniej ścianie kabiny, żeby zamocować tablicę z numerami startowymi, egzemplarze tych ciężarówek trafiły bowiem do sprzedaży jako nowe.

Star 20 miał 6-cylindrowy silnik benzynowy o pojemności skokowej 4,188 dm³ umieszczony wzdłużnie, nad osią przednią, osiągający maksymalną moc 84 KM przy 2800 obr./min. Był o 18% mocniejszy niż np. znany silnik Bedforda. Wał korbowy podparto

na czterech łożyskach ślizgowych, a panewki były wylane stopem cynowym. Zastosowano górnozaworowy układ rozrządu z wałem umieszczonym w kadłubie. Silnik chłodzony był cieczą o obiegu wymuszonym. W układzie zasilania użyto importowanego gaźnika Solex 40 UAIP, o średnicy gardzieli 32 mm. Masa suchego silnika wynosiła 350 kg. Instalacja elektryczna o napięciu znamionowym 12 V zasilana była z prądnicy o mocy 220 V. Rozrusznik miał moc 1,32 kW. Klasyczny układ napędowy tworzyły: jednotarczowe sprzęgło półodśrodkowe, sterowane mechanicznie, czterobiegowa niezsynchronizowana skrzynka przekładniowa ze wstecznym, wał napędowy z dwoma przegubami krzyżakowymi oraz tylny most ze stożkową przekładnią główną. Poszczególne zespoły zamocowano do spawanej ramy podłużnicowej. Przednia oś o przekroju dwuteowym wsparta była na wzdlużnych póleliptycznych resorach piórowych, a most tylny na resorach piórowych głównych współpracujących z piórowymi resorami pomocniczymi. Koła wyposażono w ogumienie dętkowe o wymiarach 8,25-20. Hamulec zasadniczy uruchamiany był hydraulicznie i współpracował z podciśnieniowym mechanizmem wspomagającym, natomiast hamulec pomocniczy mechaniczny działał na szczęki hamulcowe kół tylnej osi. Samochód miał skrzynię ładunkową o konstrukcji drewnianej. Jego podstawowe wymiary to: długość całkowita: 5860 mm, szerokość: 2200 mm, wysokość z oponą: 2800 mm. Ciężarówka miała masę

własną 3360 kg i ładowność 4 t. Osiągała prędkość maksymalną 85 km/h, a średnie zużycie paliwa dochodziło do 26 l/100 km.

Star 20 miał kompozycyjne panewki, co oznaczało, że można było je wykonać samemu. Najpierw należało je wytopić z cyny i ołowiu, a następnie odlać w foremce. Kolejnym etapem było żmudne obrobienie skrobakiem, i już można było je zakładać. Ech, kiedyś to były czasy...

W 1952 roku uruchomiono w FSC Starachowice produkcję nowej, uproszczonej technologicznie kabiny, która nosiła symbol N 23. Konstrukтором tej kabiny był inż. A. Żyliczyński. Od tego czasu do Starów zaczęto montować kabiny N 20 lub N 23. Silnik oraz podwozie Stara służyły jako konstrukcja wyjściowa dla pierwszych krajowych podwozi autobusowych średniej pojemności A-50 w roku 1948, ciągnika siodłowego i naczepy C-50 i D-50 w roku 1949, a rok później także dla samochodu samowyladowczego W-14. Na bazie tego samochodu w Oddziale CBT, a następnie CBKS, powstało wiele konstrukcji pochodnych, samochodów specjalizowanych i specjalnych.

Star zostaje strażakiem

Konstruktorzy Stara 20 byli od dwunastu apostołów. Widzieli na własne oczy prawdziwe cuda, ponieważ tych cudów dokonywali. To oni przyczynili się w sposób zasadniczy do powstania w trudnych i prymitywnych

warunkach i w nieprawdopodobnie krótkim czasie pierwszych powojennych i dobrych samochodów polskich, o jakości konstrukcyjnej niewymagającej żadnej pomocy obcej (co było wtedy bardzo istotne), bez drogich i niesprawdzonych rozwiązań licencyjnych. Pozostawili po sobie stworzone od podstaw w ciągu kilku lat gotowe placówki konstrukcyjne i badawcze, które w mało rozwiniętej od tamtych czasów postaci istnieją do dzisiaj. Opracowali dokumentację konstrukcyjną samochodu Star 20, która pozwoliła na wieloletnią produkcję dobrego samochodu bez potrzeby dokonywania w niej radykalnych zmian. Wyprodukowano około 50 tysięcy Starów 20, z czego kilkanaście tysięcy wyeksportowano – spotkać je można było w najodleglejszych zakątkach kuli ziemskiej, począwszy od dalekiej Brazylii, poprzez Chiny, Turcję, Iran, Bułgarię, na zlodowaciałych i ośnieżonych drogach Norwegii i Finlandii skończywszy. Star 20 to bezspornie jeden z najcenniejszych dorobków inżynierskich ubiegłego dziesięciolecia. Dzięki udanej konstrukcji samochód ten posłużył za dawcę części dla samochodów pochodnych. Jednym z samochodów specjalnych powstałych na podzespołach staruszka Stara 20 był bojowy wóz strażacki. Sam pamiętam ten samochód z dzieciństwa, bo we wsi, w której się wychowywałem, jeszcze w zamierzchłych latach 80. taki właśnie sprzęt posiadała jednostka Ochotniczej Straży Pożarnej w Kamienicy Nyskiej. Czy ktokolwiek jeszcze coś takiego kojarzy?

Wóz ten był jak Mariusz Pudzianowski – może niezbyt piękny, za to silny jak sam diabeł, a przy tym poruszał się z gracją po lodzie. No i gasił pożary, a to zawsze na wsi było wydarzeniem towarzyskim najwyższej rangi. Mogłem się wtedy na staruszka Stara do woli napatrzeć. A było na co!

Pożarniczy Star 20 powstał po tym, jak konstrukcja Stara 20 zaczęła dojrzewać i ostatecznie okrzepla niczym poziomkowy budyń na talerzu. Pierwszy wóz strażacki po wojnie powstał w Centralnym Biurze Technicznym Przemysłu Motoryzacyjnego w Warszawie, gdzie najpierw opracowano specjalne podwozie przeznaczone dla samochodów pożarniczych, noszące oznaczenie A 20 G, a potem w podwoziu tym wykorzystano sprawdzone już zespoły główne z ciężarowego Stara 20. Opracowano też odmianę podwozia A 20 P, które było wyposażone w autopompę napędzaną silnikiem przez przystawkę odbioru mocy montowaną przy skrzyni biegów i specjalny wał napędowy. Nowa konstrukcja miała solidny kręgosłup, mianowicie podłużnicową ramę spawaną, wydłużoną w tylnej części o około 500 mm. Pozostałe zespoły podwozia, jak: zawieszenie kół, układ kierowniczy i hamulcowy zostały przeniesione z dawcy. Na podstawie Stara 20 zbudowano też jeszcze kilka innych wersji nadwoziowych, przy czym nie wszystkie z nich weszły do produkcji – część pozostała tylko prototypami. Mnie jednak interesowały wtedy wyłącznie wozy pożarnicze. Któż z nas nie chciał wyrywać lasek na sikawkę, hełm i

strażacki toporek! Tym bardziej że nieustraszeni ogniomistrzowie jeździli taką wspaniałą maszyną.

Pierwszym i podstawowym wozem bojowym straży pożarnej stał się GM 8 z nadwoziem oznaczonym symbolem N 71. Nadwozie miało sylwetkę przypominającą ciasny wagon PKP, i zupełnie bez znaczenia było to, że PKP rymuje się z OSP. Wykorzystano elementy kabiny Stara N 20 wraz z drzwiami zawieszonymi na tylnej krawędzi. Reszta nadwozia stanowiła konstrukcję szkieletową z drzwiami bocznymi zawieszonymi już na przednich krawędziach. Układ nadwozia oraz rozmieszczenie sprzętu były podobne do tych w samochodzie Bedford OLBZ/N 70. W przedziale załogi zostały zamontowane dwie drewniane ławki dla ośmiu dziarskich i odważnych strażaków i ich sikawek. W przestrzeni między kabiną kierowcy a przedziałem załogi znajdowało się pomieszczenie na motopompę typu M-800 (z prawej strony) i agregat prądotwórczy (z lewej). W tylnej, obniżonej części nadwozia, rozmieszczono schowki na węże i toporki, a dach tej części obwiedziony został uroczą galeryjką do przewożenia mokrych węży. Na podstawowej części dachu było też zamontowane rusztowanie na drabinę wieloprzęsłową, bosaki i nosze. Rusztowanie wyposażono w pochylnię, dzięki której można było zdjąć drabinę z dachu pożarnika bez wchodzenia na niego. Na prawej stronie przedniej ściany kabiny zamocowano reflektor pożarniczy o dużej

średnicy, na wypadek akcji gaśniczej prowadzonej pod osłoną mroku.

W 1952 roku w Sanockiej Fabryce Wagonów pojawił się następny Star 20 przystosowany do walki z ogniem. Był to GA 16 oparty na podwoziu A 20 P, mający nadwozie o symbolu N 72. Sylwetka pojazdu nie uległa zmianie, natomiast inaczej rozmieszczono niektóre elementy oraz zmodyfikowano wyposażenie pożarnicze. Dwustopniowa autopompa wirowa typu A 1.600, o wydajności $1600 \text{ dm}^3/\text{min}$ przy ciśnieniu 0,3 MPa, została umieszczona w tylnej środkowej części ramy. Zmusiło to konstruktorów do przeniesienia koła zapasowego spod tylnej części ramy na obniżony dach nadwozia, a zbiornik paliwa – z prawej zewnętrznej części ramy pod przednią ławkę w przedziale załogi. Przy autopompie umieszczono dźwignię sterowania gazem, sprzęgłem i przystawką odbioru mocy. Pomieszczenie między kabiną kierowcy zagospodarowano zupełnie inaczej. Pojawił się tam stalowy zbiornik na 500 l wody oraz rurolinki węży. Zbiornik wody wyposażono w przegrody do łamania fal i odejmowany włącz, połączono go siedmiocentymetrową rurą z zaworem rozdzielczym przy autopompie, co zapewniało szybką reakcję na ogień. Wspomniany zawór umożliwiał napełnianie zbiornika albo zasilanie autopompy bezpośrednio z hydrantu. W późniejszych latach do samochodów tych trafiły także pokładowe radiotelefony.

W następnych latach pojawili się następcy Stara 20: od lipca 1957 Star 21 (przejęciówka), a od 1959 – roku Star 25. Powstały silniki S-42, potem S-427. Ich moc wzrosła do ponad 90 KM. Zwiększono maksymalne obroty i stopień sprężania – moc maksymalną silnik osiągał przy 2500 obr./min. Zastosowano lepszy filtr powietrza, pięciobiegową skrzynkę przekładniową wyposażoną w nadbieg oraz nową przekładnię główną. Usprawniono układ hamulcowy samochodu, tak by wreszcie zaczął hamować, i wprowadzono migacze zamiast kierunkowskazów ramieniowych. Ładowność tych samochodów została zwiększona z 2,5 do 4 ton przy nieznacznym wzroście masy własnej i mniejszym zużyciu paliwa.

W latach 50. samochody pożarnicze Star 21 i potem Star 25 stały się typowymi samochodami pożarniczymi w polskich jednostkach zawodowych i ochotniczych, zastąpiwszy – najczęściej wyeksploatowane i zacofane technicznie – samochody zagraniczne (Dodge, Skoda, Bedford, GBA czy wozy zastępcze ZIS). W latach 70., po kilkunastu latach służby, również i pożarnicze Stary 20, 21 i 25 stopniowo się wycofuje. Zastępowane są przez lekkie samochody pożarnicze typu Żuk GLM 8/8 z motopompą na przyczepce, średnie Star 244 z autopompą i ciężkie Jelcz 004, 325. Pierwsza powojenna polska ciężka ciężarówka mocno się zestarzała. W straży pożarnej pojawiają się coraz nowocześniejsze bojowe wozy strażackie: Steyr 1460, Unimog 4x4, GAZ, Renault GC 231, Scania 81 i 82, Iveco Magirus, Tatra 148,

Mercedes 1124, MAN 14-232 i DAF 1300 i wiele innych. Choć przecież staruszek Star też ciągle stawał się nowocześniejszy i lepszy, ja pamiętam tego pierwszego. Czerwonego. Trochę był jak arka Noego, ale może właśnie dzięki temu go zapamiętałem. A może był to Star 25 albo 28 – kto wie! Dziś już pewności nie mam, bo przecież wspomnienia są jak kobiety, które kochaliśmy – zwykle czas je upiększa.

I wiecie co, chociaż nie zostałem strażakiem i pewnie już nie zostanę, to kiedy widzę w lusterku pędzący wóz strażacki albo słyszę charakterystyczny basowy pogłos wyjącej w zmiennych tonach syreny, przypominam sobie tego pierwszego, pocziwego Stara stojącego w remizie oraz chwilę, gdy patrząc, jak błyszczy, myślałem, kim będę, gdy dorosnę. W takich momentach żałuję, że nie wykonuję tego jakże szlachetnego zawodu, ale i zapominam, że dziś akcja pożarnicza Starem 20 może zdarzyć się tylko w filmie. Albo w dziecięcych wspomnieniach chłopca, który chciał kiedyś zostać strażakiem.

Stracone złudzenia

Zanim jeszcze opadł pył ze zburzonych hitlerowskimi i sowieckimi bombami kamienic, zanim wypaliły się do końca wciąż jeszcze tłące się pożary i umilkł płacz po zaginionych, zamordowanych i zastrzelonych – Polacy, szczęśliwi, że wreszcie ta cholerna wojna się skończyła, przystąpili do odbudowy

zniszczonego kraju i przemysłu motoryzacyjnego. Oczywiście nie wszyscy jeszcze zdawali sobie sprawę, że ostatni dzień wojny był pierwszym dniem nowej, nieoficjalnej okupacji, ale wkrótce wszyscy się powoli o tym przekonali. Również ci, u których w żyłach benzyna tętni zamiast krwi, którzy myśli mają ryte w metalu, zamiast inteligencji stopień sprężania, w oczodolach żarniki i którym pod mostkiem tętni paliwowa pompa...

Początki, jak zwykle, nie były łatwe. Normalka, jasna sprawa, nie ma co dyskutować. Na przekór jednak wszystkim trudnościom, piętrzącym się jak fale tsunami, dziarsko przystąpiliśmy do wskrzeszania rodzimego przemysłu motoryzacyjnego, który – tak i jak cały naród – w II wojnie światowej poniósł ogromne straty. Najsmutniejsze jest to, że właściwe rozmiary tej klęski były znacznie większe, niż przypuszczano, jak bowiem była ona dotkliwa, przyszło nam się przekonać dopiero kilka lat później.

Niemcy na spółkę z Sowietami, przy niemym przyzwoleniu tych od dżemu i hamburgerów, całkowicie przekreślili osiągnięcia młodego przemysłu motoryzacyjnego z czasów przed 1939 rokiem. Ponieważ wiadomo było, że zawierucha wojenna się skończy, plan odbudowy został nakreślony, jeszcze zanim padł ostatni wystrzał. Plan powstał jednak w Londynie, zatem był „nieprawomyślny”. Młodym władzom PRL – tak durnym, że aż mi się włos na głowie jeży – wskrzeszenie u nas produkcji samochodów osobowych było nie w smak. Ideolodzy

nowego, popapranego potem ustroju stwierdzili, że „w PRL nie może być prywatnej własności samochodów”. Doprawdy ignorancja godna Amerykanów.

Na szczęście powstało dość silne lobby, które przeciwstawiło się tej utopijnej, zgubnej i niepotrzebnej propagandzie i już 12 kwietnia 1946 roku wydano zezwolenie na rejestrowanie prywatnych samochodów. W listopadzie 1948 roku Wydział Motoryzacji Departamentu Komunikacji i Łączności Centralnego Urzędu Planowania (straszenie długa nazwa) przedstawił wytyczne dla 6-letniego planu motoryzacyjnego, który miał być wykonany do 1955 roku. Niektóre jego postulaty wprawdzie pokrywały się z propozycjami opracowanymi na Wyspach, ale o tym nikt nawet nie szeptał. Każdy, co to miał trochę oleju w głowie, zdawał sobie sprawę, że przemysł samochodowy będzie kołem zamachowym dla całej dźwigającej się z gruzów gospodarki. O rozmiarach destrukcji wojennej świadczą choćby liczby – w początkach 1949 roku po polskich „drogach” jeździło o 3 tysiące samochodów osobowych mniej niż w 1939. W większości były to pojazdy poniemieckie, wojskowe z demobilu i, choć było ich niewiele, nowe, importowane od Czechów, którzy – niby tchórzliwi w walce, bo zamiast tłuc się o byle co, wolą się i pogadać o tym przy kuflu z białą pianą, a zawsze lepiej na tym od nas wyjdą – swojego przemysłu nie stracili. Kto więc jest mądrzejszy?

Tak czy inaczej słusznie postanowiono, że sami nie jesteśmy w stanie na razie opracować własnego

samochodu, trzeba więc zwrócić się do kogoś po licencję. Wybór wydawał się ryzykowny, choć oczywisty. Polacy już wcześniej współpracowali z Fiatem, teraz jednak makaroniarze byli po drugiej stronie Europy, podzielonej przez trzech wielkich drani. Kto jednak mógł zaraz po wojnie wiedzieć, że nie mamy nic do powiedzenia? Tym bardziej że szykowała się okazja do symbiozy. Nam brakowało samochodów, a Włosi je mieli, za to bardzo potrzebowali węgla. My mieliśmy go pod dostatkiem, więc można był zrobić *machniom*. Tak zamierzano splanować licencję. Pierwszą część umowy podpisano 27 grudnia 1947 roku, a drugą 14 kwietnia 1948 roku. Umowa miała obowiązywać od października 1948 do końca 1950 roku. Tak też się stało. Okazało się, że będziemy produkować samochód Fiat 1400 (101A) i montować Fiata 1100B oraz 6-tonowy samochód ciężarowy bez prawa eksportu.

Licencyjny samochód był 5-osobowym nowoczesnym pojazdem z samonośnym nadwoziem, niezależnym zawieszeniem, napędzanym silnikiem o mocy prawie 60 KM. Brakowało tylko fabryki. Zdecydowano więc, że Fabryka Samochodów Osobowych (nazwę nadano 17 stycznia 1950 roku) podola temu zadaniu. Nie było dyskusji – samochód będzie powstawał w Warszawie, i basta! Warszawa była symbolem – niepokonana, stolica, podnosząca się z gruzów, a oprócz tego to tutaj zgromadzona była niemal cała kadra techniczna i to tutaj mogło powstać liczące się środowisko robotnicze. Choć początkowo

zamierzano nową fabrykę zlokalizować na Pradze, w miejscu zniszczonych budynków Państwowych Zakładów Inżynierii, to ostatecznie wybór padł – decyzją prezydenta z 13 grudnia 1948 roku – na tereny przy szosie Modlińskiej, pomiędzy Gołędzinowem a Pelcowizną. Dnia 2 maja 1949 roku 800 junaków z brygady „Służby Polsce” rozpoczęło prace według dokumentacji dostarczonej znad Morza Śródziemnego. Szybko powstała hala nr 1, mieszcząca tłocznię i montażownię samochodów. Kiedy przystąpiono do budowy kolejnych budynków, okrutna powojenna prawda wyszła na jaw. Już wcześniej, bo w styczniu 1948 roku, w czasie wizyty polskiej delegacji rządowej na Kremlu, Big Brother kręcił nosem na nasze pomysły, ostrzegając nas przed zbytnią samowolą. Ale wtedy nikt jeszcze tego do końca nie rozumiał. Zrozumiano dopiero we wrześniu 1949. Jeden z owej trójki wielkich drani, niepodważalny władca całej wschodniej części ówczesnie podzielonej Europy – znany wszystkim Józef Stalin – powiedział swoje tradycyjne, krótkie, acz nazbyt wymowne *Niet*.

Zerwano umowę z Włochami, mimo że prace były zaawansowane już w 25%. Jako decyzję podano to, że „strona włoska zrezygnowała z dostaw węgla na skutek pomocy USA w tym względzie w ramach planu Marshalla”. Włochów wrobiono, nas zresztą jeszcze bardziej. Za już dostarczone samochody i tak zapłaciliśmy węglem, którego rzekomo Włosi nie potrzebowali. Prawda jest taka, że wybuchła na dobre

zimna wojna, powstało RWPG (Rada Wzajemnej Pomocy Gospodarczej), Zachód zablokował gospodarczo wszystkie kraje socjalistyczne, a my uświadomiliśmy sobie, że okupacja wcale się nie skończyła, tylko okupant się jakiś taki... czerwony zrobił.

Nie było odwrotu – rząd „polski” zwrócił się do rządu Związku Radzieckiego z „prośbą” o udzielenie licencji na produkcję w ludowej Polsce samochodów osobowych i ciężarowych. Cóż było robić, kiedy straciliśmy złudzenia i przyszedł czas na wymuszone licencje.

Wymuszone małżeństwo

W wyniku prośby naszego rządu do rządu ZSRR 25 stycznia 1950 roku podpisano umowę między Ministerstwem Przemysłu Ciężkiego PRL i Ministerstwem Przemysłu Samochodowego i Traktorowego ZSRR o pomocy przy uruchomieniu produkcji nowego samochodu licencyjnego, który mieliśmy budować w Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu. Tym samochodem miał być produkt Gorkowskich Zakładów Samochodów: GAZ M-20 Pobieda. A więc motoryzacyjnie się zaręczyliśmy – niestety pierścieniem bez orzelka w koronie. Rosjanie ochoczo i dobrodusznie zapewnili nam pomoc w projektowaniu, wyposażeniu oraz uruchomieniu seryjnej produkcji tego motoryzacyjnego trupa. Równie dobrze dziś – moglibyśmy znacząc licencyjną produkcję np. Skody Favorit albo Trabanta 11.

Licencję przekazano niby nieodpłatnie – niby, bo „nieodpłatnie” zawsze fajnie brzmi i do przyjacielskiego charakteru Big Brothera pasuje jak ulał – ale naprawdę za dokumentację i bezpośrednią pomoc w budowie trzeba było zapłacić 130 mln zł, za urządzenia na linii produkcyjnej – kolejne 250 mln zł. FSO miało za to produkować całkowicie samodzielnie 25 000 samochodów rocznie w dwuzmianowym systemie pracy. Nieco to dziwne – bo w GAZ z taśm schodziło 100 000 samochodów rocznie. Nasza produkcja była jednak technologicznie trudna, ekonomicznie nieuzasadniona, a zróżnicowane moce produkcyjne (od 25 000 do 50 000 sztuk samochodów rocznie) poszczególnych wydziałów dodatkowo komplikowały całą sprawę. Sprawdziła się maksyma, którą poznałem na praktykach w technikum, gdy jeszcze byłem piękny i młody, choć niezbyt mądry (co zresztą zostało mi do dziś): produkcja w Polsce Ludowej musiała się opierać na stratach. Zatem nie powinno dziwić nikogo, że w takich warunkach właściwa organizacja pracy, uzyskanie odpowiedniego rytmu produkcji wobec braku planów perspektywicznych, jak również produkcja tylko jednego – ściśle określonego modelu samochodu – skutecznie sabotowały właściwy start nowej wytwórni i opóźniały motoryzowanie naszego kraju.

Ale, ale! Prawda prawdą, tymczasem nasze małżeństwo musiało wyglądać na wzorowe, bo kto pisałby choć słówko, że jest inaczej, mógłby nabawić się jeszcze jednego otworu w czaszce, na kości

potylicznej prawdopodobnie. Zatem z wielką pompą, jak u Anglików na paradzie Królowej, w obecności aż pięciu członków Biura Politycznego KC PZPR oraz z 1400 pracownikami nowej fabryki, w symbolicznym momencie, w przededniu święta rewolucji – 6 listopada 1951 roku o godzinie 14.00 – ruszyła taśma montażowa i zjechała z niej pierwsza M-20 Warszawa o numerze seryjnym 000001. Naturalnie wszystkie jej części, od nakrętek śrub po najważniejsze części silnika, pochodziły z fabryki GAZ w Gorkim i była to czysta mistyfikacja, niczym atak Al-Kaidy na WTC 11 września 2001 roku. Niemniej uroczystość ta zapoczątkowała w PRL produkcję samochodu, była więc kamieniem węgielnym odbudowy rodzimego przemysłu motoryzacyjnego w kraju zniszczonym II wojną światową. Samochodu, z którym męczyć się nam przyszło przez kolejne lata. Pocieszające w tym wszystkim było chyba tylko to, że coś wreszcie mieć będziemy. Zdawano sobie sprawę z braku wyboru, więc cóż było robić! Nie był to związek z rozsądkiem, nawet nie z miłością, ale wyłącznie z przymusu. Dla inżynierów i robotników nie miało to jednak aż takiego znaczenia jak dziś dla nas, więc zakasali rękawy i wzięli się do pracy.

Przyznacie sami, że nazwa dla samochodu była dobra – bo przecież Warszawa to miasto, które jest najważniejsze dla każdego Polaka. A przynajmniej w założeniu być powinno. Radziecką Победę postanowiono produkować w PRL, jako licencyjny klon,

a Warszawę nazwano tak dla uczczenia bohaterskiej stolicy podbitego kraju. Bo przecież Warszawa da się lubić, a miasto to, o którym śpiewa sepleniący uroczo Muniek z T. Love, nieobce jest Lady Pankowcom. Nawet Niemen śnił o nim, jak teraz Wilki, Flinta, Wojnowicz i inni. Zatem jak inaczej mógł być nazwany pierwszy samochód produkowany w powojennej Polsce? Chociaż nazwę miał dobrą. A reszta, hm...

GAZ konstrukcją wywodził się od Forda A, rodem z początków lat 30., a Rosjanie produkowali go na amerykańskiej licencji od 1936 roku jako GAZ M-1 („emka”). W 1946 roku ten dawno już przestarzały pojazd otrzymał nowe nadwozie i nową nazwę dla uczczenia zwycięstwa ZSRR nad Adolfikiem i jego bandą: M-20 Pobjeda.

Limuzyna ta w założeniu miała zmieścić 5 osób (choć jestem świadkiem tego, że zmieściła ich 17!) z nadwoziem o charakterystycznej garbatej sylwetce. Nic, tylko syknąć cynicznie: garbate szczęście na czterech kołach. Koń by się uśmieł, głównie dlatego, że biegał prawie tak samo szybko, jak i ona. Pobjeda napędzana była bowiem dolnozaworowym silnikiem o pojemności 2120 cm³ i mocy tylko 37 kW (ok. 50 KM). Moc godna silnej kosiarki do trawy przekazywana była na tylne koła trzybiegową skrzynią biegów, z którą przyszło nam potem męczyć się przez dziesięciolecia w Żuku, czy Nysce. Jako że przy produkcji samochodu nie bardzo liczone się z wymiarami, powstało coś, co przypominało lekki samochód pancerny, a masa

samochodu w efekcie tych działań osiągnęła 1360 kg, co przy tak małej mocy dało teoretyczną prędkość maksymalną 105 km/h. Przy tym średnie zużycie paliwa wyniosło prawie 14 litrów. Kto jednak patrzy darowanemu koniowi w zęby? A że koń darowany z przymusu, to przecież wiemy.

O produkcji tego koszmaru zdecydowano 25 stycznia 1950 roku, a ruszyła ona 6 listopada 1951. Do końca roku zmontowano 75 sztuk. W 1952 roku wyprodukowano już 1577 egzemplarzy. W tym samym roku, trzęsąc gaciami, wprowadzono pierwszy element konstrukcji, który nie pochodził od Wielkiego Brata – był to metalowy szkielet siedzenia. Z kolei 20 września 1953 roku powstał pierwszy silnik wykonany całkowicie w FSO. Do 1957 roku samochód nie ulegał żadnym zmianom – nikt nie miał odwagi poprawiać „doskonalej” konstrukcji rodem od Dziadka Mroza. Jednak w 1956 roku nowy porządek Europy nie spodobał się miłośnikom tokaju w Budapeszcie i robotnikom w Poznaniu, co postanowiono głośno wykrzyknąć. Nikomu to na dobre nie wyszło – chyba tylko naszej Warszawie, bo rok później pojawił się po raz pierwszy poważnie zmodernizowany model – Warszawa 200 (nazwana tak od II kwartału 1960 roku). Zmiany obejmowały zwiększenie mocy (do ok. 54 KM), zmianę atrapy chłodnicy, pojawienie się znaczka FSO i giętej (zamiast dzielonej) szyby czołowej. Zamontowano też kierownicę z nowym klaksonem i dźwignią włączania kierunkowskazów po lewej stronie. Pojawiła

się także pierwsza wersja pochodna – był to pick-up o ładowności 500 kg, produkowany potem w Fabryce Nadwozi Samochodowych w Nysie na Opolszczyźnie, 25 km od mojego domu z dzieciństwa. W 1958 roku Warszawę wyposażono już w dwuramienną kierownicę. W 1959 roku po raz pierwszy na błotniku pojawia się pięknie stylizowany napis „Warszawa”, a także nowe błotniki. Światła postojowe znalazły się teraz w jednej, wspólnej obudowie z drogowymi, a w zawieszeniu zastosowano zamiast archaicznych amortyzatorów ramieniowych rodem z arki Noego – teleskopowe. Oprócz tego pojawił się też polski gaźnik, nowa cewka zapłonowa, regulator prądnicy i skończono z uruchamianiem silnika osobnym przyciskiem, chociaż to akurat było bardzo fajne.

W 1960 zmniejszono koła z 16- na 15-calowe, a w przednich hamulcach pojawiło się rozwiązanie typu Duplex, które pozwoliło zwalniać kolubrynę, jak już zdążyła się rozpędzić. Zmodernizowany model zyskał też nową nazwę: Warszawa 201. Pod koniec 1962 roku pojawia się już górnozaworowy – można by zażartować, że nowoczesny – silnik S-21 o mocy ok. 70 KM. Zmianie ulega nazwa na FSO-Warszawa. Kolejny rok przynosi dwa nowe modele: Warszawę 202 z przekładnią główną o zmienionym przełożeniu (4,55) i drugi model pochodny – FSO-Warszawę furgon o ładowności 750 kg i jego rozwinięcie w oszklonej wersji. Rok 1964 przynosi Warszawę 202 w wersji sanitarnej, a pod koniec roku najbardziej zmienioną Warszawę –

model 203, który jest pierwszym z nowym nadwoziem (bez garbu). Pojemność bagażnika wzrasta do 450 l, pojawia się inna atrapa chłodnicy, inne zderzaki i lampy, we wnętrzu – fotele o w miarę anatomicznym kształcie, a kolumna kierownicy otrzymuje osłonę. Wychodzi też kolejna wersja – oznaczona jako 204 – która jest w istocie modelem 203, ale ze starym silnikiem dolnozaworowym. Rok 1965 przynosi następne wersje nadwoziowe: kombi oraz ambulans (203A/204A) i zbudowane na jego bazie taxi oraz nowy pick-up (203 P).

W ostatnich latach produkcji dokonano modernizacji silnika S-21, polegającej m.in. na wtopieniu żeliwnej wkładki w tłok i zmniejszeniu liczby pierścieni tłokowych, a także zastosowaniu: szeregowego filtra oleju dokładnego oczyszczania, gaźnika Weber, termostatu, alternatora zamiast prądnicy i nowego aparatu zapłonowego Fiata. Znowu wzrasta moc silnika, tym razem o całe 5 KM. Ostatnia modyfikacja przed zakończeniem produkcji, wprowadzona w 1970, obejmuje wprowadzenie 4-biegowej skrzyni biegów polskiej konstrukcji i przeniesienie dźwigni zmiany biegów na tunel środkowy.

Oczywiście spuszczeni nieco z cugli rodzimi inżynierowie tworzą kilka prototypów, ale jeszcze nie nadszedł czas na zaprezentowanie tych najciekawszych. Wreszcie koszmar się kończy. Do roku 1973, w ciągu 22 lat produkcji, wyprodukowano 254 421 samochodów tej marki. Dziś, po latach zapomnienia, Warszawa jest

postrzegana zupełnie inaczej – i dobrze, bo cóż winny jest muł, że nie urodził się wałachem?

Mały, ale prawdziwy

Kiedy Wujek Józek zmarł, w zamierzchłych już dla wielu z nas czasach odwilży, kiedy powiał ożywczy wiatr odnowy, on – jak mówiła kronika filmowa – mimo wszelkich trudności nam się narodził. W czasie gdy darowano reszty kar i podobno znów się można było śmiać, dumnie powstał „zgrabny i wygodny” Mikrus MR-300. Narodził się jako produkt uboczny, w chwili kiedy w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej dochodziło do pierwszych głębokich zmian. W rządzącej PZPR doszło do rozłamu, do władzy dostała się zupełnie nowa ekipa rządowa pod przywództwem Władysława Gomułki, który odcinając się od polityki żelaznej ręki, zapowiadał konieczne i niezbędne reformy w całym kraju. I zanim zdjął ze sceny *Dziady* w reż. Kazimierza Dejmka i zainicjował kampanię antysemitką w 1968 roku, która spowodowała masową emigrację Żydów z Polski – zainteresował się samochodem.

Wiadomo było, że kraj potrzebuje nowego – wygodniejszego od motocykla i skutera – środka transportu, przy tym taniego, ekonomicznego i niezawodnego. Była niby Warszawa, ale jej właściciele nigdy nie mówili sobie po godzinie 12 dzień dobry – jak wieść niesie, dlatego że rano zawsze widzieli się już w warsztacie u zaprzyjaźnionego mechanika.

Zatem w grudniu 1956 roku podjęto decyzję o uruchomieniu produkcji takiego samochodu, jakiego potrzebowaliśmy. Zakładano wykorzystanie nadmiarów mocy produkcyjnych z zakładów, które dotychczas produkowały samoloty na potrzeby przemysłu zbrojeniowego, a więc WSK Mielec i WSK Rzeszów. Był to bardziej wynik sytuacji społeczno-gospodarczej niż trzeźwego myślenia, co później dało się zresztą odczuć. Niemniej w efekcie podjętych prób stworzenia pełnowartościowego, małego samochodu na bazie motocykla powstały interesujące założenia konstrukcyjne kilku innych, nowych i ciekawych konstrukcji.

Wszędzie panowała moda na budowanie mikrosamochodów w myśl formuły 2+2, co oznaczało dwóch dorosłych i dwójkę dzieci, taki więc miał być też nowy samochód. Nawet BMW – choć trudno w to dziś uwierzyć, szczególnie patrząc dziś na BMW M, czyli sportowe wersje tej marki – wypuścił na rynek coś tak pokracznego, dziwaczного i niezwykłego. Nikt, kto nie zna historii tej bawarskiej firmy, nie uwierzyłby, że takiego dziwoląga można zacząć sprzedawać. Ale w tamtych czasach były inne priorytety i normalne było to, że samochód może bardziej przypominać wózek widłowy niż samochód.

Mikrosamochody miały być w założeniu środkiem transportu dla ludu pracującego miast i wsi, swego rodzaju namiastką prawdziwych samochodowych pojazdów popularnych, spełnieniem marzeń i

oczekiwań, choć budziły skojarzenia bardziej kulinarne niż motoryzacyjne, gdyż bardziej przypominały jajka na kólkach niż samochody. Czasem zresztą jajka sadzone lub gotowane na miękko. Ale, ale... O tym zaraz, nie uprzedzajmy więc faktów. Tak jak dziś Polska jest namiastką Japonii (według zapewnień pewnego stoczniowca), tak wtedy takie lunochody miały zastąpić prychające miksolem motocykle i skutery, które szczególnie w naszych warunkach klimatycznych stanowiły często zagrożenie dla zdrowia. Tym samym na świetlistym horyzoncie ludowych konstruktorów z socjalistycznego kraju nad Wisłą i Odrą pojawiły się: Smyk, Mikrus i siostrzana Meduza.

Pierwszy – ten o sympatycznie brzmiącej nazwie – był pojazdem, do którego wsiadało się przez odchylaną przednią część nadwozia, zatem strach było nawet pomyśleć, jak wydostaliby się ludzie z wraku w razie czołowego zderzenia takim niby-samochodem. Polacy, niemający znów aż tak wiele wspólnego z kamikadze, nie zaakceptowali go, choć nieustraszeni Germanie – dzięki którym dziś BMW jest tym, czym jest, a nie Daewoo – wdrożyli taki pomysł we wspomnianym wcześniej karkołomnym wynalazku. Włosi też o wiele lepsi zresztą nie byli. Pamiętajmy jednak, że było ledwie 10 lat po wojnie i jest zupełnie niewykluczone, że poziom bezpieczeństwa, biernego wtedy, nie zapewniał przeżycia jakiegokolwiek kolizji w takim samochodzie. Możliwe więc, że właśnie dlatego zdecydowano się tak rozwiązać problem drzwi tego pojazdu, lub też nie

rozwiązywać go wcale. Bo skoro za zakleszczonymi drzwiami i tak nikt nie miał szans na przeżycie, to po co je otwierać? Jeśli jajko upadnie i skorupka pęknie, będzie jajko sadzone, zwykle na miękko, a samochodzik – trumienką. Och, jakie to praktyczne. Za to przecież tak bardzo lubimy niemiecki porządek.

Kiedy patrzę dziś na zdjęcia tych małych pseudosamochodów, jestem dumny (tak samo jak Giertych z Sienkiewicza za napisanie *Naszej Szkapły*) z Malucha, bo przy BMW Iseccie czy czeskim Veloreksie nasz Fiacik i Mikrus wyglądają jak Hummer przy Matizie. Tak czy inaczej skoro Niemcy, Czesi, Francuzi i Włosi spreparowali takie cuda, to co – my Polacy nie potrafimy? Niedoczekanie! Tak też się stało – przyszedł czas na polsko-socjalistyczny kwadrycykl.

To jeszcze jednak nie koniec ciekawostek. Otóż nasz Smyk napędzany był – a jakże! – czterosuwowym silnikiem, zastosowanym potem w Junaku. Dzięki temu zapożyczeniu i błyskotliwemu rozwiązaniu dotkliwego braku biegu wstecznego w typowo motocyklowym silniku miał on tyle biegów, co 30-tonowy TIR, bo aż... 8 (dokładnie 4 w przód i 4 w tył). Zaprezentowany w niezbyt poważnym dniu – 1 kwietnia 1957 roku. Pojazd pozostał na zawsze w elitarniej grupie jeżdżących prototypów. Co ciekawe, Smykiem nazwano także pierwszy polski samolot sportowy z chowanym podwoziem (z roku 1934) oraz szklano-epoksydowy szybowiec PW-5 z roku 1992, który dwa lata później wygrał ogólnoswiatowy konkurs na najlepszą

konstrukcję szybowcową, detronizując 41 rywali. Jakimś trafem przemysł lotniczy zawsze był naszą silniejszą stroną niż samochodowy. Wróćmy jednak na ziemię.

Nieco więcej szczęścia miała Meduza, choć pewnie nie przy wyborze nazwy. Po wydaniu decyzji o uruchomieniu produkcji małego samochodziku i opracowaniu założeń konstrukcyjnych twórcy w Mielcu i Rzeszowie ostro zabrali się do pracy, i nie powinno to nikogo dziwić. Choć trudno to wyjaśnić, zrozumieć i uzasadnić – prototypy musiały być gotowe na 22 lipca 1957 roku. Niewiele więcej niż pół roku, więc czasu nie było za wiele. Właściwie nie było go wcale. Mimo to 30 polskich inżynierów, zaangażowanych w tym projekcie, zaprezentowało w lipcu 3 gotowe prototypy: 2 wersje Mikrusa i jedną Meduzy. Ta ostatnia nie spodobała się decydentom. Była bliźniaczo podobna do Mikrusa, bardziej tylko zaokrąglona i, co tu dużo kryć, brzydsza. Przegrała więc bój o produkcję.

Na polu boju został zwycięski MR-300, autorstwa Jerzego Dębickiego, Stanisława Duszkiewicza i Józefa Zybury. Z wytworzeniem auta nie było kłopotów. Nadwozie zbudowano, opierając się na technice szablonów, stosowanej z powodzeniem przez mieleckich inżynierów przy budowie samolotów. Projekt Mikrusa nie był jednak całkowicie oryginalny, bo wzorowano się na innych autach – przed opracowaniem planów zakupiono w Niemczech 2 sztuki Goggomobila i jedną sztukę BMW Isseta, co to piliem do niej z takim zaangażowaniem wcześniej. Jako wzór

został wybrany jednak Goggomobil i po rozebraniu go na części, na jego bazie, upraszczając część podzespołów, stworzono dokumentację naszego Mikrusa.

Prototyp Mikrusa specjaliści ocenili bardzo dobrze. W roku premiery opracowano nawet dwadzieścia egzemplarzy, w tym dwa kabriolety, co – jak się przypuszcza – stanowiło 6 prototypów i 14 samochodów z pierwszej serii produkcyjnej. Do maja 1958 roku wykonano 100 samochodzików, z czego dwa (sedan i kabriolet) zostały zaprezentowane ówczesnym władzom. Po godzinnej jeździe próbnej premiera Cyrankiewicza oraz wicepremiera Jaroszewicza panowie pochwalili konstrukcję samochodu, pokiwali głowami i wyrazili zastrzeżenia jedynie do zbyt dużej hałaśliwości silnika.

Samochód, który w założeniu miał być masowo produkowany, miał być także niezwykle tani, a zatem musiał cechować się bardzo prostą konstrukcją. W rzeczywistości auto było bardzo małe, a wyposażenie wnętrza stanowiły jedynie najbardziej podstawowe elementy. Mimo to samochód oferował w miarę wygodne i przestronne wnętrze dla kierowcy i pasażera siedzącego z przodu, choć z tyłu było już wygodnie tylko dzieciom. Drzwi otwierały się pod prąd (jak w pierwszych Syrenach), a do 200-litrowego bagażnika można było się dostać jedynie od środka. Po co zresztą się do niego dostawać, skoro i tak niczego sensownego pomieścić nie mógł?

Mikrus MR-300 napędzany był chłodzonym powietrzem za pomocą dmuchawy, dwusuwowym, dwucylindrowym silnikiem o pojemności 296 cm³ o maksymalnej mocy 14,8 KM uzyskiwanej przy 5000 obr./min. Biegów miał 5 – w tym wsteczny – co zapewniało mu prędkość maksymalną ok. 90 km/h i prędkość podróżną 60-70 km/h, przy której zużywał średnio 5–5,7 l benzyny o liczbie oktanowej nie mniejszej niż 75, zmieszanej z olejem w stosunku 1:25.

Na instalację elektryczną składały się: prądorozrusznik 12V o mocy 130 W, 24 Ah akumulator, regulator prądnicy, sygnał dźwiękowy, wycieraczka i 8 bezpieczników. Samochód wyposażony był w pełne oświetlenie ze światłem hamowania i kierunkowskazami, w 3 lampki kontrolne oraz szybkościomierz z licznikiem kilometrów. Samochód miał też koło zapasowe. O dojazdówce nikt wtedy jeszcze nie myślał. Zresztą Mikrus jeździł na 10-calowych minikolach, mniej więcej takich, jakie miałem w swoim pierwszym trzykołowym rowerku. Mikrus zawieszony był jednak niezależnie, na wahaczach z amortyzatorami teleskopowymi. Wyposażony był w bębnowe hamulce hydrauliczne z mechanicznym hamulcem awaryjnym. Pusty ważył 450 kg, a dopuszczalny ciężar całkowity wynosił 690 kg.

Po zakupie właściciele nowych aut zobowiązani zostali do składania okresowych sprawozdań dotyczących funkcjonowania auta i ewentualnych awarii podzespołów. Jednocześnie w Instytucie Transportu Samochodowego w Warszawie prowadzono równolegle

do produkcji seryjnej dalsze próby i testy. Pojawiły się bowiem liczne usterki typowe dla wieku dziecięcego: zacierały się łożyska korbowodów, amortyzatory były nieszczelne, łożyska przegubów nietrwałe, a tłumik nierozbieralny. Ciągłe udoskonalane autko miało szansę stać się podstawowym polskim samochodem małodlitrażowym. Choć niedociągnięcia na bieżąco usuwano, utarła się szybko opinia, jakoby samochód był nieudany, a pogląd ten skwapliwie podtrzymywało środowisko przemysłu samochodowego – nieszczęśliwie bowiem Mikrus był wytworem konkurencyjnego przemysłu lotniczego. A to coś jak Siuksowie i Apacze.

Do końca 1958 roku wyprodukowano 225 sztuk autka, choć zakładano 1000. Planowano nawet wybudować nowoczesną halę produkcyjną. Opracowano także prototyp auta dostawczego na bazie MR-300, co było o tyle interesujące, że dokonano tego w zaledwie 6 dni, czyli w mniej więcej tyle, ile Bóg stworzył świat. Był też kabriolet.

Ponadto zbudowano 2 sztuki silnika MK 400 o pojemności 396 cm³ osiągającego 19,5 KM przy 4250 obr./min. W Łodzi prowadzono prace nad czterosurową widlastą jednostką napędową o pojemności 500 cm³, autorstwa inż. S. Kochanowskiego, o kącie rozchylenia cylindrów wynoszącym 64°, która miała napędzać także motocykle i być używana w przemyśle. Silnik ten, osiągający 26 KM, był prawie ukończony, kiedy nakazano

zakończenie prac. Nagle bowiem, po wyprodukowaniu zaledwie 1300 sztuk Mikrusów, powołano specjalną komisję, która stwierdziła, że dalsza ekonomiczna kalkulacja produkcji nie kształtuje się optymistycznie. Niskoseryjność dotychczasowej produkcji wiązała się ze zbyt wysokimi kosztami wytwarzania.

Na domiar złego 20 września 1959 roku decyzją władz centralnych zakazano dalszego kontynuowania produkcji Mikrusa. Zakaz podobno osobiście wydał pierwszy sekretarz PZPR Władysław Gomułka. Później jako oficjalne uzasadnienie tej decyzji podawało się względy ekonomiczne, na które składało się wiele różnych czynników. Nieoficjalnie wiadomo, że powody mogły być inne. Nietrudno zrozumieć, dlaczego zrezygnowano z wystawienia Mikrusa na Polskiej Wystawie Przemysłowej w Moskwie, zorganizowanej z okazji XV-lecia PRL jesienią 1959 roku, i w ostatniej chwili zdjęto go z platformy obrotowej, zastąpiwszy motocyklem Junak. Nigdy bowiem niedobrze było drażnić Rusów. Z drugiej strony sensowną przyczyną zaprzestania produkcji mogły być roszczenia niemieckiej firmy Glas, która zażądała wykupu licencji umożliwiającej dalszą produkcję Mikrusa, jako że to na podstawie właśnie ich samochodu częściowo zbudowano MR-300.

Ja oczywiście mam inną teorię, której nie omieszkać zaprezentować. Otóż nasz Mikrusek przegrał przez swoją sympatyczną skądinąd nazwę – Czerwonym nie mógł podobać się samochodzik, którego nazwa z nich

drwiła. Samochód wprawdzie był mikro, ale nie był przecież Ruskiem [Mik(R)usek].

Gdy niespodziewanie przerwano produkcję Mikrusa, na początku lat 60. znowelizowano Kodeks drogowy, wymagając stosowania w samochodach dwóch świateł hamowania (stop) i kierunkowskazów w kolorze pomarańczowym. Wyłynęło to na konieczność modyfikowania Mikrusów, zaopatrzonych w oświetlenie fabryczne – nadal przecież były eksploatowane przez ich użytkowników. Zwykle stosowano najbardziej dostępne lampy od Syren (zmieniając kształt nadwozia) lub też montowano dodatkowe kierunkowskazy. Wpłynęło to na fakt, że dziś bardzo trudno o zachowany w oryginalnym stanie samochód. Ze względu na stosunkowo niewielką moc jednostki napędowej oraz jej dwusuwowość zamieniano ją na tą z Fiata 500, później z Fiata 126p. Bardzo często poddawano zmianom konstrukcje przegubów, wydech, pozostałe oświetlenie i elementy deski rozdzielczej. Rozwiązywano także we własnym zakresie dostęp do bagażnika – przez wycięcie otworu w przedniej części nadwozia. Zbudowano także amatorskiego Mikrusa z silnikiem zamontowanym w przedniej części nadwozia i napędzającym tylne koła.

W ciągu trzech lat produkcji powstało 1728 samochodów. A kto z nas pamięta Mikrusa wesoło przemierzającego ulice Warszawy w kadrach jeszcze weselszego *Nie lubię poniedziałku, Wojny domowej, 150 na godzinę* czy w filmie *Mój Nikifor*?

Dwusuwowe serce

Ale, ale! Na razie dosyć o samochodach. Zajmijmy się narzędziami – motoryzacyjnymi oczywiście. Polskę po wojnie zmotoryzowały bowiem nie samochody, ale motocykle właśnie. A motocykle to, jak wiemy, coś znacznie więcej niż tylko hobby – to prawdziwa pasja, sposób na życie i cel sam w sobie. Dzieje się tak nie tylko w przypadku odzianych w skóry, brodatych harleyowców czy młokosów szukających dorosłości, która ma nadejść, w niemal nieokiełznanym pędzie ogromnych prędkości. Te maszyny, lśniące polerowanym aluminium, niklem i chromem, opiewane przez sztukę, film i literaturę, inspirują twórców. Naładowane nieograniczoną dawką charakterystycznego seksapilu maszyny, bo – niezależnie od płci, każdy z nas lubi mieć coś dużego pomiędzy nogami – są naprawdę niezwykle.

Motocykl to symbol, który był, jest – i myślę, że nadal będzie – oznaką zamożności. Choć motor zawsze zastępował samochód, sam był niemożliwy do zastąpienia nawet przez samochód bez dachu. To czar, dzięki któremu indywidualiści, artyści i egoiści mogli być sobą. To przedmiot, dzięki któremu całe rodziny mogły być razem albo z powodu którego na zawsze kogoś traciły. Motocykl – maszyna, która pozwoliła zwykłym ludziom, przez dodanie gazu, uciekać w nierealny świat zapachu ciepłego asfaltu, kurzu, twardej skóry w

akompaniamencie muzyki grających cylindrów. To wreszcie miłość, która pozwoliła wielu z nas zakochać się choć raz z wzajemnością, wiernie, radośnie i nie bez obaw o jej koniec. Na zabój. Na zawsze. Narkotyk. Motocykl – legenda. Sama w sobie. Jednak kiedyś był także środkiem codziennego transportu, tylko i wyłącznie – narzędziem przemieszczania się. A u nas, w Polsce Ludowej, nie przelewało się, więc...

Najpopularniejszym i najdłużej produkowanym – z wszystkimi późniejszymi modyfikacjami – był silnik S01 – serce napędu polskich lekkich motocykli dwusuwowych. Napędzał WFM, WSK, SHL, Sokoła 125 i skutery OSA. Warto wiedzieć, że jego konstrukcja wywodzi się w linii prostej od jednostki napędowej doskonałego motocykla DKW RT 125 produkowanego w Ingolstadt przez nazistów już przed wybuchem II wojny światowej. Po wojnie wiele firm na jego bazie produkowało tanie małowitrazowe motocykle, a sam silnik był chyba najczęściej kopiowanym silnikiem świata. Niemieckie IFA RT 125 i MZ 125, rosyjska Moskwa M1A i Mińsk 125, włoskie Morini Turismo 2T, angielskie BSA Bantam, a nawet amerykański Harley-Davidson Hummer i japońska Yamaha 125YA1 – to motocykle z jednostką wzorowaną na DKW RT 125. Masowemu i ochoczemu powielaniu niemieckiego wzoru sprzyjał okres powojenny, kiedy to zarówno gotowe motocykle, jak też dokumentacje i maszyny dostały się w ręce państw koalicji antyhitlerowskiej. Wiele motocykli o pojemności 150, 175 czy 250

posiadało również nieznacznie zmodyfikowany silnik DKW RT 125. Taka jest naga prawda o najlepszej jednostce motocyklowej produkowanej w naszym kraju.

Kiedy w powojennej PRL 1 lipca 1946 zapadła decyzja o stworzeniu polskiego przemysłu motocyklowego, potrzeba było źródła napędu jednośladowych maszyn. Rozpoczęto prace nad dokumentacją silnika. Konstrukcję silnika opracował inżynier Fryderyk Bluemke. W 1947 roku Zakłady Metalowe w Ustroniu Śląskim wykonały sześć pierwszych silników. Potem w Państwowych Zakładach Lotniczych ulokowano seryjną produkcję jednostki S01. Później produkowano ją w Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego WSK na Psim Polu pod Wrocławiem, która nie była niczym innym, jak tylko ponemieckim zakładem produkcji Junkersów – tych samolotów, co to nurkując, wyły syrenami i zrzucały bomby, kalecząc dzieci, kobiety, starców i całą resztę. Za wszystkie te krzywdy prawa autorskie do silnika zostały, delikatnie mówiąc, bez sprzeciwu pogwałcone. Tym bardziej że w stosunku do pierwowzoru wykonano tylko kilka zmian: w miejsce prądnicy Bosch 35/45W zamontowano polski prądnico-iskrownik 17 W/6V, a zamiast gaźnika Bing wprowadzono Amal E68/16.

Początkowo silnik S01 był słabszy od pierwowzoru, głównie z powodów konstrukcyjno-eksploatacyjnych. Obniżono stopień sprężania do 6 – bo paliwa były istotnie słabe i tym samym spadła wartość prędkości obrotowej. Zatem polski silnik uzyskiwał niecałe 4 KM

przy 4250 obr./min, podczas gdy nordycki protoplasta – całe 5 KM przy 5000 obr./min. Uzyskaliśmy tylko 7,36 Nm maksymalnego momentu obrotowego przy 3000 obr./min. W takie silniki wyposażono jednak Sokoly 125, SHL M04 i M05 oraz, od 1951 roku, pierwsze egzemplarze WFM M06 125 – jednostki S01 w tych motorkach znakomicie się sprawdziły. Choć słabe, były proste, trwałe i niewymagające. Silnik ten wielokrotnie potem modernizowano, poprawiając jego osiągi i zmieniając różne parametry konstrukcyjne.

Dla przykładu w 1956 roku zwiększono stopień sprężania do 6,5, co podniosło prędkość obrotową silnika, a tym samym moc – do 4,5 KM przy obrotach maksymalnych 4800 obr./min. Rok później, wraz z zastosowaniem nowego cylindra i głowicy o znacznie powiększonej powierzchni ożebrowania (silnik S02) i zwiększeniu stopnia sprężania do 6,85, podniesiono moc do 5,6 KM przy 4650 obr./min.

Natomiast w 1959 roku zmodernizowany silnik (S01-Z) charakteryzował się już stopniem sprężania 6,9 i mocą „aż” 6,2 KM przy 4850 obr./min oraz maksymalnym momentem obrotowym 9,8 Nm, uzyskiwanym przy 3800 obr./min. Jednostka ta trafiła do debiutujących na rynku motocykli WSK, znanych potem szerzej jako Wiejski Sprzęt Kaskaderski. Skrót ten zresztą rozszyfrowano także jako Wygoda-Szybkość-Komfort, co było raczej chwytem nie marketingowym, ale kabaretowym, bo wueski nie były ani wygodne, ani szybkie, ani tym bardziej komfortowe.

Ale były – i to się liczy, bo na bezrybiu i rak jest podobno rybą. Co tam jednak wędkarstwo, kiedy rusza także sprzedaż skuterów Osa. Do ich napędu zastosowano silnik S06A, niebędący oczywiście niczym innym, jak modyfikacją motocyklowego S06 (SHL 150). Silnik ten pojawił się także w WFM M06U, ale z jej produkcji wycofano się wskutek nieubłaganej i zastanawiającej postawy decydentów.

Pomimo komuny tak mocnej, że aż czerwieniało w oczach, nasz silniczek przez lata miał się zupełnie dobrze z dala od polityki. Kolejne modyfikacje polegały na dalszym zwiększeniu stopnia sprężania – do 7,1. Pojawił się następny, nowszy silnik, oznaczony jako S01-Z3, montowany do motocykli M06B. Uzyskiwał on już niemal dwukrotnie większą moc niż podczas jego polskiej premiery, mianowicie 7,3 KM przy 4600 obr./min, oraz maksymalny moment obrotowy 10 Nm przy 3800 obr./min. Potem uzyskano tę samą moc (S-01Z3A) przy 5300 obr./min wraz ze zwiększeniem stopnia sprężania i zastosowaniem dłuższego króćca ssącego gaźnika. Zmiana ta poprawiła także stopień napełniania i moment obrotowy, który wzrósł do 10,8 Nm przy 4600 obr./min.

W silniku S01-Z3A Lux podniesiono jeszcze stopień sprężania do wartości 7,8, ale spadła wartość momentu obrotowego – do tylko 9,8 Nm, za to przy 4200 obr./min, już bez wzrostu mocy. Silniki te montowano do motocykli M06B3 i jego pochodnych z tzw. serii ptaków: Gila, Lelka, Bąka. Właśnie ta wersja starego

silnika dekawki w polskim wydaniu była szczytowym rozwinięciem, stosowanym do seryjnych, popularnych motocykli.

Jednostki Delfin (np. WSK Sarenka) opracowane w Zakładach Metalowych Nowej Dębie w początku lat 60. także miały pojemność 123 cm^3 , ale 7 KM mocy uzyskiwały przy 5000 obr./min i skrzynia biegów miała cztery, nie trzy, przełożenia. Oprócz tego wyposażono go w zapłon bateryjny, a nie iskrownikowy.

Znane kaskaderom ze wsi jednostki o pojemności 125, opracowane przez inżyniera Wiesława Wiatraka, tzw. silniki Wiatr (typu W-1), montowano do tych samych podwozi, co wcześniejsze pochodne S01 (przez pewien czas produkowano je równolegle). Silnik ten miał 124 cm^3 pojemności i uzyskiwał 9 KM mocy przy 5800 obr./min. Stopień sprężania wynosił 7,8, a moment obrotowy 10,8 Nm aż przy 5000 obr./min. Jednostka, choć z iskrownikiem, posiadała także cztery biegi.

Silniki będące rozwinięciem jednostek S06, stosowane w motocyklach SHL M11 (S-36), uzyskiwały również moc 9 KM, ale miały pojemność 173 cm^3 . Rozwijały moc do 5000 obr./min, osiągając maksymalny moment obrotowy 13 NM przy 3500 obr./min. Stopień sprężania wyniósł zaledwie 6,3, a biegi były trzy. Rozwinięcie tej konstrukcji, tj. jednostka S37, zastosowana w prototypie WFM M-16 Tarpan, miała uzyskiwać 12 KM z tej samej pojemności

skokowej przy podniesionych do 5500 obr./min. Biegi były cztery.

Skutery WFM Osa napędzane były przez skuterowe wersje silników, także o pojemności 173 cm³, z dmuchawą promieniową chłodzenia wymuszonego silnika, które z powodu takiego rozwiązania uzyskiwały nieco niższą moc (strata ok. 0,5 KM), mniejsze obroty (o 200 obr./min) i o 1 Nm mniejszy moment obrotowy przy tym samym stopniu sprężania. Lub też – jak w przypadku silnika S33a – moc wynosiła 10 KM przy 4900 obr./min.

By opisać technologiczny plagiat w pełni, trzeba wspomnieć o sportowych odmianach jednostek, co czytelnika z pewnością zainteresuje, wielu bowiem domorosłych tuningowców, kartingowców, zomowców i wueskowców zastanawiało się, ile z tego silnika da się wyciągnąć. Tyle że te sportowe wersje w owych czasach były zwykłymi jednostkami – jedynie po przeprowadzaniu polerowania kanałów: dolotowego, wylotowego i przelotowego, zwiększeniu stopnia sprężania przez staczanie głowicy oraz lepszym zwymiarowaniu części.

Rajdowa SHL JR2 (1949 roku) miała silnik wzmocniony do 5,5 KM przy 5500 obr./min, a wyścigowa – do 7,2 KM przy 6200 obr./min. Z kolei WFM 06 S-55, WFM M-056 C-56, COD-125 i prototypowa WFM Special Sport również napędzane były specjalnie przygotowanymi wersjami silnika przystosowanymi do podniesionych osiąga-

Wiadomo, że w unikalnym motocyklu Moto-Rak osiągnięto nawet 12,4 KM przy 6800 obr./min.

A co było potem? Przez kolejne lata obserwowaliśmy powolną, ale systematyczną agonię polskiego motocykla i naszej jednostki. Przestarzały konstrukcyjnie silnik nie mógł już podobno sprostać wymaganiom badań homologacyjnych, tym bardziej że dalsze prace rozwojowe zostały wstrzymane. W 1984 roku zdecydowano o przerwaniu produkcji, choć z tąsmę w Świdniku w połowie następnego roku zjechał dwumilionowy motocykl marki WSK – wówczas, 31 października, zakończono produkcję ostatniego polskiego motocykla.

Wielki pechowiec

Motocykl-legenda: Junak. Jedyny czterosuwowy, ciężki motocykl w historii powojennej polskiej motoryzacji. Motocykl, którego gang silnika wprowadza w drżenie serca każdego, kto kocha jednoślady. Gang silnika, który przywodzi na myśl amerykańskie dwukółowe legendy szos. Jedyny czterosuw w erze wszechobecnych za żelazną kurtyną, pyrkoczących niebieskim dymem dwusuwów. Monopol na czterosuw należał wtedy do Wujka Iwana. Junak – niezwykle, piękny, klasyczny i dostojny. Dlaczego ten naprawdę wyjątkowy motocykl zniknął z polskich dróg po zaledwie siedmiu latach produkcji?

Kraj nasz, piękny, acz często egzotycznie dziwny, ma bogaty dorobek motoryzacyjny. Polska przez wiele lat była europejską potęgą motoryzacyjną i wie to każdy, prawdopodobnie nawet nasz czcigodny prezydent. Ale nie każdy wie, a wspomniany jegomość już na pewno, że już przed wojną produkowaliśmy ponad 20 modeli jednośladów. Po wojnie w zniszczonym kraju dotkliwie brakowało niezawodnego środka transportu. Nastąpiła zatem era motocykli. Pojawiły się liczne jednoślady, m.in.: SHL (M04, M05, M06, M11, M17), w licznych odmianach WFM (M06, M50, M52) i WSK M06 (Kos, Gil, Dudek, Lelek, Kobuz, Perkoz), Baron 125, Ryś, Żak, Komar, Ogar i wiele innych. Wspólną cechą wszystkich tych maszyn była prostota konstrukcji w związku z zastosowaniem opisanego w innym rozdziale niezniszczalnego silnika dwusuwowego – zwykle wspominanej klasy 125.

Nie wymagano wtedy dużej mocy czy przyspieszeń odrzutowych samolotów myśliwskich. Jednoślady miały zapewniać tani i efektywny środek transportu. Prawdziwą wartość motoru stanowiła jego funkcja komunikacyjno-transportowa, która zapewniła mu niezwykłą popularność, szczególnie wśród mieszkańców wsi i miasteczek. Były to czasy inne niż obecnie i inny był punkt widzenia. Ale istniało także grono amatorów większych motocykli, którzy nie zapomnieli o polskich tradycjach w budowie ciężkich czterosuwów. Niektórzy z nich pragnęli powtórzyć sukces CWS M-311. To dla nich właśnie powstał Junak.

Literatura podaje, że silnik Junaka początkowo miał mieć pojemność 500 cm³, choć co do prawdziwości tej informacji istnieje wiele wątpliwości. Pewne jest, że budowano go 7 lat, a pierwsze przymiarki zaczęły się już jesienią 1951 roku. Konstrukcja nie była kopią którejs z ówczesnych angielskich maszyn (szczególnie Triumph), jak wielu z dzisiejszych mądrali przypuszcza, ale była wytworem czysto polskiej, niczym wódka, myśli inżynierskiej. Zespół konstrukcyjny (m.in. inżynierowie Ignatowicz, Wójcicki, Poraziński) stanowili wybitni specjaliści, z doświadczeniem w budowie przedwojennych konstrukcji (np. Sokoła), a Junak był naturalną kontynuacją rozwiązań zespołu T. Rudawskiego (w M-211 i M-311). Efektem był na wskroś nowoczesny motocykl, który tylko sylwetką nawiązywał do maszyn z wysp brytyjskich, ówczesnie uważanych za najlepsze. W istocie był od nich w wielu przypadkach dużo lepszy. Dla przykładu zintegrowany zespół napędowy Triumph czy BSA pojawił się dopiero pod koniec lat 50., a do tego czasu typowe było rozdzielenie go na trzy oddzielne elementy: silnik, sprzęgło i skrzynię biegów. Silnik Junaka był zaprojektowany od początku jako jedna całość.

Junak miał służyć do wszelkiego rodzaju łączności, pracy w milicji, komunikacji i oczywiście turystyki. Wszystkie główne parametry, jak moc, konstrukcja silnika, ilość biegów, nawet sposób przeniesienia mocy z silnika na sprzęgło, zostały określone już w pierwszej fazie projektu i skłaniają do przemyśleń, że

przewidywano zastosowanie silnika mocniejszego i większego niż 350 cm³. Konstrukcja Junaka zgodnie z założeniami umożliwiała łatwe wprowadzanie zmian rozwojowych, zapewniała wszechstronność zastosowania motoru. Można go było przystosować do celów sportowych, a także do ciężkich warunkach terenowych, tj. zastosować w wojsku. Realizowano założenia konstrukcji przyjęte na samym początku prac.

Niestety od początku Junaka prześladował pech. Najpierw – mimo że zapadła decyzja o jego produkcji – nie wiedziano, gdzie go produkować. Kiedy wybrano już na to miejsce Wytwórnię Wyrobów Metalowych w Szczecinie, okazało się, że to nie najlepszy pomysł. Wytwórnia, nieprzygotowana technologicznie do produkcji motoryzacyjnej, produkowała więc tylko ramy oraz montowała motocykle, natomiast cała zasadnicza reszta motocykla powstawała w różnych zakładach, rozrzuconych niemal po całym naszym dzikim kraju. Na przykład silniki powstawały w Łodzi – przy czym sam blok odlewał Ursus – tłoki oraz głowice produkowała FSO, a koła pochodziły z Bydgoszczy. Takie rozdrobnienie produkcji odbiło się przede wszystkim na jakości końcowego wyrobu i jak łatwo jest się domyśleć, końcowy efekt nie był korzystny.

Mimo to w sobotę 5 grudnia 1959 wyprodukowano dziesięcioletniego Junaka. Motocykl sprzedawał się jak świeże bułeczki. Początkowo (lata 1956-1959) sprzedawano model M 07, z nieco słabszym silnikiem, szybko jednak okazało się, że produkt trzeba poprawiać.

Poprawiano więc i rozwijano maszynę. Powstał model M 10, tzw. przejściówka (1960-1961), posiadający cechy poprzedniego, aż wreszcie czysty model M 10 (1962-1965). Powstała wersja trzykołowa (B 20), wersja sportowa (ang. Scrambler), crossowa typu M 07-C, rajdowa – M 07-ROKU Wyprodukowano też wózki boczne: WB1 i WB3. Stosowano także importowane wózki węgierskie Oceania i wielu innych firm, np. Sum. Gondola wózków WB1 była resorowana na pasach gumowych, a koło kosza – na długim jednostronnym wahaczu z amortyzatorem. Rama posiadała stopień ułatwiający wchodzenie do kosza. Ten, kto prowadził motocykl z wózkiem bocznym, wie, że takiej jazdy nie można porównać z prowadzeniem jakiegokolwiek innego pojazdu. Dzięki zastosowaniu wózka Junak stawał się bardziej komfortowy, a jego zdolności przewozowe o wiele większe.

Powstały też specjalne, krótkie serie eksportowe. Wyprodukowano też unikatowe egzemplarze na rynki dewizowe. Motocykl eksportowano na Kubę, do Węgier, Mongolii, Turcji, Egiptu, Holandii i USA, choć łącznie było to niewiele ponad 3000 sztuk. Silnik Junaka wykorzystano też w prototypowym mikrosamochodzie Smyk, a tłoki i cylindry pochodzące z jednostki Junaka użyto do budowy silnika napędzającego FSO Syrenę Sport. Opracowano wersje rozwojowe M13 i M14 Iskra, które miały wejść do produkcji w drugiej połowie lat 60.

Junak startował na trasach Rajdu Tatrzańskiego, sześciodniówce FIM, w Garmisch-Partenkirchen (gdzie

W. Plużański zdobył złoto). Ustanowiono rekordy szybkości: maksymalnej – 149,3 km/h, i czasu na kilometr ze startu stojącego – 35,15 sek. Maszyny używała milicja – jako motocykla pościgowego.

Mimo ciągłego rozwijania konstrukcji i poprawy jakości nadal awarie i niedomagania trapiły Junaka. W końcu – co było nieuniknione na takim tle – wystąpiły problemy ze sprzedażą. Aby Junaka ratować, zmniejszono produkcję i obniżono cenę motocykla z 24 000 do 20 000 zł. Zabiegi te nie przyniosły jednak spodziewanego efektu i w 1965 roku zakończono produkcję, nie wprowadzwszy już nawet rozwojowych wersji M 13 i M 14. Wyprodukowano łącznie 91 400 sztuk.

Wokół tej decyzji narosło wiele plotek. Mówi się, że decyzja o zakończeniu produkcji pochodziła z za wschodniej granicy, jednak jest to raczej jeden z kolejnych mitów, w które Junak obrósł niczym mchem ciężki głaz, szczególnie w świetle wyżej wymienionych faktów. Problemy z jakością były wynikiem błędnie zaplanowanej produkcji i kalkulacji kosztów.

Pomimo swoich niektórych wad Junak był motocyklem lubianym. Już kilka lat po zaprzestaniu produkcji Junaka właściciele restaurowali je, dopieszczali, upiększali. Wychwalali jego zalety, a zapominając o wadach, stworzyli określenie „polski Harley”. Pasjonaci, zapaleńcy, hobbyści, którzy w swoje maszyny wkładają tysiące godzin ciężkiej pracy, za co im chwała, stworzyli legendę polskiego Harleya-Davidsona.

Choć polskim Harleyem mógłby być nazwany raczej CWS M-55 albo CWS M-111 ze względu na widlasty silnik, to jednak został nim Junak.

Istnieją takie motocykle, które po prostu nie mają szczęścia. Junak jest właśnie jednym z nich. Junak jest przede wszystkim pechowcem. Harley bowiem – choć nie bez wad, tak samo jak Junak – do dziś jest produkowany. Junak nie, choć obiecywał tak wiele. Tylko łezka się w oku kręci na samą myśl, że dziś już nie ma żadnego prawdziwego polskiego motocykla.

I na koniec chciałbym dać upust swojej wrogości wobec bezbożnych bluźnierców. O nie, tym razem nie chodzi o zakutych w stalowe helmy Niemców, ale o Koreańczyków z Dalekiego Wschodu. Otóż zamiast brodzić po kolana w ryżu, Koreańczycy po 35 latach zdobyli nazwę Junak i jako spółka Junak Motor w 2001 roku – na szczęście w ograniczonej liczbie egzemplarzy – wypuściła na rynek reaktywowanego Junaka w wersji Millenium, o którym jeszcze na końcu książki wspomnę. Wszystko wtedy było „Millenium”: Windows Millenium, Junak Millenium, Bank Millennium, stringi Millenium... Dobrze, że ten durny szal już się skończył. Nowy Junak Millenium z poprzednim Junakiem wspólne miał tylko nazwę i krój jej malowania. Ten motocykl – a był to po prostu Hyosung Aquila GV250 – miał dwucylindrowy silnik widlasty, na szczęście czterosurowy, o mocy 26 KM. Choć przypominał typowego amerykańskiego choppera – miał aluminiowe obręcze kół, elektryczny rozrusznik, głęboko tłoczone

blotniki i wygodne siodełko kanapowe – twórcy owego dziwadła nie zaskoczyli, że przecież nasz prawdziwy Junak nigdy chopperem nie był. Tym bardziej ze skośnymi oczami.

Koniec Syreniego śpiewu

Kiedy umarł Józef Stalin, w Polsce Ludowej tchnęło odwilżą. Okazało się, „że należy zbudować popularny samochód jako środek transportu oszczędzający czas przy wykonywaniu czynności służbowych i wypoczynku, przeznaczony dla racjonalizatorów, przodowników pracy, aktywistów, naukowców i przodujących przedstawicieli inteligencji” – i tak, od słów uchwały KC PZPR w 1953 roku, zaczął się w PRL Syreni śpiew.

Pierwsza Syrena zaśpiewała oficjalnie prawie dwa lata później. W znacznej części drewniana, z dermatoidowym dachem, wyposażona w silnik od strażackiej motopompy ze skrzynią biegów od NRD-owskiego samochodu IFA – pojawiła się długo oczekiwana Syrena 100. Seryjną produkcję rozpoczęto w duecie z Janem Kiepurą, który – jak wspominał – słysząc od taksówkarza, że ma się odbyć inauguracja nowego polskiego samochodu, postanowił na tę okazję zaśpiewać m.in. hit *Brunetki, blondynki*. Po wszystkim powiedział, że śpiewając w hali montażowej na platformie transportowej, czuł się „jak sputnik w przestworzach”.

Syrena śpiewała jednak dalej, przy odgórnie zakładanym maksymalnym wykorzystaniu elementów produkowanej wcześniej Warszawy. W 1960 roku, wraz z 15-calowymi obręczami kół, zmodernizowanym zawieszeniem, nowym mechanizmem zmiany biegów, pompą paliwa, nowym gaźnikiem i innymi modyfikacjami, pojawiła się nowocześniejsza Syrena 101. Już rok później, po kolejnych modyfikacjach, które obejmowały m.in. dodanie progu pod drzwiami, likwidację wnęki koła zapasowego (co o ok. 30% powiększyło pojemność bagażnika), zamontowanie foteli zamiast kanapy, przeniesienie dźwigni hamulca postojowego z podłogi pod tablicę rozdzielczą i wprowadzenie rozruchu z kluczyka – światło dzienne ujrzała Syrena 102. Kolejne udoskonalenia zaowocowały wersjami oznaczonymi 103 oraz 104. W 103 pojawił się ulepszony silnik typu S-150, a w 104 całkiem nowy S-31. Od 1972 roku produkowano już Syreny 105 i 105 Lux.

Pojawiły się wersje specjalne, przeznaczone głównie dla kolchoźników: Syrena R-20 i Syrena Bosto (104 i 105). Wersje oznaczone literą S, nazywane popularnie „volksdeutschami”, wyposażono w silniki z Wartburga 1000. Litera F sugerowała z kolei, że wykorzystano podzespoły od licencyjnych Fiatów.

W ciągu pierwszych 15 lat produkcji Syren wprowadzono około 2300 zmian konstrukcyjnych, co daje ok. 150 modyfikacji rocznie. Najważniejszą z nich było zastąpienie silnika S-15 całkowicie nowym,

trzcylindrowym silnikiem S-31, o pojemności 842 cm³ i mocy 40 KM osiąganej przy 4200 obr./min, konstrukcji inż. Fryderyka Bluemke.

Jednostka S-31 pojawiła się po raz pierwszy w Syrenie 104. W porównaniu ze starszymi jednostkami wyróżniała się elastyczniejszą charakterystyką, lepszym wyważeniem, dobrą dynamiką i łatwiejszym wkręcaniem się na obroty przy umiarkowanym zapotrzebowaniu na paliwo, oczywiście jak na lata 60. Zastosowanie pompy cyrkulacyjnej w układzie chłodzenia (najpierw montowanej na wałku prądnicy, później na wałku wentylatora) pozwoliło zmniejszyć objętość układu chłodzenia mimo przyrostu mocy aż o ponad 40%. Silnik sprawdził się doskonale – uruchamiany bez kłopotów nawet w czasie bardzo ostrych zim szybko się nagrzewał, co notabene było przyczyną wysokiego zużycia paliwa, jeśli eksploatowano auto na krótkich odcinkach. Jednostka ta była szczytowym osiągnięciem biura konstrukcyjnego i samego konstruktora. Bluemke zginął bowiem w nocy 19 grudnia 1962 roku wraz z pozostałymi członkami swojego biura konstrukcyjnego w czasie powrotu z delegacji zagranicznej, podczas tragicznego lądowania w trudnych warunkach atmosferycznych samolotu PLL LOT Vickers Viscount 804 w Warszawie. Po śmierci F. Bluemkego projekt dokończył mgr inż. Jerzy Sławik.

W toku prac nad nowymi modelami powstało wiele prototypów, które nie weszły do seryjnej produkcji: sportowa Syrena Sport o niezwykle pięknej linii

dwumiejscowego nadwozia coupé, kombi, 7-osobowy mikrobus, Muł dla rolnictwa (czyli Syrena R20 Muł), Syrena 104LE z epoksydowym nadwoziem oraz ten, któremu przyjrzymy się bliżej, czyli Syrena 110.

Pomimo, że Syrena na początku lat 60. miała się jeszcze zupełnie dobrze, starzała się i zdawano sobie sprawę z jej licznych wad. Nigdy nie była do końca sprawna i do końca zepsuta.

Dlatego też już w 1961 roku Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego rozpoczęło intensywne prace nad nowym samochodem małodrożowym pod kierunkiem inżyniera Edwarda Lotha. Opracowano cztery przedprototypy oznaczone odpowiednio: Alfa, Beta, Gamma i Delta o bardzo nowoczesnych parametrach konstrukcyjnych. Zbudowano pierwszy, drugi i ostatni, a do badań skierowano tylko Betę i Deltę. Alfa była czterodrzwiowa i przy budowie wzorowano się na Renault Dauphine. Silnik umieszczono wzdłużnie nad tylną osią. Drugi prototyp – Beta – był trzydniowym hatchbackiem. Zakładano wyposażenie go w 43-konny silnik S702. Ostatni – Delta – podobny do Bety, choć nieco większy, miał być napędzany widlastym silnikiem S704. Na atrapie chłodnicy prototypu umieszczono nic nieoznaczający napis TUC, aby jeżdżący samochód miał jakąś markę. Gamma nie powstała nigdy.

W 1964 roku istniejące trzy przedprototypy przekazano do FSO, która miała podjąć decyzję dotyczącą wyboru następcy syreny 105. Tak się jednak

nie stało, a praca nad „greckimi” samochodami była ostatnim całościowym działaniem konstrukcyjnym BKPMot. Równolegle bowiem do prac BKPMot również w FSO na Żeraniu przygotowywano najnowocześniejszą z Syren. Oba biura w tym samym roku połączyły swoje siły i wykorzystując wcześniejsze doświadczenia, postawiły sobie ambitne zadanie: zbudowanie nowej Syreny. Inżynier Jerzy Roman miał zająć się podwoziem, a inżynier Andrzej Zgliczyński – nadwoziem. Samochód docelowo miał być napędzany silnikiem czterosuwowym z rodziny S700, a tymczasowe zastosowanie silnika S-31 miało pozwolić na rozpędzenie prototypu do 125 km/h i przyspieszenie w 15 s do 80 km/h. Auto miało ważyć nie więcej niż 720 kg i zużywać około 8 l benzyny na 100 km, przy tym mieścić 4 osoby i zabierać 50 kg ładunku.

Wkrótce grupa konstrukcyjna pod kierunkiem inżyniera Romana Skwarka przedstawiła 14 prototypów Syreny 110. Nowy samochód wyróżniało kilka nowatorskich rozwiązań. Samochód miał samonośne trzydrzwiowe nadwozie typu hatchback (spadek po Becie i Delcie). Bardzo lekkie nadwozie było dzielone – w części przedniej składało się ze szczałkowej ramy osłoniętej błotnikiem, pokrywą silnika, atrapą chłodnicy oraz pasem przednim i było łatwe do odłączenia od reszty nadwozia. Takie rozwiązanie mogło umożliwić szybkie naprawy i pozwalało również na montaż czterosuwowego silnika, który docelowo miał napędzać wersje seryjne. Autorem tej koncepcji był Edward Loth.

Silnikami zajmowała się już wcześniej grupa tego inżyniera. Opracowane czterosuwowe, czterocylindrowe silniki miały pojemność 977 cm³ i osiągały moce od 40 do 60 KM. Z zamierzonych jednak czterech silników skonstruowano, wykonano i przebadano jedynie dwa: S701 oraz S702. Pierwszy przystosowany był do zamontowania w samochodzie Alfa i umieszczony w tylnej części miał napędzać również tylne koła. S702 był umieszczony za przednią osią i za pośrednictwem wału napędzał w założeniu także koła tylne. Pozostałe 2 silniki, tj. S703 oraz S704, nie wyszły poza studium projektu i nigdy ich nie wykonano.

Wobec braku silników docelowych do prototypów wykorzystano dostępną jednostkę napędową S-31. Wprowadzono w nim wiele zmian i dostosowano do nowej konstrukcji: inaczej usytuowano prądnice, pompę wodną, zastosowano cztery pierścienie na cylinder, wentylator, wprowadzono termostat woskowy, nowy filtr powietrza oraz zmiany w całym układzie wylotowym. Nieznacznie zmodyfikowano również sprzęgło i skrzynię biegów z modelu 104, a ponadto mechanizm wolnego koła i przekładnię główną. Największe zmiany Syreny 110 w stosunku do Syreny 104 dotyczyły zawieszenia. Zastosowano resorowanie na czterech sprężynach spiralnych na osi przedniej i tylnej, współpracujące z układem dwuwahaczowym oraz stabilizatorem z przodu i pojedynczymi wahaczami wleczonymi z tyłu. Koła przednie wyposażono w tarczowe hamulce.

Nadwozia nowych samochodów charakteryzowały się niezwykle oryginalną, nowoczesną linią, która mogła się podobać i która wybiegała w przyszłość o kilka lat przed sylwetki samochodów produkowanych ówczesnie na świecie. Kombilimuzyny pojawiły się znacznie później. W każdym razie nie przypominały one ówczesnej Syreny.

Całość konstrukcji nadwozia była dokładnie przeliczona wytrzymałościowo przez wybitnego specjalistę z Politechniki Warszawskiej – prof. droku Zbigniewa Brzózkę. Pozwoliło to na maksymalne wykorzystanie materiału i tym samym na uzyskanie lekkiego, wytrzymałego nadwozia. Próby drogowe i stanowiskowe potwierdzały prawidłowość przeprowadzonych obliczeń. Samochód wyposażony w dopracowane zawieszenie dobrze się prowadził. Do mankamentów nowego auta zaliczano przesuwane boczne szyby, spartańską deskę rozdzielczą, długi dźwąż skrzyni biegów, a także stosunkowo małą ilość miejsca nad głową czy płytki bagażnik o niskiej krawędzi załadunku. Trzeba jednak pamiętać, że na owe czasy samochód ten był i tak niezwykle nowoczesną konstrukcją. Polski produkt mógł zdobyć uznanie na całym świecie i stanowić idealny produkt eksportowy. Uważa się, że Syrena 110 miała szansę sięgnąć po laury w konkursie na europejski samochód roku.

Seryjna produkcja miała ruszyć w 1968 roku, wciąż jednak nie było decyzji o jej wielkości. Rozważano warianty: 50 000 sztuk w Warszawskich Zakładach

Naprawy Samochodów tuż obok FSO lub 20 000 sztuk w hali montażowej starej Syreny. Całość nakładów na uruchomienie produkcji wyliczono na ćwierć miliarda ówczesnych złotych. Do uruchomienia produkcji jednak nie doszło, gdyż podpisano już kontrakt z Fiatem na montaż Fiatów 125p. Możliwe, że był to jeden z największych błędów decyzyjnych naszego przemysłu motoryzacyjnego. Syrena 110 w końcu lat 60. była samochodem nowocześniejszym od Fiata 125, a ponadto całkowicie polskim, do którego konstrukcji wykorzystano niemal całe doświadczenie zdobyte przy budowie rodzimych konstrukcji samochodowych.

Więc dlaczego do tego doszło? Przyczyna była prosta: decydenci KC mieli zaprzątnięte głowy wprowadzaniem produkcji licencyjnej Polskiego Fiata 125p, uznawszy, że uruchomienie produkcji Syreny 110 jest zbyt drogie. Inna teoria – mniej prawdopodobna, choć powtarzana przy każdym udanym, acz niewdrożonym rodzimym projekcie – głosi, że decyzję taką wymusili przyjaciele z ZSRR, którym nie w smak były udane konstrukcje polskich inżynierów, choć – podobnie jak w przypadku Junaka – to bardzo mało prawdopodobne. Tak czy inaczej Syrena 110 nie trafia w swój czas. Choć mogła śpiewać przepięknie, rządzący nie chcieli jej słuchać, tak jak i zresztą proletariatu.

Ostatnim akordem Syreniego śpiewu był prototyp zbudowany przez konstruktora prowadzącego inż. Stanisława Łukaszewicza, a oznaczony jako FSO-Syrena Hatchback (lub cyfrą 607), z 1971 roku. Było to

nadwozie seryjnej Syreny 104 ze zmienioną tylną częścią, umożliwiającą montaż trzecich drzwi. Był to projekt stylistyczny Zbigniewa Wattsona i Zygmunta Grochowskiego. Zwiększono rozstaw osi do 2500 mm w stosunku do rozstawu z produkowanej Syreny 104. Tylną oś zawieszono na wzdlużnych resorach piórowych z Fiata 125p. W nadwoziu drzwi boczne umocowano na słupkach przednich, a trzecie drzwi na wzmocnionej krawędzi dachu. Powiększono boczne powierzchnie przeszklone. Przetłoczenia nadwozia miały wizualnie łączyć stary Syreni przód i nowoczesny tył. Trzeba przyznać, że oba kształty nie bardzo współgrały ze sobą i wyglądało to trochę jak kamizelka na wieprzku. Ponadto podjęcie produkcji wiązało się z wykonaniem zbyt wielu nowych tłoczników, co uznano za zbyt kosztowne i projekt porzucono na rzecz nowszej Syreny 105 i 105 Lux.

Aby zwolnić miejsce dla rosnącej produkcji Fiata, w rok później przeniesiono montaż Syren do FSM w Bielsku-Białej. Do 1983 roku powstawały tam jeszcze ostatnie Syreny 105. Nowe Fiaty powoli jednak przesunęły niemodną już Syrenę do samochodowej trzeciej ligi i odtąd jej śpiew stawał się coraz cichszy i cichszy... aż całkowicie zamilkł. Czy ktoś dzisiaj go jeszcze pamięta? Chyba tylko strażacy.

Podobno łabędzie pięknie śpiewają zaraz przed swoją śmiercią. Stąd wzięło się określenie łabędzi śpiew. Nasza Syrena, tak samo jak one, przed swoim końcem

pięknie zaśpiewała. A zatem Syreni śpiew był łabędzim śpiewem. Szkoda.

Motoryzacyjna Targowica

Kiedy Wielki Brat wepchnął nam siłą swojego kocmołucha za żonę, tj. Побiedę, w nowej skórze, nakazując tym samym zerwanie umowy licencyjnej z Fiatem, wyjścia nie było. Trzeba było ją produkować jako Warszawę. i koniec. Nieistotne, że konstrukcja ta już wtedy charakteryzowała się prehistorycznymi rozwiązaniami technicznymi, które nie byłyby nowoczesne nawet w arce Noego, gdyby tylko zechciał je Noe zastosować. Czy tego chcieliśmy, czy nie, wyboru nie było, jednak w dwadzieścia lat później okazało się, że znów nie ma wyboru. Czy była to motoryzacyjna Targowica?

Produkowaliśmy już kilka lat Warszawę i niespodziewanie w 1956 roku zabłysła iskierka nadziei na VIII Plenum KC PZPR, kiedy towarzysz Władysław Gomułka, zatwardziały wróg prywatnej własności samochodowej w PRL, stwierdził w swym przemówieniu – budząc wszystkich ze snu – że konieczne jest zaprzestanie produkcji przestarzałego i paliwożernego żerańskiego samochodu. Rozbłysło światelko w tunelu. Warszawę zaczęto powoli unowocześniać, a na horyzoncie pojawił się nowy, popularny samochód: Syrena. Coś jednak się ruszyło, bulgotało w partyjnym betonie, a na ulicach z wolna

robiło się tłoczniej. Co tam jednak unowocześniona Warszawa czy zupełnie polska Syrena, kiedy ich produkcja przypominała rozpalanie ognia przez człowieka jaskiniowego! Wystarczy wytknąć cynowanie nierówności nadwozia przynajmniej kilkoma kilogramami specjalnego stopu cynowo-olowianego na każdy samochód czy odpady produkcyjne ważące mniej więcej tyle, co wyprodukowany wóz. Jak głosi wieść gminna, dobry mechanik, rozłożywszy i złożywszy z powrotem trzy Syrenki, miał wystarczająco wiele części na czwarty egzemplarz. Takie było marnotrawstwo materiału! Nie wspominam już o porównywaniu osiągow czy jakości wykonania do innych samochodów na świecie. Były to przecież powojenne początki i wszystko szło jak po grudzie. Inżynierowie wobec problemów zabrali się do wytężonej pracy i wkrótce światło dzienne ujrzały Syrena 110 i Warszawa 210, które tchnęły nieco nadziei w nasze szanse zaistnienia na europejskich i światowych rynkach. Tyle że było już za późno.

Nie było różowo – przede wszystkim z powodu technologii wykonania, która była u nas niezwykle prymitywna, pracochłonna i materiałochłonna, a w efekcie mało opłacalna, produkt końcowy okazywał się zaś mierny i przy tym drogi. U nas może miał jakieś szanse, bo większego wyboru nam nie dano, ale prowadziło to do ślepego zaułka. Świat był już o wiele lat przed nami. Wkrótce zrozumiano, że potrzebujemy nowej technologii, maszyn, zielonego światła dla biur

konstrukcyjnych i nowego samochodu. Oczywiście, można by się dziś spierać, czy nie dalibyśmy rady bez pomocy z zewnątrz, tzw. własnymi siłami, dokonać radykalnej modernizacji linii produkcyjnej, ale najprawdopodobniej niestety nie. Pomoc z zewnątrz miała oprócz swoich wad, przede wszystkim liczne zalety, jak choćby to, że wybierając licencjodawcę, uzyskiwaliśmy od razu i bez wysiłku międzynarodową sieć sprzedaży, a tym samym twardą walutę, drugi obszar płatniczy i magiczne słowo, które kusilo niczym magnes: produkcja na eksport. Ta opcja przeważała. Nie wiem, czy słusznie.

Naturalnie kierunek, z którego pomoc powinna nadejść, nakreślały jasno i wyraźnie dyrektywy władz partyjnych – powinien to być obóz państw socjalistycznych, a najlepiej Kraj Rad. Obóz ten podzielono według zadań: Bułgaria – papryka, Węgry – wino, Niemcy – samochody, Czechosłowacja – motocykle itd. Nam przypadła rola marginalna w przemyśle motoryzacyjnym. Oczywiście upraszczam, ale chodzi mniej więcej o to, że nie było to nam w smak – szczególnie zaś Józefowi Cyrankiewiczowi, Edwardowi Gierkowi czy Tadeuszowi Wrzaszczukowi. Tymczasem, niczym ślepej kurze ziarno, trafiła się niepowtarzalna okazja. Bo nieoczekiwanie pomysł zakupu licencji z innego źródła spodobał się na Kremlu, kiedy to premier ZSRR Aleksiej Kosygin doprowadził do powstania nowego kombinatu samochodowego nad Wolgą ze współpracy z Fiatem. Udało się też w

Jugosławii (Zastava), więc skoro można było u nich, u nas także!

Wybrano Fiata, bo po pierwsze współpracowaliśmy już przed wojną, a i po wojnie też zaczynaliśmy. Więc sprawa była raczej przesądzona. Otrzymaliśmy dokumentację techniczną i konstrukcyjną, projekty, 90 patentów na urządzenia, gotowe mechanizmy, zespoły i części potrzebne do wytwarzania nowego samochodu. Ponadto Włosi zgodzili się na eksport i użycie nazwy „Polski Fiat”. Zdecydowano się na produkcję nieco już podstarzałego, ale udanego 1300/1500 z nadwoziem nowoczesnego 125. Tak powstał Polski Fiat 125p o sprawdzonej mechanice, z nowoczesnym nadwoziem. Była to pierwsza całościowa licencja zachodnia dla polskiej fabryki motoryzacyjnej.

Pojawienie się Polskiego Fiata 125p przypłaciła życiem Syrena 110, prawdopodobnie też i FSO-Warszawa 210, ale tak naprawdę nie było chyba wtedy wyboru. Chyba.

Wkrótce potem, kiedy nastała era Dużego Fiata w początku lat 70., pojawił się Mały Fiat. Idea produkcji małego, taniego samochodu nareszcie miała się zmaterializować w PRL. Propozycje współpracy wysunęły Volkswagen, Ford, Fiat, Renault i Citroën. Oferta amerykańska znacznie różniła się od polskiej koncepcji. Niemcom chyba nikt nigdy nie ufał za bardzo, nic zresztą dziwnego. Rozmowy skierowano do Renault i Citroëna. Renault w zamian za ofertę produkcji u nas swojego R5 żądał produkcji drugiego

modelu (w wersji coupé), który u nas nie miał szans na masową sprzedaż, więc propozycję odrzucono. Citroën też nie przedstawił korzystnych warunków. Tak pojawił się Polski Fiat 126p. Kiedy w Warszawie budowano Dużego Fiata, a w kilkudziesięciu innych fabrykach w całej Polsce produkowano części do niego, na drugim krańcu PRL, w Bielsku, uruchomiono produkcję Fiacika. Wcześniej powstawała tam Syrena, której produkcję wypędzono z Żerania. Dla kilkudziesięciu kolejnych fabryk była to wykorzystana szansa. Był to czwarty kontrakt licencyjny z Fiatem w naszej historii. Dzięki tej umowie ruszyło gigantyczne przedsięwzięcie inwestycyjno-budowlane, powstała jedna z najbardziej nowoczesnych fabryk na świecie, która wytwarzała potem 200 000 samochodów rocznie. Krajową gospodarkę kosztowało to ponad 22 mld zł, biorąc pod uwagę tylko sprawę FSM.

Nasze władze, chcąc stworzyć, przyspieszyć i poszerzyć asortyment produkowanych wyrobów w obszarze motoryzacji, osiągały swój cel przez zakup zagranicznych licencji. Oczywiście to rozwiązanie miało wiele zalet, należy jednak zastanowić się, czy na pewno wszystkie licencje były naprawdę nam potrzebne.

Po wojnie zakupiliśmy w całości samochód osobowy Polski Fiat 125p i samochód małoditrażowy Polski Fiat 126p, a ponadto autobus Berliet PR 100 (Jelcz 110) oraz ciężarówkę Steyr 1490. Interesujące również, że na rzecz ciągnika rolniczego Massey Ferguson z silnikami Perkinsa zrezygnowano z krajowego, dopracowanego

wyrobu, jakim była cała rodzina ciągników Ursus o mocach 30-75 KM. Kolejną licencją był zakup silników okrętowych od szwajcarskiej firmy Sulzer, duńskiej Burmeister i Wain, a także firmy Pielstick. Zakupiono również silniki kolejowe od Fiata.

Okazuje się, że z całą pewnością po wojnie byliśmy w stanie samemu zająć się produkcją samochodów ciężarowych i dostawczych. To samo dotyczy skrzyń biegów, silników, mostów napędowych itp., abstrahując oczywiście od sprawy Leylanda. Zakup tych licencji był zbędny.

Jak wiemy, w przypadku Dużego Fiata decyzja o nabyciu licencji była dobra, ale sam wybór nie najbardziej trafny, a jeszcze mniej w przypadku Poloneza. Co do Małego Fiata, to musimy być bezlitośni – wprowadzie odcisnął on piętno na naszej historii i zmotoryzował nasz kraj, to jednak jego zakup był technicznie niepotrzebny. Znacznie lepszym rozwiązaniem byłby wybór Renault 5, jeśliby porównać konstrukcję i rozwojowość obu pojazdów.

Autobus Berliet 110 był w swoim czasie najładniejszą konstrukcją. Powstał ze zmodyfikowania produkowanego we Francji modelu 100 – dodano 1 m długości, dodatkowe drzwi, większy i cięższy silnik oraz polską skrzynię biegów. Fabryka w Sanie nie była przygotowana na produkcję takich pojazdów, a Jelcz musiał zakończyć produkcję Ogórka w 1975 roku, więc taka licencja była potrzebna. Ale znów nie ta! Innymi słowy, autobus ten, choć ładny, miał skomplikowaną

konstrukcję, technologia jego produkcji była trudna, nie można było zbudować na jego podstawie autobusu przegubowego, a na dodatek PR 110 był nieprzebadany. Był to wyjątkowo nieprzemyślany i niezrozumiały wybór.

Zupełnie niepotrzebna nam była licencja na silnik Steyra do samochodów ciężarowych, identycznie jak na skrzynie biegów, mosty itp. Rodzina ciągników rolniczych Ursus była propozycją naszego przemysłu w pełni opracowaną, zbadaną i doprowadzoną do dojrzałości konstrukcyjnej. Ursusy były nowoczesne i zunifikowane w znacznym stopniu, a ich silniki miały dobrą opinię. Dlatego zupełnie niezrozumiały wydaje się wybór innych ciągników. Traktory Massey Ferguson były niezunifikowane, przestarzałe i jakościowo gorsze od krajowego wyrobu.

Zupełnie inaczej ma się sprawa licencyjnych zakupów w wypadku ogromnych silników okrętowych, bo tutaj prawidłowo wybrano licencjodawcę i konstrukcje (poza silnikiem Pielstick, który był zbyt ciężki). Staliśmy się jednym z największych na świecie producentem statków, a zatem potrzebne były dobre silniki różnych firm. Nie potrzebowaliśmy zupełnie silników Fiata do lokomotyw, gdyż krajowe jednostki pracowały dobrze i bezawaryjnie, wystarczyło je systematycznie unowocześniać.

Sprawa motoryzacyjnej Targowicy była zmartwieniem polskiej motoryzacji po wojnie, ale także i przed nią. Przypomnę, że CWS T-1 oraz jego odmiany: T-2 i T-8

przegrały z produkowanymi na licencji Polskimi Fiatami. Charakter umowy podpisanej przed wojną z makaroniarzami zabraniał produkcji krajowej konstrukcji do lat 40., co było zdecydowanie niekorzystnym dla nas zapisem. Ogólnie jednak trzeba przyznać, że – szczególnie w okresie międzywojennym, ale także po wojnie – zakupione zagraniczne licencje pomagały w rozwoju naszego przemysłu motoryzacyjnego. Niezmienną cechą produktów budowanych w Polsce na licencji jest to, że sukcesywno przystosowywano je do pracy w naszych warunkach.

Gdzie jest Warszawa?

Przedpotopowa Pobieda, którą doprawdy tylko z niewielkimi zmianami produkowaliśmy jako Warszawę, była w istocie nieco nowocześniejszą wersją Forda A z końca lat 20., którego Rosjanie produkowali już w 1936 roku. Po wojnie zmusili także i nas do zakupu tej dziadowskiej licencji i produkcji tego samochodu pod własną nazwą.

Nie trzeba zatem chyba dodawać, jak mocno przestarzałym pojazdem była nasza Warszawa już w chwili uruchomienia produkcji, a coś dopiero po ponad 10 latach jej wytwarzania bez wprowadzenia istotniejszych zmian – bo któż by miał wtedy odwagę poprawiać produkt z Kraju Rad! Na szczęście zrozumiano wreszcie, że jest to po prostu konieczne. Na początku lat 60. zapadła więc decyzja o stworzeniu

następcy sklonowanej siłą Pobjedy. Tak powstała FSO-Warszawa 210, prototyp wykonany przez Ośrodek Badań Rozwojowych FSO w 1964 roku, który ewentualnie wprowadzony do seryjnej produkcji miał zastąpić modele 223 i 224.

Zważywszy na koszty, zastosowano stary chwyt. Skopiowano amerykańskiego Forda Falcona z 1960 roku. Zakupiono dwa egzemplarze, z czego jeden miał nadwozie kombi. Pracami, które rozpoczęto w 1961 roku, kierował inż. Mirosław Górski. Silnikiem zajął się Zdzisław Glinka, a podwoziem Jerzy Roman. Zdecydowano, że nadwozie zostanie zaprojektowane i wykonane całkowicie od podstaw, a zadanie to powierzono inż. Stanisławowi Łukaszewiczowi. Konstruktor wywiązał się z niego, moim zdaniem, znakomicie. W efekcie powstał nowoczesny jak na owe czasy, wielki i kanciasty, czterodrzwiowy sedan, który w niczym – na szczęście – nie przypominał wcześniejszych Warszaw. W nadwoziu charakterystyczne były kierunkowskazy umieszczone w narożach karoserii. Wnętrze wyposażono w dwie wygodne kanapy, mieszczące sześć osób. Jednostkę napędową nowej Warszawy stanowił zaś silnik skopiowany z Forda. Tutaj jednak pojawiły się pewne problemy – jako że Amerykanie nie potrafili normalnie liczyć, wszystkie wymiary należało z cali zamieniać na centymetry, co jest proste jedynie na papierze.

Tak więc benzynowy silnik rzędowy, sześciocylindrowy, o pojemności 144 cali³, (2360 cm³)

z Falcona w prototypie Warszawy 210 miał 2,5 l pojemności i moc ok. 85 KM przy 4200 obr./min. Po odjęciu dwóch cylindrów uzyskano również bardziej ekonomiczny silnik czterocylindrowy o pojemności 1,7l i mocy 57KM. Jednostkę zblokowano ze skrzynią biegów w pełni zsynchronizowaną, o czterech przełożeniach, przenoszącą napęd na tylne koła przez sprzęgło sterowane hydraulicznie. Zawieszenie stanowiły: kolumny MacPhersona z przodu, wahacze poprzeczne i sprężyny śrubowe oraz półeliptyczne resory piórowe z tyłu, trzymające sztywny most tyłu. Trochę załatuje królewską karocą, ale cóż – takie czasy. Szczęśliwie masa FSO-Warszawy 210, pomimo dużych rozmiarów auta, nie była znaczna, bo wynosiła tylko ok. 1200 kg, co pozwoliło osiągnąć maksymalną prędkość rzędu 160 km/h z większym silnikiem i prawdopodobnie 135 km/h z mniejszym, przy orientacyjnym zużyciu paliwa na poziomie 10-12 l oraz – w przypadku słabszej jednostki – 8-10 l/100 km.

Prototyp zbudowano w 1964 roku, ale jedynie garstka wybranych ludzi miała okazję go oglądać. Pierwsze jazdy próbne przeprowadzono na torze fabrycznym naprzeciw fabryki, po drugiej stronie ul. Stalingradzkiej (dziś ul. Jagiellońskiej), nad Wisłą. Tam też zrobiono jedyne zdjęcia tego samochodu. Prace nad prototypem nagle bowiem zarzucono w 1966 roku, nie przeprowadziwszy nawet cyklu przewidzianych badań. Rozpoczęto już negocjacje z Fiatem na zakup licencji,

tak więc prawdopodobnie dlatego nie widziano już sensu produkcji luksusowego samochodu tylko dla notabli wyższego szczebla. Tym bardziej że na horyzoncie pojawiał się GAZ 24, znany wszystkim jako Wolga. A przecież czarną Wolgą straszło się wszystkich. Ale zaraz, zaraz! Po kolei...

Historia powstania prototypu FSO-Warszawa 210 jest bardzo interesująca. Pewnie dlatego, że nie do końca jest jasna i wiarygodna, gdyż opiera się tylko na relacjach ówczesnych pracowników OBR FSO, niemniej to, co wiem, postaram się przedstawić, bo to szalenie ciekawa historia.

Otóż po zbudowaniu pierwszego prototypu w 1964 roku i wykonaniu tylko kilku czarno-białych zdjęć okazało się, że wprawdzie można było o Warszawie 210 pisać, ale nie można było jej pokazywać – aby zapewne uniknąć skojarzeń z Wolgą. Samochód do 1979 roku przechowywano w OBR FSO, a 9 czerwca 1979 roku przekazano go do Muzeum Techniki, z wyraźnym zastrzeżeniem – stwierdził dyrektor muzeum Jerzy Jasiuk – że samochód, choć jest przekazywany, to nie do wystawienia, ale do... ukrycia! Bezpieczniej dla wszystkich było nie chwalić się darem. Zatem FSO-Warszawa 210 szybko i w tajemnicy została z Warszawy wywieziona, po czym ślad po niej zaginął. Odnalazł ją w oplakanym stanie dopiero w 1998 roku dziennikarz „Motoru” w magazynie staroci Muzeum Staropolskiego w Sielpi k. Końskich. Samochód został częściowo zdekompletowany, silnik prawie całkowicie pozbawiono

osprzętu, pleksiglasowe szyby straciły przejrzystość i tylko w dosyć dobrym stanie zachowało się wnętrze, chociaż i tutaj nie działało już wiele mechanizmów. Po licznych publikacjach prasowych Muzeum Techniki zobowiązało się FSO-Warszawę 210 odrestaurować i tak – na szczęście – się stało. Teraz cieszy oko i dusze wszystkich, którzy kochają polską motoryzację.

Dlaczego ją ukrywano? Otóż obawiano się zniszczenia jedyne go egzemplarza, tak jak to się stało w wypadku innych prototypów. Nieco więcej światła na tę sprawę rzucają publikacje FSO wydawane przy różnych okazjach. W jednej z nich wprawdzie jest mowa o prototypie samochodu Warszawa 210, ale jego zdjęć nie ma. Natomiast w albumie wydanym w 1986 roku z okazji 35-lecia FSO autor – Zdzisław Konieczniak – przemycił zdanie, które wszystko nam półsłówkiem wyjaśnia: „W połowie lat sześćdziesiątych inżynierowie [...] FSO zbudowali prototyp Warszawy 210, który miał zostać następcą samochodu 223. Nadwozie Warszawy 210, bardzo podobne do Wolgi...”. A więc tu jest pies pogrzebany! Wszystkiemu winny jest nieśmiertelny Wielki Brat i jego produkt, którego tak bardzo się baliśmy.

A teraz przyszedł czas na drugą część tajemnicy. Choć nikt tego nie potwierdza, istniał też drugi prototyp, którego losy są jeszcze bardziej enigmatyczne, co tym bardziej jest dla nas ciekawe. Istnieją dwie hipotezy, przy czym pierwsza wydaje się bardziej prawdopodobna. Otóż drugi prototyp pojechał

podobno do radzieckich zakładów w Gorkim i posłużył jako pomoc w konstruowaniu samochodu GAZ M 24 Wołga. Za tą wersją przemawia dodatkowo fakt, że Gaz M-24 rzeczywiście – tak samo jak Warszawa 210 – opierał się częściowo na konstrukcji Forda Falcona. Historia trzyma się kupy – wystarczy gołym okiem porównać oba samochody.

Według innej hipotezy drugi prototyp pojechał na Zachód i posłużył potem jako wzór przy projekcie nadwozia Wartburga 353. Choć rzeczywiście nadwozia obu aut są do siebie bardzo podobne, to ta wersja legendy o Warszawie 210 ma w sobie dziury jak ser szwajcarski. Po pierwsze Wartburg był o ponad pół metra krótszy od Warszawy, więc był to samochód innej klasy, a po drugie mało prawdopodobne jest, aby do takiego transferu mogło dojść w tajemnicy i bez udziału Czerwonych. No i dlaczego miałoby do niego dojść? Ciśnienie parło ze Wschodu, nie z Zachodu (jak dziś)... Tak więc, choć pracowaliśmy nad Warszawą 210 – powstała Wołga.

Najpiękniejszy polski samochód

Dzieło sztuki, niczym piękna kobieta, charakteryzuje się tym, że niczego z jego wyglądu odjąć nie można i niczego nie trzeba też dodawać, aby piękno nadal błyszczało z całym przepychem. Taki też, gdy dziś na niego patrzę, był najpiękniejszy polski samochód.

Pewnie niewielu z Was pamięta Dustina Hoffmana w amerykańskim filmie *Absolwent* (*The Graduate*) z 1967 roku w reżyserii Mike'a Nicholasa, ale jeśli widzieliście, będziecie wiedzieć, o co chodzi. Akcja filmu ma się tak, że młody jeszcze Dustin Hoffman, zmęczony byciem złotym dzieckiem dla przyjaciół rodziców, wplątuje się w romans z żoną szefa swojego ojca. Prowadzi przy tym frustrujące życie i często widzi starszych w surrealistyczny sposób.

Nie byłoby w tej historii nic szczególnego, gdyby nie to, że film wypełnia wspaniała muzyka, która czyni go dziełem sztuki. Nuty boskiego wokalu i gitar Simona and Garfunkela w trakcie takich megahitów, jak *The Sound of Silence* czy *Mrs. Robinson*, czynią ten film niezapomnianym. Tak samo kultowe są sceny, kiedy główny bohater pruje czerwonym kabrioletem Alfa Romeo Spider przez wiszący most, a w tle słychać przepiękny śpiew cylindrów, nieporównywalny do niczego. Nawet do Harleja, a jego czepiać się nie można, bo to jedyna rzecz na świecie, która Amerykanom się tak naprawdę dobrze udała. *Alfa sound* jest nie do podrobienia nawet przez Koreańczyków. Tak, *Osso di Seppia* Alfy z 1966 roku to boski samochód, prawdziwa ikona motoryzacji. Coś jak nasza... Syrena.

Skarpeta, kurolapka, zającówka, panienka, podobno dobra do łapania zajęcy przez drzwi otwierane pod prąd, i królowa poboczy, bo częściej stoi niż jedzie. Najbrzydsze przecież auto w całym Układzie Warszawskim, a kto wie, czy nie jedno z najbrzydszych,

jakie kiedykolwiek na świecie powstało (nie licząc oczywiście Nubiry! – zakrzyknie ktoś). Jak to zatem możliwe, by Syrenka była najpiękniejszą polską konstrukcją samochodową wszech czasów? Możliwe, możliwe. Bo to Syrena właśnie. Oszalałem? Doprawdy, wcale nie.

Rzecz jasna pocziwinę Syrenkę zna każdy, kto ma więcej niż 25 lat, a i młodszy w większości też. Tyle że nie grzeszyła ona nigdy porażającą urodą, a gang jej silnika nigdy nie przypominał rasowego dźwięku, przywołał na myśl raczej wspomnienia, budzące grozę i błądy strach na wsi, o palącej się stodole gaszonej sprzętem Ochotniczych Straży Pożarnych. Wtajemniczeni wiedzą dlaczego. Jak zatem skarpeta może być najpiękniejszym polskim samochodem? No przecież nie będzie nim Polonez kombi!

Syrena jest najpiękniejszym polskim samochodem! Co więcej, jest dziełem sztuki – sama w sobie – podobnie jak biust Doroty Rabczewskiej, tyle że w tym przypadku jednak coś tam dodano, a przy naszej FSO-Syrena nie. Oczywiście mowa o prototypie Syreny.

Na początku lat 60. ubiegłego wieku FSO stworzyła bowiem eksperymentalną Syrenę Sport. Samochód ten mógł być polskim Spitfire'em – na szczęście dla Triumphu, nie zaś Supermarine'a. Mógł być Alfą z Absolutem. Zresztą nie tylko Alfą, bo również Triumphem TR6, Astonem Martinem DB6 z Bondą czy Fiatem 124. Wydaje się, że wszystkie te legendarne samochody mogły stać w jednym rzędzie z naszą Syreną

Sport. Ja nie mam żadnych wątpliwości, że jest wśród nich miejsce dla niej. Wprawdzie czasem mam obawy co do swojego stanu psychicznego, szczególnie kiedy jedzie przede mną Ford Ka, ale tym razem nie mam wahań: Syrena Sport w rzędzie legendarnych samochodów świata to nie Andrzej Lepper w sejmie.

Przede wszystkim eksperymentalna konstrukcja samochodu, opracowana przez Cezarego Nawrota, była całkowitą nowością, ewenementem technologicznym na skalę polską, europejską i światową. Stworzyła podwaliny w dziedzinie projektowania nadwozi samochodowych. Powód? Nadwozie zbudowano z tworzyw sztucznych, czegoś na kształt laminatu. Normalka – powiesz. Tyle że wtedy Syrena, oczywiście również Warszawa i niewymieniona reszta motoryzacyjnej braci, zawieszona była niczym karoca Bolesława Krzywoustego na sztywnej ramie. Nadwozia ówczesnych samochodów zbudowane były z grubej blachy i w dużej mierze wykonane ręcznie.

A teraz drugi powód: motoryzacyjne pokrewieństwo. Samochód otrzymał przepiękne, aerodynamiczne, smukłe nadwozie, oparte na stalowej płycie podłogowej, zaprojektowane w stylu wspomnianych wcześniej konkurentów. Maską, a właściwie jednolitą całą przednią część samochodu wraz ze zderzakiem i błotnikami, okrywającą silnik, koła i elementy zawieszenia czy układu kierowniczego, unoszona była tak samo jak w cudownym Spitfire'rze, z tą jednak różnicą, że nie z zawiasem umocowanym na zderzaku

samochodu, ale na krawędzi szyby przedniej. Takie rozwiązanie, choć nietypowe, znakomicie ułatwiało dostęp w razie napraw i przeglądów.

W trakcie budowy sprytnie skorzystano z możliwości wykorzystania podzespołów seryjnych wersji Syreny w celu uproszczenia konstrukcji i zminimalizowania kosztów, co obecnie skutecznia z ogromnym powodzeniem, np. germański szajswagen w swoich Skodach, Seatach albo w Polówkach, Golfach i wysokolotnych Pasatach, gdzie 1,9 TDI jest uniwersalny jak szwajcarski scyzoryk. Że o kierownicach, fotelach, kratkach nawiewu i niezliczonej ilości pomniejszych dupereli nie wspomnę. I choć w naszej panience wykorzystano warszawskie przednie zawieszenie, układ kierowniczy, częściowo napęd, zawieszenie silnika, lampy przednie, zegary i wiele innych elementów, to efektem był samochód tak piękny, jak co najmniej Aston Martin z planu filmowego w kolejnych częściach przygód superagenta Jej Królewskiej Mości. Do kinowego wątku jeszcze zresztą wrócę.

W naszym sportowym samochodzie zastosowano również wiele zupełnie nowych części: nadwozie, szyby, specjalnie zaprojektowane fotele, powiększono także rozstaw kół w stosunku do seryjnej siostry. Ale i zastosowano zawieszenie kół tylnych niezależnie na drążkach skrętnych w odróżnieniu od poprzecznego resoru piórowego seryjnej, dwusuwowej Syreny.

Nowy samochód był niezwykle niski jak na dzisiejsze czasy oraz niski jak na ówczesne reguły projektowania

prawdziwych samochodów sportowych, miał bowiem tylko około 1,20 m wysokości. Przy tym – zgodnie z prawidłami budowy przepięknych samochodów, nieśmiertelnymi niczym Bruce Willis w kolejnych częściach *Szklanych pułapek*, które stanowią, że koła powinny być takiej średnicy, aby liczyły połowę całkowitej wysokości samochodu – tak właśnie było.

Samochód zbudowała grupa kilkudziesięciu osób w bardzo prymitywnych warunkach, i to w większości ręcznie. Syrena Sport była dwumiejscowym coupé z silnikiem umieszczonym nad przednią osią i napędem na koła przednie. Pod płaską i aerodynamiczną maską nie mieścił się na szczęście seryjny silnik, co nie było zresztą przypadkiem, ale celowym sabotażem twórców, którzy w ten sposób chcieli zamknąć drogę na wypadek, gdyby ktoś przemądrzały wpadł na idiotyczny pomysł wstawienia do tego nadwozia silnika S-15 z seryjnej dwusuwowej Syreny. Silnik ten pasowałby do Syreny Sport mniej więcej tak samo jak kamizelka na wieprzku albo serial *Klan* w TV w niedzielę przed *Telerankiem*.

W prototypie Syreny Sport zastosowano zatem zbudowany całkowicie od podstaw czterosuwowy silnik dwucylindrowy w układzie boxer (oznaczony jako S-16), chłodzony powietrzem, pomysłu Władysława Skoczyńskiego, powstały na niedzielonym, odlewany w FSO bloku i z osprzętem z samochodu Panhard Dyna: z gaźnikiem, prądnicą i aparatem zapłonowym. Do budowy silnika wykorzystano cylindry Junaka, dlatego też silnik miał pojemność zaledwie 700 cm³

i osiągał moc około 35 KM przy 5000 obr./min, choć prawdopodobnie mógłby być o wiele mocniejszy. Wystarczy wspomnieć, że silnik Junaka osiągał przecież około 22 KM z 350 cm³, a w Syrenie Sport był powiększony niemal o 100%. Tak czy inaczej w hamowni silnik przeszedł wszystkie próby, które wykazały, że miał doskonale rozłożone siły i momenty obrotowe. Bez umocowania pracował na stole: równo, cicho, bez wstrząsów, a był to dopiero pierwszy egzemplarz. Do silnika S-17, będącego konstrukcją rozwojową silnika S-16, zastosowanego do napędu Syreny Sport, stworzono specjalne cylindry (nie adaptowano ich z Junaka). Zmodyfikowano też blok silnika, podzieliwszy go w poziomie na połowę. Rozwój jednostki S-17, prowadzący do uproszczeń technologicznych, pozwalał snuć przypuszczenia, że ma on wejść do seryjnej produkcji. Tak się jednak, jak wiemy, nie stało. Prace wstrzymano z chwilą uruchomienia seryjnej produkcji silnika S-31 (dwusuwowego). Niemniej w wiekopomnej chwili – 1 maja 1960 roku (nie jest to oczywiście zbieg okoliczności – w PRL daty miały przecież symboliczne znaczenie) – Syrena Sport została wystawiona na widok publiczny i wzbudziła natychmiastową sensację. W przeddzień prezentacji twórcy oblali (dosłownie i w przenośni) nowy samochód winem „Perlistym”, co niemal nie zniszczyło lakieru, koniec końców jednak publiczna premiera samochodu okazała się ogromnym sukcesem. Samochód odznaczał się niebywale piękną

linią nadwozia rasowej sportowej maszyny. Jak się okazało po prawie pięćdziesięciu latach, sylwetka Syrena Sport niewiele się zestarzała i nadal może stanowić kanon piękna dla nadwozi dwumiejscowych samochodów sportowych. Nic dziwnego zatem, że w tzw. Europie Zachodniej na początku lat 60. Syrena Sport uzyskiwała miano najpiękniejszego auta z żelaznej kurtyny. Co tam Cobra, Caterham, Lotus 7! Syrena Sport była tym, kim dziś jest Doda, tyle tylko, że światła miała wcale nie za duże. A tak nawiasem mówiąc, ciekawe, co na najpiękniejszy samochód w komunizmie powiedziałby towarzysz Chruszczow.

Wracając jednak do naszej bohaterki... Po zbudowaniu pierwszego prototypu naturalnym biegiem rzeczy przeprowadzono testy drogowe. Okazało się, że Syrena Sport ma sztywne nadwozie i dobrze trzyma się drogi oraz że maksymalna prędkość samochodu to zaledwie... 65 km/h. To zdecydowanie zbyt mało jak na rasowy samochód sportowy i zaledwie wystarcza na rasową motorynkę. Wkrótce odkryto powód. Był to zapierający się o podłogę pedał gazu, co odkrył kierowca testowy Józef Michalik. Syrena Sport po usunięciu usterki osiągała prędkość maksymalną w granicach 110 km/h, co mogło być dobrym punktem wyjścia do dalszego rozwoju koncepcji silnika i samochodu. Każdy cylinder miał oddzielny wydech i – jak mówił Cezary Nawrot – przy dodaniu gazu silnik wydawał z siebie przepiękny gang, jak synchronizowane jakąś cudowną siłą dwa motocykle Junak.

Trzeba pamiętać, że w tym czasie w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej komuna panowała wszędzie, aż trzeszczało. Po ulicach jeździły wyłącznie siermiężne Warszawy i nieco mniej toporne Syrenki 101 i 102, a taki samochód jak Syrena Sport uchodził za szczyt niemal nieosiągalnych marzeń. Już sama świadomość jej istnienia pobudzała wyobraźnię każdego, kto choruje na samochody. W założeniu miał to być pojazd spełniający marzenia właśnie biednego Polaka o klasowej zamożności, o wysokiej pozycji społecznej, awansie i takich tam socjologicznych dyrdymałach. Nic zatem dziwnego, że zaprezentowany prototyp wzbudził ogromne zainteresowanie, że zrobił się wokół niego niezwykle szum i że nic już odtąd nie było takie samo. Pomysł był strzałem w dziesiątkę. Wszystkim Syrena Sport bardzo się podobała, gazety rozpisywały się o niej i wciąż pytano, kiedy wejdzie do seryjnej produkcji, bo wszyscy pragnęli tego samochodu. W dzisiejszych realiach byłaby to kura znosząca złote jajka. Początkowo bez wątpienia Syrena Sport była powodem do dumy. Do czasu jednak. Projekt Syreny Sport spotkał się z niechęcią władz, które uznały go za pomysł zbyt ekstrawagancki. Prawdą było, że nie przystawał on do siermiężnej, szarej rzeczywistości PRL-u. Rozbił się więc o twardy beton partyjny niczym prezerwatywa wypełniona wiadrem wody zrzucana z balkonu na piątym piętrze. Ponadto od początku wiadomo było, że to tylko studium i że seryjnej produkcji nie będzie.

Mimo to samochód stworzono, aby przede wszystkim pokazać, że można, ale też i dla samej radości tworzenia. Przy tym okazało się, że wybiegał stylistycznie i koncepcyjnie przynajmniej kilkanaście (jeśli nie kilkadziesiąt) lat w przyszłość motoryzacyjnej Polski i był na najwyższym światowym poziomie. Ale nic to, skoro Gomułka otwarcie twierdził, że w zupełności wystarczy, jeśli każdy Polak będzie miał rower. A rower i własne, prywatne, szalowo piękne i nieprzyzwoicie niepraktyczne auto, którym jeździ się w zasadzie tylko dla przyjemności – to dwie różne koncepcje życia. Myślano o produkcji bardzo prostych, praktycznych i tanich samochodów, a nie pięknych samochodów sportowych. PRL to nie Włochy, Niemcy Zachodnie czy chociażby Czechosłowacja! Cyrankiewicz zadzwonił osobiście do FSO z wystarczająco czytelną dyspozycją, że samochód należy spokojnie ukryć, nie wystawiać na widok publiczny, aby stopniowo uciszyć niepotrzebne zamieszanie wokół niego. To wszak bardzo dziwi. Czesi wyprodukowali kabriolet Skoda Felicia, a Niemcy Wartburga coupé i sport, które także nie powinny pasować do socjalistycznej rzeczywistości, a miały się dobrze, my zaś możemy im tylko zazdrościć. Dowodzi to, że Syrena Sport teoretycznie miała szanse na niskoseryjną produkcję, nawet na eksport. Niestety szanse tej nigdy nie otrzymała. Jedyne powstały, krwistoczerwony prototyp Syreny Sport ukryto w magazynach Ośrodka Badawczo-Rozwojowego w Falenicy – zgodnie z wytycznymi możliwych tamtego

świata – gdzie cichutko stał, czekając nie wiadomo na co, aż do końca lat 70. Niestety nie przetrwał. Wydano bestialską decyzję, by go zniszczyć, i choć pracownicy OBR za wszelką cenę starali się uratować unikalny egzemplarz, specjalnie powołana komisja skrupulatnie pilnowała, żeby samochód doszczętnie rozbić. Dalekowzrocznie myślano już, jak budować nową tradycję, opartą na włoskiej licencji, a nie na inwestowaniu we własną produkcję.

Dlaczego jednak jeden jedyny egzemplarz zdecydowano zniszczyć? Nie umiem sensownie odpowiedzieć na to pytanie, Wysoki Sądzie, bo zanim się urodziłem, zniszczono Syrenę Sport wraz z silnikiem. I teraz jednym z nieosiągalnych motoryzacyjnych marzeń, do których, choć niechętnie, to jednak się przyznaję, jest to, by zobaczyć to niezwykle auto będące częścią naszej narodowej historii. Jak smok wawelski albo poznańskie pierniki. Czy ktoś kiedykolwiek zbuduje replikę? Jeśli tak, poprę ten pomysł całym sercem.

Na koniec ostatnia ciekawostka: w kwietniu 2007 roku magazyn „Classicauto” opublikował notkę o odnalezieniu Syreny Sport. Stać miała w jednym z wiejskich garażów. Informacja ta wywołała duże ożywienie na forach internetowych, tym bardziej że do artykułu dołączone było zdjęcie pojazdu stojącego w zarośniętym garażu. Jednak w następnym, majowym numerze magazynu pojawiło się wyjaśnienie, że był to

jedynie... primaaprilisowy żart ze strony wydawcy, a opublikowane zdjęcie to fotomontaż. Co za draństwo!

Nasza Formuła 1

Polska Formuła 1 w tytule rozdziału to niestety tylko chwyt marketingowy, zastosowany po to, by zachęcić Czytelnika do lektury, szczególnie że warto, gdyż mowa będzie o bardzo ciekawym rozdziale naszej motoryzacji, przy tym już w większości zapomnianym. Niemniej tych, w których żyłach zamiast krwi płynie benzyna, na pewno zainteresuje.

Długo wcześniej, zanim bohaterski Robert Kubica stał się kierowcą Formuły 1, w Polsce głośno było o samochodach wyścigowych za sprawą zupełnie innych wyczynowych samochodów sportowych – były to: Formuła Polonia, Formuła Wolna, Formuła Ester, Formuła Junior, a nawet Formuła 126p. Łącznie zbudowano kilkadziesiąt takich niezwykle oryginalnych samochodów. Czym były?

Wszystko ma swoje korzenie w fakcie, że Polacy zawsze chcieli się ścigać, a nie było niestety na czym. Potrzeba jest jednak matką wynalazków, jak powiadają. Najpierw powstawał SAM – Samochód Amatorski „Motoru”. Budowano takie maszyny, opierając się na samochodach: DKW 750, Fiat 1110, BMW 315 i 328 czy Lancia 1352. Nawiercano ramy, by zmniejszyć masę, rasowano silniki, by były mocniejsze, i zmieniano przełożenia, by można było się ścigać szybciej. Po tym,

jak w specjalnie przygotowanym samochodzie z silnikiem dwusuwowym 750 cm³ rodem z Syreny, nieopodal Gliwic w 1956 roku udało się osiągnąć 160 km/h, okazało się, że wszystko jest możliwe.

Można więc było zbudować prawdziwy samochód wyścigowy. Powstała idea samochodów RAK. Budowała je Warszawska Fabryka Motocykli. Auta miały silniki motocykla Triumph 600, przestrzenną ramę stalową zbudowaną z lekkich rur i... sztywną oś bez mechanizmu różnicowego.

W 1959 odniesiono pierwszy międzynarodowy sukces – Jerzy Jankowski RAK-iem wyprzedził Czechów w Skodach i Jugosłowian w... Porsche i zdobył Grand Prix Budapesztu. To otworzyło drogę do dalszych eksperymentów. Dla przykładu Promot-RAK z 1967 roku Longina Bielaka był maszyną z ramą przestrzenną ze stalowych rurek, niezależnym zawieszeniem ze sprężynami śrubowymi i amortyzatorami z tłumieniem regulowanym, tarczowymi hamulcami, a napędzał ją diabelski silnik Forda Coswortha 1000 o mocy 95 KM uzyskiwanej przy 10 200 obr./min. Jednostka ta, połączona ze skrzynią biegów Wartburga 312, umieszczona była centralnie, a całość ważyła zaledwie 410 kg, co może dawać pojęcie o możliwościach takiej maszyny.

Centralny Ośrodek Doświadczalny w końcu lat 60. rozpoczął produkcję samochodów wyścigowych Formuły Wolnej. Były to maszyny zgodne z przepisami Międzynarodowej Federacji Samochodowej FIA,

wyposażone w silniki motocyklowe najlepszych wtedy na świecie maszyn angielskich. Potem powstała Formuła Junior i maszyny Formuły 3 – Promot. Udało się wywalczyć na rodzimym sprzęcie dwukrotnie wicemistrzostwo i raz mistrzostwo krajów socjalistycznych oraz inne pomniejsze sukcesy.

W latach 70., po zmianie przepisów, pojawiły się auta Formuły Polonia. Wyposażono je w silniki Fiata 125p 1500 lub 1300 i w inne podzespoły oraz skrzynie biegów samochodów Dacia. Nazwane zostały popularnie „kaczorami” ze względu na charakterystyczny kształt przedniej części epoksydowego nadwozia – przypominały już prawie współczesne samochody torowe. W końcu lat 70. powołano Formułę Ester. Była to klasa stworzona dla zawodników Wschodniej Europy (stąd nazwa). Stosowano silniki Łady 1300, ponieważ krajowe 1300 z Dużego Fiata były mimo wszystko (nawet po modyfikacjach) za słabe, oraz skrzynie z Zaporozców i przekładnie kierownicze z Trabantu. Niestety w tej formule nie odnosiliśmy sukcesów, będąc w tyle za NRD, ZSRR czy CSRS.

Mniej więcej w tym samym czasie zrodził się pomysł wyścigów samochodami budowanymi na bazie podzespołów Polskiego Fiata 126p, który stawał się popularny jak Stefan Karwowski. Formuła 126p to samochody ważące jedynie 210 kg, z silnikiem 650 cm³ o mocy ok. 27 KM, zbudowane przy wykorzystaniu wielu seryjnych części (np. piasty, hamulce, obręcze,

wahacze i ogumienie). Taki trochę przzerośnięty kart. Niestety nie zyskała on przychylności FSM ani władz sportowych. Do jej upadku przyczyniły się również wydarzenia początku lat 80., kiedy wszystko zalał ocet na półkach.

Na przełomie lat 70. i 80. maszyny Formuły Polonia poprawiono. Uzyskały wzmocnioną konstrukcję, zmodernizowane nadwozie, poprawiono również osiągi. Maszyny te startowały również w Formule Ester. Lata 80. przyniosły ponadto znaczący postęp techniczny – pojawiły się sylwetki nawiązujące do światowej czołówki Formuły 1. Wyścigówki OTZ PZM miały płat dociskowy z regulowanym kątem natarcia, mocniejszy silnik (ponad 102 KM), umieszczony centralnie, a nogi kierowcy znalazły się teraz przed przednią osią. Trzecia, bardzo nowoczesna generacja Formuły Ester była już prawie jak bolid Kubicy – startowano na Hungaroringu na Węgrzech w eliminacjach Pucharu Pokoju i Przyjaźni, a maszyny wzbudziły zainteresowanie światowej klasy specjalistów budujących wyścigówki. Tyle tylko, że wraz z odejściem w 1987 roku animatorów z OTZ PZM: Jerzego Jankowskiego, Kazimierza Jakubowskiego, a potem Zbigniewa Kulczyńskiego skończył się nasz wkład w historię samochodów wyścigowych.

Nasze wyścigowe maszyny, choć miały zazwyczaj silniki o nieporównywalnie mniejszej mocy (maksymalnie w granicach 100 KM) niż maszyny współczesne i jedynie czterobiegowe skrzynie biegów,

osiągały prawie 80 km/h na pierwszym biegu i maksymalnie blisko 200 km/h. Zachowując się przy tym jak najprawdziwsze maszyny wyścigowe, pozwalały poczuć smak prawdziwego ścigania się. To był nasz wkład w ściganie się samochodami wyścigowymi po torach. Dzisiaj jest Robert Kubica, który jest Adamem Małyszem naszego sportu samochodowego. Nie zawsze wygrywa, ale wystarczy, że jest bohaterem.

Pekaesu mam garniturek

Jak tu nie wspomnieć o legendzie polskich szos, ulic, wsi, miasteczek, o nieśmiertelnym Jelczu, pieścizotliwie nazwanym przez nas „ogórkiem”? Jak o nim zapomnieć, skoro na pierwszą klasową wycieczkę pojechałem właśnie nim? Jak tu nie wspomnieć, jak „ogórek” miał zielony pekaesu garniturek.

Był to pierwszy autobus z prawdziwego zdarzenia, który wyjechał na nasze drogi po wojnie. Wcześniej Państwową Komunikację Samochodową uskutecziano sprzętem z demobilu. Były to najzwyklejsze samochody ciężarowe z drewnianymi skrzyniami ładunkowymi, na których przewożono ludzi. Wspomnieć można np. o Stonce, czyli produkowanym przez Jelczańskie Zakłady Samochodowe autobusie zastępczym, model 420. Kiedy więc pojawił się autobus zastępczy Jelcz 103 z nadwoziem mieszczącym 25 pasażerów zasiadających na drewnianych ławkach – był to prawdziwy luksus. Wprawdzie powstał San, potem SFA i Odra, to jednak

„ogór”, niczym Shrek z Fioną, podbił nasze serca i siedzenia.

W grudniu 1958 roku nastąpiła prawdziwie przełomowa chwila, która mnie, jako sławistę z zamiłowania, tak naprawdę zastanawia. Bo przecież Czesi są narodem, który ma ogromny potencjał i doświadczenie w motoryzacji, a nam jakoś zawsze bliżej było do innych. Wystarczy wspomnieć tu Włochów, nie wywołując już wilka z lasu: Koreańczyków... Tak czy inaczej Jelczańskie Zakłady Samochodowe podpisały umowę o współpracy technicznej z czechosłowacką firmą Karosa i tak oto poczęto naszego długiego bohatera szos. Poczęcie to było raczej efektem świadomego macierzyństwa, bo Czesi nam pomogli, dostarczywszy dokumentację i gotowe wyroby, a my w zamian spłacaliśmy dług gotowymi już autobusami.

Produkowaliśmy nadwozia, a całą resztę dostarczali nam miłośnicy piwa, długich bród i knedli. W istocie nasz „ogór”, czyli Jelcz 043 DAL, był Skodą 706 RTO z krajowym nadwoziem – coś jak Daewoo Nexia, która nie jest niczym innym jak tylko Oplem Kadettem, tyle że w gorszym wydaniu. Z „ogóreczkiem” było zupełnie inaczej. Szybko zaczęliśmy poprawiać naszych południowych sąsiadów. Bo co dwie głowy, to nie jedna. Spawanie acetylenowo-tlenowe zastąpiono zgrzewaniem punktowym z dociskiem pneumatycznym albo hydraulicznym (Czesi stosowali docisk nożny), a przy oprzyrządowaniu do wykonywania szkieletu nadwozi zastosowano uchwyty pneumatyczne w miejsce

mechanicznych. Stale zmniejszały się nakłady pracy niezbędne do wykonania jednego autobusu. Najpierw (1959 roku) było to aż 2375 roboczogodzin, potem (1970 roku) tylko 863, a ostatecznie (1978 roku) zaledwie 480. To się nazywa prawdziwy postęp w szeregach mas pracujących miast i wsi! Ruszył też eksport.

Najpierw produkowaliśmy autobusy w wersji międzymiastowej, potem w wersji przeznaczonej do transportu miejskiego (272 MEX z 1963) z otwieranymi pneumatycznie dwuskrzydłowymi drzwiami dla pasażerów, otwieranymi z miejsca kierowcy, który mógł zabierać łącznie ponad 80 osób. Rok później pojawiła się luksusowa wersja turystyczna tylko dla 35 osób (014 LUX) z uroczymi dodatkowymi szybkami na krawędzi dachu (światlikami), z bagażnikiem na dachu, półkami na bagaż podręczny we wnętrzu. Pasażerowie zasiadali w wygodnych, pojedynczych fotelach z wysokim oparciem, pokrytych dermatoidem, czyli w tzw. fotelach lotniczych. A ponieważ takich siedzeń było tylko 33 (+1 kierowcy oraz 1 pilota) przy niezmiennych rozmiarach autobusu, było o wiele więcej miejsca, szczególnie na nogi.

Pojawiła się nawet przegubowa wersja dla 136 (AP-02) albo 144 osób (021) dla MZK czy MPK. W pierwszej połowie lat 60. brakowało kierowców i autobusów, a nie brakowało tylko pasażerów, więc taki pojemny „ogór” okazał się jak najbardziej na miejscu. Był to pierwszy przegubowiec produkowany w Polsce.

Niestety nie zawracał w miejscu. Pojawiła się również 36-osobowa przyczepa, w której było zawsze zimno jak diabli, oraz maleńka MAT (Mały Autobus Turystyczny) Olawka, której nie wdrożono do produkcji. A szkoda, bo wydawała się bardzo ciekawa – był to w zasadzie 014 LUX, ale tylko dla 24 pasażerów, w skróconym nadwoziu. No-wością w Olawce była instalacja audio z radioodbiornikiem wyposażonym w wzmacniacz, 3 głośniki i mikrofon.

Wszystkie „ogórki” – jak wspominają ich kierowcy – były doskonałymi samochodami. Chwalono je jako całość, z wyjątkiem bardzo słabych hamulców. Godna podziwu była ich elastyczność. Dziś nikt już tego nie umie sobie wyobrazić, że na ostatnim biegu można było przyspieszać bez szarpnięć od 40 km/h. Która współczesna Setra, Scania czy nawet Solaris to dziś potrafi?

Ciapek

Muszę się przyznać, że wychowywałem się do 15 roku życia na wsi, a zatem jestem plebejskiego pochodzenia. Potem pięć bitych lat kształciłem swój umysł i ciało w technikum ogrodniczym, które – jak się z czasem okazało – też była szkołą dla gminu. Dlatego też chamskiego pochodzenia się nie wyrzekam. Wprawdzie mam cichą nadzieję, że zdołałem je dotąd ukryć, ale jestem najprawdziwszym wieśniakiem. A jak każdy rasowy wieśniak wiedziałem – bo i musiałem

wiedzieć – czym był „ciapek”. Choć literackim akcentem zaraz zacznę, to nie o Karlu Čapku będzie mowa, który przecież wybitnym pisarzem był, ale o maszynie rolniczej. Mam w swej pamięci wyryte, niczym Mickiewicz, bursztynowy świerzop i grykę jak śnieg białą, letnie wieczory, wspomnienia z dzieciństwa, kiedy oprócz nieustannego brzęczenia much, komarów i cykania świerszczy słyszałem charakterystyczne ciap, ciap, ciap, a kundle i wszystkie wiejskie psie podróbki zaczynały ujadanie jak oszalałe. Stąd właśnie ciapek. Tak go wtedy nazywaliśmy.

Pamiętam tę charakterystyczną klapkę nad stojącym pionowo kominem tłumika, która unosiła się za każdym razem, gdy zawór wydechowy wypuścił kolejną porcję spalin, i czarny filtr powietrza umiejscowiony symetrycznie, po drugiej stronie okrągłej maski silnika. Pamiętam też ławeczkę na lewym błotniku, na której spędzałem większość czasu w trakcie wszelkiego rodzaju misji, które przeprowadzał w pobliżu któryś z traktorzystów.

Któregoś razu, podczas zbierania skoszonej trawy na przyczepę, siadłem na miejscu kierowcy, oczywiście jak zwykły figurant, ale – och! – co to było za przeżycie, kiedy ciapek z wbitym biegiem powoli jak żółw toczył się po łące. Miałem wtedy dziesięć lat i nie przypuszczałem, że może być coś dużo fajniejszego niż traktor, ciągnik rolniczy – automobil mechaniczno-elektroniczny, spełniający funkcję zarówno idealnego samochodu terenowego, doskonale przystosowanego do

polских dróg, jak i urządzenia do pracy na roli. Każdy szanujący się rolnik ma dziś w swoich zasobach co najmniej jeden traktor polowy, często więcej, a czasem (ci bogatsi) także traktor ogrodowy (kosiarkę) albo ogrodniczy traktorek. Ja nie miałem i moi rodzice też nie mieli, bo choć jestem z gawiedzi, to biednej. Tak jak i nasza motoryzacja.

Już wcześniej – jak wspominałem kiedyś – mieliśmy, jako naród, traktor: „ciągówkę” z lat 20., tj. Ursusa 1921/1922. Był to pierwszy w Polsce produkowany traktor, wzorowany jednak na amerykańskim ciągniku Titan. A zatem nie w pełni autorski. Po wojnie pojawił się LB-45, a potem Ursus C-45 – różniła je tylko nazwa, a łączyło to, że tak samo jak „ciągówka” nie były w pełni polskie. Były właściwie klonem niemieckiego Lanz Bulldoga – Niemcy sporo ich zostawili po klęsce na wschodnich rubieżach III Rzeszy Niemieckiej.

Niemal równocześnie z naszym bohaterem pojawił się Dzik i C-308, ale jako maszyny o mocy 8 KM możemy uznać je za podpierdulki i przejść do sedna sprawy. Rzecz będzie bowiem o moim ciapku. Był to C-325, a po modernizacji C-328 – lekki ciągnik rolniczy, pierwszy z serii traktorów opracowanych zupełnie samodzielnie przez pracowników Zakładów Mechanicznych Ursus. Pierwszy prototyp zmontowano w 1957, a do 1959 wyprodukowano serię technologiczną 100 sztuk. W roku 1963 rozpoczęto jego produkcję jako C-328, a po modernizacji w 1967 roku wprowadzono zupełnie nowe oznaczenie C-330. Ale

„trzydziestka”, kwadratowa, smukła i ładna niczym Włoszka w kawiarni z małym cappuccino – to już zupełnie co innego. W każdym razie to z ciapka wyrosła trzydziestka, już większości doskonale znana. Model ten, zresztą kilkakrotnie modernizowany, był produkowany aż do 1993 roku. Można powiedzieć, że był brzydkim kaczątkiem.

Ale miał silnik i radził sobie świetnie. Powszechnie uważa się, że silnik jest dla ciągnika rolniczego sercem. W ciapku był wysokoprężny, chłodzony cieczą, z bezpośrednim wtryskiem paliwa, o pojemności 1810 cm³, z dwoma tłokami wielkości kufła piwa i skoku tak długim (12 cm), że dziś już wiem, skąd wzięło się to charakterystyczne, dziarskie, choć jednocześnie flegmatyczne jak cała Anglia, ciap, ciap, ciap. Silnik ten uzyskiwał 28 KM przy 2200 obr./min. Moment obrotowy wynosił 96 Nm przy 1700 obr./min, tyle że w rzeczywistości silnik traktora rolniczego powinno się raczej porównywać do wątroby, nie do serca. Wykonuje on bowiem bardzo wiele operacji naraz. Po pierwsze, spala ropę i co tam mu się do zbiornika paliwa wleje, a co nie jest wodą (benzyna, rozpuszczalniki, nafta, gaz drzewny, alkohol, olej rzepakowy), pozwalając, by całe śmiertelnie niebezpiecznie żelastwo mogło się kręcić, obracać, ciągnąć. Po drugie, silnik pozwala na pracę pługów, bron, glebogryzarek, kosiarek, ładowarek, opryskiwaczy, rozdrabniarek, spawarek, rozrzutników, młockarni, śrutowników i całej naprawdę rozległej reszty. A w ciapku miało już co pracować, bo

wyposażono go w podnośnik hydrauliczny z regulacją kopiującą i dociążaniem tylnej osi oraz trzypunktowym układem zawieszania o udźwigu 700 kg (można zatem orać, bronować, kultywatorować i dowolnie babrać się w ziemi). Oprócz tego ciągnik miał wałek odbioru mocy (WOM), zależny i niezależny, o prędkości pracy 540 obr./min – dzięki niemu można było do naszego ciapka podczepiać wszystko, co się kręci i obraca, a on będzie radośnie dawał temu napęd, jadąc lub stojąc. Że o przystawce pasowej o prędkości obrotowej 1430 obr./min, zaczepach transportowych i belce narzędziowej nie wspomnę.

Traktorek zbierał bardzo przychylne opinie użytkowników i tylko wałachy ze stajni patrzyły na niego spod byka. Był lekki i potrafił wykonywać swoją pracę w takich warunkach pogodowych, gdzie większe i o wiele mocniejsze ciągniki grzęzły w błocie po osie. Docenili to nawet Hindusi, znani z zamilowania do wszelkiego rodzaju taplaniny w czym tylko popadnie, jak kaczki. Kupili oni licencje na produkcję u siebie tego traktora. Pewnie zresztą tylko po to, aby budować w miarę utwardzone drogi dla swych świętych krów i płoszyć jego dźwiękiem tygrysy.

C-228 sprawdził się. Był prosty, niewymagający i odwdzięczał się za dobre traktowanie niczym wierny towarzysz. Mimo to do najładniejszych – zupełnie zresztą jak ja – nie należał. Zwykle miał kolor zielony lub czerwony, mniej więcej w takiej tonacji jak świeżo opalona skóra panien wychodzących właśnie z solarium.

Pokrywa silnika miała tyle smaku w sobie, co Edyta Górniak na inauguracji Mistrzostw Świata w Piłce Nożnej w Korei 17 czerwca 2002 roku. Wystające na zewnątrz lampy zawsze przywodziły na myśl przerośniętą po Czarnobylu żabę. Kiedy raźnie prychnął silnik, wszystkie pozostałe elementy ciapka były gotowe, aby rozproszyć się po okolicy w najdrobniejszych częściach. Tylko jakaś niewyobrażalnie potężna, niepojęta i zaskakująco tajemnicza siła trzymała cały ciągniczek we względnie jednym kawalku. Przy czeskich Zetorach nasz ciapeczek wyglądał niczym Agnieszka Frytkowska przy Paris Hilton. Mimo to ciapek pozwalał zastąpić konie w pracach rolnych, co zmieniło charakter pracy nowoczesnych rolników. Mnie pozwoliło przyzwyczajać się do zapachu spalin.

Jeszcze do niedawna ciapki były powszechnie użytkowane. Dziś trafić na takiego w polu jest już bardzo trudno.

Ten pierwszy raz

Zawsze interesowałem się motoryzacją i lotnictwem. Może właśnie dlatego przygoda, którą za chwilę, opowiem tak mocno odcisnęła się w mojej pamięci. Miałem wtedy ze 12 lat, były wakacje, a ja leżałem na kocu u starszej siostry na wsi i czytałem książki o samolotach. Miałem nie więcej niż 135 cm wzrostu i ani jednego włoska pod pachą. Tamten dzień utkwil mi szczególnie w pamięci, bo kto wie, czy nie byłby moim

ostatnim dniem na tym bożym świecie, gdyby nie przypadek.

Moja lotnicza lektura dotyczyła szybkiego, wielozadaniowego, dwusilnikowego i dwumiejscowego samolotu brytyjskiego De Havilland DH-98 Mosquito, który choć drewniany – był po prostu piękny. Jak się potem okazało – nomen omen. Nagle na moim horyzoncie pojawił się mój szwagier i uśmiechał się od ucha do ucha. Nie przyjechał sam. Za chwilę i ja byłem rozradowany nie mniej niż szwagier. Przyjechał na niemal tak samo drapieżnym i pięknym jak De Havilland Mosquito krwistoczerwonym motorowerze Komar, model 2350. Wyobraźcie sobie: zdałem tego lata do piątej klasy podstawówki i miałem dosiąść Komara. To było coś! Miałem trochę benzyny w baku, bo czasy przecież były inne i to wódka była droższa od paliwa, nie odwrotnie (jak dziś), a szwagier pokazał mi, jak się jeździ tym wehikulem. Kiedy już jako tako sobie radziłem, zostawił mnie sam na sam z moim boskim czerwonym Mosquito.

Wieś, gdzie siostra z mężem mieszkali, była, prawdę mówiąc, zapadła dziurą. Nie było tam nic z wyjątkiem jedyne go sklepu GS i Rolniczej Spółdzielni Produkcyjnej, popularnie zwanej pegeerem, dającej zatrudnienie 60% aktywnych zawodowo mieszkańców. A poza tym droga i przystanek PKS. Był jeszcze wiejski dom kultury, ale wtedy zupełnie mnie on nie interesował. Wspomniana jedyna droga asfaltowa kończyła się nagle w centrum wioski zakrętem wokół

przystanku autobusowego (co dziwne, był on murowany, taki z prawdziwego zdarzenia). Było to zresztą miejsce spotkań okolicznej młodzieżowej śmietanki towarzyskiej i skoro zwracały tam nawet w locie gawrony i kruki, to nic dziwnego, że zwracały i pekaesy. Tym lepiej było dla mnie i dla mego Komara. Mogłem bowiem w miarę bezpiecznie uczyć się prowadzić jednośladową maszynę z prawdziwym spalinowym silnikiem.

Mój Komar był wyprodukowany w 1970 lub 1971 roku, miał przepiękny kolor winnego burgunda, siodełko obite kocem w szkocką kratę, czarne, trójkątne osłony gaźnika i plastiki pod siodełkiem, a także na czarno lakierowany bagażnik na błotniku tylnego koła i mnóstwo błyszczącego, choć już nie najnowszego, chromu. Co najważniejsze, nie był to już zwykły mopik jak jego zasłużeńi poprzednicy, gdyż silnik zapuszczało się prawdziwym nożnym rozrusznikiem motocyklowym, hamulec uruchamiało dźwignią nożną po prawej stronie, a z jedynki na dwójkę albo na luz przełączało się dźwignią w ręczce na kierownicy i nie było już... rowerowych pedałów.

Komarek miał dwusuwowy silniczek chłodzony powietrzem o pojemności 49,8 cm³ i uzyskiwał maksymalne osiągi przewidziane wówczas w prawie drogowym dla motoroweru, a więc 1,4 KM mocy przy 4000 obr./min i 40 km/h. Motorower ważył tylko 45 kg, czyli w granicach mojej ówczesnej masy własnej. Na 100 km spalał od 1,6 do 1,9 l benzyny z olejem. To

naprawdę było coś! Na pełnym baku (6 l) mogłem przejechać grubo ponad 300 km, co przy typowej prędkości podróźnej (30 km/h) lub mniejszej oznaczało co najmniej kilka godzin jazdy. Cały dzień od rana do wieczora mogłem jeździć. A i po zmroku też się dało, bo przecież miał lampę rozjaśniającą egipskie ciemności tej zapadłej wiochy. Co to była za maszyna! Bylbym się pewnie w tym Komarze zakochał na zabój, gdyby nie to, że wreszcie przesadziłem i budząca się w mnie młodzieńcza, ułańska fantazja zetknęła się z brutalną rzeczywistością braku myślenia. Otóż pojechałem w trasę. Droga się rozdwajała w prawo i w lewo. Wybrałem zakręt w prawo, ale po chwili – kiedy już było za późno na ten manewr – zdecydowałem się, że jednak skręcam w lewo. Zrobiłem to na pełnej prędkości oczywiście i w efekcie pojechałem prosto. Przede mną było tylko lipcowe zboże. Nie miałem spadochronu, mimo to niczego sobie nie zrobiłem poza nabiciem guza na brodzie uderzonej kierownicą. Zjechałem z drogi wprost na dojrzewające kłosa pszenicy Rolniczej Spółdzielni Produkcyjnej w Wierzbnie. Komar nie ucierpiał. Kierownicę wyprostowałem, ale zalanego silnika zapalić już nie potrafiłem. Wróciłem z drżącymi po wypadku łydkami i krwawym śladem na brodzie dokumentującym niefortunny manewr, prowadząc swojego Komara do domu. Więcej na ten motorower nie wsiałem.

Komar mimo to był obecny w moim życiu od zawsze. Miał go mój ojciec, i to jeszcze starszy model –

ten z pedałami, który choć mniej nowocześniejszy, był oszczędniejszy od tego, którym ja jeździłem. Mieli go sąsiedzi. Pamiętam, jak cieszyliśmy się ze starszym kolegą z sąsiedztwa, kiedy zdobyliśmy butelkę po oranżadzie (0,33 l) pełną benzyny żółtej jak złoto i mogliśmy pojeździć Komarem jego ojca.

Komara produkowaliśmy od 1960 roku. Powstawał w wersjach (chronologicznie): 230, 231, 2320 (232), 2321, 2322, 2328, 2330, 2338, 2350, 2361 i napędzany był silnikami: SM01, S38C, S38D, S38B4, S38SH, S38B4 i S38ZB4, z których najsłabszy osiągał 1,4 KM, a najmocniejszy 2,25 KM. Maksymalnie motorower wyciągał 55 km/h. Koła z Komara były powszechnie stosowane jako podwozie do wszelkiego rodzaju wózków do przewożenia niewielkich (do 150 kg) ciężarów. Wózki sprawdzały się znakomicie przy zaprzęgu ludzkim lub w zespole za holówką, którą stanowił inny Komar w wersji lekkiej albo motocykl WKS w wersji ciężkiej.

A trzeba wiedzieć, że produkcję motorowerów w Polsce w ogóle – powstało kilkadziesiąt modeli, np. Żak, Ryś, Komar, Mokik, Romet, Ogar – rozpoczęliśmy zupełnym przypadkiem. Stało się to podczas nagradzania pracowników jednego z licznych świąt PRL w Zakładach Metalowych Wrocław-Zakrzów, kiedy wręczano motorowery produkcji NRD Simson-Suhl. Kilku pracowników tej wytworni, pełnych inicjatywy, zaproponowało kierownictwu wykonanie prototypów i podjęcie produkcji podobnych motorowerów. Tak też

się stało i wkrótce ruszyła produkcja pierwszego polskiego motoroweru – był to Ryś MR-1. Potem wprowadzono wersję uproszczoną (Żak), a od początku lat 60. produkcją motorowerów zajęły się Zjednoczone Zakłady Rowerowe w Bydgoszczy (od 1963 Romet), gdzie przed wojną skupiono 60% krajowej produkcji motorowerów. Tam właśnie narodził się pierwszy Komar, nazwany tak ze względu na filigranową budowę. Było to tak proste, że aż trudno uwierzyć, iż w socjalistycznej rzeczywistości się to udało.

Produkcja miała się zaskakująco dobrze przez ponad 20 lat, tak samo jak zbyt, ponieważ zainteresowanie na małe motorowery wciąż nie malało. Każdy umiał je naprawić, wszędzie dostępne były części do nich i wielu chłopców pierwszy brud za paznokciami zdobywało właśnie na Komarach. Sporo z tych chłopaków zostało potem inżynierami, technikami czy znakomitymi mechanikami. W 1982 nawiązano nawet współpracę z konkurencyjnymi czechosłowackimi zakładami Považske Strojarne produkującymi motorowerowe silniki 50 cm³ – tak narodziła się marka Ogar 200. Nigdy nie będę tego silnika darzył sentymentem, w odróżnieniu bowiem od silnika z Polski czechosłowackiego wyrobu nigdy nie udawało mi się potem, jako nastolatkowi, odpowiednio wyregulować. Niemniej jednak nasze nadwozie z silnikiem Jawy 50 sprzedawało się dobrze do roku 1988, kiedy to, wciąż walcząc o przetrwanie, podjęto ostatnią próbę utrzymania produkcji polskich jednośladów. Nawiązano

wtedy współpracę z białoruską fabryką motocykli Mińsk, której efektem był Mińsk-Romet 400. Ale był to już koniec. W 1991 roku zakończono produkcję ostatnich pojazdów jednośladowych.

Zakończenia produkcji jednośladów w Polsce nie można tłumaczyć tylko względami ekonomicznymi, bo przede wszystkim decydowała tu polityka. Nasze zakłady zamykano sukcesywnie: 1963 – Wrocław, 1968 – Warszawa i Szczecin, 1970 – Kielce, 1985 – Świdnik i wreszcie 1991 – Bydgoszcz. Sąsiadom wokół, szczególnie Niemcom i Czechom, nie podobало się, że wyrośliśmy na potęgę motocyklową, produkując w latach 70. ponad 250 000 jednośladów rocznie, coraz lepszych i nowocześniejszych, i utrzymując wciąż 3. lub 4. miejsce w ogólnoeuropejskim rankingu producentów. W 1966 roku na jeden jednoślad przypadaly w Polsce 22 osoby, a na samochód 129. Łącznie powstało ponad 6 milionów polskich jednośladów, a zatem co szósty Polak zasiadł za kierownicą rodzimego wyrobu.

Dziś, kiedy czasem patrzę na siebie w lustrze, widzę tylko ślad tego chłopca, któremu wtedy po raz pierwszy zapachniało benzyną, tak samo jak na ulicach dostrzegam tylko nikły ślad tamtych czasów, kiedy byliśmy w Europie prawdziwą potęgą motocyklowo-motorowerową. Sam byłem dumnym posiadaczem skutera Jawa 50, która nic nie miała wspólnego z moim Komarkiem, chyba oprócz tego, że tak samo zużywała żółtą benzynę (z tą różnicą, że mniej więcej dwa razy więcej). Następnie pojawiła się pierwsza WSK, potem

druga, MZ TS 250 i Jawa TS 350. Wreszcie trzeba było się po raz pierwszy ogolić na twarzy, przyszła era silnika czterosuwowego i nic nie było takie samo jak wcześniej. Pojawiły się nowoczesne motocykle japońskie, niemieckie i włoskie. I choć gang widlastego silnika Harleya-Davidsona Sportster jest naprawdę przepiękny, to jednak nic nie równa się mojemu pierwszemu w życiu wakacyjnemu romansowi z Komarem pamiętnego lata 1991 roku.

Zakład śmierci

Jelcz-Laskowice (niem. *Jeltsch-Laskowitz*) to 15-tysięczne miasto, położone 20 km na wschód od Wrocławia, powstałe z dwóch miejscowości: Jelcz i Laskowice Oławskie. Fajny mają pałac w parku, który jest siedzibą urzędu miasta, zamek na wyspie i pomnik Jana Pawła II w miejscu papieskiego dębu. Celowo podałem niemiecką nazwę tej miejscowości, bo jak zwykle to Niemcy są wszystkiemu winni. A przede wszystkim temu, że Jelcz dla Polaków jest przede wszystkim marką samochodów ciężarowych i autobusów, a tylko niewielu kojarzy, że Jelcz to miejscowość. Dla jeszcze mniejszej grupy Jelcz to miejsce kaźni.

Dnia 8 sierpnia 1942 roku na konferencji w Wilczym Szańcu u Hitlera pod Kętrzyńnem, Alfred Krupp von Bohlen und Halbach uzyskał zgodę na wzniesienie nowych zakładów zbrojeniowych pomiędzy wsiami

Miłoszyce i Jelcz. I tu, w miejscu prasłowiańskiego grodu książęcego, wspominanego już w 1245 roku, zbudowano faszystowską fabrykę zbrojeniową „Friedrich Krupp – Bertha Werke”, znaną bardziej jako „Bertha Werke”. Krupp mógł liczyć na wszelką pomoc przy budowie fabryki. Hitler miał wielki szacunek i słabość do nazwiska Kruppa i jego rodziny, ponieważ twierdził, że była ona kuźnią oręża dla całych faszystowskich Niemiec. Stosunek Hitlera i jego bandy do Kruppa był zupełnie inny niż do pozostałych producentów zbrojeniowych w III Rzeszy. Była to niewątpliwie wyjątkowa pozycja.

W okresie międzywojennym główny właściciel zakładów zbrojeniowych i zięć Friedricha Alfreda Kruppa był dostawcą broni na skalę światową i poparł dojście Hitlera do władzy, zapewne także stąd wynikał osobisty sentyment Hitlera do zakładów Kruppa. Poza tym tylko zakłady Hermanna Göringa miały jeszcze takie wpływy.

Przy budowie zakładów wykorzystywano więźniów z pobliskich obozów pracy wchodzących w skład największego w okolicy obozu zagłady (*Konzentrationslager Groß-Rosen*) w Rogoźnicy. Więźniowie budujący fabrykę i pracujący w niej pochodzili z kilku podobozów pracy: *Arbeitslager Jeltz* (Jelcz), *AL Marktädt* (Laskowice Oławskie), *AL Fünfteichen* (Miłoszyce) oraz *Erziehungslager Rattwitz* (Ratowice). Obozy te stworzono specjalnie do budowy Fabryki Kruppa albo do pracy w niej. W grudniu 1943 ukończono budowę obozu

Fünfteichen i z czasem zlikwidowano pozostałe obozy. *Fünfteichen* funkcjonował do 21.01.1945 roku i dwa dni później zajęty został przez armię radziecką oraz zamieniony na tajne więzienie NKWD, funkcjonujące do 1947 roku.

Już jednak w marcu lub kwietniu 1942 roku było tu kilkuset więźniów. Ulokowano ich w 20 nowych barakach. W każdym znajdowało się 9-10 izb, przy czym jedną zamieszkiwało co najmniej 12 osób. Pomieszczenia dla więźniów wyposażono w żelazne piece, jednak za próbę rozpalenia w nich ognia groziły surowe kary – powszechnie znane były kary chłosty: 25, 50 i 75 batów, z czego dwie ostatnie mało kto potrafił wytrzymać. Do obozu prowadziła brama wejściowa. Całość otoczono murem kolczastym i obstawiono niemiecką policją, która nadzorowała teren obozu. Wydzielono także plac apelowy. Wyżywienie, podobnie jak w innych hitlerowskich obozach, było złe i składało się z głodowych porcji. Na śniadanie musiało wystarczyć 20 g chleba, 2 dag margaryny albo 2-3 dag topionego sera czy marmolady oraz pół litra niesłodzonej kawy zbożowej. Obiad składał się z wodnistej zupy z pokrzyw albo brukwi, a gotowanie odbywało się w warunkach urągających wszelkim zasadom higieny: w zupie zawsze było dużo piasku i często pływały myszy. Ilość soli była tak duża, że trudno było tę potrawę zjeść. Na jedną osobę przypadało też około 1/4 kg ziemniaków w łupinach. Po ciężkim dniu pracy więźniowie dostawali na kolację

20 dag chleba i niesłodzoną kawę. Od listopada do grudnia 1944 roku, kiedy dodatkowo przyspieszono produkcję, więźniom za dobrą pracę wyznaczono premię w postaci jednego spleśniałego chleba i 27 g marchwi. Wielu odchorowało tę nagrodę, a byli i tacy, którzy zatruli się śmiertelnie. Raport o sytuacji w laskowickim obozie z 1942 roku donosił, że stan zdrowia więźniów jest tak zły, iż potrzebują aż 50 minut na dojście do zakładów. W ciągu miesiąca pozwalano wysłać dwa listy do rodziny. Pisano je w niedzielę, koniecznie po niemiecku, na specjalnych kartkach, na których mieściło się 15 linijek. Wszystkie oczywiście przechodziły przez cenzurę.

Prace przygotowawcze, poprzedzające budowę zakładów, ruszyły jeszcze w lecie 1942 roku. Część więźniów z Laskowic ustawiała baraki z gotowych elementów, w odległości 1,5 km od obozu w stronę Olawy. Inni przygotowywali teren pod budowę zakładu. Wszelkimi pracami budowlanymi kierowali niemieccy fachowcy z takich firm jak: ARGE, Christoph und Unmark, Glatzer Bau-Ring, Julius Schallhorn-Berlin, Henkell und Sohn, Grün und Bilfinger oraz oczywiście Krupp. Przy wstępnych pracach niwelacyjnych i budowie dróg dojazdowych pracowało prawdopodobnie około 5000 więźniów, przede wszystkim Żydów z całej Europy. W ciągu 9 miesięcy budowy fabryki – jak mówią byli więźniowie – codziennie ginęło kilkaset osób. Pracowników nie brakowało, ponieważ nowych więźniów dowoziły liczne

transporty. Każdego nowego więźnia witano podobno tradycyjnie 50 batami.

Budowę samej fabryki pod kierunkiem dr Paula Hansena rozpoczęto w styczniu 1943 roku, z kapitałem 100 mln marek, a sam Krupp miał wyłożyć w razie potrzeby jeszcze 120 mln marek. Prace toczyły się szybko i planowo. Początkowo produkowano tu haubice kalibru 125 mm, potem wały korbowe silników lotniczych i czołgowych. Odlewano tu również lufy dział okrętowych i produkowano wyrzutnie torpedowe 75 i 150 mm.

Stworzono specjalną makietę fabryki dla zmylenia celowniczych i bombardierów alianckich samolotów. W czasie nalotów po zmroku zapalano wieżyczki tej makiety, przez co bomby spadały na sztuczne i bezwartościowe militarnie zabudowania, ok. 2 km od prawdziwej fabryki. Pod fabryką istniały i istnieją do dziś podziemne tunele, które po wojnie załoga JZS wykorzystywała jako lodówkę dla wody mineralnej. Na początku lat 80. tunele te, i cały rejon zresztą, były badane przez oficerów służb specjalnych – szukali oni ukrytych dóbr niemieckich z rejonu Dolnego Śląska, których rzekomo nie zdążyli ewakuować przed nacierającą Armią Czerwoną. Na miejsce ściągnięto nawet byłego więźnia obozu, który im pomagał. Okazało się jednak, że większość podziemi jest już zalana, co utrudniało eksplorację.

Przestrzeń fabryki wypełniało 6 wielkich hal o powierzchni 200 x 200 m. W każdej z nich zatrudniano

około 1000 osób. W 1944 roku pracowało tu 8000 ludzi, z czego 6000 stanowili pracownicy przymusowi. Wiele lat po wojnie na terenie zakładu znajdował się jeszcze kompleks kilku parterowych, murowanych baraków szpitalnych, połączonych krytymi przejściami. Było też osiedle około 120 baraków z prefabrykatów drewnianych przeznaczonych dla pracowników cywilnych „Bertha Werke” sprowadzonych głównie z Essen. Osiedle to dysponowało m.in. zapleczem kuchennym i zbiorowymi łazienkami, których fundamenty dopiero w latach 80. ostatecznie zlikwidowano przy użyciu materiałów wybuchowych. Baraki drewniane zostały po zakończeniu wojny rozebrane i w większości przewiezione do Warszawy. Jako ciekawostkę można przytoczyć informację, że co najmniej jeden z tych baraków przewieziony został do pobliskiej Dziupliny i tam zmontowany, gdzie służył jako wiejska świetlica.

Więźniowie pokonywali codziennie marszem 3 km (z obozu do fabryki) w rytm skandowanego głośno: *Rechts! Links!* Maszerowali pod eskortą esesmanów z psami, w kolumnie, na której czele szedł także esesman. Kto się opóźniał, musiał zostać na drodze i na ogół był wtedy po raz ostatni widziany. Pracowali na dwie zmiany po 12 godzin od 6 rano. Produkcja zakładów zbrojeniowych w Jelczu miała duże znaczenie dla III Rzeszy, zwłaszcza po zniszczeniach, jakim uległy fabryki w Essen po nalotach lotnictwa RAF-u. Tempo pracy było bardzo duże. Dziennie każdą halę opuszczało 17 dział, 2-3 wyrzutnie torped oraz części dział, które przekazywano

do dalszego montażu innym wydziałom. Często w fabryce zdarzały się samobójstwa – zakładano pętlę z drutu na szyję, zaczepiano ją na suwnicy i naciskano guzik ciągnący hak wysoko pod sufit.

Straż SS cały czas stała wzdłuż ścian. Esesmani pilnowali, żeby nikt nie uciekł. Mimo to było kilka udanych ucieczek, ale zwykle pościg esesmanów z psami nie dawał żadnych szans wyczerpanym ludziom. Dla złapanego uciekiniera nie było litości. Jeżeli jeszcze żył, dla przykładu i ku przestrodze masakrowano go na apelu w obecności wszystkich więźniów. Ciało żyjącego jeszcze człowieka lub zwłoki mocowano na pochylonym stole, pod którym umieszczano napis: „Wróciłem z podróży” albo „Znowu tu jestem”. Potem urządzano defiladę, aby każdy zobaczył i zapamiętał, czym kończy się próba ucieczki. Mimo to w listopadzie 1943 roku trzech więźniowie posmarowali smarem buty, aby psy nie wytropiły ich śladów, i wydostali się na zewnątrz obozu kanałem. Potem razem dotarli do Odry i czekali wiele godzin w lodowatej wodzie, aż esesmani z psami przerwą poszukiwania nad rzeką.

Mimo ciągłego nadzoru i surowych kar, do kary śmierci włącznie, przeprowadzano także akcje sabotażowe. Więźniowie niszczyli maszyny, narzędzia, instalację elektryczną, materiały budowlane i wszystko, co się dało. Dla przykładu po odbiorze dział i kontroli przez komisję sprawdzano je próbnym strzelaniem do celu. Potem, kiedy czekały na transport w wagonach na bocznicy, więźniowie ukradkiem odkręcali trzy śruby

przy lufie i luzowali trzy następne. Przy pierwszym strzale działo rozrywało się na kawałki. Bardzo długo Niemcy nie mogli zrozumieć, dlaczego tak się dzieje. Za cofnięcie do remontu 189 dział w 1944 roku więźniowie nie otrzymali chleba przez kilka dni.

Wśród więzionych mężczyzn było wielu bardzo młodych chłopców. Niektórzy mieli zaledwie kilkanaście lat. Byli i tacy, którzy nie ukończyli trzynastego, czternastego roku życia. Przywożono ich w transportach, zwłaszcza po upadku powstania warszawskiego. We *Fünfteichen* zginęło około 8000 ludzi różnej narodowości, w tym najwięcej Żydów. W trakcie tylko tzw. marszu śmierci Niemcy zamordowali około 2000 więźniów, bo kiedy w 1945 roku wojska rosyjskie zbliżały się do Wrocławia, a pierwsze oddziały Armii Czerwonej wkroczyły na Śląsk, szef NSDAP okręgu śląskiego, Karl Hanke, nie zważając na dwudziestostopniowy mróz, zarządził ewakuację ludności zamieszkującej powiaty leżące na prawym brzegu Odry i Wrocławia. Wojska niemieckie zablokowały linie kolejowe i główne drogi, a około milion uchodźców ze Śląska uciekało przed frontem bocznymi szosami. Władze obozowe rozważały rozstrzelanie wszystkich więźniów, ale na rozkaz Himmlera przeprowadzono ich do Groß-Rosen. Przed wymarszem, po apelu, podczas którego wszystkim rozdano po kawałku chleba i końskiej kielbasy, oddzielono ok. 900 chorych. Pozostali oni w obozie, i nie wiadomo dlaczego nie rozstrzelano ich. Następnego

dnia, około południa, 12 rosyjskich zwiadowców konnych ubranych w białe peleryny wjechało na teren obozu i natychmiast rozstrzelało dwóch kapo, którzy ukryli się wśród chorych więźniów. Tymczasem marsz śmierci po kilku dniach dotarł do Groß-Rosen. Z 6000 więźniów przeżyło go zaledwie 4000 osób. Nie był to jeszcze koniec, bo potem szli dalej na zachód, aż do strefy amerykańskiej, gdzie dotarło ich tylko około 1400 w stanie skrajnego wyczerpania. Wielu z nich wkrótce potem zmarło, ponieważ Amerykanie, w dobrej wierze, ale bez typowego dla nich myślenia, podawali wygłodzonym ludziom zbyt obfite posiłki, które zabijały organizmy wycieńczone obozem i pracą.

Dziś w tych okolicach niewiele pozostało śladów, że ginęli tu więźniowie. Krew dawno wsiąkła w piach, rozebrano drewniane baraki, z ogrodzenia pod prądem nic już nie zostało, nie ma już nawet murowanych budynków. Obozowy żwir wymieszał się z ziemią. Pozostały nieliczne bunkry i zarys drogi do zakładów. Dziś ów teren w części zagospodarowały drobne przedsiębiorstwa, jak choćby kopalnia gliny, tudzież zamieszkały jest przez nieliczne rodziny. Reszta to nieużytki zarośnięte chwastami. Pamięć o wydarzeniach sprzed 60 lat pozostała jednak w wielu sercach. Świadczą o tym choćby pomniki ku czci pomordowanych tu ofiar. W trakcie budowy zakładu i potem, przez 79 tygodni jego funkcjonowania, zginęło tu kilka tysięcy ludzi. Po wyzwoleniu doliczono się jedynie 200 osób, które ocalały.

Po wojnie zakłady zostały ogołoczone z maszyn i urządzeń, które do końca pierwszego kwartału 1947 roku zdemontowano wraz z kompletnymi liniami produkcyjnymi i wywieziono w okolice Smoleńska w 160 składach kolejowych. W pierwszych latach powojennych stopniowo zasiedlano wyludnione okolice Jelcza, Miłoszyc, Laskowic i innych miejscowości. Budynek byłego zakładu stały zdewastowane, nieoświetlone i nieogrzewane. Przejściowo służyły jako magazyny. Następnie przeprowadzono tam naprawy główne samochodów ciężarowych odzyskanych z demobilu. Rozpoczęto także montaż samochodów ciężarowych Star, ZIL i GAZ. Aż wreszcie, w 1952 roku – zarządzeniem nr 68 ministra transportu drogowego i lotniczego – zdecydowano o powstaniu Jelczańskich Zakładów Samochodowych (JZS) mających produkować pojazdy samochodowe i prowadzić ich naprawy. Najpierw ruszyła produkcja cystern, meblowozów i przyczep do traktorów, potem autobusów zastępczych, tzw. stonek. Pierwszym samochodem produkowanym w Jelczu był autobus zastępczy, model 420, na podwoziu samochodu Star 20.

Wkrótce potem rozdzielono część przeznaczoną do produkcji samochodów i część zajmującą się naprawami, co nie było najlepszym pomysłem. To naprawy przynosiły większe dochody. Los JZS zawisł na włosku, kiedy okazało się, że Rosjanie chcą produkować tam jakiś swój zapyziały ciągnik gąsienicowy ABS, do czego na szczęście nie doszło. Ponieważ zdawano sobie

sprawę, że autobus zastępczy jest tylko tymczasowym rozwiązaniem problemów komunikacyjnych, opracowano w Jelczu prawdziwy autobus, którego konstrukcja opierała się także na zespołach Stara – był to Star Jot 55. Ale nie podjęto jego produkcji. Uznano, że nie ma potrzeby równoczesnego wytwarzania dwóch typów autobusów o podobnej wielkości, ponieważ opracowano już w Warszawie prototyp autobusu Odra A-81, opartego na zespołach samochodu Żubr.

Nazwa „Żubr” dobrze się u nas ma chyba tylko w przypadku piwa (choć szczerze powiedziawszy, wolę Żywca) – również polscy piloci bardziej niż bombowca PZL P-30 Żubr woleli PZL P-37 Łoś. Wróćmy jednak na ziemię. Montowany od 1963 roku zmodernizowany samochód ciężarowy Żubr A 80 był awaryjny, a najwięcej kłopotów sprawiał silnik. Okazało się, że nie wytrzymywały łożyska wału korbowego i korbowody. Tylny most napędowy też był do niczego. Dodatkowo w 1965 roku trzyletnia polsko-czechosłowacka współpraca przy opracowaniu rodziny samochodów ciężarowych o ładowności 8-12 t została niestety przerwana. Polski przemysł motoryzacyjny stanął przed wizją konieczności samodzielnego opracowania nowego samochodu dużej ładowności. Zbudowano więc Jelcza 315. Potem pojawiły się kolejne wersje: 11-tonowy Jelcz 316 z trzema osiami i Jelcz 317, przystosowany do 17-tonowej naczepy.

Jednocześnie z romansu z Czechami, a właściwie Skody 706 RTO z nadwoziem Karosa, powstał autobus

Jelcz 430 wraz z pochodnymi. Zaprezentowano bardzo oryginalny autobus turystyczny o nazwie Odra 042, w którego opracowaniu brali udział także pracownicy Politechniki Wrocławskiej i Wyższej Szkoły Sztuk Plastycznych we Wrocławiu. Autobus ten nie doczekał się jednak produkcji seryjnej.

„Ogórek” się starzał, więc trzeba było znów coś kombinować. W polu widzenia pozostali Węgrzy z Ikarusem, Czesi ze swoim SM-11, Japończycy z Hino, Hiszpanie z Pegaso, Niemcy z KHD i Leyland z Wysp Brytyjskich, a propozycją odwiecznych wrogów „Wyspiarzy” był autobus Berliet, i to Francuzi tę rozgrywkę wygrali. Zdecydował o tym Edward Gierk w czasie wizyty w 1972 roku we Francji. Wybrańcem był Berliet PR 100. Polacy go nieco przerobili i powstał Jelcz PR 100 mieszczący 97 pasażerów, przeznaczony do komunikacji miejskiej. Wkrótce zadebiutował też w wersji międzymiastowej – jako PR 110.

W międzyczasie, też w 1972 roku, JZS podjęły współpracę z austriacką firmą Steyr, w efekcie czego powstała największa zbudowana kiedykolwiek w Polsce wywrotka – przeznaczony do pracy w kamieniołomach Jelcz W 640 o pojemności 18 ton – tzw. skalniak. Samochód docierał wszędzie tam, gdzie zwykła wywrotka z napędem tylko na jedną oś nie miała szans. Skalniak był też pierwszą polską ciężarówką z odchylaną w przód kabiną kierowcy. Samochód wprowadzono na taśmę produkcyjną na trzy lata przed planowanym debiutem. Na jego bazie zbudowano także mniejsze

wersje 420, rozpoczynające serię nowoczesnych 200/400.

Okazało się, że ciągle trzeba produkować więcej. Za niemal 2,1 mld zł rozbudowano więc poniemiecki zakład, by mógł produkować 5000 autobusów i 6500 ciężkich samochodów ciężarowych rocznie. Niepostrzeżenie nadchodziły jednak trudne lata 90. Zróżnicowany asortyment JZS zaczął stopniowo przegrywać, w myśl brutalnych praw rynkowych, z wyrobami zachodnich firm. Nowe wyroby z Jelcza nie wytrzymywały konkurencji, nawet z używanym sprzętem produkcji zachodniej. W końcu, 2 stycznia 1995 roku, zakłady zostały przekształcone w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa, a 15 marca 1995 roku stały się własnością prywatną. Firma Sobiesław Zasada SA została inwestorem strategicznym Zakładów Samochodowych Jelcz SA. Odtąd były one największym udziałowcem (88,7%) holdingu Grupa Zasada składającego się w większości z podupadających dawnych zakładów motoryzacyjnych.

Jelcz SA był producentem nowoczesnych autobusów miejskich, dalekobieżnych oraz turystycznych. W fabryce były produkowane nowoczesne samochody ciężarowe. Po 1995 roku wszystkie produkty Jelcza oparto na technologiach znanych firm zachodnich, takich jak Iveco, Man, Mercedes i inne. Opracowano m.in. autobusy Jelcz M125M Dana, Jelcz T123 Ewa, Jelcz L100 / L100I, Jelcz M101I3 i inne. Zastosowano silnik Euro 3. Głównymi odbiorcami JZS stały się

wojsko, straż, policja, zakłady komunikacji miejskiej, PKS oraz prywatni przewoźnicy. W 2007 zakład obchodził 55-lecie istnienia. Od początku produkcji, czyli od 1952 roku, zakłady Jelcz wyprodukowały ponad 253 500. pojazdów, w tym ponad 63 500 autobusów. Tymi autobusami jeździła cała Polska, a zakład był dumą komunistycznego przemysłu. Na początku 2008 roku sąd ogłosił jego upadłość. Ostatnim opracowanym w Jelczu autobusem był M083C Libero, a 29 października 2008 roku wyprodukowano ostatni autobus tej marki – Jelcza M083C przeznaczonego dla MPK Kraków.

Dla pierwszych pracujących tam osób był zakładem śmierci, po wojnie, dla innych – prawdziwym dobrodziejstwem.

Grande combinatore

Obcokrajowcy mają o nas, Polakach, interesujące zdanie. Chyba najbardziej niepochlebne są opinie Niemców, co zresztą nie dziwi w narodzie, który ma pewien denerwujący pierwiastek narcystyczno-nacjonalistyczny w słowach hymnu narodowego. Najbardziej słynne powiedzenie o nas brzmi przecież: jeśli jedziesz na wakacje do Polski, to bądź pewien, że twój samochód już tam jest. Cóż, komentowanie tego stereotypu w świetle pewnych statystyk nie ma większego sensu. Stereotypy są jednak o tyle przydatne, że pomagają zapłacić luki naszej niewiedzy. A ja, jak

zapewne zauważyłeś, z dziką przyjemnością czerpię z nich pełnymi garściami, jako że mam ewidentne braki w wykształceniu.

Według stereotypów jesteśmy więc złodziejami, nasze kobiety to blondynki o niebieskich oczach, które wodzą na pokuszenie, ale co najwyżej kończy się to wymianą numeru telefonu i pocałunkiem, bośmy bardzo religijni. Trudno przy tym zrozumieć, o czym mówimy, bo po pierwsze zgody u nas nie ma, a język jest tak trudny, że nawet Węgrzy z przerażeniem wsłuchują się w nasze *name und vorname*: Grzegorz Bręczyszczkiewicz, *geboren*: gmina Chrzęszczyżeboszyce, powiat: Łękołody, tym bardziej że rzadko kiedy mówimy to po trzeźwemu – ci od Napoleona, długich bagietek i kasztanów w krótkich spódniczkach na placu Pigalle mają zresztą przysłowie: „Jesteś pijany jak cała Polska”. Amerykanie sądzą, że naszą stolicą jest Praga, co w świetle ich poziomu wykształcenia akurat nie dziwi, w Wielkiej Brytanii jeszcze do niedawna uważano, że każdy Polak jest hrabią albo pilotem myśliwca, teraz z kolei – że jest brudny, kradnie, awanturuje się i pije, a przy tym nie zna angielskiego. Włosi wiedzą o nas tylko tyle, że wybierając się do Polski, trzeba wziąć ze sobą makaron i przygotować się na awantury. Dobrze sobie! Tak myślą ci, którzy klaksonu używają zamiast kierunkowskazów, a czerwone światło na sygnalizatorze to dla nich jedynie sugestia, by nie wjeżdżać na skrzyżowanie. Nieodmiennie jednak większość – poza tymi, co

widzieli, jak Andrew Golota przegrywa z góry wygrane walki – wie, że Polacy potrafią myśleć i kombinować. I tym razem też tak było.

Otóż 6 listopada 1951 o godzinie 14:00 z hali montażowej nr 1 Fabryki Samochodów Osobowych wyjechała pierwsza Warszawa M-20, zmontowana z części przywiezionych jeszcze z ZSRR. Ta wiekopomna chwila rozpoczęła erę Warszawy, trwającą do 30 marca 1973 roku, kiedy – po 22 latach produkcji – FSO opuściła Warszawa nr 254 421. Dużo wcześniej, bo już w połowie lat 60., zanim jeszcze osiągnięto największy poziom produkcji tego samochodu, przesadzono już o końcu Warszawy i ukuto nową przyszłość fabryki. Na horyzoncie blade jaśniał świt nowej przyszłości – nadchodziła era Polskiego Fiata.

Warszawa była przestarzała, a jej produkcja przypominała budowanie statków w stoczni. Żerański wyrób odstawał od przeciętnej europejskiej konstrukcji we wszystkich parametrach, poza długowiecznością eksploatacyjną. Potrzeba było nowego samochodu i nowej technologii produkcji. Pojawiły się dwie idee dotyczące wprowadzenia do produkcji nowoczesnego modelu samochodu, innymi słowy – zaczęliśmy kombinować. Pierwsza zakładała pojawienie się konstrukcji krajowej (Syreny 110, ewentualnie Warszawy 210), druga zakładała zakup obcej licencji na nowoczesne auto zachodnie i na technologię jego wytwarzania. Na motoryzacyjnej Targowicy rozdarto szaty. Wybrano drugą możliwość, i słusznie – przede

wszystkim dlatego, że zakup licencji gwarantował znacznie szybsze tempo modernizacji fabryki oraz innych zakładów przemysłu motoryzacyjnego. Czy była to dobra decyzja – trudno oceniać. Jedno jest pewne: nie byliśmy w stanie własnymi siłami tak radykalnie zmodernizować własnego przemysłu samochodowego i wprowadzić nowoczesnej i ekonomiczniejszej technologii wytwarzania samochodów, żeby nie babrać się po pas w błocie jak dotąd.

Niestety z uwagi na tzw. polityczną i ekonomiczną sytuację naszego kraju ewentualna współpraca z największymi i najlepszymi na świecie w branży nie bardzo była możliwa. Komuna hulala po kraju jak wicher po pustej stodole i nie było dużego wyboru. Właściwie tylko kraje, których nazwy są skrótowcami, wchodziły w grę, a zatem NRD, CSRS i, ma się rozumieć, ZSRR. Okazało się, że nie taki diabeł straszny, jak go malują, i za sprawą kilku entuzjastów (Karol Pionnier, Andrzej Górecki, Tadeusz Wrzaszczyk) i mocnego lobby wybrano partnera spoza obszaru komunistycznego mroku. Naciskano na rząd, a i argument w ręce był mocny. Niepodważalny. Rosjanie podpisali w 1966 roku umowę licencyjną na produkcję włoskiego samochodu, więc nasza ewentualna współpraca z Fiatem byłaby podążaniem śladami Wielkiego Brata, który przecież był nieomylny. Niby.

Początkowo w ramach włoskiej licencji mieliśmy produkować Fiata 1300/1500 (Milletrecento-Millecinquecento). Włosi produkowali ten samochód w

latach 50. Gdy podpisywano licencję, samochód ten wytwarzano już tylko w Jugosławii, konkretnie w Kragujevacu w zakładach Crvena Zastava. Włoscy spryciarze chcieli, za sprawą całościowej licencji, wraz ze starym modelem pozbyć się też maszyn, które nie były im już potrzebne. Tyle że nas, Polaków, takie rozwiązanie nie do końca satysfakcjonowało. Włoski samochód, nazywany u nas „wanną”, choć pod względem technicznym oceniano go pozytywnie, był już, delikatnie mówiąc, niemodny. Coś jak Edyta Górniak. Tym bardziej że na horyzoncie pojawił się bardzo nowoczesny technicznie i stylistycznie Fiat 125i, który wyposażono w bardzo nowoczesny 4-cylindrowy silnik o pojemności skokowej 1608 cm³ z dwoma wałkami rozrządu (DOHC), rozwijający moc 92 KM. Na pierwszy rzut oka Fiat 125i nie różnił się wiele od Fiata 125p, choć zwracały uwagę kwadratowe lampy przednie, nieco inne przetłoczenia blach, ozdobne listwy nadwozia z boku oraz okrągłe zegary wewnątrz. Głównie jednak ze względu na silnik Fiat 125i był o wiele lepszy niż nasz Fiat. Niestety na ten bardzo wtedy nowoczesny samochód nie było nas stać, zdecydowano się więc na mix. Pojawiła się koncepcja zakupu licencji samochodu złożonego z nadwozia jeszcze nieprodukowanego modelu 125i oraz sprawdzonej mechaniki z modelu Fiat 1300/1500. W opinii Tadeusza Wrzaszczyka, dyrektora Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego, nie był to dobry wybór, m.in. ze względu na to, że po badaniach Jana Brasse’a nadwozie

Fiata 125 dostosowane do podwozia Milletrecento-Millecinquecento zachowywało się gorzej niż w 1300/1500. Jak się potem okazało, była to opinia uzasadniona, i się sprawdziła. Ale w kwietniu 1966 decyzja już zapadła. Do motoryzacyjnej hybrydy dwóch włoskich samochodów, starego i nowego, doczepiono literkę p, jak Polski, i znów się urodził po 26-letniej przerwie – zgodnie z przedwojenną tradycją nazewniczą – Polski Fiat.

Trzeba pamiętać, że połączenie dwóch samochodów nie było jedyną możliwością, bo w grę wchodził też mały Fiat 1100, który miał być wcześniej w Polsce produkowany, ale przegrał z Warszawą. Był też duży model 2300 o szybko starzejącej się stylistyce oraz projekty Tipo 124 i Tipo 125, z czego ten pierwszy Tipo stał się protoplastą radzieckiego Żiguli, z ponad 800 zmianami.

Dlaczego dokonano właśnie takiego wyboru? Powodem był nóż na gardle. Istnieje hipoteza, że w przypadku zbytnej opieszałości z podjęciem decyzji Rosjanie mogli zdegradować FSO do roli swojego kooperanta produkującego podzespoły do zakładów w Togliatti, w ramach RWPG, i tego się bardzo obawialiśmy, co wymusiło pośpiech.

Na szczęście nie stało się to, czego się baliśmy, i po podpisaniu umowy rozpoczęły się przygotowania do produkcji. Jej uruchomienie sprawiało liczne trudności ze względu na konieczność nieprzerywania produkcji Syreny i Warszawy, montowanych w FSO, gdzie miał

powstawać nowy Polski Fiat. Jednego dnia, wieczorem, zdejmowano z taśmy maszynę, używaną do produkcji Warszawy albo Syreny, przewożono ją na przegląd, a w tym samym czasie w jej miejsce montowano już nową z linii technologicznej Fiata. Sprytni Polacy! Nie powstydziliby się tego z pewnością nawet Niemcy. Stara maszyna po przeglądzie trafiała do jednego z zakładów w Lublinie, Korzuchowie, Krośnie, Kielcach, Grójcu czy Ostrowie Wielkopolskim, tam bowiem stopniowo przenoszono produkcję ostatnich Syren i Warszaw. W ten sposób w ciągu 3 dni przestawiano produkcję, przenosząc w trakcie blisko 20 miesięcy około 1100 maszyn, bez przerw w produkcji. Tak przygotowywano się do dnia 28 listopada 1967, kiedy pierwszy Polski Fiat 125p zjechał z taśmy i rozpoczęła się w PRL era Dużego Fiata. Był to ogromny przeskok, zarówno technologiczny, jak i w samej filozofii produkcji samochodów w Polsce. Zrozumiano, że Fiata 125p nie można produkować w jednym miejscu, dlatego z Żeraniem współpracowało wiele zakładów (m.in. w takich miastach, jak Opole, Wrocław, Szczecin, Koźuchów, Wyszaków, Siedlce, Praszka).

Umowa z Fiatem, którą podpisano 22 grudnia 1965 roku, zakładała, że jeśli wszystkie maszyny, linie produkcyjne, obrabiarki, prasy itp. będą kupowane we Włoszech, to 10% będzie odliczane od zakupu i wartości licencji. To było korzystne i dla nas, i dla Włochów, jednak oni, zapatrzeni zapewne w błękitne spojrzenia perlistowłosych sekretarek naszych

dyrektorów, nie zorientowali się w prawdziwych rozmiarach naszego przedsięwzięcia. A Polacy to przecież *grande combinatore*. Włosi bali się, że nie zdążymy z terminem uruchomienia montażu, tymczasem okazało się, że wyposażenie około 40 nowych, współpracujących z Żeraniem zakładów wymagało zakupu tak ogromnego parku maszynowego, że w pewnym momencie Włosi zrozumieli, iż w ten sposób nie zarobią nic na samej licencji, a zysk dla nich będzie pochodził wyłącznie ze środków za zakup maszyn. Klasyczny przykład obudzenia się z ręką w nocniku.

Pierwsze seryjne Polskie Fiaty miały silniki 1300 (1295 cm³ – 65 KM), złożone były wyłącznie z włoskich części – tzw. standard 1. Stopniowo poszczególne zespoły (układ kierowniczy, most, tłumiki, filtry, zawieszenie itp.), które montowano w samochodach, zaczęto nabywać od krajowych zakładów kooperujących z FSO. Miało to ogromne znaczenie, gdyż – trzeba to przyznać otwarcie – włoskie części były o wiele lepsze od polskich odpowiedników. Krajowi przedsiębiorcy, szczególnie na początku produkcji, borykali się z licznymi problemami jakościowymi, które na szczęście na bieżąco rozwiązywano. Doskonale znanym problemem były krajowe opony OZOS-u, diagonalne 5,60 x 13, które nie wiadomo dlaczego ulegały miseczkowaniu, przez co bieżnik zużywał się nierównomiernie, tak jakby ktoś łyżeczką wybierał gumę. Po licznych i bardzo niejasnych wyjaśnieniach

problematyczne ogumienie zastąpiono oponami radialnymi Rekord o rozmiarze 5,60 x 13.

Uruchomienie produkcji wiązało się z pewnym wydarzeniem, które odcisnęło piętno na historii produkcji Polskiego Fiata 125p. Otóż premier Józef Cyrankiewicz, testując nowy samochód, przejechał z dużą prędkością przez falisty odcinek toru i rozbił miskę olejową samochodu, a olej rozbryzgał się po torze. Natychmiast zdecydowano, że każdy Polski Fiat 125p będzie miał osłonę miski olejowej oraz osłony hamulców. W ten sposób okazało się, że hybrydę dwóch włoskich samochodów w polskim wydaniu, jakim był 125p, będzie trzeba dostosować do polskich warunków. I tak też się stało. Odtąd samochód niemal nieustannie był modernizowany, unowocześniany i poprawiany. W 1969 roku pojawił się większy silnik, w 1971 przeniesiono dźwignię zmiany biegów z kolumny kierowniczej na tunel środkowy, zmodernizowano układ hamulcowy (zastosowano dwuobwodowy) i wymieniono szybę przednią (laminowana zamiast hartowanej). Rok później rozpoczął się okres najbardziej intensywnych modernizacji, które następowały tak szybko, że przyjęto nomenklaturę modeli roku, tzw. MR. Mianowicie pojawiały się Polskie Fiaty 126p MR-72, potem 73, 74, 75 i 76. W 1972 roku wyprodukowano modele pochodne, na które Włosi również się zgodzili w umowie licencyjnej. Pojawiły się takie modele, jak kombi, sanitarka, pick-up, a także nigdy niewprowadzone do produkcji prototypy: bardzo

nowoczesny Fiat 125p w wersji z nadwoziem coupé z tworzyw sztucznych i nadwoziem metalowym, kabriolety (5- i 7-miejscowe), wersje przedłużane, tzw. jamniki, 3-drzwiowy Ogar, który miał zastąpić Fiata 125p w latach 80., czy samochód osobowo-terenowy Polski Fiat 125p 4x4 z podzespołami z samochodu Łada Niva.

Prototyp wersji coupé technicznie był zupełnie odmienny od seryjnego 125p. Wykonano kilka sztuk w dwóch zasadniczych wersjach. Zbudował je Dział Doświadczalny Fabryki Samochodów Osobowych według projektu Zbigniewa Wattsona. Bardzo estetyczne nadwozia, różniące się między sobą drobnymi szczegółami, były wykonane z metalu lub z żywicy poliestrowej zbrojonej włóknem szklanym. Samochody te zbudowano przy wykorzystaniu płyty podłogowej i zespołów podwozia Polskiego Fiata 125p. Były to dwudrzwiowe coupé przeznaczone dla czterech osób, przestronne z przodu, ale jak w wielu samochodach tego typu, z niezbyt dużą przestrzenią w części tylnej. Znaczna powierzchnia oszklona zapewniała jednak wszystkim pasażerom doskonałą widoczność we wszystkich kierunkach.

Do napędu Polskiego Fiata 125p coupé użyto zmodernizowanego seryjnego silnika o pojemności 1,5 l, który po zastosowaniu dwóch gaźników miał podwyższoną moc do 90 KM. Dzięki opływowemu kształtowi nadwozia, polepszonym właściwościom trakcyjnym oraz niskiej masie samochodu (990 kg)

prototyp żerańskiego coupé osiągał prędkość maksymalną 170 km/h. Polski Fiat 125p coupé, wykonany w kilku wersjach, był udanym studium nadwoziowym, który z niedowierzaniem i zaciekawieniem oglądali włoscy licencjodawcy, jednocześnie pierwszym polskim samochodem coupé. Można zaryzykować stwierdzenie, że był to obok Syreny Sport i Ogara, o którym zaraz, najbardziej estetyczny polski samochód. Co ciekawe, nawet dziś, po ponad 30 latach, jego sylwetka budzi zainteresowanie, przywodząc na myśl takie supersamochody, jak Lamborghini Espada czy Lotus Esprit.

W roku 1974 bramy Ośrodka Badawczo-Rozwojowego FSO w Falenicy zaczęły opuszczać ośmioosobowe (7 pasażerów + kierowca) białe i żółte wersje Polskiego Fiata 125p, które potocznie nazwano „jamnikami”, w wersjach z dachem i bez dachu. Istniały też egzemplarze mieszczące o jedną osobę mniej. Samochód ten miał przedłużony do 3400 mm rozstaw osi i sześć drzwi. Był produkowany w krótkich seriach. Odbiorcami odkrytych wersji Fiata były przeważnie biura podróży (głównie warszawska Syrena i krakowska Wisła), którym służyły one podczas organizowanych wycieczek po Warszawie i Krakowie. Na starych widokówkach z Warszawy można jeszcze zauważyć parkujące pod kolumną Zygmunta białe jamniki. Samochody te zaprojektowali Zbigniew Wattson, Stanisław Łukaszewicz i Czesław Piechura. Powstawały przez przecięcie seryjnego Fiata na pół,

wstawienie kawałka podłogi, dodatkowej pary drzwi i kanap z innego egzemplarza (zdarzały się wersje z dwoma fotelami w środkowym rzędzie siedzeń). Trzeba było sobie radzić, jak mawiał mój drużynowy w ZHP, zawiązując trampka dżdżownicą. Poza tym jamniki niczym się nie różniły od normalnych Fiatów. Łącznie wyprodukowano 7 kabrioletów i około 70 limuzyn. Pierwszy przedłużany kabriolet powstał w 1974 w ekspresowym tempie, gdyż już 22 lipca Edward Gierek w kabrioecie, niczym Cezar w rydwanie, otworzył Trasę Łazienkowską. W roku 1979 jeden z odkrytych jamników miał zaszczyt służyć Papieżowi Janowi Pawłowi II podczas krakowskiej części jego pierwszej pielgrzymki do Polski.

We wrześniu 1974 roku na wystawie „Warszawa XXX” zaprezentowano też prototyp wersji kabriolet, zbudowany przez OBR FSO, w wersji pięciomiejscowej, dwudrzwiowej – był to Fiat 125 cabrio. Pojedyncze drzwi boczne w tym modelu zostały wydłużone w stosunku do wersji podstawowej, co ułatwiło dostęp do siedzeń tylnych. Zastosowano tylne lampy zespolone z samochodu Łada 2101 oraz zupełnie inny wystrój tablicy rozdzielczej. Dach był składany, chowany za siedzeniami, podłoga została wzmocniona podłużnicami. Uważam, że to właśnie ten samochód jest najpiękniejszą wersją 125p. A jego kanty w zestawieniu z brakiem dachu są lepsze niż wystające policzki Kate Moss.

W 1972 roku powstały również wyczynowe modele z silnikami od Fiata 132: „Monte Carlo” – z silnikiem 1600 cm³, i „Akropolis” – 1800 cm³, o których piszę w innym rozdziale. W zakładzie sportu FSO zaprojektowano także wyczynową wersję GTI z silnikiem modelu 132 o pojemności 2 l i mocy 112 KM, która bardzo spodobałaby się miłośnikom wiejskiego tuningu. Później ten prototyp przerobiono na wersję wyścigową z 16-zaworową jednostką napędową. Auto wyróżniało się dużym tylnym spoilerem oraz szerokimi, wystającymi nadkolami. Jeszcze dziwniej wyglądał kolejny model, który był napędzany przez 6-cylindrowy, widlasty silnik z Fiata 130, o pojemności 3238 cm³. Były to jednak modele eksperymentalne bez żadnych szans na wielkoseryjną produkcję.

Zupełnie inaczej było w wypadku bardzo udanego prototypu z 1977 roku o nazwie FSO Ogar. Autorem projektu nadwozia z żywic zbrojonych, podobnie jak w coupé, był Cezary Nawrot. Zastosowano bardzo modne w tamtych czasach chowane reflektory, a nadwozie odznaczało się aerodynamicznym, estetycznym kształtem oraz dużymi zderzakami, które spełniały wymagania amerykańskich norm bezpieczeństwa. Patrząc na ten element, można pomyśleć, że konstruktorzy już w momencie projektowania być może myśleli o eksporcie Ogara do USA, gdzie tak wyglądające zderzaki były na porządku dziennym. Do napędu Ogara użyto wzmocnionego silnika seryjnego Fiata 125p osiągającego 75 KM przy 5200 obr./min.

Nie zmienił się rozstaw osi, bo zastosowano taką samą płytę podłogową, ale FSO Ogar był o 13,2 cm niższy od Dużego Fiata i nieco dłuższy. Dzięki mniejszej masie i dopracowanej aerodynamice Ogar zużywał średnio o 1,5 l mniej paliwa niż seryjny PF 125p. Sportowy charakter samochodu podkreślały koła ze stopu lekkiego, które niestety nie zachowały się do dziś. Pojazd wyposażono w szersze radialne opony 175 SR 13. Samochód był 5-miejscowy, ale z tyłu oczywiście było ciasno i utrudnione było zajmowanie miejsca na tylnej kanapie. Nie można przecież oczekiwać, że koń wyścigowy będzie ciągnął wóz drabiniasty. Ogar był ciasny, a fotele, choć były miękkie, zostały właściwie wyprofilowane. Wnętrze jednak nie miało charakteru sportowego, za to było bardzo dobrze zaprojektowane z bogatym zestawem wskaźników i wieloma praktycznymi schowkami, co wyróżniało FSO Ogara na tle większości dosyć ubogo wyposażonych naszych pojazdów tamtego czasu. Podczas drogowych prób Ogar wzbudzał sensację. Konstruktorzy przejechali nim ponad 70 000 km i wiązano z nim duże nadzieje. FSO Ogar miał być samochodem sportowym, i mógł stać się przebojem naszych dróg. Niestety, nadchodził już czas Poloneza i projekt upadł. Zbudowano jeden egzemplarz, który obecnie znajduje się w Muzeum Techniki w Warszawie w Fabryce Norblina, a odlew nadwozia obejrzeć można było na Wydziale Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej.

W 1983 powstał jeden z najciekawszych prototypów Fiata 125p, który wraz z polonezem Analog był jednym z dwóch tego typu aut, jakie opracowaliśmy. Był to samochód terenowy, 5-osobowy, z napędem na 4 koła, zbudowany na bazie samochodu Fiat 125p kombi. Nadwozie zostało nieznacznie zmienione, choć nie we wszystkich egzemplarzach, a zmiany polegały głównie na dostosowaniu błotników do zwiększonego rozstawu kół. Mechanizmy przeniesienia napędu na oś przednią i przedni most zaczerpnięto z samochodu WAZ Niva (Łada). Silnik pochodził od seryjnego Fiata o mocy 75 KM. Wyposażono go w koła z oponami 175 R 13. Samochody przechodziły intensywne próby i badania, lecz mimo to nie doszło do choćby małoseryjnej produkcji. Podobno powstało kilkadziesiąt egzemplarzy (nie wiemy dokładnie ile) i trafiły one do jakichś do rolników, co jest więcej niż wątpliwe. Identyczny los spotkał następcę terenowego Fiata 125p, czyli FSO Polonez 4x4 Analog. Nazwalibyśmy je dzisiaj samochodami klasy SUV.

W 1973 i 1980 roku zbudowano prototypowe modele samochodu campingowego, opierając się na wersjach pick-up. Nadwozie mieszkalne, oznaczone symbolem N-249, można było zdjąć, a samochód wykorzystywać jako typowy wóz dostawczy. W bocznych ścianach nadwozia zabudowano otwierane okna, a na dachu w części przedniej także mały wentylator. W tylnej części dachu duża podnoszona kłapa pozwalała na zwiększenie wysokości wnętrza.

W latach 80., w czasach kryzysu paliwowego, podjęto próby zastosowania w samochodach Polonez i FSO 125p silników wysokoprężnych. Najpierw silniki Diesla zamontowano w Polonezie, i to trzykrotnie: najpierw włoski silnik VM, potem silnik Isuzu, aż wreszcie posłużono się silnikiem 1,6 Volkswagena. Po próbach i badaniach OBR wydał pozytywną opinię o możliwości montażu ostatniej z wymienionych jednostek również w FSO 125p. Cena auta wynosiła około 4500 dolarów, co dawało mu pozycję najtańszego samochodu z silnikiem wysokoprężnym w kraju. Nowy model miał też przysporzyć FSO dewiz, co było potrzebne, od kiedy Łada 2107 zaczęła technicznie przewyższać 125p, którego sprzedaż wciąż malała. Samochód FSO 125p 1,6 D niestety nie był zbyt szybki – silnik moc 54 KM osiągał aż przy 4800 obr./min, co stanowiło jedynie 600 obr./min mniej niż w przypadku jednostki benzynowej. Odbijało się to na kulturze jego pracy, a w połączeniu z mocą mniejszą od silnika benzynowego oraz z niezmiennymi przelozieniami w skrzyni biegów i tylnym moście sprawiało, że dynamika wersji 1,6 D była zdecydowanie gorsza niż wersji z silnikiem 1,5. Tak niewielki diesel nie mógł zapewnić przy sporej masie samochodu lepszych osiągów niż 21 sekund od 0 do 100 km/h (4 s gorzej od silnika 1,5). Jego prędkość maksymalna wynosiła zaledwie 125 km/h, a zużycie paliwa w cyklu miejskim kształtowało się na poziomie 7,5 l, co było jedynym zadowalającym parametrem.

Zewnętrznie ten model różnił się od innych jedynie znacznikiem 1,6 D.

W roku 1971 produkcja przekroczyła 60 000 sztuk. Ruszył eksport. Najpierw do krajów demokracji ludowej, z których Jugosławia, CSRS i Węgry stały się największymi i regularnymi odbiorcami. Potem także do reszty krajów, nie wyłączając Islandii czy Wysp Kanaryjskich. Zwiększył się z czasem udział w eksporcie do krajów pozaeuropejskich. Duże dostawy kierowane były do Iraku, Pakistanu, Egiptu, Libanu i innych krajów Trzeciego Świata. Kilka krajów uruchomiło nawet montownie Polskich Fiatów. FSO dostarczała tam tzw. standardy, czyli niezmontowane zespoły samochodowe, przy czym niektóre części nie były objęte dostawą z Polski i pochodziły z produkcji lokalnej kraju przeznaczenia. Tak było w Egipcie i Kolumbii, potem w Indonezji i Tajlandii. Samochód sprzedawany był jako Polski Fiat 125px (Francja), FSO Polda (Dania), FSO Montana Break (Francja), FSO Arizona Pickup (Francja), FSO Classic/Classic Estate (Holandia) oraz FSO 1300/1500.

Ale już po roku 1977 Duże Fiaty zaczęły tracić swój urok, w tym samym roku pojawił się też Polonez. Miał on z czasem zastąpić starzejącego się powoli Dużego Fiata. Zakładano, że uda się to zrobić do 1982 roku. Rozpoczęto też systematyczną unifikację obydwu produkowanych samochodów. Z powodu tragicznych wydarzeń z 13 grudnia 1981 roku tak się nie stało, a produkcja samochodów spadła z blisko 70 000 (DF) i

32 000 Polonezów w 1980 roku do, odpowiednio, 47 000 i 18 000 w 1982 roku. Z taśm montażowych zjeżdżały samochody bardzo zubożone. Dziś powiedzielibyśmy: golasy. Nie posiadały listew ozdobnych i kołpaków, miały ceratową tapicerkę. Poza wyglądem obniżyła się także jakość produkowanych samochodów – egzemplarze wykonane po 1983 roku były jedynie cieniem swoich poprzedników z lat 70. W 1983 roku Fiat oficjalnie odciął się od wyrobów FSO, a zagraniczni eksporterzy zrezygnowali z dostaw. Kiedy Fiat postanowił cofnąć licencję, nie chcąc dłużej opatrywać 125p swoim logo, w Żeraniu zaprzestano używać nazwy Polski Fiat i zmieniono ją na FSO 1500 lub FSO 125p.

Polski Fiat 125p był bohaterem transseksualnego serialu *Zmiennicy*, w którym zagrał główną rolę jako taksówka WPT o symbolicznym numerze 1313. Był również bohaterem serialu *07 zgłoś się*, gdzie prowadził go Bronisław Cieślak jako porucznik Borewicz niczym James Bond Aston Martina. Polski Fiat 125p był bohaterem współczesnego mi serialu komediowego *39 i pół*, w którym gra rolę Kazika. Pospolicie nazywany Dużym Fiatem (w odróżnieniu od Małego Fiata), kanciakiem, kantem (ze względu na kanciaste powierzchnie blach), kredensem i bandziorem (ze względu na masywność bryły) wrył się w naszą historię z piskiem opon i wielu za to go pokochało. Duży Fiat był moim pierwszym w życiu samochodem.

Dopiero na przełomie lat 80. i 90. podjęto decyzję o zaprzestaniu jego produkcji. Ostatni samochód, po 23 latach produkcji, już jako FSO 125p (numer 1 445 699) zjechał z taśmy 29 czerwca 1991 roku. Tak skończył się w Polsce komunizm.

Na międzynarodowych rajdach

W końcu lat 60., kiedy powoli przebrzmiewały już sukcesy polskich załóg rajdowych startujących na nieco przestarzałych Syrenach, pojawił się zupełnie nowy, licencyjny samochód: Fiat 125p. Okrzyknięty później w kraju Lachów „Dużym Fiatem” stał się bazą budowy wyczynowych samochodów, które pojawiły się na trasach krajowych i międzynarodowych imprez, gdzie zwyciężały!

Pierwsze starty tych samochodów były nadspodziewanie udane. Na samochodach Polski Fiat 125p zespół Mucha-Dziadura wystartowali w Rajdzie Polski, a potem zdobyli III i IV miejsce w Międzynarodowym Rajdzie Węgierskim w 1969 roku. W 1971 roku, który bardzo dobrze zapisał się w historii występów Fiata 125p, w Rajdzie Monte Carlo, który był eliminacją mistrzostw świata, polskie załogi w składach: Mucha-Bień, Komornicki-Krupa, Zasadowie oraz Nowicki-Mystkowski zajęli odpowiednio 39, 84, 114 i 170 lokatę. Tyle że nikt nie dotarł do mety. Tego samego roku jednak w Rajdzie Pneumant w NRD

Mucha-Jaworowicz sklasyfikowani zostali na 1 miejscu w swojej klasie oraz na 5 w punktacji generalnej.

Natomiast w Bułgarii, w Rajdzie Złote Piaski, tego samego roku Bachtin-Mystkowski ukończyli imprezę i zajęli ostatecznie 4 miejsce w generalce. Latem w Rajdzie Dunaju Mucha-Krupa oraz Żyszkowski-Mystkowski zdobyli odpowiednio 7 i 9 miejsca. Jednocześnie pierwsza z tych załóg wygrała rajd w swojej klasie. Jesienią w Rajdzie Słowackim Mucha-Krupa dojechali na 4 miejscu w klasyfikacji generalnej. W kraju, w Rajdzie Wiślańskim, Fiat 125p z załogą w składzie Komornicki-Krupa zdobywa laur zwycięzcy klasyfikacji generalnej. Następny rok przynosi jeszcze większe sukcesy. A pierwszego z nich na pewno nikt się nie spodziewał: w 41 Rajdzie Monte Carlo Mucha-Jaworowicz dojeżdżają do mety jako jeden z 34 samochodów, zwyciężając w swojej klasie (II grupa – 1600 cm³) i zajmując jednocześnie 24 miejsce w klasyfikacji generalnej. Dodać trzeba, że łącznie wystartowało aż 320 załóg, a Polacy byli jedną z pięciu polskich.

Tego samego roku w Grecji pod Akropolem Polacy (Jaroszewicz-Szulc oraz Mucha-Żyszkowski) byli jednymi ze 119 startujących załóg. W tym niezwykle trudnym rajdzie pierwsza załoga pokonała w swojej klasie wszystkich i ostatecznie sklasyfikowano ją na 13 miejscu. W sierpniu druga załoga, która nie ukończyła Rajdu Akropolu z powodu wypadku, zrehabilitowała się na mecie Rajdu Olimpijskiego w Monachium –

dojechała jako pierwsza zespołowo i w swojej klasie. W roku następnym ośmioosobowa załoga fabryczna FSO na A4 pod Wrocławiem pobiła rekordy świata w jeździe trwałosciowej. Osiągnięto przeciętną prędkość 138,081 km/h na odcinku 25 000 km, 138,156 km/h na dystansie 25 000 mil oraz 138,27 km/h na odległość 50 000 km. Dokonali tego: A. Aromański, J. Dobrzański, A. Jaroszewicz, R. Mucha, R. Nowicki, F. Postawka, M. Varisella oraz S. Zasada.

Kolejne eliminacje mistrzostw świata rozegrały się na trasie 33 Rajdu Polski. Nikogo nie zdziwiło 3 miejsce w klasyfikacji generalnej załogi Stawowiak-Czyżyk. Tego samego roku w USA w Rajdzie Press On Regardless Mucha-Żyszkowski, dojechali na 6 pozycji, Jaroszewicz-Dziadura na 11, a Varisella-Jedynak na 15. Rok 1974 nie był jednak już tak udany. Rajd Monte Carlo nie odbył się (kryzys paliwowy), a w 22 East African Safari żadna z polskich załóg nie dotarła do mety. W kolejnym roku w 43 Rajdzie Monte Carlo Stawowiak-Czyżyk zdobyli 12 miejsce, a Bień-Turczyński – 16, rywalizując m.in. z legendą rajdowych tras: Lancią Stratos.

W roku 1976 w Monte Carlo, startując Fiatem 125p Acropolis 1800, jedna z załóg (Ciecierzyński-Róžański) w drugim etapie objęła prowadzenie w grupie i klasie. Niestety komisarze sportowi orzekli, że samochody nie mają aktualnej homologacji FIA, i wykluczyli załogę ją z rajdu. Następny rok przyniósł kolejne niepowodzenia – choć w 45 Rajdzie Monte Carlo wystartowały trzy załogi

na specjalnie przygotowanych Fiatach 125p Monte Carlo 1600, nikt nie dotarł do mety.

Przedostatnim akordem sukcesów Fiata 125p było zdobycie pucharu w roku 1979 przez załogę Smorawiński-Bielak w 47 Rajdzie Monte Carlo, jednak w kategorii tzw. *chevronnes*, tj. zasłużonych. W 1980 roku w Rajdzie Portugalii Stawowiak i Żyszkowski zajęli 10 miejsce. Można uznać, że był to ostatni znaczący sukces Polaków na Fiacie 125p na międzynarodowych trasach. W latach 80. Fiat 125p zniknął z międzynarodowych tras i ścigał się już tylko w Polsce, gdzie rywalizował na nim do 1987 roku m.in. Krzysztof Hołowczyc.

Dnia 22 grudnia 1965 roku podpisano umowę licencyjną z Fiatem, na mocy której produkowano w Polsce model 125p, stanowiący połączenie dwóch modeli Fiata – starego 1300/1500, który właśnie schodził z produkcji, i nowego 125, z którego wzięto karoserię. Samochód był technicznie i stylistycznie dużo nowocześniejszy od produkowanych ówczesnie Syrenek i Warszaw. Także technologia jego produkcji była o wiele wydajniejsza. Pierwszy PF 125p zmontowany z importowanych części zjechał z taśm Fabryki Samochodów Osobowych 28 listopada 1967 roku, a produkcja seryjna ruszyła na dobre z początkiem roku 1968. Po trzech latach produkcji FSO wytwarzała już ponad 50 000 aut rocznie, czyli o 50% więcej niż Syren i Warszaw łącznie. Po kolejnych trzech latach poziom produkcji przekroczył 100 000 pojazdów. Rekord,

osiągnięty po ośmiu latach od rozpoczęcia produkcji, to 117 000 aut.

Do 1972 roku produkowano dwa podstawowe modele, wyposażone w silniki 1,3 lub 1,5 l. Potem pojawiły się modyfikacje: pick-up, kombi, sanitarka, radiowóz, a także wersja z silnikiem Diesla 1600 cm³ pochodzącym z Volkswagena Golfa. W niewielkich seriach powstały również 6-drzwiowe sedan i cabrio.

W 1974 roku do sportu przeznaczono dwie wersje: 1,6 l Monte Carlo i 1,8 Acropolis. Polski Fiat 125p Monte Carlo miał silnik Fiat 132B.000 80*79,5 mm 1592 cm³, 98 KM przy 6000 obr./min, który osiągał prędkość maksymalną 165 km/h. Drugi, Polski Fiat 125p Acropolis, wyposażono w jednostkę Fiata 132B1.000 84*79,2 mm o pojemności 1756 cm³, osiągającą moc 105 KM przy 6000 obr./min i maksymalną prędkość 170 km/h. Był też trzeci sportowy Fiat 125p: Akropolis Rally, o silniku 1756 cm i mocy powyżej 150 KM.

Od seryjnych samochodów odróżniały się one także dodatkowymi elementami wyposażenia, niewystępującymi w standardowych modelach (wsteczne lusterka umieszczone na błotnikach, specjalne malowanie, halogeny, ozdobna końcówka rury wydechowej). Monte Carlo i Akropolis lakierowane były w kolorze *bahama yellow*, na bokach karoserii namalowane miały pasy, które ciągnęły się wzdłuż nadwozia, a przy tylnych błotnikach widniała nazwa modelu malowana ręcznie. W wersji rajdowej pasy na bokach nadwozia były niebieskie,

o szerokości 80 mm, i otaczała je jednocentymetrowa obwódka, a w cywilnych Monte Carlo i Akropolis pasy były granatowe, niemal czarne, o szerokości tylko 60 mm z półcentymetrową obwódką. W rajdówce pas ciągnął się również przez klapę bagażnika. Maską w 125p rally była czarno-matowa, by mogła pochłaniać światło, które dzięki jej czarnemu kolorowi nie odbijało się w szybie. W wersji cywilnej Akropolis/Monte Carlo maska była w kolorze nadwozia, czyli *bahama yellow*. Wnętrze samochodu wzbogacono o duży obrotomierz, umieszczony nietypowo po lewej stronie kierownicy. Samochód miał sportową kierownicę obszytą skórą.

Do dziś prawdopodobnie nie zachował się żaden z oryginalnych Fiatów 125p Monte Carlo/Akropolis. Budowane są repliki tych legendarnych samochodów. Kilka z nich startuje nawet w rajdach, zarówno tych amatorskich, jak i w Mistrzostwach Polski. Również w Wyścigach Górskich w klasie HS (Historyczna) startują repliki Fiatów 125p Monte Carlo.

Wariacje na temat Fiata 126p

Oprócz wersji Fiata 126p, które weszły do seryjnej produkcji i które są dobrze znane z naszych dziurawych dróg, pojawiły się projekty, których nie wdrożono. Prototypów stworzonych przez Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Samochodów było kilka, m.in. Bombel, Kombi, Long, NP, Ryjek i Diesel. Czym się

charakteryzowały i czy miały szanse na seryjną produkcję?

Pierwszą z takich konstrukcji była zaprezentowana na MIT 2-miejscowa wersja dostawcza, opracowana w 1974 roku w wyniku pomysłu, który pojawił się na jednym z plenów KC ZPR, poświęconemu problemowi rolnictwa. Model ten oznaczono potem jako Bombel. Pomysł zakładał przerobienie Fiata 126p na samochodzik rolniczo-dostawczy. Od wersji osobowej różnił się tylną częścią nadwozia, gdzie zamontowana została nadbudówka żywicy poliestrowej wzmocnionej włóknem szklanym, nieco szersza i wyższa od reszty samochodu. Uzyskana w ten sposób przestrzeń ładunkowa za tylnymi siedzeniami i nad komorą silnika miała dwa poziomy: górny – o płaskiej powierzchni, dostępny przez tylne drzwi, i dolny, który tworzyła wnęka za przednimi fotelami.

Między dachem a górnym poziomem rozpięta była siatka chroniąca kierowcę i pasażera przed ewentualnym przemieszczeniem się ładunku. Istniała również możliwość łatwego zamontowania kanapy tylnej z PF 126p po usunięciu siatki i półki górnego poziomu wewnątrz nadbudówki, której samochodzik zawdzięczał swoją nazwę. Wykonano również wersję tego pojazdu z dodatkowymi oknami bocznymi w nadbudówce. Silnik w porównaniu do wersji bazowej nie zmienił się, podobnie jak zawieszenie i hamulce, choć w trakcie prac projektowych powzięto decyzję o przeniesieniu silnika do przodu, aby zwiększyć ładowność. Z informacji, do

których dotarłem, wynika, że powstało zaledwie kilka egzemplarzy tego prototypu, po czym pomysł umarł śmiercią naturalną. Na podwoziu Bombla zbudowano także funkcjonalny furgon, który różnił od wersji bazowej tylko rodzaj nadbudówki. Można jedynie ubolewać, że prototypy te nie zostały wdrożone do seryjnej produkcji, ponieważ w tamtych latach auto o takiej konstrukcji znalazłoby bardzo wiele zastosowań. Można uznać, że te wersje Fiata 126p były prekursorami dzisiejszej popularnej klasy białych aut osobowo-towarowych i vanów dla przedstawicieli handlowych, których nie obowiązują żadne przepisy ruchu drogowego.

Konstruktorzy podczas modyfikacji nadwozia współpracowali z warszawską Akademią Sztuk Pięknych, gdzie pod kierunkiem Cezarego Nawrota opracowano projekty bryły samochodu dostawczego. Powstało tylko kilka egzemplarzy. Samochód mógł przewozić dwie osoby + 150 kg ładunku w przestrzeni bagażowej o objętości około 1 m³.

Kolejna wersja to powstała w 1975 roku Long, czyli wersja przedłużona o 10 cm. Nad tym prototypem pracował zespół pod kierunkiem mgr inż. Wiesława Wiatraka znanego czytelnikowi jako twórca dwusuwowego silnika do naszych lekkich motocykli. W aucie zastosowano silnik o mocy zwiększonej o 2 kW, przy 4600 obr./min. Wzrost mocy uzyskano m.in. przez zmianę faz rozrządu, powiększenie średnicy zaworów

dolotowych, zmianę zastawów regulacyjnych gaźnika i podniesienie stopnia sprężania.

Wzmocniono zawieszenie kół tylnych, z racji większej masy przedniej części auta. Uzyskano więcej miejsca dla pasażerów tylnej kanapy, wyeliminowano nieprzyjemne i znane wszystkim podróżującym standardowymi Fiatami 126p zjawisko „galopowania” na poprzecznych nierównościach. W wyniku modyfikacji masa własna samochodu PF 126p Long zwiększyła się do 610 kg, a prędkość maksymalna wzrosła nieznacznie, bo tylko do 110 km/h. Niestety prototyp ten podzielił los pozostałych i nigdy nie wyszedł poza fazę projektów. Można sądzić, że wersja ta – gdyby okazała się równie udana jak auto seryjne i gdyby wyeliminowano (choćby częściowo) jej największe wady – mogła zastąpić całkowicie standardowego fiacika.

W 1976 roku rozpoczęto prace nad kombi. Konstrukctorem prowadzącym samochód PF 126p Kombi był inż. Leopold Kuhn. Zdecydowano się na liczne zmiany, głównie w nadwoziu i silniku. Zwiększono rozstaw osi o 100 mm i zwis tylny o 70 mm, przez co uzyskano więcej miejsca dla pasażerów oraz dodatkową przestrzeń bagażową charakterystyczną dla samochodów z nadwoziem tego typu. Zastosowano silnik o poziomym układzie cylindrów (jak potem w Bisie), co pozwoliło na obniżenie głównej pokrywy komory silnika i powiększenie przestrzeni bagażowej.

Silnik o objętości skokowej zwiększonej do 652 cm³ miał nową skrzynię korbową, dostosowaną do poziomego układu cylindrów. Zmieniono również większość zespołów osprzętu silnika, takich jak gaźnik, pompa paliwa, filtr powietrza, pompa oleju, dmuchawa układu chłodzenia oraz aparat zapłonowy i tłumik. Powiększony został stopień sprężania. Nowy silnik osiągał moc 18,4 kW przy 4500 obr./min.

Zmieniono charakterystykę zawieszenia ze względu na przewidywane większe obciążenia. Nadwozie o nowej i ładnej sylwetce wyposażone zostało w unoszone do góry drzwi tylne, tak samo jak potem we wspomnianym Bisie. Uzyskano objętość przestrzeni bagażowej rzędu 500 l, przy czym po złożeniu kanapy wzrastała ona do 1000 l, co przy zachowaniu nadal niewielkich rozmiarów samochodu należy uznać za sukces. Wydłużenie pojazdu spowodowało zwiększenie masy własnej do 630 kg. Dopuszczalna ładowność tej wersji wynosiła 4 osoby i 80 kg bagażu. Zwiększenie masy samochodu spowodowało zmniejszenie dynamiki, co zrekompensowano wzrostem mocy silnika. Prędkość maksymalna modelu kombi wynosiła 105 km/h, czyli w granicach standardowej wersji produkcyjnej.

Ta niezwykle konstrukcja świadczyła o geniuszu jej twórców i niewątpliwie – gdyby kontynuowano prace – ich efekt w Polsce Ludowej byłby skazany na sukces. Polskie drogi potrzebowały niewielkiego samochodu ogólnego przeznaczenia, ekonomicznego, prostego i zdolnego do przewożenia bagażu nieco większego niż

standardowy. Ale nic z tego... Konstrukcja samochodu Fiat 126p, z silnikiem umieszczonym w tylnej części nadwozia, uznana została w pewnym momencie produkcji za mało rozwojową. Takie rozwiązanie miało ograniczać funkcjonalność pojazdu i możliwości jego modernizacji.

Próba umożliwienia modernizacji „mało rozwojowej” konstrukcji fiacika było przeniesienie zespołu napędowego z tylnej części nadwozia do przedniej. Tak powstał w 1978 roku Traction Avant Ryjek, znany też jako PF 126p-650 NP (napęd przedni). Nowy samochód opracowano, maksymalnie wykorzystując elementy dotychczas produkowanego modelu. Nowy Fiat 126p NP miał już nie mieć przeszkody, jaką rzekomo był silnik z tyłu. Przeniesienie układu napędowego spowodowało jednak konieczność wydłużenia przedniej części pojazdu.

Na początku prototyp był chłodzony powietrzem, tak samo jak standardowy Fiacik, później jednak wprowadzono chłodzenie cieczą. Projekty modyfikacji bryły tego samochodu opracowano w krakowskiej Akademii Sztuk Pięknych. W grudniu 1978 roku ukończono budowę pierwszego egzemplarza samochodu. Nad konstrukcją nadwozia i podwozia pracowali inżynierowie: Bogdan Kocón, Ryszard Węgrzyn, Ryszard Śmiertka, Zbigniew Michniowski oraz Lesław Dudek i Józef Nowak. Adaptacją zespołu napędowego typu 126 do nowego samochodu z

przednim napędem kierował mgr inż. Jerzy Winogrodzki.

Fiat 126p NP miał silnik umieszczony wzdłużnie przed osią kół przednich – był to dwucylindrowiec twin o pojemności 703 cm³, który miał dwa wałki wyrównowążające i dwugardzielowy gaźnik. W układzie chłodzenia (wersja z silnikiem chłodzonym powietrzem) zastosowano nową dmuchawę osiową i odwrócono kierunek obrotów. Przednie koła pojazdu zawieszone zostały niezależnie na zwrotnicach kolumnowych typu MacPhersona, współpracujących z dolnymi wahaczami poprzecznymi i sprężynami śrubowymi. W tylnym zawieszeniu zmieniono jedynie charakterystykę sprężyn i amortyzatorów teleskopowych. Zastosowano nową zębatkową przekładnię kierowniczą oraz hamulce tarczowe (zamiast bębnowych) przy kołach przednich. Pierwszy prototyp miał nadwozie dwudrzwiowe ze zmienioną częścią przednią. W tylnej części przestrzeń bagażowa wynosiła ok. 200 dm³. Wykonano też prototyp samochodu oznaczonego symbolem 126-650 NP-C o nadwoziu trzydrzwiowym i składanej kanapie tylnej, przez co jeszcze bardziej wzrosły walory użytkowe tego modelu. Przy rozstawie osi powiększonym do 1960 mm długość całkowita samochodu wynosiła prawie 3,3 m (3,29).

W latach 1979-1981 zbudowano kilka następnych prototypów z różnymi wersjami silnika, zmienionymi przełożeniami w skrzyni biegów i przekładni głównej oraz z różnymi wariantami zawiesznień tylnych kół.

Ostatnia wersja Fiata 126p NP miała zmienioną stylizację tylnej części nadwozia. Podwyższono też linię dachu, zastosowano szerokie drzwi tylne i nowe lampy zespolone w układzie poziomym. Samochód z założenia miał być antylicencyjny, wytwarzany w większości z części standardowego malucha oraz przez dotychczasowe maszyny produkcyjne. Masa własna tego ciekawego prototypu wyniosła od 630 do 650 kg dla wersji 3-drzwiowej, prędkość maksymalna zaś – ok. 130-140 km/h. Do chwili obecnej zachował się tylko jeden jeżdżący Ryjek, który nie jest niestety już oryginalny. Właścicielem jest pan Marceł Jamroz, który nabył Ryjka w częściach pod koniec 1984 roku.

Najbliższy rozpoczęcia produkcji seryjnej był prototyp z silnikiem... wysokoprężnym. W tym przypadku prowadzono już nawet analizy technologiczne. Idea zrodziła się na początku lat 80., w epoce kartek na benzynę. Wahano się pomiędzy dwoma silnikami japońskiej firmy Kubota. Ostatecznie wybrano jednostkę czterocylindrową o pojemności 800 cm³, która osiągała moc maksymalną 24 KM. Samochód ten, z mocą identyczną jak model produkcyjny, ale z silnikiem o zupełnie innej kulturze pracy, stał się nie tylko bardziej dynamiczny, ale i bardziej komfortowy ze względu na mniejsze drgania silnika. Mimo dużego zaawansowania prac nie doszło do seryjnej produkcji. Pomysł został zarzucony najprawdopodobniej z jednego, acz bardzo poważnego powodu – ponieważ japoński jen zaczął gwałtownie zwyżkować i całe

przedsięwzięcie straciło sens, oznaczało bowiem zbyt kosztowną produkcję.

Głównym powodem pomysłu z silnikiem wysokoprężnym miało być zmniejszenie kosztów eksploatacji samochodu, co udało się uzyskać – niestety przy znacznej podwyżce ceny wyjściowej auta. Fakt, że sama konstrukcja zyskała znacznie na osiąгах, komforcie i rzeczywiście kosztach eksploatacji, był wielce pozytywnym skutkiem ubocznym. Zastosowanie diesla do tak małego samochodu w owym czasie należy uznać za bardzo odważny krok – małe auta otrzymały silniki wysokoprężne wiele lat później. Po zastanowieniu się nad losami niewdrożonych prototypów Fiata 126p powstaje pytanie: skoro powstało tych kilka udanych prototypów, jednocześnie tak bardzo różniących się od siebie, jaki sens miał zarzut co do tego, że Mały Fiat był mało rozwojową konstrukcją?

Mały Wielki Samochód

Z pewnością zgodzisz się ze mną, że jest co najmniej kilkadziesiąt samochodów, które niewątpliwie zapisały się na kartach historii motoryzacji jako legendy. Według mnie takim samochodem jest również Fiat 126p. Wprawdzie po tym, jak Cezary Pazura rzekł w 1995 roku: „Boże, jak sobie pomyślę, że najlepsze lata mojego życia upłynęły mi w tym podskakującym, grzechoczącym, karłowatym pierdzielu (...)”, trudno

uwierzyć, że Fiat 126p był jakąkolwiek legendą, ale bez względu na to, co o tym myślisz, tak właśnie jest.

Nasz zwykły kaszlak, maluch, fiacik, toczydelko, kompresor, malacz, parch, kaszlord, sprężarka, brzeszczot, ciaśniak, przykacz, predatorek, kurdupel, karzeł, a nawet dupowóz czy kurwikoland zapisał się na kartach historii motoryzacji? Doprawdy?

Podam tylko dwa z niezliczonych dowodów, że legenda Fiata 126p to wcale nie bezsens. Polska ostatnimi czasy stała się popularnym krajem dla obcokrajowców, np. wielu Anglików przyjeżdża do Polski, która jawi im się jako kraj egzotyczny, tak samo jak nam Wyspy Brytyjskie. O ile dla mnie – zresztą pewnie dla Ciebie też – widok pędzącego albo, ściślej, toczącego się ulicą kaszlaka nie jest niczym niezwykłym, ale raczej denerwującym (jeśli wleciesz się za nim), to jazda po lewej stronie drogi jest o wiele bardziej niespotykana, prawda? Tak samo dla Anglików Fiat 126p jest widokiem niecodziennym i wzbudzającym ciekawość. Jak to możliwe?

Pewien Anglik uświadomił mi, że Fiat 126p jest samochodem legendarnym. Brytyjczyk ten przyjechał do Polski pracować jako nauczyciel języka angielskiego, a w kraju piętrowych autobusów oraz herbaty zamiast *Teleexpressu* zostawił swoją ukochaną i nie mniej ukochanego Mini Morrisa. Któregoś razu niechcący podsłuchałem jego rozmowę telefoniczną. Kiedy usłyszałem, jak mówi z wypiekami na twarzy, że już jeździł maluchem, no... tym polskim Mini –

uświadomiłem sobie, że Fiat 126p jest samochodem niebanalnym i wyjątkowym. Zestawiłem sobie jego słowa z tym, co użytkownicy Fiata 126p z tym autem wyczyniają, i zrozumiałem, że ten samochód jest fenomenem.

Samochód Fiat 126 wyprodukowano w liczbie prawie 4,5 miliona egzemplarzy, a sprzedawano go przez 29 lat. Ma konstrukcyjne pokrewieństwo z Fiatem 500, który powstał jak Feniks z popiołów, powróciwszy w nowoczesnej formie – tak samo wcześniej odrodził się Garbus (New Beetle) i Mini (Morris od BMW).

I teraz niezliczone już *secundo*: seryjne sportowe modele o mocy do 50 KM i zmodyfikowane samodzielnie przez właścicieli osiągające moc nawet 300 KM, BIS, Niki, Personal 4, Bambino, Bombel, Kombi, Long, BOSMAL Cabrio, Traction Avant Ryjek, Wadera, Colo, 126 Steyr z silnikiem boxer, 126 z silnikiem Diesla, maluch całkowicie elektryczny, a nawet trójkołowiec, szayowóz, gra komputerowa na PC i pływający pojazd wojskowy LPT. Do tego niezliczone kawały, Turbinka Kowalskiego i specjalny zestaw sportowy podnoszący moc. Setki stron internetowych, dziesiątki klubów i zlotów, tysiące miłośników na całym świecie. Książki, artykuły i gadżety. Czy powiesz to samo o jakimkolwiek innym samochodzie?

Fiat 126p jest samochodem o setkach twarzy, samochodem tysiąca możliwości. Wprawdzie nie jest tak mocny jak Porsche 911, nie tak piękny jak Aston Martin DB7 Vantage, nie tak czerwony jak Ferrari Testarossa i

oczywiście nie tak drogi jak Bugatti Veyron, ale przecież przez wiele, wiele lat budził nie mniejsze pożądanie niż one! Kochaliśmy go i nienawidziliśmy. Był z nami przez ostatnie lata. Wkrótce odejdzie na zawsze. Ale będzie tak samo wielki: bo Fiat 126p to przecież zwykły, mały, ale wielki samochód.

Anglik, o którym wspomniałem, kupił potem Fiata 126p z 1986 roku i razem ze swoją dziewczyną pojechał nim z Opola do Splitu (Chorwacja), potem do Budapesztu, stamtąd do Gdańska i wrócił do Opola. Fiacik jechał cały czas o własnych siłach. *Big adventure!*

W maju 2007 roku byłem gościem na zlocie Fiatów 126p w Krzeszowicach pod Krakowem, gdzie promując swoją książkę *Fiat 126p Mały Wielki Samochód*, oczarowany, pierwszy raz na żywo ujrzałem prawdziwego BOSMAL 126 Cabrio. Książka została wydana na Słowacji i w Węgrzech, Niemczech, Holandii, a nawet powędrowała – za sprawą owego Anglika – na Wyspy Brytyjskie, a we mnie zostały niezatarte wspomnienia.

Był to oryginalny kabriolet. Piszę „oryginalny”, bo nie dość, że wielu domorosłych inżynierów odcinało dach w swoim maluszku, tworząc kabriolet, to samochód był też przerabiany przez dealera Fiata (AS Automobile sp. z o.o. z Ostrowa Wielkopolskiego). Nietrudno go odróżnić – tylko prawdziwy BOSMAL był dostępny z pałąkiem chroniącym pasażerów i kierowcę w razie wywrotki na dach.

BOSMAL-a 126 Cabrio zaprezentowano w 1991 roku. Pierwsze kabriolety miały linię nadwozia zwykłego 126p (oficjalna nazwa „Maluch” pojawiła się pod koniec produkcji), potem dopiero zaprezentowano wersję w stylistyce zmodernizowanego nadwozia odmiany EL. Model BOSMAL 126 Cabrio był produkowany przez Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Samochodów Małolitrażowych BOSMAL w Bielsku Białej, który już wcześniej wykonywał auta bez dachu. Samochód produkowano w latach 1991-1995 z przeznaczeniem na rynek zachodni – głównie austriacki, niemiecki i holenderski. Fiat 126 Cabrio posiadał certyfikat TUV z Monachium umożliwiający sprzedaż w krajach Unii Europejskiej.

BOSMAL 126 Cabrio różnił się od zwykłych 126p kilkoma istotnymi zmianami konstrukcyjnymi widocznymi na pierwszy rzut oka. Największą z nich było oczywiście obcięcie dachu i zmiana w tylnej części nadwozia. Zastępczy płócienny dach nie był na stałe związany z nadwoziem, lecz spoczywał na tylnej półce pod pokrowcem. Wydobyty z ukrycia na wypadek deszczu czy niepogody zapinany był na obramowaniu wiatrochronu za pomocą dwóch sworzni z zawleczkami, blokowanymi od wewnątrz, a następnie na kilkunastu zatrzaskach w tylnej części nadwozia i na burtach. Ostatnią czynnością było napięcie dachu przy użyciu rurowego pałaka, zamocowanego zawiasowo w tylnej części samochodu. Założenie dachu trwało niewiele dłużej niż przeczytanie tego opisu.

Dach ten wykonano ze specjalnej tkaniny, odpornej na rozciąganie, a przy tym elastycznej. Wszyto w niego okienka z przezroczystej folii – dwa małe boczne i tylne. Z przodu dach kończył się gumową uszczelką, przylegającą do wiatrochronu, po bokach przymocowano plastikowe listewki uszczelniające górną krawędź szyb drzwi. Nadwozie autka BOSMAL 126 Cabrio odznaczało się kształtem powodującym zawirowania powietrza we wszystkich możliwych miejscach (CX Fiata 126p ma wartość 0,47-0,49!). Dlatego też niemal całkowite wyeliminowanie lopotania dachu należy uznać za duży sukces. Mimo prostoty rozwiązania w montowaniu dachu nie było przeciągów we wnętrzu i jedynie przy naprawdę silnym wietrze bocznym podmuchy dostawały się do środka.

Pozostałe zmiany konstrukcyjne w BOSMAL 126 Cabrio w porównaniu do bazowego Fiata 126p objęły zastosowanie innej płyty podłogowej, innej przegrody czołowej, odmienne nadkole przednie oraz nadszybie przednie. Zmiany te wynikały z konieczności istotnej poprawy sztywności skrętnej nadwozia, która zmniejszyła się znacznie po usunięciu dachu. Samochodzik był wyposażony w silnik z zestawem sportowym Z-1/30, także produkowany przez OBR. W połowie lat 90. nasz kabriolet nie przeszedł ponownie badań TUV z powodu nadmiernej emisji hałasu (silnik chłodzony powietrzem), a że był przeznaczony głównie na eksport, zrezygnowano z dalszej produkcji wobec braku racji bytu w ówczesnej UE i małego

zapotrzebowania w Polsce. Ze względu na swą oryginalność i niewielką ilość wyprodukowanych egzemplarzy BOSMAL 126 Cabrio do dziś, gdy pojawia się na ulicach, wzbudza zainteresowanie i jest obiektem pożądania kolekcjonerów.

Najmocniejsze fabryczne Fiaty 126p

Kiedy zaprezentowano nowy, nowoczesny samochód małolitrażowy Fiat 126p, niemal natychmiast pojawił się on na różnego rodzaju motoryzacyjnych imprezach sportowych. Nie były to jednak samochody fabryczne przygotowane do sportu. Te pojawiły się dopiero w 1975 roku. Jaki był zatem najmocniejszy fabrycznie przygotowany Fiat 126p?

W maju roku 1975 z inicjatywy Zbigniewa Klimeckiego, wielkiego entuzjasty sportowych wyczynów Fiata 126p oraz autora licznych książek o tym samochodzie, powołano Dział Sportu Samochodowego w Fabryce Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej. Szefem został sam pomysłodawca. Zadaniem nowego działu było przygotowywanie samochodów Polski Fiat 126p do udziału w imprezach sportowych, czyli rajdach i wyścigach. Już następnego roku Fiat 126p otrzymał homologację sportową w grupie I, co umożliwiło zawodnikom starty tym samochodem w imprezach międzynarodowych. Pierwsze fabrycznie przygotowane,

sportowe Fiaty 126p wystartowały w Rajdzie Zimowym Stomil.

Samochód oznaczony jako PF 126p 600 R1 był w zasadzie seryjnym Fiatem 126p, który został rozłożony na części i ponownie dokładnie złożony. Silniki jednak precyzyjnie wyważono i starannie wyregulowano. Jak się potem okazało, na 100 seryjnych, wrywkowo zbadanych silników na hamowni osiągane moce oscylowały od 14,7 do 22 KM. Powiedziałbym, że to doprawdy niezła amplituda. Przystosowanie PF 126p 600 R1 do udziału w imprezach sportowych obejmowało ponadto zamontowanie klatki bezpieczeństwa, sportowych foteli, szelkowych pasów bezpieczeństwa i obrotomierza. Pojawiły się dodatkowe reflektory halogenowe i specjalne malowanie. Samochód gotowy do startu ważył 623 kg. Dwa lata później PF 126p 600 R1 otrzymał wydajniejsze 185-milimetrowe hamulce i alternator.

W wyścigach klasy markowej startował drugi fabrycznie przygotowany sportowiec: PF 126p 600 W1. W stosunku do seryjnego samochodu obniżono i utwardzono zawieszenie, autko odchudzono do 547 kg, zamontowano hamulce tarczowe w kołach przednich i zmieniono układ wydechowy. Zakres przeróbek silnika był ograniczony głównie przez regulamin, niemniej jednak moc silnika i tak wzrosła do około 30 KM.

W 1977 pojawił się nowy rajdowy Fiat 126p grupy 2. Był to PF 126p 600 R2. Tutaj zakres przeróbek był znacznie szerszy: oprócz klatki bezpieczeństwa,

sportowych foteli i pasów (Klippan) poważnie zmodyfikowano jednostkę napędową. Zastosowano dwugardzielowy gaźnik Weber 45 DCOE, nowy układ dolotowy ze stopów lekkich, zawory o większej średnicy, rozrząd z odkuwany wálkiem rozrządu i wzniosem krzywek 7,1 mm, dodatkową zewnątrzną chłódnicę i filtr oleju oraz zamontowano specjalnie przygotowany układ wylotowy. Zwiększo stopień sprężania do 9,5. Moc jednostki wzrosła do około 50 KM przy maksymalnych 7800 obr./min. Wykorzystano skrzynię biegów o skróconych przełożeniach i sprzęgło z jednostki Fiata 127. Dodatkowo pojawiły się specjalne nakładki na szerszych o 35 mm nadkolach, niemieszczące już szerokich kół (155/70 x 12), obniżono też zawieszenie. Zamontowano 4,5-calowe obręcze Comodora ze stopów lekkich. Pojawiło się nowe oświetlenie – reflektory Cibie: drogowe 2 x 100 W oraz przeciwmgielne 2 x 45 W. Masę samochodu obniżono do 575 kg. Samochód rozpędzał się do około 150 km/h. Był to już niezły potworek. FSM przy budowie swojego najmocniejszego samochodu współpracowała ze znaną firmą Abarth, od lat przystosowującą samochody Fiata do sportu.

Na bazie zmodyfikowanego PF 126p 600 R2 stworzono jeszcze szybszą wersję wyścigową: PF 126p 600 W2, w którym użyto innego wydechu i zmodyfikowano zawieszenie poprzez jego obniżenie i utwardzenie. Zmniejszono również masę do 547 kg. W latach następnych zaprzestano montażu silników o

pojemności 594 cm³ w seryjnych Fiatach 126p i zastąpiono je nowym silnikiem 652 cm³, który szybko homologowano do udziału w imprezach sportowych. Niestety przyszedł stan wojenny i w styczniu 1982 roku Dział Sportu Samochodowego zlikwidowano. To mógł być koniec fabrycznych sportowych Fiatów 126p. Na szczęście w sezonie 1982 i 1983 fabryczne samochody były używane nadal i głównie dzięki bardzo dobrym wynikom kierowców FSM (Andrzej Szerela, Andrzej Orłowski) w marcu 1983 roku reaktywowano Dział Sportu. W roku następnym Międzynarodowa Federacja Samochodowa (FIA) zmieniła przepisy techniczne i sportowe. FSM przygotowała więc nowe sportowe Fiaty 126p.

Pojawił się 126p 650 RA. Nowe przepisy ograniczyły znacznie pole manewru: gaźnik musiał pozostać seryjny, ale za to zwiększono stopień sprężania, zamontowano specjalny układ wydechowy, zewnętrzną chłodnicę oleju z filtrem, tarczowe hamulce o średnicy 202 mm na przedniej osi, system gaśniczy, wyczynowe sprzęgło i zmodyfikowaną skrzynię biegów o odmiennym przełożeniu trzeciego i czwartego biegu. Jednostka osiągała około 36 KM przy 6500 obr./min. Rok później wynik polepszano do 40 KM przy 7000 obr./min. Był to ostatni fabrycznie przygotowany sportowy Fiat 126p. W roku 1986 przygotowano jeszcze jeden egzemplarz prototypu sportowego Fiata 126p zgodny z regulaminem FIA, z silnikiem o pojemności zwiększonej do 703 cm³, którego jednak nie wdrożono do produkcji.

Wkrótce w sprzedaży pojawił się Fiat 126 BIS. Fabryka zbudowała również sportową wersję: 126 BIS Rally grupy A. Silnik zmodyfikowano dzięki podwyższeniu m.in. stopnia sprężania do 11,3, tak by osiągnął moc blisko 50 KM przy 7000 obr./min. Zastosowano także tarczowe hamulce przednich kół i skrzynię biegów z PF 126p 650 RA. Samochód rozpędzał się do 140 km/h i ważył 630 kg. Część rozwiązań z tego auta zamierzano wykorzystać w X-1/79, bardziej znanym jako Cinquecento. Działalność Pracowni Sportu Samochodowego w FSM zawieszono, czym ostatecznie zakończyła się historia sportowych, fabrycznie przygotowywanych Fiatów 126p.

Kłamstwa Kowalskiego Jaruzelskiego

Wynalazek, na tyle udany, że miał być fabrycznie montowany w samochodach Fiat 126p, a potem również FSO Polonez i FSO 1500, doskonale pasuje w moim odczuciu do książki, w której opisuje się legendy krajowej motoryzacji. Ideą urządzenia, o którym mowa, to poprawa osiągnięć samochodu przy jednoczesnym obniżeniu spalania przez właściwsze przygotowanie mieszanki paliwowo-powietrznej. Dlaczego nikt w to dziś nie wierzy?

Już w latach II wojny światowej prowadzono próby mające na celu poprawę wymieszania mieszanki paliwowo-powietrznej w silnikach spalinowych z zapłonem iskrowym, zdając sobie sprawę z faktu, że

ulepszona mieszanka musi dawać w pewnym stopniu zwiększoną moc i jednocześnie mniejsze zużycie paliwa. Wynalazek Alojzego Kowalskiego produkowany przez firmę Polmo faktycznie zwiększał elastyczność silnika, ograniczał spalanie stukowe, zmniejszał toksyczność spalin – z uwagi na pełniejsze spalanie.

Przed montażem należało usunąć wszystkie fabryczne niedokładności wynikające odlewu, najlepiej papierem ściernym o coraz drobniejszej fakturze, wykonując ruchy koliste wokół osi podłużnej turbinki. Warto także było wypolerować oś śmigielka oraz odchudzić łopatki wirniczka.

Turbinka składała się z trzech głównych części: dolnej – zintegrowanej z podstawką, górnej – przykrywki, i z wirniczka. Fiat 126p – jako auto dalekie od wszelkich logicznych rozwiązań technicznych, a mimo to jeżdżące z powodzeniem – nie posiada kanału dolotowego, tzn. mieszanka trafia z gaźnika bezpośrednio do cylindrów. Takie rozwiązanie powoduje, że mieszanka nie zdąży się dokładnie wymieszać z powietrzem, w wyniku czego silnik często jest zalewany, pracuje nierówno oraz zużywa zbyt dużo paliwa. Temu miała zaradzić turbinka. Mieszanka paliwowo-powietrzna, kierując się z gaźnika do cylindra, napędzała pod wpływem podciśnienia suwu ssania wirniczki turbinki i rozcinała w ten sposób mieszankę paliwowo-powietrzną na mgłę, co prowadziło do lepszego jej wymieszania. Już samo podniesienie gaźnika (dzięki montażowi turbinki) pozwalało mieszanke na

dłuższą drogę od gaźnika do cylindra, a więc de facto mieszanie się z powietrzem, co daje korzystny efekt. Wirniczek, który już przy delikatnym dmuchnięciu wpada w ruch wirowy, w idealny sposób wspomaga mieszanie się mieszanki paliwowej, która ze względu na jednolitą strukturę spala się dokładniej i efektywniej. Do cylindra mieszanka dostaje się w postaci mocno zagazowanej, co oznacza, że zapali się równo, wypełniając dokładnie komorę spalania. Efekt zamontowania turbinki był doskonale widoczny już od pierwszych chwil. Samochód był wyraźnie bardziej dynamiczny, praca silnika bardziej kulturalna, równiejsza, i do tego notowano zmniejszone spalanie, choć niektórzy uważają, że był to tylko tzw. efekt placebo (czyli poprawa osiągnięć okazywała się tak minimalna, że użytkownik turbinki wmawiał sobie, że osiągi się poprawiły – taki tuning psychologiczny), ale dokładnie tak samo jest w przypadku magnetyzerów.

Niestety po przebiegu powyżej 10 000 km oś wirniczka mogła się rozpaść, co było równoznaczne z techniczną śmiercią urządzenia. Przed przeniknięciem uszkodzonych części do cylindra zabezpieczała siatka na dole turbinki. Po zużyciu się urządzenia, a następnie po usunięciu niepotrzebnej już siateczki turbinki można było śmiało używać jako podstawki pod gaźnik, co wydłużało drogę mgły paliwowej, co jak pisałem wcześniej, również jest korzystne. Z moich informacji wynika, że po założeniu turbinki zniknął tzw. efekt spalania stukowego (czyli inaczej „spalania

detonacyjnego”), objawiającego się charakterystycznym dzwonieniem zaworów. W rzeczywistości są to niekontrolowane eksplozje wewnątrz cylindra, które są bardzo niezdrowe dla silnika. Efekt ten powstaje zazwyczaj w silnikach z dużym przebiegiem oraz przy silnikach z „planowaną” głowicą.

O turbince Kowalskiego często się w Polsce wspomina, gdy chce się przywołać coś, co nie działa. Taka ocena jest bardzo niesprawiedliwa. Turbinka rzeczywiście działała, tyle tylko, że propaganda z czasów kryzysu paliwowego (paliwo na kartki, zbiorniki przerabiane, aby mieściły więcej paliwa – kto to pamięta?) po stanie wojennym krzyczała, że samochód z turbinką Kowalskiego będzie palił poniżej 3 litrów, co oczywiście wtedy było niemożliwe i stąd ta niepochlebna opinia. Turbinka jednak była znana już w latach 50. w Anglii, ale szybko ten oszczędzacz paliwa wycofano na skutek jego słabej trwałości i dławienia przelotu. Badania przeprowadzone w 1986 roku wykazały, że przy prędkości 70 km/h samochód z turbinką i bez niej zużywa tyle samo paliwa, przy 90 km/h zużywa go 6,6 l zamiast 6,7 w układzie bez turbinki, a przy 120 km/h – 9,4 z turbinką i 9,3 bez turbinki. W jeździe standardowej zużycie paliwa bez turbinki wyniosło 10,5 l, a z turbinką – 11,2. Co ciekawe, analiza spalin wykazała, że w standardowym układzie stężenie tlenu węgla wynosi 25 jednostek, bez turbinki – 73. Badanie przeprowadzono na samochodzie FSO 1500 Polonez E o zubożonych nastawach gaźnika.

Samej turbinki Kowalskiego nie odróżnia się dziś od całego pakietu modyfikacji oszczędzających zużycie paliwa, autorstwa Alojzego Kowalskiego. To wszystko daje krzywdzącą dla autora opinię, z której nawet powstał dowcip: „Co słyszy od urzędnika patent przychodzący do Urzędu Patentowego? – Nie bądź pan taki Kowalski”.

Niestety nową turbinę jest niezwykle trudno kupić, choć czasem trafiają się okazje na aukcjach internetowych. Dziś turbinka Kowalskiego jest elementem o znaczeniu historycznym – w dobie zasilania wtryskowego nie znajduje zastosowania.

LPT

W roku 1975 w Wojskowym Instytucie Techniki Pancernej i Samochodowej została podjęta inicjatywa budowy Lekkiego Pojazdu Terenowego (LPT) przeznaczonego do różnych zastosowań. Skłoniło to do przyjęcia pierwszego, głównego i podstawowego założenia koncepcyjnego: nowy pojazd powinien być uniwersalny, prosty i wielozadaniowy. W wyniku tych założeń powstał sześciokołowy pojazd o układzie napędowym 6 x 4 rodem z barwnych książek Zbigniewa Nienackiego *Pan Samochodzik*....

Przytomnie zastosowano się do koncepcji unifikacji z produkowanymi wówczas samochodami, możliwie najbardziej minimalizując koszty i nie komplikując budowy. Jednostka napędowa, mechanizm kierowniczy i

hamulcowy pochodziły z Fiata 126p, podobnie jak koła, hamulce, układ kierowniczy. Wśród pozostałych elementów z Fiata 126p do budowy LPT' wykorzystano reflektory, migacze przednie, światła tylne, skrzynie biegów (dwie!), instalację elektryczną i wiele innych części.

Podwozie tego „lunochodu” stanowiła przestrzenna rama z zamontowanym do niej układem napędowym, jezdny i kierowniczy. Na ramie osadzono skorupowe nadwozie z żywic epoksydowych wzmocnionych włóknom szklanym. Silnik umieszczony był w przedniej części, pomiędzy przednią i środkową osią, i osłonięty był szczelną metalową rynną biegnącą wzdłuż pojazdu. Pojazd był zaopatrzony w wyciągarkę i elektromagnetyczną blokadę mechanizmu różnicowego ostatniej pary kół, i elektromagnetyczne załączenie kół środkowych. Przewidziano, że w czasie ruchu po drogach możliwe będzie odłączanie napędu kół środkowej osi za pośrednictwem dwóch sprzęgieł analogicznych do sprzęgła blokady napędu. Napęd na wodzie pochodził ze śruby napędzanej od wałka wejściowego skrzyni rozdzielczej – wyjście ze skrzyni rozdzielczej mogło być także wykorzystane jako napęd różnych dodatkowych odbiorników (WOM). Napęd miał cztery zakresy prędkości i istniała możliwość oddawania pełnej mocy silnika. W czasie ruchu po lądzie śruba był odchylana w górę, co zapobiegało jej uszkodzeniu podczas jazdy w terenie. Zbiornika paliwa miał pojemność 40 l – zapewniało to spory zasięg.

LPT mógł być pomocniczym wojskowym pojazdem transportowym z otwartym nadwoziem (w razie potrzeby przykrywanym brezentowym dachem), ze zdolnością do pokonywania przeszkód wodnych. Nie miał zastosowania bojowego (brak uzbrojenia i opancerzenia), choć oczywiście można go było użyć w akcjach bojowych. Wykorzystywany miał być przede wszystkim jako pojazd transportowy, łącznikowy i ratowniczy. Nadwozie było całkowicie szczelne (dla wersji pływającej), co oznaczało, że LPT mógł pokonywać z powodzeniem przeszkodę wodną. Pływał z prędkością do 6 km/h. LPT był pojazdem zaliczanym do grupy o tzw. wysokiej terenowości, a jego możliwości przewozowe prezentowały się przy uwzględnieniu mocy silnika nad wyraz dobrze – mógł przewozić 6 osób lub 2 osoby + 400 kg ładunku w przestrzeni ładunkowej wielkości 3 m². Oprócz celów specjalnych pojazd ten mógł być z powodzeniem wykorzystywany w rolnictwie czy leśnictwie, np. do dowożenia załóg maszyn rolniczych prosto do pracującego w polu sprzętu, lub w akcjach ratunkowych podczas podtopień czy powodzi. Pojazd produkowany był przez WZMot w Poznaniu.

Głównymi twórcami koncepcji i konstrukcji LPT byli Zbigniew Burdziński (kierownik zespołu), L. Orłowski, Wł. Bohuszewicz, H. Kałwa, R. Mościcki, St. Kukła, T. Wróblewski, J. Dyr, T. Kanecki. Pojazd był przedmiotem dwóch zgłoszeń w Urzędzie Patentowym, dotyczących układu napędowego i ogólnej konstrukcji

pojazdu. Łącznie powstało 7 (seryjnych) sztuk LPT w wersjach pływających i lądowych, ze względu jednak na niewielkie zainteresowanie ówczesnych decydentów zaniechano dalszej produkcji. W 2005 roku idea ponownie odżyła w wielozadaniowych pojazdach wojskowych Lewiatan i Lewiatan Aero (przystosowanie do przerzutu śmigłowcami i samolotami), który jest w zasadzie pojazdem LPT o zweryfikowanych założeniach, głównie dotyczących zwrotności.

Wszyscy czekają na furgon

Kiedys wszystko było inne. Telefony były telefonami, dziewczynki z V klasy podstawówki – uczennicami, a samochody samochodami. Teraz telefon nie dość, że nagrywa ludzki głos, robi zdjęcia i filmy, to jeszcze może służyć jako radio i magnetofon itd, że o wibratorze nie wspomnę. Dziewczynki z VI klasy podstawówki nie dość, że są na pierwszy rzut oka bez badań DNA nie do odróżnienia od studentek, to wieczorem można je z pewną dozą optymizmu pomylić z gwiazdami porno. Przeznaczenie i przyporządkowanie samochodu do konkretnej grupy staje się dziś prawie niemożliwe poza jednym przypadkiem. Samochód jest bowiem drogi, bardzo drogi albo nieprzyzwoicie drogi. Ale jeśli chodzi o przeznaczenie, nie jest już tak łatwo. Weźmy na przykład takiego Forda Ka, chociaż nie, lepiej nie, bo właśnie popijam herbatkę z cytryną, a sama myśl o desce rozdzielczej tego pojazdu wywołuje u

mnie mdłości. Ale taki VW Transporter – doskonały przykład, bo jest niemiecki, a wiadomo: co niemieckie, to siedem razy lepsze niż polskie. Lepsze dziurawe niemieckie wiadro niż polskie całe, jak koło Opola powiadają wieśniacy. Ale ten przykładowy Volkswagen to doskonały samochód dostawczy kontynuujący legendarną linię i tradycję już od 1950 roku. Można w nim przemycić komplet mebli z Reichu. Występuje w opcji z napędem na cztery koła, oczywiście ma klimatyzację, może mieć nawet pięcioro drzwi jak Skoda Fabia. Bywa też podwyższony, by zmieścić warsztatowe 9,3 m³, może mieć skrzynię ładunkową albo pakę z brezentem. Do tego można sobie wybrać jeden z dziesięciu silników, oczywiście wysokoprężnych i benzynowych, skórzaną tapicerkę i jak pewnie bym poprosił, to jeszcze masażer wodny do stóp, a z tyłu jacuzzi. Przy tym najmocniejszy silnik ma o pięć KM więcej niż turbodoładowana Subaru Impreza 2.5 WRX – dokładnie 235 KM. Trzeba przyznać, że interesujące.

Idea takiego samochodu musi być uniwersalna i nieśmiertelna niczym hasła głoszone przez Andrzeja Leppera. Auto powinno być w pewnych warunkach na tyle użytkowe, aby zaspokoić maksymalnie wiele potrzeb swojego właściciela. Taka trochę automobilowa prostytutka. Płacisz i jedziesz, nic innego Cię nie interesuje. Ale przecież nie każdego interesuje przyspieszenie, moc, prestiż i luksus. Bywa i tak, że najważniejsze jest to, aby samochód był jak dżinsy – wygodne i na prawie każdą okazję.

Taki trend obserwujemy już od kilkunastu lat. W wypadku samochodów trochę większych jest to zrozumiałe i godne poklasku, ale co jakiś czas niektórzy projektanci – pewnie ci, co z upodobaniem palili marihuanę na wykładach ze sztuki użytkowej – wymyślają pokraki, jak Hyundai Atos, Suzuki Wagon R czy Opel Agila. No szlag człowieka może trafić, jeśli musi za takim żalosnym pojazdem jechać. Cała idea zrównoważonego prowadzenia samochodu bez stresu, ekodriving i strach przez zawałem biorą w łeb. Uważam, że stacje diagnostyczne powinny posiadać wykaz zaleceń estetycznych, które nie dopuszczałyby niektórych modeli samochodów do ruchu, żeby nie raziły uczuć innych użytkowników dróg. Dobrze, że nie mam dzieci. Przy okazji wyeliminowałoby się zbrodnie na motoryzacji nazywane fachowo tuningiem, szczególnie wiejskim. Koniec z Atosem, Agilą, Wagonem R, Matizem, Fordem Ka i Dacią Logan. Precz z gangsterską bejcą, której niunie będą się przyglądać, a faceci zazdrościć!

Wracając do tematu – akurat Niemcy nie popisują się szczególnie swoim „germanstyle”. Ale z Transporterem dali czadu, tyle że nie do końca sami. W 1947 roku holenderski importer Volkswagena spotkał się w Minden z przedstawicielami administracji brytyjskiej wolfsburskich zakładów, aby rozmawiać o zakupie kilku Garbusów dla Holandii. Przy piwie i bawarskich kielbaskach narysował im w notesie odręczny szkic mutacji samochodu dostawczego z osobowym

garbusem, a 8 marca 1950 roku szkic stał się rzeczywistością i wyprodukowano pierwszy 8-osobowy pojazd użytkowy, który tak bardzo polubili hippisi. Samochód miał nośność 825 kg. Z pełnym obciążeniem zużywał 8-9 litrów paliwa na 100 km. My jednak początkowo poszliśmy trochę inną drogą. Ale cóż było robić, kiedy nie było innej?

Rosjanie narzucili nam swój pomysł. Poroniony zresztą. Był to lekki (z nazwy) 2,5-tonowy samochód ciężarowy GAZ 51, znany u nas jako Lublin 51. Był to – po samochodzie Star 20 – drugi produkowany w Polsce po II wojnie światowej samochód ciężarowy. Najciekawsze jednak, że miał spełniać te same zadania, co T I Volkswagena. Dobrze sobie!

Lublin miał 6-cylindrowy silnik dolnozaworowy o niskim stopniu sprężania, co było przyczyną tak dużego zużycia benzyny, że aby móc pokonać odcinek od jednego do drugiego dystrybutora, trzeba było na skrzyni ładunkowej zabierać ok. 2,5 t benzyny w kanistrach. A to znacząco ograniczało zdolności przewozowe samochodu. Lublin 51 był nieco szybszy od idącej poboczem krowy, co pozwalało na skuteczne jej wyprzedzanie. Niestety wszystkie psy, nawet te z kulawą nogą, z łatwością doganiały naszego Lublina. Silnik samochodu był (zd)radziecki, archaiczny niczym w pierwszych parowozach. wysunięty do przodu, co nic nie dawało – auto było tylko dodatkowo dłuższe i gorsza była widoczność kierowcy, a skrzynię ładunkową tak wysoko umieszczono, że aby załadować tam worek

z ziemniakami potrzebny był specjalny żuraw albo Gustlik z *Czterech Pancernych i Psa*. Ten jednak pojawił się dopiero w 1966 roku, więc trzeba było poczekać.

Podsumowując, nasz pierwszy samochód dostawczy produkowany przez Fabrykę Samochodów Ciężarowych w Lublinie, zaprojektowany na potrzeby ZSRR, gdzie były tylko bezdroża, nie istniały serwisy, a benzyna była tańsza od spirytusu, w naszych warunkach okazał się, delikatnie mówiąc, nie bardzo na miejscu. Pod względem ładowności Lublin 51 był porównywalny do Opla Agili właśnie i jemu podobnych. Pełnej ładowności nie można było racjonalnie wykorzystać, bo 2,5 tony to stanowczo zbyt dużo jak na ekonomiczny samochód dostawczy, a za mało jak na rasowy samochód ciężarowy. O pomysłe radzieckim z przyjemnością zapomniano i po 6 latach zaprzestano produkcji Lublina 51.

W FSC w Lublinie zbudowano zupełnie nowy samochód dostawczy. Był to A03 Żuk. Inżynierowie Stanisław Tański i Roman Skwarek sprytnie wykorzystali elementy nadwoziowe i napędowe z samochodu FSO-Warszawa, co było uzasadnione ekonomiczne, ale raczej nie najszcześniejsze. Coś jak decyzja o skoku z płonącego samolotu, tyle że bez spadochronu. Nie masz wyjścia, choć niewiele to daje. W stosunku do Warszawy zmieniono niewiele, aby było najtaniej. Zmieniać za wiele też zresztą nie można było. W doczepionym do ramy zawieszeniu zwiększono tylko twardość sprężyn, a pióra resorów poprowadzono górą.

Most i rozstaw osi były takie same jak w M-20. Była to wypadkowa licznych dyskusji, prób i kompromisów. Efekt nie był wprawdzie najlepszy, biorąc pod uwagę np. środek ciężkości i próg załadunku (72 cm), ale w porównaniu z Lublinem 51 postęp przypominał przesiadkę z muła na wodolot. Ostateczna wersja samochodu pomalowana była w paski, co twórcy nadwozia Julianowi Kamińskiemu przypominało Żuka. Zaproponował więc właśnie tę nazwę. Przyjęła się. Był rok 1956. Chociaż Żuk miał wiele wad, które wynikały najczęściej z przymusu dzielenia zespołów napędowych z Warszawą, która miała tych wad jeszcze więcej, to jednak był to tani, popularny i przede wszystkim prawdziwy samochód osobowo-towarowy.

Do 13 lutego 1998 wyprodukowano aż 587 000 tych aut w niezliczonych wersjach: furgon, towos, pożarniczy, mikrobus, a nawet w wersji poruszającej się po szynach (podobnie jak Warszawa). Produkowano go seryjnie z silnikami benzynowymi M-20 i S-21 oraz wysokoprężnym 4C90 Andoria. W Żuku pierwszy polski kierowca Andrzej Dzikowski wystartował w rajdzie Paryż-Dakar. Po zakończeniu produkcji Żuka jego tradycję kontynuował, z sentymentem do nazwy miasta i pierwszego wyprodukowanego tam samochodu, Lublin 33. Tymczasem w opuszczonych ponemieckich koszarach pewnego polskiego miasta zapisywała się inna, bardzo podobna karta polskiej motoryzacji, dotycząca samochodu tylko niewiele krócej produkowanego niż Żuk.

Kiedy w pogodny dzień jedzie się z Opola w stronę Kotliny Kłodzkiej, może przydarzyć się nam coś niezwykłego. W pewnym momencie, gdzieś za Niemodlinem, który nic poza nazwą nie ma wspólnego z Modlinem, ukaże nam się niezwykle widok. Oto widać z daleka panoramę Sudetów, która chwilę później znika. Potem, już przed samą Nysą, przed naszymi oczami wyrasta o wiele bliżej ten sam wspaniały i przepiękny widok. Chciałem zasygnalizować, że widok bardzo mi bliski, bo to moje prywatne góry. Patrzyłem na nie prawie codziennie przez pierwszych piętnaście lat mojego życia i stąd uzurpuję sobie bezczelne prawo do tych ziem. I właśnie tam, u podnóża tych wspaniałych gór, w okolicy wielkich jezior, w mieście, które niegdyś było samodzielnym księstwem niczym Liechtenstein, powstawał niezapomniany samochód Nysa. Prawie bliźniak Żuka, choć zewnętrznie bardzo do niego niepodobny.

W poniemieckie koszary zaraz po wojnie, w 1946 roku, przeniesiono z Katowic i Chorzowa dwie małe fabryczki kas pancernych, krzeseł i innych metalowych dupereli. Tak powstała fabryka Mebli Stalowych Zachód. Potem nazwa zmieniła się na tak długą, że dziś już prawie nikt jej nie pamięta, aż w czerwcu 1952 roku uruchomiono tutaj produkcję metalowych nadwozi i podwozi do samochodów Lublin 51 oraz Star 20. Jak wspominają pracownicy, pierwsze nadwozia wykonywano tak prymitywnymi metodami, że narzędzia pracy, takie jak młotki, przecinaki, śrubokręty, krzesiwo

i pięściaki, chroniło się tak samo jak relikwie św. Jakuba i św. Agnieszki. Każdy pilnował swoich narzędzi jak oka w głowie – zgubienie było niemożliwe. Warunkiem przyuczenia do zawodu blacharza było wykonanie jakiegoś narzędzia (nożyc, przecinaka itp.), którym potem się pracowało. Blachy wyginało się na workach wypełnionych piaskiem! Zakład jednak stale się rozwijał i wkrótce zmienił nazwę na Zakłady Samochodowe Nysa, w którym zaczęto przygotowywać się do uruchomienia budowy nadwozi specjalnych na zespołach FSO-Warszawy. W ramach pięciolatki ustalono, że będzie to 20 typów nadwozi, potem liczbę tę zwiększono aż do 45 typów! Koniec produkcji Lublina 51 położył kres tym idiotycznym planom i skoncentrowano się na drugim po Żuku samochodzie dostawczym na bazie Warszawy.

Samochód miał mieć wspólne z Warszawą i Żukiem podwozie, silnik, układ jezdny oraz elementy nadwozia. Wykonanie konstrukcji samochodu zlecono w 1957 roku FSO, ale niezależnie od tego podobną pracę rozpoczęło w tym samym roku biuro konstrukcyjne w Nysie. Powstały warszawska Nysa N57 oraz nyska Nysa N-03. Tym razem to prowincja dała bobu warszawce i wygrał projekt z Nysy. Tak narodziła się pocziwa nyska z Nysy. Trzeba jasno przyznać, że samochód ten powstał nie dlatego, że był ładny, udany czy dobry, ale dlatego, że był niezbędny, bo Żuków produkowano zbyt mało, a przecież pietruszki i selera nie można było wozić wciąż samochodami ciężarowymi.

W kolejnych latach zakłady w Nysie produkowały coraz nowsze, ulepszone samochody N58, N59, N60, N60 i N63. Po furgonach pojawiły się też mikrobusy, kinowóz, samochody sanitarne czy towos. W 1964 pojawiły się zmodernizowane nyski 501, które niczym lewisy stały się wygodne, dopasowane do potrzeb kierowców, w miarę ładne i nowoczesne. Zmieniono kształt nadwozia, poprawiono wentylację i ogrzewanie, ulepszono kształt foteli. Można było wybrać jeden z dwóch silników (dolno- albo górnozaworowy), ale najważniejsze było to, że nyski 501 były znakiem postępu technologicznego nyskiej fabryki. Kształtowanie większych elementów poszycia wykonywano na obciągarkach. Spawanie zostało w znacznym stopniu zastąpione zgrzewaniem. Uruchomiono taśmową linię montażu. Znow pojawiły się kolejne odmiany (łącznie 8), jak np. 501 I oraz 501 C. Były przeznaczone do przewozu żywności w obniżonej temperaturze, chłodzone suchym lodem lub tylko z izolacją termiczną. Kolejne odmiany przystosowano do transportu pieczywa, na eksport do ciepłych krajów (wersja Tropic). Była też ikoną naszej podkultury PRL, bo przecież wszyscy pamiętamy nyski-radiowozy. Był to samochód operacyjny Milicji Obywatelskiej. Kolejne lata przyniosły Nysę 521 i 522, w których zdecydowano się na poważną modernizację dotychczasowego modelu. Najbardziej widoczną zmianą było wysunięcie maski silnika do przodu, powiększono też o 40% powierzchnie oszklone. Wreszcie

zrezygnowano z pokrywania nadwozi lakierem z pistoletu na rzecz lakierowania piecowego.

Interesujący, a przy tym mało znany fakt z historii tego samochodu, to to, że wyprodukowano również, wśród licznych prototypów, kilkanaście sztuk Nysy 325 w różnych wersjach nadwozia, z napędem na dwa oraz na cztery koła. Wyglądem Nysa 325 bardzo przypominała Lublina 33, jednak różniła się od niego zasadniczo. Do napędu Nysy 325 wykorzystano silnik Diesla Andoria 4C90 oraz silnik AA przewidziany dla wersji Poloneza z napędem 4x4 (model Analog). Oprócz Nysy 325, którą do niedawna można było spotkać jeszcze w wojsku, wyprodukowano też prototyp Nysy 523, która miała dodatkowe przeszklenia nad bocznymi szybami.

Nadchodziły złote lata samochodu Nysa i nyskiego zakładu. Była to pierwsza połowa lat 70. Samochodem interesowali się zagraniczni odbiorcy. W 1974 roku ponad 74% produkcji trafiło na rynki ZSRR, Węgier, Belgii, Czechosłowacji, Rumunii, Mongolii, Wielkiej Brytanii, Francji, Hiszpanii, Finlandii i innych państw. Polski samochód miał szansę stać się naszą specjalizacją eksportową. W 1980 roku ponad 80% samochodów wyeksportowano. Wzrastała dynamika produkcji i malała jej pracochłonność. Pierwsze 100 000 Nys wyprodukowano w ciągu 15 lat, następne 100 000 w ciągu kolejnych 11 lat.

Niestety przez następne lata samochodu nie modernizowano, więc sukces nie był, bo i nie mógł być

trwały. Niemcy swojego Transportera w latach 80. zaczęli dynamicznie modernizować, wprowadzając już trzecią generację samochodu, a w Nysie wciąż budowano model niewiele różniący się od tego z 1957 roku. Efektem tego w 1986 w Hanowerze z taśmy zjechał sześciomilionowy egzemplarz Transportera, którego sprzedawano do 180 krajów. Najlepiej wyposażona wersja osobowa nosiła nazwę Caravelle, zbudowano też wersję kempingową Westfalia i wersję Multivan, która miała z tyłu rozkładaną kanapę do spania i otwierany stoliczek, zamontowany na lewej burcie. Nasza Nysa przy Volkswagencie Typ 2 T3 to jednak kareta przy automobiliu. Na domiar złego zaczęły się kłopoty, dziś niewyobrażalne, bo w 1983 roku zabrakło 20% załogi. Nie było robotników, bo wielu wolalo pracować na wsi niż w mieście, odkąd przestało się to opłacać. W 1985 roku nastąpił pierwszy z – licznych potem – końców. Zakład ogłosił upadłość, na szczęście FSO dostrzegła szanse dla siebie i tutaj rozpoczęła produkcję Polonezów Truck. Jednocześnie stopniowo ograniczano produkcję samochodów Nysa, głównie ze względu na coraz mniejszy popyt. Gwałtowny spadek produkcji nastąpił w 1991 roku, a 3 lutego 1994 roku z taśmy zjechała ostatnia Nysa, o numerze 380575.

Po 36 latach zakończono produkcję. Nyska stała się synonimem pożytecznego, acz mało nowoczesnego wołu roboczego, który wpisał się trwale w obraz naszych ulic i dróg. Wpisał się we wspomnienia i losy

ludzi, całych rodzin oraz miasta, które darzę ogromnym sentymentem. Uważam, że dziś, po tylu latach, przed bramą główną byłego zakładu, obok mostu Bema, w środku ronda, które zbudowano w miejsce starego skrzyżowania, Rada Miejska miasta Nysy winna postawić pomnik. W kształcie samochodu oczywiście, i wiem, że żaden z was nie zapyta jakiego.

Jajko czy kura?

Zawsze kiedy mija mnie Renault Twingo, myślę sobie: nie tak miało być, nie tak. Trzydrzwiowe nadwozie, atrakcyjna stylistyka, bezpieczeństwo, niskie spalanie i szeroka gama jednostek silnikowych. Nie Twingo, ale Beskid, nie Renault, ale FSM. Czegoś nie rozumiesz? Zaraz wszystko będzie jasne.

Każdy posiadacz Fiata 126p posypie głowę popiołem i przyzna otwarcie: choć maluch dziarsko spełnia swoje zadanie jako czteroosobowy samochód małodlitrażowy, nie jest pozbawiony wielu dokuczliwych wad: ciasny, o małych walorach przewozowych, z mizernymi osiągami w stosunku do mocy, paliwożerny, o bezpieczeństwie nie wspominając. Wiedzieli o tym także inżynierowie w FSM już na początku lat 80. Mimo kilku całkiem ciekawych prototypów fiacika, o których czytałeś wcześniej (Ryjek, Kombi, Long), mających te wady wyeliminować lub chociaż ograniczyć – do seryjnej produkcji nie wszedł żaden. Jeśli weźmiemy pod uwagę Fiata 126 BIS, to trzeba powiedzieć, że zdecydowano się produkować prototyp najmniej udany.

Konstrukcja Fiata 126p była podobno mało rozwojowa, zatem szukano nowej drogi. Był nią nowy, nowoczesny samochód o koncepcyjnej nazwie FSM Beskid 106, zbudowany w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym Samochodów Małolitrażowych BOSMAL w Bielsku-Białej. Miał być produkowany zamiast Fiata 126p, a nazwa pochodziła od gór otaczających Bielsko.

FSM Beskid 106 był najbardziej udanym powojennym studium stylistycznym i już na pierwszy rzut oka każdemu, kto choć minimalnie zna się na motoryzacji, przypomina Renault Twingo. Tyle tylko, że Twingo pojawił się w 1993, a Beskid... ponad 10 lat wcześniej. To jednak jeszcze nie koniec. Beskid powstał w rekordowo krótkim czasie (w ciągu 10 miesięcy) i do testów ruszył już w lipcu 1983 roku. Głównym konstruktorem samochodu był mgr inż. Wiesław Wiatrak, którego przedstawiać nie trzeba.

Kropłowa, jednobryłowa sylwetka tego samochodu, opracowana przez Krzysztofa Meissnera z warszawskiej ASP, zapewniała współczynnik oporu powietrza wynoszący 0,29, co jest świetnym wynikiem nawet dziś. Fiat 126p ma $C_x = 0,47$, VW New Beetle – 0,38, VW Golf IV – 0,32, a najlepszy jak dotąd wynik uzyskała Toyota Prius: 0,25. Tak dobry współczynnik oporu powietrza w Beskidzie osiągnięto dodatkowo przez połączenie zintegrowanego ze zderzakiem spoileru z osłoną silnika i gładką podłogą. Aby poprawić aerodynamikę, zlikwidowano także tzw. rynienki. Wynik ostateczny byłby lepszy, gdyby zastosowano szyby

klejone, były jednak lata 70 – czyli kryzys, i szyb takich w kraju nie było. Efektem tych prac było zużycie paliwa, przy stałej prędkości 90 km/h, na poziomie 3,9 l/100 km i prędkość maksymalna 125 km/h przy zastosowaniu zmodernizowanego silnika Fiata 126p o pojemności 703 cm³, chłodzonego cieczą, zastosowanego potem w PF 126p BIS.

Konstrukcja samochodu zakładała poprzeczną zabudowę kilku silników. Zbudowano prototypy z silnikami od Fiatów 900 i 1100 oraz z jednostką z samochodu Yugo 45. Podstawowa jednostka napędowa miała mieć pojemność 600 cm³ i moc 28 KM przy 5500 obr./min. Przewidywano także montaż silnika 750 cm³ oraz jednostki wysokoprężnej.

Zakładano unifikację wielu elementów z produkowanym Fiatem 126p, m.in. układu hamulcowego, paliwowego, kół, alternatora. Najważniejsza była jednak pełna unifikacja technologiczna do posiadanej w FSM, czyli wykorzystanie tych samych pras do tłoczenia blach, podwieszonego transportu wewnętrznego na lakierni i linii montażu. Na nadwozie Beskida składało się 129 wytłoczek, tj. prawie połowę mniej niż w Fiacie 126p, tym samym ograniczono liczbę punktów zgrzewania o ponad 40%, co zmniejszyło masę o 20 kg, a przestawienie produkcji mogło odbyć się naprawdę przy minimalnym nakładzie środków i czasu.

Powstało 8 prototypów Beskida. Były o 11 cm szersze i 8 cm dłuższe od PF 126p, a więc znacznie

przestronniejsze od malucha. We wnętrzu samochodu uzyskano sporo miejsca, gdyż auto opracowano, biorąc pod uwagę wyniki badań antropometrycznych i ergonomicznych. Efekt? W Beskidzie jest niemal tyle miejsca, co w Polonezie i mogą nim podróżować wygodnie 4 dorosłe osoby. Ciekawym rozwiązaniem było zastosowanie przesuwanego oparcia tylnej kanapy, w zależności, czy miejsce było potrzebne w bagażniku (200-800 l), czy w przestrzeni pasażerskiej. Widział ktoś kanapę w Twingo? Déjà vu?

Samochód ważył 630 kg, a przy długości ok. 3,25 m, szerokości 1,53 m i wysokości 1,36 m był o wiele bezpieczniejszy od PF 126p. Zawierał energochłonne podłużnice i bardzo sztywny szkielet przestrzeni pasażerskiej. Przygotowywano także wersję rozwojową Beskida o długości nadwozia 3,6 m (55 cm więcej niż w maluchu).

W przednim zawieszeniu zastosowano kolumny MacPhersona, wahacze jednoramienne i drążki reakcyjne. Natomiast z tyłu zainstalowano wahacze wleczone, sprężyny śrubowe i amortyzatory ustawione pionowo. Próby drogowe Beskid przeszedł z dobrymi notami. Po nawiązaniu współpracy pomiędzy FSM a przemysłem chińskim Beskid stał się obiektem zainteresowania Chińczyków – m.in. częściowo finansowali oni dalsze badania nad tym samochodem.

Prototypu oczywiście nie wprowadzono do seryjnej produkcji. Włosi nie byli zainteresowani, pracowali już nad swoim o wiele gorszym od Beskida Cinquecento,

który zdetronizował FSO Beskida 106 i zastąpił 126p. Władze PRL nakazały zniszczenie wszystkich prototypów, do czego na szczęście nie doszło.

Dziś „polskiego Twingo” można oglądać w Muzeum Techniki w Warszawie, w Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie oraz na Politechnice Opolskiej w Opolu. Nowatorskie nadwozie zostało opatentowane. Nie było jednak pieniędzy na przedłużenie patentu. Skrzętnie wykorzystala to firma Renault, która skonstruowała „swoj” model Twingo i wprowadziła na rynek natychmiast po wygaśnięciu polskiego patentu. Jest niemal identyczny i posiada wiele takich samych rozwiązań. No to co było pierwsze: jajko czy kura?

„Polacy idą na wojnę”

Tak właśnie napisał brytyjski dziennikarz o FSO Wars. Tyle tylko, że tę wojnę Polacy i FSO Wars, jak wiemy, przegrali. No i chyba była to wojna domowa, zresztą nasza ulubiona. Niestety. Historia dowodzi, że zwykle nie mieliśmy czym walczyć, a walczyliśmy. Patrząc na Warsę i niczego nie rozumiem. Było czym walczyć, było o co, a nie walczyliśmy...

Anglik, pisząc swoje „Poles go to war”, zdawał sobie sprawę z tego, że polski prototyp może sporo zmienić na motoryzacyjnej scenie światowej. Wiedział, że auto cechowało się nowoczesnym wyglądem i miało duże szanse na produkcję. Konstrukcja samochodu nawiązywała bowiem do nowoczesnych wtedy

Volkswagena Golfa II, Fiata Ritmo i Opla Kadetta, jednak silnik był bardziej nowoczesny od zachodnich konkurentów. Zresztą nie silnik, a silniki, gdyż do napędu Warsa przewidziano cztery jednostki: 1100 cm³, 1300 cm³, 1600 cm³ i wysokoprężny, z czego w jeżdżących prototypach zastosowano tylko pierwsze dwa. No i co w tym dziwnego? – powie młodzian wychowany na hip-hopowej sieczce dla małych. Ano to, że były lata 80. i głęboka komuna. Wszyscy w pamięci mieli jeszcze SKOT-y i BRDM-y na ulicach, generała zamiast teleranka i wódkę na kartki, za którą można było kupić niemal wszystko – łącznie z miłością.

Warsa opracowano w głębokiej tajemnicy w latach 1981-1985, po fiasku prototypu OBRSO i PIMot z 1981 roku, o roboczej nazwie 1,2. Wars był odpowiedzią inżynierów na potrzebę opracowania nowocześniejszego następcy Fiata 125p i nieco siermiężnego Poloneza, a także na zarzuty, jakoby inżynierowie z Żerania byli pasywni, bez inwencji i generalnie do niczego. Mimo że w tych czasach opracowanie udanego prototypu samochodu mogło być dziełem nawet grupy nieco bardziej utalentowanych studentów ostatnich lat uczelni technicznej, to jednak w warunkach kryzysu i stanu wojennego Wars był jak Andrzej Gołota na ringu w czasie swoich najlepszych walk. Wars był najlepiej i najsolidniej wykonanym autem w historii FSO.

Ryszard Cydejka w „Motorze” z 1986 roku pisał: „Polscy konstruktorzy nie siedzą z założonymi rękami. Na konferencji prasowej w FSO w styczniu bieżącego

roku pokazano dziennikarzom [...] opracowany w tej fabryce prototyp samochodu średniolitrażowego o roboczej nazwie Wars. [...] Wars jest samochodem na wskroś polskim. Sylwetka jest przyjemna dla oka – z przodu, z boku czy z tyłu. Tak więc Wars to samochód, który obecny poziom nowoczesności mógłby utrzymać przez długie lata”.

Samochód ten mógł stanowić kartę przetargową w dyskusji „samochód swój czy licencyjny?”. W 1982 roku FSO zwróciła się bowiem z propozycją współpracy do 16 znanych na całym świecie firm samochodowych, z których cztery: Daihatsu, Renault, Seat i Fiat miały największe szanse. Kanciasty Fiat 125p czy toporny Polonez, choć nadal stanowiły obiekt dzikiego pożądania Polaków, produkowane były na wyeksploatowanych maszynach i nie miały szans na rywalizację z innymi konstrukcjami na świecie. Potrzebna była nowa linia produkcyjna, nowe maszyny i nowy samochód. Skończyło się na tym, że 1 grudnia 1988 roku FSO po raz kolejny zdecydowało się na współpracę z Fiatem. Mielśmy produkować samochód A-90, z rodziny Fiata Uno. Porozumienie kilka dni po podpisaniu Mieczysław Wilczek unieważnił i zapowiedział nierealną fuzję FSO z bielską FSM. Tak czy inaczej szansa na nową licencję oraz na swój samochód została zmarnowana. Dwie pieczenie na jednym ogniu.

W żerańskiej FSO powstało, rzecz jasna, wiele prototypów samochodów osobowych. Zdecydowana

większość z nich nigdy nie weszła do seryjnej produkcji. Wars był najnowocześniejszym i w pełni autorskim wytworem FSO, a przy tym ostatnim udanym. Zaprezentowany został oficjalnie w grudniu 1985 roku i wzbudził zainteresowanie całego motoryzacyjnego świata, nie tylko w Polsce, ale także poza granicami naszego – jak propaganda sukcesu głosiła po stanie wojennym – mlekiem i miodem płynącego kraju.

Prace nad nową konstrukcją rozpoczęto w Ośrodku Badawczo-Rozwojowym FSO już w roku 1981. Założenia nowej konstrukcji przyjęła w lipcu Rada Technologiczno-Ekonomiczna FSO i rok później Komisja ds. Jakości Nowych Wyrobów przy Przemysłowym Instytucie Motoryzacji. Pierwszym etapem było w listopadzie 1982 roku zbudowanie segmentowej makiety nadwozia w skali 1:5, przeznaczonej do badań aerodynamicznych w Instytucie. W lutym 1983 roku przekazano kooperantom wytyczne do opracowania i wykonania części. Po zakończeniu prób aerodynamicznych w kwietniu 1983 roku i w maju 1983 roku rozpoczęto budowę pełnowymiarowej makiety nadwozia. Kolejne etapy, w grudniu 1983 roku, zaowocowały projektem wnętrza i tablicy wskaźników, a następnie opracowaniem dokumentacji konstrukcyjnej zespołów w czerwcu 1984 roku i dokumentacji konstrukcyjnej nowoczesnego silnika w październiku. W maju roku następnego wykonano dokumentację konstrukcyjną nadwozia, a w październiku 1985 zbudowano prototyp.

Projektantem nadwozia był Antoni Kasznicki, silniki skonstruował Sławomir Pajewski, a projektantem wiodącym był Mirosław Górski. W październiku 1985 roku gotowy był już pierwszy prototyp, który kilka tygodni później ujrzał światło dzienne, choć nie wszystkim było dane go zobaczyć, a zdjęć nie mógł zrobić żaden dziennikarz. Kolejne dwa prototypy zaprezentowano na wystawie „Polska Motoryzacja”, gdzie wzbudziły ogromne zainteresowanie publiczności, przeciwnie do nadziei na seryjną produkcję, choć z drugiej strony oświadczenia kompetentnych osób sugerowały, że samochód tego typu, może nieco zmodyfikowany, znajdzie się w produkcji. Samochód – po jego dokładnym przebadaniu, opracowaniu technologii produkcji, zainstalowaniu na liniach montażowym maszyn niezbędnych do produkcji seryjnej – mógł znaleźć się w sprzedaży na przełomie 1988/1989 roku.

Nadwozie Warsa było typowym 5-drzwiowym hatchbackiem i, co ważne, było trudniejsze do opracowania niż 3-drzwiowe ze względu na konieczność uzyskania odpowiedniej sztywności konstrukcji samonośnej samochodu, w czym pomogły wzdłużne przetłoczenia blach z obu stron nadwozia. Samochód miał długość całkowitą 3800 mm i stosunkowo duży rozstaw osi, identyczny jak w FSO 125p i Polonezie (2520 mm), co zapewniało sporą ilość miejsca dla kierowcy i pasażerów. Szerokość samochodu wynosiła 1,6 m, a rozstaw kół aż (jak na 1985 rok) 1,4 m.

Umożliwiało to wygodne podróżowanie na tylnej kanapie osobom o wzroście ponad 180 cm, nawet przy całkowicie przesuniętych do tyłu fotelach przednich. Samochód FSO Wars przeznaczono do przewozu pięciu osób, jednak dla trójki podróżujących na tylnej kanapie było nieco mało miejsca, co jest typowym mankamentem wszystkich samochodów, nie tylko z segmentu C. Tylne drzwi swą dolną krawędzią sięgały aż do zderzaka. Ułatwiało to załadunek bagażnika, którego stała pojemność 300 l wystarczała w zupełności do codziennych zakupów i dalszych wojaży, przy czym po złożeniu tylnego siedzenia wzrastała do 1200 l. Owszem, jest to typowe w samochodach z końca lat 90. i w konstrukcjach współczesnych, ale wtedy był stan wojenny, a nie dwa lata po milenium!

Mimo to we wnętrzu auta uwagę zwraca nowoczesna – oczywiście jak na tamte czasy – deska rozdzielcza. Środkowy panel umieszczono asymetrycznie, aby ułatwić kierowcy sterowanie układem ogrzewania i przewietrzania oraz radioodbiornikiem. To oczywisty ukłon w stronę jakże zachodnioniemieckich doskonałych samochodów BMW. Nie trzeba być Nordykiem, by nie lubić tego, że wszystko ma się pod ręką.

W części środkowej deski rozdzielczej umieszczono zapalniczkę i popielniczkę dla tych, którzy lubią namiętnie rozwijać raka płuc. Wskaźniki w prostokątnej obudowie przypominały te z Poloneza i były dobrze widoczne przez kierownicę z ramionami odgiętymi ku

dolowi. Tworzywo sztuczne, z jakiego wykonano deskę rozdzielczą, było oczywiście paskudne, czemu się w czasach kryzysu nie należy dziwić. Wars miał duży schówek o niecodziennym kształcie. Natomiast fotele były bardzo wygodne.

Klinowata sylwetka nadwozia z gwałtownie ściętym tyłem, która zapewniała stosunkowo korzystne parametry aerodynamiczne, prezentowała się wyjątkowo przyjemnie dla oka, a przy tym pozwalała na obniżenie średniego zużycia paliwa w stosunku do PF 125p przynajmniej o 1,5 l. Przy jej opracowaniu wykorzystano wyniki badań w tunelu aerodynamicznym, co zaowocowało dobrym wynikiem $C_x = 0,35$, choć nierewelacyjnym, jeśli porównać go do 0,29 Beskida. Po planowanej modernizacji zakładającej połączenie zderzaków ze spoilerami wynik ten mógł zresztą być poprawiony. Aerodynamicznie poprawny kształt nadwozia Warsa osiągnięto przede wszystkim przez pochylenie przedniej części nadwozia, osłonięcie podwozia spoilerem przednim i wyeliminowanie niepotrzebnie wystających elementów. Przedni pas z atrapą chłodnicy, reflektorami i kloszami lamp kierunkowskazów tworzył jednolitą linię, wygiętą w płaszczyźnie pionowej. Samochód miał zderzaki zintegrowane z nadwoziem, tak jak jest to we współczesnych samochodach. Lampy kierunkowskazów umieszczono na narożach błotników, dzięki czemu były dobrze widoczne, tym bardziej że na błotnikach przednich umieszczono dodatkowe migacze. Lampy

tylne, zespolone i dzielone, zachodziły na piąte drzwi. Na dachu nie było rynienek do odprowadzania wody, a zamiast nich wprowadzono przykryte plastikowymi listwami otwory do mocowania bagażnika. W modelach rozwojowych Warsa można było dzięki temu rozwiązaniu zastosować, jak przewidywano, wyższe drzwi, zachodzące na dach. Planowano także niższy przebieg pokrywy komory silnikowej, częściowo zakrywającej osie ramion wycieraczek. Aby zmniejszyć masę, która w wersji 1.3 wynosiła i tak tylko 780 kg, zastosowano 3-milimetrowe, cienkie i gięte szyby, bezpieczne wklejanie i niskoprofilowe opony 155/70/13.

Co było bardzo nowatorskie jak na peerelowskie, ciężkie czasy – przy budowie Warsa uwzględniono bezpieczeństwo bierne. Otóż w komorze silnika i tylnej części auta zastosowano strefy kontrolowanego zgniotu. Kabina pasażerska wykazywała bardzo dużą sztywność, a zbiornik paliwa umieszczono pod siedzeniem tylnym, w miejscu najmniej narażonym na odkształcenia. Dodatkowo odsłonięto go kołem zapasowym, płasko leżącym we wnęce podłogi bagażnika. Cały czas trzeba pamiętać, że konstrukcja ta była dziełem FSO, a nie Volvo czy Saaba czy tym bardziej pięciogwiazdkowego, nudnego Renault, które o bezpieczeństwie zaczęło myśleć dopiero kilkanaście lat później, i to nie dlatego – nie ma się co łudzić – że dbają o Ciebie, ale tylko dlatego, że zyski są dużo ważniejsze niż bezpieczeństwo, a fachowcy od reklamy potrafią wmówić konsumentowi

wszystko. Nawet to, że tylko w ich samochodzie absolutnie nic Ci nie grozi. Jak widać, szarzy specjaliści z socjalistycznej i zacofanej Polski myśleli o tym dużo wcześniej.

W układzie hamulcowym Warsa zastosowano dwa obwody uruchamiane – co interesujące – na krzyż. Jeden obwód łączył przednie prawe i lewe tylne koło, a drugi pozostałe. Z przodu zastosowano hamulce tarczowe, a z tyłu bębnowe, czyli rozwiązanie jakże typowe, a przy tym stosowane z powodzeniem do dziś. Hamulce tylne miały automatycznie regulowane luzy. W układzie kierowniczym zastosowano zębatkową przekładnię kierowniczą i nietypową, bo dzieloną, kolumnę kierowcy, by w razie silnego zderzenia czołowego ochronić klatkę piersiową kierowcy przed zmiążdżeniem.

Najnowocześniejsze były jednak jednostki napędowe, zaprojektowane zgodnie z panującymi ówczynie na świecie trendami motoryzacyjnymi. Zastosowano przedni układ napędowy poprzeczny. Silnik przesunięto w prawą stronę, a sprzęgło i skrzynię biegów umieszczono równolegle z nimi. Projektując silniki, położono szczególny nacisk – w wypadku silników benzynowych – na ekonomię eksploatacji. Oba kolektory znalazły się po tej samej stronie głowicy (za silnikiem, patrząc od przodu). Zapewniono w ten sposób bardzo skuteczne podgrzewanie kolektora ssącego, co wpłynęło korzystnie na oszczędność w zużyciu paliwa. Przekładnia główna znalazła się z lewej

strony komory silnikowej, a tym samym pólisie napędowe, zakończone przegubami równobieżnymi, miały nierówną długość.

Przeguby i pasek rozrzędu należały do nielicznych elementów wykorzystanych w konstrukcji Warsa, które pochodziły z importowanych samochodów. Kadłuby silników odlano z żeliwa, podobnie jak wał korbowy podparty na pięciu łożyskach, co wróżyło mu znacznie większą żywotność niż np. w silniku Fiata 125p czy Poloneza. Głowicę odlano z lekkich stopów i umieszczono w niej żeliwny walek rozrzędu. Jednocześnie do aparatu zapłonowego umieszczonego na osi wałka wykorzystano własny napęd, eliminując tym samym konieczność stosowania dodatkowych przekładni zębatach i wałka pośredniego. Do regulacji luzów zaworowych służyć miały wymienne płytki o zróżnicowanej grubości, konstruktorzy przewidzieli jednak rozwojowe wprowadzenie hydraulicznej regulacji. Silnik chłodzony był oczywiście płynem w układzie zamkniętym i zbiorniczkiem wyrównawczym oraz dodatkowym wentylatorem elektrycznym.

Wszystkie silniki benzynowe i wysokoprzężny $1,6 \text{ dm}^3$ mogły być produkowane na tej samej linii dzięki jednakowemu rozstawowi cylindrów. Zastosowano pięciobiegową skrzynię przekładniową z biegiem wstecznym.

W przednim zawieszeniu użyto systemu zwrotnic kolumnowych, a z tyłu wykorzystano wahacze wleczone, przy czym przewidziano także zmianę na oś

H, w której wahacze podłużne łączone są w pewnej odległości od osi ich obrotu skręcającą się belką, która pełni jednocześnie funkcję stabilizatora przechyłu. Zarówno z przodu, jak i z tyłu użyto sprężyn śrubowych i amortyzatorów teleskopowych, co zapewniało precyzyjne prowadzenie samochodu przy wysokim poziomie komfortu.

Z powyższej charakterystyki wynika jasno: Wars był samochodem, który Polacy mogli produkować i który mógłby dziś być tak samo popularny, bezpieczny, nowoczesny i dobry jak Golf V czy jego konkurenci. Jakie miał zatem wady?

Właściwie nie dotyczyły one jego samego, ale... całej reszty. Aby wprowadzić Warsa do produkcji, należało się przygotować technologicznie, zainstalować niezbędne do masowej produkcji maszyny i oprzyrządowanie, wyszkolić kadrę produkcyjną. To wszystko wymagało po pierwsze czasu, po drugie pieniędzy, a po trzecie – chęci. Któregoś z tych trzech czynników zabrakło i Wars nie wszedł do produkcji seryjnej. Licencje były dla kogoś korzystniejsze. Na pewno nie dla polskiej motoryzacji, Polaków, a przede wszystkim nie dla Warsa, co ucieszyło cały zachodni świat – niebezpieczny konkurent, który mógł sporo zamieszać, został wyeliminowany na przedbiegach przez – nazwijmy to – nas samych, aby nie snuć spiskowych teorii. Niechlubna historia polskiej motoryzacji dowodzi, że powstały tylko trzy prototypy FSO Wars. Pierwszy – kremowy, z silnikiem 1.1 – najpewniej

przeznaczony był do testów eksploatacyjnych, drugi – w kolorze radzieckiej gwiazdy, z jednostką 1.3 – był modelem pokazowym. Trzeci, najbardziej enigmatyczny i owiany mgiełką tajemnicy, był koloru niebieskiego i zagiął niczym Latający Holender. Przypuszczalnie wyposażono go w silnik wysokoprężny i uległ zniszczeniu w 1986 roku. Najdoskonalszego trzeciego Warsa diesla kupił ktoś bogaty (lub pracownik FSO) i eksploatował go do chwili, kiedy zabrakło części zamiennych, albo też samochód został zniszczony.

Z najsilniejszą jednostką napędową, zapewniającą dynamiczną i szybką jazdę, miał być samochód 1,6. Była to również wersja przeznaczona na eksport. Przewidywano, że jego prędkość maksymalna wynosiłaby około 170 km/h.

Przód Warsa brał później udział w projektowaniu prototypu zmodernizowanego Poloneza. Dziwnego uroku dodawał Warsowi mały spojler umieszczony nad klapą bagażnika.

Silnik jak dzwon

Wyobraź sobie wielki jak browarne kadzie silnik okrętowy w siłowni, która jest wielkości średniej sali gimnastycznej. W środku tej siłowni potężny dwusuwowy diesel, kręcący się maksymalnie, choć tylko ślamazarne kilkaset obr./min, przekazuje uparcie, systematycznie i nieustannie napęd bezpośrednio, bez żadnych przekładni, ogromnym wałem napędowym do

rufy, gdzie wprawia w ruch śrubę okrętową. Zdolny jest w razie czego do pracy w drugą stronę, włączając „wsteczny ciąg” śruby, by okręt mógł swobodnie manewrować. Przy tym wał jest tak zaprojektowany, że znajduje się dokładnie w osi symetrii łożysk nośnych silnika. Majstersztyk. Wszystko ogromne, za duże, przerośnięte, ciężkie i cholernie wytrzymałe.

Silniczek taki nie pracuje na zwykły olej napędowy, jaki lejesz do swojej Skody Fabii, choć pewnie wcale by się nie zadławił, ale na... śmierdzący mazut – jeśli nie ogrzany, to o konsystencji smoly. Przy tym uzyskuje niewyobrażalne moce rzędu kilkudziesięciu tysięcy KM.

Polacy są znani z produkcji silników spalinowych, choć nie bardzo zdajemy sobie z tego sprawę i wolimy gderliwie zrzędzić, że szklanka jest w połowie pusta, a nie pełna. Pierwszym wytwórcą silników spalinowych na ziemiach polskich był już zakład Machczyńskiego produkującego je w Warszawie od 1885 roku. Dobry start. Wczesny. Pierwszy polski silnik o zapłonie samoczynnym wyprodukowano już w 1913 lub w 1914 roku w Fabryce Armatur i Motorów URSUS w Warszawie. Przed wojną produkowaliśmy już seryjnie silniki do Samochodów CWS T-1, silniki do licencyjnych Fiatów, silniki rowerowe, silniki do czołgów i dział pancernych, wyśmienite silniki lotnicze i wiele innych.

Do napędu statków służyła przez lata turbina parowa. Dopiero od 1910 roku z wolna zaczął ją wypierać silnik spalinowy. Silniki okrętowe zaczęliśmy

produkować więc dopiero po wojnie. Zajęły się tym Zakłady im. Hipolita Cegielskiego w Poznaniu. Na podstawie dokumentacji licencyjnej uruchomiły jako pierwsze w kraju produkcję okrętowych silników napędu głównego i oddały do eksploatacji pierwszy silnik w 1958 roku. Jednostka miała 3 cylindry i 1800 KM mocy, uzyskiwanej przy 165 obr./min. Okazało się, że silnik był na tyle udany, iż opierając się na jego dokumentacji technicznej uruchomiono produkcję podobnych jednostek.

W 1959 roku powstał 9-cylindrowy 9D55 silnik o mocy 5000 KM i 150 obr./min. Silniki takie zainstalowano m.in. na jednostkach handlowych „Jan Żizka” i „Szczawnica”, gdzie pracowały przez kilkadziesiąt lat. Od 1965 roku budowano 7-cylindrowy 7D55 o mocy 4900 KM. Piętnaście silników tego typu napędzało potem dziewięć drobnicowców Polskiej Żeglugi Morskiej, dwa – statki ZSRR, a cztery pracowały w elektrowni Manta położonej w Ekwadorze. Miał też powstać silnik 12-cylindrowy, ale ostatecznie go nie wykonano.

Rodzime silniki zostały wyparte przez jednostki budowane na licencjach zagranicznych firm: szwajcarskiej Sulzer Brothers Ltd. (dziś Wärtsilä Switzerland Ltd.), duńskiej Burmeister&Wain (dziś MAN B&W Diesel A/S), które trzeba uznać za licencje słuszne. Produkcji silników dużej mocy podjęły się Zakłady Urządzeń Technicznych Zgoda w Świętochłowicach oraz Stocznia Gdańska, co

umożliwiło duży wzrost ich produkcji oraz rozszerzenie typów i odmian. Do dziś wyprodukowano w Polsce kilka tysięcy silników okrętowych o mocach dochodzących do ponad 40 000 KM. Wyobrażacie sobie? Skondensowana moc grubo ponad 65 sztuk Porsche Carrera GT albo 382 egzemplarzy Daewoo-FSO Sport czy ponad 900 Smarta Fortwo. To naprawdę coś. Przy takich silnikach zresztą liczby są zawsze imponujące, np. dzienne zużycie paliwa – ponad 20 ton. I jest to – jak pisałem wcześniej – mazut albo, coraz częściej, gaz ziemny (CNG) lub biogaz.

Dzisiaj znane są także spalinowe silniki okrętowe, mające możliwość pracy na gazie oraz tradycyjnym paliwie z możliwością płynnego przechodzenia z jednego rodzaju zasilania na drugi. Silniki takie budowane są jako rzędowe lub widlaste jednostki 6-16 cylindrowe o mocach od 1350 KM/cylinder. Ale to jeszcze nic w porównaniu z największym na świecie silnikiem spalinowym. To japońska jednostka „The Wärtsilä-Sulzer TA96-C”. Waży ponad 2300 ton, ma ponad 27 metrów długości i ok. 14 metrów wysokości. Jego moc maksymalną szacuje się na 108 920 KM przy 102 obr./min. Na godzinę zużywa ok. 6,5 tony paliwa. Liczby naprawdę powalają na kolana. Tyle że tak samo jak silnik parowy wyparty został przez silnik spalinowy, tak samo ten przy napędach okrętowych zostaje wypierany sukcesywnie przez silnik turbinowy o jeszcze większych mocach...

Dzisiaj w powszechnej opinii polska motoryzacja już nie istnieje, bo nie produkujemy żadnego własnej konstrukcji samochodu. Nieznana jest przyszłość FSO, a fabryka w Bielsku to przecież od dawna włoski Fiat. Powstało kilka innych fabryk (Poznań, Jelcz-Laskowice), ale są to przedsięwzięcia finansowane wyłącznie przez kapitał zachodni i produkujące również niepolskiej konstrukcji wyroby. Cały czas są jednak w Polsce zakłady działające w branży motoryzacyjnej, i kto wie, czy pod maską Twojej, powiedzmy, japońskiej Toyoty nie pracuje przypadkiem silnik, który wykonano w... Polsce.

Jeśli chodzi o silniki, to trzeba przypomnieć Tadeusza Marka. Na Zachodzie znany był jako Tadek Marek. Przez 30 lat wszystkie modele Aston Martina napędzane były silnikiem V8 opracowanym przez Polaka w 1969 roku. Jako inżynier pracował już przed wojną, m.in. nad motocyklem CWS M-111. Po wojnie Marek znalazł się w Anglii, gdzie związał się z Aston Martinem. Jego pierwszym dziełem był całkowicie aluminiowy, 6-cylindrowy silnik rzędowy o dwóch wałkach w głowicy i pojemności, bagatela, 3.7 l i mocy 240 KM. Zamontowano go do modelu DB4 w 1958 roku. Była to bardzo udana jednostka, stale rozwijana – bo zwiększono pojemność do 4 litrów, a moc wzrosła do 300, potem do 380 KM. Produkowano ją do 1973 roku, w różnych odmianach modeli DB4, DB5 i DB6. W 1969 roku Tadek Marek zaprezentował jednostkę o pojemności 5.3 l. Interesujące, że 300-konnym DB5

Vantage z tym silnikiem jeździł angielski Kung-Fu Karate Mistrz Franek Kimono James Bond, agent Jej Królewskiej Mości, w filmie *Goldfinger*, wywijając wygibasy samochodem z silnikiem, który był dziełem Polaka. Ach, ci nieznosni wyspiarze.

O jeden zakręt za daleko

Boję się śmierci. Myślę o niej. Uciekam w stronę, gdzie jest jej najwięcej i gdzie czai się nieustannie, bo pod latarnią podobno najciemniej. Nie bałem się śmierci tylko jako dziecko. Kiedy pewnego dnia zrozumiałem, że i ja mogę najnormalniej w świecie zginąć, skończyło się moje dzieciństwo. Odtąd nic już nie było takie samo. Zawsze potem zapalałem światelko w moim rowerze, gdy zapadał zmrok.

Usłyszałem kiedyś od Mariana Bublewicza, że „każdemu z nas może zdarzyć się błąd, który w tej dyscyplinie przyplacić można życiem. Ryzyko zawsze będzie istniało, jak długo będzie istniał ten sport”. Niedługo potem czekałem na niego na następnym OS-ie, do którego nie dojechał...

Czternaście lat skończyłem dokładnie dzień wcześniej – 19 lutego 1993, w piątek. Mieszkalem w Kamienicy, miejscowości leżącej w najbardziej wysuniętym zachodnim krańcu województwa opolskiego. Kilka kilometrów od miejsca, gdzie to wszystko się stało. Na południu ciągnie się granica państwa i czeskie góry, na północy leży województwo

dolnośląskie, które wcześniej, w poprzednim ustroju administracyjnym, nazywało się walbrzyskim. Przejście z jednego do drugiego obszaru odbywa się na osi drogi krajowej nr 46 z Opola w kierunku Kudowy-Słone. Jadąc po południu, podróżuje się w stronę słońca zachodzącego romantycznie za góry. Bo tam też ono zaszło.

Gdy jedzie się trasą nr 46 w pogodny dzień, tuż za Niemodlinem, na południu, ukazują się naszym oczom Góry Opawskie, Masyw Śnieżnika i położony w Czechach Masyw Pradziada. Kiedy dojeżdżamy do szczytu wzniesienia, poniżej którego jest już tylko Twierdza Nysa, możemy ujrzeć panoramę bogatszą o Góry Złote i Bardzkie. Chwilę później widzimy dwa ogromne zbiorniki retencyjne na Nysie Kłodzkiej: Jezioro Głębinowskie i Jezioro Otmuchowskie.

To Otmuchowsko-Nyski Obszar Krajobrazu Chronionego – 267 mln m³ wody o powierzchni grubo ponad 4000 hektarów plus wszystko to, co jest wokół. Niby z jednej strony 50-tysięczne miasto, z drugiej 6,5-tysięczne miasteczko, cudowna jak niemiecka autostrada 4-kilometrowa obwodnica z mostem, ale też i stary las, i pobliskie góry. Efekt? Proszę: bączek – *Ixobrychus minutus*, cyranka – *Anas querquedula*, mewa czarnogłowa – *Larus melanocephalus*, dziwonia – *Carpodacus erythrinus*, a nawet *Haematopus ostralegus* – ostrygojad, i brodziec pławny – *Tringa stagnatilis*.

Kilka kilometrów za drugim jeziorem pojawia się średniowiecznie ufortyfikowany Paczków, który mimo

swych umocnień à la Carcassone z czterema wieżami bramnymi i 19 basztami nigdy nie zdołał obronić się przed najazdami. Za nim, za doliną rzeki, są jeszcze dwa zbiorniki wodne, mniejsze o połowę od tych pierwszych – Topola i Kozielno. Spotkać tam można sandacze, szczupaki, leszcze, płocie, a nawet pstrągi ważące tyle co płyta chodnikowa.

Potem jest jeszcze cudowna prosta w kierunku lasu o długości kilku kilometrów, malowniczo położona u podnóża Gór Żłoty, wznoszących się z zachodu na wyciągnięcie ręki, ale już po czeskiej stronie. Cudowna prosta łagodnie pod lasem się załamuje i wpada prosto w środek góry. To właśnie na tym zakręcie wieczorem motocykliści na swych odrzutowcach zwalniają do 200 km/h.

To ważna dla mnie droga. Bardzo ważna, bo jest stosunkowo nowa. Pamiętam, jak jej nie było. I wszyscy – kierowcy samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych, tirów, traktorów i maszyn rolniczych – wlekli się w górę krętego potoku drogą przez podgórską wieś przez bite kilka kilometrów. Potem nagle, pierwszego dnia lipca wszystko ucichło, i Kamienica stała się cicha, spokojna i senna jak amerykańskie miasteczka z filmów drogi. Brakowało tylko ubranego w wytarte lewisy i bawełniane podkoszulek Jamesa Deana w nonkonformistycznej pozie przy swym Porsche 550 Spyder zaparkowanym pod swojskim „Barem Sudeckim”. Ale byłem ja. Pamiętam ten dzień, kiedy wyszedłem na górkę, patrzyłem, jak w dali powietrze

prują samochody, a ja słyszałem je bardzo, bardzo cicho... Po raz pierwszy w życiu. A było to dla mnie ważne miejsce, bo tam właśnie przez pierwsze piętnaście lat życia mieszkalem.

Pierwszą miejscowością pięć kilometrów dalej, już w nowym województwie, jest Złoty Stok. Górnicze miasteczko zaraz na końcu tej cudownej drogi. Jeśli dalej chcielibyście jechać, do Ładka Zdroju, ewentualnie do Stronia Śląskiego, można się tam udać drogą wojewódzką nr 390 albo okrężną drogą przez Kłodzko, nakładając kilkadziesiąt kilometrów.

Jazda w tym kierunku zimą jest jednak nierozsądna. Aby dojechać na drugą stronę góry, w której wydobywano niegdyś złoto i uran, trzeba pokonać 13 km bardzo trudnej, niesamowicie krętej i wąskiej drogi pomiędzy drzewami. Zakręty miejscami wiją się na urwiskach. Często mają 180° i najpierw jest nieustanny, bardzo duży podjazd, a potem szaleńczy zjazd. Wielu przegrało z tą drogą i nie ma ich dziś wśród nas. Zginął tu na treningu, tuż przed Rajdem Elmot '79, pilot Marek Muszyński. Z kolei w sobotę po moich 14 urodzinach zdarzył się na trasie Zimowego Rajdu Dolnośląskiego na 5 odcinku specjalnym „Orłowiec-Złoty Stok” wypadek, który wyryl się w mojej pamięci. Zrozumiałem, że śmierć trwa chwilę, a sława wiecznie. Zginął Marian Bublewicz.

Wiele lat po osiągnięciach Sobiesława Zasady Bublewicz na powrót wprowadził polski sport rajdowy na liczące się trasy zachodnio-europejskie. Ale nie od

razu był mistrzem. Aby zarobić na swój pierwszy w życiu pojazd, którą była WFM-ka, sprzedawał butelki. Grał też na harmonii na zabawach i weselach. Wreszcie w roku 1968 wystartował w rajdach motocyklowych. Jeździł, aż zdobył mistrzostwo Polski w motocrossie. Sporty motocyklowe zakończyły się z chwilą potężnego wypadku. Dojeżdżał zatem na olsztyńskich szutrach Fiata 125p swojego taty. W roku 1975 był już najlepszy w Polsce w klasie 1300. Zwrócił na siebie uwagę szefa sportowego FSO Jacka Bartosia, który zaproponował mu starty w drużynie fabrycznej.

Od 1982 roku startował już w barwach stworzonego przez siebie profesjonalnego teamu Marlboro Rally Team Poland, z którym się już nie rozstał. Był wicemistrzem Europy w 1992 roku. i mistrzem Polski w latach: 1983 – Opel Kadett GT/E, 1987 – FSO Polonez, 1989 – Mazda 323 4WD, 1990 – Mazda 323 4WD, 1991 – Ford Sierra RS Cosworth, 1992 – Ford Sierra RS Cosworth 4x4. Łącznie, wliczając starty w innych klasach, zdobył 20 tytułów mistrzowskich w Polsce. W 1993 roku znalazł się na prestiżowej liście 31 najlepszych kierowców rajdowych świata, publikowanej przez FIA. Największe sukcesy odnosił z pilotami Ryszardem Żyszkowskim i Grzegorzem Gacem.

Tego dnia przed startem sprowadzono mu z Belgii Forda Sierre, którą w sezonie 1992 jeździł Patrick Snijers. Na początku 1993 roku „Bubel” zapowiedział debiut nowym Fordem Escortem Cosworth, ale mechanicy nie zdążyli na czas złożyć auta. Zabrakło

niektórych elementów wyposażenia, m.in. skrzyni biegów, i musiał wystartować Fordem Sierrą Cosworth 4x4. Siedmiokrotnie wygrywał Rajd Dolnośląski i doskonale prowadził na śniegu. Samochód, którym jeździł wcześniej Patrick Snijers, tylko pozornie był identyczny jak egzemplarz Mariana. Wiemy, że nie odpowiadał Bublewiczowi – miał inny stosunek napędu przedniej do tylnej osi (tzn. 50:50 zamiast 37:63). Bublewicz triumfował wprawdzie na dwóch pierwszych odcinkach specjalnych, lecz podczas kolejnego wpadł do rowu. Widać było, że nie czuje tego samochodu. Stracił 20 sekund, wyprzedzili go Paweł Przybylski i Marek Gieruszczak na Toyotach. Przyjaciele radzili mu, aby się wycofał. Nie zrobił tego. Z jego twarzy znikł jednak tak dobrze znany wszystkim promienny uśmiech. Samochód, którym dotąd jeździł Bublewicz, był mocno nadsterowny i zarzucało jego tyłem, a samochód Belga prowadził się neutralnie bądź lekko podsterownie, podobnie jak samochód z przednim napędem. Zwłaszcza w krytycznych momentach, gdy kierowca musi działać odruchowo, jest to bardzo istotna różnica. Nowy Ford był też prawdopodobnie szybszy.

Dokładnie o 11.15 wraz z pilotem Ryszardem Żyszkowskim ruszyli z Orłowca do Złotego Stoku. Pokonali niespełna 4 kilometry. Gonitwa za utraconymi wcześniej sekundami. Śnieg. Jechali ponad 100 km/h. Sierra poszła w zakręt normalnie, bokiem Jednak po kontrze Bublewicza samochód nie zareagował. Uderzył lewymi przednimi drzwiami w drzewo rosnące po

prawej stronie pobocza. Klatka bezpieczeństwa nie wytrzymała i samochód niemal owinął się wokół pnia. Bublewicz został uwięziony w pogiętych blachach, Żyszkowski wydostał się z wraku przez szybę, bezsilny, że nie może pomóc koledze. Sam miał złamaną rękę i rozbitą głowę.

Kierowca był ze wszystkich stron zakleszczony. Nadal przytomny, cały czas zdawał sobie sprawę z tego, co się stało. Spokojnie czekał na pomoc. Pierwsi pospieszili z nią zdesperowani kibice, próbowali ratować swojego ulubieńca. Gołymi rękami odginali blachy i darli poszycie fotela. W pobliżu nie było specjalnej jednostki ratowniczej z urządzeniami do cięcia blach. Przybył tylko ciężki wóz gaśniczy ochotniczej straży pożarnej, wyposażony w toporki i zupełnie nieprzystosowany do ratownictwa medycznego. Ekipa karetki zabezpieczającej ten odcinek specjalny nie dysponowała również odpowiednim sprzętem ratownictwa technicznego.

Ciężko ranny Marian Bublewicz, cały czas przytomny, wisiał na pasach, a akcję ratowniczą oglądał bezsilnie jego pilot. Po czterdziestu pięciu minutach udało się wreszcie wydostać Bublewicza i położyć na noszach. Przewieziono go karetką do najbliższego szpitala w Łądku Zdroju. Placówka nie był zupełnie przygotowana na taką operację. W szpitalu ranny znalazł się o 12.30. Po serii zdjęć rentgenowskich lekarze stwierdzają: pęknięty pęcherz moczowy, złamana miednica i noga, krwotok z uszkodzonych narządów

wewnętrznych. O powodzeniu decydowała każda minuta. Brakowało krwi z grupy Mariana Bublewicza – 0 Rh+. Dostarczano ją z Bystrzycy Kłodzkiej, Dusznik, Kłodzka. Dziennikarze, znajomi i jego sprzyjanie chowali czerwone woreczki pod koszule, ogrzewali własnym ciałem. Do szpitala zaczęli zgłaszać się dawcy. Z Wrocławia wystartował specjalny śmigłowiec z krwią i osoczem. Bublewicz leżał na stole operacyjnym.

Wszyscy zastanawiają się, jak do tego doszło. Jak to możliwe, że nie wytrzymała klatka bezpieczeństwa, skoro coś takiego zdarzyć się może raz na tysiąc przypadków? Dlaczego akcja wyciągania rannego z wraku trwała 45 minut, kiedy o ludzkim życiu decyduje każda minuta? Dlaczego organizatorzy rajdu nie zapewnili odpowiedniego zabezpieczenia? Jak można było uznać, że ten odcinek OS-u jest stosunkowo łatwy i zabezpieczyć go tylko jednostką ochotniczej straży pożarnej? Przecież dwa lata wcześniej, kilometr dalej, na dachu leżały trzy samochody. Wprawdzie kierowca doskonale znał ten feralny odcinek trasy, jeździł tu, to jednak popełnił błąd. Decyzję losu bezlitośnie wymierzyło jedyne drzewo rosnące w rowie, do którego wpadł samochód.

Okazało się, że dyrektor rajdu nie wywiązał się z obowiązków organizacyjnych, związanych z zabezpieczeniem trasy, a lekarz pogotowia był nieprzygotowany do natychmiastowego niesienia pomocy. Nie można było pojąć, że obok rozbitej Sierry, w której cierpiał Bublewicz, przejechały załogi Roberta

Herby, Wiesława Steca i Marka Gieruszcza i nikt nie podjął próby ratowania kolegi. Tylko Herba zatrzymał się i dopiero po minucie ruszył dalej, zawiadomiwszy punkt łączności CB. Zgodnie z zasadami obowiązującymi w takich imprezach...

O godzinie 17, po trzech godzinach operacji, lekarze przegrali batalię o życie Mariana Bublewicza. „Nie mieliśmy żadnych szans. Obrażenia wewnętrzne okazały się zbyt rozległe” – powiedział wychodzący z sali chirurg. Wieczorem do bazy w Polanicy-Zdroju dotarła tragiczna wiadomość: Marian Bublewicz zmarł. Nagle skończyły się nadzieje, zamilkły modlitwy. Kibice ścięli feralne drzewo, o które rozbił się samochód, i zrobili z niego krzyż. W miejscu wypadku postawiono potem pamiątkowy kamień, na którym palą się znicze.

Marian – jak go wspominają przyjaciele – nie miał w sobie nic z niedostępnej gwiazdy. Nawet menele spod sklepów klepali go po plecach i pytali: „Co słyhać, Marianek?”. Jego uśmiech i zadowolenie z życia nie były wytrenowaną pozą dla dziennikarzy, bo właśnie taki był na co dzień. Gdy zdejmował kask po szczególnie męczącym OS-ie, widać było, że jak każdy chwilowo ma wszystkiego dość. Ale zawsze wracał do kibiców. Nie można się pogodzić z jego śmiercią, bo była zupełnie niepotrzebna. Tym bardziej że wszyscy wierzyli, że będzie żył. Że jego wypadek to tylko zły sen. Ale to nie był sen.

Ostatecznie nikt nie zasiadł na ławie oskarżonych. Skoro organizator nie bierze żadnej odpowiedzialności

za szkody i straty poniesione przez zawodników, skoro załogi biorą udział w rajdzie na własne ryzyko, i skoro przeprowadzono operację w Łądku-Zdroju – specjalnie powołana grupa Głównej Komisji Sportów Samochodowych uznała, że... Marian Bublewicz sam jest sobie winien. Przypominano niezwykle groźne wypadki Waldemara Marszałka, Piotra Śwista i Wienera Neustadta, którzy przeżyli. Ba, mogli kontynuować karierę. On miał pecha.

Wszyscy pamiętamy Mariana Bublewicza i pamiętać będziemy, dopóki w Polsce będą rozgrywane rajdy. Przy malowniczej i niebezpiecznej drodze z Orłowca do Złotego Stoku po lewej stronie nie rośnie już samotne drzewo. Jest tu okolicznościowy pomnik pamięci naszego kierowcy, z datą jego śmierci.

Od sezonu 1994 RSMP Rajd Zimowy nosi nazwę „Memoriału Mariana Bublewicza”. W 1993 roku nakładem Wydawnictwa J&J Wrocław ukazała się książka *Odcinek specjalny*, poświęcona pamięci Bublewicza i jego sukcesów. Potem córka rajdowca, Beata Bublewicz, wydała książkę *Wspomnienia*, zawierającą teksty bliskich, przyjaciół, współpracowników, kibiców i fanów o nim. W 2000 roku w plebiscycie czytelników miesięcznika „Auto Motor i Sport” został wybrany najlepszym polskim kierowcą rajdowym XX wieku, a 26 maja 2000 roku w Warszawie staraniem Ireny Lili Bublewicz i Beaty Marii Bublewicz powstała Fundacja im. Mariana Bublewicza, propagująca m.in. bezpieczeństwo na drogach (np. akcja „Pancernik”).

Dnia 3 maja 2008 o godzinie 15.00 w Walimiu przy drodze wylotowej w kierunku Dzierżoniowa odsłonięto przy dźwiękach *We Are the Champions* Queenu kamienny pomnik upamiętniający tragicznie zmarłych kierowców: Bublewicza i Janusza Kuliga, który odszedł 13 lutego 2004 roku „Nie umierają ci, którzy trwają w naszych sercach. Gdyby nie było Was – nie byłoby rajdów” – mówił Jan Kulig, składając podziękowania fanom rajdów i Janowi Kocjanowi z Walimia, pomysłodawcy pomnika.

Marian Bublewicz powiedział kiedyś: „Zginęło wielu wspaniałych kierowców rajdowych, lecz odczytuję to jako pech, który w tej dyscyplinie przyplącić można dość szybko życiem. Jest to wielka tragedia, gdy w wyniku rywalizacji sportowej umiera człowiek”. Mówił o sobie – odszedł w wieku 43 lat. Jego śmierć spowodowała zmianę standardów bezpieczeństwa obowiązujących na trasach rajdowych w Polsce.

Mercedes Peerelu

W kategorii samochodów osobowych marka Mercedes-Benz uważana jest za jedną z najbardziej prestiżowych na świecie. Nic dziwnego, rasowy merc jest niezawodny, nowoczesny, wygodny i szybki. Taki sam miał być na początku lat 80. FSO Polonez.

Samochód ten niczym barokowa literatura był doskonałym ucieleśnieniem przerostu formy nad treścią. Rozczarowywał testujących go redaktorów europejskich

czasopism motoryzacyjnych zza żelaznej kurtyny, choć budzący zaufanie solidną konstrukcją i dobrze wyposażony obiecywał wiele. Miał być nawet eksportowany do USA, co zważywszy na konstrukcję i przede wszystkim masę, miało akurat uzasadnienie. Nawet obecnie Polonez jest bezpieczniejszy niż niektóre nowsze samochody klasy kompakt C i waży tyle co Skoda Fabia.

Silnik i rachityczne zawieszenie, może i nowoczesne, ale raczej w samochodach parowych z XIX wieku, po pierwszych kilometrach jazdy boleśnie dawały się we znaki. Był to przedziwny mezalians namacalnego luksusu i technicznej siermiężności. Nic dziwnego, że gdy Jeremy Clarkson testował Poloneza, ten przypominał mu film *Czas apokalipsy* i Marlona Brando mówiącego z namaszczeniem: „Horror, horror...”. Jasne jest także, dlaczego pewien elektryk ze Stoczni Gdańskiej przeskoczył przez płot, obalił czerwoną zarazę w całej Europie, za co potem dostał Nobla. Miał już dość Poloneza! A zatem jeszcze bardziej szokuje decyzja byłego polskiego premiera, Waldemara Pawlaka, który zamienił prawdziwie luksusowy, służbowy Lancię na pocziwego Poloneza MR'89 z silnikiem Forda, a potem Rovera.

Tymczasem przez dziesięciolecia polonezowa chrypa stała się jedną z dźwiękowych ikon polskiej motoryzacji, rozpoznawalną bezbłędnie nawet przez laików, na równi z prychnieniem Syrenki czy cykaniem Fiata kanciaka. Samochód ten wystąpił w około 130

filmach polskich i nie bez kozery nazwano go Borewiczem. Był popularniejszy na szklanym ekranie niż dzisiaj Rysio z *Klanu*. Stał się ikoną polskiej popkultury i kształtował motoryzacyjne dzieciństwo moich rówieśników.

FSO Polonez – jeszcze parę lat temu powszechnie poniewierany i zajeżdżany na śmierć. Wyszedł jednak z cienia i systematycznie umacnia się jako w pełni zasłużony status kultowego, kolekcjonerskiego *youngtimera*. A jeśli będzie to wersja 3-drzwiowa, usłyszymy: „Coś Pan zrobił z tym samochodem, do ch...? Zaspawał Pan drzwi? A te szyby to skąd Pan ma? Od Passata?”. Bo ten samochód to biały kruk polskiej motoryzacji, perelka. Choć instrukcja jego obsługi różni się od zwykłego Poloneza kilkustronicową wkładką, to Polonez w wersji 3-drzwiowej to rarytas. Coś jak Sophie Marceau albo Salma Hayek. Nie mylić go z coupé, ale o tym zaraz.

Poloneza zaprojektował włoski geniusz stylistyki nadwozi Giorgetto Giugiaro, szczytujący się również Alfą Romeo Brera z 2002 roku, Audi 80 z 1978 roku, DeLoreanem DMC-12 z 1981 roku, Ferrari GG50 z 2005 roku, Fiatami: Croma z 1985 roku, Sedici z 2005 roku, Panda 1980 roku, Uno z 1983 roku Bravo z 2007 roku, Punto z 1993 roku i Grande Punto z 2005 roku Lancia Delta z 1979 roku, Maserati Ghibli z 1966 roku i Quattroporte z 1976 roku Jego dziełem jest również nadwozie Renault 19, Saaba 9000, Seatów: Cordoby, Ibizy, Malagi, Toledo, Volkswagenów: Golfa, Passata i

Scirocco z 1974 roku Splamili się niestety takimi kaszalotami, jak Daewoo Matiz, Leganza, Lacetti, Suzuki z 2005 i Yugo Florida.

Giorgetto Giugiaro oprócz 5-drzwiowej wersji Poloneza, tak dobrze znanej w kraju, gdzie Lachy mieszkają, zaprojektował na domiar złego również dwie 3-drzwiowe wersje: zwykłą i coupé. Różniły się one od 5-drzwiowego modelu brakiem tylnych drzwi, dłuższymi o 17 cm drzwiami przednimi, zastosowanymi później w dostawczym Polonezie Trucku, oraz wymiarami nadwozia i masą własną.

Polonez 1.5 X Coupé ważył 1135 kg, o całe 5 kg mniej od 5-drzwiowego Poloneza. Polonez 3-drzwiowy miał uchylane boczne szyby i aerodynamiczny spoiler tylnej klapy. Coupé zaś różnił się od 3-drzwiowej wersji szerszym słupkiem bocznym z polerowanego aluminium oraz nieco inną kierownicą wewnątrz i materiałowymi tapicerkami. W coupé jest też dodatkowo mechanizm odchylania przednich foteli. Poloneza coupé produkowano z dwoma rodzajami przodu: z noskiem i z klasycznym, znanym z modelu 5-drzwiowego, a wersję 3-drzwiową tylko z przodem klasycznym. Podobno stara atrapa lepiej chwytala powietrze niezbędne dla bardziej wysiłonego motoru. Coupé z 1982 roku był też pierwszym modelem z elektronicznym zapłonem i układem zubożającym mieszankę paliwową przez doprowadzenie podgrzanego powietrza do kolektora dolotowego. W 3-drzwiowym samochodzie montowano silniki 1,3 (60-65

KM) i 1,5 (74 i 82 KM) oraz 2,0 DOHC o mocy 112 KM, które współpracowały z 4- lub 5-biegową skrzynią biegów. W porównaniu ze standardowymi Polonezami wersje 3-drzwiowe miały zmienione przełożenie przekładni głównej, dzięki czemu wzrosła nieco dynamika samochodu. Pozostałe elementy zaadoptowano z seryjnych 5-drzwiowych wersji i wykorzystano je niezmienione (zawieszenie, hamulce, układ kierowniczy itp.) Dzisiaj wiemy o jednym zachowanym egzemplarzu coupé z klasycznym przodem, który miał silnik 2.0 DOHC. Reszta coupé ma standardowe silniki 1,5 l i ścięty przód z kierunkowskazami umieszczonymi w zderzaku, który potem, w 1986 roku, trafił do wersji 5-drzwiowej.

Coupé produkowano w krótkich seriach w 1981 i 1983, a model 3-drzwiowy, także w krótkich seriach, od 1979 do 1981. Powstało łącznie kilkaset sztuk, z czego 50-60 z nich to coupé. Produkcja nie szła najlepiej, głównie z powodu restrykcji stanu wojennego. Nie opłacało się wprowadzać na szeroką skalę nietypowych wersji nadwozia. Po prezentacji na Międzynarodowych Targach Poznańskich, gdzie stał się sensacją, po nietypowe auto zaczęli się zgłaszać notable różnych szczebli. W sumie niewiele wiemy o tym samochodzie, a szkoda, bo poldek to spory kawałek historii polskiej motoryzacji i legenda poprzedniego systemu. Tym bardziej że do dziś ocalało tylko osiem Polonezów coupé. To miał być Mercedes Wschodu.

Przez prawie 20 lat zwykły Polonez niewiele się zmienił. Wersja 3-drzwiowa coupé też niewiele się różniła na pierwszy rzut oka od wersji seryjnej. Dla laika jest to jeszcze jeden stary Polonez, dla konesera – to perła. Linia nadwozia nie wytrzymała próby czasu. Włoska stylistyka przełomu lat 70. i 80. dziś, delikatnie rzecz ujmując, trąci myszką. Ale niemal 30 lat temu to było coś. Samochody produkowano głównie z myślą o dyrektorach krakowskiej Huty im. Włodzimierza Lenina, która zaopatrywała FSO w blachy. Był to więc samochód zbudowany po trosze jako łapówka. Ale każdy czas ma swoje prawo. Był to najbardziej luksusowy polski samochód, choć z ergonomią dla goryli.

We wnętrzu Poloneza coupé znajdziemy niemal kompletne wyposażenie dostępne wtedy w zwykłym Poloniezie. Miało lepiej wyprofilowane fotele, których środkową część wykonano z materiału, boki zaś ze skaju. Samochód, jak przystało na usportowioną wersję, miał obrotomierz i oryginalne radio Safari. FSO planowało montować inną deskę rozdzielczą do wersji 3-drzwiowych, ostatecznie jednak powstała tylko inna kierownica. Dziś pozostała zaledwie w jednym z zachowanych egzemplarzy coupé).

Zbudowanie jednego samochodu pochłaniało 60 godzin pracy, czyli przeszło dwukrotnie więcej niż innych modeli opuszczających bramy Żerania. Koszt wytworzenia był najprawdopodobniej wyższy niż cena nowego auta. Samochód ten osiągał niebotyczne ceny

gielkowe, które znacznie już przewyższały koszty produkcji i cenę nowego samochodu.

Kilka Polonezów coupé trafiło do działu sportu FSO (OBRSO) i później pojawiały się na rajdowych trasach. Sportowe auta otrzymały silnik o pojemności 1996 cm³. Zewnętrznie różniły się od swych drogowych odpowiedników pojedynczymi, tylnymi szybami wykonanymi z pleksiglasu, poszerzonymi błotnikami i pokrywą silnika z tworzywa sztucznego, ze specjalnym wybrzuszeniem na masce nad turbosprężarką niemieszczącą się pod seryjną maską. Silnik wyposażony w turbosprężarkę oraz wtrysk paliwa w zależności od ciśnienia doładowania osiągał moc od 200 do ponad 240 KM.

Niestety nie wyprodukowano wystarczającej liczby egzemplarzy tego samochodu, aby mógł otrzymać homologację FIA, i Polonez 2000 Turbo uczestniczył tylko w krajowych błotno-szuwarowo-stawowych zawodach. W latach 1984-1986. takim właśnie Polonezem w eliminacjach RSMP w B-grupie z powodzeniem startował późniejszy wicemistrz Europy Marian Bublewicz wraz z pilotem Ryszardem Żyszkowskim. Był to prawdopodobnie najlepiej dopracowany projekt samochodu rajdowego *made in Poland*.

Najdłuższe schody Europy

Autostrada – wynalazek genialny. Przełomowy. Według naszej ustawy autostrada to droga publiczna o ograniczonej dostępności, przeznaczona wyłącznie do ruchu pojazdów samochodowych, charakteryzująca się bezkolizyjnymi skrzyżowaniami oraz podzielona na co najmniej dwa pasy w każdą stronę, oddzielone pasem zieleni i (lub) barierami dla różnych szybkości i kierunków. Ponadto autostrada wyposażona jest w miejsca obsługi podróżnych (MOP), pojazdów i przesylek.

Pierwsza powstała we Włoszech, co akurat dziwi, bo przecież poza nagabywaniem Polek większość rzeczy wychodzi Włochom tak samo jak wieża w Pizie. Nikt nie wie, jak to się dzieje, ale wciąż się nie przewraca i stoi. A Włosi, choć grają w piłkę tak, że prawdziwego kibica krew wymieszana z Tyskiem zalewa, i tak sięgają po najważniejsze puchary. Wszystkie Fiaty, choć przecież są zardzewiałe, już stojąc w salonie, i tak ktoś kupuje. Wszyscy u nich trąbią, a nikt się nie denerwuje. I to właśnie oni, pomiędzy Mediolanem a Varese, zbudowali sobie w roku 1924 pierwszą na świecie autostradę. Jestem pewien, że prawdziwym powodem były sygnalizatory świetlne na skrzyżowaniach. Nikt we Włoszech przecież nie traktuje ich poważnie, a już najmniej kierowcy – czerwone światło w żadnym wypadku nie jest zakazem, a jedynie sugestią, aby zwolnić... Zrobili więc sobie autostradę, aby

wyeliminować sygnalizację, której i tak nikt się nie słucha. Co innego porządnicy Niemcy. Oni z sygnalizatorami mają również pewien problem – bo stać będą przy czerwonym świetle nawet wtedy, gdy się zepsuje i nie zmienia na zielone od kilkunastu godzin. Taka już ich natura, i jeśli jeszcze tego nie wiesz, szybko to pojmiesz, kiedy zatrzyma Cię ich policja celna (Zoll). Bo kiedy Zollowiec każe Ci otworzyć walizkę, a Ty zgodnie z prawdą odpowiesz, że walizki nie masz, w odpowiedzi usłyszysz: nieważne, przepis jest przepis.

I właśnie oni, choć nigdy na szczególnie bystrych nie wyglądali, to jednak są większymi cwaniaczkami, niż można by przypuszczać. Uczą się dość szybko, jak na Celtów przystało, i od 1932 roku można u nich dziarsko przemieszczać się rasową autostradą między Kolonią i Bonn. Sam Adolf, choć lepiej znał się na farbach niż na motoryzacji, wiedział doskonale, co robi, i do wybuchu II wojny światowej miał już prawie 4000 km autostrad. My dokładnie 68 lat później mamy... 698 km, a najsłynniejsza polska autostrada jest... niemiecka. Chodzi oczywiście o trasę Berlin-Gliwice, wytyczoną w okresie III Rzeszy jako *Reichsautobahn* (RAB 9), Berlin-Wrocław i RAB 29 (Wrocław-Gliwice). Pierwsze jej odcinki – długości kolejno: 70,8 – 20,5 – 12 km (Wrocław-Legnica, Krzywa-Legnica, Gliwice-Bytom) – oddano do użytku już jesienią 1936 roku. Łącznie: 103,3 km. Jesienią 1937 roku dołożono jeszcze kolejne 17 km na odcinku Krzywa-Golnice. Potem już tylko Niemcom wystarczyło sił na odcinki jednopasmowe. A właściwie

nie Niemcom, ale robotnikom przymusowym i więźniom z obozu KL Auschwitz. Ale to już druga strona medalu...

Poniemiecka autostrada przetrwała bez zmian i większych remontów przez ponad 50 lat, i teraz stanowi najdłuższy polski odcinek drogi międzynarodowej E40. Kontynuuje bieg niemieckiej autostrady A4 z Drezna. Łączy się także z trasą do Berlina przebiegającą autostradami nr A13 i A15. W optymistycznym projekcie budowy ma mieć do wiosny roku 2012 łącznie 670 km całkowitej długości i przebiegać od granicy z Niemcami przez województwa: dolnośląskie, opolskie, śląskie, małopolskie, podkarpackie aż na Ukrainę, do przejścia granicznego Korczowa-Krakowiec. Piękna perspektywa. Cudowna. Kiedy to piszę, jest 21 sierpnia 2008 i oddane jest do użytku 364,8 km, a w budowie kolejne 71,3 km. Tymczasem przyszłość rysuje się naprawdę różowo, bo zakłada się jeszcze połączenie z innymi, wciąż wirtualnymi autostradami, które na razie są na papierze: w okolicy Bolesławca (węzeł Krzyżowa) A4 połączy się z autostradą A18, prowadzącą krótkim odcinkiem do przejścia granicznego do Olszyna-Forst. W węźle Nowa Wieś skrzyżuje się z tak samo wirtualną autostradą A8, co to ma być *Breslauringiem*, a w okolicy Sośnicy połączy się oczywiście z wizją autostrady A1 z Gdańska.

Perspektywa isticie sielankowa, niemal jak w Dolinie Muminków. Jeśli się uda, A4 będzie pierwszą i jedyną autostradą przebiegającą przez całą szerokość Polski.

Wyobrażacie sobie? Przekraczasz granicę z Niemcami i świeżutko skradzionym w Cottbus Mercedesem S *Classe* w mniej więcej 5,5 godziny jesteś na drugim krańcu najdziwniejszego kraju Europy, i to bez łamania przepisów. Teraz 5,5 godziny jazdy zajmuje odcinek z Krakowa do Tarnowa albo ze zjazdu Mikołowska w Katowicach do dworca PKS w tym mieście.

Jeśli się uda wybudowanie tej drogi – możliwe, że nawet uwierzę w to, że puchar EURO 2012 zostanie u nas. Tyle że my jakoś – nie wiem dlaczego – zawsze wszędzie mamy pod górkę. I nawet jak mamy z góry, to i tak idziemy do góry.

Do 2012 zostały jeszcze niecałe 3 lata, gramy tak, że pożał się Boże, a ja wciąż Nike nie dostałem, zatem niemal całą wypłatę zgarnia mi pewien bank, któremu może i zrobiłbym reklamę, ale dranie w tym roku już trzy razy podnieśli ratę kredytu za moje mikroskopijne mieszkanie, więc tego nie zrobię. Pracuję w jednym z największych biur podróży w Polsce, któremu też reklamy nie zrobię, bo choć lichwiarze oprocentowanie kredytu w ciągu 6 miesięcy podnieśli mi trzy razy, to mój szef w ciągu 3 lat wypłaty nie podniósł ani razu, i w tej chwili zarabiam tyle, ile żona obecnego premiera wydaje na waciki. Niby dlaczego mam robić z siebie wariata? Wystarczy, że ślęczę nad klawiaturą, zamiast saczyć zimne drinki z gorącymi dziewczynami, i aby powiązać koniec z końcem, piszę nikomu niepotrzebne książki o niczym istotnym. Z każdym łykiem piwa oddycham na szczęście z ulgą, że alimentów płacić nie

muszę. I choć niektórzy twierdzą, że lepsze niemieckie dziurawe wiadro niż polskie całe, to nie daj się zwieść reklamom – piwo wychodzi mam lepiej niż Niemcom. Ale nie drogi. I nie myśl sobie też, że to moje całe gadanie jest po to, aby wzbudzić Twoje współczucie. Nic z tych rzeczy – chcę Ci tylko uświadomić, że autostrada A4 w obecnym kształcie jest związana z tematem tej książki jak penis z rozporkiem.

Moja obecna praca polega na tym, że cały czas jestem w drodze. Jadę, patrzę, jadę, patrzę, i oprócz tego wykonuję setki pomniejszych czynności, jak picie kawy, obszczekiwanie klientów i spanie jednocześnie, przy czym pokonuję w ciągu 48 godzin ponad 2500 km w tzw. komfortowym autokarze. Chociaż to zawsze mnie zastanawiało, bo autokar z założenia komfortowy być nie może. Niemniej jednak nieodłącznym elementem mej trasy są niemieckie autostrady. Zatem z pewnością już rozumiesz, skąd się bierze moja permanentna niechęć do Niemców, jako że zawistny ze mnie człek, jak każdy Kargul i Pawlak zresztą.

Jadę tak sobie Setrą, Solarisem, MAN-em, Scanią, DAF-em albo Neoplanem (którego akurat szczerze nie znoszę) po niemieckiej autostradzie i nie mogę się nadziwić, że można jeździć 200 km/h i więcej, zupełnie nie łamiąc przepisów. Jadę po nawierzchni równej jak tafla zamrożonego jeziora i szerokiej jak pas startowy na Okęciu. Jednocześnie przypomina mi się akcja łapania w Polsce tych, którzy przekraczają dozwoloną prędkość 130 km/h, z zawieszzonego nad A4 śmigłowca,

i zastanawiam się, kto jest aż tak durny, żeby to wymyślić. Bo podczas gdy moje podatki idą na tak głupie pomysły, po moim osiedlu dresy płoszą staruszki, pędząc z taką samą prędkością swoimi stuningowanymi Golfami, i żadnego z policjantów to nie rusza. Za to straż miejska z namaszczeniem ustawia radary, wdeptując jednocześnie w psie gówna na chodnikach. Na razie jednak wyprzedzają mnie brodaci Czesi z brzuchami, przyjaźnie do mnie machając, a ja patrzę na ich Skodę Superb i szlag mnie trafia, kiedy pomyślę, że zamiast skośnookiej Leganzy mogliśmy produkować właśnie takie auta. Albo dużo lepsze.

Na szczęście jest noc i w moim autokarze wszyscy poza mną śpią. Dojeżdżam do tablicy z napisem *Lezte ausfabrt bis Grence* i wiem, że choć prawdopodobnie mógłbym minąć granicę bez obudzenia kogokolwiek, bo odkąd przystąpiliśmy do układu z Schengen, wystarczy zwolnić na przejściu granicznym, nie budzić żołnierzy ze straży granicznej i minąć ją niepostrzeżenie z jointami z Amsterdamu (gdzie możesz kupić je tak samo legalnie jak papierosy, podczas gdy u nas zostaniesz spalony na stosie za posiadanie ich lub w najlepszym razie osadzony w celi, gdzie wokół Ciebie będą sami kryminaliści) – to i tak za chwilę wszyscy już spać nie będą.

Oto widzę bowiem tablice: „Witamy w Polsce”, choć zamiast niej powinno być napisane coś w stylu Dantego: porzućcie wszelką nadzieję, wy, którzy tu wchodzicie – przed wami Polska. Jak bowiem Niemcy za Adolfa H.

budowali autostradę swoją starą, germańską metodą, którą zresztą do dziś stosują z powodzeniem, to na utwardzonej nawierzchni rozlali beton, a z betonu uformowali płyty oddzielone specjalną niwelacją, aby ten mógł się kurczyć i rozszerzać pod wpływem temperatury bez stawiania bezsensownego oporu prawom fizyki. Jednak pół wieku zrobiło swoje. Płyty się zdeformowały – głównie w wyniku przesunięć pionowych oraz ich zużycia w pobliżu styku – i teraz zamiast równej, bezpiecznej drogi jest coś, co jest idealną nawierzchnią do testowania wytrzymałości zawieszonych samochodowych, trwałości amortyzatorów, a także fachowości dentystycznych wypełnień ubytków w zębach. I widzę nagle przestraszone oczy niemieckiego pasażera, który jest w Polsce po raz pierwszy i zbudzony hukiem zawieszenia – bo kogo nie zbudzi odgłos urywających się drążków stabilizatora, giętej stali wahaczy i dobijania poduszek zawieszenia – nie wie, co się dzieje. Patrzą na kierowców samochodów z naklejką na szybie „D” (jak *Deutschland*, nie zaś jak zupełnie co innego), którzy zrozpaczeni nie wiedzą, gdzie są, co zrobić i czy przypadkiem nie zawrócić w popłochu. Albo na tych w rowie, co to zbyt zaufali swoim umiejętnościom, nigdy wcześniej nie jeżdżąc Audi A4 po czółgowisku. Zrozpaczeni zjeżdżają więc na najbliższy parking, aby ochłonać i coś zjeść może z polskiej kuchni. I kiedy odstawiają w pierwszym barze po polskiej stronie naleśniki z serem, w których robaki wywijają harce, wracają do swojego samochodu, czeka

na nich następna niespodzianka: gdzie się podziało radio z ich samochodu?! Przecież Polacy to w 96% katolicy, a hojne państwo dało 20 mln zł na Świątynię Opatrzności. Radio stracili jednak tylko ci, którzy mieli więcej szczęścia, bo przecież mogli im ukraść cały samochód. Mogli im też wybić zęby i wyrwać z ręki portfele tzw. kubkarze, których zna każdy, kto przekracza trochę częściej polsko-niemiecką granicę i wie, że kubkarze mają w zwyczaju opierdalać do czysta (przepraszam za wyrażenie i mam nadzieję, że korekta tego nie usunie). To jest prawdziwy blitzkrieg.

Złodziejaszki mają się w najlepsze, policja bowiem woli ścigać zdesperowanych kierowców samochodów osobowych, którzy przekraczają 130 km/h, wyprzedając pod Katowicami trzecim pasem jadące obok siebie po prawych pasach Tiry, z których jeden jedzie średnio o 1,8 km/h szybciej od drugiego, co skutkuje blokowaniem dwóch pasów do samych bramek przed Krakowem przez 25 km. Ale, ale... Zanim tam się dojedzie, trzeba pokonać odcinek do Wrocławia, gdzie nie można przekroczyć prędkości 110 km/h, bo choć jest to autostrada, to jakoś nikt nie pamiętał o pasie awaryjnym. Na szczęście trochę względnej normalności mamy od Wrocławia do Katowic, bo potem... szlaban i aby przejechać 61 km, trzeba zapłacić minimum 6,50. Spoko, nie ma co marudzić, jest autostrada płatna, to płacić trzeba. Płacisz i jedziesz. Tymczasem na stronie internetowej tego odcinka autostrady czytamy zastanawiające: „kierowcy proszeni są o zachowanie

szczególnej ostrożności, gdyż ww. odcinek A4 charakteryzuje się bardzo dużym natężeniem ruchu”, i do Krakowa zamiast przez 30 minut jedziesz jednym pasem przez 1,5 godziny w korku. Jeśli uda ci się choć raz włączyć piątkę, to z pewnością jedziesz w środę pomiędzy 2.30 a 5.30 w nocy.

Nic zatem dziwnego, że zdesperowany, zaszokowany i zmęczony kierowca woli zjechać z autostrady, bo dość ma już oglądania czerwonego światła stopu w naczepie 30-tonowej ciężarówki przed sobą. I zjeżdża... A co to? Patrzy, patrzy i nadziwić się nie może. Mija zakręty, skrzyżowania i przejścia dla pieszych, które go przerażają. Mija „czarne punkty”. Tutaj zginęło 49 osób, a tutaj tylko 12 – niechlubna statystyka. Rannych było 98. Łatwiej postawić wielką tablicę i chwalić się ludzkimi tragediami, niż zakręt wyprostować, na skrzyżowaniu założyć sygnalizację świetlną, a przejście dla pieszych poprowadzić kładką nad drogą.

Witamy w Polsce – przed Tobą najdłuższe schody Europy!

Titanic na kołach

Po Adasiu z Wisły, Robercie z Krakowa i Janku z Czarnolasu mamy kolejny powód do dumy. Rusza budowa szybkiej kolei z Łodzi Fabrycznej do Warszawy. Miłośnicy będą mieć niezłą gratkę. Znów, zamiast siedzieć przed komputerem i oglądać seks oralny w wykonaniu Paris Hilton, będzie można założyć kaptur

na głowę i w granatowej wiatrówce stać na końcu peronu z bijącym sercem w oczekiwaniu na to... No właśnie! Na co do cholery, jeśli jest XXI wiek?

Dziś w krajach Unii Europejskiej jeździ się pociągami w rodzaju TGV, konkurencyjnymi nawet wobec samolotów, tymczasem nasze rodzime PKP wloką się w ogonie krajowych przewoźników niczym muł za samochodem na wodór. Z niemieckiego Breslau do Berlina jechało się 5 godzin. Dziś z polskiego Wrocławia jedzie się tam minimum 6 godzin. W zachodnim świecie w pociągu nie tylko jest czysto, ale też można skorzystać z internetu, a kiedy wyczerpie się bateria, podłączyć komputer do gniazdka i pracować dalej, nie tracąc czasu. U nas nawet w ekspresach, jeśli jesteś na tyle odważny lub głupi, by pokazać laptopa, z pewnością Cię okradną. Chyba że masz przy sobie przynajmniej 9-milimetrowy pistolet z dodatkowym magazynkiem. Zresztą nie ma po co laptopa wyjmować z torby, bo podróż trwa tyle, że baterie wysiadą na pewno, a jedynym miejscem, gdzie można się podłączyć do prądu, jest toaleta, w której nie ma mydła czy papieru toaletowego, nie wspominając już o papierowych ręcznikach, za to jest wszystko inne. Obraz nędzy i rozpacz.

Wspomniana wcześniej celowo linia Warszawa-Łódź i tak nie wygląda jakoś najgorzej na tle naszych innych szlaków kolejowych. Oznacza to, że na podtorzu leżą podkłady, a wały nie zostały podmyte przez katastrofalne powodzie, tajfuny, szkwały, obsunięcia się

całych górskich zboczy i fale tsunami niezdolnie trapiące nasz kraj. Dodatkowo tory nie zostały zbombardowane przez niemieckie ni czerwonoarmijne lekkie myśliwce bombardujące, a złomiarze dali spokój drutom wysokiego napięcia, bo wciąż jeszcze wystarcza im kartonów na sprzedaż, by mogli spokojnie żłopać wiśniówkę ze spirytusu i czerwonej farby pod sklepem. Zatem linia ta pozwala na rozwinięcie prędkości technicznej 120 km/h, co – po odliczeniu postojów – w praktyce przekłada się na średnią prędkość w granicach 80 km/h – tyle, ile można jechać motocyklem WSK. I co to ma być? Sukces porównywalny z tym, że młodociany miłośnik kolei-onanista ma wyrobioną dzięki naszej słodziutkiej Paris Hilton prawą grabę lepiej niż chiński pingpongista. Coś się nam Polakom znów popieprzyło. Po tym, jak Andrew Lepper stanął na sejmowym ringu, można rzec „znów”. Że o Romku nie wspomnę.

W czym problem? Zwiększenie prędkości wydaje się przecież proste. Wystarczy wymienić tory i dać czadu lokomotywą. Niestety, na liniach kolejowych obowiązują ograniczenia prędkości, a akurat na wspomnianym odcinku jest ich... ponad 40. Łącznie obowiązują na przestrzeni 20 kilometrów. Brakuje tylko jeszcze „niebieskich”, żeby się z suszarą za semaforem ustawili, a potem wyskakiwali pod wlokącą się lokomotywę, machając radośnie lizakiem z szyderczym uśmiechem. Niestety, to nie jest wszystko takie proste, jak mówią notable z PKP. I zaczyna się belkot: by skład

mógł jechać szybko, trzeba przesunąć tory o kilkadziesiąt metrów między Skierniewicami a Koluszkami. Trzeba rozpocząć budowę, a to oznacza konieczność wykupu gruntów, wieloletni proces inwestycyjny i pracę na dziesiątki lat. I znów wracamy do dziadostwa. Odrapane dworcowe budynki i przejścia pod torami cuchnące moczem i wiejące grozą o każdej porze dnia i nocy. Witamy w Katowicach, na przykład. Codziennosc. Przed wojną, kiedy przychodziła wiosna, wystawiano na perony kwietniki, wszystko było pomalowane, nie brakowało ludzi do sprzątania. Żaden dworzec nie był przytuliskiem dla kloszardów jak dziś. Po tylu latach skrót PKP rzeczywiście nabiera nowego znaczenia – Prędej Koń Przebiegnie, Portfel Konduktor Podpier..., Przecież Ktoś Podróżuje.

No tak, ale nie zawsze tak było. Wyobraź sobie, że ponad 70 lat temu z okładem było zupełnie inaczej. Przed wojną koleje były dumą Polaków. Kolejarze stanowili grupę zawodową szanowaną powszechnie przez społeczeństwo, a praca w PKP była jedną z najlepiej płatnych posad. Żeby się dostać do PKP, trzeba było posiadać fachową wiedzę, być zdyscyplinowanym oraz sumiennym przy wykonywaniu swoich obowiązków służbowych oraz – co niezbędne – mieć dobre „plecy”. A było o wiele trudniej niż dziś. Po I wojnie światowej cała Polska była zacofana (efekt polityki zaborców). Koleje stanowiły jednak przedmiot sporego zainteresowania społeczeństwa, chętnie podejmowano ten temat, a wszelki postęp techniczny w

tej dziedzinie napawał dumą i radością. Nic dziwnego. Według przyjazdów pociągów nasi dziadkowie regulowali zegarki. Wyobrażacie sobie? Europejska Konwencja Kolejowa wymagała wówczas od państwa trzymania się przyjętych rozkładów jazdy i nieodstępowania od nich na więcej niż... 5 minut. Dobrze sobie! Przed wojną, w II Rzeczypospolitej, nie było problemu, a III RP i tzw. IV RP nie dają rady. Coś tu chyba jest nie tak. Toż to śmiech na sali. Dzisiaj pociągi są symbolem gigantycznych zaniedbań, błędnych decyzji, PKP, zamiast się rozwijać, odstrasza, i czekać tylko, jak na perony wrócą parowozy. Zegarki według pociągów regulują chyba tylko obłąkani. Wyobrażcie sobie, że dopiero kilka lat temu pociąg „Telimena” pobił historyczny rekord czasu przejazdu na trasie Łódź-Warszawa. Podróż trwała całe 80 minut, czyli tylko o 8 minut krócej niż podróż Lux-torpedą.

W latach 30. zniszczenia wojenne, właściwie brak jakiegokolwiek przemysłu oraz ogólnoświatowy kryzys gospodarczy wymagały od Polaków w tamtych czasach naprawdę dużego wysiłku, by odrodzony kraj mógł powrócić do względnej normalności. To, co pozostawili zaborcy, było zniszczone w znacznym stopniu i przede wszystkim nie stanowiło jednolitego organizmu. Po wyjściu z zaborów Polska nie miała bezpośrednich połączeń kolejowych z Warszawy do Lwowa ani z Warszawy do Poznania. Dla rozwoju kolei zrobiono wtedy bardzo dużo. W ciągu zaledwie kilku lat wybudowano wiele nowych linii, odbudowano tabor i

stworzono nowoczesny przemysł lokomotywowy. Kilka lat po roku 1918 pociągi mknęły z prędkością do 100 km/h, a w 20 lat skrócono o połowę średni czas przejazdu na większości tras.

Dla przykładu odcinek Warszawa-Wilno w 1919 roku pociąg pospieszny przejeżdżał w 20 godzin, a bywało – o czym trzeba pamiętać – że pod ostrzałem. W 1937 roku skład o dumnej nazwie „Gwiazda Północy” pokonywał tę trasę w 5 godzin 30 minut! Nic dziwnego, że zyskał nieoficjalną nazwę „Latający Wilnianin”. Brytyjczycy mieli swojego „Latającego Szkota”, który pędził średnio 116 km/h, a my jego polski odpowiednik. Nasza „Strzała Bałtyku” zawoziła letników z Warszawy na Hel w ciągu 6 godzin 50 minut, a 70 lat później pojechać można tam o całe... 7 minut krócej! I wiecie co? Jeśli to ma być poprawa, to ja – wybaczcze – sram na taki postęp. Podobnie jak reszta tych, którzy mają alternatywę dla podróży PKP albo... coś innego.

Dawniej produkty kolejowe rodzimych zakładów plasowały się w światowej czołówce na równi z wyrobami renomowanych firm światowych o wieloletnim doświadczeniu. Nasz tabor eksportowano nawet do Bułgarii, Maroka, Łotwy czy ZSRR PKP już w latach 30. zaczęła wprowadzać trakcję elektryczną i spalinową – w czasach gdy napęd parowy w kolejnictwie był standardem. A nie szło to łatwo, bo wtedy jeszcze było wielu durni, którzy uważali, że są to niepotrzebne nikomu nowinki. Co tam jednak zacofańcy!

Najważniejszy był postęp, a wszystkiego dokonywaliśmy zupełnie sami, bez większej pomocy z zewnątrz – głową polskiego inżyniera i rękoma polskiego robotnika. Kolej była symbolem postępu, rozwoju i nowoczesności. Coś jak internet dzisiaj.

Aby to zrozumieć, wyobraź sobie, że na światowej wystawie w Paryżu w 1937 roku parowóz Polskich Kolei Państwowych PM-36 z opływową otuliną, wraz ze specjalnymi wagonami turystycznymi, zdobył najwyższe odznaczenia, co komentowano powszechnie. Rozwijał prędkość do 130 km/h! W składzie można było nie tylko dobrze zjeść, bo jakość usług gastronomicznych w wagonach restauracyjnych była naprawdę na najwyższym poziomie, ale nawet wykąpać się w ciepłym basenie, stylizowanym na białą kajutę pasażerskiego statku. Taki trochę „Titanic” na szynach, z tą jednak zaletą, że nie było obawy jego zatonięcia (podobno jak w tym prawdziwym). Ponadto można było potańczyć na dancingu lub obejrzeć boskiego Adolfa Dymśkę w roli „sportowca mimo woli”. Siedzenia obite były prawdziwą skórą, a stoliki nakrywano białym obrusem, stawiając obok wazoniki ze świeżymi kwiatami, które roznosiły delikatny zapach, gdy grano w brydża. Stylowy kontuar baru obramowany był srebrną ladą, otaczały go wysokie barowe stolki. Pasażerowie czuli się w nich jak w warszawskim „Bristolu”. Serwowano tzw. posiłki seryjne, czyli śniadanie, obiad, podwieczorek i kolację, w cenach zbliżonych do tych w przyzwoitej restauracji, ale

poza standardowym obiadem trzydaniowym można było zamówić droższy – sześciodaniowy. Wypas.

Przywiązywano ogromną wagę do rozwoju turystyki, bo jest to naturalne źródło zysków wszystkich przewoźników, o czym dziś PKP zdaje się nie pamiętać. Przedwojenne przedsiębiorstwa komunikacyjne potrafiły się ze sobą doskonale dogadywać i np. aby skrócić podróż z Warszawy do Zakopanego, stworzono połączenie lotniczo-kolejowe. Wprawdzie samoloty nie startowały z szyn ani pociągi nie latały, ale pasażer, startując z Okęcia, leciał do Krakowa, a dalej, w Tatry, podróżował Lux-torpedą, o której jeszcze napomknę. Cała podróż trwała 4,5 godziny. PKP wspomagała się także komunikacją samochodową, która uzupełniała żelazne szlaki.

Legendą był pociąg luksusowy „Nord-Express” Międzynarodowego Towarzystwa Wagonów Sypialnych, który w swoim czasie był jednym z najważniejszych i najslawniejszych pociągów na świecie. Początkowo łączył Paryż z Leningradem, potem także z Moskwą. Przedziały wprawdzie nie różniły się zbyt od... hotelowych pokoi, ale wyposażone były oczywiście w piękną łazienkę. Z Warszawy do Paryża jechało się 22 godziny.

W 1933 roku zdecydowano, że potrzebujemy nowego wagonu motorowego. Okazało się, że austriacka wytwórnia Austro-Daimler-Puch produkuje coś takiego. Wypożyczono zatem jeden z nich i poddano testom. Przeszły je zadowalająco, więc go

kupiono. Pierwszą Lux-torpedę (SAx 90080) wyposażono w dwa silniki benzynowe, dzięki czemu rozwijała prędkość do 100 km/h. Potem na podstawie dostarczonej dokumentacji technicznej zbudowano w 1936 roku kolejne 5 egzemplarzy i oznaczono je jako: SAx 90081, SAx 90082, SAx 90083, SAx 90084, SAx 90085. Produkowały je: fabryka w Chrzanowie, Zakłady Hipolita Cegielskiego oraz firma Lilpop, Rau i Loewenstein. Polskie Lux-torpedy okazały się o wiele tańsze i wygodniejsze w eksploatacji od swojego austriackiego pierwowzoru. Wszystkie Lux-torpedy stacjonowały w motowagonowni w Krakowie.

Obsługiwało je dwóch maszynistów, każdy operujący jednym z silników, w swoich kabinach – jednej z przodu i jednej z tyłu pojazdu. Komunikowali się za pomocą pokładowego telefonu i dzwonków. Lux-torpedy były czteroosiowe i wyposażone w silniki Diesla, a ich maksymalna dopuszczalna prędkość wynosiła około 115 km/h. Jedna z nich jednak osiągnęła rekordową szybkość 143 km/h. Pozwalało to podróżować bardzo szybko. Nawet jak na dzisiejsze czasy 115 km/h to w Polsce duża prędkość, więc wyobraźcie sobie, jaką wartość miała ona w latach 30.! Odległość 147 km z Zakopanego do Krakowa Lux-torpedy pokonywały (z przystankiem w Rabce, bez zatrzymywania się w Chabówce) w czasie około 2 godzin i 45 minut, a rekord na tym odcinku wyniósł 2 godziny i 18 minut. To wynik, który nie został pobity prawdopodobnie do dziś, bo w pierwszym

dziesięcioleciu XXI wieku ten odcinek ekspres „Tatry” pokonuje w... 3 godziny i 6 minut. Dobrze sobie.

Jak łatwo się zorientować, sama nazwa „Lux-torpeda” sugerowała dwie podstawowe cechy tego niezwykłego wagonu silnikowego: wygodę podróżowania i dużą prędkość. Rzeczywiście jak na owe czasy była bardzo szybka i bardzo komfortowa. Miała oryginalny wygląd, kształtem przypominała wielką, wydłużoną limuzynę (wysunięte do przodu maski silników) lub przedłużony autobus. Nie miała sprzęgów, a więc nie mogła się łączyć z innymi pojazdami szynowymi.

Posiadała miejsca tylko pierwszej klasy. Obsługiwała wspomniane połączenia Kraków-Zakopane, Warszawa-Kraków, Kraków-Krynica, Katowice-Łódź oraz kursowała między Tarnopolem i Lwowem, prawdopodobnie również z Warszawy do Krakowa przez Kielce. Potem wybuchła wojna i Lux-torpedy zniszczyli dranie od historii. Podczas bombardowania lokomotywni w Krakowie spłonęły dwie Lux-torpedy wyprodukowane w Chrzanowie, następne dwie, w tym pochodząca z zakładów Austro-Daimler-Puch, zostały zniszczone podczas bombardowania stacji Skarżysko-Kamienna. Ostatnie dwie chrzanowskie Lux-torpedy Niemiaszkom bardzo się spodobały, kiedy już Polskę zajęli, i jeździły podczas okupacji jako specjalne (*Sonderzüge*) luksusowe pociągi *Nur für Deutsche* z Krakowa do Zakopanego i Krynicy. Obsługiwały także wycieczki specjalnych gości Generalnego Gubernatora,

a nawet jeździły do Austrii. W 1945 dwa ocalale motowagony przejęte przez Armię Czerwoną wróciły do Krakowa w mocno niekompletnym stanie i nie mogły być już wykorzystane w normalnym ruchu pasażerskim. Jeden z pociągów służył za magazyn części zamiennych dla drugiego, którego używano do transportowania pracowników do kopalni Siersza w Trzebini. Coraz częściej psujący się, zdekompletowany i wyeksploatowany wagon został wkrótce wycofany z ruchu. Obie ocalale z wojennej pożogi Lux-torpedy zostały zezłomowane prawdopodobnie w 1954 roku, tym samym do dziś nie zachował się żaden egzemplarz. Po luksusowych cudach techniki jedyną pamiątką pozostają nieliczne filmy, zdjęcia i opisy.

Informacja, jakoby pozostałością po Lux-torpedzie był stojący na zapleczu Muzeum Kolejnictwa w Warszawie (na bocznych torach między Muzeum a Dworcem Zachodnim) kompletnie zdezelowany wagon motorowy – jest plotką. Najprawdopodobniej jest to włoski wagon serii SD80, zakupiony przez PKP już po II wojnie światowej. Wprawdzie podobny do Lux-Torpedy, lecz nie taki sam.

Lux-torpeda nie odeszła w zapomnienie. W sercach tych, którzy kochają kolej – i tu pozdrowienia dla Krzysia W., z którym razem studiowałem – urodziła się legenda. Żaden z jeżdżących w Polsce pojazdów szynowych nie obrósł taką otoczką, jak Lux-torpeda właśnie. Była bowiem naprawdę niezwykła. Przed wojną

na widok błyszczącego, srebrnego lub kremowo-granatowego wagonu o aerodynamicznych ścianach czołowych, podobnych do ówczesnych samochodów osobowych Tatra, który pędząc, wydawał jednocześnie przytłumiony dźwięk, zupełnie inny od parowozów – na ten widok ludzie wybałuszali oczy. To był prawdziwy szok. Jak wspomina znany autor wielu wartościowych publikacji o historii kolejnictwa, Bogdan Pokropiński – ludzie, widząc ją, przystawali i krzyczeli z przejęciem: Lux-torpeda! Lux-torpeda!

Ludzie marzyli o tym, żeby pojechać takim wagonem chociaż do Krakowa, tym bardziej że podróż koleją w latach 30. nie była tania. Już sama nazwa nadawała temu pojazdowi znamion czegoś bardzo nadzwyczajnego czy egzotycznego. Istotnie Lux-torpeda w niczym nie przypominała ciężkich, ociekających oliwą parowozów, jakie królowały wówczas na polskich torach. Ciekawe zresztą, jak dziś byście zareagowali, gdyby zamiast zielonkawego elektrowozu EU07 z kilkoma odrapanymi wagonami na Warszawę Centralną wjechał biały poduszkowiec, a z jego wnętrza wyszła Angelina Jolie z ustami jak dwie połówki arbuza, zapraszając Cię w skąpym mundurku PKP do wnętrza, po czym skasowała Ci swoim niklowanym kasownikiem bilet, a Ty po 46 sekundach – czyli w czasie, który wystarczyłby na grę wstępną i pełny stosunek z nią – znalazłbyś się na dworcu Budapeszt Keleti. Już chyba wiem, o czym śpiewał Maciej Maleńczuk w piosence *Konduktorka*.

Lux-torpeda była motorowym składem ekspresowym (MtE), który dziś nazwalibyśmy raczej autobusem na szynach albo ekspresowym szynobusem. Podróżowało nim 60 osób, to jest niewiele więcej niż standardowym autokarem turystycznym jednopokładowym albo niewiele mniej niż piętrowym autokarem.

W książce *Drogi żelazne Rzeczypospolitej* czytamy, że tuż przed wojną tak reklamowano nasze koleje: „Jeżeli masz zamiar udać się w podróż, nie pytaj o pociąg starej ciotki, która podróżowała przed ośmiu laty, ani kolegi, który był tam raz nocą, grając do tego w brydża. Pamiętaj, że w trosce o dobro podróżnych koleje przyspieszają bieg pociągów i zmieniają trasy, co wpływa znów na zmianę rozkładu jazdy” i dołączano aneks zatytułowany *Zmiany w czasie druku*, gdzie informowano, że powstało nowe połączenie Gdynia-Katowice i nocne pociągi na trasach Warszawa-Wiedeń oraz Warszawa-Ciechocinek. Ponadto podróżnych informowano, że „z przyczyn niezależnych od Towarzystwa Międzynarodowych Wagonów Sypialnych zawieszono połączenie Warszawa-Moskwa”. Zbliżała się wojna. Po niej było w naszych pociągach już tylko wolniej, ciasniej, drożej, brudniej, i choć naprawdę nie chcę marudzić, to muszę to napisać: było generalnie gorzej.

Prawdziwy twardziel

Każdy producent samochodów w pewnym momencie swojego istnienia na rynku daje ciała. Czasem jakiś model jest tak nietrafiony, obrzydliwy albo po prostu ogólnie beznadziejny, że wywołuje spontaniczny odruch wymiotny u postronnych przechodniów. Tak jest np. u Forda z modelem Ka czy u Fiata z Multiplą z 1998 roku, która znalazła się na prestiżowej liście 50 najgorszych samochodów wszech czasów gazety „Time”. Nie żebym bratał się z ziomkami spod znaku Georga W. Busha, co to popijają 2,5-kilogramowego hamburgera 5 litrami coca-coli light, ale coś w tym jest. Jankesi zresztą są winni powstania wielu innych tego typu konstrukcji. Ale nie tylko oni.

Czasem samochody są jak małżeństwo. Nie dość, że są aseksualne, to w założeniach mają być fajne, i ostatecznie wychodzi z nich piekło. To dyskwalifikuje samochód jako maszynę. Dla przykładu: kiedy podeszło się do Renault Dauphine z 1956 roku, można było podobno usłyszeć, jak rdzewieje, a jego przyspieszenie odmierzało się kalendarzem. Z kolei będąc nieszczęśliwym posiadaczem Forda Pinto z 1971, dwa razy należało się zastanowić przed gwałtownym hamowaniem, jeśli z tyłu znajdował się jakikolwiek samochód. Niemal każde uderzenie w tył tego maszkarona kończyło się bowiem fajerwerkami godnymi inauguracji igrzysk olimpijskich z racji fatalnie umieszczonego zbiornika paliwa. Chevrolet w 1961

roku też dał ciała na całej linii swoim modelem Corvair, w którym z niezrozumiałych powodów postanowiono maksymalnie obciążyć tylną oś, montując tam silnik. Pożalowano przy okazji kilku doliczów na opracowanie porządnego zawieszenia, w efekcie czego samochód zachowywał się zupełnie nieprzewidywalne, niezależnie od aktualnej szybkości, pogody i umiejętności kierowcy. To jeszcze nie koniec! Kolumna kierownicy przy „spotkaniu” czołowym zamieniała się w oszczep przebijający pierś kierowcy, a zapach benzyny z nieszczelnych zbiorników paliwa stale przypominał, że palenie szkodzi zdrowiu. Przewidywalnym bonusem był zatem czcigodny tytuł – który otrzymała ta trumna na kołach – najbardziej niebezpiecznego samochodu Ameryki.

Takich poronionych technicznie, a czasem również stylistycznie, aut było zresztą o wiele więcej. Angielski AMC Triumph Stag przypomina mi zawsze rasową kurwę. Owszem wygląda fantastycznie, a przy tym radość z jazdy nim była ogromna – głównie za sprawą trzylitrowej V-ósemki – ale w środku było gorąco jak w hutniczym piecu i bardzo, bardzo drogo... bo psuło się w samochodzie wszystko. Skoro już wspomniałem o prostytutce, to kolejnym niewypałem był Chrysler Imperial LeBaron Two-Door Hardtop z 1971, który był tak wielki i brzydki, że z przyjemnością jeździli nim tylko alfonsi w czerwonych, błyszczących marynarkach ze swoimi dziewczynkami. To samo dotyczyło Jaguara XK-E V12 Series III z 1974, który jest klasycznym

przykładem, jak można naprawdę sknocić wygląd boskiego samochodu. Z kolei przepiękny Aston Martin Lagonda z 1976 roku powinien zagrać w trzeciej części filmu *Terminator*. W tym samochodzie bowiem elektronika żyła własnym życiem. Dlatego nie ma co mieć do Włochów pretensji o nową Multiplę...

Przy okazji wyszło na jaw, że choć pojawiają się samochody dziwaczne i nie do końca zrozumiałe – ludzie je kupują. I to jest dopiero pech. Tak było właśnie z mikrosamochodami, potem z amerykańskimi *muscle cars*, a nie tak dawno pojawiły się następne dziwadła.

Spójrzcie np. na coś takiego, jak np. Ford Explorer, Ford Excursion, Mercedes ML czy Land Rover Freelander. Zresztą generalnie na coś takiego jak SUV. Dobre mają tylko nazwy. Całą resztę – właściwie wszystko – mają za duże: za dużo palą, za dużo kosztują, kupują je ludzie z za dużymi kompleksami lub chcący poczuć się bezpieczniejsi – kierowcy, co to nie odróżniają czerwonego od zielonego koloru na sygnalizatorach. Przy tym auta te nie nadają się do prawdziwej jazdy ani w terenie, ani na drodze. To coś w stylu pełnej refundacji przez Narodowy Fundusz Zdrowia viagry dla osiemdziesięciolatków przy jednoczesnej 100-procentowej odpłatności za okulary. Owszem, masz szansę, że będziesz mieć erekcję, ale nawet jeśli, to i tak nie dostrzeżesz, gdzie go masz włożyć, i nie będziesz pamiętać, jak to się robiło.

Dlatego dotąd nie mogę pogodzić się z tym, co pieniądze robią z ludźmi, co ludzie robią z pieniędzmi i co ludzie robią z samochodów. Nie rozumiem, jak można było pokazać światu Porsche Cayenne, a potem zacząć je nawet sprzedawać. Cóż to za pomysł, żeby samochód nazywany przez sklonowane lalki barbie „terenówką” rozpędzić do 295 km/h! Na domiar złego Volkswagen odpowiedział własnym kaszalotem o nazwie Touareg. Najgorsze jednak dla mnie jest to, że moja ulubiona marka BMW – jako że jestem znanym w półświatku Adidasa rasowym dresiarzem, a gdy piszę te słowa, mam ogoloną głowę, spodnie od dresu, a moje mięśnie prężą się pod obcisłą koszulką niczym amazońskie pytony – też odstawiła taką szopkę z samochodami z serii X: X5, X3 i X6. X kojarzy mi się dobrze tylko ze względu na Gillian Anderson w roli naszpikowanej seksapilem Dany Scully. Reszta to kpina. Tego firmie BMW nie wybaczę nigdy. A jeśli okaże się, że powstanie terenowa wersja bolidu Kubicy, przesiądę się do Alfy Romeo. Przysięgam.

Specjalnie poruszyłem temat poronionych samochodów, niby terenowych, bo na szczęście nasza motoryzacja nie splamiła się niczym takim. Jeśli ktoś powie, że Tarpan nie jest samochodem terenowym, to spokojnie można dać mu w mordę. Choć przecież nie o Tarpanie będzie mowa.

Wszystkie te SUV-y są klasyczną kaszaną w terenie w zestawieniu z naszym bohaterem. Wszystkie te koszmarnie samochody sportowo-rekreacyjne wyglądają

jak kumple z mojej siłowni. Wszystko powyżej pasa mają ogromne: ogromne mięśnie, ogromne karki i lby jak u konia, ale mosznę mają malutką jak u noworodka. Tak samo jak np. Honda CRV. Nadwozie wielkie, a podwozie jak w Mikrusie. My jednak wyprodukowaliśmy swego czasu jeden z najlepszych pojazdów terenowych świata, który jest zupełnie inny od niby terenowej kaszany, bo podwozie ma naprawdę ogromne, a cała reszta jest już tylko dodatkiem – bo to rasowy, prawdziwy samochód terenowy, a nie jakaś popierdulka. Mowa tu o rodzinie samochodów ciężarowych Star 266. Mają one właściwie tylko jedną wadę: powinny być oznaczone jako Star 666, wtedy byłyby naprawdę w 100% szatańskie.

Stary 266 to cała rodzina samochodów powstała w wyniku wykorzystania doświadczeń z eksploatacji samochodów Star 66 i Star 660, o układzie napędowym 6x6. Samochody te produkowane były w Fabryce Samochodów Ciężarowych w Starachowicach w latach 1958-1965 i 1965-1983, przy czym większość z nich nadal jest użytkowana i ma się zupełnie dobrze. Samochód opracowany został przy współpracy Przykładowego Biura Konstrukcyjnego Fabryki Samochodów Ciężarowych w Starachowicach oraz Wojskowego Instytutu Techniki Pancernej i Samochodowej w Sulejówku. Był wynikiem prac nad rodziną samochodów ciężarowych serii Star 200, zawierającą pojazdy: szosowy Star 200 (4x2), uterenowiony Star 244 (4x4) i nasz terenowy Star 266

(6x6). Ten ostatni był następcą modeli 66 i 660, a produkowano go seryjnie od 1973 roku. Do 2000 roku zbudowano łącznie 18 000 samochodów Star 266, z czego wyeksportowano od 1977 roku około 6000 sztuk: do Angoli – 2790 sztuk, do Birmy – 89, do Jemenu – 550, do Libii – 650, do... ZSRR – co najmniej 359, i na Węgry – 174.

Nie to jest jednak ważne. Istotne są trzy osie, sześć kół, wszystkie koła napędowe. Bez żadnego przygotowania samochód pokonuje przeszkody wodne o głębokości do 1,2 m, a jak się kierowca postara, to auto poradzi sobie z o dwa cale głębszym brodem, niż ja mam wzrostu (1,8 m). Ten kolos może pracować przy zapyleniu $1,5 \text{ g/cm}^3$ i wilgotności powietrza 98%, a jedna z wersji może poruszać się nawet z całkowicie zanurzoną w wodzie kabiną, bo nadciśnienie w niej wytwarzane nie dopuszcza do jej zalania. Model ten zaopatrzone także w całkowicie wodoszczelną instalację elektryczną. Nie ma „zmiłuj się”. Dopuszczalne temperatury otoczenia, w których samochód sobie radzi, mają rozpiętość od -40 do +50 stopni Celsjusza. Wyciągarka z liną długości 50 m i o obciążeniu do 6 ton jest dodatkową, niezaprzeczalną zaletą, o której dziewczyny w SUV-ach na bulwarach miast nie mają nawet pojęcia. Podczepiasz linę np. do pnia i wyjeżdżasz z największych tarapatów zupełnie o własnych siłach.

Do tego rzędowe, 6-cylindrowe silniki wysokoprężne, chłodzone cieczą, o pojemności 6,85 l o mocach od 150 KM do 220 KM, co może i przy 7

tonach masy własnej nie powala – porównując to np. do 250 KM najsłabszego Porsche Cayenne – ale pozwala na maksymalną prędkość 90 km/h, co w zupełności wystarcza. Załadowanie od 3,5 do 5 ton dowolnego ładunku i przewiezienie go na dystansie do 1050 km nieustannych wertepów i bezdroży bez uzupełniania paliwa (2 zbiorniki po 150 l) robi wrażenie. Do tego za kabiną kosz na dodatkowe kanistry i koło zapasowe. Kiedy na niego spojrzysz, zobaczysz, że wygląda jak Goliat. Jest po prostu niezniszczalny. Andrew Golota na ringu przeciw Ridrickowi Bowe’owi... Przynajmniej do 6 rundy.

Samochód zbudowany jest na nitowanej i wykonanej z blachy stalowej podłużnicowej ramie. Zasilanie i smarowanie silnika możliwe jest w skrajnych przechyłach samochodu, co skutkuje m.in. zdolnością pokonywania wzniesień w granicach 76-78°, przechyleniem poprzecznym do 41°. Do tego dochodzi możliwość podłączenia przyczepy o masie 4-8,5 tony. A tego Cayenne nie potrafi na pewno. Wprawdzie rozpędza się do ponad 220 km/h i zużywa średnio 14 litów paliwa, to jednak w terenie nie ma najmniejszych szans przy naszym Starze, bo to Star jest prawdziwym samochodem terenowym średniej ładowności i wysokiej mobilności. Prawdziwy twardziel z niego. Jean Claude Van Damme jako Frank Dux w filmie *Krwany sport*.

Nasz samochodowy bohater ma 5 biegów do przodu i 1 do tyłu. Biegi 2-5 są zsynchronizowane. Do tego dochodzą: dwubiegowa, mechaniczna, z możliwością

włączania napędu przedniego mostu, skrzynia rozdzielcza napędu; mosty napędowe jednostopniowe, z terenową blokadą mechanizmów różnicowych; napęd przedniego mostu odłączany, mostów drugiego i trzeciego stały, co daje wprost niewyobrażalne możliwości babrania się w błocie, bagnie i wszystkim tym, co jest najgorszym snem laseczek i ich przydupasów z białymi kołnierzykami w swoich Toyotach RAV4.

Star 266 zawieszony jest na solidnych resorach piórowych półeliptycznych, amortyzatorach hydraulicznych podwójnego działania (oś przednia) i dźwawkach reakcyjnych (oś środkowa i tylna). Hamulce ma bębnowe, dwuobwodowe, hydrauliczne ze sterowaniem pneumatycznym i z sygnalizacją wystąpienia awarii. Hamulec ręczny (tarczowy) zamontowano na wale napędowym. Instalacja elektryczna 12 lub 24 V jest oczywiście wodoodporna, ekranowana, przystosowana do jazdy w zaciemnieniu i do montażu urządzeń specjalnych (np. „szperaczy”). Samochód posiada instalację doszczelniania zespołów napędowych w czasie brodzenia w wodzie. Kabina załogi jest dwumiejscowa z rozkładaną leżanką, wentylowana i ogrzewana, z dwoma wjazdami w dachu, spawana z blachy stalowej. W wersji 266M Stara wyposażono w turbodoładowany z intercoolerem silnik D0824 LFL09 niemieckiej firmy MAN, spełniający normy emisji spalin Euro 2. Układ hamulcowy w tej wersji wyposażono w ABS.

Nasz twardziel jest produkowany w naprawde niezliczonych wersjach: w podstawowej – jako ciężarówka skrzyniowa, wykorzystywana do przewozu ładunków. Twardziela doceniło wojsko i jest jak uniwersalny żołnierz. To podstawowy samochód ciężarowy Wojska Polskiego, jest więc wykorzystywany jako ciągnik artyleryjski holujący 120-122-milimetrowe haubice i moździerz czy podwozie pod elementy mostu pontonowego. W wersji WUS-3 samochód jest przystosowany do dezynfekcji, dezaktywacji i dekontaminacji – wyposażony w zbiorniki i urządzenie rozpylające, zbudowane na bazie lotniczego silnika odrzutowego SO-3 z samolotu TS-11 Iskra. Występuje także jako dźwig samochodowy o udźwigu 5 ton, zestaw koparkowy z łyżką podsiębierną, ciągnik siodłowy (C 266) pod dwuosiową naczepę terenową N6, cysterna na 4500 litrów paliwa z pompą. Zaopatrzony w generator dymu przeznaczony jest do stawiania zasłon dymnych ciągłych lub okresowych o wymiarach 1500 x 150 m, co by wróg nic nie widział. Może być też podwoziem wyrzutni rakietowych lub zwykłym wozem amunicyjnym. Z działkiem kalibru 23 mm jest samobieżnym artyleryjskim zestawem przeciwlotniczym. Star 266 może być także wozem dowódczo-sztabowym, laboratorium chemiczno-radiacyjnym lub też samochodem ze sprzętem i wyposażeniem specjalistycznym: elektronicznym, dowodzenia, łączności, warsztatów, izotermą itp. Może wykonywać

naprawdę bardzo zróżnicowane zadania lub służyć jako terenowy samochód bojowy straży pożarnej.

W 2003 roku jako rozwinięcie Stara 266 zaprezentowano Stara 1466 z opancerzoną kabiną, przeznaczonego do działań w obszarze zagrożenia wojennego. Kabinę samochodu zaopatrzono w 5-milimetrowe odejmowane płyty pancerne, 30-milimetrowe szyby pancerne i osłony podłogowe zapewniające ochronę przed wybuchami granatów ręcznych i min przeciwpiechotnych. Pancerz zapewnia ochronę załodze przed ostrzałem pociskami kalibru do 7,62 mm z odległości większej niż 30 m i odłamkami pocisków artyleryjskich kalibru maksymalnie 155 mm z odległości ponad 100 m.

To jeszcze nie wszystko. Prawdziwy twardziel pokazał, że nieobca mu rywalizacja. W 1988 roku dwie polskie załogi w składzie: Jerzy Mazur i Julian Obrocki oraz Tomasz Sikora i Jerzy Franek wystartowali na specjalnie przystosowanych do rajdów Starach 266 w IX Rajdzie-maratonie Paryż-Dakar. Zawodnicy podróżują przez pustynię, a długość odcinków specjalnych sięga kilkuset kilometrów dziennie. Jak się zapewne domyślasz, to jedna z najtrudniejszych i najbardziej morderczych imprez tego typu. W historii tego rajdu od 1977 do 2007 roku zginęło w nim już 48 osób. A nasi zawodnicy zdołali go ukończyć!

Samochody były specjalnie przystosowane. Zamontowano pałaki bezpieczeństwa w kabinie, zamontowano sześć dodatkowych reflektorów, osłonę

miski olejowej silnika i przekładni głównej. Skrzynia ładunkowa została zmniejszona, jako że nie była potrzebna, a poszczególne elementy konstrukcji (kabina, zespół napędowy i mosty) zabezpieczono linami na wypadek zerwania. Zastosowano dwa silniki: wolnossący (150 KM) i turbodoładowany (180 KM przy 2800 obr./min). Samochody odchudzono z seryjnych 7350 kg do 5900 kg. Osiągały prędkość maksymalną 110 km/h. Niestety nie odnotowano ich w klasyfikacji końcowej, gdyż przekroczyli limit spóźnień, ale wyczynem było to, że dojechali.

Bazując na doświadczeniach z tamtego rajdu, zmodernizowano Stary i na następny rok przygotowano dwa ulepszone modele – tym razem 4x4 Unistar – które z turbodoładowanymi silnikami T 359M osiągały 215 KM przy 3000 obr./min, co przy masie 5,5 t dawało prędkość 120 km/h. Ostatecznie jednak w 1989 nie prowadzono klasyfikacji w kategorii ciężarówek ze względu na tragiczny wypadek ciężarówki DAF, w której zginął kierowca. Zrezygnowano z rywalizacji ciężarówek i odąd startują tylko samochody osobowe i motocykliści.

Nasz twardziel nie jest konstrukcją zbyt rewolucyjną pod względem rozwiązań konstrukcyjnych, ale trzeba pamiętać, do czego został przeznaczony. W terenie bowiem liczy się przede wszystkim prostota i wytrzymałość. Star 266 miał być prosty w obsłudze, co nie jest wadą, ale zaletą, szczególnie w warunkach polowych czy wręcz w warunkach wojennych.

Samochodem tym może jeździć kierowca średnio wykształcony, konstrukcja jest przystosowana do katowania przez kierowcę, marnej obsługi, marnej jakości olejów, paliw, smarów itd. Te właśnie cechy zdecydowały, że Star 266 pobili zagraniczne, wyrafinowane konstrukcje i nie miał sobie równych w terenie. Wielokrotnie docierał w takie miejsca, do których inne pojazdy nie były w stanie dojechać. Przykładem może być choćby czy to pożar schroniska na Szrenicy położonego w Karkonoszach na wysokości 1362 m n.p.m., gdzie nasze Stary 266 dotarły jako jedyne, czy to służba w misjach zagranicznych Wojska Polskiego.

Star 266 jest niezwykle udaną konstrukcją. Oczywiście posiada kilka wad, jak zresztą każdy samochód, jest nawet trochę prymitywny, ale to chyba w nim najpiękniejsze. Najważniejsze, że niczego nie udaje – w przeciwieństwie do wspomnianych wcześniej osobowych podróbek terenówek. W odróżnieniu od nich ma prawdziwą duszę i własny, szorstki i twardy, ale dzielny charakter. Star 266 to niewątpliwie wspaniała maszyna.

Polak z Czechem dwa bratanki

Nigdy nie ukrywałem, że darzę sympatią Czechów i że mój stosunek do nich jest zupełnie inny niż większości ludzi, których znam. Mieszkalem przez kilkanaście pierwszych lat życia w przygranicznej wsi i

choć był komunizm, Czesi oraz ich kraj były dla mnie częścią dzieciństwa. Pierwszą maszyną silnikową, którą miałem na własność, był czeski motorower Jawa, pierwszym samochodem, który prowadziłem prawie samodzielnie, był czeski samochód Skoda MB 100, pierwszym widokiem, na jaki codziennie patrzyłem zza okna, kiedy wstawałem z łóżka – były słupki graniczne i czeskie góry. Również czeska telewizja była tą, którą bez jakiegokolwiek anteny odbieraliśmy (w czasach kiedy jeszcze telewizję oglądałem). Aby zrozumieć filmy, które tam wyświetlano – a na złość wyświetlano tam zawsze coś ciekawszego niż u nas, poza tym nasza Jedynka i Dwójka zawsze śnieżyły, bo nadajnik na Ślęzy był za daleko – nauczyłem się czeskiego. I od tej chwili nic już nie było takie samo. Nie pytajcie, gdzie rozlano pierwszą butelkę piwa, którą wypilem. Nie pytajcie mnie, kto to mrówka. Nie pytajcie, czy nie wiem z opowieści mamy, ojca, braci i sióstr, jak wyglądało lato w tej przygranicznej wsi, gdzie mieszkaliśmy upalnego lata 1968 roku.

Potem skończył się komunizm i mój jedyny brat wyjechał za chlebem do Brna, a ja na studiach chciałem podjąć sławistykę jako drugi kierunek i na rok wyjechać do Ołomuńca na stypendium. Nie udało się, mimo to zrozumiałem, że los mój i ludzi mi bliskich nieodmiennie związany jest właśnie z tym narodem, tak często u nas wyśmiewanym – głównie z powodu języka, choć po jego poznaniu wcale nie wydaje się już taki śmieszny i łatwy, jak można by przypuszczać. I jeśli miałbym

kiedykolwiek wyemigrować z Polski, to wybrałbym właśnie Czechy i prawdopodobnie Pragę, bo choć knedliki nie za bardzo lubię, to piwo już mi całkiem smakuje. A i knedle wolę od *wurstu*.

Ponieważ czytasz książkę o motoryzacji, nie zaś o kucharzeniu, więc dość o jedzeniu. I my, i Czesi mamy spore dokonania w dziedzinie motoryzacji, nasza historia się przeplata, czasem dobrze, a czasem źle... Ale to z Czechami zawsze powinnyśmy współpracować, nie zaś szukać partnerów w krajach, gdzie zamiast ziemniaków ryż się uprawia. I nie tylko ja tak myślę, czego dowodzi kilka udanych przykładów. O legendarnym „ogórku”, co to pekaesu miał garniturek, już pisałem. Ale o tym, co zamiast teleranka zobaczyły miliony polskich dzieci – jeszcze nie. A był to SKOT. Co ma on wspólnego z Czechami? Bardzo dużo – nawet poza nazwą, która w oryginale brzmi: *Střední Kolový Obrněný Transportér*. Nam, Polakom, szczególnie tym, którzy pamiętają więcej niż ja z tamtych czasów – bo mi wyrył się w pamięci sąsiad, który za wódkę z barku wszystko załatwić potrafił, kartki właśnie i żołnierzy WOP-u strzelających w powietrze z KBK AK 47, goniących szpiega, którego oczywiście nie było – SKOT kojarzy się jednoznacznie.

SKOT-y zaistniały w świadomości Polaków w stanie wojennym – były najczęściej spotykanym pojazdem na ulicach naszych miast, kiedy powstrzymywały „zapłutego karła reakcji” przed obaleniem władzy socjalistyczno-robotniczo-chłopskiej. A to maszyna na

tylę niezwykłą, że godna zaistnienia w gronie tych, o których w książce tej opowiadam. Dlaczego? Dzisiaj są powszechnie spotykane wśród miłośników militariów i kolekcjonerów, na każdym niemal zlocie miłośników pojazdów militarnych są stałą i niemal obowiązkową atrakcją. Często wykorzystuje się je jako obiekty reklamowe. Nie są drogie, bo już za 7000 PLN można stać się posiadaczem takiego cacka. Za dawny egzemplarz, co to nim jeździł niemiecki dziadek do kościoła, trzeba zapłacić drugie tyle, ale już nikt na ulicy nie pokaże Ci środkowego palca, za to Ty możesz pokazywać wszystkim bohaterski gest Kozakiewicza. A jeśli ktoś Cię naprawdę wkurzy, wrzucasz takiemu z góry przez szyberdach odbezpieczony granat, zamykasz właz i po chwili obok siebie masz gotową salatkę z buraka.

No dobrze, ale co mają do tego Czesi? Otóż SKOT jako jeden z niewielu pojazdów w byłym Układzie Warszawskim został wyprodukowany na podstawie współpracy PRL nie ze Związkiem Socjalistycznych Republik Radzieckich albo na jego licencji, ale z... ČSSR. Pamiętacie w ogóle taki skrót? Na pewno – Československá Socialistická Republika. Czesi nazwali SKOT-a jako OT-64.

SKOT został opracowany w końcu lat 50. w Czechosłowacji na podstawie podzespołów samochodu ciężarowego TATRA-813. Bardzo przypominał radziecki BTR-60, ale tylko zewnątrz. Wnętrze tej limuzyny rozwiązano bowiem zupełnie inaczej niż u

radzieckiego brata. Wewnątrz kadłuba zespawanego ze stalowych blach o grubości do 15 mm wydzielono cztery odrębne przedziały. Takie rozwiązanie gwarantowało dużo większe bezpieczeństwo żołnierzom desantu w czasie tzw. spieszenia. Zastosowano również grubsze płyty pancerne niż te użyte przez Rosjan, chociaż nic tak naprawdę nie jest pewne – jeśli spytałbyś ich o grubość pancerza, usłyszałbyś: „o grubości wystarczająco chroniącej przed działaniem pocisków broni strzeleckiej oraz odłamkami granatów”. Czesi zastosowali jednostkę napędową zasilaną olejem napędowym, nie zaś benzyną, co ważne jest, jeśli ktoś nie lubi opalenizny po wybuchu benzyny.

W 1961 roku zbudowano kilka prototypów SKOT-a, które przekazano do prób, a jednocześnie badany transporter zainteresowała się Polska. Tak się zaczęło. W 1963 roku uruchomiono produkcję seryjną w Fabryce Samochodów Ciężarowych w Lublinie, która pełniła funkcję montowni. Większość elementów i podzespołów produkowano u nas: pancerne kadłuby i wieże wytwarzała Huta w Ostrowcu Świętokrzyskim, blachy pancerne do ich produkcji odlewano w Hucie Częstochowa, uzbrojenie pokładowe pochodziło z Zakładów Mechanicznych w Tarnowie, celowniki powstawały w Polskich Zakładach Optycznych w Warszawie, a strona czeska dostarczała kompletne jednostki napędowe wraz z osprzętem i układy jezdne. Współpraca z Czechami układała się doskonale. Ogółem wyprodukowano 4500 SKOT-ów

przeznaczonych dla armii polskiej i czechosłowackiej oraz na eksport do wielu krajów, głównie arabskich. SKOT użyty został w operacjach militarnych, m.in. w Sierra Leone, Algierii, Sudanie, Syrii, Ugandzie, Urugwaju, Egipcie, Indiach, Libii, Maroku, a nawet w Kambodży.

Historia naszej współpracy z Czechami skończyła się jednak zaskakująco szybko. A dla mnie i mojej rodziny w tym kraju – także smutno. Na początku 1968 roku rozpoczęło się tam bowiem *Pražské Jaro*, co oznaczało, że Czesi i Słowacy pod przywództwem Alexandra Dubčeka chcą wolności, bez Wielkiego Brata. Marzył im się socjalizm z ludzką twarzą, co oznaczało wielopartyjność, wolne wybory, głębokie reformy gospodarcze, rehabilitację tych nieszczęśników, których niesłusznie skazano w okresie stalinizmu. Zniesiono zatem cenzurę, a Ludvík Vaculík opublikował swoje *2000 slov*, gdzie skrytykował wszystko, co dotąd w Czechach za sprawą proradzieckich socjalistów się stało. To Breżniewa strasznie rozdrażniło. Zwołał naradę państw Układu Warszawskiego, ale Czechów nie zaproszono. Latem, po serii ostrzegawczych manewrów wojskowych „Szumawa” i „Pochmurne lato ’68”, w nocy z 20/21 sierpnia roku, Polacy wraz z innymi członkami Układu Warszawskiego, rozsierzdzonymi postawą Czechosłowacji, rozpoczęli operację „Dunaj”, co oznaczało inwazję na Czechosłowację. Kilkaset tysięcy żołnierzy, 6300 czołgów i 800 samolotów zaatakowało malutki, spokojny i pacyfistycznie

nastawiony od zawsze kraj, a dowodzano z... Legnicy. Drugą co do wielkości armią były oddziały Wojska Polskiego: 25 000 żołnierzy i 650 czołgów, łącznie 4 dywizje.

Czesi wyznają, w odróżnieniu od nas, bardzo mądrą zasadę: nie bić się z silniejszymi od siebie, mimo to doszło do starć z okupantami. Przez kilka godzin trwały zacięte walki z uzbrojonymi cywilami o praską rozgłośnię radiową. Zabito kilkudziesięciu ludzi. Uprowadzono najważniejszych przywódców Praskiej Wiosny do Moskwy, z której już wrócić im nie było łatwo. Blisko 300 000 Czechów wyemigrowało, z czego 70 000 natychmiast po interwencji.

Prezydium Komitetu Centralnego Komunistycznej Partii Czechosłowackiej publicznie ogłosiło, że inwazja jest sprzeczna z międzynarodowym prawem i stosunkami pomiędzy państwami socjalistycznymi. Przez radio dowiedział się o tym cały świat, choć propaganda głosiła, że „czeski rząd zwrócił się o pomoc do sojuszników”. Wydarzenia te potępił cały świat i czeskie społeczeństwo. Symbolem tego stało się 16 stycznia 1969 roku samospalenie w Pradze na Placu Wacława 18-letniego studenta Uniwersytetu Karola w Pradze, Jana Palacha. Jego pogrzeb przemienił się w olbrzymią manifestację patriotyczną.

Nie był to jedyny tragiczny akt protestu przeciwko tej haniebnej wojnie. Zaraz po inwazji, 8 września 1968 roku, Ryszard Siwiec na Stadionie Dziesięciolecia w Warszawie, w obecności 100 000 ludzi i na oczach

Gomułki, Cyrankiewicza i najwyższych władz PRL, w trakcie dożynek krajowych, rozrzucił ulotki z protestem przeciwko interwencji, oblał się rozpuszczalnikiem i podpalił. Płonąc, nieustannie wznosił okrzyki „Protestuję!” i nie pozwalał gasić płomieni. Cztery dni potem zmarł w szpitalu. Przed śmiercią zostawił testament oraz nagrał taśmę magnetofonową ze słowami: „Ludzie, w których może jeszcze tkwi iskra ludzkości, uczuć ludzkich, opamiętajcie się! Usłyszcie mój krzyk, krzyk szarego, zwyczajnego człowieka, syna narodu, który własną i cudzą wolność ukochał ponad wszystko, ponad własne życie, opamiętajcie się! Jeszcze nie jest za późno!”. Po 25 latach do jego żony dotarł przejęty przez SB list, w którym napisał: „Po to, żeby nie zginęła prawda, człowieczeństwo, wolność ginę, a to mniejsze zło niż śmierć milionów. [...] Jest mi tak dobrze, czuję spokój wewnętrzny jak nigdy w życiu”. Pisaliśmy na murach: „Precz z agresją na Czechy”, „Precz ZSRR od CSRS”, „Niech żyje Czechosłowacja, precz z czerwonymi sowieckimi esesmanami”, „Gomułko, nigdy ci tego nie przebaczymy” czy „Precz z ruskimi mordercami w Czechach”.

Służby bezpieczeństwa zatrzymały u nas około 130 osób w związku z ich sprzeciwem wobec interwencji. Kilkakrotnie przekraczano nielegalnie granicę, aby pomóc Czechom w spodziewanych walkach. Choć zatem Polacy nie interweniowali z własnej woli, to niech żaden z nas się nie łudzi: Czesi do dziś pamiętają krzywdę, którą im wtedy wyrządziliśmy. Pamiętają o

tym, że Rumunia odmówiła udziału w interwencji, a Jugosławia materialnie pomagała Czechosłowacji. Wojska wschodnioniemieckie, chociaż oficjalnie brały udział w inwazji, nie przekroczyły granicy swego czeskiego sąsiada.

Dwóch pijanych polskich szeregowców w Jicinie szukało w czasie okupacji alkoholu. Wzięli broń, na ulicy miasteczka jeden z nich otworzył ogień. Zastrzelił dwóch Czechów, kilkanaście osób zranił, w tym naszych żołnierzy, którzy próbowali pijanego obezwładnić. Skazano go potem w Polsce na śmierć. Wyrok zamieniono na 25 lat więzienia, wyszedł po 15.

Wcześniej próbowaliśmy budować motoryzację wspólnie. Tyle że SKOT-ów, które razem produkowaliśmy, użyliśmy potem przeciwko Czechom. Współpraca nasza dawała jednak wcześniej doskonałe efekty. Grubość pancerza SKOT-a była, jak na rasowy pojazd pancerny, zróżnicowana. Przednie płyty kadłuba miały grubość u góry 8 mm, u dołu 12 mm, z boku 9 mm, a przy zbiornikach paliwa 10 mm. Płyta tylna miała 8 mm, a strop kadłuba 6 mm. Wieża w kształcie stożka o owalnie ściętym wierzchołku umożliwiała podniesienie broni pokładowej pod kątem 87°, co pozwalało prowadzić ogień przeciwlotniczy, a wyposażona była w karabin maszynowy 7,62 mm lub 12,7 mm. W niektórych wersjach był to sprzężony zestaw karabinu maszynowego KPWT 14,5 mm z karabinem maszynowym PKT 7,62 mm.

Większy karabin służył do zwalczania lekko opancerzonych wozów bojowych, siły żywej i środków ogniowych przeciwnika na dystansie do 2 km oraz celów powietrznych na pułapie do 1,5 km. Strzelec miał do dyspozycji amunicję w taśmach na 50 sztuk z pociskami smugowymi przeciwpancerno-zapalającymi BZT, BST, B32 lub BS-41 oraz pociski zapalające PZ. Pociski opuszczały lufę z prędkością 998 m/s, i w ciągu minuty mógł ich wypuścić do 120. Zapas wynosił 10 taśm. Z kolei karabin mniejszy raził na dystansie do 1500 m. Odległość tzw. strzału bezwzględnego do sylwetki biegnącego żołnierza wynosił 670 m. Do strzelania stosowano naboje z pociskami zwykłymi, smugowymi i przeciwpancerno-zapalającymi. Prędkość początkowa wynosiła około 855 m/s, praktyczna szybkostrzelność do 250 strzałów/min. W zapasie kanonier miał 8250 nabojoych taśm. Można było się ostrzeliwać dookoła w płaszczyźnie poziomej, a w pionie od -4° do $+89,5^{\circ}$. Z takimi pukawkami można było paradować dumnie na „Love Parade”, „Techno Parade”, „Paradzie równości” albo jakiejś innej paradzie, niezależnie od zapatrywań seksualnych, przy czym okazało się – jak wiemy – że SKOT użyty został z powodzeniem do zupełnie innych parad. Szczególnie w okresie naszego „Czasu Apokalipsy” i wspomnianej Praskiej Wiosny.

W wersji 2A SKOT uzbrojony był dodatkowo w dwie wyrzutnie przeciwpancernych pocisków kierowanych 9M 14M „Malutka”, umiejscowione na bokach wieży i osłonięte płytami pancernymi.

Oczywiście dodatkowym uzbrojeniem była broń osobista desantu w liczbie 5-18 (zależnie od wersji) żołnierzy, którzy mogli się ostrzeliwać przez specjalne otwory strzelnicze w burtach kadłuba, drzwiach tylnych i pokrywach włazu – 4 znajdowało się w kadłubie, 2 w drzwiach i 4 w pokrywach włazów. Otwory w pokrywach włazów wykorzystywano po ich otwarciu i zaryglowaniu. Pozwalały one na prowadzenie tzw. ognia dwupoziomowego z broni strzeleckiej (6 żołnierzy siedziało na dolnym poziomie, a 4 prowadziło ogień, stojąc na górnym poziomie). Wszystkie otwory strzeleckie były zamykane i ryglowane, co uniemożliwiało otworzenie ich z zewnątrz.

Znajdujący się w przedniej części kadłuba przedział miał stanowisko kierowcy z lewej i dowódcy z prawej. I kierowca, i dowódca mieli nad sobą właz w stropie z pokrywami otwieranymi do przodu oraz szerokie z boku kadłuba. Pomiędzy nimi a przedziałem bojowym w środkowej części kadłuba i wnętrzem wieży znajdował się zamknięty przedział silnikowy, ale w razie czego można było się tam oczywiście dostać. W części tylnej było miejsce dla desantu, który mógł szybko opuścić wnętrze przez szerokie jak wrota od stodoły podwójne tylne drzwi.

Ośmiocyldrowy, widlasty (cylindry rozchylone pod kątem 75°), wysokoprężny silnik TATRA T-928-14 o pojemności 11 762 cm³ i stopniu sprężania 16,5 dawał moc 180 KM przy 2000 obr./min. Silnik był chłodzony powietrzem – jak na Tatrę przystało – wymuszone za

pomocą dmuchawy. Pancerniaczek zabierał zapasik 180 l paliwa, 100 l w kanistrach oraz 330 l w zbiorniku zrobionym z gumy. Dobrze, że nie arabskiej.

Samochód zużywał w czasie jazdy szosowej od 45 l/100 km, w przypadku poruszania się w terenie – do 70 l/100 km. A było czym pojeździć. Wszystkie osiem kół było napędzane. Skrzynia biegów była półautomatyczna z preselekcją 5 biegów do przodu i 1 do tyłu. Do tego dochodził oczywiście reduktor do jazdy w terenie. Oprócz tego napęd śrub napędowych do pływania z prędkością 8-9 km/h. Do kierowania w wodzie służyły dwa podwójne stery zamontowane za śrubami. Z przodu kadłuba znajdował się składany falochron, wewnątrz wozu pompa do usuwania nadmiaru wody.

Wielkie koła (13 x 18) zawieszono niezależne, z zastosowaniem podwójnych wahaczy poprzecznych, sprężyn śrubowych i łącznie 10 amortyzatorów, co sprawiało, że prowadził się znacznie lepiej niż Warszawa i był tak samo szybki jak większość zdezelowanych Fiatów 126p. Ciśnienie w oponach można było regulować oddzielnie dla każdego koła w zależności od rodzaju terenu, co oznaczało również możliwość pompowania w przypadku przestrzelenia czy przebicia odłamkiem.

Oczywiście miał wspomaganie układu kierowniczego, a dzięki temu, że skręcały wszystkie 4 przednie koła, mógł zawrócić w promieniu 10 m, choć sam miał 7,5 metra długości! Hamowanie zapewniały dwa niezależne systemy hamulcowe – jeden

to dwuobwodowy system hydrauliczny działający na bębny wszystkich kół, a drugi działał na bęben umieszczony na wale napędowym.

Do dyspozycji załogi pozostawały specjalne przyrządy obserwacyjne i celownicze. Były to lornetki i celowniki z dalmierzem i z podziałkami służącymi do pomiaru kątów w peryskopie niczym w „Czerwonym Październiku”. W nocy można było używać noktowizora. Do pogadania służyło radio UKF i czolgoфон w helmofonach. Oprócz tego w zależności od przeznaczenia transporter SKOT posiadał szereg systemów i układów specjalnych, takich jak: urządzenie filtrowentylacyjne, ogrzewacz 12BKN-5, układ regulacji ciśnienia w kołach, układy łączności i dowodzenia, radiolokacyjne i inne.

SKOT teoretycznie był przystosowany do poruszania się w terenie skażonym środkami chemicznymi, biologicznymi i radioaktywnymi. Szybko jednak okazało się, że jest przestarzały. Od początku lat 90. stopniowo zaczął być wycofywany z Wojska Polskiego. Mimo to wciąż jest wykorzystywane 300-400 transporterów SKOT, m.in. w wersjach R-2AM/AMT (dowodzenia pododdziałem artylerii) i R-3M (dowodzenia), inżynieryjnej, szkolnej. Po modernizacji nazwano go Kołowym Transporterem Opancerzonym „Rys”.

Ktoś kiedyś powiedział, że jeżeli coś jest do wszystkiego, to jest... do niczego. SKOT jest przykładem, że może być inaczej. Wprawdzie jako

ogromny, wysoki bojowy wóz transportowy może dzisiaj jest już trochę archaiczny, ale zadania, jakie wykonuje obecnie, dowodzą, że jego uniwersalność jest ogromną zaletą, dzięki której nadal jest w pełni przydatny. Czesi swoje transportery OT-64 – co po polsku znaczy SKOT (to kolejny dowód, jak bardzo różnią się nasze języki) – wykorzystują z powodzeniem w policji przy tłumieniu zamieszek, jak np. w czasie protestów antyglobalistów w Pradze. Nawiasem mówiąc, też bym protestował, skoro Bank Światowy twierdzi, że jest fajny, kolesie w garniturach obżerają się za nasze pieniądze, dyskutując, jak by tu wyciągnąć nam ich jeszcze więcej, a tymczasem w takim Mozambiku 80% kobiet nie umie w ogóle czytać, a 60% mieszkańców nie jest objętych nawet podstawową opieką medyczną. Ale wróćmy do SKOT-a. Ma on pewną niezaprzeczalną zaletę nad czołgami, jeżeli chodzi o tłumienie zamieszek, bo jak się okazało, do tego był używany najczęściej. Otóż ich użycie nie wydaje się aż tak drastyczne jak zastosowanie czołgów. Chociaż jest tak samo.

Dla mnie, jako zatwardziałego pacyfisty, najbardziej interesujący jest SKOT w wersji pożarniczej. Wóz wyposażony w dodatkowe działko wodne, drzwi boczne i sprzęt ratunkowy. Wierście lub nie, ale strażakiem chciałem być zawsze, samochody mnie interesowały od kołyski (która w moim przypadku była pojazdem gaśnicowym), a taki wóz strażacki to naprawę coś. Specjalnie wyposażone SKOT-y pełnią również funkcję

wozu sanitarnego. Na sam koniec zaś dodam, że transporter, o którym snuję tę historię, żyje także... wirtualnie. W grze *Operation Flashpoint* można sobie poszaleć wirtualnym OT-64 albo zmodyfikowanym „Rysiem” w polskim dodatku do gry *Operacji Marchenka*.

Patrząc na osobliwe piękno takiej maszyny jak SKOT, doskonale, idealnie przystosowanej do pełnienia zróżnicowanych zadań, nie zapominajmy nigdy, że w wersjach bojowych przyprawia o śmierć, ból i kalectwo, co pokazuje tym samym całą brzydotę, okrucieństwo i bezwzględność ludzkiej natury, a człowiek zaślepiony w swej chciwości wciąż wydaje ogromne środki na rozwój takich śmiercionośnych maszyn, pozwalając jednocześnie, żeby co trzeci człowiek na ziemi umierał z głodu i pragnienia.

Sojusz robotniczo-chłopski

„Motoryzacja rolnictwa” – pod takim hasłem na początku lat 70. polski przemysł motoryzacyjny uczestniczył w Wystawie Osiągnięć Rolnictwa Bydgoskiego w Myślecinku koło Bydgoszczy. Zaprezentowano tam produkowane lub przewidziane do fabrycznej produkcji pojazdy przeznaczone specjalnie dla mieszkańców wsi. Jak potrzebne były takie konstrukcje, świadczył przykład Warszawy 200P (pick-up), Polskiego Fiata 125p pick-up czy Syren R-20 i 104 B, sprzedających się jak świeże drożdżówki. Partia z narodem, walcząc o lepsze jutro dla Polskiej

Rzeczypospolitej Ludowej, postanowiła więc przytomnie iść za ciosem. Tym bardziej że ta cholerna prasa donosiła o pilnej potrzebie opracowania koncepcji stworzenia prawdziwego pojazdu dla rolników, który jednak nie byłby kolejną wersją produkowanego już samochodu a przystosowaną tylko do poruszania się w trudnym terenie, ale samochodem opracowanym od podstaw. Zanim zaczniemy jednak, cofnijmy się trochę w dziejach.

W podpoznańskiej wsi Antoninek już w 1929 roku działała odlewnia żeliwa i warsztat. Powstawały tu piasty do kół i obręcze do powozów konnych, a 10 lat później budowano również przyczepy i niewielkie ciągniki rolnicze. Natychmiast po wojnie powrócono do produkcji przyczep. Wkrótce remontowano tu również samochody Skoda, Citroen, Renault, a potem również Star, Żubr i Jelcz. Zakład został filią Poznańskich Zakładów Naprawy Samochodów. Na początku lat 70. zrodził się w Instytucie Obróbki Plastycznej pomysł na uruchomienie produkcji wielozadaniowego samochodu dla rolnictwa i zapada decyzja, że samochód ten będzie produkowany właśnie w Antoninku.

Że samochód taki był potrzebny, nie ulegało wątpliwości, więc nie było z czym zwlekać. Konstruktorzy migiem opracowali podstawowe założenia uniwersalnego samochodu, który mógł pomagać rolnikom w pracy. Musiał być przystosowany do przewozu niektórych maszyn i narzędzi rolniczych, nasion, pasz, materiałów budowlanych i oczywiście

ludzi. Nie tylko w walonkach. Nowy samochód miał być bowiem najnowocześniejszą konstrukcją osobowo-towarową w kraju. Pierwszy prototyp zbudowano ekspresowo, w zaledwie kilka miesięcy. Wszyscy zastanawiali się, czy poznańska koncepcja samochodu dla wsi i usług spełni nadzieje miłośników motoryzacji, a rolnikowi łatwiej będzie pamiętać, że nie wyrabiając normy, opóźnia marsz PRL-u do socjalizmu i nie będzie musiał już z braku narzędzi krzywdzić siebie oraz społeczeństwa. Stwierdzono autorytatywnie, że choć polski koń bierze szczytny przykład z konia radzieckiego, to jednak jaki jest, każdy widzi. Pracuje średnio tylko kilka godzin na dobę, musi jeść i spać. Gdyby wieś otrzymała dla celów transportowych zamiast konia właśnie taki samochód, można by rozwinąć np. hodowlę trzody w olbrzymich rozmiarach, tak aby Polska rosła w siłę, a ludzie żyli dostatniej. Przy postępującej szybkim tempem mechanizacji rolnictwa taka perspektywa była jak najbardziej trafna. Przy tym nie ograniczwszy funkcji pojazdu do wyłącznie transportowej, można będzie bez wstydu zajeżdżać takim samochodem na wesele. Gorzej tylko będzie wracać.

Pokazano więc prototypy o nazwie Warta i Warta 2. Jedną wykonaną skromniej, z drzwiami brezentowymi i z oponą na skrzyni ładunkowej, oraz drugą z oryginalnie skonstruowaną ścianą oddzielającą kabinę kierowcy od skrzyni ładunkowej. Ścianę tylną w tej odmianie samochodu można było przesuwąć wzdłuż pojazdu i przewozić albo 2 osoby i 600 kg ładunku, albo

6 osób i 300 kg ładunku. Było to bodaj pierwsze tego typu rozwiązanie na świecie.

Ponieważ nazwa Warta kojarzyła się bardziej z żegluga śródlądową niż z rolnictwem, zdecydowano, że wersja produkcyjna nazywać się będzie inaczej. „Express Poznański” we wrześniu 1972 roku ogłosił konkurs na nazwę nowego samochodu, w wyniku którego zaproponowano ponad 1000 nazw. Wśród takich, jak „Autorol”, „Bomber”, „Dzik”, „Mrówka”, „Plonolaz”, „Samrol”, była też nazwa „Tarpan”. Właściwie tarpan (*Equus gmelini*) to mały, dziki koń, po którym pozostało tylko jedno zdjęcie i wspomnienia, ponieważ doszczętnie wybito ten gatunek albo skrzyżowano z koniem domowym. Mimo to nazwa nawiązująca do dzikiego leśnego konia, który był szybki, odporny i mocny – pasowała. Jej autor został nagrodzony możliwością użytkowania nowego pojazdu przez 3 miesiące.

Powstał kolejny prototyp z silnikiem i skrzynią biegów z Warszawy M-20 oraz na przednim zawieszeniu z Żuka, wypuszczono też serię informacyjną 25 sztuk Tarpanów. W PGR-ach prowadzono intensywne testy. Dowiodły one konieczności wprowadzenia szeregu zmian w konstrukcji pojazdu. Na bieżąco ich dokonywano. Zmienił się nieco wygląd samochodu: wprowadzono przedni zderzak, nowe lampy kierunkowskazów przednich z PF 125p i nową, węższą atrapę, nieosłaniającą już reflektorów. W reflektorach wprowadzono dwustopniową regulację wysokości snopa

światła w zależności od obciążenia pojazdu. Niemal od razu samochód stał się niezwykle popularnym środkiem transportu, a 1 lipca 1975 roku producent Tarpanów uzyskał niezależność i działał dalej pod nazwą Fabryka Samochodów Rolniczych Polmo w Poznaniu.

Konstruktorzy nieprzerwanie parli naprzód w walce o wysokie urodzaje, rozkwit rolnictwa, o szczęście i dobrobyt Narodu, w efekcie czego opracowano nowe wersje nadwoziowe i kolejny raz zmodernizowano samochód. Tarpana F-233 wyposażono w silnik typu 115C z PF 125p. Pojawiły się 4-biegowe skrzynie biegów oraz, opcjonalnie, mechaniczna blokada mechanizmu różnicowego, znakomicie ułatwiająca jazdę w trudnym terenie. Wypuszczono też odmianę Tarpana 233 pick-up z trzyosobową kabiną oraz prototyp wyposażony w silnik Diesla Andoria.

W 1979 roku włoska fabryka Fiata w Turynie zbudowała z drewna w skali 1:1 makietę bardzo nowoczesnego nadwozia, które stylistycznie nie odbiegało od tego typu konstrukcji z połowy lat 90., a niektórzy z pewnością przyznają, że ma ono w sobie więcej uroku niż Kia Sportage, Daewoo Musso czy Suzuki Samurai i że jest tak samo dziarskie jak nadwozie Land Rovera Defendera. Zdołano nawet wykonać kompletną dokumentację techniczną nadwozia i podwozia, jednak wprowadzenie stanu wojennego uniemożliwiło rozpoczęcie montażu tego modelu.

Słynna poznańska pływaczka Teresa Zarzeczkańska dojeżdża do Dover na angielskim wybrzeżu Tarpanem,

aby stamtąd przepłynąć kanał La Manche. Fotoreporter Zbigniew Staszyszyn dociera nim aż na Saharę. Oprócz rolników samochód chętnie wykorzystują harcerze i studenci, gdyż w ciągu jednej minuty osobowe auto zmienia się w mały samochód ciężarowy, i odwrotnie. Tarpan nadaje się do jazdy w mieście, do pokonywania długich odcinków utwardzonej drogi ze stałą prędkością ok. 80 km/h, a także do jazdy w złych warunkach drogowych. Wysokie zawieszenie, szerokie ogumienie kół, jak również mocna konstrukcja całego pojazdu znakomicie sprzyjają uniwersalności samochodu. A to jest klucz do sukcesu. Grecy zamawiają 1200 sztuk Tarpana. Na Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1978 roku pojawia się zmodernizowany Tarpan 235 o ładowności zwiększonej do 1000 kg, zwiększonym o 95 mm rozstawie kół przednich i nieco innym nadwoziu. Inżynierowie, wychodząc z założenia, że pracując dla kraju, pracują dla siebie, nawiązują współpracę z Filią Politechniki Łódzkiej w Bielsku-Białej. Efektem nauki w służbie Ludu jest samoczynnie działająca mechaniczna blokada mechanizmu różnicowego w tylnym moście.

W 1986 roku zaprezentowany zostaje nowy model, wyposażony w silnik wysokoprężny. Samochód ten wykazuje nieprzeciętne zalety, jak np. niskie zużycie paliwa, wygodna kabina, dobre oświetlenie drogi, nieskomplikowane zawieszenie przednie, duży zasięg, funkcjonalna skrzynia ładunkowa. Tarpan Diesel jako pojazd przeznaczony do użytkowania w różnych warunkach terenowych nie ma sobie w owym czasie

równego w kraju. Stopniowo jednak zbliża się koniec tego samochodu. Tarpana 237 produkowano do 1991 roku, a Tarpana Diesla do 1994 roku.

Wcześniej, bo od końca lat 70., w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji trwają prace nad następcą używanych w Wojsku Polskim samochodów osobowo-terenowych UAZ-4698 i GAZ-69M. Pojawiają się prototypy: PW-1 (Pojazd Wielozadaniowy), a potem, w latach 80., PW-2. Projektów jednak nie wdrożono do produkcji. Następcą tych prototypów, który pojawia się w 1988 roku, jest Tarpan 4011. Wprowadzono go do Wojska Polskiego, a jego wersja cywilna, z nieco bogatszym wyposażeniem, otrzymała nazwę Honker. W języku angielskim jest to onomatopeja oznaczająca krzyk dzikich gęsi wracających do gniazd, prawda jest jednak taka, że był to kryptonim polskiego ataku na Monte Cassino w czasie II wojny światowej, a oprócz tego nazwę tę nosiła 43 Poznańska Drużyna Harcerska Honker, na której obozach były testowane pierwsze prototypy tego samochodu. Tarpan 4011 ma zupełnie nowe, stalowe, trzydrzwiowe nadwozie (z szybą przednią składaną na maskę silnika), które mogło być osłonięte brezentową plandeką rozpinaną na zdejmowanych pałakach bądź sztywną nakładką z otwieranymi oknami bocznymi. Początkowo napędzał go silnik benzynowy 115 DB z Poloneza, później zastosowano silniki wysokoprężne polskiej konstrukcji 4C90 oraz IVECO 81 oraz turbodoładowany IVECO 8142.

W 1991 roku wprowadzono do eksploatacji kolejny unowocześniony samochód Tarpan, tym razem oznaczony jako Tarpan Honker 4012, różniący się od poprzednika głównie nowymi silnikami wysokoprężnymi. Model niewdrożony, krótszy, oznaczono jako 4032.

Po wsadzeniu żółtego nosa w polską motoryzację Daewoo Motor Polska przeniosło produkcję tych samochodów do Lublina. Pod nowym szyldem Daewoo przeprojektowano nieznacznie wnętrze pojazdu oraz zmieniono nazwę na Honker 2324. Spółka planowała produkcję gruntownie zmodernizowanego Daewoo Honker II z napędem 4x2 lub 4x4, oficjalnie jednak we wrześniu 2000 roku rozpoczęto produkcję tylko wersji po faceliftingu pod nazwą Daewoo Honker 2000. Dokonano zaledwie kosmetycznych zmian nadwozia. Po upadku Daewoo Motor Poland samochód nazywano Honker 2000.

Honkera przejęły kolejne spółki: Andoria-Mot (do 2003), Intrall Polska (do wiosny 2007). Andoria-Mot w 2003 roku przedstawiła na Poznań Motor Show 2003 dwie wersje tego auta z nadwoziem pick-up skrzyniowym, natomiast Intrall Polska w 2004 roku pokazała prawdziwie off-roadową wersję – Honkera MAX – po czym w 2005 roku zmieniono nazwę samochodu na Intrall Honker. Była to jednak produkcja niskoseryjna i labędzi śpiew. I tak zbrodnicza szajka zdrajców i szpiegów jako narzędzie wojennych planów imperialistów doprowadziła do tego, że od wiosny 2007

roku produkcja tego samochodu została zawieszona. Właścicielem praw do produkcji samochodów Honker jest obecnie syndyk Daewoo Motor Poland, który wobec pojawienia się firmy z Ukrainy zainteresowanej produkcją 200 sztuk tego auta utworzył Zakład Produkcji Samochodów.

Głównymi odbiorcami Honkera były różne służby mundurowe, przede wszystkim Wojsko Polskie. Samochody były również eksportowane do Iraku w wersji ambulans. Największym odbiorcą cywilnym była firma KGHM Polska Miedź, w której specjalnie przystosowane samochody (m.in. obniżone) służą np. do przewożenia górników pod ziemią. W 2004 roku powstał też Honker Skorpion, specjalna wersja z przeznaczeniem dla polskich oddziałów w Iraku (przeciwko tej akcji było $\frac{3}{4}$ Polaków). Wyprodukowano kilkadziesiąt sztuk tego samochodu.

Wojsko niestety zlekceważyło ten interesujący samochód, podobnie jak równie ciekawego Huzara, który był bezpieczniejszy od nieopancerzonego Hummera. Honker przegrał z amerykańskim potworem, choć opancerzenie polskiego auta odpowiadało normom NATO. Honker mógł też jechać po przestrzeleniu kół. Mimo to nikt go nie chciał, ani wojsko, ani policja. Znów wyszła na jaw jakaś niezrozumiała perwersja naszych decydentów, bo nie wierzę, że dodatkowe cierpienie uszlachetnia. Nie wszyscy musimy być Chrystusami. Jestem pewien, że tu

czają się jakieś głębsze znaczenia. Napiszę o nich w jakiejś innej książce, pewnie politycznej.

Kiedyś imperialistyczny wróg kusił coca-colą, my krzyczeliśmy: „Niech żyją bratnie narody ZSRR i Polska”, teraz cudze chwalimy, swego nie znamy, a wszystko, co amerykańskie, jest OK. Zupełnie jak w piosence zespołu Rammstein: *We're all living in Amerika, Amerika ist wunderbar*.

Jak Feniks z popiołów

W toku rozwoju naszej myśli technicznej powstało wiele konstrukcji, dziś już zapomnianych, acz czasem bardzo interesujących. Warto o nich wspomnieć choćby przez grzeczność, która – i tu może wielu z Was zdziwie – jest mi nieobca. O niektórych prototypowych konstrukcjach wcześniej w tekście już wspomniałem, a na pozostałe nie chcę spuszczać zasłony milczenia. Ale muszę, bo jest ich tak wiele, że to temat na zupełnie inną publikację. I kto wie, jeśli Czytelnicy kupią wystarczającą ilość książek, abym nie musiał pracować u zniechęconego i oszukańczego krwiopijcy kapitalisty, co to teraz jestem u niego na 1/2 etatu, wypracowując 300 godzin miesięcznie – to z przyjemnością zajmę się tym tematem. Teraz jednak czas na coś zupełnie innego. A zatem...

Pierwszy z nich to Clic. Fajna nazwa. Jak Feniks z popiołów miał szansę powstać za sprawą Wacława Stevnerta polski samochód, microcar, a wraz z nim

nasza motoryzacja. Na przełomie 2002/2003 roku pojawiła się bowiem informacja, że w podupadłych zakładach Nysa Motor, znanych wcześniej jako Fabryka Samochodów Dostawczych, później Daewoo, spółka Clic Car Corporation będzie produkować polski samochód.

Miało to być małe auto miejskie, produkowane w dwóch wersjach: trzyosobowej (Clic) oraz dwuosobowej (Clic-mini). Oprócz wersji osobowej planowano też dwie dostawcze: pick-up i cargo. Przewidziane były także chłodnia, oparta na pick-upie, oraz kabrio.

Nasz Clic miał mieć oparte na stalowej ramie aluminiowe nadwozie i nowatorskie na skalę światową rozwiązania: światła drogowe w słupkach przedniej szyby i tylną szybę schodzącą do samego dołu auta, by poprawić widoczność przy parkowaniu. Kierowca miał siedzieć centralnie, a dwóch pasażerów po jego bokach. Interesujące było również to, że nie przewidziano opcjonalnego doposażenia w manualną skrzynię biegów i standardowo miał być montowany automat Variomatic o dwóch przełożeniach (do przodu i bieg wsteczny).

Powstało kilka prototypów, napędzanych przez dwucylindrowe, chłodzone cieczą, włoskie silniki benzynowe Lombardini o mocy około 18-23 KM przy 5000 obr./min i maksymalnym momencie obrotowym 32-38 Nm przy 2200 obr./min oraz pojemności 0,5 l. Silniki te zasilane były gaźnikowo lub z zastosowaniem jednopunktowego wtrysku paliwa (mocniejsza wersja). Przewidziano także dwie jednostki wysokoprężne o

pojemności 505 cm³ oraz 686 cm³. Pierwsza osiągała ok. 18 KM przy 5000 obr./min i maksymalny moment obrotowy 28,7 Nm przy 2400 obr./min, a druga 17 KM przy takich samych obrotach i moment obrotowy 39,5 Nm również przy 2000 obr./min.

Oprócz jednostki napędowej również skrzynie biegów oraz ABS miały być importowane. Pozostałe elementy miało produkować 40 podwykonawców w całym kraju. Powstały prototyp przechodził jazdy próbne na ulicach Nysy. Było to bardzo zwrotne auto o przyzwoitych osiąгах. Jazda nim sprawiała radość i dużo frajdy. Mimo odrywania się tylnego koła od podłoża przy ostrych zakrętach nie miał ochoty się wywracać. Wykonywanie slalomu i ostrych zakrętów nie sprawiało żadnych trudności i porównywalne było do jazdy gokartem, może z nieco za mocno przechylającym się nadwoziem. Bardzo mały promień skrętu – poniżej 4,6 m – był dla autka miejskiego ogromną zaletą. Auto miało świetne hamulce – przednie tarczowe oraz tylne bębnowe hamujące koła o ogumieniu 135 R13.

Prototypy były kiepsko wykończone i posiadały parę niedoróbek. Siedziało się w nich trochę jak na ławce w parku, ale dość wygodnie, niestety bez jakiegokolwiek trzymania bocznego foteli. Choć samochodzik miał 2,5 m długości i 1,5 m szerokości, w środku zaskakiwała naprawdę duża ilość miejsca. Kierowca i pasażer nie dotykali się ramionami, siedziało się w nim podobnie jak w Daewoo Tico, choć to może nie najszcześniejsze porównanie dla jakiegokolwiek samochodu. Było

również wystarczająco dużo miejsca na nogi. Wysokie osoby miały nad głową dużo przestrzeni.

Samochodzik ważył 420-525 kg, a zatem prowadzić go byłoby można z prawem jazdy kat. B1. Clic rozpędzał się maksymalnie do 105 km/h, a do 80 km/h przyśpieszał w ok. 17 sek. Do tego miał zużywać średnio na 100 km 3-3,5 litrów benzyny lub maksymalnie 5 litrów LPG. Ładowność w wersjach dostawczych miała wynieść do 300 kg. Clic w podstawowej wersji miał kosztować poniżej 20 000 zł, a po doposażeniu go w klimatyzację i ABS – ok. 25 000 zł. Clic-mini miał nadwozie z polistyrenu – cenę tej wersji szacowano na mniej więcej 13 500-14 000 złotych. W przypadku uruchomienia produkcji seryjnej samochód ten, przy średnich cenach innych aut na rynku sięgających 40 000-45 000 zł, mógłby stać się dla konkurencji koszmarem.

Wacław Stevnert wpadł na pomysł budowy takiego samochodu już w 1993 roku, wówczas jednak nie było jeszcze w Polsce tzw. dogodnego klimatu do zrealizowania takiego przedsięwzięcia. Jak się okazało, potem klimat wcale nie uległ zmianie, tyle tylko, że w 2001 roku dostrzeżono cień szansy. Absolwenci warszawskiej ASP opracowali wygląd pojazdu, do połowy 2002 roku trwały prace projektowo-koncepcyjne, później sprecyzowano założenia konstrukcyjne i zbudowano pierwsze modele samochodu w skali 1:5 i 1:1. W Nysie powstały pierwsze jeżdżące prototypy, przy których budowie udział wzięli

inżynierowie i specjaliści z bylej FSD. Powstało kilkanaście prototypów i przeprowadzone zostały wszystkie testy homologacyjne. Clic Cargo i Clic Pick Up uzyskały świadectwa homologacyjne pod koniec 2003 roku. Planowano uruchomić seryjną produkcję, w pierwszym etapie budując 200 sztuk rocznie i zatrudniając 150, a docelowo nawet 400 osób. W 2005 roku na targach motoryzacyjnych Poznań Motor Show zaprezentowane zostały: Clic Mini Pick Up i Clic Mini Cabrio. Prezesi spółki CCC prowadzili rozmowy z syndykiem majątku bylej FSD i BIG Bank, który stał się właścicielem hipotecznym majątku Nysy Motor, na temat możliwości wynajęcia całego zakładu pod produkcję Clica. Negocjacje skończyły się wyłącznie na utarczkach słownych. Wobec tego na początku 2004 roku Clic Car Corporation przeniosła się do nowej siedziby w Pruszkowie, gdzie prowadzone były intensywne prace przygotowawcze do produkcji auta. Artykuły o nowym polskim samochodzie ukazywały się w polskiej i zagranicznej prasie motoryzacyjnej. Samochód wywołał spore zainteresowanie w Polsce i za granicą, miał być zaprezentowany oficjalnie w czasie Międzynarodowych Targów Poznańskich. Zebrano zamówienia na ponad 5000 sztuk, choć złośliwcy twierdzili, że Clic przypomina bardziej klozet na kółkach niż samochód, pokraczne toczydelko z paką z tyłu, a Trabant w porównaniu z nim to Mercedes. Mimo to wielu za samochodzik trzymało kciuki. W tym ja. Aż mi zsiniały, bo w 2005 roku spółka CCC popadła w

kłopoty finansowe i od tego czasu dalszy los projektu Clic jest niepewny, nie ma żadnych informacji ze strony producenta o postępie prac oraz ewentualnym wejściu samochodu na rynek.

Było małe auto i wielkie nadzieje, bo Polacy nie gęsi i swój samochód też powinni mieć. Miał być milowy krok naprzód w rozwoju naszej motoryzacji, jednak seryjnej produkcji nie uruchomiono. Dziś na terenie Nysa Motor Polska tłoczy się miski, swój asortyment prezentują sklepy meblowe, jest stacja tankowania LPG, hurtownie, a reszta... niszczeje. I jak jadę z Opola do rodziców, to krew mnie zalewa.

Kolejna historia dotyczy fumki. No bo skrót WFM rozszyfrować potrafi każdy, kto ma w żyłach zamiast krwi benzynę. Z olejem mixol konkretnie. Kiedyś, w latach 60., produkcja WFM wynosiła około 200 000 pojazdów rocznie, zakład zatrudniał prawie 2000 osób, a mimo to z poronionej inicjatywy wszechwiedzących i nieomylnych władz partyjnych oraz Ministerstwa Przemysłu Ciężkiego 1 stycznia 1965 roku Warszawską Fabrykę Motocykli połączono z Polskimi Zakładami Optycznymi. Odtąd baza technologiczno-produkcyjna WFM miała być wykorzystywana do celów wojskowych. W 1965 roku wyprodukowano jeszcze 55 000 motocykli WFM i 6000 skuterów Osa, po czym WFM ostatecznie zakończyła produkcję motocykli w końcu marca 1966 roku.

Jednak 36 lat później podjęto próbę reaktywowania marki WFM. Dzięki współpracy z Mińską Fabryką

Motocykli i Rowerów Motovelo z Białorusi oraz kooperacji z polskimi producentami akcesoriów motoryzacyjnych powstał prototyp nowego motocykla WFM. I tak na naszym rynku pojawiły się nowe fumki. I to aż w 10 wersjach! Z silnikami 50 cm³ (4,5 KM), 80 cm³ (6,5 KM), 125 cm³ (13 KM) oraz 150 cm³ (14 KM). Planowana jest także wersja z silnikiem 250 cm³. Wszystkie dostępne na dzień dzisiejszy zaopatrzone są w jednocylindrowe, chłodzone powietrzem jednostki dwusuwowe, które są kolejnym reinkarnacyjnym wcieleniem nieśmiertelnego niczym Liza Minnelli, klasycznego silnika DKW RT 125. Jednostka ta zapewne znana jest także bardzo dobrze entuzjastom enerdowskich motocykli MZ ETZ 125-150.

Nowe motocykle WFM nawiązują stylistyką do starej fumki, malowaniem w kolorze zabeltanego burgunda i uroczymi szpatułkami. Reszta podobieństw ogranicza się do sposobu przeniesienia napędu i chłodzenia. Całość wygląda trochę dziwnie – mariaż czegoś, co już widzieliśmy, z tym, co i tak jest nienowoczesne. Najważniejsze jednak, że proste, i to jest idea przewodnia – kto wie, czy nowej fumce nie przyniesie sukcesu. Czas pokaże, a życie wszystko wyrówna, jak mawiał mój wykładowca. Nowe motocykle WFM sprzedawane są w cenie 3600-4500 zł w zależności od wersji. Produkcję motocykli tej marki reaktywowano dzięki inicjatywie około 100 członków Stowarzyszenia Motor Klubu Wawer, za co im chwała.

Reaktywowanie WFM to nie jedyna tego typu inicjatywa. Podejmowano już próby wznowienia wielkoseryjnej produkcji motocykli w Polsce – niestety wszystkie były nieudane (np. Romet 400). W latach 90. planowano nawet produkcję drugiego po Junaku powojennego czterosuwowego motocykla. Był to FSO Maraton 125 wyprodukowany w zakładach ciechanowskich. Prezentował się nad wyraz interesująco. Zaprezentowano go po raz pierwszy w 1995 roku na Międzynarodowych Targach Poznańskich i wzbudził zrozumiałe zainteresowanie. Kiedy go zobaczyłem w jednej z motoryzacyjnych gazet – której reklamował nie będę, bo to dranie (nigdy nie odpowiedzieli na żaden mój e-mail) – czułem tylko jedno: że chcę go mieć. Ale nigdy go nie miałem, a nawet nie dotknąłem.

Konstrukcja FSO Maraton 125 stanowiła rozwinięcie tego wszystkiego (ponad 40 konstrukcji), nad czym przez lata pracował Stołeczny Klub Motocyklowy pod kierunkiem Włodzimierza Gąsiorka, który zresztą jest pomysłodawcą wskrzeszenia marki WFM. A FSO Maraton 125 był motocyklem nad wyraz ciekawym. Zastanawiające było w nim wiele rozwiązań konstrukcyjnych. Z jednej strony zdecydowano się na bardzo nowoczesny centralny amortyzator tylny, a z drugiej – na rachityczny hamulec półbębnowy z przodu. Wprawdzie silnik nie dysponował ogromną mocą (z Suzuki GS 125 – całe 14 KM), ale przy zbiorniku paliwa na 22 litry i spalaniu 3 l/100 km dawało mu to zasięg

ok. 700 km – nazwa Maraton była nad wyraz adekwatna. FSO przychylnie odnosiła się do pomysłu produkcji własnego motocykla, do czasu kiedy spojrzwały na te idee skośne oczy. Daewoo nie była motocyklami zainteresowana zupełnie. Historia FSO Maraton 125 kończyła się, nim się na dobre zaczęła.

Wspomnę też o nowych Rometach. Po tym, jak w 1999 roku na polskim rynku pojawiły się nowocześniejsze czeskie i niemieckie motorowery, skończyła się era polskich motorowerów. Nawet pojawienie się nowoczesnego Charta nie pomogło. Dziś reaktywowana nazwa Romet oznacza spółkę Romet Motors, która choć sprzedaje jednoślady, nie produkuje ich wszyskich w Polsce, ale część sprowadza.

Podobnie jest też z motocyklami Junak RX 125 czy Junak 250 Millenium, przy czym są one – w odróżnieniu od tajlandzkich Rometów – produktami koreańskiej firmy Hyosung, a przez naklejenie polskich nalepek stają się niby-polskim produktem.

Warto podkreślić zatem, że skutery Romet, wytwarzane wprawdzie na licencji, są częściowo produkowane w Polsce. Reaktywacja przez Arkusa marki Romet i podjęcie krajowej produkcji jest więc godna przykłaśnięcia, odmiennie, niż ma się to w przypadku reaktywacji wyłącznie nazwy Junak.

Zupełnie inaczej niż z jednośladami jest z firmą Beta Plus Motor Sport z Gliwic (wcześniej Promex), która już od 1997 roku produkuje mikrosamochód Colo. Samochodzik ten to czteroosobowy kabriolet powstały

na bazie Fiata 126p. Jego nadwozie wykonane jest z tworzyw sztucznych wzmacnianych tkaninami syntetycznymi. Coś jak Trabant. Elementy nadwozia oraz główne podzespoły połączone są za pomocą ramy kratownicowej wykonanej ze stalowych kształtowników. Silnik, układ przeniesienia napędu, zawieszenia przednie i tylne pochodzą z samochodu Fiat 126p. Colo występuje także w wersji z silnikiem o zaskakującej pojemności... 50 cm³, co pozwala kierować nim posiadaczom... karty motorowerowej.

Zawieszenie przednie, jak i tylne samochodów Colo zostało utwardzone i obniżone w stosunku do Fiata 126p, zastosowano większe 14-calowe felgi aluminiowe, chromowaną końcówkę wydechu, sportową kierownicę, fotele kubelkowe, a w niektórych egzemplarzach białe migacze przednie – tzw. wiejski full wypas. Samochód za dopłatą można doposażyć w brezentowy dach. Wygląda trochę dziwnie, ale jest polski, a na bezrybiu i rak rybą. Pojazd ten sprzedawany jest w częściach do samodzielnego montażu (kit car) lub jako gotowy produkt, i jako zabawka doskonale się sprawdza.

Inną ciekawostką jest roadster Nestor z 1996 roku. Jest on udoskonalonym następcą samochodu Pirat, produkowanego przez firmę J.A.K. Projekt, prowadzoną przez ojca i syna Kwiatkowskich od początków lat 90. Nestor jest stylizowaną repliką pewnej Alfę Romeo z lat 1929-1933. Budowany jako kit car, oparty jest na konstrukcji Poloneza Caro, który wreszcie może się do czegoś przydać. Do jego budowy

wykorzystuje się także elementy z Fiata 125p, Żuka, Cinquecento, Lancii 2000, BMW 318 oraz, na życzenie, z innych samochodów.

Dzięki niskiej masie (790-840 kg) samochód naprawdę jeździ, zamiast się toczyć jak kareta, jak miał to w zwyczaju czynić dawca części do niego. Ta sama firma jest producentem także innych interesujących konstrukcji: pięciomiejscowego Nestora Majestic, wykorzystywanego bardzo chętnie przez nieświadome zagrożenia pary młode w czasie fotografowania sądnego dnia ślubu, czyli ostatniego szczęśliwego dnia w ich życiu i jednocześnie pierwszego dnia piekła na ziemi. Ale cóż winien jest temu stylowy Nestor?

Tak czy inaczej Kwiatkowsy oprócz Pirata, Nestora i Nestora Majestic na przełomie 1998/1999 roku zbudowali bazujący na niezmienionych konstrukcyjnie podzespołach Fiata 126p pojazd o nazwie Dzik (wcześniej Traper). Jest to konstrukcja rurowa, w której rama wraz z klatką bezpieczeństwa stanowi jedną całość i spełnia wymogi konstrukcyjne F.I.A. Lekki, jednoosobowy pojazd doskonale radzi sobie w trudnym terenie, co docenili myśliwi, modyfikując go na maszynę dwumiejscową, wyposażoną w kieszenie na broń myśliwską i w rozkładany bagażnik na ewentualnie upolowaną sarnę, jelenia czy zające. Na bazie Dzika dzięki inicjatywie Krzysztofa Szaykowskiego, który startował w rajdach – jak wieść gminna niesie – jeszcze zanim wymyślono samochód, powstał tzw. szayowóz oraz puchar KJS-Rallycross (KJS-RC).

Kolejnym bardzo ciekawym samochodem – o ile nie najciekawszym w tym rozdziale – jest Leopard, który zadebiutował w kwietniu 2005 roku w Paryżu. Choć nazwa przypomina niemieckie czołgi, to jednak wygląd auta przywodzi na myśl najszybsze angielskie samochody sportowe w czasach ich świetności. Produkowany jest w Mielcu przez firmę Leopard Automobile-Mielec, w miejscu, gdzie wcześniej produkowano pierwsze niby-polskie odrzutowce Lim, a sam samochód ma w sobie więcej ikry niż jakikolwiek Jaguar, jeśli już przy drapieżnych kotach jesteśmy.

Powstał przy wsparciu szwedzkich sponsorów (m.in. Alfa Naslunda), został zaprojektowany w Polsce przez Zbysława oraz Maksymiliana Sz wajów (ten drugi wcześniej był zaangażowany w projekt o nazwie Gepard). Rozwiązania techniczne w dużej mierze są autorstwa Zbysława, natomiast nadwozie zaprojektował jego syn Maksymilian, który pracował m.in. w ośrodku stylistycznym Rovera i Porsche, gdzie brał udział w pracach nad Carrerą GT. Pod koniec 2002 roku fabryka w Mielcu była gotowa do rozpoczęcia produkcji, a rok później, w listopadzie 2003 roku, pierwszy samochód opuścił w tajemnicy jej bramy. Pierwszy egzemplarz został wywieziony do Szwecji, gdzie zaprezentowano go na zamkniętym spotkaniu wybranym fanom motoryzacji i zebrano pierwsze zamówienia.

Ten wspaniały roadster poza 6-litrowym, 405-konnym silnikiem pochodzącym z Chevroleta Corvette produkowany jest całkowicie ręcznie, z najwyższej

jakości materiałów, takich jak mosiądz chromowany, aluminium, miedź, skóra i drewno. Pewnie też dlatego jego cena wynosi ok. 120 000 euro, dzięki czemu na pewno nie kupi go ani Mandaryna, ani Doda, a zamiast nich jeżdżą nimi szejk z Dohy, gwiazdorzy z Hollywood i członkowie szwedzkiej rodziny królewskiej. W Polsce do 2007 roku kupiły go zaledwie dwie osoby, rocznie zaś powstaje tylko 20 takich samochodów.

Leopard to naprawdę wspaniałą, rasowy samochód sportowy, w którym twórcom udało się uchwycić ponadczasowe proporcje, styl, elegancję i doskonałe walory trakcyjne luksusowych samochodów sportowych. Dzięki wyrafinowanej technice (aluminowe nadwozie) samochód zapewnia doskonale osiągi: m.in. przyśpieszenie od 0 do 100 km/h w 4 s i maksymalną prędkość (ograniczoną elektronicznie) 250 km/h, co czyni ten pojazd zdecydowanie najszybszym polskim samochodem w historii naszej motoryzacji. Leopard, jak zapowiadają twórcy, nie konkuruje z wielkimi markami, jak Ferrari czy Bugatti, bo jest samochodem ponadczasowym i jedynym w swoim rodzaju.

To naprawdę zachwycające auto. I wiecie co? Naprawdę cieszę się, że powstaje w Polsce. I tym optymistycznym akcentem zakończę opowieść o naszych legendach motoryzacji.

Lądowanie na Księżycu

Życie zwykle bywa zupełnie inne niż literatura. Wiercie mi, coś na ten temat wiem. Ale czasem, zaskakująco dla autora dzieła literackiego, dla czytelnika, a nawet dla bohatera – jest zupełnie inaczej...

Wyobraźmy sobie, że dziś, na początku XXI wieku, w Polsce zrujnowanej niemal doszczętnie pod względem ilości samodzielnych konstrukcji motoryzacyjnych, gdzie u steru zasiadało kilku dziwnych, żeby nie powiedzieć: przypadkowych ludzi, jest u nas rodzimy producent motoryzacyjny, który ma się zupełnie dobrze. Science fiction! Coś jak cytoplazmatyczny ocean, który wydaje się pewną formą życia próbującą nawiązać z ludźmi porozumienie, co jednak jest zupełnie niemożliwe. Tak samo jak niemożliwe wydaje się to, że w Polsce produkuje się autobusy, które są uznaną i rozpoznawalną marką na świecie, które są bardzo nowoczesne, cieszą się dobrą opinią, a ich design czyni je naprawdę niepowtarzalnymi, i które – co tu dużo kryć – są po prostu ładne, niczym Cassius Clay albo Marilyn Monroe. To piękno ponadczasowe, wpisujące się w naszą historię. Więc jednak niemożliwe stało się faktem!

Od ponad 10 lat polska firma, powstała zaledwie kilka lat temu, wygrywa przetargi na sprzedaż swoich produktów, i to nawet – uwaga – w niemieckich miastach. My kupujemy niemieckie autobusy i autokary, a Niemcy kupują nasze. Nie wiadomo, kto głupszy, na pewno jednak coś tu jest nie tak. Czy to moja fantazja

literacka? Coś jak w najgłośniejszej powieści Stanisława Lema, która opowiada o nieudanym kontakcie z obcą formą inteligencji? Otóż nie! Dłużej nie będę przeciągał tej gry wstępnej i podpowiem, choć pewnie ci, co Lema czytali albo chociaż lubią Nirenburga, Tarkowskiego czy Soderbergha, będą już wiedzieli. Chodzi oczywiście o firmę Solaris Bus & Coach SA.

Założył ją Krzysztof Olszewski z żoną Solange Olszewską. Wcześniej wyjechał do Niemiec, aby pracować w Berlinie jako dyrektor w oddziale firmy Neoplan. Jak już się napatrzył wystarczająco na germański porządek i dość miał Dworca ZOO, wrócił. Potem obiecał Polsce, że nie będzie już palił i pił i założył własną firmę. Najpierw było to tylko przedstawicielstwo Neoplan (Neoplan Polska), ale po dwóch latach, w 1996 roku, przekształciło się w prawdziwą fabrykę. Raczej fabryczkę. Na początek firma tylko sprzedawała niemieckie wyroby, dopiero potem zaczęła je produkować na podstawie licencji. Rok wcześniej Neoplan wygrał przetarg na dostarczenie 50 autobusów –warunkiem była lokalizacja zakładu w pobliżu Poznania. To była szansa. Fabryczkę Neoplan Polska zlokalizowano w Bolechowie w pobliżu Poznania. W nieużytkowanej hali zakładu Tłocznie Metali Pressta w Bolechowie zaczęły powstawać niskopodłogowe autobusy dla Poznania. Produktami tego zakładu zainteresowały się też władze Warszawy, i wkrótce Muniak Staszczuk z T. Love, śpiewając „autobus tapla się w śniegu, zza szyby oglądam betonu

stolicę”, mógł mieć na myśli właśnie produkt z Bolechowa. Już rok później firma wypuszcza swój 225. autobus, z czego 163 to niskopodłogowe autobusy miejskie, rewolucyjnie wkraczające na dziurawe drogi naszych miast, wypierając Jelcza PR, Ikarusa czy nawet Autosana H9. Tymczasem kapituła Polskiego Klubu Biznesu przyznaje przedsiębiorstwu Olszewskiego tytuł Firmy Roku 1998.

W 1999 roku właściciel wprowadza na rynek pierwsze autobusy Urbino 12, w pełni własnej konstrukcji, już pod marką Solaris. Marka staje się rozpoznawalna, a wielu z nas pewnie kojarzy rysunki zielonych, wesołych jamników, symbolizujące autobus niskopodłogowy albo niskowejściowy (*low entry*). Sympatyczny jamnik przejściowo staje się logo marki, niezwykle sympatycznie przyjętej przez pasażerów. Fabryka produkuje, gdy jej losy się ważą. Aż 30% udziałów Neoplan Polska kupuje firma Gottlob Auwaerter GmbH. Ma to zapewnić spółce zbyt na ponad 600 autobusów rocznie dla niemieckiego Neoplana, do czego jednak nie dochodzi. Nowy właściciel udziałów zostaje bowiem sprzedany firmie MAN. Dla Olszewskiego oznacza to, że będzie mógł sprzedawać swoje produkty do krajów UE, czego wcześniej robić nie mógł. Udziały zostają odkupione i firma przekształca się w przedsiębiorstwo rodzinne Solange i Krzysztofa Olszewskich – Solaris Bus & Coach sp. z o.o.

Rozpoczyna się nowa era w dziejach firmy. Solaris Urbino 12 to pierwszy od wielu lat w całości skonstruowany i zbudowany w Polsce autobus miejski. W tej chwili jeździ w przedsiębiorstwach komunikacji miejskiej w 14 krajach świata w takich miastach, jak: Berno, Bayreuth, Berlin, Bayonne, Brunszwik, Brema, Bochum, Dortmund, Drezno, Düsseldorf, Dubaj, Debreczyn, Fulda, Frankfurt nad Menem, Hanower, Koszyce, Kowno, Monachium, Nyíregyháza, Opawa, Oslo, Ostrawa, Olomuniec, Ryga i w ponad 100 innych miastach na świecie i 50 w Polsce.

Solaris wykorzystuje we własnym Biurze Technicznym oprogramowanie komputerowe stworzone m.in. do projektowania promów kosmicznych, co pozwala firmie na skrócenie czasu projektowania i budowy prototypu nowego modelu do około pół roku. Kolejne pół roku zajmuje jego wyprodukowanie. Dzięki temu w początkowym okresie istnienia Solaris Bus & Coach wymieniał wszystkie swoje modele co 2-3 lata. Wkrótce po pojawieniu się Solaris Urbino 12 powstają modele Solaris Urbino 15 oraz Solaris Urbino 18. Następnie pojawia się najmniejszy model rodziny Solaris Urbino 9, którego zastępuje w 2002 roku Solaris Urbino 10.

W 2004 debiutuje nowa, trzecia generacja autobusów Solaris: Urbino 2004, która jest produkowana od wiosny 2005 roku. Firma produkuje oprócz tego autobusy Urbino napędzane CNG i biogazem, a od 2008 roku międzymiastowy Solaris Valletta. W roku 2006 wchodzi

do produkcji autobus hybrydowy Solaris Urbino 18 Hybrid, Solaris Urbino 18 Euro 5 (spełniający normę emisji spalin, która zacznie obowiązywać w Europie od jesieni 2009 roku) oraz autobus Solaris Urbino 18 EEV spełniający jeszcze bardziej restrykcyjną amerykańską normę EEV. W 2007 roku firma wprowadziła do produkcji węższą o 15 cm odmianę Solaris Alpino, o długości 8,6 m – model Solaris Alpino – z przeznaczeniem głównie na wąskie ulice alpejskich i starych europejskich miast. W 2008 roku wdrożono dwa nowe modele niskowejściowe: Solaris Alpino 8,9 LE oraz Solaris Urbino 15 LE. W 2004 roku autobus Solaris Urbino w konkursie „Bus of the Year 2005”, w którym oceniającymi byli dziennikarze prasy motoryzacyjnej z 15 krajów Europy, zostaje sklasyfikowany na 2 miejscu.

Kolejny as w rękawie firmy nazywa się Solaris Vacanza 12 – luksusowy autobus turystyczny wysokiej klasy, zaprezentowany po raz pierwszy w październiku 2001 roku i produkowany od roku następnego. Wzbudził on w czasie prezentacji ogromne zainteresowanie, m.in. dzięki kilku nowoczesnym i niespotykanym rozwiązaniom konstrukcyjnym. Przednia szyba jest asymetryczna – jej prawa strona sięga o wiele niżej niż lewa, co ogromnie poprawia widoczność z miejsca kierowcy. Notabene rozwiązanie to jest stosowane we wszystkich produktach firmy Solaris i stało się z daleka i na pierwszy rzut oka rozpoznawalną cechą marki, niczym kiedyś silnik boxer w motocyklach BMW. Ponadto układ podłogi autokaru jest teatralny,

co oznacza, że pasażerowie siedzący w przedniej części są najniżej, a ci w części tylnej – najwyżej. Nikt już nie może marudzić kierowcy czy pilotowi, że musi siedzieć z przodu, bo chce widzieć drogę. Gdy siedzi się na takim amfiteatrze, widać drogę z samego końca autokaru. Autokar jest bogato przeszklony szybami o nietypowym trapezowym kształcie, dzięki czemu turyści zamiast pionowych słupków między szybami mogą oglądać mijane właśnie pejzaże. Przednia część dachu przeszklona jest także nietypowo, bo przez szybę przednią zachodzącą aż do pierwszego rzędu siedzeń. Linie nadwozia autobusu są odważne i dynamiczne, autobus wyróżnia się z daleka swoją sylwetką. Jest ona zaprojektowana przez IFS Designatelier FT Studio i można by ją uznać za typową klinową sylwetkę autokaru, gdyby nie to, że typowa może być dla samochodów osobowych, bo żaden inny autokar takiej nie posiada.

W nadwoziu zastosowano konstrukcje *heavy duty*, dzięki której autobus ma niezwykle wytrzymały szkielet. Dodatkowym wzmocnieniem jest przemyślany kształt okien. W ten sposób Solaris Vacanza ma urzeczywistniać nasze marzenia o dalekich podróżach w autokarze. Już sama nazwa kryje w sobie zapowiedź egzotycznych wakacji. Niezwykła sylwetka i futurystyczny design pojazdu pozwalają zapomnieć nam o zakrzepicy żył w czasie kilkunastogodzinnych podróży, ale nie tylko, bo komfort odczuwa się zaraz po zajęciu miejsca. Fotele z regulowanym oparciem mają

podłokietniki, stolik, a pasażer może oprzeć stopy o podnóżek i odsunąć siedzenie od fotela współpasażera, gdyby ten okazał się gburem, Amerykaninem albo ważył całe 150 kg. Oczywiście pasażerowie mogą oglądać też filmy wyświetlane na dwóch monitorach lub na jednym centralnym bądź posłuchać Niemena czy muzyki z *Odysei kosmicznej*, bo Vacanza oferuje możliwość indywidualnego wyboru ścieżki dźwiękowej, oczywiście w całkowicie klimatyzowanym wnętrzu. Bogate przeszklenie pozwala sycić się egzotycznymi widokami, obserwować drogę przed autobusem, a gdy zapadnie zmrok, wnętrze Vacanzy oświetlone jest dyskretnym i podniecającym, niebieskim światłem, które przywodzi na myśl przybywającego na obcą planetę, pokrytą cytoplazmatycznym oceanem, Krisa Kelvina, o którym możemy sobie nawet poczytać pod punktową lampką nad naszym fotelem.

Ponadto na długich dystansach bardzo przydaje się ergonomiczna kuchnia z wyposażeniem dostosowanym do życzeń klienta, toaleta pokładowa, w której można poprawiać makijaż przez całą drogę z Paryża do Luksemburga, bo zaraz naprzeciw jest, tylko dla załogi oczywiście, tzw. szlafka. Pasażerowie mają do dyspozycji obszerne bagażniki, dzięki czemu kierowcy mogą dorobić na nadbagażach, chociaż nawet nie muszą otwierać ich klap, gdyż są one pionowo podnoszone po naciśnięciu przycisku, co zapewnia wyładunek nawet w bardzo ciasnych uliczkach. Bagaż podręczny można dodatkowo schować w obszernych schowkach pod

sufitem, zamykanych pokrywami typu samolotowego. Kierowca ma do dyspozycji OBD monitorujący prace najważniejszych podzespołów autobusu: silnika, skrzyni biegów, systemu poziomującego, hamulców i żarówek.

Solaris Vacanza 12 produkowany jest dla 49 lub 44 pasażerów. W roku 2004 pojawiła się jego druga generacja – Solaris Vacanza 13. Autokary Vacanza napędzane są silnikami wysokoprężnym firmy DAF, o mocach 340, 380, 425 i 480 KM, zapewniającymi dynamiczną jazdę nawet z kompletem pasażerów i pełnymi bagażnikami. Przeglądy silników ustalono na co 120 000 km, autobusy mogą korzystać z sieci naprawczej ITS DAF na całym świecie. Silniki spełniają normy spalin EURO 3 oraz EURO 4. W 2002 roku powstał pierwszy autobus specjalny do pobierania krwi zwany popularnie vampirobusem. Od tego czasu Vacanzę również w tej wersji sprzedaje się za granicę.

Nie powinno być zatem dla nikogo zaskoczeniem, że w 2003 roku Solaris Vacanza uplasował się na 2 pozycji (ex aequo z Volvo 9700) w prestiżowym konkursie autobusów turystycznych „Coach of the Year 2004”, zaraz za autobusami MAN Lion’s Star i SCANIA Irizar PB, które również ex aequo zajęły 1 pozycję.

Solaris Bus & Coach sp. z o.o. oprócz autobusów miejskich i turystycznych (autokarów) produkuje od 2001 roku również trolejbusy Solaris Trollino. Budowane są na bazie autobusów serii Solaris Urbino. Pierwsze z nich powstawały z układami napędowymi polskiej firmy Elmor, a montaż prowadziła firma

Trobus Gdynia. Obecnie montaż prowadzi czeska firma Dopravní Podnik Ostrava z Ostrawy, z układami napędowymi firmy ČKD Pragoimex oraz wyposażeniem elektrycznym CEGELEC. Powstawały również wersje wyposażone w napęd węgierskiej firmy Ganz Transelektro. Zbudowano prototyp trolejbusu Solaris Trollino 12 z polskim napędem asynchronicznym. Trolejbusy Solaris Trollino oferowane są w wersjach o długości 12, 15 i 18 metrów, jeżdżą w Gdyni, Tychach, Rzymie, Lublinie, Rydze, Wilnie, Tallinie, Landskronie, Opawie i Ostrawie. Firma Solaris nie ukrywa, że pracuje nad trolejbusami bez tradycyjnych odbieraków prądu, ale zasilanymi od dołu podczas postoju na przystankach.

Jeśli nie dość autobusów, trolejbusów i autokratów, to można dodać, że od 2006 roku Solaris Bus & Coach montuje tramwaje niemieckiej firmy Vossloh Kiepe Bombardier NGT6/2. Bombardier Transportation dostarcza nadwozia i karoserie, firma Vossloh Kiepe osprzęt elektryczny, a Solaris zapewnia dostawę pozostałych podzespołów i montaż pojazdów we współpracy z MPK Kraków. W 2008 roku Solaris zapowiada rozpoczęcie produkcji tramwajów Solaris Gecko według własnego projektu w dwóch wersjach: niskowejściowej 30-metrowej oraz całkowicie niskopodłogowej 32-metrowej.

I wiecie co! To jeszcze nie koniec. Poniżej zamieszczam listę wybranych nagród i wyróżnień dla bohatera tego rozdziału. Mówi sama za siebie. Wyniki Solaris Bus & Coach SA, jej nagrody, jej produkty,

barwna historia i przede wszystkim samo jej istnienie są dla mnie jak w tej chwili lądowanie Polaków na Księżycu – nieprawdopodobne.

Stanisław Lem powiedział kiedyś o swojej książce: „Kiedy wprowadziłem Kelvina na stację solaryjską i kazalem mu zobaczyć przestraszonego i pijanego Snauta, sam jeszcze nie wiedziałem, co go przerażało, nie miałem zielonego pojęcia, dlaczego Snaut zląkł się zwyczajnego przybysza. W tym momencie nie wiedziałem, ale wkrótce się miałem dowiedzieć, bo przecież pisałem dalej”.

Myślę, że kiedy Krzysztof Olszewski w 1994 roku uzyskał od rodziny Auwärterów zgodę na samodzielną działalność i zakładał firmę Neoplan Polska, nie przypuszczał, że powstanie tak wiele – tak samo chyba jak Stanisław Lem, który też nie podejrzewał, że od *Solaris* rozpocznie się jego światowy rozgłos, a w swoim gatunku powieść ta zajmie miejsce, jakiego nie dostąpiło żadne inne polskie dzieło literackie. *Solaris* uważana jest bowiem za wzór klasyczny i wymieniana w najbardziej podstawowych kompendiach dotyczących literatury science fiction, obok dzieł Wellsa, Stapledona czy Dicka, tak samo jak autobusy Solaris postrzegane są współcześnie za jeden z najlepiej rozpoznawalnych produktów naszej motoryzacji na świecie.

Trzymam więc bardzo mocno kciuki za tego, który uratował honor naszej motoryzacji.

Postscriptum

Rozstania są ohydne. Wyjątkiem jest tylko ciepła herbatka u teściowej. Niezależnie jednak od uczucia, jakim książkę tę obdarzyłeś, znalazłeś się oto w chwili, kiedy książka się kończy. Nie znoszę tego momentu jako autor i zwykle nie lubię też jako czytelnik. Podobnie zresztą jest ze wstępem, tyle że akurat jako czytelnik wstępy lubię. Ale książkę zakończyć muszę. Kończ waść, wstydu oszczędź...

Pisałem ją przez rok. Nie było łatwo. Część treści zaprezentowanej tutaj pojawiła się w prototypowej wersji albo na moim blogu, na który oczywiście serdecznie zapraszam, albo w artykułach, które publikowałem tu i ówdzie. Kiedy okazało się, że jest pewna grupa czytelników, których interesuje czar polskiej motoryzacji, zebrałem odpowiedni materiał i zaczęła z wolna kielkować myśl o książce. Tak się narodził pomysł. Był to jednak tylko czubek góry lodowej. Kiedy rozpocząłem pracę nad tekstem, pewne tematy ewoluowały, w miarę jak zagłębiałem się w jakieś zagadnienie, stąd też możesz znaleźć nieco inną treść w tej książce, a nieco inną w moich artykułach. Musiałem dopisywać, poprawiać, edytować, pracować nad zdjęciami i zmieniać wszystko po tysiącokroć. Uwierz mi, że pisząc to zakończenie, czuję ulgę, bo był to bardzo trudny temat. A książka miała bawić.

Podkreślam raz jeszcze, że książka ta nie jest encyklopedią. Staralem się pisać jak najmniej

o sprawach czysto technicznych, o cyferkach, kilogramach, kilowatach i kilometrach na godzinę. Niemniej czasem było to nieuniknione, bo pisanie książki o motoryzacji bez takich właśnie informacji to coś jak wegetariańska pieczeń albo seks przez telefon bez zabezpieczenia.

Wbrew pozorom napisanie jej nie było łatwe. Sprawiała mi wiele problemów, jako że sięgam w niektórych przypadkach do czasów sprzed ponad 80 laty, a ustalenie pewnych faktów graniczyło z cudem. Podobnie jak zdobycie wysokiej jakości fotografii, koniecznej do druku. Czasem cudem było zdobycie jakiegokolwiek zdjęcia lub – co jeszcze trudniejsze – dotarcie do ich autorów czy też właścicieli praw autorskich. To rodziło liczne ograniczenia, które – mam nadzieję – udało mi się z ogólnie pozytywnym skutkiem przezwyciężyć. Niestety z części archiwalnych, i niezwykle moim zdaniem ciekawych zdjęć (np. samochodów Polonia, Ralf-Stetysz, CWS T-8, AS, LS, Iradam, SKAF), musiałem zrezygnować. Były one bardzo słabej jakości, a ustalenie ich autorów lub osób posiadających prawa autorskie do nich było niemożliwe.

Na pewno część czytelników może czuć się rozczarowana. Jasne. Sam jestem rozczarowany. W końcu nie omówiłem szerzej kilku naprawdę ważnych i legendarnych dla naszej motoryzacji konstrukcji, tak jak np. Ursus A, Fiaty (508, 612, 618, 621), Lech, PZInż 603, PZInż 703, PZInż 713, PZInż 723, San, Zawrat, Żubr, Fiat 125p Coupe, Ogar, WSK Sarenka czy Wilk i

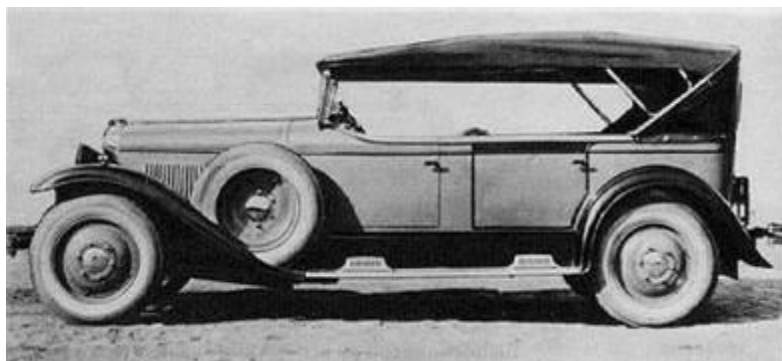
wiele innych. O pewnych ledwie wspomniałem, tak jak było np. w wypadku Poloneza, traktując po macoszemu sprawy tak ważne dla naszej motoryzacji. Fakt, pominąłem naprawdę wiele ciekawych konstrukcji, ludzkich losów i zapisów z historii fabryk, warsztatów czy wydarzeń sportowych, które na pewno są warte opowiedzenia. Nie chciałbym jednak, aby Czytelnik miał mi to za złe, bo był to świadomy wybór. Posłuchałem Kartezjusza, który twierdził, że „Kto chce jednym spojrzeniem ująć wiele równocześnie przedmiotów, ten żadnego z nich nie widzi wyraźnie”. Przygotowując formułę tej książeczki, musiałem zdecydować, o czym będę pisać, a co pomnę, i tak właśnie zrobiłem. Jest to realizacja z góry ustalonego planu, który zmieniłem tylko dwieście pięćdziesiąt razy.

Próba napisania w jednej książce o wszystkim, co związane jest z polską motoryzacją, byłaby w moim odczuciu zajadłym atakiem na Księżyc po uprzednim uzbrojeniu się w motykę. Poza tym taka książka – gdyby powstała – z pewnością stanowiłaby wielkie dzieło. Kto wie, może kiedyś powstanie? Niemniej w moim odczuciu bardzo trudno określić, co wiąże się z motoryzacją, a co nie. Wymagałoby to bardzo wąskiego potraktowania tematu, co nie jest zgodne z moją naturą liberała. Na koniec tej wyliczanki zdecydowałem, że albo piszę o wszystkim, albo wybiorę tematy interesujące mnie najbardziej. Była to zatem selekcja bardziej świadoma niż niekiedy macierzyństwo albo ojcostwo. Ja nikomu alimentów płacić nie chcę, więc by

zbyt nie rozwlekać tekstu, ograniczyć musiałem dane techniczne na tyle, aby dać szansę Czytelnikowi na uniknięcie śmierci z nudy w starciu z tekstem o niezwykle i legendarnych kartach naszej historii motoryzacji. Pisanie bowiem o technice, motoryzacji czy automobilizmie to bardzo specyficzna sztuka. Niezwykle ważny w niej jest umiar. A zatem, aby Czytelnika nie przytłoczyć, zastosowałem umiar tylko przy wyborze tematów i zrezygnowałem z niego w treści. Stąd te przejawione komentarze, przekoloryzowane opisy, karkołomne skojarzenia, szowinistyczne i czasem prawie chamskie uwagi. Bo książka ta w założeniu nie jest adresowana do niemal odizolowanych od rzeczywistości szalonych kolekcjonerów, pasjonatów i motoryzacyjnych degeneratów (choć do nich także), ale do wszystkich, których tytułowy temat interesuje. Chciałbym, aby tak właśnie się stało, i mam nadzieję, że wybór mój okaże się słuszny. Czy tak jest – ocenisz sam. Jeśli okaże się, że się nie pomyliłem, kto wie, może przyjdzie również pora napisać o tym, czego tutaj zabrakło nam obu.

Wszystkich, którzy poczuli się w jakiś przedziwny sposób urażeni moimi nieskrępowanymi dobrym tonem i przyzwoitością żartami – przepraszam.

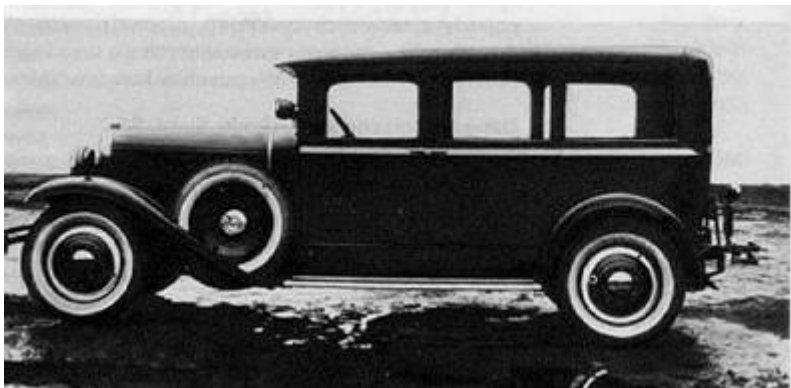
Opole, 26 listopada 2008



CWS T-1, pierwszy polski samochód seryjny



2. Niemiecki Hanomag 1,3 bardzo naszego LS przypominał



3 .CWS T-1 jako kareta, dzisiaj powiedzielibyśmy: limuzyna. Powstało łącznie około 800 sztuk samochodów różnych wersji, w tym ok. 500 osobowych i ok. 300 pochodnych, m.in. sanitarka, ambulans pocztowy i Powszechnej Kasy Oszczędności, ciężarowy oraz osobowe z różnymi nadwoziami



4. CWS M-111, znany szerzej jako Sokół 1000, w cywilnej wersji



5. Odrestaurowany CWS M-211, czyli Sokół 600, w cywilnej wersji



6. CWS M-211, konstrukcji Tadeusza Rudawskiego, wyposażony był w liczne oryginalne i opatentowane rozwiązania



7. Zbudowany w zaledwie 13 dni powstańczy samochód pancerny Kubuś



8. Produkowany w latach 1938–1939 motocykl SHL 98 inż. Rafała Ekielskiego na podstawie brytyjskiego licencyjnego silnika Villiers



9. Pierwszy powojenny motocykl – Sokół 125



10. Niemal bliźniaczka Sokoła 125 – SHL M04



11. Potrzeby transportowe zniszczonego wojną kraju mogły być zaspokojone przez prosty, niezawodny i trwały samochód ciężarowy taki jak Star 20



12. Warszawa – dar Związku Radzieckiego dla narodu polskiego



13. Przez 22 lat zmieniała się niewiele. Bo Wielkiego Brata się nie poprawia



14. Garbate szczęście Polaków na kołach: FSO-Warszawa M-20



15. Dziś jesteś piękna, ale nasz związek to wymuszone małżeństwo: PRL z ZSRR



16. W 1968 roku, po protestach firmy Renault, zmieniono oznaczenie modeli: z 203/204 na 223/224



17. Polski samochód będzie nosił nazwę naszej dumnej i niezwyciężonej stolicy



18. Warszawa pick-up dla tych, co to nie bardzo mogą zaśpiewać:
„Jestem z miasta”



19. Tę Warszawę przerobiono na dreżynę. Umożliwiała szybki przejazd (do 100 km/h) po torach na wybrane miejsce, ale także jazdę po drogach bitych



20. FSO-Syrena 101 – kultowy łapacz PRL-owskich kur i zajęcy z powodu drzwi.



21. Budowę prototypu Syreny Laminat ukrywano pod kryptonimem „projekt 361/66”



22. Syrena 105 Lux. Tak brzydka, że aż piękna. Zawsze niesprawna, nigdy zepsuta



23. Młodsza niż ja o 2 lata (z 1981 roku) Syrena R20 z nadwoziem pick-up



24. Skręć i dodaj gazu, pozbądź się przegubów. Po co ci one! Tak było



25. Syrena Bosto – skrót od określenia „bielski samochód osobowo-towarowy”



26. Częściej stoi, niż jedzie. Nigdy nie dość zepsuta, by stać, nie dość sprawna, by jechać



27. Odrestaurowana Syrena 105 pięknie się dziś prezentuje. Jak Tina Turner



28. 7-osobowa Syrena Mikrobus pozostała tylko kolejnym z jeżdżących prototypów niewprowadzonych do seryjnej produkcji



29. I wciąż w czasie pożaru, jak Lenin wiecznie żywy, gra dwusuwowy silnik Syrenki



30. Mikrus Romana Mirkowskiego, 22 lipca 2007 w czasie zlotu w Mielcu



31. Właściciele pieczolowicie odrestaurowanych 12 Mikrusów spotkali się na zlocie z okazji 50-lecia powstania samochodu na Zamku Przeclaw 21 lipca 2007 roku



32. Parada zabytkowych, pięćdziesięcioletnich Mikrusów w ich kolebce: w Mielcu



33. Meduza przegrała z Mikrusem potyczkę o produkcję, bo była brzydsza



34. Jedyny zachowany egzemplarz prototypowej Warszawy 210, co to bardzo radziecką GAZ Wolgę przypomina i co stało się jej przekleństwem



35. Syrena 110 przegrała wojnę makaronową. Z Fiatem 125p



36. Silnik Warszawy 210, sześciocylindrowy o pojemności 2,51 l, o mocy 85 KM przy 4200 obr./min



37. Jedno z archiwalnych, rzadkich zdjęć, które pozwolono opublikować po prezentacji prototypowej Warszawy 210 zbudowanej przez zespół pod kierunkiem Mirosława Górskiego (silnik – Zdzisław Glinka, podwozie – Jerzy Roman, nadwozie – Stanisław Łukaszewicz)



38. Prototyp FSO-Warszawa 210 w 1964 roku nie był jedynym zrealizowanym pomysłem na modernizację polskiej Pobjedy



39. Junak miał być polskim Harleyem, a został wielkim pechowcem



40. Nie przeszkodziło mu to jednak stać się ikoną polskiej motoryzacji



41. (WSK) Wiejski Sprzęt Kaskaderski: Wygoda, Szybkość, Komfort



42. Motocykle SHL M11 odznaczały się nowoczesnym przednim zawieszeniem z wahaczem pchanym i dwoma amortyzatorami



43. Krwistoczerwona WFM, a za nią, w eleganckiej i dostojnej czerni, Junak M07



44. Dwusuwowy chopper w peerelowskim wydaniu: WSK M06
B3 Bąk



45. Krwistoczerwony FSO 1500 ME, jak mój pierwszy w życiu własny samochód



46. Duże Fiaty są jak wino – im starsze, tym lepsze



47. Groszkowy Fiat kanciak, samochód legenda. Czar lat 70



48. Fiat 125p w sportowej wersji Monte Carlo z powodzeniem startował na międzynarodowych rajdach



49. Eksportowany był do wielu krajów na świecie, także tam, gdzie jeździ się pod prąd



50. Wyśmiewana kiedyś WSK dziś jest głównym bohaterem filmu
Motór



51. FSO Syrena Sport nawet dziś, po prawie 50 latach, nadal zachwyca swym pięknym aerodynamicznym nadwoziem



52. Nie było szans na uruchomienie seryjnej produkcji FSO Syreny Sport



53. Dla wielu ten samochód jest prawdziwą legendą. Odzwierciedla nasz narodowy, romantyczny charakter. Dlatego powstają takie dzieła jak to



54. Jelcz 043 z przyczepą P01, w której zawsze, nawet w lipcu, było zimno



55. Zanim zadaliśmy Czechom cios w plecy, współpracowało nam się dobrze, czego efektem były m.in. „ogórki” (tu: Skoda Jelcz Karosa).



56. Samochód komunikacji zastępczej: JELCZ 424 Stonka na podwoziu STAR 20. Na drugim planie autobus RTO



57. Dzisiaj miejsce pracy kierowcy autobusu wygląda nieco inaczej, silnik jest dalej od niego, niż było to w „ogórku” (tu: Skoda 706 RTO LUX)



58. Marzenie przewoźnika: dodatkowe miejsca siedzące. Skoda 706 RTO CAR



59. Fiat 126p – Mały Wielki Samochód, który zmotoryzował Polskę



60. Ostatnia seria Fiata 126p w kolorze żółtym oraz czerwonym nosiła nazwę „Happy End”. Na zdjęciu egzemplarz o nr 0138



61. BOSMAL 126 Cabrio, maluch bez dachu – dziś rarytas dla kolekcjonerów



62. Mały Fiat dziś odchodzi w zapomnienie albo staje się legendą



63. Już nowoczesny, bo bez typowo rowerowych pedałów, najpopularniejszy polski motorower – Komar (model 2350)



64. Dla samochodu Żuk nie ma złej jakości dróg



65. Maksymalnie z silnika Fiata 126p można było uzyskać moc ponad 70 KM



66. 70 KM pozwalało samochodzikowi ważącemu poniżej 600 kg unosić się w powietrze



67. Kto kogo przypomina? FSO Beskid Renaulta Twingo?



68. Czy francuski Twingo naszego FSO Beskida? Może mam déjà vu?



69. Zanim pojawił się Robert Kubica, Polacy już się ścigali na Rakach, Promotach czy Esterach. Tu: Marian Czapka w 1987 roku na Torze Kielce



70. Kaczor w 1987 roku w Wyścigu Górskim na Górze Świętej Anny. Za kierownicą Marian Czapka. Zwraca uwagę dziób Metaleksa zamiast Promota



71. Wars był najnowocześniejszym całkowicie polskim samochodem osobowym, jaki kiedykolwiek wyprodukowano w PRL do lat 90.



72. Echa tej sylwetki widać w Skodzie Favorit i Felicia. W tle drugi prototypowy egzemplarz Warsa oraz Syrena 101, dwa Polonezy i sanitarna Nysa



73. Kto by pomyślał, że to Polak budował silniki do angielskich supersamochodów legendarnej marki Aston Martin, tu: DB4 Series 1



74. Suka albo menda, którą jeździły psy. I *Psy* 2. Motyw przewodni kultowych dzieł kinematografii i codziennego życia na ulicach w PRL



75. Polski Jeep Willis, Range Rover, UAZ i Hummer w jednym.
To Tarpan Honker po prostu



76. Tu przystosowany do walki jako kolejna mutacja Tarpana –
Honker Skorpion



77. Marian Bublewicz był pogodny, szlachetny i skromny. Jego śmierć zmieniła standardy bezpieczeństwa na rajdowych trasach w Polsce



78. Polonez Coupé był samochodem uwielbianym przez widzów, głównie za sprawą możliwości pokonywania zakrętów bokiem.
Rajd Wisły, 1982 roku



79. M. Bublewicz na trasie Rajdu Wisły w 1985 roku za kierownicą Poloneza Coupé



80. Wersje cywilne 3-drzwiowego Poloneza miały boczne tylne szybki uchylne



81. Nie wiadomo dokładnie, ile tych samochodów
wyprodukowano



82. „Panie! Coś pan z tym poldkiem zrobił?” – oto najczęstsza
reakcja na brak drugiej pary drzwi, czyli na widok Poloneza coupé



83. Mercedes Peerelu – Polonez 1.5 X Coupé



84. Star 266 – samochód, który nie boi się wody, błota, piachu, kolein, słowem – najcięższego terenu. Ani MON-u



85. Jedyny zachowany egzemplarz Stara 266 startującego w morderczym rajdzie Paryż-Dakar. Tu: w Muzeum Przyrody i Techniki w Starachowicach



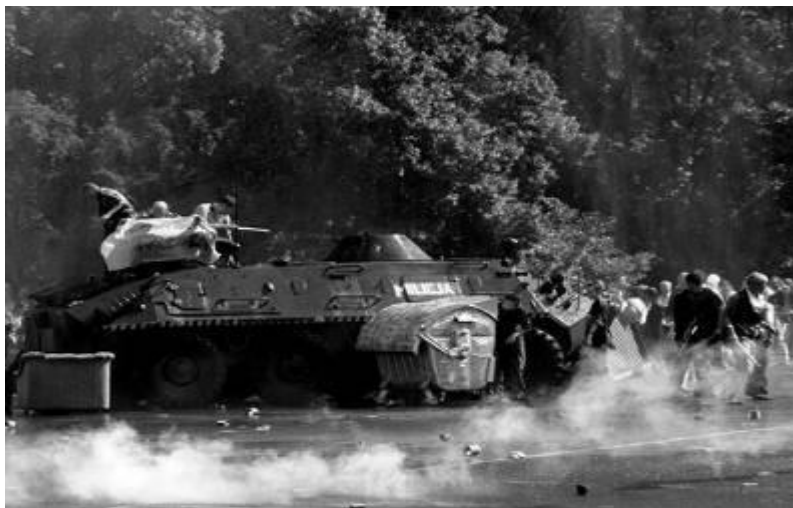
86. Krajowe ciężarówki Star zostały docenione przez służby mundurowe. W tle milicyjna Nysa



87. Hydromile na ulicach – to armatka wodna polskiej produkcji, wprowadzona do użytku ok. 1983 roku. Skądś to znamy?



88. SKOT – Średni Kolowy Opancerzony Transporter. Po
czesku: OT-64



89. Znacznie lepiej niż w zadaniach bojowych SKOT sprawdził
się w tłumieniu zamieszek. Czesi w 1968 roku przekonali się o
tym bardzo boleśnie



90. „Wszędzie wjadę, niczego się nie boję. Jestem potworem na kołach!”



91. Wprawdzie jesteś Star(y), ale doskonale wiem, że masz duszę
– STAR 660



92. AZM Dzik – samochód pancerny polskiej produkcji w Iraku



93. Ciężki samochód gaśniczy Jelcz 014R (podwozie Jelcz P422)
GCBA 5/24



94. Dzięki pomysłowi p. Kwiatkowskich i inicjatywie K.Szaykowskiego młodzi ludzie ścigają się na szayowozach w pucharze KJS-Rallycross



95. Ta retro limuzyna w stylu klasyka Alfę Romeo – Nestor – budowana jest na krajowych podzespołach. Sprzedawana pasjonatom jako kit car



96. Produkowany od 1997 roku Nestor Majestic, czyli Nestor w wersji 4-drzwiowej, 4-osobowej. Obecnie najpopularniejszy samochód na uroczystości ślubne



97. Nestor w wersji 6-osobowej – Sixperson. Zwrot polskiej motoryzacji ku przeszłości w dzisiejszych realiach rynku



98. Leopard – prawdziwy samochód marzeń. Luksusowy polski samochód sportowy, który wszystkim zapiera dech w piersiach



99. Designem, stylem, jakością wykonania, osiągam, techniką, otoczką niezwyklego luksusu... I ceną



100. Romet reaktywacja. Marka powraca do życia w 2006 roku.
Tutaj z modelem Romet RM 125 za sprawą firmy Arkus &
Romet Group sp. z o.o.



101. Azjatyckie wcielenie polskiej legendy – Junak Millennium



102. WFM 125 terenowa. Stara nazwa, nowa technika, ten sam sentyment



103. Autobus, który uratował honor polskiej motoryzacji: Solaris Vacanza 13



104. Najbardziej rozpoznawalną cechą pojazdów Solaris jest szyba przednia. Tu: trolejbus Solaris Trollino 18 na ulicy miasta Winterthur w Szwajcarii

W publikacji wykorzystano zdjęcia następujących autorów:

Adam Zakrzewski (55), Aleksander Twardowski (62), Anna Rusin (10), Artur Bazarnik (59), Bartosz Winiarski (30-32), Daniel Bienias (17), Daniel Szopiński – lecionpolski@gmail.com (90, 91), Grzegorz Chyla (69, 70), Grzegorz Kuboń (101), Jan Kwiatkowski – J.A.K. SC (95-97), Jarosław Brelik (44), Jarosław Makola (42), Joanna Charaźna (40), Kamil Gliński (5, 6) Katarzyna Stelmach (14), Leszek Matkowski – www.wfm.pl (102), Łukasz Rawski (13), Maciej Pilżak (41), Marcin Dorobek (15), Mariusz Sprawnik (12), Mateusz Papliński (50), Michał Kawalkiewicz (16), Mikołaj Uglorz (88), Mirosław Śmigas (11), Monika Cichecka (19, 86, 87), Paweł Gołota (39), Piotr Trzępiota – dzięki uprzejmości Krzysztofa Szaykowskiego (94), Robert Magiera – A.P.M. Auto (77-79), Robert Szpunar (65, 66), Sylvia Chacińska (22, 24, 26, 27, 45, 46, 80-83), Urszula Ignaczewska – www.fototresci.net (89), HummFred (53) oraz autor (59,60). A także: Z archiwum PKS RYBNIK oraz DJ. NOMIT dzięki uprzejmości Arkadiusza Tasiora (56), Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Samochodów Małolitrażowych BOSM-AL (61), Leopard Automobile-Mielec sp. z o.o. (98, 99), Arkus & Romet Group sp. z o.o. (100) oraz archiwum autora (71, 72).

Ponadto wykorzystano zdjęcia użytkowników projektu Wikimedia Commons w ramach następujących licencji: Domena publiczna (public domain): Mix321 (28), MarcinLewandowski (27, 38), Ljftarn (51, 52), KRZYSZTOF (47, 48), Drozd-Pn (103), Spc. Gabriel Reza (92), Bach01 (20), Mohylek (25), Jarekt (7), Halibutt (1, 3), Bach01 (21), Mieciu K (84) oraz Sflfi (58).

GNU Free Documentation License: (www.en.wikipedia.org/wiki/GNU_Free_Documentation_License) Stefan Baguette (104), Topory (29, 64), Stablkocher (2, 68), Pibwl (43, 75), Ljftarn (85), Daniel Delimata (67), Bebok911 (63), Artur Pielach (23), Aktron (57, 58), Raf24 (76), Radomil (54) oraz Stephen Foskett (73).

Creative Commons Attribution 2.5: (www.creativecommons.org/licenses/by-sa/2.5/deed.pl) Hubert Śmietanka vel Hiuppo (8, 33–36) oraz Asterion (49).

Creative Commons Attribution 3.0: (www.creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.pl) Krzysztof Maria Różański (18), Sebastianm (93) oraz Hubert Śmietanka vel Hiuppo (74).

Mikrus na zdjęciu nr 30 należy do Romana Mirkowskiego. Właścicielem Nestora ze zdjęcia nr 95 jest Mariusz Kasprzak.

Spis treści:

Wstęp

Choć jedna wiosnę uczyniła...

Pierwsze polskie pojazdy samochodowe

Pierwszy polski samochód seryjny

Nieudany początek

Nasz drapieżny ptak

Verfluchten banditen

Ojciec i syn

Prymitywne początki

Star zostaje strażakiem

Stracone złudzenia

Wymuszone małżeństwo

Mały, ale prawdziwy
Dwusuwowe serce
Wielki pechowiec
Koniec Syreniego śpiewu
Motoryzacyjna Targowica
Gdzie jest Warszawa?
Najpiękniejszy polski samochód
Nasza Formuła 1
Pekaesu mam garniturek
Ciapiek
Ten pierwszy raz
Zakład śmierci
Grande combinatore
Na międzynarodowych rajdach
Wariacje na temat Fiata
Mały Wielki Samochód
Najmocniejsze fabryczne Fiaty 126p
Kłamstwa Kowalskiego i Jaruzelskiego
LPT
Wszyscy czekają na furgon
Jajko czy kura?
„Polacy idą na wojnę”
Silnik jak dzwon
O jeden zakręt za daleko
Mercedes Peerelu
Najdłuższe schody Europy
Titanic na kołach
Prawdziwy twardziel
Polak z Czechem dwa bratanki
Sojusz robotniczo-chłopski
Jak Feniks z popiołów
Lądowanie na Księżycu
Postscriptum