

Aleksander Sowa

**LEGENDY
NASZEJ
MOTORYZACJI**

Książkę tę dedykuję 17-letniemu Maćkowi Pilzakowi, który 2 grudnia 2008 roku, w zaledwie osiem dni po przestaniu 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 nastąpiły 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 stanowiłyby fabulę 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 wpęzło niczym pająk 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. Pomiędzy 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 zwykle 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, zapal 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 sumłą 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 potrafiliśmy – 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. Rozgrzebując 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 skołowany 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 legendarnośći. Czas pierwszozną zawsze upiększa. Tak było i z Jaskółką.

Kilkadziesiąt lat wcześniej, nim historia ta się zaczęła, polska szlachta dała ciała, niebaczna na dokonania Sobieskiego, Poniatowskiego i kilku Augustów. Zamiast się zajmować Polską, interesowała się głównie francuską modą, pić, żarć, 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 zamiłowania, 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 – jednocylindrowy 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 kładzonej 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 przytułku 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 podzięcie odznaczył Forda Orderem Orła Niemieckiego. Co ciekawe, równie mocno jak antysemityzm, Ford propagował pacyfizm.

Widać zatem, że wielu ludzi, 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 wprawdzie nad automobilizmem, tyle że z dala od izolowanych, zaciemnionych technicznie zaborczych ziem, 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 przejściu 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 torpedo 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 zębatych w skrzynce biegów zajmowała 16 minut, a wymiana półosi – 30 sekund) samochód był doskonale

przystosowany do startów w popularnych ówczesnie 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 „oszczędzacza 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

Następą 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 Głucka-Głuchowskiego. Swój automobil nazwał dźwięcznie Iradam, co powstało ze zlepiania imion twórcy i jego żony Ireny. Samochód zresztą także nazywano po prostu Adam Głuck. 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 nadmieniał, 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. Jedyne 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 memoriał, 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 Pragłowski 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 specjalne 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. Zleciennodawca był rzemieślnikiem, znanym ze swoich zdolności fachowo-organizacyjnych, który w połowie lat 20. uruchomił warsztat samochodowo-naprawczy przy ulicy Nowogrodzkiej 39 w Warszawie. Następnie otworzył 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, karosorowanie. 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.

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 dorców 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 bezpieczniej – 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 szanse, 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 łby 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 popierdułka. Mowa tu o rodzinie samochodów ciężarowych Star 266. Mają one właściwie tylko jedna 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 Przyzakładowego Biura Konstrukcyjnego Fabryki Samochodów Ciężarowych w Starachowicach oraz Wojskowego Instytutu Techniki Pancerniej 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 podczepienia 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 póleliptycznych, 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 naprawdę 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 naprawę 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 paląki 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 odtąd 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 wyszkolony, konstrukcja jest przystosowana do katowania przez kierowcę, marnej obsługi, marnej jakości olejów, paliw, smarów itd. Te właśnie cechy zdecydowały, że Star 266 pobił 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 wspaiała maszyna.

To jest darmowy fragment pełnej publikacji.

Więcej na www.wydawca.net.



6. CWS M-211, konstrukcji Tadeusza Rudawskiego, wyposażony był w liczne oryginalne i opatentowane rozwiązania



12. Warszawa – dar Związku Radzieckiego dla narodu polskiego



13. Przez 22 lat zmieniła się niewiele. Bo Wielkiego Brata się nie poprawia



23. Młodsza niż ja o 2 lata (z 1981 roku) Syrena R20 z nadwoziem pick-up



28. 7-osobowa Syrena Mikrobusek pozostała tylko kolejnym z jeżdżących prototypów niewprowadzonych do seryjnej produkcji



31. Właściciele pieczolowicze odrestaurowanych 12 Mikrusów spotkali się na zlocie z okazji 50-lecia powstania samochodu na Zamku Przeclaw 21 lipca 2007 roku



42. Motocykle SHL M11 odznaczały się nowoczesnym przednim zawieszeniem z wahaczem pchanym i dwoma amortyzatorami



59. Fiat 126p – Mały Wielki Samochód, który zmotoryzował Polskę

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 – legionpolski@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 Charażna (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), Jarek (7), Halibutt (1, 3), Bach01 (21), Mieciu K (84) oraz Słfi (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), Beboke911 (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

© Copyright by Aleksander Sowa 2010

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

Sprzedaż i dystrybucja: www.wydawca.net

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.