

legandy

naszej motoryzacji

Aleksander Sowa



© Copyright by Aleksander Sowa 2010

Okładka: Aleksander Sowa

Zdjęcie na okładce: Paweł Gołota

Redakcja i korekta: Łukasz Mackiewicz – eKorekta24.pl

ISBN-10: 1490512950

ISBN-13: 978-1490512952

Darmowy fragment

--

Aleksander Sowa | Self-Publishing

www.wydawca.net

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

Opole, grudzień 2013 r.

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

Spis treści

Wstęp/5
Choć jedna wiosnę uczyniła.../8
Pierwsze polskie pojazdy samochodowe/11
Pierwszy polski samochód seryjny/20
Nieudany początek/23
Nasz drapieżny ptak/26
Verfluchten banditen/32
Ojciec i syn/39
Prymitywne początki/46
Star zostaje strażakiem/50
Stracone złudzenia/53
Wymuszone małżeństwo/55
Mały, ale prawdziwy/59
Dwusuwowe serce/64
Wielki pechowiec/68
Koniec Syreniego śpiewu/72
Motoryzacyjna Targowica/77
Gdzie jest Warszawa?/81
Najpiękniejszy polski samochód/84
Nasza Formuła 1/89
Pekaesu mam garniturek/94
Ciapek/96
Ten pierwszy raz/100
Zakład śmierci/107
Grande combinatore/116
Na międzynarodowych rajdach/119

Wariacje na temat Fiata/ 124
Mały Wielki Samochód/127
Najmocniejsze fabryczne Fiaty 126p/129
Kłamstwa Kowalskiego i Jaruzelskiego/131
LPT/133
Wszyscy czekają na furgon/139
Jajko czy kura?/141
„Polacy idą na wojnę”/147
Silnik jak dzwon/150
O jeden zakręt za daleko/155
Mercedes Peerelu/159
Najdłuższe schody Europy/163
Titanic na kołach/170
Prawdziwy twardziel/176
Polak z Czechem dwa bratanki/
Sojusz robotniczo-chłopski/184
Jak Feniks z popiołów/188
Lądowanie na Księżycu/195
Album/ 201
Postscriptum/239

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, poczułi, 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 stanowią 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 wpadło 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 słysząc 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 łunochodów, 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 włócznie 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. Pielęgnowane, 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 odzywiają się dawno zapomniane pokłady testosteronu, działając niczym nie mniej błękitna tabletką. 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, kręcąc wystrzyżonymi głowami ze słuchawkami empetrójki w uszach, w które sączy się hip-hop. Tym zaś, którzy kochają śrubki, nakrętki, przekładnie, pierścienie, tłoki 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 łezka 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 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 niezwyklej 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 samobieźnym 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, niebaczna 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 zamiłowania, niejaki Stanisław Barycki, jeszcze przed wynalezieniem pełnosprawnego silnika spalinowego zbudował i zaprezentował na berlińskiej wystawie sportowej (Berliner Sportausstellung, 1883) swój niezwykły 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 pomysł 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, trójkółcach 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 umysły 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 przybił. 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 wspominałem wcześniej, u zarania automobilizmu na świecie Polska, podzielona pomiędzy zaborców, nie istniała na mapie jako samodzielne państwo. Choć wszyscy trzej 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 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 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 pełen 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 rozsadzeniem 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 ówczynie 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 kulowego 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 Glúcka-Głuchowskiego. Swoją automobil nazwał dźwięcznie Iradam, co powstało ze zlepienia imion twórcy i jego żony Ireny. Samochód zresztą także nazywano po prostu Adam Glúck. 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 nadmienił, że naszego Iradama przypadkiem bardzo przypominał opracowany znacznie później niemiecki Hanomag Komissbrtot. „Prypadkiem” to jednak można się potknąć na krawężniku. Ach, ci Niemcy...

W 1927 roku inny śmiałek, 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 Szydlowieckiej 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 Rytla. 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 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 PZiN – 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.

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 kołchoźników: 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, trzycylindrowym silnikiem S-31, o pojemności 842 cm³ i mocy 40 KM osiąganey 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 małolitrażowym 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 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 samonośnię trzydrzwiowe nadwozie typu hatchback (spadek po Becie i Delcie). Bardzo lekkie nadwozie było dzielone – w części przedniej składało się ze szczątkowej 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 prądnicę, 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 drążek 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 resztą 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 wzdłużnych 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.

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, wpłataje 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 słyszać przepiękny śpiew cylindrów, nieporównywalny do niczego. Nawet do Harleya, 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* Alfę z 1966 roku to boski samochód, prawdziwa ikona motoryzacji. Coś jak nasza... Syrena.

Skarpeta, kurołapka, 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 Absoluta. 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, okrywająca 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 Syreny 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 zza 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 wiadrzem 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!



Dzisiaj jesteś piękna, ale nasz związek to wymuszone małżeństwo



Dzięki pomysłowi p. Kwiatkowskich i inicjatywie K.Szaykowskiego młodzi ludzie ścigają się na szayowozach w pucharze KJS-Rallycross



Budowę prototypu Syreny Laminat ukrywano pod kryptonimem „projekt 361/66”



Syrena 105 Lux. Tak brzydka, że aż piękna. Zawsze niesprawna, nigdy zepsuta



Fiat 126p – Mały Wielki Samochód, który zmotoryzował Polskę



Ostatnia seria Fiata 126p w kolorze żółtym oraz czerwonym nosiła nazwę „Happy End”. Na zdjęciu egzemplarz o nr 0138



Wars był najnowocześniejszym całkowicie polskim samochodem osobowym, jaki kiedykolwiek wyprodukowano w PRL do lat 90.



Echa tej sylwetki widać w Skodzie Favorit i Felicja. W tle drugi prototypowy egzemplarz Warsa oraz Syrena 101, dwa Polonezy i sanitarna Nysa milicyjna Nysa

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 kiełkować 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 tysiąckroć. 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. Starałem 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. Sprawiła 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 rozzaczarowana. Jasne. Sam jestem rozzaczarowany. 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 pominę, 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 zjadłym 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 zbytnio 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.

Darmowy fragment