

Samochodami interesowałem się od najmłodszych lat. Już jako mały chłopiec potrafiłem zauważyć szczegóły odróżniające prawie takie same pojazdy. Lubiłem też przeglądać prasę motoryzacyjną. I tak samochody stały się moją pasją. W prezentowanej książce opisałem historię samochodów produkowanych w fabryce w Lublinie. Dotarcie do potrzebnych informacji nie było zadaniem łatwym. Utrudnieniem w gromadzeniu wiadomości była zarówno niewielka liczba publikacji w ówczesnej prasie, jak i problemy z odnalezieniem byłych pracowników. Lubelska wytwórnia kojarzy się przede wszystkim samochodami Żuk oraz Lublin. Ale były tam też produkowane przyczepy kempingowe, wojskowe SKOT-y, kilka modeli koreańskich samochodów Daewoo oraz wytwarzany wcześniej w Poznaniu Honker. W fabrycznej prototypowni stworzono wiele mało znanych pojazdów, których nigdy nie produkowano seryjnie. W książce zamieszczono sporo zdjęć samochodów wykonanych w jednym egzemplarzu, a także pokazano wszystkie warianty prototypów samochodów Lublin 33 i 35, które konstruowano od drugiej połowy lat siedemdziesiątych XX wieku.



W latach sześćdziesiątych ubiegłego stulecia samochody Żuk były masowo eksportowane do wielu krajów na świecie. W Egipcie na podwoziu Żuka montowano własne nadwozia. Dziś Żuk powoli znikną z polskich dróg, zastępowany przez nowoczesne samochody produkcji zagranicznej. Można go jeszcze spotkać na wsi, na giełdach warzywnych, gdzie pełni funkcję magazynu albo budki z kebabem. Ze względu na swoją niedużą szerokość i wąski rozstaw kół oraz odporność na przeciążenia upodobał go sobie producenci nagrobków.

Lubliny 33 i 35 odniosły duży sukces na początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku, kiedy wiele nowo powstałych firm potrzebowało lekkich samochodów dostawczych. Lublin radził sobie nieźle, nawet z konkurencją używanych samochodów z importu.

W drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku fabrykę przejęła koreańska firma Daewoo. Samochód zmodernizowano, powstawały nowe wersje nadwoziowe. Niestety koreański gigant zbankrutował. Pojawiali się kolejno inni właściciele. Obecnie firma DZT Tymińscy utrzymuje produkcję na dość niskim poziomie i powoli modernizuje dwa podstawowe modele samochodów dostawczego i terenowego. Właściciel liczył na duże zamówienia dla wojska, jednak zlecenia na budowę pojazdów nie otrzymał.

Należy jedynie życzyć fabryce z Lublina nadejścia lepszych czasów.

## Podziękowania

Książka ta nie powstałaby, gdyby nie pomoc wielu życzliwych osób i firm. Zgromadzone informacje i zdjęcia od wymienionych niżej osób i firm to kolejne „cegiełki”, z których mogłem „zbudować” tę książkę. Zależało mi na tym, aby moje opracowanie nie zawierało błędów i cechowało się niepublikowanymi dotąd zdjęciami.

Szczególnie gorąco chciałbym podziękować:

- Ewie Żwiruk,
- Feliksowi Karolowi,
- Janowi Wilgusowi,
- Wiesławowi Kwiatkowskiemu,
- Romanowi Gawęda,
- pracownikom Wojewódzkiej Biblioteki Publicznej im. H. Łopacińskiego w Lublinie,
- pracownikom Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie,



- Tomaszowi Mikszo z Międzynarodowych Targów Poznańskich,



Międzynarodowe  
Targi Poznańskie

- pracownikom Muzeum Techniki w Warszawie,



- pracownikom Przemysłowego Instytutu Motoryzacji.



Jeśli zamieszczone w mojej książce zdjęcia lub rysunki zostały opisane nieprawidłowo bądź nie zawierają podpisu ich autora, wynika to z braku możliwości ustalenia osoby, która je wykonała. Za błędy zaistniałe w opisie z góry serdecznie przepraszam.

## Historia fabryki

Początki lubelskiej fabryki samochodów sięgają **końca lat trzydziestych XX wieku**. Przedsiębiorcy Stanisław Lilpop, Wilhelm Rau i Seweryn Loewenstein, którzy na mocy zawartej w 1936 roku umowy licencyjnej z koncernem General Motors mieli wyłączność na sprzedaż i prawo produkcji w Polsce samochodów Opel, Buick i Chevrolet, montowanych w Warszawie od 1936 roku, **we wrześniu 1938 roku** rozpoczęli budowę nowego zakładu produkcyjnego w Lublinie, na przedmieściu Tatary. Planowano w nim rozpoczęcie produkcji podzespołów do samochodów osobowych i ciężarowych (silników, sprzęgieł, skrzynek przekładniowych, mostów napędowych i układów kierowniczych). Niestety wybuch drugiej wojny światowej pokrzyżował te ambitne plany. W Lublinie wzniesiono tylko halę montażową i kotłownię.

Po II wojnie światowej fabrykę upaństwowiono. W **1948 roku** na kongresie Zjednoczeniowym

PPS i PPR zaplanowano uruchomienie lubelskiej Fabryki Samochodów Ciężarowych. Z pomocą przybył Związek Radziecki, oferując licencję samochodu ciężarowego GAZ 51. Choć ten pojazd nie był ani nowoczesny, ani ekonomiczny, pod presją Związku Radzieckiego podjęto decyzję o zakupie praw do produkcji tego modelu. 7 lipca **1951 roku** z taśmy zjechał pierwszy Lublin 51 zmontowany z części nadesłanych z ZSSR. W **1954 roku** Lubliny były już całkowicie produkowane z części powstających w naszym kraju. Po śmierci Stalina zaczęto oficjalnie krytykować Lublina 51 i zakwestionowano zasadność dalszego jego produkcji. W 1958 roku na Międzynarodowych Targach Poznańskich lubelska wytwórnia przedstawiła prototypy dwóch przyczep kempingowych: Tramp i Biedronka. Pierwszej z nich wyprodukowano jedynie serię informacyjną, natomiast produkcji drugiej nie rozpoczęto z uwagi na brak zamówień. W fabryce wytwarzano rów-



Montaż samochodów Lublin 51 na taśmie produkcyjnej lubelskiej fabryki

Fot. ze zbiorów Tomasza Mikszo



Eksport samochodów Żuk  
Fot. archiwum tygodnika Motor



Asortyment wytwarzany w FSC Lublin  
Fot. archiwum Muzeum Techniki w Warszawie

niez roztrząsacze do nawozów, obręcze do innych produkowanych w kraju samochodów oraz wałki do ciasta (w fabrycznej stolarni). Taki profil produkcyjny nie wróżył dobrej przyszłości. Dlatego od roku 1956 trwały prace nad nowym modelem. Prototyp, który otrzymał nazwę Żuk A-03, został ukończony w 1957 roku, oficjalnie zaprezentowano go w roku 1958, produkcja seryjna ruszyła w roku **1959**. Wtedy też zakończono montaż Lublina 51. Żuk został dobrze przyjęty nie tylko w kraju, ale i zagranicą. Doceniono prostą konstrukcję i dość

dużą trwałość pojazdów. Ruszał eksport, powstawały nowe wersje nadwoziowe. Lubelska fabryka stała się również największym w kraju producentem resorów, obręczy i odkuwek potrzebnych do produkcji polskich samochodów innych marek. W **1963** roku w Lublinie uruchomiono produkcję czeskich transporterów SKOT, dostosowanych do potrzeb polskiej armii. Na początku **lat siedemdziesiątych XX wieku** w Żukach zmodernizowano kabinę. Powstały nowe wersje nadwoziowe, tj. mikrobus oraz



Żuk ze zmodernizowaną kabiną  
Fot. archiwum PIMOT



Prototyp następcy Żuka podczas próby hamowania  
Fot. archiwum PIMOT



Prototyp Lublin 35 z lat 70. XX wieku

Fot. archiwum PIMOT

skrzyniowy z przedłużoną kabiną. W tym samym czasie trwały prace badawczo-projektowe nad następcą Żuka, rodziną samochodów „30” i „40”. W autach wykorzystano wiele podzespołów samochodu licencyjnego Polski Fiat 125p. Mimo nowoczesnej konstrukcji, nowy model nie wszedł do seryjnej produkcji.

W połowie lat siedemdziesiątych ubiegłego stulecia wznowiono prace nad następcą Żuka. Początkowo postanowiono opracować nowe nadwozie posadowione na ramie Żuka. Pod koniec tego dziesięciolecia zmieniono założenia i opracowano dwie serie prototypów „25” i „35”. Samochody różniły się ładownością i długością przestrzeni ładunkowej. Prace nad prototypami trwały do lat dziewięćdziesiątych XX wieku. Na przełomie siódmej i ósmej dekady ubiegłego wieku prowadzono rozmowy z koncernem GM



Ostateczna wersja samochodu Lublin 3552

Fot. archiwum PIMOT

w sprawie produkcji pojazdu o roboczej nazwie Eurovan. Rozmowy spełzły na niczym, ponieważ w tym czasie mocno inwestowano w warszawską FSO, co skutkowało ograniczeniem środków na modernizację produkcji w innych fabrykach. Podobnie skończyły się rozmowy z Iveco w sprawie produkcji Daily.

W latach osiemdziesiątych XX wieku planowano wspólnie opracowanie samochodu dostawczego ze Związkiem Radzieckim. Pomysł umarł bardzo szybko po wykonaniu mało nowoczesnych prototypów.

W 1993 roku ruszyła seryjna produkcja samochodów dostawczych Lublin 3552. Auto bardzo szybko zdobyło popularność na polskim rynku, ponieważ w tym czasie powstawało wiele małych firm. Z biegiem czasu do podstawowej od-



Ostatni Żuk

Fot. Marek Kuc



Honker wyprodukowany w Lublinie

Fot. Marek Kuc



Prototyp Lubo

Fot. Marek Kuc



Prototyp Lublin 3Mi

Fot. Marek Kuc

miany skrzyniowej dołączono wersje kontenerowe, furgony i towosy.

Również w roku 1993 ruszył montaż osobowych Peugeotów 405. Współpraca z Francuzami trwała zaledwie dwa lata.

W **1995** roku właścicielem Fabryki Samochodów Lublin został koreański koncern Daewoo. Rozpoczęto montaż samochodów Nexia oraz modernizację dostawczego Lublina. Od 1996 montowano samochody LDV Convoy oraz Avia.

Od poznańskiej Fabryki Samochodów Rolniczych odkupiono prawa do produkcji terenowego Honkera. Produkcja ruszyła w **1997** roku.

W ofercie fabryki pojawił się zmodernizowany Lublin II w kilku wersjach nadwoziowych oraz dwóch wersjach długości i dopuszczalnej masy całkowitej.

W **1998** roku zakończono produkcję Żuka, na którego popyt systematycznie spadał. Z ofer-

ty zniknęła również Daewoo Nexia. Ich miejsce na taśmie montażowej zajęły samochody terenowe Musso i Korando.

Montaż samochodów Avia i LDV zakończono w **1999** roku. W ofercie pojawił się zmodernizowany Lublin 3.

W 2001 roku Daewoo Motor Polska ogłosił upadłość. Wstrzymano produkcję dostawczych Lublinów i terenowych Honkerów. Sytuacja ta była bardzo niebezpieczna dla producenta silników Andoria. W 2002 roku Andoria wydzierżawiła od syndyka pomieszczenia i urządzenia niezbędne do produkcji Lublina i Honkera.

W **2003** roku prawa do produkcji samochodów Lublin 3 i Honker nabyła firma Intrall. Produkcja ruszyła na początku 2004 roku. Rok później Lublin przeszedł kolejną modernizację i został oznaczony jako Lublin 3Mi.



Najnowsze modele: Honker pięćdrzwiowy i Honker cargo w wersji przedłużonego mikrobusu

Fot. Marek Kuc

W **2006** roku firma Intrall zaprezentowała prototyp samochodu dostawczego Lubo. Zademonstrowano również unowocześnionego Honkera. W tym samym roku firma Intrall kupiła prawa do produkcji i sprzedaży samochodów ciężarowych Praga. Jednak w Lublinie nie wyprodukowano ani jednej czeskiej ciężarówki.

W **2007** roku produkcja Lublina i Honkera została zatrzymana, po ogłoszeniu upadłości przez firmę Intrall.

Dwa lata później, w roku **2009**, firma DZT Tymińscy z Siemiatycz odkupiła od syndyka pra-

wa do produkcji samochodów Lublin i Honker. Marka Lublin przeszła kolejną modyfikację i w **2011** roku powróciła pod nazwą Pasagon. Rok potem zmieniono logo i nazwę producenta na Fabryka Samochodów HONKER. Od tej chwili wszystkie modele produkowanych w Lublinie samochodów noszą markę Honker.

W **2014** roku terenowy Honker został ponownie zmodyfikowany i pojawił się dostawczy Honker cargo.

---

## Produkowane pojazdy

---

### Lublin 51 (1951–1959)

---



Samochód ciężarowy  
Lublin 51

*Fot. archiwum Muzeum  
Techniki w Warszawie*

Po zakończeniu drugiej wojny światowej przystąpiono do odbudowy polskich miast i odtworzenia zniszczonego przemysłu. Dlatego bardzo potrzebne były samochody ciężarowe. Aby skrócić czas oczekiwania, postanowiono zakupić licencję na już gotowy samochód. Ze względu na przynależność Polski do obozu krajów socjalistycznych wybór licencjodawcy był raczej oczywisty. Z pomocą przyszedł Związek Radziecki. Zaoferowano nam prawa do produkcji samochodu GAZ 51. Była to średniej wielkości ciężarów-

ka o ładowności 2,5 tony. Zgodnie z założeniami Stalina, który bardzo mocno ingerował w motoryzację, w krajach socjalistycznych postanowiono ujednoczyć środki transportu. Wszystkie produkowane pojazdy miały być oparte na konstrukcjach radzieckich, na przykład na bazie samochodu GAZ 51 wytwarzano również pojazdy w Chinach i w Korei Północnej.

Prototyp GAZ-a 51 został zaprezentowany w połowie 1945 roku. W konstrukcji samochodu wykorzystano niektóre rozwiązania z produk-



wanych w ZSSR ciężarówek GAZ AA i ZIS-5. Warto wspomnieć, że pojazdy te bazowały na konstrukcjach amerykańskich.

Nowy model miał sześciocylindrowy, dolnozaworowy, benzynowy silnik o mocy 70 KM, współpracujący ze skrzynką biegów o czterech niesynchronizowanych przełożeniach. Zaletą pojazdu była zdolność poruszania się po drogach niskiej jakości oraz trwałość i prostota konstrukcji. Natomiast była też istotna wada – mała ładowność w stosunku do dużego zużycia paliwa.

Polski odpowiednik GAZ-a 51 otrzymał nazwę Lublin 51. Jego produkcję zlokalizowano w Lublinie w hali należącej przed wojną do firmy Lilpop, Rau i Loewenstein.

Pierwszy Lublin 51 zjechał z taśmy produkcyjnej 7 listopada 1951 roku, czyli dzień po rozpoczęciu produkcji Warszawy w FSO na Żeraniu. Początkowo licencyjne ciężarówki wytwarzano jedynie w wersji skrzyniowej z części dostarczanych z ZSRR. Od radzieckiego pierwowzoru Lublin 51 różnił się tylko napisami na bocznych osłonach komory silnika.

Pierwotnie przewidywano produkcję 10 000 ciężarówek rocznie. Potem plan skorygowano do 25 000 sztuk rocznie, ale nigdy nie osiągnięto tych ambitnych założeń.

Systematycznie zwiększano udział części krajowych. Już w 1952 roku ruszyła hala obróbki drewna oraz dział wykończenia samochodów, gdzie uruchomiono wytwarzanie drewnianych

skrzyń ładunkowych, lakiernię burt oraz produkcję kabin.

Podczas produkcji dokonano kilku zmian i modernizacji. Wprowadzono nowy gaźnik, oznaczony symbolem K49, w celu zmniejszenia zużycia paliwa. Tarczowy hamulec ręczny zastąpiono bębnowym. Najistotniejsza zmiana pojawiła się w 1954 roku. Dotyczyła modernizacji kabiny kierowcy. Na początku produkcji kabina miała drewniany szkielet obijany blachą, z dachem krytym dermatoidem. Konstrukcja nowej kabiny była całkowicie stalowa, o innym, bardziej zaokrąglonym kształcie dachu. W polskiej wersji montowano też zderzak przedni i blachę umocowaną nad nim o innym kształcie niż w radzieckim oryginale. Zmieniono też napęd wycieraczki przedniej szyby z podciśnieniowego na elektryczny.

Licencyjny Lublin był wyposażony w skrzynię ładunkową z możliwością nakrycia jej plandeką. Przegrywał jednak konkurencję ze Starem 20, który miał większą ładowność i zużywał mniej paliwa. Prędkość maksymalna licencyjnego samochodu wynosiła 70 km/h, a średnie eksploatacyjne zużycie paliwa – ok. 26,5 l/100 km.

Na podwoziach samochodu Lublin 51 umieszczano również specjalistyczne zabudowy, produkowane w innych polskich fabrykach. Jako pierwsza powstała sanitarka wielonoszowa, przeznaczona głównie dla polskiej armii. Założenia konstrukcyjne nadwozia opracowano w 1950



Lublin 51 z kabiną z drewnianym szkieletem  
Fot. archiwum PIMOT



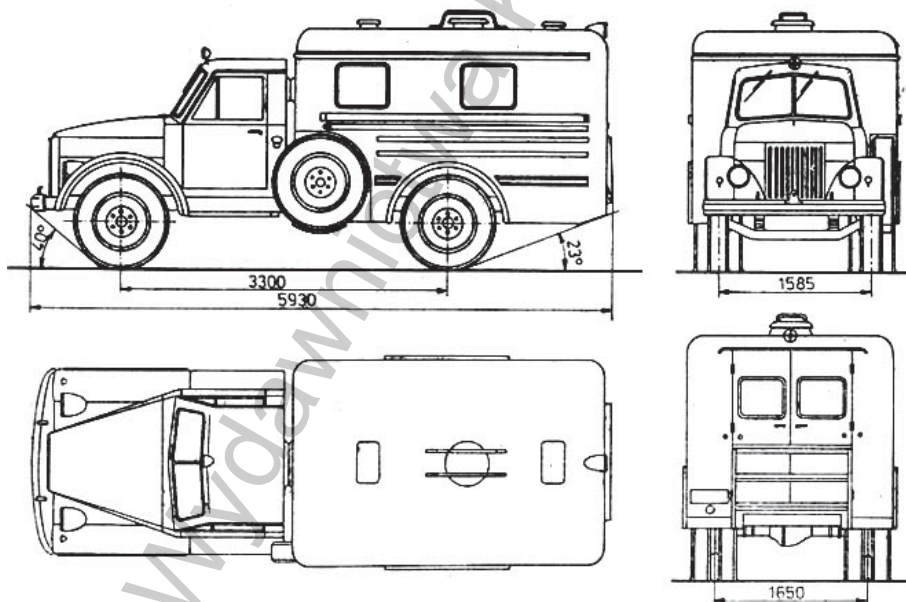
Lublin 51 ze zmodernizowaną kabiną kierowcy  
Fot. Marek Kuc

roku, czyli jeszcze przed uruchomieniem seryjnej produkcji Lublina w Polsce. Pierwszy prototyp powstał w 1951 roku w BKPMot. (Biurowie Konstrukcyjnym Przemysłu Motoryzacyjnego) w Warszawie zgodnie z zaleceniami specjalistów wojskowych. Produkcję seryjną nadwozia, oznaczonego jako N-243, uruchomiono w 1952 roku w Jelczańskich Zakładach Samochodowych. Zabudowa miała szkielet stalowy pokryty płacem blachy, z dwuskrzydłowymi drzwiami w tylnej ścianie oraz jednoskrzydłowymi po prawej stronie. W nadwoziu były cztery okna w bocznych ścianach oraz w szyby w drzwiach tylnych. W lewej ścianie umieszczono wnękę na koło zapasowe. Na bocznych burtach pojazdu zamontowano ochronną listwę z twardego drewna. Sanitarny Lublin mógł przewozić nawet sześciu pacjentów na noszach umocowanych w dwóch poziomach, po trzy obok siebie. Cztery osoby mogły siedzieć na ławce umieszczonej przy ścianie przedniej. Samochód wyposażono w lampy sygnalizacyjne pojazdu uprzywilejowanego (białe tło i czerwony krzyż). Nadwozia lakierowano w kolorze khaki, a po bokach malowano czerwony krzyż w białym okręgu. Nadwozia N-243 produkowano w latach 1951–1965. Były one montowane również na podwoziach radzieckich, między innymi GAZ-a 63 4x4.

W 1955 w Zakładach Budowy Nadwozi Samochodowych (ZBNS) w Nysie uruchomiono produkcję nadwozi przeszklonego furgonu oznaczonego symbolami: 51/KO (kino objazdowe) i 51/WT (warsztat terenowy). W latach pięćdziesiątych kina objazdowe wykorzystywano do krzewienia idei socjalizmu oraz projekcji filmów w mniejszych miejscowościach i wsiach, gdzie był utrudniony dostęp do placówek kulturalnych. Mobilne warsztaty zaś docierały na place budów



Lublin 51 z nadwoziem sanitarnym  
Fot. Marek Kuc



Podstawowe wymiary samochodu Lublin 51 z nadwoziem sanitarnym  
Rys. Andrzej Zieliński

i do państwowych gospodarstw rolnych z ekipami obsługowymi.

Przeszkłone nadwozie miało bardzo ładną bryłę, której przednia część nachodziła na dach kabiny kierowcy, tworząc coś w rodzaju spojlera. Obie wersje zewnętrznie różniły się liczbą okien w ścianach bocznych. Samochód kinowy miał ich po trzy na każdym boku, a pojazd warsztatowy – cztery.

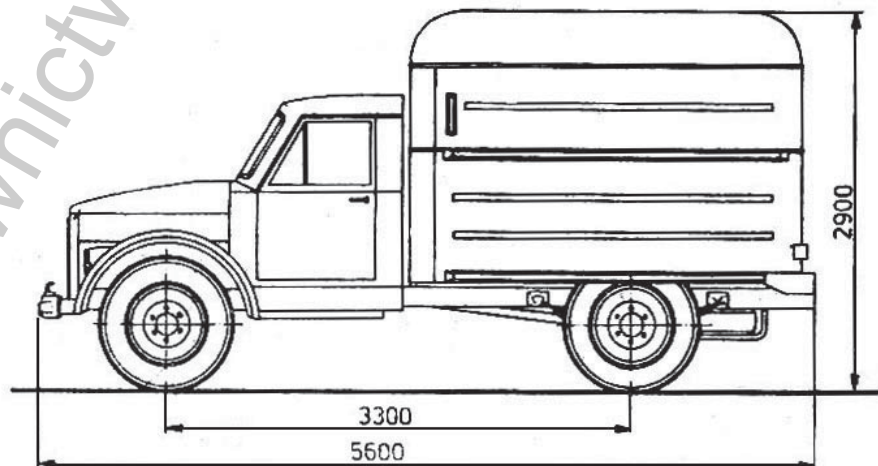
Wersja kinowa była wyposażona w agregat, umożliwiający projekcje w miejscach utrudnionego dostępu do energii elektrycznej. We wnętrzu przewożono niezbędną aparaturę do projekcji filmów.

Pojazdy warsztatowe występowały w kilku wariantach wyposażenia w zależności od zastosowania: jako warsztaty ślusarskie, spawalnicze oraz ładownie akumulatorów. Pewna liczba tych samochodów trafiła na wyposażenie Wojska Polskiego.

Również w 1955 roku w Zakładach Budowy Nadwozi Samochodowych (ZBNS) w Nysie ruszyła produkcja furgonu o ładowności 2200 kg. Nadwozie powstało z myślą o transporcie produktów spożywczych i przemysłowych. Dostęp do przestrzeni ładunkowej uzyskiwało się po otwarciu jednoskrzydłowych drzwi o szerokości 70 cm, umieszczonych w tylnej ścianie.

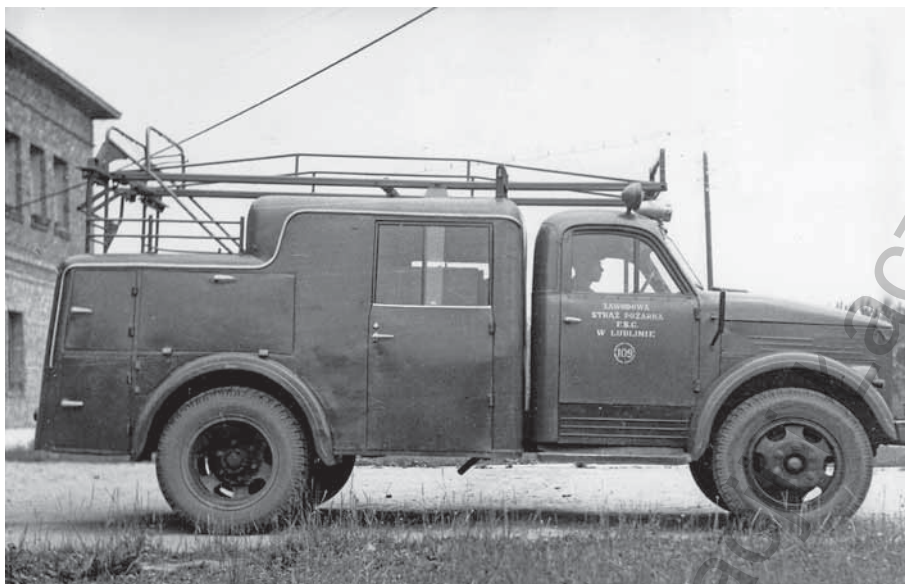


Prototyp Lublin 51 z zabudową warsztatową  
Fot. archiwum Muzeum Techniki w Warszawie



Podstawowe wymiary samochodu Lublin 51 w wersji furgon

Rys. Andrzej Zieliński



Lublin 51 z nadwoziem  
pożarniczym  
Fot. Marek Kuc

Oprócz nadwozi produkowanych seryjnie wiele spółdzielni i zakładów opracowywało własne zabudowy. Najczęściej były to nadwozia pożarnicze wykorzystywane w zakładach lub ochotniczych strażach pożarnych. Takim przykładem jest wykonana w FSC Lublin zabudowa pożarnicza dla ochotniczej straży pożarnej.

Na podwoziu Lubina 51 zbudowano również nadwozie specjalistyczne przeznaczone dla rozgłośni radiowych i ośrodków telewizji. Był to prze-

szklony furgon stanowiący wspólną zabudowę kabiny z tylną częścią z podwyższonym dachem. Po śmierci Stalina zaczęto powszechnie krytykować zakup licencji GAZ-a 51. Lublin w porównaniu ze Starem 20 był mniej nowoczesnym i bardziej paliwożernym środkiem transportu. W lipcu 1959 roku zakończono produkcję Lublina 51. Radziecki pierwowzór wytwarzano w mieście Gorki (obecnie Niżny Nowogród), aż do 1975 roku, chociaż produkowano już jego następcę, czyli GAZ-a 53.

---

#### Podstawowe dane techniczne samochodu Lublin 51 w wersji skrzyniowej

---

Układ napędowy: silnik umieszczony podłużnie z przodu, napęd na koła tylne (4×2).

Silnik: typu M51 – benzynowy gaźnikowy, rzędowy 6-cylindrowy, o pojemności skokowej 3480 cm<sup>3</sup>, mocy 51,5 kW (70 KM) przy 2800 obr/min.

Skrzynka biegów: czterobiegowa niesynchronizowana, sterowana ręcznie.

Hamulce kół przednich i tylnych: bębnowe.

Hamulec roboczy: uruchamiany hydraulicznie, jednoobwodowy.

Hamulec postojowy: mechaniczny tarczowy, działający na wał napędowy; w późniejszych wersjach bębnowy.

Układ kierowniczy: przekładnia kierownicza ślimakowa.  
Podwozie: ramowe.

Kabina: o konstrukcji drewniano-metalowej (szkielet kabiny drewniany pokryty sklejką wodoodporną, dach kryty dermatoidem, pokrywa silnika stalowa); w późniejszych wersjach kabina całkowicie stalowa; we wnętrzu dwa indywidualne fotele.

Długość pojazdu: 5525 mm.

Szerokość pojazdu: 2200 mm.

Wysokość pojazdu: 2100 mm.

Masa własna: 2710 kg.

Ładowność: 2500 kg.

Dopuszczalna masa całkowita: 5350 kg.

---

## Furgon na podwoziu Lublina 51 (prototyp, 1954)



Prototyp furgonu na podwoziu samochodu Lublin 51

Fot. archiwum Muzeum Techniki w Warszawie

Furgon na podwoziu samochodu ciężarowego Lublin 51 jest bardzo mało znaną konstrukcją, która powstała w 1954 roku prawdopodobnie w jednym egzemplarzu.

Samochód miał inną konstrukcję kabiny, do której budowy użyto elementów kabiny Stara 20. Zrezygnowano z silnika umieszczonego przed kabiną. Nadwozie stanowiło monolit, w którym kabina była zintegrowana z nadwoziem furgono-

wym. Podobne rozwiązania stosowano w samochodach Renault, które importowano do Polski i wykorzystywano jako karetki pogotowia, pojazdy Poczty Polskiej i furgonetki milicyjne.

Pojazd sprawia wrażenie bardzo udanej konstrukcji. Nie wiadomo jednak, dlaczego produkcji seryjnej nie podjęto. Być może wiązało się to z planowanym zakończeniem produkcji Lublina 51.

## Żuk (1958–1970)

Po śmierci Stalina władze zezwoliły na krytykę działań poprzedniej ekipy i podejmowanych przez nią decyzji. Narzekaniom na Lublina 51 nie było końca. Krytykowano małą ładowność w stosunku do masy własnej i duże zużycie paliwa oraz archaiczną konstrukcję ciężarówki. Dodatkowym problemem były nierównomierne dostawy części do montażu przywożone ze Związku Radzieckiego. Taka sytuacja destabilizowała płynność produkcji.

Powyższe trudności wpłynęły na decyzję o błyskawicznym opracowaniu lekkiego samochodu dostawczego opartego na produkowanych w Polsce częściach do innych pojazdów. Nowe auto miało zastąpić Lublina 51.

Zgodnie z założeniami miał to być samochód o konstrukcji ramowej z dwuosobową kabiną oraz skrzynią ładunkową. Silnik umieszczono z przodu w kabinie. Napęd był przenoszony na oś tylną.



Prototyp samochodu Żuk A-03 widziany z boku i od tyłu  
Fot. archiwum Muzeum Techniki w Warszawie



Opracowano nadwozie typu pick-up z otwieraną tylną burtą. Do napędu samochodu użyto dolnozaworowego silnika o pojemności 2120 cm<sup>3</sup> pochodzącego z samochodu osobowego Warszawa. Z tego pojazdu wykorzystano również skrzynkę biegów, koła jezdne i zawieszenie przednie. Nadwozie nowego samochodu zostało całkowicie zaprojektowane przez lubelskich inżynierów. Oznaczono je roboczym kodem A-03. Zaprojektował je Julian Kamiński. Auto zyskało bardzo ładne kształty i specyficzne boczne przetłoczenia,

które wpływały na wzmocnienie ścian bocznych. Projektant przewidywał zastosowanie przednich lamp prostokątnych. Niestety nie było to możliwe ze względu na brak takich reflektorów w ofercie polskich producentów. Założenia produkcyjne przewidywały maksymalne wykorzystanie elementów z innych polskich samochodów. W nowym dostawczym samochodzie z Lublina można było znaleźć wiele części z osobowej Warszawy. Wskaźniki w tablicy rozdzielczej, kierownica, przełączniki, przednie i tylne lampy, kierun-



Rodzina samochodów Żuk  
Fot. archiwum Muzeum Techniki w Warszawie



Samochód Żuk A-03 z pierwszej serii  
Fot. archiwum PIMOT

kowskazy oraz chromowane kołpaki z logo FSO pochodziły z Żerania.

Pierwszy przedprototyp zaprezentowano w 1956 roku. Auto otrzymało nazwę Żuk A-03. Autorem pomysłu nazwy był projektant nadwozia. Zwinny samochód dostawczy skojarzył się mu z szybko przemieszczającym się owadem. Pierwszy egzemplarz pomalowano w zielono-srebrne pasy. Badania przedprototypu ujawniły pewne wady: między innymi pęknięcia poszycia przy łączeniu kabiny z burtami, niewystarczającą szczelność i izolację szoferki oraz słabe jej ogrzewanie i przewietrzanie. Konieczne było wzmocnienie wsporników resorów tylnych oraz poprawienie mocowania plandeki w przedniej jej części. Podczas jazd testowych kierowca jednego z pierwszych trzech prototypów na skutek pęknięcia opony nie zapanował nad pojazdem i samochód zo-



Samochód Żuk A-03 z pierwszej serii z drzwiami otwieranymi „pod wiatr”  
Fot. archiwum ITS

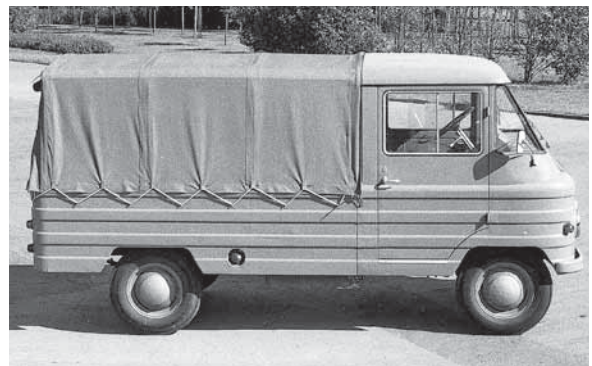


Żuk A-13 po modernizacji (rok produkcji 1967)  
Fot. archiwum PIMOT

stał rozbity. Uszkodzenie było na tyle poważne, że pojazd nie nadawał się do naprawy. Szybko wykonano kolejne 15 samochodów z serii informacyjnej. Wprowadzano w nich zmiany mające na celu wyeliminowanie niedoskonałości konstrukcyjnych przedprototypu.

Do końca 1958 roku wyprodukowano łącznie 50 samochodów Żuk A-03. W 1959 roku bramy fabryki opuściło 500 samochodów A-03. W pierwszych dwóch latach nadwozia produkowano częściowo ręcznie. Dopiero w 1960 roku, po zakończeniu produkcji ciężarowego Lublina 51, ruszyła w pełni zmechanizowana produkcja Żuka. W tym roku wyprodukowano już trzytyśięcny egzemplarz.

Żuk był prezentowany na salonach samochodowych w Polsce i w innych krajach demokracji ludowej. Autem szybko zainteresowali się zagra-



Żuk A-13 ze zmodernizowaną kabiną, w której zawiasy drzwi przeniesiono na przedni słupek  
Fot. archiwum ITS



Zmodernizowana tablica rozdzielcza

Fot. archiwum ITS

niczni odbiorcy. Pierwsze samochody trafiły do Bułgarii i Turcji. Żuk A-03 powstawał w dwóch odmianach wykończenia. Egzemplarze przeznaczone na eksport były malowane w dwubarwnie pasy i miały chromowaną obwódkę atrapy chłodnicy. Na rynek krajowy samochód był malowany jednobarwnie, a obwódka atrapy chłodnicy była lakierowana.

Żuk doczekał się pierwszej modernizacji w 1963 roku. Na skutek postulatów odbiorcy z Czechosłowacji zmieniono kierunek otwierania drzwi. Zawieszono je na słupku „A”. Zmianie uległa też rama szyby drzwi, która zyskała owalny kształt.

Modernizacja objęła również tablicę rozdzielczą, w której zamontowano więcej wskaźników. W 1965 roku w ofercie pojawił się model oznaczony symbolem A-13, wyposażony w górnozaworowy

silnik S-21, pochodzący z samochodu osobowego Warszawa. Dzięki większej mocy jednostki napędowej (70 KM) samochód stał się bardziej dynamiczny. Eksploatacyjne zużycie paliwa wynosiło około 14 l/100 km.

Żuki A-13 trafiały przeważnie na eksport. Na rynek krajowy były przeznaczone starsze odmiany A-03, wyposażone w starsze silniki dolnozaworowe o mocy 50 KM.

Kolejną wersją Żuka był furgon oznaczony symbolem A-05. Samochód wyposażono w dodatkowe drzwi po prawej stronie, a z tyłu w dwuczęściowe drzwi z podziałem poziomym. Dolną część nadwozia stanowiła identyczna burta jak w pick-upie A-03, a górną – kłapa z szybą stałą. Część towarowa była oddzielona od kabiny przegrodą sięgającą do wysokości oparcia siedzeń. Samochód był napędzany górnozaworowym silnikiem S-21. Furgon mógł przewozić 850 kg towaru i dwie osoby w kabinie.

Auto zaprezentowano w 1965 roku na Międzynarodowych Targach Poznańskich. Jeszcze w tym roku wykonano serię informacyjną – 50 sztuk. Produkcja seryjna ruszyła w 1966 roku.

Kolejną odmianą nadwoziową Żuka był samochód pożarniczy wykonany na zamówienie odbiorcy z Egiptu. Do budowy pojazdu wykorzystano elementy furgonu A-06. Samochód został skonstruowany z przeznaczeniem do pracy w klimacie tropikalnym. Zaprojektowano go do przewozu sześciu osób: kierowcy i dowódcy z przodu oraz czterech strażaków, siedzących na ławce tyłem do kierunku jazdy. Mogli oni wsiadać, otwierając krótkie, pozbawione szyb drzwi, umieszczo-



Żuk A-13 (rok produkcji 1967) widoczny z boku i od tyłu

Fot. archiwum PIMOT







Żuk A-06

Fot. archiwum Muzeum Techniki w Warszawie



Żuk A-05 widok z tyłu

Fot. archiwum ITS

ne po obu stronach nadwozia. W tylnej części były schowki na sprzęt gaśniczy oraz motopompę napędzaną dwusuwowym silnikiem S-15. Na dachu samochodu montowano trzyczęściową drabinę, bosak oraz dwa sygnały błyskowe koloru niebieskiego. Nadwozia malowano na kolor czerwony z białym dachem. Samochód był napędzany górnozaworowym silnikiem S-21. Na podstawie wozu strażackiego przeznaczono na rynek tropikalny opracowano odmianę krajową oznaczoną symbolem A-15. Samochód otrzymał bardzo podobne wyposażenie pożarnicze. Zmieniono aranżację środkowej części kabiny pasażerskiej. Dostęp do niej był możliwy przez drzwi z prawej strony. Przedział pasażerski wyposażono w okna, w tylnej części zastosowano stałe ściany boczne bez przeszklenia. Z tyłu zamontowano identyczne drzwi jak w furgonie,

z podziałem poziomym na dwie części. W górnej była szyba poprawiająca widoczność przy cofaniu. Na bocznych ścianach zamontowano odchylane stopnie ułatwiające dostęp do sprzętu przewożonego na dachu. We wnętrzu zastosowano poprzeczki wzmacniające nośność dachu. W kolejnych latach powstawały następne udoskonalone wersje samochodów Żuk. W 1969 roku wprowadzono do produkcji samochód skrzyniowy. Występował w dwóch odmianach silnikowych. Pojazd wyposażony w silnik dolnozaworowy M20 oznaczony symbolem A-09, a wersja z górnozaworowym silnikiem S-21 otrzymała symbol A-11. Samochód miał kabinę podobną do kabiny prototypu A-08. W tylnej części do ramy na wspornikach przykręcono drewnianą skrzynię ładunkową, wyposażoną w trzy otwierane do dołu burty. Na czterech pałkach moż-



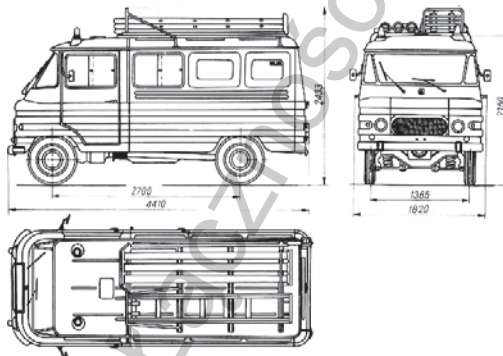
Żuk A-14 – samochód pożarniczy dla Egiptu widziany z obu stron

Fot. archiwum PIMOT





Żuk A-15 w wersji pożarniczej – widok i rysunek wymiarowy  
Fot. archiwum Muzeum Techniki w Warszawie



Rys. archiwum FSC

na było zamontować plandekę zabezpieczającą przewożony ładunek. Płaska podłoga ładowni o zwiększonej powierzchni umożliwiała przewóz większej ilości towaru. Wyższa była krawędź załadunku. Wzrosła też ładowność do 950 kg. Zastosowanie krótkiej kabiny umożliwiała na ramie Żuka swobodny montaż innych zabudów. W 1970 roku do rodziny Żuków dołączyła wersja towarowo-osobowa (towos). Konstrukcja pojazdu bazowała na furgonie. Samochód różnił się zamontowanymi dwoma oknami w ścianie lewej oraz przeszklonymi drzwiami i jednym oknem w ścianie prawej. We wnętrzu na obu ścianach w części przeszklonej zamontowano składane ławki umożliwiające przewóz pięciu osób. Przedział pasażerski od ładowni został oddzielony

ścianką sięgającą do linii okien. Załadunek towaru był możliwy tylnymi drzwiami. Rozpoczęcie produkcji Żuka A-11 z krótką kabiną kierowcy otworzyło możliwość produkcji kolejnych wersji. Wykonano prototyp wersji skrzyniowej ze stalowymi burtami. Model ten nie wszedł do seryjnej produkcji. Do pomysłu powrócono dopiero w latach dziewięćdziesiątych. Kolejną modyfikacją był Żuk do przewozu butli z gazem propan-butan. Wersja ta weszła do produkcji. Żuka z taką zabudową można było spotkać na wsiach i w mniejszych miastach, gdzie nie było gazu sieciowego. Żuk A-07 mógł przewozić łącznie siedem osób i 350 kg towaru. Do napędu tej wersji stosowano wyłącznie górnozaworowy silnik S-21.



Żuk A-09 (rok produkcji 1968/1969) w widoku z boku i od tyłu z opuszczonymi burtami  
Fot. archiwum PIMOT





Żuk A-11 prototyp ze stalową skrzynią ładunkową  
Fot. archiwum FSC



Żuk do przewozu butli gazowych  
Fot. archiwum PIMOT



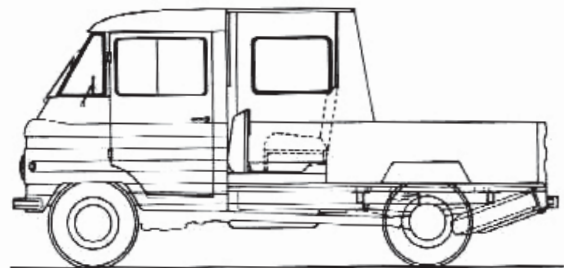
Żuk A-11 z nowszą atrapą chłodnicy  
Fot. archiwum PIMOT



Żuk A-07 towos z nową atrapą chłodnicy  
i zmodernizowanym zderzakiem przednim  
Fot. archiwum PIMOT

W trakcie produkcji Żuka wprowadzono jedną modernizację przedniej części samochodu. Zamiast dwuczęściowego zderzaka zastosowano jednoczęściowy wyposażony w gumowe kły. Drobnym zmianom uległa też atrapa chłodnicy. Na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku pojawił się pomysł, aby na wsi zastępować konie transportem mechanicznym. Władze państwowe poleciły producentom tworzenie różnych typów pojazdów, które mogą znaleźć zastosowanie w rolnictwie. Jednym z pomysłów było opracowanie Żuka z wydłużoną kabiną, przeznaczonego do przewozu sześciu lub dwóch osób oraz ładunku. Ściana oddzielająca przedział ładunkowy od skrzyni miała być przesuwana w celu zaspokojenia różnych potrzeb przewozowych. Załadunek towaru był możliwy po otwarciu tylnej burty. Ściany

boczne przestrzeni ładunkowej tworzyły jedną całość z tylną częścią przedziału pasażerskiego. Odstąpiono jednak od rozwoju tej wersji rolniczej Żuka w związku z prowadzonymi pracami nad budową prototypów samochodu Tarpan.



Żuk – prototyp odmiany dla rolnictwa  
Rys. Auto Technika Motoryzacyjna