

Drodzy Czytelnicy

Trzymacie w swoich rękach publikację, która ma szansę stać się jedną z ważniejszych pozycji na rodzimym rynku księgarskim. Powodów ku temu jest kilkanaście. Przedział czasowy pokazany na kartach tej publikacji charakteryzował się głębokimi przemianami społeczno-ekonomiczno-gospodarczymi. Wiele przedsiębiorstw państwowych, funkcjonujących w czasach gospodarki centralnie planowanej, zostało sprywatyzowanych i rozpoczęło poszukiwanie inwestora strategicznego. Na przykładzie jelczańskich zakładów zostały zobrazowane najważniejsze punkty takiego działania. Jedno z największych przedsiębiorstw przemysłowych Dolnego Śląska zmierzyło się z nową rzeczywistością. Zakłady w Jelczu-Laskowicach miały szczęście, w 1995 roku zostały sprywatyzowane i znalazły inwestora strategicznego. Czy jednak do końca wszystkie obietnice i zapewnienia zostały spełnione? Z pewnością nie. W latach 1995–1998, czterokrotnie zmieniono nazwę przedsiębiorstwa, zamiast produkcji samochodów marki Mercedes-Benz, był ich montaż przemysłowy. Planowana polonizacja i mercedesacja wyrobów przeprowadzona została połowicznie. Publikacja ta ma na celu odpowiedzieć na pytanie: dlaczego tak właśnie się stało? Drugim celem jest pokazanie wszystkich prób podejmowanych przez producenta, dostarczenia pojazdów nowoczesnych, dobrych jakościowo i niezawodnych. Podjęta została także próba przedstawienia montażu w przedsiębiorstwie pojazdów marki Mercedes-Benz oraz funkcjonowanie spółki „Vito-Jelcz”, której stuprocentowym właścicielem było jelczańskie przedsiębiorstwo. Mam nadzieję, że zamierzenia te udało się spełnić, tym bardziej, że taka próba podjęta została po raz pierwszy w naszym kraju.

Oczywiście, nie do wszystkich informacji i danych udało się dotrzeć. Momentami było to trudniejsze niż zdobycie informacji o produkcji licencyjnej Berlieta oraz Steyra. A wydawać się może, że informacje liczące sobie nieco ponad dwadzieścia lat, powinny być łatwe do pozyskania. Tak niestety nie jest i przekonałem się o tym dość dobrze. Mam jednak nadzieję, że to co znajdziecie na kartach tej publikacji, pozwoli „zabić głód wiedzy” i zaspokoi ciekawość, wyjaśniając przy okazji wiele kwestii spornych, które pojawiają się w dyskusjach, m.in. na portalach i forach społecznościowych.

Pozdrawiam i życzę Państwu przyjemnej lektury.

Jelcz-Laskowice, lipiec 2020

Wojciech Połomski

Podziękowania

Chciałbym serdecznie podziękować niżej wymienionym osobom za okazaną mi pomoc przy pracy nad niniejszą publikacją. Bez **WASZEJ** pomocy, książka byłaby znacznie uboższa w informację i materiał zdjęciowy.

Remigiusz Antonik, Paweł Babij, Filip Balcer, Piotr Baran, Jarosław Brach, Miłosz Cempura, Magdalena Cendrowska, Wiesław Cieśla, Grzegorz Chyła, Włodzimierz Czajka – Przedsiębiorstwo Budowlane „TORKRET”, Jan Dalgiewicz, Zofia Dąbrowska, Zbigniew Detyna, Sławomir Drażkiewicz, Jacek Kuba Dressler, Wojciech Drzewiecki – Instytut Badań Rynku Motoryzacyjnego „SAMAR”, Paweł Dziadosz – JRG Głogów, Wojciech Dziubak, „DEDAL” sp. z o.o. z Dzierżoniowa, Grzegorz Fortuna, Monika Gałuszka-Sucharska, Marek Głowala, Paweł Grzegorzczak, Kazimierz Harań – „AUTO PROJEKT” Jelcz-Laskowice, Jan Janota, Jacek Jachymczyk, Szymon Jurkowski, Jerzy Kamiński – „Gazeta Powiatowa –Wiadomości Oławskie”, Sławomir Kalski – „SKABUD” ze Skierniewic, Franciszek i Michał Karpeta – „FSOPOL” Warszawa, Adrian Kiszka, Krzysztof Kobak, Sławomir Kołodziej, Jacek Kołodziej, Marcin Kopicki, Józef Kmieć, Stefan Kopcza, Jacek Kondera, Maciej Kondera, Jan Kornicki, Marian Korpowski, Maciej Kozicki, Adrian Koziół, Jan Kukuła, Mariusz Kudyba, Piotr Król, Artur Kwiecień, Jan Langiewicz, Zbigniew Lempaszak, Jarosław Leśniowski, Jonatan Lier, Tomasz Łysakowski – „Escape Service”, Bartosz Majer, Krzysztof Maczaj, Romuald Małko, Janusz Multon – „TAURUS” S.J., Bartek Musiał, Konrad Nowak, Krzysztof Olbert, Jerzy Oleńczak, Zbigniew Papier – „WEBASTO PETEMAR” sp. z o.o., Jolanta Pietrzyk, Zdzisław Podbielski, Ryszard Polić, Józef Potok – Przedsiębiorstwo Spedycyjno-Handlowe „TRANS-INSTAL” sp. z o.o., Jacek Pudło, Robert Przybylski, Patryk Rotuski, Paweł Rząsowski, Wilhelm Semaniszyn, Jerzy Smyk, Krzysztof Stelmach, Andrzej Stefaniak – PHT „TRANSMAS” sp. j. Bukowice, Jacek Sobota, Marcin Sołtyński, Łukasz Supel, Artur Sypień, Robert Szmaja, Michał Sztangierski, Leon Szuturma, Tomasz Szymczyszyn – phototrans.eu, Zygmunt Szczepaniak, Arkadiusz Szczupak, Michał Szczupak, Ryszard Szymański, Marek Trzeciakowski, Krzysztof Wasilewski, Jacek Warczek, Janusz Witkowski, Jakub Widła – „AutoArchiwum”, Janusz Wesołowski, Andrzej Zadroga – „DEDAL” sp. z o.o. Dzierżoniów, Rafał Zajas, Bartosz Zakrzewski, Andrzej Zieliński, Mateusz Żyrek – „Przewóz osób”. Serdecznie dziękuję także Instytutowi Transportu Samochodowego i Przemysłowemu Instytutowi Motoryzacji z Warszawy, za okazaną pomoc oraz moim najbliższym za okazaną cierpliwość i wyrozumiałość dla mojej pasji.

Osobne podziękowania za cenne wskazówki, okazaną pomoc i zrozumienie dla mojej pracy, kieruję do pracowników Najwyższej Izby Kontroli:

Pani Elizy Błaszczak z Departamentu Gospodarki, Skarbu Państwa i Prywatyzacji,
Pana Marcina Kalińskiego p.o. Dyrektora Delegatury NIK we Wrocławiu.

Rozwój i funkcjonowanie zakładów jelczańskich w latach 1995–1998

W 1995 roku fabryka w Jelczu-Laskowicach zakończyła kilkuletni okres związany z poszukiwaniem inwestora strategicznego. Spodziewano się i oczekiwano, iż z pomocą nowego właściciela przeprowadzona zostanie modernizacja produkowanych pojazdów, poszerzenie dotychczasowej palety wyrobów o nowe konstrukcje, poprawienie jakości pracy i wewnętrzna restrukturyzacja przedsiębiorstwa. Większość z tych tematów omówiona została w poprzedniej publikacji. Jednakże w świetle najnowszych informacji, do kilku tematów zmuszony jestem powrócić, by uzupełnić wcześniejsze informacje.

Jednym z dokumentów rzucających nowe światło na niektóre fakty (również sporne) jest pochodzące z maja 2000 roku opracowanie „Jelcz z perspektywy 10-lecia”: „Przystępując w 1990 roku do poszukiwania możliwości współpracy z partnerem zachodnim dokonaliśmy głębokiej i poważnej analizy sytuacji. Pojazdy użytkowe są samodzielnie projektowane i rozwijane w trzech obszarach geograficznych: Europie, USA i Japonii. Konstrukcje amerykańskie są specyficzne dla tego kontynentu i nie są użytkowane poza Ameryką. Podobnie konstrukcje japońskie w tej klasie pojazdów nie są użytkowane poza Azją. Samochody produkowane w byłych krajach socjalistycznych reprezentowały poziom podobny jak wyroby Jelcza, stąd naturalnym obszarem poszukiwań stała się Europa Zachodnia.

W latach 1980–1990 na zachodnioeuropejskim rynku ciężkich pojazdów użytkowych zaszły poważne zmiany. Zniknęło wielu samodzielnych przedtem producentów takich jak: Berliet, HD, Magirus, Unic, Leyland, Steyr, ENASA. Firmy te zostały wchłonięte przez silniejsze organizmy i rynek był w 1990 roku zdominowany przez sześć wielkich przedsiębiorstw: Volvo, Mercedes, Iveco

(z dominującym udziałem Fiata), Scania, MAN, DAF. Wykorzystując różne kanały poszukiwaliśmy kontaktów z wymienioną szóstką:

- Iveco nie wykazało żadnego zainteresowania, co można tłumaczyć wchłonięciem niedawno hiszpańskiej ENASY;
- podobnie zachowała się Scania, co również jest zrozumiałe, ponieważ ta firma dysponowała rezerwami mocy produkcyjnych i stąd nie była zainteresowana dalszym ich zwiększaniem;
- również Mercedes nie zareagował w konkretny sposób na nasze zapytania, kierowane m.in. za pośrednictwem jego przedstawiciela na Polskę;
- MAN we wrześniu 1991 roku podpisał z Jelczem memorandum o zamiarze współpracy. Oczekiwaliśmy, że partner zagraniczny wnieśnie do wspólnego przedsięwzięcia dwa elementy: technologię i kapitał. Propozycje strony niemieckiej dotyczące produktów i transferu technologii były rozsądne i odpowiadały naszym oczekiwaniom. W kwestii zaangażowania kapitału i ustanowienia ścisłych związków produkcyjnych stanowisko było wstrzemięźliwe. Dlatego we wrześniu 1991 roku wypowiedział Jelcz dalsze negocjacje z MAN;
- Volvo we wrześniu 1991 roku podpisało list intencyjny z Jelczem o zamiarze współpracy. Dalsze rozmowy z Volvo były kontynuowane początkowo pod patronatem „Zespołu Negocyjacyjnego” Ministerstwa Przemysłu i Handlu a później przez „Komitet Międzyresortowy” MPiH i Ministerstwa Przekształceń Własnościowych.

Rozmowy zostały zerwane 11 lipca 1994 roku, ponieważ Komitet Międzyresortowy wybrał dla Jelcza innego inwestora strategicznego, tj. firmę Sobiesław Zasada Centrum SA”.

Tak, w wielkim skrócie przedstawiony został w oficjalnym fabrycznym opracowaniu proces poszukiwania inwestora strategicznego dla podwrocławskich zakładów.

Niejako w cieniu tych wydarzeń rozgrywały się również inne, bardzo ważne i bezpośrednio związane z być albo nie być krajowego przemysłu motoryzacyjnego. Na przełomie lat 1989/1990 nastąpiło w naszym kraju zniesienie wielu barier ochronnych, co w efekcie spowodowało radykalny spadek popytu na wyroby rodzimego przemysłu motoryzacyjnego.

Krótko tak można scharakteryzować ten okres:

- raptowne zmniejszenie się rynków zbytu wyrobów polskiego przemysłu motoryzacyjnego, szczególnie w krajach byłej wspólnoty RWPG,
- łatwy dostęp zagranicznej konkurencji do rodzimego rynku,
- zniesienie gospodarki centralnego planowania i wprowadzenie gospodarki wolnorynkowej,
- brak możliwości przystosowania się przedsiębiorstw do nowych warunków gospodarczych głównie poprzez brak finansów, brak służb marketingowych i wyrobów zdolnych konkurować z konstrukcjami zachodnimi. Problemem był także brak w owym czasie polskiej polityki przemysłowej.

W niniejszej publikacji, w wielu miejscach podane zostały ówczesne ceny oferowanych przez producenta pojazdów. Z pewnością wydadzą się one wysokie, jeżeli porównamy je z ówczesnymi cenami pojazdów marek zachodnich montowanych w naszym kraju. Dlaczego ceny pojazdów marki „Jelcz” były wysokie? Jakie czynniki na to wpływały?

Odpowiedź na to pytanie znajdziemy w artykule Roberta Przybylskiego „Opóźnienia nie do nadrobienia”, który ukazał się na łamach czasopisma „Przewoźnik” w nr 49 z 2016 roku: „Ratując przed upadłością producentów, rząd rozporządzeniem z 22 listopada 1991 roku ograniczył wiek importowanych samochodów użytkowych do sześciu lat oraz rozporządzeniem z 12 grudnia 1991 roku podwyższył od 1 stycznia 1992 roku stawki celne do 35 proc. Wprowadził także 20-procentowe preferencje cenowe dla dostawców krajowych w przetargach publicznych. Jednak licząc pisma dyrekcji Jelczańskich Zakładów Samochodowych do władz centralnych, w tym wystąpienie z lipca 1992 roku wskazują-

ce na 19 przykładów działań właściciela, (czyli państwa) sprzecznych z interesem należących do niego podmiotów z zakresu ceł, podatków itp., nie zawsze przynosiły oczekiwany skutek. Tymczasem, zgodnie z Umową Przejściową Polski z EWG z 16 grudnia 1991 roku, rząd polski zobowiązał się do otwarcia polskiego rynku na wyroby producentów z EWG i w 1992 roku zniósł cło na części do montażu. Zachęciło to zachodnią konkurencję Jelcza do zakładania prymitywnych montowni. Prosty montaż samochodów z kilku głównych części pozwolił obejść kontyngent bezcłowy wynoszący pierwszego roku 100 samochodów ciężarowych oraz cło, którym obłożone były gotowe pojazdy. Natomiast cło podlegał import uzupełniający, jak silniki i skrzynie biegów do Jelczy. Dlatego też Jelcz płacił za importowane komponenty (w tym silniki i skrzynie biegów) pełne cło sięgające 35 proc. Dopiero od 1 lipca 1995 roku rozporządzenie Rady Ministrów zmieniło niekorzystne zapisy taryfy celnej i producenci krajowi nie musieli płacić cła od importowanych części.

Dla podmiotów z UE cło na gotowe auta wynosiło 35 proc. i ta stawka obowiązywała do końca 1996 roku. W 1997 roku zmalała do 30 proc., w 1998 roku do 20 proc., w następnym roku do 15 proc., po czym została zredukowana do 10 proc. i w 2001 roku do 5 proc., aby w 2002 roku zniknąć zupełnie. Pojazdy sprowadzane spoza UE nadal obłożone były cłem.

Na dodatek Jelcz kupował silniki po wyśrubowanych cenach, bo dostawcy doskonale orientowali się, że sprzedając Jelczowi silnik najprawdopodobniej tracą możliwość zbytu gotowego samochodu. W rezultacie droga oferta znajdowała coraz mniej chętnych, produkcja dalej spadała, a długi rosły. Niekorzystne działania właściciela fabryk, czyli państwa, dotyczyły nie tylko spraw ceł. Chociaż w kraju brakowało pieniędzy, a szczególnie dewiz, władze centralne wydawały dziesiątki milionów dolarów na ekspertyzy zagranicznych firm, które nigdy wcześniej nie miały kontaktu z polską gospodarką.

Jak podaje Ryszard Słęczak w książce „Narzucone doradztwo prywatyzacyjne”, w 1992 roku paryski Maison Lazard et Cie za analizę prywatyzacyjną sektora samochodowego otrzymał 1,1 mln dol. Londyński Price Waterhouse dokonał analizy prawnej i ekonomiczno-finansowej Zakła-

dów Samochodowych w Jelczu za 6,58 mln dol. W 1993 roku firma Bradbury dokonała oceny stanu środowiska w JZS, pobierając za to 255,8 tys. dol. Ta suma dawała w przeliczeniu 46,4 mln zł i przekraczała zadłużenie Jelcza”.

Działania dyrekcji podwrocławskiej fabryki, o których wspominał Robert Przybylski, dotyczyły głównie dyskryminacji krajowych podmiotów gospodarczych. Początkowo „Jelcz” prowadził swoje działania poprzez indywidualne wystąpienia. Niestety, miały one zbyt małą skuteczność i nie odniosły większego skutku. Dyrekcja JZS „Jelcz” wystąpiła wówczas z inicjatywą powołania do życia organizacji pod nazwą: Związek Pracodawców Krajowych Producentów Przemysłu Motoryzacyjnego. W skład Komitetu założycielskiego weszli przedstawiciele krajowych przedsiębiorstw motoryzacyjnych zarówno z zakładów finalnych, jak i z zakładów kooperacyjnych. Uznano, że taka organizacja będzie miała większą siłę przebicia w stosunkach rząd-przemysł. 12 listopada 1992 roku podczas zgromadzenia założycieli ZPKPPM przyjęto statut oraz utworzono 12-osobowy Komitet Założycielski Związku w składzie: Krzysztof Rozenberg – JZS Jelcz, Andrzej Krzanowski – SFA Sanok, Jerzy Boroń – FSS Kielce, Witold Celebański – FSC STAR Starachowice, Adam Dobieliński – FSR Poznań, Tadeusz Jasiński – ZEM Świdnica, Jerzy Kujawa – FOS Łódź, Józef Lewandowski – ZEM Kwidzyń, Zbigniew Prus – FSC Lublin, Andrzej Tyszkiewicz – FSO Warszawa, Antoni Wojniak – WSW Andrychów, Tadeusz Zapłata – FMS Szczecin.

Związek został zarejestrowany w dniu 21 grudnia 1992 roku w Dziale A pod nr ZP25, w rejestrze związków pracodawców, prowadzonym przez Sąd Wojewódzki w Warszawie VII Wydział Cywilny i Rejestrowy. W październiku 1994 roku Zebranie Ogólne Członków dokonało zmiany nazwy Związku na „Związek Pracodawców Motoryzacji”. Już pod koniec 1992 roku z inicjatywy JZS i firmowane przez „Związek” zostały wysłane dwa ważne dokumenty:

- „Memorandum” naświetlające ówczesne problemy i oczekiwania sektora motoryzacji w dniu 12 listopada 1992 roku zostało wysłane do Premiera RP – pani Hanny Suchockiej;
- na ręce Ministra Przemysłu i Handlu pana Wacława Niewiarowskiego przekazano w dniu 16 grudnia 1992 roku „Raport” zawierający

m.in.: stan polskiej motoryzacji, dotychczasowe działania rządu oraz oczekiwane działania ze strony rządu.

Te niewątpliwie nowatorskie próby zwrócenia uwagi na problemy sektora motoryzacyjnego w Polsce, pozwoliły z biegiem czasu na okresowe zmiany, chociaż niektórych niekorzystnych przepisów poprzez:

- wprowadzenie zakazu importu samochodów ciężarowych starszych niż 6-letnie. Zakaz nie obejmował autobusów, ciągników siodłowych i pojazdów gaśniczych (rozp. RM z 22 XI 1991, Dz.U. Nr 112 poz.484);
- wprowadzenie od 1 I 1992 roku podwyższonych stawek celnych importowych w wysokości 35% dla samochodów osobowych i użytkowych (rozp. RM z 12 XII 1991, Dz.U. Nr 121 poz. 529);
- zmianę przez Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej po wielu interwencjach zarówno producentów pojazdów, jak i właścicieli pojazdów, w 1991 roku rozporządzenia z 20 XII 1990 roku, w którym zezwolił na udział w transporcie międzynarodowym nie tylko pojazdów 8 firm zachodnich, ale również zmodernizowanych pojazdów krajowych;
- zmianę przepisów przez Ministra Finansów na skutek interwencji nabywców i dostawców, co umożliwiło MPK odzyskiwanie podatku VAT od zakupów taboru do komunikacji miejskiej;
- opracowanie przez Ministerstwo Przemysłu i Handlu „Polityki Przemysłowej” – sierpień 1993 roku, a następnie po rekomendacji KERM-u przyjęcie jej przez Radę Ministrów i upoważnienie Ministra Przemysłu i Handlu do jej wdrażania – 14 września 1993 roku;
- wprowadzenie od 14 VII 1994 roku zakazu importu pojazdów samochodowych używanych:
- osobowych starszych niż 10-letnie oraz użytkowych starszych niż 3-letnie (rozp. RM z 30. VI 1994 Dz.U. Nr 77 poz.353);
- uchwalenie ustawy o zamówieniach publicznych (ust. z 10 VI 1994 roku Dz.U. Nr 76 poz. 344);
- przesunięcie nierealnego terminu wdrożenia certyfikacji części i zespołów z 22 XI 1994 na 1 V 1995 roku (zarz. PCBC z 23 XI 1994 r.);
- wprowadzenie 20-procentowych preferencji cenowych dla dostawców krajowych w przetargach publicznych (rozp. RM z 28 XII 1994 roku Dz.U. Nr 140 poz. 776);

- zmianę w nowej taryfie celnej obowiązującej od 1 lipca 1995 roku wprowadzonej rozporządzeniem RM z dnia 13 VI 1995 (Dz.U. Nr 72 poz. 357) niekorzystnej definicji montażu przemysłowego zawartej w działach 84 i 87 taryfy celnej.

W efekcie ww. zmian w taryfie celnej krajowi producenci samochodów nie musieli płacić cła za uzupełniający import komponentów pod warunkiem zachowania skali produkcji określonej w taryfie. Wcześniejsze zwolnienie z cła przysługiwało przy montażu pojazdów ze 100% części z importu przy odpowiedniej skali produkcji wg taryfy celnej.

Z pewnością wielu z czytających powyższe zdania zadaje sobie w tym momencie pytanie. Dlaczego o tym przypominam? Otóż, moim zamierzeniem jest uzmysłowienie Czytelnikom realiów, w których znalazły się polskie przedsiębiorstwa motoryzacyjne w pierwszym pięcioleciu lat dziewięćdziesiątych XX wieku. Przeszarżałe konstrukcje pojazdów, brak funduszy na rozwój, wysokie cła na importowane podzespoły. Nowoczesnych silników i skrzyń biegów do samochodów ciężarowych i autobusów nie produkowano w naszym kraju, potrzebny był import, a to automatycznie powodowało wzrost ceny pojazdu. Bardzo interesująco pierwsze pięć lat dziewięćdziesiątych w rodzimej motoryzacji podsumował Jarosław Brach na łamach czasopisma „Ciężarówka” (10/2000) w artykule „Trudny przełom”:

„Rok 1989 i plan Balcerowicza zastał polskie fabryki samochodów kompletnie nieprzygotowane do nowej sytuacji, natomiast obciążone całym szeregiem negatywnych elementów:

- nienowoczesne produkty – zapóźnione o 10–15 lat w stosunku do zachodnioeuropejskich konkurentów – ciężkie, paliwożerne, głośnie, wielokrotnie o nieergonomicznych rozwiązaniach;
- często niskiej jakości wykonania, podzespoły pochodzące od kooperantów;
- brak nowoczesnej sieci sprzedaży i brak nowoczesnego marketingu;
- brak rozwiniętej sieci serwisu;
- słabe notowania u dotychczasowych użytkowników – powszechnie panujące złe opinie o naszych samochodach;
- brak środków na nowe inwestycje;
- przerost zatrudnienia;

- brak umiejętności reakcji na specyficzne potrzeby nabywców, przyzwyczajenie do masowej produkcji w dużych ilościach tych samych wyrobów, bo najważniejszy był plan;
- działania tylko na rynku krajowym, praktycznie brak sieci sprzedaży i serwisu za granicą;
- posiadanie potężnego majątku, zarówno produkcyjnego, jak i nieprodukcyjnego, w tym całej „przybudówki socjalnej” – stołówki, żłobki, przedszkola, kina, domy kultury, kluby sportowe, ośrodki wypoczynkowe.

Praktycznie z dnia na dzień zniknął centralny rozdzielnik. Dotychczasowe wyroby, o których zbyt przez lata nie trzeba było się martwić, zaczynały przegrywać pierwsze starcia w boju o klienta z zagraniczną konkurencją i zalegać na przyfabrycznych placach. Sprawiedliwie jednak oceniając ówczesną sytuację należy stwierdzić, iż naszym zakładom nie dano szans i możliwości na nawiązanie skutecznej walki. Nie można bowiem jednego dnia produkować Jelcza czy Stara, a drugiego – na tej samej linii i z tych samych podzespołów – wyrobów będących 100% odpowiednikiem we wszystkich kategoriach Scanii czy DAF-a. Na to potrzebne są potężne pieniądze, lata badań i eksperymentów, nowoczesne technologie. Na przykład: Scania serię 4 przygotowywała dla Europy przez pięć lat, wydając na ten cel 500 mln USD.

Nawet przyjmując, że stworzenie nowego produktu w polskich warunkach byłoby tańsze, to i tak byłaby niezbędna kwota rzędu kilkunastu do kilkudziesięciu mln USD oraz miesiące testów i prób. Ani pierwszego, ani drugiego, ani trzeciego nasze zakłady w 1989 roku po prostu nie miały”.

I jeszcze jeden fragment ilustrujący finanse inwestowane przez światowych producentów w rozwój pojazdów: „W czasie tegorocznej wystawy (IAA Hanower’96 przyp. autora) najwięcej nowości i najbardziej awangardową i przekonującą promocję pokazała firma Mercedes-Benz. Firma zdystansowała na najbliższe lata innych producentów pojazdów, prezentując nową rodzinę samochodów ciężarowych Actros (opracowanych kosztem 1,8 mld DEM)”. Autorem przytoczonego fragmentu jest mgr inż. Andrzej Pyzio. Artykuł „Jelcze w Hanowerze” opublikowany został na łamach „Głosu Jelcza” (20/96).

Czy krajowi producenci branży motoryzacyjnej dysponowali takimi środkami jak wspomnia-

ne firmy Scania i Mercedes-Benz? Z całą pewnością nie.

Osobną kwestią była ówczesna fala zalewowa używanych pojazdów trafiających do Polski w dużych ilościach, co wywołało gwałtowny spadek, a później zastój sprzedaży nowych pojazdów rodzimych producentów. Kolejny element to montownie powstające wówczas jak przysłowiowe „grzyby po deszczu” i traktowane pod wieloma względami preferencyjnie w przeciwieństwie do rodzimych producentów legitymujących się wieloletnią obecnością na rodzimym rynku. Lecz, czy w przypadku uwolnienia wolnego rynku każdy z producentów nie powinien mieć równych szans? Jestem przekonany, że gdyby importer zachodniej marki chciał wówczas sprzedać w naszym kraju nowe auto ciężarowe sprowadzone bezpośrednio od producenta bez preferencyjnych warunków, byłoby ono droższe od nowego Jelcza. Pojazdy montowane w naszym kraju przez zachodnie firmy, były tańsze, ponieważ montujące je firmy korzystały m.in. z udogodnień celnych. W tym przypadku, krajowi producenci takich ulg nie mieli. Doskonałym przykładem niech będzie w tym miejscu porównanie cen ciągników siodłowych Jelcz i Mercedes-Benz z 1996 roku, zaczerpnięte z ofert handlowych: podwrocławskiego producenta i promocyjnej oferty handlowej Sobiesław Zasada Ltd – Generalnego Przedstawicielstwa Mercedes-Benz AG w Polsce, przedstawionej przez Biuro Handlowe w Radomiu.

ZS „Jelcz” SA – Zasada Group:

- Jelcz C 422 DM – 137 000 zł,
- Jelcz C 422 D/1 – 174 000 zł,
- Jelcz C 422 MB – 116 500 DEM,
- Jelcz C 422 D/4 – 175 000 zł,
- Jelcz C 423 D/1 – 197 000 zł,
- Jelcz C 423 MB – 119 000 DEM,
- Jelcz C 424 MAX – 254 000 DEM.

Biuro handlowe w Radomiu:

- Mercedes-Benz 1838 LS – 116 900 DEM,
- Mercedes-Benz Actros Country 1835 LS – 129 000 DEM,
- Mercedes-Benz Actros 1840 LS – 155 694 DEM.

Warto przypomnieć w dużym skrócie historię powstania i działalność firmy stworzonej przez Sobiesława Zasadę. Firmy, która w 1995 roku stała się inwestorem strategicznym fabryki w Jelczu-Laskowicach, a w latach dziewięćdziesiątych

była jedną z największych firm przemysłowych w naszym kraju zatrudniająca blisko 11 000 osób. „Firma „Sobiesław Zasada Centrum” SA powstała 31 grudnia 1991 roku w wyniku przekształcenia spółki „Mer-Por” Center Ltd. Sp. z o.o. W 1992 roku przedsiębiorstwo uruchomiło montaż pojazdów MB AG.

18 sierpnia 1993 roku firma „Sobiesław Zasada Centrum” SA oraz „Sobiesław Zasada Ltd” zawarły z Mercedes-Benz AG w Stuttgarcie umowę dotyczącą dostaw wyłącznie na rynek Polski podzespołów do montażu:

- samochodów osobowych W124, W202, W140,
- samochodów użytkowych – transporterów T-1, T-2, MB 100D,
- samochodów terenowych serii 461 i 463,
- autobusów, samochodów ciężarowych i ciągników siodłowych, które są oznaczone przez Mercedes-Benz AG znakiem fabrycznym.

3 stycznia 1994 roku Spółka zawarła umowę o współpracy z „Sobiesław Zasada Ltd” – Generalnym Przedstawicielstwem Mercedes-Benz AG w Polsce. Umowa ta określała zasady:

- rozliczeń finansowych;
- sprzedaży samochodów oraz pośrednictwa przy zawieraniu umów leasingu i najmu,
- zaopatrzenia przez spółkę w części zamienne własnych stacji serwisowych oraz pozostałych ASO samochodów marki Mercedes-Benz w Polsce,
- autoryzacji i określa jej warunki dla stacji serwisowych w Polsce.

1 marca 1996 roku „Sobiesław Zasada Centrum” SA podpisała umowę licencyjną z Mercedes-Benz AG na produkcję MB Vito w Jelczu-Laskowicach”.

Powyższe informacje zaczerpnięte zostały z opracowania przygotowanego przez firmę „Sobiesław Zasada Centrum” SA Grupa Zasada w 1997 roku. Uzupełniając powyższe informacje, przytoczmy jeszcze fragment tekstu z folderu reklamowego firmy „Zasada” SA, wydanego w 1998 roku:

„Od 1994 roku rozpoczęto tworzenie silnej grupy przemysłowo-handlowej, której liderem jest Zasada SA. W wyniku tych działań powstała Grupa Zasada, która należy obecnie do znaczących dla polskiej gospodarki grup gospodarczych. W strukturach tej grupy działają jedne z największych i najważniejszych zakładów krajowego przemysłu motoryzacyjnego, takie jak:

ZS Jelcz SA w Jelczu-Laskowicach, ZS Star SA w Starachowicach, Autosan SA w Sanoku, Fabryka Przekładni Samochodowych SA w Tczewie, Główno-Centrum Sp. z o.o. w Głownie, Vito-Jelcz Sp. z o.o. w Jelczu-Laskowicach. Holding ten koncentruje się na produkcji pojazdów użytkowych. W systemach SKD i CKD montowane są pojazdy Mercedes-Benz: T1N Sprinter, T2N Vario, autobusy turystyczne O404, ciągniki siodłowe MB Actros oraz samochód dostawczy Mercedes-Benz Vito”.

Proces prywatyzacyjny jelczańskich zakładów nie skupiał się jedynie na poszukiwaniu inwestora strategicznego. W tle procesu prywatyzacyjnego realizowano także inne, równie ważne dla przyszłości przedsiębiorstwa zadania, m.in. 30 marca 1994 roku zawarto ugodę z głównymi wierzycielami: Bankiem Zachodnim i Skarbem Państwa, następnie 30 czerwca 1994 roku podpisano ugodę z Agencją Rozwoju Przemysłu. Podpisane dokumenty zakładały spłatę należności głównej zobowiązania w 22 kwartalnych ratach, poczynając od 30 września 1994 roku. Obie ugody zostały w całości i w terminie zrealizowane.

W tym miejscu warto zacytować fragment wypowiedzi Sobiesława Zasady, która ukazała się w gazecie „Grupa Zasada” w dodatku specjalnym z 18 czerwca 1995 roku.

„Wszystkie zakłady, które wchodzą w zakres moich zainteresowań, są w trudnej sytuacji ekonomicznej, często w obliczu bankructwa. Star, Jelcz, Autosan i inne – po 1990 roku przestano się nimi interesować. Ja mam dla nich program i staram się do tego wykorzystać przepisy ustawy o restrukturyzacji przedsiębiorstw. Zmieniam długi przedsiębiorstw na ich akcje. Kapitał akcyjny firmy Sobiesław Zasada Centrum SA w końcu ubiegłego roku wynosił 500 mld zł. Miała też ona poważny kapitał zapasowy i tylko jeden kredyt na kwotę 150 mld starych złotych. Zysk za rok ubiegły wyniósł 13,37 mld nowych złotych. W tym roku, by podwyższyć kapitał akcyjny, przeprowadziliśmy publiczną emisję akcji serii B, która przyniosła nam ponad 10 mld zł. Dzięki temu nasze fundusze własne wynoszą obecnie 89 584 690 zł. Ubiegłoroczne zyski kontrolowanych przeze mnie przedsiębiorstw staram się przeznaczyć na pokrycie ich strat bilansowych za poprzednie lata”.

Wróćmy do procesu prywatyzacji Jelcza. W końcowym etapie negocjacji uczestniczyły dwie firmy: szwedzki koncern Volvo i polska Grupa Przemysłowa stworzona przez Sobiesława Zasadę. Rozmowy z przyszłymi inwestorami strategicznymi prowadzone były pod patronatem Zespołu Negocjacyjnego Ministerstwa Przemysłu i Handlu, a następnie przez Komitet Międzyresortowy MPIH i Ministerstwa Przekształceń Własnościowych.

11 lipca 1994 roku Komitet Międzyresortowy wybrał dla Jelcza na inwestora strategicznego firmę „Sobiesław Zasada Centrum SA”. Decyzję tę uzasadniono w następujący sposób:

- oferta spełnia w najlepszym stopniu wymogi kryteriów;
- gwarantuje inwestycje w różnej formie, na poziomie kilkudziesięciu milionów DEM;
- zapewnia przestrzeganie gwarancji społecznych, w tym utrzymanie stanu zatrudnienia przez okres 2 lat;
- przyjęta strategia produktowa umożliwia zakupy komponentów u polskich producentów, co zapewnia określony poziom „polonizacji” wyrobów w sprywatyzowanym przedsiębiorstwie;
- wśród nowych produktów planowanych do uruchomienia w Jelczu są autobusy miejskie niskopodłogowe, solo i przegubowe, mały autobus T-2, autobusy międzymiastowe i ciągniki siodłowe.

Wybór inwestora strategicznego, pozytywnie zaopiniował także Komitet Ekonomiczny Rady Ministrów. 26 lipca 1994 roku w siedzibie Ministerstwa Przemysłu i Handlu w Warszawie podpisano umowę przedwstępną, określającą warunki prywatyzacji JZS, z udziałem inwestora strategicznego „Sobiesław Zasada Centrum SA”. Było to równoznaczne z rozpoczęciem procesu przekształcenia JZS w spółkę akcyjną drogą prywatyzacji kapitałowej. Umowę przedwstępną podpisali: dyrektor JZS – Krzysztof Rozenberg, dyrektor ds. ekonomicznych JZS – Ryszard Józefowski, prezes zarządu „Sobiesław Zasada Centrum SA” – Wincenty Zeszuta, wiceminister w MPIH – Edward Edmund Nowak oraz wiceminister MPW – Leszek Juchniewicz.

W numerze 32 z 1994 roku tygodnika „Auto Motor Sport – Magazyn motoryzacyjny” z 10 sierpnia 1994 roku ukazała się krótka, ale dość istotna wzmianka na temat podpisanej umowy przed-

wstępnej, uchylająca rąbka tajemnicy, co do dalszych planów inwestora strategicznego: „Firma Sobiesław Zasady została strategicznym inwestorem w „Jelczańskich Zakładach Samochodowych”. Wstępny kontrakt powołania wspólnego przedsiębiorstwa podpisano 26 lipca br. w Warszawie, umowa końcowa zostanie zawarta jeszcze w tym roku. Po przekształceniu JZS w jednoosobową spółkę skarbu państwa, firma S. Zasady kupi od skarbu państwa 51 proc. akcji tej spółki za 120 mld zł. Natomiast załódze Jelcza, w ramach akcjonariatu pracowniczego, przypadnie 20 proc. akcji. Na zaspokojenie roszczeń reprivatyzacyjnych spółka przeznaczy kolejne 5 proc. akcji. Inwestycje będą finansowane przede wszystkim z dochodów ze sprzedaży akcji S. Zasada Centrum SA na Giełdzie Papierów Wartościowych, a także z kredytów i własnych zasobów finansowych „Centrum”. Docelowe inwestycje w Jelczu, w ciągu najbliższych 5 do 6 lat, przewyższą bilion złotych – powiedział nam Sobiesław Zasada. Po przejściu podwrocławskiej fabryki przez sławnego kierowcę rajdowego, a obecnie znanego przemysłowca, rozpocznie ona produkcję ciągników siodłowych, niskopodłogowych autobusów miejskich, a także małych autobusów T-2 i autobusów między-miastowych marki Mercedes. Z czasem będą one wyposażane w coraz więcej części wytwarzanych w zakładach krajowych, kooperujących z przemysłem motoryzacyjnym. Sobiesław Zasada zamierza też wytwarzać w Jelczu pojazdy tam skonstruowane, przy czym mają być one modernizowane we współpracy z koncernem Mercedesa. Planuje się również, rozpoczęcie montażu silników niemieckiego partnera z wykorzystaniem części wyprodukowanych przez nasze zakłady. W kontrakcie strategiczny partner Jelcza zagwarantował, że w ciągu co najmniej dwóch lat nie zmniejszy obecnego zatrudnienia w podwrocławskim zakładzie, które dziś wynosi 3,2 tys. osób. Później liczba pracowników powinna, zdaniem Zasady, wzrosnąć do 5 tysięcy. Nowa spółka otrzyma prawdopodobnie nazwę „Jelcz – Sobiesław Zasada SA” albo „Sobiesław Zasada – Jelcz SA”. Autorem przytoczonego tekstu był Roman Stefański.

5 grudnia 1994 roku w Ministerstwie Przekształceń Własnościowych złożony został kompletny wniosek dyrektora naczelnego JZS – mgra Krzysztofa Rozenberga i Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwa o przekształcenie Jelczańskich Zakładów Samochodowych w jednoosobową spółkę skarbu państwa. Podpisanie aktu przekształcenia przez ministra przekształceń własnościowych Wiesława Kaczmarska nastąpiło 27 grudnia 1994 roku.

Było jelczańską tradycją, że dyrektor naczelny Krzysztof Rozenberg na łamach dwutygodnika „Głos Jelcza” (GJ nr 1/95) podsumowywał miniony rok: „Przełom lat 1994 i 1995 jest szczególnym momentem w historii fabryki. Przystajemy funkcjonować jako przedsiębiorstwo państwowe, stając się spółką akcyjną (...) Dzisiejszy Jelcz jest zupełnie inny, niż ten sprzed kilku lat. Nauczyliśmy się obniżać koszty, doprowadziliśmy do oddłużenia przedsiębiorstwa, potrafimy unowocześniać wyroby, rozwijamy marketing i aktywizujemy sprzedaż. W 1994 roku zaoferowaliśmy naszym klientom szereg nowych i zmodernizowanych wyrobów. Pamiętamy dobrze październikową promocję autobusów miejskich – niskopodłogowego oraz zmodernizowanego. (...) Oprócz tego zmodernizowaliśmy autobus lokalny, samochody pożarnicze 010 i 014 oraz przystosowaliśmy ciągnik siodłowy C 642 do przewozu paliw. Wykonaliśmy także prototyp podwozia P662, posiadającego sześć napędzanych kół oraz samochód pożarniczy 020 dla rafinerii. Łącznie w 1995 roku możemy zaoferować klientom dziewięć nowości, nie licząc wyrobów, które będziemy wytwarzać po wejściu inwestora strategicznego. (...) Wiele trudu trzeba będzie włożyć, aby realizować rozwój naszych wyrobów. Szczególnie interesujące nowości zamierzamy zaprezentować już w kwietniu 1995 roku na Targach Motoryzacji w Poznaniu”.

W 1994 roku hale fabryczne podwrocławskiego przedsiębiorstwa opuściło ogółem 927 pojazdów. Na tę liczbę składało się 388 samochodów ciężarowych, 448 autobusów i 91 samochodów specjalnych.

Ciągnik siodłowy Jelcz C 422 MB 1996–1998



Prototyp ciągnika siodłowego Jelcz C 422 MB



Wnętrze kabiny kierowcy typu 134 MH

W 1996 roku, zgodnie z opracowanym planem „mercedesacji” produkowanych w podwrocławskiej fabryce pojazdów, wykonano prototyp ciągnika siodłowego Jelcz C 422 MB wyposażony w jednostkę napędową niemieckiej firmy Mercedes-Benz. Był to trzeci z kolei ciągnik siodłowy marki „Jelcz” wyposażony w jednostkę napędową niemieckiego producenta. Mimo iż konstrukcja pojazdu w dużym stopniu bazowała na podstawowej odmianie ciągnika siodłowego rodziny Jelcz 422, w tym przypadku inżynierowie wprowadzili dość istotne zmiany, głównie w zawieszeniu osi pojazdu. Sztynną belkę osi przedniej zawieszono na resorach parabolicznych z wahaczami i dwoma amortyzatorami teleskopowymi, umieszczając stabilizator przed osią. Most napędowy zawieszony został na dwóch resorach piórowych parabolicznych z wahaczami. Stabilizator mechaniczny umiejscowiono za mostem napędowym. Do napędu prototypowego pojazdu wykorzystano silnik firmy Mercedes-Benz typu OM 441 LA współpracujący z 16-biegową skrzynią biegów firmy ZF typu 16S-151. Dwuobwodowy, pneumatyczny, nadciśnieniowy układ hamulcowy wyposażono w dodatkowe układy ABS i ASR. Nowością była kabina kierowcy typu 134 MH z podwyższonym dachem, której premiera odbyła się w 1993 roku. W tym przypadku pozostawiono jednak tradycyjny zderzak wraz z dolnym spojlerem wyposażonym w halogeny. Zaprezentowany na przełomie kwietnia i maja 1996 roku prototypowy pojazd, wykonany został w najbogatszej wersji wyposażenia.

Ciągniki siodłowe Jelcz C 422 MB, trafiły do oferty handlowej Zakładów Samochodowych „Jelcz” SA

– Zasada Group w drugiej połowie 1996 roku. Podstawowa wersja pojazdu oferowana przez producenta była pozbawiona wielu dodatkowych elementów wyposażenia, które można zobaczyć na zdjęciu prototypowego pojazdu, m.in. bocznych osłon międzyosiowych, zespołu deflektorów kabiny kierowcy, dodatkowego sygnału pneumatycznego, ozdobnych kołpa-

ków kół a także lodówki. Te elementy dostępne były za dopłatą.

Cena omawianego pojazdu, wynosząca w 1996 roku prawie 120 tysięcy marek niemieckich spowodowała, że oferowany pojazd nie cieszył się dużym zainteresowaniem potencjalnych nabywców. Mimo tego faktu do 1998 roku pojazd znajdował się w ofercie handlowej przedsiębiorstwa.

Podstawowe dane techniczne prototypu ciągnika siodłowego Jelcz C 422 MB – 1996 rok

Silnik: Mercedes Benz V6 OM 441 LA EURO2, z elektronicznym układem sterowania wtrysku paliwa, widlasty, 6-cylindrowy, doładowany, z chłodzeniem powietrza doładowującego. Pojemność: 10,9 dm³. Moc maks. wg DIN/ISO: 330/339 KM (243/249 kW) przy 2100 obr/min. Moment maks: 1600 N·m przy 1100 obr/min.

Układ napędowy: 4×2.

Sprzęgło: cierne, jednotarczowe, sterowane mechanicznie ze wspomaganiami pneumatycznym.

Skrzynia biegów: ZF typu 16S-151, 16-biegowa, mechaniczna, synchronizowana, zblokowana z silnikiem. Bieg wsteczny niesynchronizowany.

Mechanizm kierowniczy: FMS Szczecin typu 8098, z przekładnią śrubowo-zębatkową, z integralnym wspomaganie hydraulicznym.

Układ hamulcowy:

- hamulec główny: pneumatyczny, dwuobwodowy, z automatyczną regulacją siły hamowania osi tylnej, z układem przeciwblokującym ABS i przeciwpoślizgowym ASR;
- hamulec pomocniczy: sterowany pneumatycznie, działający przez zwolnienie sprężyn siłowników osi tylnej;
- hamulec silnikowy: sterowany pneumatycznie, działający przez odcięcie wtrysku paliwa i dławienie przepływu spalin w układzie wylotowym.

Układ wyposażony w instalację do podłączenia dwuobwodowego hamulca naczepy.

Rama pojazdu: podłużnicowa – 2 podłużnice o przekroju ceowym (262×80×8) z wkładką (240×70×5) i poprzeczki o przekroju ceowym i omegowym wzajemnie znitowane. Siodło: JOST typu JSK 37c-185.

Zawieszenie przednie: zależne, dwa resory paraboliczne z wahaczami, amortyzatory teleskopowe, stabilizator mechaniczny przed osią.

Zawieszenie mostu napędowego: dwa resory piórowe paraboliczne z wahaczami, stabilizator mechaniczny za mostem napędowym.

Oś przednia: JELCZ, sztywna belka o przekroju dwuteowym i z kołami tarczowymi. Obciążenie maksymalne: 6500 kg.

Most napędowy: JELCZ typu MT 1332, sztywny, z kołami bliźniaczymi, blokada mechanizmu różnicowego o przełożeniu całkowitym 4,32 (opcja 4,55). Obciążenie maksymalne: 11 500 kg.

Kabina kierowcy: Typu 134 MH, długa, z podwyższonym dachem, odchylana hydraulicznie, dwumiejscowa z dwoma leżankami i schowkiem na ubrania. Siedzenia na podstawie pneumatycznej. Tapicerka tkaninowa, kłapa dachu otwierana ręcznie. Szyby podnoszone mechanicznie. Górny parapet ze schowkami i osłonami przeciwslonecznymi. Parapet dolny z tworzywa PWS wyposażony we wskaźniki VDO i tachograf Kienzle. Ogrzewanie wodne od układu chłodzenia silnika z niezależnym ogrzewaniem powietrznym firmy Eberspächer, typu D1/LC o mocy grzewczej 3500 W z programatorem czasowym. Lusterka podgrzewane elektrycznie. Zawieszenie kabiny czteropunktowe elastyczne (hydrauliczno-sprężynowe).

Rozstaw osi: 3500 mm.

Rozstaw kół przednich: 1939 mm.

Rozstaw kół tylnych: 1825 mm.

Długość pojazdu: 6126 mm.

Szerokość pojazdu: 2500 mm.

Wysokość: 3228 mm (z owiewkami 3600 mm) ± 30mm.

Wznios siodła:

– w stanie nieobciążonym: 1385 mm;

– w stanie obciążonym: 1295 mm.

Masa własna: 7000 kg.

Dopuszczalny nacisk na siodło: 8800 kg.

Dopuszczalna masa zespołu z naczepą: 42 000 kg.

Ciągnik siodłowy Jelcz C 422 D/4 1996–1998

W drugiej połowie 1995 roku, w zaktualizowanym przez producenta programie produkcji pojawił się ciągnik siodłowy Jelcz C 422 D/4 wyposażony w nową, krajową jednostkę napędową typu SWT 11/343. Do współpracy z jednostką napędową producent przeznaczył 12-biegową skrzynię przekładniową typu TS 12-100. Pierwszy egzemplarz prototypowy powstał jesienią 1995 roku.



Prototyp ciągnika siodłowego Jelcz C 422 D/4 wyposażony w kabinę kierowcy typu 134 MH



„Wszyscy mają mały, a ja duży. Żółty, żółty, żółty” – ten cytat z filmu Jarosława Żamojdy „Młode Wilki 1/2” znają wszyscy miłośnicy marki

Ciekawostką jest zastosowanie w prototypowym egzemplarzu akustycznej, dolnej osłony silnika. Warto również dodać, iż pierwszy wykonany egzemplarz posłużył producentowi do uzyskania świadectwa homologacji układu ABS.

Pierwsze egzemplarze seryjne ciągników siodłowych Jelcz C 424 D/4 opuściły hale montażowe w pierwszej połowie 1996 roku. Prawdopodobnie

miało to związek z procesem homologacyjnym silnika, zakończonym świadectwem homologacji wydanym w lutym 1996 roku. Nowo opracowana konstrukcja została wyposażona w zawieszenie przednie i tylne na resorach parabolicznych, układ hamulcowy wyposażony w układy ABS i ASR oraz długą kabinę kierowcy z podwyższonym dachem typu 134 M-93, przemianowaną jeszcze w tym samym roku, na 134 MH. Ten typ kabiny, nazywany powszechnie „średnią Kudą”, został opracowany w 1993 roku. Charakterystycznym elementem wspomnianego pojazdu, był również zderzak o dość ciekawej stylistyce, adaptowany z samochodu ciężarowego firmy DAF. Prototypowy pojazd, zaprezentowany w 1996 roku, do złudzenia przypominał swoją stylistyką zewnętrzną ciągniki siodłowe z ultranowoczesnym 425-konnym silnikiem amerykańskiego producenta. Z tego właśnie powodu, omawiany pojazd jest często mylony z ciągnikiem siodłowym typu C 424 Max.

W stosunkowo krótkim czasie nowa konstrukcja zaprezentowana przez fabrykę stała się najbardziej rozpoznawalnym modelem ciągnika siodłowego marki Jelcz. Stało się tak za sprawą wykorzystania tego typu pojazdu w filmie Jarosława Żamojdy „Młode Wilki 1/2” z 1997 roku.

Na potrzeby realizacji filmu, wypożyczono z podwrocławskiej fabryki ciągnik siodłowy Jelcz C 422 D/4

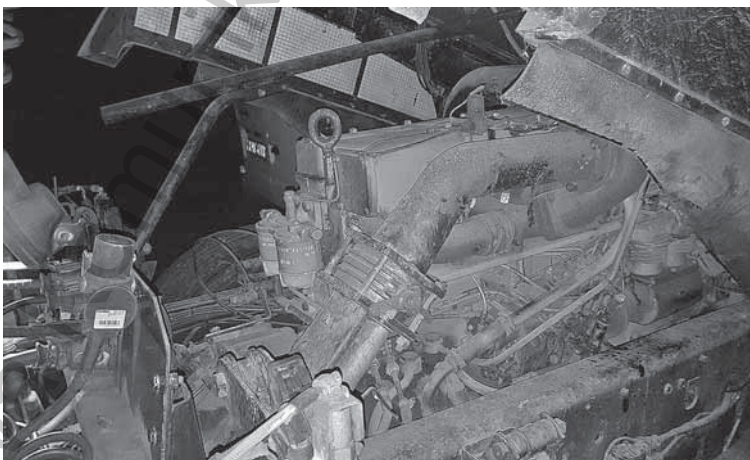
oraz kompletną kabinę kierowcy typu 134 M. Kabina kierowcy zamontowana została na naczepie ciągniętej przez ciągnik siodłowy i wykorzystana podczas kręcenia scen rozgrywających się w kabinie podczas jazdy. W ponad 65-letniej działalności podwrocławskiego producenta pojazdów samochodowych był to trzeci, tak znaczący i zauważalny udział pojazdu wyprodukowanego przez fabrykę, w produkcji filmowej.

Po raz pierwszy, na potrzeby rodzimej kinematografii, wypożyczony został przez fabrykę prototypowy samochód skrzyniowy Żubr II wraz z oddelegowanym kierowcą Janem Rusieckim. W filmie „Późne popołudnie” z 1964 w reżyserii Aleksandra Ścibora-Rylskiego, kierowcą jeliczańską ciężarówką był Janusz – postać stworzona przez wspaniałego aktora Franciszka Pieczkę.

W 1973 roku samochód skrzyniowy Jelcz 315 M stał się bohaterem, sześciocodinkowego serialu telewizyjnego „Droga” w reżyserii Sylwestra Chęcińskiego. Postać Mariana Szyguły – kierowcy jednej z baz warszawskiego oddziału PKS-u, stworzył Wiesław Gołas. Konsultantem z ramienia JZS „Jelcz” był inż. Tadeusz Barbacki, wymieniony przez realizatorów w napisach końcowych jednego z odcinków serialu. Na trzeci, tak podkreślony przez reżysera udział jeliczańskiego pojazdu, fani marki musieli czekać do 1997 roku. Trzeba przyznać, iż była to wówczas jedna z najlepszych form reklamy jeliczańskiego wyrobu, a podziękowania dla Zakładów Samochodowych „Jelcz” SA, zamieszczone przez producenta filmu w napisach końcowych, podkreślały dodatkowo udział fabryki w realizacji filmu „Młode wilki 1/2”. Wracając do omawianego pojazdu, warto wspomnieć kilka słów o jednostce napędowej typu SWT 11/343. Była to wówczas najnowsza propozycja największego dostawcy jednostek napędowych dla jeliczańskich pojazdów. Przedmiotowa jednostka napędowa, była montowana przez producen-



Widok tylnej części ciągnika siodłowego Jelcz C 422 D/4 wyposażonego w kabinę kierowcy typu 134 MH



Silnik WS PZL-Mielec typu SWT 11/343 zamontowany w ciągniku siodłowym Jelcz C 422 D/4
(fot. Artur Kwiecień)

ta tylko w ciągnikach siodłowych Jelcz C 422 D/4 i według subiektywnego odczucia użytkowników tych pojazdów, mających wcześniej do czynienia z silnikami SWT 11/301/3, była to najmocniejsza jednostka napędowa typu SWT 11 zaproponowana przez producenta. Niestety, w zachowanych instrukcjach obsługi ciągników siodłowych Jelcz C 422 D/4 podane są budzące wątpliwości dane techniczne związane m.in. z mocą maksymalną i momentem obrotowym silnika SWT 11/343. Jednostka ta charakteryzuje się w stosunku do

silnika SWT 11/301/3 innym typem pompy wtryskowej, wtryskiwaczami oraz umiejscowieniem turbosprężarki, przeniesionej z tylnej w środkową część silnika, co z pewnością wpłynęło na lepsze odzyskanie przez turbosprężarkę energii ze spalin. Światło na temat danych o mocy tej jednostki rzuca „Wykaz silników i pojazdów wyposażonych w jednostki mieleckie” opracowany i wydany przez WS „PZL Mielec” w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych XX wieku. Producent podał w nim moc maksymalną silnika SWT 11/343 przeznaczonego do napędu ciągników siodłowych C 422 D/4, wynoszącą wg DIN 280 KM osiąganą przy 2200 obr/min. Mimo potwierdzonego faktu uzyskania przez tę jednostkę świadectwa homologacji, nie udało się dotrzeć do oryginału świadectwa oraz wyników badań silnika SWT 11/343. Na obecną chwilę w posiadaniu autora znajduje się jedynie odręcznie napisana kopia wyników badań przeprowadzonych w WS Mielec.

Podstawowa wersja ciągnika siodłowego Jelcz C 422 D/4 była oferowana w 1996 roku za 175 000 złotych. Za tę cenę kupujący otrzymywał standardowo wyposażony pojazd o następującej charakterystyce:

- silnik SWT 11/343 turbo/intercooler,
- skrzynia biegów FPS Tczew TS 12-100,
- ABS/ASR,

- zawieszenie mostu tylnego i osi przedniej – resory paraboliczne,
- zbiornik paliwa o pojemności 410 l,
- kosz na koło zapasowe z kołem zapasowym,
- siodło JOST JSK 37A-185,
- koła i ogumienie – obręcz 8,0V-20, opona 11,00-R20-16PR,
- błotniki przednie i tylne z tworzywa,
- kabina kierowcy typu 134 MH,
- dźwignik hydrauliczny,
- gaśnica,
- apteczka,
- trójkąt ostrzegawczy,
- zestaw narzędzi,
- przewód do pompowania kół,
- podpory kół.

Termin realizacji zamówienia został określony przez producenta na okres 3–4 miesięcy i był uzależniony od uzgodnionej kompletacji.

Ciągniki siodłowe C 422 D/4 były oferowane przez producenta do 2001 roku. W tym okresie podstawowa charakterystyka techniczna nie uległa większym zmianom. Ile pojazdów wyprodukowano w sumie? Na to pytanie ciężko jest odpowiedzieć z całą pewnością. Dziś w prywatnych rękach znajdują się trzy takie pojazdy: prototyp z 1995 roku, dziesiąty i trzydziesty czwarty egzemplarz (wg nr VIN) wykonany w 1999 roku.

Podstawowe dane techniczne ciągnika siodłowego Jelcz C 422 D/4 1996–1998

Silnik: WS „PZL-Mielec” typ SWT 11/343 z zapłonem samoczynnym, rzędowy, pionowy, 6-cylindrowy, doładowany, z chłodzeniem powietrza doładowującego. Pojemność: 11,1 dm³. Moc maks. wg DIN: 280 KM (206,8 kW) przy 2200 obr/min. Moment maks.: 1115 N·m przy 1400 obr/min.

Układ napędowy: 4×2.

Sprzęgło: cierne, jednotarczowe, sterowane mechanicznie, ze wspomaganie pneumatycznym.

Skrzynia biegów: FPS Tczew typu TS 12-100, 12-biegowa, mechaniczna, synchronizowana, zblokowana z silnikiem. Bieg wsteczny niesynchronizowany.

Mechanizm kierowniczy: FMS Szczecin typu 8098, z przekładnią śrubowo-zębatkową, z integralnym wspomaganie hydraulicznym.

Układ hamulcowy:

- hamulec główny: pneumatyczny, dwuobwodowy, z automatyczną regulacją siły hamowania osi tylnej z układem przeciwblokującym ABS i przeciwpoślizgowym ASR;

- hamulec pomocniczy: sterowany pneumatycznie, działający przez zwolnienie sprężyn siłowników osi tylnej;
- hamulec silnikowy: sterowany pneumatycznie, działający przez odcięcie wtrysku paliwa i dławienie przepływu spalin w układzie wylotowym.

Układ wyposażony w instalację do podłączenia dwuobwodowego hamulca naczepy.

Rama pojazdu: podłużnicowa – 2 podłużnice o przekroju ceowym (262×80×8) z wkładką (240×70×5) i poprzeczkami o przekroju ceowym i omegowym wzajemnie znitowanymi. Siodło: JOST typu JSK 37c-185.

Zawieszenie przednie: zależne, dwa resory paraboliczne z wahaczami, amortyzatory teleskopowe, stabilizator mechaniczny przed osią.

Zawieszenie mostu napędowego: dwa resory piórowe paraboliczne z wahaczami, stabilizator mechaniczny za mostem napędowym.

Oś przednia: JELCZ, sztywna belka o przekroju dwuteowym z kołami tarczowymi. Obciążenie maksymalne: 6250 kg.

Most napędowy: JELCZ typu MT 1332, sztywny, z kołami bliźniaczymi, blokada mechanizmu różnicowego o przełożeniu całkowitym: 5,86.

Obciążenie maksymalne: 11 250 kg.

Kabina kierowcy: Typu 134 MH, długa, z podwyższonym dachem, odchylana hydraulicznie, dwumiejscowa z dwiema leżankami i schowkiem na ubrania. Siedzenia na podstawie pneumatycznej. Tapicerka tkaninowa, kłapa dachu otwierana ręcznie. Szyby podnoszone mechanicznie. Górny parapet ze schowkami i osłonami przeciwsłonecznymi. Parapet dolny z tworzywa PWS wyposażony we wskaźniki VDO i tachograf Kienzle. Ogrzewanie wodne od układu chłodzenia silnika, z niezależnym ogrzewaniem powietrznym firmy Eberspächer typu D1/LC, o mocy grzewczej 3500 W z programato-

rem czasowym. Lusterka podgrzewane elektrycznie. Zawieszenie kabiny czteropunktowe elastyczne (hydrauliczno-sprężynowe).

Rozstaw osi: 3500 mm.

Rozstaw kół przednich: 1939 mm.

Rozstaw kół tylnych: 1825 mm.

Długość pojazdu: 6126 mm.

Szerokość pojazdu: 2500 mm.

Wysokość: 3228 mm (z owiewkami 3600 mm) ±30 mm.

Wznios siodła:

– w stanie nieobciążonym: 1385 mm.

– w stanie obciążonym: 1295 mm.

Masa własna: 7000 kg.

Dopuszczalny nacisk na siodło: 9000 kg.

Dopuszczalna masa zespołu z naczepą: 38 000 kg.

Prototyp ciągnika siodłowego Jelcz C 422 D/4 1996 rok

W 1996 roku, po raz pierwszy w swojej długoletniej historii, podwrocławski producent prezentował swoje pojazdy na Międzynarodowych Targach Aut Użytkowych IAA 1996 w Hanowerze. Podczas 56 edycji tej międzynarodowej imprezy odbywającej się od 21 do 29 września 1996 roku, jelczańskie pojazdy były eksponowane na dwóch stoiskach wystawienniczych:

- ciągnik siodłowy Jelcz C 422 D/4 prezentowano na stoisku firmy KUDA,
- niskopodłogowy autobus miejski Jelcz M 121 MB prezentowano na stoisku firmy „Sobiesław Zasada Centrum” SA.

Nim przejdziemy do opisu przedmiotowego ciągnika siodłowego, oddajmy głos mgr. inż. Andrzejowi Pyzio, który wraz z mgr. inż. Tadeuszem Okowiakiem gościł na wystawie w Hanowerze.

Tekst noszący tytuł „Pojazdy Jelcza w Hanowerze” ukazał się na łamach „Głosu Jelcza” w numerze 20 z 1996 roku: „(...) Na stoisku „Sobiesław Zasada” Centrum SA prezentowano między innymi autobus Jelcz M 121 MB z silnikiem MB. Liczni zwiedzający ze wszystkich kontynentów poznali produkt z Jelcza. Dużą grupę stanowili przedstawiciele miejskich zakładów komunikacyjnych oraz innych przedsiębiorstw trans-

portowych z Polski. Obecność produktów Jelcza była dla tych klientów w Hanowerze miłym zaskoczeniem. Dobre opinie o autobusie były dla obsługi nagrodą za codzienną dziesięciogodzinną pracę przy autobusie.

W innej hali firmy – Volvo, Renault, DAF, Iveco, ZF, Kienzle, Continental prezentowały całą swoją ofertę. W centralnym punkcie tej hali wystawiony był również ciągnik siodłowy Jelcz C 422D/4 ze zmodernizowaną kabiną kierowcy. Kabinę wyposażono w podwyższony dach z tworzywa o du-



Prototyp ciągnika siodłowego Jelcz C 422 D/4 wyposażony w kabinę kierowcy typu 134 MH/2



Ciągnik siodłowy Jelcz C 422 D/4 na stoisku firmy KUDA podczas 56 IAA Hannover'96.



Od lewej: mgr inż. Tadeusz Okowiak i mgr inż. Andrzej Pyzio, na wystawie w Hanowerze

żej wytrzymałości, wyprodukowany przez firmę KUDA w Policach koło Szczecina.

Dziesiątki tysięcy zwiedzających z całego świata oglądały ciągnik, często robiąc sobie zdjęcia oraz zasiadając w kabinie ciągnika. Zadawano wiele pytań: Co to za marka JELCZ? Reakcje były pozytywne, Polacy komentowali: Niesamowite, to zrobił Jelcz??!!

Pojazd fotografowali nie tylko zwiedzający. Były ekipy techników z aparatami fotograficznymi, kamerami z Japonii, Korei, Indii, Australii, krajów arabskich. Byli również „fotoreporterzy” z Liaz Skoda.

Fotografować mógł każdy. Niemal bez przerwy jednoosobowa obsługa z Jelcza odpowiadała na liczne pytania dotyczące szczegółów technicznych ciągnika oraz innych naszych produktów. Za kierownicą ciągnika Jelcz ze wzniesieniem zasiadali kierowcy z byłej NRD, którzy kiedyś znali pojazdy jeliczańskie. Byłoby dobrze, gdyby pierwszy udział Jelcza w historii wystaw w Hanowerze zaowocował konkretnymi zamówieniami eksportowymi.

Aby tylko nie zapeszyć – jest nadzieja, że tak się stanie. Ewentualny eksport będzie wymagał dodatkowych działań w zakresie dostosowania pojazdów do życzeń klienta oraz uzyskania homologacji międzynarodowej”.

Wykonany przez fabrykę prototypowy ciągnik siodłowy Jelcz C 422 D/4 wyposażony został

w jednostkę napędową typu SWT 11/343 współpracującą z 12-biegową skrzynią przekładniową typu TS 12-100, zawieszenie osi przedniej i mostu tylnego na resorach parabolicznych, układ hamulcowy z układami ABS i ASR oraz w kabinę kierowcy typu 134 MH/2.

Nie można zaprzeczyć, iż ogromny wkład w stylistykę zewnętrzną pojazdu wniosła firma KUDA. Oprócz wyposażenia kabiny kierowcy w wysoką nadbudówkę, kabiny z bocznymi wodoszczelnymi okienkami i szyberdachem szklanym otwieranym ręcznie, zestaw owiewek i deflektora dachowego, wykonała także międzyosiove osłony boczne oraz zabudowę z tworzywa sztucznego osłaniającą tylną część ramy pojazdu, z rozdzielonymi miejscami na lampy tylne i tablicę rejestracyjną.

Otwarta standardowo górna część tylna ramy ciągnika znajdująca się za kabiną kierowcy, w tym przypadku została wyposażona w zabudowę wykonaną z ryflowanej blachy aluminiowej. Rozwiązanie to umożliwiała bezpieczne poruszanie się kierowcy po górnej części ramy pojazdu, bez ryzyka upadku.

Kabina kierowcy nazywana potocznie „wysoką Kudą”, została wyposażona w dwie leżanki, siedzenia na podstawie pneumatycznej, schowek na ubrania, parapet dolny ze wskaźnikami firmy VDO i tachografem firmy Kienzle. Parapet górny wyposażony został w schowki, osłony przeciwsłoneczne a także w radioodtwarzacz z zestawem głośników. Wnętrze kabiny wykończono przy użyciu materiałów tkaninowych. Dodatkowo schowek w kabinie znajdował się pod unoszoną dolną leżanką.

Prototyp ciągnika siodłowego z najwyższą kabiną kierowcy wykonaną w podwrocławskiej fabryce we współpracy z firmą Kuda o ciekawej stylistyce zewnętrznej, wkrótce po powrocie z Hanoweru został sprzedany. Pierwszym właścicielem pojazdu zostało Przedsiębiorstwo Przemysłu Mięsnego „Kujawiak” z siedzibą w Krzywej Górze, które zakupiło pojazd za prawie 250 000 złotych. Kolejnym właścicielem pojazdu do 2007 roku było przedsiębiorstwo z Będzina.



Tylna część ciągnika siodłowego Jelcz C 422 D/4, obudowana przez firmę Kuda (fot. Wojciech Połomski)



Wnętrze kabiny kierowcy typu 134 MH/2 (fot. Wojciech Połomski)

W 2007 roku, pojazd odkupiony został przez Janusza Multona właściciela firmy „Taurus” S.J. z Chodkowa w województwie mazowieckim. Obecnie przedmiotowy ciągnik siodłowy w dal-

szym ciągu znajduje się w eksploatacji i dzięki obecnemu właścicielowi jest utrzymany w stanie niemalże fabrycznym.

Podstawowe dane techniczne prototypu ciągnika siodłowego Jelcz C 422 D/4 – 1996 rok

Silnik: WS „PZL-Mielec” typu SWT 11/343 o zapłonie samoczynnym, rzędowy, pionowy, 6-cylindrowy, doładowany, z chłodzeniem powietrza doładowującego. Pojemność: 11,1 dm³. Moc maks. wg DIN: 280 KM (206,8 kW) przy 2200 obr/min. Moment maks.: 1115 N·m przy 1400 obr/min.

Układ napędowy: 4×2.

Sprzęgło: cierne, jednotarczowe, sterowane mechanicznie, ze wspomaganie pneumatycznym.

Skrzynia biegów: FPS Tczew typu TS 12-100, 12-biegowa, mechaniczna, synchronizowana, zblokowana z silnikiem. Bieg wsteczny niesynchronizowany.

Mechanizm kierowniczy: FMS Szczecin typu 8098, z przekładnią śrubowo-zębatkową, z integralnym wspomaganie hydraulicznym.

Układ hamulcowy:

- hamulec główny: pneumatyczny, dwuobwodowy, z automatyczną regulacją siły hamowania osi tylnej z układem przeciwblokującym ABS i przeciwpoślizgowym ASR;
- hamulec pomocniczy: sterowany pneumatycznie, działający przez zwolnienie sprężyn siłowników osi tylnej;
- hamulec silnikowy: sterowany pneumatycznie, działający przez odcięcie wtrysku paliwa i dławienie przepływu spalin w układzie wylotowym.

Układ wyposażony w instalację do podłączenia dwuobwodowego hamulca naczepy.

Rama pojazdu: podłużnicowa – 2 podłużnice o przekroju ceowym (262×80×8) z wkładką (240×70×5) i poprzeczkami o przekroju ceowym i omegowym wzajemnie znitowanymi.

Siodło: JOST typ JSK 37c-185.

Zawieszenie przednie: zależne, dwa resory paraboliczne z wahaczami, amortyzatory teleskopowe, stabilizator mechaniczny przed osią.

Zawieszenie mostu napędowego: dwa resory piórowe paraboliczne z wahaczami, stabilizator mechaniczny za mostem napędowym.

Oś przednia: JELCZ, sztywna belka o przekroju dwuteowym z kołami tarczowymi. Obciążenie maksymalne: 6250 kg. Most napędowy: JELCZ typu MT 1332, sztywny, z kołami bliźniaczymi, blokada mechanizmu różnicowego o przełożeniu całkowitym: 5,86. Obciążenie maksymalne: 11 250 kg.

Kabina kierowcy: typu 134 MH/2, długa z podwyższonym dachem, odchylana hydraulicznie, dwumiejscowa, z dwiema leżankami i schowkiem na ubrania. Siedzenia na podstawie pneumatycznej. Tapicerka tkaninowa, kłapa dachu otwierana ręcznie. Szyby podnoszone mechanicznie. Górny parapet ze schawkami i osłonami przeciwświatłowymi. Parapet dolny z tworzywa PWS wyposażony we wskaźniki VDO i tachograf Kienzle. Ogrzewanie wodne od układu chłodzenia silnika z niezależnym ogrzewaniem powietrznym firmy Eberspächer typu D1/LC, o mocy grzewczej 3500 W z programatorem czasowym. Lusterka podgrzewane elektrycznie. Zawieszenie kabiny czteropunktowe, elastyczne (hydrauliczno-sprężynowe).

Rozstaw osi: 3500 mm.

Rozstaw kół przednich: 1939 mm.

Rozstaw kół tylnych: 1825 mm.

Długość pojazdu: 6126 mm.

Szerokość pojazdu: 2500 mm.

Wysokość: 3500 mm (z owiewkami 3880 mm) ± 30 mm.

Wznios siodła:

– w stanie nieobciążonym: 1385 mm;

– w stanie obciążonym: 1295 mm.

Masa własna: 7400 kg.

Dopuszczalny nacisk na siodło: 9000 kg.

Dopuszczalna masa zespołu z naczepą: 38 000 kg.

Samochód skrzyniowy Jelcz S 422 D AL i S 422 D/1 AL 1995–1998

W 1995 roku dwuosiowe samochody skrzyniowe Jelcz S 422 D AL stały się podstawowym pojazdem o ładowności 8 ton oferowanym przez producenta, w miejsce wycofanych z produkcji samochodów skrzyniowych rodziny samochodów ciężarowych Jelcz 410. Podstawową jednost-

ką napędową pojazdów był krajowy silnik typu SWT 11/301/3. Rama pojazdu została wykonana z podłużnic i poprzeczek o przekroju omegowym i ceowym wzajemnie znitowanych. Oś przednia pojazdu była zawieszona na dwóch resorach półeliptycznych z wahaczami, dwóch amortyzato-



Samochód skrzyniowy
Jelcz S 422 D AL

racz ze stabilizatorem mechanicznym umiejscowionym przed osią. Most napędowy zawieszono na dwóch resorach piórowych półeliptycznych z wahaczami ze stabilizatorem mechanicznym umieszczonym za mostem. Podwozie wyposażono w dwuobwodowy, nadciśnieniowy, pneumatyczny układ hamulcowy z regulacją siły hamowania osi tylnej.

Pojazdy mogły być wyposażone przez producenta w kabiny długie typu 134 RG i 134 M, różniące się od siebie komplectacją wyposażenia i wykończeniem wnętrza. W wersji podstawowej skrzynia ładunkowa była wyposażona w podłogę drewnianą z okuciami metalowymi, burty aluminiowe, szkielet opończy i standardową opończę. Opończa przystosowana do plombowania celnego była oferowana przez producenta za dodatkową opłatą.

Konstrukcja pojazdu była przystosowana do współpracy z przyczepą, z którą mogła tworzyć zespół pojazdów o masie całkowitej 38 000 kg. Pojazd w standardowej wersji oferowany w 1995 roku kosztował 113 000 zł netto.

Samochody skrzyniowe Jelcz S 422 D AL, podobnie jak opisane na początku niniejszego rozdziału ciągniki siodłowe Jelcz C 422 DM, bardzo szybko stały się najpopularniejszym i podstawowym środkiem transportowym wielu średnich i dużych firm transportowych.

Warto nadmienić jednakże, iż producent proponował nabywcom sprzedaż tego typu pojaz-

dów ze skrzynią ładunkową wyposażoną w burty stalowe. Oficjalnie pojazdy te nie znajdowały się w ofercie handlowej. W 1996 roku zostało to uregulowane przez producenta. Skrzynia ładunkowa podstawowej wersji pojazdu była wyposażona w 500 mm burty aluminiowe, z montażu których nabywca mógł zrezygnować, uzyskując w ten sposób upust cenowy. Jego wysokość była uzależniona od wysokości burt metalowych (500 i 780 mm), które montowane były przez producenta w miejsce burt aluminiowych. Dodatkowo upusty cenowe można było uzyskać, rezygnując z montażu szkieletu opończy i opończy, w które to elementy standardowo wyposażony był pojazd opuszczający halę montażową.

Podobnie jak inne oferowane przez producenta samochody ciężarowe, także omawiane pojazdy mogły być doposażone przez klientów w elementy wyposażenia dodatkowego, zamieszczone w stosownym wykazie:

- ogumienie bezdętkowe firmy Semperit,
- podwyższony dach kabiny typu 134 M;
- ogrzewanie wodne niezależne firmy WEBA-STO DBW 20/10,
- elektryczne podnośniki szyb,
- spoiler górny,
- spoiler dolny z halogenami,
- radio CB,
- radioodtwarzacz,
- malowanie kabiny na „metalic”,
- montaż ABS/ASR,



Samochód skrzyniowy
Jelcz S 422 D AL
(fot. Piotr Baran)

- dodatkowy sygnał pneumatyczny,
- kołpaki ozdobne kół firmy KUDA do kół bezdętkowych,
- elektrycznie sterowane lusterka,
- atrapa z wkładką z tworzywa sztucznego,
- montaż burt aluminiowych o wysokości 760 lub 1000 mm.

W ofercie handlowej opublikowanej w 1997 roku, wprowadzono kilka dość interesujących zmian w podstawowej wersji omawianego samochodu skrzyniowego. Podstawowa kompletacja pojazdu przedstawiała się następująco:

- silnik SWT 11/301/3;
- skrzynia biegów TS 12-100;
- zawieszenie mostu i osi przedniej-resory półeliptyczne;
- kosz na koło z kołem zapasowym;
- hak pociągowy, wyjście instalacji elektrycznej i pneumatycznej na przyczepę;
- koła i ogumienie: obręcz 8,0V-20, opona: 11,00 R20-16PR;
- kabina kierowcy typu 134 M;
- błotniki przednie i tylne z tworzywa sztucznego;
- skrzynia ładunkowa z burtami aluminiowymi, szkielet opończy, opończa, linka, zabezpieczenia celne;
- dźwignik hydrauliczny;
- gaśnica;
- apteczka;

- trójkąt ostrzegawczy;
- zestaw narzędzi;
- przewód do pompowania kół;
- podpory kół.

Do końca 1998 roku samochody skrzyniowe Jelcz S 422 D AL produkowano bez większych zmian w charakterystyce technicznej. W omawianym przedziale czasowym bramy podwrocławskiej fabryki opuściło kilka egzemplarzy pojazdów wyposażonych przez producenta w silniki austriackiej firmy Steyr typu WD 615. 68 współpracujące z 16-biegową skrzynią przekładniową firmy ZF 16S-151. Producent podobnie jak w przypadku samochodów skrzyniowych wyposażonych w jednostki krajowe, oferował pojazdy wyposażone w aluminiowe lub stalowe burty skrzyń ładunkowych. Z tych względów pojazdy wyposażone w austriackie jednostki napędowe nosiły oznaczenia: S 422 D/1 AL i S 422 D/1. Niemalże identyczna charakterystyka techniczna samochodów skrzyniowych z jednostką krajową i zagraniczną, różniących się tak naprawdę jedynie typem jednostek napędowych i skrzyń biegów, wpłynęła jednak na cenę poszczególnych pojazdów. W 1998 roku podstawowa odmiana samochodu skrzyniowego z mielecką jednostką napędową kosztowała 159 tysięcy złotych, natomiast z jednostką napędową z Austrii – 196 tysięcy złotych. Dość duża różnica w cenie spowo-

dowała, iż produkcja samochodów skrzyniowych z silnikiem firmy Steyr była produkcją marginalną w porównaniu z wielkością produkcji pojazdów wyposażonych w krajowe jednostki napędowe.

Warto również wspomnieć o kilku przypadkach wyposażenia omawianych pojazdów w kabiny kierowcy typu 134 MM z nadbudówką kabiny firmy KUDA. Koszt tak wykonanej kabiny w 1998 roku wynosił 4000 zł netto. We wszystkich znanych przypadkach, pojazdy w takiej komplektacji powstały na indywidualne zamówienie klienta.

W opublikowanym w 1998 roku wykazie dopłat i upustów cenowych wyposażenia opcjonalnego samochodów ciężarowych, zamieszczono listę elementów, w które kupujący mógł wyposażyc lub, z których mógł zrezygnować, nabywając samochód skrzyniowy typu S 422:

- siedzenia pneumatyczne firmy MÖVE, pomocnika – 930 zł;
- ogumienie bezdętkowe firmy SEMPERIT (7 kół) – 5500 zł;
- ogumienie bezdętkowe MICHELIN (7 kół) – 2100 zł;
- podwyższona kabina – 4000 zł;
- ogrzewanie wodne WEBASTO DBW 20/10 – 4850 zł;
- podnośnik elektryczny szyb (2 szt.) – 800 zł;
- spoiler górny – 1260 zł;
- spoiler dolny z halogenami – 240 zł;
- radioodtwarzacz – radiofonizacja kabiny – 970 zł;
- malowanie na „metallic” kabiny kierowcy – 1930 zł, kompletne – 2900 zł;
- zamontowanie:



Samochód skrzyniowy Jelcz S 422 D/1 AL wyposażony w jednostkę napędową firmy Steyr oraz w kabinę kierowcy typu 134 MM z podwyższonym dachem

- ABS i ASR – 14 200 zł,
- ABS – 12 790 zł;
- dodatkowy sygnał pneumatyczny – 640 zł;
- kołpaki ozdobne kół firmy KUDA tylko do kół bezdętkowych (4 szt) – 880 zł;
- lusterka sterowane elektrycznie (2 szt.) – 690 zł;
- zewnętrzna osłona przeciwsłoneczna – 280 zł;
- atrapa z wkładką z tworzywa – 560 zł;
- montaż burt aluminiowych podwyższanych do:
 - 750 mm – 1900 zł,
 - 1000 mm – 3400 zł;
- wymiana burt aluminiowych na stalowe (500 mm), minus – 3000 zł;
- wymiana burt aluminiowych na stalowe (780 mm), minus – 2270 zł;
- niemontowanie opończy i szkieletu opończy, minus – 2500 zł.

Powyższe ceny nie zawierały podatku VAT.

Podstawowe dane techniczne samochodów skrzyniowych Jelcz S 422 D AL i S 422 D/1 AL 1995 – 1998

Silnik:

- WS „PZL-Mielec” typu SWT 11/301/3 o zapłonie samoczynnym, rzędowy, pionowy, 6-cylindrowy, doładowany, z chłodzeniem powietrza doładowującego. Pojemność: 11,1 dm³. Moc maks. wg DIN/ISO:

272/290 KM (200/213 kW) przy 2200 obr/min. Moment maks: 1059 N·m przy 1500 obr/min.

- Steyr typu WD 615.68 EURO1, z bezpośrednim wtryskiem paliwa, rzędowy, pionowy, 6-cylindrowy, doładowany, z chłodzeniem powietrza doładowującego

go. Pojemność: 9,726 dm³. Moc maks. wg DIN/ISO: 306/320 KM (225/235 kW) przy 2200 obr/min. Moment maks: 1250 N·m przy 1300 obr/min.

Układ napędowy: 4×2.

Sprzęgło: suche, cierne, jednotarczowe, sterowane hydraulicznie ze wspomaganiem pneumatycznym.

Skrzynia biegów:

- FPS Tczew typu TS 12-100, 12-biegowa, mechaniczna, synchronizowana, zablokowana z silnikiem. Bieg wsteczny niesynchronizowany.
- ZF typu 16S-151, 16-biegowa, mechaniczna, synchronizowana, zablokowana z silnikiem. Bieg wsteczny niesynchronizowany.

Mechanizm kierowniczy: FMS Szczecin typu 8065, z przekładnią śrubowo-zębatkową, z integralnym wspomaganiem hydraulicznym.

Układ hamulcowy:

- hamulec główny: pneumatyczny, naciśnieniowy, dwu-obwodowy, z automatyczną regulacją siły hamowania osi tylnej, możliwość montażu układów ABS/ASR;
- hamulec pomocniczy: sterowany pneumatycznie, działający przez zwolnienie sprężyn siłowników osi tylnej;
- hamulec silnikowy: sterowany pneumatycznie, działający przez odcięcie wtrysku paliwa i dławienie przepływu spalin w układzie wylotowym.

Rama pojazdu: podłużnicowa – 2 podłużnice o przekroju ceowym (262×80×8) z wkładką (240×70×5) i poprzeczki o przekroju ceowym i omegowym wzajemnie znitowane. Urządzenie sprzęgające mocowane do poprzeczki tylnej. Wznios haka pociągowego: 1035 mm.

Wymiar mechanizmu sprzęgowego: JOST typu 40 PN/S 48023 lub JOST 50 PN/S 48023.

Oś przednia: JELCZ, sztywna belka o przekroju dwuteowym z kołami tarczowymi. Obciążenie maksymalne: 6000 kg

Most napędowy: JELCZ typu MT 1332, sztywny, z kołami bliźniaczymi, blokada mechanizmu różnicowego o przełożeniu całkowitym: 5,125. Obciążenie maksymalne: 10 000 kg.

Zawieszenie osi przedniej: zależne, dwa resory półeliptyczne z wahaczami, amortyzatory teleskopowe, stabilizator mechaniczny.

Zawieszenie mostu napędowego: most zawieszony na dwóch resorach piórowych półeliptycznych ze stabilizatorem mechanicznym.

Kabina kierowcy:

- typu 134 RG, długa, odchylana hydraulicznie, dwumiejscowa, z jedną leżanką, siedzenie kierowcy na podstawie pneumatycznej, pomocnika na podstawie mechanicznej. Poszycie wewnętrzne z płyty laminowanej pokrytej wykładziną tkaninową, kłapa dachu otwierana ręcznie. Szyby podnoszone mechanicznie. Parapet dolny z tworzywa PWS wyposażony w tachograf Kienzle. Ogrzewanie wodne od układu chłodzenia silnika.

- typu 134 M, długa, odchylana hydraulicznie, dwumiejscowa z dwiema leżankami i schowkiem na ubrania. Siedzenia na podstawie pneumatycznej. Tapicerka tkaninowa, kłapa dachu otwierana ręcznie. Szyby podnoszone mechanicznie. Górny parapet ze schawkami i osłonami przeciwsłonecznymi. Parapet dolny z tworzywa PWS wyposażony w tachograf Kienzle. Ogrzewanie wodne od układu chłodzenia silnika z niezależnym ogrzewaniem powietrznym firmy Eberspächer typu D1/LC, o mocy grzewczej 3500 W z programatorem czasowym. Lusterka podgrzewane elektrycznie. Zawieszenie kabiny czteropunktowe elastyczne (hydrauliczno-sprężynowe).

Skrzynia ładunkowa: konstrukcja metalowo-drewniana. Podłoga skrzyni drewniana z okuciami metalowymi. Burtki aluminiowe o wysokości 500 mm.

Wymiary przestrzeni ładunkowej: długość: 6100 mm, szerokość: 2420 mm, wysokość burt bocznych: 500 mm, z pałakami i opończą: 2276 mm.

Powierzchnia ładunkowa:

- objętość z pałakami i opończą: 33,7 m³,
- do górnej krawędzi burt bocznych: 7,5 m³.

Wznios powierzchni ładowania:

- w stanie obciążonym: 1290 mm,
- w stanie nieobciążonym: 1347 mm.

Rozstaw osi: 4800 mm.

Rozstaw kół przednich: 1939 mm.

Rozstaw kół osi napędowej: 1825 mm.

Długość pojazdu: 8830 mm.

Szerokość pojazdu: 2500 mm.

Wysokość pojazdu razem z opończą: 3717 ± 30 mm.

Masa własna: 8000 kg.

Ładowność: 8000 kg.

Całkowita masa dopuszczalna: 16 000 kg.

Dopuszczalna masa zespołu z przyczepą: 38 000 kg.

Podwozia samochodowe Jelcz P 422 K i P 422 K 1995–1998

Uniwersalne podwozia samochodowe typu Jelcz P 422 K/D przeznaczone do transportu na średnie odległości, mogły być stosowane jako nośniki różnorodnych nadwozi, zarówno uniwersalnych,

jak i specjalistycznych. Wielorakie możliwości wyposażenia i osprzętu pozwalały na wykorzystanie przedmiotowych pojazdów w wielu gałęziach przemysłu: