



Autor wśród samochodów z Nysy

Fot. archiwum autora

Motoryzacja jest moim hobby odkąd pamiętam. Od małego bawiłem się samochodami, przeglądałem gazety motoryzacyjne, obserwowałem samochody na ulicach mego miasta, czytałem książki i prasę poświęconą samochodom. Jednym słowem chłonałem wiedzę na temat motoryzacji. Przypatrywałem się autom, które prze mierzały polskie ulice. Warto wspomnieć, że w naszym kraju motoryzacja ograniczała się do pojazdów produkcji krajowej oraz tych z bliskiego sąsiedztwa, tak zwanych socjalistycznych. Nieliczne były samochody zachodnie czy japońskie. Wśród tych aut nie sposób było nie zauważyć mikrobusów i furgonetek Nysa. Muszę się pochwalić, że jako dziecko miałem epizod związany z samochodami tej marki. Wszelkie wyjazdy na

kolonie oraz wizyty w pracy u mojej mamy podczas wakacji wiązały się z przejażdżką Nysą 522 mikrobus. Do dziś pamiętam zapach jaki wydzielala każda Nysa w okresie letnich upałów. Pewne nieszczelności w podłodze powodowały dostawania się do wnętrza zapachu spalin, które mieszały się z zapachem rozgrzanych w słońcu tapicerek wykonanych z tworzyw sztucznych. Tworzyło to niepowtarzalną woń niespotykaną w autach innej marki.

Samochody produkowane w Nysie nie miały bogatej palety barw. Auta, które pamiętam z dzieciństwa, to samochody wyprodukowane w latach osiemdziesiątych i na początku dziewięćdziesiątych. Malowano je przeważnie na zielono, niebiesko (jasny i ciemny kolor), szaro, kremowo,

seledynowo. Niezwykle rzadko można było spotkać Nysy z tego okresu malowane dwubarwnie. Nysa na długo pozostanie w mojej pamięci ze względu fakt, iż był to model wykorzystywany do wielu zadań. Doskonale pamiętam Nysy w wersjach przeznaczonych dla Pogotowia Ratunkowego pędzące na sygnałach. Żółte Nysy eksploatował również PZMot jako samochody serwisowe. Najczęściej spotykaną Nysą była skradająca się po cichu niebieska Nysa milicji. Najrzadziej spotykane były odmiany chłodnia i skrzyniowe.

Lata dziewięćdziesiąte to okres, kiedy Nysy były zastępowane importowanymi samochodami użytkowymi, ewentualnie przez następcę Żuków – Lublina w przeróżnych wersjach nadwoziowych. Obecnie Nysy całkowicie zniknęły z polskich ulic i można je spotkać jedynie u kolekcjonerów albo w muzeach samochodów.

Fabryka budowała swoje samochody jakby trochę w cieniu. Nigdy nie była porządnie doinwestowana. Przez długie lata metody lakierowania budziły podziw, a raczej śmiech. Niewiele pisało

się w prasie o prototypach, które powstawały w Nysie, lecz niestety z braku pieniędzy na inwestycje lądowały na półce. O tym właśnie napisałem w swojej książce, o nieznanach konstrukcjach z FSC, o różnych wersjach dostawczych Polonezów, które zaczęły opuszczać taśmę w drugiej połowie lat osiemdziesiątych. Aż do ostatniego dnia istnienia fabryki.

Muszę przyznać, że napisanie książki o samochodach z Nysy nie było łatwe. Tak jak wspominałem wcześniej istnieje niewiele wzmianek w ówczesnej prasie na temat mało znanych konstrukcji z tej fabryki. Książkę zacząłem pisać w 2020 roku, a był to rok szczególnie bogaty w obostrzenia wynikające z epidemii COVID 19. Nie udało mi się pojechać do Nysy. Wszystkie informacje zdobywałem zdalnie, a było to możliwe dzięki mieszkańcom tego miasta związanych niegdyś z fabryką lub interesujących się motoryzacją i dbających o to, aby produkowane tu Nyski nigdy nie zostały zapomniane.

Maj 2021

Marek Kuc

Podziękowania

Dziękuję wszystkim, którzy przyczynili się do powstania tej książki. To dzięki Wam udało się zgromadzić materiał na kolejną książkę, w której przedstawiam czytelnikom historię polskiej motoryzacji w fabryce w Nysie.

Szczególnie mocno pragnę podziękować:

- Pracownikom Przemysłowego Instytutu Motoryzacji w Warszawie,
- Pracownikom Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie,
- Markowi Czerwonogrodzkiemu,
- Krzysztofowi Sachs,

- Robertowi Jabłońskiemu,
- Robertowi Brykałowi i współtwórcom Muzeum Skarb Narodu,
- dawnym Pracownikom Fabryki w Nysie: Henrykowi Stasiakowi i Bogusławowi Lachowi.

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

Powstanie i rozwój fabryki

W powojennej Polsce gruntownie odbudowywano przemysł. Powstawały kolejne fabryki, które produkowały niezbędne do życia przedmioty lub urządzenia. Polski przemysł został w bardzo dużym stopniu zniszczony działaniami wojennymi w okresie II wojny światowej. Nowe fabryki powstały w miejscach, gdzie odbudowywano przedwojenne zakłady lub adaptowano budynki, które wcześniej miały inne przeznaczenie.

Podobnie było z fabryką w Nysie. Powstała w miejscu dawnych niemieckich koszar wojskowych, które zostały przekazane 24 lipca 1947 roku przez Ministerstwo Obrony Narodowej.

Zlokalizowano tu Fabrykę Mebli Stalowych „Zachód”. Produkcja była skierowana głównie do szpitali. W niespełna rok od przekazania budynków uruchomiono produkcję. W 1951 roku rozszerzono asortyment o inne stalowe produkty. W 1952 roku wyprodukowano 15 pierwszych samochodów bez wyposażenia wnętrza. W roku następnym podstawą produkcji fabryki stały się samochody. Dnia 1 lipca 1954 roku zmieniono nazwę fabryki na Zakłady Samochodowe w Nysie.



Nysa N59-M

Fot. Marek Kuc



Żuk A-03

Fot. archiwum PIMOT



Zagraniczna prezentacja samochodów Nysa

Fot. archiwum FSO

wano lekkie samochody skrzyniowe i furgony Framo V900. Samochód miał ładowność 750 kg. Napędzany był dwusuwowym silnikiem spalinywym o mocy 18 kW.

Opracowaniem konstrukcji samochodu dostawczego zajęły się dwie polskie fabryki – FSO w Warszawie i FSC w Lublinie. Warszawska fabryka nie miała możliwości ulokowania produkcji w fabryce na Żeraniu. Z tego względu przekazała wykonany przez siebie prototyp do Nysy. Jednak tutejsi inżynierowie ocenili go krytycznie. Auto okazało się zbyt małe. W Nysie wykonano własne prototypy. Inżynierowie z Nysy skontaktowali się z kolegami z Lublina, proponując współpracę mającą na celu unifikację pojazdów wytwarzanych w obu miastach. Do budowy samochodów obu marek wykorzystano zawieszenie przednie i tylne z samochodu Warszawa. Również jednostka napędowa wraz ze skrzynią biegów pochodziła od Warszawy. Podobna była też rama.

Fabryki w Lublinie i w Nysie podzieliły się rolami odnośnie do produkowanych wersji nadwoziowych. Nysa skupiła się na mikrobusech i karetkach pogotowia. Produkowała również furgony, których rynek potrzebował najwięcej. W Lublinie wytwarzano przeważnie odmiany towarowe, począwszy od wersji pick-up, przez pożarniczą, towos i furgon, pojazdów z nadwoziem kontenerowym. Taki podział ujedynolcił i niejako przyporządkował odbiorców do poszczególnych fabryk. Produkowane w Nysie pojazdy były prezentowane na licznych targach zarówno w Polsce,

jak i zagranicą. Takie akcje akwizycyjne otworzyły drogę na eksport. Nasze mikrobusey wysyłano do Związku Radzieckiego, Rumunii Czechosłowacji, Bułgarii, na Węgry, do Wietnamu, a nawet do Kambodży. Pojazdy z Nysy trafiały również do Finlandii, Ghany, Turcji. Na niektóre rynki eksportowano podwozia wraz z silnikami, gdzie powstawały konstruowane tam nadwozia i zabudowy.

Warto wspomnieć, że za żelazną kurtyną nie produkowano praktycznie aut o podobnej konstrukcji. Dopiero na początku lat sześćdziesiątych fabryki zaczęły opuszczać radzieckie Uazy, Rafy, czeskie Skody 1203 czy NRD-owskie Barkasy B1000.

Mimo rosnącej produkcji i opracowywanych nowych wersji nadwoziowych, fabryka nadal pozostała niedoinwestowana. Z powodu braku własnej lakierni malowanie samochodów odbywało się na podwórku lub w halach, które nie były do tego przystosowane. Lakier nakładany był pistoletem. Stało się to przeszkodą w sprzedaży na bardziej wymagające rynki. Ale i na to znaleziono sposób, choć bardzo skomplikowany, ale umożliwiający sprzedaż Nys za dewizy. Nadwozia mikrobusew i sanitarek wożono do Sanoka, gdzie w miejscowej fabryce autobusów pokrywane były lakierem w prawdziwej lakierni i prowadzony był montaż końcowy. Odmiany tropikalne wyposażano w większe chromowane atrapy chłodnicy, kratki wentylacyjne w bocznych ścianach i dodatkową izolację termiczną sufitu.



Eksportowa Nysa lakierowana w SFA w Sanoku

Fot. PIMOT

Rosnąca produkcja wymuszała skrócenia czasu, w którym były wytwarzane i montowane nadwozia. W 1964 roku zmodernizowano samochód Nysa. W ofercie pojawiły się górnozaworowe silniki benzynowe o zwiększonej mocy. Konstrukcja nadwozia nowego modelu, oznaczonego symbolem 501, została uproszczona. Uruchomiono montaż taśmowy. Produkcja roczna przekroczyła 5500 samochodów. W 1967 roku fabryka została rozbudowana o nową kotłownię i lakiernię.

W 1968 roku fabryka została włączona do grupy POLMO czego skutkiem była kolejna zmiana nazwy na Fabryka Samochodów Dostawczych POLMO w Nysie.

W październiku 1968 roku ruszyła produkcja zmodernizowanej po raz kolejny Nysy oznaczonej symbolem 521. Tym razem gruntownie zmieniono przednią część auta, dopasowując ją do panujących w motoryzacji kanonów mody. Dzięki zmianom stylistyki przodu zyskano lepszy dostęp do



Samochody Nysa 501 w różnych wersjach nadwoziowych

Fot. archiwum FSO



Samochód Nysa 521-C podczas testów przeprowadzanych w ZSSR

Fot. PIMOT

komory silnika, co umożliwiało dokonanie większej ilości napraw od strony zewnętrznej. Wprowadzane przez cały czas nowe odmiany nadwoziowe sprawiały, że zainteresowanie Nysą na rynkach zagranicznych rosło z roku na rok. Mimo drobnych modernizacji przez cały czas prowadzono prace nad następcą Nysy. Producent zarówno sam, jak i przy pomocy FSC w Lublinie uczestniczył w budowie i badaniach kolejnych prototypów. Niestety, na przeszkodzie stał ciągły brak funduszy na wdrożenie całkowicie nowego modelu. Konstrukcja Nysy na tle rosnącej konkurencji przestawała być atrakcyjna. Mimo kolejnej modernizacji i wdrożenia do produkcji modelu 522, z roku na rok następował spadek eksportu. Fabryce groziło zamknięcie z powodu słabnącej rentowności.

1 stycznia 1986 roku Fabryka została przyłączona do warszawskiej FSO, jako Zakład Samochodów Dostawczych. Pracownicy działu konstrukcyjnego wspomagali warszawskich specjalistów przy opracowaniu dostawczych odmian Polonezów. Produkcja Poloneza Trucka została uruchomiona w Nysie.

W fabryce opracowano szereg wersji Poloneza Trucka, który bardzo dobrze przyjął się zarówno na polskim rynku, jak i za granicą. Sprzyjały temu zmiany ustrojowe, które zaistniały w Polsce. Wchodzący kapitalizm powodował wzrost małego biznesu, który potrzebował niedużych i niedrogich samochodów dostawczych, jakim był Polonez Truck. W tym czasie upadały państwowe firmy, wojsko i policja zaprzestały modernizacji swojej floty, co skutkowało znacznym obniżeniem zapotrzebowania na Nysy. W Lublinie rozpoczęto produkcję znacznie nowocześniejszego następcy Żuka. Pod maską lubelskich samochodów trafił od dawna wyczekiwany silnik diesla Andoria, co wpłynęło na zmniejszenie kosztów eksploatacji. 3 lutego 1994 roku zakończono produkcję Nysy, wykonując przez cały okres produkcji 393 333 egzemplarze.

Zarząd fabryki zaczął rozglądać się za inwestorem strategicznym, który miałby wnieść swoją nowoczesną technologię. Rozmowy z francuską firmą Citroën doprowadziły do utworzenia montowni małego, niedrogiego samochodu dostawczego Citroën C-15. Z hiszpańskiej fabryki docierały



Różne wersje Polonezów Truck i Nysa 522, czyli asortyment FSD w Nysie w drugiej połowie lat osiemdziesiątych

Fot. archiwum FSO



Citroën C-15 montowany
w Nysie w latach
dziewięćdziesiątych

Fot. Marek Kuc

do Polski zestawy montażowe. Pierwsze sztuki opuściły fabrykę w Nysie wiosną 1995 roku. Auto przyjęło się na naszym rynku. Samochód nie był nowoczesny, ale okazał się prosty w naprawach i ekonomiczny dzięki silnikowi diesla.

W 1996 roku FSO na Żeraniu i filia fabryki w Nysie zostały zakupione przez koreański koncern Daewoo. Mimo wejścia Koreańczyków nie przerwano montażu Citroënów C-15, a wręcz przeciwnie szykowano się do budowy nowoczesnej lakierni umożliwiającej lakierowanie na poziomie światowym, co pozytywnie odbiło się na jako-

ści nadal produkowanych tu Polonezów Truczków. Inwestycja ta powstała z myślą o montażu, a nawet w przyszłości produkcji Citroëna Berlingo. Mimo obecności Koreańczyków było przyzwolenie na współpracę z Francuzami.

W 1998 otwarto lakiernię i rozpoczęto montaż Citroënów Berlingo.

Powstające w Nysie samochody sprzedawały się znakomicie. Sytuacja ta wyglądała dobrze do roku 2002, kiedy to koncern Daewoo zbankrutował. W jednej chwili zabrakło pieniędzy na zakup niezbędnych części do montażu samo-



Kolejny model Citroëna
– Berlingo również
opuszczał fabrykę w Nysie

Fot. Marek Kuc

chodów Citroëna. Dostawy zostały wstrzymane, a co za tym idzie produkcja. Uderzyło to również w Poloneza Trucka. Produkcję Trucka zakończono w czerwcu 2002 roku. Było to dużym zaskoczeniem dla dealerów i potencjalnych nabywców, którzy w niedługim czasie planowali zakupić auta tego typu.

Z inicjatywy dealerów i syndyka likwidującego fabrykę w Nysie udało się nawiązać porozumienia, na mocy których z pozostałych w fabryce części zmontować 166 nadwozi Poloneza Trucka DC. Jedyny problem to brak silników. FSO nie wytwarzała już jednostek benzynowych do tego samochodu. Nie było również możliwości wznowienia produkcji silników w FSO. Udało się jednak sprowadzić z francuskich magazynów Citroëna części, z których zmontowano potrzebne jednostki

napędowe. Pozostałe brakujące komponenty do budowy samochodów zakupiono u polskich producentów. Powstałe w ten sposób Polonezy trafiły do dealerów i szybko znalazły właścicieli.

Po raz ostatni uruchomiono montaż dwustu trucków w marcu 2003 roku. Niestety, mimo poszukiwań inwestora, nikt przez wiele lat nie chciał kupić fabryki. Część budynków została wynajęta, a pozostałe sukcesywnie są wyburzane.

Jednak tradycja motoryzacyjna w Nysie pozostanie. Wprawdzie w nowej lokalizacji, ale to nie jest najważniejsze. W chwili oddawania książki do druku ma zostać uruchomiona belgijska fabryka baterii do samochodów elektrycznych. Również przewidywane jest uruchomienie produkcji samochodów elektrycznych.

Kalendarium

-
- 1948** (12 czerwca)
- Rozpoczyna działalność Fabryka Mebli Stalowych „Zachód” w Nysie. Uruchomiono produkcję mebli stalowych, takich jak łóżka, biurka, szafy i kasy pancerne. Meble produkowano głównie na potrzeby szpitali, wojska oraz państwowych urzędów i banków
-
- 1951** (1 stycznia)
- Fabryka zmienia nazwę na Fabryka Sprzętów Metalowych „Zachód”. Zachowano profil produkcyjny z wcześniejszego okresu
-
- 1952**
- Na mocy uchwały Prezydium Rządu z dnia 10.03.1952 r. fabryka zmienia profil produkcji na budowę nadwozi samochodowych specjalnego przeznaczenia montowanych na podwozia samochodów ciężarowych marki Lublin i Star. Fabrykę opuszczają kinowozy, warsztaty i obwoźne bufety
-
- 1954** (1 lipca)
- Zarządzeniem Nr 146 Ministra Przemysłu Drogowego i Rzemiosła oraz Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 12 czerwca 1954 r. dotychczasową nazwę fabryki zmienia się na „Zakłady Samochodowe w Nysie”
-
- 1955** (1 stycznia)
- W związku z zarządzeniem Nr 320 Ministra Transportu Drogowego i Lotniczego z dnia 16.12.1954 r. zmieniono nazwę przedsiębiorstwa na „Zakłady Budowy Nadwozi Samochodowych w Nysie”. Profil produkcyjny zostaje utrzymany jak w latach poprzednich



Prototyp mikrobusu Nysa N57

Fot. archiwum ITS

- | | |
|-------------|---|
| 1957 | <ul style="list-style-type: none"> ● Zapada decyzja o produkcji samochodów dostawczych opartych konstrukcyjnie na podzespołach mechanicznych samochodu FSO Warszawa. Powstaje prototyp samochodu Nysa N57 |
| 1958 | <ul style="list-style-type: none"> ● U uruchomienie produkcji seryjnej samochodu Nysa N58 |
| 1959 | <ul style="list-style-type: none"> ● Dokonano pierwszych modernizacji samochodów Nysa, oprócz mikrobusu i furgonu do produkcji weszła sanitarka. Wyeksportowano 200 szt. sanitarek na Węgry |
| 1960 | <ul style="list-style-type: none"> ● Fabrykę opuściło 2185 furgonów, 300 mikrobusów i 300 sanitarek. |
| 1962 | <ul style="list-style-type: none"> ● Wyprodukowano 4444 samochody. Fabrykę opuszcza Nysa o numerze seryjnym 10 000. |
| 1963 | <ul style="list-style-type: none"> ● Zaprezentowano rodzinę prototypów Nysa N-63, która miała zastąpić dotychczas produkowane modele |
| 1964 | <ul style="list-style-type: none"> ● Wprowadzono do produkcji nową rodzinę samochodów dostawczych Nysa 501. W tym roku fabrykę opuściło 5515 Nys. ● Z powodu wzrostu eksportu, a co za tym idzie zwiększenia produkcji, wprowadzono zmiany w procesie produkcyjnym mające na celu skrócenie czasu i zwiększenie jakości produkcji. Uruchomiono taśmową linię montażu, kształtowanie większych elementów nadwozia na obciążarkach |
| 1965 | <ul style="list-style-type: none"> ● Prezentacja dwóch nowych modeli furgonów izotermicznych i chłodniczych. Produkcja seryjna ruszyła w 1967 r. |
| 1967 | <ul style="list-style-type: none"> ● Wprowadzono kolejne inwestycje w fabryce. Powstała nowa kotłownia, lakiernia piecowa i nowa hala montażu. Możliwość lakierowania samochodów we własnej lakierni pozwoliła zakończyć współpracę z Sanocką Fabryką Autobusów. Wszystkie modele Nys, w tym też eksportowe, produkowano i lakierowano w ZBNS. Wyprodukowano 7500 szt. samochodów Nysa, z czego około 30% wyeksportowano ● Wprowadzenie kilku małych zmian stylistycznych w samochodzie Nysa 501. Auto otrzymało nową pokrywę przedziału silnika z nowym wzorem otworów chłodniczych oraz tylne lampy pochodzące z samochodu FSO Warszawa 223 |



Nysa 501-M mikrobus

Fot. archiwum FSO

1968 (4 grudnia)

- Po raz kolejny dokonano zmiany nazwy zakładu produkcyjnego na „Fabryka Samochodów Dostawczych POLMO w Nysie”. Przedmiotem działania fabryki jest produkcja i eksport samochodów dostawczych Nysa



Nysa 521

Fot archiwum FSO

(październik)

- Uruchomiono produkcję samochodów dostawczych Nysa 521 z gruntownie zmodernizowaną przednią częścią nadwozia

1970

- Rozpoczęcie eksportu na rynek RFN (Niemcy Zachodnie), dostosowywanie Nysy 521 do potrzeb odbiorców

1972 (sierpień)

- Fabrykę opuściła Nysa o numerze seryjnym 100 000

1973–1974

- W tych latach wyeksportowano 74% całkowitej produkcji

1977

- Uruchomienie produkcji modelu 522

1978–1984

- Rozpoczęto prace nad nowymi wersjami prototypów opracowywanych wspólnie z FSC Lublin



Nowa rodzina prototypów FSC Lublin i FSC Nysa

Fot. PIMOT

1986 (1 stycznia)

- Następuje przyłączenie Fabryki Samochodów Dostawczych w Nysie do Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu. Po połączeniu obu fabryk zmieniono nazwę fabryki w Nysie na „Zakład Samochodów Dostawczych w Nysie”

1987 (Styczeń)

- Obok Nysy 522 zlokalizowano produkcję dostawczej wersji Poloneza Truck



Polonez Truck

Fot. archiwum FSO

1990

- Wdrożono do produkcji seryjnej odmiany skrzyniowe Nysy 522 z krótką i długą kabiną

1994 (3 lutego)

- Zakończono produkcję samochodów Nysa. Łącznie wykonano 380 575 samochodów. Ostatnią Nysę przekazano do Domu Aktora w Skolimowie
- Rozpoczęto modernizację zakładu, uruchomiono linię kataforezy nadwozi samochodowych. W kwietniu podpisano umowę z francuską firmą Citroën, dotyczącą montażu lekkiego samochodu dostawczego Citroën C-15

1995

- Uruchomienie montażu samochodów Citroën C-15

1996 (18 stycznia)

- Zmiana nazwy na „Fabryka Samochodów Osobowych w Warszawie – Zakład Samochodów Dostawczych w Nysie w likwidacji w celu prywatyzacji”. Zmiana ta podyktowana była przygotowaniem FSO i należących do niej spółek do prywatyzacji i sprzedania nowemu inwestorowi

(1 marca)

- Do Spółki z FSO przystępuje partner strategiczny – koncern koreański DAEWOO, natomiast Zakład w Nysie staje się automatycznie jednym z Oddziałów Spółki o nazwie „DAEWOO-FSO MOTOR Spółka z o.o. – Zakład Samochodów Dostawczych w Nysie”

1997 (24 września)

- Wmurowanie kamienia węgielnego pod budowę lakierni

1998

- Renegocjacja kontraktu z francuską firmą Citroën: uruchomienie montażu samochodu Citroën Berlingo (2-osobowy i 5-osobowy)
- Przyznanie certyfikatu ISO 9002 na produkowane w Zakładach w Nysie wyroby



Zmontowane Citroëny C-15

Fot. archiwum FSO

(czerwiec)

- Otwarcie oddziału Centrum Technicznego w Nysie zatrudniającego czterdziestu inżynierów z Polski i Korei. Specjalizacja: samochody dostawcze
- Uroczyste otwarcie lakierni
- Uzyskanie tytułu „Czystszej produkcji” w Polsce za 1998 rok

1999

(28 września)

- Uruchomienie produkcji samochodu Polonez Truck P-105
- Uruchomienie produkcji samochodów Citroën Berlingo z drzwiami przesuwными
- Spółka z o.o. Daewoo-FSO Motor powołała do życia Spółkę z o.o. Nysa Motor
- Zarząd Spółki z o.o. Nysa Motor uchwałą z dnia 30 listopada 1999 r. utworzył dwa oddziały spółki:
 - Zakład Montażu Samochodów w Nysie, ul. Szlak Chrobrego 6,
 - Zakład Części Samochodowych w Opolu, ul. Plebiscytowa 3

(1 października)

- Daewoo-FSO Motor Sp. z o.o. przekształciła się w Spółkę akcyjną Daewoo-FSO Motor S.A. Oddział w Nysie otrzymał nazwę „Daewoo-FSO Motor S.A. Zakład Samochodów w Nysie”

2001

- Po upadku Daewoo Motors Poland w KRS została zarejestrowana spółka „Nysa Motor Spółka z Ograniczoną Odpowiedzialnością”. Spółka zajmowała się produkcją i montażem pojazdów samochodowych oraz ich części i komponentów, wyrobów metalowych, wyrobów z gumy, tworzyw sztucznych i surowców niemetalicznych oraz sprzedażą i eksportem samochodów

Current Products



Reklama Produktów

- | | |
|---|--|
| <p>2002 (3 czerwca)
(czerwiec)
(listopad)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Upadłość Spółki Nysa Motor • Zawieszenie produkcji samochodu Polonez Truck Plus • Wznowienie produkcji samochodu Polonez Truck Plus, dzięki zamówieniom i sfinansowaniu produkcji przez dealerów. Wyprodukowano partię 166 egzemplarzy w wersji Roy z silnikiem 1,9 D z części pozostałych w fabrycznych magazynach |
| <p>2003 (marzec)</p> <p style="text-align: right; margin-right: 20px;">(maj)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Po raz kolejny produkcja została wznowiona, dzięki sfinansowaniu produkcji przez dilerów, polegającemu na dokonaniu wpłaty za auta jeszcze przed wznowieniem procesu produkcyjnego. W ten sposób powstała ostatnia partia 288 samochodów Polonez Truck Plus • Utworzona została spółka Polska Fabryka Samochodów, która miała produkować na terenie zakładów Nysa Motor miejskie auto Clic oraz samochodów Polonez Truck Plus, natomiast w późniejszym etapie jego mocno zmodernizowaną wersję Poltruck |
| <p>2004</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Upada spółka PFS, która dzierżawiła hale produkcyjne od Nysa Motor, jednak była wobec niej zadłużona, nie płacąc za dzierżawę |
| <p>2007</p> | <ul style="list-style-type: none"> • „Nysa Motor Spółka z Ograniczoną Odpowiedzialnością” została wykreślona z KRS |
| <p>2015 (październik)</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Miasto Nysa zakupuje pofabryczne nieruchomości |

Produkcja nadwozi specjalnych ZBNS

W 1952 roku zapadła decyzja o zmianie profilu produkcji w Fabryce Sprzętów Stalowych mieszczącej się w mieście Nysa. Dotychczas wytwarzano tu niezbędne w powojennej Polsce sprzęty użytku codziennego, takie jak sztućce oraz wyposażenie gabinetów lekarskich i szpitali. Produkowano tu również stalowe szafki na leki, łóżka szpitalne, piętrowe łóżka do koszar, łóżka domowe i szafki do sypialni oraz inne meble medyczne. Na mocy uchwały Prezydium Rządu z dnia 10.03.1952 roku fabryka w Nysie miała zająć się produkcją nadwozi do samochodów ciężarowych marki Lublin 51 i Star. Zmiana profilu produkcyjnego spowodowała wprowadzenie nowej nazwy fabryki „Zakłady Samochodowe w Nysie”. Pierwszym opracowanym nadwoziem była zabudowa dla potrzeb łączności i telekomunikacji polowej. W 1952 roku zbudowano 15 takich nadwozi, które zamontowano na radzieckich podwoziach samochodów ciężarowych GAZ 63. Kolejną zabudową były nadwozia furgonowe dostosowane do montażu na podwoziach samo-

chodów Lublin 51. Zabudowa charakteryzowała się specyficznym nawisem nad dachem kabiny kierowcy. W zależności od przeznaczenia nadwozie było wyposażone w różną liczbę okien bocznych. W nadwoziach montowano wyposażenie przeznaczone do emisji filmów w ramach projektu kin obwoźnych. Kina takie docierały do mniejszych miejscowości, gdzie nie było kin stacjonarnych. Zamontowana w nadwoziu aparatura pozwalała na wyświetlanie obrazu na zewnątrz budynku. Istniała również możliwość przeniesienia sprzętu do pomieszczenia, np. sali w domu kultury czy remizie strażackiej. Nieduża ilość Lublinów 51 z zabudową KO (kino obwoźne) wyeksportowano za granicę. Nadwozia te oferowano również jako mobilne warsztaty w bazach transportowych czy państwowych gospodarstwach rolnych. Duża ilość takich Lublinów 51 trafiła do Ludowego Wojska Polskiego. Nadwozie wyposażono w stół warsztatowy, szafki narzędziowe oraz mały piecyk umożliwiający dokonywanie napraw w chłodnym okresie.



Lublin 51 z zabudową KO



Lublin 51 jako mobilny warsztat

Fot. archiwum Muzeum Techniki w Warszawie

Nadwozia tego typu były również wykorzystywane przez Ludowe Wojsko Polskie do różnych celów. W oparciu o zabudowy warsztatowe zbudowano furgon transportowy. Furgony tego typu były wykorzystywane nie tylko do transportu towarów lecz jako więźniarki do przewozu osób skazanych.

Na podwoziach samochodów Star 20 budowano specjalne zabudowy, takie jak obwoźny bufet, samochody dla wojska czy autobusy zastępcze tzw. stonki.

W 1956 roku w Nysie zbudowano bardzo eleganckie nadwozie przeznaczone dla ekip reporterskich. Nadwozie umieszczono na podwoziu Stara 20.

W Nysie produkowano aż 45 różnych wersji nadwozi specjalistycznych.

W 1957 roku producent otrzymał nowe zadanie, a mianowicie budowę furgonów i mikrobusów. To zadanie na wiele lat stało się podstawowym profilem fabryki w Nysie, a produkcja nadwozi do samochodów ciężarowych była systematycznie wygaszana. Docelowo produkcją tego typu nadwozi zajęła się fabryka w Jelczu koło Oławy i Zakłady Budowy Nadwozi Samochodowych w Koźuchowie.

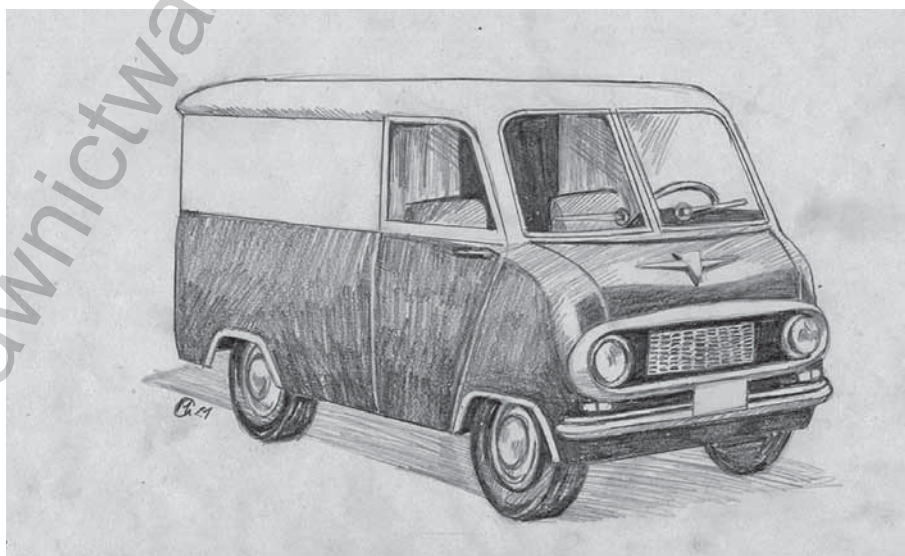
Samochód dostawczy FSO N-01 (prototyp 1957)

W powojennej Polsce wdrażano do produkcji poszczególne modele samochodów. Ambicją inżynierów było opracowanie pojazdów w każdej klasie, wielkości i przeznaczeniu. Najpierw opracowano różnego rodzaju pojazdy ciężarowe bazujące na Starze 20. Kilka lat później w naszym kraju rozpoczęto produkcję ciężarowego Lublina, czyli licencyjnego GAZ-a 51, oraz osobowej Warszawy, czyli odpowiednika radzieckiej Pobjedy. Odpowiadając na krajowe potrzeby transportowe, postanowiono zbudować prototyp auta, który byłby alternatywą między Warszawą pick-up o ładowności 500 kg, której produkcja właśnie ruszyła w FSO na Żeraniu, a ciężarowym Lublinem 51 o ładowności 2500 kg i Starem 20 o ładowności 4000 kg.

Założenia przewidywały maksymalne wykorzystanie części pochodzących z samochodu FSO Warszawa. W ten sposób udało się skrócić czas

budowy prototypu i wpłynąć na obniżenie kosztów związanych z wdrożeniem do produkcji seryjnej. Jako wzorzec posłużył zachodniemiecki furgon DKW F89L Schnellaster Kastenwagen. Zapadła decyzja o budowie dwóch, w dużym stopniu różniących się od siebie pojazdów. Prototypy opracowano i zbudowano w warszawskiej FSO. Obydwa pojazdy powstały na ramie. Do ich napędu posłużyły dolnozaworowe silniki M-20 o pojemności 2120 cm³ i mocy 55 KM, pochodzące z samochodu osobowego FSO Warszawa. Również z tego pojazdu wykorzystano skrzynię biegów oraz przednie i tylne zawieszenie. Obydwa furgony FSO mogły przewozić dwie osoby i 800 kg ładunku.

Pojazdy miały dwuosobową kabinę i oddzielną przestrzeń towarową, do której dostęp był możliwy za pośrednictwem tylnych drzwi otwieranych na bok.



Wizualizacja furgonu N-01
Rys. Marek Czerwonogrodzki



Wizualizacje samochodu dostawczego, którego produkcję miałyby prowadzić fabryka w Nysie Fot. archiwum PIMOT

W przyszłości przewidywano wytwarzanie wielu wersji nadwoziowych, między innymi mikrobus oraz sanitarkę.

Pojazdy zostały przekazane do zakładu w Nysie, gdzie miały posłużyć jako wzorzec do budowy kolejnych prototypów. Inżynierowie z Nysy mieli jednak własną koncepcję i odrzucili projekty z FSO na rzecz wykorzystania podobnych rozwiązań jak w przypadku prototypu samochodu Żuk opracowanego w Lublinie.

Zbudowane w późniejszym czasie dostawcze odmiany samochodów Nysa miały większą długość niż furgonetki z FSO, a co za tym idzie zwiększyła się też kubatura przedziału transportowego.

Dalsze prace nad pojazdem dostawczym w Nysie prowadzono bez pomocy FSO, w oparciu o własną koncepcję.

Nysa N57 (prototyp 1957)



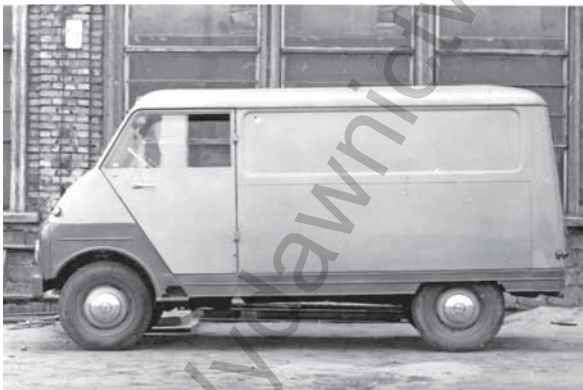
Prototyp mikrobusu
Nysa N57

Fot. archiwum ITS

W 1952 roku fabryka w Nysie po raz kolejny zmieniła swój profil produkcyjny. Tym razem fabryce powierzono funkcję producenta zabudów do samochodów ciężarowych. Nysę zaczęły opusz-

czać zabudowy furgonowe oraz nadwozia specjalistyczne.

W 1957 roku fabryka otrzymała od władz państwowych polecenie produkcji średniej wielko-



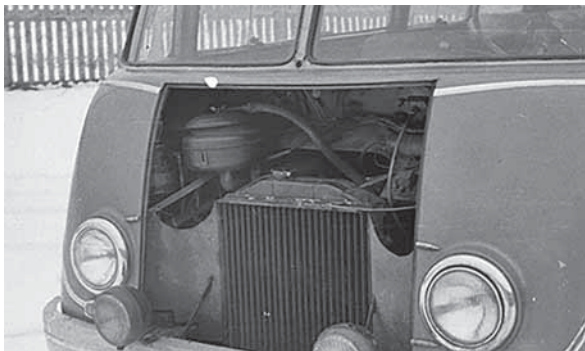
Prototyp furgonu wykonanego w FSO opartego
na bazie Warszawy M-20

Fot. Marek Kuc



Warszawa M-20

Fot archiwum FSO



Komora silnika w prototypie Nysy



Miejsce kierowcy i widok silnika

Fot. archiwum ITS

ści samochodów dostawczych. Według założeń samochód dostawczy produkowany w Nysie miał wykorzystywać maksymalną ilość części samochodu FSO Warszawa M-20.

Kadra inżynierska fabryki nie miała jeszcze okazji budować prototypu samochodu dostawczego. W związku z tym przysłano dwa prototypy aut dostawczych opracowane w Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu.

FSO postąpiła zgodnie z założeniami, wykorzystując do budowy prototypu maksimum części pochodzących z osobowej Warszawy M-20. Do napędu zastosowano silnik benzynowy M-20. Zaadaptowano zawieszenie przednie i tylne. Zaproponowany samochód dysponował za małą przestrzenią, a rozwiązania podwoziowe wymuszały zbyt małą ładowność.

Wykonany na Żeraniu prototyp nie spodobał się konstruktorom z Nysy. W odpowiedzi zaprojektowali własne auto, które było większe od propozycji z Żerania. Długość samochodu wynosiła 4400 mm. Zgodnie z wytycznymi maksimum części pochodziło z Warszawy M-20. Adaptowano kompletne zawieszenie z kołami jezdnyymi, układ hamulcowy, silnik, skrzynię biegów oraz lampy przednie i tylne wraz z kierunkowskazami. Klamki drzwi także pochodziły od Warszawy M-20. Wskaźniki deski rozdzielczej również wykorzystano z żerańskiej limuzyny.

Prototyp opracowany przez Zakład Budowy Nadwozi Samochodowych w Nysie powstał w rekordowo krótkim okresie czterech miesięcy. Otrzymał nadwozie typu mikrobus. Pojazd mógł przewozić 8 osób i 150 kg bagażu. Nadwozie wyposa-



Prototyp Nysy N57 mikrobus

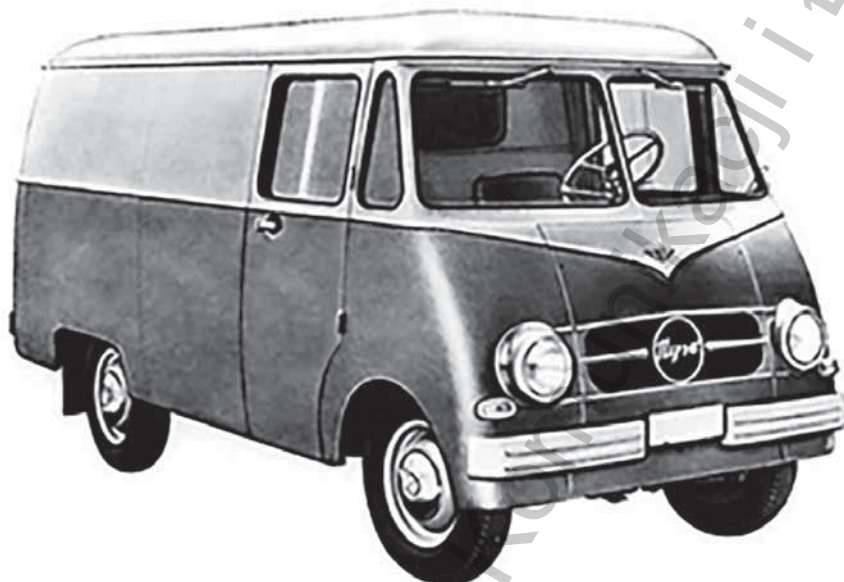
Fot. archiwum ITS

żono w troje jednoskrzydłowych drzwi. W lewej ścianie umieszczono drzwi dla kierowcy, w prawej dwie pary drzwi dla pasażerów, w tylnej zaś pod linią okna zamontowano unoszoną do góry pokrywę umożliwiającą załadunek bagaży. Prototyp poddano jazdom próbnym mającym na celu wykrycie mankamentów i dopracowa-

nie konstrukcji. Łącznie wykonano 13 prototypowych mikrobusów Nysa N57-M. W 1959 roku udoskonalony mikrobus Nysa wszedł do seryjnej produkcji, a bazujący na nim furgon oznaczony symbolem N58-F wszedł do produkcji pilotażowej rok wcześniej.

Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Nysa N58-F (1958–1959)



Nysa N58-F Furgon

Rys. FSD Nysa

Jako pierwsza do produkcji trafiła Nysa N58-F w wersji furgon. Przez niespełna rok produkcji, tak zwanej pilotażowej, wykonano serię informacyjną liczącą 313 sztuk.

Samochód miał nadwozie bez przeszklenia w sekcji towarowej. Od kabiny kierowcy przedział towarowy oddzielono wysoką ścianką. Załadunek był możliwy szerokimi jednoskrzydłowymi drzwiami umieszczonymi w tylnej ścianie. Samochód mógł przewozić ok. 800 kg ładunku.

Nysa N58-F miała nadwozie nieznacznie zmodernizowane w przedniej części. Zmieniono układ lamp przednich i kierunkowskazów.

Eksploatacja samochodów Nysa dowiodła konieczności wprowadzenia kilku zmian. W podwoziu wzmocniono sprężyny przedniego zawieszenia oraz pióra tylnych resorów.

Podobnie jak w przypadku prototypów N57, napęd stanowił dolnozaworowy silnik benzynowy M-20 współpracujący z manualną trzybiegową skrzynią pochodzącą z samochodu osobowego Warszawa. Model ten produkowano niespełna rok po czym został zastąpiony unowocześnioną odmianą N59.

Podstawowe dane techniczne samochodu Nysa N58-F

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

Silnik: typu M-20, benzynowy, rzędowy, 4-cylindrowy, dolnozaworowy, o pojemności 2120 cm³ i mocy 38,3 kW (52 KM) przy 4000 obr/min.

Skrzynia biegów: trzybiegowa, częściowo synchronizowana.

Hamulce kół przednich i tylnych bębnowe.

Hamulec roboczy uruchamiany hydraulicznie, jednoobwodowy.

Hamulec postojowy mechaniczny, taśmowy działający na wał napędowy.

Układ kierowniczy: Przekładnia kierownicza ślimakowa. Układ nośny: rama podłużnicowa spawana.

Nadwozie: wagonowe całkowicie stalowe, zamknięte o konstrukcji szkieletowej, spawane ze stalowych profili o przekroju „omega”, poszycie zewnętrzne z blachy stalowej. Podłoga wykonana z desek sosnowych.

Wymiary nadwozia: długość 4410 mm, wysokość 1955 mm, szerokość 1760 mm.

Ładowność: 800 kg.

Dopuszczalna masa całkowita pojazdu: 2400 kg.
