

Od Autora

Żyjąc w wolnym, demokratycznym kraju starsi jego mieszkańcy przywołują niekiedy wspomnienia o nieodległych przecież czasach, gdy zamiast wolnego rynku i dostępu do dóbr materialnych królowała ideologia. Młodszy natomiast są ciekawi, jak się wówczas żyło. To właśnie przede wszystkim z myślą o nich ukazało się już wiele publikacji dotyczących tamtego okresu. Dołącza do nich niniejsze opracowanie, w którym jednak nie omawiam stosunków społeczno-politycznych ani zagadnień gospodarczych, koncentrując się na motoryzacji i to w wybranym zakresie.

W książce przedstawiam samochody osobowe, produkowane w pięciu europejskich państwach socjalistycznych (Czechosłowacji, Jugosławii, NRD, Polsce i Rumunii) oraz w ZSRR w okresie od zakończenia II wojny światowej do upadku socjalizmu na przełomie lat 80. i 90. ubiegłego wieku, ze szczególnym uwzględnieniem tych pojazdów, które spotykano na polskich drogach. Uszeregowałem je według krajów producentów, ich opisy poprzedzając krótkim rysem historycznym rozwoju motoryzacji w poszczególnych państwach. Z wieloma spośród prezentowanych samochodów mogłem się dokładnie zapoznać podczas swojej pracy w ośrodku konstrukcyjno-badawczym, zawodowo prowadząc ich badania kwalifikacyjne i kontrolno-jakościowe. Dlatego oceniłem właściwości techniczno-eksploatacyjne tych modeli.

Sposób prezentowania pojazdów nawiązuje do zastosowanego w książkach z serii „Poznajemy samochody osobowe świata”, wydawanych przed laty nakładem Wydawnictw Komunikacji i Łączności. W kolejnych tomach opisałem pojazdy włoskie, francuskie, ówczesnej RFN i japońskie. Wiem, choćby ze stron internetowych, że pozycje te cieszą się nadal zainteresowaniem. Mam więc nadzieję, że i to opracowanie zostanie uznane za interesujące.

Zdzisław Podbielski
Warszawa, styczeń 2013 r.





W wykonaniu eksportowym nadwozie modeli 440 i 445 (fot.) lakierowano w dwóch kolorach, w standardowym – jednobarwnie (fot. Škoda)

Škoda Octavia

W roku 1959 we wszystkich osobowych Škodach przekonstruowano przednie zawieszenie kół. W miejsce poprzecznego resoru wprowadzono sprężyny śrubowe, wewnątrz których montowano amortyzatory teleskopowe. Tę modernizację uznano za tak istotną, że uczyniono ją głównym powodem przemianowania samochodu – Škoda 440 stała się Octavią, typ 445 Octavią Super, a wersję z otwartym nadwoziem (typ 450) ochrzczone imieniem Felicia. Nazwę Octavia (łac. *octava* – „ósma”) wybrano, ponieważ pojazd ten był ósmym w linii konstrukcyjnej zapoczątkowanej w 1934 r. przez Škodę 420 Popular, a kontynuowanej przez modele: Popular OHV, Popular 995, Popular 1100 OHV, 1101, 1200 i 440. Wszystkie te

samochody budowano stosując jednakową koncepcję układów przeniesienia napędu, nośnego i jezdnego. Moment obrotowy z silnika, umieszczonego podłużnie z przodu, był za pośrednictwem wału napędowego przekazywany na tylną oś. Wał ten umieszczono w rurowej obudowie (rozwidlonej z przodu w celu zamocowania silnika), wzmocnionej poprzeczkami, które to elementy tworzyły ramę nośną pojazdu. W przednim i tylnym zawieszeniu wykorzystywano poprzeczne resory piórowe.

Nie tylko konstrukcja przedniego zawieszenia odróżniała Octavię od Spartaka 440. Modyfikacje objęły także nadwozie. Zamiast trzech otworów wlotu powietrza do komory silnika zastosowano jeden,



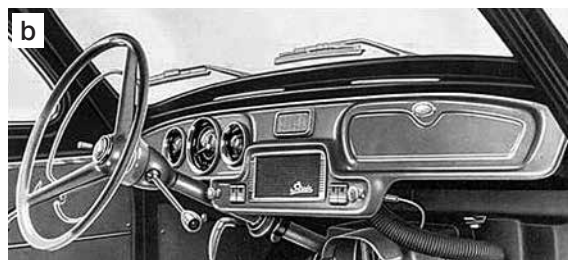
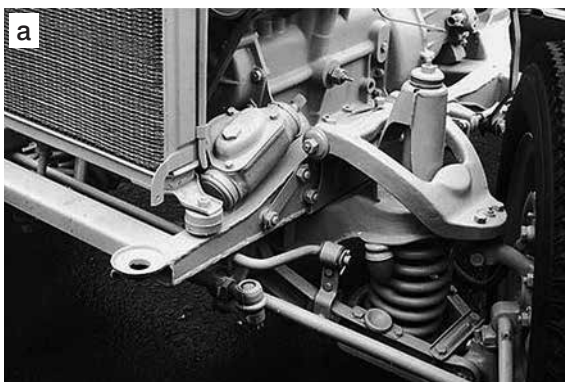
Škoda Octavia pierwszej generacji, wytwarzana od 1959 r. (fot. Škoda)

bardziej estetyczny większy otwór, przedzielony (jak w modelu 440) poziomą listwą z logo firmy. Wprowadzono też asymetryczne światła mijania, a przednie lampy (reflektory) otrzymały nieco inną obudowę. Drobniejszym zmianom poddano listwy boczne i tylne lampy. Wewnątrz nadwozia zmieniono tablicę rozdzielczą – wskaźniki umieszczono poziomo w jednym rzędzie, zamiast – jak dotychczas – w układzie trójkątnym. Inaczej usytuowano również niektóre przełączniki i włączniki.

W Polsce na pojawienie się nowego modelu Škody zareagowano podając informację, że sfinalizowano

rozmowy z czechosłowacką centralą handlu zagranicznego Motokov i do kraju będzie sprowadzonych 2000 tych samochodów, po 1000 sztuk w wersjach Octavia i Octavia Super. Obie nieznacznie różniły się zastosowanymi silnikami i wynikającymi stąd właściwościami ruchowymi – dynamiką i zużyciem paliwa.

W porównaniu ze Škodą 440 i 445, Octavia odznaczała się lepszą statecznością ruchu, a to dzięki nowemu przedniemu zawieszeniu. Oceniający pojazd twierdzili nawet, że „Octavia nie ma już takiej ochoty do przewracania się jak Spartak, mimo to jej zawiesz-



Nowe rozwiązania konstrukcyjne wprowadzone w Octavii z 1959 r.: a – inne przednie zawieszenie, b – zmienione wzornictwo tablicy rozdzielczej (fot. Škoda)

Dane techniczne samochodu Tatra 613-2

Nadwozie	
Budowa	stalowe, samonośne, 4-drzwiowe typu sedan, 5-miejscowe
Silnik	
Budowa	4-suwowy, 8-cylindrowy, widlasty, gaźnikowy, chłodzony powietrzem, umieszczony podłużnie z tyłu
Średnica cylindra × skok tłoka/poj. skokowa	85 × 77 mm/3495 cm ³
Stopień sprężania	9,2
Moc maksymalna	123,5 kW = 168 KM przy 5200 obr/min
Maksymalny moment obrotowy	270 Nm przy 3300 obr/min
Układ przeniesienia napędu	
Skrzynka biegów	mechaniczna 4-biegowa
Napęd	na tylne koła
Podwozie	
Zawieszenie przednie	wahacze poprzeczne, kolumny McPhersona, stabilizator przechyłów
Zawieszenie tylne	trójkątne wahacze wleczone, sprężyny śrubowe, amortyzatory teleskopowe
Hamulec zasadniczy	hydrauliczny dwuobwodowy ze wspomaganiem, mechanizmy tarczowe z przodu i z tyłu
Hamulec postojowy	mechaniczny na tylne koła
Ogumienie	215/70 HR14
Wymiary i masy pojazdu	
Długość × szerokość × wysokość	5000 × 1800 × 1505 mm
Rozstaw osi	2980 mm
Masa własna	1690 kg
Dane eksploatacyjne	
Prędkość maksymalna	190 km/h
Zużycie paliwa	90/120 km/h/miasto: 10,6/13,2/17,4 dm ³ /100 km

dynamicznych nadwozi, które tym razem opracowała specjalistyczna firma włoska *Carrozzeria Vignale*.

Samochód był modernizowany, w 1983 r. na targach w Brnie zaprezentowano Tatrę 613-2 model roku 1984. Wprowadzono w niej m.in. przednią ścianę nadwozia wykonaną z użyciem tworzyw sztucznych o zmienionej stylizacji, z czterema przednimi reflektorami o zróżnicowanej średnicy (skrajne 160 mm, wewnętrzne 130 mm), zachodzące na boki nadwozia zderzaki wykonane również z tworzywa sztucznego, boczne listwy przyprogowe, inne kołpaki kół i nowe, duże zespolone lampy tylne z ryflowanymi kloszami. Ponadto zmieniono przełożenie przekładni głównej, zmniejszono zuży-

cie paliwa i usprawniono układ hamulcowy. Pojawiły się odmiany S (Special), ze zwiększonym o 150 mm (do 3130 mm) rozstawem osi, łatwo rozpoznawalna po przedniej ścianie nadwozia z prostokątnymi reflektorami oraz K (Kabriolet), ze składanym dachem, przeznaczona do przewozu oficjalnych gości i do obsługi parad wojskowych. W kabrioletcie zastosowano automatyczną 3-zakresową skrzynkę biegów BorgWarner, która na najniższym przełożeniu umożliwia jazdę z prędkością 5...6 km/h. W kolejnych latach ubiegłego wieku przedstawiono modele oznaczone 613-3 i 613-4 z niewielkimi zmianami, które nie objęły zasadniczej koncepcji konstrukcyjnej pojazdu.

YU Jugosławia



Na licencji Fiata 1500 w latach 1961–1979 produkowano Zastavę 1500 (fot. FIAT)

Jugosławia nie miała tradycji motoryzacyjnych i produkcję pojazdów rozwinęła dopiero po II wojnie światowej, głównie w mieście Kragujevac, oddalonym o około 100 km od Belgradu, gdzie już w 1853 r. istniała fabryka broni. Sto lat później, w 1953 r., postanowiono wytwarzać tam m.in. samochody osobowe, gdyż w całym kraju było ich wówczas zaledwie 14 tys., i to przeważnie mocno wyeksploatowanych.

Załoga wspomnianej fabryki w Kragujevcu po przeprowadzeniu referendum postanowiła na jeden miesiąc zrzec się swoich zarobków i zaoszczędzone w ten sposób pieniądze przeznaczyć na uruchomienie produkcji samochodów. Pierwsze zmontowane pojazdy pokazano na pierwszomajowym pochodzie w 1954 r. Były to terenowe Jeepy amerykańskiej firmy Willys, a kilka miesięcy później, w sierpniu tegoż roku, *Zavodi Crvena Zastava* podpisały umowę z włoską firmą FIAT.

Kontrakt z koncernem FIAT początkowo obejmował montaż pojazdów ciężarowych, osobowych (Fiat 1400) i terenowych (Campagnola). We wrześniu 1956 r. z włoskim partnerem zawarto dodatkową umowę dotyczącą produkcji licencyjnej samochodów osobowych klasy od 600 do 1100 cm³ pojemności skokowej silnika. W wyniku tego porozumienia

w Jugosławii wytwarzano Fiata 600, po modernizacji z jednostką napędową o pojemności zwiększonej z 600 do 750 cm³, znanego na polskich drogach jako Zastava 750.

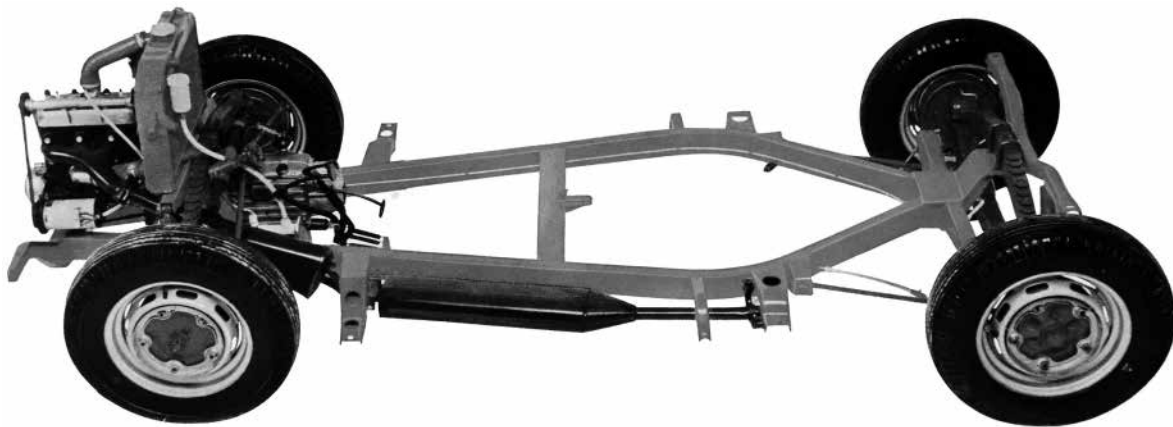
Produkcja samochodów Zastava wzrosła z 32 tysięcy egzemplarzy w 1962 r. do 110 tys. w 1971 r. Zakłady w Kragujevcu oprócz modelu 750 wytwarzały również inne pojazdy osobowe. Od 1971 r. była wśród nich także Zastava 101 z nadwoziem wzorowanym na Fiacie 128, ale o tylnej części zmodyfikowanej przez jugosłowiańskich projektantów (pięte drzwi w tylnej ścianie nadwozia). W ramach współpracy jugosłowiańsko-polskiej montowano ją też w warszawskiej FSO.

W ostatnich dniach grudnia 1975 r. z zakładów *Crvena Zastava* wyjechał milionowy samochód. Był to model 101. Wytwarzano wówczas 704 pojazdy dziennie, więc w ciągu miesiąca było to więcej niż liczył cały jugosłowiański park samochodowy jeszcze w latach 50. ubiegłego wieku. Później produkowano też Zastavę Yugo opracowaną z wykorzystaniem zespołów fiatowskich. W innych fabrykach na terenie Jugosławii powstawały samochody osobowe takich marek, jak Citroën, NSU, Renault i Volkswagen.

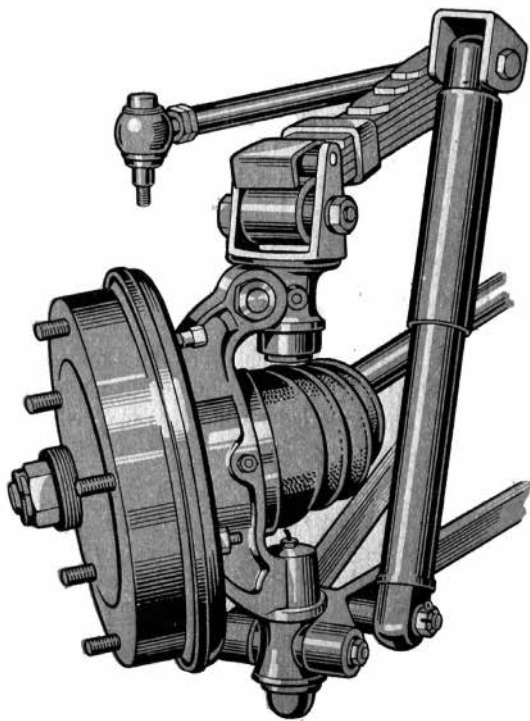


Samochody NSU Prinz 1000 były montowane w latach 1965–1970 pod marką Pretis (fot. Audi AG)

Wartburg 311



Rama nośna oraz układ napędowy i jezdy samochodu Wartburg 311 (fot. VEB AWE)



Elementy zawieszenia przedniego oraz układu kierowniczego i hamulcowego samochodu Wartburg 311 (fot. VEB AWE)

Pracownicy fabryki w Eisenach mieli duże doświadczenie w projektowaniu i wytwarzaniu samochodów. Po zakończeniu wojny potrafili na tyle odbudować zakład, aby najpierw uruchomić produkcję modeli przedwojennych, a następnie – wykorzystując ich istotne zespoły – opracować nowy, przede wszystkim pod względem konstrukcji nadwozia, samochód. Otrzymał on nazwę Wartburg, a jego trzycyfrowe oznaczenie nawiązywało do tego stosowanego przed 1942 r. przez firmę BMW.

Konstrukcja podwozia i układu napędowego Wartburga 311 pochodziła z modelu IFA F9, który był odwzorowaniem przedwojennego samochodu DKW F9, a ten z kolei stanowił rozwinięcie jeszcze wcześniejszego DKW F8. IFA F9 najpierw, tj. w latach 1949–1953, powstawała w Zwickau, a następnie w ramach reorganizacji przemysłu motoryzacyjnego NRD jej produkcję przeniesiono do Eisenach. Jednocześnie zwiększono moc silnika, zbiornik paliwa przeniesiono z przedniej części pojazdu do tylnej i wprowadzono nowe odmiany nadwoziowe.

Model F9 wytwarzano w Eisenach do 1956 r., ale już rok wcześniej – zgodnie z ówczesnym zwyczajem w ramach obchodów 10. rocznicy zakończenia II wojny światowej – zaprezentowano nowy samochód. Na rozpoczęcie jego produkcji trzeba było poczekać kilka miesięcy i dopiero 18 października 1955 r. po-



Wartburg 311 Limousine (czyli sedan) wg prospektu z 1959 r. (fot. VEB AWE)

jawily się pierwsze seryjne egzemplarze; nosily one oznaczenie EMW 311, a od stycznia 1956 r. nazwe Wartburg 311. Wiązało się z tym nie tylko przewidywane zakonczenie wytwarzania F9, ale równiez (w 1955 r.) dotychczasowych modeli EMW 340–2 i EMW 327–2.

Dwusuwowy silnik, o mocy zwiêkszonej w stosunku do modelu IFA F9, umieszczono wzdluznie z przodu, a za nim chlodnicę. Wraz ze sprzeglem, skrzynka biegów, „wolnym kołem” (sprzeglem jednokierunkowym), przekladnia główna i mechanizmem różnicowym tworzył on zwarty zespol napędowy. W układzie zaplonowym na kazdy z trzech cylindrów przypadaly oddzielne elementy: cewka zaplonowa, przerywacz zaplonu, kondensator i swieca zaplonowa. Do smarowania wykorzystywano mieszanke benzyny z olejem w stosunku 25:1. Trzeci i czwarty bieg byly synchronizowane.

Nowe nadwozie, opracowane w Eisenach, wykonywano z blachy stalowej i mocowano do ramy nosnej wydłużonej o 10 cm w porównaniu z modelem F9. W podstawowej odmianie typu sedan, nazywanej tez Limousine, nosilo oznaczenia 311–0. Podkreślano, że zostało wyposażone w ogrzewanie, a kabina byla samoczynnie oświetlana po otwarciu drzwi, podobnie, jak bagaznik i komora silnika (po uchyleniu odpowiednich pokryw). Gięte, panoramiczne szyby – przednia i tylna wraz z bocznymi oknami o duzej powierzchni ułatwily kierowcy obserwacje drogi i przyczynily się do uzyskania jasnego wnętrza. W nowocześnie zaprojektowanej tablicy rozdzielczej przewidziano miejsce na zamontowanie radia i glosnika, a wskaźniki rozplanowano w dwóch kołowych obwodach. Dzwignię zmiany biegów umieszczono przy kolumnie kierownicy, stopki pedałów mialy owalny ksztalt, a z ich lewej strony, w podłodze, usy-

Syrena 100–103



Syrena z pierwszej serii wykonanej w 1957 r., oznaczanej później liczbą 100 (fot. FSO)

W maju 1953 r. władze partyjno-rządowe podjęły decyzję o budowie popularnego samochodu osobowego przeznaczonego dla „racjonalizatorów, przodowników pracy, aktywistów, naukowców i przodujących przedstawicieli inteligencji”. Pojazd miał powstawać w niewielkiej liczbie 4 tys. egzemplarzy rocznie i – aby zmniejszyć koszty produkcji – przy maksymalnym wykorzystaniu elementów pochodzących z licencyjnej Warszawy M20 wytwarzanej w warszawskiej Fabryce Samochodów Osobowych.

Dość szybko opracowano niewielki samochód o nowoczesnej wówczas koncepcji konstrukcyjnej, z silnikiem umieszczonym z przodu pojazdu i napędzającym przednie koła. Ponieważ nie można było liczyć na zakup urządzeń do produkcji samonośnego nadwozia, zastosowano ramę nośną. Mocowano do niej wykonane z blachy stalowej nadwozie oraz

układy napędowy i jezdny. Źródło napędu stanowiła prosta w budowie i tania w produkcji dwusuwowa jednostka dwucylindrowa, technicznie spokrewniona z silnikiem przemysłowym. Zawieszenie kół również było nieskomplikowane, z udziałem poprzecznych resorów piórowych wytwarzanych w taki sam sposób, jak wzdłużne resory piórowe tylnego zawieszenia Warszawy. Zgodnie z założeniami duża liczba elementów Syreny (bo tak nazwano nowy pojazd) pochodziła z tego licencyjnego samochodu lub wykonywano je stosowanymi w jego produkcji metodami.

Syrenę zakwalifikowano do produkcji w jej postaci konstrukcyjnej z 1955 r., postanawiając zwiększyć liczbę wytwarzanych pojazdów z 4000 do 10000 rocznie. W 1957 r. w warszawskiej FSO wykonano pierwszą serię liczącą 200 sztuk, a rok później 660 egzemplarzy. Napędały je silniki opracowane

i produkowane w Wytwórni Sprzętu Mechanicznego w Bielsku-Białej. Były to pierwsze powojenne samochody osobowe polskiej konstrukcji. Początkowo produkowano je prymitywnymi metodami, np. elementy nadwozia kształtowano ręcznie (wyklepywano) i dopiero jesienią 1958 r. zaczęto je formować na prasach. Później pojazdy z pierwszych lat produkcji określano jako Syrena 100.

W 1960 r. pojawiła się Syrena 101 z licznymi zmianami, np. w przednim zawieszeniu wprowadzono amortyzatory teleskopowe zamiast ramieniowych, w układzie zasilania zastosowano pompę paliwa, zmniejszono średnicę obręczy kół z 16 do 15 cali, dodano drugie ramię wycieraczki przedniej szyby i zmieniono przetłoczenie usztywniające pokrywy komory silnika na lepiej spełniające swoją funkcję. Zaoferowano też luksusową wersję samochodu z nadwoziem lakierowanym w dwóch kolorach, oddzielonych listwami bocznymi. Dużym wydarzeniem był na początku 1961 r. udział Syren 101 w słynnym Rajdzie Monte Carlo. Przedsięwzięcie miało na celu nie tyle rywalizację o zwycięstwo, ile raczej wypróbowanie pojazdów w tej trudnej imprezie. Co ciekawe, załoga z numerem startowym 113 (St. Wierzbą i M. Zatoń) dojechała do mety. W latach następnych kolejne modele Syreny również uczestniczyły w RMC.

W marcu 1962 r. rozpoczęto produkcję Syreny 102. Dość znacznie różniła się ona od swej poprzedniczki. Zmian dokonano przede wszystkim w nadwoziu, np. drzwi boczne skrócono od dołu, a powstałe



Syrena 102 z 1962 r., własność kolekcjonera z Lubelszczyzny (fot. Z. Podbielski)

progi osłonięto listwami, skrócono pokrywę bagażnika i wprowadzono zespolone lampy tylne, a na bokach pojazdu zamontowano listwy ozdobne. We wnętrzu samochodu jednolitą kanapę przednią zastąpiono dwoma indywidualnymi fotelami z odchylanymi oparciami, dźwignię hamulca postojowego usytuowaną dotychczas z lewej strony siedzenia kierowcy przeniesiono pod tablicę rozdzielczą, a koło zapasowe w bagażniku zmieniło swe położenie z poziomego na pionowe. Wprowadzono wycieraczkę przedniej szyby o dwubiegowej pracy, zmieniono prądnicę na wydajniejszą, o mocy 200 W, i zastosowano inny regulator napięcia.

W sierpniu 1963 r. do sprzedaży trafiła Syrena 102S wyposażona w zespół napędowy (silnik i skrzynkę biegów) Wartburga 312 z trzycylindrowym silnikiem o mocy 40 KM. Wykonano zaledwie



Syrena 103w prowadzona do produkcji w październiku 1963 r. (fot. FSO)

Polski Fiat 128 Sport Coupé/3P



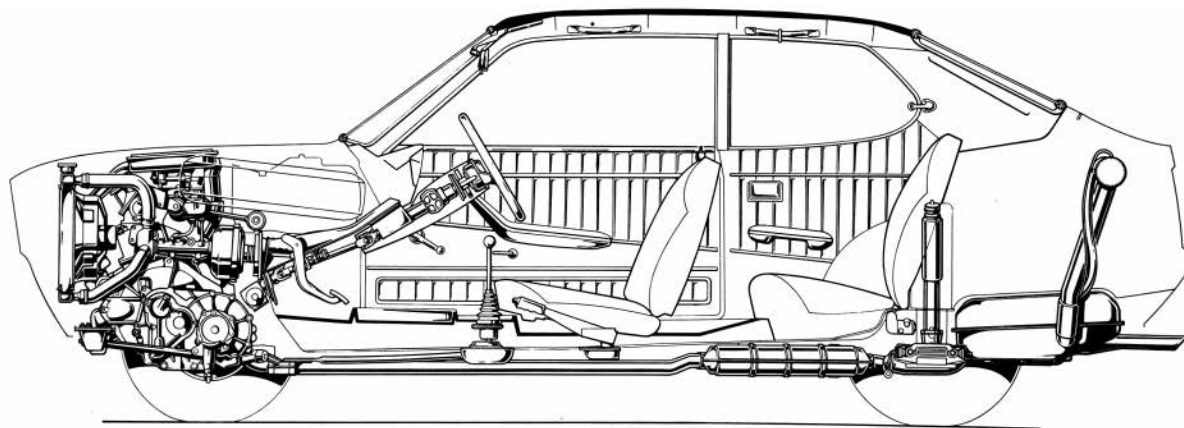
Fiat 128 Sport Coupé, wytwarzany w latach 1971–1975, był montowany w warszawskiej FSO (fot. FIAT)



Fiat 128 3P montowany w FSO do 1979 r. nosił nazwę Polski Fiat 128P (fot. Z. Podbielski)

W 1969 r. zaprezentowano Fiata 128, który jako pierwszy model tej marki otrzymał przedni układ napędowy umieszczony poprzecznie. Rozwiązanie takie zastosowano już w 1964 r. w samochodzie Autobianchi Primula, produkowanym przez firmę współpracującą z koncernem FIAT, a w 1967 r. przez niego przejętą. Fiat 128 zdobył uznanie fachowców i użytkowników, dlatego postanowiono rozszerzyć jego ofertę o kolejne odmiany nadwoziowe. Była wśród nich wersja z nadwoziem o sportowym wyglądzie, przedstawiona podczas turyńskiego salonu samochodowego w listopadzie 1971 r.

Konstrukcja Fiata 128 Sport Coupé powstała z wykorzystaniem zespołów podwozia Fiata 128. Silnik o pojemności skokowej 1,3 dm³ swoją budową nawiązywał do montowanego w Fiacie 128 Rally. Jednak wprowadzono w nim zmiany, m.in. zwiększono o 200 obr/min maksymalną prędkość obrotową wału korbowego oraz zastosowano dwuprzelotowy gaźnik i lepsze odprowadzenie spalin przez dwa odcinki rury wylotowej. Modyfikacje te doprowadziły do uzyskania mocy większej o 5,8 kW (8 KM). Poza tym wykorzystano rozwiązania konstrukcyjne jednostki napędowej znane z podstawow-



Przekrój podłużny samochodu Fiat 128 Sport Coupé, montowanego m.in. w FSO (fot. FIAT)

Dane techniczne samochodu Polski Fiat 128 3P 1100 (1300)

Nadwozie	
Budowa	stalowe, samonośne, 3-drzwiowe typu hatchback, 4-miejscowe
Silnik	
Budowa	4-suwowy, 4-cylindrowy rzędowy, gaźnikowy, chłodzony cieczą, umieszczony poprzecznie z przodu
Średnica cylindra × skok tłoka/poj. skokowa	80 (86) × 55,5 mm/1116 (1290) cm ³
Stopień sprężania	9,2
Moc maksymalna	48 kW = 65 KM (53,5 kW = 73 KM) przy 6000 obr/min
Maksymalny moment obrotowy	87,3 (100,1) Nm przy 4100 (3900) obr/min
Układ przeniesienia napędu	
Skrzynka biegów	mechaniczna 4-biegowa
Napęd	na przednie koła
Podwozie	
Zawieszenie przednie	wahacze poprzeczne, kolumny McPhersona, skośne drążki reakcyjne
Zawieszenie tylne	wahacze poprzeczne, poprzeczny resor piórowy, amortyzatory teleskopowe
Hamulec zasadniczy	hydrauliczny dwuobwodowy ze wspomaganiem, z przodu mechanizmy tarczowe, z tyłu bębnowe, z tyłu korektor siły hamowania
Hamulec postojowy	mechaniczny na tylne koła
Ogumienie	145 SR13
Wymiary i masy pojazdu	
Długość × szerokość × wysokość	3826 × 1560 × 1310 mm
Rozstaw osi	2225 mm
Masa własna	855 kg
Dane eksploatacyjne	
Prędkość maksymalna	150 (160) km/h
Zużycie paliwa	7,8 (8,2) dm ³ /100 km

wego modelu Fiata 128. Silnik usytuowano z przodu i pochylono pod kątem 20° także do przodu oraz wyposażono w odlany ze stopów lekkich i umieszczony w głowicy wałek rozrządu, odbierający za pośrednictwem paska zębatego napęd od wału korbowego, osadzonego w żeliwnym kadłubie w pięciu łożyskach. Skrzynka biegów i przekładnia główna również pochodziły z Fiata 128. Samochód klasyfikowano wśród popularnych pojazdów sportowych i jako taki miał dobrą dynamikę (np. jego rozpędzanie od zera do prędkości 100 km/h trwało 12,2 s) oraz od-

znaczał się dobrą statecznością ruchu i skutecznie działającymi hamulcami.

Sportowa odmiana Fiata 128 różniła się od niego przede wszystkim wyglądem i budową nadwozia. Dotyczyło to zwłaszcza jego tylnej części, która przypominała tę z samochodu Ford Capri, z silnie pochyloną ku przodowi szybą w ścianie tylnej i wznoszącą się dolną linią tylnych bocznych okien, co utrudniało kierowcy widoczność do tyłu. Poza tym wersja Sport Coupé miała bardziej zwartą sylwetkę, za sprawą mniejszej długości całkowitej

Dacia 1300/1310



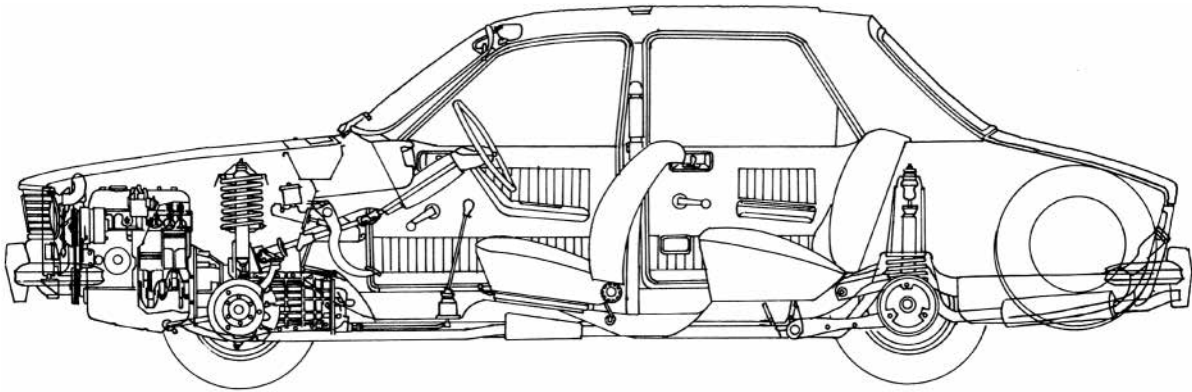
Dacia 1300 produkowana w Rumunii według licencyjnego wzoru Renault 12 (fot. Z. Podbielski)

W 1966 r. podpisano umowę licencyjną z francuską firmą Renault, na mocy której w sierpniu 1968 r. zaczęto montować samochody osobowe Renault 8, a w listopadzie 1969 r. również Renault 12. Pierwszy z nich miał już mało nowoczesną konstrukcję z tylnym układem napędowym i jego wytwarzanie zakończono w 1971 r. W produkcji pozostał model nowocześniejszy – R12.

Licencyjne pojazdy powstawały w Colibasi koło Pitesti, w zakładach zbudowanych w 1944 r. na potrzeby produkcji silników lotniczych. Po zakończeniu wojny remontowano tam sprzęt wojskowy, a od 1952 r. wytwarzano części do samochodów. Nowy rozdział w historii fabryki rozpoczął się właśnie po zawarciu umowy z Renault. Wyjeżdżające z Colibasi pojazdy otrzymały nazwę Dacia, pochodzącą od historycznej prowincji rzymskiej utworzonej po podboju w 106 r. przez legiony rzymskie Daków, mieszkających na terenie dzisiejszej Rumunii. Odpowiednikiem Renault 8 była Dacia 1100, a R12 – Dacia 1300. Wytwórnę nazwano *Uziona de Autoturisme Pitesti* (UAP), a na samochodach widniał znak fabryczny będący herbem krainy Muntenia, w której granicach leży miasto Pitesti.

Prezentacja prasowa Renault 12 odbyła się 25 września 1969 r. w Rumunii. Zasygnalizowano w ten sposób, że nowy model będzie produkowany nie tylko we Francji, ale także i w tym socjalistycznym kraju. Pojazd okazał się najciekawszą konstrukcją spośród wytwarzanych wówczas przez francuski koncern. Samochody tej marki miały już wtedy przedni układ napędowy, ale z silnikiem umieszczonym tuż za przednią osią, tymczasem w R12 odwrócono go o 180° i jednostka napędowa znalazła się przed osią przednią. Również po raz pierwszy właśnie w tym modelu Renault zastosowało sztywną oś tylną w miejsce zawieszenia niezależnego, a także był to pierwszy przednionapędowy samochód tej firmy z trzybryłowym nadwoziem typu sedan.

Dacia 1300 była prawie wierną kopią Renault 12, niewielkie różnice wynikały z metod wytwarzania obu pojazdów. Rumuni nie opanowali należycie produkcji niektórych elementów składowych, staranność montażu także pozostawiała wiele do życzenia, tym samym jakość wykonania licencyjnego samochodu była niższa niż francuskiego wzorca. Zachowano jednak nowoczesność konstrukcji i wysoki komfort jazdy. Fotele przednie miały możliwość przesuwu wzdłuż nadwozia



Rysunek pogładowy rozmieszczenia zespołów samochodu Dacia 1300 (fot. IAP)

oraz bezstopniową regulację kąta pochylenia oparcia aż do pozycji poziomej. Wygięte do góry, wygodne podłokietniki w drzwiach przednich stanowiły jednocześnie uchwyty do zamykania drzwi. Ich wewnętrzne klamki ukryto we wnękach, w przeciwieństwie do konwencjonalnych klamek zewnętrznych wystających poza obrys blach nadwozia. W tablicy rozdzielczej z czarnym obiciem umieszczono trzy okrągłe, głęboko osadzone wskaźniki. Po jej lewej stronie znajdował się regulator intensywności ogrzewania, natomiast w górnej jej części na całej szerokości wnętrza usytuowano otwory, przez które napływało ciepłe lub zimne powietrze. Odległość między kołem kierownicy a siedziskiem była zbyt mała. W czasie jazdy należało używać dużej siły do obracania kierownicą. Pokonywanie łuków drogi wymagało zmniejszenia prędkości z powodu podsterownej charakterystyki prowadzenia pojazdu oraz jego tendencji do znacznych przechyłów na zakrętach. Przy prędkościach bliskich maksymalnej drgania od kół przenosiły się na kierownicę. Dźwignię zmiany biegów umieszczono w podłodze, w miejscu zbyt oddalonym od kierownicy, natomiast pedał przyspiesznika usytuowano głębiej niż pedał hamulca.

Zaletę samochodu stanowiło małe zużycie paliwa przez silnik, nawet przy prędkości jazdy nieco powyżej 100 km/h wynosiło ono około 8 dm³/100 km. Dynamika Dacii 1300 była średnia, pojazd rozpędzał się od zera do 100 km/h w czasie 21,1 s. Przy pełnym obciążeniu tył pojazdu znacznie się obniżał, a jednocześnie unosiła się przednia część jego nadwozia. Dlatego przednie lampy wyposażono w regulację ustawienia snopa światła za pomocą dźwigni umieszczonych na zewnątrz, przy ich szybach.

Samochody Dacia 1300 były sprowadzane do Polski. Przedsiębiorstwo Handlu Zagranicznego Przemysłu Motoryzacyjnego POL-MOT w maju 1973 r. zakupiło w Rumunii 22,5 tysiąca tych pojazdów, a ich


CENTRALA TECHNICZNO - HANDLOWA
„MOTOZBYT”

uprzejmie zawiadamia, że od dnia 20 sierpnia 1973 roku

Przedsiębiorstwa „MOTOZBYT” na terenie całego kraju
 rozpoczynają przyjmowanie przedpłat na samochody osobowe z importu (Rumunia)

marki „DACIA” — 1300 cm³
za gotówkę — cena 170.000 zł

DANE TECHNICZNE:

- moc silnika 54 km (DIN) przy 5250 obr./min.
- pojemność silnika 1289 cm³
- szybkość maksymalna 135–140 km/godz.
- zużycie paliwa 8,5 l/100 km
- ilość miejsc 5

PRZEWDYWANE DOSTAWY: OD WRZEŚNIA BR.

Informacji dotyczącej terminu odbioru samochodu będą udzielać Przedsiębiorstwa MOTOZBYT w oparciu o datę wpływu przedpłaty.
 Pierwszeństwo przysługuje Klientom wpłacającym przedpłaty w ustalonym terminie 20 sierpnia br. P-284-0

Ogłoszenie w dzienniku „Życie Warszawy” z dn. 14 sierpnia 1973 r. o przyjmowaniu przedpłat na zakup samochodów Dacia 1300; w danych technicznych podano eksploatacyjne zużycie paliwa (miasto – poza miastem) (fot./repr. ŻW)

GAZ-13 Czajka



Reprezentacyjny samochód GAZ-13 Czajka używany przez dostojników w ZSRR i tzw. krajach demokracji ludowej (fot. Z. Podbielski)

W Związku Radzieckim reprezentacyjne samochody osobowe, przeznaczone dla władz partyjno-rządowych, wytwarzały dwie fabryki: *Gorkowskij Awtomobilnyj Zawod* (GAZ) i *Zawod imieni Stalina* (ZiS),



Ściana przednia nadwozia samochód GAZ-13 Czajka ozdobiona chromowanymi elementami (fot. Z. Podbielski)

od 1956 r. noszący nazwę *Zawod imieni Lichaczewa* (ZiL). Ich konstruktorzy konkurowali ze sobą, opracowując nowe pojazdy. Rywalizacja nie była jednak równa, gdyż najwyżsi dostojnicy ZSRR wybierali produkty bliższych Kremlowi moskiewskich zakładów ZiS/ZiL. W Gorki mimo to postanowiono udowodnić, że tamtejsze konstrukcje, choć nieco mniejsze, ale za to produkowane w znacznie większej liczbie egzemplarzy, też nadają się dla dostojników państwowych, tyle, że niższej rangi

Styliści i inżynierowie obu wytwórni chętnie wzorowali się na projektach amerykańskich samochodów luksusowych. Wyjątkiem był tu GAZ-12 ZiM, ale już jego następca nie pozostawiał wątpliwości, że ma coś wspólnego z dwoma modelami Packarda: *Patricianem* i *Clipperem*. Oznaczono go kolejnym numerem jako GAZ-13, rezygnując ze skrótowca ZiM, nawiązującego do ministra spraw zagranicznych ZSRR *Mołotowa*, którego nazwisko kojarzone z okresem tzw. kultu jednostki. Jako nazwę modelu

przyjęto więc słowo „czajka”, co po rosyjsku znaczy „mewa”, a te właśnie ptaki współtworzyły krajobraz nadwoźniańskiego Gorki. Stylizowany emblemat lecącego ptaka umieszczono także na osłonie wlotu powietrza do chłodnicy silnika.

Nowy pojazd pokazano w pawilonie radzieckim podczas wystawy Expo w Brukseli w 1958 r., gdzie obok modeli sputników wzbudzał największe zainteresowanie. Zwiedzającym podobało się estetyczne nadwozie, co prawda nawiązujące do amerykańskich wzorów. Było jednak dłuższe od wspomnianych modeli Packarda i miało większy rozstaw osi, a na tylnych błotnikach tzw. ogony, które za oceanem wychodziły właśnie z mody. W przypadku Czajki dobrze jednak harmonizowały z linią jej sylwetki.

GAZ-13 Czajka w porównaniu ze swym poprzednikiem był hojniej ozdobiony chromowanymi elementami i wyglądał dostojniej, nawiązując pod tym względem do samochodu ZiL-111. Zrezygnowano w nim z samonośnej konstrukcji nadwozia (GAZ-12) na rzecz ramy nośnej w kształcie litery „X”. W przestronnym wnętrzu znajdowały się dwie niedzielone kanapy, a pomiędzy nimi dodatkowe odchylane dwa indywidualne fotele nazywane strapontenami. Nawet na nich siedziało się wygodnie, gdyż miały szerokość po 560 mm, a wewnętrzna szerokość nadwozia na wysokości tylnej kanapy wynosiła 1665 mm.

Elegancki wystrój kabiny tworzyły foinowane okładziny tablicy rozdzielczej i listew poszycia wewnętrznego drzwi. Duża powierzchnia przeszklona, z giętymi, panoramicznymi szybami przednią i tylną, sprawiała, że w środku było jasno.

Nadwozie kryło wiele rozwiązań technicznych po raz pierwszy wprowadzonych w samochodzie osobowym marki GAZ. Były to m.in.: czterogardzielowy gaźnik, automatyczna skrzynka biegów sterowana przyciskami umieszczonymi z lewej strony tablicy rozdzielczej, hydrauliczne wspomaganie układu kierowniczego, wspomaganie hamulców i bezdętkowe ogumienie. O wysokim na ówczesne czasy poziomie wyposażenia pojazdu świadczą też: elektrycznie sterowane szyby obu par drzwi, spryskiwacz przedniej szyby i radio z automatycznie wysuwaną anteną. W egzemplarzach z lat 70. XX wieku w układzie hamulcowym zastosowano w miejsce jednego dwa obwody sterujące, a przy przednich kołach mechanizmy tarczowe zamiast bębnowych. Do napędu Czajki wykorzystywano nowoczesny silnik typu M-13 o ośmiu cylindrach w układzie widlastym (z rzędami cylindrów rozwidlonymi pod kątem 90°) i górnozaworowym rozrzędem OHV. Kadłub i głowice były wykonane ze stopów aluminium. Jednostka pracowała równomiernie i nadawała ciężkiemu samochodowi dość dobrą dynamikę – rozpędzenie od zera do prędkości 100 km/h trwało 20 s.

Poziomo poprowadzone błotniki tylne wystające nad pokrywę bagażnika (uksztaltowane w tzw. ogony), harmonizujące z kształtem błotników przednich; w dolnej części zderzaka widoczne wyprowadzone dwie rury wylotowe spalin
(fot. Z. Podbielski)





Wersja eksportowa samochodu ZAZ-965AE z 1965 r. (fot. Z. Podbielski)

Jako producenta samochodu wyznaczono fabrykę w ukraińskim Zaporozżu (do 1921 r. Aleksandrowsk) nad Dnieprem, wiosną 1959 r. przekazując jej dokumentację i prototypowe pojazdy. Zakłady te dotychczas nie wytwarzały samochodów, ale miały tradycje przemysłowe. Od 1930 r. produkowano tam pierwsze w ZSRR kombajny zbożowe Kommunar, a także inne maszyny rolnicze. Na nowe potrzeby fabrykę przebudowano. Zanim uruchomiono produkcję, w lipcu 1960 r. samochód zaprezentowano I sekretarzowi KPZR Nikicie Chruszczowowi, który po krótkiej przejażdżce miał powiedzieć: „Dobry podarunek (prezent) dla robotników”.

Seryjną produkcję samochodu pod nazwą ZAZ-965 Zaporoziec rozpoczęto 25 października 1960 r., a pierwszą partię przekazano do sprzedaży miesiąc później, 22 listopada. Stał się on pierwszym w Związku Radzieckim ogólnodostępnym pojazdem. Ze względu na wygląd zewnętrzny nadwozia żartobliwie nazywano go „Garbaty”, zapewne nawiązując

także do popularnego Volkswagena, w Polsce nazywanego „Garbusem”. Z niemieckiego samochodu przejęto zresztą koncepcję zawieszenia przedniego, z udziałem poprzecznych drążków skrętnych, co obok widlastego silnika stanowiło kolejną różnicę w stosunku do włoskiego wzorca – Fiata 600, w którym zastosowano resor poprzeczny. Zaporoziec był też wytwarzany w wersji ZAZ-965B, przeznaczonej dla inwalidów, z urządzeniami ręcznego sterowania. Dla poczty opracowano prototypową odmianę z nadwoziem typu furgon, oznaczoną ZAZ-965S.

Od 1963 r. wytwarzano zmodernizowanego Zaporozca ZAZ-965A. Zmianami objęto wygląd zewnętrzny nadwozia, m.in. z przedniej pokrywy bagażnika znikła pięcioramienna gwiazda, a lampy kierunkowskazów przednich przeniesiono nad reflektorów pod nie. Wprowadzono też nowy typ silnika MeMZ-966 o większej pojemności skokowej (uzyskanej przez zwiększenie średnicy cylindra) i wyższej mocy. W 1966 r. ponownie zmodyfikowa-

Dane techniczne samochodu ZAZ-965 (965A) Zaporozec

Nadwozie	
Budowa	stalowe, samonośne, 2-drzwiowe, 4-miejscowe
Silnik	
Budowa	4-suwowy, 4-cylindrowy, widlasty, gaźnikowy, chłodzony powietrzem, umieszczony podłużnie z tyłu
Średnica cylindra × skok tłoka/poj. skokowa	66 (72) × 54,5 mm/748 (887) cm ³
Stopień sprężania	6,2...6,5 (6,5)
Moc maksymalna	16,9 kW = 23 KM (19,9 kW = 27 KM) przy 4000 obr/min
Maksymalny moment obrotowy	44,1 Nm przy 2400 obr/min (50 Nm przy 2200...2500 obr/min)
Układ przeniesienia napędu	
Skrzynka biegów	mechaniczna 4-biegowa
Napęd	na tylne koła
Podwozie	
Zawieszenie przednie	wahacze wzdłużne (skośne), drążki skrętne umieszczone w dwóch poprzecznych rurach, sprężyny śrubowe, teleskopowe amortyzatory hydrauliczne
Zawieszenie tylne	trójkątne wahacze wzdłużne, sprężyny śrubowe, teleskopowe amortyzatory hydrauliczne
Hamulec zasadniczy	hydrauliczny, mechanizmy bębnowe z przodu i z tyłu
Hamulec postojowy	mechaniczny na tylne koła
Ogumienie	5,20 × 13
Wymiary i masy pojazdu	
Długość × szerokość × wysokość	3330 × 1395 × 1450 mm
Rozstaw osi	2023 mm
Masa własna	665 kg
Dane eksploatacyjne	
Prędkość maksymalna	80 (90) km/h
Zużycie paliwa	5,5 dm ³ /100 km przy prędkości 30...40 km/h

no elementy wyposażenia zewnętrznego i wewnętrznego, a także podniesiono moc silnika do 30 KM. Samochód był w niewielkich liczbach sprzedawany w niektórych krajach socjalistycznych oraz w Belgii (pod marką Jałta, tj. Jałta) i Finlandii. Wersję eksportową oznaczano ZAZ-965AE, a odmiany inwalidzkie – ZAZ-965AB.

Zaporozec model 965 miał wady, podobnie, jak jego prototypy – dużą głośność pracy silnika, który w ciepłe dni przegrzewał się, a także niewielką pojemność bagażnika. Samochód dobrze natomiast

sprawdzał się w rękach wiejskich użytkowników i w rejonach o złych drogach, dzięki kołom o trzy-nastociałowej średnicy (a więc o 1 cal większej niż w przypadku Fiata 600) i dużemu prześwitowi, wynoszącemu 200 mm. Jego niewielka masa własna sprawiała, że wystarczyło kilku mężczyzn, aby wydobyć go z drogowej pułapki (np. w razie ugrzęźnięcia). Poza tym pojazd odznaczał się nieskomplikowaną budową i był łatwy w naprawach. Model 965A wytwarzano do 1969 r., a w latach 1960–1969 fabrykę opuściło 322 116 sztuk Zaporozców pierwszej generacji.

ZiL-114/117



Reprezentacyjny ZiL-114 był używany tylko przez członków najwyższych władz Związku Radzieckiego. Egzemplarzem na zdjęciu jeździł I sekretarz Obwodu Leningradzkiego, członek KC KPZR; zdjęcie wykonano nad Newą w ówczesnym Leningradzie (obecnie Petersburg). Samochód poruszał się bez tablic rejestracyjnych, a jego pasażer miał ochronę jeżdżącą za nim specjalnie przygotowanymi Wołgami (fot. Z. Podbielski)

Samochody osobowe marki ZiL (d. ZiS) wykonywano w niewielkiej liczbie egzemplarzy, ręcznie, z dużą dokładnością i z najlepszych materiałów. Zawsze też były przeznaczone dla ścisłego grona członków najwyższych władz Związku Radzieckiego. Dlatego obecnie, jako unikatami, interesują się nimi kolekcjonerzy zabytkowych pojazdów, najbardziej ceniąc trzy pierwsze ich generacje (ZiS-101, ZiS/ZiL-110 i ZiL-111). Na nich jednak nie zakończono wytwarzania tych reprezentacyjnych limuzyn.

Następą ostatniego z wymienionych modeli (ZiL-111) był ZiL-114. Otrzymał wiele nowych rozwiązań technicznych, dotychczas niestosowanych w samochodach tej marki. Należały do nich np. układ hamulcowy z tarczowymi mechanizmami przy wszystkich kołach i hamulcem postojowym zwalnianym w chwili włączenia biegu do jazdy do przodu oraz bezpieczna kolumna kierownicy. Również stylizację nadwozia opracowano samodzielnie, nie wzorując się na pojazdach amerykańskich. Samochód zaczęto produkować w 1967 r. i wzbudził on duże zainteresowanie

głównie na Zachodzie, w krajach, które miały duże doświadczenie w wytwarzaniu reprezentacyjnych limuzyn – np. w amerykańskiej prasie uznano, że ZiL-114 jest pojazdem bardzo eleganckim.

W samochodzie ZiL-114 początkowo stosowano silnik znany z poprzedniego modelu (ZiL-111G). Była to 8-cylindrowa jednostka napędowa o pojemności skokowej 5980 cm³ i mocy 147 kW (200 KM). Na przełomie lat 60. i 70. XX wieku pojazd wyposażono w zmodernizowany silnik o większej pojemności skokowej i większej mocy. Służył on do napędu również nieco mniejszego samochodu ZiL-117, który pojawił się w 1971 r. Oba pojazdy, (tj. ZiL-114 i ZiL-117) miały te same rozwiązania konstrukcyjne podstawowych zespołów. Jednak nadal czterodrzwiowe nadwozie modelu 117 oferowało pięć (a nie siedem) miejsc siedzących, za sprawą skróconego o 58 cm rozstawu osi i o tyle samo zmniejszonej długości całkowitej. Pozostałe wymiary zewnętrzne – szerokość, wysokość, a nawet zwisy przedni i tylny – pozostały bez zmian. Redukcji uległa natomiast masa własna

Dane techniczne samochodu ZiL-114 (117)

Nadwozie	
Budowa	stalowe, mocowane do ramy nośnej, 4-drzwiowe typu limuzyna (sedan), 7-(5-) miejscowe
Silnik	
Budowa	4-suwowy, 8-cylindrowy, widlasty, gaźnikowy, chłodzony cieczą, umieszczony podłużnie z przodu
Średnica cylindra × skok tłoka/poj. skokowa	108 × 95 mm/6962 cm ³
Stopień sprężania	9,5
Moc maksymalna	220,6 kW = 300 KM przy 4400 obr/min
Maksymalny moment obrotowy	559 Nm przy 2700...2900 obr/min
Układ przeniesienia napędu	
Skrzynka biegów	automatyczna, 2-biegowa; od 1975 r.: 3-biegowa
Napęd	na tylne koła
Podwozie	
Zawieszenie przednie	wahacze poprzeczne, sprężyny śrubowe, amortyzatory teleskopowe, stabilizator przechyłów
Zawieszenie tylne	oś sztywna, wzdłużne resory piórowe, drążki reakcyjne, amortyzatory teleskopowe
Hamulec zasadniczy	hydrauliczny dwuobwodowy ze wspomaganiami i regulatorem siły hamowania, mechanizmy tarczowe z przodu i z tyłu
Hamulec postojowy	mechaniczny na tylne koła
Ogumienie	9,35 × 15
Wymiary i masy pojazdu	
Długość × szerokość × wysokość	6305 × 2068 × 1540 (5725 × 2068 × 1540) mm
Rozstaw osi	3880 (3300) mm
Masa własna	3085 (2880) kg
Dane eksploatacyjne	
Prędkość maksymalna	190 (200) km/h
Zużycie paliwa	19 (18) dm ³ /100 km przy prędkości 80 km/h

pojazdu, obniżono też poziom wyposażenia jego wnętrza, gdyż przeznaczono go głównie do transportu członków ochrony osobistej dostojników.

Sylwetka samochodu ZiL-114 była elegancka, bez nadmiaru upiększających ozdób, o „pudełkowatym” kształcie, z małymi zaokrągleniami krawędzi ze względów bezpieczeństwa. Dla zmniejszenia hałasu zastosowano wkładki elastyczne (poduszki) w miejscach łączenia nadwozia z ramą nośną. W tyl-

nej ścianie przedniego rzędu siedzeń zamontowano dwa dodatkowe, odchylane miejsca dla pasażerów. Trzyosobową tylną kanapę wyposażono w chowany środkowy podłokietnik. Z przodu i z tyłu montowano pasy bezpieczeństwa. Zamki wszystkich drzwi miały centralną blokadę uruchamianą z miejsca kierowcy, ale pasażerowie mogli odblokować ją klamkami. Szyby odporne na uderzenia i przebicie przyciemniano od zewnątrz. Przednią szybę panoramiczną