
Od autora

Przed Państwem trzecia część publikacji traktującej o pojazdach marki Jelcz. Omówiony w niej blisko sześćoletni okres działalności kończy się w roku 1989. Roku przełomowym dla naszego kraju. Przemiany społeczno-ekonomiczno-gospodarcze, które wówczas zaistniały spowodowały, iż wiele przedsiębiorstw branży motoryzacyjnej, w tym oczywiście JZS, zweryfikowało swoje pierwotne plany rozwojowe. Jest to więc publikacja opisująca konstrukcje samochodowe powstałe u schyłku Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Utworzone w marcu 1952 roku przedsiębiorstwo, w małej wiosce o nazwie Jelcz pod Wrocławiem, z upływem lat stało się jednym z największych przedsiębiorstw w Polsce, produkującym tabor najcięższy: wielkopojemne autobusy i samochody ciężarowe dużej ładowności. Trzecią dziedziną produkcji fabryki stały się samochody specjalistyczne: warsztaty naprawcze i samochody pożarnicze, których zakłady w Jelczu, przez wiele lat były największym producentem. Mijające lata sprawiły, że JZS rozrosły się do bardzo dużych rozmiarów, z własnym zapleczem szkoleniowym, transportowym, mieszkalnym, żywieniowym itp. Nade wszystko jednak potencjał tej fabryki stanowili wspaniali ludzie: inżynierowie, konstruktorzy, technolodzy i zwykli pracownicy, o których nie mówi się często, a którzy urzeczywistniali pracą własnych rąk projekty stworzone m.in. w Ośrodku Badawczo-Konstrukcyjnym JZS „Jelcz”. Przez wiele lat działalności przedsiębiorstwa, jego produkcja oraz rozwój były określane z jednej strony gospodarką centralnego planowania, z drugiej zaś ówczesnymi warunkami i możliwościami, które stwarzali kooperanci. Mimo tych ograniczeń starano się rozwijać konstrukcję produkowanych pojazdów. Głównie z tego powodu jelczańskie samochody ciężarowe dwukrotnie uczestniczyły w maratonie Paryż – Dakar. Także dwukrotnie samochody z Jelcza stawały na linii startu wyścigów rozgrywanych na węgierskim torze Hungaroring. To, czego nie udało się osiągnąć podczas wymienionych startów (ukończenia rajdów i zwycięstwa), jelczańskie załogi fabryczne osiągały wielokrotnie podczas ponad dziesięciu zorganizowanych edycji, rozgrywanego w kraju rajdu samochodów ciężarowych „Jelcz-Rally”. Organizowany od 1986 roku rajd był jedyną tego typu imprezą w krajach RWPG, gromadzącą z czasem na listach startowych znane międzynarodowe załogi.

Opisując historię fabryki nie sposób jest nie wspomnieć o jej udziale w rozbudowie Oławy, Laskowic Oławskich i Jelcza. Warto także wspomnieć o znaczącym udziale „jelczan” w procesie miastotwórczym, dzięki któremu w 1987 roku Polska wzbogaciła się o kolejne miasto: Jelcz-Laskowice. Dziś, według wielu potocznie wyrażanych opinii, jest to „najtrwalszy produkt Jelczańskich Zakładów Samochodowych”.

Przełom lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX wieku objawił się w naszym kraju wieloma przemianami społeczno-gospodarczymi. Początek lat dziewięćdziesiątych na zawsze będzie się kojarzył jelczanom z pojęciami: restrukturyzacja, prywatyzacja, inwestor strategiczny oraz zwolnienia grupowe. Znacząco spadła wówczas produkcja, zamówienia, skurczył się rynek zbytu, do Polski masowo sprowadzano używane pojazdy z zagranicy, przyczyniając się tym samym do spadku zainteresowania potencjalnych klientów wyrobami rodzimego przemysłu motoryzacyjnego. Według wielu powtarzanych dziś opinii, największy rozwój pojazdów produkowanych w JZS miał miejsce w latach osiemdziesiątych XX wieku. Konstrukcje wówczas opracowane, szczególnie w drugiej połowie tego dziesięciolecia, z powodzeniem były wprowadzane do produkcji w początkach lat dziewięćdziesiątych XX wieku. Były to już pojazdy konstrukcyjnie i jakościowo dostosowane do panujących wówczas realiów ekonomiczno-gospodarczych oraz wymagań indywidualnych użytkowników.



Prototyp samochodu
skrzyniowego
Jelcz S 662 D

cialnego w miejscowości Siedlce pod Oławą, pod pojazdem załamał się mostek. Wyglądający groźnie wypadek zakończył się tylko nieznacznym uszkodzeniem podwozia. Jelczańska załoga miała wiele szczęścia, że pojazd nie wpadł

do rzeki, tylko zawiesił się nadwoziem na stromej skarpie zniszczonego mostku.

W 1988 roku prototypowy pojazd został skierowany do Przemysłowego Instytutu Motoryzacji w Warszawie, w celu przeprowadzenia testów kierowności. Orzeczenia z przeprowadzonych ba-



Załoga: Adam
Chmielewski i Bernard
Zadworny, na trasie II
Międzynarodowego Rajdu
Samochodów Ciężarowych
„Jelcz Rally” w 1987 roku
(fot. Grzegorz Chyła)



Prototyp samochodu skrzyniowego Jelcz S 662 D w 1988 roku przechodził badania kierowalności w PIMot. Warszawa (fot. Eliza Frankowska/ archiwum PIMot)

dań zostały zawarte w protokole nr BRL.026.88.E sporządzonym w maju 1988 roku. Oto fragment orzeczenia dotyczący danych technicznych badanego pojazdu:

- przebieg w dniu rozpoczęcia badań – 14 612 km,
- ogumienie – 12.00-B20-16PR;
- rozstaw osi (koło przednie – oś wózka) – 4600 mm,
- rozstaw osi wózka – 1350 mm,
- rozstaw kół przednich – 2070 mm,
- rozstaw kół tylnych – 1800 mm,
- rozstaw kół bliźniaczych – 340 mm,
- średnica kierownicy – 550 mm,
- masa całkowita – 22 500 kg,
- masa przypadająca na oś przednią – 6500 kg,
- masa przypadająca na osie tylnego wózka – 16 000 kg.

Przez dwa kolejne lata pierwszy wykonany w Jelczańskich Zakładach Samochodowych prototyp samochodu skrzyniowego z trzema osiami napędowymi był używany m.in. przez fabryczną ekipę serwisową towarzyszącą jelczańskim załogom rajdowym na trasach „Jelcz Rally”.

Pod koniec lat osiemdziesiątych XX wieku, ówczesne kierownictwo JZS opracowało program rozwoju technicznego, ekonomicznego i społecznego JZS „Jelcz” na lata 1989–2000, w którym można znaleźć informacje związane z planami produkcji pojazdów z przednią osią napędzaną. „1. Obecnie główny nacisk położono na uruchomienie pojazdów w układach jezdnych 6×4:

- podwozia samochodu samowyładowczego 6×4 W 642,
 - ciągnika siodłowego 6×4 C 642.
2. Całkowite wycofanie z produkcji starzejącej się odmiany samochodów 4×2 rodziny 300.
 3. Wprowadzenie i rozwinięcie produkcji nowoczesnej odmiany samochodów 4×2 rodziny 400 z ciągną jej modernizacją.
 4. Uruchomienie produkcji po raz pierwszy w JZS samochodów 4×4 rodziny 400.
 5. Przygotowanie i uruchomienie w krajowym przemyśle przednich mostów napędowych oraz skrzyń rozdzielczych dla odmiany 4×4 i 6×6.
 6. Przygotowanie i uruchomienie produkcji samochodów uterenowionych 6×6”.

Uruchomienie produkcji samochodów o układach napędowych 4×4 i 6×6 miało na celu rozszerzenie palety pojazdów oferowanych przez fabrykę. Wiązało się to jednak, jak wspomniano w cytowanym fragmencie, z uruchomieniem w kraju produkcji przednich mostów napędowych oraz skrzyń rozdzielczych. Wcześniejsze plany uruchomienia takiej produkcji w FSC Starachowice z różnych względów nie doczekały się realizacji. Zakładowa prototypownia, wykonując prototypy samochodów dwuosiowych o układzie napędowym 4×4, korzystała z mostów napędowych i skrzyń rozdzielczych importowanych z Austrii. Jakie były dalsze losy wykonanego w 1986 roku prototypu samochodu skrzyniowego Jelcz S



Część ekipy JZS biorącej udział w 10. Rajdzie Paryż – Algier – Dakar. Stoją od lewej: Jan Kornicki, Wojciech Peptowski, Feliks Gaca i Wojciech Błęcki



Po całej ceremonii związanej z odbiorem technicznym, obowiązkowym udekorowaniem pojazdów i pobraniem niezbędnych dokumentów, wszystkie biorące udział w rajdzie załogi udały się z Reims do Paryża, gdzie na parkingu przylegającym do Wersalu zostały umieszczone w parku zamkniętym.

Dnia 29 grudnia na Placu Wersalskim odbył się pokaz startujących motocykli i samochodów. Pokazano prawie 200 motocykli i około 500 różnych samochodów, w tym prawie 100 ciężarówek. Do późnego wieczora wystawę odwiedzały tłumy pasjonatów motoryzacji. Polskie załogi odwiedzili przedstawiciele Przedsiębiorstwa Handlu Zagranicznego Pol-Mot oraz obu fabryk – Starachowic i Jelcza. Wieczorem odbyło się ostatnie spotkanie organizatorów rajdu z zawodnikami, na którym poinformowali oni o trasie przejazdu, miejscach szczególnie niebezpiecznych i toku postępowania w przypadkach nieprzewidzianych w regulaminie.

30 grudnia 1987 roku zawodnicy wystartowali do 9 kilometrowego prologu rajdu, którego trasa, podobnie jak rok wcześniej, została przez organizatorów specjalnie przygotowana. Deszcz,

Szef jelczańskiej ekipy inż. Tadeusz Barbacki (z teczką) oraz Adam Chmielewski

Jelczańskie samochody
w oczekiwaniu na start
do prologu 10. Rajdu
Paryż – Algier – Dakar '88



dużo błota, kąpiele błotne pojazdów i zawodników, to krótka charakterystyka tego odcinka, którego czas przejazdu liczył się w pierwszym starcie do odcinka specjalnego w Afryce, gdzie kolejność wyjazdu na trasę była ustalana na podstawie zajętego miejsca w prologu. Mimo iż trasa prologu była mniej niebezpieczna niż rok wcześniej, mniej było stromych podjazdów i zjazdów, podczas prologu odpadło kilka załóg, w tym doświadczona ekipa, czechosłowackiego LIAZ-a. Jelczańskie załogi zajęły miejsca 36. i 41. na 115 startujących samochodach ciężarowych.

Po zakończeniu prologu załogi powróciły na parking do Wersalu. Dzień następny przyniósł kolejną wizytę publiczności. Dla załóg był to jednak czas ostatnich przygotowań, rozmów ze sponsorami, zapoznawania się z mapami. Najwięcej pracy mieli oczywiście piloci, którzy przygotowywali wszelkie niezbędne informacje dotyczące trasy.

W dniu 1 stycznia 1988 roku, około czwartej rano, paryżanie pożegnali rajd. Zawodnicy wyruszyli na 780-kilometrową trasę pierwszego etapu rajdu z Pól Elizejskich do Sate. Pierwszy etap

Załoga z numerem 618:
Kornicki, Peplowski,
Chmielewski na trasie
dziewięciokilometrowego
prologu 10. Rajdu
Paryż – Algier – Dakar,
rozgrywanego w Reims



Pierwsze samochody gaśnicze Jelcz 010 GCBA 5/32 według nowo opracowanych założeń technicznych wykonano w JZS na przełomie 1989 i 1990 roku. Pojazdy te charakteryzowały się zmienioną konstrukcją segmentowego nadwozia specjalnego. Zmianę wprowadzono w pierwszym segmencie nadwozia – dzięki zwiększeniu jego długości uzyskano bardziej pojemne schowki boczne. Jednocześnie zmieniono konstrukcję podestów ułatwiających dostęp do górnych szuflad. Długość pierwszego segmentu nadwozia stała się adekwatna do długości segmentu tylnego, dzięki czemu sylwetka nadwozia stała się bardziej symetryczna.

Zmianie uległa także górna część obustronnej zabudowy zbiornika wody. W miejsce dotychczasowej płaskiej płyty wykonanej z blachy stalowej zastosowano płytę z blachy stalowej z charakterystycznymi poziomymi przetłoczniami. W wyniku wprowadzonych zmian w konstrukcji nadwozia zmianie uległa długość całkowita pojazdu z 7676 do 7920 mm, a także zwiększona została masa całkowita pojazdu z 6450 do 7250 kg. Poza wymienionymi zmianami wprowadzonymi w konstrukcji nadwozia, wykonane pojazdy w zasadzie zostały wyposażone w takie same podzespoły, jak prototypy wykonane w 1988 roku. W ramach serii próbnej wykonano zaledwie kilka sztuk przedmiotowych pojazdów. Niewątpli-

wie walory nowej jelczańskiej konstrukcji spowodowały, iż samochody pożarnicze typu Jelcz 010 GCBA 5/32 jako pierwsze i jedyne wówczas spełniały w pełni wymagania stawiane tego typu konstrukcjom przez krajowe jednostki gaśnicze. Potwierdzeniem tego faktu były wysokie oceny jelczańskich pojazdów wystawione przez Komendę Główną Straży Pożarnych, jak i Centrum Naukowo-Badawcze Ochrony Przeciwpożarowej w Józefowie. Jednostki te w pełni zaakceptowały samochód i oczekiwały na szybkie podjęcie produkcji. Odpowiednie decyzje zapadły w JZS dopiero w 1992 roku.

Ciekawostką, o której należy wspomnieć, a która pozwala na odróżnienie samochodów gaśniczych Jelcz 010 wykonanych do końca 1990 roku, jest tylny most napędowy. Pojazdy te były bowiem wyposażone w węgierskie mosty napędowe z blokadą mechanizmu różnicowego firmy Raba, typu 118.44, o przełożeniu całkowitym 6,68. Od 1991 roku samochody ciężarowe Jelcz serii 422 – w tym podwozia – były wyposażone już w tylne mosty napędowe konstrukcji Jelczańskich Zakładów Samochodowych. Mosty napędowe typu MT 1332 zostały opracowane w oparciu o konstrukcję licencyjnych mostów firmy RVI, które stosowano w produkowanych w Jelczu autobusach.



Samochód gaśniczy
Jelcz 010 GCBA 5/32
– widok strony lewej



Samochód gaśniczy
Jelcz 010 GCBA 5/32
– widok strony prawej



Samochód gaśniczy
Jelcz 010 GCBA 5/32
– widok tylnej części
nadwozia

Podstawowe dane techniczne samochodu gaśniczego Jelcz 010 GCBA 5/32 – 1989/1990

Podwozie: P 422 DS.

Układ jezdny: 4×2.

Silnik: WSK Mielec typ SW 680/207/5, o zapłonie samoczynnym, czterosuwowy, rzędowy, 6-cylindrowy, o mocy maksymalnej 243 KM przy 2200 obr/min, turbodoładowany.

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

Skrzynia biegów: FPS Tczew typu S6-90, 6-biegowa, synchronizowana, z przystawką wyprowadzenia mocy typu P 90/1a.

Mechanizm kierowniczy: FMS Szczecin typu 8065, śrubowo-kulkowy, z integralnym wspomaganie hydraulicznym.

Układ hamulcowy:

- hamulec główny: pneumatyczny, dwuobwodowy, z automatyczną regulacją siły hamowania osi tylnej;
- 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.



Autobus dalekobieżny
Jelcz PR 110 D Lux
– 1986 rok

ny pasażerów. Stanowisko kierowcy wyposażono w regulowane siedzenie, tablicę kontrolno-sterującą z prędkościomierzem wyposażonym w drogomierz monochromatyczny Poltik-Łódź, zestaw wskaźników oraz w radioodbiornik ze wzmacniaczem i mikrofonem.

Nadwozie autobusu miało trzy drzwi: w ścianie prawej na przednim zwisie znajdowały się dwu-

skrzydłowe drzwi odskokowe sterowane pneumatycznie, na zwisie tylnym znajdowały się jednoskrzydłowe drzwi zamykane na klamkę, a z lewej strony nadwozia na zwisie przednim były jednoskrzydłowe drzwi kierowcy, zamykane na klamkę. W zależności od wersji pojazdu okna boczne miały szyby pełne lub z partiami szyb przesuwanych. Cechą dość charakterystyczną w stylistyce



Stanowisko kierowcy
w autobusie
dalekobieżnym
Jelcz PR 110 D



Wnętrze autobusu
Jelcz PR 110 D
w wersji Lux



Wnętrze autobusu
Jelcz PR 110 D
w wersji Standard
(fot. Tomasz Smyk)

ce zewnętrznej pojazdów była obniżona przednia część dachu, co w efekcie pozwoliło na osiągnięcie niższej wartości współczynnika oporu powietrza c_x , a co za tym idzie, osiągnięcie lepszych właściwości jezdnych i eksploatacyjnych. Autobusy dalekobieżne Jelcz PR 110 D wyposażono w zawieszenie pneumatyczne oparte na miechach, elementach sprężystych z amortyza-

torami i stabilizatorami wspartymi dodatkowo układem poziomowania, umożliwiającym utrzymanie stałej odległości stopni od nawierzchni. Około 1988 roku autobusy wyposażono w pionową jednostkę napędową WSK Mielec typu SW 680/165, o maksymalnej mocy 202 KM, współpracującą z 6-biegową skrzynią przekładniową FPS Tczew typu S6-90.