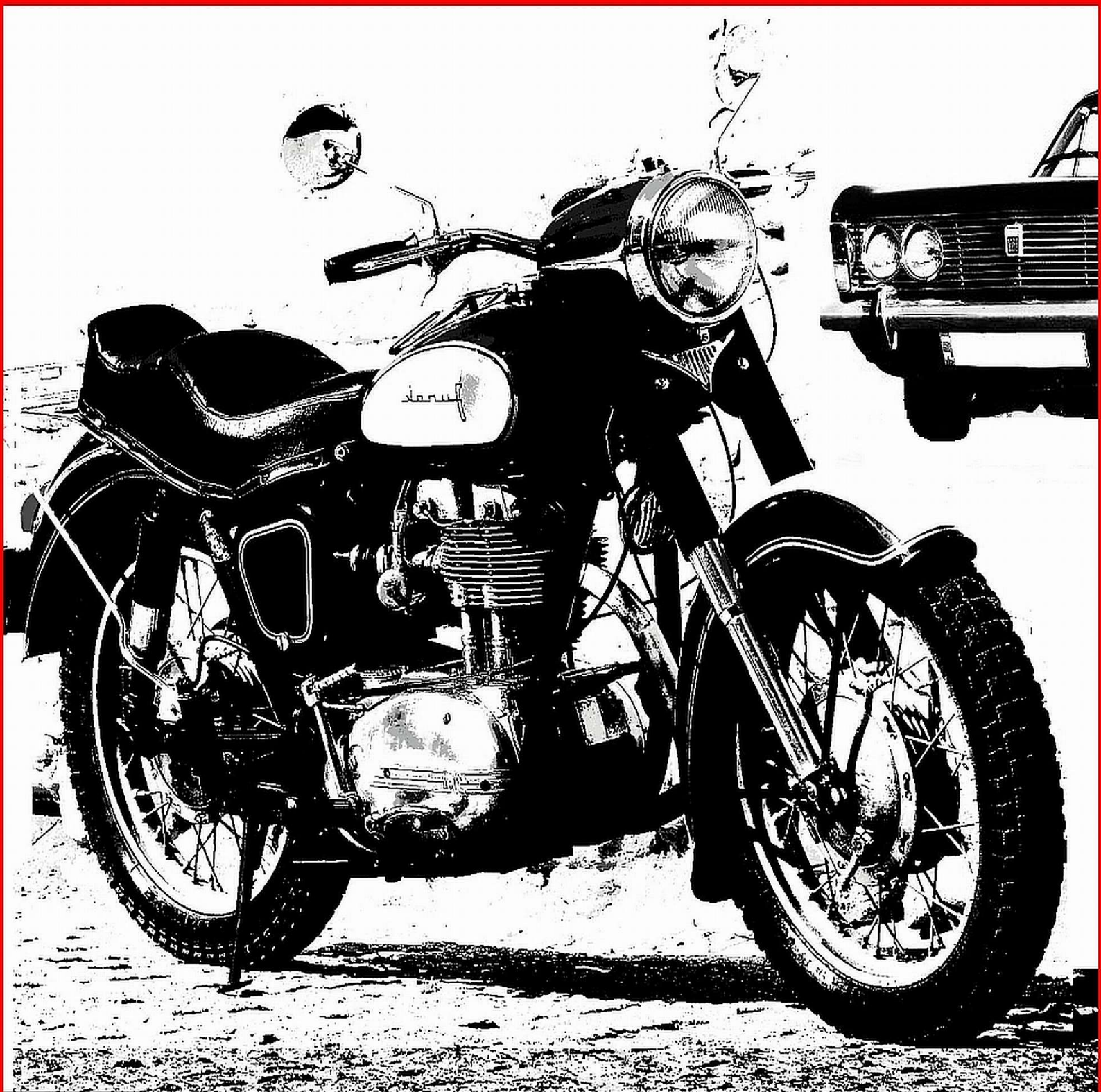


LEGENDY NASZEJ MOTORYZACJI



ALEKSANDER SOWA

© Copyright by Aleksander Sowa 2010

ISBN 978-83-61184-80-5

Wydanie I, 2010

Korekta: **Łukasz Mackiewicz**

Wydawca: Wydawnictwo internetowe e-bookowo
www.e-bookowo.pl
Kontakt: wydawnictwo@e-bookowo.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone.
Kopiowanie, rozpowszechnianie części lub całości
bez zgody wydawcy zabronione

W publikacji wykorzystano zdjęcia następujących autorów:

Adam Zakrzewski (55), Aleksander Twardowski (62), Anna Rusin (10), Artur Bazarnik (59), Bartosz Winiarski (30-32), Daniel Bienias (17), Daniel Szopiński – legionpolski@gmail.com (90, 91), Grzegorz Chyla (69, 70), Grzegorz Kuboń (101), Jan Kwiatkowski – J.A.K. SC (95-97), Jarosław Brelik (44), Jarosław Makola (42), Joanna Charażna (40), Kamil Gliński (5, 6) Katarzyna Stelmach (14), Leszek Małkowski – www.wfm.pl (102), Łukasz Rawski (13), Maciej Pilzak (41), Marcin Dorobek (15), Mariusz Sprawnik (12), Mateusz Papliński (50), Michał Kawałekiewicz (16), Mikołaj Uglorz (88), Mirosław Śmigas (11), Monika Cichecka (19, 86, 87), Paweł Gołota (39), Piotr Trzeptola – dzięki uprzejmości Krzysztofa Szaykowskiego (94), Robert Magiera – A.P.M. Auto (77-79), Robert Szpunar (65, 66), Sylwia Chacińska (22, 24, 26, 27, 45, 46, 80-83), Urszula Ignaczewska – www.fototresci.net (89), HummFred (53) oraz autor (59,60).

A także:

Z archiwum PKS RYBNIK oraz DJ. NOMIT dzięki uprzejmości Arkadiusza Tasiora (56), Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Samochodów Małolitrażowych BOSMAL (61), Leopard Automobile-Mielec sp. z o.o. (98, 99), Arkus & Romet Group sp. z o.o. (100) oraz archiwum autora (71, 72).

Ponadto wykorzystano zdjęcia użytkowników projektu Wikimedia Commons w ramach następujących licencji:

Domena publiczna (public domain):

Mix321 (28), MarcinJLewandowski (27, 38), Liftarn (51, 52), KRZYSZTOF (47, 48), Drozdi-Pn (103), Spc. Gabriel Reza (92), Bach01 (20), Mohylek (25), Jarekt (7), Halibutt (1, 3), Bach01 (21), Mieciu K (84) oraz Słfi (58).

GNU Free Documentation License: (www.en.wikipedia.org/wiki/GNU_Free_Documentation_License)

Stefan Baguette (104), Topory (29, 64), Stahlkocher (2, 68), Pibwl (43, 75), Liftarn (85), Daniel Delimata (67), Be-bok911 (63), Artur Pielach (23), Aktron (57, 58), Raf24 (76), Radomil (54) oraz Stephen Foskett (73).

Creative Commons Attribution 2.5: (www.creativecommons.org/licenses/by-sa/2.5/deed.pl)

Hubert Śmietanka vel Hiuppo (8, 33–36) oraz Asterion (49).

Creative Commons Attribution 3.0: (www.creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/deed.pl)

Krzysztof Maria Różański (18), Sebastianm (93) oraz Hubert Śmietanka vel Hiuppo (74).

Mikrus na zdjęciu nr 30 należy do Romana Mirkowskiego. Właścicielem Nestora ze zdjęcia nr 95 jest Mariusz Kasprzak.

***Książkę tę dedykuję 17-letniemu Maćkowi Pilzakowi,
który 2 grudnia 2008 roku, w zaledwie osiem dni po przesłaniu mi zdjęcia (41) swojej
WSK, opuścił swoją rodzinę i przyjaciół – zginął tragicznie w wypadku samochodowym.***

WSTĘP

Kiedy byłem jeszcze zasmarkanym dzieciakiem, przez długi, stanowczo za długi czas byłem najniższym uczniem w klasie. Była to moja pierwsza, jakże bolesna życiowa tragedia. Tragedia tym smutniejsza, że moja klasa nie składała się wyłącznie z chłopców, co bolało młodzieńcze, acz już męskie ego jeszcze bardziej. Jednak nagle – po latach wyrzeczeń, ciosów, podduszeń i poniżeń, po setkach godzin, kiedy zrozumiałem, czym jest fizyczne i psychiczne znęcanie się – zacząłem rosnąć, aż osiągnąłem wynik obecny. Wprawdzie nie jest on imponujący jak u koszykarzy NBA, mnie jednak wystarczy. Oczywiście nie omieszkałem odciąć się grubą kreską od tamtych czasów i powziąłem krwawy odwet za lata upokorzeń i kpin ze strony kolegów. Jak wspomniałem, na kolejnego Andrzeja Gołotę nie wyrosłem, ale ci, którzy życie uprzykrzali mi najskuteczniej, poczuli, jak się zmienia strona medalu. Podobnie mogło być z polską motoryzacją.

Nasz kraj nigdy nie był potęgą w tej dziedzinie, niemniej jednak mamy w niej swój dorobek. Polska myśl techniczna zawsze napotykała trudności: przed wojną techniczne, kiedy kraj był młody i rozwijający się, po wojnie zaś nastąpiły niekorzystne warunki społeczno-polityczne. Przykra sprawa. Dla mnie jest to druga po dziecięcych latach życiowa tragedia. Tyle że z pierwszej udało mi się wyjść bez większych obrażeń, a naszej motoryzacji... No cóż, jaki koń jest, każdy widzi. Mimo to trzeba obiektywnie przyznać, że powstało u nas wiele niezwykłych, interesujących konstrukcji, a losy ludzi związanych z motoryzacją stanowią fabułę niejednego filmu.

Co decyduje o tym, że pewne maszyny stają się legendą, a inne przemijają bez echa? Bywa różnie. Czasem decyduje ich piękno albo nieprzeciętna brzydota, czasem totalnie spaprana konstrukcja albo beznadziejne wykonanie, lub zupełnie odwrotnie: niemal perfekcyjna jakość. Czasem to, że coś wpęzło niczym pająk do namiotu na wakacjach w pokłady naszej tkliwej pamięci, a czasem niezwykła konstrukcja albo niecodzienne przeznaczenie maszyny. Czasem decyduje jakiś bardziej „ludzki” element: niezwykła historia albo jeszcze coś innego, trudnego do zdefiniowania... Nieubłagany upływ czasu powoduje jednak, że wiele szczegółów popada w zapomnienie.

Wybrałem kilkadziesiąt odrębnych historii na temat legend naszej motoryzacji. Co znalazło się w moim prywatnym rankingu, będziesz miał okazję za chwilę się przekonać. Dlaczego zdecydowałem się spisać te historie, chociaż jestem niemal pewny, że każdy wydawca, do których trafi rękopis, będzie rozkładał ręce? To najważniejsze pytanie tej książki. I najtrudniej na nie odpowiedzieć.

Kiedy piszę te słowa, wiem, że na naszych drogach nie słyhać warkotu silnika naprawdę polskiego pojazdu. Oczywiście byłbym zakłamanym zdrajcą polskiej sprawy na usługach imperialistycznych pachółków kapitalizmu, gdybym się teraz trochę nie sprostował. Bo przecież wśród sunących z wdziękiem po ulicach – porządnych, jak i cała Rzesza – lśniących BMW, Mercedesów i już mniej porządnych Audi, Opli jest jeszcze coś. Pośród efektów zemsty całej żółtej rasy – zapewne za brak dostępu do antykoncepcji – czyli pośród skośnookich, obrzydliwych łunochodów, które na pewno zbudowano gdzieś na polu ryżowym – coś się chyba jeszcze tli. Pomiędzy zimnymi jak lód, niezniszczalnymi jak Ojciec Dyrektor, charakternymi niczym Monika Olejnik skandynawskimi symbolami prestiżu, smaku i wygody spod znaku Volvo i Saaba – coś jeszcze brzęczy. Wreszcie między żabowatymi Peugeotami, Renówkami, Citroënami czy samochodami z wólczniami do byczych mordów w bagażnikach, którymi Germanie zafundowali déjà vu anszlusu, tak samo zresztą jak knedlom – pozostało jeszcze to coś. Kilka niedobitków, weteranów i wiarusów, które czasem jeszcze w słoneczny dzień suną po drogach zbombardowanych przez kolejnych ministrów infrastruktury i transportu, przypomina mi, że kiedyś nie miałem 1,75 cm wzrostu, a polskie fabryki nie zawsze produkowały czekoladki Nestlé i jakże polską wodę mineralną Bonaqua. Te świadectwa polskiej sprawy pod wezwaniem św. wkrętaka, tokarki i przecinaka są dowodem na to, że chociaż się nie udało – udać się mogło. Pielęgnowane, niczym siewka konopi indyjskich w Amsterdamie, przez zapaleńców, z którymi rozwodzą się żony i od których odchodzą kochanki, nie mogąc znieść konkurencji z kanciakiem, sześćsetką, Junakiem czy Warszawą – przypominają nam, że mogło być trochę inaczej. Tym starszym przypominają, że starszymi nie zawsze byli, a na samą myśl o tym, jak Sokół działał na błękitne spódniczki, w lędźwiach staruszków odzywają się dawno zapomniane pokłady testosteronu, działając niczym nie mniej błękitna tabletki. Tym młodszym już nie przypominają, ale zadziwiają... że w ogóle coś takiego powstało. Sprawiają, że młodzi z niedowierzaniem, że taka zajawka kiedyś w Polsce była, kręcą wystrzyżonymi głowami ze słuchawkami empetrójki w uszach, w które sączy się hip-hop. Tym zaś, którzy kochają śrubki, nakrętki, przekładnie, pierścienie, tłoki i sprzęgła, w których żyłach benzyna tętni zamiast krwi, którzy myśli mają ryte w metalu, zamiast inteligencji – stopień sprężania, a pod mostkiem tętniącą paliwową pompę – tym tylko łezka się w oku kręci, że dziś żaden z nas nie może wejść do salonu sprzedaży i kupić – choć oczywiście już nie na kartki, talony, bony i asygnaty, ale normalnie, za zwykłe pieniądze w plastikowej karcie ukryte – syna Beskida do miasta, córkę Syreny na podwarszawskie wsie i wnuka Ogara, Smyka, Mikrusa czy po prostu Clicka zamiast Smarta. Bujają dziś w obłokach, by stanąć na światłach przy jakimś Tico, 206 czy Golfie, siedząc w naprawdę polskim samochodzie. Wreszcie jest jeszcze coś, dzięki czemu polska motoryzacja wcale nie umarła.

Dlatego postanowiłem spisać te kilkadziesiąt historii o tych, którzy byli, są i już na zawsze będą częścią naszej historii motoryzacji. Na pewno również po to, aby o nich nie zapomniano. Aby nie zapomniano o tym, że byli w kraju od Bugu do Odry ludzie, którzy potrafili stworzyć coś, o czym

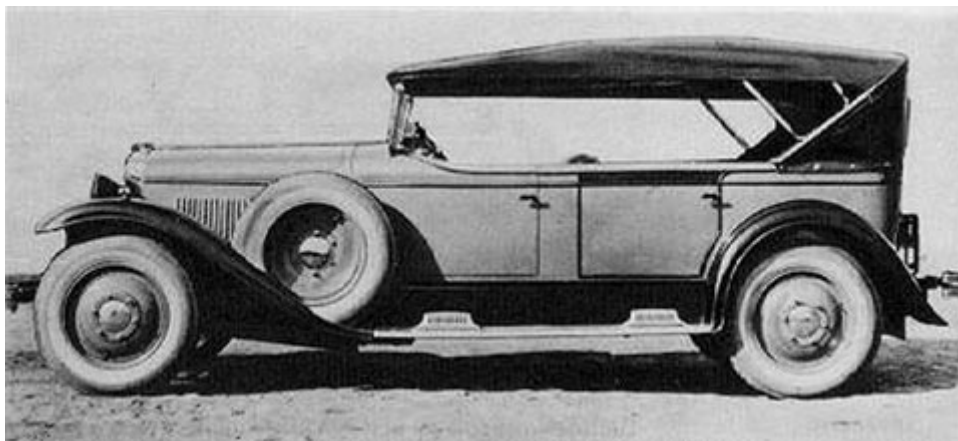
teraz się już z wolna zapomina, a którzy w dzieła stworzone pracą własnych rąk i głów włożyli swoją młodość, talent, chęć, zapał i tak teraz bardzo cenny czas...

Oczywiście wybór mój jest nieprzypadkowy, w odróżnieniu od informacji na temat moich wyborów. Wszystko, o czym tutaj przeczytasz, to subiektywne, własne odczucia, uzupełnione o informacje, do których udało mi się dotrzeć i które uznałem za użyteczne i ciekawe. Nie mam zamiaru przedstawiać encyklopedycznej wiedzy po raz kolejny, bo tej jest wszędzie jeszcze dość dużo. Starłem się unikać suchych danych technicznych, bo nie trzymasz przecież w ręku poradnika z cyklu „Zrób to sam”.

Mam zamiar jednak wsadzić kij w mrowisko i nie owijać niczego w bawełnę. Nie będę się z niczego tłumaczył ani niczego się wstydził. Jeśli coś mi się nie podoba, to na pewno o tym przeczytasz. I w nosie mam, obok much, to, co inni o mnie pomyślą – książka ma być przede wszystkim rozrywką dla ludzi zainteresowanych historią polskiej motoryzacji, tym zupełnie koślawym wycinkiem naszej tożsamości narodowej, oraz summa odczuć grafomana, którego szlag trafia, jak widzi, co jest, a co mogło być...

Chciałbym, aby nie pozwolono legendom polskiej motoryzacji utonąć w zalewie produktów kupowanych na raty za 299 zł miesięcznie, które są dowodem tego, że nie potrafiliśmy – choć bardzo chcieliśmy – pozostać Polską, szczególnie na atrapie chłodnicy, tylnej klapie i na zbiorniku paliwa z boku. Nie chcę także, aby zapomniano, jak doszło do tego, że jest, jak jest. I abyśmy tego, co jeszcze nam zostało, nie pozwolili zaprzepaścić do końca. Rozgrzebując tę naszą ulubioną narodową martyrologię, niech wszyscy pamiętają o tym, co straciliśmy, aby w przyszłości nie popełniać tych samych błędów.

Mam także nadzieję, że lektura niezwykłych historii naszej motoryzacji pozwoli oderwać się Czytelnikowi od jakże mało jaskrawej rzeczywistości naszego podwórka pod blokiem z wielkiej płyty na osiedlu XXX-lecia, która jest OK tylko dlatego, że nie ma w tej chwili dla nas alternatywy. Tak samo jak z Matizem, Seicento, Agilą czy Getzem.



1. CWS T-1, pierwszy polski samochód seryjny



2. Niemiecki Hanomag 1,3 bardzo naszego LS przypominał



7. Zbudowany w zaledwie 13 dni powstańczy samochód pancerny Kubus



18. Warszawa pick-up dla tych, co to nie bardzo mogą zaśpiewać: „Jestem z miasta”



19. Tę Warszawę przerobiono na dreżynę. Umożliwiała szybki przejazd (do 100 km/h) po torach na wybrane miejsce, ale także jazdę po drogach bitych



44. Dwusuwowy chopper w peerelowskim wydaniu: WSK M06 B3 Bąk

NAJPIĘKNIEJSZY POLSKI SAMOCHÓD

Dzieło sztuki, niczym piękna kobieta, charakteryzuje się tym, że niczego z jego wyglądu odjąć nie można i niczego nie trzeba też dodawać, aby piękno nadal błyszczało z całym przepychem. Taki też, gdy dziś na niego patrzę, był najpiękniejszy polski samochód.

Pewnie niewielu z Was pamięta Dustina Hoffmana w amerykańskim filmie *Absolwent* (*The Graduate*) z 1967 roku w reżyserii Mike'a Nicholasa, ale jeśli widzieliście, będziecie wiedzieć, o co chodzi. Akcja filmu ma się tak, że młody jeszcze Dustin Hoffman, zmęczony byciem złotym dzieckiem dla przyjaciół rodziców, wplątuje się w romans z żoną szefa swojego ojca. Prowadzi przy tym frustrujące życie i często widzi starszych w surrealistyczny sposób.

Nie byłoby w tej historii nic szczególnego, gdyby nie to, że film wypełnia wspaniała muzyka, która czyni go dziełem sztuki. Nuty boskiego wokalu i gitar Simona and Garfunkela w trakcie takich megahitów, jak *The Sound of Silence* czy *Mrs. Robinson*, czynią ten film niezapomnianym. Tak samo kultowe są sceny, kiedy główny bohater pruje czerwonym kabrioletem Alfa Romeo Spider przez wiszący most, a w tle słychać przepiękny śpiew cylindrów, nieporównywalny do niczego. Nawet do Harleya, a jego czepiać się nie można, bo to jedyna rzecz na świecie, która Amerykanom się tak naprawdę dobrze udała. *Alfa sound* jest nie do podrobienia nawet przez Koreańczyków. Tak, *Osso di Seppia*¹ Alfy z 1966 roku to boski samochód, prawdziwa ikona motoryzacji. Coś jak nasza... Syrena.

Skarpeta, kurołapka, zajęcówka, panienska, podobno dobra do łapania zajęcy przez drzwi otwierane pod prąd, i królowa poboczy, bo częściej stoi niż jedzie. Najbrzydsze przecież auto w całym Układzie Warszawskim, a kto wie, czy nie jedno z najbrzydszych, jakie kiedykolwiek na świecie powstało (nie licząc oczywiście Nubiry! – zakrzyknie ktoś). Jak to zatem możliwe, by Syrenka była najpiękniejszą polską konstrukcją samochodową wszech czasów? Możliwe, możliwe. Bo to Syrena właśnie. Oszalałem? Doprawdy, wcale nie.

Rzecz jasna pocziwinę Syrenkę zna każdy, kto ma więcej niż 25 lat, a i młodszy w większości też. Tyle że nie grzeszyła ona nigdy porażającą urodą, a gang jej silnika nigdy nie przypominał rasowego dźwięku, przywołał na myśl raczej wspomnienia, budzące grozę i błądy strach na wsi,

o palącej się stodole gaszonej sprzętem Ochotniczych Straży Pożarnych. Wtajemniczeni wiedzą dlaczego. Jak zatem skarpeta może być najpiękniejszym polskim samochodem? No przecież nie będzie nim Polonez kombi!

Syrena jest najpiękniejszym polskim samochodem! Co więcej, jest dziełem sztuki – sama w sobie – podobnie jak biust Doroty Rabczewskiej, tyle że w tym przypadku jednak coś tam dodano, a przy naszej FSO-Syrena nie. Oczywiście mowa o prototypie Syreny.

Na początku lat 60. ubiegłego wieku FSO stworzyła bowiem eksperymentalną Syrenę Sport. Samochód ten mógł być polskim Spitfire'em – na szczęście dla Triumphu, nie zaś Supermarine'a. Mógł być Alfą z Absolwenta. Zresztą nie tylko Alfą, bo również Triumphem TR6, Astonem Martinem DB6 z Bonda czy Fiatem 124. Wydaje się, że wszystkie te legendarne samochody mogły stać w jednym rzędzie z naszą Syreną Sport. Ja nie mam żadnych wątpliwości, że jest wśród nich miejsce dla niej. Wprawdzie czasem mam obawy co do swojego stanu psychicznego, szczególnie kiedy jedzie przede mną Ford Ka, ale tym razem nie mam wahań: Syrena Sport w rzędzie legendarnych samochodów świata to nie Andrzej Lepper w sejmie.

Przede wszystkim eksperymentalna konstrukcja samochodu, opracowana przez Cezarego Nawrota, była całkowitą nowością, ewenementem technologicznym na skalę polską, europejską i światową. Stworzyła podwaliny w dziedzinie projektowania nadwozi samochodowych. Powód? Nadwozie zbudowano z tworzyw sztucznych, czegoś na kształt laminatu. Normalka – powiesz. Tyle że wtedy Syrena, oczywiście również Warszawa i niewymieniona reszta motoryzacyjnej braci, zawieszona była niczym karoca Bolesława Krzywoustego na sztywnej ramie. Nadwozia ówczesnych samochodów zbudowane były z grubej blachy i w dużej mierze wykonane ręcznie.

A teraz drugi powód: motoryzacyjne pokrewieństwo. Samochód otrzymał przepiękne, aerodynamiczne, smukłe nadwozie, oparte na stalowej płycie podłogowej, zaprojektowane w stylu wspomnianych wcześniej konkurentów. Maskę, a właściwie jednolitą całą przednią część samochodu wraz ze zderzakiem i błotnikami, okrywającą silnik, koła i elementy zawieszenia czy układu kierowniczego, unoszona była tak samo jak w cudownym Spitfire'rze, z tą jednak różnicą, że nie z zawiasem umocowanym na zderzaku samochodu, ale na krawędzi szyby przedniej. Takie rozwiązanie, choć nietypowe, znakomicie ułatwiało dostęp w razie napraw i przeglądów.

W trakcie budowy sprytnie skorzystano z możliwości wykorzystania podzespołów seryjnych wersji Syreny w celu uproszczenia konstrukcji i zminimalizowania kosztów, co obecnie skutecznia z ogromnym powodzeniem, np. germański szajswagen w swoich Skodach, Seatach albo

¹ Pojawienie się Spidera wywołało liczne kontrowersje. Pracownicy fabryki nadali mu nawet pogardliwą nazwę *Osso di Seppia* (skopka kałamarnicy).

w Polówkach, Golfach i wysokolotnych Pasatach, gdzie 1,9 TDI jest uniwersalny jak szwajcarski scyzoryk. Że o kierownicach, fotelach, kratkach nawiewu i niezliczonej ilości pomniejszych dupereli nie wspomnę. I choć w naszej panience wykorzystano warszawskie przednie zawieszenie, układ kierowniczy, częściowo napęd, zawieszenie silnika, lampy przednie, zegary i wiele innych elementów, to efektem był samochód tak piękny, jak co najmniej Aston Martin z planu filmowego w kolejnych częściach przygód superagenta Jej Królewskiej Mości. Do kinowego wątku jeszcze zresztą wrócę.

W naszym sportowym samochodzie zastosowano również wiele zupełnie nowych części: nadwozie, szyby, specjalnie zaprojektowane fotele, powiększono także rozstaw kół w stosunku do seryjnej siostry. Ale i zastosowano zawieszenie kół tylnych niezależnie na drążkach skrętnych w odróżnieniu od poprzecznego resoru piórowego seryjnej, dwusuwowej Syreny.

Nowy samochód był niezwykle niski jak na dzisiejsze czasy oraz niski jak na ówczesne reguły projektowania prawdziwych samochodów sportowych, miał bowiem tylko około 1,20 m wysokości. Przy tym – zgodnie z prawidłami budowy przepięknych samochodów, nieśmiertelnym niczym Bruce Willis w kolejnych częściach *Szklanych pułapek*, które stanowią, że koła powinny być takiej średnicy, aby liczyły połowę całkowitej wysokości samochodu – tak właśnie było.

Samochód zbudowała grupa kilkudziesięciu osób w bardzo prymitywnych warunkach, i to w większości ręcznie. Syrena Sport była dwumiejscowym coupé z silnikiem umieszczonym nad przednią osią i napędem na koła przednie. Pod płaską i aerodynamiczną maską nie mieścił się na szczęście seryjny silnik, co nie było zresztą przypadkiem, ale celowym sabotażem twórców, którzy w ten sposób chcieli zamknąć drogę na wypadek, gdyby ktoś przemądrzały wpadł na idiotyczny pomysł wstawienia do tego nadwozia silnika S-15 z seryjnej dwusuwowej Syreny. Silnik ten pasowałby do Syreny Sport mniej więcej tak samo jak kamizelka na wieprzku albo serial *Klan* w TV w niedzielę przed *Telerankiem*.

W prototypie Syreny Sport zastosowano zatem zbudowany całkowicie od podstaw czterosuwowy silnik dwucylindrowy w układzie boxer (oznaczony jako S-16), chłodzony powietrzem, pomysłu Władysława Skoczyńskiego, powstały na niedzielonym, odlewanym w FSO bloku i z osprzętem z samochodu Panhard Dyna: z gaźnikiem, prądnicą i aparatem zapłonowym. Do budowy silnika wykorzystano cylindry Junaka, dlatego też silnik miał pojemność zaledwie 700 cm³ i osiągał moc około 35 KM przy 5000 obr./min, choć prawdopodobnie mógłby być o wiele mocniejszy. Wystarczy wspomnieć, że silnik Junaka osiągał przecież około 22 KM z 350 cm³, a w Syrenie Sport był powiększony niemal o 100%. Tak czy inaczej w hamowni silnik przeszedł wszystkie próby, które wykazały, że miał doskonale rozłożone siły i momenty obrotowe. Bez umocowania pracował na stole: równo, cicho, bez wstrząsów, a był to dopiero pierwszy egzemplarz. Do silnika S-17, będącego konstrukcją rozwojową silnika S-16, zastosowanego do napędu Syreny Sport, stworzono specjalne

cylindry (nie adaptowano ich z Junaka). Zmodyfikowano też blok silnika, podzieliwszy go w poziomie na połowę. Rozwój jednostki S-17, prowadzący do uproszczeń technologicznych, pozwalał snuć przypuszczenia, że ma on wejść do seryjnej produkcji. Tak się jednak, jak wiemy, nie stało. Prace wstrzymano z chwilą uruchomienia seryjnej produkcji silnika S-31 (dwusuwowego). Niemniej w wiekopomnej chwili – 1 maja 1960 roku (nie jest to oczywiście zbieg okoliczności – w PRL daty miały przecież symboliczne znaczenie) – Syrena Sport została wystawiona na widok publiczny i wzbudziła natychmiastową sensację. W przeddzień prezentacji twórcy oblali (dosłownie i w przenośni) nowy samochód winem „Perlistym”, co niemal nie zniszczyło lakieru, koniec końców jednak publiczna premiera samochodu okazała się ogromnym sukcesem. Samochód odznaczał się niebywale piękną linią nadwozia rasowej sportowej maszyny. Jak się okazało po prawie pięćdziesięciu latach, sylwetka Syreny Sport niewiele się zestarzała i nadal może stanowić kanon piękna dla nadwozi dwumiejscowych samochodów sportowych. Nic dziwnego zatem, że w tzw. Europie Zachodniej na początku lat 60. Syrena Sport uzyskała miano najpiękniejszego auta zza żelaznej kurtyny. Co tam Cobra, Caterham, Lotus 7! Syrena Sport była tym, kim dziś jest Doda, tyle tylko, że światła miała wcale nie za duże. A tak nawiasem mówiąc, ciekawe, co na najpiękniejszy samochód w komunizmie powiedziałby towarzysz Chruszczow.

Wybrane dane techniczne Syreny Sport

Silnik czterosuwowy, dwucylindrowy, chłodzony powietrzem, górnozaworowy w układzie boxer, o pojemności 700 cm³ i mocy 35 KM przy 5000 obr./min. Prędkość maksymalna: ok. 105-110 km/h, średnie zużycie paliwa: 6-7 l na 100 km.

Wracając jednak do naszej bohaterki... Po zbudowaniu pierwszego prototypu naturalnym biegiem rzeczy przeprowadzono testy drogowe. Okazało się, że Syrena Sport ma sztywne nadwozie i dobrze trzyma się drogi oraz że maksymalna prędkość samochodu to zaledwie... 65 km/h. To zdecydowanie zbyt mało jak na rasowy samochód sportowy i zaledwie wystarcza na rasową motorynkę. Wkrótce odkryto powód. Był to zapierający się o podłogę pedał gazu, co odkrył kierowca testowy Józef Michalik. Syrena Sport po usunięciu usterki osiągała prędkość

maksymalną w granicach 110 km/h, co mogło być dobrym punktem wyjścia do dalszego rozwoju koncepcji silnika i samochodu. Każdy cylinder miał oddzielny wydech i – jak mówił Cezary Nawrot – przy dodaniu gazu silnik wydawał z siebie przepiękny gang, jak synchronizowane jakąś cudowną siłą dwa motocykle Junak.

Trzeba pamiętać, że w tym czasie w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej komuna panowała wszędzie, aż trzeszczało. Po ulicach jeździły wyłącznie siermiężne Warszawy i nieco mniej toporne Syrenki 101 i 102, a taki samochód jak Syrena Sport uchodził za szczyt niemal nieosiągalnych marzeń. Już sama świadomość jej istnienia pobudzała wyobraźnię każdego, kto choruje na samo-

chody. W założeniu miał to być pojazd spełniający marzenia właśnie biednego Polaka o klasowej zamożności, o wysokiej pozycji społecznej, awansie i takich tam socjologicznych dyrdymałach. Nic zatem dziwnego, że zaprezentowany prototyp wzbudził ogromne zainteresowanie, że zrobił się wokół niego niezwykle szum i że nic już odtąd nie było takie samo. Pomysł był strzałem w dziesiątkę. Wszystkim Syrena Sport bardzo się podobała, gazety rozpisywały się o niej i wciąż pytano, kiedy wejdzie do seryjnej produkcji, bo wszyscy pragnęli tego samochodu. W dzisiejszych realiach byłaby to kura znosząca złote jajka. Początkowo bez wątplenia Syrena Sport była powodem do dumy. Do czasu jednak. Projekt Syreny Sport spotkał się z niechęcią władz, które uznały go za pomysł zbyt ekstrawagancki. Prawdą było, że nie przystawał on do siemieżnej, szarej rzeczywistości PRL-u. Rozbił się więc o twardy beton partyjny niczym prezerwatywa wypełniona wiadrem wody zrzucona z balkonu na piątym piętrze. Ponadto od początku wiadomo było, że to tylko studium i że seryjnej produkcji nie będzie.

Mimo to samochód stworzono, aby przede wszystkim pokazać, że można, ale też i dla samej radości tworzenia. Przy tym okazało się, że wybiegał stylistycznie i koncepcyjnie przynajmniej kilkanaście (jeśli nie kilkadziesiąt) lat w przyszłość motoryzacyjnej Polski i był na najwyższym światowym poziomie. Ale nic to, skoro Gomułka otwarcie twierdził, że w zupełności wystarczy, jeśli każdy Polak będzie miał rower. A rower i własne, prywatne, szafowo piękne i nieprzyzwoicie niepraktyczne auto, którym jeździ się w zasadzie tylko dla przyjemności – to dwie różne koncepcje życia. Myślano o produkcji bardzo prostych, praktycznych i tanich samochodów, a nie pięknych samochodów sportowych. PRL to nie Włochy, Niemcy Zachodnie czy chociażby Czechosłowacja! Cyrankiewicz zadzwonił osobiście do FSO z wystarczająco czytelną dyspozycją, że samochód należy spokojnie ukryć, nie wystawiać na widok publiczny, aby stopniowo uciszyć niepotrzebne zamieszanie wokół niego. To wszak bardzo dziwi. Czesi wyprodukowali kabriolet Skoda Felicia, a Niemcy Wartburga coupé i sport, które także nie powinny pasować do socjalistycznej rzeczywistości, a miały się dobrze, my zaś możemy im tylko zazdrościć. Dowodzi to, że Syrena Sport teoretycznie miała szanse na niskoseryjną produkcję, nawet na eksport. Niestety szansy tej nigdy nie otrzymała. Jedyne powstały, krwistoczerwony prototyp Syreny Sport ukryto w magazynach Ośrodka Badawczo-Rozwojowego w Falenicy – zgodnie z wytycznymi możliwych tamtego świata – gdzie cichutko stał, czekając nie wiadomo na co, aż do końca lat 70. Niestety nie przetrwał. Wydano bestialską decyzję, by go zniszczyć, i choć pracownicy OBR za wszelką cenę starali się uratować unikalny egzemplarz, specjalnie powołana komisja skrupulatnie pilnowała, żeby samochód doszczętnie rozbić. Dalekowzrocznie myślano już, jak budować nową tradycję, opartą na włoskiej licencji, a nie na inwestowaniu we własną produkcję.

Dlaczego jednak jeden jedyny egzemplarz zdecydowano zniszczyć? Nie umiem sensownie odpowiedzieć na to pytanie, Wysoki Sądzie, bo zanim się urodziłem, zniszczono Syrenę Sport wraz z silnikiem. I teraz jednym z nieosiągalnych motoryzacyjnych marzeń, do których, choć niechętnie,

to jednak się przyznaję, jest to, by zobaczyć to niezwykle auto będące częścią naszej narodowej historii. Jak smok wawelski albo poznańskie pierniki. Czy ktoś kiedykolwiek zbuduje replikę? Jeśli tak, poprę ten pomysł całym sercem.

Na koniec ostatnia ciekawostka: w kwietniu 2007 roku magazyn „Classicauto” opublikował notkę o odnalezieniu Syreny Sport. Stać miała w jednym z wiejskich garażów. Informacja ta wywołała duże ożywienie na forach internetowych, tym bardziej że do artykułu dołączone było zdjęcie pojazdu stojącego w zarośniętym garażu. Jednak w następnym, majowym numerze magazynu pojawiło się wyjaśnienie, że był to jedynie... primaaprilisowy żart ze strony wydawcy, a opublikowane zdjęcie to fotomontaż. Co za draństwo!



61. BOSMAL 126 Cabrio, maluch bez dachu – dziś rarytas dla kolekcjonerów



62. Mały Fiat dziś odchodzi w zapomnienie albo staje się legendą



103. Autobus, który uratował honor polskiej motoryzacji: Solaris Vacanza 13



104. Najbardziej rozpoznawalną cechą pojazdów Solaris jest asymetryczna szyba przednia. Tu: trolejbus Solaris Trollino 18 na ulicy miasta Winterthur w Szwajcarii

PODZIĘKOWANIA

Wszystkim tym, którzy pomogli mi przy tworzeniu tej książki, składam ogromne podziękowania. Bez Was ta książka nie byłaby tym, czym jest teraz.

Przede wszystkim dziękuję mojemu **tacie**, za to, że z ogromną determinacją uczył mnie czytać i pisać, co – jak widać – mu się udało, oraz **mamie**, że zawsze mnie w moich poczynaniach wspierała i pomagała z ogromnym poświęceniem, nie szczędząc czasem twardej ręki. Dziękuję **Monice** – za to, że pokazała miejsce, gdzie znalazłem większość zdjęć zaprezentowanych w książce.

Dziękuję **Zbyszkowi Kociubińskiemu** za liczne motoryzacyjne historie, które mi opowiedział za kierownicą autokaru, i za rozmowy nie tylko o śrubokrętach. Dziękuję **Mariuszowi Smyczkowi** oraz **Zbyszkowi Błaszkwiczowi**, dzięki którym znalazłem doskonały tytuł do jednego z rozdziałów, a którzy wielkodusznie zrezygnowali z honorarium w zamian na kubek obrzydliwej kawy z księżycowego pyłu. Dziękuję wszystkim autorom zdjęć i właścicielom praw autorskich.

Łukaszowi Mackiewiczowi dziękuję za kilka tygodni pracy korektorskiej nad manuskrypcem, czego efektem zrozumiałą dla czytelnika i napisany po polsku tekst.

Wszystkich, którzy poczuli się w jakiś przedziwny sposób urażeni moimi nieskrępowanymi dobrym tonem i przyzwoitością żartami – przepraszam.

www.wydawca.net



aleksander_sowa@tlen.pl

Opole, 26 listopada 2008

BIBLIOGRAFIA

- 1) „Automobilista”, nr 11/2007, *O początkach produkcji motocykli w Polsce – lata 1928-1931.*
- 2) Aleksander Rummel, *Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922 –1990*, WKiŁ, Warszawa 1985
- 3) Aleksander Sowa, *Fiat 126p Mały Wielki Samochód, Złote Myśli*, Gliwice 2007
- 4) Andrzej Cichowski, *Motocykle nowoczesne*, WKiŁ, Warszawa 1964
- 5) Andzej Zieliński, *Polskie Konstrukcje Motoryzacyjne 1947-1960*, WKiŁ, Warszawa 1984 roku
- 6) Andzej Zieliński, *Polskie Konstrukcje Motoryzacyjne 1961-1965*, WKiŁ, Warszawa 2008
- 7) Andzej Zieliński, *Polskie Motocykle 1946-85*, WKiŁ, 2004
- 8) Bogdan Pokropiński, *Lux-torpeda PKP*, WkiŁ, Warszawa 2007
- 9) Broń Wojska Polskiego 1939-1945. *Wojska Lądowe*, Alma-Press, Warszawa 2006 roku
- 10) Henryk Załęski, *Motocykle WSK*, WkiŁ, Warszawa 2004
- 11) Jan Tarczyński, *Polskie Motocykle 1918-1945*, WKiŁ, Warszawa 1991
- 12) Janusz Magnuski, *Samochody pancerne Wojska Polskiego 1918 – 1939*, WiS, Warszawa 1993
- 13) Jerzy Kajetanowicz, *Wozy bojowe i pojazdy wsparcia produkowane w Polsce w okresie powojennym. Wojsko i Technika*, Wrocław 1998
- 14) Kurt Grobecker, *Die fliegende Gartenlaube des Mr. Lewis... Und andere kuriose Erfindungen aus Urgrossvaters Zeiten*, Bastei Luebbe, Bergisch Gladbach, 1980
- 15) *Przegląd Motoryzacyjny nr 4/1955*, Motocykl M-07
- 16) red. Witold Leśniak, *Samochody od A do Z*, WKiŁ, Warszawa 1978
- 17) red. Zbigniew Otczyński, *Junak M10*, WKiŁ, Warszawa 2003
- 18) Stanisław Szelichowski, *Sto lat polskiej motoryzacji*, SAB, Kraków 2003
- 19) Tomasz Szczerbicki, *Motocykle II wojny światowej*, Alma-Press, Warszawa 2006
- 20) Witold Rychter, *Moje dwa i cztery kółka*, WKiŁ, Warszawa 1985
- 21) test.bv.pl
- 22) T.J. O Malley, *Wojskowe Pojazdy Transportow.* Warszawa 2002
- 23) Leszek Orłowski, *Samochód patrolowo-interwencyjny Dzik*, Bellona, Warszawa 2006
- 24) Julian Ginsbert, *Drogi Żelazne Rzeczypospolitej*, Warszawa 1938

Spis treści:

| | |
|--------------------------------------|----------|
| Wstęp | 5 |
| Choć jedna wiosnę uczyniła... | 8 |
| Pierwsze polskie pojazdy samochodowe | 12 |
| Pierwszy polski samochód seryjny | 26 |
| Nieudany początek | 30 |
| Nasz drapieżny ptak | 33 |
| Verfluchten banditen | 39 |
| Ojciec i syn | 46 |
| Prymitywne początki | 61 |
| Star zostaje strażakiem | 65 |
| Stracone złudzenia | 68 |
| Wymuszone małżeństwo | 71 |
| Mały, ale prawdziwy | 75 |
| Dwusuwowe serce | 80 |
| Wielki pechowiec | 85 |
| Koniec Syreniego śpiewu | 89 |
| Motoryzacyjna Targowica | 94 |
| Gdzie jest Warszawa? | 98 |
| Najpiękniejszy polski samochód | 109 |
| Nasza Formuła 1 | 115 |
| Pekaesu mam garniturek | 118 |
| Ciapek | 124 |
| Ten pierwszy raz | 127 |
| Zakład śmierci | 131 |
| Grande combinatore | 138 |
| Na międzynarodowych rajdach | 149 |
| Wariacje na temat Fiata | 126p152 |
| Mały Wielki Samochód | 163 |
| Najmocniejsze fabryczne Fiaty | 126p 166 |

Kłamstwa Kowalskiego i Jaruzelskiego 169

LPT 171

Wszyscy czekają na furgon 173

Jajko czy kura? 179

„Polacy idą na wojnę” 182

Silnik jak dzwon 188

O jeden zakręt za daleko 197

Mercedes Peerelu 203

Najdłuższe schody Europy 207

Titanic na kołach 212

Prawdziwy twardeł 227

Polak z Czechem dwa bratanki 233

Sojusz robotniczo-chłopski 241

Jak Feniks z popiołów 246

Lądowanie na Księżycu 260

Postscriptum 267

Podziękowania 269

Bibliografia 270

Patronat medialny:



Retro Auto





ALEKSANDER SOWA (UR. 1979 R.) TO AUTOR OD DEBIUTU W ZAJMUJĄCY SIĘ TEMATYKĄ MOTORYZACYJNĄ. DO JEGO NAJBARDZIEJ ZNANYCH PUBLIKACJI NALEŻY SERIA 3 KSIĄŻEK NA TEMAT FIATA 126P, W TYM NAJPOPULARNIEJSZA: FIAT 126P MAŁY WIELKI SAMOCHÓD. JEST RÓWNIEŻ AUTOREM DWÓCH POWIEŚCI I TOMIKU WIERSZY. ŁĄCZNIE WYDAŁ OSIEMNAŚCIE PUBLIKACJI. JEST ABSOLWENTEM POLITECHNIKI OPOLSKIEJ, MIESZKA I TWORZY W OPOLU. JEST PILOTEM SZYBOWCOWYM.

LEGENDY NASZEJ MOTORYZACJI TO 40 ROZDZIAŁÓW, NAPISANYCH NIEZWYKLE LEKKIM PIÓREM, WESOŁO, Z IRONIĄ I CYNICZNYM HUMOREM GRANICZĄCYM Z BEZCZELNOŚCIĄ. AUTOR PORUSZA ZAGADNIENIA TECHNICZNE, HISTORYCZNE, PREZENTUJE CIEKAWOSTKI, MAŁO ZNANE FAKTY, BIOGRAFIE LUDZI, KTÓRZY POŚWIECILI SIĘ BUDOWANIU NASZEJ HISTORII MYŚLI TECHNICZNEJ, SPORTU MOTOROWEGO CZY BARDZO SZEROKO POJĘTEGO AUTOMOBILIZMU. SZEROKIE RAMY TEMATYCZNE PUBLIKACJI NIE OGRANICZAJĄ SIĘ DO SAMOCHODÓW CZY MOTOCYKLI, ALE TRAKTUJĄ O WSZYSTKIM, CO W NASZEJ MOTORYZACJI JEST NIEZWYKŁE (O MAŁO ZNANYCH PROTOTYPACH I KULISACH ICH BUDOWY, WIELKICH SILNIKACH OKRĘTOWYCH, POJAZDACH SPECJALNYCH, DROGOWNICTWIE A NAWET... KOLEJNICTWIE). TO NIEZWYKŁA POZYCJA PRZEZNACZONA DLA ELITARNEGO GRONA CZYTELNIKÓW. KSIĄŻKA, DLA WSZYSTKICH, U KTÓRYCH W ŻYŁACH BENZYNA TĘTNI ZAMIAST KRWI A MYŚLI MAJĄ RYTE W METALU.

PATRONI MEDIALNI

 **AutoCentrum.PL**
NIEZALEŻNY PORTAL MOTORYZACYJNY

 **Artelis**

motocaina

 **Jazda Miejska.pl**
regionalny portal motoryzacyjny

AUTO KULT

 **moto.malopolska.pl**
malopolski portal motoryzacyjny

 **e-wrak.pl**
historia motoryzacji

 **www.INFO SAMOCHODY.PL**
TWOJE ŹRÓDŁO WIEDZY O MOTORYZACJI SAMOCHODACH

MOTO SKANSEN
www.motoskansen.pl

MULTIFAKT
MOTORYZACJA

AUTO-MOTO BIZNES
www.automotobiznes.pl



Retro Auto

SwiatPL.com

AUTOMOBILISTA

 **moje miasto**
WWOPOLE.pl

WRUM WRUM.PL

ISBN 978-83-61184-80-5