

Zapomniana konstrukcja - furgon z FSO rok 1957



Zapomniana konstrukcja - furgon z FSO rok 1957

Zgodnie z publikowanymi informacjami, pierwszy projekt wspólnego samochodu dostawczego z nadwoziem zamkniętym typu furgon na podzespołach Warszawy M20, powstał w FSO w 1955 r.

Skąd ten furgon?

Już od 1953 r. znaczną część elementów Warszawy M20 wytwarzano w Polsce, a od drugiej połowy lat 50. ciągłość produkcji gwarantowały produkowane w kraju zespoły napędowe, w tym głównie silniki. W praktyce, oznaczało to, że fabryka miała do dyspozycji więcej jednostek, niż wymagał tego aktualny plan produkcyjny i bieżący serwis. Zatem trzecim po S15 (Syrena) i S42 (Star 20), dostępnym do wykorzystania przez polski przemysł samochodowy silnikiem mógł być benzynowy 50-konny S20.

To samo dotyczyło także produkowanych już w kraju części zawieszek, tylnych mostów, układów kierowniczych i hamulcowych oraz osprzętu elektrycznego. Bez zobowiązań licencyjnych powstała więc możliwość wykorzystania ich do budowy samochodu użytkowego mniejszego niż 1,5-tonowy Lublin i 3,5-tonowy Star 20.



Zapomniana konstrukcja - furgon z FSO rok 1957

Rozwijająca się gospodarka bardzo potrzebowała tego typu samochodu, stąd m.in. decyzja Rady Motoryzacyjnej z 1956 r. i przystąpienie przez biura konstrukcyjne do opracowania koncepcji krajowego auta dostawczego o ładowności 0,9 tony z nadwoziem zamkniętym typu furgon lub pick-up.

Wersja pick-up Warszawy nie do końca zaspakajała oczekiwania. Po pierwsze, auto bardzo długo wdrażano do produkcji w FSO (aż do 1958 r.) Po drugie, samochód ten mógł być i był zakwalifikowany jako dostawczy, ale ze względów konstrukcyjnych nie spełniał definicji typowego pojazdu dostawczego.

W ówczesnych planach żerańskiej fabryki nie rozważano nawet możliwości produkcji polskiego vana, chociaż to właśnie tam pracowała doświadczona już kadra konstruktorów, zdolnych podjąć zadanie. Poza tym, przy założeniach, że auto oparte ma być na zespołach i częściach Warszawy M20, dysponowali oni największą wiedzą dotyczącą charakterystyki i ewentualnych możliwości adaptacji poszczególnych elementów do innych konstrukcji.

Drugim powodem, który przyspieszył "myślenie" o w pełni krajowym furgonie, była niezbyt dobrze zapowiadająca się po wydawnictwach z roku 1956 współpraca z ZSRR w zakresie dostaw komponentów do Lublina 51 i wiążący się z tym problem zachwiania rytmiczności produkcji, a w konsekwencji jej spadek. Nieregularne dostawy części i spadek ich jakości spowodowały, że w fabryce w Lublinie "na poważnie" zaczęto myśleć o uruchomieniu produkcji własnego pojazdu, tym bardziej, że zbudowano nowe hale, a wyposażenie zakładów zmodernizowano. Powstała wtedy m.in. nowoczesna, jak na tamte czasy stolarnia, produkująca skrzynie ładunkowe i części do kabin Lublina 51. J

"Pierwsze śliwki robaczywki"

Zgodnie z publikowanymi informacjami, pierwszy projekt wspólnego samochodu dostawczego z nadwoziem zamkniętym typu furgon na podzespołach Warszawy M20, powstał w FSO w 1955 r.

Założono, że konstrukcję nośną samochodu stanowić będzie wykonana z profili zamkniętych podłużnicowa rama nośna z prostopadłymi poprzeczkami, do której przymocowane zostanie w pełni metalowe, stalowe nadwozie typu zamkniętego z wyłączoną z przestrzeni ładunkowej kabiną dla dwóch osób. Jednostką napędową miał być oczywiście dolnozaworowy silnik z Warszawy M20 o pojemności skokowej 2120 cm³ i mocy 50 KM. Z tego auta miały pochodzić również podstawowe elementy mechaniczne.

Podstawowym problemem dla konstruktorów był wybór umiejscowienia zespołu napędowego w kontekście parametrów wytrzymałościowych zawieszenia przedniego i dostępnego w kraju ogumienia.

Poważny problem dla konstruktorów stanowiła wtedy niewystarczająca nośność jedynie dostępnych krajowych opon o rozmiarze 6.00x16.



Zapomniana konstrukcja - furgon z FSO rok 1957

Foto: Onet

Najbardziej uzasadnionym rozwiązaniem, proponowanym przez inż. Skoczyńskiego, była stosowana powszechnie w innych europejskich konstrukcjach tego typu (np. Ford Transit, Citroën) sztywna, prowadzona na piórowych resorach wzdłużnych belka. Niestety, uwarunkowania ekonomiczne sprowadzające się do obniżenia kosztów wytwarzania poprzez wykorzystywanie jak największej ilości elementów Warszawy M20, zdominowały wówczas większość decyzji dotyczących nowych konstrukcji.

Po wykonaniu prototypu podwozia furgonu w FSO, przekazano go do Lublina i ZBNS w Nysie, gdzie zbudowano nadwozie. To fotografia tego właśnie samochodu jest najczęściej publikowana i to o nim wspominał inż. Skoczyński!

Po badaniach trakcyjnych prototypu okazało się, że w auto istocie posiadało sporo błędów dotyczących głównie podwozia. Niezależnie więc od kontynuacji prac nad furgonem w FSO, Ministerstwo Przemysłu Ciężkiego wyraziło zgodę na podjęcie studiów nad samochodem dostawczym również przez Dział Konstrukcyjny FSC, w którym pracowali m.in. inż. Julian Kamiński, Stanisław Tański (syn inż. Tańskiego z PZInż), Stanisław Gruszczyński, Konstanty Leonkiewicz, Jan Sadkowski, Leszek Guz, Feliks Kowal, Jan Wośko. W rezultacie, podczas konstruowania Żuka, tylko w części wykorzystali oni doświadczenia DGK FSO, a efektem ich pracy było opracowanie, a następnie budowa trzech własnych prototypowych samochodów dostawczych, skierowanych do badań trakcyjnych już na początku roku 1957.

Druga odsłona

Konstruktorzy z Żerania nie poddali się jednak i kontynuowali projekt, a efektem ich prac był kolejny prototyp - tym razem kompletnego samochodu. W porównaniu z poprzednim z 1955 r. (z podwoziem FSO), furgon posiadał kilka istotnych zmian, głównie w konstrukcji nadwozia. Jego bryła, podobnie jak w przypadku wszystkich samochodów FSO, z tego okresu powstała przy udziale Cezarego Nawrota.

Prawdopodobnie wzorcem było rozwiązanie zastosowane w DKW Typ Schnell-Laster - samochodzie, który znajdował się w dyspozycji DGK FSO jako tzw. "wzorzec zagraniczny". Podobieństw do DKW dotyczących nadwozia było więcej, ale zarówno wtedy, jak i dziś, nikt nie neguje metody wykorzystywania istniejących rozwiązań przy projektowaniu nowych pojazdów. "Spoglądanie" na DKW dotyczyło jednak tylko wyglądu nadwozia, ponieważ pod względem konstrukcyjnym (tylny napęd i zespół z Warszawy M20) był to zupełnie inny samochód.

Powróćmy jednak do konstrukcji furgonu. Podobnie jak w prototypowym podwoziu z 1955 r., bazą była podłużnicowa rama stalowa o przekroju prostokątnym. W przedniej części zamocowany był zespół napędowy z reduktorem. Zastosowanie skonstruowanego od podstaw w DGK reduktora miało na celu polepszenie własności trakcyjnych samochodu poruszającego się z ładunkiem, jak również miało pomóc przy ewentualnym wykorzystaniu furgonu w funkcji ambulansu sanitarnego, a w podtekście również jako samochodu wojskowego. Rozwiązanie to wymagało jednak zmiany długości wału napędowego i opracowania konstrukcji mechanizmu załączania.

Jak wykazały prowadzone na dystansie 10 000 km badania drogowe, dość poważnym mankamentem prototypu była niewłaściwa, niezwykle uciążliwa dla kierowcy pozycja za kierownicą.

Budowę prototypu zakończono pod koniec 1957 r., a badania rozpoczęto w Laboratorium Badań Drogowych w lutym następnego roku. Trwały do końca maja, a samochód przejechał w tym czasie, w różnych warunkach drogowych 10 000 km.

W raporcie dotyczącym ogólnej oceny prototypu stwierdzono, że zarówno konstrukcja, jak i wykonanie było prawidłowe i spełniało warunki wcześniej określonych założeń: ...pojazd jest ekonomiczny, o dobrej dynamice i zwrotności. Kierowanie nim nie nastęrcza żadnych trudności i jest wygodne i łatwe. Układy sterowania sprzęgła, skrzyni biegów, reduktora i hamulców są pewne.

Oczywiście, tak jak w przypadku każdego prototypu, a w tym przypadku przedprototypu, wskazano również słabe punkty wy-

magające poprawy.

Niestety, nie doszło do budowy kolejnego prototypu, nie dokonano więc również sugerowanych w sprawozdaniu zmian. W tym czasie FSC Lublin kończył już badania drogowe trzech własnych prototypów, a w ZBNS w Nysie trwała budowa prototypowych furgonów - do końca 1958 r. zbudowano 15 szt. FSO - ze względu na rozwój produkcji Warszawy M20 i Syreny - nie mogło podjąć się uruchomienia kolejnego modelu samochodu i dlatego prace nad projektem furgonu na Żeraniu zakończono.

Dla fabryki, a zwłaszcza dla Działu Głównego Konstruktora, był to jednak potrzebny projekt, który udowodnił, że inwencja inżynierów wychodziła daleko poza ulepszanie i poprawianie licencyjnej Warszawy M20 i że mogła być wykorzystana również przy tworzeniu dowolnych typów pojazdów.

Po wydobyciu z "niepamięci" furgonu FSO, z dzisiejszego punktu widzenia, uwzględniając niedostatki technologiczne i organizacyjne drugiej połowy lat 50., można tylko przychylić się do opinii końcowej z cytowanego sprawozdania. Pod względem konstrukcji podwozi, późniejsze Żuki i Nysy nie różniły się od furgonu FSO, a główne różnice polegały na innych konstrukcjach i wyglądzie nadwozi. Tylko sprawą indywidualnych gustów jest, który projekt można uznać za ładniejszy. Porównując jednak nasz furgon z FSO z ówczesnymi konstrukcjami zagranicznymi, naprawdę nie mamy się czego wstydzić!

Artykuł powstał dzięki materiałom zachowanym przez inż. Jerzego Dembińskiego i konsultacjom z inż. Władysławem Skoczyńskim, Edwardem Zabawskim i inż. Mirosławem Górskim i tylko dzięki Nim mogłem przedstawić tę zapomnianą konstrukcję. Myślę, że dzięki "Automobiliście" furgon FSO zajmie swoje właściwe miejsce w publikacjach dotyczących historii FSO.

Źródło: Automobilista