

To był świat w zupełnie starym stylu...

...To był świat z za szyb automobilu – śpiewała Urszula Sipińska. Niektóre stare samochody gościły już w naszym cyklu „Historia techniki” (ATEST nr 6/2014: „Krakowskie zabytki ratownictwa”, nr 11/2015: „Motoryzacja PRL”), teraz pora na nieco wiadomości o początkach i rozwoju motoryzacji. Zaczniemy od wyjaśnienia, kiedy pojazd możemy nazwać zabytkowym.

Ustawa z 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym definiuje pojazd zabytkowy, jako pojazd, który na podstawie odrębnych przepisów został wpisany do rejestru zabytków lub znajduje się w wojewódzkiej ewidencji zabytków, a także pojazd wpisany do inwentarza muzealiów, zgodnie z odrębnymi przepisami. Tych „odrębnych przepisów” należy szukać w ustawie z 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Zabytek to nieruchomość lub rzecz ruchoma, ich części lub zespoły, będące dziełem człowieka lub związane z jego działalnością i stanowiące świadectwo minionej epoki bądź zdarzenia, których zachowanie leży w interesie społecznym ze względu na posiadaną wartość historyczną, artystyczną lub naukową. Do zabytków ruchomych ustawa zalicza m.in. wytwory techniki, a zwłaszcza urządzenia, środ-

dr Aleksander Stukowski

stały współpracownik redakcji



ki transportu oraz maszyny i narzędzia świadczące o kulturze materialnej, charakterystyczne dla dawnych i nowych form gospodarki, dokumentujące poziom nauki i rozwoju cywilizacyjnego.

Cytowane przepisy nie określają wieku wymaganego, aby pojazd uznać za zabytkowy, ale coś na ten temat znajdziemy w ustawie z 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych. Ustawa wprowadza pojęcie „pojazdu historycznego”. Jest to pojazd zabytkowy w rozumieniu

przepisów ustawy – Prawo o ruchu drogowym (zatem tu się nam kółko zamyka) lub pojazd mający co najmniej 40 lat albo pojazd mający co najmniej 25 lat, który został uznany za rzeczoznawcę samochodowego za pojazd unikatowy lub mający szczególne znaczenie dla udokumentowania historii motoryzacji. Jak widać to ostatnie kryterium ma charakter uznaniowy. Na stronie internetowej oldtimery.com znajdziemy informację o wytycznych w tym zakresie opracowanych przez Krajowy Ośrodek Badań i Dokumentacji Zabytków (obecnie: Instytut Dziedzictwa Narodowego). Zgodnie z nimi, aby pojazd mógł być zarejestrowany jako zabytkowy, musi mieć co najmniej 25 lat, dany model musi być nieprodukowany od 15 lat oraz powinien mieć co najmniej 75% oryginalnych części. Przewidziano także wyjątkowe przypadki, gdy na podstawie opinii rzeczoznaw-





cy pojazd zabytkowy może być młodszy niż 25-letni.

Na tablicy rejestracyjnej pojazdu zabytkowego znajduje się numer barwy czarnej na żółtym tle oraz symbol pojazdu zabytkowego (przypominający sylwetkę Forda T z 1908 r.).

Historia pojazdów drogowych napędzanych silnikiem sięga XVIII w.: w 1769 r. Francuz Robert Cugnot skonstruował pojazd parowy – był to ciągnik. Kolejny etap to zastosowanie silnika spalinowego na paliwo gazowe (1865 r. – S. Marcus, 1867 r. – N.A. Otto). Rozwiązanie to nie przyjęło się, gdyż aby osiągnąć moc wystarczającą do napędu pojazdu, silnik musiał mieć ogromne rozmiary, ponadto potrzebny był duży zbiornik na gaz. We właściwym kierunku poszedł G. Daimler, który wspólnie z W. Maybachem skonstruował w 1883 r. szybkoobrotowy czterosuwowy silnik benzynowy. Pierwszy napędzany nim pojazd był dwukołowy. Było to w roku 1885, dopiero rok później Daimler zamontował swój silnik na wozie. Zatem pierwszym na świecie pojazdem z silnikiem

benzynowym był motocykl. Niezależnie od Daimlera w tym samym czasie skonstruował silnik benzynowy Karl Benz i zastosował go do napędu pojazdu trójkołowego. I tak to się wszystko zaczęło. Powstały kolejne firmy: Opel, Wanderer, Peugeot, Panhard, Renault, Rolls-Royce, FIAT i szereg innych. Ówczesne samochody wyglądem przypominały powozy konne, różniły się tylko brakiem dyszla i umieszczonym pod spodem silnikiem. Dopiero w latach 20. XX w. zaczęto zwracać uwagę na aerodynamikę. I wojna światowa i następne lata po niej spowodowały znaczący spadek produkcji samochodów osobowych w Europie, nastąpił natomiast jej rozkwit w USA. Wypada w tym miejscu wspomnieć o powstałej w Detroit w 1903 r. firmie Ford Motor Company. Do historii motoryzacji przeszedł Ford Model T z 1908 r. (fot. 1) – pierwszy pojazd produkowany taśmowo i dzięki temu tani. Miał czterocylindrowy silnik o mocy 20 KM i pojemności 2900 cm³. W okresie produkcji (1908–1927 r.) wyprodukowano ponad 15 milionów egzemplarzy. W 1927 r. zo-

stał zastąpiony modelem Ford A (fot. 2 – wersja pick up) z silnikiem 40 KM o pojemności 3300 cm³. W odróżnieniu od poprzednika, który – jak wiadomo – można było wybrać w dowolnym kolorze, pod warunkiem, że będzie to kolor czarny, model A miał liczne wersje kolorystyczne.

Samochody produkowano również w Polsce. Wybitnym osiągnięciem konstruktorskim był skonstruowany w 1927 r. przez T. Tańskiego samochód osobowy CWS T-1. Pojazd był 6-miejscowy, napędzany silnikiem poj. 2984 cm³ i mocy 46 lub 61 KM (w zależności od obrotów). Wszystkie połączenia gwintowane w całym samochodzie (z wyjątkiem świec) miały jeden rozmiar – M 10, dzięki czemu można go było rozebrać i złożyć przy użyciu jednego klucza. Rozrząd i skrzynia biegów składały się z zestawu takich samych kół zębatach. Produkcję zakończono w 1931 r. w związku z zakupem włoskiej licencji na produkcję samochodu FIAT 508, znanego jako Polski Fiat (fot. 3) z silnikiem o mocy 24 KM i poj. 998 cm³.





Zabytkowe pojazdy możemy w Polsce podziwiać na rajdach starych samochodów oraz w muzeach – z reguły prywatnych lub prowadzonych przez stowarzyszenia (np. Automobilkluby) i jednostki samorządowe. Mamy ich w kraju kilkadziesiąt. Na przykład jedno z pierwszych takich muzeów utworzono w 1983 r. w podpoznańskim Suchym Lesie. Prowadził je Automobilklub Wielkopolski, natomiast eksponaty były własnością prywatnych właścicieli. Muzeum kilkakrotnie zmieniało siedzibę, ostatnią z nich utraciło w 2012 r. Trzy lata temu pojazdy wyeksponowano na terenie jednego z poznańskich centrów handlowych – żartowano wtedy, że jest to muzeum motoryzacji na uchodźstwie.

Swój udział w eksponowaniu zabytków motoryzacji mają Międzynarodowe Targi Poznańskie. Na ich terenie, przy okazji kolejnych targów motoryzacyjnych i imprez typu Motorshow, urządza się wystawy oldtimerów¹. W 2016 r. zorganizowano po raz pierwszy Retro-motorshow – imprezę w całości poświęconą starym pojazdom i do tego rzeczywiście targową, bo niektóre eksponaty

można było zakupić. Na kolejnych zdjęciach (na tych poprzednich także) widzimy samochody, które można było podziwiać na tych imprezach. Na fot. 4 – francuski samochód Lorraine Dietrich z 1913 r. z prywatnego muzeum J. i M. Pedów z Gostynia, z 40-konnym silnikiem o pojemności 4500 cm³. Starszy o 5 lat jest amerykański REO z silnikiem 15 KM o poj. 3500 cm³ (fot. 5), również własność pp. Pedów. Na fot. 6 jest Dodge z 1919 r., jego silnik ma moc 35 KM i poj. 3500 cm³. Elegancki pojazd na fot. 7 to MG z 1939 r. Jego silnik o mocy 100 KM i poj. 2600 cm³ pozwalał na osiągnięcie szybkości 150 km/godz. Ten mały samochód (fot. 8) to BMW Dixi z 1928 r. – wersja turystyczna, reklamowany jako „wewnątrz większy niż na zewnątrz”, miał silnik o mocy 15 KM i poj. 750 cm³. Natomiast kabriolet na fot. 9 to DKW F7 z silnikiem o mocy 22 KM i poj. 700 cm³ (taki mały, a palił 9 litrów na setkę).

Na zakończenie chciałbym przypomnieć pewien samochód (właściwie samochodzik), który pojawił się w Polsce w latach 50. ubiegłego wieku. Był to (fot. 10) produkowany we Włoszech

FIAT 600. Umieszczony z tyłu silnik miał moc 22 KM i pojemność 633 cm³. Spopularyzowała go drukowana w tamtych czasach w tygodniku „Przekrój” powieść w odcinkach „Czar twoich kółek”. Produkowany był także – pod nazwą FIAT 600 Multipla² – 6-osobowy mikrobusik (dzisiaj nazwalibyśmy go vanem) nazywany, ze względu na kształt, zapalniczką. FIAT 600 jest dzisiaj zupełnie zapomniany, już raczej bardziej utkwiała w pamięci jego następczyni – licencyjna jugosłowiańska Zastava 750. ■

¹ Oprócz powszechnie znanego określenia oldtimer istnieją też youngtimery – pojazdy zabytkowe, ale nie takie znowu stare, bo produkowane w latach 1960–80.

² Produkowany do niedawna, bo w latach 1998–2010, FIAT Multipla nie ma nic wspólnego z tamtą Multiplą, poza nazwą. Znany jest z – oględnie mówiąc – niezbyt eleganckiej linii nadwozia. Krążył taki dowcip: idzie ulicą dziecko z tornistrem na plecach. Równoległe jedzie powoli samochód, którego kierowca bezskutecznie namawia dziecko, aby wsiadło. Kierowca namawia, dziecko zdecydowanie odmawia i w końcu mówi: Tato, nie wygłupiaj się. Po co moi koledzy z klasy mają wiedzieć, że mamy Multipłe.

