

# O historii polskiej motoryzacji na cUTW

Data publikacji: 25.02.2020 17:00

W poniedziałek (24.02.2020) w Osiedlowym Centrum Kultury i Rekreacji działającym przy Spółdzielni Mieszkaniowej „Cieszynianka” odbyło się kolejne spotkanie sekcji miłośników nauki i techniki cieszyńskiego Uniwersytetu Trzeciego Wieku. Tym razem dr inż. Andrzej Zieliński opowiedział o ważniejszych osiągnięciach polskiej motoryzacji.

Podczas prelekcji nie brakowało przykładów samochodów, które były marzeniem wielu osób w okresie międzywojennym. Pojawiały się seryjne samochody (pierwszy budowany był w latach 1927-1931 według projektu Tadeusza Tańskiego przez warszawskie Centralne Warsztaty Samochodowe), pracowano również nad różnego rodzaju nowoczesnymi rozwiązaniami i ulepszeniami. Chociaż silniki w pojazdach cechowały się dużymi pojemnościami (prawie 3 litry pojemności w przypadku jednego z popularniejszych silników w owych czasach), osiągały znacznie mniejszą moc (ok. 60 koni mechanicznych) i cechowały się dużym spalaniem (nawet 20 litrów na 100 kilometrów).

**- Jednym z polskich przedsiębiorstw, które produkowały pojazdy, była warszawska firma AS. W tym przypadku, przez około 2 lata zbudowano około 150 egzemplarzy pojazdów. W większości były to pojazdy budowane na zamówienia pewnych grup albo przedsiębiorstw. Praktycznie nie było samochodów stricte osobowych. Albo były furgony, albo półciężarówki, które dziś nazwalibyśmy pickupami, albo taksówki. Właśnie taksówki były najbardziej znanymi typami samochodów firmy AS -** wyjaśniał prelegent.

Większość zaprezentowanych pojazdów to prototypy, które zostały stworzone w jednym egzemplarzu i nigdy nie doczekały się masowej produkcji. Prób jednak było wiele, a samochody jak na owe czasy można było uznać za nowoczesne. Większość silników pochodziła z importu i jak na obecne standardy nie grzeszyła mocą, jednak zgodnie ze słowami prowadzącego, w procesie produkcyjnym pojazdu używano znacznie lżejszych materiałów, w związku z czym słabsze silniki dawały sobie radę lepiej, niż odnosząc ich moc do pojazdów aktualnie produkowanych. Co ciekawe, w latach 20. i 30. ubiegłego wieku w samochodzie wystarczyło wozic, zaledwie jeden klucz, aby móc dokonać dowolnej naprawy, gdyż używano śrub uniwersalnych (wyjątkiem w takich przypadkach były świece, do odkręcenia których konieczne były inne wymiary klucza).