

Dawid Szymczak
*Historia motoryzacji od Carla
Benza po współczesną toyote*



Dawid Szymczak

Historia motoryzacji od Carla Benza po współczesną toyote

Ridero

2025

© Dawid Szymczak, 2025

ISBN 978-83-8414-519-7

Książka powstała w inteligentnym systemie wydawniczym Ridero

Spis treści

Rozdział 1 projekt Carla Benza	7
Silnik zyskał większą moc i lepsze chłodzenie	10
Rozdział 2 narodziny Ford model T	12
Garaz benza	14
1906, Turyn — Fabryka Fiata	15
1906, Paryż — Warsztat André Citroëna	16
1910, Europa i Ameryka	16
1910, Anglia, warsztat Rolls-Royce'a	17
1912, Paryż, fabryka Citroëna	17
1915, Turyn, fabryka Fiata	17
Rozdział 3	18
Paryż, fabryka André Citroëna, 1916	18
Turyn, fabryka Fiata, 1917	19
Detroit, fabryka Forda, 1918	19
Berlin, fabryka Mercedesa, 1917	20
Rozdział 4	21
Listopad 1918: Koniec wojny, początek nowej ery	21
Lata 20.: Powrót do cywila, złote lata motoryzacji	21
Europa — powrót do życia	22
Ameryka — era Forda i samochodu dla każdego	22
Europa — pierwsze stacje i benzyna na kartki	23
Klimat i codzienność	24
Lata 30.: Kryzys i innowacje	24
Europa — innowacje zamiast stagnacji	25
Ameryka — nowe pomysły i styl życia	26
Rozdział 5	27
Europa — fabryki w cieniu nadchodzącej wojny	27
Ameryka — przygotowania mimo izolacji	27
Zmiana klimatu w fabrykach	28

Ciekawostki z życia kierowców i mechaników lat 30	28
Produkcja GAZ w latach 30. — jak to wyglądało?	29
Ciekawostka: Narodziny radzieckiego GAZ-a	31
Rozdział 6	33
Motoryzacja na froncie to:	34
Rozdział 7	36
Niemcy	36
Francja	36
Włochy	37
Ameryka — boom, jakiego świat nie widział	37
Nowe trendy i marzenia	37
Ameryka — Ford Model T	38
Niemcy — Volkswagen Garbus	38
Francja — Citroën 2CV	39
Włochy — Fiat 500 „Topolino” i później „Cinquecento”	39
Europa Wschodnia — Syrena, Trabant, Skoda	39
Rozdział 8	41
3. Japońska rewolucja — Toyota i Honda w natarciu	41
4. Samochody z „odzysku”	43
5. Kobiety w motoryzacji	44
6. Motoryzacja na kartki i „samochód na przydział”	44
Przełom lat 40 i 50	45
— Hamulce tarczowe:	47
— Klimatyzacja	48
— Citroën DS (1955)	48
— Chevrolet Corvette (1953)	49
— Pierwsze pasy bezpieczeństwa	49
Rozdział 9	50
Rozdział 10	52
Przełom lat 50. i 60	52
Rozdział 11	56
A Polska?	58
A Polska?	59

Rozdział 12	63
Narodziny napędu 4x4 — rewolucja Audi Quattro	63
Tuning garażowy i motoryzacyjne kombinacje	64
Ciekawostka: Kto wymyślił silnik Diesla?	64
Rozdział 13	67
Ciekawostka	70
Samochód jako symbol wolności	70
Rozdział 14	72
Motoryzacyjne marzenia zza muru	72
Upadek muru — motoryzacyjna rewolucja	72
Ciekawostka na koniec	73
1. Giełdy samochodowe — serce lat 90	74
2. Nowe życie warsztatów i mechaników	74
3. Kombinacje, przekręty i „polska szkoła handlu”	75
4. Motoryzacyjne marzenia — pierwszy zachodni samochód	75
5. Nowe modele, nowe technologie	76
Rozdział 15	79
Ciekawostki z warsztatu i życia — roczniki 2000–2010 ..	80
1. Królowały diesle, ale...	80
2. Elektronika — wróg i przyjaciel	80
3. Laguna II — piękna, ale kapryśna	81
4. Niemieckie kombi — marzenie Polaka	81
5. LPG — tanio, ale nie zawsze dobrze	81
7. Tuning i „gwint” na każdą kieszeń	82
8. Pierwsze „chińskie zamienniki”	82
9. Złodzieje i zabezpieczenia	82
10. Klimatyzacja — luksus, który się psuje	83
Rozdział 16	84
Ciekawostki z warsztatu i życia — roczniki 2010–2020 ..	85
1. Dieselgate i koniec złotej ery diesli	85
2. Wzrost znaczenia elektroniki i diagnostyki komputerowej	85

3. Hybrydy przestają być egzotyką	86
4. Boom na SUV-y i crossover'y	86
5. Tanie części z internetu i „sam naprawię”	86
6. Używane auta z Zachodu — „igła z Niemiec”	87
8. Systemy bezpieczeństwa — błogosławieństwo i przekleństwo	87
9. „Złote ręczki” i kombinacje na przeglądach	88
Rozdział 17 Końcowy opis motoryzacji	89
Nowości Toyoty — 2024 i Dalej	90
Ciekawostki z warsztatu i życia — roczniki 2020–dzisiaj	90
1. Pandemia — motoryzacja na zakręcie	91
2. Boom na elektryki i hybrydy — czas ładowarek i kabli	91
3. Oprogramowanie ważniejsze niż śrubokręt	92
4. Asystenci, kamery, radary — czujnikowy zawrót głowy	92
5. Złodzieje kontra technologia	92
7. Nowe przepisy, nowe wyzwania	93
8. Toyota — dalej wzór niezawodności, ale już nie taka prosta	93
9. Klienci coraz bardziej świadomi... i wymagający	94
Rozdział 18	95

Rozdział 1 projekt Carla Benza

Wszystko zaczęło się od marzenia, które wydawało się nie-realne. Carl Benz nie był bogaczem ani celebrytą swoich czasów. Był uparty, trochę zamyślony, zawsze z brudnymi dłońmi i głową pełną pomysłów. W jego warsztacie, pachnącym smarem i żelazem, od lat powstawały różne maszyny — jedno działało lepiej, inne gorzej. Ale w głowie Carla od dawna kiełkował jeden, szalony pomysł: pojazd, który nie potrzebuje konia.

Każdy, kto choć raz wziął do ręki klucz i poczuł zapach starego oleju, wie, że motoryzacja to nie tylko maszyny. To historia, która zaczyna się często przypadkiem — od pierwszego rozkręconego roweru, od podpatrywania ojca w garażu, od wieczorów spędzonych na grzebaniu przy starym maluchu czy polonezie sąsiada.

Nie pamiętam dokładnie, kiedy pierwszy raz poczułem, że chcę tworzyć coś swojego. Może to była ta chwila, gdy udało się odpalić zdezelowanego grata po miesiącach walki, a może wtedy, gdy pierwszy raz zabrakło mi śrubki, a i tak wszystko jakoś działało. Każdy projekt zaczynał się od marzenia, od chęci udowodnienia sobie i światu, że dam radę. Czasem brakowało narzędzi, czasem wiedzy, ale nigdy nie brakowało uporu.

Dziś wiem, że każdy, kto zaczynał w ten sposób, ma swoją historię. Jedni budowali gokarty z części znalezionych na złomie, inni ratowali stare motory czy auta, które dawno miały trafić na złetki. Najważniejsze, że mieliśmy odwagę spróbować, popełnić błąd, nauczyć się czegoś nowego. Bo właśnie od tych pierwszych kroków zaczyna się każda prawdziwa motoryzacyjna przygoda.

I tak właśnie Carl Benz zaczął projektować swoje wynalazki, inspirując się na różnych schematach, które sam tworzył

w garażu. Chciał za wszelką cenę pokazać światu, że można stworzyć coś oryginalnego, a jednocześnie pojazd, który mógł poruszać się sam. Tak właśnie narodziła się legenda światowej motoryzacji.

Wieczorami, gdy miasto cichło, a żona Bertha układała dzieci do snu, Carl siadał przy stole i szkicował kolejne rysunki. Silnik miał być sercem tej maszyny — lekki, niezawodny, na benzynę. Przez lata próbował różnych rozwiązań, często spotykając się z kpinami i niedowierzaniem sąsiadów. „To się nie uda, Carl! Po co ci taki wymysł?” — słyszał nie raz.

Ale Benz był uparty. Dniami i nocami dopracowywał każdy szczegół. Czasem coś wybuchało, czasem nic nie działało. Były chwile zwątpienia, kiedy miał ochotę rzucić wszystko i wrócić do sprawdzonych rzeczy. Ale wtedy Bertha stawiała mu kubek kawy na stole i mówiła cicho:

— Carl, nie poddawaj się. Ktoś musi być pierwszy.

W końcu, po latach prób, w 1885 roku, powstał pierwszy prototyp. Nie wyglądał jak dzisiejsze auta — miał trzy koła, prostą drewnianą ramę i silnik, który terkotał jak rozkapryszony zegarek. Ale to był początek. Początek, który zmienił świat.

Zapach benzyny unosi się w powietrzu, a pod moimi palcami czuć chłód metalu. Jest rok 1888. Na podwórku w Mannheim stoi dziwny pojazd — coś między bryczką a maszyną parową. To pierwszy samochód Carla Benza, a przy nim — niepozorna, ale odważna kobieta. Bertha Benz, żona konstruktora, za chwilę napisze motoryzacyjną historię.

— Nikt nie wierzył, że ta maszyna może przejechać więcej niż kilka kilometrów — myślę, patrząc na ogromne koła i prostą kierownicę. Ale Bertha ma w sobie coś, czego nie da się zmierzyć suwmiarką: determinację.

Wsiada, uruchamia silnik. Zamiast huku — cichy turkot, jakby świat jeszcze nie był gotowy na taki dźwięk. Bertha rusza w drogę z dwoma synami, pokonując ponad 100 kilometrów. Po drodze napotyka na przeszkody: brak paliwa, awarie, niedowierzanie ludzi. Ale się nie poddaje. Zostawia za sobą ślad, który na zawsze zmieni świat.

Warsztat Carla Benza nie przypomina nowoczesnej hali produkcyjnej. To raczej małe, zakurzone pomieszczenie, pełne narzędzi, zapachu smaru i niedokończonych rysunków. Benz pochyla się nad stołem, na którym leży rysunek silnika. Jego dłonie są brudne od oleju, a w oczach widać tę charakterystyczną iskrę — coś, co mają tylko prawdziwi pasjonaci.

— Każdy szczegół musi być dopracowany — powtarza sobie pod nosem, poprawiając śrubę w prototypie. Nocami, gdy wszyscy już śpią, on dalej siedzi w warsztacie, wsłuchując się w dźwięki maszyn i własnych myśli.

Nie brakuje mu zwątpienia. Są dni, kiedy wszystko idzie nie tak — coś się zacina, coś nie pasuje, a pieniądze się kończą. Ale wtedy pojawia się Bertha. Cicho stawia mu kubek kawy na stole, kładzie dłoń na ramieniu i mówi:

— Carl, jeszcze raz. Spróbuj jeszcze raz.

I on próbuje. Raz za razem. Aż w końcu, po wielu miesiącach, maszyna zaczyna działać. To nie jest jeszcze auto, jakie znamy dziś, ale to początek. Początek rewolucji.

Bertha Benz w 1888 roku przejechała z Mannheim do Pforzheim ponad 100 kilometrów — to był pierwszy taki rajd samochodowy na świecie. Ludzie patrzyli na nią jak na kosmitkę, a ona z synami pokonywała kolejne przeszkody: tu skończyła się benzyna (kupiła ją w aptece, bo wtedy nie było stacji!), tam zapchał się przewód paliwowy, więc czyściła go własną szpilką do kapelusza. Nawet klocki hamulcowe musiała wymienić po drodze — pierwszy raz w historii!

Po tej wyprawie świat się zmienił. O Berthcie i samochodzie Benza zaczęto mówić — już nie tylko w Niemczech, ale i za granicą. Ludzie zobaczyli, że ten wynalazek naprawdę działa, że można nim jechać daleko i wrócić żywym. To był impuls, żeby zacząć produkcję na większą skalę. Carl Benz założył firmę Benz & Cie., która szybko stała się jednym z największych producentów samochodów na świecie.

Ale początki nie były łatwe. Sprzedaż szła powoli, bo ludzie bali się nowości, a samochód był drogi i trudny w obsłudze. Dopiero po kilku latach, gdy pojawiły się kolejne ulep-

szenia — lepszy gaźnik, zapłon na iskrownik, większa moc silnika — auta zaczęły trafiać do bogatszych klientów. W międzyczasie na rynku pojawił się Gottlieb Daimler, który miał własne pomysły na samochód i silnik. W pewnym momencie drogi Benza i Daimlera się skrzyżowały — najpierw rywalizowali, potem połączyli siły, tworząc markę Mercedes-Benz.

A potem to już poszło lawinowo. Samochody zaczęły pojawiać się na ulicach Europy i Ameryki. Henry Ford wpadł na pomysł produkcji taśmowej, dzięki czemu auta stały się tańsze i dostępne dla zwykłych ludzi. Motoryzacja ruszyła z kopyta — od luksusowych limuzyn po pierwsze ciężarówki i autobusy.

Po tej słynnej wyprawie Berthy Benz świat już nie mógł zamknąć oczu na nowy wynalazek. W prasie pojawiły się pierwsze artykuły o “samochodzie bez koni”, a coraz więcej ciekawskich zaczęło zaglądać do warsztatu Benza. Sam Carl, trochę speszony rozgłosem, ale i dumny, zabrał się do pracy nad ulepszeniami. Wiedział, że jeśli auto ma się przyjąć, musi być prostsze w obsłudze i bardziej niezawodne.

W kolejnych latach Benz wprowadzał poprawki:

Ulepszył układ kierowniczy, bo trójkołowiec był niestabilny na zakrętach.

Silnik zyskał większą moc i lepsze chłodzenie

Pojawiły się pierwsze czterokołowe modele — już bardziej przypominające te, które znamy dziś.

Firma Benz & Cie. zaczęła produkować coraz więcej samochodów. Początkowo były to pojedyncze sztuki, składane niemal ręcznie, na zamówienie. Każdy klient był traktowany jak ktoś wyjątkowy, a samochód dopasowywano do jego potrzeb. Z czasem jednak produkcja przyspieszyła — powstały pierwsze linie montażowe, a auta zaczęły trafiać nie tylko do bogaczy, ale i do przedsiębiorców, lekarzy, a nawet poczty.

W tym samym czasie Gottlieb Daimler i Wilhelm Maybach, pracując niezależnie od Benza, rozwijali własne konstrukcje. Ich silniki były montowane nie tylko w samochodach, ale też w łodziach i motocyklach. Rywalizacja napędzała innowacje — niemal co roku pojawiały się nowe rozwiązania techniczne.

W 1901 roku światło dzienne ujrzał Mercedes 35 HP — pierwszy samochód z prawdziwego zdarzenia: czterokołowy, z mocnym silnikiem, nowoczesnym zawieszeniem i elegancką karoserią. To był przełom — auto, które zachwycało wyglądem i osiągami. Marka Mercedes szybko zdobyła uznanie wśród elit i stała się synonimem luksusu.

Rozdział 2 narodziny Ford model T

Rok 1906 i narodziny Forda Model T to absolutny przełom. Podczas gdy w Europie Benz i Daimler rywalizowali o palmę pierwszeństwa, Henry Ford w Detroit kombinował, jak zrobić auto dla każdego. Nie dla elit, nie dla bogaczy, ale dla zwykłego człowieka — farmera, robotnika, nauczyciela. I udało mu się to, bo Model T był prosty, tani, wytrzymały i łatwy w naprawie. Dzięki produkcji taśmowej Ford zrewolucjonizował nie tylko motoryzację, ale cały przemysł.

1906, Mannheim, Niemcy

W warsztacie Benza nocą słychać tylko stukot narzędzi i cichy szum lampy naftowej. Carl Benz, zgarbiony nad stołem, poprawia rysunek nowego silnika. Na ścianie wiszą wycinki z gazet — o Berthcie, o pierwszej długiej trasie, o niedowierzaniu sąsiadów. Ale świat już nie śpi. Ktoś w Ameryce właśnie zaczyna rewolucję.

— Musimy zrobić samochód, który nie tylko pojedzie, ale który każdy będzie mógł mieć — mruczy Benz pod nosem, nieświadomy, że po drugiej stronie oceanu ktoś myśli podobnie.

1906, Detroit, USA

Ogromna hala, gdzie zapach smaru i gorącego metalu miesza się z potem robotników. Henry Ford chodzi po fabryce w podwiniętych rękawach, zagląda do każdego stanowiska. Jeszcze nie ma produkcji taśmowej — to dopiero pomysł, który kiełkuje w jego głowie. Na razie samochody składane są ręcznie, ale Ford już myśli o tym, jak przyspieszyć cały proces.

W tym roku Ford Motor Company wypuszcza model Ford Model N — tani, prosty, niezawodny samochód dla szerokiej

grupy odbiorców. To właśnie Model N utorował drogę do Modelu T, który miał pojawić się dwa lata później i zmienić świat.

Robotnicy pracują od świtu do zmierzchu, czasem żartują, czasem narzekają, ale wszyscy czują, że biorą udział w czymś wielkim. Ford często powtarza:

— Samochód ma być dla każdego, nie tylko dla bogatych!

Po hali niesie się dźwięk młotków, śrubokrętów, stukot kół na drewnianej podłodze. Przerwy są krótkie, kawa gorzka, ale atmosfera jest pełna nadziei. Każdy nowy egzemplarz, który wyjeżdża z fabryki, jest powodem do dumy.

Poranek zaczyna się wcześnie. Za oknami hali fabrycznej jeszcze szaro, gdy pierwsi robotnicy przekraczają bramę. W powietrzu czuć wilgoć i zapach dymu z kominów. Każdy z nich ma swoje narzędzia, większość wytartych od lat pracy przy metalu. Ręce — szorstkie, z pociętymi knykciami, paznokcie czarne od smaru.

Wewnątrz fabryki panuje gwar. Henry Ford, w podwiniętych rękawach, przechadza się między stanowiskami, zagląda przez ramię mechanikom, czasem sam coś poprawi lub rzuci żart, żeby rozładować napięcie. Ale tu nie ma miejsca na lenistwo — każda minuta się liczy.

W 1906 roku w Ameryce powstawały też inne marki — Oldsmobile, Cadillac, Buick — ale to Ford był tym, który myślał o masach. Rynek samochodowy dopiero się rozkręcał, a konkurencja była ogromna. Każdy chciał być pierwszym, który zbuduje auto dla zwykłego człowieka.

Henry Ford stoi na środku hali fabrycznej, w której zapach smaru miesza się z potem robotników. W powietrzu czuć napięcie — tu nie ma miejsca na sentymenty. Każda minuta to pieniądź, każda śruba musi pasować idealnie.

— Zbudujemy auto dla zwykłego człowieka! — woła Ford do swoich ludzi. — Model T ma być tani, prosty, niezawodny. Każdy farmer w Ameryce będzie mógł nim jeździć do miasta!

Robotnicy patrzą po sobie z niedowierzaniem, ale Ford już widzi w głowie długą linię gotowych samochodów, czekających na klientów.

Robotnicy montują kolejne egzemplarze Modelu N. Praca idzie sprawnie, choć nie brakuje chwil frustracji, gdy coś nie pasuje albo trzeba dorobić brakującą część.

W przerwie na kawę — mocną, gorzką, parzoną w wielkich blaszanych dzbankach — rozmawiają o tym, jak świat się zmienia. Jeden z nich opowiada, że widział auto na ulicy, jak dzieci biegły za nim, a sąsiedzi wychodzili z domów, żeby zobaczyć tę nowość.

— Jeszcze trochę, a każdy będzie miał taki wóz — rzuca ktoś z nadzieją.

Pod koniec dnia pierwsze gotowe samochody wyjeżdżają powoli z hali. Robotnicy patrzą za nimi z dumą. Wiedzą, że tworzą coś, co zmieni Amerykę. Może nie są bogaci, może ich dłonie są wiecznie brudne, ale czują, że są częścią czegoś wielkiego.

Garaz benza

Dłonie Benza, popękane od pracy, z brudem za paznokciami, trzymające delikatnie ołówek podczas wieczornego szkicowania.

— Zapach smaru i ciepłego metalu, który unosi się w powietrzu, kiedy Ford przechadza się między robotnikami.

— Głos majstra, który przekrzykuje hałas maszyn: „Szybciej, panowie, szybciej!”

— Parująca kawa, którą Bertha stawia Carlovi na stole, zanim zniknie w ciemności warsztatu.

André Citroën w 1905 roku założył firmę produkującą koła zębate (te słynne daszkowe zęby, które później stały się logo Citroëna).

Pierwszy samochód marki Citroën pojawił się dopiero w 1919 roku — był to model Type A.

W latach 1906–1914 Citroën produkował głównie części

i prowadził interesy związane z przemysłem zbrojeniowym, szczególnie podczas I wojny światowej.

1906, Turyn – Fabryka Fiata

Wielka hala Fiata już wtedy robiła wrażenie. Fiat, czyli Fabbrica Italiana Automobili Torino, powstał w 1899 roku, a w 1906 był już uznaną marką. W Turynie fabryka tętniła życiem: stukot młotków, śmiech robotników, zapach oliwy i świeżo odlanego metalu. Po włosku wszystko działo się trochę szybciej, z większym temperamentem i odrobiną chaosu.

Na liniach montażowych składano już wtedy model Fiat 24 – 32 HP – luksusowy, duży samochód, którym można było się pochwalić na ulicach Mediolanu czy Rzymu. Ale Fiat myślał też o ekspansji – auta tej marki zaczęły pojawiać się w Paryżu, Londynie, a nawet w Rosji.

Dyrektorem generalnym był wtedy Giovanni Agnelli, prawdziwy wizjoner. Chodził po hali w kapeluszu, rozmawiał z inżynierami i robotnikami, często sam testował nowe modele. Włosi już wtedy mieli smykałkę do designu – auta Fiata wyróżniały się nie tylko techniką, ale i elegancką linią karoserii.

Przy jednym ze stanowisk młody mechanik, Luigi, wyciera dłonie o fartuch i z dumą patrzy na świeżo złożony silnik. W przerwie robotnicy piją kawę z małych filiżanek, żartują, czasem podśpiewują. Fiat to nie tylko praca – to styl życia, rodzina, przyszłość.

W 1906 roku Fiat wypuścił także swój pierwszy samochód wyścigowy – Fiat 130 HP. To była bestia: ogromny silnik, potężna moc, a za kierownicą prawdziwi śmiałkowie. Włosi od początku kochali wyścigi, a Fiat szybko stał się marką rozpoznawalną na torach całej Europy.

1906, Paryż – Warsztat André Citroëna

Mały, zadymiony warsztat gdzieś na tyłach paryskiej kamienicy. André Citroën, młody inżynier w okularach, pochyla się nad stołem pełnym rysunków i metalowych zębatek. Jego dłonie są czarne od grafitu i smaru, a oczy błyszczą, gdy obraca w palcach kolejne koło zębate o daszkowym kształcie.

— Jeszcze nikt nie wie, jak bardzo te zęby zmieniają przemysł — mruczy do siebie, zerkając przez okno na deszczowe ulice Paryża.

Za drzwiami cicho brzęczy dzwonek, a do środka wpada kolega z politechniki z nowiną o kolejnej fabryce samochodów otwartej w Niemczech. André tylko się uśmiecha, bo wie, że jego czas jeszcze nadejdzie. Na razie produkuje koła zębate, ale w głowie już ściga się z największymi wizjonerami epoki.

1910, Europa i Ameryka

Gazety po obu stronach Atlantyku rozpisują się o wyścigu technologicznym. W Paryżu Citroën otwiera pierwszą nowoczesną fabrykę. W Turynie Fiat wypuszcza pierwsze modele na włoskie drogi. W Anglii Royce i Rolls zaczynają budować auta dla arystokracji.

W tym samym czasie w USA ulice zapełniają się Fordami Model T. Samochody stają się częścią codzienności — już nie tylko marzeniem, ale narzędziem pracy, życia, podróży.

1910, Anglia, warsztat Rolls-Royce'a

W eleganckim, cichym warsztacie, pan Royce z lupą w ręku sprawdza jakość wykończenia chromowanych detali. Tu liczy się każdy milimetr, każda linia, każda śrubka. Luksus i perfekcja są wyczuwalne w powietrzu, a samochody opuszczające ten warsztat mają być najlepsze na świecie.

1912, Paryż, fabryka Citroëna

Wielka hala, pełna światła. Setki robotników w niebieskich kombinezonach przesuwają się wzdłuż linii montażowej. André Citroën przechadza się między nimi, czasem zatrzymuje się, by samemu przykręcić śrubę albo pochwalić młodego pracownika za pomysłowe rozwiązanie.

— Innowacja, panowie! Każdy detal ma znaczenie! — woła, a w powietrzu unosi się zapach świeżo malowanego metalu i oliwy maszynowej.

1915, Turyn, fabryka Fiata

Włochy rozbrzmiewają śmiechem i pokrzykiwaniem robotników. W hali Fiata słychać gwar rozmów, stukot młotków i dźwięk pierwszych silników. Fabryka tętni życiem, a szefostwo co rusz podkreśla, że Fiat ma być autem dla narodu — dla robotnika, dla rolnika, dla całej rodziny.

W 1926 roku, po latach rywalizacji, Benz & Cie. i Daimler-Motoren-Gesellschaft połączyły siły, tworząc koncern Daimler-Benz AG — tak narodziła się marka Mercedes-Benz. To właśnie wtedy powstało słynne logo z trójramienną gwiazdą, symbolizującą panowanie nad lądem, wodą i powietrzem.

Rozdział 3

1916–1918: Motoryzacja podczas I wojny światowej

Fabryki samochodowe w Europie i Ameryce przedstawiają się na produkcję wojskową. Montownie, gdzie jeszcze niedawno składano auta dla bogaczy i przedsiębiorców, teraz pełne są ciężarówek, motocykli, pojazdów pancernych. W halach Citroëna, Fiata, Forda i Mercedesa słyszać już nie tylko śmiech robotników, ale też rozkazy wojskowych i stukot narzędzi przy budowie sprzętu dla armii.

André Citroën w Paryżu staje się królem produkcji amunicji — jego fabryka działa dzień i noc, a na bramie codziennie pojawia się nowa lista zamówień. W Detroit Ford produkuje ciężarówki i ambulanse, które trafiają na front do Europy. Fiat w Turynie dostarcza pojazdy dla włoskiej armii. Mercedes — silniki do samolotów i wojskowe auta dla Niemiec.

W Europie i Ameryce fabryki motoryzacyjne nagle stają się kluczowe dla wysiłku wojennego. W powietrzu unosi się nie tylko zapach smaru i metalu, ale też napięcie — wszyscy wiedzą, że to, co wyjdzie spod ich rąk, trafi nie na ulice miast, ale na front.

Paryż, fabryka André Citroëna, 1916

Ogromna hala rozświetlona lampami łukowymi. Setki kobiet i mężczyzn pracują przy taśmach produkcyjnych. Zamiast samochodów — skrzynki z amunicją, pociski, części do ciężarówek wojskowych. André Citroën, ubrany w fartuch, przechadza się między stanowiskami, rozmawia z pracownikami, podnosi morale.

— Musimy być szybsi, dokładniejsi. Każdy pocisk to szansa na zwycięstwo — powtarza, patrząc w oczy swoim ludziom.

Praca jest ciężka, zmiany trwają po dwanaście godzin, ale nikt nie narzeka — wszyscy wiedzą, że wojna toczy się także tutaj, w fabryce.

Turyn, fabryka Fiata, 1917

Włochy pogrążone w wojnie, a w halach Fiata produkcja idzie pełną parą. Z linii zjeżdżają wojskowe ciężarówki, motocykle, a nawet pierwsze opancerzone pojazdy. Robotnicy ścigają się z czasem, inżynierowie kombinują, jak uprościć produkcję i zwiększyć wytrzymałość maszyn.

W przerwach na kawę słysząc rozmowy o rodzinach na froncie, o plotkach z miasta, o nadziei na szybki koniec wojny. Fiat staje się dumą Włoch — każdy wie, że bez tych pojazdów armia nie dałaby rady.

Detroit, fabryka Forda, 1918

Henry Ford, choć niechętny wojnie, przedstawia swoje hale na produkcję ambulansów, ciężarówek i silników lotniczych. Fabryka pracuje na trzy zmiany, robotnicy przychodzą i odchodzą o każdej porze dnia i nocy.

Na ścianach wiszą plakaty propagandowe, a w radiu słyszeć wiadomości z frontu. Ford, znany z innowacji, wprowadza nowe rozwiązania, żeby produkcja była jeszcze szybsza. Każdy gotowy pojazd natychmiast trafia do portu, a stamtąd na statki płynące do Europy.

Berlin, fabryka Mercedesa, 1917

W Niemczech fabryki Daimlera i Benza produkują silniki do samolotów, wojskowe ciężarówki, motocykle dla armii. W halach panuje surowa dyscyplina, a inżynierowie pracują nad zwiększeniem mocy i niezawodności maszyn. Każda awaria na froncie może oznaczać przegraną bitwę.

Rozdział 4

Listopad 1918: Koniec wojny, początek nowej ery

Gdy milkną działa, fabryki stają przed nowym wyzwaniem. Trzeba znowu nauczyć się robić samochody dla ludzi, nie dla wojska. Pracownicy wracają do cywilnych ubrań, a hale powoli wypełniają się zapachem świeżo lakierowanych karoserii.

Wszyscy czują, że świat się zmienił. Motoryzacja już nigdy nie będzie taka jak przed wojną — fabryki są większe, lepiej zorganizowane, a ludzie nauczyli się, że samochód może być narzędziem do zmiany rzeczywistości.

Lata 20.: Powrót do cywila, złote lata motoryzacji

Po wojnie fabryki wracają do produkcji cywilnej. W Europie i USA zaczyna się prawdziwy boom — samochód przestaje być luksusem, staje się marzeniem klasy średniej. Ulice wielkich miast wypełniają się Fordami Model T, Fiatami 501, Citroënami Type A i pierwszymi Mercedesami z gwiazdą na masce.

W Paryżu André Citroën otwiera pierwszą w Europie linię montażową na wzór Forda. W Niemczech Mercedes wypuszcza eleganckie limuzyny. W Turynie Fiat rośnie w siłę, a we Włoszech pojawiają się pierwsze wyścigi Mille Miglia, które elektryzują cały kraj.

W Stanach Zjednoczonych Ford rozwija produkcję tańszą do perfekcji — samochód naprawdę staje się dla każdego.

Robotnicy mogą kupić własne auto na raty, a rodziny zaczynają podróżować po kraju.

Europa — powrót do życia

W Paryżu André Citroën nie traci ani chwili. Jego fabryka, która podczas wojny produkowała amunicję, teraz staje się pierwszą w Europie linią montażową samochodów na wzór Forda. W 1919 roku na ulice wyjeżdża Citroën Type A — proste, niezawodne auto, które ma być dla każdego. Robotnicy, którzy jeszcze niedawno klepali pociski, teraz składają karoserie, lakierują błotniki i montują silniki. Citroën stawia na innowacje: reklama na wieży Eiffla, gwarancja na pojazd, kredyt dla klientów.

W Niemczech Mercedes-Benz wypuszcza eleganckie limuzyny z charakterystyczną gwiazdą na masce. Fabryki są coraz nowocześniejsze, a inżynierowie eksperymentują z nowymi rozwiązaniami — hamulce hydrauliczne, lepsze zawieszenie, mocniejsze silniki. Na ulicach Berlina pojawiają się pierwsze taksówki, a samochód staje się marzeniem klasy średniej.

W Turynie Fiat rośnie w siłę. Modele 501 i 509 stają się popularne nie tylko we Włoszech, ale i w całej Europie. Fabryki tętnią życiem — robotnicy śmieją się, śpiewają włoskie piosenki, a po pracy całe rodziny wybierają się na pierwsze samochodowe wycieczki za miasto.

Ameryka — era Forda i samochodu dla każdego

W Detroit Ford rozwija produkcję taśmową do perfekcji. Model T jest już symbolem Ameryki — tani, prosty, wytrzymały. Ford wprowadza 8-godzinny dzień pracy i podwyżki dla ro-

botników, żeby mogli sami kupić samochód, który montują. W fabrykach panuje gorączkowy rytm — każda minuta jest wyliczona, każda śruba musi pasować idealnie.

W Stanach rodzi się nowa klasa średnia. Ludzie zaczynają podróżować, odwiedzać rodzinę w innych stanach, jeździć na wakacje nad jezioro. Samochód daje wolność, jakiej świat jeszcze nie znał. Na drogach pojawiają się pierwsze stacje benzynowe, motele, bary przy trasach. Ameryka zaczyna żyć „na kołach”.

W tym samym czasie rośnie konkurencja — General Motors rozwija markę Chevrolet, Buick, Cadillac. Chrysler dołącza do wyścigu. Każda marka chce być nowocześniejsza, szybsza, bardziej luksusowa.

Czasem zastanawiam się, co by powiedział Carl Benz, gdyby zobaczył dzisiejsze auta — hybrydy, elektryki, samochody same parkujące i rozpoznające pieszych. Może byłby zszokowany, może dumny, a może po prostu uśmiechnąłby się pod nosem, widząc, jak jego pomysł rozrósł się do czegoś, co łączy dziś miliony ludzi na całym świecie.

Europa — pierwsze stacje i benzyna na kartki

W Europie stacje benzynowe pojawiały się trochę wolniej, bo samochodów było mniej, a drogi często jeszcze nieprzystosowane do masowego ruchu. W latach 20. w większych miastach powstawały pierwsze punkty, gdzie można było zatankować auto i dostać podstawowy serwis. W Niemczech, Francji czy Wielkiej Brytanii stacje często prowadziły wielkie koncerny naftowe — Shell, BP, Esso — i od początku stawiały na rozpoznawalne logo oraz jednolity wygląd.

W niektórych krajach, zwłaszcza po wojnie, benzyna była towarem reglamentowanym — wydawano ją na kartki, a kie-

rowcy musieli planować podróże z głową. Ale nawet wtedy stacje były miejscem, gdzie można było spotkać znajomych, dowiedzieć się, co słychać w okolicy, a czasem nawet usłyszeć najnowsze plotki o nowych modelach samochodów.

Klimat i codzienność

Wyobraź sobie scenę: ciepły, letni dzień, kurz na drodze, a na rogu małego miasteczka stoi drewniana stacja z ręczną pompą. Podjeżdża Ford Model T, dzieciaki biegają zobaczyć samochód. Właściciel stacji w fartuchu wychodzi na zewnątrz, pyta o trasę, dolewa benzyny, sprawdza olej. Kierowca płaci parę centów, rozmawia chwilę o pogodzie i rusza dalej. Tak zaczynała się nowa era podróżowania.

Upał, kurz na drodze, a przy ręcznej pompie czeka już kolejka Modeli T i kilku Buicków. Właściciel stacji, w wygniecionym kapeluszu, z uśmiechem obsługuje każdego po kolei, dolewając benzyny z charakterystycznego szklanego dystrybutora. Obok, na ławce, siedzą miejscowi — popijają kawę, rozmawiają o nowościach w okolicy, czasem ktoś żartuje z pierwszych „automobilistów”, którzy nie potrafią jeszcze wymienić przebitej dętki.

Dzieciaki biegają wokół, zaglądają pod maski, a w powietrzu miesza się zapach benzyny, śmiech i ciche nucenie melodii, którą ktoś przyniósł z miasta. Zamiast muzyki z głośników — tylko głosy, gwizdanie i gwar codziennego życia.

Lata 30.: Kryzys i innowacje

Wielki Kryzys dotyka wszystkich — sprzedaż aut spada, wiele firm bankrutuje. Ale ci, którzy przetrwają, inwestują w innowacje. Citroën wypuszcza Traction Avant — pierwszy

samochód z napędem na przednie koła i samonośnym nadwoziem. Mercedes eksperymentuje z kompresorami, Fiat rozwija małe, oszczędne modele.

W USA rodzi się nowa klasa aut — luksusowe Cadillaki, sportowe Buicki, a General Motors staje się gigantem rynku. W Europie powstają marki takie jak BMW czy Volkswagen (z projektem Garbusa).

W 1929 roku wszystko się zmienia. Fabryki w Detroit, Turynie, Paryżu czy Stuttgarcie nagle zwalniają. Ludzie tracą pracę, ulice pustoszeją, a samochód znowu staje się dla wielu luksusem. Ale tam, gdzie inni widzą problem, niektórzy dostrzegają szansę.

Europa — innowacje zamiast stagnacji

W Paryżu André Citroën nie poddaje się. W 1934 roku wypuszcza Traction Avant — pierwszy na świecie seryjnie produkowany samochód z napędem na przednie koła i samonośnym nadwoziem. Auto jest niskie, aerodynamiczne, nowoczesne — wyprzedza epokę o całą dekadę. W fabryce Citroëna czuć napięcie i dumę — robotnicy wiedzą, że tworzą coś wyjątkowego, choć firma balansuje na granicy bankructwa.

W Niemczech Mercedes eksperymentuje z silnikami z kompresorem, tworzy luksusowe limuzyny i sportowe roadstery. W tym samym czasie na horyzoncie pojawia się nowa marka — BMW, która stawia pierwsze kroki w świecie samochodów osobowych. W 1938 roku Ferdinand Porsche kończy projekt Volkswagena Garbusa — auta, które miało zmotoryzować Niemcy.

We Włoszech Fiat wypuszcza ekonomiczne modele, które mają być dostępne dla zwykłych ludzi — Fiat 508 Balilla staje się autem marzeń włoskich rodzin. W fabrykach znów słychać śmiech i śpiew, choć wszyscy wiedzą, że czasy są trudne.

Ameryka — nowe pomysły i styl życia

W USA General Motors, Ford i Chrysler szukają sposobów na przetrwanie. Wprowadzają raty, promocje, nowe nadwozia. Cadillac i Buick oferują luksus, Chevrolet — dostępność. W 1932 roku Ford wypuszcza Model B z silnikiem V8 — pierwszy tani samochód z ośmioma cylindrami, który staje się ikoną amerykańskich dróg i ulubieńcem młodych kierowców.

Na ulicach pojawiają się pierwsze drive-iny, a stacje benzynowe zaczynają przypominać miniaturowe miasta — z myjnią, sklepikiem, a czasem nawet kawiarnią. Radio staje się coraz popularniejsze, a dźwięki muzyki swingowej wypełniają wnętrza aut i barów przy szosach.

Sport i marzenia

Lata 30. to także czas wyścigów — Mille Miglia we Włoszech, Le Mans we Francji, Indianapolis w USA. Ludzie marzą o prędkości i wolności, nawet jeśli na co dzień muszą zaciskać pasa.

Wieczór, małe włoskie miasteczko. Fiat Balilla zatrzymuje się pod trattorią, z radia płynie cichy jazz, a dzieciaki biegną za autem, bo widzą je pierwszy raz w życiu. W środku rodzi na — uśmiechnięta, choć portfele chude. Na stacji benzynowej w Ameryce młodzi mechanicy opowiadają sobie o nowym Fordzie V8 i marzą, że kiedyś też będą mieli własne auto.

Rozdział 5

Europa – fabryki w cieniu nadchodzącej wojny

W Niemczech fabryki Daimlera, BMW, Opla czy Auto Union zaczynają dostawać zamówienia na ciężarówki, motocykle wojskowe, a nawet pierwsze prototypy pojazdów pancernych. Inżynierowie testują nowe rozwiązania – napędy na cztery koła, wzmocnione zawieszenia, silniki wysokoprężne. W halach produkcyjnych coraz częściej słychać rozmowy o mobilności armii, a zwykłe linie montażowe powoli zaczynają służyć także do produkcji sprzętu dla wojska.

W Związku Radzieckim powstają pierwsze masowe ciągniki i ciężarówki GAZ, które mają być podstawą transportu wojskowego. Francuzi rozwijają lekkie czołgi Renault i samochody pancerne Panhard, a we Włoszech Fiat zaczyna produkować wojskowe ciężarówki i małe pojazdy terenowe.

Ameryka – przygotowania mimo izolacji

W USA, mimo polityki izolacjonizmu, wielkie koncerny jak Ford, General Motors czy Chrysler nie przestają inwestować w nowe technologie. Powstają ciężkie ciężarówki, silniki lotnicze, a inżynierowie testują rozwiązania, które kilka lat później będą kluczowe na frontach II wojny światowej. W fabrykach pojawiają się pierwsze linie do produkcji pojazdów wojskowych na eksport – dla sojuszników w Europie.

Zmiana klimatu w fabrykach

W latach 30. w wielu zakładach motoryzacyjnych czuć było, że nadchodzi coś dużego. Pracownicy coraz częściej widzieli, że zamiast osobówek z lśniąącymi karoseriami, z hal wyjeżdżają ciężarówki w wojskowych barwach, opancerzone wozy i motocykle z bocznym wózkiem. Inżynierowie spędzali długie godziny na testach w terenie, a robotnicy powoli przyzwyczajali się do nowych, surowszych norm jakości.

W niemieckiej fabryce Daimlera grupa mechaników montuje nowy typ zawieszenia do ciężarówki wojskowej. W tle brygadzysta rzuca: „Panowie, to już nie auta na salony, to sprzęt na front!” W przerwie na papierosa robotnicy rozmawiają o plotkach z Berlina — że armia zamówiła tysiące pojazdów, że wkrótce cała fabryka przestawi się na produkcję wojskową.

W USA młody inżynier Forda testuje prototyp terenówki na poligonie pod Detroit. Błoto, kurz, silnik ryczy. Obok stoi wojskowy w mundurze i notuje uwagi — „Za rok te auta mogą być potrzebne na drugim końcu świata.”

Ciekawostki z życia kierowców i mechaników lat 30

Naprawy „na drut i sznurek”

Kiedy coś się zepsuło na trasie, nie było mowy o pomocy drogowej. Kierowca musiał mieć przy sobie podstawowe narzędzia, kawałek drutu, sznurek, czasem nawet kawałek gumy z dętki. Złamana sprężyna? Drut i jedziemy dalej. Przebita opona? Łatka z kawałka starej dętki, trochę kleju i do domu!

Paliwo z apteki

Na wsiach, gdzie nie było jeszcze stacji benzynowych, benzynę kupowało się w aptece, sklepie żelaznym albo... u znajomego gospodarza, który miał zapas do lamp naftowych i ma-

szyn rolniczych. Często była to mieszanka, która dziś zabiłaby każdy nowoczesny silnik.

Oszczędność na wszystkim

W czasach kryzysu ludzie dzielili się samochodami — kilka rodzin potrafiło mieć jeden wóz na spółkę, a podróże planowało się z wyprzedzeniem, żeby nie marnować paliwa. W miastach popularne były tzw. „samochody zbiorowe” — coś w rodzaju dzisiejszego carpoolingu.

Zimowe patenty

Zimą, gdy mróz łapał za silnik, kierowcy grzali wodę na kuchni i zalewali nią chłodnicę tuż przed wyjazdem. Często podgrzewali też olej na piecu, żeby łatwiej odpalić auto. Niektórzy owijali akumulatory kocem, żeby nie zamarzły przez noc.

Własnoręczne tuningowanie

Brak części? To nie problem. Mechanicy dorabiali tłumiki z puszek po konserwach, uszczelki z gumowych butów, a lampy naprawiali drutem i kawałkiem szkła z rozbitego okna. Licyła się pomysłowość i chęć jazdy, nie wygląd!

Kobiety za kierownicą

W wielu krajach, zwłaszcza na wsiach, to kobiety uczyły się prowadzić auta, bo mężczyźni pracowali poza domem lub byli na froncie. Często to one naprawiały samochód, łątały dętki i radziły sobie z każdą usterką.

Produkcja GAZ w latach 30. — jak to wyglądało?

Po pierwsze, GAZ był dzieckiem współpracy ze Stanami. Na początku wszystko — od projektu fabryki, przez maszyny, po szkolenia pracowników — było robione według amerykańskich wzorców. Amerykańscy inżynierowie i technicy Forda przez kilka lat pracowali ramię w ramię z Rosjanami. Na hali można było usłyszeć rosyjski, angielski, a nawet polski, bo ściągano specjalistów z całej Europy.

Linia montażowa była sercem fabryki.

Robotnicy, często młodzi chłopcy ze wsi, uczyli się wszystkiego od zera. Najpierw prostych czynności: przykręcania śrub, montażu osi, składania karoserii. Każdy miał swoje stanowisko, a tempo pracy wyznaczała taśma produkcyjna — dokładnie jak w Detroit. Na początku szło powoli, często coś się zacinało, czasem brakowało części, ale z miesiąca na miesiąc szło coraz sprawniej.

Atmosfera na hali była wyjątkowa.

Praca była ciężka — długie zmiany, hałas, kurz, zapach smaru i benzyny, ale też poczucie, że robi się coś wielkiego dla kraju. W przerwach robotnicy jedli proste posiłki — chleb z cebulą, czasem kawałek słoniny, popijali mocną herbatą. Często śpiewali, opowiadali kawały, a starsi wspominali, jak wyglądało życie przed rewolucją.

Każdy wyprodukowany GAZ był powodem do dumy.

Pierwsze modele — GAZ-A i GAZ-AA — były niemal identyczne z Fordami, ale szybko zaczęto je dostosowywać do rosyjskich warunków: wzmacniano zawieszenia, montowano grubsze blachy, bo drogi były fatalne, a klimat surowy. Samochody testowano na poligonach, czasem w błocie po kolana, czasem w śniegu po pas.

Władze regularnie wizytowały fabrykę.

Były przemowy, pochody, zdjęcia na tle nowych ciężarówek. Każdy sukces produkcyjny był nagłaśniany w gazetach — GAZ miał być symbolem nowoczesności i siły radzieckiego przemysłu.

Szara hala, rzędy robotników przy taśmie, z głośnika płynie marszowa muzyka. Brygadzysta z notesem chodzi między stanowiskami, poprawia młodego chłopaka, który pierwszy raz montuje wał napędowy. W kącie stoi amerykański inżynier i kiwa głową z uznaniem. Po pracy robotnicy wychodzą na mroźne podwórze, gdzie na śniegu błyszczą pierwsze gotowe GAZ-y, gotowe na podbój rosyjskich bezdroży.

Ciekawostka: Narodziny radzieckiego GAZ-a

W Związku Radzieckim w latach 30. motoryzacja była nie tylko kwestią postępu, ale wręcz sprawą narodową. Władza wiedziała, że bez własnych ciężarówek i samochodów nie da się zbudować armii ani rozwinąć przemysłu na taką skalę, jak planowali. Dlatego w 1932 roku w Niżnym Nowogrodzie (później Gorki) powstała wielka fabryka samochodów — GAZ, czyli Gorkowski Awtomobilnyj Zawod.

Co ciekawe, radzieccy inżynierowie nie zaczęli od zera. Współpracowali z Amerykanami z Forda! Na mocy umowy licencyjnej sprowadzono do Rosji nie tylko dokumentację, ale też maszyny, narzędzia, a nawet amerykańskich specjalistów. Pierwszy masowy model GAZ-A był praktycznie kopią Forda A, a ciężarówka GAZ-AA to bliźniak Forda AA.

W 1932 roku hala GAZ-u jest pełna nowego sprzętu zza oceanu. Młodzi rosyjscy robotnicy uczą się od Amerykanów, jak montować auta na taśmie. W powietrzu miesza się zapach świeżej farby, benzyny i... amerykańskich papierosów. Kierownik produkcji, w kufajce i z notesem w ręku, patrzy z dumą na pierwsze wyprodukowane egzemplarze — wie, że to początek nowej epoki dla ZSRR.

GAZ-y szybko stały się podstawą transportu w całym Związku Radzieckim — woziły żołnierzy, towary, a podczas wojny służyły jako karetki, wozy dowodzenia i platformy dla działek przeciwlotniczych.

Po wyprodukowaniu pierwszych egzemplarzy GAZ-A i GAZ-AA, radzieccy inżynierowie nie poprzestali na testach w hali. Samochody wysyłano w najtrudniejsze rejony Związku Radzieckiego — na Syberię, do Kazachstanu, przez błotniste pola, zaśnieżone stepy i rozległe lasy.

Zimą 1933 roku, grupa inżynierów i kierowców pakuje się do kilku świeżo zmontowanych GAZ-ów. Temperatura spada do minus trzydziestu, śnieg po kolana, a droga to raczej ślad po saniach niż asfalt. Silniki warczą, skrzynie biegów zgrzyta-

ją, a każda awaria to walka z czasem i mrozem. Mechanicy śpią w samochodach, jedzą suchary i popijają gorącą herbatą z samowara. Notują każdą usterkę, każdą zaletę. Po powrocie do fabryki poprawiają konstrukcję, żeby auto przetrwało wszystko, co rzuci w nie radziecka rzeczywistość.

Takie testy sprawiły, że GAZ-y zyskały opinię niezniszczalnych. Były proste, łatwe w naprawie, a części można było wymienić nawet na środku tajgi. Dzięki temu samochody te stały się legendą — i na froncie, i na syberyjskich traktach.

Rozdział 6

1939–1945: II wojna światowa — motoryzacja na froncie

Znowu fabryki przestawiają się na produkcję wojskową. Ford, Opel, Mercedes, Fiat, Citroën produkują czołgi, ciężarówki, motocykle, silniki lotnicze. W Detroit powstają dziesiątki tysięcy Jeepów Willys — auta, które przejdą do legendy. W Niemczech Volkswagen buduje Kübelwagena, a Mercedes i Opel dostarczają pojazdy dla Wehrmachtu.

W fabrykach panuje napięcie, robotnicy pracują na trzy zmiany, a inżynierowie prześcigają się w nowych rozwiązaniach. Motoryzacja staje się narzędziem wojny, ale też polem doświadczalnym dla przyszłych innowacji.

Na froncie samochód stawał się narzędziem przetrwania. Zwykle osobówki przerabiano na wozy sanitarne, dowódcze, kurierskie czy nawet... prowizoryczne transportery broni. Każda armia miała swoje ulubione modele, które zyskały status legendarnych.

Niemcy:

Mercedes-Benz, Opel Blitz, Horch — to były konie robocze Wehrmachtu. Blitz to ciężarówka, którą można było spotkać od Normandii po Stalingrad — woziła żołnierzy, amunicję, żywność. Horch służył jako auto dowódcy, szybki i niezawodny, często z napędem na cztery koła. Niemcy stawiali na solidność, ale też na innowacje — pojawiły się półgąsienicowe transportery, motocykle z napędem na oba koła (np. Zündapp KS 750).

Rosja:

GAZ-AA i GAZ-MM — niezniszczalne ciężarówki, które ciągnęły działa, woziły ludzi i sprzęt przez błoto i śniegi. T-34 — czołg, który stał się symbolem radzieckiej przewagi, ale też cała masa motocykli i samochodów pancernych. Radzieckie pojazdy były proste, łatwe w naprawie, a części pasowały często „na drut i młotek”.

Alianci:

Jeep Willys — prawdziwa legenda. Mały, lekki, zwinny, potrafił przejechać przez wszystko i był używany do wszystkiego — od zwiadu po holowanie działek. GMC „Deuce and a Half” — ciężarówka, która wozila zaopatrzenie od Afryki po Berlin. Brytyjczycy mieli swoje Land Roversy i ciężarówki Bedford, a Kanadyjczycy i Australijczycy budowali własne wersje pojazdów wojskowych.

Front wschodni, zima 1942. GAZ-AA z zamrożniętym olejem w silniku, kierowca w watowanej kurtce próbuje odpalić auto na korbę. Obok mechanik, zamarznięty do szpiku kości, podgrzewa gaźnik nad ogniskiem. W oddali słychać wycie silników niemieckich ciężarówek, które w błocie grzęzną po osie. Po drugiej stronie frontu amerykański Jeep przemyka przez zasy, a żołnierze śmieją się, że „to auto przejedzie wszędzie, byle mu nalać benzyny i czasem kopnąć w oponę”.

W nocy, pod osłoną ciemności, kolumna ciężarówek GMC sunie przez las — jedna po drugiej, światła przygaszone, silniki na wolnych obrotach. Kierowcy rozmawiają szeptem, czasem ktoś przeklnie na dziurę w drodze albo awarię sprzęgła. Ale wiedzą, że bez tych maszyn nie byłoby szans na zaopatrzenie, ewakuację rannych, czy szybką zmianę pozycji.

Motoryzacja na froncie to:

codzienne, prowizoryczne naprawy — drut, młotek, kawałek gumy i jedziemy dalej;

kierowcy, którzy byli jednocześnie mechanikami, kucharzami i czasem nawet sanitariuszami;

wyścig z czasem i pogodą — czy silnik odpali przed świtem? Czy ciężarówka przejedzie przez rzekę?

historie o tym, jak jeden Jeep uratował całą kompanię, a stary GAZ dowiózł amunicję pod sam ostrzał.

Ciekawostka: Kierowcy–mechanicy na radzieckich bezdrożach

Jest środek zimy, gdzieś na stepach za Uralem. GAZ-AA zamarza na poboczu, bo ropa zgęstniała od mrozu. Kierowca, odziany w baranicę i filcowe walonki, wyciąga z kabiny skrzynkę z narzędziami: młotek, drucik, kombinerki, kawałek szmaty. Najpierw trzeba rozgrzać bak — podgrzewa go ogniskiem z gałęzi. Potem odkręca filtr paliwa, czyszczenie na kolanie, trochę śliny na uszczelkę i... silnik zaskakuje!

Na trasie każda awaria to wyzwanie: pęknięta sprężyna — naprawa na drut; urwany pasek klinowy — zastąpiony skórzanym pasem od spodni; zamrożony gaźnik — ogrzewany dłonią, póki nie puści. Części zamienne? Zawsze coś się wykombinuje z tego, co jest pod ręką, a jeśli nie — to zostaje łopata i siła mięśni.

Kierowcy GAZ-ów byli znani z tego, że potrafili rozebrać i złożyć silnik na środku pola, w śniegu po pas, przy minus czterdziestu. To nie były auta dla delikatnych ludzi — to była motoryzacja w wersji hard.

Rozdział 7

.Europa — powojenne zgliszcza i nowy początek

W 1945 roku fabryki samochodowe w Europie były często zniszczone, a linie produkcyjne rozkradzione lub przestawione na sprzęt wojskowy. Ale już kilka miesięcy po wojnie zaczęto odbudowę. Najpierw składano auta z tego, co zostało, potem powoli wracały nowe modele.

Niemcy

Mercedes, BMW, Opel — na początku składano auta z części, które leżały po halach i magazynach. Mercedes wypuścił słynny model 170V, BMW zaczęło od motocykli, bo nie miało jeszcze zasobów na samochody. Volkswagen, pod brytyjskim zarządem, ruszył z produkcją Garbusa (Beetle), który miał zmotoryzować kraj i szybko stał się symbolem powojennej odbudowy.

Francja

Citroën wrócił do produkcji modelu Traction Avant, a chwilę później pokazał światu słynnego „Kaczkę” — 2CV, auto tanie, proste i niezniszczalne, które miało zmotoryzować francuską wieś. Renault wypuścił model 4CV, który stał się hitem wśród powracających z wojny żołnierzy i młodych rodzin.

Włochy

Fiat stawiał na małe, ekonomiczne auta — modele 500 Topolino i potem 600. Włosi chcieli samochodu na każdą kieszeń, prostego w naprawie i taniego w utrzymaniu. Fabryki szybko się odbudowywały, bo naród był głodny nowego życia i swobody.

Ameryka — boom, jakiego świat nie widział

W USA wojna nie zniszczyła fabryk, wręcz przeciwnie — przemysł był rozkręcony na pełnych obrotach. Po 1945 roku Amerykanie rzucili się do salonów samochodowych. Ford, Chevrolet, Chrysler — wszystkie marki wypuszczały nowe modele, pełne chromu, z szerokimi kanapami i mocnymi silnikami. Samochód stał się symbolem sukcesu, a przedmieścia zaczęły rosnać jak grzyby po deszczu.

Pojawiły się pierwsze autostrady, drive-iny, moteli przy trasach — Ameryka pokochała życie na czterech kołach. To wtedy narodziła się legenda Cadillaca, Buicka, Dodge'a czy pick-upów Forda.

Nowe trendy i marzenia

Po wojnie motoryzacja stała się dostępna dla mas. Ludzie chcieli jeździć, podróżować, czuć się wolni po latach ograniczeń i strachu. Samochód przestał być luksusem — stał się narzędziem do budowania nowej codzienności.

W Europie i Ameryce zaczęto eksperymentować z nowymi technologiami — automatyczne skrzynie biegów, lepsze zawieszenia, radioodbiorniki w samochodach. Pojawiły się

pierwsze auta sportowe, rodzinne kombi, a nawet mikroauta dla najbardziej oszczędnych.

1. Narodziny „ludowych” samochodów

Po wojnie ludzie marzyli o prostym, tanim aucie, które pozwoliłoby im zacząć nowe życie. Tak powstał m.in. Volkswagen Garbus — projektowany jeszcze przed wojną, po 1945 roku stał się symbolem odbudowy Niemiec. Podobnie Citroën 2CV we Francji — „kaczka” miała być autem dla rolnika, które przewiezie worki ziemniaków i nie zepsuje się na polnej drodze.

Ameryka — Ford Model T

W 1908 roku Henry Ford wypuścił Model T — samochód, który zmienił świat. Dzięki produkcji taśmowej cena auta spadła tak bardzo, że nawet robotnik w fabryce mógł sobie na nie pozwolić. Ford powtarzał: „Samochód dla każdego, na każdą drogę.” Model T był prosty, wytrzymały, łatwy w naprawie — i stał się symbolem amerykańskiego snu. Miliony rodzin po raz pierwszy mogły pojechać na wycieczkę za miasto, odwiedzić rodzinę w innym stanie, po prostu poczuć wolność.

Niemcy — Volkswagen Garbus

W latach 30. w Niemczech narodził się pomysł stworzenia auta dla ludu — „Volkswagen” znaczy przecież „samochód ludowy”. Ferdinand Porsche zaprojektował Garbusa na zamówienie władz, które chciały zmotoryzować całe społeczeństwo. Garbus miał być tani, prosty, niezawodny i produkowany masowo. Choć wojna opóźniła realizację tych planów, po 1945 roku Garbus stał się ikoną — zjeździł cały świat i do dziś jest symbolem dostępnego auta.

Francja – Citroën 2CV

Po wojnie Francuzi zapragnęli auta, które będzie tak proste, że „przewiezie koszyk jaj przez pole bez jednego pęknięcia”. Tak narodził się Citroën 2CV – „kaczka”. Minimalistyczny, lekki, praktyczny, tani w utrzymaniu i naprawie. Stał się ulubieńcem rolników, studentów i wszystkich, którzy chcieli mieć własne cztery kółka, ale nie mogli pozwolić sobie na luksus.

Włochy – Fiat 500 „Topolino” i później „Cinquecento”

Włosi pokochali małe auta, bo ich miasta były ciasne, a portfele chude. Fiat 500 Topolino z lat 30. i późniejszy Cinquecento stały się symbolem włoskiej motoryzacji. Proste, zwinne, tanie, idealne na wąskie uliczki Turynu czy Rzymu. Topolino był pierwszym autem dla setek tysięcy rodzin, a Cinquecento – ikoną włoskiego stylu.

Europa Wschodnia – Syrena, Trabant, Skoda

W krajach bloku wschodniego też powstawały „ludowe” auta. Polacy mieli Syrenę, Czesi Skodę, a Niemcy z NRD Trabanta. Proste, często awaryjne, ale dawały poczucie wolności i niezależności, nawet jeśli na auto trzeba było czekać latami.

Co łączyło te auta?

Wszystkie były projektowane z myślą o zwykłym człowieku: miały być tanie w zakupie i eksploatacji, łatwe do naprawy (często nawet „na drucik”),

dostępne dla jak największej liczby osób,
dawały wolność i radość z podróży.

Ciekawostka: Narodziny Citroëna 2CV — „samochodu dla ludu”

Pod koniec lat 30. Citroën zlecił swoim inżynierom stworzenie auta, które miało zmienić życie francuskiej wsi. Projekt nazywał się „TPV” (Toute Petite Voiture — „bardzo mały samochód”). Głównym założeniem było: samochód miał przewieźć dwie osoby i 50 kg ziemniaków przez pole, nie przewracając jajek w koszyku! Miał być tani, prosty w naprawie, oszczędny i tak lekki, żeby jedna osoba mogła go podnieść z rowu.

Szef projektu, inżynier Pierre Boulanger, był nieugięty: zawieszenie musiało być tak miękkie, żeby można było przejechać przez orane pole z pełnym koszem jajek — i żadne jajko nie miało się rozbić! Testy robiono dosłownie z koszem jajek na tylnej kanapie.

Pierwsze prototypy powstały już w 1939 roku, tuż przed wojną. Były niesamowicie proste: karoseria z falistej blachy, jeden reflektor, płócienny dach, siedzenia jak z hamaka. Samochód ważył niewiele ponad 500 kg i był tak oszczędny, że zużywał mniej niż 4 litry paliwa na 100 km.

Kiedy wybuchła wojna, Citroën ukrył prototypy, żeby nie wpadły w ręce niemieckich okupantów. Dopiero po wojnie, w 1948 roku, 2CV został oficjalnie pokazany światu na salonie w Paryżu — i wywołał sensację. Ludzie śmiali się z jego wyglądu, ale szybko docenili praktyczność. Auto stało się symbolem francuskiej prowincji, wolności i prostoty. Przez lata wyprodukowano ponad 5 milionów egzemplarzy!

Rozdział 8

2. Amerykański rozmach — powrót „skrzydeł”

W USA fabryki Forda, Chevroleta i Cadillaca przestawiły się błyskawicznie na produkcję cywilną. W latach 50. powstały legendarne modele z wielkimi skrzydłami, chromem i automatycznymi skrzyniami biegów. Amerykanie chcieli zapomnieć o wojnie, więc ich auta były kolorowe, wygodne i pełne gadżetów.

Studebaker Champion pojawił się na rynku już w 1939 roku, ale to właśnie modele z lat 1947–1952 zapisały się w pamięci ludzi. Ten samochód wyróżniał się charakterystycznym, „lotniczym” przodem — tak zwanym „bullet nose”, czyli nosem przypominającym dziób samolotu odrzutowego. W tamtym czasie wyglądał naprawdę futurystycznie, szczególnie na tle bardziej zachowawczych aut konkurencji.

Champion był lekki, oszczędny jak na amerykańskie warunki, a przy tym bardzo solidny. To auto, które pokazało, że nawet mniejsza firma z Indiany potrafi rzucić wyzwanie gigantom pokroju Forda czy Chevroleta. Dla wielu ludzi był symbolem powojennego optymizmu i marzeń o nowym początku.

3. Japońska rewolucja — Toyota i Honda w natarciu

Japonia po wojnie leżała w gruzach, ale już w latach 50. zaczęła się rodzić nowa potęga motoryzacyjna. Toyota, Honda, Nissan — początkowo kopiowali zachodnie rozwiązania, ale szybko zaczęli tworzyć własne, niezawodne i ekonomiczne auta. To właśnie wtedy powstały pierwsze Toyoty Land Cruiser czy Hondy Super Cub.

Japonia po II wojnie światowej była praktycznie zrujnowana, a mimo to inżynierowie i fabryki zaczęli od podstaw, ucząc się na zachodnich konstrukcjach, ale szybko dodając coś od siebie. Toyota z modelem Corolla i Honda z Civicem to były auta, które najpierw podbiły rodzimy rynek, a potem — dzięki niezawodności, prostocie i ekonomii — rozjechały Europę i Amerykę.

Fabryki, które wcześniej produkowały sprzęt wojskowy, musiały się przestawić na cywilne potrzeby. Inżynierowie i robotnicy, często jeszcze bardzo młodzi, uczyli się wszystkiego od zera, często kopiując rozwiązania z Zachodu, ale też szukając własnych, tańszych i prostszych metod. Praca była ciężka, warunki skromne — hale produkcyjne bez ogrzewania, narzędzia robione własnoręcznie, a surowce zdobywane z ogromnym trudem.

Ale w tym wszystkim była niesamowita determinacja i głód sukcesu. Japończycy mieli świadomość, że jeśli nie wymyślą czegoś własnego, nie odbudują kraju. Zamiast narzekać, skupili się na pracy zespołowej, szacunku do detalu i ciągłym ulepszaniu wszystkiego, co robili. Tak powstała filozofia Kaizen — codziennego, drobnego doskonalenia, które z czasem przerodziło się w wielki skok jakościowy.

— Toyota, Honda, Nissan — te marki zaczynały od produkcji prostych, tanich aut i motocykli, które miały pomóc zwykłym ludziom w codziennym życiu. Z czasem, dzięki upartości i innowacjom, zaczęły eksportować swoje pojazdy, a świat zobaczył, że z Japonii mogą wyjeżdżać auta nie tylko ekonomiczne, ale i niezawodne.

To właśnie z tych skromnych początków, przez lata ciężkiej pracy, narodziła się potęga, która do dziś wyznacza standardy w motoryzacji.

4. Samochody z „odzysku”

W wielu krajach Europy po wojnie auta budowano z tego, co zostało po armii. W Polsce z elementów wojskowych ciężarówek powstawały pierwsze powojenne Star-y i Żuki. W Wielkiej Brytanii Land Rover narodził się z części, które pierwotnie miały służyć do produkcji wojskowych jeepów.

Starachowice w latach 40. i 50. — fabryka jeszcze świeża po wojnie, ale w narodzie czuć głód rozwoju. Zespół inżynierów, mechaników i zwykłych robotników zaczyna pracę nad pierwszym polskim samochodem ciężarowym, który ma być nie tylko na miarę naszych czasów, ale i lepszy od tego, co było dostępne z importu.

— Pierwsze prototypy powstawały niemal ręcznie, na podstawie szkiców, które inżynierowie rysowali wieczorami w domach albo na przerwach w pracy. Wiele części trzeba było doraabiać na miejscu, bo nie było gotowych podzespołów — wszystko powstawało od zera, często metodą prób i błędów.

Na hali panował gwar, ale i prawdziwa pasja. Każdy wiedział, że robi coś wyjątkowego. Testy odbywały się często na pobliskich polnych drogach, gdzie prototypowe Stary musiały radzić sobie z błotem, piachem, stromymi podjazdami. Inżynierowie jeździli razem z kierowcami, słuchali, co szwankuje, co trzeba poprawić, a potem wracali do biura i na nowo rysowali, spawali, skręcali.

— Gdy w końcu udało się stworzyć pierwszego Stara 20, a potem kolejne modele, cała fabryka świętowała. To był prawdziwy przełom — ciężarówka, która mogła wozić wszystko, co potrzebne do odbudowy kraju. Z czasem, dzięki doświadczeniu i determinacji, powstały legendarne Stary 266 i 200, które zdobyły uznanie nie tylko w Polsce, ale i za granicą.

To była praca zespołowa, pełna kombinowania, improwizacji, ale i dumy. Polskie fabryki to nie tylko linie produkcyjne — to ludzie z pasją, którzy potrafili zrobić coś z niczego.

I to właśnie dzięki nim Stary stały się symbolem niezawodności i polskiej myśli technicznej.

5. Kobiety w motoryzacji

W czasie wojny kobiety masowo pracowały w fabrykach. Po wojnie wiele z nich zostało w przemyśle samochodowym, a niektóre zaczęły nawet startować w wyścigach czy rajdach, łamiąc kolejne stereotypy.

6. Motoryzacja na kartki i „samochód na przydział”

W powojennej Europie, zwłaszcza w krajach bloku wschodniego, samochód był dobrem luksusowym. W Polsce, Czechosłowacji czy NRD auta kupowało się na przydział, a oczekiwanie na wymarzoną Syrenę czy Trabantę trwało nawet kilkanaście lat.

W latach czterdziestych motoryzacja przeżywała prawdziwy poligon doświadczalny — dosłownie i w przenośni. Fabryki samochodów z dnia na dzień zamieniały się w hale produkcyjne dla wojska, a inżynierowie kombinowali, jak tu jeździć, gdy benzyna była praktycznie nieosiągalna. I wtedy na ulicach pojawiły się auta napędzane... drewnem.

Gazogeneratory, czyli specjalne piece zamontowane na samochodach, zamieniały drewno w gaz, którym można było zasilać silniki. Widok ciężarówki z beczką pełną polan z tyłu nie dziwił nikogo — to była codzienność. Ale to nie koniec wynalazków tamtej dekady. Powstały pierwsze amfibie, które mogły pokonywać rzeki i jeziora, a po wojnie niektóre z nich trafiły nawet do cywilnych zastosowań. To była epoka, w której kreatywność i potrzeba przetrwania szły w parze. Dziś trudno

nam sobie wyobrazić, że ktoś mógłby jeździć do pracy na drewnie, ale wtedy to był sposób na życie — i dowód na to, że motoryzacja zawsze znajdzie sposób, by ruszyć z miejsca, nawet w najtrudniejszych czasach

Przełom lat 40 i 50

Przełom lat 40. i 50. to czas ogromnych zmian w motoryzacji na całym świecie. Wojna się skończyła, świat powoli wracał do normalności, ale ludzie i fabryki byli już inni — bardziej doświadczeni, gotowi na nowe wyzwania. Właśnie wtedy zaczęła się prawdziwa motoryzacyjna rewolucja.

— W Europie większość fabryk dopiero podnosiła się z gruzów. Na początku produkowano głównie auta bardzo proste, często na bazie przedwojennych konstrukcji — ważne było, żeby były tanie, łatwe w naprawie i oszczędne. Fiat 500 „Topolino”, Citroën 2CV, Renault 4CV, Volkswagen Garbus — to były samochody, które miały zmotoryzować zwykłego człowieka. W Wielkiej Brytanii ruszyła produkcja Mini Morrisa, a w Niemczech Garbus zaczął podbijać świat.

— W Stanach Zjednoczonych sytuacja wyglądała zupełnie inaczej. Tam przemysł motoryzacyjny nie ucierpiał tak bardzo, więc już od końca lat 40. zaczęły się pojawiać prawdziwe „krążowniki szos” — wielkie, błyszczące auta z silnikami V8, automatycznymi skrzyniami biegów i ogromną ilością chromu. Cadillac, Buick, Chevrolet — to były symbole amerykańskiego snu o wolności i dobrobycie. W USA pojawiły się pierwsze samochody z automatyczną skrzynią biegów, klimatyzacją, a nawet elektrycznymi szybami.

— Japonia, jak już rozmawialiśmy, startowała praktycznie od zera, ale właśnie wtedy rodziły się marki, które za kilkanaście lat miały podbić świat. Toyota, Nissan, Honda — na początku kopiowali Zachód, ale już wtedy widać było ich upór i pomysłowość.

— W tych latach bardzo mocno rozwinęły się też wyścigi samochodowe. Le Mans wróciło po wojnie, a w Stanach ruszyły pierwsze wyścigi NASCAR. To był czas wielkich marzeń, ale i ciężkiej pracy — każdy chciał mieć auto, każdy chciał być wolny, a motoryzacja była symbolem nowych czasów.

Francja, rok 1923. Na prowincjonalnym torze pod Le Mans startuje pierwszy 24-godzinny wyścig samochodowy. Pomysł był prosty: sprawdzić, które auto wytrzyma najdłużej bez awarii, w dzień i w nocy, na zmieniającej się pogodzie i przy zmęczonych kierowcach. To nie był tylko wyścig o prędkość — chodziło o niezawodność, wytrzymałość, pomysłowość inżynierów i odwagę ludzi za kierownicą.

— Przez lata Le Mans rosło w siłę. W latach 40. i 50., po przerwie wojennej, wróciło jako najważniejszy wyścig długodystansowy świata. To tutaj rodziły się legendy: Jaguar D-Type, Mercedes 300SLR, Ferrari 166MM. Producenci traktowali Le Mans jak poligon doświadczalny — testowali nowe technologie, które potem trafiały do seryjnych aut (np. hamulce tarczowe, lekkie nadwozia, pierwsze próby z silnikami o wysokiej mocy).

Le Mans to nie tylko auta, ale też ludzie: kierowcy, którzy jechali na granicy wytrzymałości, mechanicy walczący z czasem, inżynierowie ryzykujący wszystko dla kilku godzin chwały. Właśnie na przełomie lat 40. i 50. Le Mans zaczęło przyciągać największe marki i najlepszych kierowców świata.

To wtedy narodziła się legenda wyścigu, który do dziś jest synonimem motoryzacyjnych marzeń, odwagi i innowacji.

lata 50. to prawdziwy przełom w motoryzacji. Świat powoli wychodził z cienia wojny, a ludzie chcieli żyć, podróżować i mieć własne auta. To był czas, kiedy samochód stał się marzeniem, symbolem wolności i nowoczesności.

Europie zaczęła się masowa motoryzacja. Na drogach pojawiały się Fiaty 600, Citroëny DS, Renault Dauphine, a w Niemczech — coraz więcej Garbusów i pierwsze Mercedesy z legendarną „skrzydlatą” karoserią. Samochód przestawał

być luksusem dla wybranych, stawał się powoli dostępny dla przeciętnej rodziny.

Wielka Brytania dała światu Morris Minor, a Francuzi — Citroëna DS, który do dziś uchodzi za ikonę stylu i innowacji.

— W Stanach Zjednoczonych to był czas wielkich, kolorowych „krążowników szos”. Ogromne Cadillaki, Chevrolety Bel Air, Fordy Thunderbird — chrom, płetwy, automatyczne skrzynie biegów, coraz mocniejsze silniki V8. Amerykanie zakochali się w autach, a motoryzacja stała się częścią popkultury: drive-iny, wyścigi dragsterów, rock’n’roll i pierwsze hot-rody.

— W Japonii, jak już pisałem, zaczęła się rewolucja — Toyota, Nissan, Honda stawiały pierwsze kroki, ucząc się od Zachodu, ale szybko tworząc własne, niezawodne konstrukcje.

W Polsce i Europie Wschodniej powstawały auta, które miały zmotoryzować całe społeczeństwa: Warszawa, Syrena, Trabant, Skoda — proste, ale solidne i dostępne.

To była dekada innowacji: pojawiły się pierwsze pasy bezpieczeństwa, hamulce tarczowe, lepsze zawieszenia, a nawet próby z automatyczną klimatyzacją. Motoryzacja zaczęła łączyć ludzi, zmieniać miasta i styl życia.

— Hamulce tarczowe:

To była prawdziwa rewolucja. Do tej pory większość aut miała hamulce bębnowe, które w trudnych warunkach szybko się przegrzewały i traciły skuteczność. W 1953 roku Jaguar w swoim modelu C-Type jako pierwszy zastosował hamulce tarczowe podczas wyścigu Le Mans — i wygrał! To rozwiązanie błyskawicznie zaczęli kopiować inni producenci, bo hamulce tarczowe dawały dużo lepszą skuteczność i bezpieczeństwo, szczególnie przy dużych prędkościach. Dziś trudno sobie wyobrazić auto bez tego wynalazku.

– Klimatyzacja

Pierwsze auta z klimatyzacją pojawiły się już pod koniec lat 30., ale prawdziwy boom na to udogodnienie zaczął się właśnie w latach 50., zwłaszcza w Stanach Zjednoczonych. W 1953 roku Cadillac zaoferował w modelu Series 62 pierwszą w pełni zintegrowaną klimatyzację samochodową. To był luksus, na który mogli sobie pozwolić tylko najbogatsi, ale z czasem klimatyzacja stała się symbolem nowoczesności i wygody, a potem trafiła do coraz tańszych modeli.

– Citroën DS (1955)

To auto wyglądało jak z innej planety — miało hydropneumatyczne zawieszenie, które pozwalało zmieniać prześwit podczas jazdy, a dzięki temu DS „płynął” po drogach jak żaden inny samochód. Do dziś uznawany jest za jeden z najbardziej innowacyjnych modeli XX wieku.

— Citroën DS, zaprezentowany w 1955 roku, był pierwszym samochodem seryjnym wyposażonym w hydropneumatyczne zawieszenie. Co to znaczy? Zamiast tradycyjnych sprężyn i amortyzatorów, Francuzi zastosowali układ, w którym każdy „amortyzator” to specjalna kula wypełniona azotem i płynem hydraulicznym. Dzięki temu auto samo się poziomowało — niezależnie od obciążenia czy stanu drogi. Można było podnieść lub obniżyć prześwit, co w tamtych czasach było absolutną rewolucją.

— Kierowca Citroëna DS mógł jechać przez dziury, koleiny, a auto i tak „płynęło” po drodze, jakby unosiło się nad asfaltem. Do tego hydropneumatyka obsługiwała nie tylko zawieszenie, ale też wspomaganie kierownicy, hamulce i nawet automatyczne sprzęgło!

System był tak zaawansowany, że przez lata Citroën stosował go także w modelach CX, SM, a nawet w legendarnych li-

muzynach prezydenckich.

— Oczywiście, hydropneumatyka była też dość wymagająca w serwisie, ale dla wielu fanów komfortu i innowacji — nie miała sobie równych. Do dziś Citroën DS uważany jest za jedno z najbardziej komfortowych aut w historii, a jego zawieszenie to ikona motoryzacyjnej myśli technicznej.

— Chevrolet Corvette (1953)

Pierwszy amerykański sportowy samochód z nadwoziem z włókna szklanego. Corvette stała się ikoną i do dziś jest marzeniem wielu fanów motoryzacji.

— Pierwsze pasy bezpieczeństwa

W 1959 roku Volvo jako pierwszy producent na świecie wprowadził trzypunktowe pasy bezpieczeństwa w modelu PV544. Wynalazek Nilsa Bohlina uratował miliony istnień i dziś jest standardem w każdym aucie.

— Mikrosamochody:

Po wojnie Europa była biedna, więc powstały auta takie jak BMW Isetta czy Messerschmitt Kabinenroller — maleńkie, oszczędne, mieszczące dwie osoby i walizkę. Były tanie, łatwe do zaparkowania i dawały namiastkę wolności.

— Początki designu i popkultury:

To właśnie w latach 50. projektanci zaczęli zwracać uwagę na wygląd aut — pojawiły się słynne „płetwy” na tylnych błotnikach, dwukolorowe malowania, chromowane detale. Samochód stał się nie tylko środkiem transportu, ale i symbolem stylu życia.

Rozdział 9

Narodziny legend

— Enzo Ferrari zaczynał jako kierowca wyścigowy i szef zespołu Scuderia Ferrari. Jego celem zawsze było budowanie najszybszych, najbardziej prestiżowych aut wyścigowych. Po wojnie, w latach 40., Ferrari zaczęło produkować auta drogowe, żeby finansować wyścigi. Pierwsze modele powstawały praktycznie ręcznie, z użyciem najlepszych materiałów i technologii, jakie były wtedy dostępne. Ferrari od początku stawiało na emocje, dźwięk silnika i niepowtarzalny styl — to miały być auta dla tych, którzy chcą poczuć prawdziwą pasję motoryzacji.

— Ferruccio Lamborghini był zupełnie inną postacią — zamężny przemysłowiec, który dorobił się na produkcji traktorów. Był wielkim fanem aut sportowych, ale... miał problem z Ferrari: uważał, że są zbyt głośne, zbyt surowe do codziennej jazdy i często się psują. Pewnego dnia pojechał do Enzo Ferrariego, żeby zasugerować kilka poprawek w swoim aucie. Enzo, dumny i nieco arogancki, odpowiedział mu mniej więcej: „Ty się lepiej zajmij traktorami, a samochody zostaw fachowcom”.

To zdanie tak wkurzyło Lamborghini, że... postanowił sam zbudować własne auto sportowe — lepsze, wygodniejsze i bardziej niezawodne niż Ferrari.

— Tak powstało pierwsze Lamborghini 350 GT, a potem legendarne Miura — auto, które wyrzuciło świat supersamochodów do góry nogami. Od tego czasu między Ferrari a Lamborghini trwa rywalizacja, która napędzała innowacje, styl i legendę włoskiej motoryzacji.

— Ferrari:

Enzo Ferrari założył swoją firmę w 1947 roku, ale zanim powstały pierwsze auta z czarnym rumakiem na masce, Enzo przez lata pracował dla Alfy Romeo i startował w wyścigach.

Po wojnie Ferrari szybko stało się synonimem sportowych aut, ale początki były trudne — w pierwszych latach firma produkowała też maszyny i części do przemysłu, żeby przetrwać. Jednak ciągników Ferrari nie robił — to już domena konkurencji zza miedzy.

— Lamborghini:

Ferruccio Lamborghini to zupełnie inna bajka. Po wojnie założył firmę Lamborghini Trattori i produkował... właśnie ciągniki rolnicze! Były bardzo nowoczesne jak na tamte czasy, a sam Ferruccio dorobił się na nich fortuny.

Legenda głosi, że Lamborghini zaczął budować supersamochody, bo... pokłócił się z Enzo Ferrari o sprzęgło w swoim Ferrari. Enzo miał mu odpowiedzieć, że „rolnik nie zna się na samochodach sportowych” — no i Ferruccio postanowił pokazać, że jednak się zna. Tak w 1963 roku powstało Automobili Lamborghini, a świat zobaczył pierwszego Lamborghini 350 GT.

Do dziś Lamborghini Trattori istnieje i produkuje ciągniki, a Ferrari i Lamborghini rywalizują już tylko na drogach i torach wyścigowych.

Takie historie świetnie pokazują, jak z zupełnie innych światów — rolnictwa i wyścigów — powstały legendy supersamochodów.

Rozdział 10

Przełom lat 50. i 60

To czas, kiedy motoryzacja weszła na zupełnie nowy poziom — zarówno pod względem techniki, jak i emocji, które towarzyszyły ludziom na całym świecie.

W Europie i Stanach Zjednoczonych samochody stawały się coraz szybsze, mocniejsze, bardziej luksusowe. Na drogach pojawiały się takie legendy jak Jaguar E-Type, Ford Mustang, Porsche 911, Mercedes Pagoda, a w USA — muscle cary pokroju Dodge’a Charger’a czy Chevroleta Camaro. Motoryzacja była wszędzie — w filmach, reklamach, muzyce. To był czas, kiedy samochód stał się symbolem wolności, buntu i stylu życia.

— Ale to też okres, w którym wyraźnie widać było, jak niebezpieczna potrafi być motoryzacja. Najtragiczniejszy moment tej dekady to katastrofa podczas 24h Le Mans w 1955 roku. Mercedes 300 SLR Pierre’a Levegha po kolizji wpadł w tłum kibiców — zginęło ponad 80 osób, setki zostało rannych. Ten wypadek na zawsze zmienił podejście do bezpieczeństwa na torach i w samochodach wyścigowych.

Przełom lat 50. i 60. to czas narodzin wielkich marek, ale też moment, w którym motoryzacja musiała zmierzyć się z własnymi demonami — bezpieczeństwem, odpowiedzialnością i granicą ludzkich możliwości. To świetny wstęp do rozdziału o tym, jak pasja i tragedia szły ze sobą w parze, popychając świat samochodów do przodu.

11 czerwca 1955 roku podczas 24-godzinnego wyścigu Le Mans doszło do najtragiczniejszego wypadku w dziejach wyścigów samochodowych. W wyniku kolizji na prostej startowej Mercedes 300 SLR prowadzony przez Pierre’a Levegha wpadł na trybuny. Części samochodu — maska, silnik, fragmenty za-

wieszenia — poleciały w tłum. Zginęło ponad 80 osób, a ponad 120 zostało rannych.

— Ten wypadek wstrząsnął całym światem. Wiele krajów nałożyło wtedy zakaz organizowania wyścigów, a producenci — w tym Mercedes — wycofali się z motorsportu na wiele lat. To wydarzenie wymusiło ogromne zmiany w bezpieczeństwie na torach i w konstrukcji samochodów. Od tego czasu zaczęto montować bariery, poprawiać zabezpieczenia dla kibiców, a inżynierowie zaczęli myśleć nie tylko o prędkości, ale i o bezpieczeństwie.

W kolejnych latach, już w latach 60., pojawiły się nowe gwiazdy motorsportu. Jedną z największych legend stał się Niki Lauda — kierowca, który nie tylko wygrywał wyścigi, ale też przeszedł przez piekło po słynnym wypadku na Nürburgringu w 1976 roku, wracając na tor z poparzoną twarzą i udowadniając, że siła charakteru jest równie ważna, jak technika.

— Lata 60.? Oj, działo się wtedy naprawdę sporo — nie tylko w motoryzacji, ale i na świecie. To był czas rewolucji, zmian, nowych pomysłów i ogromnego postępu.

W motoryzacji — pojawiły się prawdziwe legendy. W 1964 roku Ford wypuścił Mustanga i nagle każdy młody Amerykanin chciał mieć muscle cara. W Europie debiutowało Porsche 911, które do dziś jest ikoną, a Jaguar E-Type nazywany był „najpiękniejszym samochodem świata”. Mercedes wprowadził Pagodę, Citroën DS dalej wyglądał jak statek kosmiczny. W rajdach coraz głośniej robiło się o Mini Cooperze, który na Monte Carlo pokonywał dużo większe auta, pokazując, że liczy się nie tylko moc, ale i spryt.

To też czas, kiedy wyścigi Formuły 1 zaczęły być coraz bardziej popularne — pojawiły się wielkie nazwiska: Jim Clark, Graham Hill, Jackie Stewart. W Stanach Zjednoczonych rodziły się legendy NASCAR, a Le Mans przyciągało coraz więcej gigantów — Ford GT40 w końcu pokonał Ferrari, co przeszło do historii jako jeden z największych pojedynków w dziejach motorsportu.

Ale to nie tylko samochody. Lata 60. to czas dzieci kwiatów, rewolucji obyczajowej, rock'n'rolla, The Beatles, Woodstocku. Ludzie zaczęli myśleć inaczej, żyć szybciej, bardziej kolorowo. Na drogach pojawiało się coraz więcej aut, powstawały autostrady, a samochód stał się symbolem niezależności i nowoczesności. W Polsce — Fiat 125p, Syrena, Warszawa... każdy marzył o własnych czterech kółkach.

I jeszcze jedno: bezpieczeństwo zaczęło być coraz ważniejsze. Po tych wszystkich tragicznych wypadkach, o których rozmawialiśmy, producenci zaczęli montować pasy bezpieczeństwa, pojawiły się pierwsze strefy zgniotu, zaczęto poważnie traktować testy zderzeniowe. To był początek myślenia o kierowcy nie tylko jako o kimś, kto ma jechać szybko, ale też bezpiecznie wrócić do domu.

W połowie lat 60. Ford postanowił rzucić wyzwanie Ferrari na Le Mans. Powód? Enzo Ferrari wycofał się w ostatniej chwili z negocjacji sprzedaży swojej firmy Fordowi, zostawiając Henry'ego Forda II z poczuciem upokorzenia. Amerykanie postanowili więc pokonać Włochów na ich własnym terenie — na torze.

W 1966 roku Ford wystawił do wyścigu aż trzy GT40. To był pokaz siły, ale też ogromnej determinacji. Ferrari dominowało w Le Mans przez lata, a Ford chciał przełamać tę hegemonię za wszelką cenę. I wtedy wydarzyło się coś, co przeszło do legendy: trzy GT40 jechały na prowadzeniu, praktycznie ramię w ramię, zostawiając Ferrari daleko w tyle. Na ostatnich okrążeniach Ford zagrał *va banque* — chciał, żeby na mecie wszystkie trzy auta przekroczyły linię jednocześnie, pokazując całemu światu, kto teraz rządzi.

To był nie tylko triumf techniki, ale też marketingu i... trochę kontrowersji. Bo choć Ken Miles, jeden z najlepszych kierowców Forda, był pierwszy, przez decyzję sędziów i szefostwa Forda zwycięstwo przypisano oficjalnie innej załodze — chodziło o to, że ich samochód startował dalej od linii startu i przejechał większy dystans. Miles był rozczarowany, ale legenda GT40 już wtedy była nie do zatrzymania.

Od tego momentu Ford wygrywał Le Mans przez cztery lata z rzędu, a Ferrari musiało przełknąć gorycz porażki. Ta rywalizacja to nie tylko sport, to kawał historii, który pokazał, że za wielkimi autami stoją jeszcze większe emocje i ambicje.

Rozdział 11

Czasy PRL

To właśnie wtedy, w 1967 roku, zjechały z taśmy pierwsze Fiaty 125p w FSO na Żeraniu. Ten samochód stał się marzeniem tysięcy rodzin — symbolem prestiżu, awansu społecznego, no i oczywiście wolności, choćby tej na miarę polskich realiów. Syrena, Warszawa, Mikrus — to były auta, które wtedy widziałeś na ulicach. Kto miał własny samochód, był kimś. Pałilo się papierosa przy otwartym oknie, rozmawiało z sąsiadem o tym, czy „w końcu przyjdą części z Peweksu” albo jak długo jeszcze będzie trzeba czekać na odbiór wymarzonego auta z przydziału.

Motoryzacja była wtedy bardziej dostępna dla nielicznych, ale za to cieszyła podwójnie. Ludzie sami naprawiali auta, kombinowali, przerabiali, bo części brakowało, a serwisy często działały „po znajomości”. Wiesz, ta cała kultura „złotej rączki” i garażowych napraw narodziła się właśnie wtedy.

A jeśli chodzi o wyścigi — to były czasy, kiedy rajdy i wyścigi samochodowe w Polsce zaczęły się rozwijać na poważnie. Rajd Polski, jeden z najstarszych na świecie, przyciągał coraz więcej widzów i zawodników. Zaczęły się pojawiać pierwsze sukcesy polskich kierowców, choć światowe tory wciąż były raczej poza zasięgiem.

Na polskich drogach lat sześćdziesiątych nie było tłoku. Samochód wciąż był marzeniem, a nie codziennością. Kto miał Syrenę, Warszawę czy — pod koniec dekady — nowiutkiego Fiata 125p, ten był kimś. Ludzie potrafili czekać latami na przydział, a odbiór kluczyków z FSO na Żeraniu urastał do rangi rodzinnego święta. Często towarzyszyła temu cała rodzina, a zdjęcie przy nowym aucie trafiało do albumu obok komunii i ślubu.

W tamtych czasach samochód oznaczał wolność, ale też... kombinowanie. Brak części zamiennych, długie kolejki

do warsztatów i wieczne braki na stacjach benzynowych sprawiały, że każdy właściciel auta musiał być trochę mechanikiem, trochę wynalazcą, a trochę dyplomatą — bo czasem więcej załatwiało się „po znajomości” niż oficjalnie. W garażach i podwórkach rodziła się kultura „zrób to sam”, a narzędzia były przekazywane z ojca na syna jak rodzinne skarby.

To były lata, kiedy podróż nad morze Syrenką była wyprawą na miarę ekspedycji, a pierwsza awaria na trasie — sprawdzianem charakteru. Ale właśnie dzięki temu każda podróż miała smak przygody, a samochód — nawet najbardziej kapryśny — był powodem do dumy. Polacy zaczynali marzyć o Zachodzie, ale tworzyli własne, niepowtarzalne historie na czterech kółkach.

1967—1969 to apogeum kontrkultury. W Stanach Zjednoczonych trwa wojna w Wietnamie, a młodzi wychodzą na ulice, domagając się pokoju i wolności. W 1968 roku przez Europę przetacza się fala protestów studenckich — Paryż płonie barykadami, w Niemczech młodzi buntują się przeciwko staremu porządkowi. W USA to czas walki o prawa obywatelskie, zamachów na Roberta Kennedy’ego i Martina Luthera Kinga.

W 1969 roku Neil Armstrong stawia pierwszy krok na Księżycu — „mały krok dla człowieka, wielki skok dla ludzkości”. To wydarzenie pokazuje, że niemożliwe przestaje istnieć.

W muzyce — The Beatles, Rolling Stones, Woodstock w 1969 roku, czyli największy festiwal wolności, muzyki, buntu i marzeń. Moda, styl życia, myślenie ludzi — wszystko się zmienia.

A motoryzacja? Właśnie wtedy muscle cary osiągają szczyt popularności, a na torach wyścigowych Ford GT40 jeszcze raz pokazuje swoją siłę. Samochód staje się symbolem wolności, ale też statusu. W Europie Porsche 911 zaczyna budować swoją legendę, a rajdy samochodowe przyciągają tłumy.

A Polska?

U nas końcówka lat 60. to czas, kiedy Fiat 125p na dobre zadomawia się na drogach — w 1968 roku rusza seryjna produkcja. Dla wielu rodzin to spełnienie marzeń, bo własny samochód daje poczucie wolności, nawet jeśli ta wolność kończy się na granicy PRL-u.

To też czasy, kiedy w telewizji pojawia się „Czterech pancernych i pies”, a w radio króluje big-beat i Czerwone Gitary. Ludzie zaczynają słuchać zachodniej muzyki, marzyć o kolorowym świecie zza żelaznej kurtyny.

W polityce — 1968 rok to niestety także marzec, czyli fala protestów studenckich i antysemickiej nagonki, która zostawia ślad na całym pokoleniu. Władza pokazuje swoją twardą rękę, ale młodzi już wiedzą, że świat się zmienia i nie da się tego zatrzymać.

W codziennym życiu — coraz więcej ludzi wyjeżdża na wczasy nad morze czy w góry, powoli rodzi się moda na rodzinne podróże samochodem. Garaże tętnią życiem, a każdy, kto ma własne cztery kółka, czuje się trochę jak zdobywca.

Lata 70. zaczynają się z hukiem — kryzys naftowy w 1973 roku przewraca motoryzacyjny świat do góry nogami. Nagle benzyna drożeje, Ameryka przestaje być krainą muscle carów, bo wielkie silniki zaczynają pożerać portfele właścicieli. Producenci muszą się przestawić na mniejsze, oszczędniejsze auta, a legendy jak Mustang czy Camaro przechodzą metamorfozę — już nie liczy się tylko moc, ale też spalanie.

W Europie pojawiają się kultowe „maluchy” — Fiat 126, Volkswagen Golf, Renault 5. Samochód staje się coraz bardziej dostępny dla zwykłych ludzi, a ulice powoli się zapełniają. W motorsporcie rządzi Formuła 1, a na rajdowych trasach królują Lancia Stratos, Ford Escort, Alpine A110.

To też czas, kiedy świat zaczyna myśleć o bezpieczeństwie i ekologii — pojawiają się pierwsze normy emisji spalin,

obowiązkowe pasy bezpieczeństwa, a producenci coraz częściej reklamują nie tylko moc, ale też komfort i niezawodność.

A Polska?

U nas lata 70. to czas „gierkowskiego cudu gospodarczego” — przynajmniej na początku. W 1973 roku rusza produkcja Fiata 126p, czyli „malucha”, który szybko staje się symbolem polskich marzeń o własnym aucie. Każdy chciał mieć malucha, nawet jeśli trzeba było na niego czekać latami i zapisać się na listę.

Na drogach dalej królują Fiaty 125p, Syreny i Warszawy, ale „maluch” powoli zaczyna zmieniać krajobraz — nagle podroże stają się bardziej dostępne, a rodziny mogą pojechać na wakacje nie tylko pociągiem.

To też czas, kiedy powstają nowe osiedla, a pod blokami pojawiają się pierwsze parkingi pełne kolorowych „maluchów”. W telewizji „Czterdziestolatek”, w radio Maryla Rodowicz, a w sklepach... no cóż, ciągle braki, ale za to w garażach życie tętni jak nigdy.

Ludzie kombinują, naprawiają, przerabiają — bo części do malucha czy dużego fiata trzeba zdobywać, wymieniać się, czasem coś „załatwić spod lady”. Powoli rodzi się też moda na wyjazdy za granicę — do Bułgarii, Jugosławii, czasem nawet do Włoch, jeśli się udało.

W sporcie — polskie załogi coraz śmielej startują w rajdach, a wśród dzieciaków marzeniem jest mieć miniaturowy model Polskiego Fiata albo Syreny.

— Maluch, czyli Fiat 126p, był produkowany w Polsce na włoskiej licencji Fiata. To była oficjalna umowa podpisana między polskim rządem a włoskim koncernem FIAT w 1971 roku. Dzięki temu, już w 1973 roku z taśmy w Bielsku-Białej zjechały pierwsze egzemplarze „malucha”.

Włoski Fiat 126 był wtedy nowością — zaprezentowano go w Turynie w 1972 roku, a polska wersja praktycznie nie różniła się od oryginału, przynajmniej na początku. Dopiero z czasem pojawiły się różne modyfikacje, dostosowane do naszych warunków i możliwości produkcyjnych.

W 1971 roku, po wielu miesiącach negocjacji, polski rząd podpisał z włoskim koncernem FIAT umowę na zakup licencji na produkcję nowego, miejskiego samochodu — Fiata 126. Dla milionów Polaków była to isierka nadziei: na własne auto, na lepsze życie, na odrobinę Zachodu za żelazną kurtyną.

Pierwsze „maluchy” zjechały z taśmy w Bielsku-Białej w 1973 roku. Fabryka tętniła życiem, a odbiór kluczyków do nowego auta był wydarzeniem porównywalnym z narodzinami dziecka — cała rodzina przyjeżdżała na odbiór, a zdjęcie z maluchem trafiało do rodzinnego albumu.

To nie był tylko samochód. To był symbol, że Polska potrafi, że marzenia o własnych czterech kółkach są wreszcie w zasięgu ręki.

Lata 70. to dekada kontrastów — z jednej strony „maluch” pod polskimi blokami i rodzinne wyjazdy nad morze, z drugiej światowe tory wyścigowe, gdzie życie toczyło się na granicy ludzkich możliwości.

W 1976 roku świat wstrzymał oddech: podczas wyścigu na legendarnym torze Nürburgring Niki Lauda, jeden z najwybitniejszych kierowców Formuły 1, miał koszmarny wypadek. Jego Ferrari rozbiło się, stanęło w płomieniach, a Lauda został uwięziony w środku. Poparzenia były tak rozległe, że lekarze nie dawali mu szans na przeżycie.

A jednak — po zaledwie sześciu tygodniach, z poparzoną twarzą i bliznami na całe życie, Lauda wrócił na tor. Jego powrót stał się symbolem siły charakteru i determinacji, a cały świat motoryzacji zrozumiał, jak cienka jest granica między pasją a tragedią.

W połowie lat 70. świat Formuły 1 elektryzowała rywalizacja dwóch zupełnie różnych charakterów: perfekcyjnego, chłodnego Austriaka — Niki Laudy, i charyzmatycznego, niepokornego Brytyjczyka — Jamesa Hunta. Ich drogi przecięły się już w niższych seriach wyścigowych, między innymi w Formule 3, gdzie obaj uczyli się wyścigowego rzemiosła, często ścierając się na torze z zaciętością, która zwiastowała późniejsze wielkie pojedynki.

W 1976 roku ich walka sięgnęła zenitu. Lauda, jadąc dla Ferrari, był mistrzem precyzji i konsekwencji, Hunt — dla McLarena — ucieleśniał bunt i nieprzewidywalność. Sezon był pełen dramatów, ale to właśnie wypadek Laudy na Nürburgringu stał się punktem zwrotnym. Gdy Lauda walczył o życie w szpitalu, Hunt gonił za punktami, ale nigdy nie przestał mówić z szacunkiem o swoim rywalu.

Kiedy Lauda wrócił na tor zaledwie sześć tygodni po tragedii, świat zamarł. Ich pojedynek trwał do ostatniego wyścigu sezonu — Grand Prix Japonii, gdzie w strugach deszczu Lauda, nie chcąc ryzykować życia, wycofał się, a Hunt zdobył mistrzostwo świata różnicą zaledwie jednego punktu.

Przełom lat 70. i 80. w motoryzacji to czas ogromnych zmian — i na świecie, i u nas, choć w PRL-u wyglądało to trochę inaczej niż na Zachodzie.

Za granicą to był czas, kiedy producenci zaczęli na poważnie myśleć o ekonomii jazdy i bezpieczeństwie. Po kryzysie paliwowym z 1973 roku cały świat motoryzacyjny zaczął szukać oszczędniejszych silników, a normy emisji spalin robiły się coraz ostrzejsze. Samochody powoli przestawały być tylko „szybkie i mocne”, a zaczynały być praktyczne, trwałe i dostępne dla zwykłego człowieka.

W Europie pojawiały się pierwsze auta z katalizatorami, coraz popularniejsze stawały się silniki wysokoprężne w osobówkach (np. Volkswagen Golf Diesel, Mercedes 200D), a napęd na przednią oś powoli wypierał klasyczny tył. To właśnie wtedy rodziły się legendy: Volkswagen Golf II, Audi Quattro

(1980 — rewolucja w napędzie 4x4!), Peugeot 205, a w Japonii Toyota Corolla i Honda Civic zaczęły zdobywać świat.

W USA natomiast zaczęła się era downsizingu — wielkie V8 ustępowały miejsca mniejszym, oszczędniejszym jednostkom, a samochody stawały się lżejsze i bardziej „kanciaste”. Ford Mustang czy Chevrolet Camaro zmieniły swój charakter, a na ulicach coraz częściej pojawiały się japońskie auta, które wygrywały niezawodnością.

W Polsce i bloku wschodnim też nie było nudy. FSO wypuściło Poloneza (debiut 1978), który miał być „samochodem przyszłości” — nowoczesna sylwetka, sporo zachodnich rozwiązań technicznych. Maluch wciąż był królem ulic, ale coraz więcej ludzi marzyło o dużym Fiacie albo o „zachodnim” aucie sprowadzonym przez znajomego z RFN-u.

To też czas, kiedy motoryzacja zaczęła być coraz bardziej dostępna dla zwykłych ludzi. W garażach powstawały pierwsze przeróbki, tuning, wymiana silników, kombinowanie z częściami — bo przecież nie było internetu, więc wszystko robiło się na czuja, z podpowiedziami sąsiadów i własnym doświadczeniem.

Rozdział 12

Początki Poloneza

Pod koniec lat 70. polska motoryzacja potrzebowała świeżego powiewu. Fiat 125p był już autem przestarzałym, a świat szedł do przodu. Wtedy właśnie, w 1978 roku, z taśmy montażowej FSO zjechał pierwszy Polonez. To miał być samochód na miarę nowych czasów — nowoczesny, bezpieczny, z nadwoziem zaprojektowanym przez włoskich stylistów z Italdesign (tych samych, co projektowali dla Ferrari czy Maserati!).

Polonez miał być dumą PRL-u: obła sylwetka, duże przeszklenia, szeroka deska rozdzielcza i pomysły na wersje luksusowe, sportowe, a nawet... coupe. W planach były silniki z dwoma wałkami rozrządu, wtryskiem paliwa, a nawet diesle. Skończyło się — jak to bywało — na silnikach z dużego Fiata, ale i tak Polonez był marzeniem wielu rodzin. Każdy, kto go kupił, czuł się jak pan świata, choćby na kilka pierwszych tygodni.

Narodziny napędu 4x4 — rewolucja Audi Quattro

Na przełomie lat 70. i 80. świat motoryzacji przeżył prawdziwy szok. W 1980 roku Audi wypuściło model Quattro — pierwszy seryjny, sportowy samochód osobowy z napędem na cztery koła. Pomysł narodził się... na poligonie wojskowym, gdzie inżynierowie Audi testowali terenówki VW Iltis. Zobaczyli, jak świetnie radzi sobie napęd 4x4, i pomyśleli: „A gdyby tak wrzucić to do zwykłego auta?”

Tak powstało Audi Quattro — auto, które zmieniło rajdy samochodowe na zawsze. Na trasach WRC nie miało sobie równych: wygrywało wszystko, bo żaden tylnonapędowy kon-

kurent nie miał szans na śliskich, krętych odcinkach. Od tej pory napęd 4x4 stał się marzeniem każdego fana szybkiej jazdy — i zaczął trafiać także do zwykłych aut osobowych.

Tuning garażowy i motoryzacyjne kombinacje

W Polsce lat 80. tuning to nie były katalogowe felgi i sportowe wydechy z internetu. To była czysta improwizacja i kreatywność. Brak części? Trzeba było dorobić. Chciałeś mieć „sportową” kierownicę? Piłowało się starą, owijało skórą z kurtki po dziadku. Marzyłeś o lepszym brzmieniu? Wycinało się tłumik i spawało własny, głośniejszy.

W garażach powstawały prawdziwe cuda: maluchy z silnikami od motopomp, Fiaty z gaźnikami od Poloneza, a nawet własnoręcznie dorabiane spoilery z blachy po pralce Frania. Każdy, kto miał trochę smykałki i dostęp do narzędzi, potrafił zrobić coś z niczego. Części zdobywało się na giełdach, od znajomych, albo... przerabiało z zupełnie innych aut. To była prawdziwa szkoła kombinowania i motoryzacyjnej zaradności.

Ciekawostka: Kto wymyślił silnik Diesla?

Za wynalazcę silnika wysokoprężnego, czyli popularnego „diesla”, uznaje się Rudolfa Diesla — niemieckiego inżyniera, którego nazwisko na zawsze wpisało się w historię motoryzacji. Diesel nie był typowym naukowcem zza biurka. To był uparty wizjoner, który nie bał się eksperymentować i iść pod prąd ówczesnym trendom.

W drugiej połowie XIX wieku silniki parowe i benzynowe miały już swoje miejsce w przemyśle, ale Rudolf Diesel uwa-

żał, że da się stworzyć coś wydajniejszego i bardziej oszczędnego. Jego celem było zbudowanie silnika, który będzie miał wyższą sprawność niż wszystko, co dotąd wymyślono, i będzie mógł pracować na tanim, łatwo dostępnym paliwie.

W 1893 roku Diesel opatentował swój pomysł, a cztery lata później — w 1897 roku — w fabryce MAN w Augsburgu uruchomiono pierwszy sprawny silnik wysokoprężny. Był ogromny, ciężki i głośny, ale miał jedną przewagę: był niesamowicie oszczędny i wytrzymały. Silnik Diesla nie potrzebował iskry do zapłonu — paliwo zapalało się samo pod wpływem wysokiego ciśnienia i temperatury. To rozwiązanie okazało się strzałem w dziesiątkę, zwłaszcza dla ciężkich maszyn, statków, a z czasem także samochodów.

Ciekawostka: pierwszy samochód osobowy z silnikiem Diesla wyjechał na drogi dopiero w latach 30. XX wieku — był to Mercedes-Benz 260 D. Od tego czasu silniki diesla zaczęły zdobywać coraz większą popularność, szczególnie w Europie.

Rudolf Diesel niestety nie doczekał światowej sławy swojego wynalazku. Zginął w tajemniczych okolicznościach podczas podróży promem do Anglii w 1913 roku. Do dziś nie wiadomo, czy był to wypadek, samobójstwo, czy może sprawka konkurencji...

Po śmierci Rudolfa Diesla jego wynalazek nie został zapomniany — wręcz przeciwnie, szybko znalazł uznanie wśród inżynierów i przemysłowców na całym świecie. Największy wkład w rozwój silnika wysokoprężnego miała niemiecka firma MAN, która już wcześniej współpracowała z Dieslem przy budowie pierwszych prototypów. To właśnie w fabryce MAN w Augsburgu powstał pierwszy sprawny egzemplarz.

Po 1913 roku rozwój silnika Diesla przejęli głównie inżynierowie z MAN oraz innych niemieckich zakładów, takich jak Benz & Cie. i Daimler-Motoren-Gesellschaft (czyli późniejszy Mercedes-Benz). Właśnie Mercedes jako pierwszy wprowadził silnik diesla do samochodu osobowego (model 260 D w 1936 roku). Wcześniej silniki wysokoprężne znajdo-

wały zastosowanie głównie w przemyśle, statkach i lokomotywach.

W latach 20. i 30. XX wieku silnik Diesla był udoskonalany przez wielu konstruktorów. Pracowali nad nim m.in. Prosper L'Orange — niemiecki inżynier, który wymyślił komorę wstępną, znaną z klasycznych diesli Mercedesa. To dzięki niemu silniki wysokoprężne stały się łatwiejsze do uruchomienia i bardziej elastyczne, co otworzyło im drogę do motoryzacji osobowej.

Warto też wspomnieć o firmie Bosch, która w latach 20. opracowała pierwsze precyzyjne pompy wtryskowe do diesli — bez tego nie byłoby nowoczesnych silników wysokoprężnych. Dzięki tym rozwiązaniom silniki diesla zyskały na niezawodności, wydajności i zaczęły trafiać do coraz mniejszych pojazdów.

Jednym z najbardziej zasłużonych Polaków był profesor Tadeusz Tański — genialny konstruktor, twórca pierwszego polskiego samochodu osobowego CWS T-1, a później także silników lotniczych i samochodowych. Co prawda Tański nie wynalazł silnika diesla, ale miał ogromny wkład w rozwój polskiej motoryzacji i silników spalinowych, w tym również wysokoprężnych.

W okresie międzywojennym, w Państwowych Zakładach Inżynierii, polscy inżynierowie pracowali nad własnymi konstrukcjami silników diesla do samochodów ciężarowych, autobusów i czołgów (np. silniki Saurer, które były produkowane na licencji, ale też modyfikowane przez polskich konstruktorów).

Rozdział 13

Lata 80. to w motoryzacji i na świecie czas wielkich kontrastów, zmian i... trochę szaleństwa.

Na świecie: W Europie Zachodniej i Japonii nastąpił prawdziwy boom technologiczny. Producenci zaczęli stawiać na niezawodność, ekonomię i nowoczesność. W latach 80. na dobre weszły w użycie katalizatory, coraz popularniejsze stawały się silniki diesla w osobówkach (szczególnie we Francji i Niemczech), a elektronika zaczęła trafiać pod maskę i do wnętrz samochodów.

To dekada narodzin legend: pojawiły się takie auta jak Volkswagen Golf II, Peugeot 205, BMW serii 3 E30, Mercedes W124 — samochody, które dziś są ikonami. Japończycy zaczęli podbijać świat: Toyota Corolla, Honda Civic, Nissan Sunny — niezawodne, proste i tanie w utrzymaniu, zdobyły serca kierowców na wszystkich kontynentach.

W USA królowały muscle cary, ale już nie tak dzikie jak dekadę wcześniej — zaczęto dusić silniki normami emisji spalin, pojawiły się pierwsze systemy wtrysku, ABS, a nawet elektroniczne wskaźniki na desce rozdzielczej. Motoryzacja stawiała się coraz bardziej „cyfrowa”.

W motorsporcie lata 80. to era grupy B w rajdach — samochody jak Audi Sport Quattro S1, Lancia Delta S4, Peugeot 205 T16. To były prawdziwe potwory, piekielnie szybkie i niebezpieczne, które przeszły do legendy. W Formule 1 pojawiły się pierwsze silniki turbo i coraz więcej elektroniki.

W Polsce: U nas lata 80. to czas biedy, kombinowania i... marzeń o zachodnim aucie. Polonez był szczytem luksusu, Fiat 126p nadal rządził na ulicach, a „duży Fiat” był wciąż obiektem westchnień. Samochody zachodnie — Golfy, Ople, Fordy — pojawiały się sporadycznie, najczęściej sprowadzane przez marynarzy, dyplomatów albo „prywaciarzy” z koneksjami.

W warsztatach i garażach królowało kombinowanie: dobieranie części, przeróbki, własnoręczny tuning. Giełdy samochodowe tętniły życiem, a zdobycie oryginalnej części do zachodniego auta granoczyło z cudem. Każdy, kto miał coś lepszego niż maluch, był lokalnym „VIP-em”.

W połowie dekady zaczęły się pojawiać pierwsze większe importy używanych aut z Zachodu — często rozbitych, do remontu, ale i tak cieszyły się ogromnym powodzeniem. Ludzie marzyli o Golfie, Passacie, Mercedesie „beczce” czy Fordzie Escorcie.

Motoryzacyjny klimat lat 80.: To była epoka przejściowa: z jednej strony zachodnia technologia, z drugiej — polska rzeczywistość, gdzie wszystko trzeba było „załatwić”, „skombinować” albo zrobić samemu. Ale właśnie wtedy rodziła się prawdziwa motoryzacyjna pasja, bo każdy sukces na warsztacie czy w garażu smakował podwójnie.

Warto też wspomnieć o Stanisławie Panczakiewicz — to on był głównym konstruktorem silnika S-60, pierwszego polskiego silnika wysokoprężnego do lokomotyw, który powstał już po wojnie w Fabloku (Chrzanów). To była duża sprawa, bo Polska przez lata korzystała głównie z licencji zagranicznych.

Mur berliński powstał w nocy z 12 na 13 sierpnia 1961 roku. Zbudowano go po to, żeby odgrodzić Berlin Zachodni (czyli część kontrolowaną przez aliantów: USA, Wielką Brytanię i Francję) od Berlina Wschodniego i całej Niemieckiej Republiki Demokratycznej (NRD), czyli komunistycznej części Niemiec pod kontrolą ZSRR.

Podział Niemiec nastąpił zaraz po II wojnie światowej, w 1949 roku. Wtedy powstały dwa państwa:

RFN (Republika Federalna Niemiec, czyli Niemcy Zachodnie) — strefa kontrolowana przez Zachód,

NRD (Niemiecka Republika Demokratyczna, czyli Niemcy Wschodnie) — strefa kontrolowana przez Związek Radziecki.

Mur berliński stał przez prawie 30 lat i był symbolem „żelaznej kurtyny”, czyli podziału Europy na Wschód i Zachód.

Przez ten czas wielu ludzi próbowało uciec przez mur do wolnego świata — niestety, często z tragicznym skutkiem.

Mur runął 9 listopada 1989 roku, co stało się jednym z najważniejszych symboli końca komunizmu w Europie. Niedługo potem, w październiku 1990 roku, Niemcy oficjalnie się zjednoczyły.

Czasy istnienia muru berlińskiego (1961–1989) to w motoryzacji dwa zupełnie różne światy: Zachód i Wschód, oddzielone nie tylko murem, ale też stylem życia, technologią i marzeniami ludzi.

Na Zachodzie: W Europie Zachodniej i USA lat 60., 70. i 80. motoryzacja przeżywała prawdziwy rozkwit. Producenci prześcigali się w nowinkach technicznych, designie i osiąгах. To czas narodzin ikon — Ford Mustang, Volkswagen Golf, Mercedes „beczka” (W123), BMW serii 3, Porsche 911, Citroën DS, Fiat 500, Peugeot 504, a potem Audi Quattro.

W latach 70. pojawił się kryzys paliwowy, który wymusił na producentach szukanie oszczędniejszych jednostek, wprowadzenie diesli do osobówek i rozwój napędów przednich. Katalizatory, ABS, coraz więcej elektroniki — Zachód szedł w stronę komfortu, bezpieczeństwa i ekologii. Samochód był symbolem wolności i statusu, a rynek używanych aut kwitł.

Na Wschodzie (za żelazną kurtyną, w tym NRD, Polsce, Czechosłowacji, ZSRR): Motoryzacja była marzeniem, a nie codziennością. Samochody produkowano w niewielu fabrykach, często na licencjach zachodnich (np. Fiat 125p w Polsce, Trabant i Wartburg w NRD, Skoda w Czechosłowacji, Łada w ZSRR). Modele były proste, trwałe, ale przestarzałe technologicznie. O nowinkach typu ABS czy katalizator można było tylko pomarzyć.

W NRD królował Trabant — plastikowy, dwusuwowy „karton”, który stał się symbolem wschodnioniemieckiej motoryzacji. W Polsce rządził Maluch i duży Fiat, w Czechosłowacji Skoda, w ZSRR Wołga i Łada. Na auto czekało się latami, a zdobycie części czy akcesoriów wymagało kombinowania i znajomości.

Mur berliński był granicą nie tylko polityczną, ale też motoryzacyjną. Po jednej stronie ulicami jeździły Mercedesy, BMW, Ople, Fordy, a po drugiej — Trabanty, Wartburgi i stare Moskwicze. Dla wielu ludzi zza muru zachodnie auta były mitem, obiektem marzeń i symbolem lepszego życia.

Ciekawostka

Po upadku muru w 1989 roku ulice Berlina zalała fala używanych zachodnich samochodów. Wschodni Niemcy masowo pozbywali się Trabantów i Wartburgów, kupując stare Ople, Volkswageny czy Mercedesy. To był początek końca motoryzacyjnej „żelaznej kurtyny” — i symboliczne zjednoczenie Europy na czterech kołach.

Mur berliński to nie tylko beton i drut kolczasty — to także granica marzeń o samochodzie, wolności i innej rzeczywistości. Każdy, kto mieszkał po wschodniej stronie, czuł ten podział na własnej skórze, nawet jeśli nigdy nie próbował uciekać do „lepszego świata”.

Samochód jako symbol wolności

Na Zachodzie auto dawało wolność: mogłeś wsiąść i pojechać, gdzie chcesz, czasem nawet bez paszportu. Po wschodniej stronie samochód był luksusem, czasem wręcz nagrodą za lojalność wobec systemu albo efektem lat starań, zapisów i znajomości.

W NRD najpopularniejszy był Trabant — prosty, lekki, z karoserią z duroplastu i dwusuwowym silnikiem. Na Trabantę czekało się nawet 10–15 lat! Kto miał Wartburga, czuł się jak król. W Polsce — Maluch, Polonez, duży Fiat, w ZSRR —

Łada, Wołga. Te auta były nie tylko środkiem transportu, ale też przepustką do lepszego życia.

Rozdział 14

Ucieczki przez mur — samochodem lub pod samochodem

Mur berliński był świadkiem wielu dramatycznych prób ucieczki na Zachód, również przy użyciu samochodów. Ludzie przerabiali Trabanty, Wartburgi i inne auta, montując w nich ukryte schowki na ludzi, przebijali się przez szlabany ciężarówkami, a nawet próbowali przeskoczyć murem samochodem rozpędzonym do granic możliwości.

Niektórym się udawało — o takich historiach opowiada się do dziś w Berlinie, a niektóre auta z tych prób stoją w muzeach jako symbol odwagi i desperacji.

Motoryzacyjne marzenia zza muru

Każdy, kto żył po wschodniej stronie, marzył o zachodnim aucie. Oglądano katalogi, zdjęcia w gazetach, słuchało się opowieści tych, którym udało się wyjechać. Mercedes, Opel, Volkswagen — to były marzenia nie do spełnienia. Czasem ktoś z rodziny lub znajomych przemyślał drobne części, radio, gałkę zmiany biegów albo... katalog z reklamą nowego auta.

Upadek muru — motoryzacyjna rewolucja

Gdy mur runął w listopadzie 1989 roku, ulice Berlina przeżyły prawdziwy motoryzacyjny szok. Trabanty, Wartburgi i Łady zaczęły znikać z ulic, a na ich miejsce pojawiały się używane Ople, Volkswageny, Fordy i Mercedesy sprowadzane z Zachodu.

Wschodni Niemcy masowo porzucali swoje stare auta — na parkingach zostawiano setki Trabantów, z których część do dziś można znaleźć jako relikty tamtych czasów.

Import aut ruszył pełną parą także do Polski, Czechosłowacji i innych krajów bloku wschodniego. To był początek nowej ery: motoryzacja przestała być luksusem, a stała się dostępną dla zwykłego człowieka.

Ciekawostka na koniec

Do dziś niektórzy kolekcjonerzy szukają Trabantów i Wartburgów z czasów NRD — dla nich to nie tylko samochody, ale kawałek historii i symbol minionej epoki.

Lata 90. w motoryzacji to jak otwarcie bramy do zupełnie innego świata. Po upadku komunizmu i otwarciu granic wszystko się zmieniło — i na ulicach, i w głowach ludzi. Nagle marzenia o zachodnim aucie przestały być tylko mrzonką. Samochody z Niemiec, Holandii, Francji czy Włoch zaczęły płynąć do Polski całymi lawetami. Na giełdach pojawiały się Golfy, Passaty, Ople, Fordy, stare Mercedesy i BMW — to był prawdziwy motoryzacyjny Dziki Zachód.

Wspominam z uśmiechem, jak każdy znał kogoś, kto sprowadzał auta z Niemiec, a parkingi pod blokami zaczęły przypominać katalog zachodnich marek.

W warsztatach zaczęło się nowe życie: części do zachodnich aut, pierwsze serwisy specjalizujące się w konkretnych markach, a do tego cała fala nowych technologii — wtrysk, katalizatory, ABS, elektryczne szyby i centralne zamki. Mechanicy musieli się uczyć od nowa, bo zachodnie auta to już nie był maluch czy polonez, gdzie wszystko robiło się młotkiem i śrubokrętem.

Dla wielu rodzin pierwszy własny „zachodniak” był spełnieniem marzeń. To były czasy, kiedy nawet stary Golf II czy Mercedes „beczka” dawały poczucie luksusu i wolności.

Ludzie zaczęli jeździć dalej, szybciej, bez strachu, że auto rozpadnie się po drodze.

Ale lata 90. to też czas kombinacji: cofanie liczników, naprawy „na sztukę”, auta po powodzi z Niemiec, składaki z trzech egzemplarzy, handlarze z legendarnym tekstem „Niemiec płakał jak sprzedawał”. Było wszystko: i radość, i rozczarowania, i pierwsze poważne kredyty na samochód.

1. Giełdy samochodowe – serce lat 90

W każdą niedzielę tłumy ludzi z całej okolicy zjeżdżały się na giełdy samochodowe. W Bydgoszczy, Poznaniu, Warszawie, Wrocławiu czy na podmiejskich placach — wszędzie słyhać było gwar, stukot liczników cofanych na oczach klientów i legendarną frazę: „Niemiec płakał jak sprzedawał”.

Handlarze przywozili lawetami samochody z Niemiec, Holandii, Belgii, czasem nawet z Francji czy Włoch. Często auta były po stłuczkach, zalaniach, czasem składane z kilku egzemplarzy, ale dla Polaków i tak były spełnieniem marzeń.

To tu rodziły się pierwsze legendy: Golf II, Passat B3, Opel Kadett, Ford Sierra, Mercedes „beczka”, BMW E30. Każdy, kto kupił zachodni samochód, był kimś, a parkingi pod blokami zaczęły wyglądać jak katalog marek z Zachodu.

2. Nowe życie warsztatów i mechaników

Mechanicy musieli szybko się uczyć nowych technologii. Zachodnie auta miały wtrysk paliwa, katalizatory, ABS, elektryczne szyby, centralne zamki — to już nie była prostota malucha czy poloneza.

W warsztatach pojawiły się pierwsze komputery diagno-

styczne, a „fachowcy od Golfa” czy „specjaliści od Mercedesa” byli rozchwytywani.

Części zamienne sprowadzano z Zachodu, a na giełdach można było kupić wszystko: od maski po komputer sterujący silnikiem.

To był czas, kiedy mechanik musiał być zarówno sprytny, jak i otwarty na nowinki techniczne.

3. Kombinacje, przekręty i „polska szkoła handlu”

Lata 90. to też czas legendarnych przekrętów: cofanie liczników, malowanie „na świeżo”, składanie auta z trzech różnych, a potem opowiadanie bajek o „dziadku jeżdżącym tylko do kościoła”.

Pojawiły się auta po powodzi, po dzwonach, z dziwną historią serwisową, ale i tak chętnych nie brakowało.

Handlarze mieli swoje patenty na sprzedaż, a klienci — swoje sposoby na „sprawdzanie” auta (np. magnes przy liczniku, szukanie śladów spawania, ocenianie zapachu wnętrza).

4. Motoryzacyjne marzenia — pierwszy zachodni samochód

Dla wielu rodzin pierwszy Golf, Passat, Opel Astra czy Mercedes „beczka” to był przełom. Ludzie w końcu mogli pojechać na wakacje nad morze, do rodziny na drugi koniec Polski, nie martwiąc się, że auto stanie po drodze.

To był czas, kiedy samochód stawał się nie tylko środkiem transportu, ale symbolem statusu, wolności i nowego życia.

Pamiętasz te pierwsze wyjazdy na giełdę, sprawdzanie każdego auta, emocje przy podpisywaniu umowy i dumę, gdy sąsiedzi patrzyli przez okno?

5. Nowe modele, nowe technologie

W Polsce zaczęły pojawiać się coraz nowsze modele: Golf III, Opel Astra F, Ford Escort, Peugeot 405, Renault 19, a nawet pierwsze japońskie auta — Toyota Corolla, Nissan Sunny, Honda Civic.

Na drogach pojawiły się też pierwsze auta z klimatyzacją, poduszkami powietrznymi, komputerami pokładowymi i systemami audio, o jakich wcześniej można było tylko marzyć.

Poza motoryzacją działo się naprawdę sporo. Polska i cały region przechodziły z komunizmu do kapitalizmu. Nagle pojawiły się reklamy w telewizji, kolorowe sklepy, pierwsze marki, nowe produkty na półkach. Ludzie zaczęli wyjeżdżać za granicę, ściągać elektronikę, ubrania, sprzęty, o których wcześniej mogli tylko marzyć.

Powstały prywatne firmy, warsztaty, stacje diagnostyczne, komisje samochodowe, giełdy kwitły jak nigdy wcześniej. Pojawiła się też pierwsza fala zachodnich stacji benzynowych — BP, Shell, Statoil — i nowa jakość paliwa, która dla wielu aut była wybawieniem po latach jazdy na „polskiej mieszance”.

W telewizji królowały nowe programy, pojawiły się pierwsze motoryzacyjne magazyny, a gazety pełne były ogłoszeń o sprzedaży samochodów i części. Ludzie zaczęli interesować się tuningiem, car audio, a na parkingach pod blokami coraz częściej słychać było basy z subwooferów i widać było „spojlery” zrobione własnoręcznie.

Lata 90. to też czas pierwszych poważnych kredytów na samochód, leasingów, ubezpieczeń AC/OC, a nawet pierwszych prób rejestracji aut na firmy. Pojawiły się komputery, internet

raczkował, a z Zachodu płynęła cała fala nowinek technologicznych.

W motoryzacji to był czas ogromnych przemian:

Pierwsze salony samochodowe z prawdziwego zdarzenia (Fiat, Daewoo, Opel, Ford, później Toyota, Nissan, Peugeot).

Produkcja w Polsce: ruszyła fabryka Opla w Gliwicach, Daewoo w Lublinie i FSO, Fiat w Tychach.

Coraz więcej ludzi kupowało nowe auta na raty, a nie tylko używane z giełdy.

Na drogach pojawiły się pierwsze auta z klimatyzacją, ABS-em, poduszkami powietrznymi, elektryką i komputerem pokładowym — to był szok po maluchach i polonezach.

Nie można też zapomnieć o tym, jak zmieniała się kultura jazdy: coraz więcej aut, coraz większy ruch, pierwsze korki w miastach, ale i coraz więcej wypadków, bo ludzie musieli się nauczyć jeździć nowymi, szybszymi samochodami.

Końcówka lat 90. to czas, kiedy polska motoryzacja już na dobre weszła w XXI wiek, choć jeszcze z duszą „garażowego kombinowania”. Na ulicach coraz mniej było maluchów i polonezów, a coraz więcej Golfów III, Passatów B4, Opli Astr F i Vectr, Fordów Mondeo, pierwszych Audi A4 czy japońskich Toyot i Hond. Pojawiły się też auta, o których wcześniej można było tylko marzyć: BMW serii 5, Mercedesy klasy E, a nawet pierwsze SUV-y.

Salony samochodowe i nowe auta Pod koniec dekady coraz więcej osób zaczęło rozważać zakup nowego samochodu z salonu. Pojawiły się promocje, kredyty, leasingi. Ruszyła produkcja Opla w Gliwicach, Daewoo w Lublinie, Fiat w Tychach. W salonach stały już nie tylko Polonezy i Cinquecenta, ale też Daewoo Lanos, Matiz, Opel Astra, Fiat Punto, Ford Escort, Peugeot 206.

Zmiany na drogach Drogi zaczęły się powoli poprawiać, choć dziur nie brakowało. Coraz więcej samochodów oznaczało też pierwsze poważne korki w miastach. Zaczęto budować obwodnice, modernizować główne trasy, pojawiły się pierwsze stacje benzynowe z prawdziwego zdarzenia, a nie tylko „CPN-y”.

Nowinki technologiczne Końcówka lat 90. to już era aut z klimatyzacją, ABS-em, poduszkami powietrznymi, komputerami pokładowymi, elektrycznymi szybami i centralnym zamkiem. Coraz popularniejsze stawały się alarmy, immobilisery, a nawet proste systemy GPS. W radiu leciały kasety, ale coraz częściej pojawiały się odtwarzacze CD.

Kultura motoryzacyjna Na ulicach pojawiły się kluby miłośników marek — Golf Klub Polska, BMW Klub, fani Japończyków. Ludzie zaczęli organizować zloty, rajdy amatorskie, pierwsze spoty tuningowe. W telewizji i prasie motoryzacyjnej pojawiało się coraz więcej testów, poradników i reklam nowych aut.

Import aut używanych Import samochodów z Zachodu trwał w najlepsze — lawety przywoziły kolejne Passaty, Audi, Ople i Fordy. Często auta były już młodsze, lepiej wyposażone, a handlarze coraz bardziej się specjalizowali. Pojawiły się pierwsze komisje z prawdziwego zdarzenia, gdzie można było obejrzeć kilka modeli pod dachem.

Zmiany w mentalności Coraz więcej ludzi zaczęło traktować samochód nie tylko jako środek transportu, ale jako coś, co podkreśla styl życia, status i marzenia. Pojawiły się pierwsze poważne kredyty na auta, leasingi stały się normą dla firm.

Rozdział 15

Nowe Milenium — Nowe Wyzwania (2000–2010)

Początek XXI wieku w motoryzacji to czas ogromnych przemian — nie tylko technologicznych, ale też mentalnych. Samochód przestaje być wyłącznie środkiem transportu czy symbolem statusu. Staje się coraz bardziej narzędziem codzienności, a jednocześnie obiektem presji ekologicznej i społecznej.

W Europie i Japonii coraz mocniej ściska się pętlę norm emisji spalin. Silniki benzynowe i diesle muszą być coraz czystsze. Producenci inwestują w downsizing — zmniejszają pojemności, dodają turbodoładowanie, montują pierwsze filtry cząstek stałych. W 2003 roku Volkswagen wypuszcza Golf V z silnikiem 1.4 TSI — mały, ale mocny i ekonomiczny. Ford, Opel, Renault i inni idą tą samą drogą.

W międzyczasie Japończycy robią coś, co zmienia reguły gry — Toyota Prius drugiej generacji (2003) staje się pierwszym masowo produkowanym autem hybrydowym. Napęd łączący silnik benzynowy z elektrycznym nie jest już ciekawostką — to realna alternatywa dla klasycznych napędów. Prius zdobywa nagrody, a na ulicach Los Angeles czy Tokio staje się symbolem „zielonej” motoryzacji, nawet jeśli fani V8 traktują go jak dziwactwo.

W Stanach Zjednoczonych trwa szaleństwo SUV-ów i pick-upów — Ford F-150, Chevrolet Silverado, Toyota Tacoma. Europa odpowiada modą na kompaktowe SUV-y: Nissan Qashqai (2006), Toyota RAV4, Honda CR-V. Te auta łączą praktyczność z wygodą i stają się ulubieńcami rodzin.

W tle narasta problem: afery dieslowa, choć wybuchnie dopiero później, już się gotuje. Producenci kombinują, jak przejść przez normy Euro 4 i Euro 5, czasem naginając rzeczywistość.

Ciekawostki z warsztatu i życia – roczniki 2000–2010

1. Królowały diesle, ale...

Początek lat 2000 to złota era diesli — każdy chciał mieć TDI, HDI, DCI, JTD, bo „mało pali, a idzie jak burza”. W warsztatach? Z jednej strony pełno roboty, bo ludzie masowo sprowadzali Passaty B5, Peugeoty 406, Renault Laguny II z Niemiec. Z drugiej strony — zaczęły się schody. Pamiętam, jak pierwszy raz rozbierałem 1.9 dCi z Renault — niby prosty diesel, ale jak padły wtryski czy turbo, to klientowi mina rzędkła. Pojawiły się też pierwsze filtry DPF — wtedy jeszcze nikt nie wiedział, że to będzie zmora na lata.

2. Elektronika — wróg i przyjaciel

W tych latach samochody zaczęły być coraz bardziej „inteligentne”. Pojawiły się pierwsze CAN-y, komputerki pokładowe, immobilisery, czujniki wszystkiego. Mechanicy, którzy całe życie robili na młotku i śrubokręcie, musieli uczyć się obsługi testerów diagnostycznych. Najgorsze były „choinki” na desce rozdzielczej — klient przyjeżdżał i mówił: „Panie, świeci się wszystko, a auto jedzie normalnie!”. Bywało, że wystarczyło poprawić masę, a czasem trzeba było pół auta rozebrać, żeby znaleźć winnego.

3. Laguna II – piękna, ale kapryśna

Renault Laguna II (debiut 2001) – każdy chciał ją mieć, bo wyglądała nowocześnie i miała kartę zamiast kluczyka. Ale w warsztacie? To był koszmar. Padały karty, zamki, elektronika wariowała, a wymiana czegokolwiek w zawieszeniu to był teatr na kilka godzin. Zresztą, do dziś Laguna II ma opinię auta, które „uczy pokory”.

4. Niemieckie kombi – marzenie Polaka

Sprowadzane Passaty, Audi A4, BMW E46 – to był szczyt marzeń. Pamiętam, jak przyjeżdżał klient z Passatem B5 i pytał, czy można „cofnąć licznik, bo w Niemczech dużo jeździli”. Wtedy jeszcze nikt nie mówił o karach za cofanie, a handlarze robili to na potęgę. Zdarzało się, że samochód miał na blacie 180 tys., a w rzeczywistości 400 tys. – i tak się psuł, jakby miał milion.

5. LPG – tanio, ale nie zawsze dobrze

Wielki boom na instalacje gazowe. Ludzie zakładali LPG do wszystkiego – od Opla Astry po Mercedesa E-klasę. Bywało, że klient chciał gaz do silnika z bezpośrednim wtryskiem, a potem się dziwił, że auto nie jedzie i się psuje. Mechanicy musieli się uczyć nowych rzeczy, a niektórzy „gazownicy” robili cuda na kiju, byleby tylko było taniej.

6. Pierwsze hybrydy – ciekawostka, nie rewolucja

Jak ktoś przyjeżdżał Priusem I lub II generacji, to w warsztacie patrzyliśmy jak na UFO. „A to się w ogóle da naprawić?” – pytali starzy mechanicy. Okazało się, że hybrydy są bardzo trwałe, ale jak padła bateria, to klient

łapał się za głowę, bo koszt wymiany przewyższał wartość auta.

7. Tuning i „gwint” na każdą kieszeń

To był czas, kiedy młodzi zaczęli masowo tuningować auta. Gwintowane zawieszenia, felgi z Allegro, przelotowe wydechy. Pamiętam, jak przyjechał chłopak z Golfem IV, który „nie chce odpalić po chipie”. Okazało się, że ktoś „przechipował” sterownik, a potem nie mógł wrócić do oryginału. Były też przypadki, gdzie po tanim tuningu silnik wypływał korbówód bokiem.

8. Pierwsze „chińskie zamienniki”

W tych latach rynek zalały tanie części z Chin. Kiedyś klient przyniósł wahacz do Opla, który był lżejszy od oryginału o połowę. Założyliśmy, a po tygodniu wrócił — urwał się na dziurze. Mechanicy zaczęli mówić: „Tanie dwa razy kupujesz”.

9. Złodzieje i zabezpieczenia

Były też inne przygody — auta ginęły na potęgę. Passaty, BMW, Audi — kradli na „walizkę”, na „śpiocha”, na lawetę. Klienci pytali, jakie zabezpieczenia założyć, a złodzieje i tak byli zawsze krok przed nami. Pamiętam, jak jeden klient zamówił blokadę skrzyni biegów, alarm, GPS i jeszcze ukryty wyłącznik paliwa. Miesiąc później auto zniknęło spod bloku.

10. Klimatyzacja – luksus, który się psuje

Coraz więcej aut miało „klimę”. Ale po kilku latach okazywało się, że nie chłodzi, bo nikt nie serwisował układu. Najczęściej winny był uszczelniacz, czasem sprężarka. Klient przyjeżdżał w lipcu, bo „nie dmucha zimnym” — a potem się okazywało, że naprawa kosztuje połowę wartości auta.

Rozdział 16

Ekologia, Technologia i Kryzys (2010–2020)

W drugiej dekadzie XXI wieku świat motoryzacji przyspiesza jak nigdy wcześniej. Normy emisji są coraz ostrzejsze. W 2015 roku wybucha Dieselgate — Volkswagen przyznaje się do manipulacji testami emisji. To szok dla branży, która przez lata promowała diesle jako czyste i ekonomiczne. Wizerunek silnika wysokoprężnego zostaje mocno nadszarpnięty, a Europa zaczyna się od nich odwracać.

W tym samym czasie wchodzi na scenę Tesla. Model S (2012) udowadnia, że samochód elektryczny nie musi być nudny, powolny i zasięgiem na poziomie 80 km. Elon Musk pokazuje światu, że można zrobić auto elektryczne, które przyspiesza szybciej niż Ferrari, a do tego ma ponad 400 km zasięgu. To początek rewolucji.

Producenci tradycyjni nie zostają w tyle. Nissan Leaf (2010) to pierwszy elektryk dla mas. Renault, BMW, Hyundai, Kia — wszyscy zaczynają inwestować w elektromobilność. Ale to nie koniec innowacji: pojawiają się systemy wspomagania kierowcy, pierwsze próby jazdy autonomicznej (Tesla Autopilot, systemy Mercedesa).

Toyota w tym czasie nie zwalnia tempa. Po sukcesie Priusa wprowadza kolejne hybrydy: Auris Hybrid, Yaris Hybrid, RAV4 Hybrid. Hybrydy stają się znakiem rozpoznawczym marki. Toyota konsekwentnie rozwija technologię, nie wchodząc jeszcze w pełni w auta elektryczne, ale stawiając na niezawodność i praktyczność napędów hybrydowych.

W 2020 roku świat zatrzymuje się na chwilę przez pandemię COVID-19. Rynek motoryzacyjny dostaje po kieszeni, ale szybko się odbija. Ludzie wracają do aut, bo chcą czuć się bezpiecznie. W międzyczasie Unia Europejska ogłasza, że od 2035 roku nie będzie można sprzedawać nowych aut spalinowych. To sygnał: czas na elektryki.

Ciekawostki z warsztatu i życia – roczniki 2010–2020

1. Dieselgate i koniec złotej ery diesli

W 2015 roku wybuchła afera Dieselgate. Klienci zaczęli się bać diesli, a w warsztatach pojawiły się pytania: „Panie, czy warto jeszcze kupować diesla? Czy mi go nie zabiorą?” Mechanicy musieli się tłumaczyć, że nie każdy diesel to zło wcielone, ale prawda była taka, że naprawy filtrów DPF, EGR-ów i AdBlue zaczęły być codziennością. Zdarzało się, że klient przyjeżdżał z zapchanym filtrem i pytał, czy można „wyciąć”, bo „kolega tak zrobił i jeździ”. Były i takie przypadki, że po wycięciu DPF auto zaczynało wariować, a diagnosta na przeglądzie kręcił nosem.

2. Wzrost znaczenia elektroniki i diagnostyki komputerowej

Samochody zamieniły się w komputery na kołach. Bez dobrego testera nie podchodziło się do żadnej roboty. Zdarzało się, że klient przyjeżdżał z nową Skodą Octavią i mówił: „Panie, wyskoczył mi błąd, proszę go skasować”. Po podpięciu komputera okazywało się, że błąd dotyczył czujnika ciśnienia w oponach, a klient nawet nie wiedział, że ma takie coś w aucie. Były sytuacje, że mechanik więcej czasu spędzał z laptopem niż z kluczem.

3. Hybrydy przestają być egzotyką

W tych latach hybrydy Toyoty, Hondy czy nawet Hyundai zaczęły pojawiać się na polskich drogach masowo. Klienci doceniali niskie spalanie, a mechanicy powoli oswajali się z naprawami aut, w których pod maską jest nie tylko silnik, ale i cały zestaw kabli, przetwornic, baterii. Zdarzały się przypadki, że ktoś próbował wymienić akumulator hybrydowy „na własną rękę” i kończył z poparzeniem albo szokiem elektrycznym. W warsztatach pojawiały się specjalne rękawice i nowe procedury bezpieczeństwa.

4. Boom na SUV-y i crossover’y

Wszyscy chcieli mieć SUV-a lub crossovera, nawet jeśli jeździli tylko po mieście. W warsztacie pojawiły się Nissan Qashqai, Toyota RAV4, Hyundai Tucson, Kia Sportage — auta większe, wyższe, ale często z napędem tylko na przód. Klienci pytali, czy „da się dołożyć napęd na cztery koła”, bo „sąsiad ma, to ja też chcę”. Były też przypadki, że ktoś kupił SUV-a, a potem narzekał, że wymiana opon czy hamulców kosztuje więcej niż w zwykłym kompaku.

5. Tanie części z internetu i „sam naprawię”

Coraz więcej klientów przychodziło z własnymi częściami zamówionymi z Allegro czy chińskich sklepów. „Panie, zamontuje mi pan tę tarczę? W internecie pisali, że dobra.” Potem okazywało się, że tarcza nie pasuje, łożysko trzeszczy po tygodniu, a klient wraca z pretensjami. Były i tacy, co próbowali naprawiać auta sami, oglądając tutoriale na YouTube,

a potem przyjeżdżali z pytaniem: „Panie, rozebrałem, ale nie mogę złożyć, pomoże pan?”

6. Używane auta z Zachodu – „igła z Niemiec”

Handel używanymi samochodami kwitł na potęgę. Klienci przywozili „igły” z Niemiec, Holandii, Belgii — Passaty B7, Audi A6 C7, BMW F10. W warsztatach wychodziło, że auto miało trzy razy kręcony licznik, a pod spodem wszystko zardzewiało. Były przypadki, że klient przyjeżdżał na „przegląd przed zakupem” i po podniesieniu auta okazywało się, że podłoga trzyma się na silikonie i taśmie.

7. Klimatyzacja — już nie luksus, tylko standard i... problem

Już prawie każdy samochód miał klimę, ale większość kierowców dalej nie wiedziała, że trzeba ją serwisować. Najczęstsze naprawy? Wymiana chłodziw, przewodów, sprężarek, odgrzybianie. Były przypadki, że klient nie serwisował klimy przez 8 lat, a potem dziwił się, że naprawa kosztuje więcej niż myślał.

8. Systemy bezpieczeństwa — błogostawieństwo i przekleństwo

ABS, ESP, czujniki parkowania, kamery cofania, asystenci pasa ruchu — auta stały się bezpieczniejsze, ale i bardziej skomplikowane. Zdarzały się przypadki, że po wymianie zderzaka czujniki wariowały, a klient myślał, że to „wina mechanika”. Były też śmieszne sytuacje, jak klient pytał, czy „można wyłączyć ten pisk, bo go denerwuje”.

9. „Złote ręczki” i kombinacje na przeglądach

Wciąż nie brakowało kombinatorów. Były przypadki, że klient przed przeglądem wyjmował żarówki z kontrolki check engine, żeby diagnosta się nie czepiał. Albo przyjeżdżał z „magicznym płynem do silnika”, który miał naprawić wszystko. Mechanicy widzieli cuda — od zalepianych uszczelek po „naprawy na trytytkę”.

10. Kobiety w warsztatach i zmiana mentalności

Coraz więcej kobiet zaczęło przyjeżdżać do warsztatów, nie tylko jako klientki, ale i jako mechaniczki. Zmieniła się atmosfera, zrobiło się bardziej profesjonalnie i kulturalnie. Były sytuacje, że klientka lepiej wiedziała, co się dzieje z autem niż niejeden facet. Mechanicy musieli nauczyć się, że klient to klient, bez względu na płeć.

Rozdział 17 Końcowy opis motoryzacji

Toyota — Od Hybryd do Elektryków (2020–2025)

Toyota przez lata była synonimem niezawodności, praktyczności i umiarkowanej innowacyjności. Ale w nowej dekadzie firma przyspiesza. Po 20 latach dominacji hybryd wchodzi w świat samochodów elektrycznych z nową energią.

W 2021 roku debiutuje Toyota bZ4X — pierwszy w pełni elektryczny SUV marki. Samochód korzysta z platformy e-TNGA, zaprojektowanej specjalnie pod auta elektryczne. Toyota zapowiada całą rodzinę aut z serii „bZ” („beyond Zero”), które mają być odpowiedzią na Teslę, Volkswagena czy Hyundai.

W międzyczasie firma rozwija kolejne generacje hybryd — Corolla Hybrid, Yaris Cross Hybrid, Camry Hybrid. Te auta biją rekordy sprzedaży, bo klienci cenią sobie niskie spalanie i bezawaryjność. Toyota wprowadza też napędy plug-in hybrid (PHEV), pozwalające na jazdę kilkudziesięciu kilometrów wyłącznie na prądzie.

Ale to nie wszystko. Japońska marka mocno inwestuje w technologię wodorową. Toyota Mirai drugiej generacji (2020) to jeden z pierwszych masowo produkowanych samochodów na ogniwa paliwowe. Samochód może przejechać ponad 600 km na jednym tankowaniu wodoru, a jedynym produktem ubocznym jest czysta woda.

Nowości Toyoty – 2024 i Dalej

Przechylam się lekko do przodu, z błyskiem w oku, bo tu już wchodzimy w teraźniejszość i przyszłość — coś, co zawsze kręciło każdego mechanika i fana motoryzacji.

Rok 2024 to dla Toyoty kolejny krok milowy. Firma ogłasza nową strategię „Toyota Mobility Concept”, która zakłada, że do 2030 roku ponad połowa sprzedawanych aut będzie elektryczna lub hybrydowa plug-in. Toyota prezentuje kolejne modele z serii bZ — od kompaktowych hatchbacków po duże SUV-y. Współpracuje z Subaru przy tworzeniu nowych platform, a także z Mazdą i Suzuki, by rozwijać technologie wspólnie.

W gamie pojawiają się zaawansowane systemy bezpieczeństwa — Toyota Safety Sense nowej generacji, z funkcjami pół-autonomicznej jazdy, automatycznego parkowania, rozpoznawania pieszych i rowerzystów, a nawet systemami komunikacji V2X (vehicle-to-everything).

Toyota nie rezygnuje też z napędów wodorowych. Rozwija Mirai, pracuje nad dostawczakami i autobusami na wodór, a nawet nad ciężarówkami do transportu dalekobieżnego.

W 2025 roku debiutuje nowa generacja Priusa — jeszcze bardziej futurystyczna, z napędem hybrydowym plug-in i wersją w pełni elektryczną. Toyota ogłasza, że w ciągu kilku lat wprowadzi na rynek baterie półprzewodnikowe (solid-state), które mają zrewolucjonizować rynek elektryków: większy zasięg, krótszy czas ładowania, większa trwałość.

W gamie pojawiają się też auta sportowe — GR86, GR Yaris, GR Supra — dla tych, którzy nadal kochają jazdę dla przyjemności. Toyota pokazuje, że można łączyć ekologię z emocjami.

Ciekawostki z warsztatu i życia — roczniki 2020–dzisiaj

1. Pandemia – motoryzacja na zakręcie

Rok 2020 zaczął się od wielkiego „stop”. Pandemia COVID-19 zamknęła ludzi w domach, fabryki stanęły, a warsztaty — przynajmniej na chwilę — świeciły pustkami. Potem jednak ruszył prawdziwy najazd: ludzie bali się komunikacji zbiorowej, więc kupowali nawet stare auta, byle mieć własne cztery koła. W warsztatach zrobiło się tłoczno, a ceny używanych aut wystrzeliły w kosmos. Części? Czekano się tygodniami, bo łańcuchy dostaw się posypały. Pamiętam, jak klient czekał trzy miesiące na zwykły wahacz do Toyoty.

2. Boom na elektryki i hybrydy – czas ładowarek i kabli

Od 2020 roku to już nie ciekawostka, tylko codzienność. Elektryczne auta — Tesla, Hyundai, Kia, Volkswagen ID, no i w końcu Toyota bZ4X — zaczęły pojawiać się na warsztatowych podnośnikach. Mechanik musiał zrobić nowe kursy, kupić sprzęt do obsługi wysokonapięciowych instalacji, a nawet... wyposażyć się w specjalne rękawice i maty izolacyjne. Zdarzały się sytuacje, że klient przyjeżdżał i pytał: „Panie, gdzie się tu olej wymienia?” — a to przecież elektryk! Z kolei hybrydy Toyoty i Lexusa — te auta praktycznie się nie psują, ale jak już coś padnie, to najczęściej elektronika albo akumulator trakcyjny. Koszty? Często wyższe niż połowa wartości auta.

3. Oprogramowanie ważniejsze niż śrubokręt

Dziś bez komputera nie podchodzisz do żadnej roboty. Nawet wymiana klocków hamulcowych w nowym aucie wymaga „odblokowania” zacisków przez komputer. Aktualizacje OTA (over the air) — klient przyjeżdża, bo „coś przestało działać po aktualizacji”. Bywa, że trzeba się logować do serwisowych chmur, a czasem nawet dzwonić na infolinię producenta, bo auto nie chce odpalić po aktualizacji systemu.

4. Asystenci, kamery, radary — czujnikowy zawrót głowy

Nowe samochody mają więcej radarów, kamer i czujników niż niejeden samolot. Po stłuczce kalibracja systemów potrafi kosztować więcej niż naprawa blacharki. Bywa, że klient przyjeżdża z Toyotą, bo „nie działa tempomat adaptacyjny”, a winny okazuje się... owad na radarze albo źle zamocowana tablica rejestracyjna. To już nie są czasy, gdzie wystarczyło wymienić żarówkę — teraz trzeba znać się na elektronice, optyce i programowaniu.

5. Złodzieje kontra technologia

Nowe auta są niby „nie do ukradzenia”, a jednak złodzieje zawsze znajdą sposób. Otwierają auta „na walizkę”, przejmują sygnał z kluczyka, albo wchodzi przez złącze OBD. Klienci pytają o dodatkowe zabezpieczenia, a mechanik czasem czuje się jak haker. Zdarzało się, że klient prosił o „wyłączenie” systemu keyless, bo bał się kradzieży.

6. Używane auta... coraz droższe, coraz starsze

Ceny nowych aut poszły w górę, więc Polacy jeszcze mocniej rzucili się na używane. W warsztatach pojawiają się auta z przebiegiem 400–500 tysięcy, które jeszcze kilka lat temu trafiłyby na złom. Mechanik musi być magikiem, żeby to utrzymać przy życiu. Zdarza się, że klient przyjeżdża z autem, które „pali olej, bierze wodę, ale musi jeszcze rok pojeździć, bo na nowe nie stać”.

7. Nowe przepisy, nowe wyzwania

Od 2021 roku weszły ostrzejsze normy emisji, a miasta zaczęły mówić o strefach czystego transportu. Klienci pytają, czy ich diesel „przejdzie do centrum”, a warsztaty montują filtry, czyszczą EGR-y, regenerują DPF-y, choć częściej to walka z wiatrakami. Bywa, że klient szuka sposobu na „oszukanie” systemu, ale dziś już coraz trudniej — diagnosta widzi wszystko.

8. Toyota – dalej wzór niezawodności, ale już nie taka prosta

Toyoty dalej uchodzą za auta bezawaryjne, ale nawet tu technologia dogania rzeczywistość. Nowe hybrydy, elektryki, systemy bezpieczeństwa — to już nie jest Corolla z 2005 roku, gdzie wszystko naprawiałeś młotkiem i śrubokrętem. Dziś trzeba wiedzieć, jak wymienić baterię w kluczyku, jak zresetować system pre-collision, a czasem... jak pogodzić klienta z faktem, że naprawa kosztuje kilka tysięcy, bo „padł moduł”.

9. Klienci coraz bardziej świadomi... i wymagający

Dziś każdy klient „czyta fora”, ogląda filmiki na YouTube, porównuje ceny części na kilku portalach. Często wie, co się może zepsuć, czasem nawet lepiej niż mechanik, który nie ma czasu śledzić wszystkich nowości. Bywa, że klient przyjeżdża z gotową diagnozą i oczekuje tylko potwierdzenia. Mechanik musi być cierpliwy i tłumaczyć, dlaczego „to, co pisali na forum, nie zawsze działa w praktyce”.

10. Praca w warsztacie — coraz więcej wiedzy, coraz więcej papierów

Dziś bez szkoleń, certyfikatów i znajomości nowych technologii nie ma co marzyć o pracy w nowoczesnym serwisie. Mechanicy jeżdżą na kursy, uczą się obsługi ładowarek, programowania kluczy, kalibracji radarów. Często muszą też znać angielski, bo instrukcje i oprogramowanie przychodzą z zagranicy.

Rozdział 18

Podsumowanie — Motoryzacja Dziś i Jutro

Motoryzacja od 2000 roku przeszła drogę od silników V8 i diesli do hybryd, elektryków i wodoru. Zmieniły się technologie, zmieniała się mentalność kierowców.auta stały się nie tylko szybsze i bezpieczniejsze, ale też bardziej przyjazne środowisku. Toyota — marka, która przez dekady była symbolem niezawodności — dziś jest też liderem innowacji, łącząc tradycję z nowoczesnością.

Przed nami czas aut autonomicznych, elektromobilności, rozwoju alternatywnych napędów. Ale jedno się nie zmienia — samochód wciąż budzi emocje. I wciąż są tacy, jak my, którzy kochają zapach benzyny, dźwięk silnika i ten dreszczyk, gdy przekręca się kluczyk w stacyjce.

Motoryzacja to nie tylko samochody, ich budowa czy zaawansowana elektronika obecna w dzisiejszych pojazdach. To przede wszystkim opowieść o ludziach — o odwadze, marzeniach i pasji, które zainspirowały Carla Benza i jego żonę Berthę do stworzenia pierwszego pojazdu mechanicznego. Dzięki ich determinacji i pomysłowości możemy dziś codziennie korzystać z samochodów, które stały się nieodłączną częścią naszego życia — na polskich i światowych drogach. Motoryzacja to historia, która wciąż się pisze, a każdy z nas jest jej częścią.

Czasem zastanawiam się, co by powiedział Carl Benz, gdyby zobaczył dzisiejsze auta — hybrydy, elektryki, samochody same parkujące i rozpoznające pieszych. Może byłby zszokowany, może dumny, a może po prostu uśmiechnąłby się pod nosem, widząc, jak jego pomysł rozrósł się do czegoś, co łączy dziś miliony ludzi na całym świecie.

Ale w tym wszystkim nie wolno nam zapomnieć, że motoryzacja to nie jest tylko historia wielkich wynalazków czy przełomowych technologii. To także codzienne życie — pierwszy

samochód w rodzinie, wspólne wyjazdy, naprawy po nocach w garażu, rozmowy z mechanikiem przy kawie, duma z własnoręcznie wymienionego rozrządu czy zrobionego przeglądu. To są te momenty, które sprawiają, że samochód staje się czymś więcej niż środkiem transportu. Staje się częścią naszej historii.

Motoryzacja to także wolność. To możliwość wyruszenia w nieznaną, wyjechania za miasto, poczucia tej chwili, kiedy asfalt znika za plecami, a przed Tobą tylko droga i horyzont. To marzenia o lepszym jutrze, o podróży, o przygodzie — zupełnie jak wtedy, gdy Bertha Benz w tajemnicy przed mężem zabrała pierwszy samochód, żeby udowodnić światu, że to działa, że można, że warto.

Dziś, kiedy patrzę na te wszystkie nowoczesne auta, widzę w nich nie tylko technologię, ale i kawałek tej samej pasji, która rozpaliała pierwszych pionierów. Każdy nowy model, każda nowa generacja to kolejny rozdział tej opowieści — naszej opowieści.

To jest właśnie motoryzacja. Naszą wspólną drogą.

Dawid Szymczak rok wydania maj 2025

Wszelkie prawa zastrzeżone.

Żadna część tej publikacji nie może być powielana, przechowywana w systemach wyszukiwania ani przekazywana w jakiejkolwiek formie i w jakikolwiek sposób — elektroniczny, mechaniczny, kopiujący, nagrywający lub inny — bez pisemnej zgody autora.

Publikacja chroniona jest prawem autorskim na podstawie ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (Dz. U. 1994 nr 24 poz. 83 z późn. zm.).

Dawid Szymczak urodzony 01.04.1991 w Poznaniu – pasjonat motoryzacji, praktyk i miłośnik historii samochodów. Od lat zgłębia tajniki czterech kółek, łącząc wiedzę techniczną z zamiłowaniem do opowiadania barwnych historii. Autor książek, w których motoryzacja staje się przygodą dla każdego czytelnika.

Historia motoryzacji od Carla Benza po współczesną Toyotę” to fascynująca podróż przez przełomowe momenty w dziejach samochodu. Dawid Szymczak pokazuje, jak marzenia i pasja pionierów zmieniły świat na czterech kołach – od pierwszego pojazdu po nowoczesne hybrydy. To opowieść pełna ciekawostek i inspiracji dla każdego miłośnika

ISBN 978-83-8414-519-7



9 788384 145197 >

Rideró

Wyдай książkę
profesjonalnie!