

ZAKRZEWSKI Bartosz

WĘGIERSKIE SAMOCHODY OSOBOWE 1945-1989

Streszczenie

Węgierski przemysł motoryzacyjny kojarzy się przede wszystkim z doskonałymi autobusami, motocyklami czy samochodami ciężarowymi. Tymczasem tuż po II wojnie światowej, już za „żelazną kurtyną”, podejmowane były próby produkcji na Węgrzech samochodu osobowego dla „ludu węgierskiego”. W artykule zaprezentowano prototypy węgierskich samochodów osobowych w latach 1945-1989.

WSTĘP

Węgry nigdy nie zastępnęły z produkcji samochodów osobowych. Ich produkcja nie udała się u naszych „bratanków” ze względu na nieduży rynek zbytu (w 2013 r. to niecałe 10 mln ludzi). Bardziej opłacało się Węgom importować samochody osobowe np. od sąsiadów niż wyteżać siły i środki na produkcję własnego samochodu [4, 5]. Węgrzy zainwestowali za to w produkcję samochodów ciężarowych, autobusów i motocykli. Od lat 60.-tych do końca lat 80.-tych XX wieku autobusy Ikarus czy ciężarówki i motocykle Csepel były bardzo popularne w krajach tzw. bloku wschodniego. Do dziś zresztą choćby na ulicach Warszawy można spotkać autobusy marki Ikarus, swego czasu masowo importowane do Polski z Węgier. Fakt zaangażowania w produkcję jednośladow i pojazdów dużych gabarytów nie oznacza jednak, że nie podejmowano prób produkcji na Węgrzech samochodów osobowych [2, 3]. Tych prób było zresztą całkiem sporo.

Historia produkcji węgierskich samochodów osobowych biegła dwutorowo. Na początku produkcję samochodu osobowego dla ludu próbowały inspirować władze państwowe. Przeprowadzane prace nie przyniosły jednak rezultatów i nie zadowolily decydentów, a powojenny kryzys ekonomiczny sprawił, że komunistyczne władze węgierskie wycofały się z pomysłu produkcji węgierskiego samochodu osobowego. Poza nurtem oficjalnym powstawały jednak konstrukcje samochodów osobowych budowane przez zwykłych obywateli w przydomowych warsztatach. Z inicjatywy prywatnej skonstruowano wiele ciekawych prototypów, z których większość to głównie mikrosamochody (po węgiersku: „törpeautók”). Nigdy nie weszły one do masowej produkcji i były używane przeważnie przez swoich konstruktorów do celów prywatnych.

Tendencja do budowy mikrosamochodów na Węgrzech nie była zresztą przypadkowa. Mikrosamochody budowano wówczas w całej Europie, przede wszystkim ze względu na powojenną trudną sytuację gospodarczą. Podobnie działo się w Polsce gdzie po śmierci Stalina w latach 50.-tych i 60.-tych XX wieku nastąpiły próby władz państwowych dotyczących budowy mikrosamochodu dla szerokich rzesz społeczeństwa [1, 6, 7], a w prywatnych warsztatach samochodowych powstawały dziesiątki tzw. SAM-ów czyli pojazdów (głównie mikrosamochodów) budowanych przez domorosłych majsterkowiczów.

Węgierskie, podobnie jak polskie, społeczeństwo pożałowało jednak samochodu, który w lecie osłoniłby przed deszczem i kurzem, a w zimie przed opadami śniegu i mrozem. Budowano zatem w domowych warsztatach wiele pojazdów, z których jedne były mniej lub bardziej udane. Władze węgierskie nie myślały jednak poważnie o wprowadzeniu tego typu samochodów do produkcji seryjnej.

1. PROTOTYPY SAMOCHODU OSOBOWEGO DLA MAS

1.1. Projekty Endre Surányi'a

Mimo znalezienia się Węgier w sowieckiej strefie wpływów po II wojnie światowej społeczeństwo węgierskie nie wyrzekło się pragnień dotyczących samochodu osobowego dla zwykłego obywatela. W latach 1948-1950 prasa węgierska propagowała projekty Endre Surányi'a. W swym warsztacie pracował on przez szereg lat nad różnymi konstrukcjami, ale tylko dwie nich udało się ukończyć. Były to kabriolety napędzane silnikami: 125 i 250 cm³. Samochodami zainteresowały się władze węgierskie. Jeden z nich został wypróbowywany przez Ernő Gerő jednego z liderów węgierskiej partii komunistycznej. Ernő Gerő a właściwie Ernő Singer urodził się 8 lipca 1898 r. w Terbegeg, obecnie Trebušovce na Słowacji. Był węgierskim komunistą i przez pewien czas pierwszym sekretarzem komunistycznej partii Węgier. Urodził się w rodzinie żydowskiej, był członkiem Kominternu i w latach 30-tych XX w. brał udział w hiszpańskiej wojnie domowej, walcząc po stronie republikanów. Po II wojnie światowej stał się bliskim współpracownikiem Mátyása Rákosiego, pierwszego sekretarza węgierskiej partii komunistycznej. Gerő w latach 1948-56 stał na czele ÁVH, tajnej policji komunistycznej. Po ustąpieniu Rakosiego w 18 lipca 1956 r., Gerő został jego następcą ale rządził równie brutalnie jak poprzednik. Po wybuchu rewolucji w 1956 r., 23 października 1956 r. wygłosił przez radio przemówienie, w którym zapowiedział represje wobec powstańców, jednak 25 października zrezygnował ze stanowiska i wyjechał do ZSRR. W 1961 r. wrócił do Budapesztu. Tu pomimo napiętnowania uniknął oskarżenia i odpowiedzialności. Zmarł 12 marca 1980 r. w Budapeszcie. Na początku lat. 50.-tych XX w. Gerő, który był miłośnikiem motoryzacji, osobiście testował prototypy Endre Surányi'a. Same testy nic jednak nie dały gdyż konstrukcji tych i tak nie wprowadzono do produkcji. Na zdjęciach poniżej zaprezentowano prototypy mikrosamochodów Endre Surányi'a (Fot. 1, 2, 3, 4), w tym testy jednego z nich przez Ernő Gerő (Fot. 2).



Fot. 1 „Motorowy but” Endre Surányi'a [3]



Fot. 2. Ernő Geró testuje jeden z mikrosamochodów Endre Surányi'a. Z tyłu w szarym garniturze widoczny Walter Delmár węgierski kierowca wyścigowy [3]



Fot. 3. Mały samochód wyglądał jak karzeł w ruchu miejskim [3]



Fot. 4. Większy pojazd miał silnik 250 cm³. Zdjęcie wykonano na zamku w Budzie [3]

Zaprezentowane powyżej ilustracje świetnie oddają klimat pierwszych lat na Węgrzech po zakończeniu II wojny światowej. Skonstruowane wówczas u naszych bratanków pojazdy były bardzo małe nawet jak na standardy seryjnie później produkowanych mikrosamochodów [6]. Węgierskie władze komunistyczne traktowały je jednak bardziej jako ciekawostki niż realne nadzieje na rozwój węgierskiego przemysłu samochodowego.

1.2. Pente

Po zakończeniu II wojny światowej w fabryce motocykli Csepel, która pod koniec lat 40-tych XX w. nazywała się jeszcze tak jak przed wojną tj. Fabryka Manfreda Weiss'a, zaplanowano i skonstruowano dwa prototypy samochodu nazwanego Pente 500. Pojazd został skonstruowany przez János'a Pentelényi'a (stąd nazwa od początku nazwiska konstruktora) i był protoplastą dla swego prototypowego rozwinięcia tj. pojazdu Pente 600. Pente 500 było projektem jeszcze przedwojennym, który jednak mógł stać się początkiem dla rozwoju przemysłu samochodów osobowych na Węgrzech, ponieważ był projektem oficjalnym (rządowym) a nie wytworem domorosłych konstruktorów. Był to pojazd tak dobry jak Fiat Topolino, a kosztował przy tym nieduże pieniądze. Jedyne egzemplarze zostały zbudowane w 1946 r. jednak okupujący od 1945 r. kraj Sowieci nie pozwolili na jego produkcję. Był to udany konstrukcyjnie i wizualnie samochód co potwierdzają poniższe zdjęcia (Fot. 5, 6, 7).



Fot. 5. Pente 500 [8]



Fot. 6. Pente 500 [9]

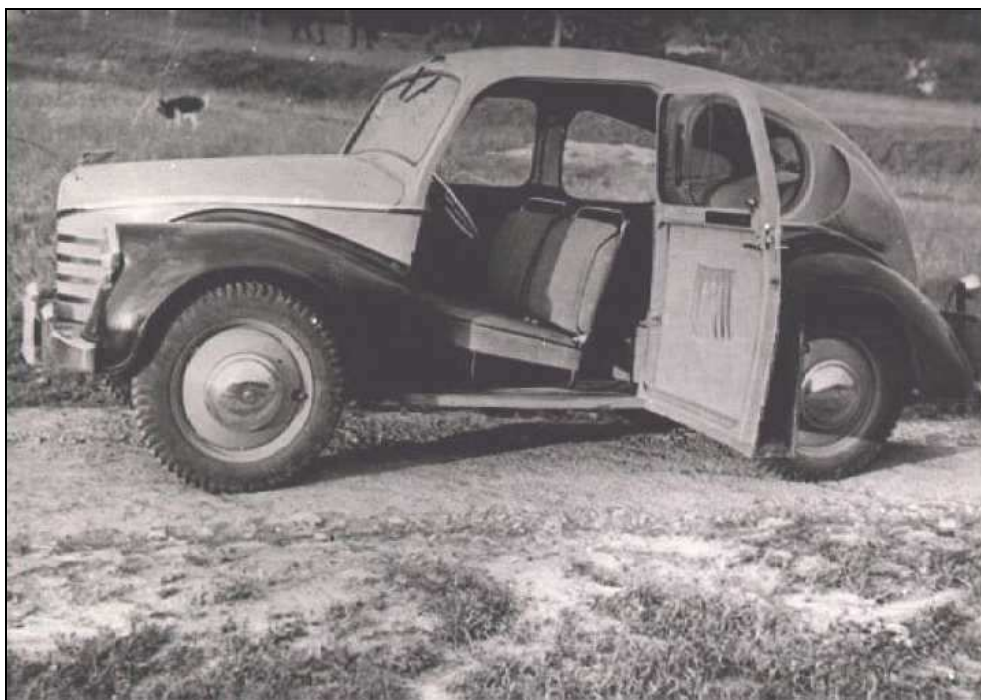


Fot. 7. Pente 500 - widok z boku [10]

W czasie II wojny światowej Zakłady Stalowe Manfreda Weiss'a, które były jednym z największych konglomeratów przemysłowych na Węgrzech, produkującym amunicję (ale także skutery i w 1920 r. kilka dwusuwowych samochodów turystycznych) opracowały mały samochód z zamiarem stworzenia węgierskiego Volkswagena. Efekt końcowy pracy węgierskich inżynierów był piorunujący: za niewielkie pieniądze w porównaniu np. do Fiata Topolino, zbudowano czteromiejscowy elegancki i ładny samochód. Nazwano go Pente od nazwiska jego projektanta János'a Pentelényi'a, który był zdolnym inżynierem wykorzystującym doświadczenia niemieckich przedwojennych konstrukcji niedużych samochodów. Pentelényi zaprojektował swój własny samochód dla ludu węgierskiego (tak jak Volkswagen miał być samochodem ludowym dla Niemców). Dyrekcja zakładów Manfreda Weiss'a zatwierdziła produkcję Pente.

W grudniu 1946 r. pierwszy Pente ujrzał światło dzienne. Silnik pojazdu był chwalony za swoje możliwości i pojazd bez problemu osiągał prędkość 60 km/h. Pierwszy Pente był napędzany dwusuwowym, dwucylindrowym silnikiem o pojemności 500 cm³ osiągającym moc 15 KM przy 3600 obr/min. Silnik umieszczono z tyłu pojazdu. Był on chłodzony turbowentylatorem wbudowanym w koło zamachowe zasysające powietrze z przodu, przez tunel podwozia prowadzący do silnika. Pentelényi odrzucił chłodzenie wodą by uprościć konstrukcję swego pojazdu. Głównymi zaletami tego pojazdu była także prosta konstrukcja, nieduża masa, niezawodność i niskie koszty produkcji.

Według zachowanych danych docelowa masa Pente wynosiła 400 kg, rozstaw osi 2 metry, długość 3 metry a szerokość ok. 1,3 metra. Pentelényi zauważył, że jego samochód był tańszy od Fiata Topolino i łatwiejszy w produkcji: „Koszty wytworzenia dwucylindrowego silnika dwusuwowego, były o 50 procent mniejsze niż w czterocylindrowego czterosuwowego silnika w Topolino”. Wkrótce Pentelényi postanowił zbudować większy samochód i tak powstała wersja 600 cm³ czyli Pente 600. By to pojazd podobnie jak jego poprzednik czteroosobowy. Jego silnik osiągał moc 18 KM i rozpędzał samochód do prędkości 90 km/h. Skrzynia biegów miała trzy biegi do przodu i jeden do tyłu.



Fot. 8. Pente 600 zdjęcie archiwalne. Drzwi otwierały w stronę przeciwną do kierunku jazdy podobnie jak w pierwszych wersjach Syreny [11]



Fot. 9. Pente 600 z zamkniętymi drzwiami [12]

Nowy pojazd został przetestowany a wyniki badań drogowych były pozytywne. Nabierały kształtu szczegółowe plany produkcji większej liczby tych pojazdów. W 1947 r. kryzys paliwowy sprawił jednak, iż na Węgrzech zaczęło brakować ropy naftowej i benzyny. W 1948 r. nastąpiła nacjonalizacja węgierskich firm, co oznaczało prawdziwy początek komunizmu w tym kraju. Produkcja pojazdu dla ludu węgierskiego została odrzucona przez (podobno reprezentującą ten lud) Węgierską Partię Komunistyczną. Komuniści węgierscy zablokowali projekt budowy Pente i w październiku 1948 r. wszelkie próby i testy wybudowanych prototypów zakończyły się. Jedyne ocalały egzemplarz Pente 600 można obejrzeć obecnie na ekspozycji w Muzeum Transportu w Budapeszcie (Fot. 10, 11).



Fot. 10. Pente 600 na ekspozycji w Muzeum Transportu w Budapeszcie widok z tyłu [13]



Fot. 11. Pente 600 na ekspozycji w Muzeum Transportu w Budapeszcie widok z przodu [14]

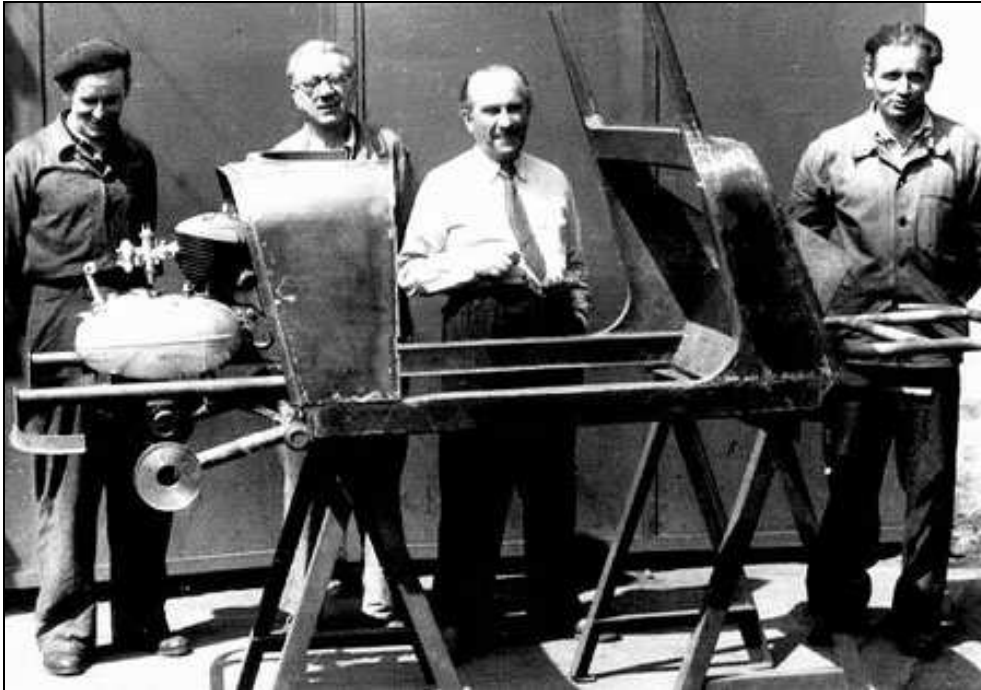
Pente był najbardziej obiecującym projektem samochodu osobowego na Węgrzech, który jednak nie wszedł do produkcji seryjnej ze względu na politykę partii komunistycznej, przeciwnej masowej motoryzacji społeczeństwa węgierskiego. W 1949 r. nowopowołana Rada Wzajemnej Pomocy Gospodarczej (*RWPG*) na mocy zawartego pomiędzy państwami-członkami porozumienia zabroniła produkcji samochodów osobowych na Węgrzech, a niedobór paliwa na rynku zakończył wszelkie inicjatywy w tym względzie. Używanie prywatnego samochodu podobnie jak Polsce było wielkim przywilejem i synonimem luksusu, ze względu na ograniczone i reglamentowane zapasy paliwa. Wymagało też zgody władz komunistycznych, z której często korzystali jednak komunistyczni funkcjonariusze.

1.3. Pionier

Minęło kilka lat od nieudanych prób produkcji Pente zanim węgierskie władze, a konkretnie węgierskie ministerstwo przemysłu (dokładnie Ministerstwo Metalurgii i Inżynierii - *Kohó és Gépipari Minisztérium*) znów rozpoczęły planowanie produkcji pojazdu, który miał się lokować pomiędzy motocyklem a samochodem. Pomysł na węgierski mikrosamochód zakiełkował oficjalnie, ale inicjatywa Ministerstwa Metalurgii nie była jedyna. Ministerstwo Przemysłu Lekkiego (*Könnnyüipari Minisztérium*) również dążyło do budowy takiego pojazdu. Z ich wsparciem inżynier János Schadek w 1954 r. w Debreczynie skonstruował mikrosamochód nazwany „Úttörő” (czyli Pionier).

János Schadek od dzieciństwa interesował się motoryzacją. Już przed II wojną światową skonstruował samochód turystyczny oraz trójkołowiec. Po wojnie prowadził fabrykę drutu przejętą od teścia. Na skutek nacjonalizacji przemysłu węgierskiego została mu ona jednak odebrana decyzją władz komunistycznych. Oddał zatem fabrykę skarbowi państwa a władze połączyły wiele małych przedsiębiorstw w jedno duże państwowe. W nowopowołanym przedsiębiorstwie (*Lakatos és Vasöntő Vállalat*), głównym inżynierem został jednak János Schadek.

W 1953 r. węgierskie Ministerstwo Przemysłu Lekkiego wydało zezwolenie na budowę prototypowego mikrosamochodu, którą pod kierownictwem Janosa Schadka rozpoczęli dwaj mechanicy związani z do tej pory lotnictwem: János Puskás i István Schwanner. Samochód o nazwie „Pionier” („Úttörő”) był gotowy na wiosnę 1954 r.

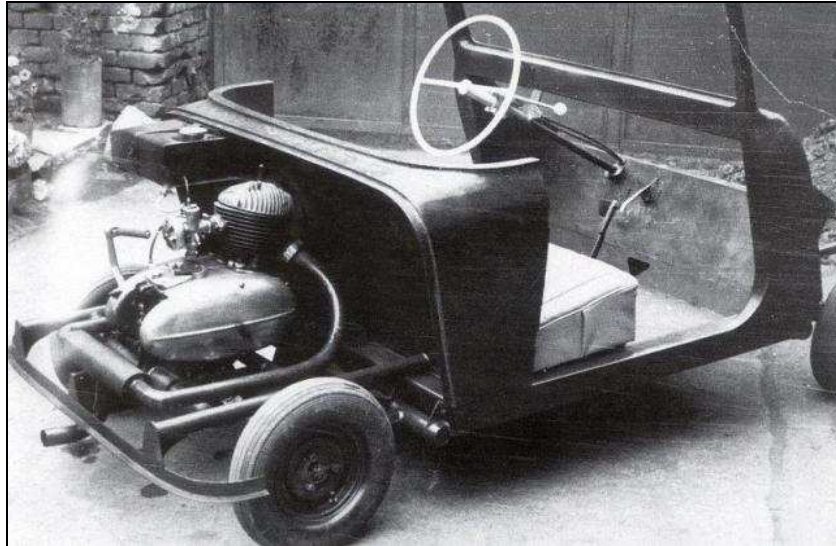


Fot. 12. Od lewej do prawej stoją: Puskás, Schwanner, Schadek [3]

W mikrosamochodzie zastosowano silnik o pojemności 250 cm³ od motocykla Csepel. Umieszczono go nad tylną osią pojazdu (Fot. 14). Układ kierowniczy składał się początkowo z krótkiej prostopadłej dźwigni, która sterowała kołami przednimi, ale ponieważ była ona zbyt wrażliwa, została wkrótce zastąpiona przez przekładnię kierowniczą. „Pionier” miał długość 2655 mm, szerokość 1355 mm i wysokość 1254 mm. Na ilustracjach poniżej zaprezentowano wizerunek tego pojazdu (Fot. 13, 14, 15, 16).



Fot. 13. Samochód „Uttoro” został oficjalnie pokazany publicznie na targach w Budapeszcie [3]



Fot. 14. Widok na podwozie i silnik samochodu Úttörő [15]



Fot. 15. Pionier (Uttoro) gdzieś w plenerze [16]



Fot. 16. „Pionier” przed głównym budynkiem Uniwersytetu w Debreczynie [17]

Zaprojektowany samochód został przebadany przez węgierski odpowiednik Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie tj. Instytut Badań Ruchu Drogowego (Autóközlekedési Tudományos Kutató Intézet), który zalecił szereg modyfikacji. Schadek wkrótce jednak stracił zainteresowanie swoim „dzieckiem” i prototyp trafił do miasta Székesfehérvár. Co ciekawe w 1953-1954 r. w Polsce skonstruowano prototyp samochodu osobowego, który także nazwano „Pionier” [6]. Różnił się on znacznie do swego węgierskiego imiennika ale zbieżność nazw ukazuje korelacje pomiędzy konstrukcjami prototypów samochodów osobowych w krajach tzw. demokracji ludowej, w tym wypadku na Węgrzech i w Polsce.

1.4. Alba Regia i Balaton

Po wojnie Warsztaty Lotnicze w Székesfehérvár (Székesfehérvári Repülőgépjávitó Műhely) zostały przemianowane na Warsztaty Naprawcze Silników (Székesfehérvári Motorjavító Vállalat). Pracował tam świetny zespół fachowców i inżynierów a możliwość pracy w Warsztatach była zaszczytem. Po wojnie i upadku węgierskiego przemysłu lotniczego warsztaty musiały zmienić profil swej działalności. Ponieważ wiedziano w Warsztatach jak pracować z tworzywem aluminiowym (w Székesfehérvár produkowano m.in. wanny serowe, anteny telewizyjne i radiowe), z czasem zaczęto myśleć o produkcji mikrosamochodów.

W 1955 r. Węgierskie Ministerstwo Metalurgii i Inżynierii postanowiło wybrać fabrykę gdzie w przyszłości mogłyby być produkowane mikrosamochody. Wybrano Warsztaty Naprawy Silników z Székesfehérvár gdzie ministerstwo wysłało trzyosobową delegację ekspertów, którzy mieli nadzorować i koordynować proces produkcyjny, początkowo prototypów. Dwaj eksperci byli inżynierami lotnictwa: Pál Kerekes i Ernő Rubik (senior), a trzeci z nich - Géza Bengyel, był inżynierem w fabryce motocykli Danuvia.

Warsztaty w Székesfehérvár dostały poza „Pionierem” do zbadania i przetestowania także dwa inne zagraniczne mikrosamochody tj. włoską Isettę i niemiecki Kabinneroller. Badano ich budowę, konstrukcje i osiągi. W tym samym czasie także w Polsce (w ITS) prowadzono badania mające na celu budowę polskiego samochodu popularnego co doprowadziło do skonstruowania Mikrusa [6, 7]. W ITS podobnie jak u naszych bratanków były badane takie pojazdy jak: BMW Isetta, Messerschmitt KR200 czy Fuldamobil [6, 7]. Na Węgrzech znalazł się jednak także Goggomobil, który miał silnik 250 cm³ podobnie jak silnik motocykla Csepel. To na Goggomobilu wzorowano się w Polsce konstruuując Mikrusa [6].

Na początku 1956 r. w Székesfehérvár skonstruowano i przygotowano do jazdy dwa mikrosamochody nazwane Alba Regia (od łacińskiej nazwa miasta Székesfehérvár) i Balaton, które zaprezentowano na poniższych ilustracjach (Fot. 17, 18).



Fot. 17. Czteromiejscowa (dwie osoby z przodu i dwie z tyłu) Alba Regia [3]



Fot. 18. Samochód Balaton z uchwytem na dachu [3]

Czteromiejscowa Alba Regia została skonstruowana przez zespół inżynierów pod kierownictwem József'a Horváth'a „Bózi'ego” (Fot. 23). Dwumiejscowy Balaton z kolei skonturował inny zespół pod kierownictwem József'a Zappel'a „Csöpi'ego”. Horvath rozpoczął prace nad Alba Regią w swoim domu, ale gdy usłyszał o pomyśle skonstruowania tego typu pojazdu w warsztatach w Székesfehérvár, gdzie pracował, zabrał tam i wcielił w życie swoje plany konstrukcyjne.



Az Alba Regia és tervezője, Horváth József

Fot. 19. Alba Regia i jej twórca József Horváth [21]

Obydwa samochody miały aluminiowe nadwozie i 250 cm³ silniki firmy Csepel. Silniki te miały moc 8 KM zatem nie mogły się równać z silnikiem Gogomobil'a o mocy 14 KM. Skrzynia biegów została skopiowana z włoskiej Isetty a bieg wsteczny z samochodu Messerschmitt'a: przed jazdą do tyłu gdy samochód stał należało nacisnąć przycisk, który sprawiał, że dwusuwowy silnik obracał się w przeciwnym kierunku. Koła były po prostu tylnymi kołami od samolotów. Drzwi dwuosobowego Balatonu otwierały się do tyłu jak w samolotach. Zawieszenie wykonał Ernő Rubik. Było ono zamocowane na gumowych zaczepach tak jak w konstruowanych przez niego szybowcach. Alba Regia miała teleskopowe zawieszenie wykorzystywane m.in. w motocyklach.

Planowano jeszcze budowę trzeciego mikrosamochodu przystosowanego do przewozu ładunków i pasażerów. Miał on mieć silnik 350 cm³, przeznaczony specjalnie dla mikrosamochodów, skonstruowany przez Fabrykę Małych Silników i Maszyn (Kismotor- és Gépgyár). Nigdy jednak tych planów nie zrealizowano.

W czasie obchodów Święta Pracy 1 maja 1956 r. po raz pierwszy zaprezentowano publicznie skonstruowane pojazdy. Na zdjęciu poniżej (Fot. 19) widzimy jak cztery mikrosamochody przejechały ulicami Székesfehérvár: Balaton, Úttörő, Isetta i Alba Regia



Fot. 20. W czasie obchodów Święta Pracy 1 maja 1956 r. cztery mikrosamochody przejechały ulicami Székesfehérvár: Balaton, Úttörő, Isetta i Alba Regia [3]

Po dokładnych badaniach w węgierskim odpowiedniku ITS - instytucie AUTKI (Instytut Badań Ruchu Drogowego), żaden z węgierskich prototypów nie osiągnął jednak wydajności Goggomobil'a.



Fot. 21. Samochód Balaton w „kolorze” [18]



Fot. 22. Samochód Balaton po zdjęciu górnej części nadwozia (dachu) [19]



Fot. 23. Drewniana makieta pojazdu Alba Regia wraz z konstruktorami [20]



Fot. 24. Alba Regia widok z tyłu [22]



Fot. 25. Alba Regia z pasażerami w kolorze – widok od przodu [23]

W sierpniu 1956 r. w węgierskim Ministerstwie Inżynierii i Metalurgii odbyło się spotkanie, które zdecydowało o przyszłości węgierskich mikrosamochodów. Ponieważ okazało się, że ze względu na niekorzystne wyniki testów drogowych, prototypy nie były na tyle udane, by wprowadzić je do masowej produkcji, decydenci z ministerstwa, postanowili ogłosić przetarg na samochody zagraniczne i dopiero po jego zakończeniu ewentualnie przystąpić do produkcji mikrosamochodów. Zahamowało to prace nad węgierskimi konstrukcjami, a w czasie wydarzeń październikowych (Rewolucja Węgierska 1956 r.) jedyny egzemplarz Goggomobil'a został zniszczony.

W rok po rewolucji, w 1957 r., komunistyczne władze węgierskie zdecydowały się produkować już tylko motorowery i motocykle, a oferta produkcji mikrosamochodów nie spotkała się z akceptacją. Kwestia mikrosamochodów czy też samochodów popularnych dla mas stała się dla władz węgierskich sprawą drugorzędną. W 1957 r. węgierski instytut AUTKI nadal pracował nad studium pt. „Oczekiwany mikrosamochód potrzebny na Węgrzech” ale w tym samym czasie w NRD wprowadzano do produkcji Trabant P-50, który potem (w różnych wersjach) był eksportowany w dużych ilościach na Węgry. Sprawa

mikrosamochodu, małego samochodu popularnego dla społeczeństwa węgierskiego na skutek importu m.in. Trabantów sama się rozwiązała.

Węgierskie mikrosamochody osobowe zakończyły swoją przygodę: Alba Regia i Balaton prawdopodobnie przetrwały ale ich obecna lokalizacja jest nieznana. János Schadek do momentu przejścia na emeryturę pracował w Instytucie Badań Jądrowych w Debreczynie. Zmarł w 1991 r. József Horváth i József Zappel opuścili Węgry w 1957 r. ponieważ byli przywódcami opozycyjnej „Rady Pracowniczej” (Munkástanács). Horváth zmarł w Szwajcarii, a Zappel w Ameryce Południowej.

2. INICJATYWA PRYWATNA - SAM-Y

2.1. Samochód Miks'y Boday'a

Oprócz oficjalnych prób budowy samochodów osobowych na Węgrzech zaistniało także wiele pojazdów produkowanych w domowych warsztatach, bez oficjalnego wsparcia węgierskich władz. Jednym z nich był samochód Miks'y Boday'a. Konstruktor był budowniczym łodzi, który niejako „przy okazji” skonstruował aż osiem samochodów osobowych. Kabriolet jego pomysłu zaprezentowany na zdjęciu poniżej (Fot. 26) miał silnik BMW o pojemności 750 cm³ i skrzynię biegów od Zundapp'a. Powstał w 1948 r. i był nazywany „jednoosobową taxi”. Pierwsza oś została zdemontowana z wraku Fiata a tylna z wraku samochodu Opel. Jego wizerunek możemy zobaczyć na poniższym zdjęciu.



Fot. 26. Samochód Miks'y Boday'a

Źródło: [39]

Był to typowy składak skonstruowany przez domorosłego konstruktora, który prezentował się jednak całkiem atrakcyjnie wizualnie. Ponieważ był kabrioletem nadawał się jednak jedynie do jazdy w czasie ładnej pogody. Jego dalsze losy nie są znane.

2.2. Festival

Kolejnym interesującym samochodem osobowym zbudowanym w przydomowym zaciszu był Festival. Skonstruował go Kálmán Szabadi, który podobnie jak Miksa Boday był konstruktorem łodzi. Bardzo interesował się mikrosamochodami i poprzez węgierską prasę

śledził postępy w produkcji węgierskiego mikrosamochodu. W 1960 r. zbudował swój własny samochód, który nazwał „Festival”. Był to pojazd dwumiejscowy z 300 cm³ silnikiem od Isetty i zawieszeniem od motocykla Pannonia. Nadwozie zbudowano ze specjalnego plastyku, który zawierał drewniane wióry, świński tłuszcz zmieszany z acetonem, kurcze pióra i był pomalowany lakierem i farbą. „Festiwal” zaprezentowano na poniższych zdjęciach (Fot. 27-30).



Fot. 27. Festiwal Kálmána Szabadi – widok od góry [24]



Fot. 28. Festiwal w pełnej krasie [25]



Fot. 29. Festiwal Kálmána Szabadi [26]



Fot. 30. Podwozie, układ kierowniczy i silnik Festivala [27]

Konstruktor używał tego samochodu do celów prywatnych przez kilka lat po czym go sprzedał. Pojazd ten nigdy już nie pojawił się ponownie i jego dalsze losy nie są znane.

2.3. Samochód László Gerber'a

Kolejną ciekawą konstrukcją był samochód László Gerber'a. Był on jednym z zarządców w Fabryce Traktorów Czerwonej Gwiazdy (Vörös Csillag Traktorgyár). W 1961 r. w piwnicy swego domu zaprojektował i zbudował pojazd własnej konstrukcji. Mógł on przewieźć dwie osoby oraz dziecko i ważył zaledwie 250 kg. Pojazd dysponował silnikiem o pojemności 150 cm³ z motoroweru Czetka umieszczony pomiędzy siedzeniami z przodu. By było łatwiej wsiąść kierownicę można było odsunąć.



Fot. 31. Samochód László Gerber'a [28]



Fot. 32. Samochód László Gerber'a [29]

2.4. Gitta

Kolejny z pojazdów budowanych w przydomowym warsztacie była Gitta. Ten niewielki trójkołowy kabriolet został zaprojektowany i zbudowany przez Istvána Karika w 1958 r. Mikrosamochodzie ten był napędzany 125 cm³ silnikiem z motocykla Csepel.



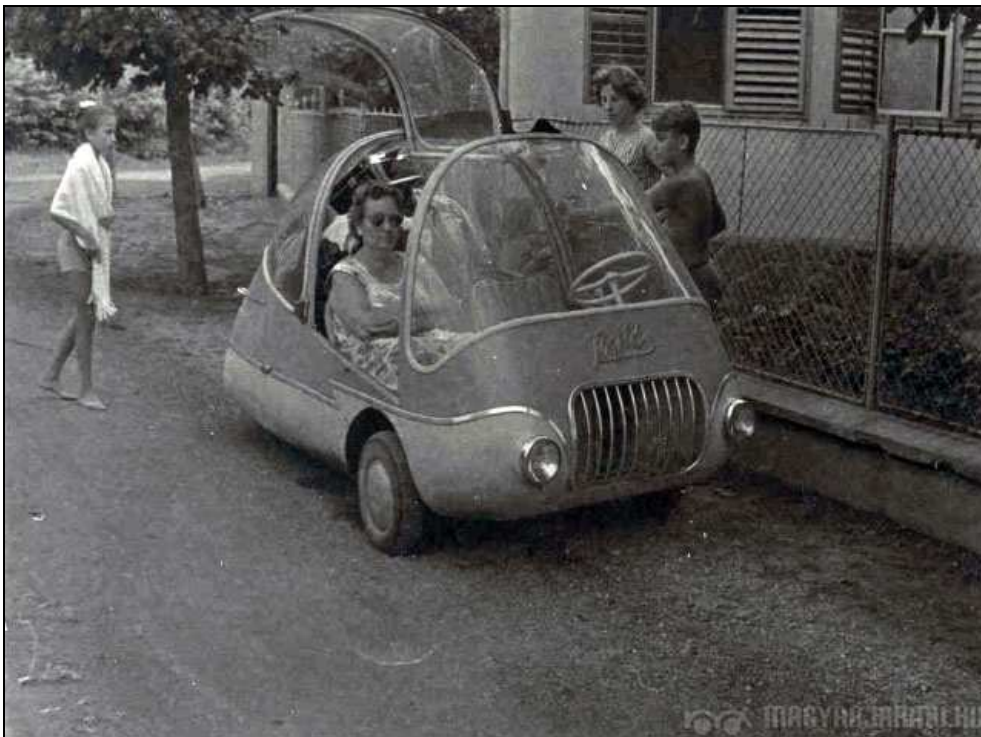
Fot. 33. Gitta Istvána Karika [30]



Fot. 34. Gitta – widok z tyłu [31]

2.5. Patjás

Niewiele wiadomo o kolejnym węgierskim mikrosamochodzie o nazwie Patjás (Kolega, Koleś). Jak widać na poniższym zdjęciu był to trójkołowy mikrosamochód z drzwiami otwieranymi do góry (z obu stron) i plastikową kopułą umożliwiającą świetną widoczność we wszystkie strony. Samochód ten został zbudowany przez węgierską fabrykę lotniczą o czym świadczyć może choćby sposób otwierania drzwi. Do samochodu mieściły się z przodu dwie osoby dorosłe a z tyłu dwoje małych dzieci. Był on napędzany silnikiem motocyklowym chłodzonym powietrzem przez kratkę z przodu pojazdu.



Fot. 35. Jedno z nielicznych zachowanych zdjęć Patjas'a [32]

2.6. Pojazd Ernő Simon'a

Kolejnym mikrosamochodem „domowej roboty” był pojazd Ernő Simon'a. To nie była pierwsza konstrukcja domowa Simona, który lubił konstruować różnego rodzaju wehikuły lub urządzenia. Mikrosamochód został zbudowany w 1962 r. został odnaleziony w latach 90-tych XX wieku kiedy to został przerobiony na małą ciężarówkę. Początkowo miał silnik motocykla Pannonia, a następnie 350 cm³ silnik z motocykla Jawa. Zdjęcia tego pojazdu (z przodu i tyłu) zaprezentowano na poniższych zdjęciach.



Fot. 36. Mikrosamochód Ernő Simon'a – widok z przodu [33]



Fot. 37. Mikrosamochód Ernő Simon'a – widok z tyłu [34]



Fot. 38. Pojazd Ernő Simon'a przerobiony na małą ciężarówkę lata 90. XX wieku [35]

2.7. Cabrio Janosa Vellák'a

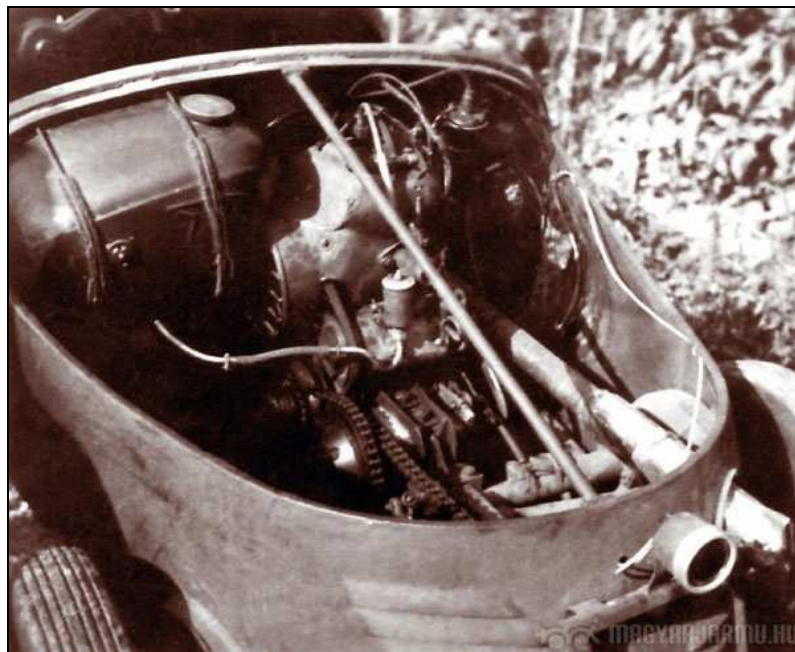
Kolejnym węgierskim mikrosamochodem kabrioletem był pojazd Janosa Vellák'a. Ten dwuosobowy czterokołowiec budowano z lat 1948-1955. Silnik został umieszczony z tyłu pojazdu. Właścicielowi ciężko było uzyskać zgodę na jego użytkowanie ale kiedy to się udało przejechał nim 30 tys. km przez wiele lat. Został odnaleziony w latach 90. XX wieku i do niedawna był poddawany renowacji. Kto wie może obecnie już się porusza po węgierskich (i nie tylko) drogach.



Fot. 39. Czterokołowiec Janosa Vellák'a [36]



Fot. 40. Samochód Janosa Vellák'a – widok wnętrza pojazdu [37]



Fot. 41. Samochód Janosa Vellák'a – widok silnika [38]

2.8. Hódgép Puli

Na zakończenie zaprezentujemy ostatni z węgierskich mikrosamochodów o nazwie Puli którego produkcja rozpoczęła się już pod koniec komunizmu. Samochód ten został nazwany na cześć słynnego węgierski psa pasterskiego - Puli. Był on wyprodukowany przez fabrykę Hódgép w latach 1987-1996 w kilku wersjach i do różnych celów. Dysponował silnikiem diesla Yanmar o pojemności 273 cm³, a wersja Puli 2E miała silnik elektryczny. Silniki elektryczne zostały wywiezione do Niemiec, Szwajcarii i Francji w latach 1992-1996. Fabryka ogłosiła upadłość w 1996 r. i produkcja mikrosamochodu Puli została zakończona.

Hódgép Puli był mikrosamochodem produkowanym przez węgierskiego producenta maszyn rolniczych Hódgép w latach 1986–1996 w Hódmezővásárhely. Samochód miał 2,46 m długości i został zmontowany z użyciem części zamiennych pochodzących od Škody, Łady i Polskiego Fiata 126p. Był napędzany przez silnik Diesla o pojemności 274 cm³ i mocy 5 KM. Nadwozie zostało wykonane ze wzmocnionego włókna szklanego. Planowano eksport samochodu do Francji, gdzie nie wymagano prawa jazdy do prowadzenia tego typu pojazdów. Jednak samochód nie przyjął się we Francji ze względu na niską wydajność silnika, duży

hałas i dużą ilość spalin. Model ze względu na stosunkowo wysoką cenę nie przyjął się na Węgrzech. W 1991 roku produkowano również modele z silnikiem elektrycznym o mocy 10 KM pod nazwą Puli Pinguin 4. Ten model był znacznie bardziej popularny niż wersja z silnikiem Diesla. Problemy Hódgép spowodowały, że mimo prób uratowania produkcji samochodu przez Ikarusa oraz zagraniczne spółki, ostatni model samochodu został wyprodukowany w 1991 r.

PODSUMOWANIE

Po zakończeniu II wojny światowej Węgry znalazły się za żelazną kurtyną w tzw. bloku wschodnim, będącym pod ścisłą kontrolą „wielkiego brata” – ZSRR aż do 1989 r. Próba odzyskania niepodległości i demokratyzacji państwa podjęta przez naród węgierski w 1956 (powstanie węgierskie) zakończyła się krwawą radziecką interwencją zbrojną. Zakończyła także wszelkie próby zorganizowania na Węgrzech produkcji samochodów osobowych dla zwykłych obywateli. Władze węgierskie postawiły na produkcję autobusów, samochodów ciężarowych i motocykli. Mimo to podejmowane próby konstrukcji a następnie produkcji na Węgrzech samochodów osobowych (głównie mikrosamochodów) stanowią ciekawy i dla wielu nieznany fragment rozwoju motoryzacji europejskiej, o którym warto pamiętać. Zdecydowana większość prototypów węgierskich samochodów osobowych zbudowanych w latach 1945-1990 nie dotrwała do naszych czasów i nie wiadomo jakie były ich dalsze losy. Możemy je podziwiać jedynie na starych, unikatowych fotografiach, które zaprezentowano w niniejszym artykule.

HUNGARIAN PASSENGER CARS 1945-1990

Abstract

Hungarian automotive industry is mainly associated with excellent buses, motorcycles and trucks. However, after World War II, already behind the "Iron Curtain", there were attempts made to manufacture a car for the Hungarian's people. The article presents prototypes of the Hungarian passenger cars g developed under the communism (1945-1989).

Artykuł został opracowany w ramach pracy badawczej nr 6038/ITS pt. „Wirtualne Muzeum Motoryzacji Instytutu Transportu Samochodowego”.

BIBLIOGRAFIA

1. Krysiuk C., Kulesza A., Malawko P., Pawlak P., Sienkiewicz B., Szlassa P., Zakrzewski B., Zbyszyński M.: *Historia polskiej motoryzacji*, Wydawnictwo SBM, Warszawa 2012
2. Negyesi P., *Cars made in hungary 1945-1990*, ceauto GmbH/magyarjarmu.hu 2011
3. Negyesi P., *Magyar törpeautók az 50-es, 60-as években*, 3.7.2008 w: <http://stipistop.com/blog/2008/07/03/magyar-torpeautok-az-50-es-60-as-evekben/> (z dn. 29.8.2013 r.)
4. Thompson A., *Cars of Eastern Europe*, Haynes Publishing, Newbury Park 2011; ss. 316-317
5. Thompson A., *Autos aus Östeuropa von 1945 bis 1990*, Heel Verlag GmbH, Königswinter 2012;
6. Zakrzewski B., *Samochody osobowe badane w ITS latach 50. XX w.*, „Technika Transportu Szynowego”, nr 9/2012, ss. 809-835

7. Zakrzewski B., *Badania drogowe samochodów osobowych w Instytucie Transportu Samochodowego w latach 50. XX wieku*, „Technika Transportu Szynowego”, nr 9/2012, ss. 799-807
8. <http://lh6.ggpht.com/-WmCM2tgqJWQ/TMHLYe5fDfI/AAAAAAAAAEcw/bAKNf9hoz3o/pente500.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
9. http://magyarjarmu.hu/wp-content/uploads/kepek/pente/pente500_1.jpg (z dn. 29.8.2013 r.)
10. <http://cache.gawkerassets.com/assets/images/12/2010/06/pente500.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
11. <http://www.csepel-sziget.hu/wordpress/wp-content/fgallery/jarmu/pente.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
12. <http://magyarjarmu.hu/wp-content/uploads/kepek/pente/PENTE1.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
13. http://img.index.hu/cikkepek/totalcar/magazin/kozelet/kozlmuzjovo/.gdata/cikk/kozlmuz_002.jpg (z dn. 29.8.2013 r.)
14. <http://www.dekawka.republika.pl/images/imgB3.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
15. <http://i1073.photobucket.com/albums/w381/Automobiles-of-the-World/Uttoro%20-%20Hungary%20-%201954-1957/54A1.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
16. <http://www.theautochannel.com/media/photos/mikro/mikro8.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
17. http://media.economist.com/images/images-magazine/2010/12/18/xh/20101218_xhp003.jpg (z dn. 29.8.2013 r.)
18. http://media.economist.com/images/images-magazine/2010/12/18/xh/20101218_xhp009.jpg (z dn. 29.8.2013 r.)
19. <http://www.matmhd.comyr.com/images/torpeauto/05.png> (z dn. 29.8.2013 r.)
20. <http://m.cdn.blog.hu/ma/mandiner/image/1008/gener3.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
21. <http://www.matmhd.comyr.com/images/torpeauto/04.png> (z dn. 29.8.2013 r.)
22. <http://inteoria.com/wp-content/gallery/microcars/albaregia2.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
23. http://media.economist.com/images/images-magazine/2010/12/18/xh/20101218_xhp008.jpg (z dn. 29.8.2013 r.)
24. <http://magyarjarmu.hu/wp-content/uploads/2011/02/festival1.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
25. <http://magyarjarmu.hu/wp-content/uploads/2011/02/festival3.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
26. <http://magyarjarmu.hu/wp-content/uploads/2011/02/festival4.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
27. <http://magyarjarmu.hu/wp-content/uploads/2011/02/festival6.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
28. <http://magyarjarmu.hu/wp-content/uploads/2011/02/gerber3.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
29. <http://magyarjarmu.hu/wp-content/uploads/2011/02/gerber2.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
30. <http://magyarjarmu.hu/wp-content/uploads/2011/02/gitta1.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
31. <http://magyarjarmu.hu/wp-content/uploads/2011/02/gitta2.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
32. <http://magyarjarmu.hu/wp-content/uploads/2011/02/Pajt%C3%A1s.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
33. <http://magyarjarmu.hu/wp-content/uploads/2011/02/simon1.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
34. <http://magyarjarmu.hu/wp-content/uploads/2011/02/simon2.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
35. <http://magyarjarmu.hu/wp-content/uploads/2011/02/vasas4.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
36. <http://magyarjarmu.hu/wp-content/uploads/2011/02/vellak1.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
37. <http://magyarjarmu.hu/wp-content/uploads/2011/02/vellak4.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
38. <http://magyarjarmu.hu/wp-content/uploads/2011/02/vellak3.jpg> (z dn. 29.8.2013 r.)
39. www.magyarjarmu.hu (z dn. 29.8.2013 r.)

Autor:

dr **Bartosz Zakrzewski** – Instytut Transportu Samochodowego w Warszawie, Sekcja Informacji Naukowej i Wydawnictw; e-mail: bartosz.zakrzewski@its.waw.pl