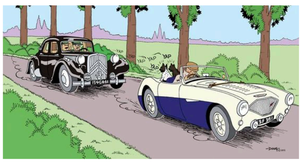


# Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.



## Beijeep

przez Zbigniew Kluczkowski | 27 października, 2024 — 0 komentarzy

W połowie lat 60-tych w Chinach istniały setki małych montowni, które próbowały wypuścić na rynek pojazd dostępny dla przeciętnego Chińczyka. Niestety ówczesne przepisy dopuszczały montaż jedynie pojazdów użytkowych lub służących potrzebom transportu zbiorowego. Pojazdy tego typu od 1958 roku produkowało nowe przedsiębiorstwo – Beijing Automotive Works. Nie było całkiem nowe, gdyż jego historia sięga 1938 roku, ale przez 20 lat był to duży warsztat naprawiający głównie ciężarówki i autobusy.

Już w 1961 roku do oferty wprowadzono BJ 210 – terenowy model o długości zaledwie 3,4 m napędzany silnikiem o poj. 2.4 dm³ o „gigantycznej" mocy 40 KM. Pojazd nie był udany – miał przestarzałą konstrukcję i choć w ciągu 3 lat poprawiono większość „wpadek" jakościowych to zdecydowano o wymianie modelu. Pozwalały na to pieniądze zdobyte dzięki sprzedaży licencji firmie Tianjin Auto Works, która ten model wytwarzała do połowy lat 70-tych. Nowy model Beijinga miał być większy i mniej przypominać oryginalnego Jeepa.

W 1964 roku do zagranicznych mediów dotarły wiadomości o nowoczesnej chińskiej terenówce. Istotnie, nowy model oznaczony symbolem 212 wyglądem przypominał … Toyotę Land Cruiser i Land Rovera. Niestety pod nowymi blachami nadal kryły się stare mechanizmy, ale całość zrobiła wrażenie na władzach chińskiej armii. Nie tylko chińskiej, gdyż tuż po premierze w Chinach władze radzieckiego UAZ-a podjęły decyzję o stworzeniu podobnego pojazdu. Do dziś UAZ-a 469 uważa się za kopię Beijinga, choć nieoficjalnie mówi się o zakupie licencji.

**BJ 212 z 1965 r.**

Źródło: en.people.cn

Przy konstrukcji modelu BJ 212 chińscy konstruktorzy nie okazali się pionierami – korzystali ze sprawdzonych rozwiązań. Do zatrzymania 1,1 – tonowego pojazdu wystarczały bębnowe hamulce, solidne resory piórowe przeczyły komfortowi jazdy a zużycie paliwa było zbyt duże jak na silnik o takiej (nie)mocy. W terenie BJ wynagradzał swoje wady niesamowitymi możliwościami – prosty, ale solidny napęd w połączeniu z dużym prześwitem oraz imponującymi kątami zejścia i natarcia pozwalał przejeżdżać przez najgorsze wertepy. Tych w Chinach nie brakowało.

> **Podobne teksty:** W d… mam Twoje 5 gwiazdek

Jak przystało na prawdziwego pogromcę Land Rovera – można było zamówić dowolny rodzaj nadwozia, co skutkowało dodatkową cyfrą z nazwie modelu. Beijing mógł przewieść nawet 8 osób, z czego przynajmniej dwie musiały zadowolić się jazdą w bagażniku na rozkładanych ławkach. Istniały również nadwozia pod zabudowę. Co ciekawe, zamknięte nadwozie pojawiło się dopiero w latach 70-tych. Wcześniejsze wersje miały miękki dach z plandeki opartej na solidnej kratownicy. W tym okresie pojawiły się drobne zmiany kształtu karoserii – pojawiły się nowe boczne przetłoczenia.

Gdy wprowadzono do produkcji UAZ-a okazało się, że oba pojazdy są niemal identyczne. Nowe, bardziej rozbudowane błotniki Beijinga i przetłoczenia blach były identyczne jak w radzieckiej terenówce. Nawet charakterystyczne drzwi były takie same, choć Beijing nie posiadał dwóch zbiorników paliwa. Oba pojazdy przeszły podobną historię modernizacji. W latach 70 – tych miały silniki o mocy ok. 70 KM, rozpędzały się do ok. 100 km/h i zużywały na trasie 16-18 litrów paliwa na 100 km. Oba pojazdy służyły wtedy w wojsku. „Cywilni" klienci oczekiwali czegoś więcej.

Beijing wzmocnił silnik do 75 KM, ale amatorzy off-roadu, którzy kupili pojazdy z demobilu zastępowali go mocniejszymi o mocach ok. 100 KM. Układ napędowy i hamulcowy nie był przystosowany do prędkości powyżej 100 km/h stąd wiele BJ-tów zyskało mocniejsze skrzynie biegów i tarczowe hamulce zapożyczone z japońskich terenówek. Oryginał na większe zmiany musiał czekać aż do 1998 roku kiedy zmieniono przód pojazdu i deskę rozdzielczą i błotniki zyskały plastikowe osłony. Pojawiły się również mocniejsze silniki i lepsza jakość wnętrza.

**BJ z 1983 i 1998 roku (poniżej)**

Źródło: en.people.cn

U progu XXI wieku chińska terenówka mogła być napędzana przez 93 – konny silnik wysokoprężny lub nawet 140 – konny benzynowy. Najmocniejsza odmiana rozpędzała się do 140 km/h. Taka prędkość nie była bezpieczna. Wysoki środek ciężkości powodował duże wychylenia nadwozia a brak jakichkolwiek mechanizmów wspomagających jazdę skutecznie zniechęcał do zakupu. W tym okresie ok. 40 firm posiadało licencję na wytwarzanie Beijinga a drugie tyle nieudolnie kopiowało go bez żadnej licencji zmieniając tylko drobne elementy.

> **Podobne teksty:** Mercedes z Szanghaju

Najgroźniejszym konkurentem BJ-a okazał się … Jeep Cherokee, którego produkcję na rynku chińskim rozpoczęto w 1984 roku. Amerykańskie AMC założyło spółkę z Beijingiem, na mocy której nowy model Jeepa miał być produkowany na rynki azjatyckie. W ten oto sposób Beijing oferował tańsze modele serii BJ a Beijing Jeep – lepiej wyposażone ze zmodernizowanym nadwoziem. Te ostatnie wyposażano nawet w 4 – cylindrowy silnik konstrukcji AMC o mocy 85 KM. Silnik ten nieznacznie poprawił osiągi BJ-a, ale nie ograniczył jego apetytu na paliwo.

Po 20 latach spółkę rozwiązano a BJ nadal był produkowany. W ostatnich latach wprowadzono wiele zmian konstrukcyjnych, ale bryła nadwozia pozostaje niezmienna od 1965 roku. Obecnie najprostsza droga do zakupu oryginalnego Beijinga to chiński wojskowy demobil lub ogłoszenia od osób prywatnych z krajów takich jak choćby … Mongolia. Pojazd w rozsądnym stanie to wydatek pomiędzy 5 a 10 tys. $. Można trafić zarówno na egzemplarz osobowy, odmianę dostawczą jak i ten z zamontowaną małą wyrzutnią rakiet lub karabinem maszynowym. Dla każdego „coś" miłego.

**Beijing BJ 40**

Źródło: Car News China

Duchowym następcą serii „21" jest model oznaczony jako BJ 40. Jest produkowany równolegle z poprzednikiem. Do wyboru są dwa rozstawy osi, różne opcje dachu oraz silnik … będący rozwinięciem konstrukcji AMC. Nietrudno zgadnąć źródło inspiracji projektantów. Beijing jest jednak prostszy konstrukcyjnie i wyraźnie tańszy od oryginalnego Wranglera. Nie jest to jedyny model chińskiego producenta, gdyż ten ma w ofercie kilka różnych modeli – od najmniejszych terenówek aż po wojskowe transportery. Niestety marka nie jest znana na Zachodzie.

Visited 7 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Beijing, BeijingBJ, chińskamotoryzacja, JeepCherokee, pojazdywojskowe

Nawigacja wpisu
← Dramat Fryzjerski, czyli o mistrzu Moto GP – Valentino Rossim
Propaganda nowości czyli plastik i bezpieczeństwo →

### Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

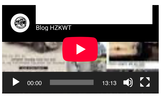
Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

| P | W | Ś | C | P | S | N |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 |
| 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 |
| 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 27 | 28 | 29 | 30 | 31 | | |

« cze

Najnowsze na Youtube:




Popularne na Facebook:

Najnowszy wpis na X:

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…

Halo, dzwonię z samochodu

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Hmm … UMM …

DNA marki według „Historii …", #41 – Dodge

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (7) Bentley (9) BMW (24) Bugatti (14) Cadillac (10) cechy-marki (43) cenyczęści (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (13) DNAmarki (36) felieton (77) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formuła1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (8) Lincoln (6) Mercedes (28) mikrosamochód (6) napędparowy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (8) Peugeot (14) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (14) Rolls&Royce (7) Skoda (8) SUV (9) Toyota (14) V8 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 13 120

Wszystkie wpisy: 592