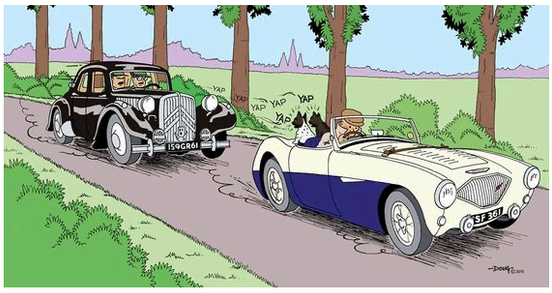


Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Klasyczne blaszaki

przez Zbigniew Kluczkowski | 24 lipca, 2026 — 0 komentarzy

Czy „klasyczny" to tylko sportowy, luksusowy, drogi i „wyprodukowany" w jednej sztuce pojazd nieznanej marki? Nie, nawet samochody użytkowe zasługują na takie określenie. To nic, że kilkadziesiąt lat temu woziły wielodzietne rodziny lub płody rolne na targowisko. Dziś odzyskują należne im miejsce na kartach dziejów motoryzacji. Są dowodem na to, że „blaszak" może być ciekawym pojazdem. Oto zestawienie ciekawych historycznych samochodów użytkowych o małych i średnich rozmiarach. Zaczynamy.

Studebaker ZIP Van z 1963 roku – gdyby Listonosz Pat przeprowadził się do USA rozwoziłby pocztę właśnie tym furgonem. Produkowany w niewielkiej serii pojazd napędzał silnik o mocy 112 KM uzyskiwanej z pojemności 170 cali sześciennych był stosunkowo mały jak na typowo „amerykański rozmiar". Cechą szczególną były przesuwane drzwi kierowcy i kierownica po prawej stronie co ułatwiało pracę. Auto posiadało dwa pedały gazu – mniejszy pozwalał na powolne pełzanie a napęd był przenoszony przez 3 – stopniową skrzynię automatyczną.

Studebaker ZIP Van

Źródło: Curbside Classic

Piaggio APE od 1948 roku – Włosi po przegranej wojnie próbowali odbudować swoją gospodarkę. W 1948 roku z taśmy montażowej zjechało pierwsze sztuki APE czyli „ciężarowego trójkołowca" – połączenie skutera z lekkim pojazdem dostawczym. Było to idealne rozwiązanie dla drobnych handlarzy. Pierwszy model był wyposażony w drewnianą skrzynię ładunkową o ładowności do 200 kg a do napędu służył silnik o pojemności 125 cm^3. Pojazdy tej serii są produkowane do dnia dzisiejszego i jest na nie popyt w dużych miastach.

Piaggio APE z lat 50-tych

Źródło: Immobiliare Caserio

Citroen TUB z 1939 roku – produkowany przez zaledwie 2 lata przodek znanego typu H. Jeszcze bez charakterystycznej „mordki", ale a to z techniką modelu Traction Avant. „Blaszak" o długości 4,04 m miał ładowność 800 – 850 kg a do jego napędu użyto silnika z modelu 7CV o mocy 35 KM. To właśnie w tym modelu po raz pierwszy Citroen zastosował podnoszone klapy z tyłu i z boku nadwozia, przez które można było załadować pakunki o dowolnym kształcie i rozmiarze. Nieco przedłużona odmiana tego modelu mieściła aż 6 m^3 towarów.

Citroen TUB

Źródło: Citroen

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

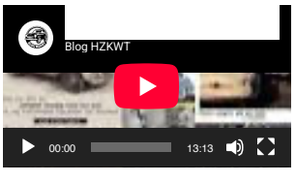
Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026

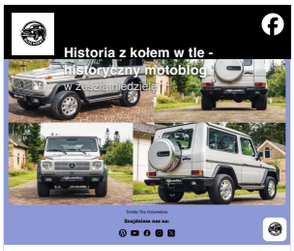
P	W	Ś	C	P	S	N
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

« cze

Najnowsze na Youtube:



Popularne na Facebook:



19.07.2026 Czeski błąd I #historiazkołemwtle

Brabus G36, nie 63. Pod maską 6 cylindrów o mocy 231 KM. Mało? W 1990 roku terenówka osiągająca 200 km/h i przyspieszająca do setki w 8 sekund była wyjątkiem. Silnik pochodził z modelu E300, który poddano kilku modyfikacjom.

Polub | Skomentuj | 1

VW serii LT – model z lat 1975-1995 to nie tylko większy brat słynnego „Ogórka". To seria pojazdów dostępnych w niezliczonych wariantach nadwozi oraz napędzanych solidnymi silnikami, w tym od 1979 roku – pancernym silnikiem wysokoprężnym o pojemności 2.4 dm^3 (powstałym w wyniku dodania dwóch cylindrów do bloku silnika 1.6 D), który początkowo rozwijał moc 75 KM. Silnik ten w latach 80 – tych zakupiło Volvo i po wielu zmianach oferowało jeszcze w … 2016 roku. Najmocniejsze wersje osiągały … 185 KM. Oryginalny LT pierwszej serii szybko zyskuje na wartości.

VW LT pierwszej generacji

Źródło: Pinterest

Fiat 850T z 1964 roku – później również jako 900T. Następca modelu opartego o pierwszą Multiplę – nieco mniejszy od VW Transportera, ale o podobnej konstrukcji z silnikiem umieszczonym z tyłu. Silnik pochodzący z osobowych modeli Fiata o mocy 34 KM w zupełności wystarczył do napędzania „blaszaka" o długości 3,8 m i wadze 900 kg. Osobowa odmiana mieściła 6 osób. Włoski mikrobus był bardzo popularny, nawet sprzedano licencję i był on dostępny również jako Zastawa. Ostatnie sztuki tego Fiata wyjechały zza bramy fabryki w 1976 roku.

Fiat 850T – osobowa odmiana Familiare

Źródło: autobelle.it

ZSD Nysa – na początku lat 50-tych zakłady, które montowały m.in. łóżka szpitalne dostały nakaz zmiany profilu działalności. Już w 1953 roku powstały pierwsze prototypy, których produkcja ruszyła 4 lata później. Pod nowoczesną karoserią kryły się mechanizmy pamiętające połowę lat 30-tych. Najlżejsze odmiany Nysy ważyły 1400 kg co było nie lada wyzwaniem dla 50 – konnego silnika. Ładowność wynosiła 750-850 kg a osobowe odmiany były przeznaczone do transportu 9 osób. Kilka lat po rozpoczęciu produkcji Nysa zyskała charakterystyczny „ryjek".

Nysa N57 – jeszcze bez „ryjka"

Źródło: stronanysy.pl

Barkas B1000 z 1961 roku – Jedyny pojazd dostawczy tych rozmiarów produkowany w NRD. Konstrukcyjny bliźniak Wartburga 311, stąd silniki o mocach 43-58 KM. Dostępny w 3 długościach nadwozia. Cechą szczególną Barkasa była znaczna szerokość oraz wiele możliwości zabudowy co wpłynęło na masę pojazdu (na „sucho" pomiędzy 1,2 a 1,7 t). Ładowność wynosiła od 625 kg do 1 tony. Osobowa wersja mieściła 8 pasażerów. 2 – osobowy blaszak mieścił 6,4 m^3 ładunku. Wbrew panującym trendom w tej klasie pojazdów silnik umieszczono z przodu.

Barkas B1000

Źródło: Auto – Bild

Subaru 360 Van z 1969 roku – mikrobus w mikroskali. Napędzany 2 – cylindrowym silnikiem pierwszy pojazd tego typu oferowany przez Subaru. Bardzo ekonomiczny środek transportu o długości zaledwie 3 metrów. Przednia para drzwi otwierała się do tyłu. Pierwsze egzemplarze miały silnik o mocy zaledwie … 16 KM, ale Japończycy szybko zmodernizowali napęd i z pojemności 356 cm^3 wyciśnięto 26 KM a pod koniec produkcji 36 KM. Malcolm Bricklin był pierwszym importerem Subaru na rynek USA. W 1969 roku amerykański „Consumer Reports" wydał mu ocenę … non acceptable.

Subaru 360 Van

Najnowszy wpis na X:

Historia z kołem w tle
@blog_hzkwt · **Obserwuj**

23.07.2026 Powrót | #historiazkołemwtle
Audi A2 wraca w elektrycznej formie. Będzie większe i dłuższe od poprzednika. Nam brakuje innej wersji nadwozia. Był prototyp sedana, który ostatecznie pozostał w garażach z innymi prototypami. A szkoda ...

3:50 PM · 23 lip 2026

1 Odpowiedz Skopi...

Przeczytaj więcej w serwisie X

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…
Halo, dzwonię z samochodu
Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
Cytryna z krainy dyktatora
Alfred i jego bryki

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 (19) Fiat (30) Fiat500 (6) Ford (20) Formuła1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (17) kitcar (7) Lancia (7) Lincoln (6) Mercedes (27) mikrosamochód (6) napędparowy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (8) Peugeot (14) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (12) pojazdywojskowe (13) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (12) Renault (14) RollsRoyce (7) Skoda (6) SUV (9) Toyota (14) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 13 199
Wszystkie wpisy: 585

Źródło: subaru360club.org

Divco Milk Truck – nie tylko dla mleczarza, gdyż oferowano kilkanaście typów zabudowy. Wyglądem przypomina pojazdy z kreskówek Walta Disneya, ale jest prawdziwy. W produkcji od 1937 aż do … 1986 roku. Bez większych zmian – nawet w latach 80-tych do napędu służył stary 4 – cylindrowy silnik Continental, którego pierwsze wersje miały moc 50 KM a te z końca produkcji około 90 KM. Pojazd był mały jak na amerykańskie standardy. Część egzemplarzy posłużyła jako baza do tuningu i można spotkać Divco z 7 – litrowym silnikiem GM.

Divco Truck – Ice Cream Truck z 1950 r.

Źródło: cybertron.ca

Chevrolet Coirvair Greenbier – iście szatański pomysł, czyli amerykański furgon z silnikiem umieszczonym z tyłu i niedopracowanym układem jezdnym. Tak samo nieobliczalny na drodze jak inne wersje Corvaira. Dostępny ze słabszymi silnikami GM o mocach 80-95 KM. Produkowany w latach 1961-1965 nie zdobył uznania na rynku. Choć wnętrze 4,5 – metrowego mikrobusu było przestronne a po jednej stronie nadwozia zamontowano podwójne drzwi – klienci zniechęceni opinią o osobowych odmianach Corvaira omijali salony szerokim łukiem.

Corvair Greenbier z 1961 roku

Źródło: Mecum Auctions

Renault Estafette – w produkcji w latach 1959-1980. Najpopularniejsza więźniarka we Francji. Początkowo ze słabym 32 – konnym silnikiem, ale szybko zmienionym na 45 – konny o poj. 1108 cm^3. Z tym napędem Estafette było w stanie rozwijać prędkość 90 km/h lub zabrać 800 kg ładunku. Mikrobus o długości 4,1 m ważył zaledwie 975 kg. Renault zrezygnowało z tylnego napędu na rzecz przedniego. Największe odmiany Estafette z końca lat 60 – tych mogły przewieść tonę ładunku a do ich napędu użyto silnika o poj. 1289 cm^3.

Estafette francuskiej żandarmerii

Źródło: Les Chiens de la Gendarmerie

Jeep Forward Control Van – niczym amerykański Unimog. W produkcji w latach 1956-1965. Konstrukcja wykorzystywała przeniesienie napędu i silniki oryginalnego CJ-5. Zachowano nawet charakterystyczny przód. Najkrótsza wersja nadwozia o długości zaledwie 3,7 m, najdłuższa – 4,6 m. W ofercie zarówno odmiany 2 – osobowe i nośności 1 tony jak i 9 – osobowy luksusowy mikrobus. Jest sprawny w terenie tak, jak inne modele tej marki. Na podwoziu FCV do dziś w Indiach produkuje się minibusy zdolne przewozić kilkanaście osób.

> **Podobne teksty: Felieton o plastiku, zespole i Tychach**

Jeep Forvard Control w zabudowie osobowej

Źródło: SmartAge

Syrena Bosto – „bielski osobowo-towarowy", stąd nazwa produkowanej w latach 1975 – 1983 użytkowej odmiany Syreny. Ładowność wynosiła zaledwie 575 kg – na tyle pozwalały możliwości 3 – cylindro-

wego, dwusuwowego silnika. Dostawcza Syrena miała zupełnie inne tylne zawieszenie niż standardowa wersja. Dla obniżenia podłogi zastosowano łamaną oś tylną. Cechą szczególną 4 – metrowego pojazdu było koło zapasowe zamontowane na dachu oraz duże tylne drzwi. W zależności od zabudowy Bosto mieściła dwóch lub czterech pasażerów.

Syrena Bosto

Źródło: histografy.pl

DKW Schnellaster – rewelacja roku 1949. Mikrobus a jednocześnie prekursor nowoczesnych minivanów. Napędzany dwusuwowymi silnikami o poj. 0.7-0.9 dm^3 i mocach 20-32 KM nie był demonem prędkości. Był za to mistrzem w zagospodarowaniu przestrzeni. Na długości 3,93 m wygospodarowano miejsce dla nawet 8 pasażerów a podłoga na wysokości 40 cm od podłoża ułatwiała załadunek. Zastosowano napęd przedni. Od 1955 do 1962 roku produkowano nawet wersję z napędem elektrycznym o prędkości maksymalnej … 40 km/h i zasięgu 80 km.

DKW Schnellaster z 1955 r.

Źródło: Classic Comercial Motor Vehicles

Chenard – Walcker CPV/CP3 lub Peugeot D3/D4 – produkowany w latach 1946-1965, z czego już w 1951 roku jako Peugeot. Średniej wielkości pojazd dostawczy, który miał przedłużyć działalność nieznanej francuskiej marki. Pierwotnie do napędu mikrobusa o długości 4,4 m miała służyć 3 – cylindrowy silnik o mocy 26 KM, ale szybko został zastąpiony przez mocniejsze silniki Peugeota. To wymusiło przedłużenie przedniej części nadwozia. Zastosowano przedni napęd. Na bokach nadwozia pojawiły się przesuwane drzwi. Pojazd był używany przez żandarmerię.

Chenard – Walcker CPV

Źródło: curbsideclassic.com

Mercedes serii 319 – jeden z największych pojazdów w tym zestawieniu. W produkcji w latach 1955-1968 (do 1970 roku w fabryce w Hiszpanii). Masa całkowita najcięższej wersji to aż 3600 kg, z czego połowę stanowiła ładowność. Dostępny w niezliczonej ilości wersji zabudowy i napędzany m.in. silnikiem wysokoprężnym o poj 1.8 dm^3 i mocy 44 KM. Cechą charakterystyczną była atrapa chłodnicy wzorowana na sportowych modelach Mercedesa. 319 jednak nie miał sportowych osiągów – najmocniejszy 81 – konny silnik pozwalał osiągnąć najwyżej 110 km/h.

Mercedes L319

Źródło: mercedes-benz.pl

VW typ 147 – w 1962 roku niemiecka poczta poprosiła VW o pojazd dla listonoszy. Dwa lata później zaczęto produkcję małej furgonetki opartej na mechanizmach „Garbusa". W ciągu 10 lat powstało 6139 sztuk. W przeciwieństwie do amerykańskich pojazdów tego typu zachowano kierownicę po „właściwej" stronie. 4 – metrowy pojazd miał znaczną wysokość (1,95 m) i przesuwane drzwi boczne. Specjalna wersja dla szwajcarskiej poczty miała mocniejszy silnik i tarczowe hamulce. Co ciekawe, pojazd ten do złudzenia przypomina furgonetkę „Listonosza Pata". Przypadek?

VW typ 147

Źródło: auto-bild.de

Skoda 1203 – w produkcji w latach 1968-1981 (licencje do 1999 r.). Mikrobus oparty o mechanizmy osobowych modeli tej marki. Dostępny również jako sanitarka. Do napędu służył 47 – konny silnik o poj. 1221 cm^3 oraz mocniejszy o poj. 1491 cm^3. Gotowy do jazdy mikrobus ważył 1170 kg a pomimo dość słabego silnika ładowność wynosiła aż 1000 kg. Była to konstrukcja prosta, przez co bardzo łatwa w naprawach. Co ciekawe, pomimo definitywnego zakończenia produkcji zakład inżynieryjny Ocelot Auto do dziś (!) prowadzi montaż tego modelu.

Skoda 1203

Źródło: wheelsage.org

Honda T360 – kolejny przedstawiciel najmniejszych pojazdów dostawczych. Produkowana od połowy 1963 do końca 1967 roku w dwóch rodzajach nadwozia – pickup oraz zamkniętym. Ten 3 – metrowy keicar miał ładowność zaledwie 400 kg co i tak było dużą wartością wobec chłodzonego powietrzem silnika o poj. 356 cm^3 i mocy 30 KM. Lekka Honda potrafiła rozpędzić się do 100 km/h. Oferowano również nieco większą wersję z 38 – konnym silnikiem i o ładowności 500 kg. Co ciekawe, wersja osobowa miała tylko 2 drzwi co ograniczało sprzedaż.

Reklama prasowa Hondy T360

Źródło: histografy.pl

Tempo Front/Hanseat – w produkcji od 1933 roku. Oryginalny dostawczy 3 – kołowiec, który był produkowany w Indiach aż do 2000 roku. W 1958 roku indyjska marka Force kupiła licencję. Pierwszy niemiecki pojazd tej klasy przystosowany do potrzeb drobnego handlu napędzany motocyklowymi silnikami o mocy 10 – 15 KM. Udźwig do 500 kg a do tego możliwość jazdy na uprawnieniach na motocykle przyczyniły się do popularności tego modelu. Oprócz nadwozia pickup i pod zabudowę oferowano również zamknięte nadwozie z drewnianym wykończeniem, tzw, „Woodie Wagon".

Tempo Hanset „Woodie Wagon"

Źródło: newsautosport.com

Ford Econoline z lat 1961 – 1967, który jest znany przede wszystkim z kreskówki „Scooby – Doo". Tak, to właśnie ten mikrobus jest pojazdem nieustraszonych nastolatków. Dostępny jako pickup lub mikrobus (dostawczy i osobowy). Napędzany 6 – cylindrowymi silnikami i wyposażony 3 – stopniowy „automat". Wersja osobowa mieściła 8 pasażerów, 2 – osobowa odmiana dostawcza zabierała ładunek o kubaturze 5,7 m^3. Na rynku kanadyjski Econoline był dostępny jako Mercury – oferowano bogate wyposażenie. Co ciekawe, podczas 6 lat produkcji najpopularniejsza była odmiana osobowa.

Ford Econoline

Źródło: barrett-jackson.com

International Harvester D-300, czyli nietypowy jak na amerykański rynek model typu „Forward Control". W produkcji w latach 1937-1940. Dostępny jako pojazd pod zabudowę z aerodynamiczną szoferką oraz jako obszerny „blaszak". Do napędu tego modelu służyły 6 – cylindrowe silniki o poj. 175-234 cali (2,867 do 3,8 dm^3). Największy dysponował mocą 92 KM. Charakterystyczna linia nadwozia projektu Victora Schreckengosta, który był nauczycielem Raymonda Loewiego. Pomimo niewątpliwych zalet pojazd nie zyskał uznania klientów i zastąpiły go modele nowej serii z charakterystycznym „nosem".

International Harvester D300 z 1939 r.

Źródło: justoldtrucks.com

Alfa Romeo 2 – produkowana w latach 1954-1967. Prototyp nosił nazwę „Autotutto", czyli „pojazd do wszystkiego". Do napędu użytkowej Alfy użyto silnika z modeli osobowych o poj. 1290 cm^3 lub 2 – cylindrowego silnika wysokoprężnego doładowanego sprężarką (!) o poj. 1158 cm^3. Ten ostatni miał moc 30 KM i pozwalał rozwijać prędkość 95 km/h. Silnik benzynowy został osłabiony do 35 KM. Moc była przenoszona za pomocą 4 – biegowej manualnej skrzynii ZF. Najbardziej popularną odmianą był mikrobus. Ładowność, ilość drzwi? To jest Alfa Romeo, jej te dane nie dotyczą.

Alfa Romeo 2

Źródło: jaygl.org

Ford TT – w produkcji w latach 1917-1927. Do 1925 roku powstawały pojedyncze sztuki. Pojazd miał taki sam napęd jak model T, ale zmieniono ramę na mocniejszą i zastosowano zupełnie inną tylną oś. Ładowność fordowskiej „TT-ki" wynosiła 910 kg. W stosunku do modelu osobowego rozstaw osi zwiększono do 320 cm. Co ciekawe, Ford oferował do niego kilka przekładni o różnym stopniu przełożenia. Najwolniejsze odmiany mogły osiągać najwyżej 15 MPH, najszybsze 25 MPH – oczywiście takie były zalecenia producenta, nie były poparte żadnymi pomiarami.

> **Podobne teksty: Co nam pozostało z Mitsubishi?**

Ford TT

Źródło: samodelt.com

JerAZ 762 – w produkcji od 1966 do 1991 roku. 5 – metrowa furgonetka o masie 1,5 tony napędzana silnikami Wołgi. Konstrukcja tego mało znanego pojazdu była oparta o mikrobus RAF-977. Ładowność wynosiła 850 kg. Cechą szczególną tego pojazdu były przesuwane drzwi tylko z prawej strony i przedział ładunkowy wzmocniony … drewnianymi listwami. Konstrukcja ta nie była udana, gdyż silnik był paliwożerny (12 litrów/100 km przy 60 km/h), do przeniesienia napędu użyto 3 – biegowej przekładni i nawet w latach 80 – tych pojazd hamował czterema hamulcami bębnowymi.

JerAZ 762

Źródło: avtoexport.cz

Bedford CA Panel Van z lat 1952-1969. Niewielki, jak na europejskie drogi, mikrobus lub pojazd pod zabudowę (3,9 – 4,2 m długości). Zastosowano przesuwane przednie drzwi. Do napędu użyto silników o poj. 1.5-1.6 dm^3 o mocy 52-55 KM lub diesla konstrukcji Perkinsa. Napęd na koła tylne przenosiła początkowo 3 – biegowa przekładnia a jej dźwignię umieszczono przy kierownicy. Cechą charakterystyczną serii CA był niski przód oraz wysoka linia okien. Był eksportowany do Kanady. Do dziś zachowało się niewiele egzemplarzy.

Bedford CA Panel Van

Źródło: bedford-ca.com

UAZ 452 – w produkcji od 1965 roku. Terenowy mikrobus o długości 4,3 m, prześwicie 205 mm i głębo-

kości brodzenia 50 cm. Produkowany do dziś – pierwotnie z silnikiem Wołgi o mocy 70 KM a dziś ze spełniającym normę Euro 4 silnikiem o mocy 112 KM. Słynna radziecka „Buchanka", która w wersji pod zabudowę może zmieścić aż 1,2 tony ładunku. Choć pojazd jest archaiczny i nawet UAZ chciał zakończenia produkcji po licznych protestach klientów nadal jest w ofercie. Co ciekawe, najtańszy nowy model z podwoziem pod zabudowę to wydatek ok. 20 tys. zł.

UAZ 452

Źródło: madeinrussia.cz

Citroen B15 z lat 1926-1928. Pierwszy francuski pojazd dostawczy o ładowności 1 tony wyposażony w zamkniętą kabinę. Napędzany 22 lub 30 konnymi silnikami benzynowymi potrafił rozpędzić się do 80 km/h. Słabszy silnik zużywał 8,5 dm^3 benzyny na 100 km, co czyniło go bardzo ekonomicznym. Napęd był przenoszony na koła tylne za pomocą 3 – biegowej przekładni. Co ciekawe, Citroen wytwarzał tylko podwozie zaopatrzone w silnik i 2 – osobową kabinę a dostosowaniem zabudowy do potrzeb klienta zajmowały się zewnętrzne przedsiębiorstwa karoseryjne.

Citroen B15

Źródło: citroenet.co.uk

Multicar M25 – w produkcji w latach 1978-1993. Napędzany 45 – konnym dieslem o poj. 2.0 dm^3 Multicar osiągał zaledwie 52 km/h, ale to wystarczyło żeby ten niewielki (3,7 m długości) pojazd zadomowił się na ulicach miast „Demoludów". Niczym mniejsza odmiana Unimoga – był dostępny w każdej możliwej zabudowie i mógł być dostosowany do wielu potrzeb. Pomimo rozmiarów ważył aż 1640 kg a jego ładowność wynosiła …1,86 t. W ostatnich latach produkcji oferowano wersję z silnikiem VW o poj. 1.9 dm^3 i mocy 54 KM. Dzięki temu mógł pędzić z prędkością 80 km/h.

Multicar M25

Źródło: multicarmorava.cz

Austin K8 – produkowany w latach 1947-1954, prototyp pokazano w 1946 roku. Duży mikrobus lub pojazd pod zabudowę o ładowności od 1 do 1,5 tony napędzany silnikiem benzynowym o mocy 65 KM. K8 poruszał się na 16 – calowych kołach a jego silnik i skrzynię biegów można było łatwo wyjąć. Zastosowano specjalny mechanizm ułatwiający nawet największe czynności serwisowe. Wersja osobowa mogła pomieścić nawet 12 osób, z czego tylko dwie miały wygodne warunki podróżowania. Podobnie jak legendarny model K2, K8 był dostępny również jako sanitarka.

Austin K8

Źródło: gracesguide.co.uk

Seat Terra – produkowana w latach 1986-1998 dostawcza wersja … Fiata Pandy (Seat produkował Pandę jako Marbellę). W stosunku do pierwszej Pandy auto było znacznie wyższe (1,89 m) oraz dłuższe (3,87 m). Przestrzeń ładunkowa Terry miała objętość 1,3 m^3. Do napędu użyto 40 – konnego silnika znanego z najmniejszych Fiatów lub silników wysokoprężnych o mocach 45 – 48 KM. Z najmocniejszym silnikiem Seat osiągał 120 km/h i mógł przewieść dwie lub cztery osoby. Od 1990 roku w niewielkiej liczbie egzemplarzy montowano silnik o poj. 1.6 dm^3 i mocy 90 KM.

Seat Terra

Źródło: cloudlakes.com

Willys 77 Sedan Delivery – przedstawiciel nietypowej klasy pojazdów, czyli 2 – osobowych limuzyn przerobionych na lekkie pojazdy dostawcze. Produkowany w latach 1933-1936. Do jego napędu stosowano 4 – cylindrowy silnik o poj. 2.4 dm^3 i mocy 49 KM. Pojazd był bardzo ekonomiczny jak na amerykańską konstrukcję (na jednym galonie aż 25 mil). Dostawczy Willys rozwijał prędkość do 70 MPH a jego przedział ładunkowy mógł przewieść ciężar o wadze 3/4 tony. Co ciekawe, odmiana dostawcza była najdroższą wersją serii 77 i kosztowała 599 ówczesnych dolarów.

Willys 77 Sedan Delivery

Źródło: pinterest

Opel Kadett C Panel Van – dostawcza wersja popularnego Opla produkowana w latach 1973-1979 (w Brazylii do 1994 r.). Było to krótkie, 3 – drzwiowe kombi bez bocznych tylnych szyb. Ten typ nadwozia nazywano „Combo", stąd późniejsza nazwa małych dostawczych Opli. Do napędu użyto wszystkich silników z palety Kadetta, w tym nawet 40 – konnej „litrówki". Z racji takiego samego nadwozia jak osobowa odmiana „Caravan" i tylnego napędu pojazd nie grzeszył pojemnością przestrzeni ładunkowej. Dostawcze odmiany kompaktowych Opli są produkowane do dziś.

Opel Kadett C Panel Van

Źródło: Opel Kadett owners club

Standard Atlas z lat 1958-1968 (produkowany w Indiach do 1980 r.). Całkiem ciekawa konstrukcja z zakrytymi przednimi kołami. Początkowo napędzany zaledwie 48 – konnym silnikiem o poj. 948 cm^3 (umieszczonym pomiędzy przednimi fotelami) osiągał prędkość zaledwie 80 km/h i mógł przewieść najwyżej 500 kg ładunku. Późniejsze wersje oferowały mocniejszy 60 – konny napęd o pojemności 2260 cm^3 i mocy 60 KM (przejęty z ciągnika Massey-Ferguson) co pozwalało przewozić towary o masie do jednej tony. Ten średniej wielkości pojazd dostawczy był oferowany jako furgon lub pickup.

Standard Atlas

Źródło: flickr

Ford Taunus Transit (1953-1965) – mikrobus o długości 4,3 m korzystający z techniki osobowych modeli Forda. Do napędu służyły benzynowe silniki o mocy od 38 (z przedwojennego modelu Eifel) do 54 KM (z Taunusa). Ładowność wynosiła 1-1,25 t (wersja osobowa – 800 kg). Stworzony jako konkurent Transportera, Taunus Transit był od VW mocniejszy i szybszy (VW – 80 km/h, Ford – 95 km/h). Oferowano nawet osobową odmianę Panorama, która dysponowała dużą ilością szyb. Późniejszy model Transit to zupełnie inna konstrukcja.

Ford Taunus Transit Panorama

Źródło: Samochody Świata

Mini Panel Van – w ofercie w latach 1960-1983 (oferowano również pickup). Z ładownością zaledwie … 250 kg (to sam udźwig przestrzeni bagażowej) trudno uznać Mini za pojazd dostawczy, ale wobec jego niskiej masy własnej (ok. 700 kg) to całkiem przyzwoity wynik. Do napędu stosowano te same jednostki co w „zwykłym" Mini (od 850 do 1275 cm^3 pojemności), jednak zastosowano przedłużoną płytę podłogową oraz drzwi osobowej odmiany Traveller. W 1978 roku zmieniono nazwę na Mini 95 – co miało oznaczać masę całkowitą równą 950 kg.

> **Podobne teksty: Klasyczne motorowery i skutery**

Mini Panel Van

Źródło: Bring a Trailer

Toyota Hiace H10 z lat 1967-1977 to 2 – drzwiowy pickup lub 4 lub 5 – drzwiowy mikrobus o długości 4,3 m. Do napędu użyto silników o poj. 1.3-1.6 dm^3 i mocy 55-83 KM. Standardowo rozstaw osi wynosił 2,35 m, ale dla potrzeb 12 lub nawet 15 – osobowych mikrobusów zastosowano rozstaw większy o 30 cm. Ważący około 1200 kg pojazd w wersji mikrobus mógł przewozić ładunek o masie 800-850 kg. Ładowność wersji pickup wynosiła tonę. Hiace produkowane jest do dziś, tzn. jej następne generacje. Pojazd ma opinię niezawodnego i dobrze „trzyma ceny".

Toyota Hiace H10 z 1967 roku

Źródło: Toyota

VW Transporter T1 z lat 1950-1967 czyli kultowy „Ogórek” napędzany słabymi silnikami chłodzonymi powietrzem. Pierwsze modele miały silniki o mocy … 25 KM, co pozwalało osiągnąć prędkość zaledwie 75-80 km/h. W zamian za to VW mógł przewieść 9 osób lub nawet 930 kg ładunku. Dostępny jako „nadwozie pełne”, 9 – osobowy mikrobus oraz pickup z pojedynczą a od 1958 roku podwójną kabiną. Długością 4,3 m idealnie wpisywał się w środek segmentu rynku. Prawdziwie wszechstronna konstrucja, która służyła zarówno małemu handlowi jak i była autobusem a często domem dla hippisów.

Kultowy „Ogórek”

Źródło: autohaus-as.com

Walker Electric Model 15 Delivery Van 3/4 Ton z lat 1907 – 1909 – elektryczny dostawczy „automobil” z epoki, w której napęd spalinowy nie był jeszcze popularny. Pojazd o wyglądzie wagonu kolejowego i ładowności 750 kg. Do jego napędu służył umieszczony z tyłu silnik elektryczny o mocy 3,5 KM, dzięki któremu pojazd rozpędzał się do 25 km/h. Baterie umieszczono w centralnej części pojazdu. Zasięg na jednym ładowaniu wynosił 64 km. Ciekawy był układ kabiny kierowcy – fotel i kierownica znajdowały się po lewej stronie a drzwi umieszczono po prawej stronie przodu pojazdu.

Walker Electric Model 15 Delivery Van 3/4 Ton

Źródło: Classic Car Weekly

Suzuki/Suzulight Carry z lat 1961-1964 – dostawczy kei-car dostępny początkowo jako pickup a rok później dołączyła furgonetka i mikrobus mieszczący cztery dorosłe osoby. Napędzany silnikiem 2 – cylindrowym o poj. 359 cm^3 i mocy 21 KM pojazd o długości … 3 metrów mógł rozpędzać się do prędkości 76 km/h. Pomimo małego silnika udało się zachować ładowność 350 kg. Co ciekawe, drzwi pierwszej generacji Carry otwierały się do tyłu a wersja mikrobus nie posiadała dodatkowych drzwi dla pasażerów drugiego rzędu siedzeń.

Suzuki Carry z 1964 roku

Źródło: toyota.co.jp

Ford/Fordson E83W w produkcji w latach 1938 – 1957. 4 – metrowy lekki pojazd dostawczy o ładowności pół tony. Dostępny w nadwoziu pełnym jak i pickup. Napędzany starym, bocznozaworowym silnikiem o poj. 1.2 dm^3 rozwijał najwyżej 70 km/h. Co ciekawe, część rozwiązań technicznych pochodziła z amerykańskiego Forda V8 a przednie reflektory z … ciągnika rolniczego. Pomimo wielu wad z racji swojej ekonomii w czasie II Wojny Światowej był używany w Wielkiej Brytanii jako pojazd ogólnego przeznaczenia – był sanitarką, pojazdem gaśniczym a nawet mobilną lodziarnią.

Ford E83W

Źródło: e83w.co.uk

Daihatsu Midget z lat 1957-1972. Dostawczy trójkołowiec napędzany 1 – cylindrowym silnikiem o poj. 250 cm^3 i mocy (początkowo) 8 KM. Ładowność wynosiła zaledwie 250 kg. Początkowo kabina mieściła tylko kierowcę, ale później zmodernizowano pojazd wprowadzając mocniejszy 10 – konny silnik. Zwiększono ładowność do 350 kg i poszerzono kabinę, co pozwoliło zmieścić dodatkowe siedzenie. Jako, że był to kei-car właściciel mógł zapłacić najmniejszy podatek. W latach 1996-2002 dostępny był nowy model, ale ten był już czterokołowcem.

Daihatsu Midget z 1959 r.

Źródło: YouTube

FSC Żuk produkowany w latach 1958-1998. Średniej wielkości pojazd dostawczy o długości 4,3 m i znacznej masie własnej od 1340 kg. Do napędu użyto silników pochodzących z FSO Warszawa o mocach 54-70 KM. Najsłabszy model miał ładowność 800 kg, rozpędzał się do 90 km/h i na każde 100 km zużywał 14 litrów paliwa. Ekonomię poprawił dopiero silnik Andoria Diesel o mocy 70 KM, dzięki któremu zużycie paliwa (w teorii) spadło aż o połowę. Ten silnik wprowadzono dopiero w modelu na 1991 roku. Wcześniej Żuk przeszedł kilka modernizacji.

FSC Żuk A13M

Źródło: histografy.pl

Chevrolet 490 Light Delivery z lat 1918 – 1921. Pierwszy pickup Chevroleta o ładowności pół tony. Do napędu użyto 4 – cylindrowego silnika o poj. 2.8 dm^3 i mocy 24 KM. Co ciekawe był dostępny w dwóch odmianach – jako otwarte nadwozie pod zabudowę oraz jako … roadster z krótką skrzynią ładunkową (roadster pickup). Nadwozie pod zabudowę ograniczało się tylko do maski zakrywającej silnik – zarówno dach, szyba czołowa jak i skrzynia ładunkowa były efektem pracy warsztatu karoseryjnego. Ta ostatnia była na ogół wykonana z drewna.

Chevrolet 490 Light Delivery

Źródło: autowp.ru

DAF 33 Van – w produkcji w latach 1967-1974. Słynny „Daffodil" nowej generacji z 2 – cylindrowy bokserem chłodzonym powietrzem. Moc 33 KM uzyskana z pojemności 746 cm^3 pozwalała osiągnąć prędkość 110 km/h. Silnik ten zużywał od 7 do 8.8 litrów na 100 km. Zastosowano skrzynię Variomatic, która przenosiła napęd na tylne koła. Ładowność pojazdu o długości 3,6 m wynosiła około 500 kg (w zależności od wersji nadwozia). Oferowano również pickup. Co ciekawe, ten oryginalny pojazd aż do 1972 roku był wyposażony w 6 – voltową instalację elektryczną.

DAF 33 Van

Źródło: autowp.ru

Morgan 3CWT Van z lat 1928-1935. Trójkołowiec napędzany 8 – konnym silnikiem J.A.P. Tylko jedno siedzenie dla kierowcy, ale za to zaledwie 4 funty rocznego podatku i cena 105 funtów w salonie. Słabe osiągi wynagradzał niski rachunek za paliwo, którego Morgan potrzebował 5,6 litra na każde 100 km. Biorąc pod uwagę prowizoryczną drewnianą ramę i wielkość pojazdu ładowność ładowność … 152 kg należy uznać za przyzwoitą. Co ciekawe, przy wprowadzaniu do produkcji nowego modelu 3-Wheeler rozważano również taki typ nadwozia.

Morgan 3CWT Van

Źródło: classiccarcatalogue.com

Austin A35 Van produkowany w latach 1956-1968. Filmowy pojazd spółki Wallace&Gromit oraz znany z komedii „Oscar" z Louisem de Funesem. Produkowany w kilku rodzajach nadwozia: jako 2 lub 3 – drzwiowy sedan, 2 – drzwiowe kombi Countryman, pickup oraz oczywiście Delivery Van. Niespełna 3,5 – metrowa furgonetka była napędzana silnikami o poj. 0.9 do 1.1 dm^3 i mocy od 34 do 55 KM. Ładowność wyno-

siła 500 kg. Ten mały „dostawczak” był bardzo ekonomiczny – słabsza wersja zużywała zaledwie 6.8 dm^3/100 km i mogła osiągać nawet 110 km/h.

Austin A35 Van

Źródło: naddervalleyclassics.co.uk

Od Autora

W zasadzie każdy z powyższych „blaszaków” należy uznać za wyjątkowy. Pojazdy użytkowe, choć projektowane dla potrzeb transportu, były i potrafią być jeżdżącymi dziełami sztuki. Na przykładzie tych kilkudziesięciu modeli można zobaczyć zmiany w sposobie projektowania, oryginalne rozwiązania techniczne a nawet wizjonerstwo, które sięgało kilkadziesiąt lat w przyszłość. Ciekawe, czy za 50 lat obecne „blaszaki” zasłużą na miano „klasycznych”?

Visited 11 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Na luzie Tagi: AlfaRomeo, Austin, Dodge, Ford, FSC, Honda, InternationalHarvester, klasyczne-dostawcze, Morgan, panelVan, Renault, Seat, Suzuki, Toyota

Nawigacja wpisu
← Kettering i jego pożegnanie z korbami
Kontynentalny luksus →