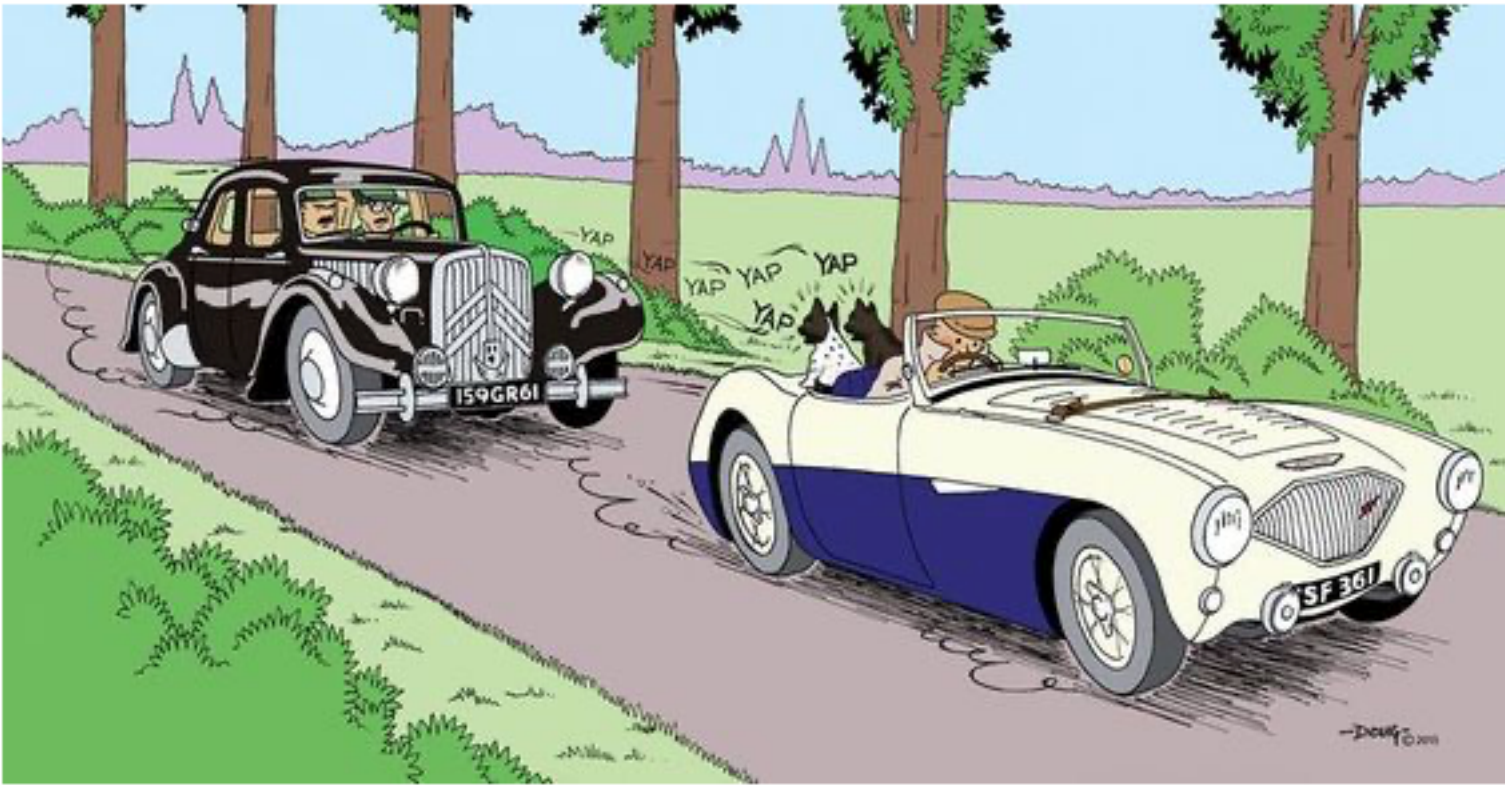




Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okraglo od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIEŁDA

ARCHIWUM

Luksusowo i sportowo

przez Zbigniew Kluczkowski | 5 października, 2024

0 komentarzy

Na początku lat 30-tych XX wieku ostoją polskiej myśli technicznej były Państwowe Zakłady Inżynieryjne. Pomimo zakazu ze strony Fiata, który w zamian za licencję żądał zaniechania własnych inicjatyw, to właśnie tam powstawało wiele bardzo udanych konstrukcji – motocykli, maszyn i urządzeń. Najbardziej znanym samochodem, który opuścił warsztaty PZInż był model roboczo nazwany „Lux – Sport”. Miał być ripostą wycelowaną w luksusowe zachodnie marki, którymi po ówczesnych drogach młodej Polski poruszali się najbogatsi rodacy.

Auto miało być wygodne, szybkie i zdolne do poruszania się po ówczesnych drogach marnej jakości. Jego główną klientelą miał być w pierwszej kolejności polski rząd, później również miał trafić do sprzedaży „zwykłego” klienta. Prace nad limuzyną trwały już od początku 1934 roku. Jako pierwsze powstało podwozie – opracował je zespół pod kierunkiem inż. Mieczysława Dębickiego. Gotowe do jazdy podwozie testowano już od początku 1935 roku. Pojazd nie posiadał jeszcze własnego silnika, wobec czego zastosowano jednostkę produkcji Fiata o mocy 70 KM.

Podwozie nowej polskiej limuzyny było bardzo proste, ale nie archaiczne. Centralna rama z rozwidleniem na potrzeby umieszczonego z przodu silnika i zawieszenie – niezależne oparte na podwójnych wahaczach poprzecznych. Nie z przodu czy z tyłu, ale na wszystkich czterech kołach. Tylne most był przykręcany do ramy. Co ciekawe, inżynierowie PZInż zastosowali automatyczne smarowanie, które ograniczyło ilość czynności serwisowych. Pamiętać należało tylko o zapasie „smarowidła”. Nic dziwnego, gdyż wówczas generalny przegląd pojazdu określał przebieg poniżej 5 tys. km.

Podwozie L-S



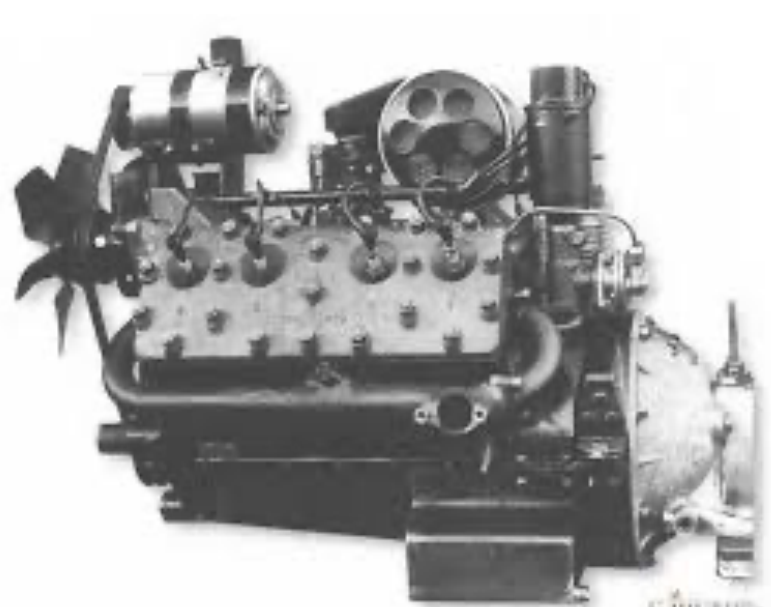
Źródło: Witold Rychter, Dzieje Samochodu, WKiŁ, Warszawa 1984

Elementem resorującym były 4 długie drążki skrętne, które zakotwiczone w połowie długości ramy. Ich naciąg można było regulować mechanicznie z wnętrza kabiny. Co to w praktyce oznaczało? Regulowany prześwit, który mógł wynosić od rozsądnych 180 aż do 230 mm – w sam raz na polne drogi. To było idealne rozwiązanie gdy Jaśnie Pan z miasta jechał do wiejskiego majątku. Za komfort jazdy odpowiadały amortyzatory oraz niskociśnieniowe opony od poznańskiego Stomilu. Podwozie „L-S” z fiatowskim silnikiem ważyło niecałe 1200 kg, rozstaw osi – znaczny, aż 3400 mm a kół – 1460 mm.

Czytaj: [Bezpośrednio zapchany](#)

Samym podwoziem trudno było jeździć, dlatego też na potrzeby przeprowadzenia testów drogowych zbudowano prowizoryczne, drewniane nadwozie. Nie przejmowano się wyglądem. Zamiast tego próbowano fiatowski silnik zastąpić „czymś” mocniejszym, odpowiednim do napędu nowoczesnej limuzyny. Wzorując się na silnikach amerykańskich wybór był jeden – duża, widlasta „ósemka”. Silnik konstrukcji polskich inżynierów miał 8 – cylindrów o łącznej pojemności 3888 cm³ i mocy aż 96 KM. Wówczas 100 – konny napęd robił wrażenie dzisiejszych trzystu.

Polskie „V-8”



Źródło: motokiller.pl

Silnik, którego autorem był zespół pod kierunkiem inż. Jana Wernera miał ciężkie zadanie. Waga „L-S” wraz z nadwoziem mogła sięgnąć dwóch ton, dlatego też jednostka napędowa miała do pomocy dwie pompy wodne, dwugardzielowy gaźnik, potężną prądnicę oraz solidny rozrusznik. Ważący zaledwie 260 kg silnik swoją moc na tyłne koła przenosił za pomocą francuskiej skrzyni biegów – planetarnego 4 – biegowego Cotala, która wówczas przenosiła napęd w większości europejskich limuzyn. Do takiego układu jednego potrzebne było równie nowoczesne nadwozie.

Inż. Stanisław Panczakiewicz podjął próby dorównania temu, co doskonale udało się inżynierowi Dębickiemu. Karoseria „Lux-Sport” musiała być tak doskonała jak podwozie. I taka była. Nowoczesne kształty – już nie pudła a krągłości godne prototypów z wystaw. Reflektory nie sterczały nad lub przed błotnikami a już były w nie wbudowane. Szyba przednia, choć dzielona, była pochylona pod małym kątem. Duża atrapa chłodnicy była estetyczna i doprowadzała powietrze do silnika. Do 5 lub nawet 7 – osobowego wnętrza prowadziły 4 drzwi otwierane „pod wiatr”.

Polska limuzyna w całej okazałości



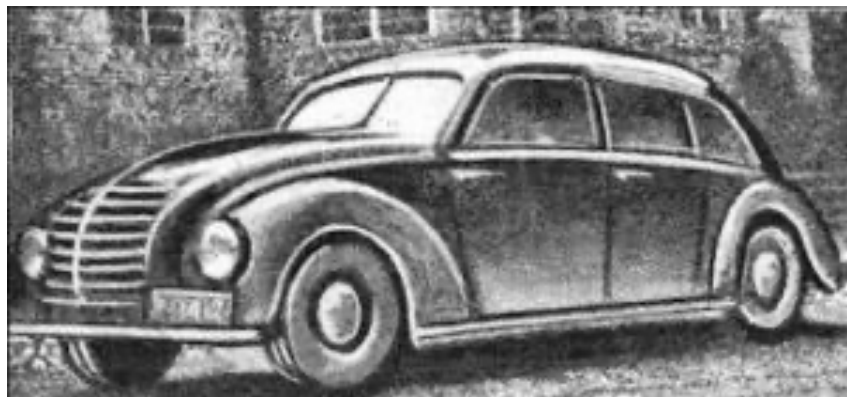
Źródło: Witold Rychter, Dzieje Samochodu, WKiŁ, Warszawa 1984

Jak się jeździło polską limuzyną? Z opisów jazd testowych można wyczytać, że auto nabierało prędkości bardzo szybko, miało skuteczne hamulce a zakręty pokonywało bardzo pewnie. Zawieszenie tłumilo wszelkie nierówności a w ostre zakręty auto wchodziło pewnie i bez większych przechyłów. Pomimo dużych gabarytów auto prowadziło się niczym sportowy, nisko zawieszony wóz. Jedynym modelem, który mógł dorównać polskiej myśli technicznej był najnowocześniejszy amerykański samochód tego okresu – Chrysler Airflow. Takie porównanie to nobilitacja.

Czytaj: [Pojazdy Nubara - naftowego celebryty](#)

Nawet hamowanie z dużych prędkości – ponad 100 i znacznie więcej km/h było skuteczne, co zawdzięczano dużym hamulcom bębnowym na wszystkich kołach. Na długich prostych można było jechać z prędkością nawet 135 km/h a zużycie paliwa wynosiło 16 litrów na każde 100 km. Opór powietrza był na tyle niski, że nawet przy prędkości 120 km/h nie czuło się, że auto tak szybko jedzie. W kabinie było ciicho tak, jakby wóz jechał z prędkością 2 – krotnie niższą. Prędkości nie czuło się a ta wzrastała w tempie godnym szybkich, dotądowanych pojazdów rodem z Francji czy III Rzeszy.

Lux – Sport (wizja artysty)



Źródło: classiccarmacatalogue.com

Docenili to nie tylko kierowcy testowi, ale pasażerowie. Niezależnie od obciążenia auto było bardzo stabilne a na brak miejsca nikt nie narzekał. Nikt, z wyjątkiem pasażerów dwóch rozkładanych siedzeń, na których miały siadać dzieci lub sekretarze oficjeli. Dokładnych zdjęć wnętrza jednak nie ma, ale na pewno miało być dzielone na dwie części: przednią – dla szofera i ochroniarza oraz tylną, przeznaczoną dla urzędników lub wysokich rangą wojskowych. Takie było przeznaczenie tego pojazdu.

Trwające w latach 1936-1939 jazdy próbne udowodniły, że auto jest doskonałej jakości. W ciągu ponad 3 lat jedyny prototyp pokonał ponad 100 tysięcy kilometrów, z czego większość po drogach polnych i szutrowych. Pomimo trudnych warunków auto ani razu nie odmówiło posłuszeństwa a liczba drobnych usterek była niewielka. Podwozie dzielnie zniosło dziury i bruk. Na drodze do uruchomienia stała jeszcze machina biurokracji i niekorzystny zapis w umowie licencyjnej z Fiatem, który bronił swojego interesu bardzo skutecznie.

Próby uruchomienia produkcji nie podjęto. Bardzo trudno uzyskać bardziej szczegółowe informacje o „L-S” i jego wojennej i powojennej historii. Prognozowano, że dopiero w 1939 roku, po wygaśnięciu umowy z Fiatem będzie można uruchomić produkcję jednak wojna przekreśliła te plany. Podobno powstało 5 sztuk podwozia „L-S”, ale do dziś przetrwało tylko jedno. Znalezione je na ... złomowisku Ursusa w latach 60 – tych. Na podstawie szczątków dokumentacji zostało odnowione i obecnie znajduje się w Warszawskim Muzeum Techniki.

Czytaj: [Koniec pewnej epoki](#)

Odnowione podwozie wystawione w Warszawskim Muzeum Techniki



Źródło: moto.wp.pl

Co z teorią spiskową? Na drodze do uruchomienia stał nie tylko Fiat. Znacznie tańsze było dostosowanie do potrzeb urzędników modeli Chevroleta, które montowano w zakładach Lilpopa. Co prawda nie były ani tak szybkie, ani tak ekskluzywne jak „L-S”, ale wobec niedostępu do części zamiennych oraz utrzymania zatrudnienia w istniejącej motowni projekt polskich inżynierów i tak byłby skazany na niepowodzenie. Od jakiegoś czasu powstają rysunki i wizje tego, jak wyglądałby Lux-Sport w dzisiejszych czasach. Kto wie, może doczekamy się jego następcy?

Visited 23 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: LuxSport , polskiekonstrukcje pojazdów , polskieprototypy , PZInż , V8

Zobacz wpisy

← Odświeżanie ogórka

Nie do zdarcia →



Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Lódź

Teraz, 03 lipca, 18:00, Piątek

21 °C

28 km/h

0 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 19%

PM 10: 9%

Dzisiaj

Jutro

22 °C

20 °C

Godzina po godzinie

Na 16 dni

twojapogoda.pl

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						

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

Samochód minimalny

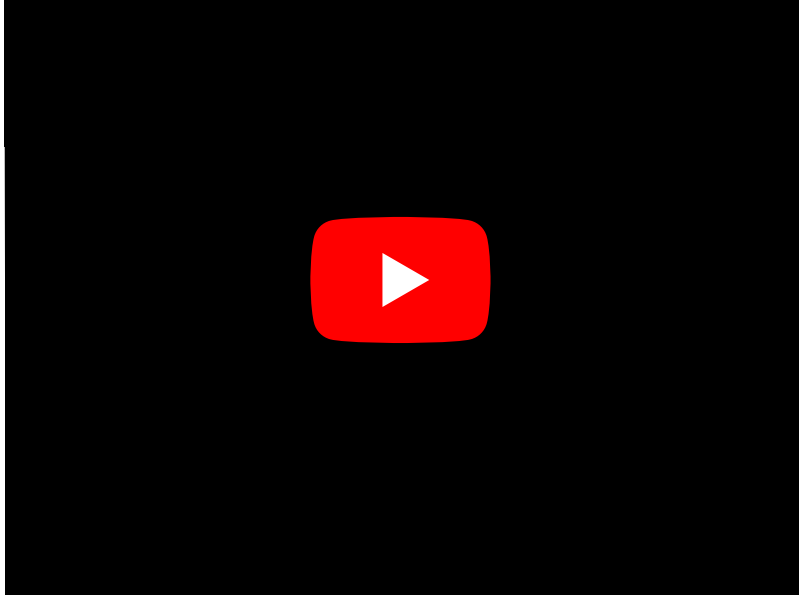
Cytryna z krainy dyktatora

Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

DNA marki według „Historii ...”, #41 – Dodge

50 twarzy ... BMW serii 3

Popularne na Youtube:



Tagi:

AlfaRomeo (15) Audi (9) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cennycegi (7) Chevrolet (8) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (87) Ferrari (22) Fiat (31) Ford (22) Formula1 (8) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Lincoln (6) Mercedes (30) mikrosamochód (7) napędparowy (6) nietypowepojazdy (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (16) pojazdywojskowe (15) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (7) rekordyprędkości (16) Renault (16) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (10) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 4 666

Wszystkie wpisy: 668