



Historia z kotem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okraglo od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIELDA

ARCHIWUM



Turbinka, tuning, Maluch i Alojzy Kowalski

przez Zbigniew Kluczkowski | 4 maja, 2026

Jeden komentarz

Fiat 126p przez całe lata 70 i 80-te w PRL-u pełnił wiele ról: samochodu miejskiego, rodzinnego, był (nie)rasowym Gran Turismo a nawet pojazdem dostawczym. Jako najtańsza możliwość posiadania nowych własnych „czterech kółek”, pocziwy Maluch z godnością pełnił niemal wszystkie funkcje jakie przed nim stawiano. Nawet gdy się popsuł (co było częste) nie wymagał profesjonalnego warsztatu a tylko garażu (lub małej szopy) „wuja Władka” i jego bezcennych umiejętności. A gdy był sprawny potrafił udźwignąć 5 – osobową rodzinę, jej bagaż i jeszcze ciągnąć słynną przyczepkę N126 prosto z Niewiadowa.

Jako, że autko było bardzo popularne wiele firm zaczęło oferować różne akcesoria, dzięki którym Maluch lepiej się prezentował. I tak na jego przednim zderzaku pojawiły się dwa światła przeciwmgielne, w środku koralikowe pokrowce a na tylnej szybie naklejka znanej firmy produkującej głośniki oraz odtwarzacze samochodowe. Tuż za tylną kanap(k)ą, znajdował się silnik a nad nim duża półka, w której montowano dwa duże, okragłe głośniki. Problemem nadal była słabość silnika, który nie gwarantował żadnych wrażeń, poza akustycznymi („kaszelem”).

Sposobów na zwiększenie mocy było kilka. Próbowano w miejsce 600 lub 652 – centymetrowego silnika wstawiać większy, który wcześniej napędzał jugosłowiańskie Zastawy (montowane na licencji Fiata). Silnik ten miał 4 cylindry i pojemność 903 cm sześciennych. Przez to trochę wzrosło spalanie, ale osiągi były znacznie lepsze. Autko z racji przeciążenia tyłu już nie prowadziło się zbyt dobrze. Drugim wartym odnotowania sposobem było doładowanie za pomocą „pseudosprężarek” – domowej roboty wynalazków imitujących słynne „Turbo”.

Najbardziej znanym sposobem na poprawę osiągow okazała się tzw. „turbinka Kowalskiego”. Dzieło życia Alojzego Kowalskiego było zarówno konstrukcją genialnie prostą jak i efektywną. Dzięki temu żarłoczność Malucha spadała o niemal potowę. Było to o tyle ważne, że benzyna była dobrem wręcz luksusowym, dostępnym na kartki. Maluch dzięki temu potrafił, według konstruktora, spalać tylko 3 litry paliwa na każde 100 km podczas, gdy silnik bez tego wynalazku potrafił pić 7, a podczas mrozów w mieście – 10 litrów na każde 100 km.

Turbinka Kowalskiego



Źródło: tuning126p.friko.pl

Projekt turbinki nie był skomplikowany – małe śmigielko umieszczone na kulowym przegubie. I tyle. Ważny był ruch wirowy, który powodował wzrost ciśnienia spalin i to dawało „kopa”. No, może nie tak dużego jak prawdziwe turbodoładowanie, ale Maluch zyskał na wigorze a jego apetyt na paliwo spadł, co odowodniono podczas testów zużycia paliwa. Jego wynik był ... szokująco niski. Udało się osiągnąć 3,06 dm³/100 km. Tak wyjątkowo niskiego zużycia paliwa można było się spodziewać jedynie po kupowanym za dewizy Daihatsu z małym dieslem.

Zaturlbiony Maluch miał lepsze przyspieszenie – nie zamulało go nawet wrzucenie „czwórki” przy prędkościach poniżej 40 km/h. Prawdliowo zamontowana turbinka w realnych warunkach zmniejszała zużycie paliwa o około litr na 100 km, choć użytkownicy zauważyli wyraźny spadek osiągow już w okolicach 80 km/h a prędkość maksymalna w wybranych egzemplarzach zmniejszała się nawet o 10 km/h. Były to jednak nieliczne przypadki, które nie wpłynęły na medialny rozgłos towarzyszący wynalazkowi. Byli i tacy, którym prędkość maksymalna wzrosła do 115 km/h.

Wokół wynalazku zrobiło się na tyle głośno, że nawet zagraniczni producenci zainteresowali się efektem pracy Kowalskiego. Do jego warsztatu ciągle przybywały pielgrzymki uczniów techników samochodowych a Poloneza wyposażony w wynalazek Kowalskiego był wyraźnie słabszy, bardziej dymił a zużycie paliwa było ... znacznie większe. Konstruktorowi zarzucono kłamstwo i szybko wykluczono z elitarnego grona inżynierów. On jednak nie miał tytułu naukowego, dlatego też nie przejął się opiniami naukowców i wszelkiego rodzaju „znawców”. Przecież jego wynalazek i kopia nie były identyczne. Projekt Kowalskiego nadal był udoskonalany.

Alojzy Kowalski (z lewej) w swoim warsztacie



Źródło: Gazeta Pomorska

Bardzo ruchliwej turbince zarzucano krótkie oraz bardzo burzliwe życie. Umieszczona pomiędzy głowicą silnika a gaźnikiem konstrukcja szybko się rozpadła a jej elementy mogły uszkodzić silnik. Ci, którzy sami podejmowali się instalowania tego wynalazku nie byli w stanie regulować silnika i ten pracował jeszcze głośniej i ciężiej niż przed nieudaną ingerencją domorosłych „mechaników”. Okazało się, że większość zbadanych turbinek to były podróbki z tulejki zamiast kulowego przegubu. Opinię o tym wynalazku skutecznie popsuło.

Ostatecznie jednak mała, sprytna turbinka nie trafiła do żadnego seryjnego pojazdu. Nagonka była na tyle silna, że pomysł nie doczekał się realizacji. W dodatku doczekał się licznych kopii, gdyż Kowalski nie posiadał ochrony patentowej. Naśladowców było wielu, ale Ci nadal używali tulejki zamiast przegubu kulowego. Konstruktor myślał, że poprzez rozgłos związany z wynalazkiem z lokalnego playboya stanie się zbawcą ludzkości. Jednak tak się nie stało.

Maluch nadal kaszlał i z trudem wydobywał z siebie całe 24 KM podczas, gdy Panda z tym samym silnikiem miała już całe 6 KM więcej. Entuzjaści „Maluszka” nie zapomnieli o turbince. Dziś już nie jest to „przełomowe rozwiązanie” a raczej gadżet, który przypomina o zdolnych polskich „domorosłych inżynierach”, którym dyplom nie był potrzebny a mimo to dysponowali wiedzą oraz umiejętnością majsterkowania. Dlatego też należy wierzyć pasjonatom, że turbinka naprawdę działa a na Maluszka działa jak najlepszy dopalacz.

Visited 71 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: akcesoriasamochodowe, AlojzyKowalski, Fiat126p, Maluch, turbinkaKowalskiego

Zobacz wpisy

← Michele – rajdowa dziewczyna

W sam raz dla państwa Fittipaldi →

Jeden komentarz do „Turbinka, tuning, Maluch i Alojzy Kowalski”



Dominik

20/03/2026

W tekście występuje brak konsekwencji.

- 1) Ważny był ruch wirowy, który powodował wzrost ciśnienia spalin i to dawało „kopa”.
- 2) Umieszczona pomiędzy głowicą silnika a gaźnikiem.

W rzeczywistości pomysł polegać miał na poprawie skuteczności mieszania paliwa z powietrzem w dolocie, który był w 126 bardzo krótki. Na ciśnienie spalin nie miał żadnego wpływu.

Odpowiedz ↓

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:

Łódź

Teraz, 14 lipca, 20:00, Wtorek

23°C

14 km/h

0 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 71%
PM 10: 31%

Dziś

27°C

Godzina po godzinie ▶
Na 16 dni ▶

Jutro

21°C

twojapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 2026						
P	W	Ś	C	P	S	N
			1	2	3	4
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

Dominik - Turbinka, tuning, Maluch i Alojzy Kowalski

Najczęściej czytane:

Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od...

Ding-dziong, youngtimery i przewaga

Cytryna z krainy dyktatora

Dawno temu na CPN-ie, czyli ile paliwa na 100 km...

DNA marki według „Historii...”, #40 – Tata Motors

Popularne na Youtube:

Blog HZKWT

Blog HZKWT

Tagi:

AlfaRomeo (14) Audi (10) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (43) cenycześci (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (87) Ferrari (21) Fiat (30) Ford (21) Formula1 (8) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitar (7) Lancia (9) Mercedes (29) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (6) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (16) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (8) rekordyprędkości (16) Renault (16) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (9) V12 (6) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 6 142

Wszystkie wpisy: 659

Historia z kotem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress