

Samochód osobowy Warszawa M20 model 200

AUTHOR

TIME AND PLACE OF CREATION

Time:

1959

Place:

Warszawa, Polska

TECHNICAL DATA

Dimensions:

wys.: 1620 mm, sze.: 1695 mm, dł.: 4670 mm

Materials:

Technique:

Laws

Właściciel obiektu: Muzeum Inżynierii i

Techniki. Wizerunki cyfrowe i metadane

obektu: domena publiczna. Opis

kontekstowy: licencja CC BY-NC-SA 3.0 PL

(Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne -

Na tych samych warunkach 3.0 Polska).

OTHER

MIM 237/II-14

KEYWORDS

licencja, PRL, przemysł, ropa naftowa,
samochód osobowy, towar luksusowy,
transport indywidualny, ulica

DESCRIPTION



W pierwszych latach po II wojnie światowej rozpoczęto starania o uruchomienie w Polsce produkcji samochodów osobowych. Jako że rodzima konstrukcja była w tym czasie niemożliwa do zrealizowania, rozpoczęto rozmowy z Fiatem w celu zakupienia licencji na produkcję Fiata 1100. Licencja zakładała produkcję, w nowo wybudowanej fabryce na Żeraniu, dziesięciu tysięcy. Z powodu nacisków politycznych ze strony ZSRR, rozmowy z FIAT-em zakończyły się niepowodzeniem. Zamiast włoskiej konstrukcji, strona radziecka zaproponowała Polsce darmową licencję na produkcję samochodu GAZ M-20 Pobieda, w Polsce znanego jako Warszawa M-20. Samochód osobowy Warszawa M-20 model 200 produkowany w latach 1957-60, jest unowocześnioną przez polskich konstruktorów wersją Warszawy M20 wytwarzanej od 1951 roku na licencji ZSRR. Posiada konstrukcję typową dla lat 40. XX wieku, z klasycznym układem napędowym. Czterocylindrowy, rzędowy silnik dolnozaworowy o zapłonie iskrowym znajduje się z przodu i jest połączony z trzybiegową przekładnią, która poprzez wał napędza tylną oś. Przednie zawieszenie jest niezależne. Posiada konstrukcję wielowahaczową ze stabilizatorem przechyłu. Z tyłu zastosowano sztywną oś, zawieszoną na resorach piórowych. Drgania tłumić mają amortyzatory ramieniowe. Nadwozie samonośne, w przedniej części posiada ramę pomocniczą, do której przymocowane są zawieszenie i elementy układu napędowego. Układ hamulcowy, dwuobwodowy, hydrauliczny, za pomocą bębnow hamulcowych działa na wszystkie koła pojazdu. Projekt modernizacji Warszawy do modelu 200, miał na celu odmłodzenie starzejącego się pojazdu za pomocą zmian w wyglądzie i poprzez nieznaczne podniesienie mocy silnika. Był dziełem polskich inżynierów z Fabryki Samochodów Osobowych i powstał bez udziału przedstawicieli ZSRR. Warszawa 200 była pierwszym po II wojnie światowej samochodem krajowej produkcji oferowanym w sprzedaży detalicznej, w tym w systemie ratałnym. Cena pojazdu, stanowiąca równowartość ponad 120 średnich pensji, zawężyła jednak grono odbiorców do najbogatszej części społeczeństwa. Jednym z pierwszych nabywców tego samochodu był poeta Jan Brzechwa. Opracował: Szymon Czyżyk