

Samochód osobowy WSK Mikrus MR-300

AUTOR / WYTWÓRCA

CZAS I MIEJSCE

Czas powstania:
1959

Miejsce powstania:
Mielec, Polska

DANE TECHNICZNE

Wymiary:
wys.: 1300 mm, sze.: 1300 mm, dł.: 3010 mm

Materiał:

Technika:

PRAWA

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).

POZOSTAŁE INFORMACJE

MIM 28/II-1

SŁOWA KLUCZOWE

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

OPIS



Projekt Mikrusa MR300 został opracowany w 1957 roku przez zespół konstruktorów z Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu i Rzeszowie. Podczas prac projektowych skorzystano z gotowego wzorca, jakim był niemiecki mikrosamochód Goggomobil T250, produkowany przez firmę Hanns Glass GmbH. Mikrus posiadał samonośną konstrukcję nadwozia i niezależne zawieszenie wszystkich kół. Do napędu użyto, zaprojektowanego specjalnie na potrzeby tego pojazdu, dwucylindrowego, dwusuwowego silnika Mi300, który umieszczono z tyłu. Pod względem rozwiązań, podobnie jak Goggomobil, Mikrus stanowił zminiaturyzowaną wersję samochodu osobowego, bez wykorzystania elementów motocyklowych. Projekt wyróżniał się dużą prostotą, na wyposażenie mikrosamochodu składały się jedynie: szybkościomierz z licznikiem kilometrów, lampki kontrolne, stacyjka z włącznikiem rozrusznika i koło zapasowe. Cała konstrukcja, w stanie gotowym do jazdy, ważyła zaledwie 472 kg. Nadwozie ma ciekawą konstrukcję skorupową, wykonaną przy użyciu technologii lotniczych. Mikrus został zaprojektowany do przewozu dwojga dorosłych i dwojga dzieci. Jego konstrukcja miała umożliwić tanią, masową produkcję, a także zapewniać łatwość obsługi i niskie koszty eksploatacji, przyczyniając się do popularyzacji motoryzacji indywidualnej w Polsce i stanowiąc niedrogi substytut samochodu osobowego. W praktyce, w roku 1958 jego cena wynosiła około 50 tys. zł, co równało się pięćdziesięciu średnim pensjom. W kraju ciągle podnoszącym się po zniszczeniach wojennych, zmagającym się z wieloma niedoborami, była to cena zaporowa, która czyniła go niedostępnym dla szerokich mas społecznych. Ze względu na wysokie koszty produkcji i zawodność samochodu, produkcję przerwano w 1959 roku, po wyprodukowaniu 1728 egzemplarzy. Prezentowany pojazd był pierwszym pojazdem, który znalazł się w inwentarzu Muzeum Inżynierii Miejskiej. Trafił do niego w 1999 roku.