

Prototyp samochodu osobowego Beskid 106

AUTOR / WYTWÓRCA

CZAS I MIEJSCE

Czas powstania:
1984

Miejsce powstania:
Bielsko-Biała, Polska

DANE TECHNICZNE

Wymiary:
wys.: 1460 mm, sze.: 1500 mm, dł.: 3160 mm

Materiał:

Technika:

PRAWA

Właściciel obiektu: Muzeum Inżynierii i Techniki. Wizerunki cyfrowe i metadane obiektu: 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 961/II-80

SŁOWA KLUCZOWE

PRL, prototyp, przemysł, ropa naftowa, samochód osobowy, transport indywidualny, ulica

OPIS



FSM Beskid 106 jest prototypem samochodu małolitrażowego, projektowanego jako następcę Syreny 105 i Polskiego Fiata 126p. Prace badawcze rozpoczęły się w 1981 roku i trwały do początku lat 90. XX wieku. W ich rezultacie powstało osiem prototypów i jedna makieta w skali 1:1 drugiego wariantu pojazdu. Pomimo pomyślnie zakończonych testów, brak funduszy i niekorzystne decyzje polityczne wstrzymały dalsze prace nad rozwojem tej konstrukcji. FSM Beskid 106 był najnowocześniejszym samochodem osobowym skonstruowanym w Polsce po II wojnie światowej, chociaż ze względów ekonomicznych został w znacznym stopniu zunifikowany z Polskim Fiatem 126p. Aerodynamiczna sylwetka samochodu, o bardzo niskim współczynniku oporu powietrza, pozwoliła, przy zachowaniu małych rozmiarów zewnętrznych, wygospodarować bardzo dużą przestrzeń dla pasażerów (większą niż w Polonezie!). Jednocześnie wpłynęła pozytywnie na redukcję zużycia paliwa. Pojazd posiada samonośną konstrukcję, z silnikiem umieszczonym poprzecznie w przedniej części nadwozia i napędzającym koła przednie. Zawieszenie wszystkich kół jest niezależne. Z przodu na kolumnach McPhersona, z tyłu na wahaczach wleczonych. Dwuobwodowy układ hamulcowy działa na wszystkie koła pojazdu, z przodu znajdują się hamulce tarczowe, z tyłu bębnowe. Twórcą założeń projektowych i osobą czuwającą nad całością prac (a więc głównym konstruktorem) był inż. Wiesław Wiatrak. Za opracowanie stylistyczne nadwozia i jego dopracowanie pod względem aerodynamicznym odpowiadał Krzysztof Meissner z warszawskiej ASP. Za projekt wnętrza zrealizowany w makiecie z 1989 roku, odpowiadali projektanci z krakowskiej ASP, w tym prof. Jerzy Ginalski. Ze względu na fizyczne podobieństwo do Renault Twingo, bardzo często powtarzana jest historia o rzekomej kradzieży polskich rozwiązań przez francuski koncern. Faktycznie jednak obie konstrukcje powstawały równolegle i niezależnie od siebie, chociaż w oparciu o wspólne założenia mające na celu ograniczenie zużycia paliwa i zapewnienie jak najlepszego wykorzystania gabarytów niewielkiego pojazdu. Opracował: Szymon Czyżyk