

„Warszawa z kominkiem”



RYS. 1

CIĄGNIK PRODUKOWANY W LATACH 1947–1954 PRZEZ ZAKŁADY URSUS W WARSZAWIE STANOWIŁ OFICJALNIE DUMĘ NASZEGO SOCJALISTYCZNEGO PRZEMYSŁU I NADZIEJĘ USPOŁECZNIONEGO ROLNICTWA, A NIEOFICJALNIE BYŁ PRZEDMIOTEM POWSZECHNYCH KPIN

Śpiewały w swych kupletach ówczesne podwórkowe kapele: „Deluksa panience, Warszawę mężatce, Star 20 wdowiuleńce, a Ursusa babce”. Dziś już mało kto pamięta, o jakie tu chodziło pojazdy. Ów najwyżej ceniony wtedy „Deluks” przepadł gdzieś całkowicie w mrokach historii, Warszawa przez wiele lat pełniła funkcję reprezentacyjnej limuzyny partyjnych komitetów, Star był popularną, krajową ciężarówką, a Ursus – motoryzacyjnym pośmiewiskiem polskich ulic i dróg, nazywanym prześmiewczo „Warszawą z kominkiem”.

Powstał jako przeznaczona do prac polowych dokładna kopia przedwojenne- go, niemieckiego Lanz Bulldoga, różnią-

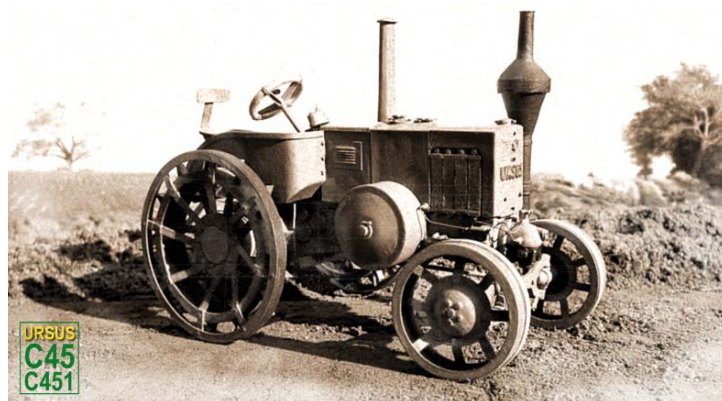
ca się od pierwowzoru jedynie firmowym emblematem Ursus. Poruszało się to-to z prędkością piechura na żelaznych kołach bez ogumienia (rys. 2), przy mocy

wynoszącej 45 KM potężne wieloskibowe pługi ciągać mogło tylko na propagandowych fotografiach. Imponująco też zaprezentowało się na 1-majowej, centralnej defiladzie 1947 roku. Seryjną produkcję uruchomiono dopiero we wrześniu, przydzielając kolejne zmontowane egzemplarze przodującym PGR-om i rolniczym spółdzielniom z niewielkim dla nich pożytkiem.

Jednak sytuacja uległa radykalnej zmianie po wyposażeniu tej konstrukcji w pneumatyczne opony (rys. 1). Wtedy rolniczy Ursus wyraźnie się zbiesił i zaczął masowo (6000 ciągników rocznie) opanowywać wielkie place budowy, zaopatrzenie miejskiego i gminnego handlu detalicznego oraz zakłady produkcyjne wszelkich specjalności. Na utwardzanych nawierzchniach radził sobie nawet z trzema załadowanymi przyczepami, lecz trudno wyobrazić sobie środek transportu gorzej przystosowany do wykonywanych zadań. Wyboru jednak nie było.

Prostota budowy (rys. 3) odpowiadała trudnym warunkom wytwarzania (rys. 4), jednak w eksploatacyjnej praktyce przekładała się na niewyobrażalną dziś uciążliwość obsługi, nie tylko z powodu spartańskiego wyposażenia stanowiska kierowcy (rys. 5).

Przed wszystkim 1-cylindrowy, dwusuwowy silnik niskoprężny miał pojemność skokową przekraczającą 10 litrów i osiągał maksymalnie 650 obrotów na minutę, co przy prymitywnym układzie wydechowym (tym sławetnym „komin-



RYS. 2

ku”) podczas jazdy wywoływało piekielny hałas, na postojach zaś, choć z trochę mniejszą częstotliwością, gromkie wybuchy. Traktor uruchomiony z rana pracował bowiem nieprzerwanie przez cały dzień roboczy z powodu niezwykle skomplikowanego rozruchu.

W tym modelu Ursusa zapłon mieszanek wtryskiwanego oleju napędowego z powietrzem następował od gorącej części głowicy cylindra, zwanej gruszką żarową. Przy zimnym silniku należało ją rozgrzewać do odpowiedniej temperatury przez kilka do kilkunastu minut za pomocą zwykłej benzynowej lampy lutowniczej (rys. 6). Wcześniej trzeba było wymontować z kabiny kierowcę wraz z kolumną i sprząc ją z kołem zamachowym (rys. 7), by we właściwym momencie obrócić nią wał korbowy i zainicjować spalanie, co nie należało do czynności wygodnych ani też bezpiecznych, gdyż silnik nabierał obrotów nie zawsze w pożądaną stronę.

Ta jego właściwość pozwoliła konstruktorom całkowicie zrezygnować z biegu wstecznego (!). Gdy trzeba było cofnąć, przyspieszało się maksymalnie moment wtrysku i zmniejszało obroty poniżej jałowych, a kiedy silnik „zaskoczył” w przeciwnym kierunku, można było ponownie przyspieszyć i jechać już do tyłu na wszystkich biegach, czyli z maksymalną prędkością około 12 km/h. Dla ponownej jazdy w przód całą tę operację należało powtarzać aż do skutku, co uda-

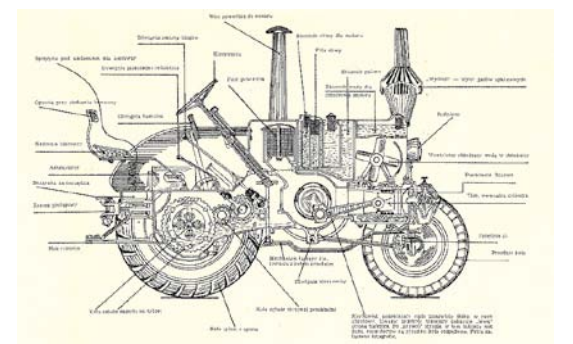
wało się nie za każdym razem, ale w końcu nie było pośpiechu.

Dłużyć się mogły jedynie powolne podróże, lecz już wtedy nie brakowało traktorzystów-majsterków, umiejących tak zwiększyć maksymalną dawkę wtrysku, by traktor rozpędzał się znacznie ponad swoje fabryczne maksimum. Wystarczało w tym celu zwolnić blokadę zębatej listwy sterującej i zapomnieć o mizernej skuteczności mechanicznych hamulców.

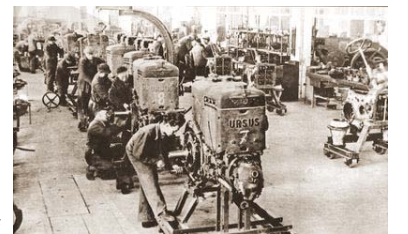
Na podrasowanych w ten sposób ursusach krewcy traktorzyści rozgrywali po pracy emocjonujące zawody, a w przerwach między kolejnymi wyścigami zabawiali się wesoło wystrzeliwaniem w górę beretów nasadzanych na wyloty wydechowych kominów.

Z prozaicznych realiów, butnych oficjalnych opinii i samorodnej ludowej twórczości satyrycznej ukształtowała się z czasem dość rozpowszechniona nostalgia za tym dziwnym pojazdem i dosiadającymi go dzielnymi junakami. Utrwały się też w zbiorowej pamięci kierujące ursusami młode traktorzystki, żadne tam upośledzone babki z podwórkowych kupletów, lecz prawdziwe mistrzynie drewnianych kierownic. Wątpić można, czy kiedykolwiek rzeczywiście istniały. Nie ma to jednak znaczenia przy licznych obecnie rekonstrukcjach „stalowych rumaków” z epoki zaorywania nieznanych nikomu ugorów.

Hubert Kwarta



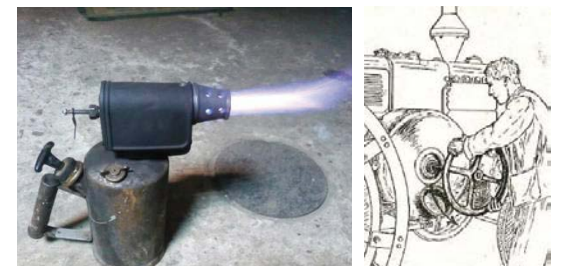
RYS. 3



RYS. 4



RYS. 5



RYS. 6

RYS. 7

FORMULARZ PRENUMERATY MIESIĘCZNIKA AUTONAPRAWA

- Zamawiam ☐ 11 kolejnych wydań w cenie 61,50 zł brutto (w tym VAT 23%) od numeru
☐ 6 kolejnych wydań w cenie 43,05 zł brutto (w tym VAT 23%) od numeru
☐ 11 kolejnych wydań w cenie 36,90 zł brutto w prenumeracie dla szkół (w tym VAT 23%) od numeru

Czasopismo jest bezpłatne. Cena obejmuje umieszczenie prenumeratora w bazie danych i realizację wysyłek.

DANE ZAMAWIAJĄCEGO (PŁATNIKA):

☐ nowa prenumerata

☐ kontynuacja prenumeraty

Nazwa firmy

NIP (ewentualnie PESEL) imię i nazwisko zamawiającego

ulica i numer domu kod pocztowy miejscowość

telefon do kontaktu e-mail

ADRES DO WYSYŁKI (należy podać, jeśli jest inny niż podany wyżej adres płatnika):

Odbiorca

ulica i numer domu kod pocztowy miejscowość

Faktura VAT zostanie dołączona do najbliższej wysyłki zamówionych czasopism. Upoważniam Wydawnictwo Technotransfer do wystawienia faktury VAT bez podpisu odbiorcy oraz umieszczenia moich danych w bazie adresowej wydawnictwa.

data

podpis

Wypełniony formularz należy przesłać faksem na numer 71 348 81 50 lub pocztą na adres redakcji. Prenumeratę można też zamówić ze strony internetowej www.e-autonaprawa.pl, mailowo autonaprawa@technotransfer.pl oraz telefonicznie 71 715 77 95 lub 71 715 77 98