

Od pierwszego wejrzenia...

Tuż po zakończeniu II wojny światowej kondycja niemieckiego przemysłu motoryzacyjnego była pod każdym względem przygnębiająca. Nie inaczej wyglądały powojenne losy prestiżowej firmy BMW, stynącej wcześniej ze znakomitych samochodów osobowych i motocykli, a także z innowacyjnych silników lotniczych.

W 1945 roku główny zakład BMW w Monachium był prawie całkowicie zniszczony bombardowaniami, a następnie rozebrany do końca na polecenie władz amerykańskich. Zdolny do kontynuacji pokojowej produkcji przedwojennej zakład w Eisenach nie miał do tego legalnych uprawnień, gdyż znalazł się w radzieckiej strefie okupacyjnej. Najpierw więc zaczął oferować produkty pod aluzyjną nazwą „EMW”, a potem stał się energicznym przedsiębiorstwem państwowym wytwarzającym od 1955 roku wartburgi.

Firma BMW w Monachium odbudowywała swą fabrykę jako warsztaty zajmujące się głównie naprawą samochodów stacjonującej w Niemczech armii USA, rozwijała też stopniowo produkcję motocykli, części zamiennych i narzędzi rolniczych. W 1951 roku zaprezentowała swój pierwszy powojenny samochód.

Był to, zgodnie z firmową tradycją, luksusowy model BMW 501 z 6-cylindrowym silnikiem. W ówczesnej niemieckiej

biedzie znajdował on bardzo nielicznych nabywców, a za granicami marka ze zrozumiałych względów nie cieszyła się raczej powszechną sympatią. Niewiele udało się tu poprawić w 1954 roku, zmieniając silnik na 8-cylindrowy, zbudowany całkowicie ze stopów aluminiowych. Nie pomogły reklamy nazywające ten samochód „Aniołem Baroku”. Jego produkcja była bardzo kosztowna i przynosząca ewidentne straty. W dodatku, w połowie lat pięćdziesiątych słabnąc poczęt europejski popyt na motocykle...

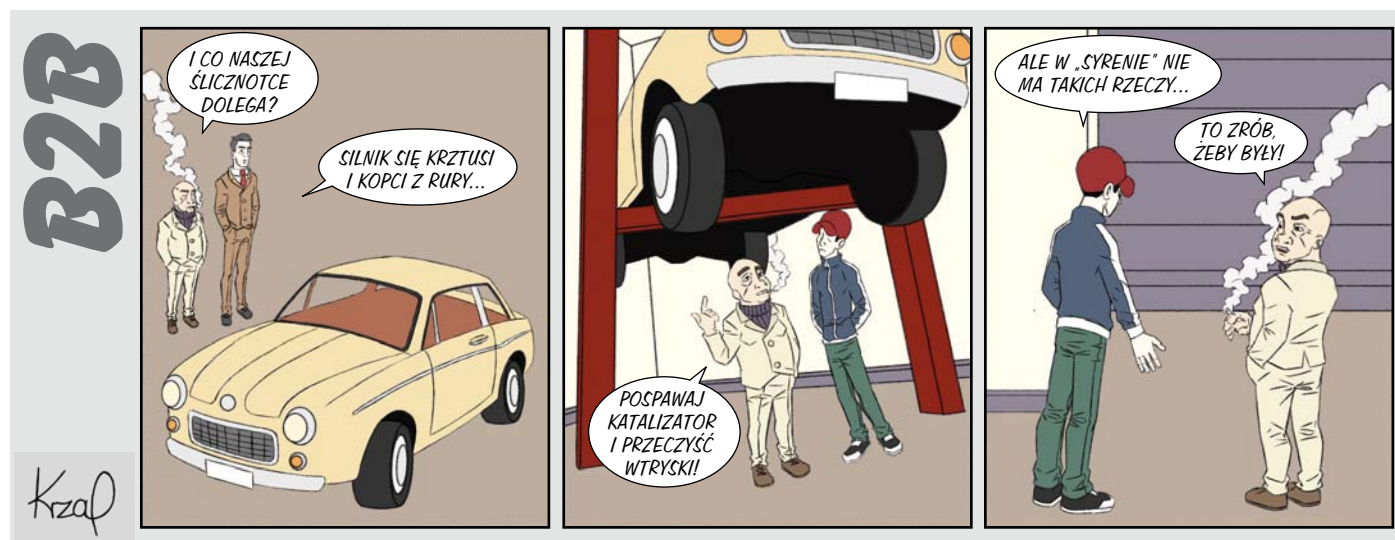
W tym najtrudniejszym dla firmy okresie jeden z jej dyrektorów gościł służbowo na samochodowych targach w Genewie. Ich zwiedzanie nie poprawiało mu kiepskiego nastroju, ponieważ potencjalnym konkurentom szło już wtedy najwyraźniej lepiej. Nagle zobaczył włoską Isetę – ni to dwuosobowy samochód, ni to rykszę z zamkniętym nadwoziem. Zobaczył i popadł w prawdziwy zachwyt, uznając, że właśnie czegoś takiego potrzeba niemieckim ludziom do pracy, że można by do bardzo estetycznej konstrukcji montować niemieckie silniki motocyklowe, z pewnością lepsze od oryginalnych...

Tak się też wkrótce stało na podstawie zawartej umowy licencyjnej, a oczarowanie dyrektora szybko udzieliło się klientom w Niemczech i nawet, choć znacznie mniej licznym, w Stanach Zjednoczonych. W sumie podczas pięciu lat wyprodukowano w Monachium ponad 160 000 sztuk tych miniaturowych pojazdów.



Kolejne, stopniowo doskonalone generacje niemieckiej Isetty w szczytowym swym rozwoju osiągały moc prawie 20 KM i prędkość maksymalną ponad 100 km/h. Paliły przy tym średnio nie więcej niż 6 litrów benzyny na 100 km. Nadawały się nie tylko na dojazdy do pracy, lecz także pozwalały odbywać krótkie, romantyczne podróże we dwoje. Wsiadało się do nich przez uchylaną przednią ścianę, ale po jej zamknięciu wszystko już było jak w normalnym samochodzie.

Hubert Kwart



FOT. ASSETS.HEMMINGS.COM, ARCHIWUM

Katalog Online

JA GO MAM.
SPRÓBUJ I TY!

Intuicyjny i prosty w obsłudze

Łatwe wyszukiwanie

Zamówisz o dowolnej
porze dnia i nocy

Zapłacisz online



Polecam!

*Bartek
Czartowski*

ICKATALOG.INTERCARS.EU