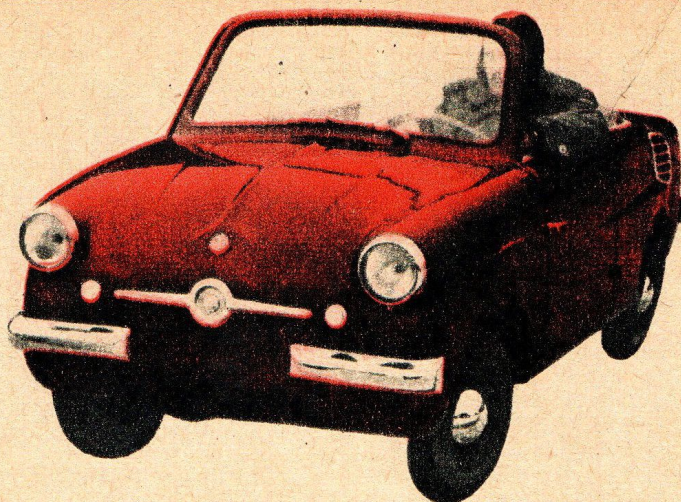


ZWYCIĘSTWO MIKRUSA

W 1958 ROKU 1000 SAMOCHODÓW POPULARNYCH KRAJOWEJ PRODUKCJI



W przededniu zakończenia starego roku Wytwórnia Sprzętu Motoryzacyjnego w Mielcu zorganizowała konferencję prasową, na której ogłoszone zostały plany produkcji naszego pierwszego popularnego samochodu Mirkus. Pokazana została też pierwsza seria 14 błyszczących świeżym lakierem samochodów. Łącznie z prototypami istnieje więc już 20 Mikrusów.

Plan produkcji na rok 1958 przewiduje 1000 wozów zaś w roku przyszłym ponad 5000. Co więcej — powyższe liczby trzeba traktować tylko orientacyjnie, bowiem istnieją poważne możliwości nawet podwojenia planowanej produkcji.

Zgodnie z oświadczeniem dyrekcji zakładów istnieje pełne zabezpieczenie materiałowe a kooperacja z innymi zakładami również nie nastęca trudności.

Silniki do Mikrusa powstają w WSK Rzeszowie. Tu już obecnie przygotowane jest w 90% oprzyrządowanie, które całkowicie wykończone zostanie w I kwartale. W Mielcu, gdzie przewidziany jest montaż i budowa nadwozi **rozpoczęta została już seryjna produkcja Mikrusa** i będzie się rozwijała w miarę postępu prac związanych z oprzyrządowaniem i przygotowaniem hal. Pełną zdolność produkcyjną zakład osiągnie w lipcu.

A jak z ceną? Może jeszcze zbyt wcześnie, aby snuć rozważania na ten temat i ograniczymy się do informacji, że na podstawie dotychczasowych kalkulacji 50 tys. zł stanowi sumę opłacalną dla zakładu.

Jest to cena dość wysoka, jednak trzeba zdać sobie sprawę, że zależna przeważnie w takich przypadkach od wielkości produkcji. A więc w miarę jej powiększenia — będzie z pewnością malała.

W Mielcu pokazano dwa modele Mikrusa: karetę i z nadwoziem odkrytym. Trzeba stwierdzić, że oba modele prezentują się bardzo dobrze, choć użyteczność nadwozia odkrytego w naszych warunkach klimatycznych wydaje się bardzo problematyczna. Na razie odkryty Mikrus nie ma nawet składanej budy.

WSK Rzeszów przygotowuje silnik o większym litrażu. Będzie on miał pojemność skokową 400 cm³. Produkcja tej wersji rozpocznie się jednak nie prędko, na razie przewiduje się wykonywanie silnika

300 cm³, których 10 000 musi zamortyzować oprzyrządowanie. Ślusznie tym bardziej, że własności dynamiczne Mikrusa są tak dobre, że naprawdę większy silnik nie jest konieczny.

Za kierownicą Mikrusa

...Trzeba skorzystać z okazji i spróbować Mikrusa w terenie zwłaszcza, że zdania co do sprawności Mikrusa są bardzo różne. Jedni chwalą, inni ganią. A, no spróbujmy.

Wybrałem odkryty wóz o pięknym czerwonym kolorze. Z wsładaniem miałem nieco kłopotu, ale nawet w większych samochodach trudno jest zmieścić na miejscu kierowcy metr osiemdziesiąt mojej wysokości. Gdy jednak znalazłem się za kierownicą z zadowoleniem stwierdziłem, że wszystko jest bardzo wygodne. Pomimo, że to mikrosamochód, miejsca jest sporo i siedzi się zupełnie wygodnie. Nawet odległość do kierownicy jest dostateczna, a przecież Mikrus ma **cztery miejsca**.

Przekręcam kluczyk, który nie tylko włącza zapłon, lecz również uruchamia rozrusznik. Silnik zaskakuje bardzo ładnie, a więc jedynka i — ruszam. Teraz następuje rozczarowanie: Mikrus niemal stoi w miejscu, z trudnością sunąc naprzód. Może jest jeszcze zimny? Niestety, dalsza jazda nie przynosi zmiany, zawieszony odstawiam wóz na miejsce. Oj, niedobrze...

Ale pokusa jest silna. Może spróbować

jazdy tym szarym odkrytym Mikrusem? Wsiadam. Ten Mikrus jest już nieco dotarty, bo ma sto kilometrów przebiegu. Kluczyk, rozrusznik, jedynka, dużo „gażu” i... rakieta! Po pierwszej jeździe nie byłem zupełnie przygotowany na taką dynamikę — to po prostu wspaniały wóz! Reaguje momentalnie na otwarcie przepustnicy, wchodząc na obroty bez żadnego sprzeciwu. Na pierwszym biegu dochodzę do 20 km/godz, drugi już 40 km/godz i trzeci. Na trzecim Mikrus osiąga ponad 60 km/godz i to bez specjalnego wysiłku. Tylko przy wyższych obrotach słychać gwizd dmuchawy, zresztą bardzo przyjemny i „sportowy”. Czwarty bieg raczej rzadko będzie używany w mieście, przyspieszenia na nim są bowiem słabe i należy traktować jako nadbieg przeznaczony na dłuższe przejazdy po drogach otwartych.

Zmiana biegów może być tylko określona jako „wspaniała”. Pomimo braku synchronizacji biegi wchodzą doskonale i jest niemal niemożliwe zgrzytnięcie nawet przy redukowaniu. Pewne zastrzeżenia budzi sprzęgło, które nie wyłącza dobrze. Ale mo to być po prostu sprawa regulacji w tym wozie.

Przy jeździe po „kocich łbach” zawieszenie okazuje się sztywne, ale nie tak, aby dyskwalifikowało pojazd. Zresztą już następne Mikrusy mają otrzymać znacznie miększe resorowanie. Niestety o zachowaniu się wozu na zakrętach trudno coś powiedzieć po bardzo krótkiej jeździe, przy szybkościach, jakie osiągałem. Mikrus po prostu skręcał tak, że nie występowały żadne objawy pod- czy nadsterowności. Na stwierdzenie takiej charakterystyki trzeba by znacznie większych szybkości. Za to zaskakujący jest promień skrętu, nawet na bardzo wąskich ulicach można zawrócić bez cofania. Idealny pojazd na miasto.

Z prawdziwym żalem wsiadam z Mikrusa. Tak, to jest jednak dobry samochód. A ów pierwszy Mikrus, jak się później okazało — chodził tylko „na” jednym cylindrze. Wymiana świecy również i ten samochód zamieniła w „rakieta”.

MAREK WACHOWSKI

