

---

## Od autora

---

Trzymacie Państwo w swoich rękach kolejną część publikacji o pojazdach samochodowych Jelcz. Jest to czwarta z kolei publikacja i z wielu względów jej powstanie miało dla mnie ogromne znaczenie. Opisuje ona lata, z wielu względów niezwykle ważne dla naszego kraju. Działalność i produkcja wielu przedsiębiorstw w latach 1990–1994 uległa bowiem w znacznym stopniu zmianom. Z wielu względów jest to publikacja dość wyjątkowa, gdyż opisuje na przykładzie jednego z największych przedsiębiorstw przemysłu motoryzacyjnego ówczesną sytuację i zmiany społeczno-ekonomiczno-gospodarcze. Transformacja ustrojowa to nie tylko zmiana nazwy naszego państwa z Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej na Rzeczpospolitą Polską, ustroju socjalistycznego na demokratyczny, gospodarki centralnie planowanej na gospodarkę wolnorynkową, to także wiele ważnych zmian mających wpływ na funkcjonowanie przedsiębiorstw (wówczas w większości państwowych). Smak „technologii zachodniej”, który objawił się w małym mieście pod Wrocławiem, w Jelczu-Laskowicach, w postaci najnowszych wyrobów takich firm, jak MAN i Volvo, prezentowanych przy okazji rozmów o przyszłej współpracy, stanowił niewątpliwie świadectwo zmian, które miały nastąpić. Dla Jelczańskich Zakładów Samochodowych wiązało się to przede wszystkim, w niedalekiej przyszłości, z unowocześnianiem i modernizacją produkowanych wyrobów, technologii wytwarzania, dostępem do najnowszych światowych metod produkcji i montażu, a także do sprawdzonych podzespołów jezdno-napędowych, które miały być udostępnione przez przyszłych partnerów jelczańskiego przedsiębiorstwa. Te zmiany miały pozwolić m.in. na dostosowanie produkowanych pojazdów do norm europejskich związanych np. z czystością spalin.

Lata 1990–1994 w podwrocławskim przedsiębiorstwie to jednak nie tylko poszukiwanie przyszłego inwestora strategicznego, ale także restrukturyzacja istniejącego majątku, redukcja zatrudnienia, spadek produkcji i zamówień, kurczący się rynek zbytu. Notabene do Polski masowo sprowadzano wówczas używane pojazdy z zagranicy, przyczyniając się tym samym do spadku zainteresowania potencjalnych klientów wyrobami rodzimego przemysłu motoryzacyjnego. Jakie miało to skutki?

Największe przedsiębiorstwo branży motoryzacyjnej, którego potęgą i zaplecze było budowane przez kilka pokoleń od 1952 roku, a wyroby były znane w wielu krajach świata, w ciągu zaledwie pięciu lat stało się jedynie „tworem” w niczym nieprzypominającym dawnych Jelczańskich Zakładów Samochodowych – „kolosa” wśród przedsiębiorstw na Dolnym Śląsku.

Oczywiście nie oznacza to, że w JZS nie starano się przełamywać impasu i niekorzystnej sytuacji, w jakiej znalazło się przedsiębiorstwo. Podpisano list intencyjny najpierw z firmą MAN, a następnie z firmą Volvo. Wprowadzono do produkcji całą gamę nowych i zmodernizowanych pojazdów: autobusów, samochodów ciężarowych i pożarniczych. W oferowanych pojazdach zastosowano nowoczesne jednostki napędowe, automatyczne i wielobiegowe skrzynie przekładniowe oraz wiele nowych podzespołów i elementów renomowanych światowych producentów. Wprowadzono elastyczne metody wytwarzania, polegające na wykonaniu pojazdu pod indywidualne wymagania klienta. Wszystkie te posunięcia miały na celu przekonanie potencjalnych nabywców do wybrania nowego polskiego wyrobu w miejsce kilkuletniego i wyeksploatowanego pojazdu sprowadzonego z zagranicy.

Niejako w tle wszystkich działań związanych z poszukiwaniem partnera dla fabryki i produkcją pojazdów, prowadzono działania zmierzające do prywatyzacji Jelczańskich Zakładów Samochodowych, które w lata dziewięćdziesiąte XX wieku weszły jeszcze jako przedsiębiorstwo państwowe. W efekcie podejmowanych działań

5 grudnia 1994 roku w Ministerstwie Przekształceń Własnościowych został złożony wniosek dyrektora naczelnego JZS – mgra Krzysztofa Rozenberga i Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwa o przekształcenie Jelczańskich Zakładów Samochodowych w jednoosobową spółkę skarbu państwa. Akt przekształcenia podpisał ówczesny minister przekształceń własnościowych Wiesław Kaczmarek w dniu 27 grudnia 1994 roku.

W dniu 2 stycznia 1995 roku przedsiębiorstwo państwowe, jakim do tej pory były Jelczańskie Zakłady Samochodowe, przekształcono aktem notarialnym w jednoosobową spółkę akcyjną skarbu państwa i postanowieniem Sądu Rejonowego Wrocław-Fabryczna wpisano do rejestru handlowego pod nazwą Jelczańskie Zakłady Samochodowe „Jelcz” Spółka Akcyjna.

Jelcz-Laskowice, styczeń 2016

Wojciech Połomski

## Podziękowania

Chciałbym serdecznie podziękować niżej wymienionym osobom za okazaną mi pomoc przy pracy nad niniejszą publikacją. Bez **WASZEJ** pomocy książka byłaby znacznie uboższa w informacje i materiał zdjęciowy.

Jarosław Brach – „Ciężarówki i Autobusy”, Radosław Chudziński, Wiesław Cieśla, Jerzy Cyrulik, Jan Dalgiewicz, Zbigniew Detyna, Sławomir Drązkiewicz, Monika Gałuszka-Sucharska – „Gazeta Powiatowa – Wiadomości Oławskie”, Paweł Grzegorzczak, Jerzy Kamiński – „Gazeta Powiatowa – Wiadomości Oławskie”, Piotr Kleszyk, Krzysztof Kobak, Jacek Kołodziej, Jacek Kontecki – „Ciężarówki i Autobusy”, Stefan Kopcza, Jan Kornicki, Jerzy Kossowski – „Automobilista”, Michał Kowalczyk, Piotr Król, Cezary Krysiuk, Jan Kukuła, Jan Langiewicz, Zbigniew Lempaszk, Jarosław Leśniowski, Krzysztof Maczaj, Bartek Musiał, Konrad Nowak, Jerzy Oleńczak, Jolanta Piétrzyk, Marek Pisarek, Jerzy Podlak, Ryszard Polit, Paweł Pronobis, Robert Przybylski, Wilhelm Semaniszyn, Jerzy Smyk, Jacek Sobota, Łukasz Supel, Artur Sypień, Zygmunt Szczepanik, Arkadiusz Szczupak, Michał Szczupak, Ryszard Szymański, Marek Trzeciakowski, Jacek Warczek, Krzysztof Wasilewski, Janusz Witkowski, Łukasz Wolniewicz, Rafał Zajas, Marian Zmysłony, Wirtualne Muzeum Motoryzacji Instytutu Transportu Samochodowego, a także moim najbliższym za dużo, dużo ... cierpliwości!!!



Plac wyrobów gotowych JZS – rok 1991

---

## Rozwój zakładów jelczańskich w latach 1990–1994

---

Lata 1990–1994 dla Jelczańskich Zakładów Samochodowych charakteryzowały się przede wszystkim produkcją w nowych realiach gospodarczych, nadążaniem za europejskimi trendami w produkcji pojazdów oraz dostosowaniem działalności przedsiębiorstwa do nowej rzeczywistości. Nie było to wcale takie proste.

Reformy polityczno-społeczno-ekonomiczne z lat 1989–1990, które wprowadzono w naszym kraju, miały oczywiście olbrzymi wpływ na funkcjonowanie i strategię rozwoju Jelczańskich Zakładów Samochodowych. Odbiło się to także na realizowanym od 1986 roku planie rozwojowym samochodów ciężarowych i autobusów. Został on znacząco skorygowany. Założenia techniczno-ekonomiczne nowych pojazdów zostały opracowane ponownie i obejmowały okres 1989–1995. Transformacja ustrojowa, dokonana na przełomie lat 1989–1990, przyniosła zakładom radykalną zmianę uwarunkowań działalności, stawiając ją przed wieloma problemami, które nie istniały w czasie gospodarki nakazowo-rozdzielczej. Ten okres w historii JZS „Jelcz” bardzo dobrze opisał w 2002 roku na łamach „Gazety Powiatowej – Wiadomości Oławskie” Jerzy Smyk. W artykule o wymownym tytule „Cenzura 1990 roku” czytamy m.in.:

*„Rok 1990 był szczególną cenzurą w historii »Jelcza«. Przede wszystkim nastąpiło głębokie otwarcie polskiego rynku motoryzacyjnego. Zniesiono instrumenty ochronne dla krajowych producentów. Stawki celne na import samochodów osobowych i użytkowych obniżono do 10,5%, zlikwidowano ograniczenia importowe na pojazdy używane, do przewozów międzynarodowych w transporcie drogowym dopuszczono tylko 8 zachodnich marek pojazdów, pojawiło się pojęcie »montażu przemysłowego« pojazdów samo-*

*chodowych, umożliwiające bezcłowy pełny import części do montażu samochodów (krajowi producenci płacili cło za import uzupełniający). Do tego wszystkiego doszło wysokie oprocentowanie kredytów. Bardzo szybko okazało się, że zakład zupełnie nie pasował do nowej rzeczywistości. 1 stycznia 1990 roku »Jelcz« zatrudniał 6852 pracowników, a posiadany majątek produkcyjny umożliwiał wytwarzanie ponad 9 tysięcy pojazdów w ciągu roku. To miało się nijak do szybko spadającego popytu na pojazdy użytkowe – prawie o 40% rocznie.*

*W roku 1990 »Jelcz« wszedł z nadmiernym zapasem wyrobów gotowych. 31 maja 1990 roku na nabywców »czekało« 1036 pojazdów, zamrażając ogromne środki obrotowe. Należy też zaznaczyć, że nie były to pojazdy na najwyższym światowym poziomie technicznym, umożliwiającym konkurowanie z pojazdami importowanymi z zachodu. Na to wszystko nakładały się nierytmiczne dostawy kooperacyjne, w wyniku niezbilansowania się krajowej bazy surowcowej. Wprowadzenie zasady rozliczeń dolarowych w handlu zagranicznym z krajami byłej RWPG praktycznie wyeliminowało jelczański eksport. Warto przypomnieć, jaka wtedy była struktura fabryki. Nie było służby marketingowej, która badałaby potrzeby rynku, pozyskując zamówienia na wyroby »Jelcza«. Ale dawny potentat motoryzacyjny dysponował wówczas m.in. Fabryką Mechanizmów Samochodowych w Szczecinie, Odlewnią Żeliwa w Kątach Wrocławskich, Wydziałem Tworzyw Sztucznych w Bierutowie, a także spełniał funkcje niemające najmniejszego związku z produkcją pojazdów użytkowych. Dodatkowo »Jelcz« władał kotłownią, oczyszczalnią ścieków, gospodarką hotelową, transportem towarowym i osobowym, gospodarką żywnościową,*

ujęciem wody z siecią wodociągową oraz szkołami przyzakładowymi i warsztatami szkolnymi, strażą pożarną oraz pralnią”.

Aby dopełnić całości opisu nowej rzeczywistości warto w tym miejscu wspomnieć o najważniejszych ustawach rządowych, które miały wpływ na przemianę ustroju społeczno-ekonomicznego w Polsce. Wprowadzenie tych ustaw zmieniło przecież zasady funkcjonowania naszego państwa i miało olbrzymi wpływ także na funkcjonowanie takich zakładów jak „Jelcz”.

Co się kryje wobec tego pod pojęciami: „nowa rzeczywistość” i „transformacja ustrojowa”?

Odpowiedzi na te pytania wraz z omówieniem ustaw, które miały tak znaczący wpływ na całkowitą przemianę ustroju w Polsce, dość dokładnie i rzeczowo opisał w swojej książce „Strategia taborowa polskich przedsiębiorstw międzynarodowego transportu ładunków” dr Jarosław Brach. Czytamy w niej m.in.: „Pierwszym najważniejszym aktem, który stworzył podwaliny pod całkowicie nowy ustrój społeczno-gospodarczy naszego państwa, była ustawa o działalności gospodarczej (Ustawa z 23.12 1988 roku o działalności gospodarczej, DzU 1988, nr 11, poz. 324). Uchwalono ją w dniu 23 grudnia 1988 roku, jeszcze za rządów Mieczysława Rakowskiego, w sychkowym okresie PRL. Stanowiła ona wówczas, szczególnie w obozie socjalistycznym, istotne novum w kwestii zaproponowanych rozwiązań. Stwarzała, bowiem bazę do uruchomienia w przyszłości mechanizmów skutkujących przejściem z niewydolnego systemu centralnie planowanego do systemu opartego na zredukowanej ingerencji władz oraz na działaniu sił podaży i popytu, czyli systemu gospodarki rynkowej. Tym samym stwarzała warunki systemowe do przechodzenia z ustroju gospodarczego bazującego na dominującej własności państwowej oraz odgórnym ustalaniu planów i następnie sprawdzaniu realizacji tych planów, polegającym na porównaniu rzeczywistych osiągnięć z założonymi wcześniej wskaźnikami, do ustroju, w którym istniejące potrzeby poprzez mechanizm rynkowy wpływały na poziom produkcji krajowej oraz krajowego eksportu i importu. (...) Przede wszystkim dzięki ustawie z dnia 23 grudnia osoby fizyczne mogły rozpocząć prowadzenie w znacznym stopniu nieskrępowanej działalności gospodarczej. Doszło również do rzeczywistego zrównania pod-

miotów, niezależnie od formy ich własności oraz formy organizacyjnej, gdyż wszystkie podmioty na równych prawach mogły korzystać z kredytów bankowych i zaopatrywać się w niezbędne środki produkcji. W efekcie miały zniknąć wszelkie dotychczasowe preferencje i udogodnienia, z jakich wcześniej korzystały przedsiębiorstwa państwowe”.

Nie oznacza to oczywiście, że już od pierwszych miesięcy obowiązywania ustawy realia życia społeczno-ekonomiczno-gospodarczego uległy zmianie. W dalszym ciągu bowiem dominowała własność państwowa i utrzymująca się reglamentacja na wybrane towary. Zdecydowanie większe znaczenie miały reformy zapoczątkowane przez rząd Tadeusza Mazowieckiego, znane jako „plan Balcerowicza”. I znów sięgniemy po cytat z książki dra Jarosława Bracha: „(...) plan ten oznaczał bowiem:

- definitywny koniec centralnego rozdzielnika. Zgodnie z zasadami jego funkcjonowania praktycznie całość produkcji, w tym fabryk zajmujących się wytwarzaniem pojazdów użytkowych, trafiała do przedmiotów wybranych przez właściwe organa nadrzędne, z Państwową Komisją Planowania Gospodarczego na czele. Były to generalnie podmioty państwowe. Pod koniec lat 80. przedsiębiorstwa mogły wprowadzić prowadzić tzw. sprzedaż rynkową w ramach 1-procentowej puli, tzn. mogły 1% swojej produkcji sprzedawać poza rozdzielnikiem, ale przy istniejącym popycie z jednej strony i wielkości wytwarzania z drugiej, ilości te były niewystarczające. (...) Oprócz tego możliwa była sprzedaż dewizowa w ramach tzw. eksportu wewnętrznego. (...) Likwidacja odgórnego planowania i centralnego rozdzielnika spowodowała, że to klienci zaczęli decydować o tym, co powinno powstawać w poszczególnych zakładach. Zakłady musiały zatem wytwarzać nie takie wyroby i w takiej ilości, jak narzucało im państwo, lecz tyle wyrobów i takie, jakie chcieli nabyć odbiorcy;
- urealnienie cen. W nowej rzeczywistości gospodarczej już bez znaczenia pozostawał fakt, czy wyroby kupowano z pierwszego, czy z drugiego obszaru płatniczego. Oba obszary stały się granicą, bez jej zróżnicowania, co wynikało także ze zmian systemowych zapoczątkowanych w byłych państwach socjalistycznych. (...)

Jednocześnie doszło do zmiany przepisów dewizowych oraz wprowadzenia wewnętrznej wymiennalności naszej waluty. Pierwotny, ustalony na dzień 1 stycznia 1990 roku kurs wymiany wynosił 1 USD = 9500 PLZ. Był to kurs sztywny i jedyny obowiązujący w kraju. Przestały tym samym istnieć dwa znane z poprzedniej epoki kursy – oficjalny i znacznie wyższy (ze słabszym złotym) nieoficjalny – czarnorynkowy. Dzięki temu ułatwiona została możliwość realnego porównania cen taboru produkcji krajowej i taboru importowanego, bez względu na to czy, skąd był on importowany i w jakiej lokalnej walucie bazowo była wyrażona jego cena (...);

- znaczną redukcję różnic cenowych między taborem produkcji krajowej i taborem importowanym, będącą skutkiem urealnienia cen. W poprzednim systemie gospodarczym, nawet przy uwzględnieniu czarnorynkowego kursu wymiany, ceny taboru pochodzącego z krajowych fabryk wciąż pozostawały atrakcyjne. Stanowiło to następstwo poważnych braków, w rezultacie, czego każde dobro, którego podaż była reglamentowana, natychmiast po zakupie znacznie zyskiwało na wartości, nawet 20–30% i więcej. W gospodarce wolnorynkowej zaczął tymczasem działać mechanizm odwrotny. Zaraz po zakupie wartość nabytego dobra ulegała zmniejszeniu. Do tego, w wyniku urealnienia cen nośników energii, wzrostu płac oraz ogólnego wzrostu kosztów funkcjonowania, zakłady krajowe musiały podnosić ceny na swoje produkty. Doprowadziło to do sytuacji, w której ceny tych produktów rosły, a jednocześnie jeden oficjalny kurs walutowy (...), ułatwił porównywanie cen. Tym samym dotychczasowa przewaga cenowa wyrobów produkcji krajowej uległa zmniejszeniu;
- pełną swobodę zakupu przez dowolne podmioty, czy to osoby fizyczne prowadzące działalność gospodarczą, czy jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej, czy jednostki organizacyjne taką osobowość mające, takiego taboru, co do parametrów, ilości i źródła pochodzenia (tabor fabrycznie nowy, używany, krajowy, importowany), jaki tym podmiotom w określonym momencie był potrzebny i na jaki te podmioty, uwzględniając występujące ograniczenia natury finansowej, w danym momencie mogły sobie pozwolić”.

Następną ustawą dotyczącą ustroju ekonomicznego, była ustawa z dnia 13 lipca 1990 roku (DzU 1990, nr 51, poz. 198 z późniejszymi zmianami) o prywatyzacji przedsiębiorstw państwowych. W swoim zapisie ustawa przewidywała dwie drogi prywatyzacji: kapitałową i likwidacyjną. Pierwsza z dróg prywatyzacyjnych polegała na komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego, czyli na początku przekształcenie go w jednoosobową spółkę Skarbu Państwa, a następnie przeprowadzenie prywatyzacji, gdy utworzona spółka przekazywała akcje lub udziały osobom trzecim. Druga z dróg nakreślonych w omawianej ustawie prywatyzacyjnej, tzw. likwidacyjna, zakładała, iż Skarb Państwa lub jego reprezentanci, będący organem założycielskim, za zgodą Ministra Przekształceń Własnościowych mogą oddać w odpłatne użytkowanie całe przedsiębiorstwo lub jego zorganizowaną część spółce utworzonej przez osoby fizyczne. Do spółki tej musiała jednak przystąpić większość pracowników likwidowanego podmiotu. Na mocy zawartej umowy strony przewidywały odpłatne korzystanie z otrzymanego mienia Skarbu Państwa na ściśle określonych zasadach, w tym dotyczących przejęcia praw i obowiązków likwidowanego przedsiębiorstwa przez nowo powstały podmiot, który jedynie przystał z tego mienia lub stawał się jego właścicielem. Aby pomóc nowemu podmiotowi, w ustawie zagwarantowano możliwość prolongaty jego zobowiązań wobec Skarbu Państwa. Treści zawieranych umów mogły być ponadto elastycznie formułowane, co z kolei stwarzało możliwość dostosowania ich treści do konkretnej sytuacji i w rezultacie taka umowa mogła mieć odmienny charakter prawny. Oczywiście nie są to wszystkie akty prawne uchwalone w latach 1989–1990 w naszym kraju. Te wspomniane powyżej miały jednak bardzo duży wpływ na działalność i ogólną sytuację, w jakiej znalazły się Jeliczańskie Zakłady Samochodowe w owym czasie. A jak przedstawiała się sytuacja samej fabryki w 1990 roku? W styczniu 1990 roku, na jeliczańskim placu wyrobów gotowych czekało na nabywców ponad 1000 gotowych pojazdów. Opisane powyżej przemiany w stosunkowo mocny i negatywny sposób wpłynęły na sprzedaż fabrycznie nowych pojazdów. Wzrosły również ceny. W pierwszym tygodniu 1990 roku fabryka wyprodukowała 41

ciężarówek, 17 autobusów i 11 wozów strażackich. Wartość sprzedaży wyniosła ponad 2 miliardy złotych. W 1989 roku były to doskonały wynik. Rzeczywistość roku 1990 spowodowała, że było to niewiele. A jak kształtowały się wówczas ceny nowych pojazdów?

Najtańsza wówczas ciężarówka Jelcz 325 kosztowała 94 miliony złotych, najdroższa – Jelcz S 416 – 150 milionów złotych, podwozie Jelcz P 325 – 83 miliony złotych, podwozie Jelcz P 642 – 170 milionów złotych. Ciągnik siodłowy Jelcz C 342 kosztował 102 miliony, C 642 – 175 milionów złotych. Autobusy z Jelcza były dużo droższe, np. Jelcz M 11 kosztował 153 mln, L 11 – 161 mln, PR 110 D Lux – 370 mln, D 120 – 380 mln. Najdroższym autobusem w ofercie fabryki był montowany w fabryce przegubowy IK 160 P, który kosztował 584 mln, po doliczeniu podatku jego cena wzrastała do 631,8 milionów złotych. Ceny samochodów pożarniczych wynosiły od 120 do 150 milionów złotych. Na zakup pojazdów w tych cenach ciężko było znaleźć w tamtej chwili chętnych. Ogólnie na rynku zapanała zapaść spowodowana przez spadek produkcji w wielu dziedzinach krajowego przemysłu. Oczywiście spadek produkcji zanotowały także JZS „Jelcz”:

- 1988 rok – 8893 sztuki,
- 1989 rok – 7875 sztuk
- 1990 rok – 4681 sztuk,
- 1991 rok – 1763 sztuki.

Czy jednak sytuacja fabryki była tak tragiczna? Oddajmy głos, pełniącemu w tym czasie obowiązki dyrektora naczelnego JZS magistrowi Janowi Dalgiewiczowi:

*„Fabryka – wprawdzie nie bez kłopotów, bo gdzież ich nie było – funkcjonowała normalnie. Była zaopatrzona w materiały, można powiedzieć, że magazyny były pełne, co stanowiło wielki walor w warunkach powszechnego w kraju niedostatku, zachowano ciągłość produkcji, było co sprzedawać, nie było długów bankowych, była wiarygodność kredytowa. Na koniec czerwca 1990 roku w JZS osiągnięto bardzo wysoki zysk”.*

Wydarzenia, które potem nastąpiły miały ogromny wpływ na dalsze losy jelczańskiej fabryki. Z racji ich ogromnego znaczenia, postanowiłem je przypomnieć w porządku chronologicznym. Oczywiście niektóre z nich z racji swojej rozpiętości czasowej będą wymagały osobnego

omówienia, ale sądzę, że zapoznanie się z nimi pozwoli zrozumieć sytuację, w jakiej znalazły się zakłady w 1990 roku oraz to wszystko, co wydarzyło się w kolejnych czterech, omawianych w tej publikacji, latach funkcjonowania Jelczańskich Zakładów Samochodowych.

W artykule „Cenzura roku 1990” (GP-WO nr 15/2002) Jerzy Smyk pisał:

*„Wskutek braku pracy w bezpośredniej produkcji, zarządzano przerwami w pracy przedsiębiorstwa. Zapadła też decyzja o zwolnieniach grupowych, które miały objąć osoby uprawnione do przejścia na emeryturę, pracujące krócej niż rok oraz posiadające kilkuhektarowe gospodarstwa. Propozycje kierownictwa nie zachwyciły przedstawicieli załogi. 4 czerwca 1990 roku Rada Pracownicza zawiesiła Jana Dalgiewicza w czynnościach dyrektora Jelcza. Stanowisko to objął Krzysztof Rozenberg, jako tymczasowy kierownik JZS”.*

Ostatecznie, dyrektor Jan Dalgiewicz został odwołany ze stanowiska z dniem 3 sierpnia 1990 roku. Tego samego dnia Rada Pracownicza Przedsiębiorstwa ogłosiła konkurs na stanowisko dyrektora naczelnego Jelczańskich Zakładów Samochodowych. Takie wydarzenie w całej dotychczasowej historii JZS miało miejsce po raz pierwszy.

Do konkursu na objęcie stanowiska dyrektora naczelnego JZS zgłosiło się dwóch kandydatów: mgr Krzysztof Rozenberg i inż. Andrzej Urban. W skład powołanej komisji konkursowej weszli: mgr Jerzy Preś, inż. Tomasz Bryzek, mgr inż. Ryszard Wrzesiński, mgr Jerzy Lubowicz i Bronisław Okoń. Pierwszych dwóch członków komisji wyznaczył minister przemysłu, natomiast pozostali zostali wytypowani przez Radę Pracowniczą Przedsiębiorstwa. Warto również dodać, że komisja uchwaliła regulamin konkursu oraz dokonała wyboru mgra inż. Ryszarda Wrzesińskiego na przewodniczącego Komisji oraz mgra Jerzego Lubowicza na jej sekretarza. Komisja powołała ponadto zespół ekspertów pod kierownictwem doc. dra hab. Tadeusza Listwana, w celu przeprowadzenia testów i badań wiedzy ekonomicznej oraz umiejętności i zdolności kierowniczych kandydatów.

Konkurs odbył się w dniach 12 i 13 września 1990 roku. W drugim dniu trwania konkursu, Komisja po zapoznaniu się z pracami pisemnymi kandy-

datów oraz z wynikami testów i badań, w tajnym głosowaniu, jednogłośnie wyłoniła mgr Krzysztofa Rozenberga, jako kandydata na stanowisko dyrektora naczelnego Jelczańskich Zakładów Samochodowych.

Koncepcja, którą mgr Krzysztof Rozenberg przedstawił Komisji konkursowej sprowadzała się do trzech zasadniczych tez:

1. uzyskania wyników finansowych gwarantujących fabryce utrzymanie się i rozwój,
2. podniesienia efektywności zarządzania,
3. zmiany świadomości pracowników pod kątem zrozumienia i zaakceptowania nowych warunków gospodarczych oraz zarządzania przedsiębiorstwem.

Niektóre z koncepcji dyrektora naczelnego były realizowane już od 4 czerwca 1990 roku, kiedy powierzono mu stanowisko tymczasowego kierownika JZS.

Jak pamiętamy, w maju 1990 roku na fabrycznym placu wyrobów gotowych na odbiorców czekało 1036 pojazdów. Sprzedaż gotowych wyrobów utrzymywała się w granicach 70 mld ówczesnych złotych miesięcznie. Pod koniec roku 1990 zapasy wyrobów gotowych zmalały o około dwie trzecie. Istotnym problemem w nowej rzeczywistości gospodarczej stały się koszty utrzymania przedsiębiorstwa. Podobnie jak w wielu polskich przedsiębiorstwach, także w JZS kierownictwo zostało zmuszone do wprowadzenia koniecznych zmian i restrukturyzacji, w tym m.in. do zmniejszenia majątku produkcyjnego i nieprodukcyjnego, a przede wszystkim zatrudnienia.

Konieczne stały się także zmiany w zakresie struktury organizacyjnej oraz w systemie zarządzania przedsiębiorstwem. Pierwsze istotne zmiany nastąpiły już w kwietniu 1990 roku. Mianowicie 2 kwietnia zostało zlikwidowanych 230 stanowisk kierowniczych oraz zlikwidowano dwa zakłady. W sumie w latach 1990–1991 zmniejszono liczbę stanowisk kierowniczych z 596 do 253, zwiększając równocześnie zakres odpowiedzialności pozostałych kierowników.

Wprowadzane zmiany w strukturze przedsiębiorstwa wiązały się także z takimi zagadnieniami, jak zatrudnienie i płace. W 1990 roku załoga JZS liczyła w sumie 6725 pracowników. Pod koniec roku 1991 liczba pracowników wynosiła już 5782. W okresie tym nie było jednak zwolnień grupowych. Zmniejszenie stanu zatrudnie-

nia osiągnięto głównie w skutek przechodzenia pracowników na emeryturę.

Przyjęto także założenie, że w celu modernizacji technologii firmy oraz rozszerzenia oferty produktów dla zaspokojenia potrzeb klientów, jak również zapewnienia, że produkowane pojazdy będą spełniać najostrzejsze normy techniczne i ekologiczne, niezbędna jest prywatyzacja przedsiębiorstwa z udziałem inwestora strategicznego. Do tego momentu we własnym zakresie prowadzono prace zmierzające w kierunku unowocześnienia produkowanych pojazdów. W 1990 roku zainteresowanych współpracą z JZS było dwóch kontrahentów: niemiecka firma MAN oraz szwedzki koncern Volvo.

Równoległe z opisywanymi powyżej posunięciami podejmowano wiele różnych zadań. Pod koniec 1990 roku powstał w JZS pion marketingu i sprzedaży oraz połączono pion produkcji i handlowy.

Dnia 31 grudnia 1990 roku zarządzeniem Ministra Przemysłu i Handlu uległo podziałowi przedsiębiorstwo pod nazwą Jelczańskie Zakłady Samochodowe Przedsiębiorstwo Wielozakładowe w Jelczu-Laskowicach poprzez wyłączenie zakładu Fabryka Mechanizmów Samochodowych w Szczecinie. Należy przypomnieć, iż fabryka w Szczecinie była jednym z ważniejszych kooperantów jelczańskich zakładów. Połączenie z tym przedsiębiorstwem nastąpiło 1 lipca 1986 roku, decyzją ówczesnego Ministra Hutnictwa i Przemysłu Maszynowego. Powstały wówczas z połączenia JZS Jelcz z FMS Szczecin zakład otrzymał nazwę Jelczańskie Zakłady Samochodowe Przedsiębiorstwo Wielozakładowe w Jelczu-Laskowicach.

Gwoli prawdy historycznej należy wspomnieć, iż restrukturyzację fabryki zapoczątkowano już 29 grudnia 1989 roku. Nastąpiło wówczas przekazanie Odlewni Żeliwa Szarego w Kątach Wrocławskich przedsiębiorstwu zagranicznemu „METRACO” we Wrocławiu. Stało się to możliwe na podstawie zawartego porozumienia w dniu 21 sierpnia 1989 roku wraz z aneksem do porozumienia z dnia 11 grudnia 1989 roku. Wspomniana odlewnia wchodziła od 1 września 1982 roku w skład jelczańskiego Zakładu Obróbki Mechanicznej Z-4.

W roku 1991 coraz wyraźniej było widać konsekwencje zmian w systemie gospodarczym kraju, wpłynęły one negatywnie na sprzedaż fa-



brycznie nowych pojazdów. Na rynku nastąpiła zapaść spowodowana przez spadki produkcji w wielu dziedzinach przemysłu. Dotyczyło to również odbiorców produkowanych w Jelczu pojazdów. Ponadto wyprzedaż używanego taboru przez krajowe przedsiębiorstwa oraz import pojazdów używanych dodatkowo skomplikowały sytuację. Szczególnie ten ostatni aspekt dał się we znaki polskim producentom. Otwarte i nieszczerne granice, brak realnej osłony celnej i zakazu sprowadzania używanych aut zawodziło oczywiście spadkiem produkcji. Całości problemu dopełniała opinia, iż wszystko, co polskie jest kiepskiej jakości.

Sytuację polskiego przemysłu motoryzacyjnego bardzo dobrze podsumował jeden z najlepszych polskich dziennikarzy motoryzacyjnych mgr inż. Stanisław Szelichowski, w artykule prasowym zatytułowanym „Spadek produkcji polskiego przemysłu motoryzacyjnego”. Tekst został opublikowany na łamach miesięcznika „AUTO Technika Motoryzacyjna” w numerze 4 z 1992 roku. Oto obszernie fragmenty:

„Produkcja naszych fabryk spadła w 1991 roku we wszystkich dziedzinach wytwarzania. O 100 tysięcy mniej wykonano samochodów osobowych, o połowę mniej autobusów, samochodów ciężarowych i dostawczych, załamał się zupełnie przemysł motocyklowy, który właściwie zakończył produkcję jednośladów i bydgoski Romet w 1992 roku będzie jedynie sprzedawał wyprodukowane dawniej zapasy.

Można zaryzykować stwierdzenie, że rok 1991 był najtrudniejszym w historii polskiego przemysłu motoryzacyjnego. Zderzenia z realiami gospodarki rynkowej spowodowały konieczność urealnienia cen wyrobów naszych fabryk motoryzacyjnych, co spowodowało kłopoty ze sprzedażą produktów mało konkurencyjnych, a w wielu przypadkach przestarzałych. Jednocześnie polityka przemysłowa rządu, a właściwie jej brak, postawiła w trudnej sytuacji w zasadzie wszystkie przedsiębiorstwa państwowe, a wśród nich również fabryki motoryzacyjne. Również polityka finansowa władz, a w ślad za nią polityka kredytowa banków spowodowała określone trudności, które np. w FSO pociągnęły za sobą wypowiedzenie gwarantowanych kredytów, bez których nie było możliwości prowadzenia rytmicznej produkcji, często nawet w zmniejszonej skali.

Istotnym czynnikiem był zużyty, nieodnawiany od lat park maszynowy oraz niepełny stan zatrudnienia w wielu zakładach. W minimalnym zakresie były realizowane zakupy inwestycyjne dla renowacji zdezelowanych maszyn i nielicznych nowych uruchomień. W efekcie można było obserwować obniżony popyt na wyroby przemysłu motoryzacyjnego, chociaż w zasadzie udawało się sprzedać wyprodukowane w 1990 roku pojazdy. (...) Zakłady motoryzacyjne musiały, więc – siłą rzeczy – wykazywać bardziej elastyczne podejście do zagadnień produkcyjnych. (...) Nie można jednak nie zauważyć niewątpliwych osiągnięć niektórych fabryk. (...)

Najistotniejsze uruchomienia w Jelczu to dostosowanie produkowanych samochodów ciężarowych do napędu przez ekologiczne, czyste silniki Steyr czy też silnik WSK Mielec z turbodoładowaniem o mocy 200 kW. Wdrożono do – minimalnej niestety – produkcji ciągnik siodłowy C 422 z osią przednią o dopuszczalnym nacisku 6,5 t, samochód S 620 WW z kabiną wysokowagową, podwozia typu P 422 pod zabudowę na nich różnych specjalistycznych nadwozi; możliwe stało się też od 1991 roku wyposażanie samochodów Jelcz w skrzynie ładunkowe z aluminiowymi burtami. (...)

Gdy staraliśmy się uzyskać informacje na temat zamierzeń produkcyjnych na 1992 rok – wiele zakładów nie było w stanie podać konkretnych liczb, bowiem w obecnych warunkach, które chyba się niewiele zmienią w porównaniu z minionym rokiem, decyzje odnośnie wielkości produkcji będą korygować w zależności od zapotrzebowania, nakładów, możliwości kooperacyjnych, środków finansowych itp. (...)

Jelcz liczy na finalizowanie współpracy z Volvo, w wyniku czego zostaną wdrożone do produkcji nowe samochody skrzyniowe Jelcz S 422 D/1 oraz ciągnik siodłowy C 423D/1 i C 623D/1 z pneumatycznym zawieszeniem osi tylnej, a w autobusach miejskich i turystycznych typu 120 będą – jak się wydaje – zastosowane silniki Volvo albo też MAN”.

Wnioskując z powyższego tekstu, sytuacja krajowego przemysłu motoryzacyjnego nie była zbyt ciekawa. Wracając do sprawy sprowadzania do Polski używanych aut, które niejednokrotnie z racji swojego wieku powinny znajdować się na złomowisku, warto zastanowić się również

nad pozytywnym aspektem tego problemu. Kilka lat temu rozmawiałem z panem, który zaczął tworzyć przedsiębiorstwo przewozowe na początku lat dziewięćdziesiątych ubiegłego wieku. Rozmawialiśmy na temat sprowadzania używanych ciężarówek do kraju właśnie w tamtych latach. Oto fragment jego wypowiedzi:

*„Ludzie woleli kupić przykładowo w Niemczech używanego Mercedesa, nawet starszy rocznik, bo był on lepszy niż niejedna polska ciężarówka. Kabina bardziej komfortowa i wiadomo Mercedes – nie psuje się, inna technologia, a polski, nawet nowy i szmelc, zero komfortu, do tego cena, wolałem auta ściągać z zachodu”.*

Podobne podejście do sprawy miała większość ludzi zajmujących się transportem. Właśnie takie podejście wywołało swoistą walkę o klienta. Stanowiło siłę napędową do stworzenia pojazdów niezawodnych, dobrych jakościowo.

Z perspektywy minionych lat mogę twierdzić, że w tamtej sytuacji i mając do dyspozycji określony potencjał JZS wyszły z tego starcia obroną ręką. W dość krótkim czasie fabryka była w stanie przedstawić nowe pojazdy, bardziej konkurencyjne. Pomogły w tym przede wszystkim więzi kooperacyjne, których początek datował się na lata siedemdziesiąte i osiemdziesiąte XX wieku. Początkowo skoncentrowano się głów-

nie na obszarach, w których luka konstrukcyjna i technologiczna była największa. Prace rozpoczęto od wyposażania pojazdów jelczańskich w nowe jednostki napędowe. W jelczańskich samochodach ciężarowych pojawiły się stosunkowo tanie, dobrej jakości oraz charakteryzujące się dobrymi parametrami silniki wysokoprężne austriackiej firmy Steyr. W ślad za nimi pojawiły się również wieloprzekładniowe skrzynie biegów niemieckiej firmy ZF. Po nawiązaniu współpracy z firmą MAN, w jelczańskich autobusach miejskich i dalekobieżnych pojawiły się silniki tego producenta. Dodatkowo do oferty fabryki trafiły autobusy miejskie wyposażone w automatyczne skrzynie przekładniowe. Projekty, które opracowywano już w latach osiemdziesiątych XX wieku, stopniowo były wdrażane do produkcji. Taka sytuacja miała miejsce m.in. z podwójnym mostem typu „tandem”, którego produkcję z myślą o jelczańskich samochodach ciężarowych uruchomiono na początku lat dziewięćdziesiątych. Efektem działań Jelcza w kierunku rozwoju produkowanych pojazdów była prezentacja w marcu 1991 roku ciągnika siodłowego Jelcz C 422, wyposażonego w silnik Steyr WD 615 o mocy 310 KM.

Ten model pojazdu w innej, bogatszej kompletacji zaprezentowano kilka miesięcy później na MTP



Ciągnik siodłowy Jelcz C 422 D/1 zaprezentowany w marcu 1991 roku



Wyroby JZS z 1991 roku. Od lewej: ciągnik siodłowy Jelcz C 422 D/1M, autobus turystyczny Jelcz PR 110 D-M, ciągnik siodłowy Jelcz C 620 D/3, samochód skrzyniowy Jelcz S 422 D, podwozie samochodowe Jelcz W 642 DT

w Poznaniu wraz z luksusowo wyposażonym autobusem turystycznym Jelcz PR 110 D-M i autobusem miejskim Jelcz PR 110 MM, które zostały wyposażone w silniki firmy MAN. Wszystkie te wydarzenia zostaną przypomniane i opisane szerzej na kartach niniejszej publikacji.

Szansą wyjścia z impasu miał być podpisany w styczniu 1991 roku list intencyjny o współpracy z niemiecką firmą MAN. Wspólnie z niemieckim kontrahentem planowano rozwój jelczańskich wyrobów, co w konsekwencji miało pozwolić Jelczowi na zajęcie godnego miejsca na rynku producentów pojazdów użytkowych. Wspólnie planowano również w niedalekiej przyszłości utworzenie spółki, joint venture Jelcz-MAN. Rozmowy z tą firmą bardzo szybko zostały jednak zawieszono, powodem była zbyt odległa przyszłość ewentualnego wejścia kapitałowego firmy MAN do Jelcza. We wrześniu 1991 roku podpisano kolejny list intencyjny, tym razem była to szwedzka firma Volvo. Także z tym kontrahentem wiązano duże nadzieje. Z firmą Volvo negocjowano warunki współpracy w latach 1992–1993. Początek 1994 roku miał przynieść finalizację ustaleń. Do tego jednak nie doszło.

W 1991 roku kierownictwo przedsiębiorstwa podjęło decyzję o sprzedaży budynku Ośrodka Badaawczo-Konstrukcyjnego JZS w Świętej Katarzynie koło Wrocławia.

Rok 1991 zamknięto wykonaniem 1763 pojazdów. Na liczbę tą składały się:

- samochody skrzyniowe 308 sztuk,
- ciągniki siodłowe 305 sztuk,
- podwozia samochodowe 433 sztuk,
- pojazdy specjalizowane 209 sztuk,
- autobusy miejskie 271 sztuk,
- autobusy dalekobieżne 237 sztuk.

Rok 1992 przyniósł jedną z najistotniejszych restrukturyzacji w historii Jelczańskich Zakładów Samochodowych. W pierwszych dniach 1992 roku kierownictwo fabryki podjęło decyzję o wyodrębnieniu i wyłączeniu ze struktur JZS Zakładu Usług Technicznych. Pierwsza faza tego zamierzenia polegała na powołaniu zakładu, działającego nadal w strukturze przedsiębiorstwa, stopniowo przygotowywanego do wydzielenia. Na stanowisko kierownika ZUT powołano mgra Andrzeja Urbana. Po niezbędnym okresie przygotowań i opracowaniu pełnej dokumentacji związanej z wydzieleniem nowego zakładu, do organu założycielskiego JZS, jakim było Ministerstwo Przemysłu i Handlu, złożono wniosek o wyodrębnienie nowego zakładu ze struktur fabryki. Dnia 1 kwietnia 1992 roku ministerstwo podjęło pozytywną decyzję w sprawie powołania samodzielnego działającego Przedsiębiorstwa Usług Techniczno-Socjalnych. Dnia 30 kwietnia nominację na stanowisko dyrektora otrzymał jego dotychczasowy kierownik – Andrzej Urban. Po wygraniu konkursu, 24 września 1992 roku został on pierwszym dyrektorem PUTS.

Autobus turystyczny  
Jelcz T 120 V z silnikiem  
Volvo i ciągnik siodłowy  
Jelcz C 423 D/1  
prezentowane na  
I Międzynarodowych  
Targach Motoryzacji  
w Poznaniu w 1992 roku



Głównym celem nowo utworzonego przedsiębiorstwa było przejście od JZS agend niezwiązanych z bezpośrednią produkcją pojazdów. PUTS przejęło od JZS świadczenie usług w zakresie ciepłownictwa, oczyszczalnię ścieków, zakład transportu drogowego i kolejowego, usługi remontowo-budowlane, służbę żywienia zbiorowego, gospodarkę hotelową i mieszkaniową, usługi pralnicze, produkcję nowych narzędzi wraz z oddziałem narzędziowym, a także Zakładową Straż Pożarną. Do nowo utworzonego przedsiębiorstwa przeszło 770 dotychczasowych pracowników JZS. Stosowaną umowę w sprawie podziału majątku pomiędzy JZS a PUTS podpisano 11 września 1992 roku. Kilka miesięcy przed tymi wydarzeniami w Jelczu została zaakcentowana współpraca z koncernem Volvo. Silniki tego producenta znalazły się w m.in. w autobusie miejskim oraz w autobusie przeznaczonym do turystyki. Drugi z wymienionych pojazdów został zaprezentowany podczas I Międzynarodowych Targów Motoryzacji w Poznaniu wraz z najnowszą propozycją fabryki, przeznaczoną dla ciężarowych przewoźników krajowych i międzynarodowych. Był to ciągnik siodłowy Jelcz C 423 D/1 wyposażony m.in. w paraboliczne resory, zawieszenie pneumatyczne oraz oczywiście w jednostkę napędową firmy Steyr. Oferta fabryki stopniowo się rozszerzała, czego dowodem była także prezentacja samochodu ratownictwa technicznego oraz wy-

konanego we współpracy z firmą Volvo autobusu przegubowego Jelcz Volvo M 180.

Jeżeli chodzi o produkcję pojazdów, to chyba najistotniejszą sprawą było jednak uruchomienie produkcji nowego autobusu miejskiego Jelcz 120 M. Po wielu latach zaprezentowano w lutym 1992 roku następcę autobusu miejskiego Jelcz PR 110 M.

Na koniec 1992 roku w JZS pracowało już tylko 3968 osób. Był to efekt wydzielenia Przedsiębiorstwa Usług Techniczno-Socjalnych oraz pierwszych w historii fabryki zwolnień grupowych. Zanotowano także znaczny spadek produkcji nowych wyrobów. Przez cały rok 1992 w JZS wyprodukowano 964 sztuki pojazdów:

- 637 samochodów ciężarowych;
- 254 autobusy;
- 73 samochody specjalizowane.

Dyrektor naczelny JZS mgr Krzysztof Rozenberg, podsumowując działalność przedsiębiorstwa powiedział m.in.: „Nie wszystkie zamierzenia planowane na rok 1992 udało się zrealizować. Wielkość zatrudnienia, mimo znacznego obniżenia, nadal jest za wysoka w stosunku do ilościowego poziomu produkcji. Nie sprzedaliśmy kilku obiektów wskutek braku rozsądnych ofert kupna. Nadal przedłużają się negocjacje z firmą Volvo, a przyczyną są trudności w uzyskaniu gwarancji ze strony władz polskich na warunki postawione przez partnera zagranicznego”.

Zanim przystąpię do omawiania wydarzeń z roku 1993, warto podsumować trzy lata działalności JZS w nowej rzeczywistości gospodarczej. JZS w ramach obniżania kosztów przystąpiły do redukcji swojego majątku, za który płacono podatek gruntowy. W 1990 roku fabryka zajmowała powierzchnię 230 hektarów, na której znajdowało się około 300 budynków, natomiast w 1993 roku powierzchnia zajmowana przez zakłady wynosiła 154 hektary, na których znajdowało się 160 budynków. Podsumowując, w latach 1993–1994 gmina Jelcz-Laskowice oraz PUTS przejęły nieodpłatnie od JZS 12,5 ha terenów.

Prowadzony program restrukturyzacyjny obejmował również redukcję etatów. Całkowite zatrudnienie zmniejszono o 54% i na koniec roku 1993 JZS zatrudniały 3262 pracowników. Dzięki skutecznie prowadzonej polityce związanej z rozwojem i unowocześnianiem produkowanych pojazdów jelczańska fabryka rozpoczęła sprzedaż swoich wyrobów w wielu sektorach rynku. Miało to wpływ na stale rozrastającą się ofertę handlową. Dzięki temu Jelczowi udało się uniknąć wielu problemów związanych z brakiem popytu na poszczególne rodzaje pojazdów. Od 1990 roku, zgodnie z rosnącymi wymaganiami klientów związanymi z jakością i niezawodnością nabywanych pojazdów, zdecydowano się na

produkcję pojazdów wyłącznie na zamówienia. Przyszłemu nabywcy oferowano nie tylko kilka wersji jednostki napędowej czy skrzyni biegów, ale także kolor lakieru i wyposażenia pojazdu. Szczególnie oferta związana z wyposażeniem dodatkowym była dość bogata, oferowano m.in. klimatyzację firmy Webasto lub Konvekta, moduły sanitarne i barowe, czy bogate wyposażenie audio-video. Ciężarówki otrzymywały deflektory dachowe oraz boczne spojlerki oraz mogły być wyposażone w urządzenie klimatyzacyjne wnętrza kabiny, lodówkę, kuchenkę gazową i kilka innych elementów poprawiających komfort pracy kierowcy.

W 1993 roku pojazdy z Jelcza mogły być napędzane silnikami WSK Mielec, Steyr, MAN i Volvo, do których stosowano odpowiednio dobrane skrzynie przekładniowe, w tym także skrzynie automatyczne.

Co pewien czas jelczański producent prezentował publicznie swoje możliwości wytwórcze. Mimo, że były to pojazdy szykowane z myślą o zdobyciu potencjalnych klientów, to trzeba przyznać, że ich poziom technologiczny i jakościowy pozwoli, lecz stopniowo osiągał poziom, który prezentowali światowi producenci.

Podczas II Międzynarodowych Targów Motoryzacyjnych w Poznaniu w maju 1993 roku zapre-



Autobus turystyczny Jelcz T 120 V z silnikiem Volvo i ciągnik siodłowy Jelcz C 424 MAX prezentowane na II Międzynarodowych Targach Motoryzacji w Poznaniu w 1993 roku

zentowano ultranowoczesny prototyp ciągnika siodłowego Jelcz C 424 MAX, w którym zastosowano wiele innowacji. Jedną z nich był nowoczesny, ekologiczny silnik Detroit Diesel serii 60, spełniający już wówczas normy czystości spalin Euro 2, które w Europie miały zacząć obowiązywać dopiero w 2001 roku. Kolejną z nowości był autobus turystyczny Jelcz T 120 V wyposażony w silnik Volvo, także ten pojazd w swojej konstrukcji krył wiele nowości. Oszklenie bocznych ścian pojazdu wykonano bowiem po raz pierwszy metodą wklejania szyb w nadwozie. Na targach wystawiono również najnowszy jelczański pojazd, czyli montowany wspólnie z firmą Volvo autobus przegubowy, jakiego dotychczas nie było w ofercie przedsiębiorstwa, czyli Jelcz Volvo M 180. Pierwszych siedem takich autobusów zostało przekazanych 9 lipca 1993 roku wrocławskiemu MPK. Uroczystość przekazania pojazdów odbyła się na wrocławskim rynku. Rok 1993 obfitował również w kilka innych ciekawych propozycji rodem z podwrocławskiej fabryki. Dużym sukcesem było pozyskanie zamówienia na wykonanie serii pojazdów dla światowego producenta napojów chłodzących, czyli firmy Coca-Cola. Wykonana seria samochodów skrzyniowych Jelcz S 623 wraz z naczeпами umożliwiała transport napojów na 34 standardowych europaletach. Również w samochodzie Jelcz S 623 znalazło się kilka nowinek technicznych zasługujących na szersze omówienie. Pierwszych siedem zestawów dla Coca-Coli przekazano przedstawicielom tej firmy 22 lipca 1993 roku. Uruchomiono także produkcję pojazdów przeznaczonych dla straży pożarnych na dwuosioowych podwoziach o układach jezdnych 4×2 i 4×4, wyposażonych w wydłużoną, czterodrzwiową kabinę kierowcy. Produkcję tych samochodów oznaczonych symbolami Jelcz 010 i Jelcz 014 rozpoczęto niejako z marszu. Oczywiście nie możemy nie wspomnieć o serii autobusów miejskich Jelcz 120 MN wyposażonych w windy dla osób niepełnosprawnych. Rok 1993 zamknięto bilansem 881 wykonanych pojazdów, w liczbie tej zawierało się: 477 samochodów ciężarowych, 310 autobusów i 94 samochody specjalizowane. Tendencja spadkowa produkcji utrzymywała się więc nadal. Podsumowując działalność JZS na łamach „Głosu Jelcza” w styczniowym numerze tego pisma

z 1994 roku, dyrektor naczelny Krzysztof Rozenberg powiedział m.in.:

*„W roku 1993 usilnie dążyliśmy do obniżenia kosztów działalności przedsiębiorstwa i podniesienia jakości naszych wyrobów, dalszej aktywizacji działań marketingowych i sprzedaży wyrobów oraz efektywnego sterowania środkami pieniężnymi. Kontynuowaliśmy restrukturyzację fabryki oraz produktów. W tym zakresie, dążąc do zmniejszenia zbędnego i nadmiernego majątku przedsiębiorstwa przemieściliśmy wiele odcinków produkcyjnych i magazynowych, wydzierżawiając część powierzchni i obiektów. (...) Wskutek konsekwentnie prowadzonych działań obniżki kosztów, pojawił się tzw. »zysk operacyjny« i gdyby nie zobowiązania finansowe oraz karne odsetki, wynik z działalności mógłby być dodatni. Jest to sygnał poprawy relacji ekonomicznych. Zdecydowaliśmy się na podjęcie bankowego postępowania ugodowego, które bank ogłosił 30 listopada 1993 roku.*

*Nie wszystkie nasze zamierzenia, zakładane na rok 1993, udało się zrealizować. Można tu wymienić kilka takich spraw, jak:*

- *Nadal przedłużające się negocjacje z firmą Volvo, z uwagi na trudności w uzyskaniu gwarancji ze strony naszych władz na warunki postawione przez partnera zagranicznego. Zdecydowaliśmy się zatem na wycinkowe porozumienie w sprawie montażu przemysłowego samochodów ciężarowych Volvo. Jest to wprawdzie kolejny krok, przybliżający nas do dużej współpracy Jelcz-Volvo, dający zatrudnienie części załogi Jelcza, ale oczekujemy na coś więcej.*
- *Wynik finansowy za rok 1993 nie będzie dodatni, ale relatywnie dużo lepszy w stosunku do roku ubiegłego. Jest to ważny element oceny działalności przedsiębiorstwa.*

*– Poziom zatrudnienia, pomimo obniżenia, jest nadal za wysoki w relacji do poziomu produkcji”.*

Nastał rok 1994, będący ostatnim rokiem funkcjonowania Jelczańskich Zakładów Samochodowych, jako przedsiębiorstwa państwowego. Zakończył się również pierwszy etap restrukturyzacji przedsiębiorstwa, prowadzonej w okresie 1990–1994. Nim jednak do tego doszło, upłynęło 12 miesięcy 1994 roku.

Dnia 24 stycznia Spółdzielnia Inwalidów „PRE-MEGAL” przejęła od zakładów sprawy związane z zaopatrzeniem załogi w środki czystości

i odzież roboczą oraz z praniem i naprawą tej odzieży. Na mocy umowy zawartej z JZS spółdzielnia przejęła także magazyny odzieżowe wraz z 13 pracownikami.

W dniu 1 marca rozpoczęto wdrażanie systemu kroczonego planowania produkcji. Wprowadzony system zmienił dotychczasowe zasady planowania produkcji, znacznie je unowocześniając. Tego samego dnia wydzielono ze struktur JZS zamiejscowy Oddział Tworzyw Sztucznych w Bierutowie. Na bazie tego zakładu utworzono spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością noszącą nazwę: Przedsiębiorstwo Przetwarzania Tworzyw Sztucznych „BIERAMOT”. Udziałowcami tej spółki stali się: JZS (28% udziałów), zarząd spółki (23% udziałów) oraz pracownicy posiadający 49% udziałów spółki.

Oczywiście nie możemy zapomnieć o trwających w dalszym ciągu negocjacjach z przyszłym inwestorem strategicznym Jelcza, którym była wówczas firma Volvo. Ponieważ rokowania nie doprowadziły do utworzenia spółki, szwedzki koncern stracił prawo do wyłączności i resort przemysłu wydał otwarte zaproszenie do negocjacji. Zgłosiło się wówczas aż pięć firm zainteresowanych współpracą z JZS:

- Polmot Holding,
- Volvo,

- MAN,
- Iveco,
- Sobiesław Zasada Centrum S.A.

Komitet Międzyresortowy po zapoznaniu się z przedstawionymi ofertami, do dalszych negocjacji zaprosił firmę Volvo oraz SZC S.A. Ostatecznie 11 lipca 1994 roku Komitet wybrał ofertę przedstawioną przez Spółkę Akcyjną Sobiesław Zasada Centrum, z którą 26 lipca 1994 roku podpisano umowę przedwstępną, określającą warunki prywatyzacji JZS.

Podczas odbywających się od 30 kwietnia do 8 maja III Międzynarodowych Targów Motoryzacji w Poznaniu, Jelcz zaprezentował na nich swoje dwa wyroby: ciągnik siodłowy Jelcz C 424 MAX z silnikiem Detroit Diesel Euro II oraz bogato wyposażony autobus turystyczny Jelcz T 120 M wyposażony w jednostkę napędową firmy MAN. Podobnie jak rok wcześniej, także 1994 rok obfitował w nowe pojazdy, prezentowane w ciągu całego roku, m.in. prototyp podwozia Jelcz P 662 z napędem na wszystkie koła, ciężki samochód gaśniczy przeznaczony dla rafinerii oraz przystosowany do przewozu paliw ciągnik siodłowy Jelcz C 642 ADR. Niewątpliwym sukcesem okazała się również, zorganizowana z dużym rozmachem, prezentacja zmodernizowanego autobusu miejskiego Jelcz 120 M oraz pierwszego



Autobus turystyczny Jelcz T 120 M z silnikiem MAN i ciągnik siodłowy Jelcz C 424 MAX prezentowane na III Międzynarodowych Targach Motoryzacji w Poznaniu w 1994 roku

w historii jelczańskiej fabryki prototypu autobusu niskopodłogowego noszącego oznaczenie Jelcz MN 120 M. Do produkcji seryjnej pojazd ten trafił następnie pod nazwą Jelcz M 121 M. W dniu 5 października we wrocławskiej Hali Ludowej zorganizowano uroczystą promocję tego pojazdu z udziałem przedstawicieli władz lokalnych i potencjalnych kontrahentów z całej Polski. W 1994 roku sprzedano również obiekty Ośrodka Badawczo-Konstrukcyjnego we Wrocławiu przy ulicy Braci Gierymskich.

Dnia 5 grudnia 1994 roku w Ministerstwie Przekształceń Własnościowych nastąpiło złożenie wniosku dyrektora naczelnego JZS i Rady Pracowniczej Przedsiębiorstwa, o przekształcenie JZS w jednoosobową spółkę skarbu państwa. 27 grudnia 1994 roku ówczesny minister przekształceń własnościowych Wiesław Kaczmarek podpisał akt przekształcenia JZS.

W dniu 2 stycznia 1995 roku przedsiębiorstwo państwowe Jelczańskie Zakłady Samochodowe przekształcono aktem notarialnym w jednoosobową spółkę akcyjną skarbu państwa i postanowieniem Sądu Rejonowego Wrocław-Fabryczna wpisano do rejestru handlowego pod nazwą: Jelczańskie Zakłady Samochodowe „Jelcz” Spółka Akcyjna.

W 1994 roku przedsiębiorstwo odnotowało nieznaczny wzrost produkcji – wyprodukowano 927 pojazdów.

Jak co roku dyrektor naczelny JZS mgr Krzysztof Rozenberg w styczniowym numerze gazety zakładowej „Głos Jelcza” (2/95) podsumował miniony rok:

*„Nauczyliśmy się obniżyć koszty, doprowadziliśmy do oddłużenia przedsiębiorstwa, unowocześniamy wyroby, rozwijamy marketing i aktywizujemy sprzedaż (...) Z wielu względów rok 1994 możemy uznać za udany. Po kilku latach »chudych« osiągnęliśmy wynik dodatni. Nasza sytuacja uległa wyraźnej poprawie, przed nami jednak jest bardzo dużo do zrobienia. Musimy dążyć do zwiększenia poziomu produkcji i sprzedaży. Aby to osiągnąć, konieczne będzie stosowanie niekonwencjonalnych działań projakościowych i marketingowych. Wiele trudu trzeba będzie włożyć, aby realizować rozwój naszych*

*wyrobów”*. Niejako w tle opisanych powyżej wydarzeń (restrukturyzacja majątku fabryki), nowych uruchomień i redukcji zatrudnienia rozgrywały się wydarzenia związane z pozyskaniem inwestora strategicznego dla JZS oraz z procesem prywatyzacyjnym przedsiębiorstwa. Oczywiście wszystkie te wydarzenia wiązały się ze sobą i miały na celu osiągnięcie celów wyznaczonych przez dyrekcję JZS w drugim półroczu 1990 roku.

Podsumowując 43 lata istnienia Jelczańskich Zakładów Samochodowych warto przypomnieć, iż przez te lata linie montażowe opuściło:

- 113 236 samochodów ciężarowych,
- 86 295 autobusów,
- 47 692 samochody specjalizowane.

Daje to w sumie blisko 250 tysięcy wyprodukowanych pojazdów.

### Produkcja pojazdów samochodowych Jelcz w latach 1990–1994

Lata	Liczba pojazdów ogółem	W tym:		
		Samochody ciężarowe	Autobusy	Samochody specjalizowane
1990	4681	2839	1382	460
1991	1763	1046	508	209
1992	964	637	254	73
1993	881	477	310	94
1994	927	388	448	91

Fabryka rozpoczęła eksport swoich wyrobów w 1965 roku dostawą przyczep do CSRS. W kolejnych latach wraz z poszerzaniem gamy produkowanych wyrobów zdobywano nowe rynki zbytu. Eksportowano autobusy, samochody ciężarowe, pożarnicze i warsztatowe oraz części zamienne i zespoły. Pojazdy marki „Jelcz” eksportowano do: Albanii, Angoli, Austrii, Bułgarii, Boliwii, Chin, Czechosłowacji, Egiptu, Ekwadoru, Francji, Ghany, Grecji, Iranu, Iraku, Jugosławii, Korei, Libii, Mongolii, Niemiec, Nigerii, Norwegii, Pakistanu, Peru, Rumunii, Sierra Leone, Syrii, Tunezji, Tajwanu, Węgier, ZSRR.

Łącznie w latach 1965–1995 wyeksportowano 28 744 pojazdów z logiem „Jelcz”.



---

# Samochody ciężarowe rodziny Jelcz 422

---

## Wiadomości wstępne

---

Wielu miłośnikom rodzimej motoryzacji, a w szczególności pojazdów marki Jelcz, początek produkcji samochodów ciężarowych rodziny Jelcz 422 nieodzownie kojarzy się z 14 marca 1991 roku, czyli z dniem oficjalnej prezentacji nowego ciągnika siodłowego Jelcz C 422 D/1, wyposażonego w silnik firmy Steyr WD 615.68 o mocy 310 KM, spełniający normy czystości spalin EURO 1.

Samochody ciężarowe opisane w niniejszym rozdziale powstały w wyniku realizacji II etapu modernizacji produkowanych samochodów ciężarowych. Przy opracowywaniu nowych konstrukcji wykorzystano olbrzymie doświadczenie jelczańskiej kadry inżynierskiej, nabyte podczas wieloletnich prac badawczo-rozwojowych nad wcześniejszymi generacjami pojazdów Jelcz. W pojazdach opisanych w niniejszym rozdziale zastosowano rozwiązania konstrukcyjne, nad którymi pracowano przez wiele wcześniejszych lat, które badano w pojazdach prototypowych, zastosowano także podzespoły produkowane na podstawie nabytych licencji oraz podzespoły znanych producentów europejskich. Do najważniejszych części składowych jelczańskich ciężarówek można niewątpliwie zaliczyć oś przednią o nośności 6,5 tony, produkowaną dotychczas jedynie na potrzeby austriackiej firmy Steyr.

Rodzina samochodów ciężarowych Jelcz 422 miała się składać tylko i wyłącznie z pojazdów dwuosioowych o układzie jezdny 4×2. W jej skład miały wchodzić trzy typy pojazdów: ciągnik siodłowy, samochód skrzyniowy oraz podwozie samochodowe przeznaczone pod różnego rodzaju zabudowy specjalistyczne.

Dla nowej rodziny pojazdów opracowano nową ramę podwoziową (w dużej mierze wzorowaną na rozwiązaniach firmy Steyr). Jej główną cechą był brak charakterystycznego dla poprzednich konstrukcji rozszerzenia w przedniej części. Została wykonana z podłużnic o przekroju ceowym i z poprzeczek o profilu ceowym i omegowym. W zależności od zastosowania miała wzmocnienia w części tylnej (ciągnik siodłowy) lub w miejscu mocowania tylnych resorów (podwozie pod nadwozia samowładowcze). W ramach przeznaczonych do samochodów skrzyniowych oraz podwozi samochodowych pod zabudowę nadwozi samowładowczych, do ostatniej poprzeczki ramy było mocowane urządzenie sprzęgające o średnicy sworznia 38 mm.

Kolejną z nowości konstrukcyjnych było zwiększenie zwisu przedniego. W samochodach ciężarowych serii 410/620 zwis przedni wynosił 1315 mm. W nowo opracowanej rodzinie samochodów zwis przedni uległ zwiększeniu i wynosił 1570 mm. Warto przypomnieć, iż taką długość zwisu przedniego stosowano w samochodach ciężarowych Jelcz-Steyr. Zmiana ta uwidoczniła się znacznym cofnięciem przedniej osi pojazdu w ramie podwoziowej. Zewnętrznie uwidoczniło się to także w konstrukcji kabiny kierowcy – zwiększeniem długości stopnia wejściowego. Kolejną ze zmian była zmiana konstrukcji obudowy filtra powietrza dolotowego do turbosprężarki. Pod koniec lat osiemdziesiątych XX wieku prowadzono także prace mające na celu modernizację stosowanych w rodzinach samochodów ciężarowych Jelcz 410 i Jelcz 620 kabin kierowcy. Konstruktorzy skupili się głównie na kabine dłu-

giej typu 134 R. W ramach prowadzonych prac badawczo-rozwojowych zaprojektowano i wykonano kilka prototypów kabin kierowcy, które przechodziły badania na równi z prototypowymi wówczas pojazdami przyszłościowej rodziny Jelcz 422. Ukierunkowanie prac nad kabinami kierowcy było związane m.in. z poprawieniem jakości wykonania, wytłumieniem wnętrza, poprawieniem ergonomii stanowiska pracy kierowcy oraz z zabezpieczeniem antykorozyjnym. Efekty prac nad unowocześnieniem kabin kierowcy przedstawiono z chwilą prezentacji ciągnika siodłowego Jelcz C 422 D/1 wyposażonego właśnie w zmodernizowaną kabinę kierowcy typu 134 RG. Kilka miesięcy później kabiny 134 RG przeszły pierwszy gruntowny restyling, czego efektem było uruchomienie produkcji kabiny kierowcy typu 134 M/91. Kabiny kierowcy typu 134 RG stosowano zarówno w ciągnikach siodłowych, jak i w samochodach skrzyniowych. Kabina kierowcy typu 134 M/91 była przeznaczona głównie do ciągników siodłowych typu C 422. Wszystkie opracowane i wprowadzone w nowych pojazdach zmiany miały na celu stworzenie konstrukcji nowoczesnych samochodów ciężarowych dużej ładowności, o wysokich parametrach techniczno-użytkowych dostosowanych do wymagań krajowego i zagranicznego rynku.

Kulisy i szczegóły związane z początkiem prac badawczo-konstrukcyjnych nad nową rodziną samochodów ciężarowych Jelcz 422 przedstawiono w poprzedniej części publikacji o pojazdach samochodowych Jelcz powstałych i produkowanych w latach 1984–1989. Gwoli przypomnienia, prace rozpoczęto od zaprojektowania konstrukcji, a następnie budowy prototypu dwuosiowego podwozia samochodowego o układzie jezdny 4×2, oznaczonego roboczym symbolem P 422. Wykorzystując to podwozie opracowano kolejną konstrukcję o symbolu W 422 K, przeznaczoną pod zabudowę nadwozia samowyładowczego. Prototyp pojazdu wyposażony w kabinę krótką typu 136 R został wykonany na przełomie lat 1984/1985.

Na przełomie lat 1986/87 roku wykonano prototyp dwuosiowego ciągnika siodłowego Jelcz C 422 D. Niestety, w tak ważnym momencie prace badawczo-rozwojowe nad pojazdami rodziny Jelcz 422 zostały wstrzymane na prawie 12 miesięcy. Do dalszych prac rozwojowych po-

wrócono na przełomie lat 1989/1990. Ich efektem było pojawienie się dwóch kolejnych prototypowych pojazdów:

- samochodu skrzyniowego Jelcz S 422 D,
- ciągnika siodłowego Jelcz C 422 D.

Oba pojazdy wyposażono w osie przednie o nośności 6,5 tony oraz w prototypowe wówczas mosty napędowe jelczańskiej konstrukcji, typu MT 1332. Do napędu obu pojazdów posłużyły turbodoładowane silniki WSK Mielec typu SWT 11/301/3 o mocy maksymalnej 280 KM.

Pierwsza oficjalna prezentacja nowego przedstawiciela rodziny Jelcz 422 miała miejsce w 1989 roku, podczas Międzynarodowych Targów Poznańskich. Fabryka zaprezentowała wówczas prototyp ciągnika siodłowego typu Jelcz C 422 RHD z układem kierowniczym z prawej strony, przystosowany do lewostronnego ruchu drogowego. Pojazd wyposażono w doładowany silnik WSK Mielec typu SW 680/207 o maksymalnej mocy 243 KM.

Powstawanie nowej generacji samochodów ciężarowych trwało kilka lat. W tym okresie wykonano kilka prototypów, przeprowadzono wiele badań i wprowadzono w dokumentacji technicznej tysiące zmian. Efektem tych wieloletnich prac stał się ciągnik siodłowy Jelcz C 422 D/1 EURO 1, którego oficjalna premiera nastąpiła w marcu 1991 roku we Wrocławiu. Pojazd wyposażono w zmodernizowaną odchylaną kabinę kierowcy typu 134 RG, silnik firmy Steyr typu WD 615.68 o mocy 310 KM i w 16-biegową skrzynię przekładniową firmy ZF typu 16S-130.

W niecałe trzy miesiące po tym wydarzeniu, podczas Międzynarodowych Targów Poznańskich, miała miejsce oficjalna prezentacja ciągnika siodłowego Jelcz C 422 D/1M ze zmodernizowaną kabiną typu 134 M-91 i jednostką napędową firmy Steyr oraz samochodu skrzyniowego Jelcz S 422 D wyposażonego w jednostkę napędową WSK Mielec typu SWT 11/301/3, który miał stać się następcą produkowanego dotychczas modelu samochodu skrzyniowego Jelcz S 415 D. Ciągnik siodłowy Jelcz C 422 D/1 i samochód skrzyniowy S 422 D stały się głównymi przedstawicielami rodziny samochodów ciężarowych Jelcz 422.

Produkcja seryjna ciągnika siodłowego Jelcz C 422 D/1 z silnikiem Steyr została zapoczątkowana w lipcu 1992 roku, natomiast samocho-

du skrzyniowego Jelcz S 422 D z krajową jednostką napędową – na przełomie lat 1992/1993 roku. Pojazdy wyposażono m.in. w zmodernizowaną kabinę kierowcy typu 134 RG, blokadę, regulację pochylenia i wysokości kierownicy oraz w układ hamulcowy przystosowany do montażu urządzenia przeciwblokującego kół podczas hamowania (ABS) i urządzenia przeciwpoślizgowego (ASR).

Warto w tym miejscu zaznaczyć, iż fabryka produkowała na własne potrzeby podwozia samochodowe P 422 DS, przeznaczone tylko pod produkowane w JZS samochody gaśnicze typu Jelcz 010. Uruchomienie produkcji podwozi samochodowych dla odbiorców zewnętrznych wynikało z faktu pojawienia się obok istniejących dotychczas producentów nadwozi specjalistycznych (współpracujących z JZS od wielu lat) wielu nowych krajowych i zagranicznych wytwórców, zainteresowanych zabudową na jeliczańskich podwoziach produkowanych we własnym za-

kresie nadwozi specjalistycznych. Produkcję podwozi samochodowych Jelcz P 422 zunifikowanych konstrukcyjnie z pozostałymi przedstawicielami rodziny Jelcz 422 zapoczątkowano pod koniec 1991 roku. Początkowo jednak produkcja tego typu pojazdów odbywała się jedynie na zamówienie.

Produkcja seryjna podwozi samochodowych Jelcz P 422 przeznaczonych pod zabudowę skrzyniową i specjalistyczną została uruchomiona na przełomie lat 1993/1994.

Podsumowując, w skład rodziny samochodów ciężarowych Jelcz 422 wchodziły cztery podstawowe typy:

- ciągnik siodłowy,
- samochód skrzyniowy,
- podwozie samochodowe pod samochód gaśniczy,
- podwozie samochodowe pod zabudowy skrzyniowe i specjalistyczne.

## Ciągnik siodłowy Jelcz C 422 D, C 422 D/1, C 422 DM, C 422 D/1M

Przemiany ustrojowo-gospodarcze na początku lat dziewięćdziesiątych, koniec centralnego rozdzielnika i dość wysoki poziom importu używanych samochodów ciężarowych do naszego

kraju ewidentnie spowodowały przyspieszenie prac nad uruchomieniem produkcji nowej rodziny samochodów ciężarowych dużej ładowności Jelcz 422.



Ciągnik siodłowy Jelcz C 422 D/1 z silnikiem Steyr 615.68 Euro 1 o mocy 310 KM



Ciągnik siodłowy  
Jelcz C 422 D/1 z kabiną  
typu 134 RG i naczepą  
burtową

Stało się aż nadto oczywiste, iż pojazdy przestarzałej rodziny Jelcz 410 nie były już w stanie sprostać stale rosnącym wymaganiom użytkowników. Ponadto silniki stosowane do napędu tych pojazdów nie spełniały norm ekologicznych ECE w zakresie regulaminów nr 24 i 49 obowiązujących w 1990 roku. Dodatkowo, od 1993 roku miał zacząć obowiązywać europejski standard emisji spalin w nowych pojazdach sprzedawanych w Europie – EURO 1.

Prościej mówiąc, większość z produkowanych w tym czasie jeliczańskich samochodów ciężarowych, wyposażonych głównie w silniki WSK Mielec, nie mogłoby się poruszać po większości krajów europejskich. Aby sprostać nowym przepisom i stale rosnącym wymaganiom użytkowników, a także produkować pojazdy atrakcyjniejsze od kilkuletnich używanych ciężarówek sprowadzanych z zagranicy, należało wprowadzić do produkcji pojazdów nowoczesny, spełniający wymagania przyszłych użytkowników zarówno w transporcie krajowym, jak i międzynarodowym. Taką propozycją fabryki był niewątpliwie ciągnik siodłowy Jelcz C 422 D/1, który oficjalnie został zaprezentowany licznym przedstawicielom krajowych przedsiębiorstw transportu samochodowego 14 marca 1991 roku we Wrocławiu.

Nowy wyrób JZS wyposażono w turbodoładowaną jednostkę napędową firmy Steyr typu WD 615.68

z dodatkowym chłodzeniem powietrza doładowywanego (intercooler), o maksymalnej mocy 310 KM. Zastosowana jednostka napędowa miała certyfikaty dotyczące spełniania ówczesnych norm ekologicznych ECE oraz mających obowiązywać od 1993 roku europejskich standardów emisji spalin EURO 1.

Z jednostką napędową firmy Steyr jeliczańscy konstruktorzy skojarzyli 16-biegową skrzynię przekładniową zachodniemieckiej firmy ZF typu 16S-130. Prezentowany pojazd był efektem wieloletnich prac badawczo-rozwojowych prowadzonych od 1986 roku, związanych z opracowaniem konstrukcji nowoczesnych ciągników siodłowych, które mogłyby zastąpić w ofercie handlowej JZS przestarzałe konstrukcyjnie ciągniki siodłowe typu Jelcz C 417.

Ciągnik siodłowy, oprócz nowoczesnego silnika i skrzyni biegów, został wyposażony w oś przednią o nośności 6,5 tony, napędowy most tylny typu MT 1332 z blokadą mechanizmu różnicowego o przełożeniu 1,125. Kabinę kierowcy wyposażono w dodatkowy deflektor dachowy i dolny deflektor zderzaka przedniego.

Warto dodać, że z chwilą prezentacji tego pojazdu rozpoczęto także starania, aby nowy jeliczański pojazd otrzymał atest zgodności z normami EWG, które miały wejść w życie w 1993 roku.

**Podstawowe dane techniczne ciągnika siodłowego Jelcz C 422 D/1 – 1991 rok**

Silnik: Steyr typu WD 615.68, o zapłonie samoczynnym, czterosurowy, rzędowy, 6-cylindrowy, turbodoładowany, z dodatkowym chłodzeniem powietrza doładowywanego (intercooler), o mocy maksymalnej 310 KM przy 2200 obr/min. Układ jezdy: 4×2.

Sprzęgło: cierne, jednotarczowe, sterowane mechanicznie, ze wspomaganiami pneumatycznym.

Skrzynia biegów: ZF typu 16S-130, 16-biegowa, synchronizowana, z przystawką odbioru mocy typu N 200C.

Mechanizm kierowniczy: FMS Szczecin typu 8065, śrubowo-kulkowy, z integralnym wspomaganiami hydraulicznym.

Układ hamulcowy:

- hamulec główny: pneumatyczny, dwuobwodowy, z automatyczną regulacją siły hamowania osi tylnej;
- hamulec pomocniczy: sterowany pneumatycznie, działający przez zwolnienie sprężyn siłowników osi tylnej;
- hamulec silnikowy: sterowany pneumatycznie, działający przez odcięcie wtrysku paliwa i dławienie przepływu spalin w układzie wylotowym.

Układ wyposażony w instalację do podłączenia dwuobwodowego hamulca naczepy.

Rama pojazdu: podłużnicowa – 2 podłużnice o przekroju ceowym, poprzeczki o przekroju ceowym i omegowym wzajemnie znitowane i spawane. Wzmocniona w tylnej części dla zamocowania siodła.

Średnica otworu sprzęgającego: 50,8 mm.

Oś przednia: JZS – sztywna, o nośności 6,5 t.

Oś tylna: napędowa o kołach bliźniaczych, sztywny most JZS typu MT 1332 z blokadą mechanizmu różnicowego, o przełożeniu całkowitym 5,125.

Zawieszenie przednie: zależne, podłużne resory półeliptyczne z wahaczami, amortyzatory teleskopowe, stabilizator mechaniczny.

Zawieszenie tylne: zależne, most zawieszony na dwóch resorach piórowych, półeliptycznych z wahaczami i stabilizatorem mechanicznym.

Kabina kierowcy: metalowa, długa (typu 134 RG), wagonowa, dwumiejscowa z dwoma leżankami do spania, odchylana hydraulicznie o kąt 60°, o konstrukcji skorupowej, zawieszona nad silnikiem na elementach metalowo-gumowych z amortyzatorami teleskopowymi.

Przewietrzanie: za pomocą opuszczanych szyb w drzwiach, klapy w dachu oraz wentylatorów nagrzewnic.

Ogrzewanie kabiny: cieczą, zależne, nagrzewnice z wentylatorami.

Rozstaw osi: 3500 mm.

Rozstaw kół przednich: 1958 mm.

Rozstaw kół tylnych: 1825 mm.

Długość pojazdu: 6126 mm.

Szerokość pojazdu: 2460 mm.

Wznios siodła: 1385 mm.

Masa własna: 6800 kg.

Dopuszczalny nacisk na siodło: 9200 kg.

Dopuszczalna masa zespołu z naczepą: 38 000 kg.

Prędkość maksymalna: 99 km/h.

Zużycie paliwa: brak danych.



Ciągnik siodłowy Jelcz C 422 D/1M wyposażony w kabinę kierowcy typu 134 M/91, prezentowany na 63 MTP w 1991 roku



Ciągnik siodłowy Jelcz C 422 D/1M z naczepą ZREMB o długości 14,5 metra (30 ton albo 38 m<sup>3</sup> ładunku)

Prawdziwy pokaz możliwości jeliczańskiej fabryki, jeżeli chodzi o nowoczesny ciągnik siodłowy spełniający standardy europejskie, miał miejsce w dniach od 9 do 17 czerwca 1991 roku, podczas 63 Międzynarodowych Targów Poznańskich. Zaprezentowano wówczas ciągnik siodłowy Jelcz C 422 D/1M w najbogatszej wersji wyposażenia dodatkowego, które stanowiło ofertę poglądową dla przyszłych klientów chcących zakupić taki pojazd.

Prezentowany pojazd miał zmodernizowaną w dużym stopniu kabinę kierowcy typu 134 M/91. Wyposażono ją m.in. w: klimatyzator dachowy firmy Webasto, siedzenia z amortyzacją pneumatyczną firmy ISRI, nowej konstrukcji parapet górny, stereofoniczny odbiornik radiowy z zestawem głośników, radio CB, elektryczne podnośniki szyb w drzwiach, pokrywy schowków z półkami, osłony ogrzewania z tworzywa sztucznego, zasłanki w obwodzie kabiny, schówek na ubranie, niezależne (programowane) ogrzewanie kabiny firmy Webasto, schówek na tunelu silnika i dwupalnikową kuchenkę gazową. Także w stylistyce zewnętrznej pojazdu pojawiły się istotne zmiany mające wpływ na atrakcyjność pojazdu, m.in.: bryłowy deflektor dachowy, dodatkowe lustierka, owiewki boczne z tworzywa sztucznego, przykręcane błotniki, nakładki na stopnie i błot-

nik, dodatkowy stopień dolny oraz samoprzylepny napis firmowy „Jelcz”. Na wspomnienie zasługują także: niezależne podgrzewanie układu napędowego firmy Webasto i elastyczne zawieszenie kabiny kierowcy.

Produkcja seryjna ciągników siodłowych C 422 D rozpoczęła się zgodnie z założeniami w lipcu 1991 roku.

W pierwszym roku produkcji JZS oferowały trzy odmiany ciągników siodłowych Jelcz C 422 D:

- Jelcz C 422 D: silnik WSK Mielec typu SWT 11/301/3 o mocy 280 KM, 12-biegowa skrzynia przekładniowa FPS Tczew typu TS12-100, most napędowy z blokadą mechanizmu różnicowego typu MT 1332, o przełożeniu całkowitym 5,125;
- Jelcz C 422 D/1: silnik Steyr typu WD 615.68 o mocy 320 KM, 16-biegowa skrzynia przekładniowa ZF typu 16S-130, most napędowy z blokadą mechanizmu różnicowego typu MT 1332, o przełożeniu całkowitym 5,125;
- Jelcz C 422 D/5: silnik WSK Mielec SWT 11/301/1 o mocy 280 KM, 6-biegowa skrzynia przekładniowa FPS Tczew typu TS6-100, most napędowy z blokadą mechanizmu różnicowego typu MT 1332, o przełożeniu całkowitym 5,86.

Odmiana ciągnika siodłowego Jelcz C 422 D/5 była oferowana bez zamontowanego siodła



Wnętrze kabiny kierowcy typu 134 M/91, w którą został wyposażony ciągnik siodłowy Jelcz C 422 D/1M prezentowany na 63 MTP w 1991 roku

– z możliwością zamontowania siedła przez użytkownika.

Orientacyjna cena ciągnika siodłowego Jelcz C 422 D/1 miała wynosić w 1991 roku 479 mln złotych.

Wyżej wymienione pojazdy standardowo były wyposażone w kabiny kierowcy typu 134 RG. Nabywca mógł wyposażyć nabywany pojazd w zmodernizowaną kabinę typu 134 M/91, charakteryzującą się m.in. elastycznym zawiesz-

niem i bogatą listą wyposażenia dodatkowego wnętrza.

Ciągniki wyposażone w kabiny kierowcy typu 134 M/91, otrzymały odpowiednio oznaczenia: C 422 D/1M (silnik Steyr) i C 422 DM (silnik WSK Mielec).

W chwili uruchomienia produkcji seryjnej została opracowana lista wyposażenia opcyjnego tych pojazdów, stale uzupełniana o nowe pozycje. W zależności od indywidualnych potrzeb użyt-



Ciągnik siodłowy Jelcz C 422 DM wyposażony w silnik WSK Mielec SWT 11/309/3 o mocy 280 KM

kownika pojazd mógł zostać wzbogacony m.in. o: układ ABS/ASR firmy Wabco, elektroniczny tachograf Kienzle typu 1318, ogrzewanie wodne firmy Wabco, klimatyzator dachowy firmy Webasto, niezależne ogrzewanie silnika firmy Webasto, deflektor dachowy bryłowy Interglas, dodatkowe lustierka, owiewki boczne, błotniki przykręcane, nakładki na stopnie, stopień dolny, układ centralnego smarowania (od 1993 roku) itp.

Lista wyposażenia dodatkowego obejmowała także kabinę kierowcy typu 134 M/91: pneumatyczne siedzenia firmy ISRI, dodatkową leżankę, schówek na ubranie, parapet górny, zasłony na obwodzie kabiny, ogrzewanie powietrzne firmy Eberspächer, urządzenie antykorozyjne „Rust Evader”, elektryczne podnośniki szyb, ste-

reofoniczny odbiornik radiowy z głośnikami, lodówkę, kuchenkę gazową itp.

W 1995 roku wycofano z oferty ciągnik siodłowy Jelcz C 422 wyposażony w jednostkę napędową firmy Steyr, oferując klientom nowocześniejsze odmiany ciągników siodłowych typu C 423 z silnikiem firmy Steyr o mocy 320 KM i C 424 Max z silnikiem firmy Detroit Diesel o mocy 425 KM. W ofercie pozostawiono ciągnik siodłowy Jelcz C 422 DM wyposażony w silnik WSK Mielec typu SWT 11/309/3 o mocy 280 KM oraz w kabinę kierowcy typu 134 MT. Na bazie tego modelu opracowano kolejne generacje pojazdów o zmodernizowanej stylistyce zewnętrznej. Mogły być one wyposażone w silniki m.in. firmy Mercedes-Benz i IVECO.

#### Podstawowe dane techniczne ciągnika siodłowego Jelcz C 422 DM – 1995 rok

Silnik: SWT 11/309/3, o zapłonie samoczynnym, czterocylindrowy, rzędowy, 6-cylindrowy, o mocy maksymalnej 280 KM przy 2200 obr/min, turbodoładowany, z dodatkowym chłodzeniem powietrza doładowywanego (intercooler).

Układ jezdny: 4×2.

Sprzęgło: cierne, jednotarczowe, sterowane mechanicznie, ze wspomaganiami pneumatycznym.

Skrzynia biegów: FPS Tczew typu TS12-100, 12-biegowa, bieg wsteczny niesynchronizowany.

Mechanizm kierowniczy: FMS Szczecin typu 8065, śrubowo-kulkowy, z integralnym wspomaganiami hydraulicznym.

Układ hamulcowy:

- hamulec główny: pneumatyczny, dwuobwodowy, z automatyczną regulacją siły hamowania osi tylnej;
- hamulec pomocniczy: sterowany pneumatycznie, działający przez zwolnienie sprężyn siłowników osi tylnej;
- hamulec silnikowy: sterowany pneumatycznie, działający przez odcięcie wtrysku paliwa i dławienie przepływu spalin w układzie wylotowym.

Układ wyposażony w instalację do podłączenia dwuobwodowego hamulca naczepy.

Rama pojazdu: podłużnicowa – 2 podłużnice o przekroju ceowym, poprzeczki o przekroju ceowym i omegowym wzajemnie znitowane i spawane. Wzmocniona w tylnej części dla zamocowania siodła.

Średnica otworu sprzęgającego: 50,8 mm.

Oś przednia: JZS – sztywne, o nośności 6,5 t.

Oś tylna: napędowa o kołach bliźniaczych, sztywne most JZS typu MT 1332 z blokadą mechanizmu różnicowego, o przełożeniu całkowitym 5,68.

Zawieszenie przednie: zależne, podłużne resory półeliptyczne z wahaczami, amortyzatory teleskopowe, stabilizator mechaniczny.

Zawieszenie tylne: zależne, most zawieszony na dwóch resorach piórowych półeliptycznych z wahaczami i stabilizatorem mechanicznym.

Kabina kierowcy: metalowa, długa (typu 134 MT), wagonowa, dwumiejscowa z dwoma leżankami do spania, odchylana hydraulicznie o kąt 60°, o konstrukcji skorupowej, elastycznie zawieszona nad silnikiem na elementach metalowo-gumowych (przód) i hydrauliczno-sprężynowych (tył). Przewietrzanie: za pomocą opuszczanych szyb w drzwiach, klapy w dachu oraz wentylatorów nagrzewnic.

Ogrzewanie kabiny: cieczą, zależne, nagrzewnice z wentylatorami.

Rozstaw osi: 3500 mm.

Rozstaw kół przednich: 1958 mm.

Rozstaw kół tylnych: 1825 mm.

Długość pojazdu: 6126 mm.

Szerokość pojazdu: 2460 mm.

Wznios siodła: 1385 mm.

Masa własna: 6800 kg.

Dopuszczalny nacisk na siodło: 9200 kg.

Dopuszczalna masa zespołu z naczepą: 38 000 kg.

Prędkość maksymalna: 99 km/h.

Zużycie paliwa: brak danych.