

Honker

Samochód osobowo-terenowy Honker



Przełom lat 70.-tych i 80.-tych ubiegłego wieku był w Polsce początkiem okresu dynamicznego rozwoju prac projektowych nad nowym samochodem osobowo-terenowym, który miał być przeznaczony dla Wojska Polskiego, oparty w znacznej mierze na konstrukcjach pojazdów osobowych i dostawczych. Lata 80.-tych zaowocowało to często nowatorskimi konstrukcjami i kolejnymi prototypami, a pod koniec dekady takie już autami produkowanymi seryjnie.

Dekada lat 70.-tych przyniosła Polsce pewnego rodzaju „otwarcie na Zachód”. Daleko było jeszcze oczywiście do prawdziwej politycznej wolności, ale po istniejących już latach siermiężnej socjalistycznej władzy, która była w wydaniu gomułkowskim, wydawało się, że nowe gierkowskie dziesięciolecie mogło dać krok ku czemuś nowemu.

Oczywiście lata 70.-te były jeszcze okresem trudnym dla pozyskania nowych samochodów terenowych. Dalsze zobowiązania „sojusznicze” w strukturach Układu Warszawskiego” powodowały, że nadal musieliśmy kupować radzieckie terenówki UAZ 469B,

które jak na swoje „komunistyczne” czasy były pojazdami przyzwoitymi. Jednak za same wozy musiało płacić za nie rublami transferowymi – po bardzo niekorzystnym dla nas kursie. Ta forma rozliczenia powodowała, że samochody terenowe UAZ 469B były bardzo drogie, dużo wyższa niż poza swoją realną wartość. Przy masowych zakupach, idących w tysiące sztuk (dla potrzeb wojska, milicji obywatelskiej, administracji terenowej, służb leśnych, zakładów energetycznych, firm budowlanych, itp.), stwarzało to ogromne obciążenie dla budżetu państwa. Narastający od połowy lat 70.-tych kryzys energetyczny powodował, że mimo „braterskiej przyjaźni socjalistycznych narodów” władze polskie podjęły decyzję o rozpoczęciu prac konstrukcyjnych nad rodziną „terenówką” z prawdziwego zdarzenia.



Tarpan Honker 4012

Początek historii

W drugiej połowie lat 70.-tych w poznańskiej Fabryce Samochodów Rolniczych i Warszawskim Przemysłowym Instytucie Motoryzacji, działających wspólnie, gdzie zbudowano prototyp samochodu terenowego Tarpan 234 z napędem na wszystkie koła.

Ze względu na karoserię auto wyglądało jak zwykły, seryjnie produkowany Tarpan. Pojazd posiadał silnik benzynowy o pojemności 1481 cm³, stopniu sprężania 9 i mocy maksymalnej 72 KM przy 5400 obr./min., wóz posiadał 4-biegową skrzynię.

Skrzynia rozdzielcza była nową konstrukcją. Przedni i tylny most pochodził, p przeprowadzeniu pewnych zmian konstrukcyjnych, z samochodu dostawczego Żuk.

Po kilkumiesięcznych testach prototypu Tarpana 234 uznano, że jest to konstrukcja rozwojowa. Na jej podstawie rozpoczęto dalsze prace rozwojowe, choć w dużej mierze ograniczały się tylko do stworzenia ogólnej koncepcji i to mimo że sam projekt miał mieć szeroki zasięg. Zakładano, że po opracowaniu dobrych rozwiązań konstrukcyjnych napędu terenowego 4 x 4, będzie go można zastosować również w samochodach dostawczych Żuk i Nysa.

PW-1

Na przełomie lat 70.-tych i 80.-tych w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji (skrót: PIMot), rozpoczęto budowę dwóch egzemplarzy prototypowego samochodu terenowego PW-1 o napędzie 4 x 4. Nazwa samochodu była skrótem od słów 'Pojazd Wielozadaniowy", a cyfra „1" wskazywała, że to dopiero początek pracy. Konstrukcja tego samochodu była daleko idącym rozwinięciem terenowego Tarpana 234.



Pierwszy prototyp samochodu terenowego PW-1

Bardzo ciekawym aspektem tych działań, był fakt, że starano się w PW-1 wykorzystać jak najwięcej części polskich, aby w końcowym efekcie maksymalnie uniezależnić ewentualną produkcję od importu. . W PW-1, który wyposażono w górnozaworowy, benzynowy silnik, pochodzący z samochodu osobowego Polski Fiat

125p, o pojemności skokowej 1481 cm³. Układ przeniesienia napędu 4 x 4 składał się ze skrzyni rozdzielczej z reduktorem, wałów napędowych i sztywnych mostów napędowych.

Budowę pierwszego prototypowego egzemplarza samochodu PW-1 rozpoczęto w 1979 roku. Na polskie drogi wjechał on w 1980 roku, po kilku miesiącach intensywnej pracy. Po przeprowadzeniu wstępnych prób w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji, pojazd został przekazany do Wojskowego Instytutu Techniki Pancernej i Motoryzacyjnej (skrót WITPiS) w Sulejówku, w celu prowadzenia dalszych badań technicznych. Po kilkumiesięcznych morderczych próbach, prowadzonych na wojskowych poligonach, ujawniło się tak dużo wad prototypu, że zmusiło to jego twórców do bardzo gruntownej weryfikacji konstrukcji całego wozu.

Nysa 25

W 1980 roku powstał prototyp polskiego samochodu terenowego Nysa 25 z karoserią typu dostawczego, zaadaptowaną na karetkę sanitarną, ewentualnie mikrobus. Stalowe nadwozie wyposażone było w trzy drzwi (tylne dwuskrzydłowe i szyby boczne). Podwozie terenowej Nysy, z układem napędu 4 x 4, było mocno zunifikowane z podwoziem terenowego pojazdu PW-1. Inspiracją do stworzenia takiej konstrukcji była potrzeba dostarczania rannych żołnierzy z poligonów. Jednak z powodu wielu wad konstrukcyjnych, podobnych jakie występowały w PW-1, produkcja Nysy 25 nie ruszyła, choć Ministerstwo Obrony Narodowej (MON) pokładało w tym projekcie wiele nadziei i bardzo promowało prace badawcze. Należy pamiętać, że w tamtym okresie przychylność władz wojskowych była niekiedy kluczowym elementem w podejmowaniu wielu decyzji.



Exemplarz przygotowany do badań w akcjach wojsk powietrznodesantowych. Pojazd ten zrzucony był na spadochronie. Po złożeniu przedniej szyby na maskę silnika, tworzy on kształtną, niezbyt wysoką, bryłę, co było ważne przy pakowaniu do samolotu

Dwa lata później powrócono do pomysłu, budując prototyp Nysy 235 na bazie samochodu oznaczonego jako PW-2 Sprawa jednak zakończyła się tak samo jak za pierwszym razem – nowy wóz był tylko niewiele lepszy od swojego poprzednika. Dopiero kolejne lata prowadzonych badań, przeprowadzania modyfikacji i testowania na poligonach, spowodowały, że ten samochód pozbył się ułomności „nowej konstrukcji”.

PW-2

1982 roku w oparciu o pierwsze doświadczenia, stworzono kolejny prototyp nazwany PW-2. Podobnie jak poprzedni trafił on w ręce specjalistów z Wojskowego Instytutu Techniki Pancernej i Samochodowej w Sulejówku (WITPiS).

Trzeba tutaj nadmienić, że polscy inżynierowie z zespołu badawczego Wojskowego Instytutu do swoich zadań przystąpili z pełnym profesjonalizmem i ogromnym entuzjazmem oraz zaangażowaniem, które przewyższało ich obowiązki służbowe. Takie podejście w okresie powszechnie lansowane hasła „czy się stoi, czy się leży, 2000 zł się należy” – było czymś niecodziennym, i wpłynęło bardzo korzystnie na realną ocenę nowego pojazdu i umożliwiło wskazanie koniecznych zmian

konstrukcyjnych. W 1983 roku prace badawcze prowadzone były na 3 zmiany. Na 2 i 3., dokonano prób drogowych i wytrzymałościowych, a na zmianie 1., kiedy pracowały wszystkie działy, dokonano napraw i modyfikacji. Taki cykl pracy trwał cały rok – po południu samochody jechały w trasę lub na poligon, gdzie przez całą noc dokonano prób, potem od rana naprawiano i modyfikowano je, aby znowu wieczorem mogły ruszyć do testów drogowych.

Prace modernizacyjne samochodów PW-2 trwały przez cały okres prowadzonych testów (lata 1982-1988). Jednym z największych problemów była zastosowana jednostka napędowa o zbyt małej mocy. Wykorzystywany w samochodach PW benzynowy silnik o pojemności skokowej 1500 cm³ (później 1600 cm³), który został zapożyczony od samochodu osobowego Polski Fiat 125p, a później zastosowany w FS0 Polonez, sięgający mocy ok. 75 KM stanowczo za słaby jako napęd dla ponad 2,5-tonowego (z pełnym obciążeniem) pojazdu terenowego. Egzemplarze PW-2 testowane z tymi silnikami z trudem osiągały przebieg 50 000 km, co było normą wojskową. Poza tym przegrzewały się w trudnym terenie, co uniemożliwiały ich normalną eksploatację i płynną jazdę. Do prac w tym zakresie włączył się również Ośrodek Badawczo-Rozwojowy Fabryki Samochodów Osobowych w Falenicy, jednak wiele nie dało się zrobić.



Prototypowy egzemplarz PW-2 ze wszystkimi kołami skrętnymi. W toku prac konstrukcyjno – badawczych auto zostało nieoficjalnie nazwane „Lotniskowiec”, bo miało być przeznaczone do pracy na lotniskach wojskowych

Poszukując rozwiązań problemu, sięgnięto po posiadany silnik wysokoprężny 4C90 firmy Andoria. Od 1984 roku rozpoczęto również testy prototypów z tym silnikiem. Jak wspominał Jerzy Kobylński, który w tym czasie był kierownikiem Laboratorium Badań Prototypów i Samochodowej w Sulejówku: „[...] Zleceniodawców badań PW ciężko było przekonać o potrzebie zakupu nowych silników, aby dalsze badania miały sens. Wyznawali oni bardzo twardogłową politykę stania przy silniku FS0 1500. Instytut dla dobra badanej konstrukcji kupił andrychowski silnik 4C90, na własny koszt, w Bomisie [...]”.

Na etapie planów konstrukcyjnych stworzono projekty samochodów PW-2 z różnymi rozstawami osi (2200 mm, 2900 mm, 3200 mm) oraz przednim zawieszeniem niezależnym, na wahaczach. W trakcie prowadzonych badań w Wojskowym Instytucie Techniki Pancernej i Samochodowej w Sulejówku został zbudowany ciekawy egzemplarz PW-2, posiadający wszystkie koła skrętne. Uczestniczący w testach inżynierowie i kierowcy nazwali go sympatycznie „lotniskowcem”, gdyż sam pojazd był od początku przewidziany do obsługi samolotów na lotniskach wojskowych. Wiązało się to z koniecznością uzyskiwania dużej zwrotności, skąd powstał pomysł zbudowania pojazdu o czterech kołach skrętnych.

W trakcie prowadzonych badań specjalistycznych, prowadzono również próby zrzucania desantowego PW-2 z samolotów transportowych z dużej wysokości. Były one realizowane przez specjalne służby wojskowe. Samochody lądowały na poligonie na Pustyni Błędowskiej i po 30 minutach od wylądowania były gotowe do jazdy. Specjalistyczne testy prowadzono również w Wojskowej Akademii Technicznej, gdzie badano możliwości rozruchu silnika w ekstremalnych sytuacjach – przy temperaturze otoczenia -40 stopni C, oraz przy dużym zapyleniu. Próby te prowadzone były w specjalnych komorach i zakończyły się pomyślnie, choć w ich trakcie wystąpiło wiele problemów z jakością oleju silnikowego i stosowanych akumulatorów, dostępnych wówczas na rynku polskim. Jakość tych produktów była zbyt niska w stosunku do przyjętych

teoretycznych wymagań wojska.

Intensywne prace prowadzono również w celu przystosowania samochodów PW-2 do pokonywania przeszkód wodnych. Po serii przeprowadzonych prób i modernizacji udało się osiągnąć zdolność forsowania przeszkód o głębokości do 1 metra, co było wynikiem dobrym dla samochodu osobowo-terenowego tej klasy.



PW-2 – próby poligonowe

W latach 1982-1988 powstało kilkadziesiąt prototypów wozów PW-2, które były wnikliwie badane w laboratoriach i w terenie. W trakcie kilkuletnich prac jakie prowadzono, wprowadzono kilkadziesiąt ważnych zmian i modyfikacji w konstrukcji oraz niezliczoną mnogością drobnych zmian.

Bardzo ciekawym aspektem prowadzonych badań terenowych był udział prototypów wozów PW-2 w cywilnych rajdach samochodów terenowych. Takie testy dawały praktyczne możliwości porównywania badań pojazdów z innymi, często seryjnymi cywilnymi samochodami terenowymi. Propagatorem takich działań był Jerzy Kobylński. Osoba bardzo zaangażowana w prace badawcze nad wozami PW-2.

Zanim tego typu rajdy samochodów terenowych otrzymały u nas rangę Mistrzostw Polski, rywalizacja odbywała się o Puchar

Prezesa Polskiego Związku Motorowego. W latach 1984 i 1985, kiedy jadąc prototypem terenowego PW-2 – Jerzy Kobyliński zdobył tę nagrodę dwukrotnie w klasy pojazdów z silnikami o pojemności 1600 cm³.

Podstawowe dane techniczne samochodu PW-1 (PW-2)

- Lata produkcji: 1979-1980 (1982-1988)
- Wymiaru konstrukcji: długość 4430 mm (4550 mm), szerokość 1840 mm (1870 mm), wysokość z podwieszonym dachem 2085 mm (2095 mm), rozstaw osi 2700 mm (2800 mm), rozstaw kół 1530 mm, prześwit 215 mm (220 mm)
- Masa własna: 1600 kg (1700 kg)
- Zastosowany napęd: typ 4-cylindrowy, rzędowy, benzynowy, rozrząd górnozaworowy (ohv), pojemność skokowa 1481 cm³, stopień sprężania 9,2, moc maksymalna 72 KM przy 5200 obr./min. (76 KM przy 5250 obr./min.), maksymalny moment obrotowy 114,7 Nm przy 3200 obr./min., układ zasilania – gaźnikowy, chłodzenie silnika cieczą, układ smarowania – wymuszony, ciśnieniowy
- Instalacja elektryczna: 12 V, alternator 770 W
- Układ przeniesienia napędu: sprzęgło suche, jednotarczowe, skrzynia biegów 4-biegowa + bieg wsteczny, skrzynia rozdzielcza z reduktorem, przeniesienia napędów do mostów, wały napędowe, rodzaj napędu 4 x4, mosty napędowe, sztywne, koła 15" lub 16"
- Podwozie, nadwozie i zawieszenia: rama – stalowa z dwoma podłużnicami i czterema poprzecznicami, zawieszenie – przód dwie półeliptyczne resory piórowe (prowadzono też badania i testy z niezależnym zawieszeniem), tył – dwie

półeliptyczne resory piórowe, amortyzatory – teleskopowe, hydrauliczne, hamulce – bębnowe na wszystkie koła, nadwozie metalowe otwarte, 10-miejscowe, 2-drzwiowe, dach brezentowy, składany



PW-2 – próby poligonowe

- Eksploatacja: ładowność do 900 kg (800 kg), średnie zużycie paliwa 14,5 l na 100 km (14,7 l na 100 km), prędkość maksymalna 87 km/h (105 km/h)
- pokonywanie przeszkód terenowych: zniesienia do 30 stopni, brody o głębokości do 600 mm (1000 mm)
- Inne informacje: PW-1 i PW-2 były wersjami prototypowymi. W trakcie testów często modyfikowano je w terenie lub podczas prowadzenia napraw. Z tego powodu w źródłach można czasami spotkać inne dane techniczne. Ważną zmianą było zastosowanie w kolejnych egzemplarzach wozów PW-2 silników 1,6 litrowych z samochodu osobowego FS0 Polonez. Ogółem powstało kilkadziesiąt egzemplarzy prototypowych, badanych przez różne ośrodki badawcze i instytuty

Zrodzone na bazie idei PW-2

Dynamicznie prowadzone prace rozwojowe prototypów PW-2 miały

swój ciekawy oddźwięk w podobnych konstrukcjach tworzonych w Polsce. PW-2 miał być samochodem typowo wojskowym, światowe trendy pokazywały jednak, że bardzo modne i realne są potrzebne samochody terenowe i tzw. uterenowione (SUV) na rynku cywilnym. W takiej atmosferze w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji (skrót: PIMot), gdzie powstały dwa prototypy samochodów terenowych BR-83 i BR-85. Skrót BR oznaczał „Badawczo Rozwojowe”. Warto o tym wspomnieć gdyż PIMot uczestniczył od początku powstania modeli PW-1 i PW-2.

Projekty cywilne BR-83 i BR-85 nie miały wsparcia finansowego wojska, co najprawdopodobniej wpłynęło na fakt, że w przypadku tych pojazdów konstruktorzy nie wyszli poza etap budowy dość prymitywnych prototypów. Arto jednak wspomnieć o tych pojazdach, bo są one związane z PW-2.

Samochód terenowy Tarpan Honker



Gruntownie przebadany i zmodernizowany samochód terenowy PW-2, w końcowym etapie badań nazwany Tarpan 4011, po raz pierwszy publicznie zaprezentowano na Targach Poznańskich w 1988 roku. Wystąpił tam pod handlową nazwą Tarpan Honker. W tym samym roku uruchomiono jego seryjną produkcję w Fabryce Samochodów Rolniczych w Poznaniu.

Ciekawa historia wiąże się z nazwą samego samochodu – Honker. W połowie lat 80.-tych ogłoszono w Fabryce Samochodów Rolniczych konkurs na nazwę nowego samochodu terenowego.

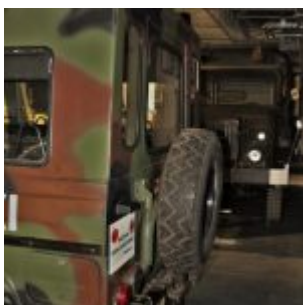
Informacja o tym dostała się do pracy wielkopolskiej i konkurs zaczął zakreślać coraz większe kręgi. Propozycji było bardzo wiele, lecz większość z nich była słowotworami, usiłujących w dwóch słowach oddać specyfikę samego pojazdu.

Ktoś zaproponował nazwę Honker. Brzmiała ona dobrze i było krótkie. Zgodnie z prawdą tłumaczono etymologię tego słowa jako występująca potocznie w języku angielskim pewnego rodzaju onomatopeję, oznaczającą krzyk dzikich gęsi powracających do swoich gniazd. Komunistycznym oficjelowi i decydentom „zapomniano” dodać, że to słowo ma także bliższe sercu Polakom znaczenie. Słowo Honker było kryptonimem polskiego ataku na Monte Cassino podczas II Wojny Światowej. Nazwa się spodobała i tak pozostała.

Pierwsze seryjne egzemplarze Tarpana Honkera oferowane były z jednym rozstawem osi (2827 mm) z silnikami 1481 cm³ o mocy 75 KM lub 82 KM oraz 1598 cm³ o mocy 86 KM. W celu obniżenia kosztów produkcji starano się zunifikować jak najwięcej części tego pojazdu z produkowanymi w innych zakładach samochodami. Zastosowano między innymi wskaźniki deski rozdzielczej, światła przednie i tylne z ciężarowego samochodu Star 266 oraz klamki, zamka drzwi, kierunkowskazy przednie i boczne od osobowych aut FSO Polonez i Polski Fiat 126p oraz całą masę części od dostawczych wozów Żuk i Nysa.

W celu zwiększenia atrakcyjności Tarpana Honkera stworzono również dodatkowe wyposażenie, między innymi rurowe osłony przedniego pasa nadwozia, wloty powietrza do chłodnicy, zderzaki, dodatkowe światła, masywne progi ze stopniami wejściowymi, nakładki progów i błotników, lusterka boczne, zaczepy holownicze, plandeki, plastikowe nadstawki w miejsce plandek, ponadto stosowano importowane elektryczne wyciągarki, koła o większych rozmiarach. Budowano nadwozia z różnymi wersjami ustawienia siedzeń w przedziale osobowo-towarowym.





Prezentowany na zdjęciach samochód terenowy Tarpan „Honker” jest wersją specjalistyczną – sanitarką wojskową (karetką), służącą do przewozu rannych żołnierzy do szpitala polowego. Pojazd sprawny technicznie.

Prezentowany na zdjęciach samochód Tarpan „Honker” po wielu latach służby w patrolu saperskim, trafił do Muzeum Broni Pancernej w Poznaniu, wiosną 2011 roku.

Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Pojawienie się na rynku nowego polskiego samochodu terenowego ujawniło bardzo duży popyt na ten pojazd. Do fabryki w Poznaniu zaczęły spływać zamówienia od wojska, milicji,

energetyki, leśnictwa, budownictwa, gazownictwa i straży pożarnej.

Mimo rozpoczęcia seryjnej produkcji i licznych zamówień, cały czas pracowano intensywnie nad ulepszeniem konstrukcji Honkera, a zwłaszcza układu napędowego. Ponownie zainteresowało się silnikami wysokoprężnymi typu 4C90, produkowanymi przez zakłady Andoria w Andrychowie.

W międzyczasie w partii Tarpanów Honkerów z pierwszych lat produkcji montowano stukonne dieslowskie silniki IVECO z turbodoładowaniem. Napęd sprawił się bardzo dobrze, ale ze względu na importowany silnik podniósł zbyt wysoko cenę pojazdu i dlatego powrócono do badań silnika z Andori, który od 1991 roku zaczęto montować w seryjnych wozach Tarpan Honker.

Na początku lat 90.-tych powstał również prototyp z mniejszym rozstawem osi – 2210 mm (Honker 4032, popularnie zwanym – krótkim). Jednak po przeprowadzonych testach, nie wszedł on do produkcji seryjnej. Dwa egzemplarze tej prototypowej wersji nadal istnieją.

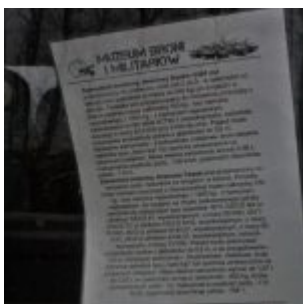
Podstawowe dane techniczne samochodu Tarpan Honker

- Lata produkcji: 1988-1996
- Wymiary konstrukcji: długość 4550 mm, szerokość 1850 mm, wysokość 2150 mm z dachem brezentowym, wysokość 2195 mm z nakładką hardtop, rozstaw osi 2827 mm, rozstaw kół przód 1575 mm, tył 1535 mm, prześwit 200 mm
- Masa własna: 1650 kg
- Zastosowany napęd: typ 4-cylindrowy, rzędowy, benzynowy, rozrząd górnozaworowy (ohv), pojemność skokowa 1481 cm³ i

1598 cm³, stopień sprężania 9,2 lub 9,5, moc maksymalna 75 KM przy 5200 obr./min. lub 86 KM przy 5400 obr./min., maksymalny moment obrotowy 115 Nm przy 3200 obr./min lub 132 Nm przy 3800 obr./min., układ zasilania – gaźnikowy, chłodzenie silnika – cieczą, układ smarowania wymuszony, ciśnieniowy

- Instalacja elektryczna: 12 V, prądnicą 770 W
- Układ przeniesienia napędu: sprzęgło suche, jednotarczowe, skrzynia biegów 4-biegowa + bieg wsteczny lub 5-biegowa + bieg wsteczny, skrzynia rozdzielcza z reduktorem, przeniesienia napędu do mostów z wałami napędowymi, rodzaj napędu 4 x 4, mosty napędowe, sztywne koła 15" lub 16"
- Podwozie, nadwozie, zawieszenie: rama – stalowa z dwoma podłużnicami i czterema poprzecznicami, zawieszenie przód 2 półeliptyczne resory piórowe, amortyzatory – teleskopowe, hydrauliczne, hamulce hydrauliczne, bębnowe na wszystkie koła, po 1995 roku przód tarcze, tył bębny, nadwozie metalowe otwarte, 10-miejscowe, 2-drzwiowe, dach brezentowy, lub 3-drzwiowe ze sztywną nakładką typu hardtop
- Eksploatacja: ładowność do 800 kg, średnie zużycie paliwa 14 l na 100 km, prędkość maksymalna 105 km/h
- Pokonywanie przeszkód terenowych: wzniesienia do 35 stopni, brody o głębokości do 800 mm (niektóre partie do 1000 mm)
- Inne informacje: w 1991 roku wprowadzono dodatkowo do produkcji Tarpana Honkera, który różnił się od wersji podstawowej jednostką napędową, stosowano w nim silniki wysokoprężne Andoria 4C90 i okresowo Iveco z turbodoładowaniem





Samochód Daewoo Honker 2324

Autor – zdjęcia: Dawid Kalka

Witoszów Dolny, gmina Świdnica – Muzeum Broni i Militariów

Samochód terenowy Honker

Produkcja Tarpana Honkera ruszyła w 1988 roku w Fabryce Samochodów Rolniczych w Poznaniu. W 1996 roku wytwarzanie tego pojazdu przejęła firma Daewoo Motor polska w swym oddziale zlokalizowanym w Lublinie. Samochód terenowy został nieco zmodyfikowany, choć wprowadzone zmiany były bardzo kosmetyczne. Oddział Daewoo przeprojektowało wnętrze samochodu, zmodyfikowano zawieszenie oraz zmieniono nazwę na Daewoo Honker. Firma planowała też produkcję gruntownie przeprojektowanego pojazdu Honker II w wersjach z napędem 4 x 2 i 4 x 4. Oficjalnie jednak pod koniec 2000 roku przedstawiono wersję pod nazwą Daewoo Honker 2000, w którym dokonano tylko kosmetycznych zmian nadwozia. Pod tym szyldem produkcja wozu trwała do 2001 roku, kiedy to firma Daewoo Motor Polska w bardzo spektakularny sposób splajtowała z dnia na dzień.

Po upadku zakładu Daewoo produkcja Honkera przejęła kolejna już spółka – Andoria-Mot., która wytwarzała samochód w latach 2002-2003. Zamówienia wojskowe były niewielkie, dlatego próbowano eksperymentować z karoserią, aby uatrakcyjnić wygląd Honkera 2000, licząc tutaj na większe zainteresowanie klientów cywilnych. Niewiele to ostatecznie dało, choć same próby były ciekawe. Idąc z duchem mody, przygotowano i zaprezentowano pojazd w nowych wersjach: towarowej i pick-up. Dwumiejscowa wersja towarowa posiadała z tyłu skrzynię załadowniczą z burtami otwieranymi na trzy strony. Pick-up, o rozstawie osi krótszych o 606 mm w stosunku do standardowego samochodu, otrzymał atrakcyjne malowanie metalicznym lakierem oraz orurowanie i rząd reflektorów dodatkowych ponad dachem szoferki, co bardzo nieudolnie naśladowało stan cywilnych terenówek amerykańskich lub japońskich.

Kolejnym wytwórcą Honkera była firma Intrall Polska. W 2004 roku powstał prototyp Honker Skorpion, specjalnej wersji przeznaczonej dla polskich pododdziałów znajdujących się w

Iraku. Produkcja modeli Honkera w tych zakładach nie była zawrotna i wahała się od kilkudziesięciu egzemplarzy po kilkaset, w zależności od roku. Było to zbyt mało, aby utrzymać ciągłość produkcji, nie mówiąc już o kosztownych pracach modernizacyjnych.



Daewoo Honker 2324

W 2009 roku produkcją Honkera zainteresowała się firma DZT Tymiński, spółka Podlasia o 100% polskim kapitale. Po kilkunastu miesiącach przygotowań technologicznych i regulacji spraw prawnych oraz majątkowych, wznowiono produkcję pojazdów. Od sierpnia 2011 roku przedsiębiorstwo działa w nowej formie prawnej jako DZT Fabryka Samochodów w Lublinie Sp. z o.o. We wrześniu 2012 roku firma przyjęła nazwę Fabryka Samochodów HONKER.

Podczas rozmowy telefonicznej, odbytej dnia 3 lutego 2011 roku przedstawiciel firmy DZT Tymiński powiedział „[...] do dnia dzisiejszego zbudowaliśmy ogółem 70 Honkerów, z których 60 trafiło do Wojska Polskiego, a 10 do odbiorców cywilnych. [...] Na rok 2011 patrzymy z optymizmem. Planujemy wyprodukować i sprzedać do końca roku 500 nowych Honkerów”.

Do dziś oficjalnym producentem samochodów terenowych Honker jest firma DZT Tymiński. Jak donoszą media, produkcja tych samochodów od 2 lat jest bardzo ograniczona, a okresowo zawieszana. Powodem jest brak zamówień.

Choć sam samochód oficjalnie nadal jest „produkowany”,

prognozy dla Honkera nie są najlepsze. Latem 2013 roku Ministerstwo Obrony Narodowej wydało komunikat, który szybko obieł media w całej Polsce: „[...] Resort obrony rozpoczyna rozmowy z firmami, które chcą sprzedać polskiej armii samochody osobowo-ciężarowe tzw. wysokiej mobilności – dowiedział się portal polska-zbrojna.pl. Za 1600 aut armia będzie musiała zapłacić ok. 200 mln zł. Chcemy by ich produkcja odbywała się w Polsce – podkreśla Waldemar Skrzypczak, wiceminister obrony”.

Obecnie w wojsku podstawowym pojazdem tego typu są Honkery. W jednostkach oraz przyległych instytucjach jest ich ponad 1500 sztuk. Najwięcej w służbie jest Honkerów 2000, czyli w wersji zmodernizowanej. Jednak są też starsze wersje, często już kilkunastoletnie modele sygnowane przez Daewoo i ponad dwudziestoletnie Tarpany. Program samochodowy, który zakłada wymianę całego parku samochodowego, liczącego przecież kilkanaście tysięcy pojazdów kołowych, które posiadają po kilkanaście, a nawet kilkadziesiąt lat. Ich wymiana jest potrzebna, ale następuje bardzo powoli i nie wiadomo kiedy się zakończy.



Honker Skorpion-3

Wielkość produkcji Honkera w

poszczególnych latach

Produkcja modeli Honker była niewielka, sięgając najwyżej poziomu kilkuset sztuk. W FSR w Poznaniu w 1990 roku powstało 589 egzemplarzy, w 1992 – ok. 450 sztuk, w 1994 – 314 sztuki, w 1995 – 288 sztuk. Po zaprzestaniu produkcji na początku 1996 roku, prawa do produkcji modeli Tarpan przejęła spółka Daewoo Motor Polska Sp. z o.o., która jesienią 1996 roku rozpoczęła ich montaż próbny w Lublinie. W obu tych fabrykach powstało wówczas około 20 sztuk. W 1997 roku powstało 155 sztuk, 1998 – 232 sztuki, 1999 – około 350 sztuk, 2000 – około 200 sztuk, 2001 – około 30-40 sztuk, 2002 – 140 sztuk, 2003 – 278 sztuk, 2004 – około 490 sztuk, 2005 – 177 sztuk, 2006 – 245 sztuk, 2007 – 35 sztuk. Od wiosny 2007 roku do 2009 roku produkcja była zawieszona. W 2010 roku SZ RP zamówiły kolejne 60 samochodów.

W Wojsku Polskim

Tak jak niegdyś popularny był Gaz 69, tak to właśnie w ostatnich kilkunastu latach to Honker stał się symbolem terenowego samochodu wojskowego. Pojazdy tego typu posiadały prosta, wręcz niemal spartańską konstrukcję, ale to nie przeszkadzało celom, do jakich miały być przeznaczone w wojsku. Armia polska kupowała Honkery, choć nie zrezygnowano z testów pojazdów zagranicznych .

Jesienią 2007 roku na wyposażeniu Oddziałów Wojsk Lądowych Wojska Polskiego znajdowały się następujące samochody osobowo-terenowe:

- UAZ 469B – 38 sztuk (modele z 1989 roku)
- Tarpan Honker – 286 sztuk (wprowadzone w latach 1990-1995)
- Daewoo Honker – 348 sztuk (wprowadzone w latach 1997-1999)

- Honker 200 – 647 sztuk (wprowadzone do służby po 2000 roku)
- Honker Skorpion 3 – 90 sztuki (zmodernizowana, pancerna wersja wozu, prowadzona po 2004 roku)
- Mercedes 290 – 96 sztuk (wprowadzone w latach 1993-1995)
- Daewoo MUSSO – 6 (wprowadzone w 1999 roku)
- Mitsubishi Pajero – 4 sztuki (wprowadzone w 2005 roku)
- Toyota Land Cruiser – 13 sztuk (wprowadzone w 2006 roku)
- HUMMER – 222 sztuki (wprowadzone w latach 2005-2007)







Honker 2000

Święto Wojska Polskiego – Piknik militarny 14.08.2021,

Kluczbork

Pojazd – 1. Brzeski Pułk Saperów

Autor – zdjęcia

W ostatnich latach Tarpan Honker/Honker był podstawowym samochodem osobowo-terenowym w Wojsku Polskim. W 2007 roku było ich w służbie wojskowej aż 1371 sztuk. Jednak w niemal ciągle zmieniającej się sytuacji politycznej Ministerstwo Obrony Narodowej często kupowało samochody terenowe marek zagranicznych, motywując to koniecznością ujednoczenia parku

samochodowego z innymi wojskami, znajdujących się w strukturach NATO. Jednak tutaj atutem wozów Honker jest cena i „rodzima” produkcja, jednak coraz częściej te dwie ważne warunki miały coraz mniejsze znaczenie.

Od początku lat 90.-tych oprócz wersji podstawowej, wykorzystującej do transportu żołnierzy, na podwoziu tego auta budowano wersje specjalne. Był więc Tarpan Honkewr, potem Honker: sanitarka, warsztat polowy, wóz patrolu saperskiego, rozgłośnia elektroakustyczna, pojazd obsługi pocisków raketowych, wóz dowodzenia, nośnik ciężkiego karabinu maszynowego i opancerzona wersja Skorpion. Niejednokrotnie też w poszczególnych jednostkach wojskowych na bazie wozów Honker budowano pojazdy specjalne, potrzebne do specjalnych działań danej formacji.

Na początku 2007 roku ceny wersji wojskowych Honkera wynosiły:

- wersja podstawowa – 108 000 zł + 5000 zł za wyciągarę
- wersja patrolowa – 157 000 zł
- wersja z rozgłośnią elektroakustyczną – 458 000 zł
- pojazd dowodzenia – 329 000 zł

Na ewidencji Sił Zbrojnych (dane z 24 lipca 2015 roku) znajduje się ok. 1600 egzemplarzy w wersji transportowej oraz ok. 600 pojazdów specjalistycznych. Pojazdy te są obecnie eksploatowane we wszystkich jednostkach wojskowych w kraju i poza granicami. W ostatnich latach prowadzone zakupy wozów Honker dla Wojska Polskiego wahały się średnio pomiędzy 10-70 sztuk rocznie. Była to ilość zbyt mała, aby utrzymać ciągłość produkcji, nie mówiąc już o kosztownych modernizacjach konstrukcji. Rynek cywilny nie jest w ogóle w żaden sposób zainteresowany Honkerami, jego budowa jest już mocno przestarzała, a cena zbyt wysoka.



Polacy w Kosowie

Od 3-5 lat trwa ostra dyskusja na temat przydatności wozów Honker do obecnych zadań stawianych przed Wojskiem Polskim, będącego od lat w strukturach NATO. Spierają się oto specjaliście w Ministerstwie Obrony Narodowej, bezpośredni użytkownicy, czyli żołnierze w jednostkach wojskowych, a powstające odpryski tych rozważań pojawiają się w mediach społecznych.

Przeciwnicy Honkera argumentują, że nie odpowiada on już poziomowi dynamicznie rozwijającej się techniki i zmieniającym się warunkom współczesnego pola walki. Zawrotne tempo tego procesu można obserwować w krajach mocno objętych konfiskatami zbrojnymi. Czy w tych warunkach stać na nas używanie pojazdu sięgającego swym rodowodem ponad 30 lat wstecz? Wprawdzie zmodernizowanego, ale tylko nieznacznie i przeważnie kosmetycznie, a którego produkcja jest niestała, niezawodność przesadnie gloryfikowana, cena zaś relatywnie bardzo wysoka. Zwolennicy samochodów Honker powołują się na to, że jest to pojazd wytwarzany w kraju, co jest bardzo ważne oraz na jego prostotę konstrukcji i jego niezawodność.

W przyszłości, w planach dotyczących wyposażenia Wojska Polskiego nieoficjalnie szala przechyla się ku nowocześniejszym autom tej klasy, których producenci zdecydują się otworzyć w Polsce fabrykę lub montownię. Kąsek jest dość łakomy, ponieważ do 2022-2024 roku Wojsko Polskie planuje

zakupić 1600 samochodów wysokiej mobilności, a do tego rynek cywilny też niesie spory potencjał nabywczy. Analitycy zapewne pamiętają, że w latach 90.-tych, gdy firma Daewoo wprowadziła na rynek samochodowy Musso w przystępnej cenie.

Jak będzie w przyszłości – czas pokaże. Mimo wszystkich problemów, nie wygląda na to by służba Honkera miała się szybko zakończyć, choć armia jest jedynym nabywcą i użytkownikiem tej rodziny wozów, na rynek cywilny bardzo rzadko nabywał te wozy (bywały lata, kiedy sprzedawano 10-20 egzemplarzy tych wozów i to były najlepsze lata). Dlatego firma produkująca wozy Honker stara się zachęcać do ich zakupu rynki azjatyckie i afrykańskie, co niekiedy kończy się pewnymi sukcesami, ale nie wystarczająco dużymi, aby mogło to podnieść finansowe możliwości firmy.



Jednak niezależnie od dalszych losów Honkera, trzeba dobrze pamiętać, że był to pierwszy w pełni polski osobowy samochód terenowy, który był produkowany seryjnie od zakończenia II Wojny Światowej. Na jego niezbyt doskonałą formę wpłynęły realia czasów, w których powstał i był produkowany – schyłek PRL-u oraz czas transformacji ustrojowej. Ale były też przyjemne strony – pojazd miał szczęście trafić do odpowiednich ludzi, jakimi byli inżynierowie z Wojskowego Instytutu Techniki Pancerniej i Samochodowej w Sulejówku oraz Przemysłowego Instytutu Motoryzacji, którzy włożyli w niego bardzo dużo pracy, aby był jak najlepszy.

Podstawowe dane techniczne samochodu Honker 2000

- Lata produkcji – 2000-2007
- Wymiary – długość: 4660 mm, szerokość 1960 mm, wysokość 2110 mm – nakładka hardtop, rozstaw osi 2835 mm, rozstaw kół przód 1575 mm, tył 1535 mm, prześwit 200 mm
- Masa własna: 2060 kg
- Zastosowany napęd: typ 4-cylindrowy, wysokoprężny turbodoładowaniem (Andoria); rozrząd górnozaworowy, pojemność skokowa 2499 cm³, stopień sprężania 9,7, moc maksymalna 100 KM przy 4000 obr./min., maksymalny moment obrotowy 235 Nm przy 2000 obr./min., układ zasilania wtrysk (diesel), chłodzenie silnika cieczą, układ smarowania wymuszony, ciśnieniowy
- Instalacja elektryczna: 12 V
- Układ przeniesienia napędu: sprzęgło suche, jednotarczowe, skrzynia biegów 5-biegowa + wsteczny, skrzynia rozdzielcza z reduktorem, przeniesienia napędu do mostów wałami napędowym9i, rodzaj napędu 4 x 4, koła 15" lub 16"
- Podwozie, nadwozie i zawieszenie: rama stalowa z dwoma podłużnicami i czterema poprzecznicami
- Eksploatacja: ładowność do 840 kg, średnie zużycie paliwa 11,5 l na 100 km, prędkość maksymalna 120 km/h
- Pokonywanie przeszkód terenowych: wzniesienia do 35 stopni, brody do głębokości 800 mm (niektóre partie do 1000 mm)



Ciekawostką techniczną, jest pewną wersją, specjalnie obniżoną, która służyła do przewozu pracujących górników pod ziemią, która została zamówiona przez KGHM Polska Miedź S.A.

Bibliografia

1. Tomasz Szczerbicki, Samochód terenowy Honker, Czasopismo Poligon nr. 5/2015, Magnum-X
2. Jan Wortak, Mustang – pierwszy z serii, Czasopismo Nowa Technika Wojskowa nr. 9/2015, Magnum-X
3. https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Tarpan_Honker
4. Muzeum Wojska Polskiego, Warszawa
5. Muzeum Broni Pancernej, Poznań
6. <https://historia.interia.pl/prl/news-polska-terenowka-tarpan-honker,nId,1579134>