

Bez obaw + dojechał!

Jerzy Kossowski | Zdjęcia autora, Paweł Pronobis, NAC

ROK 1925 TO DLA NAS ZAMIERZCHŁE CZASY, ALE W MOTORYZACJI TO OKRES VINTAGE – ODREAGOWANIA WOJENNEJ TRAUMY I ROZPĘDU GOSPODARKI WIĘKSZOŚCI KRAJÓW EUROPY. WE FRANCJI RUSZYŁA SERYJNA PRODUKCJA RENAULT NN.



Renault NN



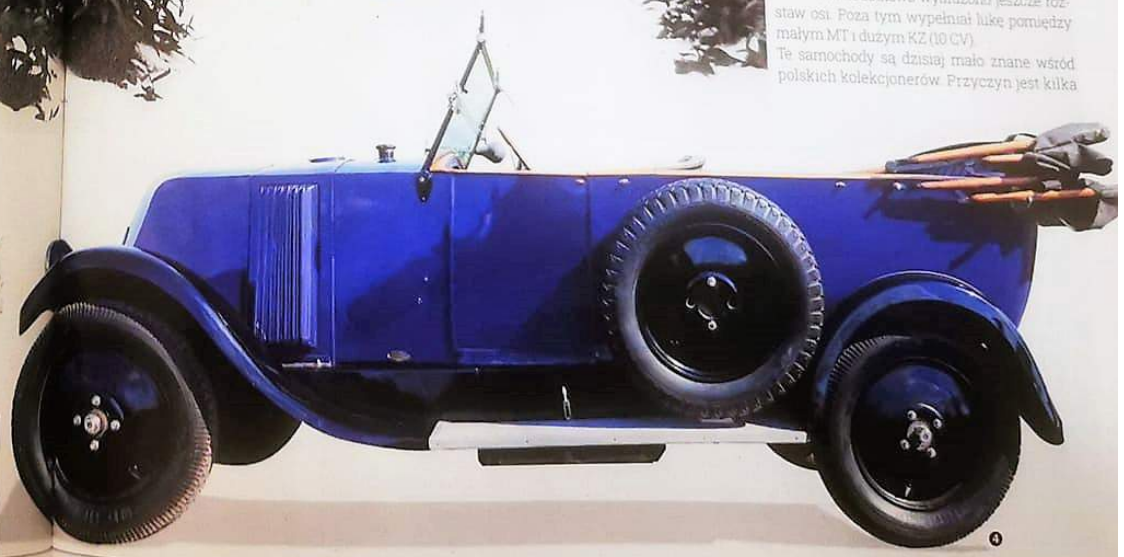
- Czesarstwo MH było pierwszym zakupem od Renault i trafił nie tylko do Wojska Polskiego.
- Trwała poligronowa porobarska Renault MH z Citroënem Kegresse.
- Renault MH w służbie Legi Obrony Powietrznej Państwa.
- Renault NN to również zakupił Czesarstwo MH.

Charlie Chaplin nakręca „Gorączkę Złota”, a Sergiusz Eisenstein „Pancernika Piotrków”. Wtedy też zawarto Pakt w Locarno pomiędzy największymi państwami Europy: Wielką Brytanią, Francją, Włochami i Niemcami, który w sumie był bardzo korzystny dla tych ostatnich. Pomimo udziału w konferencji przedstawicieli Polaki i Czechosłowacji, nasze racje nie zostały w ogóle wysłuchane, ale Francja potwierdziła sojusz z Polską i Czechosłowacją. To dodatkowo wzmacniało dotychczasowe kontakty z Francją i nasze zainteresowanie w kwestiach wojskowych.

W tymże roku Renault zorganizował słynny rajd z północy na południe Afryki swymi szesnastokilowymi ciężarówkami typu MH. Dokładnie takimi samymi, jakie znalazły się na wyposażeniu Wojska Polskiego. Były stosunkowo proste w obsłudze i bardzo odporne na warunki drogowe, co wykazał wspomniany już rajd na trasie o długości 23 000 kilometrów po całkowitych bezdrożach. Szesnastokilowa ciężarówka napędzała czterocylindrowy silnik o pojemności 2120 ccm (skąd mi znany tę pojemność?), pozwalający na rozwinięcie maksymalnej prędkości 50 km/h. W Polsce MH musiały konkurować z półgąsienicowymi Citroënami Kegresse.

We Francji pojawił się w ofercie Renault typ NN, pozycjonowany raczej w klasie niższej z racji swojego silnika o pojemności 951 ccm, kwalifikowanego do kategorii podatkowej 5CV. Był następcą modelu MT („Automobilista” 2/2021), w którym zastosowano hamulce na przedniej osi. W NN dodatkowo wydłużono jeszcze rozstaw osi. Poza tym wypełniał lukę pomiędzy małym MT i dużym KZ (10 CV).

Te samochody są dzisiaj mało znane wśród polskich kolekcjonerów. Przyczyn jest kilka



Renault NN

– zapewne ich własności trakcyjne nie zachęcają, a powiązania z dawną polską motoryzacją też są słabo pamiętane. A szkoda, bo takie powiązania były i to od czasów sprzed I wojny światowej, kiedy inż. S. Rotmil prowadził przedstawicielstwo Renault w Warszawie na ulicy Jerzolimskiej 49 (potem Aleja Jerzolimską). Mam tu na myśli sprzedaż samochodów osobowych. Po wojnie, już w latach 20., bodaj pierwszym przedstawicielstwem była firma inż. A. Makowskiego, potem bardzo aktywna firma Esper z salonami w Warszawie, Katowicach i Krakowie. Na prospekcie reklamowym Makowskiego widzimy nieduże torpeda Renault, być może model MT lub NN.

Lata 20. to czas silnej konkurencji pomiędzy Renault i Citroënem. To właśnie dlatego Louis Renault wysłał wspomniane już ciężarówkę na trasę afrykańską, a w 1927 r. miał miejsce samotny przejazd Renault NN przez bezdroża Sahary. To robiło ogromne wrażenie – samotny człowiek uzależniony od sprawności maszyny! Przejechanie 18 tys. km, bo tyle wyniosła trasa, zajęło 36 dni, a więc statystycznie 500 km dziennie! Nawet jeśli na trasie było zapewnione paliwo, to i tak był wyczyn. Spróbujcie takim samochodem przejechać współcześnie 500 km dziennie dobrą szosą.

Vintage tylko dla starszych kolekcjonerów?

Oczywiście nie. Wszystko zależy od fascynacji i w ten sposób Łukasz Wąszak i wielu innych, kolekcjonuje samochody z zaskakująco długą metryką. Nie zniechęcają go parametry dynamiczne i trudności w sprawnym poruszaniu się starszankami. Wręcz przeciwnie, to jest wyzwanie, a do tego dużo satysfakcji z sympatii okazywanej na każdym kroku pędzącemu weteranowi. Rozwijane prędkości pozwalają też na podziwianie mijających krajobrazów.

Prezentowany na zdjęciach Renault pochodzi z 1927 r. Jego piętnastokonny silnik zapewnia po dłuższym rozpędzeniu prędkość 60 km/h. To całkiem sporo, jeśli wziąć pod uwagę, że jego masa własna to około 1150 kg, a hamulce dostarczają w dzisiejszych czasach sporo emocji. To i tak znacznie lepiej niż w poprzedniku K.J. z hamulcami tylko na tylnej osi. Nadwozie to trzydrzwiowe torpeda kwalifikowane czasem jako czterodrzwiowe, ale do tylnej kanapy jest dostęp tylko z prawej strony.

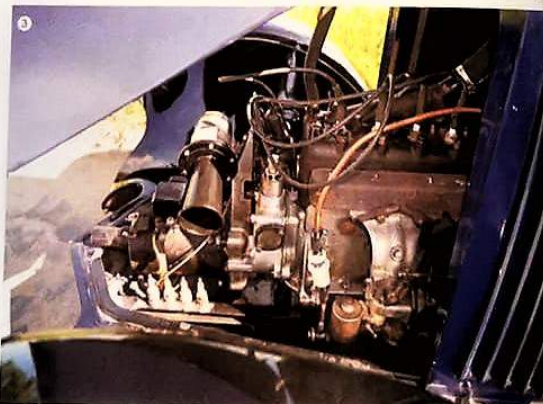
Samochód został kupiony z rynku francuskiego, gdzie w rękach poprzedniego właściciela sporo jeździł na rozmaite imprezy weterańskie, aż do chwili, gdy silnik odmówił posłuszeństwa. Kupując taki samochód podejmujemy spore ryzyko, bo może się okazać, że naprawa silnika jest trudna, a nawet niemożliwa, zaś kupienie drugiego graniczy z cudem.

Może w tym wypadku nie byłoby tak źle, bo jak podają źródła, powstało ich w latach 1925-30 około 150 tysięcy. Nie był to więc unikat i nawet w Polsce nie jest jedyny. Na szczęście skuteczny remont silnika został bardzo dobrze wykonany w kraju i miałem okazję przekonać się, że praca jest wzorowa. Uruchamia się bardzo pewnie i bez hałasu, gdyż wyposażony jest w prądnicozrusznik, silnik łatwo i pewnie wchodzi na obroty, co prawda niezbyt wysokie, ale robi to płynnie.

Nieco gorzej wygląda sprawa zmiany biegów, ale przypisuję to małemu jeszcze doświadczeniu kierowcy w wykonywaniu podwójnych wysprzężeń i międzygazów. To niestety nauka, którą każdy chcący jeździć samochodem z niesynchronizowaną przekładnią musi przejść. Na szczęście konstruktorzy przekładni z tamtych lat zapewne o tym wiedzieli, bo koła w przekładniach mają nacięte „końskie zęby” i niełatwo je uszkodzić.

Deska przyrządów też nie odwraca zbyt mocno uwagi od sytuacji na drodze, gdyż wyposażona jest w prędkościomierz i amperomierz oraz zegar czasu astronomicznego, który zapewne był opcją. Współcześnie został dodany przełącznik kierunkowskazów, bo bez tego raczej nie powinno się wyjeżdzać na drogę publiczną. Kiedyś wystarczyły sygnały rękoma, dziś już prawie nikt ich nie rozumie. Samochód ma instalację 12V, więc nie ma problemów z adaptacją współczesnych elementów elektrycznych.

Nadwozie typu torpeda zapewnia widoczność jak na motocyklu, podobnie ma się sprawa z „wiatrem we włosach”. Ten egzemplarz jest



1 Pierwsze miejsce w Konkursie Elegancji w Schweitzingen!

2 Prawostronna kierownica, a więc egzemplarz do Austrii lub Zjednoczonego Królestwa.

3 Silnik z prądnicozrusznikiem i chłodnicą przy sianie grodujowej to charakterystyczne rozwiązanie Renault z tamtych czasów.

4 Tylko trzy drzwi – ciekawe dlaczego nie ma czwartych!

5 Maski silnika miała chwyty powietrza chłodzącego po bokach.





przystosowany do ruchu lewostronnego, a więc zapewne był przeznaczony na rynek Zjednoczonego Królestwa, a może Austrii lub Dalekiego Wschodu. Renault oferowało jeszcze nadwozia sedan i coupé, ale to otwarte robi najlepsze wrażenie, szczególnie jeśli samochód jeździ, a nie stoi jako eksponat. Miejsca we wnętrzu jest wystarczająco dużo dla czterech dorosłych osób, ale bez bagażu, bo samochód nie posiada bagażnika. Wtedy to była norma, a jeśli ktoś chciał przewozić bagaż, to musiał sobie dokupić stelaż do tylnej części nadwozia.

Do niewątpliwych zalet samochodów z tego okresu zaliczyłbym ustabilizowane i w przypadku wielkoseryjnych, jak ten NN, umiarkowane ceny. Porządnie odremontowane i objeżdżone (to bardzo ważne) zapewniają sporo radości i mało kłopotów.

Śmiałe wyzwanie

W tym roku państwo Michalina i Łukasz Waszakowie zdecydowali się na prezentację auta na bardzo prestiżowej imprezie niemieckiej Classic Gala Schweitzingen. Samochód, rzecz jasna, został tam dowieziony, ale na miejscu już poruszał się samodzielnie. Niestety, w trakcie konkursu wystąpiły kłopoty z silnikiem, co wyglądało jak zwykła złośliwość przedmiotów martwych. Zawiodła uszczelka pod głowicą, ale pomimo tego samochód przejechał tyle, ile powinien i nie było wstydu. Było za to niezwykle wyróżnienie – puchar i pierwsze miejsce w konkursie elegancji, na co niewątpliwie miała też wpływ prezentacja załogi. Zaskoczenie i wielka radość – gratulujemy! ♦