

HISTORIA SAMOCHODU „NYSY”

Wszystko zaczęło się w 1952 roku. To właśnie wówczas w Nysie utworzono Zakłady Budowy Nadwozi Samochodowych. Przedsiębiorstwo powstało na bazie Fabryki Mebli Stalowych „Zachód”, które w latach 1947 - 1951 produkowało łóżka szpitalne, krzesła, biurka, szafki oraz kasy pancerne. Po przebranzowaniu w zakładzie rozpoczęto wytwarzanie nadwozi specjalnych, którymi zabudowywano podwozia samochodów ciężarowych FSC lublin-51 oraz star 20.

W latach 50. brakowało w Polsce lekkiego samochodu dostawczego

Pracę nad takim pojazdem w 1957 roku rozpoczęło m.in. w biurze konstrukcyjnym w Nysie.

Chodziło o samochód, w którym miały być zastosowane podzespoły (m.in. silnik, skrzynia biegów, tylny most) z produkowanej w FSO warszawy. Nyscy konstruktorzy nawiązali też współpracę z Fabryką Samochodów Ciężarowych w Lublinie, gdzie trwały już prace nad żukiem. Przystąpiono do wykonania prototypów samochodów, którym nadano nazwę Nysa. Do grudnia 1957 roku wykonano 13 egzemplarzy oznaczonych symbolem N 57. Samochód Nysa został zatwierdzony do produkcji. Technologia wytwarzania była dostosowana do ówczesnych możliwości zakładu, który nie dysponował urządzeniami takimi jak prasy czy zgrzewarki.

Pojazd został wyposażony w czterosuwowy, dolnozaworowy silnik benzynowy typu M-20 (jak w samochodzie Warszawa M20), który zawieszony został nad przednią osią pojazdu. Pojemność skokowa silnika wynosiła 2120 cm³, a dzięki stopniowi sprężania 6,2, jednostka ta osiągała moc 36,8 kW przy 3600 obr./min. W instalacji elektrycznej o napięciu 12V zastosowano prądnicę prądu stałego o mocy 220 W i akumulator ołowiuowy o pojemności 51 Ah. Jednotarczowe, półśrodkowe sprzęgło cierne wzmocniono przez zastosowanie dziewięciu (zamiast sześciu – jak w osobowej Warszawie) śrubowych sprężyn dociskowych. Skrzynia przekładniowa trójwałkowa o trzech przełożeniach została zablokowana z silnikiem. Biegi II i III były zsynchronizowane. Zastosowano jednocześnie wał napędowy zaopatrzonego w dwa przeguby krzyżakowe. Tylny most ze stożkową przekładnią główną o przełożeniu 5,125 przejęto z samochodu Warszawa M-20. Szkielet pojazdu stanowiła podłużnicowa rama o konstrukcji spawanej. Podłużnice wykonano z zamkniętego profilu prostokątnego o wymiarach 100x50x3 mm. Zawieszenie kół przednich było niezależne. Koła jezdne prowadzono na podwójnych wahaczach poprzecznych nierównej długości. Sprężyny śrubowe przedniego zawieszenia Warszawy były wspomagane drugą parą sprężyn mocowaną w ich wnętrzu. Zastosowano hydrauliczne amortyzatory ramieniowe oraz stabilizator skrętny. W zależnym zawieszeniu tylnym użyto dwóch wzdłużnych resorów piórowych oraz amortyzatorów ramieniowych. Tarczowe koła jezdne o średnicy 16” były zaopatrzone w ogumienie dętkowe o wymiarach 6.00-16”. W układzie kierowniczym zastosowano globoidalną przekładnię ślimakową i jednocześnie wał kierownicy. Hamulec zasadniczy sterowany hydraulicznie był jednoobwodowy. Bębnowe hamulce kół przednich i tylnych przejęto z osobowej Warszawy. Hamulec pomocniczy typu mechanicznego działał na szczęki hamulcowe kół tylnych. Zamknięte nadwozie typu wagonowego miało konstrukcję szkieletową. Szkielet był spawany z profili stalowych. Poszycie zewnętrzne wykonano z blachy stalowej o grubości 0,8 mm. Nadwozie mikrobusu wyposażono w czworo drzwi. W prawej ścianie była umieszczona para drzwi jednoskrzydłowych, a w lewej – drzwi kierowcy. W ścianie tylnej zabudowano szerokie drzwi jednoskrzydłowe, które zawieszono na lewej krawędzi. W oknach pojazdu zastosowano jedynie szyby płaskie. We wnętrzu, z obu stron osłony silnika umieszczono fotele kierowcy i pasażera, a w tylnej części nadwozia, trzy dwuosobowe kanapy. Ze względu na unifikację zespołów, utrzymano ten sam co w samochodzie Warszawa rozstaw osi równy 2700 mm. Przy masie własnej 1500 kg, dopuszczalną masę całkowitą określano na 2250 kg. Mikrobus osiągał prędkość maksymalną 90 km/h, a zużycie paliwa wynosiło ok. 15-16 dm³/100 km.

W 1959 roku do produkcji wszedł nowy model oznaczony symbolem N59. Zastosowano w nim wiele ulepszeń wynikających z badań i uwag użytkowników. Do produkcji wprowadzono też nowe odmiany: furgon, mikrobus i sanitarka. Sanitarkę oparto na konstrukcji mikrobusu, z tym, że

kabina kierowcy była oddzielona od przedziału sanitarnego ścianką działową zaopatrzoną w okno z przesuwanymi szybami. Ogółem w 1959 roku wykonano 1350 samochodów Nysa N59 w trzech wersjach. W tym roku rozpoczął się także eksport pojazdu – sprzedano pierwszych 200 egzemplarzy. W zakładowym biurze konstrukcyjnym opracowano dalsze odmiany nadwoziowe. W 1960 roku wprowadzono do produkcji samochód towarowo-osobowy (towos). Powstał on na bazie furgonu, z tym, że w obu ścianach bocznych zabudowano dwie pary okien. Zastosowano niską ściankę działową sięgającą do wysokości oparcia fotela kierowcy. Między dachem, a górną krawędzią ścianki rozpięto siatkę z pasów parciany. We wnętrzu wzdłuż ścian bocznych zamontowano składane ławy dla 8 osób.

Na zamówienie Ministerstwa Kultury i Sztuki opracowano nową konstrukcję i uruchomiono w 1961 roku produkcję samochodów typu N61-K przystosowanych do prowadzenia projekcji filmowej w warunkach polowych. Wnętrze nadwozia tego pojazdu zostało podzielone na trzy przedziały: kierowcy, operatora i agregatu prądotwórczego. W przedziale operatora oprócz ławy dla trzech osób i dwóch składanych fotelików zabudowano stół z projektorem filmu 16 mm i radiem. Dwa głośniki zamontowano w oknach z szybami przesuwanymi. W przedziale tylnym zamocowano agregat prądotwórczy napędzany silnikiem spalinowym oraz osprzęt niezbędny do prowadzenia projekcji filmowej wraz z nagłośnieniem.

Od 1961 roku prowadzono prace nad większą modyfikacją nadwozia. Rezultatem tej działalności była rodzina samochodów oznaczonych symbolem N63. Prototypy tych pojazdów budowano w latach 1962–1963. Były to mikrobusy furgon, towos, sanitarka (ambulans) i kinowóz. Ich publiczna prezentacja odbyła się w 1963 roku na XXXII Międzynarodowych Targach Poznańskich.

W 1964 roku została wdrożona do produkcji rodzina samochodów Nysa 501. W jej skład wchodziły wszystkie do tej pory wytwarzane wersje. Spawanie zostało w znacznym stopniu zastąpione zgrzewaniem. Uruchomiono także taśmową linię montażu. Samochody Nysa 501 otrzymywały alternatywnie silniki M-20 i S-21. Nieznacznej zmianie uległy wymiary zewnętrzne – długość wzrosła do 4410 mm, a wysokość do 2050 mm. Wpłynęło to na powiększenie masy własnej pojazdu, która dla mikrobusu 501-M wynosiła 1560 kg, a dla furgonu 501-F – 1380 kg.

Produkcja samochodów Nysa w 1964 roku przekroczyła 5000 sztuk, przy czym na eksport wysłano 1000 sztuk. W 1964 roku w Zakładach Budowy Nadwozi Samochodowych w Nysie uruchomiono produkcję samochodu Nysa 501 w odmianach furgon, towos, mikrobus i sanitarka. Opracowano także nową wersję kinowozu oznaczoną Nysa 501-K spełniającą nowe wymagania użytkowników tego rodzaju pojazdów. Powstał tzw. samochód propagandowy o rozszerzonej funkcjonalności. Konstrukcja nadwozia i jego wyposażenie umożliwiały prowadzenie projekcji filmowej w warunkach polowych z wnętrza kabiny projekcyjnej na ekran stojący na zewnątrz, projekcję tzw. kina dziennego oraz nadawanie audycji dźwiękowych w czasie jazdy i na postoju. Wyposażenie samochodu w spalinowy agregat prądotwórczy pozwalało na prowadzenie działalności niezależnie od zewnętrznych źródeł zasilania.

Kolejnymi odmianami samochodów Nysa 501 były pojazdy przeznaczone do przewozu żywności w obniżonej temperaturze. W roku 1965 zbudowano w ZBNS prototypy samochodów izotermicznych – oznaczone symbolem 501-I bez źródła chłodu i chłodzonego suchym lodem o symbolu 501-C. Izotermiczne nadwozia tych pojazdów miały pełną ściankę działową i dodatkowy szkielet podłogi. Do szkieletu nadwozia przymocowane zostały wykonane z tworzywa sztucznego łączniki, do których z kolei mocowane było wewnętrzne poszycie komory ładunkowej z ryflowanej blachy aluminiowej. Podłogę stanowiła szczelna wanna z ocynkowanej blachy stalowej. Przestrzeń między poszyciami wypełniona została izolacją w postaci kształtek styropianowych. Kształtki te były w czasie montażu sklejjane i pokrywane folią. Grubość izolacji termicznej wynosiła od 60 do 110 mm. Taka konstrukcja wnętrza komory ładunkowej pozwalała na jego mycie strumieniem wody. W odmianie 501-C do przedniej ściany komory ładunkowej przykręcony był pojemnik na suchy lód. Był on ładowany przez drzwi w prawej ścianie nadwozia.

Do widocznych zmian w samochodach produkowanych od 1967 roku należały m.in. nowa atrapa chłodnicy i tylne lampy zespolone (z samochodu Warszawa 203/204). We współpracy z Centralnym Ośrodkiem Chłodnictwa w Krakowie zbudowany został w 1967 roku prototyp samochodu chłodni w oparciu o izotermiczne nadwozie Nysy 501. Zamontowano w nim sprężarkowy agregat chłodniczy. Temperatura wnętrza komory ładunkowej regulowana była przez termostat, który sterował elektromagnetycznym sprzęgłem napędu sprężarki. Agregat zapewniał uzyskiwanie w komorze temperatury 255 K (−18 °C) przy temperaturze otoczenia 303 K (+30 °C). Mógł on pracować także w obiegu odwróconym, tzn. ogrzewać wnętrze komory ładunkowej, co pozwalało na przewóz płynów lub owoców podczas mrozów.

Prototypy nowego samochodu oznaczonego symbolem 521 wykonane zostały w 1968 roku. Został on zatwierdzony do produkcji i przedstawiony publicznie na XXXVII Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1968 roku. Był to dziesiąty rok produkcji samochodów Nysa, rocznica ta podkreślona została przez zmianę nazwy zakładów na Zakład Samochodów Dostawczych.

Systematycznie wzrastała produkcja Nys, rosły też zamówienia eksportowe. Już w 1968 roku udział produkcji na eksport przekroczył 50%. Głównymi odbiorcami były kraje socjalistyczne: ZSRR, Węgry, Bułgaria i Rumunia. Duże zainteresowanie wzbudziły Nysy 521 wystawione w 1971 roku na Międzynarodowej Wystawie Samochodów w Brukseli. Napłynęły zamówienia z Belgii i RFN. W sierpniu 1972 roku taśmę montażową ZSD opuściła 100-tysięczna Nysa. Jubileuszowym pojazdem był model 521-C przeznaczony na rynek krajowy.

Samochody Nysa 521 i 522 produkowano w znacznej liczbie także na potrzeby Milicji Obywatelskiej, której stały się jednym z symboli (znanym potocznie jako „suka”). Dla potrzeb milicji opracowano też specjalne wersje, różniące się od pojazdów na rynek cywilny. Przede wszystkim wyposażone były w odsuwane drzwi po obu stronach przedziału pasażerskiego w celu sprawnego opuszczania pojazdu na obie strony, miały też klapę w dachu. Podstawową wersją była Nysa 521/522 KW (konwojowo-wypadowa), która miała w tylnej części pozbawiony okien bocznych przedział dla osób zatrzymanych lub aresztantów z ławkami pod ścianami, oddzielony przegrodą od reszty wnętrza. Dostęp do niego był przez standardowe pojedyncze drzwi z tyłu, lecz miały one metalową siatkę po wewnętrznej stronie szyby i były dodatkowo zabezpieczone przez specjalne zamknięcie w postaci zewnętrznego pionowego metalowego pręta.

Lata siedemdziesiąte to dla Nysy okres największego rozwoju – gwałtowny wzrost produkcji oraz ogromny rozwój eksportu. W latach 1973–1974 eksport stanowił aż 74% produkcji. Wówczas to fabryka w Nysie stała się członkiem Klubu Eksporterów. Największymi odbiorcami Nys za granicą były w tych latach Węgry, Czechosłowacja, ZSRR, Kuba, Kambodża, Korea Północna, Wietnam, Finlandia, RFN, Turcja, Norwegia, Ghana. Lata osiemdziesiąte przyniosły zdecydowane zmniejszenie zainteresowania pojazdami z Nysy. Fabryka drastycznie ograniczyła produkcję. Gwałtowny spadek produkcji nastąpił w 1991 roku. Podstawę egzystencji zapewniał Zakładowi w Nysie już tylko FSO Polonez Truck, który rozpoczęto produkować po połączeniu się z FSO na Żeraniu. Dlatego też 3 lutego 1994 roku z taśm zjechała ostatnia Nysa o numerze 380 575. Ostatnie nowe egzemplarze pojazdu można było kupić z placu fabrycznego jeszcze w 1996 roku. Zbudowano również 2 sztuki prototypu samochodu Nysa 321 oraz 9 sztuk prototypu samochodu Nysa 325 w różnych wersjach nadwozia, z napędem na 2 oraz 4 koła. Wyglądem Nysa 325 bardzo przypominała Lublina, a zewnętrznie różniła się od wersji wprowadzonej do produkcji zaledwie detalami. Do napędu Nysy 325 wykorzystano silniki wysokoprężne Andoria oraz Polonez dla wersji z napędem 4x4. Nysą 523 jeździły delegacje z nyskiej fabryki do Warszawy (do FSO).

Nysy powstawały w różnych nadwoziach, jako furgon, towos, mikrobus, sanitarka, kinowóz, izoterma czy radiowóz milicji obywatelskiej. Produkcję auta zakończono 3 lutego 1994.

Ciekawostką jest to, że w 1969 roku nysą podróżowała pierwsza powojenna polska wyprawa w Himalaje pod kierownictwem Ryszarda Szafirskiego, na niezdojty wówczas szczyt Malubiting. Trasa, jaką przejechał samochód wyniosła 18 tysięcy kilometrów.