Pierwszy polski kamper. Wyjątkowa zabudowa Forda T powstała w Warszawie prawie 100 lat temu!

WARSZAWA, 12 lutego 2024 roku – Jerzy Jeliński wraz z trójką towarzyszy-harcerzy w 1926 roku wyruszył Fordem T w podróż dookoła świata. Samochód posiadał wiele udoskonaleń i wyjątkowe nadwozie zbudowane w Warszawie. Dzisiaj jego replikę można oglądać w Muzeum i Centrum Ruchu Harcerskiego w Krakowie.

Ford T to samochód, którego dziedzictwo jest ponadczasowe. Żaden inny model nie zmienił tak bardzo oblicza świata motoryzacji. Od 1908 do 1927 roku zbudowano ponad 15 000 000 tych aut, a na początku lat 20. ubiegłego wieku, ponad połowa zarejestrowanych na świecie samochodów była zbudowana w zakładach Henry'ego Forda. Przyczyną jego sukcesu stało się nieustanne dążenie jego twórcy do doskonałości, a dzięki linii montażowej Ford T mógł być wyjątkowo tani.

Zalety Forda T – jego rewelacyjne wręcz jakość wykonania, trwałość w najgorszych warunkach i prostota konstrukcji – spowodowały, że ten amerykański automobil stał się na wiele miesięcy domem na kółkach polskich podróżników. O szczegółach tej niezwykłej podróży można przeczytać w książce pt. „Ekspedycja pierwszego Polaka automobilem dookoła świata" autorstwa Doroty i Dariusza Grochalów.

– Pomysł na wyprawę był na tyle legendarny, że nie można go pominąć w tej opowieści. Jeden z uczestników tej wyprawy, Eugeniusz Smosarski umieścił w Kurierze Warszawskim ogłoszenie o treści: „Wybieram się na rowerze w podróż dookoła świata. Poszukuję dzielnych sportowców". W ten sposób powstała wyprawowa ekipa. Należeli do niej Eugeniusz Smosarski – brat słynnej aktorki Jadwigi, Jerzy Jeliński – młody weteran wojny polsko-bolszewickiej, Jan Łada – student Politechniki Warszawskiej oraz Bruno Bredsznajder – uznany operator filmowy – opowiada Dariusz Grochal, autor książki.

Z czasem idea wyprawy ewoluowała. Rowery zastąpiono motocyklem, a następnie zdecydowano się na samochód. Postanowiono też, że wyprawa będzie ekspedycją harcerską – dzięki temu udało się zyskać pomoc przed i w czasie podróży.

Ford z USA, nadwozie z Warszawy

Podróżnicy zdecydowali się na zakup podwozia Forda T. Kosztowało ono 1000 zł, co jak na polskie warunki nie było małą kwotą. W latach 20. ubiegłego wieku bardzo dobra pensja wysoko postawionego urzędnika państwowego wynosiła 200-300 zł miesięcznie. Za to można było utrzymać rodzinę, wynająć 4-5 pokojowe mieszkanie i zatrudnić pomoc domową.

Podwozie Forda T zostało zamówione w warszawskiej firmie Elibor SA, której siedziba mieściła się przy ulicy Wolskiej. Warto dodać, że spółka ta w ramach swojej działalności handlowej zajmowała się przez jakiś czas montażem modelu T w Warszawie. W sumie powstało 260 sztuk „polskich" Fordów.

Warto w tym miejscu zaznaczyć, że sprzedaż przez Forda samych podwozi do zabudowy istnieje również dzisiaj. Oferta modelu Transit obejmuje podwozie z kabiną, platformę do zabudów (czyli kabinę bez tylnej ściany) oraz wersję Podwozie Kamper, którą wykorzystują firmy budujące w pełni zintegrowane kampery. Również Ford Ranger jest oferowany w wariancie pojedynczej kabiny z ramą do zabudowy. Dzięki temu można uzyskać możliwość szybkiej konwersji, która znajdzie zastosowanie w bardzo szerokim zakresie – od budownictwa, poprzez zabudowę kamperową, aż po zastosowania militarne.

– Dzięki harcerskiemu glejtowi Centralne Warsztaty Samochodowe zaangażowały się w prace nad przygotowaniem samochodu do tej ambitnej wyprawy. Podwozie Forda T została uzbrojone w nadwozie polskiego autorstwa. Nie wiadomo dokładnie kto był projektantem, ale za budowę auta odpowiadał między innymi inżynier Tadeusz Tański, twórca między innymi pierwszego polskiego samochodu pancernego Ford FT-B opartego na podwoziu Forda T – dodaje Dariusz Grochal.

Podwozie Forda T zyskało ręcznie zbudowane nadwozie, które miało tylko jedne drzwi znajdujące się po prawej stronie. Charakterystyczny tył nawiązywał do kształtu ówczesnych samolotów. We wnętrzu auta znalazło się miejsce do spania dla dwóch podróżników – pozostała dwójka miała spać w namiocie. Polscy konstruktorzy zadbali o dodatkowe miejsce na bagaż, powiększyli zbiorniki paliwa, przygotowali wygodne piankowe fotele, a koło zapasowe umieścili pod podłogą, za tylną osią.

– Idea konstrukcji zbudowanego przed prawie 100 laty w Polsce Forda T-CWS bardzo przypomina dzisiejsze kampery. Produkowany obecnie Ford Transit Nugget również pozwala na maksymalne wykorzystanie przestrzeni. Ma wydzieloną strefę mieszkalną z przemyślanym układem kuchni i dwa oddzielne podwójne łóżka. Dodatkowo życie w drodze uprzyjemni na pewno prysznic z ciepłą i zimną wodą w tylnej sekcji auta oraz możliwość podnoszenia dachu – dodaje Mariusz Jasiński, Dyrektor Komunikacji i Public Relations Ford Polska.

Pierwsza polska – jak głosił napis na boku auta – „Ekspedycja Harcerzy Polskich samochodem Forda naokoło świata" rozpoczęła się na początku września 1926 roku. Przeróżne zdarzenia spowodowały, że do celu dotarł tylko jeden harcerz, ponieważ pozostali z różnych powodów zrezygnowali. Całą podróż skrzętnie opisali Dorota i Dariusz Grochalowie w swoim reportażu historycznym.

Replikę opisywanego Forda T-CWS można od września 2023 roku oglądać w Muzeum i Centrum Ruchu Harcerskiego.

# # #

***Ford**, globalna amerykańska marka, od ponad 100 lat wplatająca się w europejskie struktury, stawia na swobodę przemieszczania się, łącząc to z troską o planetę i każdego z nas. Realizowany przez firmę plan Ford+, uwzględniający sektory działalności Model e, Ford Pro i Ford Blue, wpływa na przyspieszenie europejskiej transformacji w kierunku pełnej elektryfikacji napędów i neutralności węglowej do roku 2035. Firma podąża z postępem, wprowadzając nowatorskie pojazdy elektryczne, z których każdy został zaprojektowany z myślą o europejskich kierowcach, a także oferując innowacyjne usługi, ułatwiające komunikację międzyludzką, rozwój społeczności i przedsiębiorstw. Ford w Europie sprzedaje i serwisuje pojazdy marki Ford na 50 indywidualnych rynkach, a działania obejmują również Ford Motor Credit Company, Ford Customer Service Division oraz 14 oddziałów produkcyjnych (8 spółek całkowicie zależnych oraz 6 nieskonsolidowane typu joint venture) z czterema centrami zlokalizowanymi w Kolonii, w Niemczech; w Walencji, w Hiszpanii oraz z siedzibami spółki joint venture w Krajowie w Rumunii i Kocaeli w Turcji. Ford zatrudnia w Europie około 34 tys. pracowników we własnych oddziałach oraz spółkach typu joint venture, łącznie około 56 tys. osób, po uwzględnieniu działalności nieskonsolidowanej. Więcej informacji na temat Forda, produktów firmy oraz oddziału Ford Credit na stronie corporate.ford.com.*

Kontakt: Mariusz Jasiński
Ford Polska Sp. z o.o.
(22) 6086815
mjasinsk@ford.com