ON-ROAD – 10%
OFF-ROAD – 90%

Honker (1988-?)

Pojazd wiel

AUTOR: *Rober Kupczyński*, **ZDJĘCIA:** *autor*

Na przełomie lat 70. i 80. powstała koncepcja budowy pierwszego i zarazem ostatniego seryjnie produkowanego polskiego samochodu terenowego. Samochód był konstruowany przede wszystkim na potrzeby wojska. Miał to być lekki samochód terenowy, zdolny do poruszania się w terenie i przewiezienia dziesięciu żołnierzy z pełnym osprzętem. Pierwsze prototypy tego pojazdu testowano już w latach 80. i oznaczono je symbolami PW-1 i PW-2.

honkerteam.pl

ozadaniowy

Konstrukcja pojazdu powstała na bazie Tarpana. Zaprojektowana została w warszawskim PIM-ocie, a wykonana w poznańskiej FSR. W 1988 r. na Międzynarodowych Targach Poznańskich pierwszy raz pokazano publiczności pojazd o nazwie TARPAN 4011, a w wyniku rozpisanego w FSR konkursu zmieniono nazwę pojazdu na Tarpan Honker. Tę nazwę otrzymały już samochody, które weszły do produkcji seryjnej rozpoczętej od 1988 r.

Przemysłowy Instytut Motoryzacji „PIMOT" został powołany w 1972 roku, jako centralna jednostka zaplecza naukowo-badawczego. Przedmiotem działania Instytutu jest prowadzenie prac naukowo-badawczych i prac rozwojowych w dziedzinie motoryzacji.

Nazwa Honker pochodzi od kryptonimu operacji Honker, która przyniosła zdobycie Monte Cassino przez polskich żołnierzy.

KONSTRUKCJA

Konstrukcja Honkera bazowała na podzespołach wykorzystywanych w produkowanych już w tamtych czasach pojazdach. Rama pojazdu, tylny most i resory zostały zapożyczone od żuka, zmieniono tylko rozstaw kół, przedni most zunifikowano z mostem tylnym, światła przednie i tylne pochodziły od Stara 266, kierunkowskazy przednie i boczne i klamki drzwi od Fiata 126p, tablica wskaźników, przełączniki i nagrzewnica pochodziła od Poloneza, zamki drzwi i wspomaganie podciśnieniowe układu hamulcowego – od Fiata 125p itp.

NAPĘD

Od początku produkcji Honker nie miał szczęścia. Na dzień dobry został wyposażony w benzynowe silniki stosowane w Polonezach: AA (1,5 l – 75 KM), AB (1,6 l – 82 KM) i CB 1,6 l – 86 KM), choć już w roku 1985 testowano pojazd z z silnikiem o zapłonie samoczynnym 4C90 – na tamte czasy była to wręcz rewelacyjna jednostka skonstruowana przez polskich inżynierów. Silnik cechował się niską masą własną w stosunku do pojemności oraz zapewniał większy zapas mocy w porównaniu do silników benzynowych. Duży moment obrotowy i elastyczna charakterystyka umożliwiały szybsze i łatwiejsze pokonywanie dróg gruntowych i bezdroży. Podczas badań nad projektem Honkera testowano w nich blokady mechanizmów różnicowych w przedniej i tylnej osi – ale niestety do produkcji seryjnej nie wprowadzono mostów z blokadami. Szkoda, gdyż wprowadzenie blokad pozwoliłoby mu konkurować z pojazdami terenowymi znanych marek. Na etapie badań prowadzono testy automatycznych i mechanicznych blokad mechanizmów różnicowych w mostach i w reduktorze. Testowano też zachowanie pojazdu wyposażonego w stabilizator tylnej osi – ale i on nie został wprowadzony do produkcji seryjnej – dopiero po dwudziestu latach produkcji był fabrycznie montowany, podobnie zresztą jak silnik 4C90.

Jeśli chodzi o silniki, to w latach 90. fabrykę w Antoninku opuszczały Honkery z silnikami Diesla – na początku był to 2.5 75 KM – pochodzący z IVECO silnik wolnossący, a później 2.5 TD 100 KM – silnik turbodoładowany tej samej firmy.

Standardowy Honker posiadał stały napęd na cztery koła z możliwością blokowania centralnego mechanizmu różnicowego znajdującego się w reduktorze. Na życzenie można było kupić Honkera wyposażonego w reduktor firmy BORG WARNER, który był zintegrowany ze skrzynią biegów i pozwalał na odłączanie i załączanie napędu na przednią oś. W tym przypadku w przedniej osi zastosowano sprzęgiełka w piastach, które po odłączeniu napędu na piastach i w reduktorze powodowały, iż podczas jazdy wał napędowy i półosie nie kręciły się – wpływając tym samym na obniżenie zużycie paliwa.

Ciekawostką jest, iż w latach 90. w fabryce w Poznaniu testowano Honkery z silnikami Mercedesa, jak i to, że powstały tam trzy prototypy krótkiego Honkera.

NADWOZIE

Już na pierwszy rzut oka widać, że Honker to prosty stylistycznie i konstrukcyjnie pojazd. Sztywne mosty prowadzone i resorowane są resorami piórowymi, rama ma proste podłużnice, trzydrzwiowe nadwozie może zakrywać dach z laminatu poliestrowego bądź poliamidowa plandeka. Pojazd został tak skonstruowany, że w przeciągu kilkudziesięciu minut można zdemontować laminat lub plandekę, zdemontować nakładki na drzwiach (ramy szyb), położyć na maskę przednią szybę

honkerteam.pl

Honker – historia marki i samochodów

Producent	Rok	Nazwa	Silnik	Zmiany
PIMot	1979	PW-1	FSO AA – benzynowy, 1,5 l 55 kW/75 KM, 115 Nm	prototyp
PIMot	1981	PW-2	FSO AA – benzynowy, 1,5 l 55kW/75 KM, 115 Nm	prototyp
FSR Poznań	1988	Tarpan 4011	FSO AB – benzynowy, 1,5 l 60 kW/82 KM, 114 Nm	seria próbna
FSR Poznań	1988	Tarpan Honker	FSO CB – benzynowy, 1,6 l 64 kW/87 KM – 132 Nm	rozpoczęcie produkcji seryjnej
FSR Poznań	1991-1996	Tarpan Honker	IVECO 2.5D 8140.07 – wysokoprężny wolnossący, 2,5 l, 55 kW/75 KM, 165 Nm 2.5TD 8140.27 – turbodoładowany, 2,5 l, 73,5 kW/100 KM, 216 Nm	hamulce tarczowe przedniej osi, wspomaganie układu kierowniczego
Daewoo	1997-2001	Honker 2324	2.4TD 4CT90 – wysokoprężny turbodoładowany, 2,4 l, 66 kW/90 KM, 195 Nm	mosty hipoidalne, zmiana układu napędowego, zmiana hardtopu (całkowity)
Andoria-Mot	2001-2004	Honker 2000	2.4TD 4CT90-1 – wysokoprężny turbodoładowany, 2,4 l, 66 kW/90 KM, 195 Nm	
Intrall-Polska	2004-2007	Honker 2000, Honker Skorpion	2.4TDI 4CTi90 – wysokoprężny turbodoładowany z chłodnicą powietrza doładowującego, 2,4 l, 75 kW/102 KM, 230 Nm	mosty hipoidalne, blokada mechaniczna tylnego mechanizmu różnicowego, stabilizator tylnego mostu,nowa deska rozdzielcza

– rama szyby zamocowana jest na zawiasach, i powstaje niski kabriolet. Konstruktorzy pomyśleli także o bezpieczeństwie i pod plandeką lub laminatem znajdują się pałąki, które nie pozwalają na zgniecenie podczas „dachowania" jadących w nim osób. Dużym plusem takiej konstrukcji jest nisko umieszczony środek ciężkości, który ma wpływ na jazdę na przechyłach bocznych. Sam miałem okazję doświadczyć, jak pasażerowie kładli się na podłogę myśląc, że samochód będzie leżał na boku.

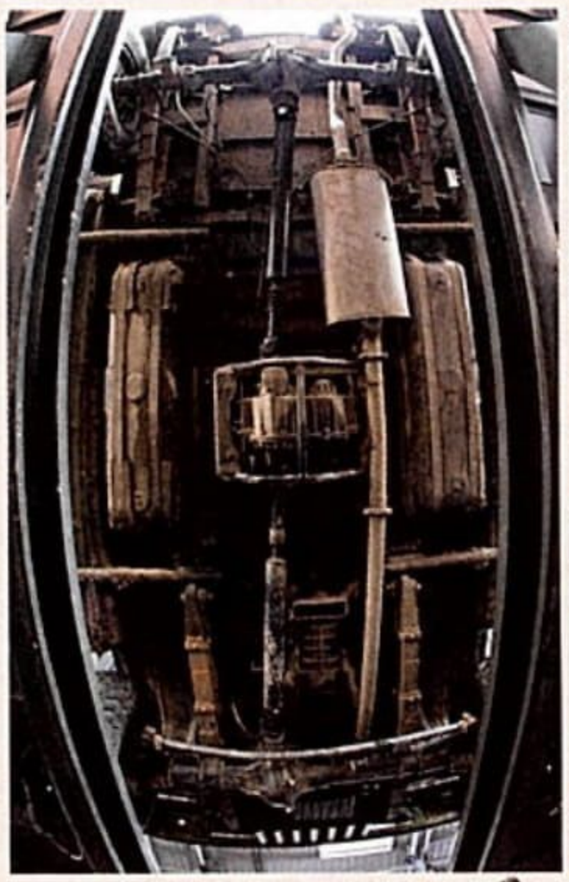
BURZLIWE DZIEJE

Na przestrzeni lat zmieniali się też właściciele fabryki i tak w 1996 FSR sprzedała licencję na produkcję Honkera koreańskiej firmie Daewoo, a po upadku tego właściciela w 2001 roku markę Honker przejęła firma Andoria-Mot. Później w 2004 Honkera przejęła firma Intral-Polska. W 2007 r. wstrzymano produkcję Honkerów, a firmę postawiono w stan upadłości. Na dzień dzisiejszy Honker ma być dalej produkowany, tym razem przez firmę DZT Tymińscy. Liczne zmiany właścicieli nie sprzyjały więc poprawie wizerunku tego auta, mimo że starano się doskonalić jego podzespoły.

DOSKONALENIE

Z upływem czasu zmieniały się silniki i wyposażenie Honkera – na dzień dzisiejszy ostatni model o nazwie HONKER 2000 posiada już silnik

honkerteam.pl



▲ Tylny most hipoidalny ze stabilizatorem i blokadą mechanizmu różnicowego

▲ Przednia oś hipoidalna

▲ Układ hamulcowy z tarczami – znacznie poprawił skuteczność hamowania

▲ Podwozie Honkera z 1992 r. – charakterystyczne dwa zbiorniki paliwa i centralnie umieszczony reduktor. Reduktor w fabrycznym koszu montażowym ▲

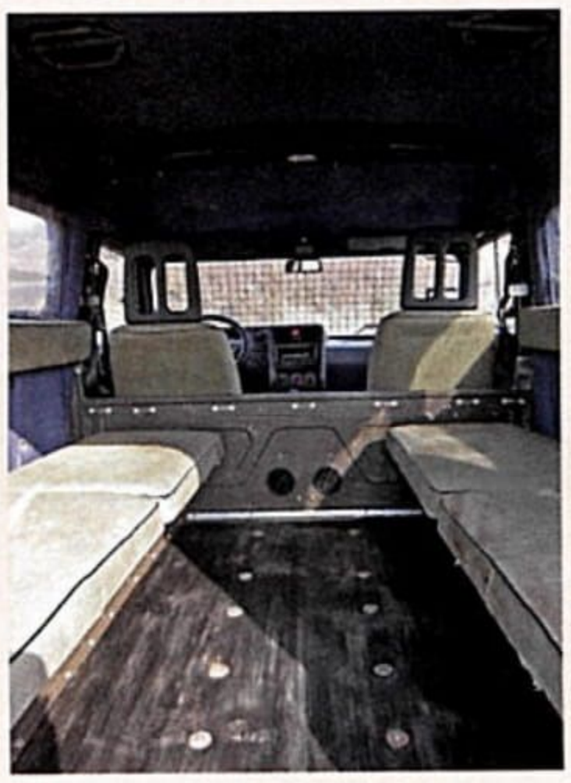
▲ Silnik Andorii w Honkerze 2000

▲ Silnik IVECO 2,5D w Honkerze z 1992 r.

▲ Podnoszone do góry ławki Honkera 2000, a pod nimi praktyczne schowki

▶ Przedział pasażerski Honkera 2000

◀ Kabina Honkera z 1992 r.



turbodoładowany z chłodzeniem powietrza doładowanego (2.5TDI 4CTi90 EURO III), mosty z hipoidalnymi przekładniami głównymi i z mechaniczną blokadą tylnego mostu, cichy reduktor●, stabilizator tylnej osi, 16-calowe koła, „przyjazną" deskę rozdzielczą i dobrze wyciszone wnętrze.

UŻYTECZNY

Z założenia Honker miał być i jest bardzo przestronnym i pojemnym pojazdem. Jego wnętrze jest nawet większe od Land Rovera 110, a przewożenie w nim 10 osób nie sprawia kłopotów. Honkery były produkowane z różną konfiguracją siedzeń – najczęściej spotykane są wersje 10 miejscowe – 2 siedzenia przednie i cztery dwuosobowe ławki ustawione wzdłuż samochodu (plecami do ścian bocznych). Opcjonalnie montowano 2 pojedyncze siedzenia ustawione tak, jak siedzenia w kabinie kierowcy i za nimi dwie ławki. Ławki składały się i uzyskiwano równą przestrzeń do przewozu ładunku. Pod ławkami znajdowały się schowki, do których dostęp był możliwy przez zewnętrzne drzwiczki znajdujące się w nadwoziu i zamykane na kluczyk. W nowej wersji Honkera z 2004 r. dostęp do schowków możliwy jest także od wewnątrz po podniesieniu ławek.

Pojazd znakomicie spisuje się w terenie, pokonuje 68 % wzniesienia, przechył boczny to 42 %, kąt natarcia/zejścia to 44°/42°, głębokość brodzenia to słuszne 800 mm. Osobiście pokonałem nim znany poligon, pokazując kolegom z nieseryjnych Patroli i G-klass, co potrafi ten niedoceniany samochód na seryjnych 31-calowych rosyjskich oponach.

Honkery były wykorzystywane nie tylko w wojsku. Swego czasu miała je też policja, do dziś jeżdżą w straży pożarnej, energetyce, kopalniach, w ratownictwie górskim i u prywatnych właścicieli.

EKSPLOATACJA

Wielką zaletą Honkera jest na pewno prostota konstrukcji, co sprzyja garażowym naprawom mechanicznym i blacharskim. Niestety, lista wad jest dłuższa: niska jakość blach i ich trwałość pozostawia wiele do życzenia, wyjące reduktory i ukręcające się mosty to stała przypadłość egzemplarzy produkowanych do 1996 roku. Na pewno pierwszy układ hamulcowy z bębnami na wszystkich osiach nie był zbyt skuteczny w ciężkiej terenówce. Z czasem wprowadzono hamulce tarczowe przedniej osi, większe serwo układu hamulcowego, mosty z przekładniami hipoidalnymi,

● Poprzednio stosowany reduktor z kołami zębatymi o prostym zazębieniu był głównym źródłem hałasu podczas jazdy starymi Honkerami, zagłuszając nawet wysilone silniki 1,6 l.

honkerteam.pl

zmieniono konstrukcję reduktora, by go wyciszyć.

Wiele egzemplarzy dostępnych na rynku wtórnym to pojazdy zjeżdżone w państwowych firmach i ich stan pozostawia wiele do życzenia. Są jeszcze ludzie, którzy kupują takie auta i doprowadzają je do stanu używalności. Wbrew pozorom na rynku części zamiennych można je jeszcze nabyć w przystępnych cenach i przy dobrym zacięciu można taki pojazd tak odnowić, by wyglądał jak prezentowany egzemplarz z 1992 r. Później należy tylko pamiętać o dobrym zakonserwowaniu nadwozia, smarowaniu 21 punktów i pojazd w prywatnych rękach może służyć przez wiele lat.

Są pasjonaci, którzy swoimi Honkerami robią wyprawy np. do Albanii czy na Islandię i wcale nie jest to dla tego pojazdu przesadny wyczyn. Pojazd znakomicie nadaje się do takich wypraw – wiele miejsca w jego wnętrzu, schowki i przestrzeń w tylnej części, w której mieści się materac o wymiarach 1 600 x 1 900 mm, pozwalają na takie wycieczki.

Sama eksploatacja pojazdu nie jest już bardzo kosztowna, np. Honker z silnikiem 2.5D IVECO zużywa na trasie przy prędkościach 80-90 km/h około 11 l ON/100km. Przy standardowych zniżkach ubezpieczenie pojazdu to koszt około 600 zł/rok.

Osobiście posiadam parę Honkerów i moja przygoda z tymi pojazdami zaczęła się już w 1993 roku, kiedy w wojsku miałem możliwość jeżdżenia sanitarną wersją Honkera i powiem, że jeżeli ktoś chce jeździć autem terenowym i posiada przy tym powiedzmy zaplecze „garażowe", to warto jest mieć ten wyjątkowy polski pojazd. Raz, że wiele z nich skończyło już swój żywot w hutach i każdy odnowiony i sprawny – czytaj „uratowany", Honker przyczynia się do kultywowania tradycji polskich pojazdów, a dwa, że na zlotach pełno jest G-klas, Uazów, Gazów i innych pojazdów, zaś Honkery można liczyć na palcach jednej ręki. Bywam na zlotach militarnych i pochwalę się, że Honker wzbudza zainteresowanie, szczególnie gdy pokazuje, co potrafi w terenie. Osobiście uważam, że to bardzo niedoceniony polski samochód terenowy, który z uwagi na złe czasy i skomplikowane losy nie został właściwie wypromowany. Może uda się to aktualnemu właścicielowi marki – czego mu życzę.

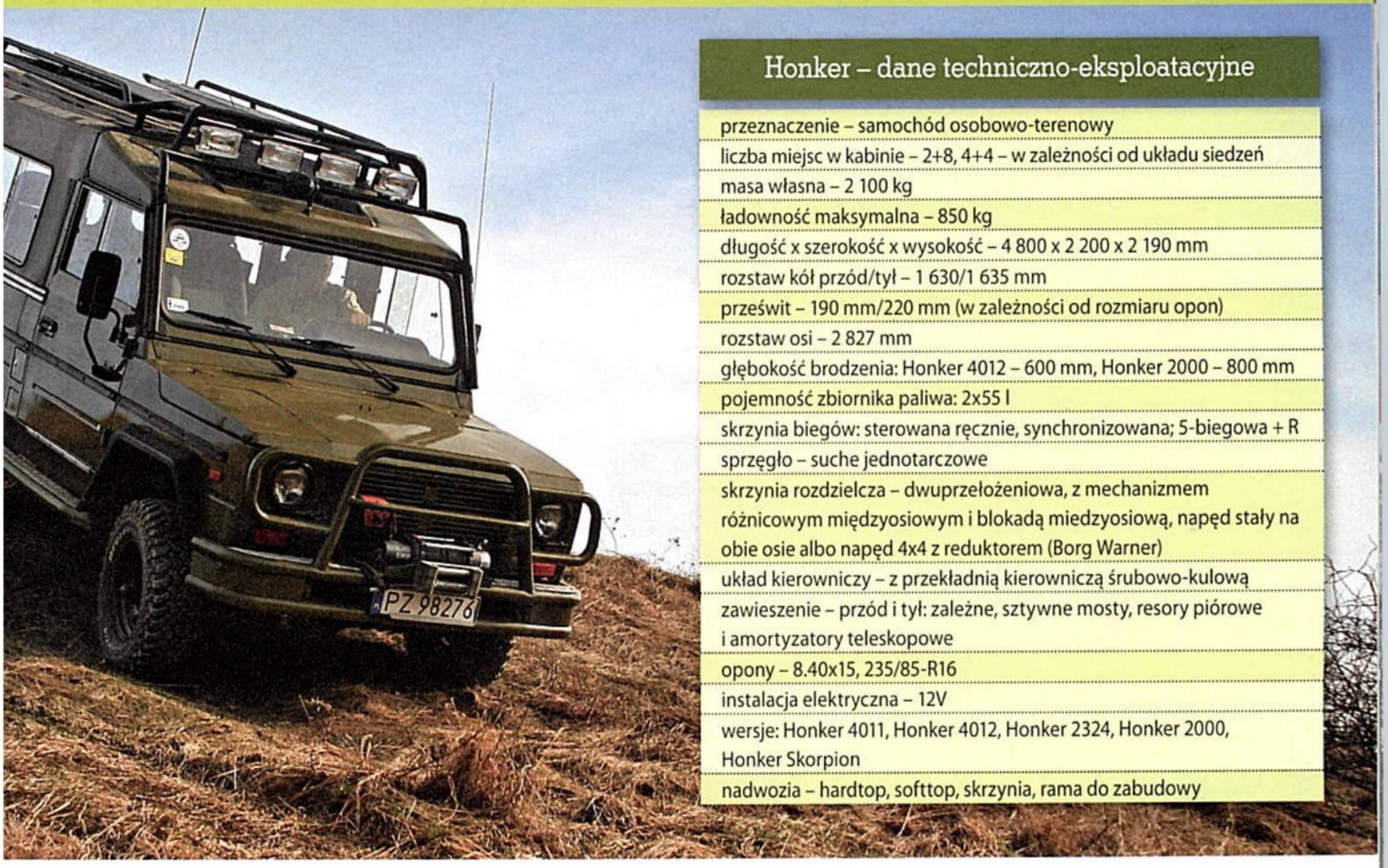
TUNING

Honker znakomicie poddaje się różnego rodzaju przeróbkom, choćby dlatego, że oddzielny reduktor połączony jest ze skrzynią biegów krótkim wałem przegubowym. Można więc sobie pozwolić na montaż różnych silników. Najczęściej użytkownicy montują sprawdzone silniki Mercedesa, ale zdarzają się jednostki napędowe z Fordów, z Polonezów 1.9D itp. Zawieszenie na resorach stwarza możliwości liftowania, chociaż już fabryczny układ resorów nad mostami zapewnia wystarczający lift. Wnętrze też poddawane jest zmianom – spotykałem Honkery z deską rozdzielczą od Mercedesa 123 oraz innymi „modyfikacjami" – takimi jak np. boazeryjna tapicerka z łóżkiem i szafkami w przedziale pasażerskim. Są i tacy, co w swoich Honkerach zamontowali klimatyzację.

> Trudne losy Honkera sprawiły, że samochód ten nie jest obecnie doceniany tak, jak powinien. A powinien – wszak jest to kawał porządnego, terenowego auta.

Oczywiście producenci pojazdu zadbali także o bogate wyposażenie dodatkowe i można było doposażyć Honkera w plastikowe nakładki błotników, szyberdach, dodatkowe światła (szperacze itp.), bagażnik dachowy, uchwyt na kanister, markowe wyciągarki, rurowe osłony, tzw. „Kangury" przedniego pasa nadwozia – w przedstawionym pojeździe jest fabryczny zderzak rurowy ze zintegrowanym kangurem chroniącym także miskę olejową przed uszkodzeniami. Dodatkowo są zamontowane fabryczne masywne progi, na których można podnosić samochód za pomocą np. hilifta. Całość dopełnia tylny zderzak rurowy chroniący lampy zespolone oraz masywny bagażnik dachowy. Na zderzaku oryginalnie została zamontowana płyta pod wyciągarkę. Dodatkowo tylny zderzak posiada wieszaki, na których podwiesza się oryginalne chlapacze, by nie pozrywać ich w terenie. Istniała także opcja wyposażenia reduktora w wyjście na przystawkę odbioru mocy i zamontowania np. mechanicznej wyciągarki.

honkerteam.pl



Honker – dane techniczno-eksploatacyjne

- przeznaczenie – samochód osobowo-terenowy
- liczba miejsc w kabinie – 2+8, 4+4 – w zależności od układu siedzeń
- masa własna – 2 100 kg
- ładowność maksymalna – 850 kg
- długość x szerokość x wysokość – 4 800 x 2 200 x 2 190 mm
- rozstaw kół przód/tył – 1 630/1 635 mm
- prześwit – 190 mm/220 mm (w zależności od rozmiaru opon)
- rozstaw osi – 2 827 mm
- głębokość brodzenia: Honker 4012 – 600 mm, Honker 2000 – 800 mm
- pojemność zbiornika paliwa: 2x55 l
- skrzynia biegów: sterowana ręcznie, synchronizowana; 5-biegowa + R
- sprzęgło – suche jednotarczowe
- skrzynia rozdzielcza – dwuprzełożeniowa, z mechanizmem różnicowym międzyosiowym i blokadą miedzyosiową, napęd stały na obie osie albo napęd 4x4 z reduktorem (Borg Warner)
- układ kierowniczy – z przekładnią kierowniczą śrubowo-kulową
- zawieszenie – przód i tył: zależne, sztywne mosty, resory piórowe i amortyzatory teleskopowe
- opony – 8.40x15, 235/85-R16
- instalacja elektryczna – 12V
- wersje: Honker 4011, Honker 4012, Honker 2324, Honker 2000, Honker Skorpion
- nadwozia – hardtop, softtop, skrzynia, rama do zabudowy

Nie zapomniano także o odpowietrznikach mostów oraz zabezpieczeniu filtra powietrza przed zalaniem przy pokonywaniu brodów. W aucie z 2004 roku do odpowietrzników fabrycznie doprowadzone są elastyczne przewody odpowietrzające, a wlot filtra powietrza wyprowadzono na podszybie nad maskę – w tym przypadku na wlocie znajduje się filtr przeciwpiaskowy, ale po jego zdemontowaniu można łatwo zamontować wysoki snorkel.

Przedstawiany egzemplarz z 1991 r. jest wyposażony w 2,5-litrowego wolnossącego diesla, który dysponuje mocą zaledwie 75 KM, ale niech to nie zmyli – moment obrotowy tego silnika powoduje, że jest on praktycznie nie do zatrzymania – po załączeniu reduktora można wyjść z kabiny i na wolnych obrotach sprawdzić, jak Honker radzi sobie w trudnym terenie. Pojazd posiada pięciostopniową skrzynię biegów, a do ruszania podczas jazdy w warunkach miejskich używa się drugiego biegu. Ivecowski silnik nie jest cichym silnikiem, ale tę właśnie jednostkę polecałbym do jazdy w terenie.

Drugi przedstawiony Honker jest z 2004 roku. Ma andrychowski turbodoładowany silnik z intercoolerem o pojemności 2,5 l i mocy 105 KM – ten silnik jest bardzo cichy i kultura jego pracy jest bardzo wysoka. By uzyskać moment obrotowy potrzebuje więcej obrotów niż model z Iveco, co przeszkadza nieco w wolnej jeździe „technicznej". ◂

honkerteam.pl