

Honker



Jakub Pilch
Zdjęcia Jerzy Kossowski,
Honkerteam.pl

TERENÓWKA, KTÓRA ZAWSZE MIAŁA POD GÓRKĘ

Wszystko wskazuje na to, że kończący w tym roku 30 lat Honker właśnie przechodzi do historii. Szkoda. Trudno o szerszy i bardziej lakoniczny komentarz wobec tej wiadomości. Nie sposób oprzeć się poczuciu, że dobiega końca czas samochodu dobrego, potrzebnego, a mimo to nie do końca wykorzystanego. Honker dołącza do niewąskiego grona polskich konstrukcji, którym ponad wszystko zabrakło szczęścia.

Zanim pojawił się Honker, istniał Tarpan – w swoim czasie samochód wręcz niezbędny i przez lata stanowiący podporę rodzimego rolnictwa. Nazwany tak prototyp powstał w 1971 r. i niekoniecznie przypominał samochód wprowadzony 2 lata później do produkcji.

Tarpan zawdzięczał swą nazwę wymarłemu w XIX w. dzikiemu koniowi, z którym łączyć go miały takie cechy jak siła i wytrzymałość. Na nazwę nowego pojazdu dla rolnictwa „Express Poznański” rozpiął konkurs. Innymi propozycjami były m.in. Poznaniak, Plonołaz, Samorol czy Autorol.

Nie inaczej było w przypadku Honkera. Tu wybór padł na dźwiękonaśladowcze słowo, określające w języku angielskim krzyk gęsi. Kierownictwo FSR doszło do wniosku, że ta nazwa najlepiej korespondować będzie z zupełnie nowym pojazdem o przeznaczeniu terenowym, którego serię próbną wykonano w 1988 r. Tarpan, choć przestarzały, wciąż schodził z taśmy, ale sytuacja zmieniła się u progu lat 90. W 1991 r. Polska targana była narastającym kryzysem gospodarczym. Otwarcie granic rozbudziło prywatny import używanych samochodów wszelkiego rodzaju, w tym dostawczych. Pojazdy zachodnich marek, choć nie



Honker

nowe, były Tarpana na głowę. W obliczu coraz gorszej sprzedaży podjęto decyzję o wygaszeniu produkcji „furmanki z silnikiem”. Na szczęście postanowiono kontynuować prace nad Honkerem, którego z Tarpanem poza macierzystą fabryką nic nie łączyło.

Dla wojska? Tak!

Szybko okazało się, że Honker ma szansę wypełnić sporą lukę wynikającą z faktu, że żadna rodzima wytwórnia nie produkowała pojazdów wielozadaniowych. Zaprojektowany jako samochód terenowy, do wykorzystywania „na trasie” nadawał się średnio. Spartańskie wykonanie i spory hałas powodowały, że wersje cywilne, gdyby istniały, nie zyskałyby rzeszy zwolenników. Oczywiście, gdyby dokonano konkretnych modyfikacji samochodu, mogłyby się to zmienić. Tym niemniej jako wóz militarny Honker sprawował się świetnie. Największym jego

walorem były właściwości terenowe. Dzięki wysokiemu prześwitowi auto mogło pokonywać wzniesienia o nachyleniu sięgającym 32 stopni. Duże były również kąty natarcia i zejścia wynoszące 40 stopni. W tej kategorii gorzej wypadały nawet takie samochody jak Nissan Patrol, Jeep Wrangler czy niezwykle u nas popularny terenowy UAZ.

Samochód przetestowany został w trudach wojen, m.in. w Iraku, Bośni czy Kosowie. Używający go polscy żołnierze powtarzali, że Honkera łatwiej naprawić niż zepsuć. Pojazd okazał się trwały, niezawodny i prosty zarówno w budowie, jak obsłudze. Co więcej, konstrukcja umożliwiała żołnierzom samodzielny montaż bocznych płyt kuloodpornych, co w strefach zagrożenia terrorystycznego poprawiało bezpieczeństwo podróżujących. To rozwiązanie stało się zresztą inspiracją dla zademon-

strowanego w 2004 r. Honkera Skorpiona. Warto wspomnieć, że ze stromymi spadkami i ostrymi podjazdami polski Honker radził sobie znacznie lepiej niż sprawdzony w wojennych warunkach amerykański Humvee. Starając się trafić w wojskowe potrzeby, w 2005 r. stworzono zupełnie nową konstrukcję bazującą na podwoziu lubelskiego pojazdu. Za efekt końcowy odpowiedzialna była firma Bienkowski sp. z o.o. z siedzibą w Sosnowcu. Prototyp otrzymał nazwę Jenot. Był to lekko opancerzony pojazd patrolowo-rozpoznawczy zbudowany ze stalowych blach pancernych. 3-drzwiowe nadwozie osadzono na uprzednio zmodyfikowanym podwoziu Honkera. Samochód pozbawiony był wyposażenia, lecz masa własna i tak lekko przekraczała 3 tony.

Pod koniec roku pokazano kolejnego, zmodernizowanego Jenota, którego poddano wstępnym testom. Okazało się wówczas,



że pochodzące od Honkera podwozie nie zostało dostatecznie przystosowane do udźwignięcia tak ciężkiej konstrukcji. Jednak Honker nie powstawał wyłącznie z myślą o wojsku...

Daewoo – od nadziei do rozczarowania

Z podpoznańskiego Antoninka Honker wyjeżdżał do 1996 r. Wtedy to spółka Daewoo Motor Poland wykupiła prawa do wytwarzania pojazdu oraz potrzebne do tego urządzenia. Produkcję przeniesiono do Lublina, bowiem tamtejsze zakłady również były własnością koreańskiego koncernu. Z Lublinem Honker związany był już do końca swego istnienia. W 1997 r. pod maskami zaczęto

● Szybka jazda terenową ułatwiają blokady mostów i sterowany reduktor, ale komfort jest „wojskowy”!

●● Zjazd i wjazd na na twardym podłożu nie sprawia problemów, nawet przy bardzo dużych nachyleniach.



Honker



montować spełniające normę Euro-2 dieslowskie silniki z Andrychowa. Taki zabieg ułatwia z pewnością fakt, że Wytwórnia Silników Wysokoprzężnych w Andrychowie także była w rękach Daewoo Motor Polska.

Modernizacja polegała również na montażu 5-biegowych skrzyń biegów z zakładów w Tczewie i mostów, w które wyposażano Lubliny. Z Lublina pochodził też 80-litrowy zbiornik paliwa, deska rozdzielcza i fotele. Tak zmodernizowanych samochodów powstało jednak bardzo niewiele. Korzystały z nich służby ratownictwa drogowego, straż pożarna, górnictwo i dziennikarze relacjonujący pielgrzymkę Jana Pawła II do Polski.

Kryzys gospodarczy, który w 1997 r. trawił Koreę Południową, nie był obojętny dla polskiego oddziału Daewoo. Rok zakończono z sumą 155 wyprodukowanych Honkerów. Początkowo plany zakładały modernizację istniejącej konstrukcji, opracowanie wersji cywilnej i produkcję na poziomie 40 tys. sztuk rocznie. Rzeczywistość bardzo szybko zweryfikowała te śmiałe założenia. W 1999 r. powstało ledwie 351 aut, a w 2000 – 206.

Pomimo azjatyckiego kryzysu, lubelska fabryka normalnie pracowała. W kwietniu 2000 r. trwały ostatnie działania przy kompletowaniu sprzętu hali, gdzie zamierzano produkować zupełnie nowy samochód dostawczy LD-100. Furgon będący owocem współpracy inżynierów z Anglii,



4

❶ Przekładnie główne są najniższymi elementami podwozia i to one limitują prześwit.

❷ Coraz liczniejsze grupy cywilnych użytkowników Honkerów dobrze wróżą przyszłości tych aut jako klasyków.

❸ Honkerteam.pl to chyba najprężniejsza grupa użytkowników tej polskiej terenówki.

❹ Honker 2000 ma dość mocno zmodernizowane wnętrze.

❺ Honkery z ręcznym sterowaniem podwozia są lepiej postrzegane niż te z elektrycznie sterowanymi blokadami.

❻ Wersję wojskową bardzo łatwo przekształcić w pojazd do przewożenia noszy.



5



6



Honker



Polski i Korei miał zastąpić wysłużonego Lublina. Inwestycja, w którą włożono ponad 120 mln dolarów, jak wiadomo, ostatecznie nie ruszyła. 8 listopada tego samego roku w Korei ogłoszono bankructwo Daewoo Motor Corporation. Projekt wspomnianej furgonetki od syndyka masy upadłościowej odkupiła brytyjska firma LDV. Pojazd wszedł do produkcji w 2004 r. jako LDV Maxus. Na Wyspach Brytyjskich, gdzie w kolejnej odsłonie wytwarzany jest do dziś, cieszy się sporą popularnością.

Upadek koreańskiego giganta mocno uderzył w polski przemysł motoryzacyjny. Dalszy los Honkera stanął pod znakiem zapytania. Kłopoty Koreańczyków pojawiły się wyjątkowo „nie w porę”, gdyż na horyzoncie widniał intratny kontrakt na serię samochodów dla Iraku. Nawiasem mówiąc, okres, gdy za polską terenówkę odpowiedzialne było Daewoo, nie obfitował w zapowiadane rewolucje. Nie wykonano zapowiadanych modernizacji nadwozia, nie wprowadzono żadnych niewykorzystywanych dotąd technologii, a jeśli prywatni odbiorcy liczyli na cywilną wersję terenówki, musieli obejść się smakiem.

Pod koniec 2000 r. przygotowano co prawda nieco odświeżonego Honkera II przeznaczonego do codziennego użytku, jednak samochód nie trafił do produkcji seryjnej. Na domiar złego, nie tylko nawet nie zbliżono się do zakładanego pułapu produkcyjnego, ale przestano na wytwarzaniu aut w śladowych ilościach koniecznych do wywiązania się z zamówień. Zdaje się, że nie tego spodziewała się polska strona po mariażu z koreańskim potentatem.

- Przy takiej głębokości przeprawy ani jedna kropla wody nie przedostała się do wnętrza.
- Zamontowane chrapy przy takiej głębokości brodenia służą tylko do ozdoby, ale poprawiają nastrój kierowcy.
- Zdemobilizowany egzemplarz pick-upa z oponczą.
- Rzadki egzemplarz wersji sanitarnej WP.

Andoria-Mot i Intrall – kolejna szansa

Koniec samochodowego oddziału Daewoo mocno nadwyrężył wypracowaną pozycję Honkera. Samochód choć nie był nowoczesny, to jednak w zupełności wystarczał na zaspokojenie potrzeb wojska. Wielkim atutem były pozytywne opinie zdobyte na misjach pokojowych.

Krótko po zniknięciu Daewoo zaczęto szukać nowego podmiotu, który zdecydowałby się na wznowienie produkcji terenówki. Udało się i w 2001 r. producentem Honkera została spółka Andoria-Mot. Rok później Andoria wygrała przetarg na dostawę 279 Honkerów dla wojska. Wkrótce zamówienie zwiększono o kolejne 30 sztuk, a auta miały być odbierane przez MON na przestrzeni 3 lat.

Rok 2003 przyniósł nowe wersje auta, spośród których najciekawszą był zaprezentowany dziennikarzom na terenie warszawskiej Cytadeli Honker 2000 Skorpion. Powstał z myślą o potrzebach polskich żołnierzy służących w Iraku. Brakowało im bowiem samochodu, który byłby niewielki, ale jednocześnie zdolny do zapewnienia odpowiedniej ochrony w razie niebezpieczeństwa. Pomalowany w pustynne barwy egzemplarz pomyślnie przeszedł testy w terenie. Podjęto decyzję o skierowaniu Skorpiona do produkcji. Ostatecznie wyprodukowano ok. 100 sztuk. Ostatni Honker pod szyldem Andorii powstał jeszcze w 2003 r.

Rok później rosyjsko-brytyjska firma Intrall utworzyła spółkę Intrall-Polska Sp. z o. o., która podjęła się produkcji Honkerów i Lublinów. W świetle prawa Intrall przejął na własność wyłącznie prawa do samochodu



Lublin. Mógł co prawda bez obaw produkować Honkera, jednak marka nadal pozostawała własnością syndyka masy upadłościowej. W takiej sytuacji inwestor nie mógł wprowadzać żadnych istotnych zmian w budowie samochodu, a zatem należało zapomnieć o jakichkolwiek unowocześnieńiach i rozwoju Honkera.

W samym 2004 r. z lubelskich taśm zjechało prawie 500 tych samochodów (głównie dla wojska), jednak były to wersje znane doskonale z poprzednich lat. Mimo niesprzyjających okoliczności, inżynierowie opracowali Honkera Skorpiona 3 i Honkera Max. Drugi pojazd, choć zewnętrznie nieróżniący się od poprzedników, posiadał pneumatyczną regulację wysokości zawieszenia, co usprawniało poruszanie się w terenie. W 2007 r., zaledwie po 3 latach, firma Intrall wycofała się z Polski. W październiku sąd ogłosił upadłość firmy wynikającą z niewypłacalności.

DZT Tymińscy – ostatni rozdział

W 2009 r. kolejnym właścicielem lubelskiej fabryki został przedsiębiorca – Zbigniew Tymiński. Koncepcja Tymińskiego była prosta: odbudować pozycję Honkera, znaleźć nowych odbiorców, a powstające w fabryce auta dostawcze i terenowe produkować pod wspólną marką Honker. Nowe logo marki nawiązujące do herbu Lublina wyszło spod ręki nieodżałowanego Janusza Kaniewskiego.

Tymiński wszedł w posiadanie zakładu w wyjątkowo niekorzystnym momencie. Wycofanie się Intralla spowodowało

Honker

ponowne zatrzymanie produkcji, co z kolei pociągnęło za sobą odwrócenie się potencjalnych klientów, których i tak było niewiele. Dodatkowo pojawił się inny, kto wie, czy nie poważniejszy problem – wycofanie się ze współpracy firm dostarczających podzespoły i komponenty niezbędne do budowy pojazdów. Chcąc wykorzystać wszelkie możliwości do uratowania przedsiębiorstwa, Firma DZT Tymińscy przygotowała odświeżonego Lublina, który odtąd nazywał się Pasagon. Furgon nie zrobił jednak kariery, co nie wydaje się dziwne, biorąc pod uwagę fakt, jak szczelnie wypełniły rynek dostawczaki zagranicznych koncernów.

W związku z niewielkimi zamówieniami wojskowymi na Honkery, firma rozpoczęła poszukiwania zagranicznych rynków zbytu. Wkrótce pojawili się pierwsi chętni. Możliwość Honkera doceniła armia nigeryjska kupując prawie 50 pojazdów. W planach było uruchomienie w Nigerii montażu polskich terenówek. Podobne zamysły dotyczyły Brazylii, która w ostatnich latach była żywo zainteresowana budowaniem Honkera u siebie. Obydwa przedsięwzięcia nie doszły do skutku. Nie będzie nadużyciem stwierdzenie, jakoby takie rozwiązanie było na rękę niewymienionym z nazwy podmiotom. W ostatecznym rozrachunku Honkerowi nie pomogło też wojsko, bez wiedzy którego w aucie nie można było wprowadzać żadnych istotnych zmian. Większość z tych proponowanych przez zarząd nie przeszła, inne musiały długo czekać na formalną akceptację ze strony armii. By zastąpić pochodzące jeszcze z Malucha klamki, trzeba było... 11 miesięcy.

W ostatnim czasie Firma DZT Tymińscy uzyskała homologację cywilną na Honkera. Oznacza to, że samochód mógłby w końcu powstawać w wersji dostosowanej do potrzeb przeciętnego Kowalskiego. Cenę pojazdu określono na poziomie 90 – 100 tys. zł. Niewykluczone, że nie byłoby konieczne wprowadzanie rewolucji stylistycznej nadwozia. Nie jest w końcu tajemnicą, że pokrewny (w dużym uproszczeniu) Mercedes klasy G, Range Rover czy znacznie bliższa Łada Niva zawdzięczają swój niesłabnący popyt raczej konserwatywnym zmianom karoserii. Na uruchomienie produkcji Honkera dla mas nie pozwoliły jednak finanse. Firmy nie stać było także na wytworzenie 12 000 Honkerów w wersji mikrobus (bazujących na Pasagonie) dla zainteresowanej nimi Hiszpanii. W dobiegającym właśnie końcu roku, Honker ogłosił upadłość.

Epilog

Wnikliwi czytelnicy mogą zauważyć, że nie wymieniłem wszystkich wersji Honkera, jakie stworzono. Nie było to moim celem. Na przestrzeni 30 lat powstało bowiem ok. 6000 tych aut w tak wielu odmianach, że nie sposób upamiętnić tu każdą z nich. Warto zaznaczyć, że niektóre wyjechały z fabryki w bardzo małych liczbach, a często nawet w jednym egzemplarzu.

Unikalność poszczególnych konstrukcji i ich rozproszenie z pewnością nie ułatwią próby zebrania ich w jednym miejscu, co – mam nadzieję – w przyszłości nastąpi. Jeśli nawet, zdaniem niektórych, Honker nie zasługuje na produkcję, to każdy powinien się zgodzić, że należy mu się miejsce w prywatnych kolekcjach lub w muzeum. Był w końcu jedyną produkowaną seryjnie polską terenówką – terenówką, która nawet jak na auto 4x4, za bardzo miała pod górkę. ♦

Sesje zdjęciowe zostały wykonane dzięki zespołowi Honkerteam.pl, Markowi Gładyszczakowi, Robertowi Kotarskiemu i koledze Leonowi z Automobilklubu Polski.





❶ Pod maską najczęściej spotykamy silniki wysokoprężne Andoria ze sprężarkami lub bez, a także silniki Iveco Turbo.

❷ Zdolności terenowe zależą też od zamontowanych różnych rodzajów skrzyń rozdzielczych, reduktorów, permanentnych układów 4x4 z lub dołączanym przednim.

❸ W Wojsku Polskim jest jeszcze przynajmniej kilkaset Honkerów, które sukcesywnie będą trafiały na rynek cywilny.

❹ Mocno przeszklony furgon to idealny materiał na dzielną pojazd turystyczny – przeprawowy.

