



# Honker

MADE IN POLAND



## Amerykański sen po polsku

Ile jest w Polsce fabryk produkujących samochody? Wydawałoby się, że sporo, jeśli jednak poszukiwania zawęzić do firm, które produkują według oryginalnych projektów, zostaje zaledwie jedna. Jej twórca, Zbigniew Tymiński, przeszedł długą drogę od dyrektora niewielkiego domu kultury do człowieka, który może uratować polską motoryzację.

DZT, czyli Dorota i Zbigniew Tymińscy, dla wtajemniczonych – Dobrze Zorganizowane Towarzystwo – to jedyna dziś firma produkująca polskie samochody w kraju. Stworzona na modelu klasycznej rodzinnej działalności, od kilku lat zajmuje się produkcją dwóch sztandarowych produktów – Honker to pomyślany o zadaniach wojskowych samochód terenowy, Pasagon oparty jest na projekcie popularnego samochodu dostawczego Lublin. Obydwa samochody produkowane są w wersjach cywilnych i wojskowych. Działalność DZT jest dla Polski ostatnią być może szansą na udział w światowym rynku motoryzacyjnym.

Twórca DZT, Zbigniew Tymiński, zaczął od produkowania drobnych elementów tapicerskich do leciwych Fiatów 125p, zdążył przetrwać wszystkie gospodarcze zawirowania ostatniego dwudziestolecia, dwukrotnie ocierał

się o biznesową katastrofę, a jednak za każdym razem wychodził z nich silniejszy. Jego historia mogłaby posłużyć za materiał na scenariusz hollywoodzkiego filmu, zwłaszcza, że wszystko wskazuje na to, że w niedługim czasie będziemy świadkami happy endu. Ambicje Tymińskiego nie mają granic, a jego entuzjazmem, choć wielokrotnie był poddawany próbom, można by obdarować przynajmniej kilku prezesów firm motoryzacyjnych. Być może niebawem polskie samochody będą sprzedawane do wielu, także odległych krajów świata, wypierając projekty rynkowych potentatów takich jak Land Rover czy Nissan. Jak to możliwe? Są po prostu lepsze, nic dodać nic ująć. Według nieoficjalnych informacji podczas testowych rajdów w ekstremalnych warunkach Honker wyprzedził wszystkich swoich konkurentów, jednocześnie najlepiej sprawdzając się w trasie. Był testowany



przez wojsko, doskonale sprawdzał się w sytuacji zrzutu na spadochronie, może pracować bez przeszkód w temperaturze od -40 do +70 stopni Celsjusza. Może także brodzić w wodzie na stałe na głębokości 80 cm co czyni go numerem jeden na świecie. Drugi produkt DZT, samochód Pasagon jest dobrze znany firmom dostawczym na całym świecie – to unowocześniona wersja popularnego Lublina. Producent już otrzymuje sygnały z firm z wielu krajów, które poszukują ofert na niezawodne i jednocześnie niedrogi samochody dostawcze. Oba samochody mają szansę już wkrótce stać się wizytówką Polski.

#### Instruktor tańca

Niewiele brakowało, a zamiast produkować samochody, Tymiński założyłby szkołę tańca. Urodził się w Siemiatyczach w 1959 roku, miał pięcioro rodzeństwa, niewiele pieniędzy i wyniesione z domu, typowe dla ludzi pochodzących z Podlasia przekonanie, że w życiu nie tylko trzeba do czegoś dojść, ale także, że jest to możliwe, jeśli ma się wystarczająco dużo samozaparcia i wiary w ciężką pracę. W wieku piętnastu lat Tymiński wyjechał do Białegostoku, gdzie podjął naukę w technikum elektronicznym. Dorabiał, pracując przy

rozładowywaniu wagonów. – Już w tamtych czasach towarzyszyła mi wpojona przez jednego z moich nauczycieli filozofia – najbardziej wartościowe rzeczy, to te których dokonuje się samemu – wspomina Tymiński. Pamięta jeszcze inne słowa – „miejscem pracy inżyniera jest przemysł”.

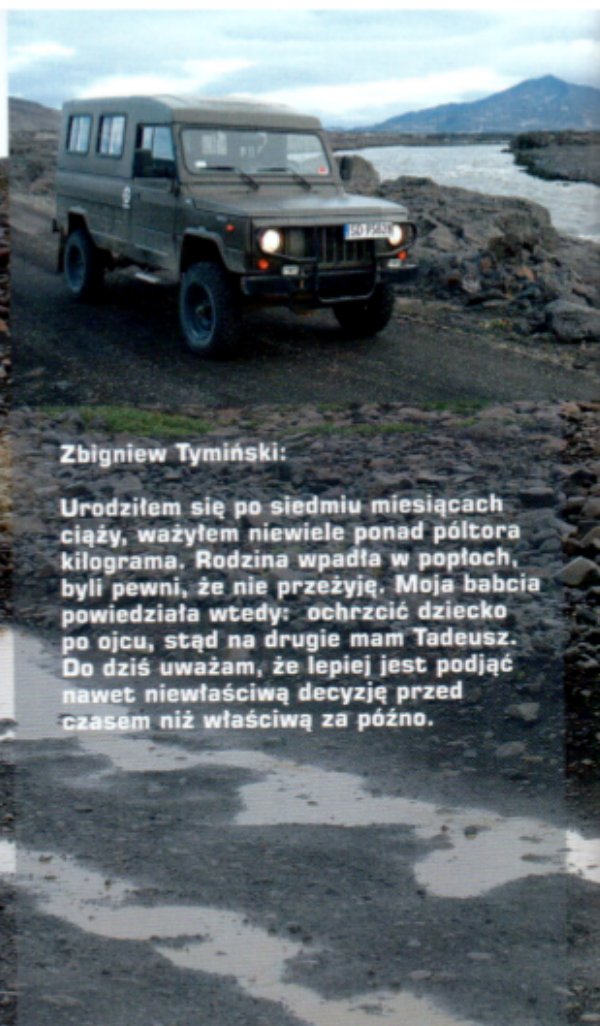
A jednak miało upłynąć jeszcze wiele lat zanim postawił pierwsze kroki w branży samochodowej. – Taniec był takim młodzieńczym marzeniem – wspomina Tymiński – nie potrafiłem tańczyć, ale postanowiłem nauczyć się za wszelką cenę.

Samochody Honker





Samochody Honker



#### Zbigniew Tymiński:

Urodziłem się po siedmiu miesiącach ciąży, ważyłem niewiele ponad półtora kilograma. Rodzina wpadła w popłoch, byli pewni, że nie przeżyję. Moja babcia powiedziała wtedy: ochrzcić dziecko po ojcu, stąd na drugie mam Tadeusz. Do dziś uważam, że lepiej jest podjąć nawet niewłaściwą decyzję przed czasem niż właściwą za późno.

Okazało się, że jestem w tym całkiem niezły i szybko zdobyłem uprawnienia instruktora, wygrałem kilka turniejów, byłem nawet reprezentantem Polski. Dzięki zdobytym papierom rozpocząłem pracę w siemiatyckim domu kultury.

Tymiński miał pomysły i był pracowity, w ciągu kilku lat awansował na stanowisko dyrektora domu kultury w Siemiatyczach. Nie należał do PZPR, co szybko miało okazać się dla niego źródłem kłopotów. – Domy kultury były lokalnymi ośrodkami propagandy politycznej. Byłem wystarczająco dobry, żeby zostać najmłodszym i jedynym bezpartyjnym dyrektorem w rejonie, ale władza wielokrotnie próbowała utrudniać mi życie. Wypowiedziano mi mieszkanie służbowe, zablokowano dobrze płatną pracę w zakładach Horteksu, dostawałem absurdalne nagany za niewykoszony trawnik przez budynkiem i tak dalej.

W końcu lokalnym władzom udało się obrzydzić Tymińskiemu pracę na tyle, że postanowił poszukać szczęścia gdzie indziej. Za namową kolegi zdecydował się wyjechać do USA. Stany Zjednoczone były zupełnie inną rzeczywistością, z początku przerażającą, szybko jednak okazało się, że potrafią przyciągnąć. – Po półtora roku stwierdziłem, że muszę wracać teraz, albo nie wrócę już nigdy, a w Polsce miałem rodzinę. Wróciłem niemal z dnia na dzień. Wtedy też przypomniałem sobie słowa jednego z moich nauczycieli:



„Męską rzeczą jest przemysł, a nie uczenie dzieci krakowiaczka”. Pomyślałem, że powrót do Polski może być okazją do całkowitej zmiany stylu życia. Przywoziłem stamtąd definicję leasingu, w Polsce tego jeszcze właściwie nie znano – mówi Tymiński.

#### Trudne początki

Sytuacja większości polskich przedsiębiorstw w pierwszych latach po transformacji była bardzo trudna. Wielu

firmom nie udało się przetrwać restrukturyzacji, dla innych zwyczajnie skończyło się miejsce na rynku. Tymiński wziął udział w konkursie na stanowisko prezesa spółdzielni wielobranżowej, która zajmowała się produkcją tapicerki do samochodów Fiat 125p. Konkurs wygrał, a po kilku latach firma stała się załącznikiem dzisiejszego DZT.

W ciągu kilku lat firma Tymińskiego rozszerzyła działalność na transport międzynarodowy, okazało się jednak, że prawdziwe problemy miały dla niego dopiero nadejść – Chodziło o błędne interpretacje prawa skarbowego. Wiele firm musiało błyskawicznie wycofać się z branży w obawie przed naliczeniami podatku, które zdaniem skarbowki powinniśmy płacić. Zrozumiałem, że różnice w interpretacjach prawa mogą doprowadzić do bankructwa firmy – wspomina Tymiński. Inspekcja urzędników z urzędu kontroli skarbowej okazała się jednak dla niego korzystna. Przy dwóch różnych orzeczeniach sądu inspektor postanowił zastosować tę, która była korzystna dla firmy. Mimo to dwa lata później kontrolę powtórzono, a jej wynik okazał się dla Tymińskiego miążdzący – inspektorzy zdecydowali się obciążyć go drakońskimi naliczeniami. W ciągu niespełna pół roku firma została doprowadzona do bankructwa, banki wypowiedziały kredyty, pojawili się komornicy. Tymiński zmuszony był wyprzedać większą część majątku firmy za bezcen. Resztę mieli zabrać komornicy. – Byliśmy na dnie. Nie byliśmy w stanie płacić nawet bieżących rachunków, wielokrotnie wyłączano nam prąd, telefony, doszło nawet do tego, że mieliśmy być eksmitowani i wraz z żoną i trójką dzieci trafić do komunalnych baraków na obrzeżach miasta – wspomina Tymiński. Na jego oczach sen jego i jego rodziny zamieniał się w zwykły koszmar. – Brakowało na wszystko, kiedy córka przyszła do mnie po 20 złotych na szkolne obiady, nie mogłem jej dać. Wszyscy czuliśmy, że jeszcze chwila i nie będziemy mieli już ani gdzie mieszkać, ani co jeść – mówi.

Po ponad dwóch latach od krzywdzącej decyzji sądu Tymiński dostał od Ministerstwa Finansów pismo, w którym stwierdzano, że inspektorzy z Urzędu Skarbowego w Siemiatyczach zajmujący się sprawą jego firmy zdecydowali się obciążyć go drakońskimi naliczeniami. – Pamiętam to do dziś, pismo było dla nas ostatnim ratunkiem, ale też potwierdzało, że nie robiliśmy niczego, co byłoby niezgodne z prawem. Problem w tym, że do czasu jego otrzymania firma znalazła się w gruzach – mówi Tymiński.

#### Strzał w dziesiątkę

Komornicy nie zdążyli jednak zlicytować wszystkiego. Tymiński wciąż miał teren, na którym działał zakład – Ja i jeden pracownik zajmowaliśmy się jeszcze drobną produkcją dla firmy, która produkowała samochody Lanos. Byłem wtedy kierownikiem produkcji, pracownikiem i kierowcą w jednym,



Zbigniew Tymiński z małżonką w tańcu



Od lewej matka Zbigniewa Tymińskiego wraz z rodziną



Córka Zbigniewa Tymińskiego – Magda



# HONKER 2000



Samochody Honker

zajmowałem się wszystkim, ale dzięki temu firma mogła jeszcze jakoś działać – wspomina Tymiński. Po kosztownych doświadczeniach z urzędnikami skarbowki nie miał zamiaru się poddawać.

Wśród setek firm, które nie przetrwały kryzysu rosyjskiego i upadku samochodowego giganta Daewoo były takie, w które warto było zainwestować. Jedną z nich była mieszcząca się w Parczewie firma Dong Seo. Tymiński napisał koncepcję uratowania firmy, argumentując swoje działania koniecznością ratowania branży samochodowej w Polsce. Z trzynastoma tysiącami złotych w kieszeni podpisał niezbędne umowy i rozpoczął produkcję. – Pieniądże pożyczyłem od siostry, nikt wtedy nie wiedział, że wchodzę w ten projekt bez żadnego zaplecza finansowego. To było moje drugie podejście do wielkiego biznesu i tym razem nie zamierzałem się poddawać – mówi Tymiński. Już po kilku miesiącach okazało się, że przejęcie Dong Seo było strzałem w dziesiątkę. Tymiński cały czas bacznie obserwował rynek i kupował upadające firmy, które mogły mu przydać się w rozwijaniu działalności. Już w 2007 roku, w czasach największego boomu gospodarczego w firmie Tymińskich brakowało rąk do pracy – Mieliliśmy mnóstwo zleceń, trzeba było pracować na trzy zmiany i inwestować w nowoczesną technologię – opowiada Tymiński.



Firmie potrzebne były maszyny, zdecydował się więc na zakup upadłej fabryki samochodów w Lublinie. – To była fabryka dawnego Daewoo Motor Poland. Okazało się, że syndyk sprzedaje także prawa do produkcji samochodu Honker. Pomyślałem, że to znakomita okazja do reaktywacji fabryki – mówi Tymiński. Jego firma już wtedy posiadała najwyższe obowiązujące w motoryzacji



Passagon



Honker

certyfikaty, była audytowana przez przedstawicieli renomowanych koncernów. Tymiński zdecydował się przystąpić do przetargu, mając zaledwie miesiąc na podjęcie decyzji i już wkrótce stał się właścicielem jedynej polskiej fabryki mającej w swojej ofercie dwa oryginalne produkty – terenowego Honkera i dostawczy Pasagon.

#### Patrząc w przyszłość

Ostatnio DZT wygrało organizowany przez Wojsko Polskie przetarg na dostarczenie samochodów Honker. – Traktujemy to prestiżowo, chcemy dobrze wypaść i pokazać światu, że nasz produkt może konkurować z potentatami z całego świata, zwłaszcza, że zarówno Honker jak i Lublin (dziś Pasagon) były bardzo cenionymi samochodami. Chcemy pokazać, że dziś są jeszcze lepsze – zapewnia

Tymiński. Chce by w ciągu najbliższych dwóch lat DZT wyprodukowała do dwóch tysięcy samochodów dostawczych i na stałe weszła w rynek, którego roczne zapotrzebowanie ocenia się na około 20 tysięcy.

Dzięki licznym modyfikacjom także produkowany przez DZT Honker może stać się przebojem. Skorzystają z niego m.in. służby leśne, służby medyczne, ratownictwo górskie, armia, służba ochrony pogranicza, ochrona lotnisk. Honker jest klasycznym pojazdem terenowym, a dzięki elastycznej konstrukcji mogą być na nim instalowane skrzynie ładunkowe, podnośniki hydrauliczne i wiele innych. Wspólnie z Wojskową Akademią Techniczną i Wojskowym Instytutem Techniki Pancernej i Samochodowej firma utworzyła konsorcjum badawczo-rozwojowe, którego praca ma pomóc w modernizacji produktów firmy.





Samochody Honker

To jednak wciąż nie koniec. Tymiński jest przekonany, że jego firma może pełnić rolę centrum badawczego i ośrodka szkolenia przyszłych inżynierów i techników. Już dziś fabryka w Lublinie zatrudnia 100 osób, choć jak wspomina Tymiński jeszcze kilka lat temu nie było tam żywej duszy.

– Przez półtora roku wykonaliśmy tu kawał dobrej roboty, to musi przynieść sukces. Tymbardziej, że taki kraj jak Polska musi mieć własny samochód, który pokaże światu – mówi Tymiński.

Swoim entuzjazmem udaje mu się zarazić wielu partnerów, DZT rozwija sieć dealerską w całej

Polsce, a zainteresowanie zakupem samochodów produkowanych przez firmę jest coraz większe, zarówno wśród państw naszego regionu jak Czechy i Rumunia, po dalsze jak Gruzja i zupełnie egzotyczne z punktu widzenia polskiego biznesu – jak Kongo, RPA, czy Nigeria.

– Marzy mi się lepsza współpraca między rządem i organami państwa a prywatnymi firmami. Dziś prywatni przedsiębiorcy rzadko mogą liczyć na pomoc państwa, zwykle odbijamy się od drzwi urzędów i setek zbędnych formalności. Liczę, że kiedyś pojawi się w Polsce charyzmatyczny przywódca, który będzie potrafił wznieść się ponad





partyjne podziały i na serio zajmie się wspieraniem polskiej gospodarki – mówi Tymiński. Ma żal do kolejnych ekip rządzących o niewykazywanie jak dotąd zainteresowania współpracą z firmami małego i średniego biznesu, jednak także i na tym polu coś drgnęło. DZT zostało zaproszone do udziału w polskich misjach gospodarczych do Gruzji i Rumunii. Wszystko wskazuje na to, że już wkrótce nazwisko Tymiński przestanie być w Polsce kojarzone wyłącznie z egzotycznym konkurentem Lecha Wałęsy w wyborach prezydenckich, a stanie się symbolem sukcesu polskiej motoryzacji, której podobnie jak samemu Tymińskiemu wielokrotnie wieszczono rychły koniec.

Daniel Winiarski

Samochody Honker



DZT Fabryka Samochodów w Lublinie

tel. +48 81 749 32 76

[www.dzt.com.pl](http://www.dzt.com.pl)

[honkerteam.pl](http://honkerteam.pl)