

„Narodziny“ ... PR-110

W październiku br. na torze prób Jelczańskich Zakładów Samochodowych pojawił się nowy serijny pojazd — „duży” autobus miejski, oznaczony symbolem „PR-110”. Jest to ważne dla nas — szczególnie mieszkańców miast — wydarzenie. Wielkoseryjna produkcja nowoczesnych miejskich autobusów dobrze zapowiedziana wydatką serią już blisko 1000 autobusów „PR-100”, wytwarzanych przez zakłady „Jelcz” w kooperacji z francuską firmą „Berliet”. Ale od trzech lat „my” — pasażerowie, a także „oni” — załoga „Jelcza” czekaliśmy na inny polski autobus. Właśnie na ten oznaczony symbolem „PR-110”.

„Noworodek”

„Noworodek” znany był właściwie w swojej konstrukcji i kształcie w „Jelczu” już od połowy roku 1975. Specjaliści z firmy „Berliet” w dalekim Lyonie konstruowali na życzenie polskiego przemysłu motoryzacyjnego nowy typ autobusu miejskiego odpowiadający następującym kryteriom: długotrwałość, wygodna eksploatacja, komfort jazdy pasażerów i duża przepustowość. Przez blisko rok piętnaście prototypowych autobusów „PR-110” jeździło po ulicach Warszawy, Katowic i Wrocławia — konstruktorzy zaś pilnie notowali wszystkie uwagi kierowców i pasażerów. Na tej właśnie podstawie wprowadzono 100 zmian — konstrukcyjnych ulepszeń. Dopiero wtedy, w połowie br. rozpoczęły się „narodziny” autobusu w „Jelczu”. W III kwartale ruszyły prace montażowe na wydziale „A-1”. Warunki były trudne — budowlani bowiem nie dotrzymali słowa... Nowa gigantyczna hala „E”, gdzie miały być montowane seryjnie autobusy „PR-110”, nie została oddana w terminie. „Narodziny” nowego autobusu w „Jelczu” były w tych warunkach ciężkiej i technologicznej „zastępczej” sprawa niezwykle trudną. Załoga „Jelcza” postanowiła jednak dotrzymać słowa. W październiku 1976 pierwszych 10 białoczerwonych autobusów pojeździło do Warszawy. Pierwsze z nich już jeżdżą właśnie na torze prób.

ABC nowego autobusu

Warszawiacy, wrocławianie, mieszkańcy Katowic znają już dobrze sylwetkę długiego (najdłuższego w Polsce — 11,97 metra długości) autobusu,

ale ponieważ wprowadzono liczne zmiany konstrukcyjne, autobus stał się jeszcze bardziej wygodny. Jednocześnie zabiera „PR-110” akurat stu dziesięciu pasażerów (w tym 36 na miejscach siedzących). Wyposażony w silnik „Leylanda” typu „SW-680” rozwijać może prędkość maksymalną 68,6 km na godzinę — a więc wystarczającą w warunkach wielkomiejskiego ruchu. Autobus „PR-110” otrzymał bardzo dobrą amortyzację. Dodajmy — autobus posiada trzy pary szerokich drzwi ułatwiających wsiadanie i wysiadanie jednocześnie kilkunastu pasażerom. Stopnie są niskie, a w zimie (także boczne lusterka kierownicy) odmażane elektrycznie. Innowacją stanowi specjalna „kurtyna ciepła” obok fotela kierowcy przy przednim wejściu, uruchamiana w zimie. Nie tylko pasażerowie powinni być zadowoleni z komfortu jazdy — również kierowcy autobusów „PR-110” będą na pewno cenić zalety tych pojazdów.

W IV kwartale br. komunikacja miejska dużych miast w Polsce wzbożaci się o pierwszą partię 100 sztuk nowych autobusów „PR-110” rodem z „Jelcza”. W roku przyszłym będzie ich kilka razy więcej.

**Od 100 sztuk do...
5 tys. rocznie**

W „Jelczu” bezpośrednio przy wytwarzaniu pierwszej partii 100 sztuk nowych autobusów typu „PR-110” zaangażowanych jest jeszcze niewiele — ok. pół tysiąca robotników, inżynierów, techników, projektantów. Nowa produkcja jest jednak dumą całej załogi — tematem na dziś i jutro. Rozwój produkcji nowoczesnych autobusów (miejskich, turystycznych i międ-

zymiastowych) w „Jelczu” będzie od-tąd szybki — w roku 1980 kraj nasz otrzyma z zakładów już 5 tys. nowoczesnych autobusów, których konstrukcja oparta będzie na licencji francuskiej firmy „Berliet”. Jest to perspektywa bliska, tym bardziej, że szybko procentować powinny miliardowe nakłady, wydatkowane na rozbudowę i modernizację „Jelcza” w ciągu ostatnich lat.

Na razie jednak każdego dnia trzeba pokonywać setki kilometrów i trudności, jakie pociągają za sobą dotrzymania załogi... dotrzymania terminu startu produkcji autobusów „PR-110”. Dyrektor zakładów do spraw produkcji, mgr inż. Jerzy Podiak, mówi: „Mamy załogę ołtarną, doświadczoną, o wysokich kwalifikacjach. Opóźnienia w budowie hali „E” hamują rozwój produkcji nowych autobusów — jednocześnie bowiem musimy w zastępczych pomieszczeniach montować nowe i stare autobusy. Liczymy na to, że budowlani i przedsiębiorstwa specjalistyczne hale „E” przekażą do pełnej eksploatacji najpóźniej w pierwszych dniach 1977 roku. W wielkoseryjnej produkcji nowoczesnych autobusów nie można na dłuższą metę „gwałcić” technologii...”

Dobrze by było, aby budowlani to rozumieli i wyszli naprzeciw decyzji załogi „Jelcza”. Trudne „narodziny” nowych polskich autobusów należy jak najszybciej ułatwić. Czekamy na to z niecierpliwością. Pod innym adresem — do kooperantów „Jelcza” trzeba też skierować apel o terminowe dostawy części i podzespołów do nowego, „dużego” autobusu. Od tego zależy przede wszystkim jak szybko, a także w jakiej ilości trzydrzwiowe, wygodne autobusy „PR-110” „wrosną” w codzienny krajobraz naszych dużych miast i polepszą w nich komunikację.