



Horch z Luskaru

Temat ciężarówek Horch na łamach „Polskiego Trakera” pojawiał się już kilka razy.

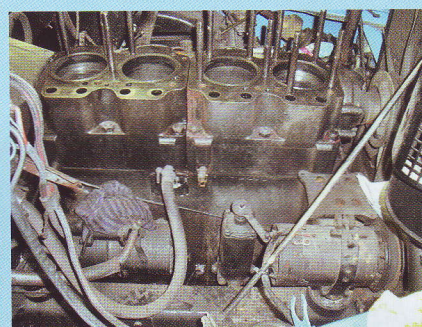
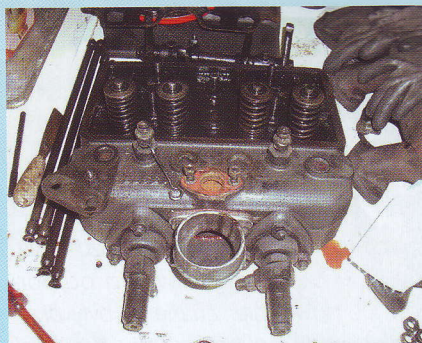
Np. w nr 12/2011 opisywaliśmy niemieckie muzeum poświęcone tej marce, a w wydaniu lutowym z ubiegłego roku przedstawiliśmy historię odrestaurowanego Horcha (już pod nazwą IFA) z Rybnika. Pojazd ten był ozdobą 19. Trakera Spotkania w Krakowie. Towarzyszył mu inny przedstawiciel tej marki.

Mowa o ciężarówce Horch H3A z 1951 roku. To własność krakowskiej firmy Luskar, która posiada także historycznego Stara 25. Polska premiera

opisywanego pojazdu miała miejsce 16 czerwca 2012 r., czyli dokładnie pierwszego dnia 19. TS. Ciężarówka została przywieziona z Niemiec, z miejscowości

Volkmarsen (w pobliżu Kassel). Dystans blisko 1000 km pokonała jako ładunek na oplanowanej naczepie. W ten sam sposób dotarła na naszą imprezę. Około





W niemieckim Volkmarzen Horch przeszedł gruntowny remont. Fot. Luskar

Horch H3A był produkowany w latach 1950-1959. Zastosowano w nim 4-cylindrowy silnik Diesla, spalający średnio 20 litrów paliwa na 100 km. Maksymalna prędkość to 60 km/h. Ładowność 4 tony. Cena takiej ciężarówki wynosiła 24 947 marek DDR. Łącznie na terenie fabryki VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau powstało 30 747 egzemplarzy Horcha H3A. Model ten został zastąpiony przez Horcha S4000.

godz. 10.00 Horch o własnych siłach zjechał z naczepy, co było dość widowiskowe, a następnie wykonał kilka przejazdów po terenie lotniska. Wszystko działało bez zarzutu. Obecnie ciężarówka ta garażuje na terenie krakowskiej bazy Luskaru.

Horch trafił do Krakowa dzięki Stanisławowi Sieńce. To właściciel firmy Luskar, który jest pasjonatem starych, ponad 50-letnich urządzeń i narzędzi. Zgromadził już sporą kolekcję. Pan Stanisław interesuje się także starszymi pojazdami, dlatego w jego zbiorach znajduje się także wspomniany Star 25. W okresie powojennym ta polska ciężarówka była podstawowym modelem samochodu biorącego udział w odbudowie kraju. Towarzyszył jej importowany z NRD Horch. Jak wspomina pan Stanisław: – Te pojazdy „były naprawdę ekonomiczne i stosunkowo mało awaryjne, używane do przewozu robotników, a po wyjęciu ławek lub zdjęciu



Stanisław Sieńko (w środku) i pasjonaci, którzy odrestaurowali Horcha. Fot. Luskar



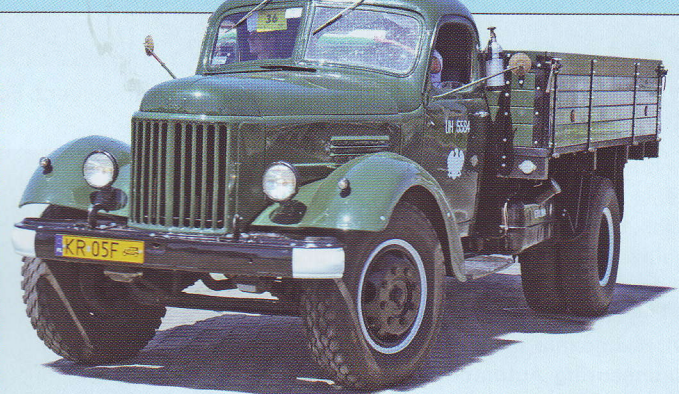
Rozładunek w trakcie pierwszego dnia 19. TS. Samochód odpalił bez problemu.

konstrukcji plandeki do przewozu towarów, często z wagonów do odbiorców lub odwrotnie. Znane mi były przypadki, kiedy po podłożeniu drewnianych klocków pomiędzy oś tylną a ramę na te ciężarówki ładowano nawet do 20 ton. W ten sposób wygospodarowane oszczędności paliwa były dodatkkiem do marnych w tym czasie pensji kierowcy. Po rekonstrukcji Stara jego właściciel postanowił zrealizować kolejne

„taborowe marzenie”, kupując Horch. Takie pojazdy były dostępne w Polsce, ale tylko w postaci skorodowanych i przegniłych wraków. Koszty ich remontu byłyby więc ogromne. Pan Stanisław pojechał zatem do Niemiec. Tamtejsi pasjonaci historycznych pojazdów regularnie organizują różne zloty. Uczestniczą w nich także Horchy. Tak udało się znaleźć pojazd z Volkmarzen. Już odrestaurowany, posiadający gwarancję oryginalności

niemieckiej DEKR-y i co najważniejsze – w dobrej cenie. Jego ówczesny właściciel to miłośnik starych traktorów rolniczych. Horch był przez niego używany np. do ich transportu, choć wykonywał także zwykłe prace związane z obsługą gospodarstwa rolnego. Po sprowadzeniu do Polski samochód nie wymagał żadnych prac remontowych. Jedynie wymontowano z niego dodatkowe elementy podwyższające burty skrzyni ładunkowej.

Tekst, fot. Łukasz Wojciechowicz



Ocalić od zapomnienia

Z bardzo cenną inicjatywą wyszła redakcja magazynu „Classicauto”.

Historia polskiej motoryzacji, mimo że jest stosunkowo bogata, z każdym dniem staje się coraz bardziej zapomniana. Młodzi kierowcy ciężarówek czy autobusów jeżdżący naszpikowanymi elektroniką pojazdami właściwie nie zdają sobie sprawy z faktu,

że kiedyś na polskich drogach królowały: Stary, Jelcze, Żubry, SAN-y...

Dziś kilkadziesiąt odrestaurowanych pojazdów tych marek znajduje się w polskich muzeach lub jest w posiadaniu prywatnych pasjonatów. Zdecydowana jednak większość wysłużonych maszyn trafia na złomowiska, sprzedawana za symboliczną złotówkę...

W ten sposób raz na zawsze żegnamy się z kultowymi pojazdami, które stanowiły

jądro polskiego transportu powojennego. Ale czy tak musi rzeczywiście być?

Przychylamy się więc do apelu, **by firmy lub osoby prywatne chcące pozbyć się wyeksploatowanych już wozów zgłosiły ten fakt do naszej redakcji.** My zamieścimy bezpłatnie ogłoszenie o chęci pozbycia się danego pojazdu, a gdy dodatkowo będzie miał on udokumentowaną ciekawą historię, z przyjemnością naświetlimy ją na naszych łamach.

*„Ale nie depczcie przeszłości ołtarzy,
Choć macie sami doskonalsze wznieść;
Na nich się jeszcze święty ogień żarzy,
I miłość ludzka stoi tam na straży,
I wy winniście im cześć!”*

A. Asnyk – fragment „Do młodych”



Fot. Piotr Szczuchniak

Na złomowisko w Lubartowie trafił „ogórek” z charakterystyczną zabudową holownika. Takich Jelczy zostało w kraju może raptem kilka. Ten przyjechał o własnych siłach i do wczoraj jeszcze na siebie zarabiał. Dziś odszedł z pracy na zawsze, ale gdyby trafił w ręce prawdziwego pasjonata, mógłby mieć naprawdę piękną emeryturę...