

„GYŐZELEM” – vagy ahogyan az oroszok mondják „POBEDA”

Írta és szerkesztette: Főríz Zoltán

A GAZ M20 Pobeda kettős értelmezést vívott ki magának a lengyel autógyártás történelmében. A jobbik értelmezés szerint a márka a lengyel autógyártás II. világháborút követő elindítója, a rosszabb értelmezésben a szovjet hatalom erőfitoktatása, a lengyel járműgyártás több mint két évtizedes kényszerpályája. Van aki a Warszawa kapcsán élesebben fogalmaz, és az elavult konstrukció 1973-ig történő alkalmazását a varsói autógyártás tévútjának nevezi.

Az FSO 60. születésnapja kapcsán ennek ellenére igen fontosnak tartjuk a „Nagytestvér” alapmodelljének bemutatását, ezért segítséget kértünk a Magyar Műszaki és Közlekedési Múzeumtól a nemzeti járműgyűjteményben lévő fehér POBEDA M20-as kiállításával kapcsolatban. A kérésünknek helyt adva április első hetében ellátogathattunk a „Nemzeti Garázsba” ahol megtekinthettük a fehér Pobedát, és a lengyel motorkerékpár gyártás remekét a Komár mopedet.



A lengyel Kormány és a FIAT Konzern között létrejött licenz megállapodás 1948. évi megíjásulása a szovjet Kormány határozott utasításának volt a következménye. A korabeli szovjet csúcstechnológiát képviselő GAZ fejlesztéseket a Torinóból visszatért lengyel állami vezetők is megismerhették, és 1949. évben megvásárolva az autógyártáshoz szükséges gépsorokat 1951-ben megkezdődhetett a varsói autógyártás.

De nézzük meg, hogy milyen technikát képviseltek valójában a Warszawa alapját képező Pobedák.

A **GAZ M20 Pobeda** (oroszul *Победа*) személyautókat, majd később kishaszon gépjárműveket 1946-1958.évek között a Gorkij Autógyárban azaz a „GAZ”-ban gyártották.

Az autóval kapcsolatos fejlesztések már 1941-ben megkezdődtek, amikor a Kreml utasítást adott a szovjet közlekedésmérnökök számára egy korszerű, és nagyszámú sorozatgyártásra alkalmas személyautó megtervezésére. A mérnök csoport munkáját Andrej Lipgart vezette. A II. világháború miatt a fejlesztések és a sorozatgyártás előkészítése a háttérbe szorult, de a „nagy győzelem” tiszteletére 1945. május 9-én hivatalosan útjára bocsátották a Pobeda M20-ast, azaz a Győzelem autóját.

A Gorkij Autógyár számára kifejlesztett GAZ-M-20 típusjelzéssel ellátott konstrukció az 1940-es évek technológiai mércéjével igen korszerű fejlesztésnek tekinthető. A formaterv különlegességét példázza, hogy 1950-es évek elején az angol Standard gyár Vanguard nevű modelljében igen sok Pobeda részlet jelent meg, sőt a Vanguard orr kiképzése egy az egyben a „Győzelem autóját” formázta meg.

A hasonlóság a szovjet álláspont szerint az angol gyár másolásából adódott, ezzel szemben a The Motor magazin egy 1952-ben megjelent száma alapján az angolok a GAZ-t gyanúsították meg a másolással.

Mivel az M20 fejlesztései már 1941-ben megkezdődtek, és az autó karosszéria tervei is már 1943-ban elkészültek ezért joggal lehet feltételezni, hogy ez esetben a Pobeda született meg előbb.

Az 1944. év végére gyártásra előkészített jármű világ viszonylatban korszerű konstrukciónak volt tekinthető. Az önhordós karosszéria felépítés, az áramvonalas karosszéria, a független első futómű felfüggesztés csak a legkorszerűbb autókat jellemezte. A végleges konstrukció és gyártás kapcsán egész biztos, hogy a GAZ Pobedára kihatással voltak a német autóipar termékei és fejlesztései, de



más szovjet autótípusokkal szemben a Pobeda nem tekinthető valamely nyugati autó másolatának. A Pobeda ízig véig szovjet, korszerű fejlesztéseknek tekinthető.

Az első 2 literes motorral szerelt autók 1946 júniusában hagyták el a gyártósort, míg a Vanguard csak 1947-ben jelent meg az angol piacon.

A látványos formatervhez sajnos igen rossz minőségű első futómű, és hanyag jármű összeszerelés párosult, ezért 1948. októberben kénytelenek voltak egy kis időre a gyártást leállítani. Ugyan 1947-ben új fényszórókeretet, hűtőrácsot és műszerfalat kapott az autó, de az átdolgozott motorral és futóművel szerelt nagyobb számú széria csak 1948. év novembertől volt ismét megvásárolható.

A fejlesztések jótékonyan hatottak az autó gyorsulására, úttartására, kényelmére és nem utolsósorban a gyártás minőségére.

A szovjet mérnökök folyamatosan fejlesztették a modellt, a lengyel mérnökök a licenc és a gyártáshoz kapcsolódó gyártósor tanulmányozása idején ennek a lendületnek lehettek szemtanúi. A szovjet vezetők ténylegesen hittek abban, hogy világ viszonylatban vezető autótípust hoznak létre, ami az 1950-es évek elejéig teljesen helytálló megállapításnak mutatkozott. Ennek a dinamikus fejlesztésnek a lendületében kezdték meg 1949-ben, 50-ben megépíteni az új varsói autógyárat, és kezdték a csarnokokba beszerelni a Pobeda M20-as gyártósorait.

1950 őszén a sebességváltót szinkronizálták, a 2100 cm³-es motor teljesítménye a Warszawa 1951.évi gyártásának megkezdésekor 50 LE-s volt. 1952-ben az oldalt szelepelte motor teljesítményét 52 LE-re, majd 3 évvel később 55 LE-re növelték.

Az 1950-es évek első felében azonban a nyugat-európai autógyártás új utakat nyitott meg, így hiába kapott 1955-ben új műszerfalat, kárpitokat és hűtőmaszkot a Pobeda, a modell továbbfejlesztése már a tényleges fejlődés „tévútját” jelentette.

Az 1955-ös új modell az M20V típusjelzést kapta, és ugyan ebben az évben megjelent az M72-es típusjelzésű 4x4-es emelt karosszéria magasságú modell sorozat is.

A Pobeda fejlesztésének utolsó epizódját a ZIM 3500 cm³-es motorral szerelt változatai jelentették, amely a Pobeda M20G típusjelzést kapta. A modell 90 LE-s teljesítménye és a 140 km/h végsebessége a Pobedát joggal a korabeli titkosszolgálat és rendőrségi elfogó autók közkedvelt típusává tette.

A Pobedák gyártását a Szovjetunióban 1958-ban szüntették meg végleg, a „kényszerfejlesztett” Pobedákat a varsói gyár viszont egészen 1973-ig, azaz további 15 évig még gyártotta.



Gorkijban 1947 és 1958 között 235 993 db Pobeda készült, a modellek között a klasszikus bogárhátú autók mellett szerepeltek platós, furgonként kialakított, speciális felépítményű-mint például mentőszolgálati, vagy cabrio Pobedák is. A vászontetős luxus Pobedából közel 14 ezer darab készült.

Az FSO változtatás nélkül vette át az M20-as típusjelzést, így a gyártás első évtizedében Warszawa M20 típusjelzéssel gördültek le az autók a gyártószalagról. Az FSO az 50-es években jelentősmértékben támaszkodott a szovjet alkatrész háttérparra, a 60-as évek elejére viszont kb. 90%-ban a Warszawa alkatrészei Lengyelországban készültek el.

Az 1958-ban leköszönő Pobeda M20-as modellsorozatot az M21-es széria váltotta fel, amely a szocialista autógyártás történelmébe VOLGA néven írta be nevét a történelemkönyvekbe.



A magyar utakon a Pobedát TAXI és a rettegett ÁVH-s és állami autók képében lehetett felfedezni. A nagyvállalatok, állami gazdaságok, párt és kormányzati vezetők autói a leggyakrabban fehér és fekete színű Pobedák voltak, amelyek 60-as és 70-es években futó változataiba szinte kivétel nélkül a szervizekben már Warszawa alkatrészek kerültek.

Mindenkit sok szeretettel várunk a „Lengyel Járműtörténeti Standunkon” – a „Győzelem fehér autójának” megtekintése kapcsán.



A fényképet a Rendőrség-történeti Múzeum bocsátotta rendelkezésünkre