

# Wędrowiec



Twórcy Wanderera: Johann Baptist Winklhöfer i Richard Adolf Jaenicke, okazała fasada fabryki w Schönau koło Chemnitz oraz pierwszy produkowany seryjnie model W1 5/12 PS

W 1885 roku dwaj niemieccy mechanicy, Johann Baptist Winklhöfer i Richard Adolf Jaenicke, otworzyli w Chemnitz zakład naprawy rowerów. Wkrótce zaczęli produkować własne jednoślady, które wprowadzili na rynek pod marką Wanderer. Swoją pierwszy motocykl zbudowali w 1902 roku, a dekadę później skonstruowali mały, dwumiejscowy samochód Puppchen (Ialeczka). Zapoczątkował on czterdziestoletnią historię Wanderera (samochody cywilne do 1941 roku i pojazdy wojskowe do 1945 roku).

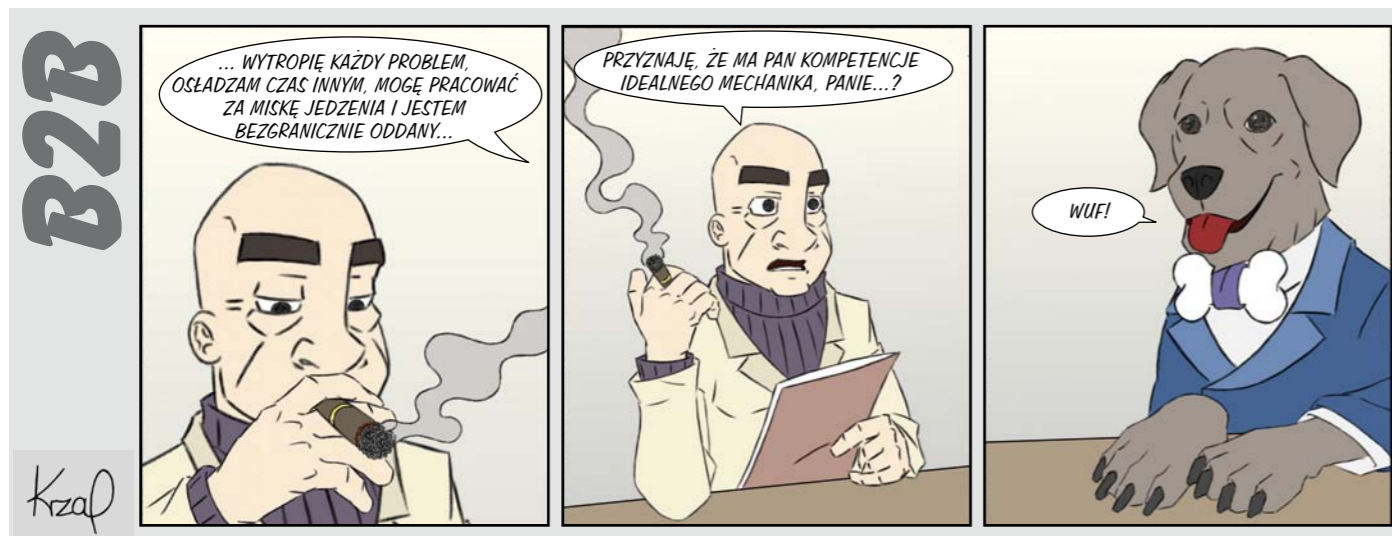
Puppchen był małym autem turystycznym o długości zaledwie 3100 mm. Miał otwarty dach, dwa siedzenia ustawione jedno za drugim i dwoje drzwi po lewej stronie. Oficjalna nazwa modelu brzmiała Wanderer W1 5/12 PS. Symbol „W1” informował, że był to pierwszy masowy samochód oferowany przez firmę Winklhöfer & Jaenicke, która markę Wanderer

(wędrowiec) przyjęła również dla swoich pojazdów silnikowych. Liczba „5” oznaczała fiskalną ocenę mocy silnika opartą na jego pojemności, a „12” – deklarowaną moc. W kolejnych latach Puppchen przeszedł przez kolejne modyfikacje: W2, W3 i W4, aż do Wanderera W8,

W chwili premiery model W1 miał czterocylindrowy, czterosuwowy silnik o pojemności 1147 cm<sup>3</sup> i mocy 12 KM. W wersji W2 wprowadzonej w 1913 roku pojemność silnika wzrosła do 1222 cm<sup>3</sup>, a moc wyjściowa do 15 KM. Rok później W3 wyposażono w silnik o pojemności 1286 cm<sup>3</sup>. Po wojnie, w 1919 roku, firma zwiększyła moc w swoim modelu W4 do 17 KM przy pojemności 1306 cm<sup>3</sup>. Model W4 pozostawał w produkcji do 1925 roku. Ostatni Puppchen W8, wprowadzony w 1925 r. i wycofany rok później, zachował pojemność silnika, ale jego moc podniesiono do 20 KM.

Zanim Wanderer wprowadził odnoszący sukcesy typ 10, firma produkowała 25 pojazdów dziennie. Części wytwarzano w starym zakładzie w Chemnitz i dostarczano koleją bezpośrednio na linię montażową w Siegmars, gdzie je montowano. Po zbudowaniu około 9 000 tych modeli producent wycofał się z rynku małych samochodów. Segment ten opanował w Niemczech Opel Laubfrosch. Wkrótce zakończono również produkcję motocykli, a wytwarzający je zakład sprzedano czeskiej firmie Janeček, otwierając tym samym historię marki Jawa. Między 1936 a 1939 rokiem najbardziej prestiżowym modelem Wanderera był W50, napędzany sześciocylindrowym silnikiem o pojemności 2257 cm<sup>3</sup>. Produkowano też sportowe czwórki (W24 i W25). Samochody tej marki zawsze były podziwiane za ich wysoką jakość i sportowy charakter.

W 1941 roku cała produkcja cywilna została przestawiona na pojazdy wojskowe. Podczas II wojny światowej fabryki Siegmars i Schönau w Saksonii uległy zniszczeniu i nigdy już się nie odrodziły. Cały park maszynowy i wyposażenie zakładu przejęli Rosjanie, rozebrali je i wywieźli do Związku Radzieckiego. Menedżerowie Wanderera wyemigrowali do Niemiec Zachodnich, odgrywając później kluczową rolę w odbudowie DKW. ■



FOT. MUZEUM PORSCHE

**ALGO GROUP**  
AUTOMOTIVE COMPONENTS

Lider w produkcji, rozwoju i dystrybucji podnośników szyb oraz klamek do samochodów osobowych i ciężarowych, zarówno w segmencie OE, jak i Aftermarket.

Algo ma ponad 60 lat doświadczenia, a nasze produkty są projektowane na całe życie.

3 ZAKŁADY PRODUKCYJNE



1 z 3 PODNOŚNIKÓW SZYB PRODUKOWANY JEST NA WYPOSAŻENIE ORYGINALNE



OBCENI W KRAJACH 50



3 CENTRA LOGISTYCZNE



PONAD 300 KLIENTÓW



5000 KODÓW W OFERCIE



LIFT TEK | ELECTRIC LIFE | PMM | MIRAGLIO



ALGO S.p.A. Sede legale e Amministrativa: via Brianza, 13 - 22031 Albavilla (CO) - Italy  
T +39 031 335321 r.a - F +39 031 626427 - info.algo@algogroup.net