

# Giganci Nauki

<https://gigancinauki.pl/gn/biogramy/84692,Nawrot-Cezary-Tadeusz.html>  
2022-10-02, 07:33

## Nawrot Cezary Tadeusz

NAWROT Cezary Tadeusz (13 VII 1931, Siemianowice Śląskie – 14 VI 2004, Warszawa), inżynier, projektant form przemysłowych. Syn Piotra i Marii.

Od najmłodszych lat interesował się samochodami. Podjął studia na PW, które ukończył w 1956. Wcześniej, w 1954, podjął pracę zawodową w Fabryce Samochodów Osobowych (FSO) w Warszawie. W dziale głównego konstruktora mógł się wykazać umiejętnościami plastycznymi, które doskonale uzupełniała zdobywana wówczas wiedza inżynierska.

Tematem pracy dyplomowej był projekt wstępny małego samochodu sportowego, a jednocześnie ta sama tematyka była realizowana w FSO.

W tym czasie specjaliści z FSO interesowali się tworzywami sztucznymi jako nowym materiałem możliwym do wykorzystania w technologii produkcji oraz w konstrukcji samochodów. N. udało się namówić szefów do wykonania doświadczalnego nadwozia z takiego materiału. Opracował projekt dwuosobowego nadwozia typu coupé do syreny sport. Bardzo atrakcyjne kształty tego nadwozia i jego charakter wymusiły wiele zmian w konstrukcji samochodu, a przede wszystkim zastosowanie innego silnika o mniejszej wysokości i nowego niezależnego zawieszenia tylnych kół. Prototyp samochodu wykonano w 1959, a jego oficjalna prezentacja odbyła się 1 V 1960.

Nieco wcześniej, w 1958, N. opracował koncepcję pojazdu mogącego w przyszłości zastąpić syrenę, który określano jako „samochód popularny”. Dwubryłowa forma pięciordzwiowego nadwozia typu hatchback była wówczas nowością, ale nie podjęto realizacji tej koncepcji. Kolejny nowatorski projekt został doprowadzony do stadium prototypu. Był to samochód syrena mikrobus, który wykonano w 1960. Na podwoziu ze standardowym silnikiem

zostało posadowione nowe nadwozie o dużej wysokości, które mieściło 8 osób lub mogło być wykorzystane jako samochód dostawczy albo sanitarka. Przewidywano wówczas, że produkcja tego pojazdu będzie odbywać się poza FSO, więc konstrukcja nadwozia musiała być bardzo prosta. Nadwozia tego rodzaju określa się obecnie jako wielofunkcyjne, a ich szersze rozpowszechnienie nastąpiło dopiero w latach 80. XX w.

Następną pracą projektową N. była głęboka modernizacja nadwozia samochodu warszawa. Dwubryłowe nadwozie warszawy, powstałe jeszcze w latach 40., zostało przekształcone w zgrabną formę trzybryłową o większej funkcjonalności. Wprowadzono je do produkcji seryjnej w 1964, a w 1965 uruchomiono wytwarzanie nadwozi pochodnych typu kombi i sanitarki, które także projektował N. W tymże roku ukończono prototyp nowego samochodu warszawa 210. W 1960 N. związał się z warszawską Akad. Sztuk Pięknych, gdzie współtworzył wydział wzornictwa przemysłowego. Praca na tej uczelni umożliwiała dalszą współpracę z przemysłem. W 1963–66 N. kierował pracownią projektową w Centralnej Wzorcowni Artykułów Powszechnego Użytku w Warszawie. Powstało w niej wówczas wiele projektów sprzętu elektronicznego oraz AGD, ale on sam nieprzerwanie zajmował się tematyką motoryzacyjną. Dla Warszawskiej Fabryki Motocykli (WFM) opracował projekt skutera o symbolu M55, który miał zastąpić model osa. Prototypy powstały w 1963, ale produkcji nie podjęto, gdyż w 1965 WFM została zlikwidowana. Jedynym producentem motocykli została Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Świdniku, dla której N. opracował projekty kształtu zewnętrznych elementów kilku modeli motocykli marki WSK.

Na pocz. lat 70. powstało kilka kolejnych projektów związanych z samochodami. Na zlecenie Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej N. opracował projekty wzornicze samochodu osobowo-towarowego syrena bosto (1971), a następnie kilku samochodów na bazie licencyjnego polskiego fiata 126p. Samochód syrena bosto został wdrożony do produkcji w 1974. Spośród kilku projektów na bazie polskiego fiata 126p

wykonano prototypy samochodów o nazwach bombel (minifurgon, 1974) i combi (1977). Kolejny ciekawy projekt powstał na zlecenie warszawskiej FSO, a jego efektem był prototyp samochodu sportowego ogar 1500 wykonany w 1977 przy wykorzystaniu płyty podłogowej i zespołów mechanicznych polskiego fiata 125p. Nieco później N. opracował projekt formy nadwozia dla samochodu polski fiat 126 NP, w którym silnik był umieszczony z przodu i napędzał koła przednie. N. brał czynny udział w pracach nad nową rodziną samochodów dostawczych przewidzianych do produkcji w Fabryce Samochodów Ciężarowych w Lublinie.

N. projektował także wnętrza pasażerskich wagonów kolejowych oraz kabin niektórych maszyn budowlanych.

Jako profesor zwyczajny ASP należał do grona założycieli Stow. Projektantów Form Przemysłowych. W 1982–84 był dziekanem wydziału wzornictwa przemysłowego tej uczelni. Blisko współpracował z Inst. Wzornictwa Przemysłowego w Warszawie, a przez kilka kadencji był członkiem jego Rady Naukowej. Pełnił także funkcję kierownika Katedry Projektowania Form Przemysłowych w łódzkiej ASP.

A. Glajzer: *Połączyć 2 światy – wspomnienie o prof. Cezarym Nawrocie*, „Automobilista” 2004, nr 7; R. Steć: *Skuter SM 175 – nieudany następca Osy*, „Automobilista” 2011, nr 2; S. Szelichowski: *Sto lat polskiej motoryzacji*, Kraków 2003; A. Zieliński: *Polskie konstrukcje motoryzacyjne 1947–1960*, Warszawa 1985, 2005; tegoż: *Polskie konstrukcje motoryzacyjne 1961–1965*, Warszawa 2008.

Andrzej Zieliński

[Poprzedni](#)  
[Następny](#)