

## „Łezka” kontra „Zapiekanka” czyli Teardrop vs. N-126

data aktualizacji: 2019.05.15



**Obie przyczepy powstały dość dawno a projekty stworzono w dwóch różnych „światach” po dwóch stronach globu. Teardrop’a zaprojektowano w wolnej Ameryce a Niewiadów N-126 w Polsce „za żelazną kurtyną”. Miały odpowiadać na ówczesne potrzeby a dzięki swojej prostocie przetrwały do dziś. Czy mają ze sobą coś wspólnego? Czy bardzo się od siebie różnią?**

Pierwszego Teardrop’a skonstruowano w latach 30 XX wieku jako przyczepę dla nowożeńców. Była to mała dwuosobowa przyczepa, w której przespać mogły się dwie osoby a aneks kuchenny schowany był pod dużą tylną klapą. Jej niewielka wysokość pozwalała usiąść „po turecku” a całe życie toczyło na zewnątrz przyczepy. Jej pierwotny plan zawierał również projekt przebieralni, którą montowało się po stronie prawych drzwi wejściowych. W lutym w roku 1940 w magazynie Popular Mechanic opublikowano historię i plany dotyczące przyczepy w kształcie łezki. Projekt umożliwiał budowę przyczepy z powszechnie dostępnych części i materiałów. Praktycznie każda osoba posiadająca minimum umiejętności manualnych mogła samodzielnie taką przyczepę zbudować. Małe Teardrop’y powstawały jak grzyby po deszczu. Wielu twórców modyfikowało i rozwijało konstrukcję oraz dodawało coś od siebie. Z czasem „łezkami” zaraził się cały karawaningowy świat, przyczepy powstają w garażach i warsztatach w wielu krajach. Usłyszałem gdzieś kiedyś „jak żona zabrania Ci kupić Harleya, to kup Teardrop’a – zabawa jest podobna”. Podobnie jak w przypadku tych legendarnych amerykańskich motocykli, „łezki” trzeba wręcz personalizować a fani tych małych przyczep spotykają się na dedykowanych zlotach i chwalać się swoimi konstrukcjami. Modyfikować można tek wiele elementów, że rzadko spotyka się dwie 100% identyczne przyczepy. Spotkamy przyczepy o klasycznym wyglądzie, takie na bardzo niskim czy wręcz wysokim terenowym zawieszeniu. Główne założenia pozostają niezmiennie, nieduża dwu osobowa sypialnia oraz kuchnia do której mamy dostęp z zewnątrz. Przyczepy świetnie sprawdzają się w cieplejszym klimacie i wszędzie tam gdzie liczy się mała masa, skromny gabaryt nadwozia oraz styl i design.

„Zapiekanek” przeszły trochę inną drogę. Pierwsza przyczepa Niewiadów N-126 powstała w 1973r. Była to laminatowa lekka konstrukcja dedykowana do Fiata 126p. Z założenia każdy przeciętny polak za czasów PRL-u mógł ją kupić i holować swoim „Maluchem”. W praktyce oba pojazdy były trudno dostępne i reglamentowane. Obowiązywały talony i długie oczekiwanie. Podobnie też było z wielkością obu pojazdów, „Mały Fiat” jak i „Niewiadówka” były dedykowane dla rodzin 2+2. Maluch zmotoryzował Polskę a Niewiadów N-126 ją „karawaningował”. Śmiem twierdzić, że to nadal najpopularniejsza przyczepa kempingowa w Polsce. Fiata 126p zastąpił nowy Fiat 500, produkowany praktycznie w tej samej hali. Przyczepy Niewiadów N-126 jak i jej większa siostra

N-126N mają się bardzo dobrze i nadal są produkowane. Oczywiście z biegiem czasu zostały poddane wielu modyfikacjom dostosowując je do wymagań nowych klientów. N-126 od lat była i jest eksportowana. Zagraniczni klienci doceniają jej laminatowe nadwozie, niewielkie gabaryty oraz małą masę. To co w Polsce często jest krytykowane, doceniane jest na innych rynkach. Na szczęście wiele osób w naszym kraju dostrzega wyjątkowy potencjał jaki kryje się w przyczepach kempingowych z Niewiadowa. Zakłady w Niewiadowie kupiła jakiś czas temu firma Boro z Tomaszowa Mazowieckiego. Przyczepy cały czas są produkowane i wysyłane na eksport. Charakterystyczna konstrukcja przyczep okazała się być bardzo wytrzymała co powoduje, że nawet stare zaniedbane modele można w miarę prosty sposób pobudzić ponownie do życia. Powstało kilka firm, które zajmują się profesjonalną renowacją „Zapiekanek”. Istnieją również kluby zrzeszające właścicieli „Niewiadówek”. Wielu właścicieli samodzielnie remontuje i modyfikuje popularne „Enki”. Kultura, która w ten sposób powstała praktycznie nie różni się od tej związanej z przyczepami typu „Łezka”. „Zapiekanek” mają zmieniane układy wnętrza, meble, tapicerki, oświetlenie, czy wręcz kolory nadwozia. Te, które jeżdżą najdalej, wyposażane są w terenowe koła i podwozie. N-126 przestała być kojarzona tylko z budką ochrony ale staje się kultowym modelem. Podobnie jak w przypadku „Teardrop” można je spotkać na wielu dedykowanych zlotach a zdjęcia zadowolonych użytkowników pochodzących z Niemiec, Australii czy Korei znajdziemy bez problemu w Internecie.

Ciekawostką jest fakt, że szerokość i długość obu przyczep jest zbliżona. Podstawową różnicą pomiędzy „Łezką” a „Zapiekanką” na korzyść tej drugiej, jest sama wysokość nadwozia. W „Łezce” nie da się stanąć a w „Zapiekanke” jest to możliwe po uchyleniu dachu. Za to w terenie „Teardrop” chowa się za samochodem więc nie ma problemu z nawisami skalnymi czy gałęziami. Terenową „Łezkę” można kupić jako gotowy produkt np. turecki model „Caretta”, lubelski CarbonTear MK I "Off-Road" ma w opcji a „Zapiekankę” trzeba przerobić samodzielnie. Kolejną różnicą jest kuchnia i fakt, że dwie dodatkowe osoby mieszczą się w „Niewiadówce” pod dachem. Co prawda traktowanie tej przyczepy jako cztero osobowej jest naciąganiem rzeczywistości ale rodzina 2+2 z naciskiem na „małe dwa” jeszcze się pomieści. Jedną z opcji powiększenia przestrzeni życiowej w Teardropie jest montaż namiotu dachowego, różnego rodzaju markiz czy namiotów rozkładanych nad kuchnią. Obligatoryjnym akcesorium do N-126 był i jest namiotowy przedsionek. To rurkowa konstrukcja, której powierzchnia użytkowa jest tak duża jak samej przyczepy. Oczywiście rozkładanie przedsionka na jedną noc mija się z celem, ponieważ może być pracochłonne i wymaga pewnej wprawy. Na szczęście do „Łezki” jak i do „Zapiekanek” możemy zamontować roletę.

Obie przyczepy mają swoich zwolenników jak i przeciwników ale nie można im odmówić tuningowego potencjału. Cena nowej dwu osobowej przyczepy Niewiadów N-126E zaczynają się od ok. 30k zł. Nowego CarbonTear MK I, również produkowanego w Polsce, wyceniono na 45k zł. Na rynku można znaleźć także przyczepy używane, ich cena zależy od stanu. Ceny wersji po remoncie osiągają nawet 20k zł. Co ciekawe „Zapiekanek” do remontu sprzedają się bardzo szybko. Trochę inaczej wygląda sytuacja z przyczepami „Teardrop” - używanych jest jak na lekarstwo. Z drugiej strony taką przyczepę nadal możemy zbudować sami pod warunkiem, że bazą będzie np. zarejestrowana przyczepa towarowa. W obu przypadkach DMC (dopuszczalna masa całkowita) mieści się w granicy 750kg (występują także w wersji hamowanej) co oznacza, że obie przyczepy mogą być holowane przez większość małych i lekkich samochodów (np.: MINI Cooper, FIAT 500, OPEL CORSA, VW POLO lub SUZUKI JIMNY) o czym często zapominamy. Podejrzewam też, że fani MINI szybciej dokupią do niego Teardrop’a ale to też jest kwestia indywidualnego podejścia. Australijski dystrybutor przyczep z Niewiadowa pokazuje i promuje „odwróconą” N-126 holowaną przez nowego Fiata 500 - to fajny obrazek szczególnie, że oba pojazdy są wyprodukowane w Polsce.

Czy „Zapiekanek” staną się tak kultowe jak „Łezki” ? Bardzo byśmy sobie tego życzyli. Warunkiem, jest też

to, że my Polacy nie będziemy ich postrzegać jako relikty PRL-u. Ich konstrukcja z laminatu i mała masa jest ich największym atutem. Niewiadów N-126 należało by też traktować, podobnie jak Teardropa, jako przyczepę dwuosobową i w miarę możliwości nie pakować do niej całej cztero osobowej rodziny. Przeliczenie ceny zakupu nowej „Zapiekaniki” na remont i przerobienie małego używanego busa też nie ma sensu - to są dwa różne podejścia do carawaningu a nie wszyscy mają czas na budowanie swojego samochodu.

Źródło: