

Historia kołem się toczy

data aktualizacji: 2011.09.22

Continental jest obecny w Polsce już od stu lat i w tym okresie na trwałe związał się z polską motoryzacją. Wprowadzane przez niemieckiego producenta rozwiązania, takie jak: opony do samochodów ciężarowych, wykorzystanie kauczuku syntetycznego, czy opracowanie pierwszego samochodowego atlasu Polski, w znacznym stopniu przyczyniły się do upowszechnienia motoryzacji w naszym kraju.

Jednym z pierwszych samochodów w Polsce był Peugeot o mocy silnika ok. 3 koni mechanicznych, który rozwijał maksymalną prędkość 16 km/godz. Podróż z Warszawy do Paryża zajęła jego właścicielowi ponad dwa tygodnie. Wraz z pierwszymi autami na początku XX wieku zaczęły pojawiać się warsztaty serwisowe, a także sklepy z częściami zamiennymi i elementami wyposażenia. W tym okresie również otwarte zostało w Warszawie w 1911 r. pierwsze przedstawicielstwo firmy Continental.

Z powodu fatalnego stanu dróg ogumienie należało do najczęściej wymienianych elementów wyposażenia pojazdów. Średni dystans, jaki mogła przejechać opona wynosił 4000-5000 km, tymczasem na zachodzie Europy było to dwukrotnie więcej. Idealne do jazdy po polskich drogach okazały się więc opony Continental Cord o mocnej konstrukcji i bieżniku przystosowanym do trudnych warunków drogowych oraz wprowadzone w 1921 r. opony Continental Ballon, które zapewniały wysoki komfort jazdy. Już wówczas kierowcy cenili ich wysoką trwałość i solidność konstrukcji.

Fatalny stan nawierzchni oraz mała zamożność społeczeństwa sprawiały, że w latach dwudziestych po polskich drogach jeździło zaledwie kilka tysięcy samochodów - większość z nich w Warszawie i okolicy. Dodatkowo, lata wielkiego kryzysu przyniosły pogorszenie sytuacji na polskim rynku motoryzacji. Zmniejszyła się liczba sprzedawanych i zarejestrowanych aut, a koszt eksploatacji pojazdu przekraczał niekiedy koszt związany z jego zakupem. Między innymi z tego względu już w 1924 roku Continental zwracał uwagę na możliwość ograniczenia zużycia paliwa dzięki obniżonym oporom toczenia opony Cord. Niewątpliwie ułatwieniem dla polskich kierowców był również wydany około 1926 roku „Atlas Polski Continental dla automobilistów z 1 mapą ogólną i 20 mapami poszczególnymi”. 

Na kilka lat przed rozpoczęciem II wojny światowej sytuacja na polskim rynku znacznie się poprawiła. W 1935 roku było zarejestrowanych około 34 tys. samochodów, w tym 14 tys. aut osobowych, jednak średnia prędkość podróży samochodem wynosiła ok. 40 km/h. Do kraju sprowadzano również pojazdy z Niemiec, spośród których 80% posiadało ogumienie Continental. W tym okresie szacowano, że opona samochodowa może już przejechać 20-30 tysięcy kilometrów, co oznaczało wielki postęp w stosunku do dystansu sprzed kilku lat. W tym samym czasie poszerzyła się oferta Continental - na rynku pojawiły się pierwsze na świecie produkowane seryjnie opony Gelände Reifen z bieżnikiem terenowym do samochodów osobowych i ciężarowych. W Polsce upowszechniały się nowości technologiczne zastosowane w produktach Continental - syntetyczny kauczuk oraz bieżnik z lamelami. Rozwiązania zapewniały odporność na działanie czynników chemicznych, lepsze właściwości gumy w skrajnych temperaturach oraz lepszą przyczepność na mokrych i zabłoconych nawierzchniach. Mimo widocznego postępu motoryzacyjnego, pod koniec lat 30. zaledwie 7% dróg krajowych posiadało nawierzchnię w pełni umożliwiającą ruch samochodowy.

W lata 50. firma Continental nie posiadała własnego przedstawicielstwa na terenie Polski. W tamtym czasie sprowadzano z Niemiec niewielkie ilości opon, głównie na potrzeby instytucji państwowych wykorzystujących zagraniczne auta. Paradoksalnie w tym okresie łatwiej było kupić samochód dobrej

klasy niż komplet nowych opon. Zdarzało się, że z powodu braku ogumienia 20% składów przedsiębiorstw komunikacji miejskiej nie wyjeżdżało w trasy.

Opony Continental były dostępne dla obywateli PRL jako wyposażenie fabryczne tzw. „odrzutów z eksportu” albo w sieci detalicznej Pewex. Dopiero zmiany polityczne 1989 r. umożliwiły powrót marki Continental na polski rynek. Najpierw jako produkty importowane przez niezależnych dystrybutorów. Od stycznia 1997, kiedy powstaje oficjalne biuro koncernu - Continental Opony Polska Sp. z o.o., które przez pierwsze dwa lata zajmowało się wyłącznie działalnością przedstawicielską. Od stycznia 1999 roku firma jest importerem opon Continental oraz marek Uniroyal, Barum, Semperit, Mabor, Gislaved, Viking, General Tire.

Źródło: