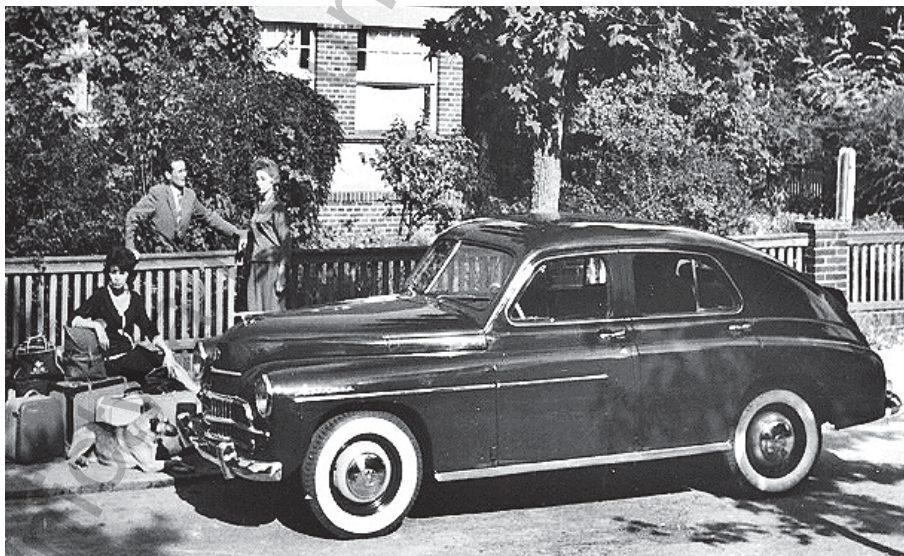


Od przeszło trzydziestu lat interesuję się motoryzacją. Jako mały chłopiec obserwowałem auta jeżdżące po ulicach. Na polskich drogach spotykało się wówczas prawie wyłącznie samochody krajowe oraz produkowane u naszych socjalistycznych sąsiadów, za tak zwaną żelazną kurtyną. Przełom nastąpił na początku lat dziewięćdziesiątych XX wieku. Przeżyliśmy wtedy ogromny przyływ używanych samochodów importowanych z zachodu. Szybko i skutecznie wyparły one z dróg auta byłych krajów socjalistycznych. Rodzime fabryki nie były w stanie dostosować swoich wyrobów do rosnących oczekiwań wolnego rynku. Pomocną dłoń wyciągnęły zachodnie koncerny, przejmując kontrolę nad państwowymi fabrykami. Czeska Skoda dostała się pod skrzydła Volkswagena. Rumuńska Dacia przetrwała jako tańsza marka koncernu Renault. Natomiast Trabant i Wartburg z byłej NRD zniknęły bez śladu.



Samochód Warszawa M20
Fot. archiwum Muzeum
Techniki w Warszawie

Warszawska Fabryka Samochodów Osobowych długo poszukiwała inwestora strategicznego. Rozmowy z koncernem General Motors nie spełniły oczekiwań fabryki. W końcu pojawił się partner z Korei Południowej – firma Daewoo. Azjatycki producent bardzo szybko zaczął inwestować w fabrykę. Wprowadzono montaż wielu modeli koreańskich samochodów, zmodernizowano Poloneza. Wydawało się, że przedsiębiorstwo będzie dobrze funkcjonowało na konkurencyjnym rynku. I wtedy koreański gigant zbankrutował. FSO musiało znowu rozejrzeć się za nowym inwestorem, gdyż samodzielnie nie było w stanie przetrwać. Do rozmów zapraszano wielu producentów samochodów, w tym też bardzo egzotycznych, takich jak na przykład indyjski koncern Tata.



Duma FSO Polski Fiat
125p Rekord
Fot. archiwum Muzeum
Techniki w Warszawie

Niestety rozmów nie udało się sfinalizować. Syndyk likwidujący firmę rozpoczął wyprzedaż majątku i terenów należących do fabryki. Najpierw sprzedano tor jazd próbnych. Następnie rozpoczęto wyburzanie hal fabrycznych. Stanowiło ono ostateczny dowód na to, że na Żeraniu nie będzie już produkcji samochodów. W związku z tym, ilekroć przejeżdżałem w okolicach fabryki, odczuwałem potrzebę prezentacji całościowego dorobku producenta z Żerania. Są książki o historii fabryki i monografie poświęcone poszczególnym modelom samochodów produkowanych w FSO. Natomiast nie było publikacji ujmującej wszystkie pojazdy i prototypy, które opuściły bramy Fabryki Samochodów Osobowych. Postanowiłem więc zebrać najważniejsze informacje i odpowiedni materiał ilustracyjny. Ponad sześćdziesięcioletni dorobek warszawskiej FSO jest bardzo bogaty, dlatego zdecydowałem się przedstawić go w dwóch publikacjach. Niniejsza pierwsza książka zawiera opisy pojazdów seryjnych i prototypów powstałych w latach 1951–1977, w tym m.in. Warszawy, Syreny, Polskiego Fiata 125p i modeli



Daewoo Nubira
Fot. archiwum Muzeum
Techniki w Warszawie

pochodnych oraz samochodów Fiat i Zastava montowanych w FSO. W drugim tomie będą opisane kolejne pojazdy wytwarzane od 1978 roku do zaprzestania produkcji, m.in. FSO 125p, Polonez i modele pochodne, Wars oraz samochody, które miały być produkowane w ramach licencji, jak również montowane w FSO modele Daewoo i Chevrolet.

Mam nadzieję, że to opracowanie pozwoli ocalić od zapomnienia wiele interesujących informacji dotyczących pojazdów opuszczających bramy żerańskiej Fabryki Samochodów Osobowych, bogato ilustrowanych w znacznej części niepublikowanymi wcześniej archiwalnymi zdjęciami.

Życzę miłej lektury.

Luty 2017

Marek Kuc

Podziękowania

Książka ta nie mogłaby powstać, gdyby nie pomoc przedstawicieli wielu firm i instytucji związanych z motoryzacją. Pozyskane dzięki uprzejmości podanych niżej osób informacje i zdjęcia stanowiły „cegielki”, z których mogłem „zbudować” tę książkę. Zależało mi bowiem, aby niniejsze opracowanie było jak najbardziej rzetelne i zawierało jak najwięcej niepublikowanych dotychczas ilustracji. Szczególnie gorąco pragnę podziękować:

- Panu Tomaszowi Mikszo z Międzynarodowych Targów Poznańskich



- Pracownikom Muzeum Techniki w Warszawie



- Pracownikom Przemysłowego Instytutu Motoryzacji w Warszawie



- Pracownikom Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie



Jeśli zamieszczone w tej książce zdjęcia lub rysunki zostały opisane nieprawidłowo bądź nie zawierają imiennego podpisu ich autora, wynika to z braku możliwości ustalenia osoby, która jest ich autorem. Za błędy zaistniałe w ich opisie z góry serdecznie przepraszam.

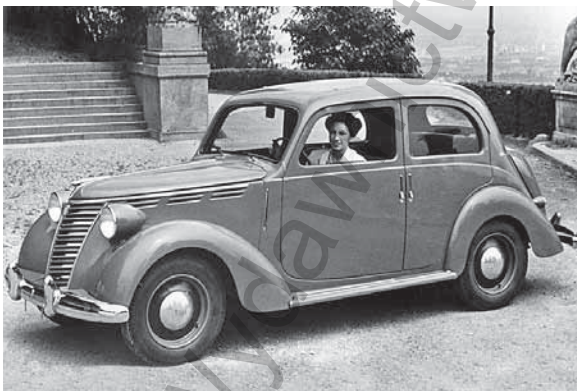
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Powstanie i rozwój Fabryki Samochodów Osobowych

II wojna światowa praktycznie zniszczyła polski przemysł motoryzacyjny. Większość fabryk, w których do 1939 roku produkowano lub montowano samochody, została zrównana z ziemią. Wyniszczony wojną kraj potrzebował przede wszystkim ciężarówek niezbędnych do odbudowy miast i wsi. Samochody osobowe z kolei były niezbędne administracji państwowej, odradzającym się przedsiębiorstwom oraz taksówkarzom. Rozwoju motoryzacji indywidualnej nowe polskie władze nie przewidywały. Pewna liczba samochodów napłynęła do naszego kraju w ramach tzw. pomocy UNRRA (Administracji Narodów Zjednoczonych ds. Pomocy i Odbudowy) udzielanej obszarom wyzwolonym po II wojnie światowej. Zaspokajały one doraźne potrzeby naszego kraju. Dążono jednak do odbudowy własnego przemysłu motoryzacyjnego. Entuzjaści związani przed wojną z branżą motoryzacyjną stworzyli silne lobby, które wywarło na

rząd presję w celu uruchomienia produkcji samochodów osobowych.

Samodzielna budowa fabryki i opracowanie konstrukcji nie wchodziły w grę z powodu braku odpowiedniego zaplecza technicznego i czasu niezbędnego na przygotowanie własnych rozwiązań. Ze względu na wieloletnią tradycję współpracy z Polską w okresie międzywojennym zwrócono się więc o pomoc do włoskiej firmy FIAT. Zaoferowano nam montaż zmodernizowanej wersji Fiata 508, który w Polsce był wytwarzany przed wojną. Polacy chcieli jednak produkować nowocześniejsze pojazdy. Wybór padł na model 1100. W kwietniu 1948 roku podpisano polsko-włoską umowę handlową, na mocy której FIAT zobowiązał się do zbudowania fabryki i uruchomienia produkcji samochodu Fiat 1100 o przewidywanej zdolności wytwarzania 10 000 egzemplarzy rocznie. Budowa zakładu ruszyła w sierpniu 1948 roku. Licencję zawarto na bardzo korzyst-



Fiat 1100, który miał być produkowany w FSO
Fot. archiwum FIAT



Fiat 1400, który również mógł być produkowany w FSO
Fot. archiwum FIAT

nych warunkach. Polska miała spłacać dług węglem, którego u nas było pod dostatkiem.

Pod budowę fabryki prezydent Warszawy przekazał tereny przedmieścia na prawym brzegu Wisły przy szosie Modlińskiej, nad Kanałem Żerańskim. Tę nową przemysłową dzielnicę Warszawy położoną na terenach, które przed II wojną światową nazywano Pelcowizną, określono mianem Żerania i wkrótce po wybudowaniu fabryki samochodów nazwa ta na przylgnęła na stałe do FSO.

Na początku 1948 roku przedstawiciele rządu polskiego zostali zaproszeni przez Stalina do Moskwy. Rozmowy dotyczyły rozwoju przemysłu w powojennej Polsce. Przy okazji omawiania zagadnień dotyczących produkcji stali w Nowej Hucie wyniki temat planowanej produkcji w Polsce Fiata 1100. Stalin skrytykował ten zamiar. Uznał, że dla bezpieczeństwa armii socjalistycznych sojuszników będzie lepiej, gdy produkowane w krajach demokracji ludowej samochody będą zunifikowane technicznie, co ułatwi niezbędne naprawy w razie ewentualnej wojny. Niespodziewanie dla wszystkich uczestników spotkania zaoferował on bezpłatną licencję na wytwarzanie w Polsce dwóch modeli samochodów: osobowego GAZ M20 Pobieda i ciężarowego GAZ 51. Ten gest nie oznaczał jednak, że Polska nie poniesie żadnych kosztów. W rzeczywistości strona polska musiała zapłacić za dokumenta-

cję techniczną, maszyny niezbędne do produkcji i przeszkolenie ludzi (ok. 380 milionów ówczesnych złotych). Propozycja ta przestała być już tak atrakcyjna, a należy pamiętać, że oba pojazdy licencyjne bazowały na przedwojennych rozwiązaniach technicznych Forda, który w latach 30. XX wieku w Związku Radzieckim pomagał wdrażać do produkcji samochody GAZ A i AA (licencyjne Fordy A oraz AA). Samochody zaproponowane przez Stalina nie były ani nowoczesne, ani ekonomiczne. Jednakże nikt nie ośmielił się sprzeciwić propozycji Wodza.

Po zaostrzeniu się sytuacji politycznej między wschodem i zachodem oraz rozpoczęciu tzw. zimnej wojny polskim władzom nie pozostało nic innego jak zerwanie kontraktu z Włochami, co nastąpiło we wrześniu 1949 roku. Dotychczasową pracę Włochów spłacono dostawami węgla. W ramach wzajemnych rozliczeń Włosi z kolei przestali do Polski 71 podwozi do budowy autobusów Fiat 666 RN, które karosowano w Sanoku. 17 stycznia 1950 roku oficjalnie utworzono Fabrykę Samochodów Osobowych jako przedsiębiorstwo państwowe, a 25 stycznia tego roku zawarło umowę licencyjną ze Związkiem Radzieckim dotyczącą produkcji w Polsce samochodu osobowego GAZ M20 Pobieda oraz współpracy przy budowie fabryki FSO. U uruchomienie produkcji samochodów osobowych w Warszawie zaplanowano na 6 listopada 1951 roku. Budowa przecią-



Montaż w FSO
samochodów
Warszawa M20

Fot. archiwum Muzeum
Techniki w Warszawie

gała się jednak i nie było szans na dotrzymanie terminu rozpoczęcia produkcji własnych samochodów w FSO. Pierwsze egzemplarze pojazdów przywieziono więc gotowe ze Związku Radzieckiego, zapakowane w wielkich drewnianych skrzyniach. Oficjalnie jednak przemilczano ten fakt sugerując, że samochody zostały zmontowane przez polskich pracowników na Żeraniu. Do końca 1951 roku w FSO zmontowano 75 samochodów, którym nadano nazwę Warszawa. Z biegiem lat uruchamiano kolejne wydziały fabryki, udział polskich części w budowie pojazdu systematycznie wzrastał. Zwiększała się

też liczba produkowanych samochodów, która w 1957 roku przekroczyła 10 000 egzemplarzy i do 1968 roku stale wzrastała, osiągając w nim 17 780 sztuk. FSO Warszawa M20 nie była nowoczesną konstrukcją. Polscy inżynierowie wielokrotnie ją modernizowali. Powstały różne wersje nadwozia, a jej produkcję kontynuowano do 1973 roku.

Po sześciu latach od rozpoczęcia wytwarzania licencyjnej Warszawy w żerańskiej fabryce równoległe z nią uruchomiono seryjną produkcję pierwszego po II wojnie światowej samochodu osobowego polskiej konstrukcji – modelu po-



Warszawa M20
Fot. archiwum MTP



Warszawa 223 Kombi
Fot. archiwum ITS



Syrena 101

Fot. archiwum PIMOT

pularnego o nazwie Syrena przeznaczonego dla indywidualnych użytkowników. Wprawdzie początkowo wytwarzano go w niewielkich seriach, zaledwie po kilkaset egzemplarzy rocznie, a w pojeździe trzeba było usuwać wiele błędów konstrukcyjno-montażowych, w ciągu siedmiu lat wdrożono przemysłowe metody jego produkcji i osiągnięto przewidywaną pierwotnie wielkość około 10 000 egzemplarzy, a w 1971 roku przekroczone 25 000 sztuk. Sukcesywnie modernizowano ten model, wprowadzając wiele zmian korzystnych dla użytkowników. Produkcję Syreny w FSO zakończono w 1972 roku, przekazując

jej dalsze wytwarzanie do Fabryki Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej.

Prawdziwego skoku technologicznego w zakresie metod wytwarzania samochodów w żerańskim zakładzie dokonano w 1967 roku, gdy rozpoczęto produkcję licencyjnego Polskiego Fiata 125p – pojazdu dorównującego poziomem technicznym wyrobom innych europejskich fabryk. Wytwarzano go równoległe z produkowanymi wcześniej modelami samochodów FSO Warszawa i Syrena. Wielkoseryjna produkcja nowego modelu systematycznie wzrastała, osiągając apogeum w 1976 roku, w którym bramy fabryki



Polski Fiat 125p

Fot. archiwum ITS



Polski Fiat 125p Kombi
Fot. archiwum ITS

opuściło prawie 117 000 egzemplarzy wszystkich wersji i odmian Polskiego Fiata 125p. Wraz z rozpoczęciem produkcji tego modelu FSO stała się przedsiębiorstwem wielozakładowym z filiami położonymi w różnych miejscach Polski oraz kooperującym z wieloma innymi zakładami. Pojazdy wytwarzane w FSO eksportowano do różnych krajów świata od 1954 roku. Warszawy sprzedawano nie tylko do krajów bloku wschodniego (np. Bułgaria, Czechosłowacja, Węgry, Rumunia, NRD i ZSRR), lecz także do krajów Europy Zachodniej (np. Norwegia, Finlandia, Grecja, Turcja), a nawet na inne kontynenty (Brazylia,

Ekwador, Libia). Syreny nie eksportowano. Natomiast od 1968 roku rozpoczęto eksport Polskiego Fiata 125p do wielu krajów świata w postaci gotowych pojazdów, jak również tzw. standardów do montażu samochodów w zakładach Crvena Zastava w Jugosławii (model 125pZ).

W celu rozszerzenia gamy oferowanych samochodów od 1973 roku w FSO rozpoczęto również uproszczony montaż wybranych modeli włoskiej firmy FIAT (m.in. 127, 128, 131, 132) oraz jugosłowiańskiej Zastawy 101.

W żerańskim zakładzie powstało też wiele interesujących prototypów, których niestety nigdy



Polski Fiat 127p
Fot. archiwum ITS

nie wdrożono do produkcji. Świadczą one jednak o dużym wysiłku żerańskich konstruktorów, a wiele z tych pojazdów zasługuje na uwagę ze

względu na nowatorskie rozwiązania techniczne. Przykładami takich prototypowych samochodów FSO są m.in. Syrena Sport i Syrena 110.

Kalendarium

1948 (14 kwietnia)	podpisanie umowy licencyjnej z firmą FIAT na produkcję samochodu osobowego Fiat 1100 i pomoc w budowie fabryki
1949 (wrzesień)	zerwanie umowy z firmą FIAT
1950 (17 stycznia)	zarządzenie Ministra Przemysłu Ciężkiego o utworzeniu przedsiębiorstwa państwowego pod nazwą Fabryka Samochodów Osobowych
1950 (25 stycznia)	zawarcie umowy ze Związkiem Radzieckim o przekazaniu licencji samochodu osobowego Gaz M20 Pobieda oraz o pomocy w budowie fabryki FSO
1951 (6 listopada)	pierwsze samochody Warszawa M20 opuszczają Fabrykę Samochodów Osobowych na Żeraniu
1953 (czerwiec)	FSO otrzymuje zlecenie opracowania konstrukcji samochodu popularnego
1953/54	zmontowanie pięciu przedprototypów samochodu Syrena
1955	<ul style="list-style-type: none">• zmontowanie pięciu prototypów samochodu Syrena• prezentacja przedprototypu samochodu Warszawa Pickup
1956	prototyp zmodernizowanego samochodu Warszawa M20 U
1957	<ul style="list-style-type: none">• dokonanie delikatnych zmian stylistycznych przedniej części samochodu Warszawa M20• rozpoczęcie produkcji samochodu Syrena• opracowanie prototypu samochodu FSO Furgon z wykorzystaniem podzespołów samochodu Warszawa
1958	powstanie prototypów i rozpoczęcie produkcji seryjnej Warszawy Pickup
1959	<ul style="list-style-type: none">• prezentacja prototypów samochodu Warszawa Ghia• prezentacja makiety samochodu Popularny, który miał zastąpić Syrenę
1960	<ul style="list-style-type: none">• rozpoczęcie produkcji modelu Warszawa 201• rozpoczęcie produkcji Syreny 101• prezentacja prototypów Syrena Sport i Syrena Mikrobus
1961	prezentacja prototypów samochodów Syrena Kombi i Syrena 104 z trzycylindrowym silnikiem
1962	<ul style="list-style-type: none">• rozpoczęcie produkcji silników górnozaworowych S-21 i samochodów Warszawa 202 wyposażonych w tę jednostkę napędową• rozpoczęcie produkcji samochodu Syrena 102
1963	<ul style="list-style-type: none">• rozpoczęcie produkcji modelu Syrena 102 S wyposażonego w importowany trzycylindrowy dwusuwowy silnik samochodu Wartburg• rozpoczęcie produkcji modeli Syrena 103 oraz 103 S• rozpoczęcie produkcji samochodu Warszawa Furgon w 3 wersjach (całkowicie przeszklonego, sanitarki i blaszanego)
1964	<ul style="list-style-type: none">• premiera prototypu samochodu Warszawa z nadwoziem sedan• prezentacja prototypu samochodu Warszawa 210• prezentacja prototypu samochodu Syrena 110 z nadwoziem kombilimuzyny

1965	<ul style="list-style-type: none">• prezentacja samochodu Warszawa Kombi• podpisanie umowy licencyjnej z firmą FIAT na zakup praw do produkcji modelu Fiat 1300/1500
1966	<ul style="list-style-type: none">• podpisanie aneksu do umowy licencyjnej z firmą FIAT w sprawie produkcji samochodu z nadwoziem modelu Fiat 125 i zespołami podwozia modelu Fiat 1300/1500• rozpoczęcie produkcji modelu Syrena 104
1967	rozpoczęcie produkcji samochodu Polski Fiat 125p w wersji sedan
1968	<ul style="list-style-type: none">• prezentacja prototypów dostawczych odmian samochodu Syrena 104• opracowanie konstrukcji nadwozia samochodu Syrena z tworzyw sztucznych (laminat) i wykonanie 4 prototypów• opracowanie projektu nadwozia samochodu dostawczego A40
1970	budowa prototypu i prezentacja modelu Syrena 607 z nadwoziem kombilimuzyny
1971	<ul style="list-style-type: none">• opracowanie z pomocą PIMOT-u odmian samochodu Syrena przeznaczonych dla rolnictwa• rozpoczęcie produkcji Polskiego Fiata 125p Kombi, Sanitarka i Pickup• opracowanie prototypu usportowionego samochodu Polski Fiat 125p Coupe z nadwoziem z tworzyw sztucznych
1972	rozpoczęcie produkcji samochodów Syrena 105 i Syrena R20
1973	<ul style="list-style-type: none">• zakończenie produkcji samochodów Warszawa• rozpoczęcie produkcji samochodu Polski Fiat 125p MR73• rozpoczęcie produkcji sportowych odmian samochodu Polski Fiat 125p „Akropolis” i „Monte Carlo”• krótkoseryjna produkcja wersji przedłużonych Polski Fiat 125 Long w odmianach sedan i kabriolet• prezentacja dwudrzwiowego prototypu Polski Fiat 125p Kabriolet• rozpoczęcie montażu samochodów osobowych Polski Fiat 127p, Polski Fiat 132p i Zastava 1100p
1974	<ul style="list-style-type: none">• prezentacja prototypu FSO 1300 Coupe• rozpoczęcie montażu samochodów Polski Fiat 128 Sport Coupe
1975	<ul style="list-style-type: none">• rozpoczęcie produkcji samochodu Polski Fiat 125p MR75• wprowadzenie odmiany samochodu Polski Fiat 125p Sanitarka podwyższona• rozpoczęcie montażu samochodów osobowych Polski Fiat 128 3P i Polski Fiat 131p• przygotowanie sportowego prototypu samochodu Polski Fiat 125p GTI
1977	prezentacja prototypu samochodu FSO Ogar LS

Polski Fiat 125p (1967–1977)

Polski Fiat 125p sedan (od 1967)



Polski Fiat 125p
Fot. archiwum FSO

Wytwarzane w FSO samochody Warszawa i Syrena na początku lat sześćdziesiątych XX wieku były już konstrukcjami mocno przestarzałymi i drogimi w produkcji. Ich konstrukcja znacznie odbiegała od pojazdów wytwarzanych w Europie Zachodniej, a nawet produkowanej u naszych południowych sąsiadów Skody. Opracowano wprawdzie prototypy następców Warszawy i Syreny, lecz brakowało nam nowoczesnej technologii produkcji.

Inżynierowie z Żerania doskonale zdawali sobie sprawę z konieczności zakupu licencji. W kwestii produkcji polskich fabryk decydujący głos należał jednak do rządu. Na czele władz stał wówczas towarzysz Władysław Gomułka, który nie

popierał indywidualnej motoryzacji i uważał, że przeciętnemu Kowalskiemu samochód osobowy jest zbędny.

Udało się jednak przekonać decydentów o konieczności zakupu zachodniej licencji. Jako partnera do rozmów wybrano firmę FIAT, której samochody wytwarzano w Polsce przed drugą wojną światową. Czynnikiem decydującym o współpracy z Włochami było kilka. Jednym z nich były korzystne warunki finansowe zakupu licencji. Ponadto w kontrakcie zawarto zapis zezwalający na wykorzystanie części samochodu licencyjnego do budowy innych odmian nadwoziowych oraz pojazdów wytwarzanych w innych fabrykach w Polsce. Jednym z ważniejszych argumentów

były także rozmowy prowadzone wówczas przez przedstawicieli Związku Radzieckiego z FIAT-em dotyczące budowy fabryki i zakupu licencji nowego modelu Fiat 124. Uznano bowiem, że jeśli „wielki brat” będzie produkował samochody na licencji FIAT-a, to nie sprzeciwi się produkcji samochodu tej marki również w Polsce. Ostatecznie 22 grudnia 1965 roku podpisano umowę licencyjną dotyczącą produkcji w warszawskiej FSO samochodu Fiat 1300/1500.

Nie był to już wówczas nowoczesny model. Włoski koncern przewidywał wycofanie go z oferty w 1967 roku. Kadra inżynierska FSO monitorowała w tej sprawie decydentów, którzy oczekiwali, że samochód licencyjny będzie eksportowany na zachód i przyniesie wpływy dewizowe do budżetu państwa. Argumenty inżynierów spowodowały renegotjację umowy z FIAT-em.

W 1966 roku podpisano aneks do umowy licencyjnej, na mocy którego w Polsce miał być wytwarzany samochód bazujący na płycie podłogowej z zespołami jezdnyymi starszego modelu 1300/1500, wyposażony w nadwozie z nowego modelu 125. Włosi zdecydowali się wprowadzić te zmiany bez podnoszenia kosztów licencji dla strony polskiej.

Takie rozwiązanie było dla nas najlepsze. Otrzymaliśmy samochód z nowoczesnym nadwoziem wyposażonym w starszy silnik, łatwiejszy w produkcji i obsłudze, co było bardzo istotne w ówczesnych polskich realiach.

Polski odpowiednik Fiata 125 różnił się kilkoma szczegółami od wersji włoskiej. W naszej wersji zastosowano reflektory okrągłe zamiast kwadratowych, odmienne przetłoczenia na masce i pokrywie bagażnika oraz inną tablicę rozdzielczą.



Fiat 1300/1500, na którego podwoziu powstawał Polski Fiat 125p

Fot. Marek Kuc



Nadwozie Fiata 125 sedan produkowane we Włoszech istotnie różniło się od wersji produkowanej w Polsce

Fot. Marek Kuc





Jeden z pierwszych egzemplarzy Polskiego Fiata 125p z charakterystycznymi wąskimi kratkami wentylacyjnymi w tylnych słupkach

Fot. Marek Kuc



Prototyp Polskiego Fiata 125p

Fot. archiwum autora



Wnętrze seryjnego samochodu Polski Fiat 125p

Fot. Marek Kuc



Polski Fiat 125p z większymi kratkami wlotu powietrza w słupkach tylnych

Fot. archiwum PIMOT



Różnica polegała również na braku listew ozdobnych przebiegających wokół całego nadwozia. Seryjną produkcję Polskiego Fiata 125p rozpoczęto 28 listopada 1967 roku. Pierwsze egzemplarze były montowane z części dostarczanych z Włoch. Jednak w krótkim czasie uruchomiono

produkcję wszystkich komponentów w Polsce. Początkowo wytwarzano Polskiego Fiata 125p tylko ze słabszym silnikiem 1300 cm³ o mocy 65 KM, a w 1969 roku wprowadzono do produkcji większą jednostkę o pojemności 1500 cm³ i mocy 75 KM.

Polski Fiat 125p Kombi (od 1971)

Sprzedając licencję Fiata 125p, Włosi zobowiązali się opracować także wersję kombi. W połowie 1970 roku zaprezentowano prototyp odmiany uniwersalnej. Licencjodawca poszedł po najmniejszej linii oporu. Włosi zaprezentowali stronie polskiej prototyp samochodu z tyłem wzorowanym na modelu Fiat 124 Familiare. Identyczne były tylna kłapa i lampy, a ściana tylna była pochylona

już od samego dołu. Takie rozwiązanie nie satysfakcjonowało strony polskiej. Na naszym rynku wersja kombi miała stanowić podstawę do budowy ambulansu pogotowia ratunkowego. Widząc spore wymagania FSO, FIAT zlecił opracowanie nadwozia uniwersalnego firmie stylistycznej Ghia. Przebudowano w nim tylną ścianę, zastosowano też inne lampy. Zaproponowane przez Włochów



Polski Fiat 125p Kombi prototyp I z tylną częścią nadwozia pochodzącą od Fiata 124 Familiare (wersja odrzucona przez FSO)



Polski Fiat 125p prototyp II o większej przestrzeni bagażnika opracowany według założeń strony polskiej. Po lewej wersja z boczną tylną szybą o innym kształcie, po prawej model najbardziej zbliżony do odmiany seryjnej. Widoczny inny sposób oświetlenia tablicy rejestracyjnej wbudowanego w uchwyt do otwierania kłapy bagażnika
Fot. archiwum Muzeum Techniki w Warszawie



Polski Fiat 125p Kombi prototyp w wersji ostatecznej

Fot. archiwum Muzeum Techniki w Warszawie



Seryjny Polski Fiat 125p Kombi

Fot. Marek Kuc

kombi w odróżnieniu od sedana miało klamki kasetowe, listwę ozdobną przebiegającą przez całą długość auta i zagłówki na przednich siedzeniach. Wyposażenie to, z wyjątkiem listew ozdobnych, wprowadzono dopiero w modelu MR73.

Samochód kombi w wersji produkcyjnej był nieznacznie dłuższy od sedana. W tylnej części miał on jednoczęściowe przeszklone drzwi otwierane do góry. W egzemplarzach prototypowych nad tablicą rejestracyjną zamocowano dodatkowy uchwyt ułatwiający podnoszenie klapy, w którym umieszczono również oświetlenie tablicy rejestracyjnej. W wersji produkowanej seryjnie zrezygnowano z tego udogodnienia, przenosząc oświetlenie tablicy rejestracyjnej na tylny zderzak. Fiat z nadwoziem uniwersalnym miał składaną tylną kanapę pozbawioną podłokietnika. Złożenie tylnego siedziska umożliwiało przewóz przedmiotów o długości przekraczającej 150 cm. Ładowność wersji kombi zwiększono do 450 kg. Taką możliwość uzyskano dzięki zastosowaniu odmiennego tylnego zawiesze-

nia (o wzmocnionych resorach i amortyzatorach). W samochodzie montowano również wał napędowy o większej średnicy. Inne były opony. Stosowano ogumienie o wymiarach 5.90 S13 o zwiększonej nośności. Początkowo produkowano samochody kombi z silnikami o pojemności 1300 i 1500 cm³. Mniejsze jednostki kierowano na rynek krajowy. Po pewnym czasie w pojazdach z nadwoziem kombi zrezygnowano z mniejszych silników. Masa własna nowej odmiany nadwoziowej wzrosła do 1065 kg. Produkcję seryjną Polskiego Fiata 125p Kombi uruchomiono w 1972 roku. Większość wyprodukowanych pojazdów z nadwoziem uniwersalnym wyeksportowano. W Polsce samochody były dostępne dla państwowych instytucji na zasadach centralnego rozdzielnika. Osoby prywatne mogły nabyć wersję kombi tylko w tzw. eksporcie wewnętrznym, czyli za dolary lub bony PKO. Na podstawie wersji kombi na rynek duński wykonano pozbawiony tylnej kanapy furgon przeszklony.

Polski Fiat 125p Sanitarka (od 1972)

Pod koniec 1972 roku rozpoczęto produkcję wersji sanitarnej. Był to samochód niezwykle potrzebny na naszym rynku. Zastąpił on wysłużoną Warszawę, która obok dostawczej Nysy stanowiła trzon krajowej kolumny sanitarnej.

W odróżnieniu od kombi sanitarka miała zamontowany na dachu niebieski sygnał świetlny oraz

wywietrznik. Boczne szyby w tylnej części były zmatowione do połowy wysokości. Odmiany sanitarne wyposażano w reflektory halogenowe montowane pod przednim zderzakiem.

We wnętrzu zrezygnowano z tylnej kanapy. Po lewej stronie umieszczono nosze, a po prawej jednoosobowe siedzenie przeznaczone dla le-



Polski Fiat 125p Sanitarka
Fot. archiwum FSO

karza. W przedziale sanitarnym znajdowała się walizka z niezbędnym wyposażeniem medycznym oraz butla tlenowa zawieszona na lewym tylnym słupku.

Polski Fiat 125p przez wiele lat stanowił podstawowy środek transportu w pogotowiu ratunkowym. Dopiero w latach 90. XX wieku zastąpił go Polonez.

Polski Fiat 125p Pickup (od 1972)

Trzecią odmianą nadwoziową Polskiego Fiata 125p był pickup. Samochód powstał na podstawie wersji kombi. Zastosowano w nim to samo wzmocnione tylne zawieszenie oraz wał napędowy o zwiększonej średnicy. Identyczne były też lampy tylne. Pojazd miał dwuosobową skróconą kabinę i skrzynię ładunkową stanowiącą stylistyczne przedłużenie przedniej części nadwozia. Dostęp do przestrzeni ładunkowej był możliwy po otwarciu tylnej burty. Przewożony towar mógł być zabezpieczony plandeką lub

sztynną zabudową wykonaną z laminatu. Istniała możliwość zamówienia drewnianych nadstawek zwiększających wysokość przestrzeni ładunkowej. Ładowność wynosiła 540 kg. Koło zapasowe w prototypie umieszczono na dachu kabiny kierowcy. W seryjnie produkowanych egzemplarzach znajdowało się ono przy prawej burcie na skrzyni ładunkowej.

Samochód w wersji pickup FSO oficjalnie zaprezentowała na Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1972 roku. Jednak bezpośred-



Polski Fiat 125p Pickup widziany od przodu i od tyłu
Fot. archiwum FSO (zdjęcie lewe) i Marek Kuc (zdjęcie prawe)

nio po premierze fabrykę opuszczały pojedyncze egzemplarze tych pojazdów. Ich wielkoseryjna produkcja ruszyła dopiero w 1975 roku. Polski Fiat 125p Pickup szybko zyskał liczne gro-

no odbiorców. Od 1978 roku był oferowany na wielu rynkach zagranicznych jako jeden z najtańszych samochodów osobowych z przestrzenią ładunkową.

Polski Fiat 125p z odsuwającym dachem (od 1972)



Polski Fiat 125p w wersji eksportowej z otwierającym dachem

Fot. archiwum Muzeum Techniki w Warszawie

W pierwszych latach produkcji Polskiego Fiata 125p żerańska fabryka zdobywała kolejne wymagające rynki zachodniej Europy. Jednym z nich była Republika Federalna Niemiec. Aby sprostać oczekiwaniom niemieckich odbiorców, do oferty wprowadzono odsuwający dach w samochodach z nadwoziem sedan. Zastosowano w nich mechanizm otwierania dachu importowany z RFN. Wykonano niedużą partię Polskich Fiatów 125p z fabrycznym otwierającym dachem. W późniejszym okresie impor-

terzy w różnych krajach montowali takie dachy we własnym zakresie.

Na rynek francuski FSO również dostarczała odmiany z odsuwającym dachem. Na życzenie odbiorcy auta malowano metalizowanym lakierem piecowym. Samochody wyposażano w nowego typu bezpieczną kierownicę z zamkiem blokady wału kierownicy. Podobnie jak w innych wersjach na rynek krajowy zastosowano wówczas dwuobwodowy układ hamulcowy z korektorem siły hamowania.

Polski Fiat 125p w wersji ekonomicznej (od 1972)

Wzorując się na zagranicznych producentach, w 1972 roku FSO przedstawiła Polskiego Fiata 125p sedan o zubożonym wyposażeniu. Z zewnątrz samochód w tej wersji pozbawiono progowych listew ozdoby, chromowanych kołpaków i kłów na zderzakach. Wewnątrz zrezygnowano

z parapetów drzwi i pokrywy schowka na drobiazgi w tablicy rozdzielczej oraz podłokietnika tylnej kanapy.

Samochód wyposażano w silniki 1300 i 1500. Jednostkę o większej pojemności dostosowano do tańszej etyliny 78 (silnik rozwijał moc 65 KM).