



Autor przy samochodzie
Tarpan 223

Fot. archiwum autora

Motoryzacja to moje hobby od około czterdziestu lat. Już jako dziecko potrafiłem wymienić wszystkie samochody spotykane na polskich drogach. Wśród nich były też różne modele samochodów Tarpan. Mieszkałem niedaleko bazaru, na który rolnicy przywozili płody rolne. Środkiem transportu bardzo często był właśnie Tarpan. Pamiętam różne kolory nadwozi tych rolniczych samochodów. Bardzo często widywałem żółte Tarpany. Były też kanarkowe, niebieskie, zielone i czerwone. Zwracałem uwagę na różne wersje nadwoziowe, czy to z długą czy z krótką kabiną, z drewnianą skrzynią lub klasyczny pick-up.

Na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych pojawiły się Honkery. Wyglądały nowocześniej od radzieckich UAZ-ów. Najpierw zadebiutowały odmiany wojskowe z miękkim dachem.

Niedługo po tym dołączyły milicyjne i strażackie. W ówczesnej prasie prezentowano bardzo luksusowo wyposażane wersje dedykowane na rynki zachodniej Europy. Jednak Tarpan nie osiągnął miana znaczącego eksportera.

Obserwowałem w latach dziewięćdziesiątych trudny okres zmian gospodarczych jak polskie fabryki walczą o przetrwanie. Jak szukają inwestorów strategicznych. Jakie są tego skutki? Czy pomoc zachodnich firm doprowadzi je do upadku czy da szansę na lepsze jutro jak w Czechach. Tam Volkswagen zdecydował się na zakup fabryki Skody i postawił na rozwój czeskiej marki. W Poznaniu też się udało. Szkoda, że nie ocalała polska marka Tarpan. Mimo to fabryka została rozbudowana, pojawiły się filie, najpierw był montaż, a teraz produkcja na światową skalę.

Podziękowania

Książka ta nie mogłaby powstać gdyby nie pomoc osób i instytucji, które przekazały nieodpłatnie materiały zdjęciowe stanowiące cegiełki do zbudowania całości tego opracowania.

- Panu Andrzejowi Bobińskiemu – pierwszemu dyrektorowi Fabryki Samochodów Rolniczych w Poznaniu.
- Pracownikom Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie.
- Szczególnie gorąco pragnę podziękować Pracownikom Przemysłowego Instytutu Transportu Motoryzacji w Warszawie.
- Robertowi Jabłońskiemu.

- Gerardowi Radeckiemu z Muzeum Narodowego Rolnictwa i Przemysłu Rolno-Spożywczego w Szreniawie.
- Robertowi Kupczyńskiemu z portalu www.honkerteam.pl.
- Prof. Andrzejowi Jucherskiemu z Górskiego Centrum Badań i Wdrożeń w Tyliczu.

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.

Powstanie i rozwój fabryki w Poznaniu

Na przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych XX wieku w Polsce nastąpił zauważalny rozwój motoryzacji, któremu sprzyjało nowe kierownictwo partyjne pozytywnie odnoszące się także do indywidualnej motoryzacji. Rozpoczęto zakupy zachodnich licencji motoryzacyjnych, którym towarzyszyły nowoczesne technologie produkcji. Wytwarzane wcześniej w naszych fabrykach samochody bazowały na konstrukcjach z lat pięćdziesiątych, więc były mało atrakcyjne. Efektem był spadek eksportu za granicę. Nie pomagały już nawet ich niskie ceny. Oznaczało to odczuwalne zmniejszenie dopływu dewiz do kraju. Licencje wpływały więc na unowocześnienie produkcji.

W tym czasie w Poznaniu nie było fabryki produkującej samochody. Największym przedsiębiorstwem branży motoryzacyjnej były Wielkopolskie Zakłady Naprawy Samochodów (WZNS) w Antoninku oraz Poznańskie Zakłady Napraw Samochodowych (PZNS) w dzielnicach Wilda i Łazarz,

które specjalizowały się w naprawach głównych samochodów. Od lat sześćdziesiątych XX wieku funkcjonował tam także zakład Fabryki Obsługowych Urządzeń Samochodowych (FOUS), który wytwarzał warsztatowe podnośniki samochodowe oraz automatyczne myjnie samochodowe typu Tajfun. Oprócz nich w stolicy Wielkopolski istniały też inne przedsiębiorstwa branży motoryzacyjnej, takie jak zakład Technicznej Obsługi Samochodów (TOS) oraz Spółdzielnia Pracy „Samochód”. Ponadto w Poznaniu prężnie działał też Instytut Obróbki Plastycznej nastawiony na współpracę z przemysłem.

Na początku 1971 roku wielkopolskie władze partyjne forsowały zgłoszoną przez poznański oddział Stowarzyszenia Inżynierów i Mechaników Polskich inicjatywę rozpoczęcia produkcji w Poznaniu samochodów dla rolnictwa. Podstawowym argumentem był fakt, że Wielkopolska była wówczas przodującym regionem w produkcji rolnej, więc w niej powinno się produkować samochód



Tarpan 233 z przyczepą
Fot. archiwum PIMOT

o takim przeznaczeniu. Z uwagi na brak rodzimych doświadczeń w tym zakresie przyjęto, że powinien to być samochód osobowo-ciężarowy o prostej budowie, przeznaczony do wykorzystania w gospodarstwach rolnych, który mógłby zastąpić transport konny powszechnie panujący wówczas na wsi. Nadzieje na uzyskanie zgody władz zwierzchnich na to przedsięwzięcie były uzasadnione, ponieważ w tamtym czasie z myślą o zaspokojeniu potrzeb indywidualnych rolników na rządowe polecenie opracowywano Syrenę dla rolnictwa oraz Żuka o wydłużonej kabinie, który miał służyć zarówno do przewozu towarów jak i większej liczby osób.

W Ministerstwie Przemysłu Maszynowego wstępnie zaakceptowano ideę rozpoczęcia produkcji samochodu rolniczego, lecz najpierw należało opracować jego konstrukcję. Pierwsze prototypy, nazwane Warta i Tarpan, powstały w Wielkopolsce już w 1971 roku, lecz nie zostały zatwierdzone do produkcji ze względu na istotne wady. Wówczas przy Instytucie Obróbki Plastycznej w Poznaniu powołano zespół konstrukcyjno-koordynacyjny do spraw samochodów dla rolnictwa, którym kierował pełnomocnik Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego mgr inż. Roman Skwarek, a w skład zespołu weszli pracownicy poznańskich przedsiębiorstw motoryzacyjnych wspomagani przez konstruktorów z Centralnego Ośrodka Konstrukcyjno-Badawczego Przemysłu Motoryzacyjnego (w sierpniu 1972 r. przekształconego w Przemysłowy Instytut Motoryzacji) i Fabryki Samochodów Osobowych w Warszawie. Wspólnymi siłami opracowano dwa prototypy o nazwie Warta-2. Jeden z nich po wprowadzeniu drobnych zmian w 1972 roku zatwierdzono do produkcji w Zakładzie Samochodów Rolniczych w Poznaniu, utworzonym w kwietniu 1973 roku z przekształcenia WZNS, przyłączając go jednocześnie do Fabryki Samochodów Ciężarowych w Lublinie.

Produkcję samochodów rolniczych o nazwie Tarpan 233 rozpoczęto w 1973 roku. Początkowo poznański zakład był bardzo słabo wyposażony w maszyny, urządzenia i narzędzia niezbędne do produkcji. Z braku pras do tłoczenia elementy nadwozi Tarpanów ręcznie wyklepywano na tak zwanych babkach. Wdrożono tę archaiczną metodę produkcji, korzystając z doświadczeń pracowników warszawskiej Fabryki Samochodów

Osobowych, którzy w przeszłości tą metodą produkowali nadwozia samochodów Syrena w pierwszym okresie produkcji. Z tego powodu nadwozia samochodów z pierwszych lat produkcji miały duże tolerancje montażowe oraz nierówną powierzchnię blach.

1 lipca 1975 roku z połączenia Zakładu Samochodów Rolniczych w Poznaniu i Zakładów Sprzętu Motoryzacyjnego „Polmo” w Gnieźnie utworzono Fabrykę Samochodów Rolniczych „Polmo”. Z biegiem lat fabryka wzbogacała się o niezbędne wyposażenie techniczne, a jakość produkowanych Tarpanów stawała się coraz lepsza. Od 1976 roku nadwozia zaczęto wreszcie wytwarzać na prasach. Rozwijano też konstrukcję samochodu. Pojawiały się nowe wersje nadwozia, zaczęto montować także nowocześniejsze silniki górnozaworowe pochodzące z samochodów Warszawa i Polski Fiat 125p.

Jednak sytuacja fabryki nie była stabilna. Kilkakrotnie pojawiały się głosy sugerujące zakończenie produkcji Tarpana. Pojazd ten krytykowano przede wszystkim za złą jakość oraz nadmierne zużycie paliwa. Dobrze zarządzana fabryka reagowała na głosy krytyki i poszukiwała rozwiązań umożliwiających ulepszenie produkowanych pojazdów.

W epoce socjalizmu bardzo popularna była współpraca między fabrykami bratnich narodów. Bliskie sąsiedztwo ze Związkiem Radzieckim i szeroka gama samochodów produkowanych w Polsce skłaniała naszych sąsiadów do częstych wizyt w polskich fabrykach. Inżynierowie z Lwowskiej Fabryki Autobusów LAZ współpracowali z kadrą inżynierską z Fabryki Autobusów W Sanku, specjaliści z Zaporozża zaczęli odwiedzać Fabrykę Samochodów Małolitrażowych w Bielsku Białej. Pojawił się nawet pomysł wspólnych prac nad samochodem, który miałby zastąpić Zaporozzca 968 i Polskiego Fiata 126p. Próbowano też współpracy Ulianowskiej Fabryki z FSC Lublin. We wszystkich przypadkach Radziecka przyjaźń polegała na podglądaniu nowych rozwiązań technicznych nad którymi pracowano w polskich zakładach.

W 1976 roku strona radziecka zaproponowała współpracę fabryki RAF mieszczącej się w Republice Łotewskiej z Poznańską Fabryką Samochodów Rolniczych. Być może propozycja współpracy miała zakłócić rozmowy w sprawie



Mikrobus RAF 2203 Łاتفija

Fot. Marek Kuc

zakupu licencji na samochód rolniczo-terenowy jaki opracowywał nam włoski FIAT. Stronie radzieckiej bardzo spodobał się Tarpan.auta tej klasy nie produkowano w całym Związku Radzieckim. Prosta konstrukcja i wysokie zawieszenie Tarpana znakomicie sprawdziłoby się w radzieckich kolchozach. Rosjanie zaproponowali aby zmodernizować Tarpana w oparciu o podzespoły wytwarzane w ZSRR. Uznano, że Tarpany powinny być napędzane silnikami benzynowymi identycznymi jak w samochodzie RAF. Ponadto zasugerowano przeprowadzenie zmian w stylistyce samochodu. W Poznaniu miał być produkowany RAF 2203 na mocy zakupionej od Związku Radzieckiego licencji.

Jest wysoce prawdopodobne, że te wszystkie unowocześnienia wymusiłyby stosowanie części produkowanych w ZSRR, co w rozliczeniu w rublach transferowych nie byłoby korzystne dla strony polskiej.

Dyrekcja FSR doskonale wiedziała, że propozycja współpracy jest dla nas nieopłacalna i niewygodna ze względu na uzależnienie się od dostaw części sprowadzonych zza wschodniej granicy. Dzięki kreatywności ówczesnego dyrektora FSR Pana Andrzeja Bobińskiego udało się zniechęcić stronę radziecką do podjęcia wzajemnej współpracy.

Obecność samochodów Tarpan na wszelkiego rodzaju krajowych wystawach powodowała za interesowanie innych producentów z branży motoryzacyjnej i rolniczej. Tak też było w 1977 roku kiedy władze amerykańskiego koncernu McCormick złożyły propozycję współpracy dyrekcji FSR. Firma McCormick była znana w Polsce już w latach dwudziestych jako producent niezawodnych ciągników rolniczych Farnal. Amerykański producent inwestował w Europie zachodniej, skupując kolejne fabryki. W Polsce miał powstać zupełnie nowy zakład produkcyjny, w którym miały



Tarpan Honker

Fot. archiwum PIMOT



Bliźniacze modele VW Tarro i Toyota HI-LUX



Fot. archiwum VW i Toyota

powstawać nowoczesne maszyny rolnicze i samochody z nadwoziem typu pick-up.

Niestety w panujących wówczas w Polsce realiach współpraca z amerykańską firmą była niemożliwa. Strona polska zdecydowała się na modernizację produkowanego od kilku lat Tarpana i współpracę z Amerykanami wstrzymano.

W drugiej połowie lat siedemdziesiątych podpisano umowę z koncernem FIAT na zakup licencji następcy Tarpana. Niestety, trudna sytuacja polityczna i kryzys końca lat siedemdziesiątych zmusiły fabrykę do wycofania się ze współpracy z Włochami. W latach osiemdziesiątych ratunkiem dla Tarpana było wprowadzenie do oferty ekonomicznych silników Diesla pochodzących z ciągników rolniczych Ursus. Możliwości takie pojawiły się, ponieważ u producenta traktorów zalegał spory zapas niewykorzystanych jednostek napędowych.

Kolejnym rozwiązaniem dającym nadzieję na dalsze funkcjonowanie poznańskiej fabryki miał

być lekki samochód terenowy z napędem 4x4. W Polsce od początku lat osiemdziesiątych pracowano nad samochodem terenowym o napędzie czterech kół, który miał zastąpić radzieckiego przestarzałego UAZ-a 469 wykorzystywanego w Wojsku Polskim, Milicji Obywatelskiej i służbach leśnych. Niestety, podstawowym problemem nowego modelu samochodu był brak rodzimych jednostek napędowych do tego pojazdu, które zapewniłyby mu wymagane parametry. Pod maską pojazdu znalazł się więc silnik od Poloneza, a w trakcie badań trakcyjnych okazało się, że przeciążenia występujące podczas jazdy w terenie znacznie zmniejszają trwałość jednostki napędowej. W tej sytuacji zaoferowano importowane silniki wysokoprężne firmy Iveco.

Zmiany ustrojowe i wprowadzenie gospodarki wolnorynkowej w Polsce na przełomie lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych XX wieku nie sprzyjały Tarpanowi. Popyt na samochody z Wielkopolski mała, a za sprawą galopującej inflacji



Mercedes Puch G wersja dla wojska



Mercedes G w wersji cywilnej z krótkim rozstawem osi
Fot. Marek Kuc

Jeden z pierwszych modeli Volkswagenów produkowanych w fabryce w Poznaniu

Fot. Marek Kuc



długi fabryki rosły w zastraszającym tempie. Bez pomocy kapitału zagranicznego zakład nie miał szans na przetrwanie.

Do rozmów zaproszono najpierw koncern Iveco, ponieważ rozważano podjęcie produkcji dostawczego modelu Daily. Jednak w tym czasie firma Iveco została całkowicie przejęta przez grupę FIAT-a. Ten włoski koncern współpracował już ze śląską Fabryką Samochodów Małolitrażowych i szykował się do jej przejęcia, więc nie był zainteresowany nabyciem kolejnej fabryki w Poznaniu.

Negocjacje rozpoczęto z kolei z Toyotą, mając na względzie ewentualną produkcję Toyoty Hi-Lux oraz bliźniaczego modelu Taro Volkswagena. Japończycy początkowo zainteresowali się wielkopolskim zakładem, jednak w styczniu 1992 roku zrezygnowali z dalszych negocjacji. W poznańskiej fabryce pojawili się także Amerykanie z koncernu General Motors, którzy analizowali możliwość wytwarzania w niej jednego z modeli Jeepa.

W końcu, za sprawą poznańskiego biznesmena Jana Kulczyka, od 1991 roku będącego wyłącznym importерem Volkswagena w Polsce, do roz-

Najnowsza fabryka Volkswagena we Wrześni pod Poznaniem

Fot. Marek Kuc





Volkswagen Caddy,
Transporter i Crafter
produkowane w Polsce

Fot. Marek Kuc

mów przystąpili przedstawiciele grupy Volkswagen. Zaproponowano wytwarzanie w Poznaniu samochodów dostawczych – modelu Transporter. Niemcy do tego pomysłu podeszli bardzo profesjonalnie. Rozpoczęli długie negocjacje potwierdzone zapoznaniem się z możliwościami fabryki. W trakcie rozmów z Volkswagenem, dotyczących ewentualnej produkcji samochodów dostawczych w Poznaniu, pertraktacje z fabryką rozpoczął także Sobiesław Zasada reprezentujący koncern Daimler-Benz. Obiecywał on przeniesienie z austriackich zakładów Steyr-Puch częściowej produkcji terenowego modelu Mercedes-Benz klasy G. Daimler-Benz jednak nie był do końca przekonany o zasadności inwestycji w Polsce, co spowodowało zawieszenie rozmów.

W międzyczasie pojawili się jeszcze przedstawiciele koreańskiego koncernu Daewoo, którzy zaoferowali zakup wielkopolskiej fabryki. Koreańczycy prowadzili rozmowy w bardzo mało profesjonalny sposób, więc ich oferty nie potraktowano poważnie.

Powrócono więc do negocjacji z Volkswagenem. Jak się potem okazało, była to bardzo dobra decyzja. W maju 1993 roku na terenie Fabryki Samochodów Rolniczych utworzono spółkę joint venture pod nazwą Volkswagen Poznań S.A.

między Volkswagen AG i Fabryką Samochodów Rolniczych „Polmo”. Niemiecki koncern kupił ¼ udziałów w fabryce i w ciągu dwóch lat zainvestował w nią pierwsze 10 milionów marek. Od listopada 1993 roku pozostała część Fabryki Samochodów Rolniczych rozpoczęła działalność pod nazwą Tarpan Sp. z o.o. i zajmowała się montażem samochodu Tarpan Honker.

Na początku lat dziewięćdziesiątych Volkswagen wygrał kontrakt na dostawę radiowozów dla polskiej Policji. Były to modele Transporter T4, które w Polsce trzeba było dostosować do wymagań tej służby. W przyszłości Volkswagen rozważał ich produkcję w naszym kraju. Rozmowy przebiegły pozytywnie i w latach 1993–1996 Volkswagen stopniowo przejmował poznańską fabrykę, lokalizując w niej najpierw montaż dostawczych Transporterów, a później także montaż samochodów Škoda Favorit i Felicia. Z kolei w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych XX wieku prowadzono montaż samochodów różnych marek grupy Volkswagen. Dalsze lata przyniosły wzrost sprzedaży samochodów dostawczych, montaż zaś przerodził się w produkcję.

W 1996 roku przedsiębiorstwo zlikwidowano, a spółka przeszła w 100% na własność koncerny Volkswagen AG. Licencję na wytwarzanie mo-



VW Caddy piątej generacji
produkowany w Antoninku
od 2020 roku

Rys. VW

delu Honker Volkswagen sprzedał koncernowi Daewoo, który produkcję tego samochodu terenowego przeniósł do dawnej Fabryki Samochodów Ciężarowych w Lublinie.

Niemiecki inwestor oddał fabrykę i rozpoczął montaż samochodów marek należących do grupy Volkswagen. W kolejnych latach fabryka była wielokrotnie rozbudowywana. W 2003 roku rozpoczęto seryjną produkcję Volkswagena Transportera nowej generacji oraz Volkswagena Caddy. Utworzono nawet filię we Wrześni, gdzie od podstaw wybudowano nowoczesny zakład od 2016 roku produkujący modele VW Crafter II oraz MAN TGE.

Decyzja o współpracy z koncernem Volkswagen okazała się bardzo trafna, ponieważ umożliwiła

dalsze funkcjonowanie poznańskiej fabryki. Polacy zaś pokazali się z najlepszej strony, montując, a potem produkując dostawcze Volkswageny z zachowaniem wysokiej jakości wykonania. W 2018 roku obchodzono dwudziestopięcioletnie współpracy z Volkswagenem. W ćwierć wieku niemiecki koncern zbudował w Polsce trzy fabryki samochodów (Zakład Caddy/T w Antoninku, Zakład Crafter we Wrześni, Zakład w Swarzędzu) oraz odlewnię komponentów na Wildzie, wykorzystywanych do budowy samochodów dostawczych i osobowych. Z trzech wielkopolskich fabryk dziennie wyjeżdża 1200 samochodów, a zatrudniają one łącznie 11 000 pracowników.

Kalendarium

-
- | | |
|---|---|
| 1971 | <ul style="list-style-type: none">• Prezentacja dwóch prototypów samochodów rolniczych Warta i Tarpan |
| 1972 (17 września)
(grudzień) | <ul style="list-style-type: none">• Prezentacja prototypu Warta-2 w Poznaniu na Pl. Mickiewicza• Wielkopolskie Zakłady Naprawy Samochodów (WZNS) opuszcza pierwsza partia 25 samochodów Tarpan |
| 1973 (kwiecień) | <ul style="list-style-type: none">• Przekształcenie WZNS w Zakład Samochodów Rolniczych (ZSR) przyłączony do Fabryki Samochodów ciężarowych w Lublinie |
-



Prezentacja różnych wersji samochodów Tarpan 233 w Poznaniu

Fot. archiwum Andrzeja Bobińskiego

-
- | | |
|--------------------------|---|
| 1975
(1 lipca) | <ul style="list-style-type: none">• Wprowadzenie do produkcji wersji Tarpana 233 Kombi• Utworzenie Fabryki Samochodów Rolniczych „Polmo” w Poznaniu z połączenia Zakładu Samochodów Rolniczych w Poznaniu i Zakładów Sprzętu Motoryzacyjnego „Polmo” w Gnieźnie• Rozpoczęcie eksportu samochodów Tarpan do Grecji |
|--------------------------|---|
-

1976	<ul style="list-style-type: none"> Fabrykę opuszcza pięcioletni Tarpan.
1977	<ul style="list-style-type: none"> Rozbudowa fabryki Powstaje dziesięcioletni Tarpan
1978	<ul style="list-style-type: none"> Zbudowanie prototypów samochodów Tarpan 235 i Tarpan 234
1979 (18 czerwca)	<ul style="list-style-type: none"> Podpisanie umowy z firmą FIAT ws. opracowania następcy samochodu Tarpan
(1 grudnia)	<ul style="list-style-type: none"> Powstaje dwudziestopięcioletni Tarpan
1980	<ul style="list-style-type: none"> Uruchomienie produkcji Tarpana 233 z drewnianą skrzynią ładunkową Dostarczenie do Polski przez firmę FIAT trzech prototypów następcy Tarpana
1980–1982	<ul style="list-style-type: none"> Zbudowanie i badania trzech prototypów samochodu terenowego PW-1
1981 (31 marca)	<ul style="list-style-type: none"> Rozwiązanie umowy z firmą FIAT w sprawie opracowania następcy samochodu Tarpan
1983	<ul style="list-style-type: none"> Uruchomienie produkcji modelu Tarpan 237 o ładowności 1 tony
1983–1988	<ul style="list-style-type: none"> Zbudowanie i badania prototypów samochodu terenowego PW-2
1985	<ul style="list-style-type: none"> Powstaje pięćdziesięcioletni Tarpan
1986	<ul style="list-style-type: none"> Uruchomienie produkcji modelu Tarpan 239D będącego pierwszym polskim samochodem dostawczym z silnikiem wysokoprężnym
1988	<ul style="list-style-type: none"> Uruchomienie produkcji samochodu terenowego Tarpan Honker Prezentacja prototypu ciągnika górskiego Tarpan Harnaś



Samochody Tarpan Honker

Fot. archiwum autora

1989	<ul style="list-style-type: none"> Realizacja zamówienia Milicji Obywatelskiej na samochody Tarpan Honker
1991	<ul style="list-style-type: none"> Rozpoczęcie poszukiwań inwestora strategicznego

-
- | | |
|-------------------|---|
| 1993 (maj) | <ul style="list-style-type: none">• Utworzenie spółki joint venture pod nazwą Volkswagen Poznań S.A. zapoczątkowujące proces przejmowania Fabryki Samochodów Rolniczych przez koncern Volkswagen AG |
| (listopad) | <ul style="list-style-type: none">• Rozpoczęcie działalności przez firmę Tarpan Sp. z o.o. zajmującą się montażem samochodów Tarpan Honker |
| (grudzień) | <ul style="list-style-type: none">• Rozpoczęcie montażu samochodu Volkswagen Transporter T4 |
-
- | | |
|-------------|--|
| 1994 | <ul style="list-style-type: none">• Rozpoczęcie montażu samochodów Škoda Favorit |
| 1995 | <ul style="list-style-type: none">• Zakończenie produkcji samochodów Tarpan Honker |
-
- | | |
|------------------|---|
| 1995–2002 | <ul style="list-style-type: none">• Montaż różnych modeli samochodów Volkswagen, Škoda, Seat i Audi |
|------------------|---|
-



Pojazdy montowane w Poznaniu w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych

Fot. archiwum Škoda i Seat

-
- | | |
|------------------|---|
| 1996 | <ul style="list-style-type: none">• Volkswagen AG przejmuje 100% udziałów przedsiębiorstwa Tarpan Sp. z o.o.• Volkswagen Poznań S.A. staje się spółką grupy VW Samochody Użytkowe z siedzibą w Hanowerze |
| 1999–2002 | <ul style="list-style-type: none">• Rozbudowa fabryki w ramach przygotowań do produkcji nowych modeli samochodów |
| 2003 | <ul style="list-style-type: none">• Zwiększenie zdolności produkcyjnej fabryki do 170 000 samochodów rocznie• Rozpoczęcie produkcji samochodów Volkswagen Transporter i Volkswagen Caddy |
-



Dostawcze Volkswageny Caddy i Transporter produkowane w fabryce w Poznaniu

Fot. archiwum VW

2007 (11 grudnia)	<ul style="list-style-type: none"> Milionowy samochód opuszcza fabrykę Volkswagena w Polsce – jest nim model Caddy Maxi
2013	<ul style="list-style-type: none"> Dwudziestolecie istnienia fabryki Volkswagen Poznań
2014	<ul style="list-style-type: none"> Rozpoczęcie budowy nowego zakładu w Białężycach k. Wrześni
2015	<ul style="list-style-type: none"> Rozpoczęcie produkcji samochodu Volkswagen Transporter T6
2016 (październik)	<ul style="list-style-type: none"> Model Transporter T6 uhonorowany tytułem Van of the Year 2016 Zakończenie budowy najnowszego zakładu Volkswagena w Białężycach k. Wrześni Nowo wybudowany zakład opuszcza pierwszy Volkswagen Crafter II wyprodukowany w Polsce



Produkowane w fabryce we Wrześni VW Crafter i MAN TGE

Fot. archiwum VW i MAN

2017	<ul style="list-style-type: none"> Uruchomienie produkcji samochodu dostawczego MAN TGE w zakładzie w Białężycach k. Wrześni
2018 (18 listopada)	<ul style="list-style-type: none"> Volkswagen Crafter zdobywcą nagrody Green Van of the Year 2018 Dwudziestopięciolecie istnienia fabryki Volkswagen Poznań Dwumilionowy Volkswagen Caddy wyprodukowany w polskiej fabryce Stutysięczny samochód wyprodukowany w zakładzie VW we Wrześni (w tym 88 376 egz. VW Crafter i 11 624 egz. MAN TGE) Rozpoczęcie rozbudowy zakładu VW w Antoninku
2020 (luty)	<ul style="list-style-type: none"> Oficjalna prezentacja samochodu Volkswagen Caddy piątej generacji

Warta (prototyp 1971)



Prototyp samochodu
Warta

Fot. archiwum ITS Warszawa

Po zmianie ekipy rządzącej w grudniu 1970 r. polskie władze przyjęły pozytywny kurs w odniesieniu do indywidualnej motoryzacji, w tym m.in. rozwinęły działania zmierzające do zmotoryzowania rodzimego rolnictwa. Chodziło o zastąpienie transportu konnego pojazdem przeznaczonym głównie dla rolnictwa indywidualnego. Do transportu towarów i ludzi rolnicy nadal powszechnie wykorzystywali wówczas transport konny, ponieważ brakowało samochodów przystosowanych do transportu na wsi. Krajowi producenci nie oferowali bowiem lekkich samochodów uniwersalnych (osobowo-ciężarowych) mogących służyć do przewozu osób i transportu niedużej

ilości towarów wytwarzanych w prywatnych gospodarstwach rolnych.

W tym czasie w Centralnym Ośrodku Badawczo-Konstrukcyjnym Przemysłu Motoryzacyjnego w Warszawie opracowywano wprawdzie pojazd z nadwoziem pickup na bazie samochodu FSO Syrena, lecz nie do końca odpowiadał on potrzebom polskich rolników, pragnących auta bardziej uniwersalnego o większej ładowności. Z inicjatywy poznańskiego oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Mechaników Polskich przy poparciu lokalnych władz partyjnych w 1971 roku w dwóch poznańskich ośrodkach opracowano niezależnie od siebie dwie prototypowe konstrukcje



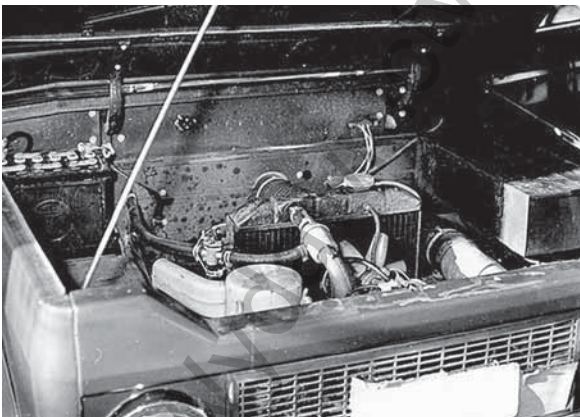
Prototyp samochodu Warta



Fot. archiwum ITS Warszawa

pojazdów dla rolnictwa wykorzystujących zespoły samochodu FSO Syrena. Jednym z nich był samochód Warta, którego projekt opracował zespół z Instytutu Obróbki Plastycznej w Poznaniu. Samochód mógł przewozić do 5 osób i miał sporą przestrzeń ładunkową o powierzchni 1,7 m² i objętości 2,1 m³. Miał długość 4060 mm, szerokość 1700 mm i wysokość 1800 mm. Rozstaw osi wynosił 2500 mm, rozstaw kół przednich 1400 mm, a rozstaw kół tylnych 1440 mm. Miał masę własną 1250 kg, a ładowność 600 kg. Kąty natarcia i zejścia wynosiły odpowiednio 30° i 27°, a minimalny prześwit poprzeczny – 250 mm. Pojazd rozwijał prędkość maksymalną 85 km/h i był wyposażony w ogumienie 6.70-15. Kontrolne zużycie paliwa wynosiło 11,6 l/100 km benzyny LO78, a zbiornik paliwa mieścił 50 l.

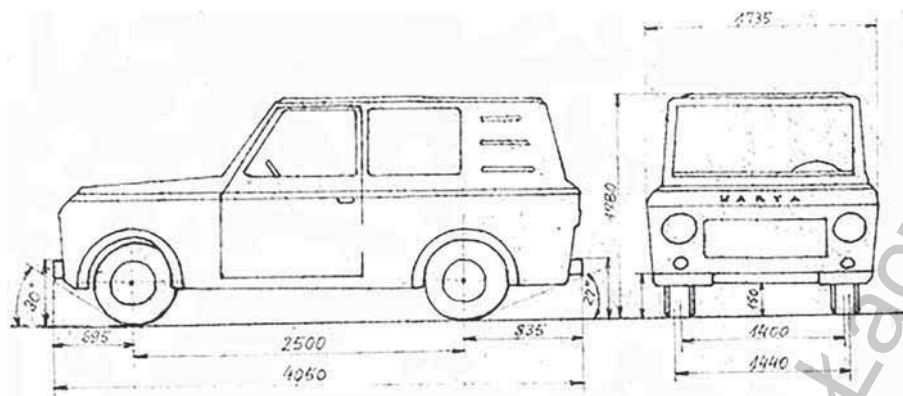
Przedział pasażerski, zawierający fotel kierowcy i 2-osobową ławę, oddzielono od przestrzeni ładunkowej stałą przegrodą metalową. Z obu boków przestrzeni ładunkowej za przegrodą umieszczono dwa składane jednoosobowe siedzenia poprzeczne. Po lewej stronie na ścianie bocznej zamontowano koło zapasowe. Nadwozie miało trójdrzwi: dwoje przednich z zawiasami na słupkach „A” oraz tylne jednoskrzydłowe otwierane na bok i mocowane na zawiasach. Po otwarciu drzwi tylnych można było zająć miejsca siedzące na składanych ławkach z tyłu lub załadować towar. Nadwozie wykonane zostało z prostych blach wymagających minimalnego tłoczenia. Nadwozie nie miało szczeliny wentylacyjnych. Przewietrzanie wnętrza zapewniały cztery płaskie przesuwne szyby w drzwiach przednich i ścianach bocznych.



Widok jednostki napędowej oraz przestrzeni ładunkowej samochodu Warta



Fot. archiwum ITS Warszawa



Rysunek wymiarowy samochodu Warta
Rys. archiwum ITS Warszawa

Dach nad przestrzenią ładunkową był brezentowy, zsuwany do przodu na prowadnicach, co sprzyjało występowaniu przecieków wody do wnętrza pojazdu.

Do napędu pojazdu użyto popularnego wówczas przedniego zespołu napędowego pochodzącego z samochodu Syrena 104. Trzycylindrowy silnik dwusuwowy typu S31 rozwijał moc 40 KM przy 4300 obr/min oraz maksymalny moment obrotowy 88 N·m przy 2750 obr/min.

W celu obniżenia kosztów, do budowy nadwozia wykorzystano elementy oświetlenia pochodzące z samochodów FSO Syrena i Polski Fiat 125p. Do wyposażenia wnętrza wykorzystano wiele elementów z samochodów Polski Fiat 125p i Nysa (siedzenia).

W tym samym czasie inny ośrodek poznański opracował drugi prototyp samochodu dla rolnictwa o nazwie Tarpan.

Tarpan (prototyp 1971)



Prototyp samochodu
Tarpan

Fot. archiwum PIMOT



Prototyp samochodu
Tarpan widok z tyłu

Fot. archiwum ITS Warszawa



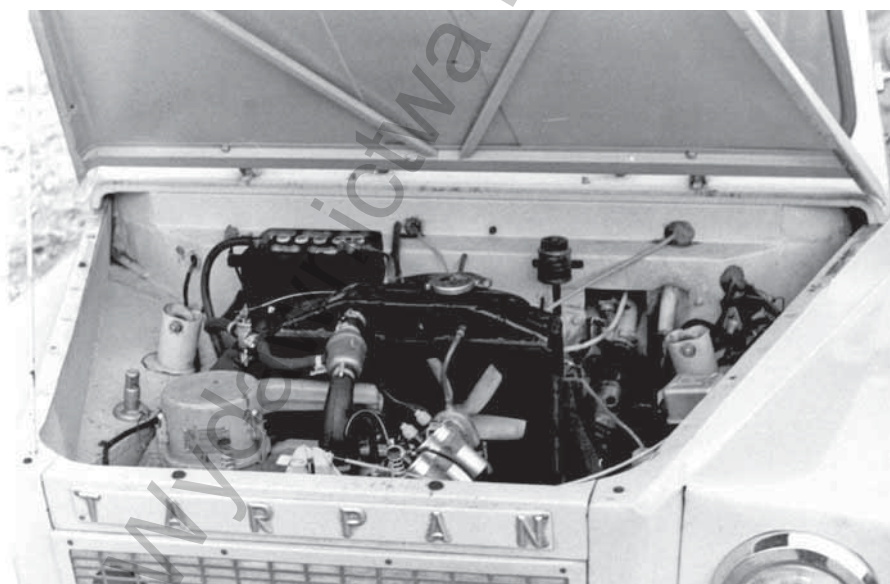
Widok tylnej kłapy i składanego dachu w samochodzie Tarpan



Fot. archiwum PIMOT

Drugim prototypem samochodu dla rolnictwa był Tarpan wykonany w zakładzie Technicznej Obsługi Samochodów (TOS) w Poznaniu. Podobnie jak w Warcie, w pojeździe wykorzystano przedni zespół napędowy pochodzący z samochodu Syrena 104 z trzycylindrowym silnikiem dwusuwowym typu S 31 o mocy 40 KM przy 4300 obr/min i maksymalnym momencie obrotowym 88 N·m przy 2750 obr/min. Zmieniono jednak przełożenie przekładni głównej, które wynosiło 5,71, a wewnętrzne części półosi wydłużono o 100 mm. W samochodzie zastosowano niezależne zawieszenie przednie na podwójnych wahaczach poprzecznych, spiralnych sprężynach śrubowych

i amortyzatorach teleskopowych ze stabilizatorem poprzecznym. Zawieszenie tylne też było niezależne – na wahaczach wleczonych z drążkami skrętnymi i amortyzatorami teleskopowymi. Koła jezdne zaadaptowano z samochodu Syrena. Konstruktorzy zaproponowali bardzo ciekawe nadwozie typu furgon. Z lewej strony miało ono tylko drzwi kierowcy, z prawej zaś było ich dwójce. W tylnej części nadwozia umieszczono drzwi składane z trzech elementów – dolnej opuszczanej burty oraz dwuczęściowej przeszklonej pokrywy, którą można było złożyć i zsunąć wraz z częścią dachu (złożoną z dwóch płyt przesuwanych do przodu) znad przestrzeni ładunkowej,

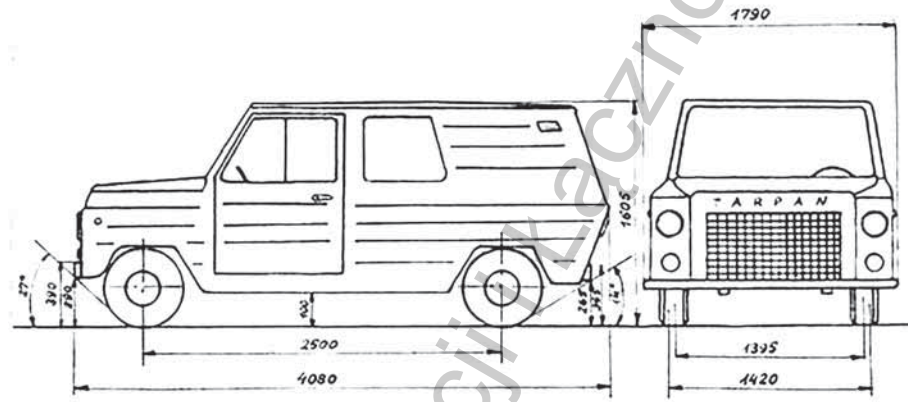


Jednostka napędowa, dwusuwowy, trzycylindrowy silnik S-31 pochodzący z Syreny 104

Fot. archiwum ITS

Wymiary zewnętrzne samochodu rolniczego TARPAN

Rys. 1

Rysunek wymiarowy
prototypu Tarpan

Rys. archiwum ITS Warszawa

powiększając w ten sposób możliwości przewozowe. W wyposażeniu wnętrza wykorzystano wiele elementów pochodzących z samochodów Polski Fiat 125p i Nysa.

Samochód mógł przewozić do 6 osób (w dwóch rzędach do 3 osób). Miał długość 4080 mm, szerokość 1790 mm i wysokość 1605 mm. Rozstaw osi wynosił 2500 mm, rozstaw kół przednich 1420 mm, a rozstaw kół tylnych 1395 mm. Miał masę własną 1170 kg, a ładowność 500 kg. Kąty natarcia i zejścia wynosiły odpowiednio 27° i 14° , a minimalny prześwit poprzeczny – tylko 100 mm. Pojazd rozwijał prędkość maksymalną 90 km/h. Kontrolne zużycie paliwa wynosiło 10–13 l/100 km, w zależności od obciążenia, a zbiornik paliwa mieścił 45 l. Czterdziestokonny silnik od Syreny 104 okazał się za słaby do napędu tego samochodu.

Obydwa pojazdy zaprezentowano najwyższym władzom, a następnie pokazano publicznie przed Salą Kongresową Pałacu Kultury i Nauki na wystawie w grudniu 1971 roku z okazji VI Zjazdu PZPR. Prototypy przekazano do badań homologacyjnych w instytucjach badawczych, w celu wydania opinii o ich konstrukcji oraz zgodności z polskimi przepisami dotyczącymi dopuszczenia do ruchu. W toku badań obydwie prototypy oceniono negatywnie, stwierdzając istotne błędy w konstrukcji nadwozia i podwozia oraz niespełnienie wymagań dopuszczenia do ruchu, więc nie podjęto ich produkcji seryjnej. Ale doświadczenia uzyskane przy budowie prototypów Warty i Tarpana wykorzystano podczas tworzenia kolejnych prototypów samochodów dla rolnictwa.