

Motoryzacją interesuję się od małego. Zawsze przyglądałem się samochodom, które jeździły po ulicach i które parkowały pod blokiem, w którym mieszkałem. Zauważałem różnice między nimi, choć nazywały się tak samo. Nawet za czasów PRL-u auta były modernizowane i usprawniane przez fabryki. Podobnie było z Polskimi Fiatami 126p, których po naszych drogach poruszało się mnóstwo. Bez przesady można powiedzieć, że „Maluch” był symbolem polskiej motoryzacji. W końcu miał zmotoryzować Polaków jak niegdyś Fiat 500 – Włochów. I to się udało.



Autor przy prototypie
Polskiego Fiata 126p
650 np
Fot. archiwum autora

Lata mijały, zmieniała się moda motoryzacyjna. Na przykład chromowane zderzaki odchodziły do lamusa, a w ich miejsce pojawiały się masywniejsze, plastikowe. Z biegiem czasu śląską fabrykę zaczęła opuszczać nowy model 126 BIS z trzydrzwiowym nadwoziem. Po paru latach pojawiły się Cinquecento, które wprowadziły Polskę w nową erę, w realia wolnorynkowej motoryzacji. „Maluch” był produkowany nadal, pojawiały się jego nowe, zmodernizowane wersje, a nawet odmiana Cabrio. Do tego czasu powstało bardzo dużo interesujących prototypów i wizualizacji, które nigdy nie weszły do produkcji, a dziś odeszły w zapomnienie. Kiedy włoski koncern FIAT przejął fabryki w Bielsku-Białej i Tychach, rozpoczął tam montaż kilku własnych modeli. Zlokalizowaniu w naszym kraju produkcji kolejnych z nich sprzyjały dobra jakość wykonania i tania siła robocza.

Myślę, że większość z nas nie zdaje sobie sprawy, jakie pojazdy powstawały w Bielsku i w Tychach, ani jakie miały być tam wytwarzane, ale z różnych przyczyn nie pojawiły się na taśmie produkcyjnej. O tym przeczytają Państwo na następnych stronach tej książki, kolejnej z cyklu poświęconego historii polskiej motoryzacji. Życzę miłej lektury.

Podziękowania

Publikacja ta (podobnie jak i moje poprzednie książki) nie byłaby tak szczegółowa i nie zawierałaby tylu interesujących informacji i zdjęć, gdyby nie pomoc wielu osób i instytucji. Trudniej byłoby mi pisać o produkcji Fiata 500 czy pokrewnych modeli powstających w Polsce, gdybym nie odwiedził fabryki i nie poznał krok po kroku całego procesu powstawania samochodu. Dziękuję za pomoc i zrozumienie wszystkim, którzy wspomogli mnie podczas pisania tej książki, którzy poświęcili mi swój czas oraz zechcieli podzielić się materiałami i przekazać wiedzę.

Dziękuję szczególnie gorąco:

- Panom: Janowi Drapale, Ireneuszowi Kaźmierczakowi i Pawłowi Podleowskiemu z FCA;



- Panu Klaudiuszowi Waniolce z BOSMAL-u;



- Pracownikom Muzeum Techniki w Warszawie;



- Pracownikom Przemysłowego Instytutu Motoryzacji w Warszawie;



- Pracownikom Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie;



- Panu red. Jerzemu Kossowskiemu z miesięcznika Automobilista;



- Panu red. Wojciechowi Jureckiemu;
- Panu Antoniemu Przechodniowi z Muzeum Polskiego Fiata 126p w Bielsku-Białej;
- Panom: Andrzejowi Zielińskiemu, Piotrowi Pluskowskemu, Piotrowi Karnemu i Konradowi Milewskiemu.

Powstanie i rozwój Fabryki Samochodów Małolitrażowych

W powojennej Polsce na Śląsku nie istniała żadna fabryka produkująca samochody. Nie było w tym nic dziwnego. Rozwój przemysłu motoryzacyjnego w naszym kraju następował bardzo wolno. Wynikało to głównie z przekonania ówczesnego I sekretarza Komitetu Centralnego PZPR, Władysława Gomułki. Był on wrogiem motoryzacji indywidualnej. Tolerował jedynie transport zbiorowy i przewóz towarów. W jego rozumieniu samochody osobowe nie były społeczeństwu do niczego potrzebne. Sytuacja zmieniła się, kiedy Gomułkę zastąpił Edward Gierek. Zgromadził on wokół siebie zwolenników rozwoju motoryzacji. Sam też opowiadał się za unowocześnieniem krajowego przemysłu. Rozumiał, że konieczny jest zakup licencji na Zachodzie, aby wprowa-

dzić nowoczesną technologię. W pierwszej kolejności, jeszcze pod koniec lat sześćdziesiątych, kupiono prawa do produkcji samochodu średniej klasy – Fiata 125p, który był wytwarzany w warszawskiej FSO. W połączeniu z planowanym rozpoczęciem wprowadzenia także wersji pokrewnych wymusiło to konieczność uzyskania dodatkowej przestrzeni w halach fabrycznych. W tym celu postanowiono przenieść produkcję Syreny (wytwarzanej już od lat w FSO) w inne miejsce. Gierek pochodził ze Śląska i chciał, żeby powstała tam fabryka. Pomysł spodobał się dyrektorowi bielskiej WSM (Wytwórnia Sprzętu Mechanicznego), Ryszardowi Dziopakowi, który zdawał sobie sprawę, że jego wytwórnia jest przestarzała i niedługo umrze śmiercią natu-



Prezentacja Polskiego Fiata 126p sprowadzonego do Polski za sprawą „jedynie słusznej” partii – PZPR
Fot. archiwum FCA



Linia montażu Syreny 104 w Bielsku-Białej
Fot. archiwum FCA

ralną. Decyzja o umieszczeniu produkcji Syreny w WSM było o tyle logiczna, że właśnie tam powstawały zespoły napędowe do tego samo-

chodu. Dyrektorowi Dziopakowi udało się przekonać władze do tej koncepcji. Zagrożony likwidacją, niezbyt rentowny zakład stał się fabryką.



Linia montażu Syreny 105
Fot. archiwum FCA



Polskie Fiaty 126p
na placu fabrycznym
Fot. archiwum FCA

Pojawiły się pieniądze na rozbudowę i modernizację parku maszynowego.

W 1972 roku uruchomiono montaż szkoleniowy Syreny 104, budowanej z części przywiezionych z FSO. Chwilę później ruszyła produkcja docelowego modelu 105, który opracowano jeszcze w FSO. Oprócz wersji osobowej FSM wytwarzała również wersję skrzyniową R20, przeznaczoną dla rolnictwa. Ten model zaprojektowano w Przemysłowym Instytucie Motoryzacji (PIMOT) w Warszawie przy współpracy inżynierów z FSO.

W Bielsku-Białej nie tracono czasu. Od razu po uruchomieniu montażu Syreny 104 zbudowano serię prototypów odmiany furgonowej i pick-up oraz małej przyczepy przeznaczonej dla rolnictwa. Syrena była produkowana do 1983 roku. Wytwarzano ją w pięciu wersjach: 105, 105 Lux, R20, R20 Lux i 105 Bosto.

W tym czasie sfinalizowano zakup kolejnej licencji od koncernu FIAT. Tym razem był to model 126, czyli najmniejszy pojazd tego producenta. W Polsce miał to być samochód, który zmotoryzuje rodaków. Trzeba przyznać, że tak się stało. Może nie na tyle tak szybko i tanio, jak obiecała

władza ale jednak. „Maluch” był prawie w każdej rodzinie. U nas 126p stał się samochodem rodzinnym (czyt.: jedynym w rodzinie), podczas gdy na Zachodzie był to drugi lub trzeci pojazd w gospodarstwie domowym. Aby móc wytwarzać odpowiednie ilości „Maluchów”, wybudowano drugą fabrykę – w Tychach. Była ona identyczna z tą zlokalizowaną we Włoszech, w turyńskiej dzielnicy Mirafiori.

W kraju narzekano na Polskiego Fiata 126p ze względu na mały bagażnik i ciasne wnętrze. W powołanym do życia w 1972 roku Ośrodku Badawczo-Rozwojowym Samochodów Małolitrażowych opracowywano kolejne wersje „Malucha”. Powstały prototypy pick-upa, odmiany wydłużonej Long i kombi. Żadna z tych modyfikacji nie była idealna ze względu na umieszczenie silnika z tyłu, co ograniczało możliwości przewozowe. Zbudowano też prototyp z jednostką napędową usytuowaną z przodu, ale i ten nie wszedł do produkcji.

W 1979 roku Włosi zakończyli wytwarzanie Fiata 126, a do sieci dealerskiej koncernu trafiały tylko samochody wyprodukowane w Polsce. Planowano zakupić kolejną licencję na pojazd większy



Fiat Panda I
Fot. archiwum PIMOT

od 126p, który miał być produkowany w FSM zamiast przestarzałej Syreny. Wybór padł na Fiatę Pandę. Niestety, stan wojenny przeszkodził w realizacji tego projektu.

W OBR SM postanowiono samodzielnie opracować nowy model. Tak powstał Beskid 106 – bardzo nowoczesny samochód z nadwoziem jednobryłowym. Niestety, nie udało się wdrożyć do produkcji tego projektu. Powrócono do rozmów z Fiat-em. W ich wyniku najpierw powstał Pol-

ski Fiat 126 Restyling, czyli trzydrzwiowa odmiana z dwoma bagażnikami znana jako 126 BIS. W następnej kolejności przewidywano uruchomienie produkcji samochodu miejskiego oznaczonego kodem X1/79. Produkcję tego modelu pod nazwą Cinquecento rozpoczęto w 1991 roku. W tym czasie państwowa fabryka była w bardzo złej kondycji ekonomicznej. Galopująca inflacja spowodowała, że inwestycja kosztowała kilkadziesiąt razy więcej niż zakładano,



Beskid 106
Fot. archiwum PIMOT



Polski Fiat 126 BIS

Fot. M. Kuc

nastąpił też spadek sprzedaży produkowanych tu samochodów. Pojawił się problem braku pieniędzy na spłatę licencji.

W 1993 roku, po sprywatyzowaniu FSM-u, FIAT zdecydował się na zakup fabryk w Bielsku-Białej i Tychach. Z nowej struktury wyłączono Ośrodek Badawczo-Rozwojowy. Stał się on oddzielną instytucją, noszącą nazwę BOSMAL. Od tej pory musiał szukać źródeł finansowania niekoniecznie zależnych od koncernu FIAT. Firma

wyspecjalizowała się w prowadzeniu badań dla różnych producentów, jak też w produkcji kabrioletu 126, który zyskał duże uznanie na rynkach Europy Zachodniej. W BOSMAL-u opracowano też prototypy dostawczych odmian Cinquecento i jego wersji osobowej z napędem 4x4. FIAT nie był jednak zainteresowany ich produkcją. Ponadto w firmie wykonywano adaptacje samochodów na dostawcze wersje Van (tzw. z kratką). Polskie fabryki FIAT-a dały się poznać z dobrej



Uruchomienie produkcji
Fiata Cinquecento

Fot. archiwum FCA



Fiaty Panda i 500 przed
bramą fabryki w Tychach
Fot. archiwum FCA
I. Kaźmierczak

jakości wytwarzanych samochodów. Włosi zlokalizowali u nas produkcję Uno i montaż modeli: Punto, Bravo/Brava, Marea i Ducato. Produkowano też Seicento i Pandę drugiej generacji. Obecnie (2018 r.) powstają tu Fiat 500, Abarth 595 i Lancia Ypsilon.

Fabryka przetrwała najtrudniejsze czasy, takie jak transformacja i kryzys 2009 roku. Mam nadzieję, że koncern FIAT będzie lokalizował tu produkcję swoich kolejnych modeli.

Kalendarium FSM, FAP, FCA i BOSMAL

1971	• utworzenie Fabryki Samochodów Małolitrażowych w Bielsku Białej • podpisanie umowy licencyjnej na produkcję w FSM samochodu małolitrażowego włoskiej firmy FIAT
1972	• rozpoczęcie montażu szkoleniowego samochodu Syrena 104 z części dostarczonych z FSO w Warszawie • rozpoczęcie produkcji osobowej Syreny 105 i pick-upa R20 w fabryce w Bielsku-Białej • decyzja o stworzeniu w Bielsku-Białej Ośrodka Badawczo Rozwojowego Samochodów Małolitrażowych • opracowanie i budowa prototypów dostawczej Syreny 104 Bosto
1973 (czerwiec)	• uruchomienie w fabryce w Bielsku Białej produkcji Polskiego Fiata 126p • rozpoczęcie budowy OBR SM
1974	• przeniesienie całego oprzyrządowania do produkcji samochodów Syrena z FSO w Warszawie do FSM w Bielsku-Białej • rozpoczęcie montażu Fiata 127p (1974–1975) w fabryce w Bielsku Białej • prezentacja prototypu samochodu dostawczego Polski Fiat 126p Bombel
1975	• uruchomienie produkcji nowych odmian Syreny z dźwignią zmiany biegów przeniesioną na podłogę między siedzenia (Syrena 105 L i R20 L) • rozpoczęcie produkcji towarowo-osobowego furgonika komorowego Syrena 105 Bosto • opracowanie prototypów wydłużonego Polskiego Fiata 126p Long
1976	prezentacja pierwszego prototypu Polskiego Fiata 126p Kombi
1977 (grudzień)	• drobne modyfikacje Polskiego Fiata 126p • budowa pierwszego prototypu Polskiego Fiata 126p 650 np
1978	opracowanie przeznaczonej dla osób niepełnosprawnych wersji Polskiego Fiata 126p
1983	• zakończenie produkcji samochodu Syrena (we wszystkich odmianach nadwoziowych) • produkcja 20 znakówek do malowania pasów Polski Fiat 126p Pingwin • rozpoczęcie prac nad nowym samochodem małolitrażowym Beskid 106

1985	początek produkcji Polskiego Fiata 126p w zmodernizowanej wersji FL
1986	rozpoczęcie prac nad Beskidem III; zakończenie prac nad Beskidem 106
1987	• uruchomienie produkcji Polskiego Fiata 126 BIS w fabryce w Tychach • podpisanie umowy licencyjnej z koncernem FIAT na zakup praw do produkcji małego samochodu z silnikiem z przodu, oznaczonego symbolem X1/79
1988	• zakończenie produkcji Polskiego Fiata 126p w wersji standard, utrzymanie w ofercie tylko wersji FL i BIS • uruchomienie w OBR SM produkcji Polskiego Fiata 126p Cabrio
1991	• rozpoczęcie produkcji nowego licencyjnego modelu Fiat Cinquecento • zaprezentowanie przez BOSMAL prototypów dostawczego Cinquecento Bombix • zakończenie produkcji Polskiego Fiata 126 BIS
1993	• wprowadzenie w Cinquecento kosmetycznych zmian (Maquillage) • powstanie spółki FIAT Auto Poland w wyniku przejęcia przez firmę FIAT zakładów FSM w Bielsku-Białej i Tychach • zaprezentowanie przez BOSMAL prototypu trójkołowca napędzanego silnikiem Polskiego Fiata 126p
1994	• prezentacja gruntownie zmodernizowanego Polskiego Fiata 126 el • rozpoczęcie produkcji sportowej odmiany Cinquecento Sporting • przeniesienie przez Fiat-a do Polski produkcji modelu Unoi
1995 (luty)	• wyprodukowanie 500.000. Cinquecento • rozpoczęcie produkcji Innocenti Mille na potrzeby rynku włoskiego
1996	• zaprezentowanie przez BOSMAL prototypu Cinquecento 4X4 • rozpoczęcie montażu samochodów Fiat Punto, Bravo, Brava, Marea i Ducato oraz Iveco Daily
1997 (styczeń)	• wprowadzenie w Fiacie 126p wymaganego przepisami układu katalitycznego oczyszczania spalin • nowy model 126elx
(luty)	• uruchomienie produkcji sedana Fiat Siena • uruchomienie produkcji Fiata Palio Weekend z nadwoziem kombi
(maj)	• wzbogacenie oferty o dostawcze Cinquecento Van
(lipiec)	• wyprodukowanie milionowego egzemplarza Cinquecento
1998 (marzec)	• zakończenie produkcji Cinquecento • uruchomienie produkcji Seicento – następcy Cinquecento
2000	• zakończenie montażu samochodów Fiat Punto, Bravo, Brava, Marea i Ducato
(22 września)	• zakończenie produkcji Polskiego Fiata 126p
(24 listopada)	• debiut Seicento po niewielkim face liftingu, z nowym okrągłym logo Fiat-a na niebieskim tle

	• zakończenie produkcji samochodów w fabryce w Bielsku-Białej przy utrzymaniu produkcji podzespołów napędowych na potrzeby koncernów Fiat, GM i Ford; kontynuacja produkcji samochodów w zakładzie w Tychach
2001	• zakończenie produkcji Fiata Siena • face lifting Fiata Palio Weekend
2003 (maj)	• wprowadzenie do sprzedaży limitowanej wersji Seicento Sporting Schumacher
(maj)	• rozpoczęcie produkcji serii informacyjnej Fiata Gingo (produkowanego potem seryjnie pod nazwą Panda, na skutek protestu firmy Renault
(wrzesień)	• uruchomienie wielkoseryjnej produkcji modelu Panda
2004	wprowadzenie do produkcji Pandy z napędem 4x4
2005	• zmiana nazwy modelu. Seicento na cyfrowe oznaczenie 600 (nawiązanie do jego poprzednika sprzed 50 lat) • wprowadzenie do sprzedaży jubileuszowej wersji limitowanej 600 50th
2006	uruchomienie produkcji usportowanej Pandy 100 HP z silnikiem o pojemności 1,4 dm ³ oraz limitowanej wersji Monster z napędem 4x4
2007	uruchomienie w Tychach produkcji nowego Fiata 500
2008	• odrodzenie Abarth 595 jako odmiany Fiata 500 i 500C • uruchomienie w Tychach produkcji Forda Ka II, technicznie spokrewnionego z Fiatem 500
2009	rozszerzenie oferty o Fiata 500C ze zwijanym dachem
2010	przekształcenie Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Samochodów Małolitrażowych BOSMAL w Instytut Badań i Rozwoju Motoryzacji BOSMAL Sp. z o.o.
2011	uruchomienie w Tychach produkcji Lancii Ypsilon (zamiast Fiata Pandy III, ostatecznie wytwarzanego we Włoszech)
2012	zakończenie produkcji Pandy II
2013	utworzenie oddziału terenowego spółki BOSMAL ITALIA S.r.l.
2015	face lifting Fiata 500 i Abartha 595
2016	zakończenie produkcji Forda Ka II (produkcja następcy – w Rumunii)
2018	wyprodukowano dwumilionowego Fiata 500

Polski Fiat 126p (1973–2000)

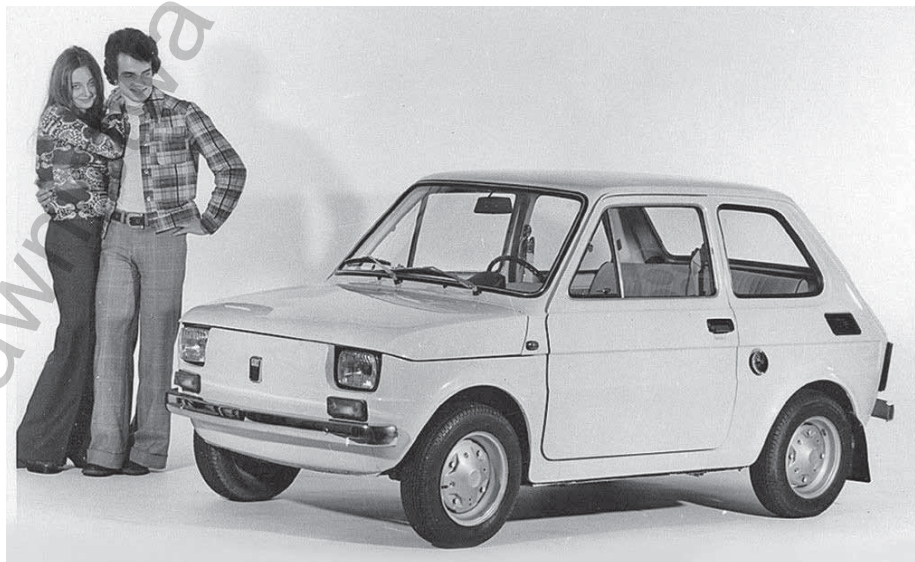
Polski Fiat 126p 600 (1973–1985)

Na początku lat siedemdziesiątych XX wieku przedstawiono społeczeństwu plan produkcji w naszym kraju taniego samochodu popularnego, który miał zmotoryzować Polaków. Zdecydowano się na zakup licencji u włoskiego FIAT-a, na właśnie wdrażany do produkcji model 126. Powstał on według podobnej koncepcji, jak mały, miejski Fiat 500, który zmotoryzował Włochów – był autem dwubryłowym, dwudrzwiowym i czteromiejscowym. Dwucylindrowy silnik chłodzony powietrzem umieszczono z tyłu. Do napędu wykorzystano jednostkę o pojemności skokowej zwiększonej do 600 cm³ i mocy

23 KM. Z przodu samochodu wygospodarowano niewielki bagażnik.

Nadwozie modelu 126, w odróżnieniu od „pięćsetki”, było bardziej kanciaste, zgodnie z nowymi tendencjami we wzornictwie. Wymiary zewnętrzne obu aut były bardzo podobne.

Wybór licencyjnego wzorca był przez niektórych krytykowany. Istotnie Fiat 126 był najmniejszy spośród rozpatrywanych modeli. We Włoszech pełnił funkcję drugiego lub trzeciego auta w rodzinie. U nas miał być jedynym samochodem, przeznaczonym zarówno do codziennego przemieszczania się, jak i do rodzinnych wyjazdów wakacyjnych.



Polski Fiat 126p
Fot. archiwum FSM



Porównanie samochodu Fiat 500 z jego następcą – Fiatem 126

Fot. FIAT

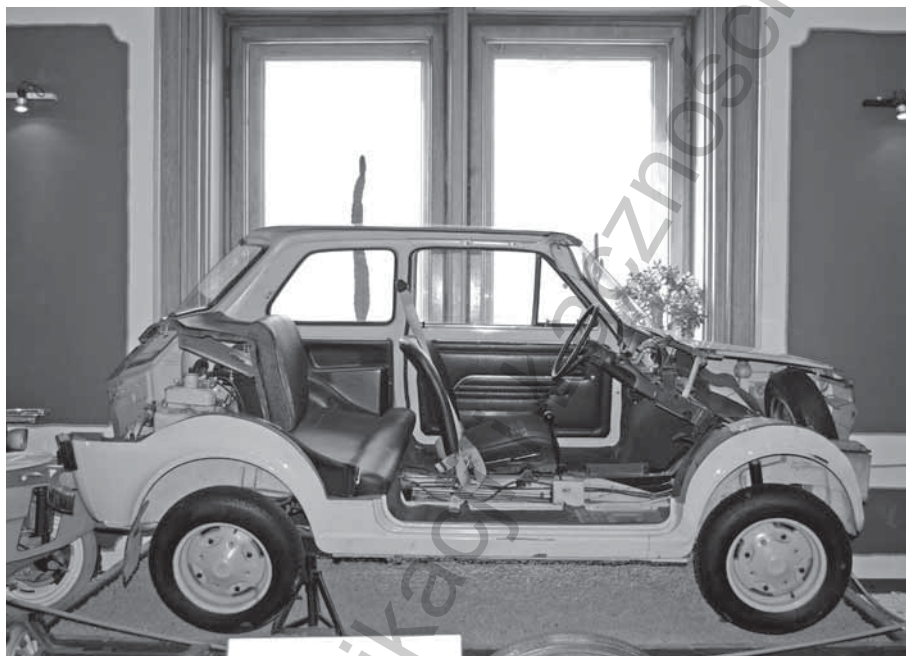
Niewątpliwymi zaletami Polskiego Fiata 126p (który w Polsce bardzo szybko zyskał przydomek „Maluch”) okazały się jego stosunkowo niska cena i prosta konstrukcja. Auto bardzo szybko zadomowiło się na naszych drogach. Ruszył też eksport do wielu krajów. „Maluchy” stały się popularne na drogach Czechosłowacji, Jugosławii, jak również krajów kapitalistycznych. Mimo małych wymiarów wewnętrznych Polski Fiat 126p zdobył też uznanie w Chinach – jako taksówka. Wysyłane tam egzemplarze były pozbawione prawego przedniego fotela, a pasażerowie podróżowali na tylnej kanapie.

Małe wymiary wewnętrzne Polskiego Fiata 126p skłoniły polskich inżynierów do opracowania kilku prototypów ze zmianami konstrukcyjnymi przyczyniającymi się do wzrostu użyteczności pojazdu. Już w pierwszych latach produkcji przed-

stawiono propozycje: samochodów dostawczych o powiększonej przestrzeni użytkowej, wersji osobowej ze zwiększonym rozstawem osi, odmiany kombi z leżącym silnikiem oraz – najbardziej zaawansowaną – auta z jednostką napędową umieszczoną z przodu.

Jedną z propozycji modyfikacji Polskiego Fiata 126p było zastosowanie hamulców tarczowych. Kierowcy uskarżali się bowiem na niską skuteczność hamulców bębnowych. W OBR SM podjęto starania w celu rozwiązania tego problemu. Konieczna okazała się także zmiana kształtu obrysu kół, jak również odległości między śrubami mocującymi koło.

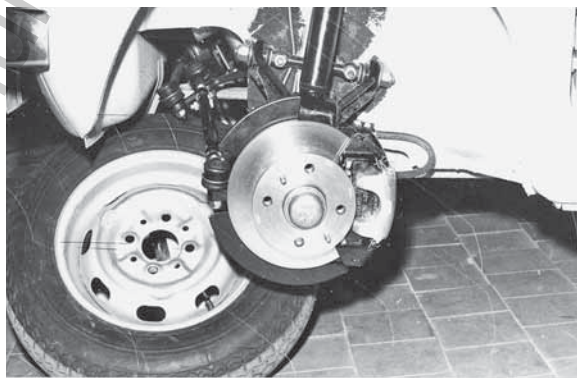
FSM nie zdecydowała się jednak na zmianę hamulców na tarczowe. Rozwiązanie to nie wyszło poza fazę prototypów.



Przekrój samochodu
Polski Fiat 126p
Fot. M. Kuc



Polski Fiat 126p z hamulcami tarczowymi kół przednich
Fot. archiwum FCA

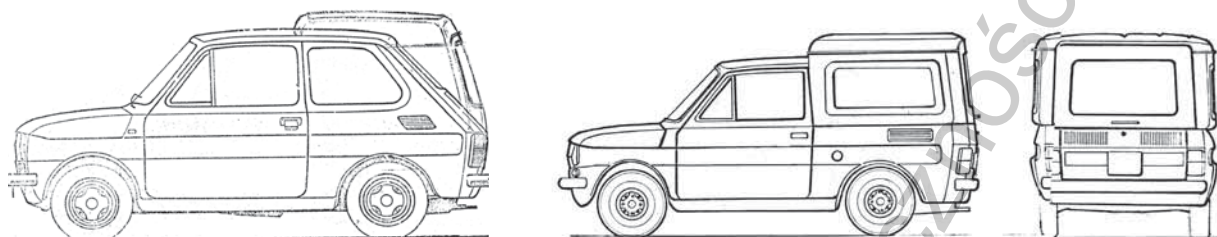


Polski Fiat 126p Bombel (prototypy 1974–1988)

Zanim powstał prototyp Bombla, przygotowano kilka wizualizacji użytkowych wersji Polskiego Fiata 126p. Pierwotnie przewidywano wycięcie tylnej ściany nadwozia nad lampami i fragmentu dachu oraz zamontowanie nakładki z laminatu. Tylne ścianę nadwozia przebiegałaby wówczas pionowo, a dach nad przestrzenią ładunkową

umieszczony byłby wyżej niż nad przedziałem pasażerskim. Propozycja ta – choć najprostsza w realizacji – została odrzucona.

Inny wariant zakładał budowę „zwykłego” pick-upa z zabudową tylnej części nadwozia, ale o trochę innym kształcie niż w późniejszym prototypowym Bomblu.



Wizualizacje dostawczych odmian Polskiego Fiata 126p

Rys. archiwum BOSMAL



Prototyp Polski Fiat 126p
Bombel

Fot. archiwum PIMOT



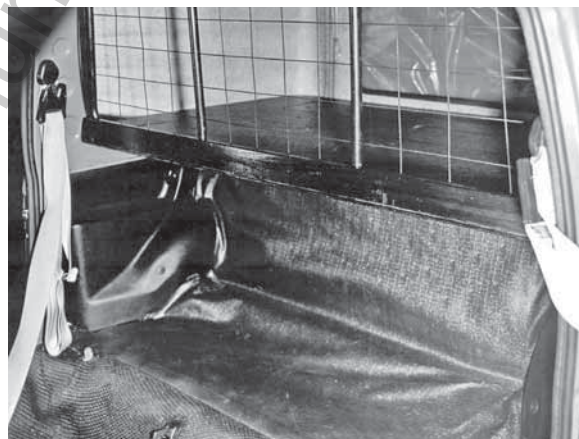
Prototyp Bomba
z przeszkloną zabudową

Fot. archiwum PIMOT



Dostęp do przestrzeni ładunkowej i komory silnika

Fot. archiwum PIMOT

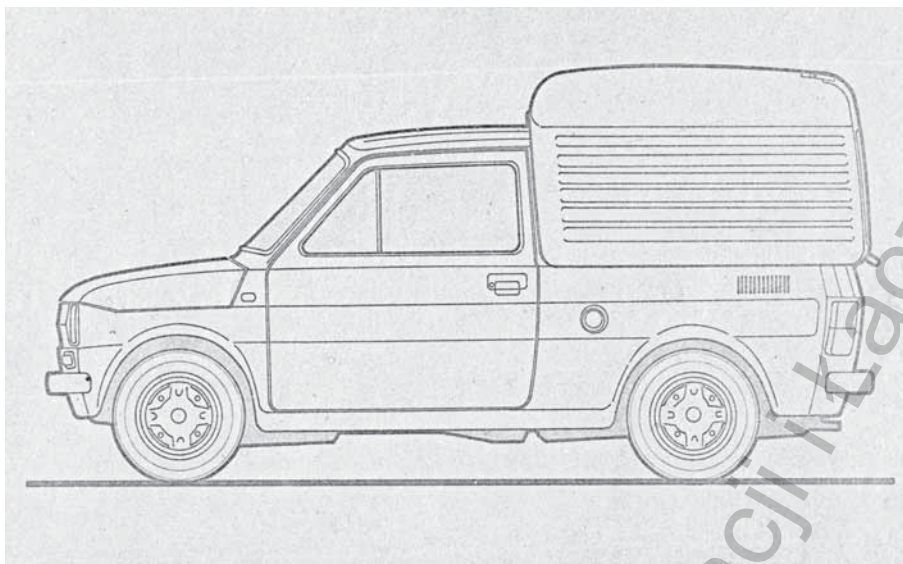


Wnętrze Polskiego Fiata 126p Bombel przystosowanego do przewozu osób i w wersji towarowej z dwoma poziomami załadunku

Fot. archiwum BOSMAL

Jako pierwszy powstał mały pick-up z laminatową zabudową przestrzeni ładunkowej. W tym celu w nadwoziu seryjnego „Malucha” odcięto tylną część dachu i zmieniono kształt błotników tylnych. Ścianę tylną poprowadzono pionowo. W miejsce odciętej części dachu zamontowano nadbudowę z laminatu z unoszoną do góry pokrywą, w której znajdowała się szyba. Umożliwiało to dostęp do przestrzeni ładun-

kowej. Aby ułatwić wkładanie przewożonych towarów, zastosowano podłogę przebiegającą płasko nad silnikiem. Sięgała ona do oparcia przednich siedzeń, a kierowcę i pasażera od transportowanego ładunku oddzielała siatka. W miejscu seryjnie montowanej tylnej kanapy wygospodarowano spory schowek. Ta dodatkowa przestrzeń ładunkowa była dostępna po pochyleniu foteli.



Rysunek koncepcyjny
Polskiego Fiata
126 p Bombel Long
z wydłużonym rozstawem
osi
Rys. archiwum BOSMAL

Ładowność Bombla (razem z kierowcą i pasażerem) wynosiła 300 kg. Obłą nadbudowa, której samochód zawdzięczał swoją nazwę, występowała w dwóch wersjach – bez okien bocznych lub przeszklonej, z oknami bocznymi. Ta druga odmiana z oknami bocznymi mogła być wyposażona w siedzenie tylne dla dwóch osób.

Polski Fiat 126p Bombel nie wszedł do seryjnej produkcji, choć w ciągu około 10 lat powstało kilkanaście jego prototypów. Były wykorzystywane

przez fabrykę do transportu wewnętrznego na terenie zakładu. Pełniły też ważną funkcję aut serwisowych w teamie sportowym FSM – przewoziły części zamienne do sportowych „Maluchów”. Ostatni prototyp powstał w drugiej połowie lat osiemdziesiątych XX wieku i wykorzystywał zespoły modelu FL. W odróżnieniu od pierwszych Bombli miał koła jezdne nowego typu i szerokie zderzaki z tworzywa sztucznego. Poza fabryką zbudowano ostatnie nadwozie, montując w miej-



Prototyp Bombla FL
z drugiej połowy
lat 80. XX wieku
Fot. archiwum FSM