
Od autora

Motoryzacją interesuję się od dziecka. Jako mały chłopiec lubiłem obserwować ulice, po których poruszały się samochody różnych marek. Przeważnie były to auta produkcji krajowej, ale także te pochodzące z tzw. obozu krajów socjalistycznych, czyli radzieckie, energońskie, czechosłowackie, rumuńskie i jugosłowiańskie. W zdecydowanie mniejszej liczbie można było napotkać samochody wytwarzane w państwach Europy zachodniej, najczęściej niemieckie (RFN), włoskie czy francuskie. Kolejna rzadka grupa to auta z Japonii.

Zawsze bliska była mi motoryzacja polska. Mój tata miał dwa auta z FSO, najpierw Polskiego Fiata 125p z 1979 r. w wersji eksportowej w kolorze tabakowym. Zastąpił go Polonez 1.5 SLE z 1990 r. w dość rzadkim (jak na ten rocznik) kolorze – srebrnym metalicznym.

Śledziłem modernizacje polskich pojazdów. Wbrew pozorom przeprowadzono ich sporo, ale nie były one gruntowne. Polegały raczej na odmładzaniu przestarzałych modeli, a nie na wdrażaniu do produkcji ich nowych odmian. W „Maluchach” np. ciągle zmieniano zderzaki. Najpierw stosowano chromowane, potem – z tworzywa sztucznego, początkowo mniejsze, później większe. Podobnie było z kratkami wlotu powietrza w tylnych błotnikach, które też często ewoluowały. Ale prawdziwym mistrzem zmian był Polonez, tam się naprawdę działo! Polonez z klasycznie ukształtowanym przodem nadwozia (potocznie nazywany „Borewiczem”, od nazwiska poruszającego się nim bohatera popularnego serialu telewizyjnego „07 zgłoś się”) najpierw otrzymał plastikowy chwyt powietrza na pokrywie silnika, małe, czarne kołpaki kół w miejsce chro-



Autor wśród Polonezów
Fot. archiwum autora

mowanych i czarny spojler na tylnej pokrywie. A potem to wszystko zniknęło, łącznie z listwami ozdobnymi, które były istotnym stylizacyjnym wyróżnikiem Poloneza. Za to na tylnej pokrywie pojawiło się oznaczenie 1.5C. Literkami też się interesowałem. Koniecznie musiałem wiedzieć, czym różni się ów 1.5C od 1.5 SLE.

Pamiętam też jeden z wakacyjnych dni, kiedy to po raz pierwszy zobaczyłem Poloneza Caro. To była rewolucja! Wprawdzie pierwsze dwa egzemplarze, które wówczas widziałem miały podstawowe wyposażenie, jednak już po kilku dniach polskie ulice zmieniły swój koloryt. Pojawiło się na nich więcej samochodów lakierowanych w różnych kolorach metalicznych, wyposażonych w obręcze kół ze stopów lekkich albo w dach przesuwany. Po paru miesiącach od premiery Poloneza Caro na rynek wprowadzono

Fiata Cinquecento. Nasza park samochodowy zaczął wyglądać zupełnie inaczej. Polacy przychylniej patrzyli jednak na auta zachodnie. Pewnie dlatego tak niewiele wiemy o polskiej motoryzacji z tamtych czasów.

W niniejszej książce będę starał się przybliżyć okres lat osiemdziesiątych (i kulisy powstania Poloneza) i dziewięćdziesiątych XX wieku oraz czasów współczesnych w Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu. Przedstawię modele wytwarzanych wówczas aut, opowiem też o poszukiwaniach producenta, który udzieliłby licencji na produkcję następcy FSO 1500. Opiszę ostatni, bardzo trudny okres w historii zakładu i walkę o przetrwanie fabryki. Publikacja jest kontynuacją mojej wcześniejszej pracy „Samochody z Żerania 1951–1977”. Życzę miłej lektury.

Październik 2019

Marek Kuc

Podziękowania

Dziękuję wszystkim, którzy swoją pomocą przyczynili się do powstania tej publikacji. To dzięki Wam udało mi się zgromadzić materiały do kolejnej książki, w której przedstawiam Czytelnikom tę część historii polskiej motoryzacji, która toczyła się w fabryce na Żeraniu.

Szczególnie mocno pragnę podziękować:

- pracownikom Przemysłowego Instytutu Motoryzacji w Warszawie;
- pracownikom Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie;
- Panu red. Robertowi Brykale, organizatorowi wystawy samochodów „Skarb Narodu”;
- Panu red. Jerzemu Kossowskiemu z redakcji miesięcznika „Automobilista”;
- Panu Markowi Czerwonogrodzkiemu;
- Panu Sławomirowi Drażkiewiczowi;
- Panu red. Robertowi Jabłońskiemu;
- Panu red. Wojciechowi Jureckiemu.

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.



Instytut
Transportu
Samochodowego

AUTOMOBILISTA®

Dalsze dzieje Fabryki Samochodów Osobowych

Lata siedemdziesiąte XX wieku to najlepszy okres w dziejach Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu. Produkowany tu na włoskiej licencji Polski Fiat 125p zastąpił przestarzałe samochody Warszawa i Syrena. Ten nowy model stał się marzeniem wielu Polaków. Aby nabyć „Dużego Fiata”, trzeba było czekać przez wiele lat. Jako tani, w miarę nowoczesny i przestronny znajdował wielu klientów także w zachodniej Europie. Obok podstawowej wersji nadwoziowej – sedan FSO rozpoczęło produkcję odmiany kombi, a na jej bazie powstał ambulans oraz pick-up. W małych seriach wytwarzano sześciordzwiowe limuzyny i kabriolety. W 1975 roku Polski Fiat przeszedł gruntowny *face lifting* – zmodernizowano przednią część nadwozia oraz pas tylny, a także zmieniono wystrój wnętrza.

Kierownictwo fabryki doskonale zdawało sobie sprawę z konieczności opracowania nowego modelu, który w przyszłości zastąpiłby Polskiego Fiata 125p. Ze względu na ograniczone

środki finansowe zdecydowano się na wykorzystanie jego płyty podłogowej oraz jednostek napędowych, a opracowanie nadwozia powierzono FIAT-owi, we współpracy z polskimi inżynierami. FSO zleciło projekt pięciordzwiowej kombilimuzyny. Włosi przedstawili przedprototyp nowego modelu w 1975 roku, rok później do fabryki dotarły kolejne prototypy w trzech wersjach nadwoziowych.

Trzeciego maja 1978 roku ruszyła seryjna produkcja Poloneza. Nowy model robił w kraju furorę i każdy chciał go mieć. Niebawem FSO rozpoczęło wytwarzanie w niewielkich ilościach wersji trzydrzwiowej i coupé. Ta druga stała się popularna wśród dyrektorów ważniejszych polskich fabryk oraz wśród artystów i aktorów, jak np. Piotr Fronczewski.

Polonez, podobnie jak niegdyś Warszawa, był wielokrotnie modernizowany, ale w niedużym stopniu. W FSO nazywano to „modernizacją progową”. W pierwszych latach produkcji wprowadzono



Stoisko FSO na Międzynarodowych Targach Poznańskich w 1977 r.

Fot. archiwum PIMOT



Samochody FSO

Fot. M. Kuc



Ostatni samochód FSO 1500 wyprodukowany w fabryce na Żeraniu

Fot. archiwum PIMOT

dzono np. wzmocnione silniki o pojemności skokowej 1,5 dm³, włoskie jednostki 2.0 oraz silnik wysokoprężny włoskiej firmy VM Motori. Kolejne udoskonalenia to elektroniczny zapłon i delikatne zmiany w nadwoziu: chwyt powietrza na pokrywie silnika, duży czarny spojler na pokrywie bagażnika, a w miejsce chromowanych kołpaków – czarne pokrywy z tworzywa sztucznego.

W następnej kolejności w tylnych słupkach („C”) zamiast ozdobnych trójkątnych nakładek z czarnego tworzywa sztucznego ABS wstawiono dodatkowe okna boczne, poprawiające widoczność podczas cofania. W 1989 roku zmieniono pokrywę bagażnika, która sięgała teraz aż do zderzaka, co ułatwiało załadunek.

Warto wspomnieć, że samochody z FSO były wytwarzane również poza Polską. Już w latach siedemdziesiątych XX wieku nawiązano kontakty z fabryką Zavodi Crvena Zastava w Kragujevacu w byłej Jugosławii (obecnie tereny Serbii). Pod nazwą Zastava 125PZ podjęto tam montaż Polskiego Fiata 125p w systemie CKD, który trwał prawie do połowy następnej dekady. W latach osiemdziesiątych zmontowano również niewielką ilość Polonezów.

Drugim znaczącym partnerem były zakłady Nasr z Egiptu, mieszczące się w Kairze. Tu w latach 1972–1984 powstawał Nasr 125, w latach 1983–1992 Nasr Polonez 1500, a w latach 1998–2001 – Polonez Truck pod nazwą Nasr Daewoo FSO Pick-up.

Po otwarciu granic rozpoczął się na wielką skalę prywatny import używanych aut z Zachodu. Z tego powodu sprzedaż FSO 1500 (dawnego Polskiego Fiata 125p) gwałtownie się zmniejszyła. W 1991 roku zakończono więc jego produkcję. W tym czasie także Polonez musiał zmierzyć się zachodnią konkurencją. Latem 1991 roku rozpoczęto sprzedaż jego gruntownie zmodernizowa-



Polonez Caro

Fot. M. Kuc



Daewoo Matiz

Fot. Italdesign

nej (270 zmian) wersji Caro. W następnych latach wprowadzano zagraniczne silniki, w tym wysokoprężne. Powstawały również kolejne odmiany nadwoziowe dostawczych Polonezów.

Pomimo ciągłej modernizacji Poloneza w FSO zdawano sobie doskonale sprawę, że w jej ofercie potrzebny jest nowoczesny przednionapędowy samochód. Najlepszym rozwiązaniem byłaby współpraca z inwestorem zagranicznym, który pomógłby fabryce wejść w erę kapitalizmu i uruchomiłby na Żeraniu produkcję nowego modelu. Po długich rozmowach i poszukiwaniach udało się zawiązać spółkę *joint venture* z amerykańskim koncernem General Motors. Amerykanie mieli zmodernizować fabrykę i w pierwszej kolejności uruchomić montaż Opla Astry pierwszej generacji. Tak też się stało. GM chciał jednak przeprowadzić restrukturyzację FSO tak, aby zgodnie z zasadami współczesnej ekonomii zakład mógł funkcjonować, nie przynosząc strat. Miało to polegać m.in. na zmniejszeniu zatrudnienia. Na takie działanie nie wyraziły zgody związki zawodowe. Inwestor, nie widząc sensu dalszej współpracy, postanowił w tej sytuacji wybudować własną fabrykę w Gliwicach i tam kontynuować produkcję samochodów marki Opel.

Zakładem na Żeraniu zainteresował się tymczasem koreański koncern Daewoo, który wchodził w tym czasie na rynki wschodniej Europy, skupując kolejno miejscowe fabryki. W Polsce

– oprócz FSO – przejęto w ten sposób Fabrykę Samochodów Ciężarowych (FSC) w Lublinie oraz Zakład Samochodów Dostawczych (ZSD) w Nysie, w Czechach Avię, a w Rumunii – zakłady, w których produkowano Oltcita.

W FSO w pierwszej kolejności rozpoczęto montaż samochodów Daewoo Tico i Espero. W późniejszym okresie dołączyły do nich nowe modele: Lanos, Nubira, Leganza, Matiz oraz Tacuma. Obecność Koreańczyków w FSO przyniosła nowe standardy pracy i jakości. Nie zapomniano o kolejnych modernizacjach Poloneza, który nadal pozostawał w produkcji. Oprócz znacznie zmodyfikowanej odmiany oznaczonej jako Plus wdrożono do produkcji także sedana Atu i wersję kombi. Niestety współpraca z Daewoo nie trwała długo. Azjatycki koncern zbankrutował i FSO znowu została sama. W 2002 roku zakończono wytwarzanie osobowych Polonezów. Na linii produkcyjnej pozostały tylko Matiz i Lanos. W 2004 roku na „maskach” tych pojazdów pojawił się znak FSO i produkowano je dalej na podstawie licencji. Fabryka została natomiast wykupiona przez ukraińską firmę AvtoZAZ. Wytwarzane na Żeraniu tzw. standardy montażowe były wysyłane na Ukrainę, gdzie powstawała tamtejsza odmiana Lanosa. W 2007 roku na Żeraniu zaczęto wytwarzać Chevroleta Aveo (po upadku Daewoo jego oddział motoryzacyjny został przejęty przez General



Chevrolet Aveo T250

Fot. M. Kuc

Motors), co trwało cztery lata, aż do momentu, kiedy zniesiono cła na samochody importowane do krajów Unii Europejskiej z Korei Południowej. Produkcja w Polsce przestała być wobec tego opłacalna i zdecydowano o jej zakończeniu. Mimo usilnych poszukiwań nie znaleziono nowego inwestora.

Marka FSO funkcjonuje nadal, chociaż na Żeraniu nie powstają już samochody. Firma zajmuje się wynajmem powierzchni biurowych, pro-

dukcyjnych i magazynowych, logistyką i innymi drobnymi działaniami pozwalającymi na utrzymanie jej dużego terenu w Warszawie. Zarządza też grupą kapitałową spółek powiązanych – posiada udziały w dawnych oddziałach fabryki, w których powstają części i podzespoły motoryzacyjne. Inne zależne od niej firmy zajmują się m.in. serwisem samochodów różnych marek, obsługą flot, organizacją imprez oraz świadczą usługi cateringowe i z zakresu utrzymania ruchu.

Kalendarium

1974 (17 września)	podpisanie z firmą FIAT z Turynu umowy na opracowanie nowego modelu samochodu przeznaczonego do produkcji w FSO
1976	prezentacja pierwszego prototypu 125PN na terenie Biura Konstrukcyjnego Przemysłu Motoryzacyjnego
1977 (wrzesień) (listopad)	• przysłanie do Polski kolejnych siedmiu prototypów 125PN • wyprodukowanie próbnej serii nowego modelu
1978 (3 maja)	uruchomienie produkcji seryjnej nowego modelu, pod nazwą Polonez
1983 (1 stycznia) (11 lutego) (czerwiec)	• wprowadzenie nowego logotypu FSO; zmiana nazwy samochodu Polski Fiat 125p na FSO 1300/1500 • wyprodukowanie 100.000. egzemplarza Poloneza • zakończenie montażu włoskich Fiatów i jugosłowiańskich Zastav
1984	zwiększenie ładowności Polskiego Fiata 125p Pickup do 550 kg
1985 (grudzień)	• uruchomienie montowni Poloneza w Kairze • przejęcie przez FSO Fabryki Samochodów Dostawczych w Nysie
1986 (styczeń) (19 listopada)	• pierwsza oficjalna prezentacja prototypu samochodu Wars • wyprodukowanie dwumilionowego Poloneza

1987	uruchomienie produkcji dostawczego Poloneza Truck
1988 (28 grudnia)	• podpisanie z firmą FIAT umowy licencyjnej na produkcję modelu Uno A-90 i zerwanie jej po kilku dniach przez stronę polską • odstąpienie przez ministra przemysłu Mieczysława Wilczka od pomysłu połączenia fabryk FSO i FSM
1991 (16–17 kwietnia)	• podpisanie z koncernem General Motors memorandum w sprawie powołania spółki <i>joint venture</i> GM-FSO
(29 czerwca)	• zakończenie produkcji FSO 1500
(31 lipca)	• uruchomienie produkcji gruntownie zmodernizowanego Poloneza Caro
1992 (28 lutego)	podpisanie memorandum w sprawie rozpoczęcia montażu w FSO samochodu Opel Astra I
1993 (5 stycznia)	• podpisanie listu intencyjnego w sprawie zawiązania spółki joint venture FSO z GM i uruchomienia montażu Opla Astra I • uruchomienie produkcji Poloneza Cargo w wersjach Ambulans i Towarowa
1994 (5 listopada)	rozpoczęcie montażu samochodu Opel Astra I
1995 (16 sierpnia)	podpisanie listu intencyjnego o współpracy z koreańskim koncernem Daewoo i przejęcie przez niego 60% akcji FSO
1996 (29 lutego)	• zmiana nazwy fabryki na Daewoo-FSO Sp. z o.o. • uruchomienie montażu samochodów Daewoo Tico i Espero • uruchomienie produkcji Poloneza Atu (czterodrzwiowy sedan)
1997	uruchomienie produkcji nowych modeli Daewoo serii 100: Lanos (T100) i Nubira (J100) oraz montażu modelu Leganza (V100)
1998	uruchomienie produkcji samochodu Daewoo Matiz
1999	zakończenie montażu Daewoo Espero; face lifting Daewoo Nubira rozpoczęcie montażu minivana Daewoo Tacuma
2001	zakończenie montażu modeli Tico, Leganza i Tacuma
2002	zakończenie produkcji samochodu Daewoo Nubira i osobowych odmian Poloneza
2004	dalsza produkcja modeli Lanos i Matiz, ale już z logo FSO
2005 (14 października)	odkupienie od Skarbu Państwa przez ukraińską firmę AvtoZAZ pakietu kontrolnego 19,9% akcji FSO
2007 (luty)	zakończenie produkcji samochodu Daewoo Matiz
(11 listopada)	rozpoczęcie produkcji samochodu Chevrolet Aveo T250 sedan
2008 (14 lipca)	rozpoczęcie produkcji Chevroleta Aveo w wersji hatchback (trzy- i pięciodrzwiowej)
2011 (23 lutego)	zakończenie produkcji Chevroleta Aveo bezsukteczne poszukiwania nowego inwestora dla FSO

Polski Fiat 125p (1978–1983) FSO 1300/1500 (1983–1991)

W pierwszej części książki „Samochody z Żerania 1951–1977” opisałem fakty dotyczące zakupu licencji Fiata 125 i jego różnych wersji nadwoziowych oraz omówiłem jego modernizacje przeprowadzone w Polsce. W drugiej części książki przedstawię dalszą historię tego modelu. Po modernizacji nadwozia przeprowadzonej w 1975 roku Polski Fiat był nadal poddawany drobnym zmianom i usprawnieniom. Kontynuowano produkcję wersji nadwoziowych: czterodrzwiowego sedana, kombi oraz pick-upa. W niedużych ilościach powstawały sześciodrzwiowe sedany oraz siedmiodrzwiowe kombi. Po nasy-

ceniu potrzeb rynku zaprzestano wytwarzania tych wydłużonych odmian.

Mimo wdrożenia do produkcji w 1978 r. Poloneza nadal wytwarzano Polskiego Fiata 125p. Do celowo ten starzejący się model miało zastąpić nowe auto z przednim napędem, Polonez produkowany byłby wówczas nadal.

Zanim opracowano sportowe wersje Poloneza, w **1978** roku zbudowano odmianę **GTJ 2000** Polskiego Fiata 125p wyposażoną w pochodzącą z Fiata 132 dwulitrową jednostkę napędową o mocy 122 KM. Auto wyróżniało się zewnętrze poszerzonymi nadkolami oraz spojlerami: przed-



Polski Fiat 125p MR75,
na drugim planie jego
poprzednicy

Fot. M. Kuc



Polski Fiat 125p z 1978 r.

Fot. M. Kuc



Polski Fiat 125p Special z 1978 r.

Fot. M. Kuc



Polski Fiat 125p Kombi z 1978 r.

Fot. FSO



Polski Fiat 125p Sanitarka z 1978 r.

Fot. M. Kuc



Polski Fiat 125p sedan sześciordzwiowy z 1978 r.

Fot. M. Kuc



Polski Fiat 125p Pick-up z podwyższonymi burtami z 1978 r.

Fot. FSO

nim podzderzakowym i tylnym. Na pokrywie silnika zamocowano chwyt powietrza, zmieniono też obręcze kół. Nadwozie lakierowano na biało i ozdabiano czerwonymi pasami. Na niektórych zachowanych zdjęciach widać, że samochody te przez jakiś czas były użytkowane bez zderzaków. Po rozpoczęciu produkcji Poloneza zaczęto unifikować oba modele. Od **1978** roku w Polskim Fiacie 125p stosowano koło kierownicy z Poloneza. Również w tym roku wprowadzono mechaniczne otwieranie pokrywy bagażnika za pomocą cięgna umieszczonego na podłodze po lewej stronie fotela kierowcy; w związku z tym z pokrywy tej zniknął zamek. Na tylnym pasie emblemat z oznaczeniem modelu i pojemności silnika umieszczono tak, aby nie kolidował z nowym typem tablic rejestracyjnych występujących od 1976 roku. Zrezygnowano z oświetlenia komory silnika.

W okresie powojennym żadna z polskich fabryk nie wytwarzała samochodu osobowego z napędem czterech kół. Tymczasem zapotrzebowanie na takie auta było dość duże – w energetyce, leśnictwie, a nawet w Ludowym Wojsku Polskim. Import lekkich pojazdów terenowych nie zaspokajał w pełni potrzeb. W **1979** roku w FSO przystąpiono więc do konstruowania samochodu o napędzie 4x4 na bazie Polskiego Fiata 125p Kombi. W założeniach przewidywano produkcję małoseryjną, więc opracowywanie układu napędowego od podstaw było niezasadne. Do budowy prototypu wykorzystano podzespoły Łady Niwy, m.in. zawieszenie i przekładnię. Obok dźwigni zmiany biegów zamontowano dwie dodatkowe: jed-

ną służącą do sterowania reduktorem, a drugą – do blokowania centralnego mechanizmu różnicowego. Auto poruszało się na kołach także pochodzących z Niwy. Wyposażono je w radzieckie ogumienie terenowe. Do napędu zastosowano seryjny silnik FSO o mocy 75 KM. Wykonano serię kilkunastu prototypów.

Polski Fiat 4x4 doskonale radził sobie w terenie. Mimo to auto nie trafiło do seryjnej produkcji. Bardzo prawdopodobną przyczynę stanowił brak zgody ze strony zakładów WAZ na wykorzystanie podzespołów Łady Niwy, która wówczas bardzo dobrze sprzedawała się w krajach zachodniej Europy. Polski Fiat 125p Kombi z napędem 4x4 był autem bardziej praktycznym i mógłby zagrozić radzieckiej terenówce.

W roku **1980** powstała krótka seria wydłużonych samochodów z nadwoziem uniwersalnym. Skonstruowano je z przeznaczeniem na **karawany pogrzebowe**. Standardowa długość kombi z trudem pozwalała, aby auto pełniło funkcję karetki pogotowia. Niestety przestrzeń za kierowcą była niewystarczająca do transportu trumien. Seryjne nadwozie kombi przecięto więc za drzwiami kierowcy, tylne drzwi przesunięto o około 40 cm do tyłu, a w środek wmontowano wstawkę z oknem. Wstawiony człon był otwierany. Za pierwszym rzędem siedzeń umieszczono stałą ścianę działową z oknem, jak w modelu Pick-up. Za nią znajdowały się dwa dodatkowe miejsca dla osób z obsługi. W tylnej części dachu zainstalowano wywietrznik, pochodzący z karetki pogotowia. Do napędu prototypów użyto seryjnych jedno-



Polski Fiat 125p 4x4
prototyp

Fot. M. Kuc



Polski Fiat 125p
z 1980 r. z czarną kratką
wentylacyjną w tylnym
słupku i bez listwy
progowej

Fot. M. Kuc

stek o pojemności skokowej 1,5 dm³. Prawdopodobnie jedno z powstałych aut było wyposażone w silnik elektryczny. Nie jest znana dokładna liczba zbudowanych egzemplarzy.

W 1980 roku w produkcji Polskiego Fiata 125p wprowadzono oszczędności. Zrezygnowano z wielu chromowanych elementów nadwozia – kratki wlotu powietrza na tylnych słupkach, podobnie jak wewnętrzne listwy progowe, wykonano z czarnego tworzywa sztucznego, a dysze spryskiwacza szyby przedniej lakierowano na czarno. Już rok wcześniej z drzwi usunięto lampki zaświecające się po ich otwarciu i zastąpiono je odbłaskowymi szkiełkami.

Jesienią przedstawiono trzy wersje wyposażeniowe samochodów Polski Fiat 125p.

Wersja **Popularna**, przeznaczona na rynek krajowy, była pozbawiona następujących elementów wyposażenia:

- chromowanych kołpaków kół,
- listew ozdobnych progów (progi lakierowano na czarno),
- popielniczek w tylnych drzwiach,
- zapalniczki,
- półki pod tablicą przyrządów po lewej stronie,
- lampki podświetlenia bagażnika,
- zagłówków.

Na przednich drzwiach montowano krótkie podłokietniki.

Wersja **Standard** w porównaniu z Popularną była pozbawiona dodatkowo listew ozdobnych na drzwiach oraz obrotomierza.

Dla bardziej wymagających klientów (głównie zagranicznych) była przewidziana wersja **Luk-susowa** wyposażona w:

- bezwładnościowe pasy bezpieczeństwa przy przednich fotelach,
- przednie fotele z Poloneza pokryte materiałową tapicerką (imitacją sukna),
- ogrzewanie tylnej szyby,
- radioodtwarzacz Skald,
- antenę radiową,
- światła przeciwmgłowe,
- lakierowane na czarno ramiona wycieraków,
- napis „LUX” na pasie tylnym,
- nadkola przednie,
- opony Uniroyal,
- silnik o mocy 82 KM.

Pod koniec roku zdecydowano o usunięciu listew na progach niezależnie od wersji wyposażenia. Zaczęto stosować lakierowane na czarno ramki przednich kierunkowskazów i tylnych lamp na rynek krajowy, a chromowane – na eksport. W 1981 roku wprowadzono popielniczkę przednią przejętą z Poloneza i zastosowano zagłówki przednich siedzeń, również pochodzące z tego modelu. Polski Fiat 125p w wersji **pick-up** stał się tymczasem autem chętnie kupowanym przez zagranicznych odbiorców. W przypadku niektórych krajów jego sprzedaż stanowiła 50% eksportowanych do nich samochodów z żerańskiej fabryki. Wymagający odbiorcy ze strefy dewizowej domagali się pick-upa z dłuższą skrzynią ładunkową. W 1981 roku w FSO opracowano taki **wa-**

FSO Polonez (1978–2002)

Na początku lat siedemdziesiątych XX wieku w FSO zaczęto rozpatrywać możliwość wytwarzania drugiego modelu samochodu, który w przyszłości miałby zastąpić Polskiego Fiata 125p. Siedemnastego września 1974 roku podpisano umowę pomiędzy koncernem FIAT a polskim przedsiębiorstwem handlu zagranicznego „Pol-Mot” w sprawie opracowania nowego modelu samochodu, przewidzianego do produkcji na Żeraniu. Włosi bardzo szybko przedstawili rysunki proponowanego pojazdu. Auto miało występować w trzech wersjach nadwoziowych: jako dwu- i czterodrzwiowy (odmiana podstawowa) sedan oraz jako trzydrzwiowy hatchback. Projekt ten odrzucono. Stronę polską bardziej interesowały nowoczesne nadwozia hatchback, ale w odmianie pięciodrzwiowej jako podstawowa, a trzydrzwiowej – jako uzupełniająca. Ustalono, że w jednym zespole wraz z włoskimi specjalistami będą pracować inżynierowie z Polski. Jednym z nich był odpowiedzialny za wygląd nadwozia Zbigniew Wattson.

Duży nacisk położono na spełnienie surowych amerykańskich norm bezpieczeństwa. FIAT zaproponował, aby jako wzorzec do budowy prototypu wykorzystać swój doświadczalny samochód ESV 2000 Libre z początku lat siedemdziesiątych, z nadwoziem opracowanym przez Giorgio Giugiaro. Został on skonstruowany właśnie w odpowiedzi na zaostrezenie przez USA wymagań z zakresu bezpieczeństwa. Wówczas wielu producentów zaprojektowało takie auta, oznaczane literami ESV (ang. *Experimental Safety Vehicle*). Kolejnym polskim postulatem było wykorzystanie płyty podłogowej i zawieszenia pochodzących z Polskiego Fiata 125p. Do napędu miały posłużyć także stosowane już w nim, ale znacznie zmodernizowane jednostki o pojemności skokowej 1,3 i 1,5 dm³. Wprowadzono w nich ponad 150 zmian. Objęły one m.in. kształt komór spalania, tłoki i pierścienie tłokowe oraz kanały dolotowe. Łańcuch rozrządu został zastąpiony paskiem. Zmodyfikowano układ smarowania, zastosowano inny układ chłodzi-



Doświadczalne prototypy FIAT-a z 1973 r.: ESV 2000 (z lewej) i ESV 2500 (z prawej); widoczne podobieństwa do późniejszego Poloneza

Fot. archiwum FCA



Seryjny Polonez 1500
z pierwszych lat produkcji

Fot. archiwum Muzeum
Techniki w Warszawie



Pierwsze wizualizacje samochodu 125PN w wersji pięcio- i trzydrzwiowej

Rys. archiwum Sebastiana Pęcilo



Prototyp 125PN w wersji pięciodrzwiowej

Fot. archiwum Sebastiana Pęcilo



Prototyp 125PN w wersji trzydrzwiowej

Fot. archiwum FSO, M. Kuc



nia i zmodyfikowany gaźnik. W rezultacie silnik spełniał nowe, rygorystyczne normy emisji spalin. W drugim etapie rozwoju następcy Polskiego Fiata 125p, planowanym na początek lat osiemdziesiątych, Włosi mieli udzielić nam licencji na produkcję jednostek benzynowych o pojemności 1,6; 1,8 i 2,0 dm³, podczas gdy silnik wysokoprężny FSO miała opracować samodzielnie. Realizacja przyjętego założenia wykorzystania płyty podłogowej Polskiego Fiata 125p wymagałaby tak dużej liczby zmian w nadwoziu prototypu ESV, że konieczne okazało się jego opracowanie zupełnie od nowa. Zachowano jednak charakterystyczny segment przedni doświadczonego pojazdu Fiata wraz ze zderzakiem, lampami,

osłoną wlotu powietrza do chłodnicy, kierunkowskazami i masywną gumową listwą, przebiegającą wzdłuż przedniej krawędzi pokrywy silnika. Na słupkach tylnych (C) zamontowano sporej wielkości trójkątne nakładki wykonane z czarnego tworzywa sztucznego (tylko w wersji pięciodrzwiowej). Na drzwiach pojawiły się gumowe listwy ochronne. Zastosowano też szyby boczne o większej powierzchni.

Pierwszy prototyp **125PN** w kolorze srebrnym był gotowy już w **1975** roku. Nosił fabryczne oznaczenie FIAT 139. Nazywano go też 125PN (od wł. *polacco nuovo*) czyli „polski nowy”. Został poddany badaniom i jazdom próbnym, po czym wysłano go do Polski. Samochód zaprezentowano



Samochód 125PN
widziany z boku

Fot. archiwum FSO



Wnętrze seryjnego Poloneza

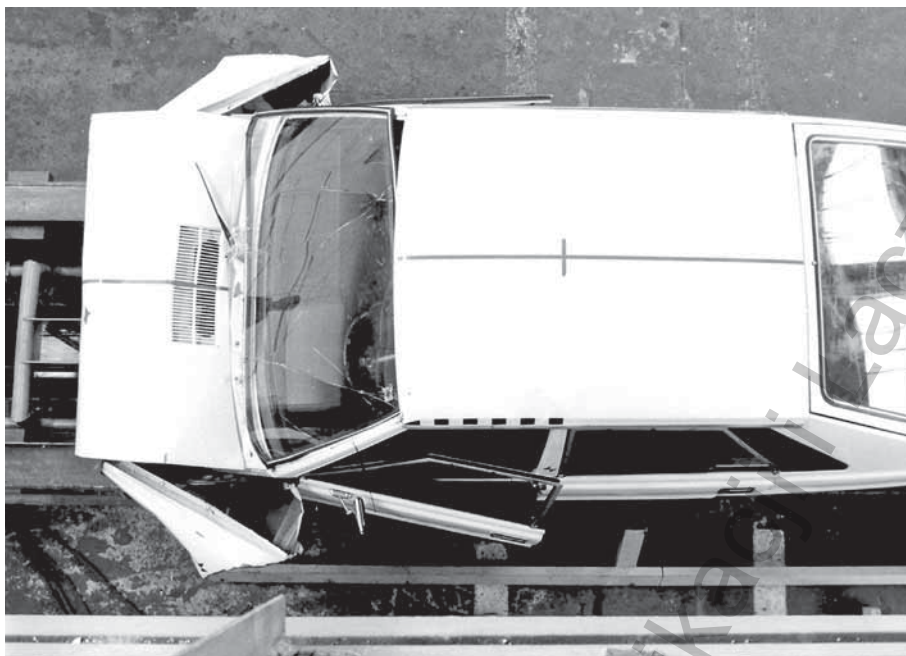
Fot. archiwum FSO



125PN z pierwszej serii produkcyjnej z listopada 1977 roku, jeszcze bez nazwy modelu i logo FSO

Fot. archiwum PIMOT





Zdjęcie
z testu zderzeniowego
przeprowadzonego
w Przemysłowym
Instytucie Motoryzacji

Fot. archiwum PIMOT

w 1976 roku na terenie Przemysłowego Instytutu Motoryzacji (PIMOT). Tam strona polska przedstawiła swoje uwagi. Z ich uwzględnieniem Włosi wykonali siedem kolejnych prototypów, które dostarczyli we wrześniu 1977 roku. Były wśród nich wersje pięcio- i trzydrzwiowe. Nowy pojazd nie miał jeszcze oficjalnej nazwy. Na emblematkach umieszczono napis „Polski”. Podczas kiedy we Włoszech dopracowywano prototypy 125PN, na Żeraniu modernizowano

zakład i przygotowywano się do rozpoczęcia wytwarzania nowego modelu. Po raz pierwszy w polskiej fabryce samochodów pojawiły się roboty spawalnicze. Było ich piętnaście. W listopadzie 1977 roku ruszyła produkcja serii informacyjnej, liczącej 100 egzemplarzy. Oficjalną produkcję samochodu rozpoczęto 3 maja 1978 roku. Nowy model otrzymał nazwę „Polonez”, wybraną w konkursie „Życia Warszawy” przez czytelników tej gazety.



FSO Polonez 2500 Racing widziany od przodu

Fot. M. Kuc



FSO Polonez 2500 Racing widziany od tyłu

Fot. M. Kuc



Widok wnętrza komory silnika Poloneza 2500 Racing

Fot. M. Kuc

Auto spotkało się z bardzo dobrym przyjęciem. Okrzyknięte zostało „polskim Volvo”, ze względu na bardzo bezpieczną konstrukcję nadwozia, opracowaną zgodnie z wprowadzonymi w USA nowymi normami w tym zakresie. Ambitne plany FSO zakładały sprzedaż jej pojazdów także w Stanach Zjednoczonych.

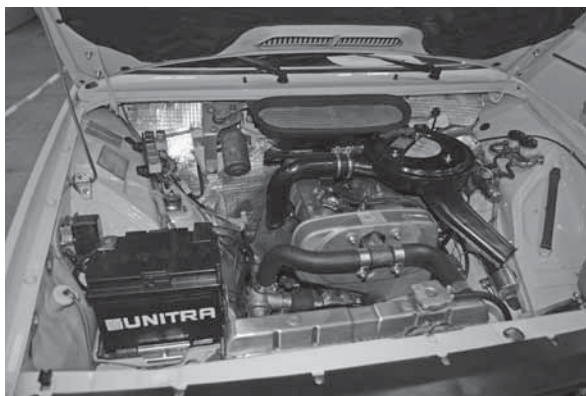
W drugiej połowie lat siedemdziesiątych XX wieku w barwach FSO jeździły nie tylko rajdowe Polskie Fiaty 125p, ale i Lancia Stratos. Za jej kierownicą zasiadali najlepsi kierowcy fabrycznego teamu. Mimo to sportowa Lancia została rozbita podczas jednego z rajdów. Auto ucierpiało na tyle mocno, że jego odbudowa nie była opłacalna. Z ocalałych z wypadku części samochodu postanowiono zbudować rajdową odmianę Poloneza. Już w **1978** roku zaprezentowano **Poloneza 2500 Racing**, później potocznie zwanego „Stratopolonezem”.

Do budowy rajdowego Poloneza wykorzystano podwozie Lancii. Tak samo jak we włoskim pojeździe, silnik umieszczono centralnie za przednimi siedzeniami. Kierowca i pasażer byli oddzieleni od niego ścianą, przeszkloną w swej górnej części. Do napędu posłużyła jednostka V6 montowana seryjnie w Lancii Stratos i Ferrari Dino, o pojemności skokowej 2400 cm³ i mocy 240 KM.



Jednostka napędowa z Lancii Stratos

Fot. M. Kuc



Silnik DOHC o pojemności 2 dm³ z Fiata 132, zamontowany w Polonezie

Fot. M. Kuc



Oznaczenie na tylnej pokrywie Poloneza 2000

Fot. M. Kuc



Rajdowa wersja Poloneza 2000

Fot. archiwum FSO

Specjaliści z FSO wyposażyli silnik w podciśnieniowy układ wylotowy, co poskutkowało zwiększeniem jego mocy do 285 KM. Aby poprawić rozkład mas i naciski na osie, chłodnicę cieczy umieszczono z przodu. Początkowo pochodziła ona z seryjnego Poloneza, jednak podczas jazd testowych okazało się, że jej skuteczność jest niewystarczająca. Zastosowano więc chłodnicę od samochodu ciężarowego Star. Zawieszenie i układ hamulcowy zaadaptowano z Lancii Stratos. Tylne opony miały szerokość 305 mm, co wymusiło poszerzenie błotników. Aby zmniejszyć masę własną samochodu, pozbawiono go zderzaków oraz listew: ozdobnych i czarnej, przebiegającej nad tylnymi lampami. W celu poprawy chłodzenia w pokrywie przedniej wycięto dodatkowe otwory. W miejscu trójkątnych szyb drzwi tylnych zamontowano metalowe wloty powietrza, a w piątych drzwiach – zamiast szyby – ażurową żaluzję, przez którą silnik oddawał ciepło do otoczenia.

Stratopolonez startował w rajdach w latach 1978–1985. Po zakończeniu eksploatacji przekazano go do Muzeum Techniki w Warszawie.

W **1979** roku do silników o pojemnościach skokowych 1,3 i 1,5 dm³ produkcji FSO dołączyła sprowadzana z Włoch dwulitrowa jednostka DOHC, pochodząca z samochodu Fiat 132.





Polonez w wersji trzydrzwiowej

Fot. archiwum PIMOT



Rozwijała moc 112 KM i idealnie nadawała się do napędu Poloneza, który był cięższy o 90 kg od Polskiego Fiata 125p. **Polonezy 2000** z dwulitrowymi silnikami najczęściej trafiały do instytucji państwowych, np. do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych. Produkowano je przez kilka lat, w małych seriach.

Silnik DOHC 2.0 pochodzący z Fiata 132 trafił również do rajdowych odmian Poloneza, które powstawały w pojedynczych ilościach w Dziale

Sportu FSO. W odróżnieniu od pojazdów seryjnych wersje wyczynowe wyposażano w poszerzone obręcze kół wykonywane ze stopów lekkich. Z przodu montowano dwa zestawy dużych reflektorów halogenowych. Aby zmniejszyć masę własną samochodu, w zderzakach wycinano sportowych rozmiarów otwory.

Pierwsze Polonezy produkowane były w wersji pięciodrzwiowej. W **1979** roku dołączyła **odmiana trzydrzwiowa**. Zastosowano w niej dłuższe



Prototyp siedmiodrzwiowej odmiany Poloneza

Fot. archiwum Muzeum Techniki w Warszawie

