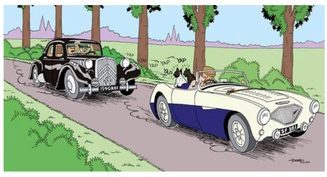

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Gwóźdź rajdu z FSO

przez Zbigniew Kluczkowski | 5 czerwca, 2026 — 0 komentarzy

Czy standardowy Polonez 1.5 może wygrać rajd? Raczej nie, chyba, że jego rywalami będzie stado Maluchów. Niezależnie od wersji – czy to mniejszy silnik 1.3 czy nawet 81 lub 87 – konny 1.6, żaden z nich nie mógł zapewnić osiągów godnych rywali z zachodu. Nawet 2 – litrowy silnik od Fiata o mocy 112 KM też nie gwarantował sukcesu, choć Polonez z tym silnikiem osiągał 175 km/h a pierwsze 100 km/h już po upływie 12 sekund. Potrzebny był dodatkowy zastrzyk energii a najlepszym zdawało się być doładowanie.

Rzadki widok

Źródło: Autoblog.pl

Podczas, gdy inżynierowie FSO mozolnie pracowali nad własnym silnikiem wysokoprężnym, inni z „Poldiego" chcieli zrobić rajdówkę. Na pewno nie można było wykorzystać 62 – konnego silnika diesla własnej konstrukcji (kłopoty z termiką) czy mocniejszego, 4 – głowicowego „wynalazku", diesla włoskiego VM. Turbo było jedynym rozwiązaniem, tylko co na to silnik pamiętający wczesne lata 60-te? Podwojenie mocy co najmniej 2 – krotnie skróciłoby i tak krótki czas jego eksploatacji a awaryjność wzrosłaby z „wysokiej" na „absurdalną".

Prace nad wyczynowym Polonezem trwały już od połowy lat 70-tych. Ich efektem był model oparty o wersję z 2 – litrowym, włoskim silnikiem. Dzięki dwóm gaźnikom moc zwiększono do 180 KM. Auto posiadało magnezowe, 13 – calowe felgi oraz zaciski hamulcowe prosto od … Porsche 911 RS2. Wiele elementów konstrukcyjnych pochodziło prosto od rajdowego Fiata 131 Abarth. W takiej konfiguracji wzmocniony Polonez osiągał prędkość 100 km/h już po upływie 6 sekund. Auto debiutowało na Rajdzie Monte Carlo w 1979 roku.

Polonez 2000 Rally E2

Źródło: racebook.pl

Pomimo wielu startów w cyklu Rajdowych Mistrzostw Świata auto nie odniosło znaczących sukcesów. Konkurencja była mocniejsza i rzadziej się psuła. Na szczęście (dla Poloneza) dwa lata przed debiutem na trasie Rajdu Polski Andrzej Jaroszewicz rozbił Lancię Stratos. Nadwozia nie udało się odbudować, ale pozostał silnik – V6, który Lancia przejęła prosto z Ferrari Dino. W ten sposób powstał stwór zwany „Stratopolonezem" lub Polonezem 2500 – auto niezbyt piękne, ale niesamowicie szybkie. Mogło osiągać nawet 250 km/h lub 100 km/h już po 5 sekundach.

> **Czytaj:** Polski Jaeger

„Stratopoldi" miał chłodnicę od Stara, którą zamontowano z … przodu, tuż obok zbiornika paliwa. Z tyłu znajdował się silnik – 250 lub nawet 285 – konny. Auto z trudem trzymało się drogi i to pomimo użycia szerokich opon – z przodu 250, z tyłu 350 mm. Na każde 100 km przejechanych tras silnik V6 potrafił zużyć nawet 50 litrów cennego paliwa. Autem w latach 1978-1984 startowali m.in.: Marian Bublewicz, Andrzej Jaroszewicz, Adam Polak oraz Maciej Stachowiak. Bez sukcesów, ale widok tego monstrum na trasie rajdu – bezcenny.

Stratopolonez

Źródło: racebook

Pomimo mocnego silnika, 5 – drzwiowe nadwozie nie było zbyt sportowe. Znacznie lepiej prezentowało się coupe, które było pochodną wersji 3 – drzwiowej, choć ta powstała jako rozwinięcie modelu dostawczego. Pomimo takiego pochodzenia nadwozie było całkiem zgrabne i wcale nie zdradzało pospolitego pochodzenia. Dla jednego tradycjonalisty powstała 1 sztuka w wersji 5 – drzwiowej. Bez ozdób w postaci spojlerów czy ogromnych naklejek, ale to co było najważniejsze ukryto pod standardową maską.

Tylko wlot powietrza zdradzał, co napędza tego Poloneza. Wyposażony w 2 – litrowy silnik Fiata, ale już z wtryskiem paliwa, miał moc pomiędzy 230 a 270 KM (w zależności od wartości ciśnienia doładowania). Dźwięk tego silnika porównywano do odgłosu odkurzacza, który właśnie wciąga gwoździe. Pomimo jazgotu wydobywającego się spod maski, silnik nie rozpadał się a auto utrzymywało tempo zagranicznych załóg a nawet było od nich szybsze. Dowodem tego były liczne sukcesy na trasach polskich rajdów.

Pojazd mógł startować jedynie w imprezach krajowych. Brak homologacji nie wykluczał startów w Rajdzie Elmot w sezonie 1984, w którym Marian Bublewicz zajął 1. miejsce. Pomimo licznych awarii auto było na tyle szybkie, że w tym samym roku wygrało jeszcze Rajd Krakowski a rok później – Rajd Krakowski, Rajd Wisły i Zimowy Rajd Dolnośląski. W sezonie rajdowym 1986 „Turbopoldi" oprócz dwóch bardzo ważnych eliminacji RMP, czyli Rajdu Krakowskiego oraz Dolnośląskiego (w sezonie 1987 powtórzył sukces) wygrał jeszcze Rajd Kormoran.

> **Czytaj:** Bajkowy świat Jakowa Sawczuka

Polonez 2000 Turbo

Źródło: racebook.pl

Mocny dwulitrowy silnik, który był rozwinięciem konstrukcji Fiata, wytrzymywał trudy polskich tras. Tego nie potrafiła starsza konstrukcja, którą również próbowano wzmocnić stosując doładowanie. Silnik 1500 już nawet w standardowej wersji nie grzeszył trwałością a najmniejsze modyfikacje dodatkowo ją ograniczały. Prace nad nowym Polonezem dla grupy A i N rozpoczęto w 1986 roku. W wersji dla grupy A silnik rozwijał moc 190 KM, dla N – tylko 106 KM. W najmocniejszej wersji Polonez osiągał 220 km/h a do 100 km/h rozpędzał się w 8,5 sekundy.

Podobnie jak silnik 2000 Turbo, również 1500 Turbo brzmiało jak odkurzacz. Różnicą jednak było to, że dźwięk gwoździ najczęściej oznaczał … części silnika, które kolejno odpadały i albo zostały zmielone przez tłoki, albo wylatywały przez wydech. Trwałość tej jednostki była nawet porównywalna z trwałością silników w ówczesnej Formule 1. Był to ostatni Polonez z turbodoładowaniem i ostatni przygotowany z myślą o sporcie. Polonez Prima z lat 90-tych był tylko eksperymentem holenderskiego importera.

Seryjny Polonez 1.4 16V przygotowany do rajdów

Źródło: racebook.pl

Dalsza historia Poloneza jest już zwyczajna. Liczne próby poprawy osiągów nie były udane. Wersji coupe i 3 – drzwiowego hatchbacka powstało zaledwie kilkanaście sztuk (?), z których większość znajduje się w prywatnych rękach i zachowała się do dnia dzisiejszego. Wyczynowe Polonezy pozostają ważnym symbolem polskiej myśli technicznej. Może nie osiągnęły sukcesu na miarę Lancii Stratos czy Forda Escorta, ale udowodniły, że nawet za Żelazną Kurtyną mogły powstać godne zachodu konstrukcje.

Visited 16 times, 3 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: FSO , FSOpolonez , OBRSO , Polonez2000 , polskierajdówki

Zobacz wpisy
← DC – hinduska szkoła projektowania
APAL – szklane Porsche →

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

czerwiec 2026

P	W	Ś	C	P	S	N
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

« maj

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Dominik - Turbinka, tuning, Maluch i Alojzy Kowalski

Najczęściej czytane:

Jedź szybko jak możesz i pozostań na torze

Dawno temu na CPN-ie, czyli ile paliwa na 100 km…

Wynalazki z Via Abetone 4

Egzamin trwałości

Nash czysty wóz*

Popularne na Youtube:

Tagi:

AlfaRomeo (17) Audi (10) Bentley (11) BMW (29) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (42) cenyczęści (7) Chevrolet (9) Citroen (9) Daihatsu (14) DNAmarki (35) felieton (88) Ferrari (22) Fiat (31) Ford (22) Formula1 (8) FSO (7) Jaguar (7) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (31) mikrosamochód (9) napędparowy (7) nietypowepojazdy (9) Nissan (10) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (17) pojazdywojskowe (17) Porsche (16) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (14) reklama (7) rekordyprędkości (16) Renault (17) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) V8 (10) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 3 172

Wszystkie wpisy: 693