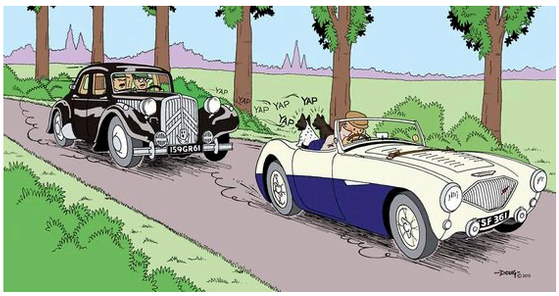

Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

Bajka pt. „Polak potrafi” (poprawiona)

przez Zbigniew Kluczkowski | 19 lipca, 2026 — 0 komentarzy

Nie tak dawno temu, bo w 1945 roku Polska podnosiła się z wojennej klęski. Brakowało wszystkiego – mieszkań, jedzenia, opieki zdrowotnej i edukacji. Infrastruktura większości miast była zniszczona. W jej odbudowie pomagały pojazdy zostawione przez wojsko. Ciężarówki były potrzebne, ale z ich użytkowaniem było wiele problemów – po prostu brakowało części. Polacy chcieli odbudować swój przemysł motoryzacyjny. Przed wojną istniało wiele fabryk a Państwowe Zakłady Inżynieryjne były kuźnią talentów wielu zdolnych inżynierów.

W pierwszych próbach sprawnościowych brały udział załogi startujące na pojazdach przedwojennych, na wojskowych Jeepach lub … „samoróbkach”, które powstawały w szopach entuzjastów. Te ostatnie próbowały naśladować zachodnie bolidy wyścigowe. Pod prowizorycznymi karoseriami kryły się mechanizmy przedwojennych Fiatów, DKW lub były to po prostu kradzione i przerobione cywilne wozy po nazistowskich oficerach. Te ostatnie często były w bardzo złym stanie – podziurawione przez pociski lub celowo uszkodzone podczas odwrotu.

SAM – czyli kit-car z PRL-u

Źródło: polskie-auta.pl

Kiedy w 1945 roku powstał Państwowy Urząd Samochodowy domniemano, że będzie to nowy początek polskiej motoryzacji. Niestety, jego szef zamiast szukać pomysłu na fabrykę i nowy model, chciał zaoferować Polakom … gigantyczną wypożyczalnię, która świadczyłaby usługi na rzecz obywateli. Autor tego pomysłu – Ignacy Wrzos uważał za zbytek posiadanie własnego pojazdu silnikowego i wcielając ten pomysł w życie chciał wykorzystać rezerwy wojskowego, radzieckiego demobilu. Pomysł nie spodobał się nawet członkom rządu, bo w ten sposób blokowałby odbudowę infrastruktury.

Kolejnym krokiem ku nowemu porządkowi miało być unieważnienie i ponowna rejestracja wszystkich pojazdów. Tak też się stało. W tym samym czasie ponownie zaczął organizować się Automobilklub Polski. Organizacja ta działała niemal całe 20 – lecie międzywojenne i to ona miała zadanie przywrócić tradycje sportu motorowego. W pierwszych miesiącach 1946 roku ostatecznie uchwalono plany pierwszego zakładu produkcyjnego, który miał być budowany na warszawskim Żeraniu. Równolegle modernizowano Zakład Mechaniczny w Starachowicach, skąd miały wyjeżdżać pierwsze ciężarówki.

W połowie 1948 roku rozpoczęto budowę na Żeraniu. W tym samym czasie podjęto rozmowy o modelu, który miał zmotoryzować Polskę. Początkowo wybrano licencję Fiata, ale ostatecznie zrezygnowano na rzecz radzieckiej Pobiedy. Tę jednak znacząco zmodernizowano. Co ważne, gdy kończono budowę FSO, z fabryki w Starachowicach zaczęły zjeżdżać pierwsze ciężarówki. Ciężarówka Star miała pomóc w odbudowie naszego kraju i temu też się przysłużyła. Stary służyły również do przewozu ludzi – pod plandekami montowano ławki. Nie było jeszcze fabryki produkującej autobusy.

Star 20 z pierwszym numerem nadwozia

Źródło: polskie-auta.pl

Po serii próbnej liczącej 10 sztuk (wyprodukowanej już w 1948 r.) i następnych 245 sztuk (w 1949 r.) produkcja wielkoseryjna ruszyła rok później. Pierwotnie do napędu służył 85 – konny, 6 – cylindrowy silnik benzynowy, ale już w 1950 roku do oferty wprowadzono droższy model napędzany silnikiem wysokoprężnym ze sprężarką. Była to przedwojenna konstrukcja Saurera – mocna i całkiem oszczędna. 110 –

Wyszukiwarka:

Szukaj

Pogoda:

Wyszukuj według kalendarza:

lipiec 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	31		

« cze

Komentarze:

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

- Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od…
- Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
- Czarodziejski CRX prosto z Księżyca
- Halo, dzwonię z samochodu
- Ding-dziong, youngtimery i przewaga

Popularne na Youtube:

konny silnik o dużym momencie obrotowym wymagał zmian konstrukcji podwozia, ale Star stał się mocniejszy. Spalanie oleju napędowego było takie samo jak w słabszej odmiany benzynowej.

Kiedy 6 listopada 1951 roku z fabryki na Żeraniu wyjechała pierwsza Warszawa, tylko wyglądem przypominała radziecki oryginał. Zmieniono zarówno wystrój wnętrza jak i silnik. Dolnozaworowa jednostka była za słaba dla tak ciężkiego pojazdu. Polscy inżynierowie po wyprodukowaniu próbnej serii z 52 – konnym silnikiem gruntownie przerobili napęd. Ostatnie egzemplarze z 1951 roku napędzała górnozaworowa jednostka o takiej samej pojemności, ale o mocy 70 KM. Nie był to rekord w klasie średniej, ale osiągi znacząco poprawiły się przy tym samym spalaniu.

Od samego początku problemem była cena. Dostępna na talony Warszawa była zbyt droga dla przeciętnego Polaka. Wprowadzono tańszą odmianę z nadwoziem użytkowym i gorszym wyposażeniem, ale i tak nie odniosła sukcesu. Otworzyła natomiast nowy rynek zbytu – była pojazdem przydatnym w drobnym handlu, w czym pomagało 3 – drzwiowe nadwozie typu kombi. Ważnym klientem były również szpitale – w Jelczu powstawały zabudowy karetek. Pochodną wersją kombi był pickup dysponujący całkiem dużą „paką". Kabriolety pozostały w fazie prototypów.

Warszawa 201 F

Źródło: motoshowminiatura.fora.pl

Równolegle do produkcji Warszawy, FSO nie bacząc na dąsy bratnich radzieckich konstruktorów, opracowało własny projekt samochodu małolitrażowego. Pokazano go w 1953 roku. Projekt inżyniera Łukawskiego był tym, czego potrzebowano. Niewielkie kombi dla 4 osób napędzane 2 – suwowym silnikiem o poj. 496 cm^3. Pionier miał zdejmowaną tylną część nadwozia, zużycie paliwa było o połowę mniejsze niż Warszawy. 23 – konny silnik nie gwarantował osiągów na miarę droższego modelu – prędkość maksymalna 90 km/h (Warszawa – 125 km/h).

Początkowo nie chciano produkcji Pioniera, ale widząc niewykorzystane moce produkcyjne FSO nie było wyjścia. Produkcja ruszyła a przydziały kończyły się już w pierwszym kwartale. Przednionapędowy Pionier był lepiej dopasowany do potrzeb statystycznego Polaka. Korzystały z niego służby miejskie oraz poczty. Zaledwie kilkanaście miesięcy po rozpoczęciu produkcji zmieniono napęd na większy – również 2 – suwowy, ale o poj. 748 cm^3 i mocy 30 KM. Z tym silnikiem można było rozpędzić się do 105 km/h a zużycie paliwa nie przekraczało 7 dm^3 na 100 km.

Pionier

Źródło: zblogowani.pl

Jako, że moce produkcyjne były coraz lepiej wykorzystywane potrzebny był drugi zakład. Popyt na pojazdy był reglamentowany, ale to tylko podbijało ceny na rynku wtórnym. Idealnym miejscem na nową fabrykę były już istniejące zakłady w Mielcu – była to kolebka lotnictwa. Tam upatrywano szans na rozwój rodziny mikrosamochodów, które na początku lat 50-tych wyglądem zaczęły przypominać kabiny samolotów. Z całej rodziny prototypów do produkcji wytypowano tylko jeden – Mikrusa. Był mniejszy od Pioniera, ale tak samo szybki i całkiem zgrabny.

Kiedy w 1957 roku do grona mikrosamochodów dołączył Mikrus stało się jasne, że za Żelazną Kurtyną również potrafią produkować samochody. Silniczek o poj. 296 cm^3 i mocy 14,5 KM rozpędzał Mikrusa do 85 km/h. Równolegle z wersją osobową do oferty wprowadzono odmianę dostawczą. Ta idealnie pasowała do wiejskiego gospodarstwa jako mały pojazd dostawczy. Sugerowano, że jest on przeznaczony dla gospodyń wiejskich trudniących się drobnym handlem. Rzeczywiście, w bogatszych gospodarstwach to Pionier i Mikrus były najczęściej kupowanymi samochodami.

Rok 1957 przyniósł jeszcze dwie ważne premiery – Syrenę oraz projekt następcy Pioniera. Syrena miała wypełnić lukę pomiędzy Pionierem a Warszawą a model roboczo nazwany „Popularny" miał być godnym rywalem modnych Fiatów i Peugeotów. Początkowo Syrena była napędzana 2 – suwowym silnikiem. Ten już rok później zmieniono na 4 – suwowy o poj. 1 litra. Nowy silnik zużywał mniej paliwa niż poprzednik i poprawiły się osiągi. Wszyscy jednak czekali na Smyka – taką nazwę, po prototypie z Mielca, miał przejąć modny miejski model. Do produkcji wszedł w 1959 roku.

Modne nadwozie kryło miejsce dla 4 osób. Smyk był wyposażony w 34 – konny silnik, dzięki któremu rozpędzał się do 120 km/h. Niektórym auto przypominało brytyjskie Mini, ale Smyk był większy i bardziej praktyczny. Nowym modelem zainteresowano się na Zachodzie. Podjęto nawet eksport do NRD i Czechosłowacji, skąd część trafiała również na rynek RFN i Francji. Auto było ekonomiczne (spalało 6,5 litra na 100 km), stosunkowo niedrogie i przestronne. Podkreślano solidność wykonania oraz ciekawe rozwiązania techniczne. Made in PRL nie oznaczało już tandety.

Smyk – makieta pojazdu

Źródło: automobilia.pl

Równolegle z sukcesem Smyka załamała się sprzedaż Pioniera. Nowoczesny, przednionapędowy Smyk szybko wyparł Pioniera. Jego produkcję zakończono w styczniu 1961 roku. W tym samym czasie z taśmy montażowej FSO zaczął zjeżdżać samochód, na który było ogromne zapotrzebowanie. Robotnicze rodziny potrzebowały pojazdu większego niż Smyk i mniejszego od Warszawy o wysokiej pozycji za kierownicą, dużej przestrzeni ładunkowej i możliwością przewiezienia więcej niż 5 osób. Takie były nowe pojazdy dostawcze z Lublina i Nysy, ale okazały się za duże.

Tagi:

AlfaRomeo (14) AstonMartin (6) Audi (7) Bentley (10) BMW (26) Bugatti (15) Cadillac (10) cechymarki (43) cenyczęści (7) Chevrolet (7) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (36) felieton (83) Ferrari (20) Fiat (30) Ford (21) Formuła1 (7) Jaguar (6) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (9) Mercedes (28) mikrosamochód (7) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (14) pojazdywojskowe (14) Porsche (14) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (13) reklama (8) rekordyprędkości (15) Renault (15) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (16) V8 (9) V12 (6) Volvo (9)

Liczba wyświetleń: 11 943

Wszystkie wpisy: 630

Rozwiązaniem tego problemu okazała się Syrena Mikrobus. Pokazana w 1960 roku szybko została wprowadzona do produkcji. Jej nadwozie było przełomowe – łączyło wygodę samochodu osobowego z ładownością małego „dostawczaka" a przy tym było po prostu ładne. Mikrobus nie był tak oszczędny jak Pionier, ale ta Syrena mogła zabrać nawet 7 osób. W dzisiejszym rozumieniu była kombiwanem, takim jak Kangoo czy Berlingo. Niestety, pomimo ogromnego zainteresowania mediów wprowadzenie do produkcji opóźniało się. Powodem był silnik a właściwie jego brak.

Silnik Syreny był za słaby – pomimo modernizacji 45 KM to niewiele jak na taką konstrukcję. Podobnie duży silnik Warszawy, który początkowo montowano również w nowych dostawczych samochodach Żuk i Nysa. Dla potrzeb nowej konstrukcji opracowano zupełnie nowy silnik o poj. 1.7 i mocy 65 KM. Nie była to duża moc, ale silnik dysponował dużym momentem obrotowym, zużywał 9 litrów benzyny na każde 100 km i rozpędzał Mikrobusa do 115 km/h. Co ciekawe, konkurencja nie oferowała nic podobnego a jedynie odmiany kombi, od których Syrena była wyraźnie wyższa.

Syrena Mikrobus

Źródło: polskaprl.pl

Tak gotowy pojazd rozpoczął podbój Europy wiosną 1961 roku. Auto z komunistycznego kraju było bardzo nowoczesne i przestronne. Podczas, gdy zainteresowanie „zwykłą" Syreną spadało, model z praktycznym nadwoziem zwiększał wolumen sprzedaży FSO. Był jednak jeszcze jeden model, o którym usłyszała cała Europa. Miało to być „najpiękniejsze auto zza Żelaznej Kurtyny". Projekt trzymano w tajemnicy, ale ostatecznie ujawniono 1 maja 1960 roku. Na Syrenę Sport mówiono, że to najpiękniejsze dzieło czynu społecznego. Autorem linii nadwozia był Cezary Nawrot.

Piękny roadster ze sztywnym dachem miał co prawda przedni napęd, ale na tym kończyło się podobieństwo z Syreną. Linia nadwozia inspirowana Ferrari 410 Superamerica i Mercedesem 190 SL (!) nie przypominała żadnego samochodu z „Demoludu". Niskie, płaskie nadwozie kryło miejsce dla dwóch osób i ich bagażu. Do napędu użyto nowego silnika. Mały, 2 – cylindrowy boxer początkowo miał moc 35 KM, ale po modyfikacjach osiągnięto 55 KM. Lekki (ważący zaledwie 710 kg) roadster rozpędzał się do 140 km/h i zużywał 7 litrów benzyny na każde 100 km.

Syrena Sport

Źródło: carbodydesign

W 1963 roku z Mielca wyjechał ostatni Mikrus. Jego następcą został model nazwany „300". Był to 2 – osobowy miejski pojazd lub niewielka furgonetka. Od poprzednika przejęto te same mechanizmy napędowe, ale silnik wzmocniono do 15 KM. Odmiana 2 – osobowa osiągała 90 km/h, furgon – zaledwie 80 km/h. Oba modele nie zdobyły wielu klientów. Tych odbierał Smyk, który w 1964 roku oferowany był w wersji Sport. 54 – konny silnik nie czynił z niego „rajdówki", ale można było osiągnąć 135 km/h. W tym czasie rozeszły się plotki o tym, że w fazie testów są nowe modele Warszawy i Syreny.

Na przełomie 1964 i 1965 roku z FSO wyjechała krótka seria Syreny 607, której tył wieńczyła duża klapa. Auto istotnie, okazało się klapą, gdyż nowoczesny tył nie pasował do przodu pamiętającego połowę lat 50-tych. Warszawa również była przestarzała, pomimo licznych zmian w konstrukcji. Następcą Warszawy miał być sedan. Jego projekt opracował … Ghia, ale ten nie spodobał się władzom. Był zbyt „amerykański". Prototypów Syreny było kilka – m.in. model z silnikiem umieszczonym w tyłu na wzór Skody i Renault. Ostatecznie wybrano dość odważny prototyp.

Gomułka uważał, że wiejskiemu chłopu wystarczy rower. Szczytem marzeń w gospodarstwie domowym była wówczas pralka. Konstruktorzy nowej Syreny połączyli marzenie o pralce i samochodzie prezentując pojazd podobny do małego, krótkiego kombi z praktyczną tylną klapą i składanymi siedzeniami. W ten oto sposób można było przewieść nową Franię. Do napędu nowego modelu początkowo używano starego silnika, ale wkrótce go zmieniono na – zupełnie nowa Syrena 110 miała 60 – konny silnik 1.3, była zrywna, pakowna i ekonomiczna.

Syrena 110

Źródło: oldtimer400.pl

Rok 1965 to oprócz debiutu Syreny pierwszy pokaz nowej Warszawy – wygodnego sedana wzorowanego na amerykańskich kompaktach. Po raz pierwszy oferowano dwie wersje – ze znanym silnikiem z Syreny Mikrobus wzmocnionym do 85 KM oraz 6 – cylindrowym o mocy 105 KM. Bogatsze wersje były przeznaczone tylko dla potrzeb rządu. Wraz z zaprzestaniem produkcji starego modelu pojawił się problem z zaopatrzeniem w napęd Nysy i Żuka, ale szybko znaleziono na to sposób. Ratunkiem miały być silniki wysokoprężne, ale wówczas te montowano tylko do Stara, Jelcza i Żubra.

> **Podobne teksty: Czym zastąpić "Malucha"?**

Stary silnik Warszawy przekonstruowano – rozwiercono do 2.4 dm^3. Zmieniono cały osprzęt i dostosowano zapłon do nowego rodzaju paliwa. W zaledwie kilka miesięcy powstał nowoczesny diesel o mocy 70 KM. Żuk i Nysa przestały zużywać gigantyczne ilości paliwa – realnie można było zejść nawet do 7-8 litrów ropy na 100 km. Co ciekawe, przez pewien czas silnik ten miał parametry lepsze od … podobnej jednostki Mercedesa. Na szczęście polscy inżynierowie nie dali za wygraną. Tak oto zaczyna się historia marki Andoria Diesel i polskich nowoczesnych diesli.

Równie wielką rewolucję przechodzą pojazdy dostawcze i autobusy. Produkowana od 1957 roku Nysa dopiero 11 lat później otrzymuje „mordkę". W tym samym czasie mniejsze zmiany dotyczą jej brata Żuka. Po co produkować dwa podobne samochody? Nysa to pojazd głównie do przewozu ludzi, natomiast w ofercie Żuka dominują odmiany pod zabudowę. Oba pojazdy łączy konstrukcja i udźwig maksymalny 900 kg. U progu lat 70-tych testowane jest nowe pokolenie pojazdów dostawczych, które miało otrzymać znaną już nazwę Lublin.

Prototyp Lublina A-70

Źródło: polskie-auta.pl

Ciężarówka produkowana w latach 50-tych była kopią radzieckiej konstrukcji, natomiast autobusy z Sanoka już nie. Szczególnie jeden, który miał wypełnić lukę pomiędzy dużymi autobusami a osobowymi odmianami Nysy. SFW-1 był rewelacją roku 1957. Z daleka wyglądał jak … amerykański krążownik. Jego tył był zakończony płetwami. Pojazd wprowadzono do krótkoseryjnej produkcji, ale wobec dużych kosztów zrezygnowano po zmontowaniu 130 sztuk. Jego następcą był SFA-2. Był bardziej konwencjonalną konstrukcją. ale nadal bardzo nowoczesną.

Wróćmy do samochodów osobowych. W 1967 roku do oferty FSO wprowadzono Warszawę 210 z silnikiem diesla. Była to odpowiedź na podobne modele Mercedesa i Peugeota. W tym samym roku zakończono produkcję Syreny Sport. Postanowiono skupić się na bardziej praktycznych samochodach. Te miały powstawać w nowym zakładzie w Poznaniu, który przekształcono z dawnej fabryki sprzętu rolniczego. Coraz większą grupą klientów były rolnicy i służby leśne. Potrzebowano nowoczesnego pojazdu, który zastąpiłby powolne i paliwożerne GAZ-y.

Zanim pojawiły się pierwsze nowoczesne terenówki należało zmodernizować starzejące się pojazdy miejskie. Niestety oparty na Mikrusie pojazd nazwany „300" nie sprzedawał się dobrze, pomimo nowego, 18 – konnego silnika. Smyk musiał przejść kurację odmładzająca. Zmieniono silnik na mocniejszy i przeprojektowano całe wnętrze. Pomimo tego auto sprzedawało się coraz gorzej a klienci i tak chcieli Syrenę – pomimo jej 3 – drzwiowego nadwozia. Podczas, gdy segment aut miejskich miał problemy ze zbytem, rynek ciężarówek przeżywał znaczący wzrost. Dwie największe firmy – Star i Jelcz nie nadążały za produkcją.

ŻUBR

Źródło: pinterest

Zmodernizowano również Żubra dając mu zupełnie nową kabinę i doładowane diesle. W nowym modelu kierowca siedział niżej i miał większe pole widzenia. Produkowana od 1960 roku ciężarówka była wcześniej krytykowana za awaryjny napęd i wyjący most. Nowy, wprowadzony w 1968 roku model miał poprawiony tylny most i wzmocniony do 230 KM silnik. Nowy napęd wyposażony był w doładowanie, co w przypadku ciężarówek z „Demoludów" było wyjątkiem. Żubra eksportowano nawet na Węgry i do Niemiec Wschodnich, gdzie miał największą konkurencję

W 1968 roku pojawiły się szkice i pierwsze zdjęcia samochodu terenowego, który miał zastąpić Syrenę Mikrobus oraz wyprzeć z rynku przestarzałe GAZ-y. Te krytykowano za słabe osiągi, duże zużycie paliwa i … wygląd nawiązujący jeszcze do lat 40-tych. Nowy model miał być wyposażony w zamknięte nadwozie, wysokoprężny silnik i miejsce dla 5 osób. Odtąd do bagażnika miały prowadzić duże drzwi a nie klapa i kawał plandeki. Tak oto powstała Warta – samochód terenowy oparty na mechanizmach … Żuka i Nysy. Pomimo zastąpienia ich przez Lublina, ich konstrukcja była wprost stworzona dla Warty.

FSR Warta

Źródło: samochodyswiata.pl

Do napędu Warty przewidziano kilka silników, w tym 70 – konny wysokoprężny oraz 75 – konny znany z Warszawy. Ten ostatni łączono tylko z tylnym napędem. Diesel miał napęd na wszystkie koła. Cechą charakterystyczną Warty były dość duże koła („16 – tki"), które 4 – metrowemu „łazikowi" dodawały bojowego wyglądu. Produkcję rozpoczęto wiosną 1970 roku. Rok później na Targach Poznańskich pokazano nieco większą odmianę Warty, ale po znaną karoserią krył się zupełnie nowy model – Tarpan. Był większy od Warty, mieścił 6 osób i … miał nadwozie typu pickup z przesuwaną tylną ścianą.

Samochody z FSR, choć droższe, przyczyniły się do spadku zainteresowania Syreną Mikrobus. W 1972 roku zakończono jej produkcję. Przeprowadzono również znaczną modernizację Syreny 110 i Warszawy 210. W tym samym roku pożegnano również Smyka. Zaczęto myśleć nad jego następcą, ale wówczas priorytetem były samochody rodzinne średniej wielkości. Dlatego też podjęto próby skonstruowania takiego pojazdu, ale te nie były zbyt udane. Z pomocą przyszedł Fiat, który mógł odsprzedać swoje prototypy i licencje. Kupiono licencję i zaczęto modernizować projekt.

W tym samym czasie w nowym dostawczym Lublinie testowano silnik wysokoprężny z doładowaniem. Z poj. 2.4 dm^3 udało się uzyskać 85 KM oraz moment obrotowy 200 Nm. Silnik ten miał służyć do napędu zarówno Lublina jak i Tarpana. W ostatnim roku produkcji Warszawy – 1975 wprowadzono go równolegle do odmiany bez doładowania. Wcześniej, bo podczas „30 rocznicy socjalizmu" w Polsce pokazano prototyp, który miał zmienić oblicze naszej motoryzacji. Po Syrenie Sport nie było mowy o samochodzie sportowym. W latach 60 – tych powstawały co prawda SAM-y, ale te można było spotkać jedynie na trasach wyścigów.

Fiat 1300p coupe był dziełem Zbigniewa Wattsona. W zasadzie był to kit-car, ale nie przypominał żadnego z istniejących modeli. Był podobny do Lotusa, ale mieścił dwoje dorosłych i dwoje dzieci. Silnik umieszczono z tyłu. Obiecano krótkoseryjną produkcję – zaledwie 200 sztuk. Każda z 75 – konnym silnikiem, który nie gwarantował sportowych osiągów, ale kształt klina, otwierane reflektory i „plastikowa żaluzja" (hit tamtych lat) wynagradzały słabość silnika. Po tym epizodzie władze postanowiły przygotować podobny pojazd, ale z silnikiem z przodu.

Fiat 1300p coupe

Źródło: smartdriver

Prace nad nowym sportowym modelem zbiegły się z końcem prac nad samochodem średniej klasy, który jednocześnie zastąpiłby Warszawę, a w tańszych odmianach również Syrenę. Popularna „110 – tka" nadal znajdowała klientów, ale powoli stawała się pojazdem z innej epoki. Rok 1977 to czas wielkich premier w polskiej motoryzacji – Polonez, Ogar, prototypy nowego Smyka oraz … nowoczesnego samochodu terenowego. Ten ostatni miał być uzupełnieniem oferty FSR i miał poprawić opinię fabryki, która była znana jako producent „samochodów do rozwożenia nawozu".

Zanim świat zobaczył polskiego SUV-a pokazano Poloneza oraz Ogara. Pierwszy był 5 – miejscowym liftbackiem z silnikiem o poj. 2.0 dm^3 i mocy 112 KM. Nowy napęd gwarantował tak dobre osiągi, że zastosowano go nawet w Ogarze. Ogar miał być dowodem na to, że w kraju komunistycznym można konstruować samochód sportowy godny nawet … Porsche 924. Nowy model miał modne podnoszone reflektory, wygodną tylną klapę i mieścił wygodnie 4 osoby. Prognozowano, że w ofercie FSO pojawi się również nowoczesny turbodiesel. Na to należało jednak poczekać.

Wcześniej należało spodziewać się niepokojących wieści z Poznania. Pokaz pierwszego polskiego SUV-a był egzaminem dla całej gospodarki socjalistycznej. Auto miało 5 – drzwiowe nadwozie zaprojektowane przez Fiata, ale polską technikę. Silnik benzynowy miał być co prawda włoską konstrukcją (ten sam, co w Polonezie), ale wysokoprężny miał pochodzić z Andorii. Specjalnie na potrzeby nowego modelu konstruktorzy stworzyli turbodiesla o mocy 90 KM. Tarpan SUV dzięki temu rozpędzał się do 135 km/h zużywając średnio 9 litrów ropy na każde 100 km.

Tarpan SUV

Źródło: polskie-auta.pl

W 1979 roku sportowy oddział FSO pokazał swoją nową „broń" – Poloneza ze 180 – konnym, doładowanym silnikiem. W porównaniu ze wcześniejszymi amatorskimi przeróbkami Syreny, nowy model był konstrukcją dojrzałą. Ubiegano się nawet o stosowną licencję FIA. Tej jednak nie uzyskano, co wcale nie zniechęciło władz FSO. Auto brało udział w krajowych imprezach i większość z nich wygrywało pokonując „bratnie" Fiaty". Tylko z jednym Polonez nie miał szans – ze Stratopolonezem, czyli hybrydą silnika Ferrari, tylnego zawieszenia od Stratosa i … chłodnicy od Stara.

Pod koniec 1979 roku oferta Poloneza odpowiadała zapotrzebowaniom większości rodzin. Silniki o pojemnościach 1.3-2.0 i mocach 65-112 KM całkowicie wystarczały do napędu tego pojazdu. Rynek jednak potrzebował samochodu mniejszego – najlepiej 5 – drzwiowego o wymiarach podobnych do Renault 5, które na Zachodzie było bardzo popularne. Nad projektem funkcjonalnego hatchbacka pracowano już od połowy lat 70 – tych, ale ostatecznie pokazano go dopiero w 1981 roku. Auto miało powstawać w FSM w Bielsku – Białej. Tam od 1972 roku produkowano włoskie Fiaty.

Wobec braku zainteresowania przestarzałym Fiatem 126p zrezygnowano z produkcji na rzecz nowego modelu. 5 – drzwiowy samochód miejski miał 3,5 metra długości a do jego napędu użyto silnika o poj. 1.1 litra i mocy 53 KM. Produkcję uruchomiono w grudniu 1981 roku. Licencję na płytę podłogową i silnik kupił ZAZ. W porównaniu do polskiego modelu, radziecka Tavria miała 3 – drzwiowe nadwozie o skośnej tylnej klapie. Wspólny był pas przedni oraz oblachowanie komory silnika. Samochód nazwano … Smyk. Bardzo dobrze przyjął się na rynku – podkreślano dobrą jakość wykonania oraz żwawy silnik.

Prototyp Smyka

Źródło: samochodyswiata.pl

Prawdziwy wysyp nowości miał nastąpić w 1983 roku. Pokazano wreszcie Poloneza Coupe z zupełnie nowym przodem. Do jego napędu miały służyć tylko 2 – litrowe silniki, w tym również z doładowaniem. Podczas, gdy w rajdowych odmianach 2 – litrowe DOHC osiągało 270 KM, w odmianie dla zwykłego klienta wystarczało 180 KM. Polonez z tym silnikiem zużywał 11 litrów benzyny na 100 km, rozpędzał się do 100 km/h w 8 sekund i osiągał 210 km/h. W tym samym czasie pojawiły się pierwsze zdjęcia i plotki o nowym małym samochodzie, który byłby tańszy od Smyka.

Pokaz Beskida był okazją do uczczenia sukcesu. Żaden producent nie miał odwagi wprowadzić do produkcji jednobryłowego, szerokiego autka o długości 3,2 m. Do tego długie drzwi z ukrytymi klamkami i 39 – konny silnik na licencji Fiata. Produkcję ulokowano w FSM. O odważnym projekcie z „Demoludu" pisały wszystkie europejskie gazety. Odtąd małe auto nie musiało być nudnym „pudełkiem" – pas przedni co prawda pochodził od Smyka, ale dalej bryła nadwozia bardziej przypominała francuskie lub japońskie prototypy niż nudne modele konkurencji.

Równolegle z produkcją Beskida rozpoczęto montaż Poloneza w wersji pick-up. Specjalnie do tej wersji zakupiono licencję na silnik 2.0 TD od włoskiej firmy VM. Nowoczesny turbodiesel doskonale sprawdzał się w lekkim pojeździe dostawczym. Rok później trafił również do standardowego Poloneza. Była to jedyna możliwość, gdyż diesle Andoria były zbyt ciężkie i nie mieściły się pod maską Poloneza. Z tym silnikiem Polonez zużywał średnio ok. 8 litrów ropy na 100 km – ekonomika jazdy była porównywalna ze słabą jednostką 1.3, ale większa moc i duży moment obrotowy zyskały wielu klientów.

Prospekt reklamowy Poloneza 2.0 TD

Źródło: fotosik.pl

Koniec roku 1984 przyniósł poważne zmiany w pojazdach użytkowych. Wprowadzono nowy model Tarpana – Mini. Mógł on być napędzany silnikiem Poloneza – 1.6 o mocy 82 KM lub 2 – litrowym turbodieslem. Auto powstało na bazie projektu sprzed kilku lat i doskonale wypełniło lukę na rynku. Auto miało tylko przedni napęd. Jednak FSR nie powiedziało ostatniego słowa – pokazano również prototyp największego samochodu terenowego o nazwie Honker. Auto mogło przewieść nawet 10 osób – co prawda nie w luksusie, ale wypełniłoby lukę pomiędzy osobowymi wersjami Lublina a terenowymi ciężarówkami ze Starachowic.

Od początku 1985 roku w prasie ukazały się zdjęcia tajemniczego prototypu. Spekulowano, że wypełni on lukę pomiędzy samochodami miejskimi a Polonezem. Rok później pokazano Warsa – „auto godne Zachodu". Nowoczesna linia nadwozia, bezpieczna struktura nośna a do tego 5 – drzwi, 5 miejsc i 300 – litrowy bagażnik. Paleta silników miała zawierać silniki benzynowe o pojemnościach 1.1-1.5 i mocach 53-82 KM oraz silnik wysokoprężny o poj. 1.6 litra i mocy 60 KM. Wars mógł być godnym konkurentem Kadetta i Golfa – nieco mniejszym, ale tak samo przestronnym.

> **Podobne teksty: Wars wita Was!**

Na początku produkcji Wars zaczął zabierać klientów Polonezowi. Był tak samo przestronny, choć niemal 50 cm krótszy. Miejsca na tylnej kanapie było nieco mniej, ale i tak wystarczało dla trojga. Od 1987 roku oferta Poloneza ograniczała się do silników 1.5, 1.6 i 2.0. Jednostka 1.3 była zarezerwowana dla Warsa. Na eksport Wars mógł być wyposażony w mały silnik wysokoprężny o poj. 1.3 dm^3 oraz mocy 60 KM. Ten nowoczesny turbodiesel włoskiej konstrukcji średnio zużywał 4,5 litra ropy na 100 km, o litr mniej niż jednostka polskiej konstrukcji. Tę ostatnią znacznie zmodernizowano.

FSO Wars

Źródło: protauta45.republika.pl

Silnik wysokoprężny o poj. 1.6 dm^3 wzmocniono do 70 KM. Z tą jednostką Wars rozpędzał się do 160 km/h. Najmniejszego Tarpana również wyposażano w ten silnik – rozpędzał się do 140 km/h zużywając średnio 6,5 dm^3/100 km. Silnik ten jednak był za słaby dla nowego pokolenia dostawczych samochodów, które właśnie testowano. Dla nowego Lublina potrzebne były silniki o dużym momencie obrotowym, dostosowane do transportu ładunku ważącego powyżej tony. Takie też było nowe pokolenie silników Andoria – o pojemności zwiększonej do 2.5 dm^3. Dzięki doładowaniu mogły osiągać nawet 115 KM.

Nowy model furgonu wyróżniał się na tle słynnej „kaczki" od Mercedesa. Wśród najważniejszych konkurentów był Ford Transit. Lublin okazał się pojazdem lepiej wykonanym i o wiele tańszym, co ostatecznie przesądziło o jego sukcesie rynkowym. Ważną cechą nowego modelu były dynamiczne i oszczędne silniki. Najkrótszy „blaszak" z najmocniejszym silnikiem mógł osiągać ponad 150 km/h a przyspieszenia nie były gorsze od Warsa. Lublina chwalono również za ergonomię – deska rodzielcza nie wyglądała na tanią a fotele oferowały dobre podparcie.

Lublin

Źródło: forum.polskiedostawczaki.pl

W tym samym okresie trwały prace modernizacyjne rodziny Tarpanów. Najmniejszy zyskał napęd na 4 koła i silnik Poloneza o mocy 112 KM. Dzięki temu rozpędzał się do 165 km/h zużywając średnio 11 litrów benzyny na 100 km. Najbardziej luksusowy z Tarpanów otrzymał silnik Andoria o mocy 115 KM dzięki czemu rozpędzał się do 155 km/h. Problemem był najstarszy model, w którym należało zmienić niemal wszystko. Od 1988 roku podstawowy model Tarpana mógł być wyposażony tylko w wysokoprężny silnik o poj. 2.0 dm^3 i mocy 84 KM.

Największe zainteresowanie wzbudzał Honker. Nie był konstrukcją bardzo nowoczesną, ale miał solidny napęd na 4 koła i duże możliwości przewozowe. Gdy wymontowało się ławki umieszczone wzdłuż boków nadwozia uzyskiwało się przestrzeń ładunkową jak w małym „blaszaku". W terenie Honker mógł śmiało rywalizować z Land Roverem lub „Gelendą". Do jego napędu przewidziało wyłącznie 102 i 115 – konne odmiany silnika Andoria. Z najmocniejszym silnikiem Honker rozpędzał się do 135 km/h zużywając średnio 11,5 dm^3 ropy na każde 100 km.

Honker był naprawdę udaną konstrukcją, ale pod koniec 1988 roku pojawiły się plotki o samochodzie, który zastąpiłby Smyka oraz Beskida. Nowy model miał być dłuższy od Beskida. Planowano dwie wersje silnikowe. Postanowiono również zrezygnować z jednobryłowego nadwozia na rzecz konstrukcji podobnej do Warsa – z wysokim przodem oraz wzmocnioną komorą silnika. Tak oto powstała 2. generacja Be-

skida, który miał zagrozić Uno. Wówczas to był najgroźniejszy konkurent Beskida. Co ciekawe, do jego napędu miał służyć silnik na licencji Fiata.

Beskid okazał się samochodem dość przestronnym jak na swoje wymiary. Zupełnie nowa karoseria kryła rozwiązania techniczne przejęte z Warsa oraz silniki o poj. 0.9 i 1.1 dm^3 o mocach 39 i 53 KM. W środku znajdowało się miejsce dla 4 osób oraz bagażnik o pojemności 260 dm^3. Na początku auto krytykowano za zbytnie podobieństwo do prototypów nowych modeli Fiata, ale dało się zauważyć zupełnie inny pas przedni i wydłużoną część tylną. Od nowego pokolenia miejskich Fiatów Beskid był dłuższy o 30 cm i aż o 20 cm szerszy.

Beskid 2

Źródło: samochodyswiata.pl

Wraz ze zmianą ustroju polską motoryzacją zaczęto interesować się na Zachodzie. Niestety zarówno Polonez jak i samochody z FSR były już przestarzałe. Ratunkiem dla nich było doposażenie. Od 1989 roku w opcji pojawiła się poduszka powietrzna kierowcy oraz ABS. Równolegle trwały prace nad kolejną modernizacją Poloneza oraz następcą Warsa, którego nadwozie przestało być nowoczesne. Jako, że Wars był polskim hitem eksportowym, to właśnie on jako pierwszy zyskał następcę. Nowy model miał być wyższy i dłuższy a jego linie inspirowane „kosmicznym" Pontiakiem.

Nowy model był pozycjonowany nieco wyżej niż poprzednik. Nowy Polonez miał być napędzany tylko 2 – litrowymi silnikami lub nowym licencyjnym dieslem Citroena. Następca Warsa w ten sposób zyskał dla siebie nowe miejsce – zrezygnowano z silnika 1.1. Zamiast tego w ofercie pojawił się podstawowy silnik 1.6 o mocy 87 KM i zupełnie nowy na licencji Rovera – 1.4 o mocy 103 KM. Zamiast dotychczasowych silników wysokoprężnych zaczęto stosować jednostkę Citroena o mocy 69 lub 90 KM (z doładowaniem). Polonez z tym silnikiem był o litr oszczędniejszy od włoskiego diesla.

Popyt na nowego Warsa był ogromny. Auto było bardzo nowoczesne – opływowa karoseria kryła miejsce dla 5 osób oraz 300 dm^3 bagażu, poprawiono widoczność z miejsca kierowcy a pionowa tylna klapa pozwoliła lepiej wykorzystać przestrzeń. Po rozłożeniu siedzeń uzyskiwało się równą podłogę i przestrzeń 1,2 m^3. Widząc zainteresowanie sportowymi odmianami kompaktów również FSO przygotowało taką wersję – z silnikiem Rovera, ale z turbosprężarką. W ten sposób uzyskano 130 KM i 170 Nm momentu obrotowego. Wars z tym silnikiem rozpędzał się do 200 km/h.

Wars Sella – zdjęcie prasowe

Źródło: Motomagazyn

Do 1991 roku z taśm montażowych zjeżdżały jednocześnie Warsy z silnikiem 1.1 oraz nowy model, któremu dodano nazwę Sella. W tym samym roku pokazano nowego Poloneza ze zmodernizowanym nadwoziem. Nowy model zyskał dodatkową nazwę Caro. Na szczególną uwagę zasługiwała nowa wersja coupe z nową paletą silników. Jako, że nowy model miał również tylny napęd konieczne były mocne silniki, dlatego też wybrano tylko te doładowane: 1.4 o mocy 130 KM i 2.0 o mocy 140 lub 190 KM. Najmocniejszy Polonez osiągał 220 km/h i rozpędzał się do 100 km/h w 8 sekund.

Polonez Caro Coupe

Źródło: wrzuta

Niestety, podstawowa odmiana Poloneza sprzedawała się słabo, dlatego ratunkiem dla modelu okazało się coupe oraz uterenowiona wersja pickup z podwójną kabiną i 90 – konnym dieslem. Polonez z napędem 4×4 i silnikiem Citroena osiągał 135 km/h, ale słabe osiągi zostały wynagrodzone przez dużą ładowność oraz zdolność jazdy w trudnym terenie. Samochód ten miał częściowo zastąpić Tarpany, gdyż zarówno podstawowy model jak i SUV miały wkrótce zniknąć z oferty a najmniejszy miał przejść gruntowną modernizację. To stało się dopiero na początku 1995 roku.

W tym samym czasie władze FSO podjęły decyzję o opracowaniu nowego modelu, który zastąpiłby przestarzałego Poloneza. Zdecydowano się na współpracę z Daewoo. Przy projektowaniu nadwozia zdecydowano, że jedyną dostępną odmianą będzie podwyższone kombi mieszczące nawet 7 osób. Miało ono jednocześnie zastąpić Tarpany i Poloneza. Nie zrezygnowano jednak z produkcji Poloneza coupe, którego sprzedaż była na zadowalającym poziomie. Nowe model nazwano Singleton, co miało nawiązywać do wzorca projektowego.

Nowy model był dłuższy od Poloneza o 30 cm i tyle samo wyższy. Platforma Daewoo wymusiła przedni napęd oraz nowoczesne silniki. Te z racji zwiększonej masy musiały być mocniejsze. Od początku produkcji, czyli marca 1996 roku do napędu wykorzystywano silniki benzynowe konstrukcji Daewoo o pojemnościach 1.6 i 2.0 dm^3 i mocach 106 i 136 KM oraz wysokoprężne konstrukcji Citroena o mocy 90 KM. Rok później do oferty dołączył silnik Andoria o poj. 2.5 dm^3 i mocy 140 KM. Występował w odmianie 5 – miejscowej z napędem na wszystkie koła.

FSO Singleton

Źródło: moto.onet.pl

Równolegle rozpoczęto prace nad nowym modelem, który zastąpiłby najmniejszego Tarpana. Ten był już przestarzały i nawet wprowadzenie nowoczesnych silników niewiele poprawiło sprzedaż. Rynek potrzebował mniejszej wersji Singletona i na taki rodzaj nadwozia zdecydowały się władze fabryki. Umowa z Daewoo zakładała, że w zamian za pomoc w opracowaniu modelu zostanie zakończona produkcja Beskida a zamiast niego będzie produkowany Matiz – miejski samochód zaprojektowany przez Włochów dla Daewoo.

W 1999 roku ostatecznie pożegnano dostawcze odmiany Poloneza. Zastąpił je pickup na podwoziu Daewoo Lanosa. Przednionapędowe auto miało mniejszą ładowność, ale było bardziej oszczędne. W tym samym czasie kończono prace nad nowym Tarpanem – miał to być niewielki kombiwan łączący zalety samochodu segmentu B i małego „dostawczaka". Do jego napędu przewidziano silnik benzynowy o poj. 1.5 dm^3 i mocy 86 KM lub 70 – konnego diesla. W późniejszym czasie miał dołączyć silnik 1.6 o mocy 106 KM i 90 – konny turbodiesel. Ten ostatni mógł być wyposażony w napęd 4×4.

Tarpan Mini

Źródło: samochodyswiata.pl

W 2000 roku z taśm montażowych zjechał ostatni Wars Sella. Zamiast niego produkowano Lanosa. Początkowo chwalono go za jakość, ale z czasem zaczęto narzekać na awaryjność 1.5 – litrowego silnika. Klientów FSO podkupiło FSC. Tarpan, choć droższy, był bardziej funkcjonalny a odmiana z 70 – konnym dieslem, choć nie grzeszyła osiągami, odwdzięczała się niskim spalaniem. Prędkość 135 km/h, przyspieszenie do 100 km/h w 18 sekund, ale za to 5,5 litra ropy na 100 km. Cena tej wersji zaczynała się od 43 tys. zł – 10 tys. zł więcej od dobrze wyposażonego Lanosa.

W 2002 roku Daewoo zaczęło powoli wycofywać się z Polski. Powodem były matactwa finansowe dyrektora koncernu. Obawiano się o losy polskich fabryk. Na szczęście w ramach umowy można było produkować modele Daewoo. Sprzedano nam prawa do kilku prototypów, w tym do dużego vana oraz samochodu terenowego. Zarówno jeden jak i drugi był bardzo potrzebny. Zaczęto jednak od vana, który miał być najbardziej luksusowym samochodem od czasu Warszawy 210. Projekt Daewoo o nazwie Flex przeprojektowano na nowy, ale pozostawiono nazwę.

FSO Flex był wyposażony standardowo w napęd 4×4 połączony z 6 – cylindrowym silnikiem GM o mocy 218 KM lub polskim nowym silnikiem Andoria o poj. 2.7 dm^3 i mocy 150 lub 170 KM. Silnik ten miał wkrótce trafić do nowej rodziny pojazdów dostawczych. Te pamiętały jeszcze koniec lat 80-tych. Zupełnie nowa rodzina pojazdów dostawczych otrzymała nazwę Lubo. Specjalnie dla potrzeb nowego modelu opracowano nowe silniki Andoria. Poza w/w opracowano również mniejszy o poj. 2.0 dm^3 i mocy 110 KM, który doskonale sprawdziłby się w krótszych osobowych odmianach.

Lubo okazało się samochodem o mocnej konstrukcji, ale prowadziło się dobrze. Względem poprzednika obniżono środek ciężkości oraz zwiększono szerokość nadwozia. Obok popularnego „blaszaka" do oferty wprowadzono również odmiany osobowe, w tym luksusowe „biuro na kołach", które napędzał silnik benzynowy konstrukcji GM. Pomimo ogromnego spalania był często wybierany, gdyż można było zamówić instalację gazową. Był to najszybszy dostawczy pojazd „Made in Poland" – 218 – konny silnik rozpędzał Lubo do 170 km/h. Prędkość ograniczono elektronicznie.

Lubo, pomimo dopracowanej konstrukcji, wyceniano taniej od Mercedesa i VW. Standardowa odmiana z krótką kabiną i nadwoziem pod zabudowę z najsłabszym 110 – konnym silnikiem otwierała cennik kwotą 70 tys. zł netto. Na drugim końcu cennika był „Biznesbus" z silnikiem V6 i napędem 4×4 za … 325 tys. zł. Lubo z napędem 4×4 powstawało z FSC. W ten sposób próbowano wykorzystać więcej mocy produkcyjnych. Te od kilku lat były wolne w połowie, pomimo wprowadzenia do produkcji przedłużonej wersji najmniejszego Tarpana.

Lubo – „długi blaszak"

Źródło: wikimedia

W 2005 roku roku z FSO wyjechały ostatnie pojazdy licencyjne. Przeprowadzono ostatni lifting Singeltona dając mu m.in. nowy silnik benzynowy z doładowaniem o poj. 2.0 dm^3 i mocy 170 – 210 KM. Większa odmiana zastąpiła silnik GM, który montowano we Flexie. Jednocześnie podpisano przetarg na nowe generacje mikrosamochodów oraz pojazdu segmentu B. Okazało się, że najmniejsze polskie samochody powstaną w … znanej fabryce rowerów Romet. Co ważne, w pierwszej kolejności miały być wyposażone w napęd elektryczny.

Prototypy najmniejszego Rometa miały być konkurencją dla francuskich Ligierów i Aixamów. Nieco większy miał stanowić konkurencję dla „trojaczków z Kolina". Co ciekawe był nawet do nich bardzo podobny, ale znacznie wyższy, gdyż chciano zachować jak największą ilość miejsca. Co ciekawe, prototypy pomimo 4 – drzwiowego nadwozia posiadały zaledwie 2 miejsca. Było to spowodowane dużym rozmiarem baterii. Te jednak szybko zamieniono na wydajniejsze, przez co z tyłu można było wstawić kanapę. Produkcja nowych modeli ruszyła na początku 2007 roku.

Podobne teksty: Józefie, dziękujemy za prezent!

Początkowo do napędu najmniejszego modelu użyto elektrycznego silnika o mocy 10 KW i akumulatorów o pojemności 18 KWh. Pojazd mógł rozpędzić się do 80 km/h a zasięg wynosił 120 km. Większy model był wyposażony w silnik o mocy 18 KW i akumulatory o pojemności 21 KWh. Taki zestaw wystarczał do osiągnięcia 100 km/h i zasięgu 110 km. Jako silnik spalinowy wybrano sprawdzoną jednostkę Daewoo o poj. 0.8 dm^3, ale kompletnie przekonstruowaną o mocy 58 KM. Benzynowy Romet 4E mógł rozpędzić się do 135 km/h zużywając średnio 4,9 dm^3 benzyny na 100 km.

Romet 4E

Źródło: Romet

Koniec 2008 roku to również ostateczny koniec Singeltona i debiut zupełnie nowego samochodu segmentu B. Następca Warsa i Selli po raz pierwszy miał być 3 – drzwiowy. Konstruktorzy zastosowali to samo rozwiązanie co w Toyocie Porte i Peugeocie 1007 – przesuwane długie drzwi. Podobnie jak mniejsze samochody Rometa, nowy model miał być być oferowany z napędem elektrycznym w postaci silnika o mocy 32 KW i 25 KWh – zestawu akumulatorów lub nowym benzynowym o poj. 1.3 dm^3 o mocy 70 lub 87 KM. W ofercie miała znaleźć się hybryda z silnikiem 0.8 i 10 KWh zestawem akumulatorów.

Auto nazwano … a jakże, Wars. W drodze umowy ustalono, że wersje spalinowe będą powstawały w FSO, natomiast inne w zakładach Rometa i fabryce w Mielcu. Nowoczesna, nieco kanciasta sylwetka Warsa została dobrze przyjęta. Niskie nadwozie połączone z wygodą wsiadania na ciasnych parkingach gwarantowało miejsce dla 4 osób oraz 250 – litrowego bagażnika. Wars był nieco szerszy od konkurencji, co wpłynęło na jakość jazdy. Pojazd prowadził się jak samochód klasy średniej, dlatego też zaczęto prace nad mocniejszymi silnikami.

W 2009 roku ostatecznie pożegnano Flexa. W FSO zaczęto mówić o konieczności zaprojektowania modelu z pogranicza segmentu C i D, który wypełniłby lukę na rynku i zaczął rywalizować se Skodą. Potrzebny był również inny, prestiżowy model. Ten miał być wzorowany na oryginalnej Warszawie. Luksus w stylu retro? Tak, gdyż znaczna część klientów tego oczekiwała, podobnie jak mocnych silników. Od czasu zamknięcia produkcji większych modeli najmocniejszym silnikiem FSO stał się doładowany o poj. 1.3 dm^3 i mocy 116 KM. Podobnie jak słabsze odmiany miał tylko 3 cylindry.

Silnik ten trafił nawet do Tarpana, dzięki czemu ten mały „dostawczak" rozpędzał się do 180 km/h. Nowy Wars z tym silnikiem rozpędzał się do 200 km/h. Duże silniki były potrzebne, a oferowane wówczas były zwyczajnie przestarzałe. Krokiem we właściwym kierunku była 143 – konna odmiana 3 – cylindrowego silnika oraz nowy diesel Andoria o poj. 1.6 dm^3 i mocy 75 lub 100 KM. Nowy silnik trafił do Warsa, dzięki czemu zużycie oleju napędowego w słabszej odmianie wynosiło średnio 4 litry na 100 km. Mocniejsza odmiana spalała 0,3 litra więcej.

Nowy Wars

Źródło: ge.ecta.eu

Dla potrzeb przyszłościowych dużych modeli opracowano również mocy 2 – litrowy z doładowaniem o mocy aż 254 KM oraz 3 – litrowy o mocy 354 KM. Słabszy miał trafić do Poloneza, mocniejszy do nowej Warszawy. Wcześniej jednak zdecydowano o wskrzeszeniu nowej Syrenki, nie Syreny. Nowa nazwa miała oznaczać, że będzie to model o podwyższonym standardzie. Nowe auto miało być uzupełnieniem dla Warsa. Oferta silników miała obejmować większe moce a karoseria do złudzenia przypominać oryginalną pierwszą serię z lat 50 – tych.

Specjalnie na potrzeby Syreny i średnich odmian Poloneza skonstruowano nowy silnik 1.5 o mocy 116 KM bez doładowania oraz z doładowaniem o mocy 143 lub 170 KM. Do konkursu na projekt stanęło wiele firm, ale ostatecznie wybrano projekt … AMZ Kutno. Fabryka ta produkowała … wozy pancerne na potrzeby wojska. Projekt wojskowych inżynierów był mieszanką stylu Daihatsu, Mini oraz oryginalnej Syreny. 2 – drzwiowy sedan miał charakterystyczną bryłę nadwozia a wnętrze było wykończone jak w klasie wyższej – słowem „na bogato".

Zanim jednak zaczęto produkować Syrenę skupiono się na projektach miejskich modeli. Co ciekawe, najmniejszy elektryczny od teraz miał być … licencją Smarta, z produkcji większego postanowiono … zrezygnować. W wyniku problemów z uzyskaniem licencji zdecydowano się na własny projekt 2 – osobowego mikrosamochodu. Auto miało być napędzane litrowym silnikiem benzynowym o mocy 72 KM lub 25 KW – elektrycznym. „Zbiornik" paliwa w przypadku wersji elektrycznej mógł pomieścić 25 KWh. Planowano również dłuższą wersję 4 – osobową.

Nowy Smyk/ Romet 4E

Źródło: Romet

Następca najmniejszych polskich modeli zadebiutował w styczniu 2012 roku. Równolegle kończono prace nad Syrenką, trwały zaawansowane testy podwozia dla nowego, już przednionapędowego Poloneza oraz powstały pierwsze szkice Warszawy. Oferta Lubo wzbogaciła się o krótkiego busa z pakietem terenowym i pokazano gruntownie zmodernizowanego Tarpana. Nowa era polskiej motoryzacji miała przywrócić dobrze znane nazwy. Pojawiły się również projekty nowych modeli samochodów terenowych oraz ciężarówek.

Koniec 2012 roku to debiut zmodernizowanego, przedłużonego o 15 cm Warsa. W ten sposób zyskali pasażerowie tylnych siedzeń. Zyskał również przód pojazdu, który zaopatrzono w wąski grill pomiędzy reflektorami oraz światła z diodami LED. Po raz pierwszy w Warsie pojawił się 170 – konny silnik i zupełnie nowy 150 – konny o poj. 1.8, który napędzał najbardziej luksusową odmianę. Ze skrzynią automatyczną, szklanym dachem i skórzanymi siedzeniami Wars osiągnął cenę 87 tys. zł. Sportowa odmiana ze 170 – konnym silnikiem była o 3 tys. zł tańsza.

Zupełnie inną karoserię zyskał najmniejszy Tarpan. Nowy model był o 10 cm szerszy i mierzył 418 cm (lub w dłuższej 7 – osobowej odmianie 438 cm) długości. Jako 2 – osobowy „blaszak" miał pojemność bagażową aż 3 m^3 a ładowność mogła wynieść nawet tonę. Wszyscy czekali jednak na nową Syrenkę. Ta powróciła na polskie drogi w styczniu 2013 roku. W założeniach marketingowców nowy model miał konkurować z Mini, dlatego też ceny za model z silnikiem 1.5 116 KM rozpoczynały się od 65 tys. zł.

Najmocniejsza Syrenka z silnikiem 2.0 o mocy … 243 KM rozpędzała się do 100 km/h w 6 sekund – ze skrzynią manualną, z nowym dwusprzęgłowym „automatem" trwało to o 0,3 sekundy szybciej. Cennik najbogatszej wersji kończył się na 143 tys. zł. Cena, choć nieco przesadzona, częściowo uzasadniała dopracowanie konstrukcji. Znacznie tańsze były odmiany z silnikiem wysokoprężnym – najtańszy 75 – konny diesel był wyceniany na 73 tys. zł, mocniejszy 100 – konny na 85 tys. zł. Co ciekawe, niektórzy dopatrywali się w Syrenie nadwozia typu coupe.

Syrenka

Źródło: polnocna.tv

Kilka miesięcy po premierze, co oferty Syrenki dołączył najmniejszy silnik o poj. 1.3 – trzy cylindry i 87 KM rozpędzało ją do 175 km/h. Wszystko to za cenę 59 tys. zł. Z takiego samego poziomu cen miał wystartować Polonez. Pierwsze zdjęcia pojawiły się w czerwcu 2013 roku. Premierę nowego modelu przewidziano na koniec marca 2014 r. Auto wzbudziło sensację – bryłą nadwozia przypominało miksturę prototypów Saaba i Audi. Miało 3 lub 5 – drzwiowe nadwozie i najważniejszego konkurenta – Octavię. Od tej ostatniej był zwyczajnie … lepszy.

Masywna dynamiczna linia karoserii o długości 4,5 m skrywała miejsce dla 5 osób oraz 475 – litrowy bagażnik. Choć początkowo napęd był tylko na przednie koła nie zrezygnowano z mocnych silników. Paletę otwierał silnik 1.5 o trzech poziomach mocy – 116, 143 i 170 KM. Większy silnik 1.8 o mocy 150 KM łączono ze skrzynią automatyczną i (lub) opcją napędu 4×4. Najmocniejszy 2 – litrowy silnik miał dwa poziomy mocy – 218 lub 254 KM. Paleta silników wysokoprężnych ograniczała się do 100 – konnego silnika 1.6 i większego 2.0 o mocy 150 KM.

Pomimo mniejszego bagażnika Polonez szybko pozbawił pierwszego miejsca w rankingach Octavię. Polski doładowany silnik nie sprawiał kłopotów takich jak TSI i tolerował zasilanie „podtlenkiem butanu". Ci, który wybrali najmocniejszą odmianę musieli wydać na nią minimum 139 tys. zł, ale to była cena za praktyczne nadwozie i 5,8 sekundy do pierwszej „setki". Silnik ten w normalnej eksploatacji zużywał średnio 9,5-10,4 litra na 100 km podczas, gdy wyposażone we wtrysk bezpośredni jednostki konkurencji potrafiły palić nawet o 2 litry więcej.

Polonez

Źródło: Paweł Zarecki

Wadą nowego Poloneza było brak wersji kombi, ale zamiast niej zdecydowano się na „sportwagona" Stylowe kombi do oferty dołączyło w 2015 roku. Równocześnie trwały prace nad najbardziej luksusowym modelem – Warszawą. Jej debiut przewidziano na czerwiec 2015 roku, ale ostatecznie premierę przesunięto na koniec roku. Nowa platforma do dużych samochodów miała posłużyć również do dużego SUV-a oraz do … samochodu dostawczego średniej ładowności. Ten ostatni miał zastąpić Lubo. Ceny nowej Warszawy otwierała „kosmiczna" kwota 174 tys. zł.

Polska retrolimuzyna w cenie Audi A6 i BMW 5 była skazana na rynkową klapę. Na szczęście cennik otwierał silnik 2.0 Andoria o mocy 174 KM – nowoczesny silnik wysokoprężny, który w ważącym prawie 2 tony samochodzie zużywał średnio poniżej 6 litrów ropy na 100 km. W tej cenie otrzymywało się już kompletne wyposażenie, wraz ze skórzaną tapicerką i 20 lub 21 – calowymi kołami. 10 tys. zł droższy był silnik 2.0 Turbo o mocy 204 KM. Za 199 tys. zł można było kupić Warszawę z 254 – konną odmianą tego silnika i napędem 4×4. Była jeszcze jedna wersja.

Za 265 tys. zł można było kupić Warszawę z 6 – cylindrowym silnikiem 3.0, który wyposażony w dwie turbiny osiągał 354 KM. Ważąca 2,2 tony limuzyna dzięki napędowi 4×4 była szybka i dynamiczna – osiągała 260 km/h a do pierwszej „setki" rozpędzała się po upływie 5,5 sekundy. Dopiero obecnie trwają testy modelu wyposażonego w duży silnik wysokoprężny – Warszawa nie może być gorsza od Audi czy BMW, dlatego też Andoria specjalnie dla niej opracowała 3 – litrowego turbodiesla o mocy 240 KM i momencie obrotowym 590 Nm.

Deska rozdzielcza Warszawy

Źródło: forbes

To, co przyciąga wzrok w nowej Warszawie to jubilerska jakość wykończenia – prawdziwe aluminium, skóra i drewno. Żadnej imitacji – chrom jest chromem, drewno to nie sklejka ani lakierowany plastik a skóra jest wysokiej jakości. Deska rozdzielcza ma minimum przycisków, a na środku znajduje się dwa duże zegary – analogowy prędkościomierz i obrotomierz. Kierownica jest wzorowana na najdroższych modelach Audi i Bugatti. Jest to „model wizerunkowy", który ma pokazać, że w Polsce produkuje się pojazdy najwyższej jakości.

Co z innymi modelami? Niedługo możemy spodziewać się nowego Warsa – tym razem z klasycznymi drzwiami oraz zmodernizowaną Syrenę. Ta ma być dostępna w odmianie 4 – drzwiowej. Kończą się testy nowego SUV-a oraz najmniejszego modelu, który nawiązałby walkę z Fiatem Pandą. Niedługo należy się spodziewać nowego kombiwana. Coraz śmielej mówi się o powrocie do rajdów. Nowy Polonez mógłby startować w krajowych imprezach. Czego możemy się spodziewać? Poczekamy, zobaczymy. Nasz przemysł motoryzacyjny ma się dobrze …

Od autora

.. tyle, że go wcale nie ma. Owszem, produkujemy części nawet do Bugatti i Porsche, ale co straciliśmy doprowadzając do upadku naszą motoryzację? Nie była ona w całości nasza – korzystaliśmy z licencji, produkowaliśmy przestarzałe samochody albo nie dbaliśmy o ich jakość. Z perspektywy czasu można zauważyć, że mieliśmy okazję produkować nowoczesne modele. Takie właśnie były nasze prototypy. Nie wszystkie z nich znalazłyby klientów czy trafiły do produkcji, ale te wymienione w tej publikacji miały szansę i zasługiwały na to, żeby je powielić.

Tak jest również z nowymi – te powstały tylko w jednym egzemplarzu lub w wyobraźni projektantów i nadal istnieją tylko „na papierze". Wizje nowoczesnej polskiej motoryzacji są śmiałe, ale szansa, że się urzeczywistnią jest zerowa. Owszem, przypadek Arrinery wskazuje, że jest to możliwe, ale na to należało poczekać kilka lat. Czy tak będzie z nowym Polonezem? Tego autor nie wie. Wiadomo jednak, że gdyby każdy z czytających ten artykuł przekazał kilka złotych na prototyp, to wówczas Polonez znowu mógłby jeździć po naszych drogach. Chcemy tego, prawda?

Visited 11 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Na luzie Tagi: fikcjaliteracka, FSM, FSO, FSOOgar, FSOpolonez, FSOWarszawa, FSR, FSRTarpan, polskieprototypy

Zobacz wpisy

Audi „500plus" →