



Historia z kołem w tle

O zabytkowej i nietypowej motoryzacji na okrągło od 2014 roku.

BLOG

O BLOGU

NASZ YOUTUBE

CENY PALIW

KALENDARZ PZMOT

GIELDA

ARCHIWUM

Rolniczy SUV prosto z PRL

przez Zbigniew Kluczkowski | 29 września, 2024

0 komentarzy

O prototypie następcy rolniczego Tarpana krąży wiele legend. Pojazd kilkakrotnie miał szansę powstać za sprawą współpracy Fabryki Samochodów Rolniczych i włoskiej centrali Fiata. Przyczyną do rozpoczęcia pracy nad prototypem była powszechna opinia o Tarpanie, którego kojarzono jako nieudane połączenie auta terenowego z ciągnikiem i pojazdem dostawczym. Na wsi to się sprawdzało, ale zainteresowania wśród klientów z miasta nie wzbudzał. Jednak nie do zdobywania krawężników był przeznaczony. Miał wiele praktycznych zastosowań.

Pomimo licznych zalet, w tym przestronnego, 6 – osobowego nadwozia i dużej przestrzeni ładunkowej nie przystawał do ówczesnych półciężarówek. Do aut terenowych tym bardziej, pomimo dużego prześwitu i solidnego napędu. Co najwyżej mógł być ozdobą targowiska i taką rolę najczęściej pełnił. Nikomu nie przeszkadzała wszechobecna taniść i zapożyczenia z produktów z Żerania i Bielska – Białej. Miało być tanio i tak było. Tarpan miał jeździć powoli i oszczędnie. Obie funkcje spełniała wersja z 3 – cylindrowym silnikiem diesla prosto z ciągnika.

Odpowiedzią na rosnące potrzeby rynków zachodnich miało być połączenie auta terenowego, o średnich zdolnościach w pokonywaniu przeszkód, i pakownego kombi. Projekt pierwszego polskiego SUV-a miał wypełnić lukę (a właściwie przepaść) pomiędzy „zwykłym” Tarpanem, radzieckim UAZ-em a, sprostawanymi za dewisy (dolary), nielicznymi terenówkami zachodniej lub japońskiej produkcji. Tylko czy FSR mogło sobie na to pozwolić? Taki projekt pochłonął gigantyczną sumę, której fabryka zwyczajnie nie ma. Na szczęście nie zabrakło odwagi.

Pierwszy projekt, który włoski Fiat wykonał dla FSR nie spodobał się władzom FSO. Podobno był zbyt ... ładny i nieprzystający do socjalistycznego ustroju. Był to zaledwie model a nie już jeżdżący prototyp, który brył i linią nadwozia przypominał późniejszego Nissana Terano I. generacji. Zdziwieni Włosi wykonali dwa kolejne i bardziej paskudne, ale za to już w pełni sprawne modele. W nich również znaleziono liczne wady. Po prostu auta nadal były zbyt dobre dla „ludu pracującego”. Potrzebowano „czegoś” jeszcze tańszego w produkcji niż wcześniejszy model.

Czytaj: [Opowieść o butach](#)

„Włoski” Tarpan – rysunek i model



Źródła: samochodyswiata.pl, polskieauta.pl

W założeniach konstruktorów Fiata napęd miał trafiać na każde z 4 kół. Pierwsza wersja nadwozia mogła (wizualnie) konkurować nawet z ... Range Roverem. Dwa prototypy drugiej wersji były bardziej wojskowe niż cywilne i dały początek Honkerowi. Dopiero w 1979 roku podjęto kolejną próbę, która ponownie zakończyła się zerwaniem współpracy. Przyczyną zakończenia prac i zadłużenia się u Fiata było ogłoszenie stanu wojennego, który ostatecznie przekreślił projekt peerelowskiego SUV-a. Dług trzeba było spłacić.

Prototyp zbudowany w TOS Poznań



Źródło: motofakty.pl

Na przełomie lat 70 i 80-tych XX. wieku FSR otrzymała wiele różnych propozycji od niezależnych konstruktorów, z których większość proponowała dokładnie to samo – skonstruowanie „wariantu oszczędnościowego”, czyli dysponującego napędem na koła tylne i silnikiem S21. Dzięki temu można było wykorzystać wiele części z dostawczej Nysy lub Żuka. W ten sposób z SUV-a nowy Tarpan stałby się siermiężną terenówką a to nie było celem projektu. Zasadniczo nikt nie znał celu tego projektu, bo ten kilkakrotnie się zmieniał.

Na tle „wersji budżetowych” wyróżniała się skrócona wersja oryginalnego rolniczego Tarpana zaproponowana przez poznański LOK (Liga Obrony Kraju). Pokazana na przełomie 1977 i 1978 roku skrócona wersja „zwykłego” Tarpana z napędem na tylne koła i silnikiem S21 (który najlepsze lata miał już za sobą) również okazała się nieodpowiednia dla PRL-owskich dygnitarzy. Pomysł był ciekawy, ale odmówiono produkcji. Pomimo wielu niepowodzeń nie zniechęciło to dalszego poszukiwania idealnego SUV-a rodem z PRL-u.

Wobec tego, co proponowali inżynierowie z FSO czy niezależni „znaney”, włoska specyfikacja wyprzedzała naszą myśl techniczną o lata świetlne. Pierwotnie do napędu pojazdu ohrzczonego mianem „Tarpaniello” miał służyć znany, 4 – cylindrowy silnik o poj. 2.0 dm³ i mocy 112 KM – ten sam, który montowano w rządowych i milicyjnych Polonezach. Był to najnowocześniejszy silnik jaki planowano do napędu nowego SUV-a. W połowie lat 80 – tych pojawiła się alternatywa turbodiesla Iveco o poj. 2.5 dm³ i mocy nawet 115 KM.

Czytaj: [Naprawdę duże Fiaty](#)

Prób reanimacji projektu polskiego SUV-a było jeszcze kilka, tym razem bez udziału Włochów. Pod koniec lat 80-tych próbowano przerobić Honkera na wersję cywilną a zamiast napędu Poloneza pod maską miał pracować w/w silnik Iveco. Jak nietrudno zgadnąć i tak nic z tego nie wyszło. Ostatecznie na początku lat 90-tych zrezygnowano z kilkunastu lat prac nad nowym modelem. Sprzedaż „zwykłego” Tarpana była coraz mniejsza a jedynym ratunkiem dla FSR pozostał Honker. Nie na długo, gdyż i ten nie został uznany wśród klientów indywidualnych.

Visited 11 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: Antoninek, FSR, pojazdyrolnicze, polskieprototypy, Tarpan

Zobacz wpisy

← Historyczny ranking zadniej strony motoryzacji

Ślodka maleriſtwa →

Dodaj komentarz

Twój adres email nie zostanie opublikowany. Wymagane pola są oznaczone *

Komentarz *

Nazwa *

Adres email *

Witryna internetowa

☐

Zapamiętaj moje dane w tej przeglądarce podczas pisania kolejnych komentarzy.

Dodaj komentarz



Wyszukiwarka:

Pogoda:

Lódź

Teraz, 27 czerwca, 14:00, Sobota

33°C

14 km/h

0 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2.5: 71%

PM 10: 28%

Dziś

34°C

Jutro

37°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

twojapogoda.pl

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:

Cytryna z krainy dyktatora

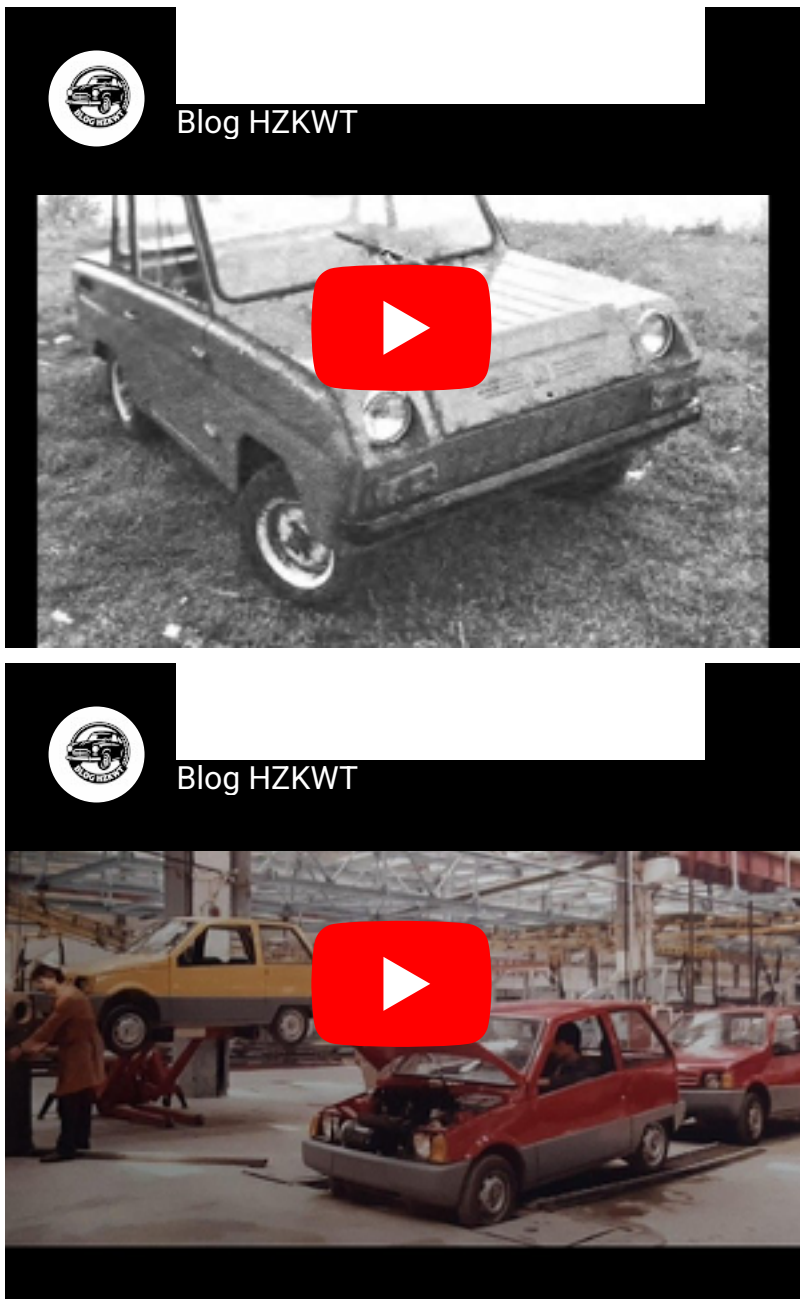
Polskie przedwojenne motocykle od A do Z

Samochód minimalny

Opera bez fantoma

Blocco Piccolo

Popularne na Youtube:



Tagi:

AlfaRomeo (16) AstonMartin (6) Audi (10) Bentley (11) BMW (28) Bugatti (15) Cadillac (11) cechymarki (42) cennycześci (7) Chevrolet (8) Chrysler (7) Citroen (10) Daihatsu (14) DNAmarki (35) felieton (87) Ferrari (22) Fiat (31) Ford (22) Formula1 (8) Jaguar (7) kierowcywyścigowi (18) kitcar (7) Lancia (10) Mercedes (30) mikrosamochód (7) nietypowepojazdy (8) Nissan (11) normyspalin (7) Opel (9) Peugeot (16) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (17) pojazdywojskowe (17) Porsche (15) pracowniekaroseryjne (8) projektancisamochodów (17) prototypy (15) reklama (7) rekordypredkości (16) Renault (16) RollsRoyce (7) SUV (9) Toyota (17) v8 (10) Volvo (10)

Liczba wyświetleń: 3 546

Wszystkie wpisy: 682