



Wars wita Was!

przez Zbigniew Kluczkowski | 24 listopada, 2024

0 komentarzy

Na początku lat 80-tych Polonez, pomimo zaledwie kilku lat obecności na rynku, przestawał być konkurencyjny wobec znacznie nowocześniejszych modeli rodem z „Zachodu”. Kompakty niemieckie, japońskie czy francuskie – każdy z nich miał już przedni napęd, na tyle zamiast resorów piórowych były sprężyny i amortyzatory a ich masa wynosiła przeciętnie 800-900 kg. Polonez, jak na tak duże wymiary, nie był przestronny, źle się prowadził a silnik nie był ani oszczędny, ani dynamiczny. Modele przeznaczone na eksport, pomimo niskiej ceny, nie znajdowały klientów.

W Polsce Polonez był najtańszym autem tej wielkości dlatego też nadal miał wielu wiernych użytkowników. Niezależnie od rozwoju Poloneza podjęto decyzję o zbudowaniu zupełnie nowego modelu – mniejszego, z przednim napędem, zupełnie nowymi silnikami i wygodnym nadwoziem – 5 drzwiowym o 5 miejscach oraz minimum 300 – litrowym bagażniku. Konkurenci – najlepsi w klasie: Golf, Kadett i Escort. Auto miało być od nich tańsze i oczywiście ... lepsze. Oto mieli zadbać najlepsi inżynierowie FSO, których oddelegowano do tego projektu.

W/w założenia projektu były gotowe już w 1982 roku, kilka miesięcy po podjęciu decyzji o jego rozpoczęciu. Prace konstrukcyjne rozpoczęto rok później a przewodniczył im Mirosław Górski. Choć pojazd miał być w 100% polskim, nie uniknięto konieczności pozyskania części z importu, ale te stanowiły znikomy procent całości. Dopiero w maju 1985 roku zakończono tworzenie dokumentacji. Następnie zbudowano makietę w skali 1:1 oraz dwa prototypy. Kilka miesięcy później powstał trzeci prototyp. Po raz pierwszy Warsa pokazano w październiku 1986 na wystawie „Polska Motoryzacja”.

FSO Wars



Źródło: kadry z Youtube

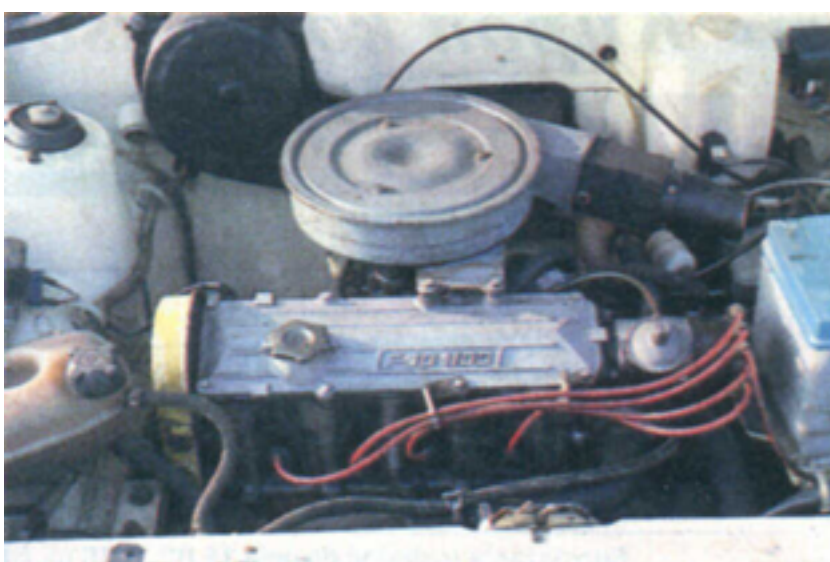
Nazwę „Wars” wymyślił ówczesny dyrektor FSO Edward Pietrzak. Nowy kompakt z Żerania wzbudził ogromne zainteresowanie mediów – nie tylko w kraju, ale również na „Zachodzie”. Gdy w brytyjskiej prasie pojawił się obszerny artykuł zatytułowany „Polacy idą na wojnę” dotyczący nowoczesnego samochodu z żerańskiego FSO okazało się, że nie tylko Francuscy czy Niemiec, ale nawet włoscy producenci mogą się obawiać konkurencji ze strony jakiejś nigdy nie przewidzieli. Nawet włoski Fiat widział w Warsie poważnego konkurenta dla nowego Uno i Ritmo.

Podobne teksty: Rotacyjna komedia romantyczna

Czego się obawiano? Nowoczesnej sylwetki nadwozia projektu Antoniego Kasznickiego, norm bezpieczeństwa – Wars spełniał wymagania rynku amerykańskiego, prostego, ergonomicznego wnętrza, które narysował Mirosław Kowalczyk oraz niższego niż u konkurentów zużycia paliwa. To ostatnie Wars zadzięczał niskiemu oporowi powietrza (Cx – 0,35), które uzyskano dzięki testom w warszawskim Instytucie Lotnictwa. Auto było nieco lżejsze niż VW Golf czy Opel Kadett, dzięki czemu miało lepsze osiągi, choć do napędu użyto słabszych silników.

Do napędu Warsa zbudowano serię zupełnie nowych silników – czterocylindrowych o poj. 1.1, 1.3 oraz 1.5 dm³ a w planach był również diesel. Najmniejszy i najslabszy silnik o poj. 1092 cm³ miał moc 54 KM, większy o poj. 1290 cm³ miał już 61 KM. Wars 1.3 osiągał prędkość 150 km/h. Silnik o poj. 1.5 dm³ miał być konstrukcją pochodzącą z Poloneza, ale znacznie zmodernizowaną. Rozważano również zastąpienie gaźnikowego zasilania jednopunktowym wtryskiem paliwa i zastosowanie hydraulicznych popychaczy zaworowych. Skrzynia biegów – 5, biegowa ręczna.

Silnik o poj. 1.1 dm³



Źródło: fso.cba.pl

Wyposażony w samonośne nadwozie oraz niezależne zawieszenie Wars miał z przodu kolumny McPhersona, z tyłu wahacze wleczone ze sprężynami śrubowymi. Wyposażony w standardowe ogumienie rozmiaru 155/70R13 Wars hamował za pomocą tarcz na przednich oraz bębnow na tylnych kołach. Auto za pomocą kontrolki informowało o zużyciu klocków lub okładzin oraz ubytku płynu hamulcowego. Co ciekawe odporność na rdzę oceniono na okres 6 lat. Przy odpowiedniej konserwacji, co warto dodać. Był to wówczas standard europejski.

Wymiarami – 3,94 m długości, 1,6 m szerokości oraz 1,35 m wysokości pasował się w segmencie C, ale z rozstawem osi – 2,25 m już o klasę niżej. Z przodu miejsca było dużo a kokpit był solidnie spasowany. Rozmieszczenie przycisków nie było pozbawione logiki. Z tyłu już tylko ciasno a na nogi pasażerów nie było wiele miejsca. To znalazło się w bagażniku, który miał pojemność 300 dm³ a po złożeniu siedzeń nawet 1200 dm³. Nie pod bagażnikiem a pod tylną kanapą znajdował się zbiornik paliwa, co w razie wypadku podnosiło bezpieczeństwo całej konstrukcji.

Podobne teksty: DNA marki według "Historii ...", #6 - FSO

Deska rozdzielcza Warsa



Źródło: histografy.pl

Dlaczego Polska początku lat 90-tych nie zaroła się od Warszów? FSO nie miało funduszy na uruchomienie produkcji. Szukano sponsora. Już w 1982 roku podjęto negocjacje z Daihatsu, Fiatem, Renault i Sella. Do drugiego etapu wybrano dwie oferty: Fiata oraz Daihatsu. Ostatecznie to Fiat miał „pomóc” w uruchomieniu produkcji nowego modelu. Umowa pomiędzy włoskim Fiatem a Ministerstwem Przemysłu i Handlu została podpisana ... i zerwana tego samego dnia – 1 grudnia 1988 roku. W ten sposób Fiat chciał obronić swoją pozycję w Polsce.

Wśród przyczyn doszukiwano się zagrożenia dla Fiata Uno i Ritmo, których produkcję rozważano właśnie w PRL. Być może był to sprytny wybieg Fiata lub celowe działanie władz, które przewidywały koniec swoich rządów i chciały pozostawić następcom „niespodziankę”. Pod koniec lat 80-tych auto przestało być już konkurencyjne wobec kompaktów, co definitywnie oznaczało koniec projektu. Cezary Nawrot próbował reanimować wysiłki inżynierów FSO. Dla Warsa stworzył zupełnie nową karoserię podobną do projektów GM i Citroena a model zyskał nową nazwę – Sella.

Sella nigdy nie powstała. Był tylko rysunek i model. FSO nadal nie miało rezerw kapitałowych (miało straty) a zamiast unowocześniać ofertę z Żerania za bram wyjeżdżały wówczas ostatnie sztuki przestarzałego Fiata 125p oraz Polonezy „akwarium”. Te w żaden sposób nie mogły konkurować z tym, co proponowała Europa. Nawet Waldemar Pawlak i jego zamilowanie do polskiej motoryzacji. Do dziś pozostały jedynie zdjęcia i prototypy. Są one dowodem zdolności polskich inżynierów i potencjału jaki tkwił w FSO a nigdy nie został wykorzystany. I pewnie nie będzie.

Visited 10 times, 1 visit(s) today

Kategoria: Historyczne wpisy Tagi: AntoniKasznicki, FSO, FSOwars, kompaktzFSO, MirosławGórski, polskie-prototypy

Nawigacja wpisu

← DNA marki według „Historii ...”, #5 – Bugatti

Motocykle i zegarki Michała Nahorskiego →

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:

Szukaj

Pogoda:

Lódź

Teraz, 18 sierpnia, 16:00, Wtorek

19°C

24 km/h

0,1 mm

Jakość powietrza

źródło: AIRLY

Bardzo dobra

PM 2,5: 45%

PM 10: 17%

Dziś

Jutro

19°C

20°C

Godzina po godzinie ▶

Na 16 dni ▶

twojapogoda.pl

Wyszukuj według kalendarza:

sierpień 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						
◀ lip						

Najnowsze na Youtube:

Popularne na Facebook:

04-08-2026 SuperHatch I
#historiazkolemwitle
Silnik z Lotusa, ale z przodu, napęd tylny i osiągi, o których Golfy GTi mogli tylko marzyć. Pierwsza „setka” w 7,5 sekundy dzięki mocy 152 KM i masie własnej poniżej tony. Chrysler Sunbeam w wersji Lotus to niedocenione GTI. Czy przyczyną była „niepewna” marka?

👍 Polub 💬 Skomentuj ➦ Udostępnij

Najnowszy wpis na X:

Historia z kołem w tle

@blog_hzkwt • Obserwuj

07-08-2026 Przyczyna | #historiazkolemwitle

Czy jedną z przyczyn spadku popularności MPV były testy zderzeniowe? Być może tak. Patrząc na te zdjęcia raczej trudno podjąć decyzję o zakupie. Tymczasem SUV-y z lat 90-tych również nie były wzorem bezpieczeństwa.

Przeglądaj | Historia z kołem w tle

6:13 PM · 7 sie 2026

👍

💬

🔗

Odpowiedz

📄

Skopiuj ...

Przeczytaj więcej w serwisie X

Komentarze:

Stefan Bandera - Reklama motoryzacyjna wczoraj i dziś – od Wintona po najnowsze produkcje

StałyCzytelnik - Syn Forda

Najczęściej czytane:

- Polskie przedwojenne motocykle od A do Z
- Papierowy internet czyli o PREGO i młodości
- 50 twarzy ... BMW serii 3
- Q und A czyli odpowiedzi na pytania
- Australijskie pociągi drogowe

Tagi:

AlfaRomeo (10) Audi (6) Bentley (9) BMW (23) Bugatti (13) Cadillac (7) cechy-marki (40) cennyceści (7) Chrysler (6) Citroen (9) Daihatsu (12) DNAmarki (33) felieton (68) Ferrari (17) Fiat (24) Ford (16) Formula1 (7) FSO (5) Jaguar (5) kierowcywyścigowi (17) kit-car (5) Lancia (7) Mercedes (23) MG (6) napędelektryczny (6) Nissan (9) Opel (7) Packard (6) Peugeot (14) plebisyt (6) pojazdyelektryczne (10) pojazdyrekordowe (9) pojazdywojskowe (12) Porsche (12) pracowniekaroserijne (8) projektancisamochodów (16) prototypy (13) reklama (8) rekordy-prędkości (9) Renault (11) RollsRoyce (6) streamliner (5) SUV (8) Toyota (11) Volvo (7)

Liczba wyświetleń: 15 010

Wszystkie wpisy: 502

Historia z kołem w tle © 2014-2026

Projekt i wykonanie: Zbigniew Kluczkowski

Iconic One Theme | Powered by Wordpress