

26/09/2022 14:41 | Zamieścił: Tomasz Opaliński, Autor: Agnieszka Bogucka

Poldek. Samochód jak marzenie



Autor: NAC

Własny samochód – marzyli o nim każdy Polak i każda Polka. Pragnienie było równie silne, co trudne do ziszczenia. A ten przedmiot pożądania powstawał na Mazowszu, w fabryce na warszawskim Żeraniu.

„Wyzwolenie zastało polski przemysł motoryzacyjny w całkowitej ruinie. Państwowe Zakłady Inżynierii przy ulicy Terespolskiej leżały w gruzach, a z podwarszawskich zakładów Ursus (...) hitlerowcy wywieźli wszystkie maszyny. Przepadły także plany konstrukcyjne dwóch udanych samochodów polskich doby przedwojennej: lux-Sport oraz małego sportowego wozu AW”.

Moskwa się nie zgadza

Decyzja o budowie Fabryki Samochodów Osobowych, która miała produkować licencyjne Fiaty 1100, zapadła już w 1948 r., jednak po roku wynegocjowana z włoską fabryką umowa trafia do kosza. Dlaczego? Ano Moskwa dopuszczała kontakty biznesowe jedynie w ramach obozu socjalistycznego, a o korzystaniu z pomocy kapitalistów z Zachodu nie mogło być nawet mowy. Zamiast Fiata z taśmy zjechała radziecka Pobieda, nad Wisłą znana jako Warszawa M20.

Syrena bez ogona

Drugim modelem z FSO była Syrena – całkowicie polska konstrukcja opracowana w połowie lat 50., a produkowana na Żeraniu do 1972 r.

„W Syrencie za normę uchodziło urywanie się kierownicy po przejechaniu 70 tys. km. »Nagłe odmówienie posłuszeństwa przez układ kierowniczy albo układ hamulcowy nie jest siłą wyższą i nie zwalnia właściciela od odpowiedzialności cywilnej« – pouczało niefortunnych kierowców czasopismo Motor”.

Pod koniec 1956 r. załoga fabryki na Żeraniu podjęła zobowiązanie, że od stycznia rozpocznie seryjną produkcję samochodu, który nie był jeszcze nawet dopracowany od strony konstrukcyjnej.

„Na poboczu linii produkcyjnej warszawy ekipa blacharzy rozpoczęła wyklepywanie metalowej karoserii drewnianymi młotkami. Do

lipca 1957 roku powstało 100 aut – każde trochę inne, ponieważ wykonywano je właściwie ręcznie”.

Zbiornik paliwa został umieszczony w bardzo niewygodnym i niebezpiecznym miejscu – obok silnika. Samochód nie miał wskaźnika poziomu paliwa, jeździło się więc na wyczucie. „Znacznie ciekawszy był sposób, w jaki kierowca przedostawał się za kółko. On nie wsiadał, on się musiał tam dostać. Mianowicie zamek drzwi karoserii syreny konstruktorzy umieścili – zapewne po długim namyśle – w drzwiach pasażera. I to był jedyny zamek. Kierowca syrenki, gdy nie mógł poprosić o pomoc pasażera, musiał wykonać kilka ćwiczeń gimnastycznych, by dostać się na swój fotel. (...) Całe auto zresztą składało się z niewygód i przedziwnych pomysłów (...)”.

Duży Fiat

Trzeci model, Fiat 125p, to rekordzista wielkości i długości produkcji – produkowany był przez 23 lata, od 1968 r. Licencyjny samochód z Żerania został wypuszczony tylko kilka miesięcy później od włoskiego odpowiednika. Towarzyszyła temu poważna reorganizacja polskiego przemysłu motoryzacyjnego, polegająca głównie na specjalizacji zakładów kooperujących z FSO.

Wzorem producentów zachodnioeuropejskich zrezygnowano z produkcji całego samochodu w jednym zakładzie, poszczególne podzespoły wytwarzane były przez osobnych podwykonawców. Model ten w kraju cieszył się ogromnym powodzeniem – oferował sporo za stosunkowo niewielkie pieniądze. Jednak po wygaśnięciu w 1983 r. włoskiej licencji jakość techniczna samochodu stała się wręcz fatalna.

Bryka w kolorze żonkil

Autor strony internetowej poświęconej dużemu fiatowi wymienia kilkadziesiąt kolorów nadwozia, a niektóre z nazw wciąż mocno przemawiają do wyobraźni. Miłośnicy wody mieli do dyspozycji: błękit bałtycki, adriatycki i turecki oraz niebieski morski. Zieleni też było sporo: szmaragdowa, pastelowa, groszkowa, stepowa i tropikalna.

Gdy ktoś wolał stonowane odcienie, mógł wręcz dostać migreny: biały śnieżny, biały szary, bianco corfu, kość słoniowa, kość słoniowa jasna, popielaty jasny, szary jasny, srebrzysty. Dla odważnych z kolei: niebieski chagall, tabakowy jasny czy seledynowy. Najbardziej znany Fiat 125p miał kolor bursztynowy (lub safari/żonkil): to taksówka z numerem bocznym 1313, o numerach rejestracyjnych WAE 606B, którą jeżdżą bohaterowie serialu „Zmiennicy” Stanisława Barei.

Poloneza czas zacząć

Był przestarzały już w chwili debiutu, ale przetrwał w produkcji blisko ćwierć wieku. Pierwszy model wypuszczony na rynek to MR78, czyli znany wszystkim „Borewicz” – produkowany w latach 1978–1986. Miał wprawdzie podzespoły od polskiego Fiata 125p, ale karoseria była nowoczesna, a komfort jazdy jak na ówczesne warunki – wysoki.

„Z przodu montowano bezwładnościowe pasy bezpieczeństwa – wtedy ciągle nowość. Ponieważ takie rozwiązania nie należały jeszcze do powszechnych w autach tej klasy, stały się mocnym atutem w reklamie naszego pojazdu na Zachodzie. Podobnie, jak bogate wyposażenie już w standardowej wersji: welurowa tapicerka, obrotomierz, zegar, ogrzewanie tylnej szyby plus jej wycieraczka, światła przeciwmgłowe, zapalniczka, regulowana kolumna kierownicy, regulacja (ręczna) lusterek bocznych z wnętrza pojazdu. Tak miała i krajowa wersja, jednak z czasem – wobec nieustających kłopotów z kooperantami i nie tylko – często ją zubażano, aż do serii popular, w której siedzenia wyściełano... ceratą”.

– Mój pierwszy polonez był ciemnogrnatowy, miał przyciemniane szyby. To była wersja 1,5 benzyna, tzw. przejściówka między pierwszą wersją a caro. Miał dwie dodatkowe szyby z tyłu w słupkach i wzmocniony most, taki jak w karetkach pogotowia albo w radiowozach. Kupiłem jeszcze spojler na tylną klapę, żeby podbić wygląd – wspomina Dariusz Dorociński (rocznik 1967). – Kupiłem go na giełdzie na drugim końcu Polski za około 60 mln zł. Po kilku latach jeszcze na nim zarobiłem, bo sprzedałem go chyba za 90 mln zł.

Talon za mieszkanie

W Polsce Ludowej normalny rynek samochodowy nie istniał. Dlatego obywatel mógł kupić samochód „na talon”. „Cały zaś interes tak

przemysłnie skonstruowano, by szary obywatel nie mógł się połapać, kto rządzi tymi talonami, komu się należą, a komu nie. W pewnym okresie było niby jasne, że pierwszeństwo mają lekarze i weterynarze, nauczyciele wiejscy obsługujący szkoły w paru wsiach (...). Swoje pule miały rozmaite zjednoczenia grupujące przedsiębiorstwa już to przemysłowe, już to budowlane". Jednak i tak było wiadomo, że władzę nad tego typu asygnatami mają komórki partyjne. Taki kwitek był uniwersalnym sposobem załatwiania spraw w PRL-u, co także nie umknęło Stanisławowi Barei. W kultowym serialu „Alternatywy 4” towarzysz Jan Winnicki (grany przez Janusza Gajosa) proponuje właśnie taki talon na samochód prezesowi spółdzielni mieszkaniowej w zamian za przydział mieszkania poza kolejnością.

O samochodowe asygnaty nikt z kolei nie pytał na giełdach samochodowych – tam rządziła twarda waluta, najlepiej wymienna.

– Kolejne moje auto to również był polonez 1,5 benzyna, tym razem w takiej samej wersji, jaką miał porucznik Borewicz z serialu „07 zgłoś się”, w oryginalnym lakierze groszkowej zieleni. To był początek lat 2000 i rzadko już się zdarzało, by auto w tej wersji miało jeszcze oryginalny lakier – opowiada pan Dariusz i przytacza historię potwierdzającą jego kreatywność: – Miał pewne mankamenty, np. odpadła zniszczona już podsufitka. Na szczęście teściowa, która jest krawcową, dobrała pasujący do tapicerki materiał i uszyła nową. Gospodarskim sposobem udało mi się podsufitkę naprawić i zamontować. Byłem sceptyczny, czy tak leciwe auto uda się sprzedać. Pojechałem jednak na giełdę. Poszliśmy z bratem poszukać budki z jedzeniem, gdy nagle słyszymy przez megafon komunikat, że właściciel poloneza, czyli ja, proszony jest o szybki powrót do samochodu, bo kupiec już czeka. Był zachwycony tym, co ja uważałem za minus, czyli podsufitką i lakierem w oryginale.

1948 r.

Rusza budowa fabryki samochodów na Żeraniu.

1953 r.

Prezentacja auta małodlitrażowego Syrena, stworzonego niemalże w 100 proc. przez polskich inżynierów.

1967 r.

Rusza montaż Fiata 125p.

1978 r.

Z taśmy zjeżdża pierwszy Polonez.

1984 r.

Fabryka na Żeraniu zatrudnia około 14 tys. pracowników.

1991 r.

Ostatni Fiat 125p zjechał z taśm fabryki. Można go zobaczyć na wystawach m.in. w warszawskim Muzeum Techniki.

1995 r.

Prywatyzacja FSO przez południowokoreański koncern Daewoo. Po jego bankructwie powrócono do nazwy Fabryka Samochodów Osobowych Spółka Akcyjna.

Rajdowy Fiat 125p wraz z marszałkiem Adamem Struzikiem (klub PSL) promował kampanię „Jesteś widoczny, jesteś bezpieczny”.



Arch. UMWM

Rafał Rajkowski, wicemarszałek województwa (sejmikowy klub KO) miło wspomina czasy świetności Fiata 125p.



Arch. prywatne

Budowa zakładów zakończyła się późną jesienią 1951 roku. Koszty ich budowy wynosiły 130 milionów ówczesnych złotych, a jej wyposażenie – 250 mln zł.



NAC

1984 r. Fabryka na Żeraniu zatrudnia około 14 tys. pracowników.



NAC

Znaczek fabryki na Żeraniu



FOT. MAREK BAZAK/EAST NEWS

Samochody FSO „wystąpiły” w wielu popularnych serialach. Najbardziej znane to „07 zgłoś się”, wspomniani „Zmiennicy” czy „Dom”. Jednym z głównych bohaterów tego ostatniego, Andrzej Talar, pracował w dziale konstruktorskim żerańskiej fabryki.



WOJTEK ŁASKI/EAST NEWS

Budowa zakładów zakończyła się późną jesienią 1951 roku.



ADAM BURAKOWSKI/REPORTER

1967 r. Rusza montaż Fiata 125p.



PAWEŁ DABROWSKI/AGENCJA SE/EAST NEWS

1978 r. Z taśmy zjeżdża pierwszy Polonez.



ARKADIUSZ ZIOLEK/EAST NEWS

Z racji swojego napędu samochód musiał być zasilany przez mieszankę benzyny z olejem. Produktem spalania były spaliny o charakterystycznym zapachu i niebieskim kolorze, dzięki czemu samochód zyskał popularne przezwisko „skarpeta”.



NAC

UWAGA

Informacje opublikowane przed 1 stycznia 2021 r. dostępne są na stronie archiwum.mazovia.pl