

## **Muzeum Tarpana, czyli o historii samochodu rolniczego**

Jednym z najbardziej nieoczekiwanych owoców I Zjazdu Muzealników w Łodzi z roku 2015 jest *Muzeum Tarpana*, które powstaje obecnie w Muzeum Narodowym Rolnictwa w Szreniawie. Myśl o powstaniu tej nowej ekspozycji stałej narodziła się w trakcie kuluarowej rozmowy, podczas której autor niniejszego tekstu zaproponował dr. Janowi Maćkowiakowi, dyrektorowi szreniawskiej instytucji, stworzenie wystawy przypominającej rolniczy samochód produkowany przed laty w Wielkopolsce.<sup>1</sup> Ekspozycja poświęcona autu dla rolników ulokowana w muzeum rolnictwa – te dwa elementy wydawały się tworzyć zupełnie naturalny i oczywisty związek, dlatego też dyrektor Maćkowiak ochoczo podchwycił ten pomysł. Wkrótce potem dokonałem zakupów pierwszych obiektów<sup>2</sup>, a szreniawskie Muzeum włączyło *Muzeum Tarpana* do programu modernizacji ekspozycji stałych, w którego ramach zaadaptowano budynek dawnej obory na pawilon wystawienniczy. Scenariusz wystawy, której jestem autorem, przewidywał uproszczoną do minimum scenografię, mającą wzbudzać skojarzenia z halą fabryczną w Antoninku, peryferyjnej dzielnicy Poznania, w której w latach 70. XX wieku produkowano rolnicze pojazdy. Dzięki temu w Szreniawie powstało pierwsze w Polsce monograficzne muzeum poświęconego marce rodzimego samochodu.

W *Muzeum Tarpana*, którego otwarcie planujemy w roku 2019, zostanie zaprezentowana historia samochodu, który był niezwykle ciekawą i – co ważne - całkowicie polską konstrukcją. Przy budowie Tarpana wykorzystano co prawda elementy z licencyjnych samochodów: Warszawy (czy też Żuka, także bazującego na Warszawie) i Polskiego Fiata 125p, ale sama konstrukcja była dziełem grupy inżynierów z Poznania i warszawskiej Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu. Tarpan był nie tylko samodzielnym i oryginalnym polskim projektem, ale także wyprzedzał swoje czasy, będąc jednym z protoplastów dzisiejszym kategorii aut uniwersalnych: VAN-ów i SUV-ów. Zaprojektowany w latach 1971 – 72 Tarpan miał swoją specyfikę, wyróżniającą jego konstrukcję na tle innych wozów krajowych i zagranicznych: był przeznaczony dla rolników i miał być autem „do wszystkiego”: w tygodniu służyć do wożenia płodów rolnych, a w niedzielę zawieźć liczną wiejską rodzinę do kościoła. Na taką uniwersalność Tarpana pozwalał rewelacyjny pomysł: przesuwana ścianka tylna kabiny. W kilka chwil samochód z obszernej osobówki, mieszczącej sześciu (a bywało, że znacznie więcej!) pasażerów stawał się pojemną półciężarówką. Nie dziwi zatem to, że farmerski pick-up znalazł także zastosowanie poza rolnictwem, stał się na przykład znakiem rozpoznawczym brygad remontowo–instalacyjnych na wielkich „budowach socjalizmu” w Polsce. Z drugiej strony trzeba przyznać, że słaba jakość wykonania auta produkowanego w niedoinwestowanej fabryce nie pozwoliła Tarpanowi na osiągnięcie sukcesu eksportowego poza granicami kraju, na jaki – z uwagi na swoją unikalną koncepcję funkcjonalną - w pełni zasługiwał.

---

<sup>1</sup> Na temat historii samochodu rolniczego Tarpan zob. np.: Dobiesław Wieliński, *Tarpan, furmanka PRL-u*, Poznań 2012, tegoż, *Tarpan - konstrukcje*, Poznań 2012, tegoż, *Od Warty do Honkera*, Poznań 2017, Zenon Bosacki (red.) *Od Tarpana do Volkswagena*, Poznań 2014, a także mój tekst pt. *Rolnik szuka samochodu, czyli wielki powrót Tarpana*, „Classic Auto”, 2017, nr 8 (131).

<sup>2</sup> Wcześniej w zbiorach szreniawskiego Muzeum były już dwa samochody marki Tarpan 237, ale funkcjonowały one wśród innych pojazdów samochodowych w ramach ekspozycji poświęconej dziejom transportu wiejskiego.

Będąc wytworem swoich czasów, Tarpan kumulował w sobie elementy z kilku pojazdów wytwarzanych równolegle w Polsce. Pojawił się na motoryzacyjnej scenie w 1972 roku, a zszedł z niej z kolei w roku 1996, oba te momenty nastąpiły w określonych kontekstach historycznych. Jednym z naczelných założeń powstającej wystawy o samochodzie rolniczym z Poznania było ukazanie unikalnej i uniwersalnej zarazem, hybrydowej natury tego samochodu na tle ówczesnej rzeczywistości politycznej i gospodarczej, ale przede wszystkim w otoczeniu pojazdów obecnych w Polsce w tamtych czasach: na ekspozycji *Muzeum Tarpana* samochody tej marki będą obecne we wszystkich reprezentatywnych odmianach, ale znajdują się one w towarzystwie innych jeszcze, współczesnych Tarpanowi typów aut.

## Filozofia „samochodu rolniczego”

„Samochód rolniczy” – bo tak został określony przez swoich twórców pojazd, który ostatecznie znalazł się w produkcji pod nazwą „Tarpan” - był swoistą hybrydą dwóch rodzajów nadwozia i jednocześnie dwóch rodzajów funkcjonalności. Po pierwsze, był klasycznym pick-upem, służącym do przewożenia kilku osób oraz pewnej ilości towaru na skrzyni ładunkowej. Po drugie jednak zawierał w sobie cechy aut, które dzisiaj określamy mianem SUV-ów i VAN-ów: był wysoko zawieszony, a koła o dużej średnicy, zaopatrzone w opony o terenowym bieżniku umożliwiały jazdę po drogach gruntowych. Jednocześnie jego uniwersalne nadwozie godziło w sobie cechy nadwozi uniwersalnych: kombi lub dostawczej furgonetki, umożliwiając – w zależności od potrzeb i położenia ruchomej ścianki przesuwnej kabiny – przewóz sześciu osób lub też większą ilość towarów na „pace”.

W momencie powstawania Tarpana w początkach lat 70. XX wieku niewielu w PRL-u myślało o rekreacyjnych wyjazdach za miasto wysoko zawieszonym, uterenowionym autem. Ale w zamierzeniu swoich twórców rolniczy pick-up miał być środkiem lokomocji i transportu przeznaczonym nie dla państwowych przedsiębiorstw rolnych czy też innych instytucji gospodarki PRL-u, ale dla odbiorców indywidualnych – rolników prowadzących własne gospodarstwa. Samochód ten na co dzień miał służyć do transportu zwierząt, płodów rolnych czy nawozów sztucznych, natomiast w niedzielę miał zawieźć rolnika i jego liczną rodzinę do kościoła.<sup>3</sup> I to jest najbardziej istotna cecha genetyczna – by tak rzec – polskiego auta rolniczego.

Taka filozofia wiejskiego samochodu uniwersalnego nie była co prawda polskim wynalazkiem. Te same cele miał spełniać samochód marzeń, który wyobrażała sobie żona australijskiego farmera w liście przesłanym do dyirekcji tamtejszego oddziału Forda w 1933 roku: „Nie możemy z mężem pozwolić sobie – pisała - na zakup zarówno samochodu osobowego, jak i ciężarówki, a potrzebujemy auta, którym w niedzielę będziemy mogli pojechać do kościoła, a w poniedziałek zawieźć nasze świnię na targ. Czy możecie nam pomóc?”<sup>4</sup> Australijski Ford postarał się uczynić zadość prośbie rezolutnej farmerki, jej list bowiem stał się początkiem całej gamy oryginalnych australijskich pick-upów, produkowanych od lat 30. XX wieku przez

<sup>3</sup> Wypowiedź inż. Andrzeja Bobińskiego, dyrektora naczelnego Zakładu Samochodów Rolniczych oraz późniejszej Fabryki Samochodów Rolniczych „Polmo” w latach 1972 – 1981, który nadzorował proces wdrożenia Tarpana do produkcji (nagranie w zbiorach MNR w Szreniawie, nieopubl.).

<sup>4</sup> Zob.np.: Andrew P. Collins, *A Brief History of Australia's Car-Truck Ute On Its 80th Birthday*, w: <https://jalopnik.com/a-brief-history-of-australias-car-truck-ute-on-its-8-1530708773>, [dostęp: 20.07.2018r.], tłum. własne.

Forda (ilustr. 1), a potem także przez należącą do General Motors australijską firmę Holden, a w końcu wielu innych wytwórców, także japońskich, którzy rozgościli się na tamtejszym rynku.

Specyfikę tych uniwersalnych pick-upów określała dodatkowa przestrzeń w kabinie za fotelami kierowcy i pasażera, z zewnątrz podkreślona małym okienkiem bocznym wyciętym w nadwoziu. Farmerskie samochody z Antypodów określono mianem *ute*, powstałym z połączenia dwóch słów: angielskiego *utility*, które możnaby przetłumaczyć jako „użyteczny”, „przydatny” czy „praktyczny” oraz francuskiego *coupé*, odnoszącego się do nadwozi o charakterze sportowym i wywodzącym się jeszcze z XIX-wiecznych pojazdów konnych.<sup>5</sup> Tradycję aut *ute* do dziś kontynuują terenowe półciężarówki (obecnie także czterodrzwiowe) takie jak Ford Ranger czy Mitsubishi L-200. Ale czy polski samochód dla rolniczych rodzin, zaprojektowany blisko czterdzieści lat po narodzinach australijskiego typu pick-upa, można nazwać polskim *ute* i co więcej, czy osoby związane z jego powstaniem miały świadomość tych ewentualnych koneksji z autami z odległego zakątka świata? Trudno dziś odpowiedzieć jednoznacznie na to pytanie, choć oczywiście nie można tego wykluczyć. Bardziej prawdopodobne było to, że twórca karoserii polskiego auta, Zbigniew Wattson, jeden z najwybitniejszych stylistów pracujący w warszawskiej Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu<sup>6</sup>, znał specyfikę karoserii australijskich pick-upów z zarysowanymi w rzucie bocznym charakterystycznymi, pionowymi okienkami umieszczonymi za parą drzwi. I być może właśnie *ute* z Antypodów, obok jeszcze dwóch innych, niszowych modeli z Europy, o czym później, stały się dla Wattsona projektującego Tarpana odległym geograficznie, ale bliskim stylistycznie źródłem inspiracji.

## Dziecko epoki Gierka

Faktem niezaprzeczalnym jest natomiast to, że u progu lat 70. XX wieku we wszystkich polskich fabrykach samochodów ruszyły prace nad samochodem rolniczym. W krótkim czasie powstały prototypy rolniczych odmian pojazdów na bazie samochodów osobowych. W 1971 roku Centralny Ośrodek Konstrukcyjno-Badawczy Przemysłu Motoryzacyjnego (COKBPMot) we współpracy z warszawską Fabryką Samochodów Osobowych „w ramach prac nad problemem taniego samochodu rolniczego”<sup>7</sup> skonstruował na podwoziu auta osobowego Syrena 104 pick-upa krytego opończą o nazwie R-20. Z kolei w Wytwórni Sprzętu Mechanicznego w Bielsku-Białej w tym samym czasie i biorąc za punkt wyjścia ten sam wzorzec zaprojektowano przeszkolony furgon Syrena Bosto.<sup>8</sup> Oba te modele zostały zaprezentowane na VI Zjeździe PZPR w Warszawie w grudniu 1971 roku, a w

---

<sup>5</sup> Warto tu dodać, że małe trójkątne okienko boczne za pojedynczą parą drzwi to charakterystyczny wyróżnik nadwozi amerykańskich aut osobowych typ *coupé* i pojawia się ono właśnie około połowy lat 30. XX wieku. Zapewne to rozwiązanie stylistyczne stało się punktem wyjścia dla australijskiego nadwozia typu „ute”, co zresztą podkreśla sama nazwa, której jednym z członów jest właśnie „coupé”.

<sup>6</sup> Więcej o Fabryce Samochodów Osobowych zob. np.: Zbigniew Boniecki (red.), *Opowieść o FSO. Historia tej warszawskiej fabryki*, Warszawa 2010. Tam także typologia wszystkich produkowanych w fabryce modeli.

<sup>7</sup> Informacja w tygodniku „Motor”, 1971, cyt. wg: <https://www.classiccarcatalogue.com/FSO%201971.html> [dostęp: 11.07.2018r.].

<sup>8</sup> O historii powstania Syreny Bosto zob. np.: Andrzej Dietrych, *Będziecie zaskoczeni*, „Automobilista”, 2016, nr 2 (190), ss. 78-83.

następnym roku, po wprowadzeniu poprawek, uruchomiono ich produkcję seryjną w nowo powołanej Fabryce Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej.

W tym samym 1971 roku także żerańska FSO zaczęła wytwarzać odmianę kombi licencyjnego samochodu osobowego Polski Fiat 125p, zaprojektowaną przez FIAT-a (nie miała ona swojego odpowiednika we włoskim pierwowzorze licencji), a wkrótce potem, na podstawie kombi, warszawscy konstruktorzy już samodzielnie opracowali wersję pick-up modelu 125p. Z kolei dotychczasowa gama polskich samochodów dostawczych powiększyła się o „rolniczą” odmianę Żuka z wydłużoną kabiną mieszczącą drugi rząd siedzeń<sup>9</sup> oraz nową wersję towarowo-osobowej (tzw. towos”) furgonetki Nysa z przesuwными drzwiami (ilustr. 2).

Powyższe prace nad rolniczymi wariantami już wytwarzanych pojazdów zbiegły się z przejściem władzy w Polsce przez nową ekipę rządzącą pod przewodnictwem Edwarda Gierka. Stało się to w grudniu 1970 roku, po krwawym stłumieniu przez poprzedniego przywódcę PRL-u, Władysława Gomułkę, protestów stoczniovców w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie.<sup>10</sup> Gierek, w młodości pracujący jako górnik we Francji i Belgii, starał się kreować na robotniczego lidera. Jako nowy pierwszy sekretarz Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej stanął jednak przed trudnymi problemami: uspokojenia nastrojów społecznych, silnie wzburzonych po masakrze na Wybrzeżu oraz modernizacji niewydolnej i zapóźnionej polskiej gospodarki. Zdawało się, że Gierek dość szybko uporał się z oboma problemami. Od początku lat 70. XX wieku rozpoczął się bowiem w Polsce proces gwałtownego unowocześnienia technologicznego i rozwoju gospodarczego kraju, analogiczny *nota bene* do podobnej transformacji zainicjowanej już w połowie lat 60. w ZSRR przez premiera tego kraju, Aleksieja Kosygina.<sup>11</sup> Proces ten, finansowany poprzez kredyty, jakie władze PRL-u zaciągały w państwach oraz bankach Europy Zachodniej i Stanach Zjednoczonych, w dość krótkim czasie spowodował gwałtowny *boom* gospodarczy kraju, a wraz z nim nastąpiła odczuwalna poprawa poziomu życia społeczeństwa.

„Starałem się być otwarty na ludzkie potrzeby” – te słowa Edwarda Gierka mogłyby służyć za motto jego działań, a może być sentencjonalnym podsumowaniem czynów, wyrytym na grobowcu śląskiego sekretarza.<sup>12</sup> Jednak w istocie wraz ze swoimi współpracownikami wykorzystywał wszelkie środki inżynierii społecznej, kreując propagandowy obraz rosnącej potęgi kraju i wzrostu dobrobytu, maskując jednocześnie koszty sztucznie pompowanego rozwoju. Aby oddać istotę gierkowskiej socjotechniki, realizowanej przy pomocy nowoczesnych mediów elektronicznych, należałoby przywołać sformułowanie Jerzego Eislera „stalinizm bez terroru”; obok znanych już wcześniej z ulic miast komunistycznych transparentów z hasłami propagandowymi, za Gierka pojawiły się nowe, subtelniejsze środki totalnej kontroli zbiorowości. Efektowne, naśladowujące zachodnią estetykę programy telewizyjne przekazywały zakodowany, „podprogowy” przekaz o świetlanych perspektywach stojących przed „nową” Polską, która niebawem miała stać się dziesiątą potęgą

---

<sup>9</sup> Ta odmiana Żuka ta była początkowo wyróżniona literą „R”, a ostatecznie weszła do produkcji jako model A-16B, por. np. [https://pl.wikipedia.org/wiki/FSC\\_Żuk](https://pl.wikipedia.org/wiki/FSC_Żuk) [dostęp: 11.07.2018r.].

<sup>10</sup> O różnicach w charakterze i stylu zarządzania kolejnych przywódców PRL-u zob. choćby ostatnio: Jerzy Eisler, *Siedmiu wspaniałych. Poczet pierwszych sekretarzy KC PZPR*, Warszawa 2014.

<sup>11</sup> W aspekcie motoryzacyjnym to otwarcie na Zachód wyraziło się zakupem przez ZSRR w 1966 roku licencji na samochód osobowy Fiat 124, znany w wersji rosyjskiej jako Łada (lub WAZ).

<sup>12</sup> Edward Gierek urodził się w 1913 roku we wsi Porąbka koło Sosnowca, zawsze jednak podkreślał swój związek ze Śląskiem.

gospodarczą świata. I przynajmniej pierwsza połowa lat 70. zdawała się potwierdzać w prawdziwość obrazu gierkowskiej „propagandy sukcesu”, jak później określono proces medialnego kształtowania rzeczywistości. Z drugiej strony wypada obiektywnie przyznać, że społeczeństwo, któremu zaoferowano tanie mieszkania w blokach, niewielki samochód dla „każdej polskiej rodziny” oraz zestaw wybiórczo co prawda dostępnych dóbr konsumpcyjnych, takich jak światowej klasy sprzęt audio czy urządzenia AGD odczuło postęp, jaki dokonał się wobec przasnej kondycji lat 60., uosobionej przez nieco zahukanego towarzysza „Wiesława”.<sup>13</sup> Wobec pokazywanego w telewizji uśmiechniętego nowego sekretarza PZPR, światowca goszczącego u najważniejszych przywódców Zachodu i Wschodu, w *entourage’u* produkowanych na licencji włoskich samochodów i francuskich autobusów, w cieniu wiaduktów pierwszych polskich estakad ulicznych i autostrad, w oparach amerykańskich płatków kukurydzianych, włoskiego mleka w proszku i radzieckiego szampana nie sposób było wątpić w gierkowski cud gospodarczy.<sup>14</sup> Taką atmosferę wiary miał na wybranym, określonym „odcinku frontu” ideologicznego budować także nowy samochód dla rolników.

## Hybryda

Ten krótki rys historyczny o sytuacji polityczno-społecznej PRL-u na przełomie lat 60. i 70. XX wieku był niezbędny do przedstawienia kulisów sytuacji, w jakiej narodził się samochód rolniczy Tarpan i jego, by tak rzec, społecznej legitymacji. Na przełomie lat 60. i 70. XX wieku w krajach kapitalistycznych motoryzacja była już zjawiskiem masowym. Polacy, wyposzczeni gomułkowską „małą stabilizacją”, swoje motoryzacyjne marzenia sublimowali zazwyczaj w jednym aucie. Był to Polski Fiat 125p (ilustr. 3), samochód osobowy średniej wielkości, produkowany od listopada 1967 roku w warszawskiej Fabryce Samochodów Osobowych na Żeraniu według licencji firmy FIAT.<sup>15</sup> W tym czasie był to najnowocześniejszy i najbardziej elegancki wóz osobowy klasy średniej w całym obozie państw komunistycznych. Z tego powodu, a także ze względu na stosunkowo niewielką skalę produkcji i znaczny eksport, w tym także do krajów zachodnich, model ten, mimo że produkowany w Polsce, był nieosiągalnym przedmiotem westchnień polskich – jak pisał Jeremi Przybora – „miejskich inteligentów”. Ale nie tylko ich.

W powojennej Polsce, choć komunistyczna władza przejęła majątki ziemiańskie, to jednak nie odważyła się dokonać przymusowej kolektywizacji rolnictwa, jak to miało miejsce w pozostałych „demoludach”<sup>16</sup>, mimo znacznego rozdrobnienia chłopskich gospodarstw. Po objęciu sterów państwa przez ekipę Gierka na lepsze odmienił się także los rolników indywidualnych, ledwie tolerowanych przez poprzednich przywódców PRL-u. Nowa władza zaoferowała rolnikom atrakcyjne, nisko oprocentowane kredyty na modernizację gospodarstw, dlatego też młody, ambitny gospodarz, właściciel ziemi, którą uprawiał, miał prawo widzieć w swoim obejściu nową oborę albo ciągnik. Ale właściwie dlaczego ów rolnik, przedstawiciel jednej ze

---

<sup>13</sup> „Wiesław” to partyjny pseudonim Władysława Gomułki, lidera PPR-u w latach 40. XX wieku, a także I sekretarza KC PZPR i przywódcy PRL-u w latach 1956 – 1970.

<sup>14</sup> Zob. na ten temat choćby: Michał Januszkiewicz, Mariusz Wesołowski, *Tom kultury: lata 70., przewodnik po wydarzeniach kulturalnych w Polsce i na świecie*, Poznań 2008.

<sup>15</sup> Zob. np.: Zdzisław Podbielski, *Polski Fiat 125p / FSO 125p*, Warszawa 2009.

<sup>16</sup> Skrót od tzw. krajów „demokracji ludowej”, czyli formalnie niezależnych, a w istocie satelickich wobec ZSRR państw komunistycznych.

strategicznych dla państwa gałęzi gospodarki, nie miałyby obok ciągnika wyobrazić sobie samochodu, który nie będzie co prawda wysnionym autem inteligenta z miasta, ale jego większą, wiejską alternatywą, w dodatku dyskretnie kojarzącą się z licencyjnym przedmiotem pożądania - 125p?

Ale tutaj rodził się poważny problem, ponieważ poza wspomnianymi rolniczymi odmianami „biednego”, produkowanego od wielu lat i pogardliwie przezywanego „skarpetą” samochodu Syrena, żaden z nowych typów samochodu dostawczego nie był zasadniczo kierowany do rolników indywidualnych. Syrenami jeździć chciało niewielu nawet na wsi, użytkowe wersje Polskiego Fiata wysyłano głównie za granicę, a Żuki i Nisy trafiały zazwyczaj do Państwowych Gospodarstw Rolnych, bo były za duże i zbyt drogie dla rolników indywidualnych. Istniały jeszcze produkowane w niewielkich ilościach odmiany kombi i pick-up samochodu Warszawa, które z uwagi na prostotę i względną solidność konstrukcji nadawałyby się na wieś. Warszawę potrafiłoby obsługiwać i naprawiać wielu domorosłych mechaników – amatorów. Ale Warszawa, wytwarzana w FSO od 1951 roku, była już przestarzała, a samochód dla rolnika miał być nowoczesny. A przynajmniej tak wyglądać.

Zupełnie nowy pojazd, który miał stać się dopiero przedmiotem opracowań, musiał zatem łączyć w sobie wartości przeciwstawne sobie jak woda i ogień: być półciężarówką, spełniającą część zadań ciągnika rolniczego, ale posiadać też cechy efektywnej osobowej „karety”<sup>17</sup>, którą można by zadać szyku przed kościołem w niedzielne południe. Taką właśnie hybrydą auta dostawczego i osobowego miał stać się przyszły samochód rolniczy.

### **Samochód rolniczy jako „Czyn Zjazdowy”**

We wspomnianej rywalizacji zmierzającej do skonstruowania polskiego samochodu rolniczego brały udział wszystkie polskie fabryki motoryzacyjne, poza wytwórniami ciężarówek, autobusów i motocykli. Paradoksalnie jednak samochód określany jako rolniczy zaczęto wytwarzać w mieście, w którym nie było ani fabryki samochodów, ani nawet środowiska, które mogłoby zaprojektować tak skomplikowaną technicznie maszynę, jaką jest samochód: w Poznaniu. W Poznaniu jednak, ówczesnie najważniejszym obok Wrocławia i Szczecina mieście przemysłowym zachodniej Polski, istniała chlubna tradycja przemysłu związanego z rolnictwem. Najbardziej oczywistym jej reprezentantem były słynne zakłady Hipolit Cegielski – Poznań (HCP), które co prawda od dawna nie produkowały już maszyn rolniczych, a wyroby przemysłu ciężkiego: silniki okrętowe, lokomotywy i wagony kolejowe oraz uzbrojenie. Ale w stolicy Wielkopolski, regionu o najbardziej rozwiniętej w skali kraju technologii produkcji rolnej, działały Wielkopolskie Zakłady Napraw Samochodowych, specjalizujące się w remontach wielkich ciężarówek marki Tatra i Jelcz. Zakłady te nie miały cech fabryki, czy choćby montowni samochodów, ale na mocy odgórnej decyzji, jak to często bywało w PRL, można je było stosunkowo łatwo „przebranżowić” w wytwórnię samochodów.<sup>18</sup> I rzeczywiście, w tych zakładach w 1972 roku uruchomiono produkcję samochodów Tarpan.

<sup>17</sup> Określenie „kareta” było stosowane przez Fabrykę Samochodów Osobowych na Żeraniu w latach 70. i 80. XX wieku w odniesieniu do nadwozia modelu 125p, określanego dzisiaj jako „sedan”, zob. np.: *Instrukcja obsługi samochodu Polski Fiat 125p*, różne wydania z lat 1970 – 1980, różna numeracja ss.

<sup>18</sup> Polskie wytwórnie motoryzacyjne zazwyczaj powstawały na drodze zmiany branży lub rozszerzenia dotychczasowego asortymentu, związanego mniej lub bardziej z motoryzacją. Świadczą o tym zakłady np. w



W grudniu 1970 roku funkcję I sekretarza Komitetu Wojewódzkiego PZPR w Poznaniu objął Jerzy Zasada, którego kariera na tym stanowisku zbiega się idealnie z okresem władzy Edwarda Gierka (1970–1980). Można wręcz powiedzieć, że dekada Gierka w PRL-u była jednocześnie dekadą Zasady w Wielkopolsce (ilustr. 4). Zapewne realizując polecenie „z góry”, ale też ambitnie promując własny region na arenie budzącego się z głębokiego snu przemysłu samochodowego, w kwietniu 1971 roku Zasada zorganizował spotkanie z kadrą inżynierską Poznania. Na spotkaniu tym inżynierom mającym mgliste pojęcie o projektowaniu samochodów zaproponował, skonstruowanie „samochodu dla rolnictwa”.<sup>19</sup> Zapewne także w tym przypadku nastąpiło uroczyste zobowiązanie zebranych do realizacji tego zadania „w ramach Czynu Zjazdowego” i inżynierowie, mając przed sobą perspektywę zaledwie kilku miesięcy, dzielących ich od grudniowego VI Zjazdu PZPR, zabrali się do pracy. Aby zdynamizować konstruowanie nowego auta, w Poznaniu powołano dwa konkurujące ze sobą zespoły: w Instytucie Obróbki Plastycznej (IOP) oraz w stacji Technicznej Obsługi Samochodów (TOS).<sup>20</sup> Do grudnia 1971 roku obie grupy poznańskich inżynierów niezależnie od siebie skonstruowały prototypy samochodów oparte o podzespoły samochodu Syrena.<sup>21</sup>

W programie samochodu rolniczego musiały zapewne zostać zawarte dezyderaty wskazujące właśnie Syrenę jako punkt wyjścia do jego konstrukcji. Rolnicze pochodne samochodu Syrena, R20 i Bosto, przygotowywane na grudniowy zjazd partii, również korzystały, co oczywiste, z koncepcji konstrukcyjnej i mechaniki tego samochodu. Wskazanie Syreny jako pierwowzoru auta rolniczego wydaje się bardziej niż prawdopodobne, ponieważ oba poznańskie zespoły inżynierów zbudowały swoje prototypy z wykorzystaniem tej właśnie konstrukcji. W obu przypadkach z Syreny zapożyczono zmodyfikowaną ramę nośną, dwusuwowy silnik napędzający przednie koła, skrzynię biegów oraz wiele pomniejszych mechanizmów. Pozostawała jeszcze kwestia zasadnicza: jakie nadwozie ma posiadać nowo konstruowany samochód rolniczy?

Grupa z IOP, pracująca pod kierownictwem inż. Eugeniusza Szplita, przygotowała prototyp o nazwie Warta (ilustr. 5). Konstrukctorem podwozia auta był inż. Bogdan Sobczyński, natomiast nadwozia – dr inż. Zbigniew Wiśniewski. Warta była zamkniętym, trzydrzwiowym furgonem, mieszczącym pięć siedzeń: z przodu zamontowano pojedynczy fotel kierowcy oraz podwójną ławkę, natomiast dwa tylne siedzenia pasażerów ustawiono poprzecznie do kierunku jazdy. Przestrzeń ładunkową auta przykrywał płócienny, rozsuwany dach. Ponieważ wiadomo było, że przy ewentualnej produkcji auta nie będzie można, przynajmniej początkowo, korzystać z tłoczni blach karoseryjnych, przy projektowaniu auta wykorzystano pionierską metodę kształtowania form nadwozia poprzez rozpęcznianie blachy. Lakierowany na czerwono prototyp Warty o pudełkowym, przysadzistym nadwoziu

---

Bielsku-Białej, Jelczu, Kielcach, Mielcu, Nysie, Sanoku, Szczecinie, Świdniku czy Warszawie. Oczywiście, równie łatwo można było zmienić profil produkcji dotychczasowych fabryk motoryzacyjnych i zaprzestać w nich wytwarzania motocykli czy samochodów.

<sup>19</sup> Marian Marek Przybylski, *Tarpan, czyli motoryzacja po wielkopolsku*, w: „Kronika Wielkopolski”, 1974, nr 1, cyt. za: Zenon Bosacki (red.), *Od Tarpana...*, *op.cit.*, s. 195, zob. też tamże, s. 25, a także: Dobiesław Wieliński, *Od Warty...*, *op.cit.*, ss. 3-10.

<sup>20</sup> *Ibid.*, ss. 195-198. W opracowaniu prototypu pierwszego Tarpana oprócz TOS wzięli udział pracownicy Spółdzielni Pracy „Samochód” oraz Poznańskich Zakładów Napraw Samochodów, zob. „Motor”, 1971, *op.cit.*

<sup>21</sup> *Ibid.*

wydawał się pochodzić z poprzednich epok. Jedynie ukształtowanie maski silnika mogło rzeczywiście co nieco przypominać ten element z Citroëna Mehari, na którego powoływali się konstruktorzy polskiego prototypu. Warta charakteryzowała się niską ładownością, wysokim zużyciem paliwa i miało wiele niedopracowanych rozwiązań, które należało poprawić. W aucie wykorzystano elementy wyposażenia nadwozia z Warszawy, Nisy, ale także z licencyjnego samochodu Polski Fiat 125p, co oznaczało, że proces tak zwanej „fiatyzacji” polskiej motoryzacji już się rozpoczął.

Z kolei Inżynierowie z TOS i zakładów współpracujących pod kierownictwem inż. Zdzisława Meyssnera stworzyli prototyp, w którym po raz pierwszy użyta została nazwa „Tarpan” (ilustr. 6). Przednionapędowa koncepcja auta oraz główne elementy pochodziły z Syreny, jednak nadwozie Tarpana posiadało czworo drzwi (dwoje z nich umieszczono po prawej stronie, a pojedyncze po stronie kierowcy oraz z tyłu). Auto było lżejsze od Warty, a zatem mniejsza była także jego ładowność, ale paradoksalnie Tarpan na dwóch ławkach w kabinie mógł przewieźć o jednego pasażera więcej niż Warta.<sup>22</sup> Poza tym dzielił z drugim poznańskim prototypem wspólne wady: paliwożerność, niefunkcjonalność i niedopracowanie wielu rozwiązań konstrukcyjnych, a także kanciaste nadwozie o bardzo dyskusyjnej urodzie. Także w tym przypadku wykorzystano elementy wyposażenia z innych polskich samochodów.

Prototypy zbudowane przez poznańskich konstruktorów nie spełniły wymagań użytkowych i zostały skrytykowane przez specjalistów, którzy poddali je szczegółowym badaniom.<sup>23</sup> Budowa rolniczych bieda-aut, podobnych do Syreny, przykrytej karoserią Warszawy, sprostowanej jakby ręką kowala mijała się z celem. Takie auto z pewnością wzbudzałyby odczucia politowania u potencjalnych odbiorców, wywołując skutki odwrotne do oczekiwanych przez władzę. Ale Wartę i Tarpana zaprezentowano w towarzystwie wspomnianych już dwóch rolniczych Syren podczas VI Zjazdu PZPR. I choć wielu świadków tej prezentacji miało świadomość, że pracujący w morderczym tempie, ale pozbawieni doświadczenia i zaplecza badawczego poznańscy inżynierowie nie byli w stanie samodzielnie przygotować odpowiedniego projektu, kłamka zapadła. Ale trudno krytykować autentyczne zaangażowanie i – jakkolwiekby krytykować estetykę projektów Warty i Tarpana – twórczą wyobraźnię inżynierów z Poznania. Pisze się o nich dużo w oficjalnej prasie i – co istotne – chwali się je.<sup>24</sup> Uchwały VI Zjazdu PZPR nałożyły „obowiązek uruchomienia produkcji samochodu osobowo-towarowego dla rolnictwa już w roku 1973”<sup>25</sup>, sytuując jednocześnie miejsce jego produkcji w Poznaniu. Parta wydała zatem polecenie, teraz należało zatem całkowicie przeorientować dotychczasowe rezultaty pracy nad samochodem rolniczym i działać w nowej konfiguracji.

## Do trzech razy sztuka

Na początku 1972 roku obie poznańskie ekipy konstruktorów uległy połączeniu, a ich wysiłek wsparli inżynierowie z warszawskiej Fabryki Samochodów Osobowych na Żeraniu pod wodzą inż. Romana Skwarka, który do niedawna zajmował stanowisko

---

<sup>22</sup> „Motor”, 1971, *op.cit.*

<sup>23</sup> Dobiesław Wieliński, *Od Warty...*, *op.cit.*, ss. 11-15.

<sup>24</sup> *Ibid.*, s. 11. Zob. także: Zenon Bosacki (red.), *Od Tarpana...*, *op.cit.*, s. 26.

<sup>25</sup> Ministerstwo Przemysłu Maszynowego, Fabryka Samochodów Rolniczych „Polmo” w Poznaniu, *Założenia dotyczące uruchomienia w FSR proeksplozjowej produkcji zmodernizowanego samochodu osobowo-towarowego*, 11 luty 1980 r., m-pis w posiadaniu Archiwum Państwowego w Poznaniu, 53/1774, sygn. 720, s. 3.



Głównego Konstruktora w tej fabryce.<sup>26</sup> Ten doświadczony inżynier, mający swój udział w opracowaniu samochodów dostawczych Żuk, Warszawa 200 furgon czy osobowych Warszawa 223/224, przybył do Poznania i całkowicie zmienił dotychczasowe myślenie o samochodzie rolniczym. Wraz z zespołem współpracowników poskładał w nową całość konstrukcję z używanych od dawna, doskonale sobie znanych klocków, opakowując je w opracowane od podstaw, zupełnie nowe nadwozie, które nie przypominało żadnego znanego do tej pory pojazdu. Odrzucając nierozwojową koncepcję konstrukcyjną niewielkiej Syreny, Skwarek zaprojektował znacznie większego pick-upa, zbliżając go konstrukcyjnie do innych polskich aut dostawczych: Żuka i Nysy. Ale ukrywając ich mechanizmy w atrakcyjnej, nowoczesnej karoserii, jednocześnie oddalił od nich nowy samochód o całą epokę.<sup>27</sup>

W konstrukcji Tarpana, podobnie jak w poprzednich modelach polskich półciężarówek, wykorzystano elementy z niezwykle skromnego repertuaru dostępnych wówczas rozwiązań technicznych i technologicznych. Można powiedzieć, że odrzuciwszy tradycję Syreny, która swój rodowód techniczny wywodziła od przedwojennych samochodów niemieckiej marki DKW, zasadniczo pozostawały polskim konstruktorom do wyboru dwie koncepcje konstrukcyjne, obie zresztą licencyjne, i to nimi jedynie mogli rozporządzać twórcy Tarpana. Pierwsza koncepcja, sięgająca lat 30. i 40. XX wieku pochodziła z radzieckiego samochodu osobowego klasy średniej marki M-20 Pabieda, produkowanego pod marką Warszawa w żerańskiej FSO od roku 1951. Koncepcję konstrukcyjną Warszawy twórczo zaadaptowano w budowie wspomnianych polskich samochodów dostawczych marki Żuk i Nysa, zmieniając wszakże samonośne nadwozie z przednią ramą pomocniczą auta osobowego na ramowe podwozie półciężarówki. Poza tym wszystko było takie samo: czterosuwowy silnik benzynowy, początkowo dolnozaworowy M-20, później zmodyfikowany, górnozaworowy S-21, umieszczony wzdłużnie z przodu, napędzający koła tylne zawieszane na resorach za pośrednictwem wału napędowego i tylnego mostu. Z przodu stosowano miękkie zawieszenie niezależne.

Klasyczny układ napędowy cechował także drugą, znacznie młodszą koncepcję konstrukcyjną. Mowa to o zakupionej u FIAT-a licencji na wspomniany już średni samochód osobowy o nazwie Polski Fiat 125p, produkowany w FSO od roku 1967. Auto posiadało samonośne nadwozie, niezależne zawieszenie przednie, umieszczony wzdłużnie z przodu silnik napędzający koła tylne, zawieszane na wzdłużnych resorach. Mimo pozornego podobieństwa obu konstrukcji, główne elementy mechaniczne modelu 125p były doskonalsze i znacznie nowocześniejsze od komponentów Pabiedy/Warszawy. Zostały one zaprojektowane w dwadzieścia lat później przez wiodącego wówczas na świecie producenta samochodów. Fiatowski silnik opracował na przykład światowej klasy konstruktor jednostek napędowych Aurelio Lampredi, wcześniej pracujący w Ferrari, a nad przygotowaniem wszystkich modeli turyńskiego giganta czuwał osobiście znakomity konstruktor prowadzący, Dante Giacosa.

---

<sup>26</sup> Andrzej Bobiński, *Jak zbudowaliśmy Fabrykę Samochodów Rolniczych w Poznaniu*, w: Zenon Bosacki (red.), *Od Tarpana...*, *op.cit.*, s. 50.

<sup>27</sup> Roman Skwarek opisał konstrukcję samochodu w swojej książce *Tarpan 233, budowa, działanie, eksploatacja*, Warszawa 1977 (oraz drugie wydanie poprawione: tegoż, *Tarpan 233, budowa, eksploatacja, naprawa*, Warszawa 1980).

Ograniczeniem linii fiatowskiej było jej przeznaczenie dla samochodu osobowego klasy średniej, nie zaś dla auta dostawczego, którego masa była niemal o połowę większa. Z kolei części składowe Pabiedy/Warszawy, auta większego i cięższego od Fiata, były znacznie masywniejsze i lepiej nadawały się do wykorzystania w konstrukcji pick-upa. Dlatego też składowe obu koncepcji konstrukcyjnych zostały wykorzystane przy budowie poznańskiego auta rolniczego: starsza i właściwie rzecz ujmując, zupełnie przestarzała w latach 70. XX wieku linia „warszawska” dostarczyła cięższych komponentów do budowy podwozia i przekazywania napędu, młodszą i lżejszą linię „fiatowską” można było wykorzystać wszędzie tam, gdzie części auta nie musiały pracować pod obciążeniem: w wyposażeniu nadwozia czy wnętrza samochodu. Ze 125p zaadaptowano wszakże również zbiornik paliwa, a z czasem nawet silnik.

Już w końcu lat 50. Skwarek, konstruując wspólnie ze Stanisławem Tańskim półciężarówkę Żuk, wykorzystał technikę M-20 (Pabiedy/Warszawy). Było zatem oczywiste, że w przypadku nowego samochodu rolniczego to z Żuka właśnie pochodzą będąc zasadnicze części, takie jak silnik, skrzynia biegów, most tylny i zawieszenie. W Poznaniu samodzielnie opracowano ramę nośną oraz wspomniane, całkowicie nowe nadwozie. W efekcie prac zespołu prowadzonego przez inż. Skwarkę powstał typowy, masywny i wysoko zawieszony pick-up, znacznie większy i cięższy od Warty i pierwszego Tarpana, ale też o wiele od nich pojemniejszy, bo mogący przewieźć aż 750 kg ładunku, prawie dwa razy więcej niż dwa poprzednie poznańskie prototypy. Auto, chwilowo określane jako Warta-2, posiadało bardzo nowoczesne nadwozie o klinowym kształcie z wielką, panoramiczną szybą przednią. Jego wygląd charakteryzował także wysoki prześwit, krótkie zwisy przedni i tylny oraz opony o grubym bieżniku, które pozwalały na jazdę w lekkim terenie i po drogach nieutwardzonych (ilustr. 7).

Nowy samochód zaprezentowano na Ogólnopolskich Dożynkach we wrześniu 1972 roku w Myśliczynie koło Bydgoszczy. Prototyp pokazywano zresztą w wielu miejscach, i na wsi, i w centrum Poznania. Jesienią 1972 roku fotoreporter dziennika „Express Poznański” Jerzy Unierzyski zaproponował na łamach gazety konkurs na nazwę samochodu dla rolników (ilustr. 8). Trudno dziś rozstrzygnąć, czy nazwę auta rzeczywiście wybrano w ramach konkursu, czy też była ona narzucona odgórnie. Słowo „tarpan” miało przywoływać niewielkiego, ale wytrzymałego dzikiego konia, żyjącego do XIX wieku na terenach Polski, którego natura miała rzekomo najpełniej oddawać cechy użytkowe poznańskiego pick-upa.<sup>28</sup> Jednak twórcy, jak i komentatorzy tej opowieści zdają się zupełnie zapominać, że identyczną nazwę posiadał już wcześniej jeden z dwóch prototypów poznańskich, *nomen omen*, Tarpana.

## Pomiędzy klasami

Początkowo zaprojektowano dwie odmiany Tarpana. Pierwsza z nich, bardziej spartańska, z drzwiami pokrytymi brezentem i wyjmowaną ramką okna, pozbawiona okien bocznych (zaśleпки zamiast szyb) za parą drzwi, posiadała jak się wydaje jedynie brezentową zasłonę, oddzielającą przedział pasażerski od ładunkowego

---

<sup>28</sup> Zenon Bosacki, *Marsz ku jakości, czyli Tarpan w historii*, w: tegoż, *Od Tarpana...*, op. cit., ss. 26-27.

(ilustr. 9).<sup>29</sup> Z brezentu także wykonano opończę przykrywającą zintegrowaną z resztą nadwozia część ładunkową. Z kolei druga, bogatsza odmiana prototypu także była wyposażona w parę drzwi, ale wykonanych z blachy i lakierowanych w kolorze nadwozia. Za drzwiami natomiast posiadała przeszklone boczne okienka w kształcie pionowych trójkątów. Odmianę tę pozbawiono z kolei brezentowego przekrycia skrzyni ładunkowej, auto wyglądało zatem dokładnie tak, jak prototypy na szkicu koncepcyjnym Zbigniewa Wattsona.<sup>30</sup> Co ważniejsze jednak, ten właśnie „bogatszy” prototyp zawierał w sobie prosty, ale niezwykle interesujący wynalazek: ruchomą ścianką tylną kabiny, pozwalającą zwiększać jej pojemność. Ruchoma ścianka kabiny, zwana także grodzią, była rewelacyjnym i rewolucyjnym zarazem pomysłem. Kiedy była przesunięta do tyłu, auto posiadało dwie pary siedzeń w dwóch rzędach, mogło przewieźć 6 osób i stosunkowo mniejszą ilość towaru. W przypadku wsunięcia ściany do wnętrza kabiny, tylna kanapa składała się i samochód zabierał tylko 3 pasażerów, ale znacznie więcej ładunku. Zapewne z tych samych powodów, dla których nie rozwijano koncepcji pierwszych Warty i Tarpana, zdecydowano o skierowaniu do wykonania serii próbnej „bogata” odmianę samochodu rolniczego, aczkolwiek uzupełnioną o brezentową opończę nad przestrzenią ładunkową.

Opatentowana w Polsce przesuwana tylna ścianka kabiny samochodu, która do dziś stanowi o fenomenie polskiego pick-upa dla rolników i której nie posiadał ani nigdy wcześniej, ani nigdy później żaden inny model samochodu na świecie, była niezaprzeczalnie pomysłem Wattsona.<sup>31</sup> Nadwozie było zresztą niewątpliwie największym atutem nowego samochodu. Wydaje się że jego twórca, wówczas młody projektant zatrudniony w warszawskiej FSO, był w początkach lat 70. XX wieku u szczytu swoich designerskich możliwości. W 1971 roku Wattson opracował nadwozie prototypowego auta sportowego o nazwie Polski Fiat 125p *Coupé*, natomiast w 1973 roku karoserię także sportowego prototypu Polski Fiat 1100 *Coupé*.<sup>32</sup> Pomędzy oboma projektami sportowych Polskich Fiatów powstała karoseria przyszłego Tarpana. Rzecz jasna, pomiędzy nadwoziami aut sportowych i rolniczego pick-upa nie sposób odnaleźć bezpośrednich relacji, jednak wszystkie one łączy pewna trudna do opisanie cecha. Trudno nie zauważyć, że pochylona ku przodowi, niska karoseria prototypowego Tarpana łączy prostotę z czymś, co nie kojarzy się może wprost ze sportem, ale na pewno z jakimś rodzajem otwartości, odwagi przekraczania przyjętych konwencji i radością odnajdowania nowych rozwiązań. Innymi słowy, czuje się, że pracując nad nadwoziem rolniczego pick-upa jego projektant myślał o nim nie tylko jako o wozie służącym do wożenia buraków. To miało być coś więcej.

Szkic koncepcyjny samochodu rolniczego autorstwa Zbigniewa Wattsona, przedstawia bardzo nowoczesny samochód, w pełni odpowiadający ówczesnym trendom stylistycznym, preferującym kanciaste nadwozia złożone z prostych, geometrycznych form. Opadająca ku przodowi, wyraźnie odznaczająca się – niczym w autach osobowych czy nawet sportowych - maska, nadająca karoserii kształt klina,

---

<sup>29</sup> Przypuszczenie to wyrażam na podstawie fotografii autorstwa Jerzego Unierzyskiego, pochodzących ze zbiorów Muzeum Historii Miasta Poznania (Oddział Muzeum Narodowego w Poznaniu). Kilka z nich jest reprodukowanych w niniejszym artykule.

<sup>30</sup> Por. ilustr. 7.

<sup>31</sup> Relacja ustna konstruktora opatentowanego mechanizmu przesuwnej ścianki, inż. Czesława Olejniczaka (nagranie w zbiorach MNR w Szreniawie, nieopubl.)

<sup>32</sup> Prototyp Polskiego Fiata 1100 *Coupé* bardzo przypominał linię brytyjskiego samochodu sportowego Lotus Esprit.

świadczy o tym, że twórca Tarpana doskonale znał repertuar włoskiej szkoły designu początku lat 70. XX wieku.<sup>33</sup> W tym czasie projektanci samochodów wzięli na warsztat wyniki badań nadwozi w tunelach aerodynamicznych. Klinowy kształt przedniej części nadwozia powodował zmniejszenie oporu powietrza, jaki musi pokonać bryła karoserii, a to z kolei znacząco obniżało zużycie paliwa. Swoistym paradoksem jest to, że to właśnie Tarpan stał się pierwszym polskim samochodem z nadwoziem w kształcie klina, który został skierowany do produkcji. Naszkicowane przez Wattsona wcześniejszy i późniejszy projekty Polskich Fiatów *Coupé*, o których mowa powyżej, także mają klinowe karoserie, ale są to auta sportowe, a ponadto pozostały one jedynie w stadiach prototypowych i nigdy nie były wytwarzane seryjnie.<sup>34</sup> Następnym po Tarpanie polskim autem produkcyjnym z opadającą klinowo linią maski, *nota bene* zaprojektowanym w turyńskim Centro Stile Fiat przy pewnym współudziale Wattsona, był osobowy Polonez z 1978 roku (ilustr. 10).<sup>35</sup>

Dowodem na to, że Wattson doskonale znał aktualne tendencje światowej *prêt-à-porter* jest mało znaczący z pozoru drobiazg. Prototyp ze szkicu Wattsona oraz auta z partii przedprodukcyjnej nie posiadały klamek zewnętrznych drzwi adaptowanych z Polskiego Fiata 125p, znanych z późniejszych modeli seryjnych. Funkcję klamki spełniał jedynie wystający z poszycia drzwi przycisk i wgłębienie przetłoczone w płacie błotnika za krawędzią drzwi. Rozwiązanie to po raz pierwszy pojawiło się w rewolucyjnym Renault 5, który zadebiutował w roku 1972 i dzięki nowatorskiej koncepcji nadwozia stał się z miejsca wielkim rynkowym przebojem (ilustr. 11).<sup>36</sup> „Minimalistyczną” klamkę prototypowego Tarpana należy zapewne odczytać nie jako symbol oszczędności, ale swoisty cytat z motoryzacyjnej awangardy, komunikat o nowoczesności Tarpana. Świadczy o tym jeszcze jeden ważny szczegół: Renault 5 był prawdopodobnie pierwszym seryjnie produkowanym samochodem na świecie zderzakach zintegrowanych z bryłą nadwozia. Rozbudowane w formie struktury zderzaków zamykały optycznie karoserię auta od przodu i od tyłu, oddzielając się od niej jedynie kolorem.<sup>37</sup>

Naszkicowany przez Wattsona prototyp Tarpana w ogóle został pozbawiony zderzaków. Z przodu, pod dolną krawędzią nadwozia podwieszono lampy kierunkowskazów (to niepraktyczne rozwiązanie zmieniono w produkcji seryjnej), z tyłu natomiast pod uchyloną dolną klapką ukryto koło zapasowe, co, jak się wydaje, było kolejnym zapożyczeniem z wzorów francuskich. W odmianie produkcyjnej rolniczego samochodu zastosowano – jak już wspomniano - odstającą klamkę zewnętrzną oraz delikatny zderzak przedni (najprawdopodobniej adaptowano tylny zderzak z Warszawy w rzadko występującej odmianie furgon), podczas gdy tył auta na zawsze pozostał bez zderzaka. Jednak te modyfikacje nie zmieniły ogólnego

<sup>33</sup> Zob. choćby: Zdzisław Podbielski, *Pojazdy włoskie*, Warszawa 1986, ss. 42-43 i in.

<sup>34</sup> Jeszcze wcześniejszym przykładem polskiego prototypu z lekko co prawda, obniżającą się linią maski jest ultranowoczesne nadwozie Syreny 110 z 1965 roku, autorstwa Zbigniewa Rzepeckiego.

<sup>35</sup> Zbigniew Wattson jako ówczesny stylistą FSO został oddelegowany przez warszawską fabrykę do Turynu do prac nad Polonezem, jednak wysokość jego udziału w tych pracach trudno jednoznacznie określić. Istnieją rozbieżne relacje o zaprojektowaniu przez Wattsona jedynie tablicy rozdzielczej i wnętrza kabiny samochodu lub też o ingerencji Polaka także w przednią i tylną ścianę nadwozia, zob. np. Wojciech Jurecki, *Polonez ma 40 lat. Rozprawiamy się z mitem jego narodzin: jak było naprawdę?*, w: <https://spidersweb.pl/autoblog/40-lat-poloneza-niewygodna-prawda/> [dostęp: 20 lipca 2018 r.].

<sup>36</sup> Podobnie zaprojektowaną klamkę zewnętrzną drzwi miał zaprojektowany niemal dziesięć lat później, w 1979 roku, Fiat Panda.

<sup>37</sup> Zob. choćby: Zdzisław Podbielski, *Pojazdy francuskie*, Warszawa 1986, ss. 163-165. Tendencja ta, obok kilku innych wynalazków stylistycznych lat 70. XX wieku, utrzymuje się do dzisiaj.

wyrazu zwartej bryły nadwozia Tarpana, pozbawionego wyraźnie oddzielających się zderzaków. Niewielką wysokość nadwozia wozu, w którym pasażerowie zajmowali pozycje typowe raczej dla aut osobowych niż furgonetek, optycznie podkreślała jeszcze pozioma blenda, biegnąca niemal przez całą długość burty auta.

Oryginalne nadwozie Tarpana nie oznacza, że zabrakło dla niego źródeł odniesień i inspiracji, choć nie są one oczywiste. Jednym z nich jest samochód małej włoskiej firmy Moretti, która w 1971 roku rozpoczęła montaż modelu 127 Midimaxi (ilustr. 12). Midimaxi była rekreacyjną odmianą Fiata 127, który trafił do produkcji także w 1971 roku. Bazując na niewielkim aucie osobowym, włoski pojazd jest oczywiście dużo mniejszy od Tarpana, jednak oba auta posiadają kilka cech wspólnych, z których najważniejsza, obok spartańskiego wyposażenia czy brezentowego dachu nad tylną częścią auta, jest ich hybrydowość, przynależność do dwóch (przynajmniej) różnych kategorii nadwoziowych i funkcjonalnych.

Opracowując nadwozie Tarpana Wattson mógł się też zetknąć, choćby poprzez fotografie czy rysunki w zachodnioeuropejskiej prasie branżowej, z drugim, sugestywnie podobnym do Tarpana projektem. Ponieważ jednak auto to zostało oficjalnie zaprezentowane dopiero w maju 1973 roku na targach motoryzacyjnych w Barcelonie, ewentualna inspiracja nim Wattsona pozostaje jedynie w sferze przypuszczeń.<sup>38</sup> Mowa tu o hiszpańskiej odmianie samochodu Simca 1200 o nazwie Campero (ilustr. 13). Auto powstało na zamówienie madryckiego dealera samochodów Chrysler (Simca była już w tym czasie zależna od tego amerykańskiego koncernu) o nazwie Talleres Panades. W założeniu swych twórców Campero miała być samochodem średniej wielkości, przeznaczonym do poruszania się w lekkim terenie, pomostem pomiędzy małym, napędzanym na jedną oś małym terenowym autkiem Citroën Mehari (tym samym, na które powoływali się konstruktorzy Warty), a poważnymi terenowcami z napędem na wszystkie koła w stylu Jeepa czy Land Rovera. Campero, choć podobnie jak Moretti mniejsza od Tarpana, miała zacięcie do poruszania się w lekkim terenie i była optycznie bardziej podobna do polskiego pick-upa niż Midimaxi: miała „tarpanowskie” trójkątne okienka za jedyną parą drzwi, podkreślony kształt ramek szyb przesuwanych w oknach drzwi, a także poziome przetłoczenie burty nadwozia i romboidalne wycięcia nadkoli w błotnikach.

Bardziej jednak istotne niż te wizualne akcenty byłyby analogie funkcjonalne pomiędzy wymienionymi pojazdami.<sup>39</sup> Wszystkie trzy pick-upy były co prawda autami do przewożenia ładunków (choć jednocześnie trudno w nich widzieć dostawcze furgonetki), ale służyły one także, a może przede wszystkim czemuś więcej niż tylko transportowi. Tarpan umożliwiał przewóz większej ilości osób i jakby nie postrzegać jego rolniczych uwarunkowań, oferował możliwość niezależnego przemieszczania się kilkusobowej grupie ludzi: rodzinie, pracownikom, gościom zjeżdżającym na wiejskie wesele, uczestnikom stypy. Możliwości Tarpana w tym zakresie były prawie nieograniczone i w tym wymiarze trudno było rywalizować z Tarpanem jakimkolwiek innemu pojazdowi dostawczemu. Polski pojazd rolniczy był więc czymś pomiędzy samochodem osobowym a busem, czymś pomiędzy pojazdami z

<sup>38</sup> Więcej o Simce 1200 Campero zob. np. Matthew Hayward, *The cars: Simca 1200 Campero*, 2011, w: <https://www.aronline.co.uk/cars/simca/1100/the-cars-simca-1200-campero/> [dostęp: 12.07.2018 r.],

<sup>39</sup> Rozważając ewentualne inspiracje i zależności pomiędzy wspomnianymi trzema modelami aut podkreślić należy z całą mocą, że ani Moretti, ani Simca nie posiadają ścianki przesuwnej kabiny, która jest niewątpliwie oryginalnym pomysłem polskiego projektanta.

dzisiejszych kategorii SUV-ów i VAN-ów. Tarpan, jak każdy samochód, realizował indywidualną potrzebę poruszania się, ale oferował znacznie więcej, stając się także, w zależności od aktualnych potrzeb, albo małą ciężarówką, albo obszerniejszą niż zwykle osobówką.

Moretti i Simca, dostępne dla bogatych społeczeństw krajów rozwiniętych, miały oczywiście zupełnie inne zadania niż Tarpan: służyły przede wszystkim rekreacji i relaksowi, wyjazdom za miasto w grupie przyjaciół. Zarówno Moretti 127 MidiMaxi, jak i Simca 1200 Campero mogły przewieźć pewną liczbę osób lub niewielki ładunek, lecz z pewnością nie były to auta farmerskie i żaden z ich konstruktorów nie myślał o nawozach, płodach rolnych czy zwierzętach gospodarczych. Ale zaspokajając potrzebę wycieczek dla przyjemności MidiMaxi i Campero antycypowały nowe klasy pojazdów, które są tak popularne współcześnie: podmiejskich, wieloosobowych pojazdów zdolnych do poruszania się w lekkim terenie. Paradoksalnie podobne zasługi ma Tarpan, choć do klasy samochodów uniwersalnych trafił niejako kuchennymi drzwiami. Mimo, że projektowano go na zabłocone podwórka gospodarskich obejść, nie miał służyć jedynie do wożenia zwierząt czy towarów, ale być także prawdziwym samochodem dla rolniczej rodziny. Miał ułatwiać życie swoim właścicielom, ale może przede wszystkim dawać im specyficzną radość, wynikającą z prestiżu, jakim mogli się cieszyć w ramach lokalnej wspólnoty, posiadając rolniczy samochód, może w ogóle pierwszy samochód w całej wsi. Tarpan miał także swoim użytkownikom oferować przyjemność, nawet gdyby jedną z niewielu form przyjemności w surowym, wiejskim życiu miała być krótka jazda do pobliskiego kościoła. Był zatem symbolem nowo kreowanej w gierkowskiej PRL potrzeby bogacenia się i prezentacji zamożności, która w biednym, zacofanym kraju u progu lat 70. XX wieku miała swój niewątpliwy powab. Wraz ze zmianami politycznymi i społecznymi w Polsce lat 80. zmniejszeniem się rodzin i wzbogaceniem się mieszkańców wsi, stopniowo przesiadających się do typowych samochodów osobowych, urok Tarpana słabł tak, że w końcu samochód rolniczy utracił swoją rację bytu. Ale początkowo był, i miał być, czymś niezwykłym, czymś pożądanym.

W 1972 roku w Wielkopolskich Zakładach Napraw Samochodowych w Antoninku, pośród wielkich ciężarówek Tatra i Jelcz, które tu remontowano, zbudowano 25 Tarpanów serii przedprodukcyjnej (ilustr. 14). Auta poddano kilkumiesięcznym badaniom eksploatacyjnym i po wprowadzeniu zmian i usprawnień, skierowano do produkcji seryjnej pod nazwą Tarpan 233. W 1973 zmontowano 250 samochodów, a naprawy ciężarówek udało się przenieść do innego przedsiębiorstwa. Zakład Samochodów Rolniczych – bo tak nazwano poznańską wytwórnię Tarpanów - poddano pod zarząd Fabryki Samochodów Ciężarowych w Lublinie, producenta Żuków. Liczba wyprodukowanych Tarpanów sukcesywnie rosła, przekraczając pod koniec lat 70. 6.000 egzemplarzy rocznie.<sup>40</sup> W 1975 roku wytwórni w Antoninku nadano ostatecznie nazwę Fabryki Samochodów Rolniczych i stała się ona osobnym producentem samochodów, jednym z wielu ogniw państwowego zjednoczenia motoryzacyjnego POLMO.

## Typologia Tarpana

---

<sup>40</sup> Dobiesław Wieliński, *Od Warty...*, *op.cit.*, s. 72.



Podstawowym typem Tarpana przez wszystkie lata produkcji był pick-up ze zintegrowaną z resztą nadwozia skrzynią ładunkową krytą brezentową oponczą. W nomenklaturze fabrycznej ten typ nadwozia był określany – zgodnie z wielkością produkcji względem innych typów - jako „standard” (ilustr. 15). Po kilku latach produkcji odbiorcom zaoferowano odmianę pojazdu określoną dodatkowo literą „P”, w której skrzynia ładunkowa była przykryta nakładką z tworzyw sztucznych z klapką tylną zamykaną na zamek. Pod względem funkcjonalności wersja „P” przypominała najbogatszą odmianę samochodu – całkowicie blaszany, zamknięty furgon, określany przez producenta mianem „kombi” (ilustr. 16). Ten rodzaj nadwozia rzeczywiście przypominały jednoskrzydłowe drzwi, zawieszane na dwóch drążkach skrętnych i zaopatrzone w zamek na kluczyk oraz okno w górnej partii. Jednak ta wersja Tarpana nie posiadała tylnych okien bocznych, tak charakterystycznych dla nadwozia „kombi”, choć miał je prototyp prezentowany około roku 1975 przed Zamkiem w Poznaniu. Być może po tym właśnie prototypie odziedziczyła swoją nazwę odmiana produkcyjna z blaszanymi wytłoczkami w kształcie okien.

We wszystkich tych odmianach: „standard”, „P” oraz „kombi” auto wewnątrz kabiny dysponowało wspomnianą przesuwaną ścianą tylną, pozwalającą zwiększać ładowność lub przestrzeń dla pasażerów. Ładowność auta wynosiła 850kg (w kombi nieco mniej), lub też 600kg w przypadku, kiedy autem jechało 6 osób. Wkrótce uruchomiono także produkcję dwóch rodzajów klasycznych pick-upów z krótką kabiną, mieszczącą pojedynczy rząd siedzeń. Pierwszy z nich pojawił się w 1975 roku w związku z zamówieniem greckiego importera i przez samą fabrykę był określany jako „pick-up” (ilustr. 17). Standardowe nadwozie skrócono w tej odmianie za słupkiem środkowym i zamknięto stałą ścianą tylną, pozostawiono natomiast blaszane burty boczne i klapę skrzyni ładunkowej, przykrytej brezentową oponczą.<sup>41</sup> Eksportowego pick-upa, zamówionego przez grecką firmę Chryssosfis<sup>42</sup>, wyposażono w silnik 115.C z Polskiego Fiata 125p<sup>43</sup>, który później trafił także do innych wersji Tarpanów. Drugim typowym pick-upem była najtańsza w całym programie produkcyjnym Tarpana odmiana „RS”, przygotowana w 1980 roku<sup>44</sup>, posiadająca krótką kabinę oraz osobno mocowaną do ramy podwozia drewnianą skrzynię ładunkową (podobnie jak późniejszy model 239D), przykrytą oponczą. Gamę pojazdów produkowanych przez Fabrykę Samochodów Rolniczych zamknęła przyczepa D-233, zbudowana z fragmentów ramy oraz wytłoczek błotników samochodu Tarpan.

---

<sup>41</sup> Seria fotografii Jerzego Unierzyskiego z 1976 roku, dokumentująca tę właśnie odmianę samochodu Tarpan została opatrzona tytułem *Prototyp na Grecję* (fotografie te znajdują się w zbiorach Muzeum Historii Miasta Poznania /Oddział Muzeum Narodowego w Poznaniu/). Opracowanie i produkcję „krótkiego” pick-upa wiąże się z zamówieniem greckiego importera polskich samochodów, który zaprzagnął uzupełnić swoją ofertę o „większego brata” bardzo popularnego na tamtejszym rynku pick-upów Polskiego Fiata 125p. Tarpan w Grecji miał być ponadto tanią alternatywą dla japońskich półciężarówek, które wtedy właśnie rozpoczynały swoją ogólnoswiatową karierę. Na tamtejszym rynku sprzedano przynajmniej 400 (inne źródła mówią o zamówieniu 1200) samochodów Tarpan. Por. Zenon Bosacki (red.), *Od Tarpana...*, *op. cit.*, s. 29, a także Dobiesław Wieliński, *Od Warty...*, *op. cit.*, ss. 30-31.

<sup>42</sup> Inne źródła podają jako importera greckiego firmę DEA, zob. Janusz Brunon Kuroczycki, *Dużo najróżniejszych modeli, a nie jeden solidniej dopracowany?* w: Zenon Bosacki (red.), *Od Tarpana...*, *op. cit.*, ss. 126-127. Kuroczycki podaje też, że „ponad tysiąc” Tarpanów sprzedano też do Iranu, por. *ibid.*, s. 127.

<sup>43</sup> Dobiesław Wieliński, *Od Warty...*, *op. cit.*, s. 31

<sup>44</sup> *Ibid.*, ss. 52-53.

Tarpan, samochód o nowoczesnej karoserii, produkowany w kilku odmianach nadwoziowych stał się atrakcyjną alternatywą wobec dotychczas produkowanych w Polsce aut dostawczych: Żuka i Nysy. Podobnie jak w tamtych samochodach, w pierwszych egzemplarzach Tarpana stosowano zupełnie archaiczny dolnozaworowy silnik M-20 o pojemności 2120 cm<sup>3</sup> i mocy zaledwie 50 KM, sprzężony z trzybiegową skrzynią biegów.<sup>45</sup> W 1974 roku zastąpiono go zmodernizowanym typem S-21, który jako jednostka górnozaworowa został zaprojektowany dla Warszawy pod koniec lat 50. XX wieku.<sup>46</sup> S-21 miał moc podniesioną do 70 KM, był paliwożerny, ale elastyczny, łatwy w obsłudze i stosunkowo trwały. Silnik ten stał się najpopularniejszym źródłem napędu polskich samochodów dostawczych i najczęściej trafiał także pod maski Tarpanów w całym okresie produkcji.<sup>47</sup>

Jak już wspomniano, po odmianie pick-up eksportowanej do Grecji, także w innych wersjach Tarpana od 1976 roku rozpoczęto montaż alternatywnych, znacznie nowocześniejszych silników benzynowych typu 115.C, pochodzących z licencyjnego Polskiego Fiata 125p.<sup>48</sup> Model Tarpana z fiatowskim silnikiem, oznaczony jako „F-233”, był próbą modernizacji samochodu i występował stosunkowo rzadko, w zależności od niewielkich dostaw z żerańskiej FSO. Stosunkowo nowoczesny, ale zaprojektowany z myślą o wozach osobowych średniej klasy, silnik ten w znacznie cięższym Tarpanie był zbyt wysilony i okazał się niezbyt trwały. Warto jednak podkreślić, że Tarpan był jedyną polską półciężarówką, w której stosowano tę jednostkę napędową, a był także najszybszą polską półciężarówką. Jednak silniki z modelu 125p mogły stanowić także wadę Tarpana. Wśród pracowników FSR krążyła opinia, że żerańskiemu kooperantowi zdarzało się przysyłać do Antoninka partie wyrobów, które nie spełniały wymogów jakościowych. Takie buble były montowane do nowych samochodów, psując im opinię wśród użytkowników.

W istocie jednak niedoinwestowana Fabryka Samochodów Rolniczych bezustannie borykała się z problemami jakościowymi: w pierwszych latach Tarpany montowano w bardzo prymitywnych warunkach, nie było tłoczni ani prawdziwej lakierni. Metafora „hybrydy” najtrafniej chyba oddawała także wygląd produkowanego w Poznaniu auta: kanciaste, modnie zaprojektowane nadwozie z klinowo opadającą linią maski i wielką panoramiczną szybą przednią kryło w sobie silnik i zawieszenie z zupełnie innej epoki, a od pofalowanych blach nadwozia wzrok miały odwracać wzrok lśniące,

---

<sup>45</sup> Zasadnicze parametry silnika M-20 były następujące: czterocylindrowy, gaźnikowy, chłodzony cieczą, średnica cylindra x skok tłoka/pojemność skokowa: 82 x 100 mm/2120 cm<sup>3</sup>, moc maksymalna: 50 KM przy 3600 obr./min, moment obrotowy: 122 Nm przy 2200 obr/min, stopień sprężania: 6,8:1, skrzynia biegów: przekładniowa, 3-biegowa, synchronizowana.

<sup>46</sup> Oba typy silników wytwarzano wtedy w lubelskim kombinacie - Fabryce Samochodów Ciężarowych. Stamtąd przysyłano także do Poznania inne części samochodu, takie jak na przykład elementy zawieszenia czy koła jezdne.

<sup>47</sup> Zasadnicze parametry silnika S-21 były następujące: czterocylindrowy, gaźnikowy, chłodzony cieczą, średnica cylindra x skok tłoka/pojemność skokowa: 82 x 100 mm/2120 cm<sup>3</sup>, moc maksymalna: 70 KM przy 4000 obr./min., moment obrotowy: 147 Nm [15 kGm] przy 2500 obr/min, stopień sprężania: 7,5:1, skrzynia biegów: przekładniowa, 3-biegowa, synchronizowana. Tarpan z silnikiem S-21 rozwijał prędkość maksymalną nie przekraczającą 100 km/h, zużywając średnio około 13,5 l benzyny na 100 km.

<sup>48</sup> Zasadnicze parametry silnika 115.C były następujące: czterocylindrowy, gaźnikowy, chłodzony cieczą, średnica cylindra x skok tłoka/pojemność skokowa: 77 x 79,5 mm/1481cm<sup>3</sup>, moc maksymalna: 75 KM przy 5400 obr./min., moment obrotowy: 112,6 Nm /11,5 kGm/ przy 4000 obr/min, stopień sprężania: 9,0, skrzynia biegów: przekładniowa, 4-biegowa, synchronizowana. Tarpan F-233 palił około 2 l benzyny na 100 km mniej niż wersja z silnikiem, osiągając przy tym prędkość maksymalną 110 km/h.

chromowane klamki czy ramki lamp pozycyjnych i kierunkowskazów, zaadaptowane z licencyjnego Polskiego Fiata 125p.

Ale w centralnie sterowanej gospodarce komunistycznej liczyła się przede wszystkim ilość: samochody miały być produkowane w możliwie największej liczbie, jakość pozostawała na dalszym planie. Przez cały okres produkcji, jak wynika z badań kolejnych modeli pojazdu, prowadzonych na przestrzeni lat przez Przemysłowy Instytut Motoryzacji, Tarpany nie spełniały wszystkich polskich norm dotyczących cech eksploatacyjnych samochodów czy też ich wyposażenia.<sup>49</sup> Ale prawdą jest także, że w tamtych czasach większość polskich samochodów - może najmniej uwaga ta dotyczy licencyjnych Polskich Fiatów do początku lat 80. XX wieku – cechowała niska, albo bardzo niska jakość wykonania. Ponadto, wszystkie samochody dostawcze produkowane były z tych samych części składowych, dlatego też trudno jednoznacznie stwierdzić, że Żuki, czy zwłaszcza Nisy posiadały jakościową przewagę nad Tarpanami.

Auta te, eksploatowane w różnych, czasami bardzo ciężkich warunkach zbierały rozmaite opinie, przy czym bywało, że krytykę jakości wykonania samochodów z Antoninka formułowano zupełnie oficjalnie.<sup>50</sup> Rolnicy, właściciele Tarpanów, wspominali jednak auto z reguły pozytywnie, bo było nieskomplikowane w obsłudze, a wielu właścicieli umiało je samodzielnie naprawiać. Także naprawy blacharskie było stosunkowo proste, a było to istotne, ponieważ korozja pojawiała się na poznańskim samochodzie dość szybko.<sup>51</sup> W latach 70. w Polsce istniały miejscowości, w których Tarpan funkcjonował jako jedyny samochód, mimo, że nie było samochodem tanim; w 1978 roku Tarpan F-233 kosztował tyle, co nowy dom na wsi.<sup>52</sup> Dlatego też poznański pick-up woził gości weselnych na śluby, rodzące kobiety do szpitala, a wkrótce potem w przeciwną stronę z jednym pasażerem więcej, a nawet nieboszczyków w ostatnią drogę. W epoce, kiedy o marketingu niewiele w Polsce słyszało, Tarpan był ucieleśnieniem hasła o samochodowej uniwersalności: przewoził wszystkich i wszystko.

Obiektywnie wypada jednak stwierdzić, że mimo nieustannej, ale skromnej modernizacji parku maszynowego, niedoinwestowana Fabryka Samochodów Rolniczych nie była właściwie w latach 70. XX wieku fabryką motoryzacyjną w sensie ścisłym. Jednak zarządzana przez skutecznego menadżera, Andrzeja Bobińskiego, który w 1973 roku uruchomił produkcję seryjną samochodów, a wkrótce potem wyswobodził zakład z konieczności remontów ciężarówek i patronatu lubelskiego kolosa, stopniowo zyskiwała status prawdziwej wytwórni aut. Bobiński, zafascynowany współczesnymi metodami produkcji w fabrykach FIAT-a, podpatrując wzorującą się na turyńskim gigancie<sup>53</sup> żerańską FSO, starał się także u siebie wprowadzić podobną dywersyfikację produkcji. W ciągu dziewięciu lat, przez które dane mu było kierować zakładem w Antoninku, zdołał stworzyć skomplikowaną sieć wytwórców części i komponentów auta, w której centrum znajdowała się fabryka główna montująca produkt finalny. Taka struktura zakładu centralnego i sieci

<sup>49</sup> Zob. np. Dobiesław Wieliński, , *Od Warty...*, *op.cit.*, s. 28.

<sup>50</sup> Andrzej Bobiński, *Jak zbudowaliśmy Fabrykę...*, *op. cit.*, ss. 67-70.

<sup>51</sup> Relacje rolników – właścicieli Tarpanów (nagrania w zbiorach MNR w Szreniawie, nieopubl.).

<sup>52</sup> J.w.

<sup>53</sup> Tak często nazywa się koncern FIAT-a, który od momentu swego powstania w 1899 roku aż do roku 2014 miał swoją siedzibę w stolicy Piemontu, Turynie. Po ostatecznym wchłonięciu amerykańskiego Chryslera siedziby zarządu międzynarodowej korporacji Fiat Chrysler Automotive mieszczą się w Rotterdamie i Londynie.

poddostawców - fabrycznych filii, choć w mikroskali, wiernie odzwierciedlała nowoczesny model zarządzania produkcją samochodów, wykorzystywany przez największe motoryzacyjne koncerny światowe.

Od warszawskiego producenta aut i, za jej pośrednictwem, włoskiego licencjodawcy fabryka w Antoniku czerpała również wzorce promocji swoich wyrobów. Na zdjęciach reklamowych wyrobów FSR uroki Tarpanów zachwalają młode, atrakcyjne modelki, które bynajmniej nie rozbudzają asocjacji z urokami życia na wsi. Wobec szaroburych Żuków czy też archaicznie lakierowanych dwubarwnie eksportowych Nys, Tarpany lśniły żywymi kolorami lakierów z palety żerańskiej FSO, po raz kolejny przywołując skojarzenia z eksportowym przebojem naszego przemysłu motoryzacyjnego – Polskim Fiatem 125p.<sup>54</sup> Na tle pozostałych PRL-owskich producentów samochodów dostawczych wyróżniała się jednak nie tylko barwna promocja Tarpanów, ale także strategia ich sprzedaży. Wobec niechęci do poznańskich aut państwowego przedsiębiorstwa obrotu samochodami „Polmozbyt”, Bobiński po prostu pominął je i rozprawdzał Tarpany w sieci „Agromy”, państwowego przedsiębiorstwa sprzedającego maszyny i sprzęt rolniczy, środki ochrony roślin oraz wszelkie produkty związane z uprawą roli.

Kadrę zarządzającą poznańskiej fabryki w latach 70. XX wieku w ogóle cechowała zaskakująca kreatywność. Ponieważ nie było środków na budowę w Antoniku tłoczni karoseryjnej z prawdziwego zdarzenia, w 1974 roku fabryka zakupiła wprost z ekspozycji na Międzynarodowych Targach Poznańskich prasę brytyjskiej firmy Dualform<sup>55</sup>, która służyła do tłoczenia form kadłubów jachtów. W FSR zastosowano ją do produkcji poszczególnych części nadwozia. Co prawda wymiary pierwszego wytłoczonego na prasie według specjalnej technologii błotnika znacznie różniły się od błotnika tysięcznego, ale i tak był to niewyobrażalny postęp wobec dotychczasowego ręcznego klepania blach.<sup>56</sup> Nadwozia Tarpanów przestały falować, bo blachy zyskały wyraźnie prostsze i równiejsze powierzchnie. W ciągu kolejnych lat produkcji Tarpanów stopniowo zachodziły następne zmiany: obok poszerzenia gamy odmian samochodu, ulepszono metody jego produkcji w procesach zgrzewania, lakierowania czy zabezpieczenia antykorozyjnego nadwozi.

Najważniejszą jednak inwestycją poczynioną przez państwo w czasie, kiedy fabryka znajdowała się pod zarządem Bobińskiego była nowa hala produkcyjna, której budowę rozpoczęto w 1977 roku<sup>57</sup> z myślą o produkcji całkowicie nowego modelu samochodu. To właśnie on miał stać się prawdziwym antidotum na słabą jakość, przestarzałe rozwiązania techniczne oraz chałupnicze metody produkcji Tarpana. Dyrektor FSR był ceniony przez wszechwładnego w latach 70. XX wieku wicepremiera i ministra przemysłu maszynowego, Tadeusza Wrzaszczyka<sup>58</sup>, wielkiego rzecznika współpracy polskiego przemysłu motoryzacyjnego z FIAT-em (ilustr. 18). Dzięki temu Bobiński wraz z grupą współpracowników zaczął wyjeżdżać do Turynu, a problem modernizacji poznańskiego samochodu znalazł się w orbicie

---

<sup>54</sup> Marek Dotka, *Jak rodzi się poznański samochód*, „Gazeta Poznańska”, 11 grudnia 1972 roku, cyt. za: Zenon Bosacki, *Od Tarpana...*, *op. cit.*, s. 192.

<sup>55</sup> Zenon Bosacki, *Od Tarpana...*, *op. cit.*, s. 28.

<sup>56</sup> Ibid.

<sup>57</sup> Ibid., ss. 30, 226.

<sup>58</sup> Tadeusz Wrzaszczyk jako dyrektor Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego „Polmo” był w 1965 roku odpowiedzialny za podpisanie umowy licencyjnej z FIAT-em na produkcję w FSO modelu średniolitrażowego (potem nazwanego 125p), która rozpoczęła erę intensywnej współpracy z FIAT-em w latach 70.

stałych polsko – włoskich konsultacji, które odbywały się z większą lub mniejszą intensywnością przez całą dekadę Gierka.<sup>59</sup> W ramach współpracy w latach 70. w Polsce przeprowadzono modernizację modelu 125p, wybudowano nową Fabrykę Samochodów Małolitrażowych w Tychach i uruchomiono produkcję modelu Fiat 126 (ilustr. 19), a także opracowano wspomniany nowy samochód osobowy o nazwie Polonez, który od 1978 był wytwarzany w warszawskiej FSO. W fabryce tej pod marką „Polski Fiat” montowano także w krótkich seriach inne modele z palety turyńskiego koncernu: 127, 131 i 132.

Decydenci odpowiedzialni za polską motoryzację z Wrzaszczykiem na czele mieli świadomość, że nieustannie potrzebuje ona nowych modeli i technologii produkcji, aby móc nadążać za światowym postępowaniem technicznym w tej dziedzinie. Wydawało się, że zmodernizowane i rozbudowane polskie fabryki będą w stanie wdrożyć do produkcji nowe konstrukcje samochodów, odpowiadające wymaganiom współczesności. Z jednej strony niby pracowała nad nimi rodzima kadra inżynierska, ale *de facto* myślano o nowych licencjach kupowanych na Zachodzie (przede wszystkim, choć nie tylko, u FIAT-a), które były po prostu tańsze i dawały większą szansę na realne wprowadzenie zmian. W II połowie lat 70. w Turynie pracowano zatem nad trzema dużymi zadaniami, które miały być realizowane we współpracy z Polską. Po pierwsze, nad nową rodziną silników i nowoczesnym zawieszeniem dla przygotowywanego od 1974 roku następcy modelu 125p. Po drugie, nad uruchomieniem produkcji w śląskiej Fabryce Samochodów Małolitrażowych nowego auta pod nazwą Fiat Panda, które miało zastąpić model 126p. Po trzecie wreszcie, nad nowym modelem Tarpana, wykorzystującym wraz z pojazdem projektowanym dla warszawskiej fabryki atrakcyjne fiatowskie silniki.<sup>60</sup>

Postanowienia te znalazły się w treści kontraktu zawartego pomiędzy reprezentującym Polskę państwowym przedsiębiorstwem eksportu samochodów „Pol-Mot” a FIAT-em.<sup>61</sup> Ceremonię podpisania umowy, zawartej w dniu 18 czerwca 1979 roku w Sali Renesansowej poznańskiego Ratusza uświetnił swoją obecnością Giovanni *Gianni* Agnelli, prezes koncernu FIAT, który tego samego dnia rano spotkał się na Międzynarodowych Targach Poznańskich z Edwardem Gierkiem (ilustr. 20). Niemym uczestnikiem uroczystości w Ratuszu był wykonany w skali 1:5 model samochodu, który wkrótce miał trafić na linie produkcyjne poznańskiej fabryki (ilustr. 21).<sup>62</sup>

## Z ziemi włoskiej

Autor jednej z hipotez na temat genezy powstania samochodu Polonez spekuluje, że minister Wrzaszczyk zwiedzając w 1974 roku *Centro Stile Fiat*, studio projektowe

<sup>59</sup> Zob. np. Andrzej Władysław, *Wszystko o... FIAT*, Warszawa 1977, a także Andrzej Bobiński, *Jak zbudowaliśmy...*, *op. cit.*, ss. 70-73.

<sup>60</sup> Zob. np. Krzysztof Kubas, *Od projektu zero do Fiata Pandy*, w: „Automobilista”, 2010, nr 9 (125), s. 34.

<sup>61</sup> Zob. np. Zdzisław Podbielski, *Historia powstania Tarpana – dobre założenia i...*, w: „AutoŚwiat.pl”, 29.09.2015, <http://klasyki.auto-swiat.pl/historia-powstania-tarpana-dobre-zalozenia-i/546bv2>, [dostęp: 27.07.2018r.], a także np. Dobiesław Wieliński, *Od Warty...*, *op. cit.*, s. 38, Andrzej Bobiński, *Jak zbudowaliśmy Fabrykę...*, *op. cit.*, ss. 62-63. Niestety nie udało mi się uzyskać informacji czy zachował się jakikolwiek egzemplarz umowy, ani też zapoznać się z jej pełnym tekstem.

<sup>62</sup> Zob. choćby Andrzej Bobiński, *Jak zbudowaliśmy Fabrykę...*, *op. cit.*, s. 63.

koncernu, natknął się na pełnowymiarową makietę jednego z dużych modeli Fiata.<sup>63</sup> Ów prototyp następcy Fiata 132 miał zostać wcześniej odrzucony przez kierownictwo koncernu z uwagi na nadwozie typu *liftback*, którego podobno nie akceptował sam *l'Avvocato* - prezes Agnelli. Karoserię ze ściętą tylną ścianą miano jednak przedstawić polskiemu gościowi, a ta wpadła mu w oko do tego stopnia, że zgodził się na „przepracowanie” prototypu przez FIAT-a i przygotowanie z niego następcy modelu 125p.<sup>64</sup>

Trudno orzec jak było w rzeczywistości, bo historia współpracy polskiego przemysłu motoryzacyjnego z włoskim patronem w ogóle owiana jest tajemnicami i półprawdami sownie serwowanymi przez PRL-owską propagandę. Prawdą jest to, że Polacy zlecieli Włochom opracowanie następcy modelu 125p (tzw. *125 Polonia*) już w początkach lat 70.<sup>65</sup>, a jedno z nadwozi przygotowywanych przez FIAT-a w ramach własnego programu rozwoju w połowie lat. 70., niekoniecznie to kreślone specjalnie dla Polski, oznaczone kodem 125PN (*Polacco Nuova*) zostało ostatecznie sprzedane FSO. Inną natomiast, bardzo podobną stylistycznie, choć nieco krótszą karoserię, turyński koncern wprowadził samodzielnie do produkcji pod nazwą Lancia Delta (Lancia należała do FIAT-a od 1969 roku).<sup>66</sup>

Jakkolwiek by było z włoską proveniencją Poloneza, bardzo możliwe, że Tadeusz Wrzaszczyk był w pewnym sensie ojcem projektu nowego Tarpana, opracowanego w Turynie. Nad uterenowionym samochodem, zapewne następcą dotychczasowego terenowca FIATA-a, modelu Campagnola, Włosi pracowali bowiem już wcześniej, zanim pojawiła się perspektywa współpracy w tej materii z Polakami.<sup>67</sup> Ta arcyważna informacja, zawarta w studium projektowym, udostępnionym przez FIAT-a poznańskiej FSR dowodzi, że Polacy mieli produkować pod marką Tarpana włoski projekt, a nie został on opracowany przez Włochów na zlecenie strony polskiej. Nie można zatem wykluczyć, że Wrzaszczyk w przepastnych magazynach *Centro Stile Fiat* dostrzegł nie tylko charakterystyczną sylwetkę *liftbacka*, który później stał się Polonezem, ale także makietę nowego fiatowskiego terenowca, który miał zostać Tarpanem. Ale z drugiej strony ów istniejący już w ogólnym zarysie projekt samochodu terenowego miał zostać dostosowany przez FIAT-a do polskiej koncepcji uniwersalnego pick-upa z przesuwaną ścianką wewnętrzną kabiny, a więc do koncepcji dotychczas produkowanego Tarpana.<sup>68</sup>

Obie strony postanowiły włączyć do dotychczasowego zakresu kooperacji projekt auta terenowego, ustalając *modus vivendi* analogiczny jak w przypadku Fiata 126: dla zminimalizowania kosztów wytwarzania ulokować w Polsce produkcję zaprojektowanego we Włoszech auta. Środki, jakie Włosi ponieśli na zaprojektowanie

---

<sup>63</sup> Wojciech Jurecki, *Polonez ma 40 lat...*, *op.cit.*, [dostęp: 20 lipca 2018 r.].

<sup>64</sup> W odniesieniu do prototypu Poloneza w mediach tamtego czasu pojawiała się także nazwa Fiat 137.

<sup>65</sup> Zob. choćby: Sławomir Drażkiewicz, *125 Polonia, na drodze do Poloneza*, „Automobilista”, 2018, nr 5 (217), ss. 76-83.

<sup>66</sup> Zdzisław Podbielski, *Pojazdy włoskie*, *op.cit.*, s. 171.

<sup>67</sup> Informację tę podaje Dobiesław Wieliński w: tegoż *Od Warty...*, *op.cit.*, s. 33, nie precyzując jednak źródła, z którego korzystał. Jest to nast. dokument: FIAT, *Studium modernizacji samochodu Tarpan (tłumaczenia)*, Turyn, lipiec 1978 r., Fabryka Samochodów Rolniczych „Polmo”, m-pis (ksero) w posiadaniu Archiwum Państwowego w Poznaniu, 53/1774, sygn. 719, egz. Nr 20, s. 2. Drugim niezwykle ważnym źródłem informacji o „włoskim” Tarpanie są wspomniane już *Założenia dotyczące uruchomienia w FSR proeksplozjowej produkcji zmodernizowanego samochodu osobowo-towarowego*, opublikowane w lutym 1980 r., por. przyp. 25.

<sup>68</sup> *Ibid.*, s. 5 oraz Ministerstwo Przemysłu Maszynowego, Fabryka Samochodów Rolniczych „Polmo” w Poznaniu, *Założenia...*, *op.cit.*, s. 4.



i opracowanie technologiczne samochodu miały zostać splatecone przez Polskę gotowymi wyrobami. Przy okazji niejako Włosi rozszerzyli wachlarz dotychczasowych odmian projektowanego auta, odwołując się – zapewne na życzenie Polaków, kontynuujących jeszcze ideę samochodu rolniczego – do dotychczasowych wersji nadwozi Tarpana. Zapewne z uwagi na to powiązanie pomiędzy dotychczas wytwarzanym terenowym Fiatem - Campagnolą, a jego domniemanym następcą, który pod marką Tarpan miał być wytwarzany w Polsce, włoskim konstruktorem przyszło do głowy jakże zgrabne fonetycznie ujednoczenie obu nazw samochodów w słowie „Tarpanola”. Taką w każdym razie roboczą nazwą ochrzcili oni projekt szykowany dla poznańskiej fabryki.<sup>69</sup>

Samochód miał być produkowany w Polsce od roku 1984. W pierwszym okresie planowano budować 15 tysięcy egzemplarzy rocznie, jednak aż 2/3 produkcji zamierzano wysłać do sieci dealerskiej FIAT-a, podobnie jak to było w przypadku produkcji i eksportu Polskiego Fiata 126p. Dokument pod nazwą *Studium modernizacji samochodu Tarpan*, opracowany przez FIAT-a w Turynie w lipcu 1978 roku podawał, że „inicjatywa opracowania niniejszego studium wstępnego wyniknęła ze zbieżności wyrażonej przez stronę polską potrzeby zmodernizowania Pojazdu Tarpan (pisownia oryginalna – przyp. GR) własnej produkcji, a z drugiej strony u FIAT'a były już zaawansowane prace zmierzające do uruchomienia produkcji Pojazdu o charakterystykach zbliżonych do wyżej wymienionego pojazdu polskiego.”<sup>70</sup> Jakby na potwierdzenie przytoczonej przed chwilą hipotezy o podobieństwie współpracy nad projektem i planowaną produkcją w Polsce nowego Tarpana z kooperacją włosko – polską przy modelu 126p, w studium zawarto ważny zapis: „Z uwagi na analogie projektowe obu Pojazdów zrodziła się myśl, że produkcja jednego Pojazdu wytwarzanego w Polsce a sprzedawanego przez FIAT'a na wszystkich możliwych rynkach światowych przyczyni się do poważnych oszczędności po obydwu stronach.”<sup>71</sup>

Nowy samochód projektowano do poruszania się na drogach gruntowych i złej jakości, ale miał on łączyć w sobie cechy pojazdu terenowego oraz dość komfortowego auta osobowego. Co więcej, za swoisty wzór konstrukcyjny dla nowego Tarpana stawiano angielskiego Range Rovera, nie zaś spartańskiego Land Rovera. W początkowym okresie gama nadwoziowa nowego auta miała się składać z 5 odmian. Miały to być: „Pick-up 3miejscowy, Pick-up z podwójną kabiną, 3 lub 6 miejscowy ze ścianą przesuwaną, Combi 3 lub 6 miejscowy ze ścianą przesuwaną, Minibus 9 miejscowy, Podwozie z kabiną 3 miejscowe.”<sup>72</sup> W dalszej części sygnowanego przez FIAT-a *Studium modernizacji samochodu Tarpan* zapisano, że „określenie pojazdu pochodzi z klasycznej koncepcji (tylny napęd 4x2) pojazdu o średnich / dużych wymiarach i z wielostronnym przeznaczeniem. Uwzględniono, że podstawowym przeznaczeniem pojazdu będzie zastosowanie dla potrzeb rolnictwa. (...) uwzględniono zasadniczo wersję pick-up mieszany jako wersję najbardziej rozpowszechnioną w Polsce, ze ścianką przesuwaną, dla pomieszczenia trzech / sześciu osób pozostawiając wolną część skrzyni na załadunek towarów. Przewidziano również wersję pick-up tradycyjny jak również wersję combi ze ścianą

<sup>69</sup> Nieoficjalna nazwa „Tarpanola” była kolportowana wśród turyńskich inżynierów i techników (na podstawie relacji b. pracowników FSR „Polmo”, m.in. inż. Przemysława Olejnika, nagranie w zbiorach MNR, nieopubl.).

<sup>70</sup> *FIAT, Studium modernizacji..., op.cit., s. 2.*

<sup>71</sup> *Ibid.*

<sup>72</sup> Ministerstwo Przemysłu Maszynowego, Fabryka Samochodów Rolniczych „Polmo” w Poznaniu, *Założenia..., op.cit., s. 6.*

przesuwną celem pomieszczenia trzech lub sześciu osób (jak pick-up mieszany).<sup>73</sup> Gama ta z inicjatywy FIAT-a miała zostać uzupełniona o dwie kolejne odmiany: kabinę (krótką) na ramie oraz dziewięcioosobowy minibus. Zapewne nad tymi właśnie dwiema odmianami pracowano w Turynie już wcześniej.

Wersja z krótką kabiną była rzecz jasna przewidziana pod zabudowę specjalistyczną: jako chłodnia, camper, a przede wszystkim furgon, którego wymiary, uwzględniające długość noszy międzynarodowych pozwalały na łatwe dostosowanie do funkcji terenowego ambulansu. Natomiast minibus miał mieć możliwość konfiguracji siedzeń tylnych w układzie wzdłużnym lub poprzecznym, a nawet obu jednocześnie. Odmiana europejska minibusu mogłaby przewozić do 9 osób, natomiast na rynki państw, w których nie było ograniczeń związanych z podwyższeniem kategorii pojazdu na autobus, pojazd służyłby do przewozu aż 11 pasażerów. Warto przy tym zwrócić uwagę, że przy wszystkich różnicach dzielących oba pojazdy, właśnie auto z krótką kabiną na ramie w formie furgonu-ambulansu oraz minibus mieszczący w sumie 9 pasażerów (poza kierowcą) na wzdłużnie posadowionych ławkach zostały wykorzystane przez polskich konstruktorów w projekcie terenowego modelu, który pod koniec lat 80. wszedł do produkcji pod nazwą Tarpan Honker. Być może zatem Tarpanolę i Honkera – wbrew temu, co można by sądzić – łączy wspólna koncepcja auta terenowego. W każdym razie, jak można się domyślać, idea produkcji w Poznaniu auta terenowego jako następcy auta rolniczego wzięła się właśnie z niezrealizowanego planu produkcji terenowej Tarpanoli.

Konstruktorzy FIAT-a przewidzieli napęd pojazdu jedynie na tylną oś. Poza tym włoski projekt miał się odznaczać cechami auta *sticte* terenowego: nadwoziem osadzonym na prostej ramie, wysokim prześwitem, dużymi kołami jezdny, krótkimi zwisami i solidną konstrukcją gwarantującą niezawodność. Wprawdzie cytowany dokument wspomina, że klasyczny układ napędowy wynika z „rolniczego” uwarunkowania samochodu, ale zaraz potem napomyka o badaniach, które zapewne wcześniej przeprowadzono u FIAT-a, wskazujących na brak zainteresowania „tradycyjnej europejskiej klienteli” napędem na obie osie. Z drugiej strony autorzy studium wspominają także o możliwości skonstruowania modelu z napędem 4x4 „w późniejszym okresie, kiedy FIAT i POL-MOT uznają to za słuszne”.<sup>74</sup> Co ciekawe, w takim przypadku wóz miał mieć stały napęd kół przednich z możliwością dołączania kół tylnych, co – jak sami przyznawali twórcy dokumentu – byłoby ewenementem na skalę światową. Nośność użytkową nowego Tarpana planowano na 1000 kg, ale w założeniach konstrukcyjnych uwzględniono możliwość przeciążania samochodu nawet do 1500 kg.

Dla nowego Tarpana zaprogramowano szeroką gamę silników. Rozpoczął ją produkowany już od kilku lat benzynowy silnik ACB o pojemności 1995 cm<sup>3</sup> i pojedynczym wałkiem rozrządu w kadłubie, pochodzący z osobowego modelu Fiat 132 i stosowany dotąd w terenowym Fiacie Campagnola. Drugą jednostką, także benzynową i o tej samej pojemności, miała być zupełnie nowa konstrukcja<sup>75</sup> typu 1ACT z pojedynczym wałkiem rozrządu w głowicy, przewidziana do produkcji w Polsce i opracowana z myślą o samochodzie Polonez. Przypominała ona dwukrotnie

<sup>73</sup> FIAT, *Studium modernizacji...*, *op.cit.*, ss. 4-5.

<sup>74</sup> *Ibid.*, s. 10.

<sup>75</sup> Określana we wspomnianym dokumencie jako „nowa rodzina”, por. FIAT, *Studium modernizacji...*, *op.cit.*, s. 15.

powiększony silnik o pojemności 1.100 cm<sup>3</sup> z Fiata 128, dobrze u nas znany w licencyjnym wykonaniu jugosłowiańskiej Zastavy.<sup>76</sup> Trzecim typem motoru była nowa wysokoprężna jednostka zależnej od FIAT-a firmy Sofim o pojemności 2.500 cm<sup>3</sup>. Silnik ten okazał się być doskonałą konstrukcją i, przechodząc kolejne modernizacje, utrzymywał się w produkcji przez wiele lat. Wersje nowych Tarpanów z kierownicą po prawej stronie (a więc zapewne na rynki państw afrykańskich i azjatyckich o bardziej prymitywnej kulturze technicznej), a także zapewne spora część egzemplarzy na rynek wewnętrzny i krajów RWPG miały być wyposażane w silniki 115.C, a nawet w „warszawskie” S-21.<sup>77</sup>

Planowano, że nowy Tarpan będzie zunifikowany z innymi modelami Fiata, ale przede wszystkim z samochodami produkowanymi już w Polsce. Na przykład skrzynie biegów miały pochodzić albo z Fiata 131, albo z prototypu określanego w Turynie jako 125PN, a więc Poloneza, którego produkcję rozpoczęto oficjalnie 3 maja 1978 roku. Przednie zawieszenie konstruowano na wahaczach z bezobsługowymi przegubami, „tłumiące poduszki elastyczne” oraz amortyzatory teleskopowe i stabilizator. Zamierzano zaprojektować nowy most tylny (choć prostsze wersje korzystałyby nawet ze zmodernizowanych mostów typu M-20), zawieszony na półeliptycznych resorach, uzupełnionych także o „poduszki elastyczne” oraz amortyzatory. Planowano zastosować przednie hamulce tarczowe i tylne bębnowe z podciśnieniowym wspomaganie działającym na wszystkie koła. Nadwozie samochodu miało się składać z „elementów modułarnych”, które byłoby łatwo zastosować w produkcji seryjnej kilku odmian samochodu różniących się tylną partią karoserii. Z takich wymiennych paneli, stosowanych w zależności od wersji wyposażenia auta, zamierzano kompletować także tablicę rozdzielczą, zaprojektowaną nowoczesnie, w sposób absorbujący energię w razie wypadku. Pierwszy rząd siedzeń, identyczny we wszystkich odmianach, mieścił w sobie pojedynczy fotel kierowcy i podwójną ławkę dla pasażerów.

## Tarpanola do trzeciej potęgi

Zdjęcia dokumentujące podpisanie kontraktu z FIAT-em w poznańskim Ratuszu świadczą o tym, że w trakcie uroczystości był prezentowany, jak już wspomniano, atrakcyjny, świetnie zaprojektowany model auta w skali 1:5. Gdyby znalazło się ono w produkcji z pewnością pretendowałoby do miana jednego z pierwszych na świecie SUV-ów. Model wprost nawiązywał do wstępnych założeń nowego samochodu, wyłożonych w cytowanym studium i rzeczywiście przypominał nieco Range Rovera. We wspomnianym fiatowskim opracowaniu znalazły się także kolorowe fotografie rysunków auta. Na jego tylnej klapie widnieje sporej wielkości napis „FIAT”, a więc jest to z całą pewnością ów prototyp terenowca, nad którym w Turynie pracowano już od jakiegoś czasu. Jest to oczywiście ten sam prototyp w charakterystycznym pomarańczowo-białym malowaniu nadwozia, którego model Włosi wystawili w Ratuszu i przekazali stronie polskiej – choć już bez logotypu FIAT-a na klapie - jako wizualizację nowego Tarpana.

---

<sup>76</sup> Na podstawie relacji inż. Przemysława Paszkieta, b. pracownika biura konstrukcyjnego w FSR „Polmo” (nagranie w zbiorach MNR, nieopubl.).

<sup>77</sup> FIAT, *Studium modernizacji...*, op.cit., ss. 15-16.

Niestety, projekt ten został odrzucony przez Polaków. W ramach stworzonych w PRL-u w końcu lat 70. XX wieku zjednoczeń, czyli czegoś w rodzaju koncernów przemysłowych funkcjonujących w komunistycznej gospodarce, poznańska FSR podlegała przez krótki okres warszawskiej FSO. Dlatego też projekt włoskiego Tarpana oceniali specjaliści z żerańskiej fabryki i tamtejszemu zastępcy dyrektora ds. technicznych, Marianowi Karwasowi, wydał się on „zbyt elegancki”; prototyp miał zostać uproszczony.<sup>78</sup> Warto jednak zwrócić uwagę na kontekst historyczny, w jakim Karwas sformułował swoją ocenę, wydawałoby się zupełnie absurdalną w obiektywnym ujęciu.

Na początku 1980 roku pojawiły się w Polsce wyraźne symptomy nadchodzącego załamania, a wkrótce nastąpiło gwałtowne tąpnięcie PRL-owskiej gospodarki. Pograżone w ostrym kryzysie finansowym państwo stało się niewypłacalne, nie mogąc obsługiwać zadłużenia wobec zachodnioeuropejskich wierzycieli. Półki sklepowe świeciły pustkami, wprowadzono reglamentację podstawowych produktów żywnościowych. W atmosferze dojrzewających niepokojów społecznych, które latem tego roku zaowocowały falą strajków i powstaniem na Wybrzeżu NSZZ „Solidarność” oraz niezależnych od władzy mediów, w sierpniu 1980 roku z funkcji I sekretarza PZPR usunięto Edwarda Gierka. Nowa partyjna ekipa rozpoczęła swoje polowanie na czarownice: w państwowych mediach szukano odpowiedzialnych za katastrofę, podgrzewano powszechną frustrację, chcąc pograżyć poprzedników, odgórnie „rzucano” na łamy prasy i przedstawiano w telewizji co smakowitsze przykłady kredytowego rozpasania poprzedniej ekipy, bezkrytycznego transferu zachodnich technologii i marnotrawstwa środków na niedokończone inwestycje. Zabiegi te doskonale współgrały z autentycznym poczuciem głębokiego społecznego zawodu ostatecznymi skutkami gierkowskiej modernizacji.

W aspekcie omawianych tutaj zagadnień upadek Gierka pociągnął za sobą także kariery osób związanych z programem współpracy z FIAT-em: wicepremiera Tadeusza Wrzaszczyka, a także Andrzeja Bobińskiego, dyrektora FSR, którego oskarżono o niegospodarność i uwięziono. Krach gierkowskiej gospodarki ośmielił wielu publicystów, także tych niedyspozycyjnych wobec władzy, do krytyki produktów wytwarzanych w Polsce, w tym również samochodów. Na łamach prasy podkreślano na przykład fatalną jakość Tarpanów, potępiono samą konstrukcję tej „Warszawy dla rolników”, poddano w wątpliwość celowość produkcji tej „furmanki z silnikiem”.<sup>79</sup> Ale w ogniu krytyki stanęła nawet żerańska FSO, do tej pory postrzegana jako wiodąca polska fabryka motoryzacyjna, samochodowa duma PRL-u. W 1981 roku, w okresie apogeum kryzysu gospodarczego, ale też politycznej odwilży i osłabienia ingerencji cenzury, żądano na przykład zaprzestania na Żeraniu produkcji samochodów wobec fatalnego pogorszenia się ich jakości. Warszawskiej fabryce wytknięto, że produkuje Polonezy, samochody „dla nikogo”, na których zakup stać tylko nielicznych i uprzywilejowanych w hierarchii komunistycznej władzy.<sup>80</sup>

---

<sup>78</sup> Zenon Bosacki (red.), *Od Tarpana...*, *op. cit.*, s. 34, zob. także Andrzej Bobiński, *Jak zbudowaliśmy...*, *op. cit.*, s. 70.

<sup>79</sup> Por. przyp. 51. Zob. także np. Wojciech Tadeuszak, *Zrzucaliśmy Tarpana za spadochronem*, w: Zenon Bosacki (red.), *Od Tarpana...*, *op. cit.*, s. 229, a także Zbigniew D. Skoczek, *Polonez był zbyt luksusowy*, <https://motoryzacja.interia.pl/wiadomosci/produccenci/news-polonez-byl-zbyt-luksusowy,nId,1377399>, dostęp: 18.07.2018 r.

<sup>80</sup> *Ibid.*

Niesprawiedliwa dla włoskiego projektu Tarpana ocena Karwasa musiała być zatem przynajmniej po części podyktowana koniunkturalną obawą przed falą rewolucyjnych rozliczeń, która doszła już do FSO. Ten sam koniunkturalizm kazał zapewne Karwasowi przygotowywać groteskowe próby tanich, użytkowych Polonezów w wersji pick-up, które miałyby potwierdzić społeczną przydatność tego modelu, przecząc jednocześnie dotychczasowemu wizerunkowi samochodu jako limuzyny dla prominentów władzy.<sup>81</sup>

U podstaw krytycznego stosunku kierownictwa FSO do Tarpana z Turynu legł może jednak przede wszystkim własny projekt warszawskiej fabryki, za który *nota bene* Karwas mógł się czuć w pełni odpowiedzialny. W 1979 roku na Żeraniu skonstruowano prototyp auta zdolnego do poruszania się po drogach gruntowych czy leśnych duktach, w którym wykorzystano nadwozie kombi modelu 125p i terenowe podwozie radzieckiego samochodu Łada Niva. Uterenowiona Niva, także jeden z przodków dzisiejszych SUV-ów, stanowiła wtedy hit eksportowy ZSRR i fabryka w Togliatti nie była bynajmniej zainteresowana wspieraniem potencjalnego polskiego konkurenta, dlatego też historia terenowego 125p raptownie się skończyła. Jednak, mimo wszystkich wspomnianych problemów, póki co nie skończyła się jeszcze historia terenowego Tarpana.

Na przełomie lat 1980 / 1981 (dokładna data jest trudna do ustalenia) do Polski trafił bowiem z Turynu drugi model studyjny, tym razem w skali 1:1, ze zmienioną przednią ścianą nadwozia i błotnikami, a także zupełnie inaczej pomyślaną partią tylną karoserii (ilustr. 22). Gipsowa makieta w rzeczywistych wymiarach, w całości tym razem polakierowana na pomarańczowo, przedstawiała dwa różne rozwiązania boków nadwozia pojazdu: z prawej strony był to samochód uniwersalny, z „tarpanowskim”, małym okienkiem za słupkiem środkowym (w nowym modelu miała być zachowana przesuwana ścianka tylna kabiny) natomiast po stronie lewej prototyp prezentował się jako klasyczne kombi z dużym oknem bocznym (ilustr. 22). Wygląd tego modelu był zdecydowanie bardziej ucywilizowany, bardziej „miejski” niż w przypadku pierwszego prototypu o wyraźnie terenowym zacięciu. Projekt drugi nadwozia z pochyloną ku tyłowi atrapą chłodnicy, wykonaną z czarnego plastiku, z takimiż, szeroko zachodzącymi na boki nadwozia zderzakami i listwami dolnymi, linią maski przykrywającej przednie błotniki czy zintegrowanymi z klapą tylną wielkimi lampami, zdecydowanie lepiej niż pierwszy wpisywał się w tendencje stylistyczne przełomu lat 70. i 80. XX wieku. Wtedy zatem druga, pomarańczowa Tarpanola mogła się wydawać nowocześniejszą propozycją, ale po czterdziestu latach, jakie upłynęły od czasu zaprojektowania pierwszego Fiata – Tarpana widać, że to jego spartańska stylistyka urzeka dziś swoją ponadczasową uniwersalnością, podobnie zresztą jak w przypadku jego angielskiego pierwowzoru – Range Rovera. Druga Tarpanola jest jednak bardziej dzieckiem swojej epoki.

Trudno dziś powiedzieć czy ów „ucywilizowany” wariant nadwozia włoskiego Tarpana także nie znalazł uznania w oczach Polaków, czy też samo Centro Stile Fiat zdecydowało o zespoleniu cech obu modeli w trzeciej, ostatecznej propozycji.

---

<sup>81</sup> Inż. Marian Karwas szefował projektom dwóch pick-upów, powstałych na bazie Poloneza. Oba projekty wyróżniał groteskowy wygląd i dyskusyjna użyteczność: pierwszy stanowił hybrydę złożoną z przedniej części nowej osobówki z FSO oraz tylnej z modelu 125p w wersji pick-up. Drugi z nich był z kolei wariacją na temat pick-upa trzyosiowego, jednak tak nieszczęśliwie skonstruowanego, że jego podwozie „zawieszało” się przy wjeździe na krawężnik i zjeździe z niego.

Faktem jest jednak, że w 1981 roku z Włoch przyjechały do Poznania dwa jeżdżące prototypy nowego auta, będące niejako kwintesencją dwóch poprzednich koncepcji nadwoziowych (ilustr. 23). Przednia partia auta swoją surową stylistyką wyraźnie powtarzała rozwiązanie pierwszego typu, ale dalsza część nadwozia zdawała się odwoływać do drugiej propozycji. Linia boczna pierwszego „fiatowskiego” Tarpana unosiła się ku tylnej części dachu i mieściła jeszcze dwa poziome, zapożyczone z Land-Rovera mini-okienka nad dużym bocznym oknem typu kombi. Okienka te sugerowały terenowy i turystyczny charakter auta. Wrażenie dzielności wysokiego terenowca potęgowały także duże koła, obwiedzione masywnymi plastikowymi nadkolami i zderzakami, nadającymi nadwoziu specyficzny i niepowtarzalny rys. Natomiast trzecia propozycja Tarpana była ich pozbawiona, podobnie jak mini-okienek dachowych, dzięki czemu zdawała się nawiązywać do „ucywilizowanej” propozycji drugiej.

Aut, polakierowane na kolory czerwony i błękitny, miały już za sobą pomyślnie zakończoną fazę testów drogowych w Turynie i były gotowe do produkcji.<sup>82</sup> Dopuszczono je także do ruchu, posiadały próbne tablice rejestracyjne o oznaczeniu XPO 2107 oraz XPO 2081.<sup>83</sup> Pod maską jednego z samochodów pracował nowy silnik Diesla projektowany do polskich samochodów, drugi zaś posiadał benzynową jednostkę z Fiata Campagnola (z modelu 132). Przynajmniej jedno z aut nie posiadało ruchomej grodzi wewnętrznej, a jedynie przegrodę stałą.<sup>84</sup> Trudno orzec, czy ruchoma ścianka była w drugim samochodzie, choć wiadomo, że włoski Tarpan w najbardziej rozpowszechnionym nadwoziu uniwersalnym miał zachować polski patent, o ulepszonej co prawda konstrukcji. Włoskie prototypy uzupełniał trzeci jeżdżący samochód, w którym pod wydłużonym nadwoziem dotychczas produkowanego Tarpana 233 ukryto prototypową ramę oraz nowy benzynowy silnik o pojemności 2.000 cm<sup>3</sup>, przeznaczony dla Poloneza. Ten ostatni samochód miał wśród poznańskich inżynierów dwie nazwy: jedni nazywali go pieszczotliwie „Ryjkiem”, z uwagi na wydłużoną przednią część nadwozia, ci zaś, który mieli okazję doświadczyć jego znakomitego przyspieszenia, nadali mu osobliwą nazwę „Dzikiej Świni”, oddającą swoisty podziw dla tego dziwnie wyglądającego prototypu.<sup>85</sup>

Jak już wspomniano, 2/3 produkowanych w Polsce samochodów miało trafiać do sieci dealerskiej FIAT-a w krajach kapitalistycznych i tam być sprzedawana pod włoską marką. Być może zresztą na Zachodzie auto miało mieć oficjalną nazwę „Fiat Tarpan”, ponieważ na klapie tylnej drugiego prototypu wyraźnie widnieje nazwa marki polskiego samochodu. Pozostała 1/3 aut, głównie wersje z silnikami starszej konstrukcji i unowocześnionym mostem M-20, byłaby oferowana w Polsce i krajach RWPG. Jako się rzekło, powyższy schemat dystrybucji samochodów obowiązywał już wcześniej: w 1972 roku Polska zakupiła licencję na produkcję małolitrażowego Fiata 126, po czym spłacała ją wysyłając do Włoch wyprodukowane w FSM samochody. Dzięki temu Fiat mógł zaprzestać produkcji tego modelu w swojej fabryce w Cassino i znacznie ograniczyć koszty wytwarzania. Podobnie miało być w przypadku następcy modelu 126 – Pandy, i - jak wskazuje omawiane źródło – nowego Tarpana. Takie ustalenia otwierały przed poznańską fabryką perspektywę rozbudowy i dynamicznego – jak na warunki PRL-u - rozwoju w dającym się

<sup>82</sup> Na podstawie relacji inż. Przemysława Paszkieta, *op.cit.*, nieopubl.

<sup>83</sup> Na podstawie fotografii zamieszczonych w: Dobiesław Wieliński, *Od Warty...*, *op.cit.*, ss. 42-44.

<sup>84</sup> *Ibid.*

<sup>85</sup> Na podstawie relacji inż. Przemysława Paszkieta, *op.cit.*, nieopubl.



przewidzieć horyzoncie czasowym. Jednak z uwagi na pogłębiający się kryzys gospodarczy PRL-u wstrzymano realizację tego projektu, podobnie zresztą jak wielu innych. W marcu 1981 roku zerwano oficjalnie kontrakt z FIAT-em, dalsze prace nad wdrożeniem do produkcji turyńskiego Tarpana zostały zawieszono i nigdy już ich nie podjęto. Kolejni władarze PRL-u, Stanisław Kania, a zwłaszcza gen. Wojciech Jaruzelski dokonali radykalnego zwrotu politycznego na Wschód, przerywając wszelkie kontakty z zachodnioeuropejskimi partnerami.

Włoskie prototypy służyły w FSR do połowy lat 80. jako wozy zaopatrzenia i serwisu. Podobno przeszły jeszcze w fabryce remont blacharsko – lakierniczy, a potem prawdopodobnie zostały sprzedane na fabrycznych przetargach i ślad po nich zaginął.<sup>86</sup> Modele pierwszego i drugiego prototypu Tarpana w skali 1:5 i 1:1 miały z kolei zostać zniszczone, ale na szczęście udało się je ocalić. Przez wiele lat były przechowywane przez członków Automobilklubu Wielkopolskiego, aby w ostatnim czasie trafić do Muzeum Narodowego Rolnictwa w Szreniawie.

Włoska „Tarpanola” należy do najbardziej nieznanymi i zapomnianymi prototypów samochodów, które mogły być produkowane w Polsce. A także do tych najbardziej nieodżałowanych, bo przecież miała wszelkie szanse stać się światowym przebojem i jednym z pierwszych przykładów nowej klasy aut, określanymi mianem SUV-ów. Biorąc pod uwagę aktualny stan badań, a także wobec nieznanymi dokładnej treści polsko - włoskiej umowy zawartej w Poznaniu 18 czerwca 1979 roku trudno wyjaśnić, dlaczego FIAT samodzielnie, już po zerwaniu kontraktu przez Polskę, nie wprowadził do produkcji auta, które miało być nowym Tarpanem. Być może włoski koncern nie mógł tego uczynić z uwagi na zastrzeżenia zawarte w kontrakcie, ale bardzo prawdopodobne jest także to, że specjaliści FIAT-a prognozowali zbyt wysokie nakłady na uruchomienie produkcji niszowego w gruncie rzeczy auta we Włoszech i orzekli nieopłacalność takiej inwestycji.

Jednak włoski Tarpan nie rozpułnął się całkowicie w niebycie, ale wypłynął na powierzchnię w nieco zmienionej formie i pod inną marką. Prawdopodobnie FIAT odsprzedał gotowy do produkcji projekt małej niezależnej wytwórni karoseryjnej, której opłacało się wytwarzanie w małych seriach samochodu, dziś często nazywanego pierwszym na świecie SUV-em. Nie jest jednak wykluczone, że firma Carrozzeria Fissore, mieszcząca się w Cherasco niedaleko Turynu, współpracowała już z FIAT-em przy projekcie nowego turyńskiego terenowca już wcześniej, zanim pojawili się Polacy, bowiem do połowy lat 70. XX wieku trudniła się ona małoseryjną produkcją luksusowych aut terenowych dla szwajcarskiej firmy Monteverdi. Potem zaczęła myśleć o własnym modelu.

Znamienne, że samochód terenowy Rayton Fissore Magnum<sup>87</sup>, bo o nim tu mowa, został zaprezentowany na salonie samochodowym w Turynie w roku 1984<sup>88</sup>, a więc w tym samym czasie, w którym miała się rozpocząć produkcja nowego Tarpana w Polsce (ilustr. 24). Nie miejsce tutaj na rozwijanie tego wątku, ale warto dodać, że

---

<sup>86</sup> *Ibid.*

<sup>87</sup> Za wskazanie podobieństwa pomiędzy Tarpanolą a Magnum serdecznie dziękuję Grzegorzowi Frąckowiakowi.

<sup>88</sup> Więcej o aucie Rayton Fissore Magnum w języku polskim zob. np.: *Ten terenowiec wyprzedził epokę i miał być rywalem Range Rovera*, w: *Onet*, <https://moto.onet.pl/aktualnosci/wloski-terenowiec-ktory-mial-byc-rywalem-range-rovera/6vvh326>, dostęp 28.08.2018r. Zob. też np.: Diego Lanzardo, *La Magnum agli americani*, <http://www.stpauls.it/ga00/0034ga/0034ga04.htm>, dostęp: 28.08.2018r.

Magnum, podobnie jak Tarpanola, a właściwie auto, nad którym Włosi pracowali już wcześniej, był zapowiadany jako konkurent dla Range Rovera. Bryła karoserii i wymiary Raytona Fissore optycznie wydają się być identyczne z kształtami i rozmiarem Tarpanolli. Magnum, jak można się domyślać, powstałe na szkielecie Tarpanoli, przeprojektował i dostosował do stylistyki lat 80. Tom Tjardaa, zmieniając wygląd zewnętrznych paneli blach, dodając drugą parę drzwi, a tylną partię nadwozia upodabniając do rozwiązania znanego z Fiata Uno. Magnum najczęściej występowało w czterodrzwiowej odmianie wysokiego, luksusowego kombi, które w części bagażowej posiadało składane ławeczki zamontowane wzdłuż osi pojazdu, tak jak zakładał projekt Tarpanoli w odmianie minibus. Ale w folderach reklamowych Magnum dostrzec można także jego zubożone, „rolnicze” odmiany: czterodrzwiowy furgon i pick-up z krótką kabiną, fotografowane na farmie w otoczeniu malowniczych stogów siana. Ów pick-up z krótką kabiną do złudzenia przypominał taką samą odmianę Tarpanoli, której rysunek zamieszczono w fiatowskim studium dla poznańskiej FSR. Kolejne podobieństwo dotyczyło silników: pod maską Magnum montowano oczywiście, jakże by inaczej, silniki z rodziny FIAT-a, w tym przewidywane dla nowego Tarpana dwulitrowe jednostki benzynowe z modelu 132 oraz wysokoprężne Sofim o pojemności 2,5 litra.

Rayton Fissore Magnum wyprzedzał swoją epokę. Był bardzo drogim autem z uwagi na swoje komfortowe wyposażenie oraz luksusowe wykończenie skórą i drewnem, co sprawiło, że wytwarzano go w małych seriach. Pozostał pojazdem mało znanym w Europie (pod nazwą Laforza eksportowano je także na rynek amerykański), jednak mimo swego niszowego charakteru, Magnum pozostawał w produkcji przez niemal dwadzieścia lat, do 2003 roku, przecierając szlaki kolejnym generacjom SUV-ów.

### **Zmiana koncepcji samochodu uniwersalnego**

Fiasko kontraktu z FIAT-em oznaczało dla FSR powrót do własnych skromnych produktów i jeszcze skromniejszych środków na ich modernizację. Przed poznańską fabryką stało widmo likwidacji z powodu nieuzasadnionej ekonomicznie produkcji. Samochód rolniczy na początku lat 80. XX wieku przestał być potrzebny partyjnym decydentom i znalazł się na liście bubli, których wytwarzanie należało wygasić w najbliższych latach. Jednak nowemu dyrektorowi poznańskiej fabryki, Adamowi Dobielińskiemu, udało się odwrócić fatalistyczne prognozy: wprowadzono do produkcji unowocześnione typy Tarpanów, a nawet zupełnie nowy model auta terenowego.

Już w końcu lat 70. wraz z warszawskim Przemysłowym Instytutem Motoryzacji powstały prototypy modelu 234 z napędem na obie osie oraz zmodernizowanego 235. Oba miały restylizowane, bardziej kanciaste nadwozia ze zmienionym pasem przednim, jednak generalny charakter auta nie uległ zmianie. W tym właśnie duchu FSR zaprojektowała zmodernizowany model 237, produkowany w tych samych co poprzedni typ odmianach, poza wersją „Kombi” (ilustr. 25). Nowa, mocniejsza rama nośna pozwoliła zwiększyć ładowność modelu 237 do 1000kg. Unowocześniono również pas przedni, wprowadzając mniejsze, ale wydajniejsze reflektory, a na drzwiach zastosowano kasetowe klamki zewnętrzne z modelu 126p. Po kilku latach dodano także nowe wykroje błotników nad kołami jezdnyymi: zamiast prostokątnych zyskały one kształt półokrągły i wyraźnie odznaczały się na płaszczyźnie błotników. Przede wszystkim jednak zmodernizowano fabryczny proces produkcyjny,

zabezpieczenie antykorozyjne oraz jakość montażu, co uczyniło z modelu 237 wyraźnie lepszy samochód od Tarpana 233.

Ciekawą konstrukcją były wprowadzone do produkcji w 1986 roku bliźniacze modele 237D i 239D (ilustr. 26). Oba były montowane na nowej ramie podwozia, zwiększającej ładowność do 1000 kg, oba posiadały także nową konstrukcję zawieszenia przedniego. Była to poprzeczna belka osi, wsparta na dwóch wzdłużnych resorach piórowych. Zwiększono prześwit nadwozia, rozstaw kół przednich wrósł o 95 mm, a średnica kół jezdnych do 16". Auto było wyżej zawieszona, dlatego poniżej progów dodano specjalne pałaki ułatwiające wsiadanie. Różnice pomiędzy oboma nowymi modelami wynikały z odmiennej konstrukcji karoserii: 237D oparty był na klasycznym, w całości blaszanym nadwoziu typu „standard”, natomiast 239D był pick-upem o krótkiej kabinie z jednym rzędem siedzeń oraz drewnianą skrzynią ładunkową krytą oponczą, powtarzającym specyfikację dawnego typu 233 RS.

Najpoważniejszą modyfikacją modeli 237D/239D w stosunku do poprzedników był jednak silnik wysokoprężny, zaadaptowany do Tarpana z licencyjnego ciągnika Massey-Ferguson. 3-cylindrowa jednostka typu Perkins o pojemności 2502 cm<sup>3</sup> z wtryskiem bezpośrednim sprawiła, że dieslowski Tarpan zużywał jedynie 6,9 l oleju napędowego na 100 km. Ekonomiczność auta przekładała się oczywiście na osiągi auta: dieslowski Tarpan o mocy 42 KM rozpędzał się jedynie do 86 km/h, ale koszty utrzymania poznańskiej półciężarówki były porównywalne z małym Fiatem 126p. Największą wadą wozu nie była nawet głośność wewnątrz kabiny, identyczna niemal z poziomem hałasu miękko pracującego ciągnika rolniczego, ale wibracje, jakie na wolnych obrotach przenosił na nadwozie silnik o nieparzystej ilości cylindrów. Auto posiadało jednak także niezaprzeczone walory: mocną konstrukcję, niezawodność i dobre właściwości trakcyjne, zwłaszcza na drogach gruntowych, a ponadto był to jedyny produkowany w kraju samochód użytkowy z silnikiem Diesla, stając się niezwykle pożądanym środkiem transportu podczas kryzysu w Polsce lat 80. XX wieku.<sup>89</sup>

Aby ratować się przed likwidacją fabryki poznańscy inżynierowie we współpracy ze specjalistami z Przemysłowego Instytutu Motoryzacji oraz Wojskowego Instytutu Techniki Pancerniej i Samochodowej w Sulejówku opracowali zupełnie inny typ auta, które miało być przeznaczone już nie dla rolników, ale przede wszystkim dla wojska. Choć dla debiutującego na rynku w 1988 roku modelu, któremu nadano nazwę Tarpan 4011 Honker<sup>90</sup> (ilustr. 27), próbowano znaleźć zastosowanie także w policji, straży pożarnej, a także w gospodarce cywilnej: w leśnictwie czy energetyce, to jednoznacznie nie był to już pojazd zaprojektowany dla potrzeb rolników. Nie miejsce tutaj na to, aby szczegółowo omawiać ten nowy model poznańskiej fabryki, warto jedynie zaznaczyć, że Honker symbolizował całkowitą zmianę koncepcji pojazdu produkowanego w Poznaniu: auto rolnicze zastąpił pojazd terenowy *sensu stricto*.

W latach 80. udało się w Poznaniu dokończyć budowę nowej hali produkcyjnej, kosztem ogromnych nakładów uruchomiono linię montażu i nowoczesną lakiernię. Fabryka w Antoninku nareszcie stała się fabryką samochodów z prawdziwego

<sup>89</sup> Zob. np. Jerzy Borkowski, *70 badanie drogowe Motoru - Tarpan 239D*, „Motor”, 1987, nr 46 (1839),

<sup>90</sup> Więcej na ten temat zob. np.: Sławomir Drażkiewicz, *Samochód osobowo-terenowy Tarpan 4WD Honker*, Warszawa 2016.

zdarzenia. Wobec znacznie mniejszej niż się spodziewano skali zamówień z wojska podjęto ponownie kooperację z FIAT-em, dzięki której w 1990 roku w studio designerskim IVECO - firmy funkcjonującej w ramach włoskiego koncernu - w Ulm zaprojektowano niezwykle atrakcyjną odmianę „ucywilizowanego” Honkera, przewidzianą dla użytkowników indywidualnych. Tak jak kiedyś Tarpanola, nowy Honker miał być oferowany w sieci sprzedaży FIAT-a. Niestety ten udany, choć nie do końca jeszcze dopracowany samochód nie trafił w swój czas. Wkrótce fabrykę sprywatyzowano i przekształcono w spółkę Tarpan z o.o., którą w połowie lat 90. XX wieku przejął koncern Volkswagen AG. Produkcję Tarpanów zatrzymano, prawa patentowe i linię produkcyjną Honkera zakupiło Daewoo Motor Polska, które przez kilka lat kontynuowało wytwarzanie auta w Lublinie, w dawnej wytwórni Żuków. W latach 1972 – 1996 w fabryce w Antoninku wyprodukowano ponad 80 tys. samochodów Tarpan wszystkich typów.<sup>91</sup> Wraz z Honkerem zniknęły z taśmy poznańskiej fabryki produkowane jeszcze w niewielkich ilościach „klasyczne” Tarpany 237 i 239D, i to był ostateczny koniec polskiego samochodu rolniczego.

Ale jego idea upadła znacznie wcześniej, wraz z końcem dekady Edwarda Gierka. Dla zaistnienia pierwszego modelu Tarpana na scenie historycznej była istotna właśnie specyficzna sytuacja polityczno-społeczna Polski początku lat 70. XX stulecia. Samochód rolniczy był nieodrodnym dzieckiem epoki Gierka, co więcej, był też jednym ze środków pozyskiwania rolników indywidualnych dla potrzeb realizacji celów gospodarczych ówczesnej władzy. Dlatego też nie jest zaskakujące, że choć Tarpany serii 230 były produkowane, już jako auta zupełnie przestarzałe, do połowy lat 90. XX wieku, to w istocie idea auta dla rolników straciła raję bytu wraz z upadkiem śląskiego pierwszego sekretarza. A właściwie jeszcze wcześniej, pod koniec lat 70., kiedy próbowano okiełznać rolników innymi sposobami, bo wielu z nich mogło już sobie pozwolić na „prawdziwe” auto osobowe, a nie samochód - hybrydę. Projektowany u FIATA od 1978 roku nowy Tarpan, mimo że przez Polaków nadal był określany jako auto rolnicze, w rzeczywistości miał „posiadać wiele elementów o charakterze *terenowym*”<sup>92</sup> i być w istocie dość komfortowym wozem uniwersalnym w typie Range Rovera.

Nie jest też dziwne to, że następny model fabryki w Antoninku, projektowany przez niemal całe lata 80. Tarpan Honker, był autem *stricte* terenowym, zaprogramowanym dla potrzeb wojska. Oryginalna, mimo że obciążona państwową ideologią, niezwykle interesująca funkcjonalnie i stylistyczne koncepcja polskiego samochodu dla rolnika nie miała szans przerodzić się w ówczesnej Polsce w typ podmiejskiego auta uniwersalnego, łączącego w sobie cechy wszędobylskiego pick-upa i rodzinnego kombi. Takim wozem byłby z pewnością nowy model Tarpana zaprojektowany we Włoszech, ale jego produkcja nie doszła, niestety, do skutku w Polsce. Samochody znane dziś jako VAN-y i SUV-y zaczęto wytwarzać gdzie indziej.

Gerard Radecki, lipiec – wrzesień 2018 r.

---

<sup>91</sup> Dobiesław Wieliński, *Od Warty...*, *op.cit.*, ss. 72-73

<sup>92</sup> FIAT, *Studium modernizacji...*, *op.cit.*, s. 6.

## Bibliografia:

- 1/ Zbigniew Boniecki (red.), *Opowieść o FSO. Historia tej warszawskiej fabryki*, Warszawa 2010,
- 2/ Jerzy Borkowski, *70 badanie drogowe Motoru - Tarpan 239D*, „Motor”, 1987, nr 46 (1839),
- 3/ Zenon Bosacki (red.), *Od Tarpana do Volkswagena*, Poznań 2014,
- 4/ b.d., *Ten terenowiec wyprzedził epokę i miał być rywalem Range Rovera*, w: *Onet*, <https://moto.onet.pl/aktualnosci/wloski-terenowiec-ktory-mial-byc-rywalem-range-rovera/6vvh326>,
- 5/ Andrew P. Collins, *A Brief History of Australia's Car-Truck Ute On Its 80th Birthday*, w: <https://jalopnik.com/a-brief-history-of-australias-car-truck-ute-on-its-8-1530708773>,
- 6/ Andrzej Dietrych, *Będziecie zaskoczeni*, „Automobilista”, 2016, nr 2 (190),
- 7/ Marek Dotka, *Jak rodzi się poznański samochód*, „Gazeta Poznańska”, 11 grudnia 1972 roku,
- 8/ Sławomir Drażkiewicz, *125 Polonia, na drodze do Poloneza*, „Automobilista”, 2018, nr 5 (217),
- 9/ Tenże, *Samochód osobowo-terenowy Tarpan 4WD Honker*, Warszawa 2016
- 10/ Jerzy Eisler, *Siedmiu wspaniałych. Poczet pierwszych sekretarzy KC PZPR*, Warszawa 2014,
- 11/ FIAT, *Studium modernizacji samochodu Tarpan (tłumaczenia)*, Turyn, lipiec 1978 r., Fabryka Samochodów Rolniczych „Polmo”, m-pis (ksero) w posiadaniu Archiwum Państwowego w Poznaniu, 53/1774, sygn. 719, egz. Nr 20,
- 12/ Matthew Hayward, *The cars: Simca 1200 Campero*, 2011, w: <https://www.aronline.co.uk/cars/simca/1100/the-cars-simca-1200-campero/>,
- 13/ Michał Januszkiewicz, Mariusz Wesołowski, *Tom kultury: lata 70., przewodnik po wydarzeniach kulturalnych w Polsce i na świecie*, Poznań 2008,
- 14/ Wojciech Jurecki, *Polonez ma 40 lat. Rozprawiamy się z mitem jego narodzin: jak było naprawdę?*, w: <https://spidersweb.pl/autoblog/40-lat-poloneza-niewygodna-prawda/>,
- 15/ Krzysztof Kubas, *Od projektu zero do Fiata Pandy*, w: „Automobilista”, 2010, nr 9 (125),

- 16/ Diego Lanzardo, *La Magnum agli americani*,  
<http://www.stpauls.it/ga00/0034ga/0034ga04.htm>,
- 17/ Ministerstwo Przemysłu Maszynowego, Fabryka Samochodów Rolniczych „Polmo” w Poznaniu, *Założenia dotyczące uruchomienia w FSR proeksportowej produkcji zmodernizowanego samochodu osobowo-towarowego*, 11 luty 1980 r., m-pis w posiadaniu Archiwum Państwowego w Poznaniu, 53/1774, sygn. 720,
- 18/ Zdzisław Podbielski, *Historia powstania Tarpana: dobre założenia i...*, „Auto Świat Classic”, 2015, Nr 5 (...), *AutoŚwiat.pl*, 29.09.2015, <http://klasyki.auto-swiat.pl/historia-powstania-tarpana-dobre-zalozenia-i/546bv2>,
- 19/ Tenże, *Motoryzacja rolnictwu* w: „Młody Technik”, 1972, Nr 11 (292),
- 20/ Tenże, *Pojazdy włoskie*, Warszawa 1986,
- 21/ Tenże, *Pojazdy francuskie*, Warszawa 1986,
- 22/ Tenże, *Polski Fiat 125p / FSO 125p*, Warszawa 2009,
- 23/ Tenże, *Poznajemy samochody, Tarpan 233*, w: „Młody Technik”, 1973, Nr 9 (302),
- 24/ Tenże, *Samochody ciężarowe, specjalne i autobusy*, Warszawa 1988,
- 25/ Marian Marek Przybylski, *Tarpan, czyli motoryzacja po wielkopolsku*, w: „Kronika Wielkopolski”, 1974, nr 1,
- 26/ Gerard Radecki, *Rolnik szuka samochodu, czyli wielki powrót Tarpana*, „Classic Auto”, 2017, nr 8 (131),
- 27/ Zbigniew. D. Skoczek, *Polonez był zbyt luksusowy*,  
<https://motoryzacja.interia.pl/wiadomosci/producenci/news-polonez-byl-zbyt-luksusowy,nld,1377399>,
- 28/ Roman Skwarek, *Tarpan 233: Budowa, działanie, eksploatacja*, Warszawa 1977,
- 29/ Tegoż, *Tarpan 233, budowa, eksploatacja, naprawa*, Warszawa 1980,
- 30/ Dobiesław Wieliński, *Tarpan - furmanka PRL-u*, Poznań 2012,
- 31/ tenże, *Tarpan - Konstrukcje*, Poznań 2012,
- 32/ tenże, *Od Warty do Honkera*, Poznań 2017,
- 33/ Andrzej Władyka, *Wszystko o... FIAT*, Warszawa 1977,
- 34/ <https://www.classiccarcatalogue.com/FSO%201971.html>,
- 35/ [https://pl.wikipedia.org/wiki/FSC\\_Żuk](https://pl.wikipedia.org/wiki/FSC_Żuk).