

*mgr Arkadiusz D. Leśniak-Moczuk*<sup>1</sup>

doktorant – Uniwersytet w Białymstoku

## Sto lat polskiego przemysłu samochodów osobowych

### WSTĘP

„Samochód króluje wszędzie i spełnia każdą pracę w dziedzinie komunikacji. Przewozi bezpiecznie osoby z szybkością większą od pośpiesznego pociągu, nosi cierpliwie wielotonowe ładunki, rozwozi towary do najdalszych zakątków cywilizowanych krajów, dociera wszędzie tam, gdzie prowadzi jako taka droga, współzawodniczy z tramwajem i koleją żelazną, a nawet z samolotem. (...) Nie się pomoc w nagłych wypadkach, ratuje ludzi i dobytek, gasi pożary, zamiata i czyści ulice, ciągnie ładowne wozy przyczepne, (...) jest narzędziem pracy dla osób, środkiem godziwej rozrywki, zapewnia miły wypoczynek, jest narzędziem sportu krajowego i międzynarodowego i środkiem propagandy narodowej, czynnikiem obronności kraju” (Rychter, 1948, s. 3).

Już w średniowieczu rozpoczęto próby budowy pojazdu mechanicznego wykorzystując wiatr lub siłę żywej istoty znajdującej się na pojeździe. W 1600 r., w Holandii, Simon Stevin opracował wóz żaglowy poruszany przez wiatr na kołach i podwoziu mieszczącym 28 osób, poruszający się z szybkością 34 km na godzinę na trasie 68 km. W Anglii wykorzystano siłę latawców zaprzężonych do pojazdów konnych. Kroniki podają konstrukcję wehikułu poruszanego przez ukryte w skrzyniach konie biegnące po taśmie napędzającej koła. W Norymberdze w Niemczech w 1649 r. artysta kowal Johann Hautsch skonstruował drewniany wóz triumfalny ozdobiony skrzydlatym koniem z głową orła i aniołami dmącymi w trąby (wydającymi sygnały dźwiękowe), poruszany sprężyną naciąganą przed jazdą przez czterech pachołków (lub korbami przy kołach poruszanych przez pachołków umieszczonych w czterech skrzyniach), osiągający prędkość 1,5 km na godzinę przez 200 m (Rychter, 1948, s. 6-8; Rostocki, 1981, s. 19).

Dwustuletnia ewolucja źródeł energii stosowanej do napędu samochodu bierze początki od siły pociągowej zwierząt i wiedzy poprzez rozwiązania mechaniczne wykorzystujące siłę wiatru (żagiel), sprężyny, mięśni ludzkich (pedały), pary wod-

<sup>1</sup> Adres korespondencyjny: e-mail: ad.lesniak@gmail.com.

nej (silnik parowy), benzyny (silnik benzynowy) do eksperymentów z biopaliwami i prądem elektrycznym. Poszukiwanie nowych rozwiązań było odpowiedzią na zapotrzebowanie zwiększania szybkości przemieszczania się w przestrzeni fizycznej. Rozwój technologii motoryzacyjnych w celach militarnych przenosi się na sferę cywilną, a zawody sportowe są dźwignią postępu w motoryzacji pozwalającą na porównanie osiągnięć samochodów (Nowicki, 1975, s. 7–9; Gogoliew, 1990, s. 3–6; Brzosko, 1961, s. 7). Drewniany pierwowzór samochodu w drugiej połowie XVIII w. we Francji miał służyć jako pojazd artyleryjski, a dopiero na początku XIX w. dyliżanse parowe w Anglii stosowano do transportu pasażerskiego. Szybki spadek zapotrzebowania na nowatorskie na owe czasy rozwiązania techniczne w pojazdach z silnikiem parowym wynikał ze zdominowania transportu przez rozwijającą się wówczas konkurencję ruchu kołowego w postaci kolei. Dopiero zastosowanie do samochodów pełnosprawnego silnika spalinowego w 1895 r. wyznacza datę narodzin współczesnego samochodu w Niemczech. Przemysł samochodowy rozwijały kraje europejskie: Francja, Anglia, Włochy, Szwecja, ZSRR, Polska oraz Stany Zjednoczone Ameryki i Japonia (Rostocki, 1978, s. 5–6).

Historia polskiego przemysłu motoryzacyjnego w dziedzinie konstrukcji i produkcji samochodów osobowych mająca swoją genezę z początkiem XX w. może poszczycić się szybką dynamiką rozwoju dopiero po II wojnie światowej. Brak jest kontynuacji rozwoju polskich konstrukcji i produkcji samochodów osobowych w okresie transformacji systemowej, bowiem rynek samochodowy w Polsce w dużym stopniu opiera się o zwiększanie importu nowych światowych marek samochodów osobowych oraz importu samochodów używanych.

Artykuł ma na celu przedstawienie w zarysie dorobku stulecia polskiego przemysłu motoryzacyjnego w branży samochodów osobowych. Jest on przyczynkiem do szerszego opracowania o tematyce dotyczącej zagadnień funkcji samochodu w kontekście społecznym.

Dla ukazania w skondensowanej formie dziejów samochodu osobowego postawiono następującą tezę: *Na uwarunkowania konstruowania polskich marek samochodów osobowych, wielkości produkcji samochodów polskich i licencjonowanych konstrukcji oraz montażu w Polsce marek zagranicznych wpływają zmiany ustrojowe i wynikająca z nich polityka gospodarcza zróżnicowana w trzech fazach rozwoju przemysłu samochodów osobowych: okres międzywojenny, okres Polski Ludowej i transformacji systemowej.*

Przedmiotem artykułu jest syntetyczna charakterystyka polskiego przemysłu motoryzacyjnego samochodów osobowych od zarania jego powstania do czasów współczesnych. W przybliżaniu dziejów produkcji samochodów osobowych w Polsce posłużono się jedynie wybranymi przykładami danych statystycznych, ilustrujących rozwój produkcji samochodów osobowych.

Od strony metodologicznej autor artykułu wykorzystuje metodę badawczą mieszczącą się w konwencji nauk historycznych. Zastosowano technikę krytycznej analizy źródeł historycznych.

## GENEZA PRZEMYSŁU SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W POLSCE PO I WOJNIE ŚWIATOWEJ

W okresie, w którym powstawała myśl motoryzacyjna w Anglii, Francji, Niemczech i Włoszech i rozwijał się przemysł motoryzacyjny na świecie w pierwszej dekadzie XX w., warunki polityczno-gospodarcze Polski pod zaborami nie sprzyjały przeniesieniu tego trendu. Nie przeszkodziło to pasjonatom w podejmowaniu prób budowy mechanicznego pojazdu. Historycy wskazują nazwisko inżyniera Stanisława Baryckiego, który w 1883 r. stworzył pojazd toczący się po kładzionej przed nim jezdni w postaci obręczy jak w pojazdach gąsienicowych, wewnątrz której poruszała się właściwy pojazd napędzający tę obręcz i niosący na sobie siedzenie kierowcy. Pojazd toczył się po obręczy, a obręcz po drodze. Zamiast silnika napęd stanowiły pedały, żagiel, „urządzenie pneumatyczne lub koń, albo staczanie po pochyłości”. W pierwszych latach XX w., pomimo braku myśli polskiej konstruktorskiej i fabryk produkujących samochody, istniały „garaże”, czyli warsztaty naprawcze samochodów zagranicznych dysponujące mechanikami i kierowcami wynajmowanymi przez bogatych właścicieli samochodów.

Po odzyskaniu przez Polskę niepodległości w 1918 r. przemysł motoryzacyjny nie istniał, a pod trzema zaborami różny był rozwój automobilizmu. W 1925 r. według sporządzonego w Polsce po raz drugi spisu statystycznego samochodów wykazano 15 670 sztuk (Rostocki, 1981, s. 305). Władzom polskim zależało na zmotoryzowaniu kraju.

Warszawscy specjaliści samochodowi Stefan Kozłowski i Antoni Frączkowski zaprojektowali mały dwuosobowy pojazd S.K.A.F z silnikiem o pojemności 500 cm<sup>3</sup>, rozwijający prędkość 40 km/godz. i postanowili stworzyć pierwszą w kraju fabrykę samochodów w Warszawie przy ul. Rakowieckiej 23. Drugą próbę podjął inżynier Mikołaj Karpowski, konstruując sześćoosobowy samochód po nazwą Polonia, który nie znalazł inwestorów do podjęcia produkcji (Rychter, 1979, s. 339–334).

Nie przyniosły oczekiwanych rezultatów pierwsze próby konstruowania omnibusa podejmowane przez inżynierów Henryka Brzeskiego i Wincentego Schindlera, trójkołowca ojca i syna Kopciów w 1904 r. Nie doszły do skutku załączki Fabryki Automobili w Krakowie z lat 1911–1913 i fabryki Automotor we Lwowie z 1917 r. Nie zostały zrealizowane także plany zatwierdzonego w 1919 r. statutu pierwszego automobilowego przedsiębiorstwa przemysłowego Krakowia Spółka Akcyjna Budowy i Eksploatacji Samochodów w Warszawie (Rummel, 1981, s. 13; Tarczyński, 1991, s. 9). Od 1920 r. inżynier Głuchowski pracował nad konstrukcją samochodu marki Iradam z myślą o samochodzie popularnym. Zamierzenia mające na celu uruchomienie produkcji samochodów osobowych w Polsce nie miały uzasadnienia gospodarczego, ze względu na brak chłonnego rynku zbytu. Potrzeby rynku polskiego zaspokajał import, przede wszystkim Forda T (Rostocki, 1981, s. 308–310).

Funkcjonowały jedynie zakłady naprawcze samochodów osobowych w Brześciu, Krakowie, Rzeszowie oraz niemiecki wojskowy warsztat samochodowy w Warszawie, który w 1918 r. otrzymał nazwę Centralne Warsztaty Samochodowe (CSW), wytwarzający w 1919 r. części zamienne do remontowanych samochodów. CWS rozwijane pod kierownictwem ppłk. Kazimierza Meyera zatrudniły absolwentów paryskiej szkoły elektrotechniki Polaka Tadeusza Tańskiego i Francuza Roberta Gabeau. W utworzonej z inicjatywy Tańskiego komórce konstrukcyjno-technologicznej, w której pracowali również Józef Chaciński, Władysław Mrajski i Tadeusz Paszewski, wykonano pierwszą polską konstrukcję motoryzacyjną. W 1923 r. uruchomiono prototypowy silnik konstrukcji Tadeusza Tańskiego, a później odbyły się jazdy próbne samochodu osobowego z nadwoziem zaprojektowanym przez Stanisława Panczakiewicza. W 1925 r. wystawiono po raz pierwszy publicznie prototyp samochodu CWS na V Targach Wschodnich we Lwowie. W latach 1928–1931 wyprodukowano 800 samochodów osobowych CWS T1 polskiej konstrukcji. O przerwaniu produkcji zdecydowały względy ekonomiczne przejawiające się brakiem zbytu na cywilnym rynku kosztownego w produkcji auta oraz wysokimi kosztami utrzymania parku maszynowego na odpowiednim poziomie technicznym niezbędnym do montażu, naprawy i produkcji części zamiennych. Niepowodzeniem zakończyła się produkcja samochodów pochodzących z francuskiej fabryki założonej przez Stefana Tyszkiewicza, konstruktora samochodu Ralf-Stetysz z 1926 r. i przeniesionej do Polski. Samochód zdobywał nagrody w międzynarodowych zawodach, ale po pożarze fabryki zakończono produkcję wynoszącą 200 egzemplarzy aut.

Kolejna udana polska konstrukcja samochodu osobowego LS nie została wdrożona do produkcji seryjnej z powodu wybuchu II wojny światowej. Założenia konstrukcyjne samochodu dla władz państwowych, dowództw wojskowych i służb dyplomatycznych opracowano w 1934 r. w dziale podwoziowym PZInż przez Kazimierza Studzińskiego, absolwenta Politechniki Warszawskiej, dyrektora Instytutu Motoryzacji i kierownika Katedry Samochodów PW. Przy prototypie wykonanym w ciągu pięciu miesięcy pracowali Mieczysław Dębicki, absolwent Politechniki Lwowskiej, profesor Politechniki Gdańskiej i Aleksander Rummel, absolwent Politechniki Gdańskiej, profesor Politechniki Szczecińskiej oraz czterech techników konstruktorów (Karpała i Bidziński). Po badaniach zakończonych w 1938 r. planowano w 1941 r. uruchomić produkcję (Rummel, 1981, s. 13–17, 33–35; Tarczyński, 1991, s. 16–18, 27–35, 57–84, 94–107; Rostocki, 1981, s. 305, 307–308).

Próby produkcji samochodów osobowych podejmowano w Fabryce Silników i Traktorów „Ursus” S.A. powstałej w 1922 r. na bazie starego warszawskiego zakładu. W planach Zakładów Mechanicznych „Ursus” była produkcja samochodów osobowych i równolegle do prac nad prototypem CWS T1 czyniono przygotowywania do projektu inż. Witolda Jakusza automobilu Wir dla klasy średniej o konkurencyjnych kosztach wytwarzania do ówczesnych aut, który pomimo doświadczenia konstrukcyjnego i potencjału produkcyjnego nowoczesnych zakła-

dów nie wyszedł poza sferę projektową. Ambicje konstruktorów Stefana Kozłowskiego i Antoniego Frączkowskiego autorów prototypu dwuosobowego pojazdu SKAF i organizatorów wytwórni samochodów osobowych w Warszawie w latach 1922–1923 również okazały się płonne. Inicjatywa Mikołaja Karpowskiego wykonawcy udanego prototypu samochodu osobowego Polonia w Wojskowych Warsztatach Okręgowych nr 1 w Warszawie w 1924 r. spęzła na niczym (Tarczyński, 1991, s. 12–15).

Zróżnicowane typy pojazdów będących na wyposażeniu sił zbrojnych stanowiły techniczne uciążliwości, stąd pojawiła się myśl zakupu licencji na samochód produkowany w Polsce. Podwaliny pod rozwój polskiego przemysłu motoryzacyjnego położyła współpraca Polski z Włochami, w wyniku której włoska firma samochodowa Fabbrica Italiana Automobili Torino FIAT przekazała licencje modeli samochodów ciężarowych i osobowych produkowanych przez polski przemysł motoryzacyjny na potrzeby cywilne i militarne. Początki tej współpracy odsuwały się w czasie z powodu pogarszających się trudności ekonomicznych w Polsce.

Od pisma z 10 stycznia 1921 r. dotyczącego współpracy polsko-włoskiej w dziedzinie produkcji samochodów, sporządzonego z okazji położenia kamienia węgielnego pod budowę pierwszej fabryki samochodów, minęło ponad 10 lat do zakupu licencji na samochody FIAT (Władyka, 1989). Zakup licencji na produkcję samochodów miał duże znaczenie z punktu widzenia technologicznego, ponieważ zapobiegł wydatkowaniu czasu i środków finansowych na ryzykowne i długotrwałe prace konstrukcyjne. Uruchomienie własnej produkcji samochodów stworzyło miejsca pracy dla polskich robotników, zapewniło podaż samochodów na polski rynek zbytu, uniezależniając go od importu samochodów. Umowa licencyjna dotycząca uruchomienia produkcji samochodów Polski Fiat (PF) z koncernem FIAT została podpisana na okres 10 lat przez Państwowe Zakłady Inżynierii 21.09.1931 r. W czternastu punktach umowy zawarto następujące zobowiązania koncernu FIAT wobec strony polskiej: opracowanie projektu fabryki dla samochodów osobowych i ciężarowych, przeszkolenie polskiej kadry w zakładach FIAT w Turynie i udzielanie pomocy technicznej przez ekipy instruktorów włoskich (generalny przedstawiciel, specjalista ds. produkcji nadwozi i obróbki mechanicznej, kilkunastu instruktorów), zaopatrywanie w narzędzia i części na okres uzyskiwania pełnych mocy produkcyjnych i sprzedaż części zamiennych do samochodów Polski Fiat, zorganizowanie sprzedaży, sieci stacji obsługi i naprawy tych samochodów, dostarczenie wyposażenia technicznego fabryki, dokumentacji konstrukcyjnej samochodów osobowych Fiat 508 i samochodów ciężarowych Fiat 621 L i 621 R, nowych modeli samochodów z dokumentacją konstrukcyjną i techniczną do montażu.

Produkcję rozpoczęto od montowania samochodu z części importowanych z Włoch w wybudowanej fabryce zlokalizowanej na terenach wspólnych z fabryką nadwozi specjalnych, podległych Fabryce Samochodów „Ursus”. W powołanym w 1930 r. wielozakładowym koncernie przemysłowym Państwowe Zakłady

Inżynierii podległym Ministerstwu Spraw Wojskowych, po jego usamodzielnieniu w wyniku współpracy F2 Fabryki Samochodów Osobowych i Półciężarowych w Warszawie z włoską firmą FIAT produkowano samochody osobowe Polski Fiat 508-III Junak z zespołów wykonanych w Polsce. W latach 1934–1939 wyprodukowano 5400 sztuk tego samochodu o następujących parametrach: maksymalna prędkość 85 km/godz., moc silnika 22 KM, pojemność skokowa silnika 995 cm<sup>3</sup>. W latach 1933–1934 uruchomiono też produkcję 50 sztuk Fiata 508 I i II Balilla o parametrach maksymalna prędkość 85 km/godz., moc silnika 20 KM, pojemność skokowa silnika 995 cm<sup>3</sup>. Po raz pierwszy Polski Fiat 508 był demonstrowany w 1935 r. na Targach Poznańskich. W latach 1936–1939 uruchomiono na licencji produkcję 1200 sztuk Fiata 518, 5-osobowego samochodu z 4-cylindrowym silnikiem benzynowym o mocy 45 KM, maksymalnej prędkości 75 km/godz. i pojemności skokowej silnika 1944 cm<sup>3</sup>. Według umowy licencyjnej do montowania w Polsce Włosi przekazali konstrukcje Fiata 500 Topolino (maksymalna prędkość 85 km/godz., moc silnika 13 KM, pojemność skokowa silnika 570 cm<sup>3</sup>), Fiata 1100 (maksymalna prędkość 105 km/godz., moc silnika 32 KM, pojemność skokowa silnika 1089 cm<sup>3</sup>) i Fiata 1500 (maksymalna prędkość 115 km/godz., moc silnika 45 KM, pojemność skokowa silnika 1493 cm<sup>3</sup>). Fiaty te były produkowane pod nazwą Polaki Fiat 500, 1100, 1500. Produkcja obu modeli Fiata 508 i 518 w 1935 r. wyniosła 1200 sztuk, a po 5 latach w 1939 r. wyprodukowano w Polsce 7000 sztuk Polskich Fiatów, co stanowiło około 10% produkcji samochodów Fiat we Włoszech, wynoszącej 68 907 sztuk. Na skutek zakupu przez prywatne firmy montowni praw produkcji wielu typów amerykańskich, niemieckich i francuskich samochodów, stanowiły one konkurencję dla Fiatów 508 i 518 z niemodnym nadwoziem, sztywnym zawieszeniem kół i słabymi dolnozaworowymi silnikami. Jednak ze względu na dobrą jakość wykonania i niskie ceny były one sprzedawane do 1939 r. (Grodecki, 1972; Jeleń, 1977; Rummel, 1981, s. 21–24, 63–64; Wojciechowski, 1971, s. 22).

W latach międzywojnia funkcjonowały w Polsce montownie samochodów Ford (1927) General Motors, Chevrolet, Opel (1928–1931) i Citroen do 1932 r., oraz Praga, które zmontowały ponad 8000 samochodów, do ich zamknięcia z powodu kryzysu gospodarczego (Rummel, 1981, s. 19; Rostocki, 1981, s. 313–314). Powstawanie setek małych firm sprzedających samochody zagraniczne w Polsce, mianujących się generalnymi przedstawicielstwami świadczyło o chaotycznym i spekulatywnym rozwoju motoryzacji. Brak kompetencji w dziedzinie motoryzacji urzędników przyczyniło się do zawarcia niekorzystnej umowy na zakup samochodów z Anglii (Rychter, 1979, s. 339, 355–356).

O tym, jak niski był poziom zmotoryzowania przedwojennej Polski świadczy porównanie liczby zarejestrowanych samochodów w Niemczech – 1 400 000 sztuk, a w Polsce 30 000 (Kacalski, 2013b, s. 3–7). Zważyć należy, że były to początki przemysłu motoryzacyjnego w Polsce. Przemysł motoryzacyjny na początku XX w. był ważną gałęzią gospodarki dającą podwaliny do rozwoju produkcji samochodów osobowych w okresie powojennym.

## ROZWÓJ PRZEMYSŁU SAMOCHODÓW OSOBOWYCH W POLSCE PO II WOJNIE ŚWIATOWEJ

Po II wojnie światowej w przemyśle motoryzacyjnym postanowiono kontynuować sprawdzone doświadczenia współpracy z włoską firmą FIAT, z którą w dniu 21 lipca 1948 r. Centralny Urząd Planowania i Centralny Zarząd Przemysłu Metalowego podpisał umowę. Na mocy tego porozumienia zakładano wybudowanie zakładu do produkcji samochodów z wyposażeniem w maszyny i urządzenia, przeszkolenie kadry, wytwarzanie w Polsce samochodu osobowego Fiat 1400 z silnikiem 58 KM, przygotowanego we Włoszech do produkcji, otrzymanie z Włoch 2000 sztuk Fiata 1100, w zamian za dostawy węgla z Polski do Włoch. W Warszawie na Żeraniu pod koniec roku 1948 rozpoczęto budowę Fabryki Samochodów Osobowych (FSO), którą przerwano latem 1949 r. pomimo zaawansowania prac i ukończenia dwóch hal produkcyjnych. Według oficjalnej ówczesnej wersji zerwanie umowy przez stronę włoską nastąpiło z powodu dostaw węgla do Włoch z USA w ramach planu Marshalla. Po latach wiadomo jest, że ze względów politycznych obaw przed uzależnieniem polskiego przemysłu od kapitalistów, po zerwaniu umowy z FIATEM rozpoczęto w 1951 r. produkcję samochodów osobowych Warszawa M20 na bazie radzieckiego samochodu GAZ M 20 Pobieda, która trwała do 1972 r. Samochód Warszawa o mocy 50 KM i pojemności 2120 cm<sup>3</sup> produkowany seryjnie w wersjach: Warszawa 201F, Warszawa 203, Warszawa 203 Kombi, eksportowany był do wielu krajów świata. Przez 22 lata (1951–1973) wyprodukowano 250 000 sztuk tego auta.

Kontakty w dziedzinie motoryzacji z Włochami wznowiono w celu zastąpienia przestarzałych konstrukcji samochodów uznanym za europejską sensację Fiatem 125 według umowy z dnia 22 grudnia 1965 r. Pomimo że był on konglomeratem starszych samochodów Fiatów 124 i 1500 został on uznany samochodem roku z powodu nowego silnika o pojemności 1608 cm<sup>3</sup> i mocy 90 KM z dwoma wałkami rozrządu w głowicy i wałem korbowym podpartym 5 łożyskami. Pierwszy samochód Polski Fiat 125p zmontowano z importowanych włoskich części w dniu 22 listopada 1967 r. i w 1968 r. FSO opuściły pierwsze 7102 samochody osobowe Polski Fiat 125p. W Polsce produkowano następujące wersje Polskiego Fiata 125p: kombi, jamnik, 4x4, MR'75, MR 83, pick-up, a także modele do zadań specjalnych jak rajdowy, taxi, sanitarka, MO. Był on eksportowany do 23 krajów świata, w latach 1968–1975 poziom produkcji to 201 893 sztuki, a jego montownie powstały w: Egipcie, Indonezji, Irlandii, Jugosławii, Kolumbii, Malezji, Tajlandii. Po spadku poziomu produkcji w 1975 r. dokonano jego modernizacji i pomimo przestarzałego oprzyrządowania i zmieniających się gustów odbiorców utrzymano jego produkcję i po odebraniu włoskiej licencji w 1982 r. samochód o zmienionej nazwie FSO 1500 był wytwarzany do 1989 r. Licencja tego modelu dostarczyła doświadczeń polskim konstruktorom i zapewniła wprowadzenie w Polsce wszystkich nowości wyprodukowanego pojazdu we Włoszech.

Historia pierwszej powojennej licencji samochodu zakupionej na bazie przedwojennej polsko-włoskiej współpracy w dziedzinie motoryzacji, przerwanej zerwaniem umowy z FIAT-em w 1951 r., mogła mieć wpływ na wysiłki polskich konstruktorów samochodów osobowych podejmowane w latach 50. XX w.: Mieczysław Łukawski-Pionier z 1953 r., Stefan Gajęcki-Gad 500 z 1953 r. (Warsztat Doświadczalny Polskiego Związku Motorowego w Warszawie), Józef Przybylski z Bytomia – trzykolowiec P80 z 1957 r., K. Wójcicki-Smyk z 1957 r. (Biuro Konstrukcyjne Przemysłu Motoryzacyjnego), Meduza z 1957 r. (Wytwórnia Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu), Fafik z 1958 r. (Warszawska Fabryka Motocykli). Prototypy te nie doczekały się produkcji seryjnej, dopiero prototyp Mikrus wykonany w 1957 r. w Wytwórnich Sprzętu Komunikacyjnego w Rzeszowie i Mielcu był produkowany do 1960 r. w krótkiej serii 1700 sztuk (powodem były wysokie koszty jego wytwarzania).

Na miano kultowego auta PRL-u najbardziej zasługuje Syrena jako jedyna polska konstrukcja z seryjną produkcją. Trwające od 1953 r., prace polskich konstruktorów profesora Jerzego Wernera, inżynierów Karola Pioniera, Fryderyka Bluemke i Stanisława Panczakiewicza nad modelem samochodu osobowego Syrena zostały pomyślnie zakończone w 1958 r. produkcją seryjną kilkunastu wersji Syreny (100, 102, 102S, 103, 104, 105, R-20, Bosto) z silnikami konstrukcji Wytwórni Sprzętu Motoryzacyjnego w Bielsku i importowanymi z Niemieckiej Republiki Demokratycznej od samochodu Wartburg, zakończoną w latach 80. XX w. (Zieliński, 1985, s. 11–24; Rummel, 1981, 103–104; Piątkowski, 1976; Kacalski, 2013a, s. 3–9; Leśniewski, 2014a, s. 3–6; 2011, s. 3–5; 2013, s. 3–9; Szczerbicki, 2017). W roku 1960 prototyp Syreny Sport z silnikiem francuskiego samochodu Panhard Dyna osiągającym prędkość 110 km/godz., oceniany przez prasę zachodnią jako najładniejszy wóz produkowany za żelazną kurtyną, z inicjatywy władz trafił do lamusa bez podjęcia produkcji seryjnej (Leśniewski, 2012b, s. 3–9). Syren wyprodukowano ponad pół miliona (Szczerbicki, 2016).

Dalszy rozwój współpracy polsko-włoskiej w dziedzinie motoryzacji był kontynuowany dzięki zakupowi licencji samochodu osobowego Fiat 126 o mocy 23 KM i pojemności silnika 600 cm<sup>3</sup>. W 1971 r. podpisano umowę licencyjną, w 1972 r. pokazano publicznie Polskiego Fiata 126p, a od 1973 r. produkowano go seryjnie w Fabryce Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej i Tykach. Największą roczną produkcję wynoszącą ponad 200 000 sztuk osiągnięto w latach 1979–1980 i w roku 1986. Od 1977 r. zmodyfikowanego Polskiego Fiata 126p 650 produkowano w wersjach specjal – 650S, lux – 650L, komfort – 650K, inwalidzki – 650I oraz wersję eksportową personal 4, a od 1987 r. była wersja Fiat 126 Bis o pojemności 703 cm<sup>3</sup>. Popularny „maluch” miał zastosowania specjalne jako pomoc drogowa i do nauki jazdy, pełniący przez 20 lat (lata 80. i 90. XX w.) funkcję samochodu egzaminacyjnego do uzyskania prawa jazdy.

W latach 1973–1975 montowano w Polsce włoskie samochody o nazwach: Polski Fiat 127p, Polski Fiat 128p, Polski Fiat 130p, Polski Fiat 131p Mirafiori, Polski Fiat 132p.



W latach 1977–1979 r. montowano w kooperacji z zakładami jugosłowiańskimi Crvena Zastava samochód Zastava 1100 będący licencyjną odmianą Fiata 128.

Przygotowywano się do produkcji nowego samochodu z nadwoziem zaprojektowanym przez stylistę Z. Wattsona firmy GHIA i podwoziem na bazie niemodernizowanego już Fiata 125p, który miał być zastąpiony przez konstruowanego Poloneza. W 1978 r. rozpoczęto produkcję seryjną samochodów Polonez z silnikami 1300, 1500 i 1600 cm<sup>3</sup> w wersjach coupe, truck, MR'87, MR'89 (Zieliński, 1985, s. 11–46; Wojciechowski, 1971, s. 9–26; Rychter, 1979, s. 413–415; Rumel, 1984; Leśniewski, 2016, s. 3–6; 2014b, s. 3–5).

Polski przemysł samochodowy w Polsce Ludowej produkował setki tysięcy aut osobowych różnego przeznaczenia. W latach 1948–1968 wyprodukowano w Polsce 411 000 samochodów osobowych i dostawczych. Polonezy miały charakter auta ekskluzywnego. Warszawy i Polskie Fiaty 125p były zakupywane jako samochody służbowe przez instytucje państwowe. Dla przeciętnego użytkownika przeznaczone były Mikrusy, Syreny i Polski Fiat 126p (Szczerbicki, 2014; *Historia...*, 2014, s. 1–224; Szelichowski, 2012, s. 1–352).

#### LOSY POLSKIEGO PRZEMYSŁU SAMOCHODOWEGO W OKRESIE TRANSFORMACJI SYSTEMOWEJ

Po zmianie ustrojowej w Polsce po roku 1989 kontynuowano produkcję i montaż niektórych marek polskich samochodów oraz uruchomiono montaż samochodów marek z krajów zachodnich.

Prace nad modyfikacjami „małego fiata” obrodziły w jego kolejne udoskonalane wersje jak Fiat 126p BIS z 1987 r. z tylnym silnikiem pod bagażnikiem, wyprodukowany do 1991 r. w licznie 190 000 sztuk, oraz następców w postaci Cinquecento produkowanego od 1991 r. i Seicento.

Również od 1991 r. ruszyła produkcja nowej wersji Poloneza pod nazwą Caro, eksportowanego do krajów zachodnich z zamiarem powtórzenia sukcesu eksportowego dużego Fiata 125p. Prototyp z nadwoziem autorstwa Mirosława Kowalczyka powstał w Dziale Konstrukcyjnym Nadwozi i Elektrotechniki Ośrodka Badawczo-Rozwojowego Samochodów Osobowych. Najmniejsza jednostka o mocy 82 KM miała 1481 cm<sup>3</sup> pojemności silnika, a największa 105 KM i 1993 cm<sup>3</sup> pojemności. Sprzedaż Poloneza Caro osiągnęła w 1994 r. ponad 100 000, był on często wręczany jako nagroda w zawodach sportowych. Polonez Caro naśladując Polonezy pełniące w latach 80. funkcje samochodu milicyjnego, również był wykorzystywany jak radiowóz dla policji.

W latach 1991–1995 produkowano Fiata 126p Cabrio w wersji kabrioletu. W bielskim Ośrodku Badawczo-Rozwojowym Samochodów Małolitrażowych BOSMAL, gdzie powstał prototyp, podjęto w drugiej połowie lat 90. XX w. kolejną (bezsukcesyjną) próbę wprowadzenia na rynki europejskie kabrioletu na bazie malucha.

Fiat UNO, którego włoska konstrukcja sięga lat 70. XX w. wytwarzany był w zakładach w Bielsku-Białej do 2000 r. i w Tychach do 2002 r. i łącznie wyprodukowano w Polsce 173 000 egzemplarzy (Leśniewski, 2010b, s. 3–6; 2015a, s. 3–9; 2010a, s. 3–5; 2012a, s. 3–5; 2015b, s. 3–6; Kacalski, 2014, s. 3–6).

Globalizacja gospodarcza jako jeden z wielu czynników tworzenia korporacji międzynarodowych, pozwalających na terytorialne rozproszenie procesu produkcji i montażu wysokiej jakości samochodów w poszukiwaniu taniej siły roboczej, miała znaczący wpływ na wygasanie rodzimej branży motoryzacyjnej w Polsce. W wyniku tych procesów od lat 90. XX w. uruchamia się montownie samochodów osobowych marek Opel, Volkswagen, Fiat i Ford w Gliwicach, Tychach i Poznaniu. Transformacja systemowa po 1989 r. i akcesja Polski do Unii Europejskiej w 2004 r. przyczyniające się do uwolnienia przepływów towarów i usług oraz swobody poruszania w ruchu granicznym powodujące wzrost możliwości zakupu samochodów używanych w krajach ich wytwarzania, były także powodem spadku popytu na rodzimą produkcję. Pomimo upadku polskiego przemysłu motoryzacyjnego opartego o rodzime lub licencyjne konstrukcje produkcja samochodów osobowych została utrzymana poprzez powstawanie montowni zagranicznych marek samochodowych.

Dokonując analizy porównawczej wielkości i dynamiki produkcji samochodów osobowych z ostatniej dekady ustroju socjalistycznego z produkcją realizowaną w okresie transformacji systemowej zestawiono dane w tabeli 1.

**Tabela 1. Produkcja samochodów osobowych w Polsce w latach 1980–2016 (tys. szt.)**

Wyszczególnienie	1980	1985	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2016
Liczba samochodów	351	283	266	366	532	540	785	535	555
Wsk. dynamiki	100	80,6	94,0	137,6	145,4	101,5	145,4	68,2	103,7

Źródło: Dane o pojazdach samochodowych według ewidencji prowadzonej przez wojewodów, starostów, prezydentów miast i burmistrzów, centralnej ewidencji pojazdów (CEPiK) prowadzonej przez Ministerstwo Spraw Wewnętrznych. Opracowanie i obliczenia własne.

W latach 1980–1990 produkcja samochodów osobowych miała tendencję malejącą. Liczba wyprodukowanych aut spadła o 85 tys., a wskaźnik dynamiki wynosił w 1985 r. 80,6% i w 1990 r. 94%. Wówczas przemysł motoryzacyjny wytwarzał marki polskich samochodów lub marki samochodów konstruowanych w Polsce na licencjach zagranicznych. Spadek zainteresowania samochodami konstrukcyjnie przestarzałymi w stosunku do nowocześniejszych modeli samochodów marek z krajów zachodnich wynikał z możliwości importu samochodów z zagranicy oraz spadku eksportu. Wzrost produkcji w okresie transformacji systemowej był nierównomierny. W ciągu dwóch pierwszych dekad produkcja systematycznie wzrastała osiągając w 2010 r. 145,4% tempo wzrostu. Do roku 2000 na liczbę wytworzonych aut osobowych składała się kontynuacja produkcji polskich modeli i powstanie montowni marek zachodnich. Po zakończeniu produkcji

seryjnej polskich samochodów osobowych wzrost montażu obcych marek utrzymał poziom produkcji do 2005 r., a w 2010 r. osiągnięto rekordową liczbę 785 tys. sztuk. Na koniec 2015 r. spadek produkcji wynosił prawie jedną trzecią. Produkcja wynosząca ponad pół miliona samochodów utrzymała się w 2016 r. W tych latach znaczny wzrost importu samochodów używanych powoduje spadek popytu na nowe modele aut. Porównując poziom produkcji z początku transformacji z rokiem 2016 zauważa się wzrost produkcji o 289 tys. samochodów.

### ZAKOŃCZENIE

Polski przemysł samochodowy w okresie przedwojennym i powojennym rozwijał się na bazie polsko-włoskich stosunków w dziedzinie motoryzacji. Symbolem polskich samochodów osobowych były modele FIATA, których produkcję rozpoczęto na licencji włoskiej. Po I wojnie światowej ożywiona współpraca polsko-włoska poprzez zakup licencji i pojazdów stanowiła inspirację do konstruowania nowych pojazdów, których realizację przerwała II wojna światowa. Po zniszczeniach wojennych dewastujących zakłady motoryzacyjne rozpoczęto budowę nowych fabryk. W latach 70. XX w. przemysł motoryzacyjny w Polsce przynosił ogromne zyski oraz dodatnie saldo w eksporcie do krajów kapitalistycznych. Duże zapotrzebowanie rynku wewnętrznego na samochody osobowe pozwalało na produkcję przestarzałych modeli aut, a brak własnych konstrukcji na bazie licencji FIATA zmniejszała zainteresowanie zachodnich nabywców. Rynek samochodowy w Polsce podlegał znacznym zmianom w wyniku zmiany ustrojowej oraz swobody przepływu towarów, usług, kapitału i siły roboczej w krajach Unii Europejskiej. Z jednej strony powstawanie montowni obcych marek samochodowych w Polsce wpływało na wzrost produkcji, z drugiej strony przyspieszało to zmniejszanie zainteresowania polskimi markami. Na podaż samochodów produkowanych lub montowanych w Polsce wpływa także wzrost importu samochodów używanych oraz handel krajowy modelami używanymi.

Pod koniec XX w. we wszystkich krajach świata zarejestrowanych było ponad 500 milionów samochodów. Prognozy E. Shove'a przewidywały wówczas, że do 2015 r. liczba ta zostanie podwojona, a do 2050 r. potrojona (Urry, 2008, s. 411). Powszechność użytkowania i dostępność samochodów osobowych wpływa na wzrost dynamiki popytu, a postęp techniczny zapewnia bogatą ofertę nowoczesnych modeli i rozwój produkcji nowych marek samochodowych.

### BIBLIOGRAFIA

- Brzosko, S. (1961). *Samochody na torach wyścigowych świata*. Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.
- Gogoliew, L.D. (1990). *Awtomobili soldaty*. Moskwa: Patriot.

- Grodecki, J. (1972). Produkcja Polskich Fiatów przed wojną. *Motoryzacja*, 7–8.
- Historia Motoryzacja w Polsce*. (2014). Warszawa: Wydawnictwo „Fenix”.
- Jeleń, W. (1977). Polski Fiat model 508/III i jego pochodne. *Plany Modelarskie*, 4.
- Kacalski, G. (2013a). FSO 125p Sanitarka. W: *Kultowe auta PRL-u*. Wydanie Specjalne, nr 85. Warszawa: De Agostini Polska sp. z o.o.
- Kacalski, G. (2013b). Warszawa 203T. W: *Kultowe auta PRL-u*. Wydanie Specjalne, nr 90. Warszawa: De Agostini Polska sp. z o.o.
- Kacalski, G. (2014). Fiat Uno. W: *Unikatowa kolekcja samochodów PRL-u. Kultowe auta PRL-u*, nr 156. Warszawa: De Agostini Polska sp. z o.o.
- Leśniewski, M. (2010a). Fiat 126p BIS. W: *Unikatowa kolekcja samochodów PRL-u. Kultowe auta PRL-u*, nr 38. Warszawa: De Agostini Polska sp. z o.o.
- Leśniewski, M. (2010b). FSO Polonez MO. W: *Unikatowa kolekcja samochodów PRL-u. Kultowe auta PRL-u*, nr 65. Warszawa: De Agostini Polska sp. z o.o.
- Leśniewski, M. (2011). Fiat 125p MO. W: *Kultowe auta PRL-u*. Wydanie Specjalne, nr 69. Warszawa: De Agostini Polska sp. z o.o.
- Leśniewski, M. (2012a). Fiat 126p Cabrio. W: *Unikatowa kolekcja samochodów PRL-u. Kultowe auta PRL-u*, nr 88. Warszawa: De Agostini Polska sp. z o.o.
- Leśniewski, M. (2012b). Syrena Sport. W: *Kultowe auta PRL-u*. Wydanie Specjalne, nr 78. Warszawa: De Agostini Polska sp. z o.o.
- Leśniewski, M. (2013). Fiat 125p Rajdowy. W: *Kultowe auta PRL-u*. Wydanie Specjalne, nr 92. Warszawa: De Agostini Polska sp. z o.o.
- Leśniewski, M. (2014a). FSO 125p Taxi. W: *Kultowe auta PRL-u*. Wydanie Specjalne, nr 100. Warszawa: De Agostini Polska sp. z o.o.
- Leśniewski, M. (2014b). Polski Fiat 126p nauka jazdy. W: *Kultowe auta PRL-u*. Wydanie Specjalne, nr 106. Warszawa: De Agostini Polska sp. z o.o.
- Leśniewski, M. (2015a). Polonez Caro Radiowóz. W: *Unikatowa kolekcja samochodów PRL-u. Kultowe auta PRL-u*, nr 115. Warszawa: De Agostini Polska sp. z o.o.
- Leśniewski, M. (2015b). Polonez Caro. W: *Unikatowa kolekcja samochodów PRL-u. Kultowe auta PRL-u*, nr 168. Warszawa: De Agostini Polska sp. z o.o.
- Leśniewski, M. (2016). Fiat 126p Pomoc drogowa. W: *Kultowe auta PRL-u*. Wydanie Specjalne, nr 124. Warszawa: De Agostini Polska sp. z o.o.
- Nowicki, C. (1975). *Służba samochodowa ludowego wojska polskiego 1943–1966*. Warszawa: Wydawnictwo Ministerstwa Obrony Narodowej.
- Piątkowski, D. (1976). Żerańska jubilatka. *Motoryzacja*, 12.
- Rostocki, A. (1978). *Samochody*. Warszawa: Młodzieżowa Agencja Wydawnicza.
- Rostocki, A.M. (1981). *Historia starych samochodów*. Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.
- Rummel, A. (1981). *Polskie konstrukcje i licencje motoryzacyjne w latach 1922–1980*. Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.
- Rummel, A. (1984). Wrażenia z konferencji Autoprogress 1983/84. *Auto. Technika. Motoryzacja*, 8.
- Rychter, W. (1948). *Historia samochodu*. Lublin: Spółdzielnia Wydawniczo-Oświatowa „Czytelnik”.
- Rychter, W. (1979). *Dzieje samochodu*. Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.
- Szczerbicki, T. (2014). *Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko....* Poznań: Vesper.

- Szczerbicki, T. (2016). *Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...* Syrena. Poznań: Vesper.
- Szczerbicki, T. (2017). *Samochody w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...* Warszawa. Poznań: Vesper.
- Szelichowski, S. (2012). *Motoryzacja w Polsce*. Warszawa: Carta Blanca.
- Tarczyński, J. (1991). *Początki polskiej motoryzacji CWS*. Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.
- Urry, J. (2008). *Życie za kółkiem*. W: P. Sztompka. M. Bogunia-Borowska (red.), *Socjologia codzienności*. Kraków: Wydawnictwo „Znak”.
- Władyka, A. (1989). *Fiat na morzu, na niebie, na ziemi*. *Auto. Technika. Motoryzacja, 1*.
- Wojciechowski, J. (1971). *Na lądzie, morzu i w powietrzu*. Warszawa: Horyzonty.
- Zieliński, A. (1985). *Polskie konstrukcje motoryzacyjne 1947–1960*. Warszawa: Wydawnictwo Komunikacji i Łączności.

### *Streszczenie*

Stuletni okres historii przemysłu motoryzacyjnego w Polsce można podzielić na trzy fazy. Pierwsze polskie konstrukcje samochodów osobowych sięgające początku XX wieku nie zostają wdrożone do produkcji. W okresie międzywojennym zakup licencji zagranicznych zapoczątkowuje rozwój przemysłu motoryzacyjnego. W Polsce Ludowej konstrukcje samochodowe polskich inżynierów trafiające do seryjnej produkcji i kontynuacja produkcji opartej na licencjach zagranicznych wpływają na wzrost dynamiki podaży samochodów osobowych, znajdujących nabywców na rynku krajowym i w eksporcie. Transformacja systemowa otwiera rynki krajów zachodnich dla nabywców samochodów osobowych oraz pozwala na przepływ kapitału obcego uruchamiającego montownie marek zagranicznych w Polsce w miejsce rodzimego przemysłu motoryzacyjnego.

*Słowa kluczowe:* polski przemysł motoryzacyjny, samochody osobowe, produkcja i montaż samochodów.

### **One hundred years of Polish passenger car industry**

#### *Summary*

One can divide the one-hundred-year period of Polish automotive industry history into three phases. The first passenger cars designed in Poland in the beginning of the XXth century were not implemented into a serial or mass production. Some overseas car licenses were purchased and started automotive industry development in the interwar period. In the PRL time some designs of Polish engineers came into serial production. The cars used to be accompanied by cars manufactured under overseas manufacturer's licenses. The cars influenced passenger car supply dynamism. Those cars used to be sold on domestic and overseas markets. The system transformation has made it possible for Polish customers to purchase cars on western markets. Thanks to the overseas money, accompanied by overseas licenses, car assembly facilities were built in place of Polish cars.

*Keywords:* Polish automotive industry, passenger cars, manufacturing and car assembly.

JEL: L10, L62, N64.