„LICENCJA FIAT” – Bevezetés a lengyel járműgyártás történelmébe – 1. rész



Szerkesztette: Fórizs Zoltán

„Igen, volt élet a Polski Fiat előtt is!” hangoztatják gyakran a lengyel történészek, amikor a Polski Fiatokra terelődik a szó. A cikksorozat elindításával az a célunk, hogy átfogó képet adjunk a lengyel járműgyártás történetéről, valamint megismertessük azokat a Fiat modelleket is, amelyek egyedi gyártási licencét ugyan nem vásárolta meg a lengyel kormány, azonban a FIAT Konszernnel kötött megállapodás alapján külön gyártósoron kizárólag lengyel „valutás” piacra készültek a Polski Fiat 125p és Polski Fiat 126p modelleken túl más FIAT autók is.

A Lengyelországban összeszerelt FIAT-ok sok típusán a jobb első sárvédő küszöb feletti részén ott látható az összetéveszthetetlen diszkrét felirat: **„Licencja Fiat”**. A Nagypolskik esetén 1983. évig lehetett találkozni a nyugati életérzést sugalló táblácskával, felhívva a közlekedés résztvevőinek a figyelmét arra, hogy a szocialista autóipar termékei között ez esetben egy különleges – nyugatinak számító FIAT modellel van dolguk.

Az FSO és a FIAT Konszern között létrejött 25 éves licenc megállapodás 1983. évben lejárt. Az 1967. év végén, illetve az 1968. év elején beindított Polski Fiat 125p gyártás 25 éven keresztül kisebb nagyobb fejlesztéseken esett keresztül, azonban az 1980-as évek torinói Fiat modelljeihez viszonyítva vitathatatlanul elavult modellek kerültek le a varsói futószalagról. Ha hozzátesszük a Nagypolskik 1961. évtől gyártott Fiat 1300-as és az 1964. évtől gyártott Fiat 1500-as modellek műszaki alapjait, akkor végképp érthető, hogy a FIAT Konszern a márkanév fényét nem akarta elhomályosítani korszerűtlen autók gyártásával. Az 1980-as évek eleje a lengyel gazdasági és politikai válság kirobbanásának évei voltak. Az élelmiszerek árának radikális emelkedése miatt sorra pattantak ki sztrájkok, leálltak a gyárak, 1980. augusztus hónaptól gyakorlatilag egész Lengyelországra kiterjed a sztrájkhullám. A bekövetkezett gazdasági válság, vagy, ahogy mostanában gyakran emlegetik – államcsőd nem tette lehetővé, hogy a lengyel kormány újabb FIAT licenc vásárlásba kezdjen a Polski Fiat 125p megújítása érdekében. Az 1978-tól meginduló POLONEZ gyártástól várták a teljes modell cserét, azonban az új modellek magasabb ára, és a 125p-vel együtt megszűnő munkahelyek miatt a Polski Fiat 125p – „Licencja FIAT” maradt, de már csak FSO 125p néven. Valószínű, hogy a Fiat névhasználat meg nem hosszabbítása összefüggésbe lehetett az egyre romló járműgyártási minőséggel is, de ha belegondolunk abba, hogy az 1980-as éveket a Fiat már az UNO, RITMO, REGATA, ARGENTA és CROMA márkanevekkel fémjelezte, illetve a Fiat 125-ös licencet vásárló országok is ez időre már túl voltak a modellváltásokon, érthető volt a FIAT Menedzsmentjének ellenkezése a megítélésük szerint „muzeális” modell elnevezésével kapcsolatban.

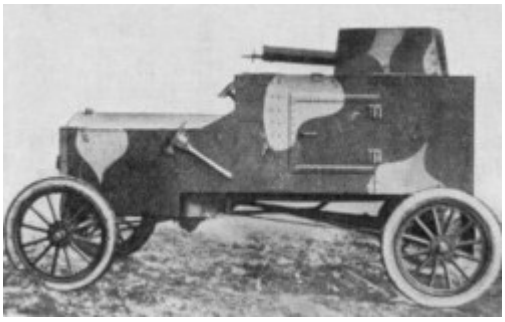
Az 1970-es évek végére gyakorlatilag 100%-os volt „Nagypolskik” lengyel alkatrészgyártó háttéripara, csak elvétve kellett KGST árupiac cserére támaszkodni. Mivel a Nagy-, és Kispolskik a 80-as évek elejére az egyik legjelentősebb lengyel árucikké nőtték ki magukat, ezért igen kockázatos lett volna a válság kellős közepén a Nagypolskik gyártásának beszűntetése. A 80-as évekre a Nagypolskit **78 országban forgalmazták**, 1980-ban a Lengyelországban eladott 69 649 db autó mellett további 44 733 db-ot értékesítettek külföldön. Tehát az értékesítési arány 65-35% volt.

A Nagypolskis belföldi értékesítése néhány hullámvölgyet leszámítva 1981-1987 között kiegyensúlyozottnak tekinthető, azonban a külföldi értékesítés 1984-től elkezdett zuhanni. 1990. évben a külföldi piacokon eladott autók száma már csak 3 097 db, 1991. évben pedig 26 db volt, az **1976-os rekordév 83 413 db-os** eladásával szemben.

De foglaljuk össze miről is lesz szó a cikksorozatunkban:

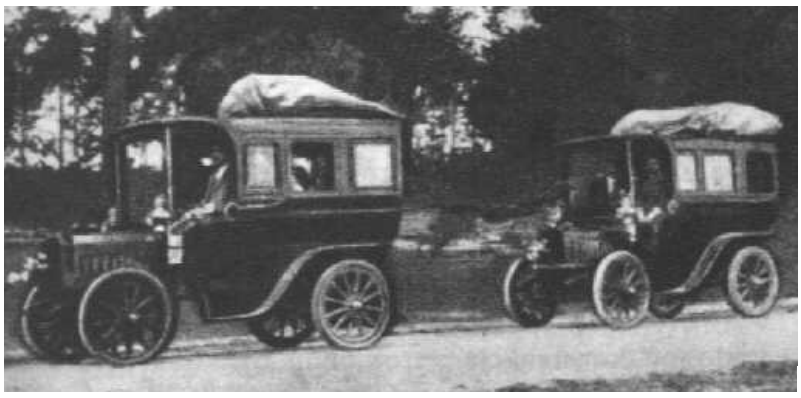
1918. év a lengyel járműgyártás történelem kezdete, amikor Tadeusz Tanski a Ford T modell alapjaira építve elkészíti az első páncélozott harci gépjárművet.

A Ford T modell kiváló alapokat adott a hadászati fejlesztéshez, mivel az alváz a polgári szérián is vanádium acélból készült, és a négyhengeres 2789 cm3 motor is 20 lőerős teljesítményt adott le. A motor blokk egy darabból készült, a sebességváltó mű már az 1908. évi gyártás alkalmával is hasonló volt mint a mai korszerű automata bolygóműves váltók. A kétfokozatú váltó több tárcsás mechanikus működtetésű kuplung szerkezettel adta át a forgatónyomatékot a futómű szerkezeteinek. Az 1908-ban világújdonságnak számító autó gyártását az USA mellett Németországban, Argentínában és Brazíliában is megkezdték. Nem csoda, hogy a világ első futószalagon előállított népautója Tadeusz Tanskinak is megtetszett, és erre építette fel az első lengyel páncélozott harci automobilt.

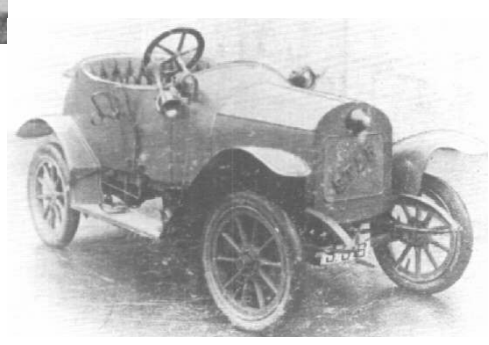




Fontos megemlíteni az 1904. évben Lengyelországban gyártott **„Romanowski" omnibuszokat** is, amelyek Varsóban készültek. A vezetőn kívül 7 fő befogadására képes, a maximális sebesség terheléssel 20, vezetővel az ülésen 35 km/h volt. Az omnibuszok műszaki konstrukciója Wincenty Schindler és Henryk Brezski nevéhez kapcsolódik.



Hasonló konstrukciós alapokon készült el 1912. évben a **STAR** elnevezésű automobil is, azonban az igazi áttörést a járműgyártásban az 1924. év hozta.



Visszatérve a lengyel járműtörténelemhez, táblázatban foglaltuk össze a mobilizáció fejlődésének legjelentősebb állomásait.

1900-1920		
Romanowski omnibusz	Omnibusz	1904
STAR	Cabrio	1912
Tadeusz Tanski a Ford T	Páncélozott autó	1918
1920-1940		
Skaf	Cabrio	1921
RALF-Stetysz	Limuzin és Cabrio	1924
POLONIA	Cabrio	1924
URSUS	Tgk., Autóbusz	1925
IRADAM	Cabrio	1927
WM	Limuzin és Cabrio	1927
CWS	Limuzin és Cabrio	1927
AS	Limuzin és Cabrio	1928
Radwan	Coupe	1930
Galkar	CV2 Limuzin	1932
Licencja Fiat		
Polski Fiat 508 (I)	Limuzin és Cabrio	1932
Polski Fiat 614	Közszolgálati jármű	1934
Polski Fiat 508 (III) W Lazik	Furgon	1935
Polski Fiat 508/518	Katonai jármű	1935
Polski Fiat 621 L tip. R tip.	Tgk., Autóbusz	1935
Polski-FIAT-508 (III) W Lazik	Katonai cabrio	1936
Polski Fiat 508 (III) Junak	Limuzin és Cabrio	1936
Polski Fiat 518 Mazur	Limuzin és Cabrio	1936
Polski Fiat 618 Grom	Tgk, Autóbusz	1937
LUX-Sport	Sport coupé	1936
PZInz 703/713/723	Tehergépjármű	1936
AW	Limuzin és Cabrio	1937
PZInz 303	Katonai szem.sz.	1938
PZInz 603	Tehergépjármű	1938
PZInz 312/342/343	Katonai tgk.	1938
PZInz 713W/723W	Autóbusz	1939
Cyklonetka	Sport coupe	1939

Az 1920-as évek közepére jelentős mértékben megélénkült az érdeklődés és a vállalkozási kedv az autógyártás iránt. Egész Európa az I.világháborút követő fellendülés éveiben motorizációs lázban égett. A fejlődő nemzeti gazdaságok tanulva az I. világháború tapasztalataiból, jelentősebb haditechnikai fejlesztésekbe kezdtek. A motorizáció a korszerű honvédelem és hadviselés alapfeltételévé vált, a járműipar egyik meghatározó megrendelőjévé a hadsereg vált. A lengyel magángyárak által megalkotott automobilok a sorozatgyártás jelentős költsége, a folyamatos motorizációs és konstrukciós fejlesztési feladatok miatt nem tudtak versenyképes árakat és minőséget tartani a német, francia, olasz és amerikai konkurensekkel szemben. A lengyel kormány 1932. évben a licenc vásárlás mellett döntött, és megállapodást írt alá a FIAT Konszernnel az akkor igen népszerű FIAT 508-as modellek sorozatgyártására vonatkozóan.

Az 1929. évben bekövetkező világválság hatására 1932. évig csaknem valamennyi lengyel járműgyár véglegesen bezárta kapuját. A válság utáni években szinte nem is állt rendelkezésre más megoldás, mint egy, már igazolhatóan jól bevált recept megvásárlása. A Polski Fiat igaz az első években a

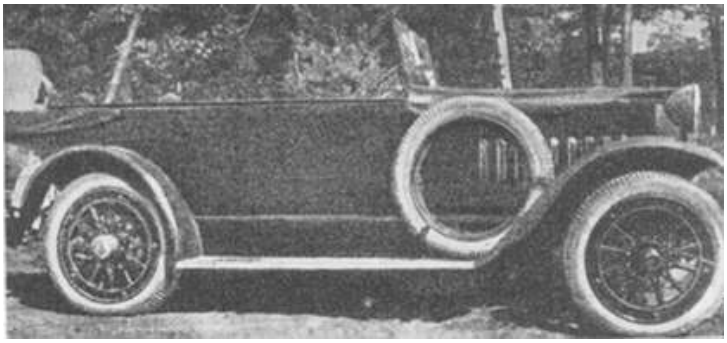
személyautók gyártásával kezdte meg az imázs építést, de a gyártósor elindulásátkövető 2-3 év után legördültek az első Polski Fiat teherautók is gyártósorokról. A FIAT főleg a tehergépjármű és autóbuszok gyártása tekintetében szolgáltatott mintát a lengyel gyártók számára. 1936-tól a lengyel hadsereg igényeinek kielégítésére szinte valamennyi járműgyártó –ide értve a Polski Fiatot is - intenzív fejlesztésekbe kezdett. Lengyelország 1939. évi lerohanása egycsapásra végett vetett a gépjárműgyártásnak, a hadsereget legyőző hatalmak hadizsákmányként valamennyi katonai járművet lefoglaltak.
A háborút követő járműgyártás 1946. évben a STAR teherautók gyártásával vette kezdetét, 1948-ban a „baráti Szovjetúnió" a GAZ 51 – „Molotov"-nak becézett gyártósort adta át a lengyel kormánynak az új szocialista társadalom építésének támogatásaként.
A lengyel kormány 1948-ban kísérleteket tett a FIAT Konszernnel való kapcsolatok megújítására is, azonban a nagy északi testvér ezt igen rossz szemmel nézte, és még ebben az évben felbontatta a FIAT-tal kötött megállapodást. Egy Szovjettúnióban tett 1948. évi körsétának köszönhetően a lengyel kormány belátta, hogy a személyautó gyártás esetén is működhet a „Molotov" recept, így elfogadták a szovjetek PODEDA M20 gyártósor eladásával kapcsolatos ajánlatát. Így született meg az átszerelt gyártósorokkal és túlnyomórészt orosz alkatrészekkel 1951-ben a Warszawa M20.

1940-1960		
Star 20/21/23/25/660/A200/28/29/1142/742/944/125/155	Tehergépjármű	1946
GAZ Lubin 51	Tehergépjármű	1948
Warszawa M20/200/201/202/203/204/224/224	Limuzon, Kombi, Furgon, Pickup	1951
Autobusy Star 51/52/SAN H01/H27/H100	Autóbusz	1951
Zubr i Tur	Tehergépjármű	1952
Pionier	Kombi, Pickup	1953
JELCZ Star Jot 55/Odra A-81/Sanok/H9/	Autóbusz	1955
ZUK	Furgon, Kisteherautó	1956
NYSA	Furgon, Kisbusz	1957
Medusa	Limuzin	1957
Syrena 100/101/103/104/105	Limuzin, Coupe, Cabrio	1957
Mikrus	Limuzin	1957
STAL 300	Furgon	1958
Syrena Sport/Mikrobus	Sport coupe, Mikrobus	1960
1960-1990		
JELCZ 315/Zubra A 80	Tehergépjármű	1963
Licencja Fiat		
Polski Fiat 125p	Limuzin, Kombi, Pickup	1967
Polski Fiat 126p/BIS/Cabrio	Limuzin, Cabrio	1973
Licencia Fiat - Összeszerelés belföldi / limitált külföldi piacra		
Fiat 127p (1971)	Limuzin	1973
Zastava 1100p / Zastava Mediteran	Limuzin	1975
Fiat 130p (1969)	Limuzin (exclusiv)	1973
Fiat 131p (1974)	Limuzin	1978
Fiat 132p (1972)	Limuzin	1976
Rodzina autobusów H9	Autóbusz	1967
Autobusówa SAN H100	Autóbusz	1967
Tarpan Warta2/233/235/237/Honker	4x4 Off-Road, Pickup, Kisteherautó	1971
FSO Ogar	Sport	1977
Polonez	Limuzin, Coupe, Kombi	1978
Beskid	Limuzin	1981
Budolaz /Unimog/UniStar	Tehergépjármű	1987

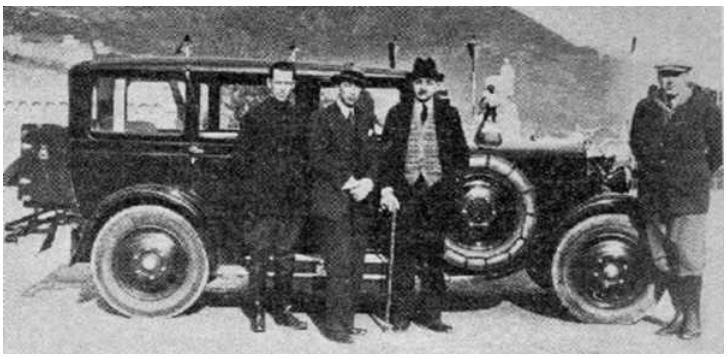
1990-2010		
Fiat Cinquecento (1991)	Limuzin	1991
Polonez Caro	Limuzin	1991
FSO Opel Astra (GM)	Limuzin	1992
FSO-Daewoo, Polonez Plusa/Caro Plus/Kombi/Atu Plus	Limuzin, Pickup, Furgon, Kombi	1995
Daewoo Lanos	Limuzin	1997
Daewoo Matiz	Limuzin	1999
Daewoo Nubira	Limuzin	1999
Daewoo Lanos/Polonez	Limuzin	2000
Daewoo Tacuma	Limuzin	2001
Chevrolet Aveo (GM)	Limuzin	2007
Fiat 500 (2007)	Limuzin	2007

A Fiat 127-es, 130-as, 131-es és 132-es modellek esetén a lengyel összeszerelésről a „LICENCJA FIAT" táblácska árulkodott, valamint egyes modelleknél a típusjelölés utáni 'P" – „Polski" betűjel.

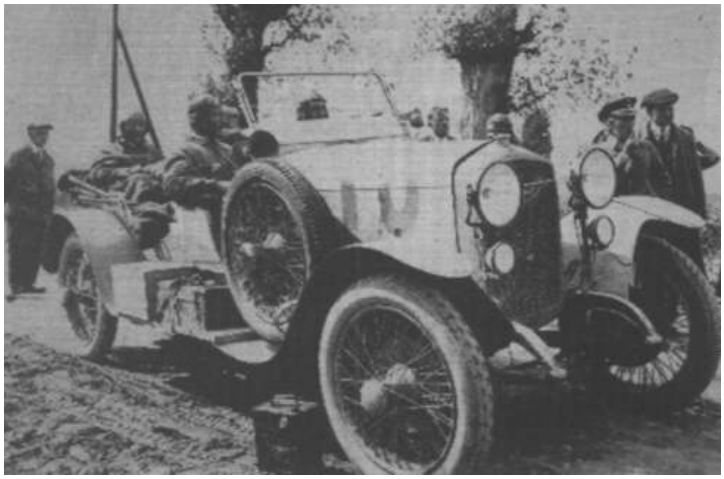
A soron következő fejezetünkben az 1920-as évek lengyel autógyártásával fogunk foglalkozni bemutatva a POLONIA, RALF-Stetysz, URSUS, IRADAM, WM, CWS, AS modelleket.



POLONIA 1924 (4769 cm3)



RALF-Stetysz 1924-1929 (1500 cm3)



RALF-Stetysz 1924-1929 (2760 cm3)