



WARSZAWA 210

Z początkiem lat 60. kondycja polskiej motoryzacji, jak i samej FSO wyraźnie osłabła. Produkowana od 1951 roku Warszawa nigdy nie był autem nowoczesnym. Już w latach 50. raziły przestarzałe rozwiązania mechaniczne i słaby silnik, choć sylwetka jeszcze nadążała za ówczesnymi kanonami mody. W następnej dekadzie cały samochód zarówno wizualnie, jak i technologicznie stanowił produkt archaiczny, nawet w obozie państw socjalistycznych.

Co prawda zamiast garbuski pojawił się sedan, dzięki czemu nadal eksportowaliśmy Warszawę w liczbie około 15 tys. sztuk rocznie, ale do krajów raczej ubogich, więc sprzedaż nie przynosiła oczekiwanych profitów. Drugiego auta wytwarzanego w żerańskiej fabryce, czyli Syreny, nie eksportowaliśmy nigdy i nigdzie.

Polska gospodarka potrzebowała dewiz, a żerańska fabryka w założeniu miała być jednym z ich głównych dostawców. Aby towar sprzedawać za wymienną walutę, należało produkować samochody nowoczesne, nie odbiegające od standardów europejskich. Skąd taki produkt wziąć? Były dwie możliwości: albo samemu stworzyć konkurencyjne auto, albo zakupić licencję na jego produkcję od jakiejś renomowanej firmy.

Po październikowej odwilży stery państwa polskiego objął Władysław Gomułka. Z początku obdarzono go ogromnym kredytem zaufania, które z każdym rokiem jednak systematycznie spadało. Na początku lat 60. z entuzjazmu zostało niewiele. Gomułka dał się poznać jako człowiek chorobliwie oszczędny, by nie powiedzieć skąpy. Wydawanie dewiz na jakiegokolwiek dobra konsumpcyjne wykraczało poza jego wyobraźnię. Sprzeciwiał się zakupowi cytryn argumentując, że kapusta kiszona posiada tyle samo, a nawet więcej witaminy C. Gdy naród odpowiedział: „proszę sobie wycisnąć kapustę do herbaty” pozostał niewzruszony. Nic zatem dziwnego, że Gomułka nie chciał słyszeć o zakupie licencji u zachodniego producenta. Taka licencja kosztowała. W dodatku należało za nią płacić walutą wymienną, a to już w oczach pierwszego sekretarza czyniło przedsięwzięcie niezasadnym.

W takich oto okolicznościach Fabryka Samochodów Osobowych zdecydowała się stworzyć prototyp własnego samochodu – Warszawę 210. Znamy kulisy powstania tego projektu.

W 2002 roku, na zaproszenie dyrektora Jerzego Jasiuka, Muzeum Techniki odwiedził Cezary Nawrot, w latach 60. najbardziej liczący się projektant nadwozi w Polsce. Pracownicy muzeum przeprowadzili z nim i zarejestrowali szereg rozmów. Profesor Nawrot opowiadał o swoich osiągnięciach. Ten człowiek nie tylko stworzył legendarną Syrenę Sport. Miał w dorobku wiele innych całkiem udanych prac. Zaprojektował harmonijne nadwozia sedan oraz kombi dla przestarzałej Warszawy M20, stworzył Syrenę Bosto, a w późniejszych czasach Ogara i Poloneza Caro. To on wchodził w skład zespołu projektującego Warszawę 210, która miała pomóc fabryce stanąć na nogi.

Od 1960 roku głównym konstruktorem FSO był Roman Skwarek. Krotko po objęciu stanowiska powołał grupę inżynierów, którzy otrzymali zadanie zbudowania nowoczesnego samochodu osobowego. W tamtym czasie motoryzacja indywidualna istniała w szczątkowej formie i opierała się na małych pojazdach typu Syrena, P-70 czy Mikrus. Tymczasem zespół Skwarka miał stworzyć auto duże, raczej używane służbowo niż prywatnie, czyli podobnie, jak starsza Warszawa M20. Co ciekawe, przed rozpoczęciem prac zakupiono dwa egzemplarze Forda Falcona, produkowanego w Stanach Zjednoczonych od września 1960 roku, który miał się stać inspiracją dla polskich konstruktorów. Cezary Nawrot nigdy nie ukrywał, że projektując silnik w ogromnym stopniu wzorowano się na Falconie i słowo „inspiracja” nie do końca oddaje istotę sprawy. Tak naprawdę



doszło do plagiatu. Zamieniono jedynie cale na centymetry stosując przelicznik i wyrównując w górę otrzymane wymiary. W górę – i dlatego powstał silnik nieznacznie większy. Amerykański Falcon to udany samochód klasy średniej. W Stanach Zjednoczonych zapoczątkował erę samochodów mniejszych, bardziej zwrotnych i ekonomicznych w porównaniu z wszechobecnymi krążownikami szos. Na realia amerykańskie był to pojazd wręcz mały, choć w Europie jego gabaryty znacznie przewyższały modele segmentu D. Każdego roku ponad pół miliona Amerykanów, a zwłaszcza Amerykanek, decydowało się na zakup tego auta. W aspekcie rozwiązań technologicznych powszechnie uważa się go za protoplastę legendarnego Forda Mustanga, produkowanego od 1964 roku. Falcona napędzał sześciocylinndrowy silnik rzędowy o pojemności skokowej 2400 cm³ i mocy około 90 KM. Jego polski odpowiednik dysponował pojemnością 2500 cm³ oraz zbliżonych, choć lekko słabszych parametrach i trochę wyższym zużyciu paliwa. Warto tutaj dodać, że w 1946 roku Rosjanie zastosowali podobną praktykę w przypadku silnika do samochodu Pobieda, który był pierwowzorem licencyjnym dla naszej Warszawy M20. Tam inżynierowie sowieccy wykorzystali jednostkę napędową od amerykańskiego Dodge D5. Napędzał go sześciocylinndrowy silnik o pojemności 3600 cm³ i mocy 100 KM. Rosjanie na osobiste polecenie Stalina obcięli dwa cylindry. Priorytetem było mniejsze zużycie paliwa. Cała operacja nie do końca się udała, bowiem z 6 cylindrów zostały 4, ale moc spadła aż o połowę – do 50 KM. W dodatku silnik wcale nie palił mniej. Ciekawe, że polski zespół również dokonał takiej przeróbki. Warszawa 210 otrzymała alternatywny silnik czterocylinndrowy, czyli wersję z obciętymi dwoma cylindrami. Jednak naszym konstruktorom zabieg udał się zdecydowanie lepiej, bo produkt finalny miał moc 57 KM, przy początkowej mocy 86 KM. Tego mniejszego silnika prawdopodobnie nigdy nie wykorzystano. Za to sześciocylinndrowy silnik nie został wysilony i posiadał dobre parametry robocze. Z łatwością rozpędzał auto do 150 km/h. Napęd na tylne koła przenoszony był za pomocą czterostopniowej skrzyni biegów wspomaganą hydraulicznym sprzęgłem.

W przypadku jednostki napędowej rzeczywiście doszło do plagiatu, ale z całą pewnością nie można podobieństwa zarzucić wielu innym rozwiązaniom, a przede wszystkim wyglądowi zewnętrznemu. Powstało niezwykle zgrabne auto z nowoczesnymi podzespołami. Z przodu konstruktorzy zastosowali kolumny MacPhersona, sprężyny śrubowe i poprzeczne wahacze. Z tyłu znalazły się półeliptyczne resory piórowe. Warto dodać, że Ford w modelu Falcona nie zdecydował się na zastosowanie kolumn MacPhersona.

Z zewnątrz Warszawa 210 prezentowała się więcej, niż korzystnie. Miała nowocześniejszą sylwetkę od Falcona i zgrabniejsze proporcje. Prace związane z sylwetką prowadził Cezary Nawrot, absolwent Politechniki Warszawskiej. Z racji młodego wieku (nie miał jeszcze 30 lat) jego działania podlegały nadzorowi Stanisława Łukaszewicza, o którym warto napisać kilka zdań, bo to jeden z najbardziej niedocenianych stylistów nadwozi w Polsce. Łukaszewicz swoje zawodowe umiejętności doskonalił pod okiem Stanisława Panczakiewicza, przedwojennego inżyniera, twórcy między innymi legendarnego samochodu Lux – Sport. Panowie wprawdzie nie przepadali za sobą, ale wspólnie tworzyli pierwszy polski samochód powojenny – Syrenę. Później Stanisław Łukaszewicz opracował między innymi w sposób mistrzowski nadwozie Warszawy Pickup, a jego ostatnią pracą był projekt małego bocznego okienka do samochodu Polonez w wersji MR86. Zmarł w 1987 roku, tuż po przejściu na emeryturę. Miłośnicy motoryzacji doskonale znają Łukaszewicza jako twórcę niezwykłego, jednoosobowego samochodziku, którym dojeżdżał do pracy. Samochodzik ów otrzymał dość kontrowersyjną nazwę: „Zaperdalac”.

Wróćmy jednak do Warszawy 210. Pojazd miał oczywiście samonośne nadwozie. Wraz z początkiem lat 60. skończyła się moda na łagodne kształty, zaokrąglenia i obłą sylwetkę. Przeżytkiem wydawały się charakterystyczne płetwy, które w Europie nie rozpowszechniły się masowo, zyskując uznanie i popularność jedynie w Stanach Zjednoczonych. Za to z USA przyszła moda na inny charakterystyczny i bardzo istotny szczegół w sylwetce samochodu. W roku 1957 koncern Chrysler w swo-



ich modelach De Soto, Dodge i Plymouth zaczął standardowo stosować podwójne reflektory z przodu. Rok później Ford i GM, czyli pozostałe koncerny z „Wielkiej Trójki” poszły jego śladem i wszystkim swoim modelom montowały podwójne światła. Nie ulegało wątpliwości, że ta moda zawita również do Europy. Stało to się właśnie z początkiem sześćdziesiątych. Cezary Nawrot bacznie obserwował światowe tendencje stylistyczne i wyciągnął słuszne wnioski. Nie skusił się na pletwy, ale zastosował podwójne reflektory. Czas pokazał, że miał rację. Wiele firm europejskich i japońskich zrobiło tak samo. Podwójne światła otrzymały modele brytyjskie (Rover, Jaguar), niemieckie (NSU, Mercedes), japońskie (Datsun, Nissan). Francuzi przeprojektowali swoje Renault 16 i Citroena DS, a włoski Fiat podchwycił pomysł w modelu 125. Tym samym polskie Fiaty 125p, a po nich Polonezy posiadały także cztery klosze. Zaprojektowana w tym stylu maska Warszawy 210 przez długie lata mogła uchodzić za nowoczesną. Uroku dodawały jej umieszczone w niespotykany sposób lampy kierunkowskazów. Cezary Nawrot zdecydował się zamontować je na wszystkich czterech narożach pojazdu i stało to się cechą charakterystyczną modelu. Zgrabnie prezentowała się deska rozdzielcza w szarej tonacji kolorystycznej. Wszechobecna przez wiele lat „kość słoniowa” stawała się przeżytkiem i całe szczęście że Nawrot, idąc z duchem czasu, nie zdecydował się na nią. Kanciasta sylwetka świetnie wpisywała się w nadchodzące tendencje stylistyczne. Samochody o ostrych krawędziach na wiele lat oparowały rynek nie tylko państw zachodnich, ale także krajów obozu socjalistycznego. Niedługo po projekcie Warszawy 210 z obłych kształtów zrezygnowali Rosjanie w samochodach Wołga i Moskwič i Niemcy w Wartburgu. Czesi jakoś nie mogli się do tego przekonać i zarówno Skoda 100MB, jak i jej głęboka modyfikacja stylistyczna, czyli Skoda 100 charakteryzowały się jeszcze wieloma zaokrągleniami.

Warszawa 210 była rzeczywiście udanym projektem. Całkiem realna wydawała się produkcja seryjna samochodu o przyzwoitym wyglądzie, pojazdu, którego nie musielibyśmy się wstydić.

A jak się skończyło? Powstał tylko jeden (prawdopodobnie) egzemplarz oraz gipsowy model kombi. Zamiast produkcji nowoczesnego auta, zmodernizowano radziecką Pobiedę i kazano się

cieszyć, że w miejsce pocziwej garbuski produkujemy sedana 203 z dużym bagażnikiem. Sedan, choć bardzo potrzebny, prezentował się jak odmłodzony na siłę emeryt. Nie pomogło mistrzostwo Cezarego Nawrota, bowiem okrągła i przestarzała sylwetka z lat 40. zwyczajnie nie dawała się już unowocześnić.

Jakie okoliczności zadecydowały o porażce? Zaczniemy od tego, że Warszawa 210 była zbyt dużym autem. Owszem, sprawdzała się jako reprezentacyjny samochód służbowy, używany przez dyrektorów państwowych przedsiębiorstw. Ale należy pamiętać, że połowa lat 60. to w Polsce początek motoryzacji indywidualnej. Polaków interesowały auta skromniejsze. Przez 15 lat po II Wojnie Światowej dyrektorzy, prezesi, ministrowie stanowili znakomitą większość użytkowników pojazdów osobowych. Z czasem tendencje zaczęły się zmieniać. Przybywało chętnych na samochód wśród lekarzy, prawników, a nawet lepiej sytuowanych robotników. Ale oni nie marzyli o wielkim, nieekonomicznym samochodzie. Szukali pojazdu mniejszego, najchętniej małodrażowego. Stąd ogromna popularność w Polsce małych Fiatów 600, które kupowano za dewizy w Banku PKO. Drugim problemem była ekonomia. Zakup tłoczników i oprzyrządowania to ogromne wydatki. Fabryka Samochodów Osobowych chciała na swoim produkcie zarabiać. Sprzedaż na rynek wewnętrzny nie gwarantowała zysku. Po doliczeniu

kosztów napraw gwarancyjnych praktycznie do każdego egzemplarza należało dopłacać. Z kolei eksport za granicę nie wydawał się rzeczą prostą, bowiem niełatwo wejść na rynek z nowym autem bez żadnych tradycji i bez renomy.

Zarząd FSO zrozumiał, że nie tędy droga. Należało poszukać licencji z możliwością niedrogiego nabycia linii produkcyjnej. Dziś z perspektywy czasu wiemy, że to była słuszna decyzja. Gomułka skuszony możliwością pozyskania zagranicznej twardej waluty niechętnie, ale wydał zgodę na rozpoczęcie rozmów licencyjnych. Projekt Cezarego Nawrota poszedł do lamusa, a przedstawiciele FSO rozpoczęli rozmowy z Francuzami i Włochami. Ich wynikiem było podpisanie „licencji stulecia”, bo chyba tak można nazwać finalny rezultat pertraktacji z turyńskim Fiatem.

O Warszawie 210 zapomniano. Właściwie aż do końca okresu PRL media zupełnie nie zajmowały się autem. Wiele osób nawet nie wiedziało o tym świetnym projekcie. Ale prototyp się zachował. Aż do lat 90. zielona Warszawa cichutko schowała się w małej miejscowości na Kielecczyźnie. Przeczekała epokę cięcia na żyletki i mydelniczki, która zabrała nam Syrenę Sport i kilka innych perełek. Dziś ten odrestaurowany unikat z 1964 roku jest w posiadaniu Narodowego Muzeum Techniki.

Jerzy Lemański

