



Dva předseriové vozy FSO Polonez na studiovém snímku z roku 1978



## Polonez slaví 40 let Vytrvalec ze Žeraně

**Před čtyřiceti lety, na jaře 1978, debutoval vůz střední třídy Polonez, výrobek varšavské továrny FSO. Postupně modernizovaný automobil se sériově vyráběl až do roku 2001 a jeho celková produkce překročila milionovou hranici.**

Fabryka Samochodów Osobowych (FSO) se sídlem v Žerani, na severním okraji Varšavy, vyráběla od listopadu 1967 licenční vozy Polski Fiat 125 P. Tyto klasicky stavěné automobily převzaly karoserii turinské „stopětadvacítky“ představené na jaře 1967, jejich mechanické skupiny – s výjimkou brzdové soustavy – však pocházely z vozů Fiat 1300/1500 předchozí generace vyráběných od roku 1961.

Vozy Polski Fiat 125 P s motory 1,3 a 1,5 l jsme dobře znali i z našich silnic, v letech 1969 až 1981 jich bylo do Československa dovezeno přes 80 tisíc. Jejich mladší sourozeneck jménem Polonez už se k nám nedovázel, připomenutí si však určitě zaslouží.

### Nový jen napůl

V polovině sedmdesátých let bylo ve Varšavě rozhodnuto o zavedení výroby nového automobilu, jenž se měl stát nástupcem oblíbené polské „stopětadvacítky“. Původní velkorysé plány, které počítaly se zavedením výroby moderních čtyřválců Fiat o objemu

1,6 a 2,0 l, kvůli nedostatku investičních prostředků spadly pod stůl. Budoucí vůz musel vystačit s novou karoserií, v níž se skrývaly jen málo upravené mechanické skupiny staršího typu.

Podle požadavků polské strany byla nová karoserie vyprojektována v Turíně, její tvary vznikly ve stylistickém středisku automobilky Fiat. Na rozdíl od klasicky stříženého sedanu 125 P se stupňovitou zadní díly dostal nový automobil, později pokřtěný jménem Polonez, v té době módní karoserii fastback s pátými nahoru vyklápěcími dveřmi v šikmé zadě.

Práh zadních dveří však byl poměrně vysoko nad vozovkou a z těžko pochopitelných důvodů zadní sedadlo v původním provedení nebylo sklopné, takže zavazadlení o objemu přes 300 l nebyl variabilní. Tento nedostatek odstranila až modernizace uskutečněná v květnu 1981, ale nepředbíhajme.

Nový automobil představený počátkem května 1978 nesl pojmenování FSO

Polonez, oprostil se tedy od tradičního – u „stopětadvacítky“ nadále používaného – označení Polski Fiat. Před náběhem jeho výroby museli ve FSO vybudovat a vybavit novou lisovnu, svařovnu a montážní linku.

Polonez převzal klasickou koncepci svého předchůdce, měl motor vpředu a poháněnou tuhou zadní nápravu vedenou dvěma podélnými rameny a odpruženou třílistými podélnými půleliptickými pery. Přední kola byla nezávisle zavěšena na přičních ramenech s vinutými pružinami, nechyběl příčný stabilizátor.

Vodou chlazené čtyřválce OHV o objemu 1295 a 1481 cm<sup>3</sup> prošly modernizací, dostaly polohu vačkového hřídele ozubeným řemenem místo dřívějšího řetězu a zdokonalené mazání. Menší dával výkon 65 k (48 kW) a větší 75 k (55 kW), oba byly zpočátku spojeny se čtyřstupňovou převodovkou s řadicí pákou na středním tunelu. Novinkou byl bezpečnostní sloupek řízení s výškově nastavitelným volantem.

Palubní deska s plastovým obložením a nezbytnou „kapličkou“ odpovídala evropskému průměru své doby, součástí obdélníkového sdrženého přístroje byl i otáčkoměr.

Dvouokruhová brzdová soustava měla kotoučové brzdy na všechny čtyřech kolech, její účinnost zvyšoval podtlakový posilovač a omezovač brzdného tlaku na zadní nápravě.

Při rozvoru náprav 2509 mm a rozehodu kol 1314 mm vpředu a 1292 mm vzadu byl Polonez ročníku 1978 dlouhý 4272 mm, široký 1650 mm a v nezatíženém stavu



Polonez měl moderně stříženou karoserii s pátými dveřmi v šikmě zadě



Reklamní snímek s mladou rodinou propagoval levný Polonez na Západě



vysoký 1420 mm (v zatíženém 1379 mm). Vykazoval hmotnost 1140 kg, jeho užitečná hmotnost měla hodnotu 400 kg, podle výrobce mohl přepravovat pět osob a 50 kg zavazadel.

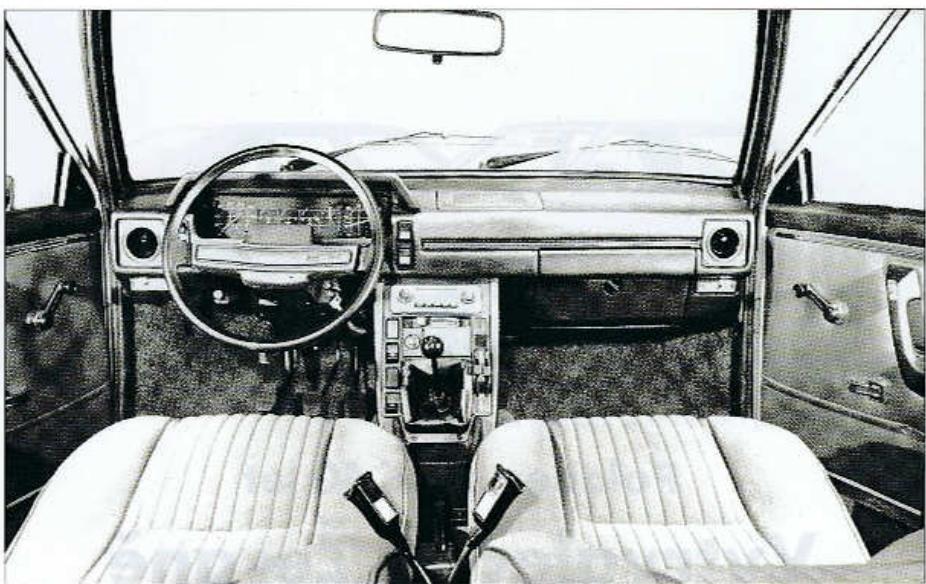
Jezdil na třináctipalcových kolech obutých do radiálních pneumatik 175 SR 13, s motorem 1,3 l dosahoval největší rychlosti 140 km/h, se čtyřválcem 1,5 l až 150 km/h. Spotřeboval 8 až 10 l benzínu na 100 km, vzadu pod podlahou zavazadelníku uložená palivová nádrž měla objem 45 l.

V roce 1978 opustilo výrobní linku jen 3,5 tisíce automobilů FSO Polonez, o rok později 21 tisíc a v roce 1980 produkce kulminovala nad hranicí 32 tisíc vozů. Připomeňme si, že v roce 1979 stál Polonez 1500 na polském trhu 250 000 zlotých, ovšem s perspektivou více než dvouletého čekání. Okamžitě si jej mohli pořídit jen zákazníci, kteří byli ochotni zaplatit 3200 amerických dolarů nebo ekvivalent v jiné západní měně.

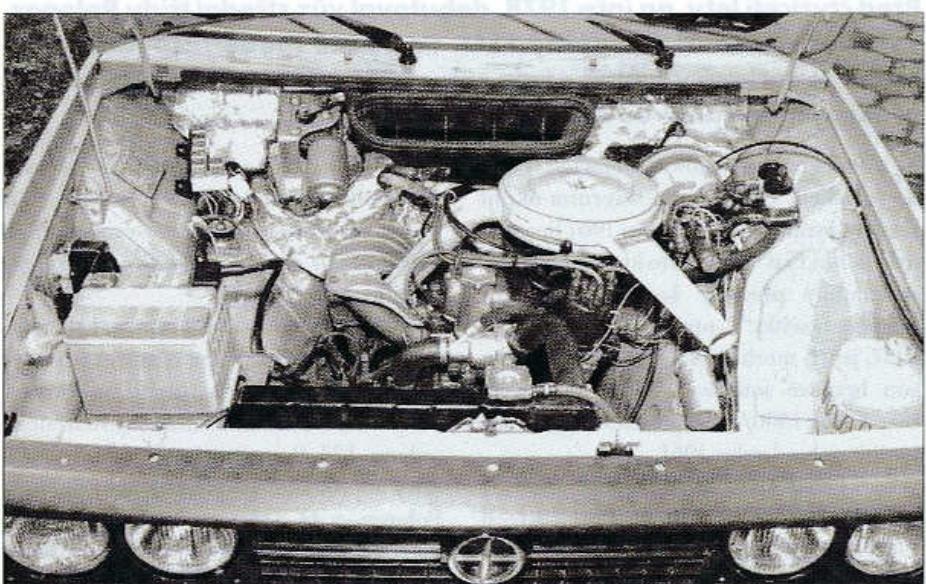
Turbulence a sociální konflikty v Polsku vyústily v prosinci 1981 ve vyhlášení výjimečného stavu, po němž následovalo období nejistoty a také výrazné omezení devizových prostředků na nákup dovážených komponentů a na kooperaci se zahraničními partnery, včetně konecnu Fiat.

V roce 1979 byl zhotoven omezený počet vozů Polonez vybavených motorem Fiat DOHC o objemu 1995 cm<sup>3</sup> a výkonu 112 k (82 kW) spojeným s pětistupňovou převodovkou, byly však určeny jen pro vybrané státní úřady a pro milici.

Dvoulitrový turínský motor DOHC vydáný na 180 k (132,5 kW) spolu s pětistupňovou převodovkou poháněl soutěžní vozy Polonez 2000 Rally. Dva startovaly



Palubní deska vozu FSO Polonez 1500 v prvním provedení z roku 1978



Pod kapotou se skrýval modernizovaný čtyřválec OHV o objemu 1481 cm<sup>3</sup>

v lednu 1979 v Rallye Monte Carlo, ale nevešly se do padesátky nejlepších. Největšími úspěchy na světových kolbištích bylo 12. místo, které vybojoval Andrzej Jaroszewicz v květnu 1979 v Rallye Akropolis, a 10. místo v cíli Portugalské rallye, jež získal v březnu 1980 Maciej Stawowiak.

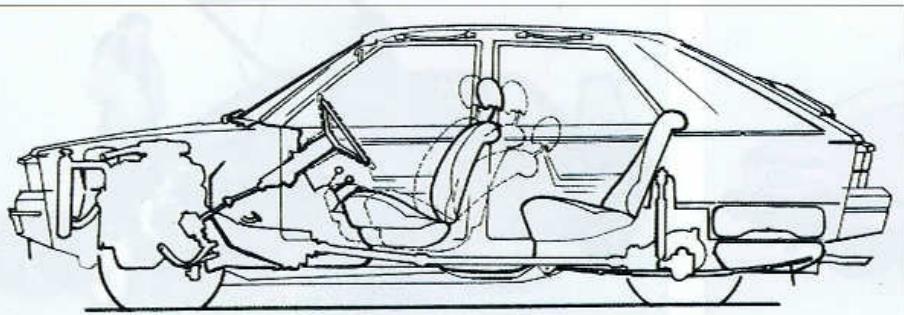
V roce 1979 vznikl jediný exemplář sedmimístného vozu Polonez Jamnik nebo „jezevcík“. Měl rozvor prodloužený

na 3400 mm, tři řady sedadel a tři páry bočních dveří. Do délky měřil 5120 mm, na rozdíl od podobně řešených dlouhých „stopetadvacíték“ se nedočkal ani kusové výroby.

Na jaře 1980 byl na veletrhu v Poznani představen Polonez s třídveřovou karoserií, jejíž dveře byly o 165 mm delší než přední dveře pětidveřového modelu. Tuto karosářskou variantu navrhli v Turíně spolu s pětidveřovou, vyráběla se však jen sporadicky – do roku 1983 vznikly tři stovky třídveřových vozů.

### Pestrá kariéra

Při modernizaci uskutečněné v květnu 1981 Polonez dostal přední spoiler, malé křídélko na páté dveře a již zmíněné sklopné zadní sedadlo. V sezóně 1983 se v nabídce vedle standardních motorů OHV 1,3 a 1,5 l nakrátko objevil turínský čtyřválec DOHC o objemu 1995 cm<sup>3</sup> a výkonu



Průhled vozem Polonez ročníku 1978 – zadní sedadlo tehdy nebylo sklopné



„Členitá „tvář“ se čtyřmi kruhovými světlomety a horní průzvouškovou lištou.



Prospekt na Polonez vydaný v roce 1979 exportní společností Pol-Mot

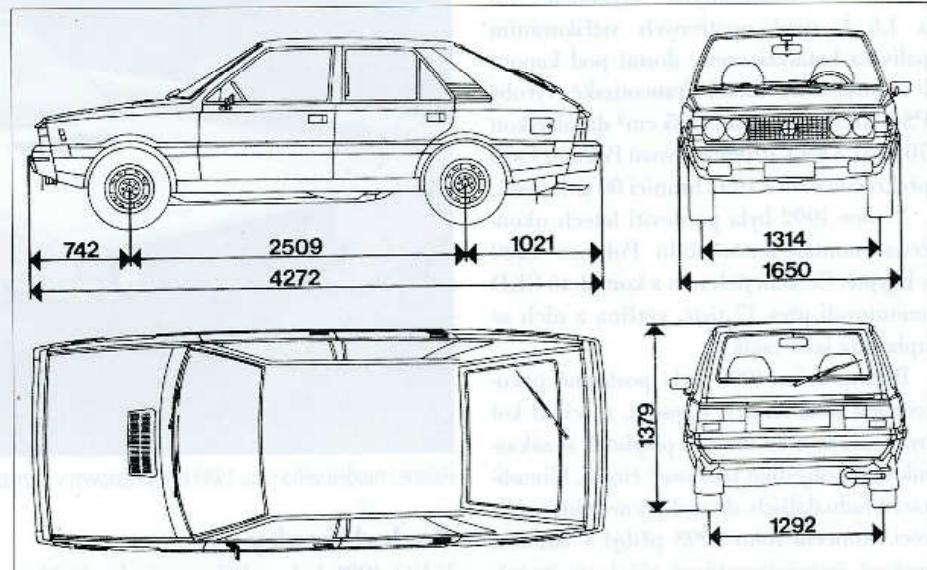
112 k (82 kW) v kombinaci s pětistupňovou převodovkou. V roce 1984 byla stovka automobilů Polonez vybavena italským turbodieselem VM 1995 cm<sup>3</sup> o výkonu 84 k (62 kW), do sériové výroby se však toto provedení nedostalo.

Do modelového roku 1985 vstoupil Polonez s nově tvarovanou, o 50 mm prodlouženou přídí, o rok později se v širokých zadních sloupcích karoserie objevila trojúhelníková okénka. Za příplatek výrobce nabízel montáž atmosférického dieselu VW o objemu 1588 cm<sup>3</sup> a výkonu 54 k (40 kW).

Nabídku zážehových motorů OHV z produkce FSO rozšířil v sezóně 1987 čtyřválec 1598 cm<sup>3</sup> o výkonu 87 k (64 kW), který vznikl převrtáním původního motoru 1,5 l. Ten zůstával dále v nabídce, pětistupňová převodovka montovaná od roku 1982 do některých exportních verzí a jinak za příplatek se stala součástí standardní výbavy.

Francouzský dovozce Chardonnet nabízel automobily Polonez s motory 1,5 a 1,6 l a modernizovanou karoserí se šesti bočními okny pod označením Alizé a Mistral, na některých trzích nesl Polonez jméno Prima. Od roku 1983 se automobily Polonez montovaly v Egyptě, u firmy NASR v Káhiře.

V červnu 1988 byl v Poznani vystaven modernizovaný Polonez modelového ročníku



Rozměrový náčrtk pětidveřového provedení vozu FSO Polonez (1978)

1989 s nově upravenou zadí. Zvětšené páté dveře měly snížený prázdný prostor nad nárazníkem, nová zadní světla lichoběžníkového tvaru byla orientována svisele. V roce 1989 produkce vozů FSO Polonez podruhé kulminovala těsně pod hranicí 57 tisíc kusů.

V letech 1989 a 1990 bylo několik stovek automobilů Polonez vybaveno zážehovými čtyřválci 1993 cm<sup>3</sup> o výkonu 105 k (77 kW), které pocházely ze skladových zásob evropské větve koncernu Ford.

Belgický dovozec Distrimotors prodával v roce 1989 inovovaný Polonez s novou zadí pod označením Crusado s polským motorem 1,5 l. V sezóně 1990 pak nabízel Polonez pod jménem Piedra a vybavoval jej turbodieselem FNM o objemu 1366 cm<sup>3</sup> a výkonu 60 k (44 kW). Velký úspěch však tato kombinace nezaznamenala.

V červnu 1991 měl na poznaňském veletrhu premiéru Polonez Caro s novou přídí, lehce modernizovanou karoserí



Sedmimístný Polonez Jamnik (Jezevčík) se třemi řadami sedadel a šesti dveřmi (1979)



V letech 1979 až 1983 vzniklo několik stovek třídveřových vozů Polonez



Soutěžní Polonez 2000 Rally s motorem DOHC 1995 cm<sup>3</sup> o výkonu 180 k



Jeden z mála vozů Polonez 2000 Rally v listopadu 1980 na továrním dvoře

a přepracovaným interiérem. Celkem vůz zaznamenal 270 konstrukčních a stylistických změn. V sezóně 1992 mohl kromě „domácích“ zážehových čtyřválců 1,5 a 1,6 l, nově opatřených vstřikováním paliva a katalyzátorem, dostat pod kapotu i atmosférický diesel francouzské výroby PSA, který z objemu 1905 cm<sup>3</sup> dával výkon 70 k (51,5 kW). Produkce vozů Polonez Caro překročila v roce 1992 hranici 80 tisíc kusů.

V roce 1992 byla po devíti letech ukončena montáž automobilů Polonez 1500 v Egyptě. Celkem jich tam z kompletů CKD smontovali přes 17 tisíc, většina z nich se uplatnila jako taxíky.

Během roku 1993 byla postupně uskutečněna řada dalších zlepšení, rozchod kol byl rozšířen o 59 mm, za příplatek si zákazník mohl objednat posilovací řízení, klimatizaci a řadu dalších, do té doby nenabízených věcí. Koncem roku 1993 přibyl v nabídce motorů šestnáctiventilový zážehový čtyřválec DOHC britské značky Rover o objemu 1398 cm<sup>3</sup>, který s vícebodovým vstřikováním paliva dával výkon 103 k (76 kW). Polonez Caro s ním dosahoval rychlosti až 160 km/h.

V březnu 1994 se stal většinovým vlastníkem automobilky FSO jihokorejský koncern Daewoo, v témže roce výroba vozů Polonez Caro dosáhla rekordních 86 870 kusů a spolu s užitkovými verzemi údajně pokročila hranici 100 tisíc vozidel.



Polonez modelového roku 1989 byl představen v Poznani v červnu 1988

### Poslední roky

V létě 1996 byla zahájena výroba čtyřdvírového sedanu Polonez Atu se stupňovitou zadí, v níž byl zavazadelník o objemu 360 l, jenž se dal sklopením zadního sedadla zvětšit na 570 l. Nadále se ovšem vyráběl i pětidveřový Polonez Caro. Základním motorem pro obě verze byl polský čtyřválec 1,6 l, který s jednobodovým vstřikováním dával 78 k (57 kW), zákazník ovšem mohl zvolit i šestnáctiventilový zážehový motor Rover 1,4 l nebo francouzský diesel 1,9 l.

V dubnu 1997 byly představeny modely Polonez Caro Plus a Atu Plus s nárazníky v barvě vozu, novou palubní deskou a standardně montovaným posilovačem řízení. Dodávaly se pouze se zážehovými motory, od jara 1998 už jen s polským čtyřválcem OHV 1,6 l, jehož výkon díky vícebodovému vstřikování paliva vzrostl na 84 k (62 kW).

Podle tovární statistiky bylo v letech 1978 až 1997 exportováno celkem 227 tisíc automobilů Polonez, z nichž 41 tisíc putovalo do Číny a 31 tisíc do Velké Británie.



Prototyp sanitního vozu Polonez na snímku z Poznaňského veletrhu 1988



Model 1989 měl práh zadních dveří nad nárazníkem a svislá zadní světlá



Polonez Atu měl ve stupňovité zadě zavazadelník základního objemu 360 l

V červenci 1999 se na montážní lince objevily první exempláře nového modelu Polonez Kombi. Pětidveřové kombi dlouhé 4369 mm, široké 1650 mm a vysoké 1510 mm mělo v zádi 449 l prostoru pro zavazadla, jenž se dal složením zadních sedadel zvětšit na 944 l, resp. až na 1539 l (měřeno po strop). Stejně jako modely Caro Plus a Atu Plus mělo kombi pod kapotou zážehový motor 1,6 l MPI o výkonu 84 k (62 kW) spojený s pětistupňovou převodovkou, navíc dostalo příčný stabilizátor zadní nápravy.

Od roku 1998 strmě klesající sériová výroba osobních automobilů Polonez byla zastavena v roce 2001, kdy jich vzniklo jen málo přes 3 tisíce kusů, formálně byla produkce ukončena v dubnu 2002 po smonování posledních osmi desítek exemplářů. Podle statistiky FSO bylo od roku 1978 vyrobeno 1 061 807 vozů Polonez v osobním provedení.

Už od ledna 1988 se vyráběly i užitkové variace na téma Polonez, zejména pickupy s označením Polonez Truck. Jejich výrobcem byla Fabryka Samochodów Dostawczych v Nyse, pouze vozidla určená na export se do roku 1992 lakovala a monovala ve FSO v Žerani.

V letech 1992 až 2003 se postupně inovované užitkové vozy Polonez Truck nadále vyráběly v Nyse, tamější továrna se stala pobočním závodem FSO.

*Jan Tuček*

Foto: FSO, Karel Beránek a archiv autora



Od roku 1991 se vyráběl Polonez Caro s novou přídí (zde je model 1996)

**TERAZ POLONEZ *Kombi* 1.6 MPI**  
W interesie całej rodziny

**DAEWOO**  
**Dobry wybór**

Prospekt automobilu Polonez Kombi vyráběného v letech 1999 až 2002



Nového tisíciletí se Polonez dožil ve verzích Caro Plus (vlevo) a Atu Plus



Nejdelenší užitková verze: Polonez Truck 2000 Roy se čtyřdveřovou kabinou