



Polski Fiat 125 P v provedení modelového roku 1978

Polski Fiat 125 P Polský komfort

V roce 1968 začala varšavská automobilka FSO vedle tradičních typů Warszawa a Syrena vyrábět licenční sedan střední třídy Polski Fiat 125 P. Jeho kariéra trvala dlouhých třicet let.

Fiat v Polsku

Fiat výrazně přispěl k motorizaci Polska už ve třicátých letech minulého století. Podle smlouvy uzavřené v roce 1931 začal o čtyři roky později varšavský strojírenský podnik Państwowe Zakłady Inżynierii montovat a později vyrábět automobily Polski Fiat 508, kompaktní vozy poháněné litrovým čtyřválcem, jejichž italský vzor proslul pod pojmenováním Balilla.

V letech 1936 až 1938 jich z varšavské továrny vyjelo přes 6 tisíc. Vedle nich se montovaly i nákladní vozy a autobusy

Polski Fiat 621 L a 621 R. Spolupráci přerušenou v září 1939 válkou se v poválečných letech obnovit nepodařilo, komunistické Polsko muselo podle příkazu z Moskvy vyrábět automobily podle sovětského vzoru. Od roku 1948 budovaná továrna FSO (Fabryka Samochodów Osobowych) začala v listopadu 1951 montovat vozy M-20 Warszawa, obdobu klasického sovětského typu GAZ M-20 Poběda.

Od roku 1957 se vedle průběžně modernizovaných aut Warszawa začaly ve FSO vyrábět malé vozy Syrena s dvoudobým motorem

a pohonem předních kol. Produkce obou typů dosáhla v roce 1966 úrovně 31 tisíc kusů, z toho necelých 18 tisíc automobilů Warszawa a přes 13 tisíc vozů Syrena. Zatímco Syrena se v roce 1972 z FSO přestěhovala do nové automobilky FSM (Fabryka Samochodów Małolitrażowych) do Slezska, produkce vozů Warszawa byla v únoru 1973 ukončena.

Mezitím polská vláda v polovině šedesátých let přijala rozhodnutí o obnovení spolupráce s koncernem Fiat. Podle smluv podepsaných na přelomu let 1965 a 1966 měla turínská automobilka zavést ve FSO výrobu vozů střední třídy vhodných pro východoevropské podmínky. Dne 28. listopadu 1967 opustil novou montážní linku v Žerani první Polski Fiat 125 P, skutečně se však montáž polských „stopětadvacíté“ rozběhla až v roce 1968, kdy se jich vyrobilo přes 7 tisíc.

Zpočátku přicházela značná část dílů a skupin z Itálie a z Jugoslávie, z továrny Crvena Zastava v srbském Kragujevacu, jež vyráběla licenční vozy Fiat už od sedmdesátých let. Od roku 1969 jako protihodnota – především za zadní nápravy, plastové díly a systémy topení a větrání – putovaly do Kragujevace rozložené vozy Polski Fiat 125 P a na místě se montovaly pro jugoslávský trh.

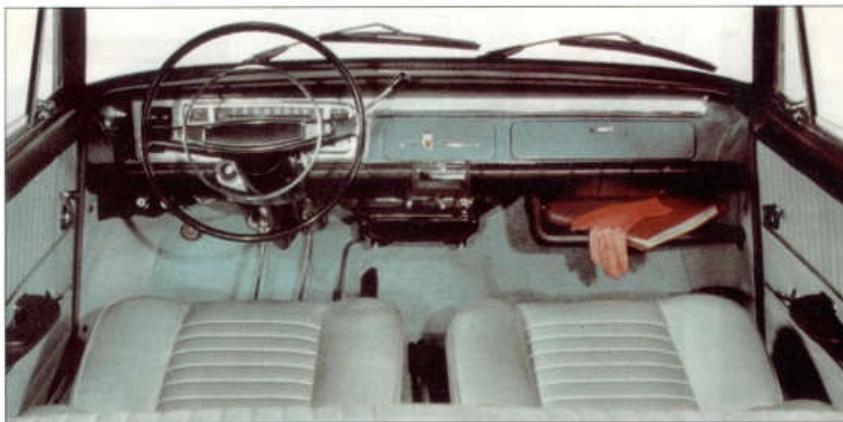
Solidní kompromis

Polski Fiat 125 P vznikl kombinací v té době moderní karoserie vozu Fiat 125 představeného v květnu 1967 s poháněcím ústrojím a podvozkovými skupinami vozů Fiat 1300/1500 předchozí generace. Zdědil po nich čtyřválcové motory s rozvodem OHV, řadicí páku pod volantem a palubní desku ve stylu první poloviny sedmdesátých let.

Důležitější však bylo, že převzal brzdovou soustavu „stopětadvacítky“ s kotoučovými brzdami na všech čtyřech kolech a podtlakovým posilovačem. V kontextu tehdejší východoevropské produkce to byl solidně



Trojice vozů Polski Fiat 125 P pózuje ve Varšavě v roce 1968



První provedení palubní desky, řadicí páka byla zpočátku u volantu

stavěný a pohodlný automobil se slušnými jízdními vlastnostmi i výkony.

Polski Fiat 125 P debutoval s motorem 1295 cm³ o výkonu 60 k (44 kW), v sezóně 1969 nabídku rozšířil větší čtyřválec 1481 cm³ naladěný na 70 k (51,5 kW). Převodovka byla v obou případech čtyřstupňová. Přední kola měl zavěšená nezávisle na lichoběžníkových polonápravách doplněných vinutými pružinami, teleskopickými tlumiči a příčným stabilizátorem, poháněná tuhá zadní náprava byla odpružena podélnými půleliptickými listovými pery, opět s teleskopickými tlumiči.

Jezdil na třináctipalcových kolech s pneumatikami 5.60 S - 13, palivová nádrž v zádi měla objem 45 l. Při rozvoru náprav 2505 mm a rozchodu kol 1298 mm vpředu a 1275 mm vzadu byl pětimístný sedan dlouhý 4233 mm, široký 1625 mm a vysoký 1440 mm. Ve stupňovité zádi měl zavazadlový prostor 360 l. Vykazoval pohotovostní hmotnost 970 kg a celkovou 1370 kg, s motorem 1,3 l dosahoval rychlosti 140 km/h, se čtyřválcem 1,5 l přes 150 km/h.

V roce 1969 ve varšavském FSO zhotovili necelých 15 tisíc „stopětadvacítek“,

přičemž se neustále zvyšoval podíl dílů vyroběných v Polsku. Tento proces pokračoval i v roce 1970, kdy se produkce přiblížila k hranici 32 tisíc automobilů, včetně 3400 kompletů určených k montáži v Jugoslávii.

Do Československa se automobily Polski Fiat 125 P začaly dovážet v létě 1969. Mototechna je nabízela na volném trhu za nemalých 110 000 Kč (s motorem 1300 cm³) a 121 000 Kčs (1500 cm³). Ze tří tisíc dovezených vozů se do konce roku podařilo prodat jen 1200, v sezóně 1970 musely být ceny sníženy na 99 000 a 110 000 Kčs a koncem roku se polské sedany doprodávaly za 75 000 a 80 000 Kčs.

V roce 1971 k nám bylo dovezeno 9500 polských „stopětadvacítek“, jejichž ceny od června klesly na 65 000 a 70 000 Kčs. Změna cen souvisela se zahájením prodeje sovětských automobilů VAZ-2101 Žiguli.

Postupná zlepšení

Na jaře 1971 dostaly vozy Polski Fiat 125 P zdokonalenou dvouokruhovou brzdovou soustavu, v červnu téhož roku obdivovali návštěvníci poznaňského veletrhu pětidveřové kombi odvozené ze sedanu



Polski Fiat 125 P patřil k nejpohodlnějším vozům východního bloku



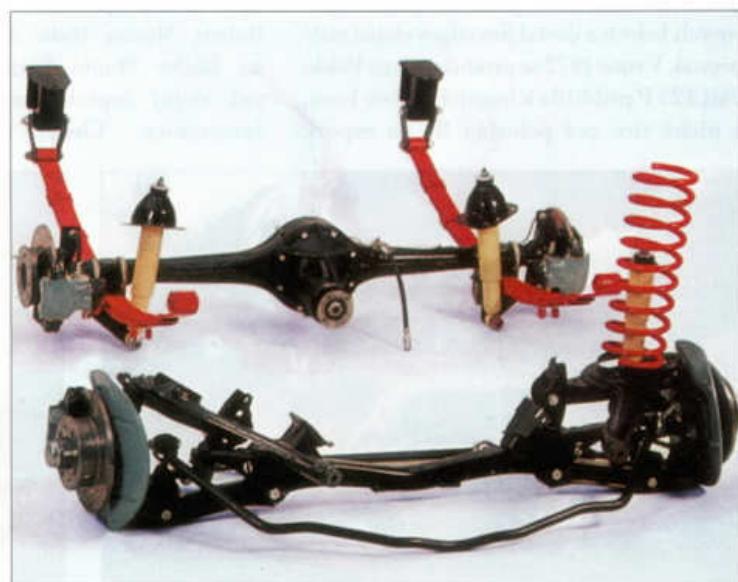
V modelovém roce 1972 už byla řadicí páka na středním tunelu

a vybavené výkonnějším motorem 1,5 l. Kombi mělo užitečnou hmotnost zvýšenou na 450 kg a o 33 mm zvýšenou střechu, délku i šířku se nelišilo od sedanu. Až do roku 1973 byla výroba kombi jen malosériová, automobilka musela především zvyšovat produkcí a export sedanů, ale také více dbát na jejich kvalitu.

V červnu 1972 byly v Poznani představeny lehce modernizované vozy 125 P s uzavřeným chladicím okruhem, řadicí pákou přemístěnou na střední tunel a s nově naladěnými motory. Čtyřválec 1,3 l



Tři pohledy na Polski Fiat 125 P s hlavními rozměry (1968)



Přední závěsy s vinutými pružinami a tuhá zadní náprava s listovýmipery



FIAT 125 P - rychlosť a luxus

Mototechna

Mototechna prodávala automobily Polski Fiat 125 P od léta 1969

FIAT 125 P – 1300, 1500



Propagační pohlednice Mototechny z období 1969–70



Model 1973 s černou maskou z plastu a s plochými klikami dveří

dával 65 k (48 kW), výkon motoru 1,5 l vzrostl na 75 k (55 kW), zároveň se objevila i jeho verze pro nízkooktanový benzín s výkonem 65 k (48 kW).

Pro provoz ve venkovských podmírkách byl určen sedan se světlou výškou zvětšenou o 40 mm, který jezdil na patnáctipalcových kolech a dostal jim odpovidající stálý převod. V roce 1972 se produkce vozů Polski Fiat 125 P přiblížila k hranici 60 tisíc kusů, z nichž více než polovina šla na export.

Do Egypta bylo dodáno pět stovek rozložených vozů určených k montáži na místě, připravovala se i montáž v Kolumbii.

Image polských „stopětadvacíté“ vylepšovaly výsledky továrního soutěžního týmu, který startoval s vozy skupiny A2 s motory upravenými v Turině. V lednu 1972 vyhrál Robert Mucha třídu A2 do 1600 cm³ na Rallye Monte Carlo, pod Akropolí pak stejný úspěch zaznamenal Andrzej Jaroszewicz. Členy úspěšné tovární

ekipy byli také Maciej Stawowiak, Marek Varisella a Ryszard Nowický.

Významnou propagační akcí se stala rekordní jízda vozu Polski Fiat 125 P uspořádaná ve druhé polovině června 1973 na dálničním úseku Wroclaw-Legnica. Vůz vybavený motorem 1,5 l nadaným na 85 k (63 kW), za jehož volantem se střídalo celkem osm jezdců, mezi nimiž figuroval i populární Sobieslaw Zasada, překonal mezinárodní rekordy třídy do 1500 cm³ na 25 000 km, 25 000 mil a 50 000 km, ve všech případech průměrem přes 138 km/h.

Od jara 1973 měly polské „stopětadvacítky“ novou masku z černého plastu, ploché klíky dveří a přední sedadla připravená k montáži opěrek hlav. Dostaly také novou zadní nápravu opatřenou dvojicí podélných rámů a novými listovými pery, jež měla místo dřívějších pěti listů jen dva, širší a delší.

Rekonstrukce části výrobního závodu přinesla v roce 1973 zvýšení kapacity svařovny i montážní linky a také modernizaci lakovny. Bylo možné ve větší míře vyrábět odvozené karosářské verze: kombi, pikapy a sanitky. Produkce roku 1973 překročila 72 tisíc automobilů typu 125 P, ale také 10,5 tisice vozů v rozloženém stavu,



Robert Mucha a jeho vůz v cíli Rallye Monte Carlo 1973



Dvojice soutěžních vozů Polski Fiat 125 P z let 1972–73



V červnu 1973 překonal Polski Fiat 125 P tři rychlostní rekordy



Za volantem rekordního vozu se střídalo celkem osm jezdců

určených k montáži v Jugoslávii (přes osm tisíc), Egyptě a Kolumbii.

V dubnu 1974 se vozy Polski Fiat 125 P poprvé oficiálně představily v USA, na autosalonu v New Yorku. V sezóně 1974 byl také zahájen jejich export do Velké Británie, samozřejmě s volantem vpravo.

Zpestřením výrobního programu byly v sezóně 1974 sportovně laděné sedany Polski Fiat 125 P s označením Monte Carlo 1600 a Akropolis 1800. Měly karoserii ozdobenou podélnými „rychlými“ pruhy ve stylu továrních soutěžních vozů, třináctipalcová litá kola opatřená pneumatikami 175 SR 13, resp. 185 SR 13, a upravenou palubní desku doplněnou otáčkoměrem.

Pod kapotou měly motory s rozvodem DOHC se dvěma vačkovými hřídeli v hlavě převzaté z typu Polski Fiat 132 P montovaného ve FSO. První poháněl čtyřválec 1592 cm³ o výkonu 98 k (72 kW) při 6000 ot/min, druhý měl motor prevrtaný na 1756 cm³ a vyladěný na 108 k (79,5 kW) při 6000 ot/min. Dosahovaly největší rychlosti 165 a 170 km/h, jejich produkce se však počítala jen na desítky.

Počátkem října 1974 se na výstavě pořádané ve Varšavě na oslavu třicátého výročí komunistického Polska objevil 2+2místný dvoudveřový kabriolet Polski Fiat 125 P. Měl motor 1,5 l, bezrámová okna ve dveřích, skládací plátněnou střechu a palubní desku připravovanou do sériové výroby na jaro 1975. Údajně vznikl v několika exemplářích, slibované malosériové výroby se však nedočkal.



Bylo jich málo: pětidveřové kombi v provedení z roku 1973



Jeden z prvních vozů pickup s laminátovou nástavbou (1973)



Dvoudveřový kabriolet se představil v říjnu 1974 ve Varšavě

Od léta 1974 se v ulicích Varšavy začaly objevovat sedmimístné automobily se třemi páry bočních dveří. Rodily se po jednotlivých kusech ve vývojových dílnách FSO na zesílené podvozkové plošině typu 125 P s rozvorem prodlouženým na 3400 mm. Jejich celková délka přesahovala 5,1 m

a není tedy divu, že dostaly přezdívku „Jamník“ neboli jezevčík.

Existovaly v otevřeném vyhlídkovém provedení, ale také s pevnou, případně prosklenou střechou. Poháněl je výkonnější motor 1,5 l a jezdily na třináctipalcových kolech obutých do pneumatik 175 SR 13.



Sedmimístný 5,1 m dlouhý vyhlídkový vůz „Jamník“ (1974)



Uzávřený šestidveřový „Jamník“ s prosklenou střechou (1974)



Model 1975 měl větší přední blikače a vodorovné zadní svítilny



Pětidveřové kombi nabízelo až 1,1 m³ prostoru pro náklad

Sloužily cestovním kancelářím a hotelům, převahu měly uzavřené vozy „Jamník“.

Čtyři stovky změn

Na jaře 1975 dostaly vozy Polski Fiat 125 P nově tvarovanou masku, na kterou po stranách navazovala výrazně zvětšená kombinace obrysových světel a blikáčů. Ty byly nyní vidět i ze stran, takže z předních blatníků zmizely kruhové blikáče. Původní dva páry svislých zadních světel nahradily rozměrně vodorovně orientované zadní světilny, na bocích se objevily nové ozdobné lišty, změnily se i poklice kol.

Nově tvarované nižší nárazníky bez svislých členů byly opatřeny vodorovnou pryžovou lištou, jež je chráníla při drobných kolizích.

Model 1975 měl zcela novou palubní desku s rozměrnou „kapličkou“ z černého

plastu, v níž bylo mimo jiné místo pro elektronický otáčkoměr a radiopřijímač. Výkonnější soustava větrání a topení byla vybavena dvourychlostním větrákem, za příplatek se montovalo elektricky vyuřívané zadní okno. Součástí standardní výbavy byly radiální pneumatiky 165 SR 13.

Podle výrobce zaznamenal vůz modelového ročníku 1975 celkem čtyři stovky větších i menších změn a úprav.

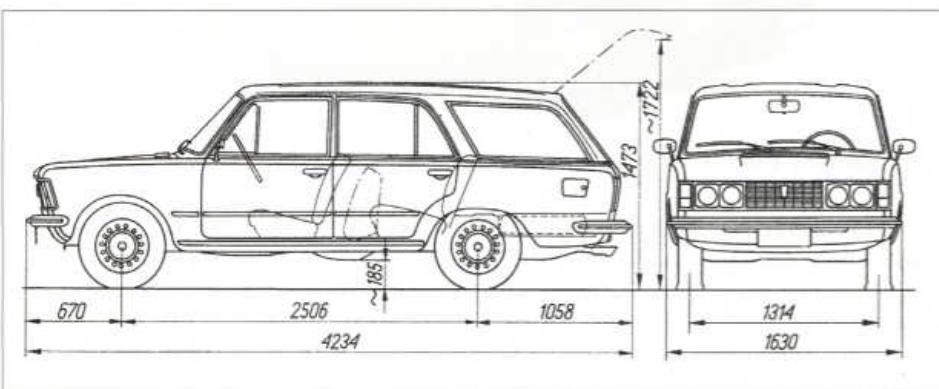
V roce 1975 produkce kompletních vozů Polski Fiat 125 P poprvé překročila hranici 100 tisíc kusů, kromě toho v Žerani vyrobili i 14 tisíc rozložených vozů tohoto typu, z nichž část byla určena pro nové montovny v Thajsku a Indonésii.

Do Československa byl v roce 1975 dovezen rekordní počet 12 725 polských „stopětadvacítek“. Mototechna však měla

potíže s jejich odbytem. Od léta nabízela skladové vozy ročníku 1974 za 59 050 a 59 850 Kčs, koncem roku jí však stejně zůstávalo v zásobách přes 8400 aut.

V roce 1976 byl dovoz polských sedanů snížen na 7200 kusů a od poloviny března se vozy modelového roku 1975 prodávaly jen za 54 900 a 60 300 Kčs, zatímco modely 1976 stály 56 700 a 62 100 Kčs. Operace se podařila, zásoby poklesly na 3800 vozů a během sezóny 1977 zmizely úplně.

V roce 1976 dosáhla produkce komplet-ních automobilů Polski Fiat 125 P přes 101 tisíc kusů, dalších 16 tisíc vozů bylo expedováno v rozloženém stavu, mimo jiné i do nových montoven v Irsku a v Malajsii. Od jara 1976 vozy dostaly zesílenou zadní nápravu, trojúhelníková okénka v předních dveřích už nebyla vyklápěcí, ale pevná.



Hlavní rozměry pětidveřového kombi Polski Fiat 125 P



16



Z kombi byla odvozena sanitka se zvýšenou střechou (1975)



Pickup v úpravě s plastovou plachtou, vysoký 1,90 m



Pickup přepravil dvě osoby a 400 kg nákladu



FSO 125 P z roku 1983 s minimem chromovaných dílů



Palubní deska vozu Polski Fiat 125 P ročníku 1978



Pod zadním víkem sedanu byl 360litrový prostor pro zavazadla

V sezóně 1977 se vedle standardních sedanů objevil i model 125 P Lux s motorem 1,5 l, bohatší výbavou a novou maskou s obdélníkovými světlomety z východoněmecké produkce. Menší počet „stopětadvacíté“ byl stejně jako v roce 1976 vybaven motorem 1481 cm³ s výkonem zvýšeným na 82 k (60 kW).

Automobily Polski Fiat 125 P se využívaly do čtyř desítek zemí světa, jejich hlavním prodejním argumentem byl výhodný poměr mezi pořizovací cenou a nabízenou užitnou hodnotou. Např. ve Velké Británii se v roce 1976 prodávala polská „stopětadvacítka“ s motorem 1481 cm³ a karoseriemi sedan a kombi za 1449 a 1649 liber. Přitom třímetrový „knedlík“ Mini 850 tehdy stál 1496 liber a za malíčké kombi Mini Clubman Estate musel zákazník zaplatit 1563 liber.

Podobně ve Francii byly v sezóně 1977 vozy Polski Fiat 125 PX s lepší výbavou k mání za 16 868 F (sedan 1300) až 18 968 franků (kombi 1500). Přitom Citroën Ami 8 se vzduchem chlazeným dvouválcem stál 18 060 franků jako sedan a 19 060 franků v provedení kombi. Renault 4 TL se prodával za 18 100 F a Renault 6 za 19 800 franků.

Prodloužená kariéra

V květnu 1978 byla zahájena sériová výroba typu Polonez se zcela novou karosérií se splývavou zadí, z něhož Polski Fiat 125 P převzal v září téhož roku volant, otvírání víka zavazadlového prostoru z vnitřku vozu a další detaily.

Produkce typu 125 P postupně klesala, z 98 tisíc v roce 1978 na necelých 70 tisíc o dva roky později a na 51 tisíc v roce 1981, kdy bylo posledních sedm stovek polských „stopětadvacíté“ dovezeno do Československa. Doprodávaly se ještě v sezóně 1982, celkem jich čeští a slovenští motoristé od roku 1969 kupili 81 tisíc.

Podle původních předpokladů měla kariéra „stopětadvacítky“ skončit rokem 1982, ale všechno bylo jinak. Po vyhlášení výjimečného stavu v prosinci 1981 následovalo období nejistoty, ale také drastické snížení prostředků na kooperace se zahraničními partnery. Zhoršila se dostupnost řady dílů, poklesla kvalita i kvalita vyráběných vozů.

V roce 1982 produkuje typu 125 P, který právě překonal milionovou hranici, klesla

na 47 tisíc kusů. Zároveň turínský koncern vzhledem k neodpovídající kvalitě vozů neprodloužil licenční smlouvu. Značka Polski Fiat tak ze „stopětadvacíté“ musela zmizet.

Od ledna 1983 se poněkud obstarožní automobily ze Žeraně prodávaly pod označením FSO 125 P a místo původního znaku nesly na masce kruhový emblém varšavské továrny. Novinkou byly malé přídavné blikáče umístěné šikmo na předních blatnících a černé plastové kryty středů kol, jež nahradily dřívější chromované poklice. Nedostatkový chrom zbyl vlastně jen na rámcích oken, ostatní dříve chromované prvky – včetně nárazníků – byly černé.

V polovině osmdesátých let tvořil typ 125 P přes dvě třetiny produkce FSO a jeho roční výroba se navzdory potížím s dodávkami materiálu a se subdodavateli opět vyhoupla nad 60 tisíc vozů. Polská „stopětadvacítka“ nakonec přežila i pád komunismu, poslední z 1 445 699 automobilů tohoto typu opustil výrobní linku v Žerani až 29. června 1991.

*Text: Jan Tuček
Foto: archiv autora*