

MALUCH

Maluch, o którym opowiem, przyszedł na świat w 1985 roku w Bielsku-Białej, w Fabryce Samochodów Małolitrażowych, powstałej w styczniu 1972 roku z przekształcenia dawnej Wytwórni Sprzętu Mechanicznego.

Wszyscy domyślają się już chyba, że będzie to opowiadanie o niepowtarzalnym i wyjątkowym samochodzie Fiat 126p.

Jego rodzina pochodziła z Włoch, w Polsce samochody te produkowane były na licencji od 6 czerwca 1973 do 22 września 2000 roku, jako ulepszenie modelu 500 Nuova produkowanego we Włoszech od 1957 roku. Oprócz walorów tego modelu, pod uwagę brano również warunki licencji; strona polska preferowała jej spłatę gotowymi samochodami lub częściami do tego auta. Na takie warunki przystał włoski Fiat.

Pojazd napędzany był benzynowym, czterosurowym, silnikiem typu R2, chłodzonym powietrzem, umieszczonym w tylnej części pojazdu. Napęd był przenoszony poprzez czterobiegową ręczną skrzynię biegów na koła tylne.

Pomysł, aby masową produkcję takiego samochodu uruchomić w Polsce powstał już na początku lat siedemdziesiątych, kiedy do władzy doszedł Edward Gierek i ludzie uwierzyli, że gospodarka w Polsce wreszcie ruszy z kopyta. Według zapowiedzi miał to być samochód dostępny dla każdego, także dla prostego robotnika. W tamtym czasie dużo się o tym mówiło i pisało. W gazetach pokazywano nawet jego wizerunki i opisywano wyposażenie. Rzeczywistość była jednak trochę bardziej brutalna.

Pierwsze Polskie Fiaty 126p trafiły na polski rynek latem 1973 roku. Na giełdach samochodowych cena pojazdu dochodziła do 110 tysięcy złotych. Samochód trafił również do sprzedaży w tak zwanym eksporcie wewnętrznym, za cenę 1100 dolarów amerykańskich. W tym czasie średnia pensja w Polsce oscylowała pomiędzy 3 a 4 tysiącami złotych. Oficjalna pensja minimalna wynosiła wtedy 1000 zł, a od 1974 roku 1200 zł.

Aby samochód mógł trafić do jak najszerzych kręgów społeczeństwa 5 lutego 1973 roku bank PKO rozpoczął przyjmowanie przedpłat na zakup Polskiego Fiata 126p. Cenę samochodu wyznaczono na 69 000 zł i obiecano, że pierwsze egzemplarze trafią do posiadaczy przedpłat w 1977 roku, lub wcześniej – drogą losowania.

Wobec olbrzymiego zainteresowania taką formą sprzedaży we wrześniu 1975 roku oddano do użytku zakład FSM nr 2 w Tychach, który był w stanie wyprodukować do 200 000 samochodów rocznie. Fiat 126p był samochodem, który zmotoryzował polskie społeczeństwo. Mimo wysokiej ceny, był najtańszym samochodem dostępnym na polskim rynku. Do tego jego prosta konstrukcja umożliwiała samodzielne naprawy. Krytykowano go za słabe osiągi, niską skuteczność hamulców, ciasnotę i minimalny bagażnik. Lecz mimo tego szybko stał się jednym z najczęściej spotykanych samochodów na polskich drogach. W jego wnętrzu mogły się zmieścić cztery osoby – dwoje dorosłych i dwoje dzieci. W rzeczywistości często zdarzało się, że upychało się w nim nawet 5 dorosłych osób.

W maju 1979 roku – na 2 lata przed terminem – FSM zakończyła spłatę zobowiązań licencyjnych wobec Fiata a w październiku 1981 roku zakład FSM w Tychach wyprodukował milionowego Polskiego Fiata 126p.

Samochodzik cały czas był modernizowany. W 1983 roku powstał samochód, oznaczony symbolem **FL** (*face lifting* – „operacja plastyczna”), który wszedł do produkcji w grudniu 1984 roku. Pojazd otrzymał nowe zderzaki z tworzywa sztucznego, lepiej dopasowane do kształtu nadwozia; w tylnym zderzaku mocowano światła cofania i przeciwmgielne. Zmieniono kształt

ozdobnych listew, które umieszczono niżej, przy dolnych krawędziach. Samochód otrzymał nową deskę rozdzielczą z kontrolkami i zestawem wskaźników z przełącznikami klawiszowymi, których obsługa nie wymagała odrywania rąk od kierownicy. W centralnej części deski rozdzielczej umieszczono konsolę z miejscem na radio, zapalniczkę i popielniczkę. Po stronie pasażera umieszczono półkę na drobiazgi i miejsce do zamontowania głośnika. Można było składać oparcie tylnej kanapy. Zmieniono wystrój tapicerki oraz kształt klamek wewnętrznych i korbek szyb. Przede wszystkim zmodernizowano też układ zapłonowy, wprowadzając dwubiegunową cewkę, co pozwoliło wyeliminować rozdzielacz zapłonu. Nie było już rozrusznika mechanicznego uruchamianego dźwignią. Zastąpiono go rozrusznikiem elektrycznym, uruchamianym kluczykiem.

Taki samochód był marzeniem wszystkich młodszych i starszych Polaków. Przyszli właściciele tego konkretnego „malucha”, o którym będzie mowa w tym opowiadaniu, także od dłuższego czasu przymierzali się do kupna fiacika, ale wciąż brakowało im kasy. I wtedy, na początku 1985 roku los się do nich uśmiechnął. Nadarzyła się wyjątkowa okazja. Pewien człowiek, który dokonywał regularnych przedpłat w PKO wylosował wcześniejszy przydział samochodu, ale po warunkiem wpłacenia reszty należności. Ponieważ nie było go na to stać postanowił oddać samochód temu, kto zapłaci mu pełne 630 tysięcy złotych.

W ten sposób pewni młodzi małżonkowie stali się w marcu 1985 roku właścicielami „malucha” z karoserią w pięknym kolorze „zomo blu”. Był to piękny okaz FL-ki, która miała już alternator a nie prądnicę. Jakimś cudem nabierali okrągłe 630 tysięcy; trochę się zadłużyli ale patrząc realnie i trzeźwo – byli wypłacalni. Wspomogła ich rodzina, która zgodziła się cierpliwie czekać na spłatę długu. Jeszcze przed rokiem, nawet w najśmielszych marzeniach, nie liczyli na to, że będą jeździć własnym samochodem.

Ona była świeżo po kursie prawa jazdy i nie odczuwała żadnego strachu przed jazdą, ale on od lat nie miał żadnego kontaktu z samochodem. Prawo jazdy zrobił przed ponad dziesięcioma laty, jeszcze na „Warszawie”, która miała drążek zmiany biegów przy kierownicy. Od tamtego czasu nie siedział za kierownicą. Aż trudno opisać, co się biedna żona nadenerwowała przypominając mu jak się taki narowisty pojazd prowadzi. Zanim pozwoliła mu wyjechać na ulice miasta, musiał ćwiczyć na bocznej, polnej drodze aby właściwie opanować koordynację ruchową rąk i nóg. Nie było to znowu zbyt wielkim wyzwaniem, szybko więc przypominał sobie wszystkie zasady.

Maluch dostał piękne, czarne tablice rejestracyjne z białym oznaczeniem WB 7553. Litery WB oznaczały województwo wałbrzyskie, powstałe w 1975 roku, kiedy I sekretarzem PZPR był Edward Gierek. W zamyśle ludzi, którzy wprowadzali wówczas reformę administracyjną dokonując podziału polski na 49 województw, miała ona pobudzić rozwój ważnych, ale mniejszych miejscowości pozostających dotąd w cieniu wielkich, starych miast wojewódzkich. I trzeba uczciwie przyznać, że to się w dużym stopniu udało. A cyfry też były symboliczne: 75 to rok urodzenia ich córki a 53 to rok urodzin ich obojga.

Początkowo odprowadzali samochodzik do garażu teścia, ale wkrótce już nie chciało im się biegać przez całe osiedle. Poza tym zdarzyło się też, że wyjeżdżając z garażu żona otarła lekko bok auta o betonowy murek ograniczający zjazd do garażu. Potem samochód stał już na podwórzu za ich kamienicą. Właściciele byli dumni, był to pierwszy samochód w tej starej kamienicy. Prezentował się pięknie.

Latem 1985 roku właściciele tego cuda postanowili spędzić wakacje nad polskim morzem. Wyruszyli swym maluchem do Ustronia Morskiego. Na tylnym siedzeniu ulokowali dziecko, obok mieściły się torby a na dachu zamocowali dwie walizki. Po drodze robili kilka przerw na

leśnych parkingach, żeby autko się nie zagotowało. Mogli wtedy też rozłożyć na drewnianych stolikach płócienną serwetkę i zjeść kanapki, usmażone kotlety i jajka na twardo. Po odpoczynku maluch ruszał w dalszą drogę. Zachowywał się doskonale i był niezawodny. Zawiózł ich bezpiecznie na miejsce i tak samo bezpiecznie odwiózł ich z powrotem do domu.

Bardzo często jeździli do rodziny we Wrocławiu. Oboje lubili jeździć więc te wyjazdy były dla nich frajdą. Zdarzało się nawet, że jechali do Wrocławia, przywozili rodziców do siebie a potem odwozili ich z powrotem, robiąc cztery kursy tą samą trasą.

Cierpieli bardzo kiedy we Wrocławiu trzeba było przejechać ulicą Czekoladową. Ta słynna ulica wybrukowana była wielkimi „kocimi łbami”, po których chyba tylko czołgi mogłyby się płynnie poruszać. Maluszek trząś się i telepał, miało się wrażenie, że zaraz się rozsypie lub pogubi wszystkie śruby. Na szczęście wytrzymał te tortury.

Trochę gorzej było zimą, szczególnie po kilku latach, kiedy akumulator szybciej się rozładowywał. Trzeba było wówczas wieczorem wyciągać akumulator z samochodu, ładować go prostownikiem całą noc i rano ponownie montować w samochodzie. Mimo tego zdarzało się czasami, że maluszek nie chciał zapalić; trzeba go było wówczas uruchomić „na pych”. Jeśli do tego w pobliżu nie było nikogo do pomocy, otwierało się po prostu drzwi i trzymając za kierownicę rozpędzało się go na luzie, a kiedy toczył się już odpowiednio szybko, trzeba było sprawnie wskoczyć do środka i wrzucić dwójkę – to działało.

Zimą zdarzało się, że samochód zostawał zasypany śniegiem. Na szczęście nie był zbyt ciężki. Radzono sobie w prosty sposób. Należało otworzyć drzwi, oprzeć ramę malucha na ramieniu i wynieść go ze śniegu, uwalniając z zasy.

To maluch w znacznym stopniu przyczynił się do rozwoju turystyki. Można było wreszcie penetrować wszystkie bliższe i dalsze okolice, dotrzeć do miejsc, które wcześniej były trudno dostępne dla niezmotoryzowanych. Polacy ruszyli się z domów i poznawali piękno swego kraju. W tamtym czasie nie było żadnego GPS-a, jechało się korzystając z tradycyjnej mapy turystycznej. Osoba siedząca obok kierowcy „robiła wtedy za pilota”. Nasz maluch także zjeździł prawie cały Dolny Śląsk.

Maluchem wybierano się nawet za granicę. Pewna znana mi koleżanka, wraz z towarzyszącą jej dziewczyną wybrały się swym maluchem aż do Bułgarii, nad Morze Czarne. Dojechały i wróciły bez większych problemów.

Właściciele malucha, o którym jest tu mowa, często spędzali wakacje nad jeziorem Głębokim, koło Międzyrzecza. Dzisiaj jest to znany ośrodek, wtedy był tam jeszcze wielki spokój i cisza. Ludzi było niewielu, można było do woli pływać po jeziorze pontonem i spacerować swobodnie po czystych, sosnowych, lubuskich lasach. Kiedy nie mieli jeszcze samochodu, podróż na miejsce wymagała najpierw przejazdu pociągiem a następnie jeszcze autobusem PKS. Aby dotrzeć na miejsce trzeba było spędzić w podróży prawie cały dzień.

Samochodem, nawet z postojami po drodze, docierali do Głębokiego po kilku godzinach. Nie targali walizek, nie biegali z dworca autobusowego na dworzec kolejowy. Do tego, w razie niepogody nie byli uwiązani do miejsca postoju, mogli zwiedzać nawet dalsze okolice.

Pewnie, że czasem maluch odmawiał pracy. Jak każde urządzenie mechaniczne wymagał napraw. Najzabawniejsze zdarzenie, które wtedy wcale nie było aż tak zabawne, miało miejsce pewnego letniego dnia na ruchliwym skrzyżowaniu w centrum Wrocławia. Światła za światłami, ciągle stop i znowu trzeba ruszać do przodu. Prowadziła właścicielka, właściciel siedział obok. Po kolejnym starciu na zielonym świetle, trzeba było znowu wrzucić jedynkę. Tymczasem, po przesunięciu drążka zmiany biegów do przodu, gałka drążka wraz z całym drążkiem

została jej w ręku - wyszła z obudowy. Trzymając oderwany drążek w ręku, spytała przerażona męża: - Co mam teraz zrobić?

Uratował ich spokój. Na jedyńce zjechali na pobocze, zobaczyli, że drążek ma na końcu gwint, więc po chwili udało się im wkręcić drążek z powrotem w otwór w obudowie.

Naprawy były coraz częstsze. Mieli zaprzyjaźnionego pana, „złotą rączkę”, którego polecił im szwagier żony. Ten pan bardzo przykładał się do swej pracy i byli z niego bardzo zadowoleni. Chociaż dbali o malucha jak tylko mogli, brak garażu i wiek auta robiły swoje. Nie pomagało izolowanie podwozia, zimowa sól i rdza gryzły go systematycznie. Coraz częściej myśleli więc o zmianie samochodu. Rodzina się powiększyła, przydałoby się większe auto, ale żał im było rozstawać się z ich wspaniałym maluszkiem i oddawać go w cudze ręce. Po ośmiu latach mocno się do niego przyzwyczaili.

Na szczęście trafił się kupiec w rodzinie, właśnie ten szwagier, który potrzebował auta do codziennej jazdy na teren różnych budów, którymi kierował. Nie targowali się, nie chodziło o pieniądze. Byli zadowoleni, że auto zostanie w rodzinie.

Wiosną 1993 roku pożegnali się ze swym wspaniałym „maluszkiem”. Zamienili go na nieco większy Fiat Uno. Ale to już inna historia.

Wiedzieli, że szwagier korzystał z malucha przez kolejnych kilka lat, a kiedy samochód już naprawdę zaczął się sypać, oddał go na części temu panu, który go regularnie naprawiał.

W ten sposób ten wspaniały maluch w kolorze „zomo blu”, nawet po wyłączeniu z ruchu, przysłużył się jeszcze wielokrotnie swoim „krewnym” - innym, młodszym maluchom, w których zostały zamontowane jego części.