

Samochody "made in Poland"

data aktualizacji: 2017.08.08



W jakiej kondycji jest polska motoryzacja i czy w ogóle jeszcze istnieje? Wbrew dosyć powszechnym, pesymistycznym opiniom - ma się całkiem nieźle. O inwestycjach, poczynionych w ostatnich latach można napisać książkę. Prężnie działają fabryki samochodów Fiata, Opla i Volkswagena. Za dwa lata ruszy produkcja silników w nowej fabryce Mercedesa. Rok wcześniej w fabryce Toyoty w Wałbrzychu rozpocznie się produkcja nowoczesnych przekładni do napędów hybrydowych - a to jeszcze nie wszystko.

W powojennej historii polskiej motoryzacji najbardziej zapadły nam w pamięć trzy kamienie milowe, za które można uznać licencyjną produkcję Fiatów 126p i 125p oraz Poloneza. Przeżywającego dziś swój renesans na rynku youngtimerów Malucha, produkowaliśmy w latach 1973 - 2000 w Fabrykach Samochodów Małolitrażowych w Bielsku-Białej i Tychach. Swego czasu, był najpopularniejszym samochodem w Polsce. W naszym kraju wyprodukowano łącznie 3 318 674 sztuk, większość z nich w Tychach.

Polski Fiat 125p był produktem z wyższej półki. Na krajowym rynku zastąpił przestarzałą Warszawę, którą produkowaliśmy w oparciu o konstrukcję radzieckiego samochodu M-20 Pobieda. Osobowy samochód klasy średniej - Fiat 125p, powstawał w warszawskiej FSO od 1967 do 1991 roku. Po wygaśnięciu włoskiej licencji, w 1983 roku nazwę zmieniono na FSO 1300 i 1500. Podstawowym i najpopularniejszym nadwoziem był 4-drzwiowy sedan, a w latach 70. wprowadzono również wersje pickup i kombi. Łącznie powstało 1 445 699 egzemplarzy. W roku 1978 pojawił się jego następca - FSO Polonez, który produkowano równolegle i który przetrwał na liniach montażowych najdłużej, bo aż do 2002 roku, stając się ostatnim masowo produkowanym polskim samochodem osobowym po wojnie. Można tak o nim powiedzieć, ponieważ wprowadzone z biegiem lat liczne „liftingi” i modyfikacje, uczyniły zeń w pełni krajową konstrukcję.

Fabryki samochodów...

Największą we współczesnej Polsce jest zakład Fiata w Tychach. Powstają w nim wszystkie wcielenia miejskiego Fiata 500, jak również sportowe wersje Abarth. Fiat-Chrysler Automotive ma także zakład w Bielsku-Białej, produkujący silniki i skrzynie biegów - w tym wysokoprężną jednostkę 1,3 MultiJet, która trafia pod maski samochodów Suzuki i Opla.

W Gliwicach działa potężna fabryka Opla, produkująca kompaktowe modele Astry hatchback i oparte na jej poprzedniej generacji kabriolety Cascada, które eksportujemy na cały świat pod marką Vauxhall do Wielkiej Brytanii, Buick do Ameryki Północnej i Chin oraz Holden do Australii i Nowej Zelandii. Opel również ma w Polsce drugą fabrykę, produkującą silniki - w Tychach powstają Diesle 1.6. Oba zakłady zatrudniają łącznie ponad 3500 pracowników.

Kolejny wielki gracz na naszym rynku to Volkswagen, który zbudował fabrykę w podpoznańskiej Wrześni. W okolicach Poznania są w sumie trzy zakłady, a w nich odlewnie - produkujące głowice do silników, m. in. VW UP'a i Audi A6, jak również spawalnie, lakiernie i montażownie oraz zakład produkcji zabudów specjalnych do samochodów dostawczych. Powstają tam modele Caddy i Transporter. Otwarty kilka miesięcy temu, największy i najnowocześniejszy zakład we Wrześni produkuje od podstaw najnowszego, dostawczego Craftera oraz jego bliźniaczy model - MANa TGE.

...i wielkie nowe inwestycje

Na tym jednak nie koniec. W najbliższych latach na motoryzacyjnej mapie Polski pojawią kolejne, potężne zakłady. Pierwszymi z nich są rozbudowywane, połączone w jedną strukturę fabryki silników Toyota Motor Manufacturing Poland w Wałbrzychu i Jelczu-Laskowicach, zatrudniające 2000 stałych pracowników. W ich modernizację i rozwój zostanie zainwestowanych 650 mln zł, co zwiększy dotychczasowe zaangażowanie Toyoty w inwestycje produkcyjne w Polsce do ponad 4 mld zł. Pierwsze, związane z tym zmiany weszły już w życie. W fabryce w Jelczu-Laskowicach ruszyła w tym roku produkcja nowoczesnych silników benzynowych 1.5, które trafiają pod maski najnowszych Yarisów. Powstają tam również silniki Diesla o pojemnościach 1.4, 2.0 i 2.2 l, a w roku 2019 rozpocznie się produkcja zupełnie nowego, 2-litrowego silnika benzynowego, który uzupełni asortyment jednostek Toyoty w samochodach produkowanych w Europie. Natomiast w 2018 roku Toyota Motor Manufacturing Poland w Wałbrzychu rozpocznie produkcję najnowocześniejszych przekładni do napędów hybrydowych.

Przekładnie są kluczowym elementem układów hybrydowych japońskiej marki, koordynując współdziałanie napędu elektrycznego i spalinowego. Przekładnie z Wałbrzycha będą współpracować z silnikami o pojemności 1.8 l w zespołach napędowych, montowanych we wszystkich sprzedawanych w Europie hybrydowych modelach Auris, Auris Touring Sports i C-HR. Obecnie układy te powstają w zakładzie Toyota Motor Corporation w Japonii, skąd są importowane do Europy. Dodatkowo, w fabryce w Wałbrzychu od 2018 roku będą prowadzone badania i testy rozwiązań, wspomagających proces lokalizacji części do produkcji przekładni hybrydowych. Polskie fabryki Toyoty mają największe perspektywy rozwoju, bo na najbliższe lata prognozowany jest dynamiczny wzrost sprzedaży hybryd - z dzisiejszych ponad 30 proc. - do 50 proc. w 2020 roku.

Uruchomiona w 2002 roku, zatrudniająca 1500 osób fabryka Toyoty w Wałbrzychu, zdolna wytworzyć 720 tys. skrzyń biegów i 371 tys. silników, produkowała do tej pory również silniki benzynowe 1.0 do modeli Aygo i Yaris oraz manualne skrzynie biegów do silników 1.0 i 1.8 - znanych z modeli Auris, Avensis i Corolla. Zdolna wyprodukować 180 tys. silników i zatrudniająca 500 osób fabryka Toyoty w Jelczu-Laskowicach rozpoczęła trzy lata później produkcję silników Diesla 1.4 D-4D do modeli Yaris, Auris i Corolla oraz 2.0 i 2.2 D-4D do Aurisów, Avensisów i Verso. Jednostki napędowe Toyoty powstają w Polsce od zera, na miejscu działają odlewnie i kuźnie. Gotowe napędy trafiają do zakładów japońskiego koncernu w Wielkiej Brytanii, Francji, Turcji i RPA.

Z kolei w Jaworze koło Wrocławia Mercedes rozpoczął budowę fabryki nowoczesnych, czterocylindrowych silników - pierwszego tego typu zakładu poza granicami Niemiec. Ma zostać uruchomiony w 2019 roku i dostarczać konwencjonalne jednostki napędowe do niemal wszystkich modeli Mercedesa, od kompaktowej Klasy A, po luksusową S. Nowa fabryka Daimlera to inwestycja o deklarowanej wartości 500 mln euro. Zatrudnienie ma w niej znaleźć około 500 osób. Fabryka w Jaworze ma z czasem przystosować swój profil produkcji do potrzeb elektromobilności.

Źródło: