

# Samochód osobowy Polski Fiat 508 III typ. 108

AUTHOR



TIME AND PLACE OF CREATION

Time:

1936

Place:

Warszawa, Polska

TECHNICAL DATA

Dimensions:

wys.: 1640 mm, sze.: 1430 mm, dł.: 3540 mm

Materials:

Technique:

Laws

Właściciel obiektu: Muzeum Inżynierii i

Techniki. Wizerunki cyfrowe i metadane

obektu: domena publiczna. Opis

kontekstowy: licencja CC BY-NC-SA 3.0 PL

(Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne -

Na tych samych warunkach 3.0 Polska).

OTHER

MIM 235/II-12

KEYWORDS

drogownictwo, licencja, międzywojnie,  
przemysł, ropa naftowa, samochód osobowy,  
towar luksusowy, transport indywidualny,  
ulica

## DESCRIPTION

21 września 1931 roku Państwowe Zakłady Inżynierii, największe przedwojenne przedsiębiorstwo produkcyjne w branży motoryzacyjnej, zawarły umowę licencyjną z włoską firmą Fabbrica Italiana Automobili Torino. Doprowadziło to do powstania spółki akcyjnej Polski Fiat, w ramach której polska strona, w zamian za know-how, zobowiązała się do zorganizowania sieci stacji obsługi i zakładów naprawczych dla Fiata i Polskiego Fiata. W latach 1935-39 na mocy umowy licencyjnej uruchomiono produkcję Polskiego Fiata 508, któremu w 1936 roku nadano handlową nazwę Junak. Chociaż hasło reklamujące nowy samochód brzmiało: „najoszczędniejszy z wygodnych, najwygodniejszy z oszczędnych”, przy swojej cenie 7 200 zł, pojazd był dobrem luksusowym, dostępnym dla nielicznych. Samochód posiada konstrukcję ramową, typową dla lat 30. XX wieku. Czterocylindrowy, rzędowy silnik dolnozaworowy o zapłonie iskrowym znajduje się z przodu pojazdu i jest połączony z czterobiegową przekładnią, która poprzez wał napędza tylną oś. Obie osie są sztywne i zawieszono na resorach piórowych, drgania tłumią hydrauliczne amortyzatory ramieniowe. Wszystkie koła wyposażono w hydrauliczne hamulce bębnowe. Nadwozie pojazdu posiada stalową konstrukcję. Ciekawym rozwiązaniem jest środkowa część dachu wykonana z dermatoidu pełniąca rolę tłumika drgań i naprężeń. Polski Fiat 508 III bazował na konstrukcji swojego włoskiego odpowiednika, czyli Fiata 508 Balilla, posiadał jednak wprowadzone przez polskich inżynierów modyfikacje. Dostosowywały one pojazd do trudnych warunków drogowych i zwiększały jego wytrzymałość. Był to pierwszy samochód produkowany w Polsce na masową skalę, stał się bazą do opracowania wersji pochodnych – dostawczej i wojskowej. Zakup licencji przyczynił się do znacznie poprawy poziomu zaawansowania polskiego przemysłu motoryzacyjnego. Wbrew obiegowej opinii, Polski Fiat nie był najpopularniejszą marką samochodów przedwojennej Polski. Częściej kupowano na przykład chevrolety. Do września 1939 roku wyprodukowano 3500 egzemplarzy Polskich Fiatów 508 III oraz 1000 podwozi do zabudowy i 2500 odmian pochodnych.