



Drewniana skrzynia nowego tarpana była trwała, praktyczna i elegancka.
Fot. ze zbiorów A. Bobińskiego.

Włosi przysyłają kolejny piękny prototyp nowego, wspólnego tarpana (poprzedni został przez możnych przyjaciół z Warszawy zdyskwalifikowany jako zbyt elegancki!). W sierpniu w całej Polsce wybucha „Solidarność”. Po kilku tygodniach – powiew wolności, ludzie chcą brać swoje sprawy we własne ręce. Siły polityczne kierujące fabryką starają się ograniczyć wpływy nowego Niezależnego (w domyśle: od partii) Samorządnego Związku Zawodowego. Działa w nim zresztą spora grupa dawnych członków ZZ Metalowców. Miesiąc po wielkich wydarzeniach w Gdańsku w FSR powstaje Tymczasowa Związkowa Rada Przedsiębiorstwa z udziałem obydwu związków zawodowych. W Gdańsku postulatów ogólnokrajowych było 21. Załoga w Antoninku złożyła ich ponad 10 razy więcej. Zaczynają się strajki, choć w porównaniu z innymi zakładami,



Tak mógł wtedy wyglądać tarpan według projektów włoskich z 1980 roku. Fot. ze zbiorów A. Bobińskiego.

nawet tylko w Poznaniu, jest ich niewiele. Na początku listopada odzywa się znów w „Polityce” A. K. Wróblewski z ostrą w treści i formie krytyką „Tarpana”. Część zarzutów jest słuszna, wiele po prostu wyssanych z palca („tarpan spala 15 l na sto km”) czy bezsensownych. Wkrótce red. Wróblewski staje oko w oko z załogą i dyrektorem Bobińskim, który nie zostawia na nim suchej nitki. Dziś można się tylko domyślać, że tym razem znakomity skądinąd publicysta nie działał sam, ale „Tarpan” stał się narzędziem ścierających się sił politycznych na samych szczytach PZPR. Sprawa wyglądała poważnie. Jeszcze w roku 2012 Dobiesław Wieliński w publikacji o fabryce nazywa nieżyjącego już dziennikarza „odwiecznym wrogiem”. W ciągu całego roku, mimo zaburzeń, z Antoninka wyjeżdża 6097 nowych aut – rekord w całej historii fabryki.