

szerzej w książce *Opowieść o FSO*. Straciliśmy w ten sposób może nawet niejedyn potencjalny wtedy kredyt – który spłacilibyśmy sami eksportem naszych aut.

Szkoda, że nie wykorzystaliśmy wszystkich możliwości, jakie wynikały z kontaktów z FIAT-em. Mimo to uważam, że kiedy „Tarpan” zdecydował się ostatecznie na sprzedaż swojej fabryki Niemcom, postąpiono słusznie, bo wszelki monopol jest niezdrowy, więc dobrze się stało, że nie cały nasz przemysł samochodowy uzależniliśmy od Włoch. Zresztą obydwie firmy warte są takiej lokalizacji.

Długoletnie starania o zainteresowanie naszymi upadającymi fabrykami samochodów stanowiły więc w latach 80. i 90. bolączkę nie tylko „Tarpana”. My w FSO wojowaliśmy z tym przez sześć lat, aż dziennikarze zaczęli skrót nazwy naszego przedsiębiorstwa tłumaczyć jako fabryka samochodów omawianych. Na początku tego okresu, podobnie jak „Tarpan”, rozmawialiśmy i z Amerykanami.

Wiem, że w tamtym czasie „Tarpan” też walczył, jak mógł. Ambitnym i dobrym rozwiązaniem było przejście na produkcję Tarpana Honkera. Przy czym was z tej okazji wpuściło w maliny Ministerstwo Obrony... W ogóle poznaniacy mieli szereg znakomych pomysłów, jak na przykład zbudowanie Toru Poznań. My w Warszawie nie dorobiliśmy się takiego obiektu, na którym Andrzej Jaroszewicz, syn premiera i znany rajdowiec, mógłby odbywać jazdę pokazową bolidem.



Tarpan jako sanitarka. Fot. ze zbiorów A. Bobińskiego.