

Polonez 1500

Novinec iz Poljske

Naslednik fiata 125 p je dobil novo karoserijo in opremo – Pri mehaniki je manj razlik – Na voljo bo več različic

Naloga konstruktorjev poloneza iz italijanskih studijev je bila verjetno narediti vozilo, ki bo s svojim izgledom napravilo vtis moči in varnosti. Menimo, da so v tem povsem uspeli, saj lahko za polonez rečemo, da je prvi avtomobil, narejen v tovarni FSO v Varšavi, ki ima veliko značilnosti sodobnega avtomobila z veliko aktivne in pasivne varnosti.

Na prvi pogled se zdi polonez širši in daljši kot v resnici je. K takšnemu vtisu pripomorejo visok in močan odbijac, narejen iz kombinacije kovine in plastike, ter štirje žarometi, nad katerimi je tudi plastika. Z njo so prekrite tudi široke bočne letve ter zadnji del, kjer so dovolj velike signalne luči, da uzbujajo vtis »zanesljivoga« avtomobila. Pod sprednjim blatnikom sta pritrjena žarometi za meglo, zato se zdi sprednji del avtomobila zelo visok.

Zadnji del vozila z velikim in zelo nagnjenim steklom, ki ga čisti brisalnik in ki ima vgrajen tudi grelec proti rosenju, je izdelan tako, da imajo peta vrata samo deset centimetrov jekla, pa je zato spodnji del močnejši. Ko vzdignemo zadnja vrata, se z njimi vzdigne tudi zadnja policca, pod katero je relativno velik prtljažnik.

Celoten vtis, ki ga daje zunanjost poloneza, govori o mnogih sodobnih rešitvah, celo o številnejših kot pri veliko dražjih avtomobilih.

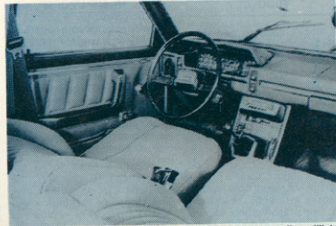
Ker smo imeli za preizkušnjo poloneza zelo malo časa, bi skoraj prezeli, da ima vozilo poleg širokih smerokazov s pozicijskimi lučmi tudi kar učinkovita smerokaza na boku vozila.

Takoj ko odpremo vrata in se razgledamo po notranjosti vozila, ugotovimo, da bomo morali našo predstavo o no-

tranhj dimenzijah rahlo popraviti. Sedel sem na velik, dobro oblikovan, toda trd sedež, preveril, kje je kaj, medtem pa se je že oglasil kolega z zadnjega sedeža, in zahteval, naj ne bom tako sebičen in pomaknem svoj sedež malo bolj naprej, tako da bo imel kam z nogami. S premikom sedeža naprej pa sem se preveč približal volanu. Tedaj sem na levi strani opazil vzvod za nastavitve višine volana. S kombinacijo nastavitve nastonjača sedeža in višine volana sem našel ustrezen položaj za voznika, pa tudi za dolgonosega



Precej ostro zarobljena karoserija je narejena po italijanskem kopitu in se zdi večja kot je v resnici



Zaradi petih vrat na zadku je polonez kombi-limuzina s prilagodljivim prtljažnikom

novinarja je bilo nekaj več prostora.

Armaturna plošča se po zasnovi, izboru in razporeditvi instrumentov ne razlikuje od najnovejših fiatov. Vsi instrumenti se odlično vidijo skozi volan. Po najnovejšem okusu proizvajalcev in oblikovalcev ima tudi polonez štirioglate instrumente, ki so razporejeni tako, da ima voznik pred seboj manometer, toplomer, merilnik količine goriva ter uro. V levem kotu je številčnica s kilometri, v desnem merilnik vrtiljajev, pod njima so svetlobni pokazatelji, ki obveščajo voz-

nika o delovanju motorja in drugih naprav. Na srednji polici sta stikali za zadnji brisalnik in gretje zadnje šipe, prostora pa je dovolj tudi za dodatne priključke. Tu so tudi vžigalnik za prižiganje cigaret ter vzvodi za uravnavanje gretja ter zračenja.

Obroč volana je prevlečen s poliuretansko peno, na njem je tudi vgrajeno trobilo. Volan se zelo dobro prilega rokam in voznik ne potrebuje zanj nobene prevleke ali morda rokavic. Volan je neposreden in vozilo ni težko voditi. Vetrobransko steklo je široko in zelo nagnjeno, zato sonce kar precej moti voznika med vožnjo. »Višek« vetrobranskega stekla, približno 10 centimetrov do roba strehe, brisalniki ne očistijo.

Za notranjo opremo vozila lahko zapišemo, da je dobro izdelana in da obsega vse, kar je potrebno. Pred voznikom in sovoznikom so v višini kolena

pritrjena žarnice, ki se prižigajo ob odpiranju vrat, njuna svetilnost pa je dovolj močna tudi za branje v vozilu. Takšni luči imajo tudi potniki na zadnjih sedežih, pritrjeni pa sta na strop. V vratih za potnike so vgrajeni veliki pepelniki. Le nad voznikom ni držala za med vožnjo. Spredaj sta dva

avtomatska pasova, zadaj pa so za pasove predvideni priključki.

Barvne kombinacije sedežnih prevlek, tepihov in vozila so lepo izbrane, toda material, ki prekriva strop, ni dober, saj ga je verjetno težko čistiti. Notranjost je v celoti gledano dobra, ne bi pa mogli reči, da je



Sodobnejša notranjost, boljši sedeži: žal prostora ni toliko, da bi potniki z njim razmetavali

za pet potnikov dovolj prostora. Prostor med sedeži je za poprečno višino naših ljudi preveč stisnjen in potniki morajo iskati kompromisne rešitve za kolikor tolikšno udobje.

Polonez, ki smo ga preskusili, je bil popolnoma nov, saj je imel prevoženih le 50 kilometrov, zato tudi vtisi z vožnje niso popolni. Spredaj je nekoliko spremenjen motor s 1.481 kubiki, sicer znan iz fiata 125 P. To je motor, ki rad potegne, ne da bi v zgornjih obratih povzročal prevelik hrup. S 76 KM/DIN vozilo dovolj varno pospešuje, čeravno obsežnejših meritev nismo mogli narediti, saj smo polonez vozili na kratki stezi v Kragujevcu. Nekaj težav nam je povzročal le menjalnik. Prestavna ročica ima prevelik hod v desno, kot je potrebno za menjalnik s štirimi prestavami. Zato je treba pri prehodu iz druge v tretjo prestavo le-to iskati. Zobčeni ki tečejo zelo mehko.

upravljanje ter obnašanje v ovinkih. Tudi kadar smo dokaj ostro zavijali, se je dobro držal. Polonez ima dobre zavore. Na vseh štirih kolesih ima kolute z dvokrožnim zavornim sistemom ter opozorilnikom napake na zavornem sistemu. Vgrajeno ima tudi servo na pravo.

V lepem vremenu je poloneza užitek voziti, toda v hladnem in deževnem vremenu ima veliko mrtvih kotov, moti pa tudi zadnja polica, ki vozniku jemlje pregled nazaj. Vidljivost mu delno izboljšujeta grelec in pa brisalec zadnje šipe.

Novinec iz Varšave bo obut v gume michelin ali uniroyal, dimenzij 175 SR 13.

Vozilo je narejeno tako, da se ni treba dolgo privajati na

TEHNIČNI PODATKI

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek pred prednjo premo – vrtina in gib 77 × 79,5 mm – gibna prostornina 1481 kubikov – kompresija 9:1 – največja moč 76 KM (55,9 kw) pri 5200/min – največji navor 11,7 kpm (114,7 Nm) pri 3300/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v bloku, pogon prek zobatega jermena – uplinjač weber 34 DCMP 1/250 – zaprti hladilni sistem – akumulator 12 V 45 Ah – alternator 1000 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – suha sklopka z enim kolutom – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5 J – 13, gume 175 SR 13, michelin ali uniroyal

Voz in obese: kombi limuzi-

na za pet oseb – pet vrat – samonosna karoserija, vsa štiri kolesa na posameznih obesah, nihajna vodila, vzvojna zmet, hidropnevmatsko vzmetenje – dvokrožni zavorni sistem, kolut na vseh štirih kolesih, servo naprava ter korektor zaviranja – ročna zavora prijemlje na zadnji kolesi, ročica med sedežoma – krmilni mehanizem: drog volana s polžem

Mere in teže: dolžina 4,272 m, širina 1,650 m, višina 1,379 m, medosna razdalja 2,509 m – kolotek spredaj 1,314, zadaj 1,292 m, rajdni krog 15 m – teža praznega vozila 1140 kg – dovoljena skupna teža 1540 kg – posoda za gorivo 45 litrov

Zmogljivosti: največja hitrost 150 km na uro – tovarna ne daje podatkov za porabo in pospeške.

smeri in ni kazal izrazitejših teženj, da bi spodnašal zadek. Seveda pa bomo kaj več o vožnji in še o čem napisali, ko bomo vozilo natančneje testirali.

Ekonomsko sodelovanje je med Jugoslavijo in Poljsko vedno večje. Tako pri proizvodnji poloneza sodeluje tudi Crvena zastava. Ko smo odprli pokrov motorja, so nam takoj padli v oči nekateri jugoslovanski deli, na primer hladilnik in akumulator.

V tovarni FSO načrtujejo za letošnje leto proizvodnjo poloneza s 1500-kubičnim motorjem v karoseriji s petimi vrati. Kasneje bodo prišle na vrsto tudi različice z motorji s 1800 in 2000 kubiki ter karoserija s tremi vrati in kupe izvedba.

MIROLJUB NIKOLIĆ