

Najlepszy z najgorszych?

Czy Jeremy Clarkson miał rację mówiąc, że to najlepszy samochód za rozsądną cenę? Czy opinia o bezbłędnym prowadzeniu



wytrzyma spotkanie z polskimi drogami? Jaki tak naprawdę jest Polonez?

Do mojego testu wybrałem Poloneza Caro z 1994 roku z benzynowym silnikiem 1,5.

Rzadki egzemplarz stojący na klasycznych felgach O.Z. Od razu przypadł mi do gustu. Postanowiłem jednak powściągnąć emocje i zajrzeć do środka.

Wyposażenie

FSO proponowała swoim klientom bogatą gamę wyposażenia dodatkowego. Można było wybierać w tapicerkach, zamówić sportowe fotele, zachodni silnik o wyższej mocy, podgrzewanie foteli, elektryczne szyby i inne cymesy. Samochód, który poddałem testom był jednak typowym reprezentantem polskiego rynku.

W zakresie komfortu na plus należy zaliczyć radio z czterema głośnikami czy wydajne ogrzewanie. Co ważne auto daje możliwość regulacji kierownicy na wysokość- opcja do dziś niedostępna w wielu samochodach. Warto zwrócić uwagę na rzadkie dziś udogodnienia dla palaczy, trzy popielniczki i zapalniczkę. Ta ostatnia przyda się również osobom niepalącym do podłączenia dodatkowego wyposażenia.

O wiele więcej dzieje się w kwestii bezpieczeństwa. Bardzo skuteczne wspomaganie hamulców (wszystkie cztery tarczowe!) sprawia, że samochód zatrzymuje się w miejscu z prawie każdej przewidzianej przepisami prędkości. Gdyby coś poszło

nie tak, o bezpieczeństwo pasażerów dbają trzypunktowe pasy bezpieczeństwa z napinaczami. Ponadto specjalna konstrukcja kolumny kierowniczej sprawia, że nie stanowi ona zagrożenia dla klatki piersiowej kierowcy. W przypadku zderzenia czołowego, silnik wraz ze skrzynią biegów wpychane są pod samochód aby nie wpaść do kabiny. Aktywnie o bezpieczeństwo podróżnych dbają m.in. dodatkowe przednie światła przeciwmgielne. Jakby tego było mało, odpowiednie kontrolki poinformują nas np. o przepaleniu się żarówki światła stopu. Czego można chcieć więcej?

Spalanie – Miejska legenda

O spalaniu polonezów krążą legendy. O tym skąd się wzięły opowiem dalej. Najpierw skupmy się na wynikach testów. Średnie spalanie w cyklu miejskim wahało



się w okolicy 10,5-12 litrów na każde 100 kilometrów. Oznacza to wynik niewiele odbiegający od wielu nowszych konstrukcji podobnej wielkości. Jeżdżąc po centrum miasta zmuszeni jesteśmy dość często zatrzymywać się i z powrotem rozpędzać. Tu daje się we znaki nieco za niski moment obrotowy. Sporym zaskoczeniem dla wielu będzie jednak poziom spalania jaki zmierzylismy poza miastem. Otóż jeżdżąc w granicach prędkości dozwolonych na drogach szybkiego ruchu możemy spodziewać się spalania na poziomie 7-7,5 litra. Dopiero po wjechaniu na autostradę i rozpędzeniu się do przepisowych 150km/h spalanie zaczyna drastycznie rosnąć i spokojnie może dobić do 10 litrów. Trzymając się z dala od autostrad, możemy

jednak spokojnie cieszyć się stosunkowo niskim spalaniem.

Skąd w takim razie wzięły się miejskie legendy o horrendalnym spalaniu polonezów?

Głównie z zaniedbań eksploatacyjnych. Egzemplarz, który testowaliśmy

był wspaniale utrzymany. Odpowiednio wyregulowane zawory, wyczyszczony

i dobrze ustawione gaźnik, wysokiej klasy olej silnikowy. To wszystko wpływa

na sprawność jednostki. Zadbane auto odwdzięcza się potem bezawaryjnością

i niskimi kosztami utrzymania.

Prędkość maksymalna.

Mało kto uwierzyłby w prędkość

maksymalną, jaką może osiągnąć

polski samochód. Instrukcja

obsługi podaje wartość 145km/h

na 4 biegu. Podczas naszych

testów przeprowadzonych



na niemieckich autostradach, udało nam się zarejestrować prędkość prawie 170km/h.

Przy czym muszę dodać, że pomiarów dokonywaliśmy w oparciu o nawigację GPS

niezależnego producenta.

Zdecydowanym rozczarowaniem jest jednak czas przyspieszenia od zera do setki.

O ile w ruchu miejskim nie stanowi to większego problemu, o tyle „na trasie”

18 sekund do 100km/h to zdecydowanie za wolno. Jeszcze gorzej z przyspieszeniem

w zakresie 100-140km/h. To bywa często koniecznością na polskich autostradach.

Podczas pomiarów skończyła nam się jednak cierpliwość.

Legendarne prowadzenie

No dobrze, a jak to jest ze wspaniałym prowadzeniem, które tak zachwalał Pan Clarkson? Napęd na tył sugeruje frajdę z jazdy. Rozłożenie masy bliskie 50:50 również wygląda całkiem obiecująco. A w praktyce? Jest fenomenalnie! W szybkiej i bezpiecznej jeździe wcale nie przeszkadza podsterowność i płużenie na szybko pokonywanych zakrętach. Tylony most na resorach jest idealnym rozwiązaniem na równe polskie szosy. Precyzję i komfort prowadzenia Polonez zawdzięcza również konstrukcji przedniego zawieszenia zbliżonej do tego znanego z Mercedesa W124.



Dane techniczne

Silnik	1481cm, czterocylindrowy, górnozaworowy, gaźnikowy
Moc/ Moment Obr.	82 KM/114 Nm
Skrzynia biegów	Manualna, pięciobiegowa
Napęd	Klasyczny
Wymiary	4318/1650/1420 cm
Masa	1115 kg

Zalety

Jeździ	Auto jeździ, hamuje. Na głowę nie kapie.
Grzeje	Ogrzewanie naprawdę daje radę. Dopóki starczy nam benzyny.
Tylny napęd	Oczywista oczywistość. Wygodny, bezpieczny i daje frajdę.
Wygodna zmiana biegów	Dźwignia wchodzi bezpośrednio do skrzyni biegów- lepiej być nie może.
Niskie ceny części	Niskie ceny części sprawiają, że eksploatacja i naprawy nie doprowadzą Was na skraj bankructwa.

Wady

Zajmująca obsługa	Aby móc w pełni wykorzystać możliwości Poloneza, trzeba poświęcić czas na regulację zaworów, gaźnika, zapłonu, etc.
Niska jakość podzespołów	Jedna z przyczyn poprzedniego punktu. Dotyczy również części zamiennych.
Rdza	No co, Polonezy rdzewiały już w katalogach...

Na co dzień zajmuję się pisaniem tekstów na zlecenie. Również o samochodach.

Jeżeli spodobał Ci się mój styl i potrzebujesz dobrego tekstu, zapraszam do kontaktu.

Szymon Kędzior

tel.: 793-145-252

e-mail: szymonkedzior@gmail.com