

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 329 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 79,95 ГРН, 62 900 БЕЛ. РУБ., 1290 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 152

СССР
И СОЦСТРАН



FSO POLONEZ

ЗВЕЗДА ПОЛЬСКОГО АВТОПРОМА
С КОНВЕЙЕРА НА РАЛЛИ
ЭКСПОРТНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №152, 2014
РОССИЯ

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,

ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: П. Быстрова
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Адрес редакции:
ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

Уважаемые читатели!
Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров
и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru
по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в России: 8-800-200-02-01
Телефон «горячей линии» для читателей
Москвы: 8-495-660-02-02

Адрес для писем читателей:
Россия, 600001, г. Владимир, а/я 30,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).
Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА

Издатель и учредитель:
ООО «Де Агостини Паблшинг»
01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко
Адрес для писем читателей:
Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ
«Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Для заказа пропущенных номеров
и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,
по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40

Свидетельство о государственной реги-
страции печатного СМИ Государственной
регистрационной службы Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:
ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 17 331-94-41
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9:00–21:00)

Адрес для писем читателей:
Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, ООО «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»

Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 40 000 экз.
Рекомендуемая розничная цена: 329 руб.
Розничная цена:
79,95 грн, 62 900 бел. руб., 1290 тенге
ISSN 2071-095X
© 2008–2014 ООО «Де Агостини»
Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.
Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:
стр. 1, 2, 8–9, 12 (верх): 16;
ООО «Де Агостини»; стр. 6 (верх, все),
12 (низ), 14 (верх) © TOTEM;
стр. 7 (низ), 15 (низ, все) © Diomedea;
стр. 6 (низ) © Corbis;
стр. 3–5, 7 (верх), 10–11, 14 (низ), 15 (верх):
частная коллекция Максима Шелепенкова

Издатель благодарит за оказанную помощь
в подготовке выпуска
Алексея Николаевича Мазеева,
Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

3D графика:
Наиль Хуснутдинов и Кирилл Сидорович

Дата выхода в России 10.12.2014

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Это сегодня польский автомобиль Polonez («Полонез») кажется архаичной моделью, но на момент его появления на свет ему не было равных в государствах социалистического содружества по дизайну и пассивной безопасности. Негаром Polonez был замечен и благосклонно воспринят даже в развитых капиталистических странах.

Хорошая загумка

Для автомобильной промышленности Польши 70-е годы стали, пожалуй, наиболее успешными. Это был период, когда исполнялись даже самые смелые мечты и планы польских автомобилестроителей. Лучшее тому доказательство — легковой автомобиль Polonez.

Запущенная в производство в конце 60-х годов на польском заводе FSO (*Fabryka Samochodów Osobowych*) итальянская лицензионная машина Fiat 125p внешне достаточно быстро устарела. Стало понятно — еще несколько лет и экспортный потенциал этой модели окончательно иссякнет. Польскому автопрому требовался более современный и солидный легковой автомобиль, чем Fiat 125p. Необходимо было создавать что-то принципиально новое.

В первой половине 70-х годов поляки обратились к специалистам концерна FIAT Sp.A из Турина с просьбой разработать автомобиль с новым кузовом, в котором бы

максимально использовалась уже выпускаемая агрегатная часть от Fiat 125p. При этом польская сторона поставила много дополнительных условий, среди которых высокий уровень пассивной безопасности и сокращение расходов на производство новой машины.

Облик современного польского автомобиля прорабатывала известная дизайнерская компания ItalDesing под руководством Джорджетто Джуджаро (*Giorgetto Giugiaro*) — одного из крупнейших конструкторов и дизайнеров того времени, автора кузовов Ferrari, Maserati, Lotus и BMW. Правда, говорят, что Polonez — это всего лишь переработанный проект, который изначально предназначался для новой Lancia Delta, но по каким-то причинам был продан польскому заводу FSO.

Первый прототип с несущим пятидверным кузовом «хэтчбек», изготовленный в 1975 году, оказался «в тренде» — вспомним автомобили-современники: Audi 100 Avant, Simca 1307, Renault 30, Volkswagen

Passat. При этом кузов «хэтчбек» не только обеспечивал машине большую, по сравнению с седанами, вместимость, но и значительно снижал сопротивление воздуха. Новый польский автомобиль отличался очень хорошей аэродинамикой (коэффициент сопротивления C_x равен 0,35), что, с одной стороны, позволило несколько поднять максимальную скорость машины, а с другой — сохранить относительно небольшой расход топлива.

При разработке новой модели много внимания было уделено безопасности и комфорту. Благодаря большой колесной базе (2509 мм) и рациональному использованию внутреннего пространства, в машине свободно размещались водитель и четверо пассажиров. Багаж удобно было загружать через пятую дверь, которая удерживалась в открытом состоянии двумя газовыми цилиндрами.

В момент своего рождения Polonez был одним из самых безопасных в своем классе европейских автомобилей и уж точно



Легковой автомобиль FSO Polonez ранних выпусков с дипломатическими номерами (Москва)



Автомобиль Polonez на московской улице



Двигатели Polonez

Рабочий объем, см ³	1300	1300	1500	1500	1500
Мощность, л.с.	65	60	76	70	82
Октановое число бензина	94	78	94	78	94
Скорость автомобиля, км/ч	140	135	150	145	155

самым безопасным в восточноевропейских странах. Итальянцы хорошо просчитали энергопоглощающие зоны деформации кузова спереди и сзади. Более того, спроектировали его так, чтобы он соответствовал даже очень строгим американским нормам.

К тому же автомобиль с самого начала комплектовался инерционными ремнями безопасности для передних сидений и усиленными местами креплений ремней заднего дивана, рассчитанного на троих пассажиров, противоударными бамперами

из пластика, которые выдерживали небольшие удары без повреждения (до 5 км/ч), а также боковыми пластиковыми накладками в наиболее уязвимых местах, позволяющими предохранить лакокрасочное покрытие от незначительных ударов.

При всем этом Polonez неплохо двигался и тормозил (все четыре тормозных механизма у него были дисковыми), имел хорошую обзорность за счет большой площади остекления кузова и мощный свет — четыре фары головного света и штатно устанавливаемые дополнительные противотуманные фары.

Передние сиденья хорошо регулировались по длине и наклону спинки, что вкупе с регулируемой рулевой колонкой обеспечивало удобную посадку за рулем водителю любого роста и телосложения. Можно еще вспомнить тахометр, кварцевые часы, стеклоочиститель и обогрев заднего стекла, замок на топливном баке. Далеко не каждый европейский автомобиль, даже более престижного класса, тогда мог похвастаться таким опционным списком! Поэтому владельцы Polonez невольно вызвали уважение у автолюбителей.

Правда, многие «аварии» привели к тому, что автомобиль весил чуть больше своих одноклассников, но в 70-е годы на такие «мелочи», как избыточный вес, мало кто



Polonez 1500X — упрощенная версия. Ее можно легко узнать по прямоугольным фарам



«Кризисная» версия Polonez в максимально упрощенной комплектации появилась в 1981 году. Данный экземпляр проходил испытания в НАМИ



Этот вариант комплектации не предусматривал установку передних противотуманных фар



На машине отсутствует задний стеклоочиститель



Пятидверный хэтчбек Polonez с угловатыми формами в начале 80-х годов смотрелся очень модно



На приборном щитке в «кризисной» версии отсутствовал тахометр, обязательный для других комплектаций





«Волк в овечьей шкуре» — Polonez с двигателем от Lancia Stratos. Единственный экземпляр этой машины сегодня демонстрируется в музее техники Варшавы (Museum of Technology)

Фото внизу: Спортивный Polonez принимает участие в ралли «Балтийский кубок» (февраль 2012 года)

обращал внимание. К тому же итальянцы и поляки были уверены, что вскоре Polonez получит совершенно новую, более мощную линейку моторов.

Двигатель от Fiat 125p под капотом Polonez должны были заменить бензиновые моторы объемом 1,6, 1,8 и 2,0 л и двухлитровый дизель. Но, как это часто бывает, планы остались только планами. Когда FSO принял новый кузов автомобиля, быстро выяснилось, что завод не в состоянии дополнительно оплатить еще и разработку двигателей.

В результате на новом автомобиле использовались модернизированные силовые агрегаты от Fiat 125p объемом 1295 и 1481 см³ и, соответственно, мощностью от 60 до 82 л.с. Все они имели газораспределительный клапанный механизм типа OHV с распределительным валом в середине блока цилиндров с той лишь разницей, что у Polonez распределительный вал приводился в действие не цепью, а зубчатым ремнем. Кроме того, механический привод вентилятора системы охлаждения двигателя был заменен на электрический, что несколько повысило эффективную мощность двигателя.

На машине было также установлено однодисковое диафрагменное сцепление с механическим приводом (вместо гидравлического, использовавшегося на Fiat 125p). Коробка передач принципиально не отличалась от коробки Fiat, но передаточные числа несколько изменили: 3,75–2,13–1,39–1,0 (у Fiat 125p они такие же, как на нашем ВАЗ-2103 «Жигули»).

Счастливый случай

Конкурс на лучшее название будущего автомобиля проходил на страницах популярной польской газеты. В 1978 году официально объявили, что модель будет называться Polonez — в честь традиционного польского танца.

К серийному выпуску Polonez на заводе FSO приступили 3 мая 1978 года. Изначально

с конвейера сходили только две модели — Polonez 1500 и Polonez 1300, но лишь небольшая часть этих машин попадала в руки частных. В первую очередь они направлялись в государственные учреждения, в том числе в милицию. В Польше к середине 80-х годов Polonez ассоциировался, прежде всего, с милицейским автомобилем, недаром на дорогах устанавливали





В 1986 году внешность серийного Polonez немного подправили — вместо черных «заглушек» в задних стойках появились стекла

дисциплинирующие муляжи милицейских машин в виде силуэта Polonez. Благодаря одной забавной истории Polonez получил мировую известность. В 1978 году лучший польский раллист Андрей Ярошевич, сын премьер-министра Польши, разбил свой гоночный *Lancia Stratos* и фактически остался без автомобиля. И тогда кому-то из специалистов FSO пришла в голову замечательная мысль — воспользоваться случаем и сделать из Polonez раллийный болид для прославленного гонщика, тем более что от разбитой «Лянчи» в целости остался двигатель *Ferrari Dino 2.4 V6* мощностью 260 л.с. Правда, чтобы установить его в Polonez, автомобиль предстояло сделать среднемоторным. Но такие «мелочи» никого не пугали. Внешне «среднемоторность» Polonez постарались всячески замаскировать. Конечно, это была чистой воды пропаганда — продемонстрировать Западу «социалистическую» модель, которая оказалась не хуже прославленных марок. И в первой же гонке автомобиль «Стратополонез» (*Polonez 2500 Racing*) победил, оставив позади *Porsche 911* и *Renault 5 Turbo*. Главная цель была достигнута — о модели



заговорили в Европе, а значит, можно было приступить к экспортным продажам. Что касается самой машины Polonez 2500 *Racing*, то сегодня ее можно увидеть на почетном месте в музее техники Варшавы (*Museum of Technology*). С тех пор Polonez стал постоянным участником европейских раллийных гонок, но это были уже другие автомобили, более близкие

к серийным. На машинах, получивших наименование Polonez 2000 *Rally*, спереди стояли двухлитровые моторы Fiat *DOHC* с четырьмя карбюраторами *Weber* (на каждый цилиндр по своему карбюратору). При этом мощность мотора достигала 170 л.с. Кроме того, автомобиль имел тормозную систему от *Porsche 911 RS* с вентилируемыми дисками.

Продолжение на стр. 10



Очень много автомобилей Polonez поступало в польскую милицию





FSO POLONEZ





Обновленный вариант Polonez Caro появился в 1991 году

Дебют Polonez 2000 Rally состоялся в 1979 году на ралли Monte Carlo. В спортивной биографии Polonez был еще один всплеск: в 1983 году появилась раллийная модификация Polonez 2.0 D Turbo на базе трехдверного кузова с итальянским двигателем VM Motori HR 488 объемом 2 л.

поводом для появления «кризисной» версии Polonez в максимально упрощенной комплектации. С машины убрали практически все дополнительное оборудование (противотуманные фары, тахометр, задний стеклоочиститель и т.д.), а для обивки салона стали использовать обычный винил.

Среднее положение занимала модификация Polonez 1500LE: она оснащалась 1,5-литровым двигателем, но уже имела пятиступенчатую коробку передач с пятой повышающей передачей для экономии топлива на крейсерских скоростях и встроенную радиомоногитолу. Снаружи LE отличали

Мировую известность Polonez получил в 1978 году благодаря участию в европейских раллийных гонках

Но эта машина так и не получила спортивной омологации и осталась в единственном экземпляре.

«Кризисные» варианты

С 1980 года в Польше резко осложнилась политическая ситуация, что отчасти послужило

К 1986 году выстроилась достаточно четкая линейка хэтчбеков FSO. Самая простая версия Polonez 1500X выросла из «кризисного» варианта. Версию «эконом» легко можно было узнать по прямоугольным фарам, которые заменили более дорогую двойную оптику.

сдвоенные фары с галогенными секциями. В верхней части производственной линейки FSO находился Polonez 1600SLE Prima с двигателем объемом 1598 см³. Его более объемный мотор был создан на базе полутуралитрового двигателя за счет растачивания диаметра цилиндров с 77 до 80 мм. Внешне Prima можно было отличить от серии LE по дополнительному аэродинамическому обвесу, включающему передний и задний спойлеры. В 1986 году внешний вид серийного Polonez немного подправили — вместо черных «заглушек» в задних стойках появились стекла, что несколько улучшило обзорность. Была немного изменена решетка

В 70-е годы далеко не каждый европейский автомобиль мог похвастаться таким опционным спуском, как у Polonez. Правда, «навороты» привели к тому, что машина стала весить чуть больше своих одноклассников, но на такие «мелочи» в то время не обращали внимание.



радиатора: она лишилась «блестящих» элементов и стала выглядеть строже. Чуть ранее на капоте появился верхний воздухозаборник — с ним автомобиль стал смотреться более спортивно.

В 1989 году машина пережила еще одну «косметическую операцию». Изменения коснулись в основном задка (погрузочной высоты): пятую дверь опустили до уровня бампера, что облегчило загрузку вещей в салон. Одновременно были изменены задние фонари, месторасположение передних подфарников и указателей поворотов. Стеклоочиститель пятой двери в нейтральном положении теперь лежал горизонтально.

Если зарубежные покупатели, как правило, не имели проблем с приобретением автомобиля с берегов Вислы, то в самой Польше *Polonez* долгое время оставался мечтой автомобилистов. Лишь в конце 80-х годов, когда у поляков появилась возможность покупать машины других марок, *Polonez* отошел на второй план. Самой большой проблемой оставались его архаичные и неэкономичные двигатели с системой газораспределения типа *OHV*. Чтобы хоть как-то оживить интерес к *Polonez*, в 1990 году их стали в заводских условиях



Экспортный вариант FSO *Polonez* с правым рулем для рынка Великобритании

оснащать импортными двухлитровыми двигателями *Ford* мощностью 103 л.с. Одновременно со снятием с производства модели *FIAT 125p* в 1991 году на заводе прекратили выпуск двигателей объемом 1,3 и 1,5 л, что автоматически означало исчезновение из производственной программы автозавода *Polonez* с этими силовыми агрегатами. Впрочем, из линейки завода машины с двигателем 1,3 л практически исчезли еще в начале 80-х годов из-за

откровенной слабости этих моторов для *Polonez*.

В том же 1991 году FSO продемонстрировал обновленную версию своей топ-модели — *Polonez Caro*. «Каро» обзавелся новым «приглаженным» передком с прямоугольными блок-фарами, более современной облицовкой радиатора, передним и задним бамперами. В качестве альтернативы базовому варианту *Polonez Caro 1,6 GLI* появился *Polonez Caro 1.9 GLD* с дизельным двигателем



Модернизированный вариант *Polonez Caro Plus*



Peugeot/Citroën (69 л.с.). Несколько лет спустя на базе *Polonez Caro* был создан четырехдверный седан — *Polonez Atu*. В 1997 году им на смену пришли автомобили *Polonez Caro Plus* и *Polonez Atu Plus*. Они получили новые бамперы, решетку радиатора, приборную панель и т.д. К этому времени стали использоваться импортные комплектующие. Кроме того, на часть машин устанавливали 16-клапанный

двигатель Rover английского происхождения объемом 1396 см³. Польский автомобильный завод недолго оставался самостоятельным — в феврале 1999 года его перекупила южнокорейская фирма Daewoo. Эта компания провела большую работу по доработке выпускаемых польских автомобилей, и в результате в мае 1999 года на рынок вышел обновленный Daewoo-FSO *Polonez Kombi 1.6 GSi MPI*.

Официальная премьера Daewoo-FSO *Polonez Kombi 1.6 GSi MPI* состоялась на мотор-шоу в городе Познань. Производство автомобилей *Polonez* закончилось в 2002 году.

От Колумбии до Китая

Благодаря современному дизайну, богатому базовому оснащению, относительной дешевизне и надежности, *Polonez* в начале своей карьеры неплохо продавался в ряде стран, среди которых Франция, Германия, Нидерланды, Греция, Италия, Финляндия, Испания, Португалия, Аргентина, Боливия, Чили и Колумбия (в последних двух странах *Polonez* использовали как полицейские машины и такси). В некоторых из этих государств *Polonez* известен как FSO *Celina*. Больше всего автомобилей *Polonez* до 1991 года было экспортировано в Китай — более 40 тысяч экземпляров. Вторая страна по объему закупок — как ни странно, Великобритания. Сюда *Polonez* стал поступать в 1979 году, причем сразу в праворульном варианте. В конце 80-х годов партия из 150 автомобилей *Polonez* были продана даже в Новую Зеландию. Неплохую карьеру *Polonez* сделали в Египте, где они собирались по



Много автомобилей *Polonez*, даже ранних выпусков, и сегодня сохраняются в идеальном состоянии

технологии *CKD* (*Complete knock down*). Для этого даже был построен сборочный завод, закрывшийся лишь в начале 2000-х годов. Понятно, что к 90-м годам *Polonez* окончательно устарели в техническом плане. Их основным конкурентным преимуществом оставалась лишь низкая, по сравнению с более современными одноклассниками, стоимость. Классический задний привод позволял сделать на базе *Polonez* неплохие однотонные грузовички *Polonez Truck*, которые пользовались спросом за рубежом. В 1994 году в поддержку спроса провели краш-тесты *Polonez*. Тесты подтвердили соответствие модели европейским

нормам безопасности — это стало поводом для продолжения экспортных продаж. Но с 1997 года *Polonez* постепенно начали вытесняться с зарубежных рынков, поскольку уже не отвечали современным требованиям по токсичности выхлопных газов. В СССР появление *Polonez* осталось практически незамеченным, хотя несколько раз эти машины демонстрировались на выставках, посвященных советско-польской дружбе. Причина простая — *Polonez* никогда официально не поставлялись в нашу страну. Поэтому интерес к ним со стороны отечественных автолюбителей был чисто теоретическим, в отличие от советских

инженеров, которых *Polonez* интересовал с практической точки зрения: автомобиль был приобретен для изучения конструкции и сравнения с отечественными аналогами. И все-таки *Polonez* можно было встретить на наших дорогах. Небольшое количество этих машин работало в Москве при польском посольстве и торговом представительстве. А в начале 90-х годов к нам стали поступать подержанные *Polonez* из Польши и других европейских стран. Естественно, что больше всего автомобилей *Polonez* оказалось в границах с Польшей Белоруссии и Украине. Для России *Polonez* так и остался экзотикой.

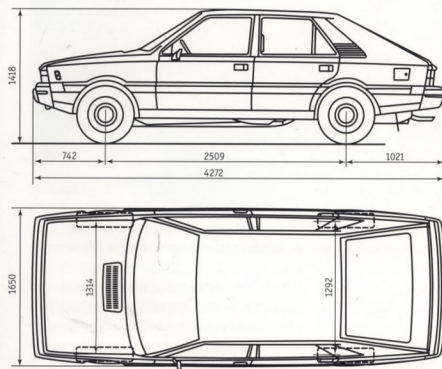


Схема автомобиля FSO Polonez

Подвеска передняя

независимая, пружинная, со стабилизатором поперечной устойчивости, амортизаторы телескопические

Подвеска задняя

на продольных рессорах с двумя реактивными штангами, амортизаторы телескопические

Тормоза

рабочие — дисковые, на все колеса, с раздельным гидравлическим приводом

стояночный — на задние колеса, с механическим приводом

Сцепление

однодисковое, сухое, с механическим приводом

Коробка передач

механическая, четырехступенчатая (с 1990 года пятиступенчатая), с синхронизаторами на всех передачах переднего хода

Двигатель

карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный

Диаметр цилиндра, мм 79,5

Ход поршня, мм 77

Рабочий объем, см³ 1481

Степень сжатия 9

Порядок работы цилиндров 1-3-4-2

Максимальная мощность

75 л.с. при 5250 об/мин

Максимальный крутящий момент

11,7 кгс.м при 3300 об/мин

Технические характеристики FSO Polonez

Число мест	5
Максимальная скорость при полной нагрузке	155 км/ч
Расход топлива при скорости 40 км/ч	9,5 л/100 км
Электрооборудование	12 V
Размер шин	175RS 13
Масса, кг	
снаряженная	1140
полная	1540
Колея, мм	
спереди	1314
сзади	1292

Легковые автомобили FSO Polonez с полным правом можно назвать долгожителями: их выпуск продолжался почти четверть века — с 1978 по 2002 год. За это время внешний вид Polonez несколько раз совершенствовался, но каркас кузова и агрегатная часть оставались без существенных изменений. Как любой автомобиль-долгожитель, Polonez оброс целым букетом модификаций и исполнений.

Polonez Multi-Task

С 1988 года на автозаводе в Варшаве наладили выпуск Polonez с грузопассажирским кузовом типа «универсал»: на стандартный пятидверный кузов «хэтчбек» сверху просто устанавливалась стеклопластиковая надстройка, увеличивавшая длину и внутренний объем кузова.

Грузопассажирские автомобили Polonez Multi-Task рассматривались в качестве универсальных — в них с одинаковым успехом можно было перевозить до пяти человек (считая водителя) или довольно объемную поклажу (при сложенном заднем ряде сидений). Достаточно сказать, что грузовая площадка при сложенных задних сиденьях достигала в длину 1900 мм.



Polonez Ambulance

Увеличенная длина салона позволила на базе Multi-Task создать санитарный автомобиль Polonez Ambulance.

На проведение серьезных реанимационных процедур Polonez Ambulance, конечно,

не был рассчитан. Зато он прекрасно справлялся с перевозкой больного от дома до лечебного учреждения. Салон санитарного автомобиля оснащался кронштейнами для установки капельницы, системой подачи кислорода, усиленной вентиляцией

и дополнительным освещением. Polonez Ambulance предназначался для службы в скорой помощи, в подразделениях здравоохранения и военных госпиталях в качестве сравнительно дешевого транспортного средства.





Polonez Truck

С 1987 года *Fabryka Samochodów Osobowych* запустила в производство линейку грузовых и грузопассажирских автомобилей на базе *Polonez*. Грузовики выпускались как в чисто бортовом варианте с тремя откидывающимися бортами, так и с пластиковыми надстройками *Atarex* (*Truck LB*) над бортовой платформой, превращавшими пикапы в фургоны.

Существовали варианты с короткой двухместной кабиной (*Truck Standart*) и грузопассажирские версии с двухрядной кабиной (*Truck DC*). Линейка силовых агрегатов была стандартной для продукции *FSO* — это бензиновые двигатели объемом 1,6 л, позже к ним добавились дизельные моторы 1,9D *Peugeot/Citroën*. Интересно, что после прекращения производства *Polonez*

на головном заводе в 2002 году спрос на недорогие и надежные однотонные грузовики сохранялся, поэтому в 2003 году новая компания *Polska Fabryka Samochodów* (*PFS*) пыталась перезапустить *Polonez Truck*, переименовав его в *Poltruck*. Но по ряду причин эта затея оказалась нежизнеспособной, и новое предприятие изготовило лишь небольшое количество тестовых грузовиков.



FSO Polonez 3-door



В 1980 году завод *FSO* продемонстрировал *Polonez* с трехдверным кузовом «хэтчбек». Кузов для этой модели не разрабатывали заново — он получался за счет изготовления новых боковин вместо задней пары дверей. При этом передние двери оставались такими же короткими, как в пятидверной версии, что, с одной стороны,

удешевляло производство трехдверного варианта, а с другой — осложняло посадку пассажиров во второй ряд сидений, так как ширины стандартного дверного проема для этого было явно недостаточно. Неудивительно, что «более спортивная» по внешнему виду трехдверная модификация не нашла своих поклонников и в течение трех лет (1980–1983 годы) разошлась




мизерным тиражом — всего около 300 экземпляров. Около сотни трехдверных автомобилей *FSO Polonez* были оснащены двигателем объемом 1481 см³ и мощностью 80 л.с. с электронным управлением зажиганием и системой, в которой к всасываемому коллектору подавался предварительно нагретый воздух.


Все для моделизма

 в интернет-магазине  **DeaGOSHOP**


deagoshop.ru

 ИЗДАНИЯ

 СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРЕДЛОЖЕНИЯ

 ХРАНЕНИЕ КОЛЛЕКЦИЙ

 **МОДЕЛИЗМ**

 КНИГИ И DVD

 ДЛЯ ШКОЛЫ

 ПОДАРКИ



МОДЕЛИЗМ

- инструменты для моделизма
- расходные материалы
- демонстрационные подставки для ваших коллекций
- аксессуары к коллекции
- сборные модели
- папки для хранения журналов и специальные издания

Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ŠKODA 105/120

DeAGOSTINI

16+

