

A magyarországi „**Polski történelem**” cikk sorozatát egy nagyon kedves családi történet bemutatásával szeretnénk elkezdni.

A „N a g y p o l s k i s” Család – 1.rész

Józsa Tamás Klub Társunkkal Fórizs Zoltán beszélgetett a Család 1969-1981. év közötti „Polskis” időszakáról.

Mikor vásárolta meg a Család az első Polskiját?

A családi történet 1969-ben kezdődött, amikor Apám befizetett egy bogárhátú Volkswagenre. Az egyik ismerősünknek volt egy Polski kiutalása, és mivel a Családunknak a csomagtér nagysága egyre jelentősebb szempont volt a legmegfelelőbb autó kiválasztásában, ezért felmerült az autók kicserélésének a gondolata, még az átvételt megelőzően.

A Merkúrtól kapott kiutalás cserélt gazdát?

Igen, a Bogarat a családi ismerős vette át, amelyet az átvételt követően a büszke tulajdonos elhozott hozzánk kipróbálásra. Mint akkoriban az szokás volt, a frissen átvett Bogárba beültünk, mentünk egy kört, így történhetett meg, hogy gyerekként én is ülhettem a kicserélt autóban is.

Hány éves voltál akkoriban?

Az első Polskink átvételekor Én 3 éves voltam, így sajnos nagyon sok személyes élmény ebből az időszakból nem ragadt meg bennem. A családi fényképalbumból előkerült egy nagyon kedves fénykép, amelyen Apám a fehér Polski Fiatunkat mossa.



Igen, ez nagyon gyakori látvány volt hétfőként a kertekben, a közterületeken. Nekünk ebben az időszakban egy 750-es Zastavánk volt, amelyről ugyancsak egy hasonló kép maradt fenn. Ezt Édesapám készítette, ahogy Anyukám pont a Zasti belsejét takarította.

A családi baráthoz hasonlóan Ti is a Merkúrnál vettétek át az autót? Milyen kárpitozású volt a Polskitok?

A Merkúrtól már mi hoztuk el a Polskit, gyönyörű fehér fényezéssel, csillogó krómozott hűtőráccsal, krómkeretes ajtókkal, tükröfényes lökhárítókkal és díztárcsákkal. Az autónak fekete belső kárpitjai, illetve ülései voltak. Mint ahogyan a fotón látszik IB-s forgalmi rendszámú volt, ez valamennyi autóról készült fotón látszik.

Milyen emlékek maradtak meg a Polskival való utazásokról?

Egy téli bakonyi kirándulásra emlékszem, amikor Gézaházán egy fordulásnál sikerült egy gödrös részre tolatni, és megsüllyedtünk. Gyerekként nagyon megrémültem, a környékből kellett segítséget kérni a kitoláshoz. A közeli gazdaságban pont egy vemhes állattal vesződtek a dolgozók, így összevont szemöldökkel néztek ránk amikor megjelentünk segítséget kérve. De szerencsésen megoldódott a dolog, a kirándulásunkat folytatni tudtuk.

Egy másik emlékem az autóval kapcsolatban, amikor a cseszneki dombra érve felmelegedett az első kerékcsapágy. Szerencsére a „Sárgaangyalok” segítettek, és orvosolták a problémát.

A velünk együtt autózó Trabantos ismerősünk még évekig emlegette ezt a hatalmas műszaki malőrt, amiért egy fél órával később értünk a Balatonra. Mindannyian tudtuk, hogy csak merő irigységből

mondhatta, merthogy mint az köztudott azért a Trabantok sem voltak problémáktól mentes autók. Bár Ő mindig úgy állította be, mintha azon sohasem romlott volna el semmi.

Mikor érkezett meg a Család második autója?

A Mi családunk sem volt kivétel az alól, hogy nem sokkal az új autó átvételét követően máris befizettünk egy új autóra a Merkúrnál. A hosszas várakozási idő miatt csak így volt esélye az embernek arra, hogy 3-4 évente a használt autó értékesítésével párhuzamosan új autóra ülhessen.

Mi is lelkesen figyeltük a rádióban, és az újságokban a Merkúr sorszámkat, míg nem 1972-ben a postás meghozta az értesítőt az új Polski Fiat átvételével kapcsolatban. A Polskit nagyon sokat használtuk, rengeteg öröm társult az autóhoz. Valószínű, hogy Szüleim ez alapján döntöttek úgy, hogy 3 Polskis év után újabb Polskis évek következzenek.

A 3 év alatt az autóval 100 000 km-et tettünk meg, és amikor kézbe kaptuk az új Polski kiutalását a fehér Polski 1972 -ben Apám Bátyjához került Szombathelyre.

Az IB-s fehér Polski megbízhatóságát igazolja az is, hogy a 100.000 km-es futásteljesítménnyel tovább használt Polskit ott is egy újabb UB-s forgalmi rendszámú vajszerű, padlóváltós Polski követte.

Ez utóbbi Polski Fiatot a korróziós problémák miatt egy karosszéria cserével a 80-as évekig használt Apám Bátyja.



Akkor a Ti Családotok egy igazi Polskis Családnak számított Magyarországon.

Igen. 1972. júliusban értesítettek bennünket, hogy mehetünk a kocsíért. A Merkúr átadó helyiségében IP 52-60 forgalmi rendszám került az autónkra.

Szüleim továbbra is fehéret szerettek volna, de az átvétel időszakában csak szürkék voltak a telepen. Ez egyébként egy nagyon szép szín, a FIAT korábban is festett ilyen színt az 1300/1500-as szériákban gyártott autókra. A Merkúros ügyintéző elmondta, hogy olasz a hűtő, meg Marelli egy-két elektromos dolog, tehát sok nyugati alkatrész van az autóban, ami a FIAT gyár Varsói jelenlétére utalnak.

Először a Balatonon láttam meg a kocsit, nyaralásból hazafelé már azzal mentünk haza. Gyerekként rajongtam a szürke színű, piros belső kárpitozású Polskiért. Önként nagyon sokszor vállaltam az autó mosását, illetve autóbalszammal a fényezés illetve a krómok ápolását. Talán a szorgos segítségnyújtásnak köszönhető, hogy sokszor megadatott a garázsba való be-kiállítás nemes megbízatása. Mivel apám szeme sajnos az évek múlásával egyre romlott, ezért egyre kevésbé tudott vezetni. Az üzleti utakhoz meg kellett kérni valakit, hogy vezessen. Az utak Győrből Budapestre szóltak bár akkor még autópálya



nem volt, az 1-es úton végig lakott területen kellett menni. Visszaemlékezéseim szerint azért volt forgalom de a maival össze sem lehetett hasonlítani. Ezért az út 2 óra hosszat is eltartott, de nem a Polskival!

A Polski hamarabb járta meg az utat?

Természetesen a korabeli szocialista autókhoz viszonyítva igen.

Egy Áfészos anyagbeszerző sofőrt ajánlottak aki Nysán edződött a pesti forgalomban, illetve az országúton. János volt a neve, de csak Bütyöknek hívták, mivel alig volt 150 centinél nagyobb. Igazi zseké alkat volt! Bütyök a Nysával volt hogy egy nap kétszer is volt Pesten, és belefért a munkaidejébe, nem kellett sokat túlóráznia. Ha a rendőr megállította, gyorsajtásért, (ami azért akkor is előfordult,) kiadta személyi igazolványát, amiben a családtagok – gyerekek is fel voltak tüntetve. Na ebből neki 6 volt! Szegény ártatlan arccal mondta, hogy siet a gyerekeihez haza, ami igaz is volt. Mondanom sem kell, hogy a rendőr egy kis dorgálás után mindig elengedte, tekintettel a családi hátterére.

Voltak legendás Polskis „versengések”?

Az egyik út alkalmával késő délután a pestről kifelé vezető úton megelőzte a hazafelé tartó Apámat, illetve a Bütyök vezette Polskit, egy szögletes hátsó tetejű kocsi. Bütyök, milyen kocsi volt ez? Kérdezte apám. Moszkvics 412-es, válaszolta Bütyök. Az nem lehet, azok nem ilyen fürgék, menjünk egy kicsit közelebb!

Hát próbáltak közelebb menni, de nem nagyon akaródzott. A Moszkvics csak nem került látó közelbe. Aztán emelkedet a tempó úgy 160-ig. Ekkor már Bütyök kezdett előnybe kerülni az útvonal ismerete miatt is, így sikerült utolérni a kocsit.

Mint kiderült nem Moszkvics, volt, hanem egy „Piedone fazonú” Alfa Romeo, így a pesti úton egy jó sofőrrel vezetett Polski méltó ellenfélnek bizonyult.



Egy másik alkalommal sült malacot vittek pestre ajándékba. A péknél kivették a sütőből, betakarták, és még ehetően meleg volt mikor felértek Budapestre. A tempó itt sem sokkal maradt el a 160-tól.

1975-ben úgy volt, hogy megválnék tőle pénzügyi okok miatt, de a Merkúr használtautós telepén hiába volt kiállítva az akkor 3 éves kocsi 80 000 Ft-ért, nem akadt rá vevő. Az osztálytársaim szüleinek 1200-as Zsigulijaik voltak. Micsoda különbség volt az a 300 köbcenti. A szülők ki is fejezték irigységüket: biztos sokat fogyaszt, (főleg 160-nál) meg drága az alkatrész stb. Hát bizony a Polski irigyelt dolog volt. A vállalati sofőrök szocialista Mercedesként emlegették egy szerény Warszavához képest amivel a tartós százazas tempó is nehezen volt tartható, mert beégtek a szelepek. Ha idősebb autósoknak felemlíti valaki a „Nagypolski” nevet, mindenki hosszú Ó betűt formál a szájával még ma is.

A napi használat és a jelentős futásteljesítmény milyen mértékben viselte meg a Polskit?

A sok használattól, mivel télen is ment a kocsi valamikor az 5-6. éve felé kezdek előjönni a rozsdafoltok. Amikor ez jelentős mértékben látszott az autón beutaltuk egy javításra az AFIT helyi üzemegységébe. Ott aztán rendbe hozták a gépet! A lakatolás nem tudom milyen lett, mert új elemeket tettek fel de a fényezés szörnyű rondára sikerült. Az egész kocsit átfestették. Feltehető, hogy hozzá nem értő tanuló csinálhatta, mert szabad szemmel a mosás után mindig láttam a csiszolási nyomokat. Motorikusan nem emlékszem, hogy lett volna nagyobb baja annak ellenére, hogy nagy tempókkal lett hajtva. Az olajcsere, szelepbeállítás mindig el lett végezve. 1979-ben 7 éves korában

adtuk el egy pincér srácnak 25 000 Ft-ért aki nagyon örült neki, de elfelejtette átíratni. Ő eladta egy másik illetőnek, aki szintén nem íratta át (hát akkor is volt ilyen) és egy ellenőrzésnél fennakadt.

Mi történt?

A pincér egy akkor frissen szabadult mackósnak (aki a széfeket nyitogatja záróra után) adta el a Polskit. A rendőrök mint régi ismerőst üdvözölték a betörőt, csodálkoztak is azon, hogy ilyen rangos autóban látják viszont. Kérték a forgalmi. Abban ugye nem az ő neve szerepelt. Ezért kérdőre vonták. Nem tudom mit mondhatott, de hát kivételesen legális volt a tulajdon, csak a papírok nem voltak rendben. Jött is egy jól szituált elegáns szakállal rendelkező úr hozzánk, hogy a Polski tulajdonosát keresi. Anyám leültette a konyhában, megkínálta valamivel, mert még Apám akkor még nem ért haza. Mikor megjött akkor derült ki, hogy Ő kicsoda, és miért jött! Az Úr elmondta nyomatékosan, hogy mivel foglalkozik. Egy adás- vételit szeretett volna közvetlenül az Ő nevére írni, amibe Apám értelemszerűen nem ment bele. Ezt követően nem hallottunk többet sem az ügyről, sem pedig a Polskiról.



Az 1979-ben eladott szürke Polski helyett volt egy Merkúr kiutalásunk mindössze 1 éves várakozással. Ez azért érdekes, mert akkor más típusokra 4-6 évet jegyeztek elő. Ezekből arra lehet következtetni, hogy a hetvenes évek végén sem volt jelentős fizetőképes kereslet a Nagypolskira, vagy az is lehet, hogy ebben az időszakban már az 1500-as Lada volt a favorit.

Milyen autót vásároltatok ezt követően? Csak nem újból egy Polski Fiatot?

De igen, azonban a harmadik Polskink már korán sem volt olyan siker történet, mint a fehér és szürke elődjei.

Az új autó vásárlását a családi kassza nem tette lehetővé, így egy alkalmi-, de rossz vételt csináltunk egy vállalati leadott Polski megvásárlásával. A Polskit egy autószerelőtől vettük 1974-es évjáratral. Nem sokkal volt fiatalabb, mint a szürke Polskink, de látszólag jó állapotban volt. Mint később kiderült, a sárvédők kartonpapír fölé gittelve voltak javítva, igazi kipofozott kocsi volt. Ez csak 2 évig volt meg, így fotó sem készült róla. A díszléceit 2 éve adtam el egy felújításban tevékenykedő Polskis klubtagnak.

A Polski után Családom egy 1500-ös Lada vásárolt 1981-ben, de ez már egy másik történet.

Nagyon köszönöm a beszélgetést, és a Polski Fiatról felidézett szép emlékeket.

(Az interjút készítette, és szerkesztette: Fórizs Zoltán)