Magyar fejlesztések a híres Polski Fiat Monte-Carlo Rally nyomdokain

Rövid HÍREK:
A **Polski Fiat Klub RALLY szakértőjét** – **Kalmár Tibort** szeretnék bemutatni az alábbi rövid interjúban. Az interjút Fórizs Zoltán készítette a rally autók építésében is jártasságot szerzett szakemberrel, egyben rally versenyzővel.
Kalmár Tibor bemutatásával egyidőben szeretnénk előzetes képeket felvillantani a tavaszi Oldtimer Expo egyik kiemelkedő látványosságáról a hazai építésű **Polski Fiat Monte-Carlo Rally** autóról.

A cikk teljes terjedelmének elolvasásához kattints a képre:

Magyar fejlesztések a híres Polski Fiat Monte-Carlo Rally nyomdokain

A **Polski Fiat Klub RALLY szakértőjét** – **Kalmár Tibort** szeretnék bemutatni az alábbi rövid interjúban. Az interjút Fórizs Zoltán készítette a rally autók építésében is jártasságot szerzett szakemberrel, egyben rally versenyzővel.



Kalmár Tibor bemutatásával egyidőben szeretnénk előzetes képeket felvillantani a tavaszi Oldtimer Expo egyik kiemelkedő látványosságáról a hazai építésű Polski Fiat Monte-Carlo Rally autóról.
Az autó Kalmár Tibor műhelyében épül rendkívüli gondossággal és precizitással. Az alapként felhasznált sárga Polski Fiat igaz nem az 1969-74-es modell évből származik, de megjelenésében és teljesítményében visszaidézi a „nagy" világ-, és Európa bajnok „Klasszikust". A Rally autó méltó ellenfele a Lada VFTS-nek, a Monte-Carlo megjelenése, az 1976. évi új RMC fejlesztések és az új rally karosszéria visszaköszönése az autót a Polski Fiat világmárka egyedi autóinak sorába emeli.

Az FSO 1949-50. évben megvásárolt Pobeda M20-as licence után 1951. évben végérvényesen beindult a II. világháborút követő első lengyel személyautó sorozat gyártása. Ugyan mind a Warszawa, mind pedig a Syrena gyártási alapjaira támaszkodva voltak fejlesztési próbálkozások a „lengyel sport autó" megalkotására vonatkozóan de a mérhető sikerek alapját csak az 1965. évi Polski Fiat licencvásárlás teremtette meg.





Talán kevesen tudják, hogy az 1965. december 22-én aláírt lengyel-olasz licenc szerződés nem csak a Fiat 1300 (60 LE) és 1500 cm3-s (75 LE) motorjának gyártására terjedt ki, hanem
Az FSO az 1,6 és 2,0 DOHC motorok gyártási jogát is megvásárolta. Ugyan ezek a motorok kimaradtak a Polski Fiatok életéből, de az 1978. évben megkezdett Polonez gyártásban, valamint a Polski és Polonez versenysport fejlesztésekben egyre hangsúlyosabb szerepet töltöttek be.

A Polski Fiat nemzetközi verseny sport sikerei már 1969.évben, elkezdődtek. Legelőször 1971-ben jelent meg a Polski Fiat a Monte-Carlo Rally (RMC) mezőnyében, de az igazi nagy nemzetközi sikert az **1972. évi futamgyőzelem** hozta.

1972. évben a nemzetközi autós, valamint az autó-motor sport sajtó a Polski Fiat márkától volt hangos. Mind az **1600 cm3 motorral szerelt Polski Fiat Monte-Carlo**, mint pedig az **1800 cm3-es Polski Fiat Akropolis** a Rally futamok első helyezettet megillető serleget vitte haza a varsói gyárba.

Az 1972. évi sikereket tovább gyarapította a Polski Fiat **ONS Rally Olimpián** elért kiemelkedő helyezése. Ez az év nem csak a Polski Fiat, hanem a lengyel autó-motor sport diadala volt, példátlan lökést adva a széria 125p 1300-as és 1500-as márka lengyelországi és nemzetközi értékesítése számára.

A sikerek 1973. évben tovább folytatódtak. Az FSO 4 autót indított el csapatban a Monte-Carlo Rallyn. 41. számmal R.Mucha és R.Żyszkowski páros, 77. számmal A.Jaroszewicz és A.Szulc páros, 77. számmal M.Stawowiak és L.Jaworowicz páros és végül 81. számmal M.Bień és J.Wojtyna páros állt a rajtvonalhoz. A Polski Fiat ebben az évben **Márkákat megillető győzelmet** szerezte meg.

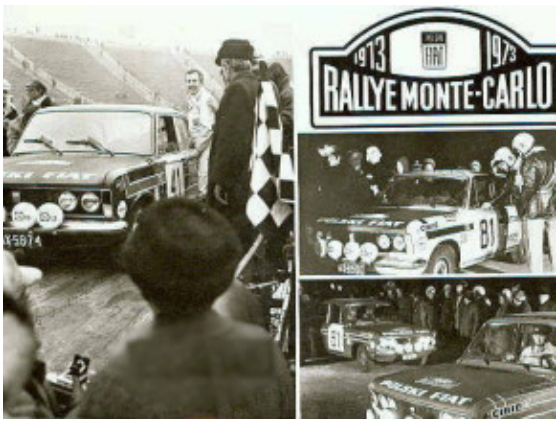


Az 1973. évi sikereket tovább gyarapította a **25 ezer km-en felállított világcsúcs**. 7 vezető, 4 óránkénti váltásokban 25 ezer km-t tett meg.

A 25 ezer km-es távolságot egy erre kijelölt autópálya szakaszon tették meg 181 óra 3 perc 3 másodperc időtartam alatt. Az így elért **átlagsebesség 138 km/óra** volt, amely ebben a korban mind a teljesítmény, mind pedig a megbízható és tartós működés vonatkozásában kiemelkedő rekord eredménynek számított.

A Polski Fiat értékesítési görbéi az 1972. évi és 1973. évi sikereket követően meredek emelkedésbe kezdtek, de erről a korról, és ilyen megvilágítással egy későbbi cikkben számolunk be.

De akkor vágjunk is bele a Polski Fiat Rallyba, illetve mindenek előtt beszéljünk néhány szót a rally sportról!



Mit takar az a szó, hogy Rally?

Rally angol szó magyarul gyülekezést, naggyűlést jelent, amely kifejezés az autósportban legelőször 1911. évben jelent meg a Monte-Carloban megrendezésre kerülő versenyen. Talán a Monte-Carlo Rally sikereinek és népszerűségének volt köszönhető, hogy 1-2 évtizeddel az első rally után az 1920-as évek végétől a versenyek túlnyomó része már a „Rally" jelzőt viselte.

Ha egy kicsit visszamegyünk az időben akkor az első, „rally" jellegű autós ügyességi versenyről 1894.évből maradtak fenn írásos és képi emlékek. A Párizs-Rouen kocsiverseny során megtett távolság közel 100 km volt, a távolság leküzdése mellett az indulóknak ügyességi versenyfeladatokat is teljesíteniük kellett. Ahhoz, hogy a versenyzők, és a szurkolók kedvét és érdeklődését tovább fokozzák, a gyárak pénzjutalmat ajánlottak fel a legjobb versenyzők számára. A „rally" fokozatosan az ember és a gép harmonikus összhangjának versenyévé vált, a futamokba beépültek a rallykban ma is ismert elemek, mint például az egyesével történő rajtolás, a versenyt segítő térképek, itinerek, a távolság egyes szakaszaiban kialakított időmérő pontok, vagy mint a köves útról való letérések, és a távolság erdei utakon történő tovább folytatása.

De térjünk vissza a Polski Fiatok vonatkozásában meghatározó eseményt jelentő Monte-Carlo Rallyhoz. Az 1911. évi első rally versenyt a hercegi család szervezte az akkor már közismert Casino támogatásával. A verseny a „Car Rally" nevet viselte. A közutakon a mindenkire érvényes közúti közlekedési szabályok betartásával lehetett áthaladni, de a hegyekben mindenki próbára tehette az ügyességét és az általa vezetett autók műszaki teljesítőképességét.

A Monaco irányába elinduló futam egyik különleges akadálya a havas út volt, a téli időszakban megrendezett verseny hosszú időn keresztül a világ legkiemelkedőbb rally eseményének számított.

Milyen volt egy korabeli rally verseny a századfordulón?

A századfordulót követő rally versenyek általában már több naposak voltak, például az Angliában 1900.évben megrendezett első túraverseny is már 15 napos körverseny volt 13 verseny szakasszal.

A 15 napban voltak pihenő napok is, amelyeken a versenyzők lemosták az autóikat, elvégezték a nagyobb szerelési – javítási munkákat, majd a pihenőnap hátralévő részében ügyességi versenyekkel, autós mutatványokkal szórakoztatták az érdeklődő nézőközönséget.

Mikor vált hivatalos európai, vagy világsporttá a rally?

1930-ban írták ki hivatalosan az első Európai Rallyt, ahol a nevező országok saját versenyeiken láthatták vendégül a többi rally rajongó versenyzőt. Már a legelső európai bajnoki futam sikere hatalmas volt, mivel 300 nevezésérkezett be a szervezőkhöz.
Az első Európa Bajnokság 4 futamból állt. A már említett tradicionális Monte-Carlo Rallyból, a francia Alpok Rallyból, a dél-Tirol Rallyból és a Liége Rallyból.
Az EB futamok megjelenésével megjelentek a szigorú technikai előírások, amelyek minden versenyző számára kötelező érvényűek voltak. Gyakorlatilag nem volt olyan autó gyár a 30-as években, aki ne indított volna márkát ezeken a nagyszabású rendezvényeken. Sajnos a II. világháború hosszúidőre felfüggesztette a gépek és emberek nagyszabású küzdelmét.

Mikor indult el ismét a világsport?

A rally versenyek a túra autózás virágkorával jöttek vissza a már ismert európai színhelyekre az 50-es években. Az új korszak a 30-as évek helyszíneihez képest 5 új verseny távot hozott, így a bajnoki futamok már 9 helyszínnel voltak lefolytathatók.
1947-ben Portugália csatlakozott a Lisszabon Rally-val, 1949-ben Hollandia a Tulipán Rally-val, Svédország 1951.évben a Midnight Sun Rally-val, ugyanebben az évben Finnország a Rally of the Thousand Lakes-el, és végül Görögország 1956.évben az Acropolis Rally-val. Néhány évvel később 10. helyszínként Németország csatlakozott a Sestriere Rally-val.
A Rally sportban az 1973. év újabb változásokat hozott, mivel a korábbi EB-t a Rally Világbajnokság cím váltotta fel. 1973-ban írták ki legelőször a gyártók számára a VB címet, illetve 1979.évbe a pilótákat megillető világbajnoki cím megszerzését. Ezt megelőzően 1977-ben és 978-ban a „Fia cup for driver" néven vehették át a pilóták a győzteseket megillető serleget.
A világbajnoki futamok megszervezésével már az volt a cél, hogy a világ különböző pontjaira elvigyék a rallyt, a verseny hírét és szenvedélyét, ezzel is egy újabb világeseményt alkossanak. 1973. évben már 13 különböző ország adott otthon a viadalnak, köztük olyan helyszínek is, amik a mai napig komoly tekintéllyel bírnak. A terep már ekkor változatos volt, murva, aszfalt, jég és vegyes felszín egyaránt szerepelt a kihívások között.

Foglaljuk össze a rally történelem reformnak számító korában a Polski Fiat kimagasló eredményeit!

A Polski Fiat legelső futamgyőzelmei hazai pályákon 1970. évhez kapcsolódik, majd ezt követően a legemlékezetesebb versenysiker az 1971.évi Cordatic, Pneumant, Aranyhomok, Szlovák és Duna Rallye, és a magyarországi érintettségű München-Bécs-Budapest kiemelkedő verseny eredmények.
A jövőben szeretnék olyan archív fényképfelvételekre rábukkanni, amelyeken a München-Bécs-Budapest versenyen résztvevő Polski Fiatok vannak megörökítve. Minden bizonnyal az induló Polski Fiatok szívében már a következő évi nyertes Monte-Carlo 1600 cm3-es szív dobogott.
Az 1300-1600 cm3-es kategóriában a világhírnév a 41. Monte-Carlo Rallye-n született meg, ahol a kategória kilencvenöt indulója közül a Polski FIAT 125p lett a győztes.



Hasonló módon az 1972. évben megrendezett 20. Akropolis versenyen, ahol egy másik kategóriában egy

1800 cm3-s Polski Fiat 125p verte meg a vele együtt induló mezőnyt.
Egy év elteltével 1973. évben a Polski Fiat visszatért Monte-Carlo-ba, hogy a „Legjobb gyári csapatnak" járó serleget magával hozza az FSO-ba.



Az 1970-es évek végén, illetve az 1980-as évek közepén készült gyári reklámokban gyakran lehet találkozni az 1975-ös modell széria karosszéria alapjaira formált Polski Fiat Rally autókkal. A versenyekre felkészített rally autók megkapták a Monte-Carlo és az Akropolis jellegzetes oldal csíkjait, a versenygyőzelmekre emlékeztető 1972-es futam matricákat, valamint az eltérő színre-általában matt feketére fényezett motorháztetőt.

A „kis szériában gyártott" utcai autókon a far rész oldalsó matricáin megjelent a diszkrét felirat: Monte-Carlo 1600, valamint Akropolis 1800. Ez a lengyel hagyomány ihletett meg minket a „magyar Polski Fiat Monte-Carlo" megépítésében.

Még egy rövid kérdés a rally sporttal kapcsolatban. Milyen távolságokban folynak a futamok?

A versenyeket táv alapján a következő csoportokba sorolják:
- 5000 km-nél hosszabb versenyeket „Maraton rally"-nak,
- 3000-5000 km közötti versenyeket „Hosszú távú rally"-nak,
- 1000-3000 km között „Középtávú rally"-nak
- 1000 km alatt pedig a versenyeket „Rövid távú rally"-nak nevezik.

Mi a helyzet az amatőr rally sport területén? Mi a különbség a mai és a három évtizeddel ezelőtti magyar rally sport között?

Nagyon sokat fejlődött a technika 30 év alatt. A Rally Teamok igazi csapatszelleme az elmúltévekben gyengülni látszik. A korabeli csapatok – rally teamok mint egy „család" működött, összefogással, csapatszellemmel és gyári háttér támogatással.
Napjainkban mind a magyar, mind pedig a nemzetközi amatőr mezőnyökben sajnos megjelentek a „koldus" rally teamok, ahol már nincs anyagi forrás egy komplett csapat felsorakoztatásához.
A kisebb versenyeken a csapatot 2 fő, esetleg egy szerelővel kiegészítve 3 fő alkotja.
A pilótának és a navigátornak sok esetben műszakilag is felkészültnek kell lennie, mivel már nem áll mögöttük szerviz kamion és profi felkészültséggel rendelkező szerelő csapat.
A korábbi évtizedekben a hazai csapatok általában 3-4 autóval, 6-7 szerelővel, szerviz busszal és kamionnal rendelkeztek. Mára a versenyek ebből a szempontból is elkezdték elveszíteni a fényüket, a személyzet csökkenésével párhuzamosan a műszaki-technikai segítség eszköze is egy furgonra korlátozódik.

A hazai amatőr rally versenyek rajtvonalához gyakorlatilag majdnem mindenki oda állhat.
Ugyan a profi rally versenyek előírásai nagyon szigorúak, sőt az elmúlt évtizedekben egyre szigorúbb előírások lépnek érvénybe, ezzel szemben az amatőr területeken minden nemű autóval gyakorlatilag lehetőség van az indulásra.
A rally autókat az utcai autókhoz hasonlóan elkezdte eluralni az elektronika, így gyakran lehet találkozni teljesítménynövelő elektronikával teletömött motorterekkel.
Szerencsére vannak azért a mai fiatalok között is jó páran, akik a régi technikákért rajonganak.

A Polski Fiat építéssel Te is ezekhez a versenyzőkhöz tartozol?

Igen, a teljesen tiszta, számítógépmentes technikát szeretem. Sajnos a minősített versenyeken ez a technológia már nem tudja felvenni a high-tech verseny technológiákkal a versenyt, azonban az amatőr versenykategóriákban még jócskán megállja a helyét.
A mai komolyabb versenyautók tele vannak zsúfolva mindenféle elektronikával, a rajtoló elektronikától elkezdve az elektronikus szervokormányon át a szekvenciális váltóig. A szerelők a valóságban laptoppal rohangálnak és az a tendencia, hogy ezeket a technikákat kezdik beépíteni a retro versenyautókba is. Például a Polski Fiatnál maradva a GSF Polskikba.

A régi technika iránti vonzalom két okból adódhat. Vannak olyanok, akik a régi technológiákért rajonganak,de vannak olyanok is akik csak azt engedhetik meg maguknak.
Ezek az emberek imádnak verseny közben dolgozni a kocsival, és nyakig olajosan laptop helyett csavarhúzóval és villáskulcsokkal rohangálnak nyakig olajosan. A fejlődés különösen látszik első pillantásra is a kocsikon.



A Polski Fiat milyen fejlődési folyamatokon ment keresztül?

Az előírások az elmúlt évtizedekben sokkal enyhébbek voltak mint napjainkban.

Például a régi BBK versenyeken készült fényképeken lehet látni, ahogy a Polski Fiat 2 méter magasan repül a föld felszíne felett, a pilóta fején valamiféle sisakkal, fejtámla nélkül, a mai szemmel elég hiányos csőváz merevítéssel. A versenyzőt és mitfárerét 3 pontos biztonsági öv rögzíti, de a versenyzők jönnek, száguldanak, olykor egy-egy bukkanónál repülnek.



A nagypolski elég jó motort választott vagy éppen kapott, hiszen az 1600 cm3-es Fiat motor nagyon megbízható, és könnyen szerelhető volt, valamint viszonylag magas teljesítményű, hiszen a 105TC blokk alapból 105lóerős, amit némi beavatkozással könnyen fel lehet tornászni a másfélszeresére. A mai elektronikusan vezérelt keverékképzéssel ellentétben akkor a karburátorok cseréjével, esetleg átfúvókázással módosítottak a keverék mennyiségén, illetve minőségén. Ügyes szakemberek akkoriban is voltak, nem volt nehéz pár plusz lóerőt kicsikarni a teljesítménynövelő fogásokkal (karburátor csere/átfúvókázás, csatornák bővítése, hengerfej-blokk köszörülése, valamint a komplett blokk összehangolása).



A korabeli verseny váltók az esetek többségében széria váltók voltak.
A futómű az egyik legfontosabb, ha nem a legfontosabb egy versenyautón! Hiába jó a motor, ha a kerekeket elhagyják a talajt az első bukkanó után, vagy csak ha a futómű állítódik el, megvan a kiesés azonnali lehetősége.



A klasszikus Monte-Carlo és Akropolis idején a rally autók széria közelibbek voltak, mind a motor, mind a futómű, vagy a váltók sokkal jobban hasonlítottak,mint azt napjainkban tapasztalhatjuk. A mai rally autó és az utcai széria között már nagyon kevés párhuzamot lehet találni.
Ha megnézünk például egy képet, vagy archív filmfelvételt ahol egy Polski jön a kanyarban, úgy billeg mint egy csónak, tehát a futómű is gyári, vagy a ahhoz közeli lehetett. A karosszéria a kritikus pontokon, például az első-hátsó toronynál, a lengéscsillapító csatlakozó részénél, a doblemezhez hátulsó részénél, a laprugó felfogatási pontjainál biztosan meg voltak erősítve.
Ezeken a pontoknál a ponthegesztéseket minden bizonnyal átvarrták, mert keményebb körülmények között a normál ponthegesztés sokszor elenged.

A lengéscsillapítók átalakított kivitelben készültek, átszelepeléssel, magasabb viszkozitású olaj feltöltéssel. A keményebb lengéscsillapítóhoz természetesen keményebb rugó is párosult, hiszen a puha rugó nem tudta kinyomni a lengéscsillapítót, és ilyenkor a kocsi a 3-adik gödör után „beül", azután pedig használhatatlanná válik. Kritikus pontja a rally Polski Fiatoknak az alsó lengőkar, amely a széria modellekben elég gyengére sikerültek.



A korabeli rally autók gumiválasztásában nem volt apelláta. Alapvetően két fajta gumi állt rendelkezésére a versenyzőknek: a bütykös és a sima utcai gumik. Manapság nagyon sok féle keménységű slick, és murva gumi között lehet választani.
A karosszéria is a széria típusból lett átemelve, nem volt szélesítés, nem voltak felesleges nyúlványok, ráépítések. A Polski Monte-Carlo és Akropolis formái letisztultak. Mivel a korabeli archív fényképeken és filmeken nem látható üzemanyag tartály a csomagtartó alatt, így arra lehet következtetni, hogy az bekerült a csomagtartóba. A Polskinak a kortárs szocialista autókhoz viszonyítva nagyon merev kasznija van, de még merevebbé tették a bukócsövek.

Köszönöm a beszélgetést! A Polski Fiat sikereire szinte valamennyi Polski Fiat tulajdonos nagyon büszke. Nagyon örülök, és talán elmondhatom, hogy a Polski Klub valamennyi Tagja hasonlóan érez azzal kapcsolatban, hogy befejezés előtti állapotban van az első magyar építésű Monte-Carlo Rally autó.

Nagyon várjuk a további fejleményeket, és műszaki paramétereket az autóról, a hazai rally versenyeken pedig szerintem az egész Polskis társadalom egy emberként szurkol Neked!
A közeljövőben részletes képi galériával és egy exclusiv Polski Fiat Monte-Carlo és LadaVFTS összehasonlító teszt keretében fogjuk bemutatni a „mi" Monte-Carlo-nkat.

Az interjút készítette és szerkesztette: Fórizs Zoltán