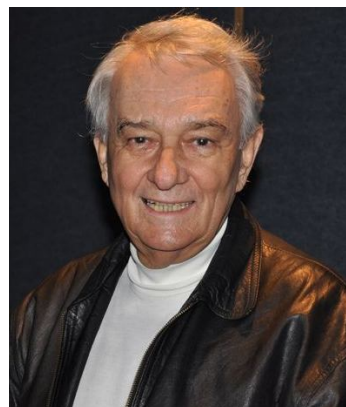


POLSKI KÖR 1978-1992. év – Kezdetek, avagy a Polski Kör 1978.évi megalakulása (1. rész)

A Polski Kör a 70-es évek első és akkoriban egyetlen márka klubjaként a POL-MOT Külkereskedelmi Képviselőt támogatásával jött létre 1978. év őszén. A Polski Kör megalapítása kísértetiesen egybe esett a POLONEZ piaci megjelenésével. A gyári támogatás nem titkolt szándéka a Polski Fiat magyarországi tulajdonosainak összefogásán, a márka presztízs értékének növelésén túl az új márka népszerűsítése, a hazai vásárló közönséggel való megismertetése volt.

Az év elején Perlaki István színművésszel készítettünk riportot, aki 1978-1992. év között a Polski Kör elnökeként igen sokat tett a lengyel márka magyarországi népszerűvé tétele érdekében.

Perlaki István művész Úrral Fórizs Zoltán készített interjút, amely elsőként a web lapunkon sorozat formájában jelenik meg.



1978. szeptember hónapját írjuk. Egy verőfényes reggel a Kossuth Rádió hírműsorában elhangzik egy rövid felhívás, amely szerint a POL-MOT Külkereskedelmi Vállalat, valamint a Fabryka Samochodów Osobowych (FSO), azaz a lengyel személyautógyár a Budapest VI. kerület, Nagymező utca 15. szám alatti Lengyel Tájékoztató és Kulturális Központban tartja az új lengyel autómoddellnek – a POLONEZ-nek az ünnepélyes bemutatását. A kedves női hang figyelemfelhívásként hozzá teszi, hogy elsőként szerezhetnek a magyar vásárlók információkat a legújabb, és hamarosan Magyarországon is megvásárolható autóról.



A Polonez 1978. évi bemutatója a szocialista tábor autós életében jelentős hullámokat korbácsolt fel, mivel a merőben új, korszerű karosszéria az akkor már világhírnévre szert tevő Giorgetto Giugiaro műtermében készült.



A Polonez formatervét olyan ismert széria modellek előzték meg, mint például az: Alfa Romeo Alfasud (1972), Alfetta GT/GTV (1974), Audi 80 (1978), BMW 3200 CS (1961), BMW M1 (1977), Lancia Megagamma (1978), Lotus Esprit (1972), Maserati Bora (1971), Ghibli (1966), Merak (1972), Quattroporte (1976), Porsche Tapiro concept (1970), Volkswagen Golf (1974), Passat (1973), vagy a motorkerékpárok világában a híres Ducati 860 GT motorcycle (1975).

Nem csoda, hogy az Autó-Motor hírek rovatában korábban megjelent cikkek hatására a modell óriási várakozásnak örvendett.

De folytassuk az eseményeket:

Lassan elérkezik a délutáni tájékoztató ideje, egyre többen foglalnak helyet a lengyel kulturális központ nagytermében. A falakat misztikus plakátok borítják, amelyeken az új lengyel csoda látható. Nagyon feszült a várakozás, a megjelent emberek közül többen osztják meg egymással a különböző médiákban szerzett információikat. Talán a legtöbb résztvevő, mint Polski Fiat tulajdonos vesz részt a rendezvényen. Az előadás előtti percekben már alig lehet a terembe bejutni, és végre megjelennek a pulpituson a várt előadók. A Lengyel Köztársaság Nagykövete után a tolmács udvariasan bemutatja a nagyközönségnek a POL-MOT magyarországi vezetőjét, a Lengyel Kulturális Központ igazgatóját, valamint az FSO egyik magas rangú vezetőjét. Elkezdődik az előadás, és ezzel együtt elkezdődik a Polonez, és a lengyel járműtulajdonosokat összefogó baráti társaság, a Polski Kör több mint egy évtizedes pályafutása.

Emlékezik vissza mindezekről Perlaki István színművész – a Polski Kör 1978-1992. év közötti elnöke.

A Polonez a motort leszámítva Európa korszerű autói közé tartozott, az állítható kormányoszlop, halogén fényszórók, automata biztonsági övek, sok esetben a korabeli, nagynevű nyugat-európai személyautók vonatkozásában is újdonságnak számítottak. Ez vonzott engem is az előadásra, és mint Polski Fiat tulajdonos elfogultsággal hallgattam végig a gyár képviselőjének tájékoztatását.

Az előadásokat követően lehetőség volt kérdéseket feltenni a gyár és a POL-MOT vezetője számára. Rengeteg kérdés fogalmazódott meg, de olykor-olykor visszatérő kérdés volt a már Magyarországon futó Polski Fiatok alkatrész ellátása, és a szervizeléssel kapcsolatban felmerülő problémák. Talán a feltett kérdések, de lehet, hogy a személyes szimpátia adta, hogy néhányunkat megkértek arra, hogy maradjunk a teremben a rendezvényt követően, hogy a külföldi vendégeknek lehetősége legyen egy közvetlenebb személyes beszélgetés lefolytatására. A rövid szünet után kíváncsian vártuk a vendégek által feltenni kívánt kérdéseket. Talán ötven-hatan maradhattunk a teremben a hallgatóság közül. A székek összetolásával egy rögtönzött tárgyalót alakítottunk ki és elkezdtünk beszélgetni arról, hogy milyen nagyszerű dolog lenne a Polski Fiat tulajdonosok és rajongók táborából egy társadalmi egyesületet létrehozni.

Számtalan elképzelés – terv – ötlet járt a fejemben, ezeket felvázolva fogalmazódhatott meg a POL-MOT vezetőjének a kérdése, hogy elvállalnám-e az újonnan létrehozandó Polski Kör vezetését. Azonnal igent mondtam.

A Kereskedelmi Képviselőlet ösztönzésére a Polski Fiat márkatulajdonosok alakították meg a 70-es évek első márká klubját – a Polski Kör 1978. év végén.

A POL-MOT aktívan bekapcsolódott a társadalmi szervezet munkájának támogatásába, az egyre növekvő számú tagság számára a Lengyel Kulturális Képviselőlet Nagymező utcai épülete biztosította a havi rendszerességgű találkozók színhelyét. A rendezvényekkel kapcsolatban felmerülő költségeket a képviselőlet finanszírozta, később óriási segítséget nyújtott a lengyel túrák, magyarországi járműtalálkozók megszervezésében, és nem utolsósorban a folyamatosan növekvő „Kis” és „Nagy” Polski Fiat tulajdonosok alkatrész igényeinek kielégítésében.



Az FSO számára a Polonez nemzetközi piaci bevezetése óriási kihívást jelentett. Az előzetes tervek alapján 1983. évre, azaz a FIAT Konzern Polski Fiat névhasználatával kapcsolatos engedélyének lejártáig szerették volna, ha a Polski Fiat 125p típust a Polonez márka fokozatosan leváltja. A márka klub létrehozásának nem titkolt szándéka a fentiekben a lengyel járművek presztízs értékének növelésén túl az új Polonez márka fogyasztókkal való megismertetése, és megszerettetése volt.

A Polonez elsősorban a rendkívül markáns, egyedi formatervének, és magas komfort felszerelésének köszönhetően Franciaországban, Hollandiában, Nagy-Britanniában és Belgiumban jelentős népszerűséggel bírt. Az új modell ugyan technikailag kezdetben a 125p alapjaira épült, a motort, a váltót, a futóművet egy az egyben a „nagy-polskikból” emelték át.

Az első széria gyártás tapasztalatai azonnal visszaigazolták, hogy az 1300 cm³-es, és a 75 LE-s 1500 cm³-es motorok elég nehézkesen mozgatják a közel 1100 kg-os karosszériát, így egy évvel a sorozat gyártásmegkezdése után megjelentek a két vezérműtengelyes 2000 cm³-es FIAT motorral szerelt változatok, amelyek a 112 lóerővel már dinamikusabban tudták mozgatni a tekintélyes méretű autótestet.

A megnövelt teljesítménynek, valamint az 5 sebességes váltónak köszönhetően 175 km/h végsebességet lehetett elérni az új Polonezzel, a 0-100 km/h-s gyorsulás a katalógusok alapján 12 másodperc volt.

A cikk folytatásaként beszámolunk a Polski Kör hazai és külföldi túráiról, a havi rendszerességgel megtartott Klubtalálkozók témáiról és baráti légköréről. Ízelítőként bemutatunk egy archív kiadványt az 1980. év nyarán megtartott jubileumi tihanyi találkozóról.

Részletek a korabeli cikkből:

„A Magyar Népköztársaság útjain jelenleg mintegy 49 000 lengyel gyártmányú személygépkocsit üzemeltetnek. Ebből 31 000 az 1969-től szállított Polski Fiat 125p és 18 000 az 1976-tól szállított Polski Fiat 126p.

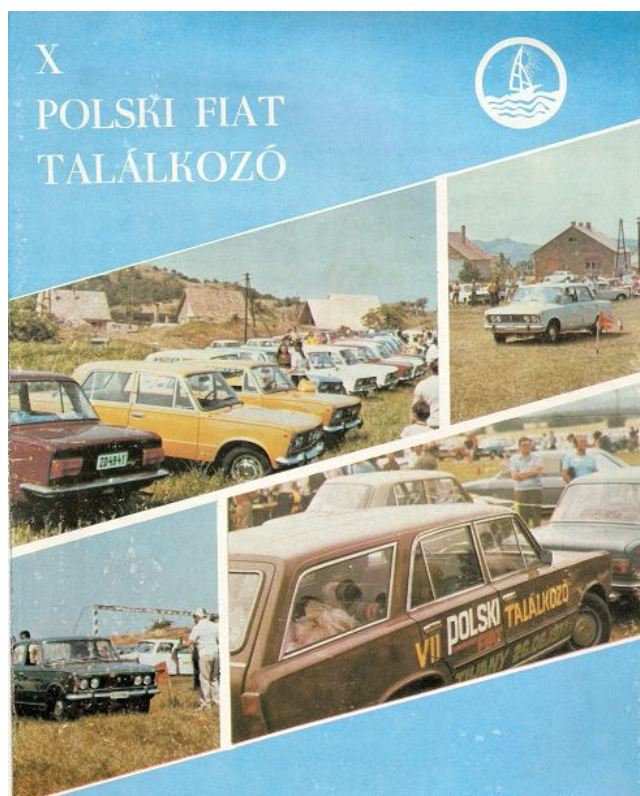
A Varsói Személygépkocsi gyár kezdeményezésére és a POL-MOT Külkereskedelmi Vállalat segítségével 1971-től a Polski Fiat 125p üzemeltetői és kedvelői évről-évre találkoznak Tihanyban a Polski Fiat Találkozón.

A tihanyi találkozón résztvevők köre 1977-től kezdődően kibővült a Polski Fiat 126p – népszerű nevén a „ki Fiatok” – tulajdonosaival. Az idei tihanyi Polski Fiat Találkozó egyúttal jubileum is. Ez a X. találkozó, amelynek szervezésében az említett gyárakon és a POL-MOT Külkereskedelmi Vállalaton kívül részt vállal a Polski Fiat Kör is.

Minden egyes Polski Fiat tulajdonosnak gépkocsijuk használata során kellemes élményeket, jó utat és sok millió kilométeres balesetmentes közlekedést kívánunk.

1979-ben a POL-MOT kezdeményezése nyomán a varsói Személygépkocsi gyár és a Bielsko-Bialai FSM gyár patronálásával a budapesti Lengyel Tájékoztató és Kulturális Központ mellett megalakult a Polski Fiat Kör.

A Jelenleg 198 tagot számláló Kör 10 fős vezetősége szervezi havonta a kortagok plenáris üléseit, melyek programjában előadások, műszaki tanácsadás, filmvetítések, rendezvények szervezési kérdéseinek megtárgyalása, stb. szerepel.



A lengyel gyártmányú gépkocsikat üzemeltetők köre az egyedüli „márka klub” Magyarországon, semmilyen más gépkocsi márkában nincs megfelelője.”



Forrás: Fabryka Samochodów Osobowych 1980.év