

Nagypolák - A GÉP

Számomra - a többséggel és a Ladával ellentétben - **mindig a Nagypolák volt az AUTÓ.**

Kettő volt egymás után.

Az elsőt, egy 74-es évjáratút 14 éves korában vettük, pár hónapot bírt ki. Erős volt, de a koros anyagok nem bírták az ifjonti hévet:

Először az egyik dugattyú szakadt ketté csapszeg felett /fáradt törés volt/, majd a dugattyúgyűrűk törtek össze. Alkatrészbázisként végezte, béke poraira.

A második 15 éven keresztül szolgált.

1988-as évjáratú volt, 3 évesen vettük oszlopnak ütközés utáni kijavításból, elhanyagolt állapotban.

Vason fogott a fék, kotyogtak a gömbfejek, nem volt hátsó kipufogódob /érdekes módon így sokkal csendesebb, de ereje sincs/, se termosztát, a villamosság kontár módon el volt kábelezve pl: csak bekapcsolt reflektornál volt belső világítás. A piacon letört a motorháztető zsanér...

180000 Ft-ról 105 ezerre alkudtuk le Édesapámmal, ekkoriban egy 2107-es 350-400 ezer Ft volt a piacon.



Ekkor 16 litert evett, amit a legkisebb elállítódás, tüszelep beverődés esetén is képes volt bármikor produkálni.

Új kipufogó, termosztát, egy repülőgépmotor szerelő vállalati nagypolszki beállította fülre: 9-11 liter.

Később kapott CPI 1280-as elektronikus trafót: 8-9 l/100km. A trafó egyébként szenzációs; 0,9 tizedes gyertyahézag, ezután kiköthettem a szivatót, tuti indulás bármilyen hidegben, érzetre +100-200 köbcenti lökettér fogat.

Annyi hátránya volt, hogy ette az elosztófedelet, a rotort, a gyertyákat, ja és ha hozzá értem a gyújtókábelekhöz, baromira rázott.

A hosszú kipufogócsövet Dácia átmérőjűre gyártattam le, viszont a hátsó dob helyére sima cső került: a fogyasztást fűzetben vezettem; 7.5-8.5 l átlagban, autópályán 110-el 7 l, télen városban 9.5 -10 l, alapjárat CO 0,02, a közepes fordulaton- inkább hagyjuk... Alapjáratról elindult!/, s forgott mint a pöröly. A hangja szenzációs volt: a kipufogó 750-es alapjáraton halkan öblögetett, mint egy V8 /nem én mondtam/, 3000-ig kellemes bariton hangon énekelt, felette érces hangon zengte büszkén a Polák-motor dalát, motorfékre pattogva lövöldözgetett vissza.

A nyugati benzin nem legenda: legjobb fogyasztását 93-ban Olaszországban produkálta, 4 személy, tele csomagtartó: 6,7 l.

Itthon soha nem ismételte meg.

Hibák nagy vonalakban: kuplungbowden szakadás félévente, míg rá nem jöttem, hogy a pedál hosszabb utat jár be, mint a bowden, határolás után 12 évig aztán nem kellett cserélni, a karter tömítés alig bírt ki csepegés nélkül pár hónapot /béna megoldás az összetételnél/ Pár évente kipufogóleömlő tömítés, a tapadós azbesztmentes fékbetéttől negyedévente beragadó fékek, 30000 km-ként lengyel vezérműlánc csere, gömbfejek cserélgetése. 80000 km-nél gyűrűzni kellett: a gyűrűk hajszálvékonyak voltak, de a hengerfal alig-alig volt kopott.

Kábé 100000-nél kerékcsapágyak, lengéscsillapítók.

A többi a szokásos szocialista autó: pár ezer km-ként valami mindig elállítódott, elkopott.
De: **SOHA nem hagyott cserben, bármilyen hibával, bárhonnán hazavitt!**

Jellemezni leginkább a Ladával összehasonlítva lehet, már csak a rokonság okán is. Évekig 2107-sen dolgoztam /azóta meg mindenféle nyugati jószágon/

Motor: Kis fordulaton rugalmatlan, viszont 3200 felett, mintha motort cseréltek volna benne, a Lada pont fordítva, s mindig fél-egy literrel kevesebbet eszik, igaz nem is keresztöblítéses a hengerfeje.

Váltó: rövid úton jár, precízen kapcsolható, aki csak fronthajtású kocsit vezetett, nem is tudja, miről beszélek.

Kormány: Könnyű, pontos /már ha végre gurul az AUTÓ/, fordulóköre viszont egy V6-os Alfaé, a Ladáé gumiból van, de legalább három és fél-négy sáv elég neki.

Futómű: nagyon jó iránytartás, jó kanyarstabilitás, jóindulatú viselkedés, mégis kényelmes rugózás.

A Lada imbolyog, sétál, tengeribeteg rugózás, de télen szépen farol, a Polák inkább eltolja az elejét, csak határozott gázra farol, de akkor...

Fék: Szenzációs! Harap, könnyű, nagyon hatásos a négy tárcsa, mégis finoman adagolható. MINDIG egyszerre fog elől s hátul. Sok mai kocsinak nincs ilyen fékje. A kézifék bár beállítható,/én tolómérővel/szoktam, de hatásfoka gyenge, s elállítódik. A Lada pont az ellentéte.

Szerelhetőség: A Lada nagyon jól szerelhető.

A Polszki sunyi dög...

Törésteszt: Lásd Bujtor-film, illetve...maradjunk annyiban, hogy romboló...

Látni kell, hogy az elavult futómű, a lengyel parlament épületénél nagyobb légellenállás, a vastos hajtáslánc, s a már tervezésekor konzervatív konstrukció nem versenyképes a mai agyonoptimalizált járművek korában.

De szépen belőtt motorral, s a pazar fékkel lehetett Vele nagy meglepetéseket szerezni a modern, viszont lelketlen, "műanyag" gépkocsik büszke tulajdonosainak.



A karosszérián 15 éves koráig egy szem rozsda nem volt /88-as évjárat/,ellenben 3 bal első sárvédőt fogyasztott el, /lásd az írás eleje/.

16 évesen a kerékhajtási íveken, az ajtók alján jött ki a rozsda. Lakatolásakor lebontottuk a küszöböket; a lemezek festetlenek voltak...és fémtiszták! Gondolom galvanizálták vagy valami ilyesmi.

18 éves korában a „szakértő” vizsgabiztos - Közlekedés Felügyelet - nem találta a motorszámot, a kollégája mutatta meg neki /ezt nem tudom bizonyítani/.

Na innentől mindent nézett; kipufogógáz mérés-Nagy D az arcán. Mindenbe belekötött: Hó felületi rozsda az alvázon és félrehúzó kézifék!

Azt már csak a papírok átvétele után vettem észre, hogy a”szakértő” a típust VAZ-ként ismerte fel.

Ezt viszont tudom bizonyítani!

Kapott két hónapot - mármint az autó.

De mivel új forgalmat kellett volna kiállítani annak költségeivel, s az első futómű felső bekötési pontja elkezdett korrodálni - amit viszont nem vettek észre - s kedvező áron, elég kedvező hitellel ki tudtam cserélni egy vadiúj egynégyes Fiat Albeára, ezért beszámíttattuk,

kicseréltük.

Amikor mentünk a „Dzsítí”-vel az új autóért, esett az eső, még az idő is sírt...

Amikor átvettük a nagyfenekű török nőt /FIATal-Bea/, kiderült az ég, újra sütött a nap.

De ez már egy másik történet lesz.

Számomra az AUTÓ mai napig a Nagypolák amire felvilágosult, realista gondolkodású emberként azt kell mondanom, hogy LELKE volt, nem is akármilyen.

Nagyon - nagyon hiányzik...

(forrás: http://nepitelet.hu/autok/fso_fsm/125p/nagypolak_-_a_gep/)