



# Z wielopunktowym wtryskiem

**Choć zainteresowanie nabywców nowymi Polonezami ostatnio się zmniejszyło, to jednak nadal pozostaje on w czołówce najczęściej kupowanych samochodów. Z wyników sprzedaży w I półroczu wynika, że Polonez ustępuje miejsca tylko Fiatom 126 i Siena, oraz Daewoo Lanosowi i Tico.**

**N**ie da się ukryć, samochód ma sporo zalet ale równie wiele wad. Producent umiejętnie jednak podsycza zainteresowanie, proponując klientom stale jakieś nowinki i udogodnienia. Kupić czy nie kupić? Oto co uważamy w tym samochodzie za szczególnie godne podkreślenia.

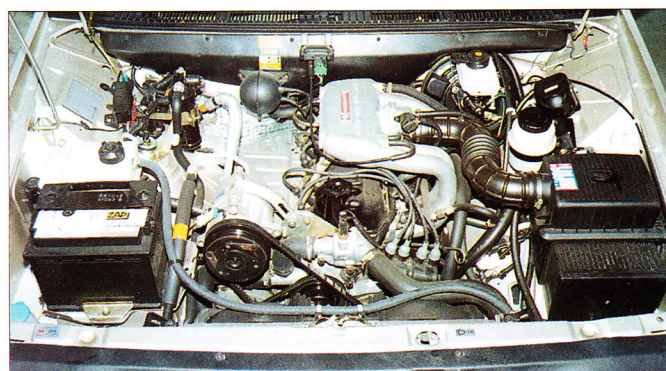
Zdecydowanie najważniejszą zaletę Poloneza stanowi oczywiście cena, a właściwie jej stosunek do wielkości i poziomu wyposażenia auta. Najtańszy model, Caro Plus, napędzany silnikiem z 1-punktowym wtryskiem paliwa, to wydatek 20100 zł. W standardowym wyposażeniu tego pojazdu mamy wspomaganą układ kierowniczy, oraz system kontroli świateł zewnętrznych, a nawet oświetlenia holowanej przyczepy. Wydaje się dziwne, że obecność tego rozwiązania, w znacznym przeciwieństwie poprawiającego bezpieczeństwo jazdy, jakoś nie jest doceniana. A szkoda, bo w innych autach podobne wyposażenie wymaga sporej dopłaty. Model Atu z trójbrylowym nadwoziem w podstawowej wersji kosztuje 21400 zł.

Droższe są egzemplarze z wielopunktowym wtryskiem paliwa (noszące oznaczenie GSI), Caro kosztuje 22350 zł, zaś Atu 23150 zł. Warto zauważyć, że wciąż poruszamy się

w obszarze cen typowych dla małych i do tego nad wyraz skromnie wyposażonych samochodów. Przykładowo najtańszy Fiat Uno z 3-drzwiowym nadwoziem i silnikiem o pojemności 1,0 l kosztuje 21350 zł, Daewoo Tico (5-drzwiowy, silnik 0,8 l) 20300 zł, Citroen AX (3-drzwiowy, silnik 0,95 l) 25280 zł.

Poloneza można wyposażyć w klimatyzację (2400 zł) oraz elektrycznie sterowane i podgrzewane lusterka zewnętrzne (140 zł), o takich „drobiazgach” jak elektrycznie opuszczane szyby w drzwiach przednich (490 zł), centralny zamek (320 zł), metalizowany lakier (550 zł) i aluminiowe obręcze kół (640 zł) już nie wspominając. Przypominając inne zalety auta warto zwrócić uwagę na dość wysoki poziom bezpieczeństwa wynikający z masywnej konstrukcji, w miarę wygodne i obszerne wnętrze, oraz zastosowanie w silnikach hydraulicznej regulacji luzów zaworowych znacznie upraszczających obsługę. Polonez z uwagi na tylny układ napędowy doskonale nadaje się do holowania przyczepy. Nie zaszkodzi też wspomnieć, o rozbudowanej sieci serwisowej, oraz niedrogich i łatwo dostępnych częściach zamiennych.

Wymienione zalety wydają się rekompensować wady wynikające głównie ze starej konstrukcji. Na



**O zaletach silnika z wielopunktowym wtryskiem paliwa już pisaliśmy. Eksploatowany przez nas egzemplarz zdawał się je potwierdzać.**

pewno powodem do dumy nie jest tylne zawieszenie składające się ze sztywnego mostu napędowego i resorów piórowych, ani niezbyt duży bagażnik o objętości 300 l (Caro) względnie 360 l (Atu). Polonez nie sprawia natomiast wrażenia samochodu awaryjnego, a przynajmniej bardziej podatnego na usterki niż inne produkowane u nas wozy koreańskie.

Oczywiście dla kogoś przyzwyczajonego do nowoczesnych, za-

granicznych samochodów, Polonez zawsze będzie czymś gorszym, zresztą nikt o zdrowych zmysłach nie będzie go porównywał np. z najnowszym VW Golfem. Skoro w naszej motoryzacyjnej rzeczywistości jest miejsce dla kuriozalnego Fiata 126, to tym bardziej powinno być miejsce dla Poloneza, auta odpowiedniego dla kilkuosobowej, przeciętnej sytuacji rodziny.

PRZEMYSŁAW BEDNARSKI

**Elektrycznie ustawiane lusterka (sterowane pierwszym od lewej strony przyciskiem) oferowane są jako opcja. Natomiast wyposażenie standardowe stanowi system kontroli oświetlenia holowanej przyczepy. Chcąc sprawdzić światła w przyczepie należy wcisnąć przycisk z piktogramem haka holowniczego. Niesprawna żarówka zostanie zasygnalizowana zapalaniem się kontrolki w zestawie wskaźników.**

