

ВЫХОДИТ РАЗ В ДВЕ НЕДЕЛИ

РЕКОМЕНДУЕМАЯ РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 369 РУБ.
РОЗНИЧНАЯ ЦЕНА: 84,99 ГРН. 64 900 БЕЛ. РУБ., 1290 ТЕНГЕ

АВТО ЛЕГЕНДЫ

№ 165

СССР
И СОЦСТРАН



POLSKI FIAT 125P

ПО ИТАЛЬЯНСКИМ ЛЕКАЛАМ

«КОНТРАКТ ВЕКА»

СПОРТИВНЫЕ ВЕРСИИ

DeAGOSTINI



«Автолегенды СССР»
Выходит раз в две недели
Выпуск №165, 2015
РОССИЯ

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини»,
105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
Генеральный директор: Н. Скилакис
Финансовый директор: П. Быстрова
Коммерческий директор: А. Якутов
Главный редактор: А. Жаркова
Выпускающий редактор: Н. Зварич
Менеджер по маркетингу: М. Ткачук
Распространение:
ООО «Бурда Дистрибушн Сервисиз»

Адрес редакции:

ООО «Де Агостини», 105066, г. Москва,
ул. Александра Лукьянова, д. 3, стр. 1.
(письма читателей по данному адресу
не принимаются)

Уважаемые читатели!

Для вашего удобства рекомендуем
приобретать выпуски в одном и том же
киоске и заранее сообщать продавцу
о вашем желании покупать следующие
выпуски коллекции.

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ru,
по остальным вопросам обращайтесь
по телефону «горячей линии» в Москве:
8-495-660-02-02
Телефон бесплатной «горячей линии»
для читателей в России: 8-800-200-02-01

Адрес для писем читателей:
Россия, 600001, г. Владимир, а/я 30,
«Де Агостини», «Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Свидетельство о регистрации СМИ
в Федеральной службе по надзору
в сфере массовых коммуникаций,
связи и охраны культурного наследия
ПИ № ФС 77-44630 от 20.04.2011

УКРАИНА

Издатель и учредитель:

ООО «Де Агостини Паблишинг»
01032, Украина, г. Киев, ул. Саксаганского, 119
Генеральный директор: Екатерина Клименко

Адрес для писем читателей:

Украина, 01033, г. Киев, а/я ДЕ АГОСТИНИ
Україна, 01033, м. Київ, а/с ДЕ АГОСТИНІ
«Автолегенды СССР»
Пожалуйста, указывайте в письмах свои
контактные данные для обратной связи
(телефон или e-mail).

Для заказа пропущенных номеров

и по всем вопросам, касающимся
информации о коллекции, заходите на сайт
www.deagostini.ua,
по остальным вопросам обращайтесь
по телефону бесплатной «горячей линии»
в Украине: 0-800-500-8-40
Свидетельство о государственной реги-
страции печатного СМИ Государственной
регистрационной службы Украины
КВ №18342-7142ПР от 21.11.2011 г.

КАЗАХСТАН

Распространение:

ТОО «КГП «Бурда-Алатау Пресс»

БЕЛАРУСЬ

Импортер в Республику Беларусь
ООО «Росчерк», 220037, г. Минск,
ул. Авангардная, 48 а, литер 8/к,
тел./факс: +375 17 331-94-41
Телефон «горячей линии» в РБ:
+ 375 17 279-87-87 (пн-пт, 9:00–21:00)

Адрес для писем читателей:

Республика Беларусь, 220040, г. Минск,
а/я 224, 000 «Росчерк», «Де Агостини»,
«Автолегенды СССР»
Печать: ООО «Компания Юнивест Маркетинг»,
08500, Украина, Киевская область,
г. Фастов, ул. Полиграфическая, 10
Тираж: 40 000 экз.

Рекомендуемая розничная цена: 369 руб.

Розничная цена:
84,99 грн, 64 900 бел. руб., 1290 тенге
ISSN 2071-095X
© 2008–2015 ООО «Де Агостини»

Издатель оставляет за собой право
изменять последовательность выпусков
и их содержание, а также
приложения к выпускам.

Издатель оставляет за собой право
увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Неотъемлемой частью выпуска является
приложение — модель-копия автомобиля
в масштабе 1:43

Иллюстрации предоставлены:

стр. 1, 2, 8–9, 12, 16: ООО «Де Агостини»;
фоновые иллюстрации на стр. 1, 2, 8–9, 12:
© hdrmaps.com;
стр. 5 (низ), 10, 11 (верх), 15 (верх)
© PAP/Vostock-photo;
стр. 15 (низ) © Michał Leśniewski;
стр. 3–4, 5 (верх), 6–7, 11 (низ), 13–14:
частная коллекция Максима Шелепенкова

Издатель благодарит за помощь
в подготовке выпуска Павла Молчанова,
Алексея Гилёва, Александра Павленко
и Максима Шелепенкова

3D графика:

Наиль Хуснутдинов, Кирилл Сидоревич
и Вадим Садыков

Дата выхода в России 24.06.2015

Разработка и осуществление проекта:

TAIGA





Польский FIAT легко спутать с отечественными «Жигулями» — настолько они похожи. И немудрено, ведь автомобили имеют общего «предка». Но сходство это только внешнее — внутри машины заметно отличаются друг от друга.

Трижды в одну реку

Сотрудничество поляков с итальянцами в области автомобилестроения началось в 1934 году. Тогда с конвейера завода *Ursus* стали сходиться лицензионные копии легковых *Fiat 508K* — их выпуск продолжался до начала Второй мировой войны. В 1948 году была предпринята попытка восстановить партнерские связи: польское министерство промышленности заключило лицензионное соглашение, от которого позже пришлось отказаться по идеологическим соображениям. Строившийся завод срочно переориентировали на сборку советских автомобилей ГАЗ М-20 «Победа» под собственным именем *Warszawa*. В СССР производство автомобилей «Победа» завершилось в 1958 году, но Польша, за неимением других вариантов, продолжала их выпускать. К середине 60-х годов стало понятно, что *Warszawa* окончательно устарела, а взамен польские конструкторы так и не смогли предложить ничего достойного. Справедливости ради стоит отметить, что на Заводе легковых автомобилей (*Fabryka Samochodów Osobowych S.A., FSO*) в Жеране, пригороде Варшавы, велись перспективные разработки, но, видимо, они не устроили польские власти, и было принято решение возобновить переговоры с итальянским концерном *Fiat*, который тогда как раз расширял свое присутствие в странах Восточной Европы. 22 декабря 1965 года был подписан польский «контракт века» о производстве автомобилей *Fiat* на *FSO*. Рассматривалась возможность выпуска новейшего седана *Fiat 125*, но не в том виде, в котором он готовился к производству в Италии, а в удешевленном и упрощенном варианте. По задумке *Fiat 125* — это машина в духе *Fiat 124*, но созданная на более крупной платформе *Fiat 1300/1500* и, следовательно, предоставлявшая своим пассажирам больше комфорта. Кроме того, на *Fiat 125* предусматривалась установка новейших «спортивных» моторов объемом 1608 см³ и мощностью 90 л.с. с двумя распределительными валами в головке блока (тип *DOHC*) и соответствующей коробкой передач.

Для польского варианта *Fiat 125* решили оставить прежнюю агрегатную базу семейства *Fiat 1300/1500*, включая менее мощные, но зато более простые по конструкции моторы. Единственным их минусом можно считать устаревший привод клапанов газораспределительного механизма с помощью толкателей от нижнего распределительного

вала (тип *OHV*). Также на польских машинах оставалась «старая» четырехступенчатая коробка передач с рычагом переключения на рулевой колонке. Можно назвать ошибкой и сохранение на *Fiat 125* задней рессорной подвески, хотя именно она делала польские легковушки менее чувствительными к нагрузкам и плохим дорогам.



Легковой автомобиль Polski Fiat 125p



Кузов *Fiat 125* разработал Данте Джакоза (*Dante Giacosa*), автор таких хитов как *Fiat 500*, *Fiat 600* и *Fiat 124* (ВАЗ-2101 «Жигули»). При этом польский вариант имел некоторые отличия от итальянского прототипа как в экстерьере, так и в интерьере. Самые заметные — это круглые фары вместо четырех квадратных, иное распо-

автомобилями из Турина). Чтобы не путаться в комплектациях, польские автомобили стали обозначать *Polski Fiat 125p*, где латинская буква «р» также означает «польский». Чуть позже, при заключении договора с Советским Союзом, итальянцы тоже предлагали нам «упрощенный» *Fiat 125* в качестве

Polski Fiat 125p из опытно-промышленной партии (1967 год)

базе *Fiat 124* создали новый автомобиль повышенной комфортности *Fiat 124 Special* (в советской интерпретации — ВАЗ-2103), перекликавшийся по внешнему оформлению с *Fiat 125*.

От слов к делу

Процесс подготовки производства занял всего 22 месяца. К выпуску *Polski Fiat 125p* были привлечены более ста польских предприятий автомобильной, металлургической, химической и текстильной промышленности. Впоследствии к ним присоединились производители автокомпонентов из стран Восточной Европы, в том числе югославский завод *Crvena Zastava* и Волжский автомобильный завод, которые также производили у себя лицензионные копии *Fiat*.

Кооперация между выпускавшими различные модели *Fiat* восточноевропейскими странами была очень высокой. Некоторые детали арматуры и механизмов кузова у *Polski Fiat 125p* были идентичны деталям советских автомобилей «Жигули», так как

Для польского варианта Fiat 125 решили оставить прежнюю агрегатную базу семейства Fiat 1300/1500

ложение передних указателей поворотов, другая решетка радиатора и бамперы от *Fiat 124*. Менее заметной, но гораздо более значительной инновацией в польском варианте был безопасный топливный бак плоской формы над задней осью вместо вертикально расположенного бака в задней правой части кузова оригинального *Fiat* (аналогично расположен топливный бак и на автомобиле ВАЗ-2101).

Polski Fiat 125p по сравнению с платформой *Fiat 1300/1500* также имел более современную тормозную систему с дисковыми тормозными механизмами на всех колесах, доставшуюся ему от оригинального *Fiat 125*.

Такие изменения устраивали как польскую сторону (машина получалась вполне современной, но более простой и дешевой), так и итальянскую (польские *Fiat* уже не могли напрямую конкурировать с аналогичными

«автомобиля № 2» в дополнение к *Fiat 124* («автомобилу № 1»). Но советская сторона это предложение отвергла, поскольку нарушался принцип унификации между этими двумя машинами. В результате на

Волжский автозавод и *FSO* часть комплектующих получали от одних и тех же поставщиков. На польский *Fiat* устанавливали советские стекла, колеса, ручки дверей и другие детали, на «Жигули» — фары *Pal*



Polski Fiat 125p MR'68 легко распознается по маленьким вентиляционным решеткам на задних стойках



На этом фото хорошо видны различия между Polski Fiat 125p (на переднем плане) и ВАЗ-2103 «Жигули»

производства Чехословакии, югославские зеркала *Crvena Zastava*, венгерские замки зажигания и приводы стеклоочистителя *Bakony* и многое другое.

Первый серийный Polski Fiat 125p с двигателем «1300» (1295 см³, 60 л.с.) собрали из итальянских деталей 28 ноября 1967 года, спустя всего лишь несколько месяцев после дебюта туринской модели Fiat 125.

До конца года выпустили еще 75 таких же автомобилей. Насколько успешно развивалось польское производство, можно судить по следующим цифрам: если в 1968 году изготовили 7101 автомобиль, то в 1969 году — 14 735, в 1970-м — 31 983, а в 1971 году — около 52 тысяч. К 1975 году объем производства вырос более чем в два раза и составил более 114 тысяч единиц.

Глобальная модернизация

Polski Fiat 125p почти ежегодно подвергался модернизации. Чтобы легко различать модели разных годов выпуска, поляки придумали добавлять к индексам своих машин код MR'XX, где MR расшифровывался как

Model Roku, то есть «Модель года», а вместо XX указывались две последние цифры года модернизации.

На «сигнальных экземплярах» Polski Fiat 125p (75 автомобилей, выпущенных в 1967 году) отсутствовали вентиляционные решетки на задних стойках и лицензионный орнамент Fiat (позже он располагался на правом крыле в пространстве между колесной аркой и передней дверью),

а передние подфарники имели белые рассеиватели указателей поворотов.

Polski Fiat 125p MR'68 еще на 90 % состояли из импортных деталей, и их легко опознать по маленьким вентиляционным решеткам в самом низу на задних стойках. В ноябре 1968 года на машины стали устанавливать более крупные вентиляционные решетки наподобие тех, что потом появились на ВАЗ-21011.



Летом 1969 года гамма автомобилей Polski Fiat 125p расширилась за счет начала установки двигателей «1500» (объем 1481 см³, мощность 70 л.с.). В отличие от двигателей «1300», новый мотор «1500» имел вентилятор системы охлаждения с электромагнитной муфтой.



Модернизированный Polski Fiat 125p MR'75. Передок машины получил новую решетку радиатора с углублениями для фар

Летом 1969 года гамма автомобилей *Polski Fiat 125p* расширилась за счет начала установки двигателей «1500» (объем 1481 см³, мощность 70 л.с.).

термостатического переключателя, расположенного в радиаторе. В сентябре 1971 года *Polski Fiat 125p MR'71* получил напольный рычаг переключения

Машины *Polski Fiat 125p MR'72* оснастили более безопасной двухконтурной тормозной системой и герметичной системой охлаждения двигателя.

В 1975 году автомобили Polski Fiat 125p подверглись самой серьезной модернизации за все время производства

В отличие от двигателей «1300», новый мотор «1500» имел вентилятор системы охлаждения с электромагнитной муфтой, управляемой автоматически посредством

передач, при этом версия с рычагом переключения передач под рулевым колесом продолжала выпускаться параллельно — до июня 1972 года.

В 1974 году в производственной программе предприятия впервые появилась люксовая модель *Polski Fiat 125p*, продававшаяся только за доллары даже внутри страны. В ее оборудование входил люк в крыше, более мощный обогреватель салона, электрообогреватель заднего стекла, импортные шины, галогенные противотуманные фары. Кузов окрашивался в цвета «металлик».

В 1975 году польские автомобили (*Polski Fiat 125p MR'75*) подверглись наиболее существенной модернизации за все время своего производства — в конструкцию внесли около 400 изменений! Они получили усиленную подвеску колес, новую пластиковую решетку радиатора с нишами для фар, большие горизонтальные (а не двойные вертикальные) задние фонари.



Автомобиль *Polski Fiat 125p MR'75*, проходивший испытания в НАМИ



На крыльях перестали устанавливать маленькие круглые указатели поворота — их место заняли более выпуклые передние указатели поворота, видимые с боков. Бамперы лишились «клыков» — вместо них вдоль всего бампера протянулась защитная энергопоглощающая вставка (как на ВАЗ-21011). Аналогичная вставка появилась и на боковинах кузова, а в торцах передних дверей стали устанавливать фонарики с огнями красного цвета (как на ВАЗ-2103), которые зажигались при открывании дверей, предупреждая об опасности водителей двигавшихся сзади машин. На задние стойки стали ставить высокие вентиляционные решетки, а над передним бампером были сделаны дополнительные вентиляционные прорезы. В дверях установили травмобезопасные ручки, унифицированные с советскими «Жигулями» (на ВАЗ-2101 они ставились с 1970 года). В салоне полностью обновился интерьер, передние сиденья оборудовали

Автомобили Polski Fiat 125p MR'75 с новой, более современной панелью приборов

В 1974 году в производственной программе FSO впервые появилась люксовая модель Polski Fiat 125p, продававшаяся только за доллары даже внутри страны. В ее оборудование входил люк в крыше, более мощный обогреватель салона, электрообогреватель заднего стекла, импортные шины, галогенные противотуманные фары. Кузов окрашивался в цвета «металлик».

подголовниками, а с рулевого колеса убрали хромированное кольцо звукового сигнала. В таком виде Polski Fiat 125p MR'75 полностью соответствовал требованиям безопасности Европейской экономической комиссии (ЕЭК) при ООН. Одновременно с введением «комплекта безопасности» завод увеличил мощность двигателей: для варианта «1300» — с 60 до 65 л.с., для «1500» — с 70 до 75 л.с. На Polski Fiat 125p MR'76 изменили систему вентиляции салона — убрали специальную форточку в передней двери (треугольное окошко осталось, но оно перестало открываться). Еще одно отличие заключалось

в отсутствии откидывающегося вперед подлокотника по центру заднего сиденья. В 1977–1978 годах появилась улучшенная версия 125p Polski Fiat с двигателем «1500», известная как Polski Fiat 125p Lux. Она узнаваема по двум большим прямоугольным фарам Ruhlа производства ГДР (такие же устанавливались на советский ИЖ-2125 «Комби») вместо обычных четырех круглых и заднему орнаменту Lux слева от регистрационного знака.

С модели Polski Fiat 125p MR'78 началась установка на Polski Fiat 125p деталей автомобиля FSO Polonez с целью унификации

Продолжение на стр. 10





POLSKI FIAT 125P





и удешевления производства: машина получила замок багажника, который открывался только из салона, и унифицированное с FSO Polonez рулевое колесо. В 1979 году упразднили карманы на обшивках передних дверей, в 1980 году вместо хромированных вентиляционных решеток на задних стойках стали ставить такие же, но черные.

С октября 1980 года Polski Fiat 125p имел три типовые версии комплектации — «Популярную», «Стандартную» и «Люкс» (при этом версия «Люкс» отличалась от версии Polski Fiat 125p Lux производства 1977–1978 годов). На «Популярной» версии отсутствовали боковые молдинги, подголовники сидений, пепельницы и колесные колпаки. «Стандартная» отличалась

Выпуск юбилейного, миллионного автомобиля на заводе FSO (11 августа 1976 года). Лозунг гласит, что FSO построен при поддержке и сотрудничестве с СССР

от «Популярной» лишь наличием тахометра и боковых молдингов. Версия «Люкс» была самой дорогой: на ней устанавливались дополнительные галогенные противотуманные фары, инерционные ремни безопасности, радиоприемник и передние тканевые сиденья от более дорогого FSO Polonez. Но это были лишь официальные спецификации, в реальности же комплектация часто зависела от наличия на заводе тех или иных деталей. С момента начала производства FSO Polonez предполагалось, что в течение пяти лет

В 1986 году появился Polski Fiat 125p, оснащенный дизельным двигателем Volkswagen объемом 1600 см³. Стоил он около 4500 долл., однако это был самый дешевый дизельный автомобиль в Польше. И самое главное — он потреблял только 7,5 л дизельного топлива на 100 км.

Художественный руководитель Ленинградского театра миниатюр Аркадий Райкин посетил FSO в рамках Дней культуры СССР (1969 год)

(до 1983 года, когда истек срок лицензионного соглашения с Fiat) выпуск *Polski Fiat 125p* будет свернут и завод полностью перейдет на новую модель. Однако из-за введения в стране военного положения в 1981 году и общего экономического кризиса наращивание выпуска *FSO Polonez* стало невозможным (зарубежные поставщики комплектующих, на которых делался расчет, приостановили поставки), поэтому планы изменились и обе машины выпускались параллельно еще около 10 лет. В 1983 году истек срок действия лицензии *Fiat 125p*: выпускаемая в Польше машина больше не могла нести эту прославленную марку, поэтому название автомобиля изменилось на довольно безликое — *FSO 125P* (*FSO 125p MR'83*). Одновременно с автомобиля исчезли все орнаменты с логотипом *Fiat*, а на передних крыльях опять стали устанавливать повторители поворотов, только теперь уже от *FSO Polonez*. В это же время из производственной программы полностью исключили машины с двигателями «1300». В 1986 году появился *Polski Fiat 125p*, оснащенный дизельным двигателем *Volkswagen* объемом 1600 см³. Стоил он довольно дорого — около 4500 долл., однако это был самый дешевый дизельный автомобиль в Польше. И самое главное — он потреблял только 7,5 л дизельного топлива на 100 км. Внешне эту модель можно отличить только по орнаменту *1,6D* на задней панели кузова. В конце 80-х годов был проведен последний «апгрейд» *FSO 125p* — автомобиль получил пятиступенчатую коробку передач

и новую комбинацию панели приборов с круглыми указателями. Выпуск *Polski Fiat 125p* в отдельные годы превышал отметку в 100 тысяч автомобилей в год, а всего было изготовлено 1 445 699 таких машин. Несмотря на то что в последние годы производство *FSO 125p* значительно сократилось, на площадках готовой продукции завода скапливались тысячи машин. Это было связано с огромными темпами инфляции, когда покупательский

спрос не успевал за растущими ценами, и хлынувшими в Польшу импортными поддержанными автомобилями с Запада, которые порой оказывались дешевле и лучше новых *FSO 125p*. При таком раскладе не было никакого смысла дальше продолжать выпуск, и 26 июня 1991 года с конвейера сошел последний автомобиль этой модели.

Блеснул и погас

Polski Fiat 125p принимали активное участие в спортивных соревнованиях. В то время в структуре *FSO* существовало особое подразделение — научно-исследовательский центр «Автоспорт». Власти Польши не жалели средств на его развитие, справедливо полагая, что он будет способствовать популяризации польских автомобилей и увеличению продаж на экспортных рынках по всему миру. Самыми престижными считались международные соревнования, на участие в которых и была нацелена заводская команда. Первая попытка показать себя на одной из самых престижных автогонок мира — ралли *Monte Carlo*, предпринятая в 1971 году, успехом не увенчалась. Ни одна из четырех

Polski Fiat 125p часто можно встретить на Украине





польских команд не дошла до финиша в Монако. Тот год стал периодом оттачивания спортивного мастерства пилотов и улучшения конструкции автомобилей. Выступление в ралли *Monte Carlo* 1972 года было более удачным. Тогда экипаж *R. Mucha — A. Jaroszewicz* одержал победу в классе 1600 см³ (на машине был установлен 1,6-литровый двигатель DOHC от *Fiat 132p*) и занял 24-е место в общем зачете соревнований. Успех сборной Польши был бесспорным — из 320 стартовавших автомобилей до финиша дошли только 34. В сезоне 1972 года поляки неплохо выступили в ралли *Akropolis* (11-е место в общем зачете, экипаж *J. Andrzej — S. Andrzej*) и в ряде других соревнований. Удачно начался и следующий, 1973 год: в ралли *Monte Carlo* к финишу пришли

два *Polski Fiat 125p*. Экипаж *R. Mucha — R. Żyszkowski* финишировал 35-м, заняв четвертое место в своем классе, за ним на 41-м месте гонку закончили *M. Bień — J. Wojtyła*, заняв, соответственно, пятое место в классе. В 1973 году команда из восьми человек (*A. Jaroszewicz, R. Mucha, A. Arominski, J. Dobrzanski, R. Nowicki, F. Postawka, M. Varisella, S. Zasada*) на *Polski Fiat 125p* установила сразу три мировых рекорда скорости в своем классе (с двигателем объемом до 1500 см³) на дистанциях 25 тыс. км, 25 тыс. миль и 50 тыс. км. От серийных машин спортивная версия отличалась 85-сильным мотором, улучшенной системой зажигания, усиленной подвеской, более качественными шинами и тормозными колодками, марками залитых

в двигатель и трансмиссию масел. Старт дали 15 июня 1973 года на обустроенной петле обычного шоссе между польскими городами *Wrocław* и *Legnica*. Водители менялись каждые четыре часа и проводили за рулем не более 14 часов в течение дня.

23 июня был побит первый рекорд — дистанция в 25 тыс. км пройдена со средней скоростью 138,08 км/ч. Через четыре дня гонщикам покорился рекорд, установленный ранее на дистанции 25 тыс. миль — средняя скорость достигала 138,18 км/ч. А 30 июня *Polski Fiat 125p* преодолел дистанцию в 50 тыс. км со скоростью 138,27 км/ч.

В 1974 году ралли *Monte Carlo* не проводилось из-за глобального нефтяного кризиса, а год спустя *M. Stawowiak* и *J. Czyżyki* на *Polski Fiat 125p* заняли второе место в своем классе и 12-е в общем зачете. А вот гонка 1976 года уже не принесла ожидаемого успеха польским экипажам, и на этом недолгая история *Polski Fiat 125p* в автоспорте завершилась.

Тем не менее, спортивные успехи подвигли FSO на выпуск в 1974 году двух «спортивных» модификаций: *Polski Fiat 125p*

Спортивные версии отличались от серийных не только двигателями, но и заниженной подвеской, легкосплавными дисками колес, спортивным рулевым колесом, дополнительно установленным тахометром и закрепленными на передних крыльях зеркалами спортивной серии.

Polski Fiat 125p во время рекордных заездов на дистанцию 25 тыс. км

Monte Carlo (с двигателем 1600 см³, 98 л.с.) и *Polski Fiat 125p Akropolis* (с двигателем 1800 см³, 105 л.с.). Эти машины отличались от серийных не только двигателями, но и заниженной подвеской, легкосплавными дисками колес, спортивным рулевым колесом, дополнительно установленным тахометром и закрепленными на передних крыльях зеркалами спортивной серии. «Спортивные» версии продавались только за свободно конвертируемую валюту. Стоимость *Polski Fiat 125p Monte Carlo* составляла около 3200 долл., а *Polski Fiat 125p Akropolis* — 3600 долл., в то время как серийный *Polski Fiat 125p* стоил 2000 долл. Характерной особенностью обеих «спортивных» моделей стала черная полоса с белой каймой, пропущенная по кузову, в задней части которой прописывалось название модели.

На зарубежных рынках

Первое время практически весь тираж *Polski Fiat 125p* уходил на экспорт, и на польских дорогах эти машины встречались крайне редко. Почему так получилось? Потому что выпуск *Polski Fiat 125p* обошелся



стране довольно дорого — лицензия стоила 3 245 тыс. долл. и еще 2 млрд 760 млн польских злотых ушло на модернизацию производства. Неудивительно, что правительство страны стремилось как можно быстрее окупить эти средства, отправляя почти всю продукцию на экспорт. Уже в 1969 году продажи *Polski Fiat 125p* начались в Чехословакии, ГДР и Венгрии. В 1970 году машины вышли на рынки Австралии, Нидерландов, Финляндии, Франции и Ливана.

Созданный для финского рынка в 1973 году *Polski Fiat 125p Finn Special* имел более

мощный полуторалитровый двигатель (82 л.с.), немецкие колесные диски, а также рулевое колесо, оббитое кожей. В той же Финляндии на некоторые экземпляры *Polski Fiat 125p Pickup*, которые официально продавались под названием *Polle* («Лошадь»), над платформой устанавливалась большая стеклопластиковая крыша. В 1972 году в Италии сняли с производства «оригинальный» *Fiat 125*, что позволило полякам расширить свое присутствие

Заправка и быстрая проверка Polski Fiat 125p во время рекордного заезда



на зарубежных рынках. В том же году начались поставки в ФРГ и Швейцарию. Автомобили с правым рулем в 1975 году отправились в Великобританию. На рынках Великобритании и Ирландии *Polski Fiat* в течение длительного времени считался самым дешевым автомобилем.

В общей сложности *Polski Fiat 125p* экспортировался в более чем 80 стран, включая почти все государства Западной и Восточной Европы (кроме СССР), Колумбию, КНР, Канарские острова, Ирак и Пакистан.

Устаревший (из 60-х годов) дизайн *Polski Fiat 125p* компенсировался относительно большим и удобным салоном, выполненным из долговечных материалов. С точки зрения механики *Polski Fiat 125p* зарекомендовал себя прочной и надежной машиной. Правда, в целях удешевления производства кузов изготавливался из низкокачественного стального листа, подверженного сильной коррозии.

В 1969–1983 годах *Polski Fiat 125p* собирался югославским автозаводом *Crvena*

Zastava по лицензии *FSO* с использованием поставлявшихся запчастей под названием *Zastava 125pz*. А в 1972–1983 годах автомобиль выпускался египетским заводом *Nasr* под названием *Nasr 125*. С 1973 года сборка осуществлялась также в Колумбии, а с 1975 года — в Таиланде и Индонезии. Всего в период с 1968 по 1991 год было экспортировано 874 966 этих автомобилей — главным образом в Югославию (114 тысяч машин), Чехословакию (82 662 машины) и Венгрию (67 887 машин).

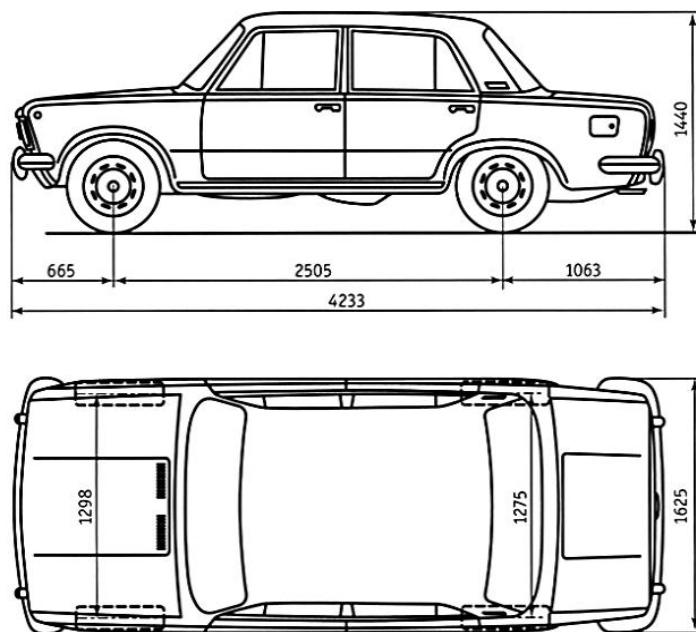


Схема автомобиля Polski Fiat 125p

Технические характеристики Polski Fiat 125p	
Число мест	5
Максимальная скорость при полной нагрузке	140 км/ч (150 км/ч)*
Расход топлива при скорости 90 км/ч	9,7 л/100 км
Время разгона до 100 км/ч	13 с
Электрооборудование	12 V
Размер шин	5,60S13 или 165/70R13
Топливный бак	45 л
Масса, кг	
снаряженная	970
Рулевой механизм	
глобоидальный червяк с роликом, передаточное отношение — 16,4	

Тормоза	
рабочий — дисковый, на всех колесах	
стояночный — на задние колеса, с механическим приводом	
Подвеска передняя	
независимая, пружинная, на поперечных рычагах, с телескопическими гидравлическими амортизаторами	
Подвеска задняя	
зависимая, рессорная, с телескопическими гидравлическими амортизаторами	
Сцепление	
однодисковое, сухое	
Коробка передач	
механическая четырехступенчатая (в 1988–1991 годах — механическая пятиступенчатая)	
Передаточные числа	
I — 3,75; II — 2,30; III — 1,49; IV — 1,00, задний ход — 3,87	
Двигатель	
116C.076 (115C.074)*, карбюраторный, четырехтактный, четырехцилиндровый, верхнеклапанный с приводом клапанов толкателями, с водяным охлаждением	
Диаметр цилиндра, мм	72 (77)
Ход поршня, мм	79,5
Рабочий объем, см ³	1295 (1481)
Степень сжатия	9
Максимальная мощность	
60 л.с. при 5400 об/мин (70 л.с. при 5400 об/мин)	
Максимальный крутящий момент	
9,5 кгс.м при 4000 об/мин (11,8 кгс.м при 3200 об/мин)	

* В скобках данные по двигателю объемом 1500 см³.



В отличие от своего «прародителя», итальянского Fiat 125, польский автомобиль имел несколько вариантов кузова. Польскими конструкторами были самостоятельно разработаны универсал (Polski Fiat 125p Kombi) и пикап (Polski Fiat 125p Pickup).

Polski Fiat 125p Jamnik

В 1974–1977 годах небольшой серией были выпущены шестидверные стрейч-лимузины на основе седана *Polski Fiat 125p*. Причем первый экземпляр, построенный в варианте «кабрио», предназначался для первого секретаря Центрального комитета Польской объединенной рабочей партии Эдварда Герека и использовался во время публичных мероприятий. Закрытые автомобили строились для польских туристических агентств. Позже появилась небольшая серия из пятидверных стрейч-универсалов. Конструктивно удлиненные машины представляли собой соединенные воедино кузова двух автомобилей с усиленным днищем. Двигатель оставался стандартным. Эти автомобили получили прозвище *Jamnik* («Такса»).



Polski Fiat 125p Jamnik

Polski Fiat 125p Kombi

В производство универсал пошел в 1971 году. Одновременно на его базе была создана санитарная модификация для скорой помощи. Первое время объем производства универсалов был небольшим, но после снятия с конвейера легковых автомобилей *Warszawa* у завода появилась возможность увеличить выпуск, доведя их долю в общем объеме до 20 %. Универсалы оснащались только 1,5-литровым двигателем. При сложенных задних сиденьях площадь грузовой платформы у *Polski Fiat 125p Kombi* достигала 1,55 м² при грузоподъемности 330 кг. От базового седана они также отличались усиленными карданной передачей и задними рессорами (универсал оказался тяжелее седана на 95 кг), бензобаком измененной формы и системой выпуска выхлопных газов.

Polski Fiat 125p Pickup

Пикап грузоподъемностью 450 кг производился с 1975 года. Предполагалось, что он заинтересует мелких ремесленников и владельцев частных ферм — в социалистической Польше фермеры имели в частной собственности небольшие наделы земли (до 50 га) и могли приобретать небольшие грузовые автомобили. Однако *Polski Fiat 125p Pickup* их не заинтересовал,

и на протяжении всего времени выпуска объем его производства оставался весьма незначительным.

Polski Fiat 125p Kombi 4x4

В 1977 году завод FSO построил несколько прототипов легкого пассажирского автомобиля с качествами внедорожника. По сути, «внедорожная» версия *Polski Fiat 125p* представляла собой «винегрет»

из базового универсала и компонентов советской «Нивы» ВАЗ-2121. Автомобиль получил положительные отзывы, но проект не пошел в серию из-за отсутствия комплектующих — Волжский автозавод предпочел выполнять собственные экспортные заказы, а не создавать себе конкурентов. Один из экземпляров *Polski Fiat 125p Kombi 4x4* находится в коллекции Музея техники в Варшаве.



Автомобиль Polski Fiat 125p Kombi 4x4

ОРИГИНАЛЬНЫЕ ПОДАРКИ

ДЛЯ ВСЕЙ СЕМЬИ И ДРУЗЕЙ

ЗАКАЗЫВАЙТЕ в интернет-магазине **deagoshop.ru**

Набор «Боевые корабли»

1499
руб.*



Набор «Вооружение Японии»

4 199
руб.*



Набор «Наша армия»

1 745
руб.*



НОВАЯ СИСТЕМА
НАКОПИТЕЛЬНЫХ
БОНУСОВ!

**ЗАРЕГИСТРИРУЙСЯ НА DEAGOSHOP.RU
И ПОЛУЧИ НА СВОЙ БОНУСНЫЙ СЧЁТ**

200 БАЛЛОВ!*



Доставка осуществляется только на территории Российской Федерации. * Рекомендуемая розничная цена, действительна при покупке в интернет-магазине. Издатель оставляет за собой право изменять розничную цену.
***1 балл = 1 рубль, акция действительна до 1 июля 2015 года. Условия бонусной программы на сайте www.deagoshop.ru

В СЛЕДУЮЩЕМ ВЫПУСКЕ ЧЕРЕЗ ДВЕ НЕДЕЛИ



ARO 240

DeAGOSTINI

16+

