

Jacek Balkan

Samochody marzeń

*50 aut, którymi warto chociaż raz
się przejechać i na które cię stać!*



Jacek Balkan, błyskotliwy fan samochodów, który naprawdę zna ich język.

Mike Brewer, *Wheeler Dealers*

Pascal

Redakcja: Joanna Kułakowska-Lis

Korekta: Katarzyna Ziola-Zemczak

Projekt graficzny makiety: Andrzej Najder / fotonajder.pl

Skład: Jerzy Najder

Ilustracje w książce, projekt graficzny okładki: Studio KARANDASZ

Zdjęcie na okładce: Bocman1973 (shutterstock)

Redaktor prowadząca: Małgorzata Jasińska-Kowynia

Redaktor naczelna: Agnieszka Hetnał

Wydanie pierwsze

Copyright © for the text 2014 Jacek Balkan

Copyright for this edition © Wydawnictwo Pascal

Bielsko-Biała 2014

Wydawnictwo Pascal

43-382 Bielsko-Biała

ul. Zapora 25

tel. 338282828

pascal@pascal.pl, www.pascal.pl

ISBN 978-83-7642-408-8

Wydrukowano na papierze Creamy 70 g dostarczonym przez Paperlinx Sp. z o.o.

SPIS TRE CI

Stowo wst pne Mike'a Brewera	5
Motoryzacyjne uzale nienie Jacka Balkana	7

Docodziennego ytku 11

Toyota Rav4 II, krótka	12
Toyota previa	19
Chrysler 300C SRT8	11
Audi A2	34
Opel meriva OPC	44
Alfa romeo 145	50
Citroen xantla	55
Fiat 500	63
Honda civic Type-R	70
Lexus SC430	75
Mazda 3 MPS	82
Mitsubishi outlander turbo	87
Mitsubishi pajero sport	94
Mitsubishi pajero	99
Renault twingo	104
Seat leon cupra	109
Toyota prius	114
Volkswagen scirocco R	122
Seat ibiza cupra/FR	129
BMW E65	136
Mitsubishi L200	145

Do weekendowych przejazdów**151**

Mini	152
Citroen BX GTI	161
Porsche 911 (996)	168
Ford sierra cosworth	179
Chrysler crossfire cabrio	186
Honda prelude 4WS	191
Karmann ghia	197
Lexus LS400	201
Lexus SC300/SC400	206
Porsche boxster	214
Toyota celica	220
Nissan 350 Z roadster	226

Do weekendowych przejazdów i czystych napraw

Saab 900 turbo	232
Mercedes klasy S (W140)	242
DMC delorean	249
Land rover defender/Santana PS-10	255
Nissan 300ZX	261
Land rover discovery 300 TDI	267
Renault laguna II (turbo)	277
Volvo S60R	284
Fiat uno turbo	292

Kup i zostaw na zawsze!**297**

Autobianchi A112	298
Maserati guattroporte	304
Lancia delta Lntegrals	310
Peugeot 205 GTI	316
Volkswagen transporter T3	322
Maserati spyder	330
Mercedes C107/R107	340
Matra simca rancho	348

Słowo wstępne Mike'a Brewera

Cześć, nazywam się Mik Brewer. Razem z mechanikiem Eddem China od 11 lat prowadzimy program motoryzacyjny *Fani czterech kółek*, emitowany na Discovery Channel. W show skupujemy kultowe samochody, które wymagają remontu, a Edd naprawia je i remontuje. W przypadku każdego kolejnego samochodu mamy nadzieję, że będziemy dumni z każdego efektu i sprzedamy wóz z zyskiem.

Handluje samochodami od ponad 30 lat i kupowałem już modele ze wszystkich zakątków świata, od Ferrari we Włoszech po maluchy w Polsce i samochody typu muscle (Muscle cars) w USA. Nabywanie samochodów nie jest łatwe, ponieważ na kupienie czegoś takiego mnóstwo pułapek, na które łapią się nawet eksperci. Dlatego tak ważne jest, by dokładnie wiedzieć, co się robi.

Sukces programu *Fani czterech kółek* jest efektem współpracy ekipy wspaniałych ludzi, którzy ciężko pracują, by show ukazało się na ekranie. Ufam tylko kilku osobom na świecie - tym, którzy podzielają mój entuzjazm, pasję i potrafią w mgnieniu oka odróżnić dobry samochód od złego.

W Europie zawsze zwracam się do Jacka Balkana, tego błyskotliwego fana samochodów, który naprawdę zna ich język. Bo wiesz, dobry wóz to nie tylko metal, szkło i guma. Jeśli go posłuchasz, może ci opowiedzieć historię swojego poprzedniego właściciela, zdradzi, jak był używany i jakie było jego życie. Jacek, podobnie jak ja, w takim stopniu rozumie samochody, że opowiada mi swoje historie. Pracuję z nim od wielu lat i doskonale znamy nasze oczekiwania względem dobrych używanych aut. Wiem, jaka nasza jest czy, może na nazwę czymś w rodzaju braterstwa.

Mam nadzieję, że nasza przyjaźń i miłość do samochodów będzie trwała przez długi czas. Najbliższe lata zapowiadają się bardzo interesująco dla ekipy *Fanów czterech kółek*, ponieważ planujemy kolejne 80 odcinków. Mam nadzieję, że Jacek będzie z nami w naszej wspólnej przyszłości.

A handwritten signature in black ink that reads "Mike Brewer". The signature is written in a cursive, slightly slanted style.

Motoryzacyjne uzależnienie Jacka Balkana

Początkowo cztery kółka nie ciążyły mi tak bardzo jak dwa, z których korzystałem regularnie od ósmej klasy podstawówki, ale szybko okazały się niezbędne, potem intrygujące, a w końcu stały się prawdziwą obsesją.

W drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych, gdy miałem osiemnaście lat, moim dziełem stała się jazda na własnym, sporo niezadowolony, naprawdę fajnym motocyklu i do tego niezły samochód, postanowiłem zostać dziennikarzem motoryzacyjnym. Zgłosiłem się do redakcji prowadzonej przez Włodka Zientarskiego - legendarnej, podziwianej przez mnie postaci - którego obserwowałem od najmłodszych lat, od rewelacyjnego programu Jarmark z lat osiemdziesiątych, prowadzonego wspólnie z Krzysztofem Szewczykiem i Wojciechem Pijanowskim, czy też wspaniałego motoryzacyjnego Rodeo zorganizowanego na stadionie dziesięciolecia.

Miałem sporo pomysłów, mogłem cię koź pracować, nie oczekiwałem niczego w zamian. Nic dziwnego, że mnie przyjął, prawda? Wychował mnie głównie Maciek Chybowski, który wspólnie z Siwym, czyli Małkiem Pruszyńskim i synem Włodka, kolejnym Małkiem, przygotowywał dla Polsatu program MMM — Magazyn Motoryzacyjny Młodych. Jestem mu za to, i zawsze będę, ogromnie wdzięczny. Moja praca polegała głównie na wyszukiwaniu ciekawych samochodów i organizowaniu rozmów z ich właścicielami.

Pierwszy w życiu materiał nagrałem u Krzysztofa Kulińskiego na podwórku. Dla niego to był to pierwszy występ w telewizji. Pomagali mi w różnych sprawach przez wiele lat, ja opiekowałem się jego stroną internetową i usuwałem mu wirusy z komputerów, a ponieważ konsekwentnie odmawiałem przyjęcia zapłaty, od czasu do czasu dostawałem w prezencie, albo z super bonifikatą, jakieś dziwne

auto. Volkswagena karmann ghia w wersji kabrio, dwa garbusy, jeden bez silnika, drugi bez podłogi, czy jaguara w sportowej odmianie. Od początku lat dziewięćdziesiątych Krzysztof sprowadził do Polski i sprzedał pewnie z kilkaset zabytkowych pojazdów, czasem ma ich na placu kilkanaście, czasem kilkadziesiąt. To u niego pierwszy raz w życiu siedziałem za kierownicą porsche 356, mercedesa gullwinga czy deloreana.

Zawsze dziwiłem się, jak to możliwe, że wokół jego domu stoją samochody za kilkaset tysięcy, a w najlepszym okresie za kilka milionów dolarów, a mój przyjaciel, przyszywany starszy brat, je dzi gratami.

Teraz, kiedy minęło już kilka dobrych lat, mam identyczny problem. To czyste tego motoryzacyjnego uzależnienia, które każe gonić wymarzonego w danym momencie króliczka, zbierać pieniądze, sprzedawać niechciane już zabawki, wszystko po to, by jak najszybciej dostać to, co jeszcze niedawno wydawało się nieosiągalne. Liczy się tylko i wyłącznie kolekcja, po bułki do sklepu można pojechać najgorszym gratem... albo rowerem. I choć od kilkunastu lat, jako szef redakcji, dostaję co chwilę nowe, testowe auto, choć mam kilka ładnych sportowych i zabytkowych samochodów w kolekcji, to często zdarza się, że nie mam nic, czym mógłbym pojechać na wakacje, ba, nawet na zakupy. Jak już kupię jakiego taniego grata z zajęchanym silnikiem albo niesprawną skrzynią biegów, naprawię i wyszukaję, auto nabiera wartości. Mogę je sprzedać, kupić kolejne, taśma, do jazdy na co dzień, a gotówkę przeznaczyć na szczytny cel, na przykład nowe sprzęty do maserati. Albo samochód, o którym do niedawna nie miałem nawet marzy. Ale każdemu fanowi motoryzacji rozumie to uzależnienie. Prawda?

Kilka lat temu zaprzyjaźniłem się z ekipą mojego ulubionego brytyjskiego programu Fani Czterech Kółek. Kontakty czysto prywatne zamieniły się we wspólną pracę. Na początku po prostu im pomagałem, korzystając ze swoich znajomości i doświadczenia, słuchałem ich rad. Chyba się sprawdziłem, skoro ostatnio dołączyłem do ekipy jako

Motoryzacyjne uzależnienie Jacka Bałkana

organizator produkcji. Razem włączymy się po Europie, wkrótce przekroczymy jej granice, wyszukamy i kupimy najlepsze samochody do naszych programów. wietna praca, ze wspaniałymi ludmi, profesjonalistami, od których cały czas czegoś się uczę, którym bardzo przydaje się moja typowo polska zaradność i umiejętność rozwiązywania najróżniejszych problemów. Oraz, co tu dużo mówić, spore motoryzacyjne doświadczenie.

Od lat, oprócz pracy dziennikarza, mam jeszcze drugi etat, wybieram i dostarczam samochody do reklam, filmów fabularnych czy seriali, i w zasadzie trzeci, bo bardzo często sam te auta naprawiam, czy to mechanicznie, czy blacharsko - co zresztą uwielbiam robić. Doradzam też przy poważnych motoryzacyjnych zakupach prywatnym osobom, specjalizując się w ferrari, maserati i lamborghini. Skrupulatnie je sprawdzam, badam, czy były rozbite i jak zostały naprawione, sugeruję lub odradzam.

Uzbierało się tego wszystkiego na co najmniej jedną, dobrą książkę o fantastycznych samochodach, którą niniejszym Państwu przekazuję, zycząc dobrej lektury i motoryzacyjnych inspiracji. Oraz wielu samochodowych marzeń, które prędzej czy później się spełnią.

Jacek Bałkan

-T>„

it ylk⁴

TOYOTA RAV4 II, KRÓTKA

Najbardziej poręczny i uniwersalny samochód
wiaty

Gdy w 1994 roku Toyota wprowadziła do sprzedaży model Rav4, mały terenówek, zbudowany w oparciu o platformę podłogową kompaktowej Corolli, trudno było przypuszczać, że za kilkanaście lat auta tej klasy znajdą się w ofercie niemal wszystkich firm - od Dacii po Lexusa. Pozbawione reduktorów, blokad mostów i ramowej konstrukcji nie nadają się do jazdy w ciemnym terenie. Niektóre modele nie mają nawet napędu na cztery koła, w innych trzeba za niego sporo dopłacić - producenci szybko zorientowali się bowiem, że wieszko przeciwnych kierowców, odwołać codziennie dzieci do szkoły, rzadko kiedy wybiera drogę na skróty, przez las, ale chce mieć tak mało liwo, nawet jeśli nigdy z niej nie skorzysta. Dlatego niektóre małe SUV-y wyglądają jak terenówki, ale z błota wyjeżdżają na linie holowniczej przypiętej tej do discovery, defenciera, land cruisera, albo... traktora.

Drużyna generacja Rav4, produkowana od 2000 do 2005 roku, nie jest pod tym względem jakim szczególnym wyjątkiem, cho

w lekkim terenie, głównie za sprawą dobrego napędu na cztery koła, radzi sobie całkiem nieźle. Jest przy tym najlepszy chyba w motoryzacyjnym świecie definicją słowa kompromis. Moją liczy na komfort, niezłe osiągi, wygodne fotele i doskonały stosunek ceny do jakości, w odmianie pięciocierzwiowej jest to spory bagaż, a w niektórych wersjach otrzymujemy nawet odrobinę luksusu, w postaci skórzanej tapicerki. Niby wszystko kosztem czegoś, ale w sumie niczego tu nie brakuje. W dodatku to chyba jeden z ostatnich samochodów zaprojektowanych według starej szkoły, zgodnie z hasłem: a niech je dzieje jak najdłużej.

Ponieważ u użytkownika bardzo niechętnie się z nim rozstaje, przez wiele lat trudno było znaleźć interesujący, bezwypadkowy egzemplarz. Dziś powoli się to zmienia, pięć niedbanych aut wystawianych po dwadzieścia, dwadzieścia pięć tysięcy złotych, a takie po stłuczkach jedynie kilka tysięcy taniej.

Jeśli coś jest do wszystkiego, to najciekawsze jest do niczego - głosi stare przysłowie, które w motoryzacji sprawdza się wyjątkowo dobrze. Jeszcze w latach dziewięćdziesiątych pojeździłem trochę Suzuki X-90, przedziwny, dwuosobowy pseudosportowy terenowiec - typowo babskie auto, w którym nie czułem się zbyt dobrze. Kilka lat później, korzystając z parku prasowego Hondy, jeździłem modelami CR-V i HR-V i nie mogłem się nadziwić, czemu ktoś za własne pieniądze miałby sobie robić tak krzywdę. Benzynowe silniki zużywały sporo paliwa i radziły sobie bardzo słabo z rozpadniętymi kolejkami aut, przy szybszej jeździe przeszkadzał wysoko umieszczony rodek ochronny, a po zjechaniu na bezdroża - brak przódnych terenowych opon i reduktora. Bez sensu. Podobnie oceniłem Suzuki Grand Vitara oraz Toyota Rav4, rocznik 2003 w wersji pięciocierzwiowej i z benzynowym silnikiem 2,0. Dopiero Hyundai Santa Fe ze studziennym dieslem nieco mnie do aut typu SUV przekonał - okazał się

wystarczająco komfortowy, mocny i całkiem zwinny, jednocześnie do oszczędności.

Krótko mówiąc, pojeździłem nim dopiero w maju 2004 roku - kumulacja długich weekendów sprawiła, że auto trafiło do mojej redakcji nie na standardowy, tygodniowy test, ale na dwa razy dłuższy czas. Srebrna, trzydrzwiowa Toyota z dwulitrowym silnikiem wysokoprężnym, o mocy 150 koni i pięciobiegowym manualnym skrzyni biegów — identyczna, jeśli chodzi o samą sztukę, pojawiała się regularnie w serialu Rodzina zastępcza, prawdopodobnie jako cichy produkt placement. W tym samym czasie, na nieco krótszy test, miałem jeszcze zapisane najnowsze BMW Z4. Założyłem, że Rav4 to auto do przemieszczania się, o emocje i frajdę miała zadbać bawarka.

Po odebraniu kluczyków i znalezieniu właściwego srebrnego samochodu w podziemnym garażu, wypełnionym niemal wyłącznie srebrnymi Toyotami różnych rozmiarów, przyjrzałem mu się bliżej. Ładny, zgrabny, proporcjonalny. Muskularny, ale jednocześnie elegancki, zapisałem w notesie pierwsze wrażenia. Wsiadłem za kierownicę i od razu, jeszcze przed zamknięciem drzwi, schowałem telefon do bocznej kieszeni w drzwiach. I od razu minus - schowek miał dziurę, przez którą telefon wypadł i oczywiście poleciał pod samochód. Co za marny drań to wymyślił? Ciemny garaż, brudna podłoga, ciasno, jasno spodnie, a telefon leży dokładnie pod środkowym tłumikiem. Wyjechałem ostro, podniosłem komórki, po czym zrobiłem dokładnie ten sam błąd, tyle że przy zamknięciu tych drzwi, więc wygrzebywałem aparat spod fotela. Piękny początek. Jakże przyjemne, dopracowane i przemyślane auto, a najlepsze jest to, że w ogóle nie wywołuje morderczych myśli! Nic a nic!

Jednak gdy ustawiłem fotel, kierownicę i lusterka, i w końcu znalazłem miejsce na telefon w uchwycie na kubki, było już tylko lepiej. Po pierwszym przejechaniu kilometrów poczułem, jak idealnie do siebie pasujemy. Nie ma w tym żadnej metafizyki, to trochę jak ze

spodniami. Pewnego dnia kupujemy spodnie, które pasują, zakładamy je i czujemy, że są idealne - potem szukamy już tylko podobnych. To samo przeżywałem przy krótkiej Rav4. Pozycja za kierownicą idealna, widocznie świetna, skrzynia biegów działa precyzyjnie i jest pod ręką, a pedały umieszczono pod odpowiednim kątem. Wcześniej nie miałem okazji wypróbować nowego silnika D-4D, a on też okazał się rewelacyjny. Zaskakująco mocny, wręcz wyrównany, dzięki czemu auto zachwycało nie tylko elastycznością, ale również dynamiką.

Liczyłem, że przez te dwa tygodnie nieco odpocznę, ale okazało się to niemal niemożliwe. Prawie codziennie miałem jakieś dłuższe wyjazdy, a to na południe Polski, w okolice Katowic, by odebrać laptopa z naprawy, a to na północ, obejrzeć samochód, który był potrzebny na planie filmu. Jeździłem do Poznania, a raz nawet do Berlina. Przejechałem ponad pięć tysięcy kilometrów, na dwa dni zamieniłem ją na Z4, ale sportowe BMW bardzo szybko powróciło z powrotem pod redakcję - było mi w nim za ciasno, za głośno i niewygodnie. Mała Toyota zachwycała mnie komfortem jazdy - nawet po kilkunastu godzinach za kółkiem wysiadałem w miarę rześki, bez bólu kręgosłupa - zużyciem paliwa, co kosztowało sześć litrów na setkę, i niezwykle wręcz uniwersalnością. Gdy na starej siódemce czekałem w korku, bardzo długim i - ze względu na całkowicie zablokowaną przez wypadek drogę - jednocześnie beznadziejnym, po prostu skręciłem w prawo. Przez płytki rów przejechałem w poprzek, wprowadziłem z duszą na ramieniu, ale sprawnie, a po chwili dojechałem do wskiej polnej drogi, potem przez las, wieś, i korzystając z mapy - z powrotem na trasę, na szczęście tuż za miejscem, w którym dymiły pocięte blachy.

Złapałem się na tym, że jeździłem trochę za szybko. W auto wczułem się tak doskonale, że traktowałem dość okrutnie, dociskając gaz do dechy. Cały czas nie mogłem się nadziwić, jak te sto pięćdziesiąt koni rewelacyjnie wystarcza, jak ten samochód zasuwa na kółkach z pięćdziesięciu biegów. Jednak na niemieckiej, pozbawionej ograniczonej prędkości

autostradzie zdarzyło się coś, czego nie doświadczyłem nigdy wcześniej i nigdy później.

Oficjalne parametry tego samochodu wyglądają tak: przy przyspieszeniu od zera do setki w dwanaście sekund (na moje odczucie dziesięć albo i mniej), przy maksymalnej prędkości sto siedemdziesiąt kilometrów na godzinę. W Polsce nie miałem tego jak sprawdzić, zresztą, nigdy bym się do tego nie przyznał, ale w Niemczech — to coś innego. Przy nieco niższej prędkości, auto, choć wysokie i krótkie, radziło sobie doskonale, nawet podmuchy bocznego wiatru nie powodowały problemów. Ale to warto cię granicznie doświadczyć o klasie konstrukcji. Pomyślałem, że jeśli auto uda się rozprężyć do stu siedemdziesięciu kilometrów na godzinę i nie będzie to przebiegło dramatycznie, jedyną wadą okażą się te idiotycznie zaprojektowane boczki drzwi. Strzałka wskazywanego do dwustu kilometrów na godzinę przy prędkościomierza błyskawicznie wdrążyła w górę, po kilkunastu sekundach minęła sto siedemdziesiąt. Nie leżała, ale auto cię gwałtownie przyspieszało. Przy stu siedemdziesięciu ustabilizowałem prędkość, chciałem sprawdzić, czy wszystko jest w porządku. Było, więc znowu docisnąłem gaz: sto siedemdziesiąt, sto osiemdziesiąt, sto dziewięćdziesiąt. Dwaście kilometrów ponad normę. Czy to przy prędkościomierz oszukuje, czy z tym samochodem jest coś nie tak? Raczej to drugie, bo stanowiące punkt odniesienia cię wskaźniki na prawym pasie zniknęły błyskawicznie, podobnie jak auta jadące z prędkością zalecaną — sto trzydzieści na godzinę — na rodzimym pasie.

W zachowaniu roweru nie zauważyłem nic niepokojącego, postanowiłem więc sprawdzić, czy dam rad zamknąć licznik. Po kilkunastu, może kilkadziesiąt sekundach było ponad dwieście, auto w dalszym ciągu się rozpędzało, a strzałka przy prędkościomierzu oparła się o przycisk komputera pokładowego. Na oko dwieście dwadzieścia, może dwieście trzydzieści kilometrów na godzinę, minus osiem procent przekłamania i tak daje ponad dwieście. Jakim cudem? Postanowiłem to przemyśleć

Toyota Rav4 II, krótka

podczas przerwy, bo wła nie zapaliła si rezerwa, a staj benzynow miałem tu przed sob . Korzystaj c z pustej drogi, zmieniłem pas, ci - gle zwalnij c, zjechałem na prawy. I tam zorientowałem si , e co jest nie w porz dku - pedał hamulca wciskałem coraz mocniej, a samochód coraz słabiej hamował. Za dwie cie metrów wjad na staj , pas do skr tu powoli si ko czy, a ja nadal zasuwam ponad osiemdzie - si t. Błyskawicznie pu ciłem hamulec, delikatnie go podpompowałem i wróciłem na autostrad . Od czasu do czasu sprawdzałem delikatnie, czy mam czym hamowa - miałem, ale wołałem nie ryzykowa i jecha - lem, zachowuj c du y odst p, trzymaj c si prawego pasa.

Na nast pn staj dojechałem powolutku i bez problemów, zatan - kowałem i sprawdziłem plyn hamulcowy - było go tyle, ile powinno. Dokładnie obejrzałem przednie koła - tarcze mierdziały rozgrzanymi okładzinami. Przestałem si pieszy , do celu dojechałem bez szale stw, od czasu do czasu upewnij c si , e hamulce działaj .

Zastanawiałem si , co zrobi , jak opowiedzie o tej niezwykle szyb - kiej toyocie w radiu, czy nie zabrzmie to niewiarygodnie. Przed audycj , kilka dni po oddaniu auta, zadzwoniłem do japo skiej firmy - mo e oni b d mogli mi to wyja ni . Mogli.

— A, ta srebrna? Wiesz co, bo ja ci zapomniałem powiedzie , ale nasi mechanicy z Akademii Toyoty wgrali tam specjalny program, na hamowni wyszło ponad sto pi dziesi t koni.

Szukaj • • • • • • •

Krótkiej toyoty Rav4 wyprodukowanej pomi dzy 2000 a 2005 rokiem, tylko z dwulitrowym silnikiem Diesla, benzynowa 1,8 ma nap d na jedn o , dwulitrowa to co prawda a sto pi dziesi t koni, ale silnik jest mało elastyczny na wy szych biegach i zu ywa mnóstwo paliwa, a buda instalacji gazowej zajmie pół i tak skromnego бага nika.

Unikaj • • • • • # *

Aut po tuningu elektronicznym, bo nie wiadomo, w jakim stanie będą kluczowe podzespoły, przeguby, układ przeniesienia napędu i turbo. Jeśli stopniowo koni to za mało, najlepiej podnieść moc we własnym zakresie. Podczas jazdy próbnej trzeba zwrócić uwagę, czy nie wyje tylny most i czy karoseria nie wpada w wibracje, oraz upewnić się, że wypatrzony egzemplarz nie owinięty wcześniej dookoła drzewa — przy autach z napędem na cztery koła boczne uszkodzenia są o wiele groźniejsze niż czołowe.

TOYOTA PREVIA

Nikt nigdy nie zbudował lepszego vana

Przełom lat osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych to dla motoryzacji, zwłaszcza japońskiej, najlepszy okres. W tym czasie innowacyjnych, nowoczesnych rozwiązań, jak układy ABS czy poduszki powietrzne, były już dostępne, a konieczność konkurencji z firmami z Europy, Stanów Zjednoczonych i - coraz częściej - również z Korei Południowej sprawiła, że pojazdy opracowywane przez Toyotę, Mazdę czy Mitsubishi były często najlepsze w swojej klasie i wyróżniały się stylistyką lub niekonwencjonalnym podejściem do tematu.

To właśnie w tym czasie powstały dwie zupełnie nowe, luksusowe marki: Lexus i Infiniti, oraz sporo kultowych modeli, między innymi Honda NSX, Mitsubishi 3000GT, Toyota Supra trzeciej generacji oraz Nissan 300ZX drugiej.

Ambitne projekty tworzone nie tylko w dziedzinach odpowiedzialnych za samochody sportowe, a najlepszym tego przykładem jest Toyota Previa - duży, rodzinny van o wcieleniu przyjemnej dla oka, nowoczesnej i opływowej sylwetce. Długie na cztery metry i siedemdziesiąt pięć centymetrów auto dostępne było

przede wszystkim z czterocylindrowym, benzynowym silnikiem o mocy stu trzydziestu piąciu koni, jednak na niektórych rynkach oferowano te odmiany o tej samej pojemności, ale z kompresorem (sto sześćdziesiąt koni) albo diesla z turbosprężarką (sto koni). Do wyboru była pięciostopniowa przekładnia mechaniczna lub czterobiegowy automat, standardowo napęd kierowano na tylną oś, choć do sprzedaży trafiła też, choć nie kupowana, wersja 4 x 4.

Previa pierwszej generacji, produkowana do końca 1999 roku, cieszyła się w Polsce sporym powodzeniem głównie na rynku aut używanych. Jeszcze dziesięć lat temu po naszych drogach jeździło wiele tych samochodów, dziś nadal się pojawiają, tylko w dużej liczbie.

Mimo że są bardzo tanie, większość szukających wieloosobowego vanu nawet nie bierze previi pod uwagę - bo stara, bo brzydka, mało prestiżowa, bo pewnie będą z nią problemy. Nic z tych rzeczy - to w dalszym ciągu jeden z najlepszych, a przy tym najtańszych vanów na rynku. Piękny, w pełni sprawny i niewymagający inwestycji egzemplarz z niewielkim i udokumentowanym przebiegiem, dwoma superwygodnymi fotelami z przodu i dodatkowo sześcioma miejscami w drugim i trzecim rzędzie, z klimatyzacją, a nawet lodówką, kupimy za mniej niż pięć tysięcy złotych, a problemów możemy się spodziewać dopiero wtedy, gdy auto przejeżdża ponad dziesięć tysięcy kilometrów.

Choć niewielu dwudziestokilkulatków pasjonuje się dużymi, rodzinnymi vanami, to previa zwróciła moją uwagę właśnie wtedy, w 2001 roku. Na antenie nieistniejącej już telewizji Wizja TV leciał brytyjski serial komediowy, krótko ukryty kamerami. Oryginalny tytuł, Trigger Happy, został zastąpiony niezbyt fortunnym „tłumaczeniem”

Toyota previa

Jaja na o lep. Typowo wyspiarskie poczucie humoru bardzo mi odpowiadało, zreszt wi kszo artów mieszy mnie do dzi , jednak w tej niepozornej, głupawej serii pojawiał si tak e, i to bardzo cz - sto, interesuj cy samochód, a konkretnie biała toyota previa z czarnymi szybami. Auto było wykorzystywane przez producentów serialu na wszystkie mo liwe sposoby — słu yło do wo enia sprz tu i ludzi, dzi ki podnoszonej klapie i odsuwany m bocznym drzwiom kr cono z niego uj cia w ruchu, w samochodzie ukrywano te przed niczego nie wiadomymi przechodniami kamery. Previa szybko przypadła mi do gustu i zacz łem patrze na ni troch inaczej - nie jak na pozbawionego osobowo ci rodzinnego vana, raczej jak na uniwersalny, wszechstronny i wielozadaniowy pojazd do ka dej roboty, zwłaszcza telewizyjnej.

W 2007 roku, gdy nasz radiowy, motoryzacyjny program był ju na stałe osadzony w ramówce, grono słuchaczy bardzo liczne, a redakcja zgrana i wietnie zorganizowana, postanowiłem wykorzysta nasz potencjał. W zwi zku z brakiem ciekawych propozycji sam napisałem scenariusz, kupiłem dwie stare telewizyjne kamery, dwie nowe, półprofesjonalne oraz specjalny komputer z jabłuszkiem na obudowie do edycji materiału wideo. Mikrofony i dwa statywy po yczyłem z Agory.

Pomysły były, r k do pracy równie nie brakowało, w dodatku mieli my co , czym nie dysponowała adna redakcja motoryzacyjna w Polsce - zarz d FSO udost pnił nam na wyl czno fabryczny tor testowy, ogrodzony, troch zniszczony, ale malowniczy i przede wszystkim pusty. Przez kilka miesi cy przyje d ali my tam co dwa tygodnie, w sobot i niedziel , i kr cili my naszego polskiego Top Geara.

Tylko ja miałem jakie takie do wiadczenie telewizyjne czy filmowe, tyle e jako prowadz cy lub kierownik produkcji, wi c czas sp dzali my mało efektywnie, głównie improwizowali my i walczyli my z problemami technicznymi. Mniejsze kamery, zapisuj ce obraz wysokiej rozdzielczo ci na twardym dysku, przyczepiali my na

specjalnych, samodzielnie skonstruowanych przysawkach do szyby, jednak po wjechaniu na wyłożony kostkami fragment toru nagrywanie natychmiast się wyłączyło. Dwie kamery, na zwykłym taborze, nie miały tego problemu, ale ważyły kilka kilogramów i nadawały się do zamontowania tylko na ciężkich statywach. Jeszcze większym kłopotem były mikroporty — wszędzie działały świetnie, ale na naszym torze zbierały przedziwne zakłócenia. Okazało się, że winna jest linia energetyczna wysokiego napięcia, której oczywiście nie udało się przesunąć. Nie szło nam, praca najczęściej polegała na czekaniu, a rozwinęły się kolejne problemy.

Zanim zrezygnowaliśmy z toru FSO, napisałem kolejny scenariusz i po kilku tygodniach wróciłem do pracy. Byliśmy dużo lepiej przygotowani, bo przerwy wykorzystaliśmy na zbudowanie specjalnego, telewizyjnego samochodu — nie powiem, żebyśmy go potrzebowali, po prostu bardzo chciałem go kupić.

Przejrzenie ofert zaczynam zawsze od najtańszych i uszkodzonych, jeżeli nie znajduję niczego ciekawego, po prostu od najtańszych. Nie polecam tej metody, najczęściej okazuje się, że zaoszczędzone w ten sposób niewielkie sumy muszą pomnożyć razy dziesięć, albo i dwadzieścia, i zainwestować, tylko po to, by udało się przejrzeć przegląd techniczny, o pokazaniu się na mieście bez wstydu nawet nie wspominać. Wszystko wskazywało na to, że podobnie będzie i tym razem. Była to Toyota Previa z 1995 roku, wyposażona w silnik benzynowy o pojemności 2,4 litra, miała manualną skrzynię biegów, napęd 4x4, cztery komfortowe fotele, dwa z przodu, dwa w tylnym rzędzie. Na zdjęciach auto wyglądało ładnie, a cena — bardzo atrakcyjnie — trzy i pół tysiąca złotych.

Zadzwoeniłem, zarezerwowałem, a kilka godzin później byłem już w Ostrołęce i oglądałem swojego telewizyjnego wana. Z zewnątrz faktycznie wyglądał ładnie, choć zarówno przednie jak i tylne błotniki były na rantach nieco skorodowane (typowa przypadłość tego

Toyota previa

modelu). Wn trze prezentowało si du o gorzej, sugeruj c przebieg dwa razy wi kszy ni deklarowane przez sprzedaj cego dwie cie pi dziesi t ty si cy kilometrów, pilnej interwencji wymagał przede wszystkim fotel kierowcy, z którego wychodziła g bka. Za to od strony mechanicznej wszystko wydawało si w porz dku - silnik pracował wietnie, skrzynia biegów równie , pod autem nie dostrzegłem adnych wycieków. Co ciekawe, nie zauwa yłem te wału przekazu cego nap d na przedni o - został zdemontowany z powodów ekonomicznych, by obni y zu ycie paliwa. Owini ty w foli wał miałem otrzyma „w zestawie”, wi c w razie czego mo na było przywróci samochód do oryginalnego stanu. Przejechałem si kawalek, wszystko grało, wi c po kilku nieudanych próbach wytargowania jakiej obni ki spisali my umow .

Do domu dojechałem bez najmniejszych problemów, auto było zdrowe, cho niekoniecznie pi kne, i bardzo szybko zabrałem si do realizowania swojej wizji. Kupiłem ogromn bel kudłatego materiału i wytapicerowałem nim calutkie wn trze, ł cznie z boczkami i pod-sufitk . Wydawało mi si , e dzi ki temu w kabinie b dzie ciszej, co miało znaczenie podczas nagrywania d wi ku i — przede wszystkim — słuchania muzyki z zainstalowanego zestawu audio, składaj cego si z dobrego radia i sze ciu nowych, markowych gło ników. Roboty miałem z tym tapicerowaniem sporo, a efekt okazał si chyba niekoniecznie tak widowiskowy, jak my lałem. Previa wygl dała niczym pluszowy samochód z filmu Głupi i głupszy, tyle e wywrócony na drug stron . Ciemnoszary „misiek” nie był wi c dobrym pomysłem, zwłaszcza e ka dy, kto zobaczył moj toyot w rodku, wspominał, e z ró owym materiałem byłoby du o ładniej... Bardzo mieszne.

Gdy auto wygl dało ju w kabinie nieco... inaczej ni na pocz tku, fotel kierowcy był zszyty, a dywan porz dnie odkurzony, postanowiłem zadba o wygl d zewn trzny. Czy wspominałem ju , e jestem niespełnionym lakiernikiem i uwielbiam malowa pistoletem? Pewnie

tak. A o tym, że nie potrafi tego robić i efekt zawsze jest daleki od oczekiwania? Chyba nie. Przerdzewiałe ranty błotników postanowiłem oczyścić, wyrównać, zabezpieczyć przed korozją i zalaminować, a następnie polakierować. O czym musiałem jednak zapomnieć, bo po wyszlifowaniu szpachli, a jeszcze przed nałożeniem lakieru, zaczął wychodzić rdzawy ślad. Poprawiłem, było nieco lepiej, ale wtedy okazało się, że nawet idealnie dobrany kolorystycznie lakier, nałożył on jedynie na wski fragment tego elementu, zawsze będzie się odróżniał. Nie potrafiłem tego ani wyrównać, ani spolerować, więc postanowiłem kupić cztery pochromowane nakładki na błotniki, dzięki czemu moje partactwo skutecznie ukryłem. Powinienem był tak zrobić od razu, kosztowały około stu złotych, ale upierałem się, że chcę naprawić, a nie tylko schować.

Po miesiącu mogłem spojrzeć na swoje dzieło i powiedzieć: skończyłem. Z odległości dwóch metrów wszystko wyglądało całkiem nieźle, więc postanowiłem przygotować auto do pracy, wymienić olej, wiece i filtry. Wcześniej kilka razy otwierałem maskę, jednak brak silnika jakoś mnie nie zaskoczył, pomyślałem, że jest umieszczony nieco głębiej. Ze to głębiej musiałoby oznaczać miejsce na nogi kierowcy i pasażera, jakoś nie dało mi do myślenia. Skoro auto jeździ, to silnik gdzie jest, prawda? Problem w tym, że nie mogłem go znaleźć. Dopiero dokładne oglądanie od spodu i odkrycie ukrytego włącznika pod fotelem kierowcy naprowadziło mnie na trop. Odszukałem silnik, zaskakująco suchy, cichy i optycznie w doskonałej kondycji, jednak zanim wymienię wiece i olej, odczepię przydrutowany karteczek z wcześniejszego przeglądu. Był rok 2007, a trzy lata wcześniej, podczas wymiany oleju, auto miało przebieg trzysta siedemdziesiąt tysięcy kilometrów. Ciekawe. Sprawdziłem umowę, na szczycie widniał na niej wpisany przebieg z licznika. Zadzwoeniłem do poprzedniego właściciela, wcześniej upewniam się, że auto należało do niego wystarczająco długo, i zacząłem od niewinnego:

— Wie pan co, głupia sprawa... Nie usun 1 pan tej karteczki z przedu, jak pan cofal licznik.

— O cholera, faktycznie, głupia sprawa. Tysie złotych rabatu rozwi e problem? Super, to zapraszam po pieni dze.

Pojechałem i cieszyłem si e remont mam w zasadzie za darmo, bo mniej wi cej tyle samo wydałem na rolk mi ka, radio, gło niki i puszk dobranej pod kolor farby.

Previa spisywała si fantastycznie. W miar zwrotna, jak na tak du y samochód, oszcz dna — spalanie nie przekraczało dwunastu litrów w mie cie - i faktycznie bardzo wygodna. Na planie naszego nigdy niesko czonego programu pojawiła si raz, mo e dwa razy, ale pomogła przy przeprowadzce, wozila psa, sprawdzała si , gdy zabrakło auta testowego. Na szcz cie darowałem sobie pomysły, by zarówno przy bocznych, przesuwanych drzwiach, jak i w okolicach tylnej klapy zamontowa na stałe mocowanie kamery - do filmowania jad cego obok auta w zupełnie ci wystarczał statyw. Po kilku miesi cach miałem ju jak inn , lepsz zabawk na oku, wi c wystawiłem previ do sprzedania. Dostałem za ni cztery tysie złotych i trzy lata młodszego forda escorta w zaskakuj co dobrym stanie, z niezłym i mocnym benzynowym silnikiem 1,8 o mocy stu pi tnastu koni.

Szukaj • • • • • # «

Auta z zadbanym wn trzem, przede wszystkim niezniszczonym fotelom kierowcy i kompletem kanap. Bardzo istotny jest stan blacharki, cho jej naprawa nie b dzie zbyt kosztowna, pod warunkiem e korozja nie obj ła podłogi. Dost p do silnika jest utrudniony, wa na, by był w jak najlepszym stanie. Wbrew pozorom, do 1atwo o dobrze utrzymane egzemplarze z niewielkim, czasem zaskakuj co niskim przebiegiem.

Unikaj • • • • • • • # • *

Aut sprowadzonych z Wielkiej Brytanii, nieumiejtnie dostosowanych do ruchu prawostronnego, pojazdów z rozległą korozją i licznymi wyciekami oleju ze skrzyni biegów lub silnika, zaniedbanych w kabinie. Pięćset tysięcy kilometrów nie jest dla Previi wielkim wyzwaniem, niektóre mają za sobą nawet dwa razy więcej i nie sprawiają większych problemów.

CHRYSLER 300C SRT8

Bo wygląda tak bardzo serio, że nic, tylko się uśmiechnąć.

Samochód koncepcyjny, pokazany w 2003 roku na nowojorskich targach motoryzacyjnych, rozbudził emocje zwiedzających. Potężna, masywna i agresywna sylwetka, z bardzo wysoko poprowadzonymi liniami okien, sprawiała, że auto wyglądało jak porządny amerykański bryka, godny następcy kultowych już, muskularnych seclanów z lat pięćdziesiątych czy sześćdziesiątych.

Wersja produkcyjna, na szczęście, prezentowała się niemal tak samo jak prototyp, tyle że zamiast ciwucziestocalowych kół z oponami o niskim profilu fabrycznie montowano nieco mniejsze, na których dało się w miarę normalnie jeździć. W Europie, przez ponad rok, chryslera 300C mogliśmy podziwiać jedynie w telewizji, głównie w teledyskach amerykańskich raperów. Ulicę tylko od czasu do czasu przemknął jakiś import indywidualny, ale kiedy się już trafił, robił naprawdę gigantyczne wrażenie.

Projekt był bardzo konsekwentny w swojej „gangsterowatości”, co dumni właściciele dodatkowo podkreślali, przyciemniając szyby, łcznie z bocznymi z przodu, i je d c zdecydowanie za szybko, cho w przypadku najprostszyc, najslabszych wersji nie za bardzo było czym. Podstawowe V6 o pojemności 2,7 litra miało nieco ponad sto dziewi dziesi t koni i czterostopniow skrzyni automatyczn - by zobaczy setk na zegarach, trzeba było wolno policzy do jedenastu. Odmiana 3,5 V6 dysponowała ju dwustu czterdziestoma dziewi cioma ko mi, ale robiła z nich słaby u ytek, skoro czas oczekiwania w analogicznej sytuacji nadal był do długi - ponad dziewi sekund.

Zabawa zaczynała si dopiero z 3-litrowym dieslem konstrukcji mercedesa - dwie cie osiemna cie koni, pi biegów i sporo momentu obrotowego - co oznaczało siedem i pół sekundy do setki. Benzynowa odmiana V8, z motorem o pojemności 5,7 litra i mocy trzystu czterdziestu koni była jeszcze o ponad sekund szybsza. O fabrycznie podrasowanej wersji SRT-8, z najmocniejszym silnikiem 6,1 litra i mocy czterystu trzydziestu koni mało kto słyszał. A mato kto te przypuszczał, e ameryka skiej firmie faktycznie udało si zbudowa sportow limuzyn z prawdziwego zdarzenia - po dziesi ciu latach od rozpocz cia produkcji, czterech od jej zako czenia, wida to bardzo wyra nie.

U ywane benzynowe V6 mo na kupi za grosze, na ładne SRT-8 trzeba polowa i przeznaczy na nie od siedemdziesi ciu do osiemdziesi ciu tysi cy złotych, dwa, nawet trzy razy wi cej ni na zwykłe 300C z silnikiem V6.

Czekali my na niego w redakcji jak małe dzieci na przyje ci wi - tego Mikołaja. Znali my go doskonale z telewizji, kilkana cie egzemplarzy je dzilo ju po Warszawie, w tym jeden z parku prasowego

Chryslera. Auto bardzo dużo obiecywało niebanalnym wyglądem, cena była porównywalna z BMW 5 czy Audi A6, więc spodziewaliśmy się wszystkiego co najlepsze — doskonałej jakości wykonania, przyjemnych materiałów w kabinie, wietnych osi i po prostu — frajdy z jazdy. I faktycznie, pierwsze wrażenie było doskonałe.

W podziemnym garażu czekała na mnie wielka, lśniaca czarna limuzyna ozdobiona chromami. Obszedłem ją dookoła, ciesząc się widokiem i otworzyłem drzwi od strony kierowcy — urok przysłał błyskawicznie. Wnętrze zaprojektowano i wykonano tak niedbale, że aż trudno było w to uwierzyć. Chrysler 300C to niestety wyjątkowo paskudne pod tym względem auto — zaczynając od zbyt dużej kierownicy ozdobionej plastikowymi, posrebrzonymi wstawkami, przez twarde i skrzypiące na nierównych powierzchniach rozdzielcze, aż po boczki drzwi czy wykończenie tunelu, w którym umieszczona jest dźwignia zmiany biegów. Jednak najgorszą okazała się konsola środkowa, w której niechlujnie wpassowano wielki kawałek srebrnego plastiku z dziurą na radio i panel klimatyzacji. W porównaniu z BMW 5 czy Audi A6, Chrysler wypadł równie słabo jak auta radzieckie, a potem rosyjskie, przy swoich odpowiednikach z Niemiec, Francji czy Wielkiej Brytanii.

Ale przecie nie wróc do biura i nie oddam kluczyków tylko dlatego, że mi się wnętrze nie podoba, prawda? Problem w tym, że ten samochód jeździ równie niedbale, jak wygląda. Na idealnie płaskim, równym jak stół asfalcie przeszkadza tylko zbyt miękkie zawieszenie i układ kierowniczy, niegwarantujący odpowiedniej precyzji prowadzenia, ale na zwykłej drodze, zwłaszcza zwykłej polskiej drodze dziesięć lat temu, auto stawało się niebezpieczne, o czym przekonała się, niestety, w szczególnie dramatyczny sposób, słynna polska pływaczka.

300C szczególnie nie lubiło kolein, walka z nimi okazała się chyba najwciąższym przekleństwem — spore auto, o ogromnym rozstawie kół, osi, na bardzo szerokich oponach, po prostu nigdy nie jechało prosto. Albo wjeżdżało w koleiny, albo z niej wypadło, i każda dorazowo

wymagało od kierowcy sporej uwagi i stalowych nerwów. Trudno si było do tego przyzwyczaić, a nawet zaakceptować, zwłaszcza że chryslera zbudowano na platformie podłogowej starego mercedesa klasy E, który w takich szaleństwach na drodze nie wyprawiał.

Po jeźdźdźach testowych najtańszą wersję, w dodatku mającą wyjtkowo małe, w zestawieniu z zużyciem paliwa, osiągi, poje dziłem troch dieslem, troch V8. Nie było wiele lepiej, z tym różnicą, że diesel okazał si w miarę oszczędny, a V8 do szybkie, więc jeszcze bardziej niebezpieczne. Nasłuchałem si tych opowieści o wspaniałym HEMI, 0 półkolistych komorach spalania, osiągnięciach i emocjach, a tak naprawdę auto zdecydowanie zawiodło moje oczekiwania.

Po ukazaniu si mało entuzjastycznej recenzji i drugiej, jeszcze gorszej, innego amerykańskiego wynalazku, nowego chryslera sebringa, którego do tej pory uważałem za jedno z najgorszych aut na świecie, relacje pomiędzy prowadzonym przeze mnie redakcją a importerem nieco si popsuley. Na szczęście nie na tyle, by przestano odbierać telefony, choć wystarczająco, by patrzeć wilkiem podczas wydawania aut testowych i rzucać pełne oburzenia, wymowne spojrzenia lub znaczące wzdychania. Czyli w sumie nic, czym warto by si przejmować, zwłaszcza że kilka aut skrytykowaliśmy, ale przynajmniej jedno, sprzedawane przez tego samego importera, dodge caliber, nawet przypadło nam do gustu. Natomiast 300C nigdy nie zyskało naszej aprobaty, mimo że braliśmy i kombi, i diesle, a nawet wersje limitowane.

Jednak w 2008 roku w parku prasowym pojawił si SRT-8, czyli najmocniejsza odmiana z rozwierzonym silnikiem V8. Nie miałem na to auto szczególnej ochoty, ale ustawiłem si w ogonku, na końcu, więc moja kolej nadeszła, gdy samochód miał już przejechane prawie trzydzieści tysięcy kilometrów. Ale i tak była to wielka, odwzajemniona miłość od pierwszego zakrętu.

Wnóż nadal potwornie tandetne (kierownica pokryta plastikiem imitującym skorupę ołwia), tylko że fotele znacznie wygodniejsze

Chrysler 300C SRT8

- ogromne, czarne, skórzane kubelki z wyhaftowanym logo SRT doskonale trzymały ciało, w odróżnieniu od standardowych krzesielek, na których kierowca się przelizał, zwłaszcza na ostrzejszych zakrętach. Jednak największe niespodzianki okazały się efekty specjalne, w postaci głośnych wydechów, oraz kolosalna różnica w jakości jazdy. Odpalenie silnika, szczególnie w garażu podziemnym, lekkie przegazowanie, nawet bardzo delikatne ruszenie, powoduje, że do uszu dociera jedna z najpiękniejszych motoryzacyjnych melodii, głębokobasowe pomrukiwanie. Bardziej gwałtowne opuszczenie nogi zmienia te pojedyncze bulgoty w spektakl, który ma się ochotę przeżywać bez przerwy, zwłaszcza że dopracowany układ kierowniczy jest w końcu wystarczająco czuły, zawieszenie sztywniejsze, bardziej precyzyjne, a hamulce... Widać je przez sprychy ogromnych aluminiowych kół - to włoskie Brembo, naprawdę trudno o coś lepszego.

300C w wersji SRT8 brałem z parku prasowego nieprzychylnie wiele razy i zawsze łapałem się na tym, że jeżdżenie bez sensu, bez celu, aby tylko posiedzieć jeszcze za kierownicą. Najlepszą rekomendacją samochodu niech będzie to, że o ile na co dzień jestem potwornym skądinąd, tak chryslerem podjechałem na stację benzynową codziennie, a jak dzwonił kurier, informując o przesyłce i pytając, czy będzie w domu za pół godziny, umawiałem się z nim w połowie drogi za pięć minut.

W zasadzie wszystko mi się w tym samochodzie podobało, zaakceptowałem nawet poziom zużycia paliwa przez ten ogromny, omiocylindrowy agregat, zwłaszcza że przy spokojnej jeździe byłem w stanie zejść w okolice dziesięciu litrów na trasie i dwunastu w mieście. Nie polubiłem jedynie paskudnej kabiny i kształtu karoserii - po pewnym czasie doszedłem do wniosku, że jest mało elegancka i zbyt wulgarna - ale i tak zapragnąłem mieć taki samochód na własność.

300C jeździ sporo, ale SRT8 to rarytas, jest ich w kraju niewiele - kilkadziesiąt, w jednym momencie zaledwie dwa, czasem

cztery do sprzedania. Ładne, w miarę bezwypadkowe, zarejestrowane samochody kosztowały pić lat temu mniej więcej tyle co teraz - około osiemdziesiąt tysięcy złotych, czyli trochę za dużo, jak na moje możliwości. Chciałem wydać nie więcej niż sześćdziesiąt tysięcy, więc to, co planowałem kupić, musiało być jako uszkodzone. Po miesiącu szukania udało mi się namierzyć czarne, lekko stuknięte SRT8 w Radomiu, wystawione za czterdzieści tysięcy złotych. Do wymiany maska, dwie lampy, jeden błotnik i przedni zderzak. Pojechałem, obejrzałem, nawet przejechałem się kawałek - cud. Sprowadzone za Stanów w jednym kawałku, nie ma żadnych powodów czy wcześniejszych napraw, przebieg mały, wszystko zadbane. Będziesz mój, pomyślałem — i grzecznie podziękowałem, udając chłód i kompletny brak entuzjazmu. Facet się wygadał, ubezpieczalnia wypłaciła mu spore odszkodowanie, więc szansa na kilkunastoprocentowy rabat wydawała się realna. Plan był taki, że wróć do domu, poczekam dzień i jutro zaproponuję czterdzieści jeden tysięcy gotówką. Gdy zadzwoniłem, usłyszałem jednak, że to już nieaktualne, samochód sprzedany. Szukałbym dalej, ale trafiła się inna okazja, innej marki, w tym samym kolorze, tyle że z silnikiem z tyłu i bagażnikiem z przodu.

Szukaj • • • • \$

Aut zarejestrowanych, eksploatowanych w kraju od dłuższego czasu, najlepiej od pierwszego właściciela. Przebieg nie ma tak wielkiego znaczenia jak w przypadku ferrari czy maserati, do zaakceptowania jest nawet dwieście tysięcy kilometrów, o ile skrzynia działa poprawnie, a silnik nie kopci na niebiesko. Auto musi być proste, więc ogólnie najlepiej zacząć od spodu, szukajcie niefabrycznych spojnic i ładów po wymianie wiatki. Wbrew pozorom, to samochód do łatwej i taniej

Chrysler 300C SRT8

w naprawie, wi c je li znajdzie si ładny, lekko uszkodzony egzemplarz w dobrej cenie, nie warto si długo zastanawia . Oby tylko dało si sprawdzi silnik.

Unikaj • • • • • # ,

Samochodów z przegrzany lub zu yty silnikiem. O ile zwykle V6 czy V8 mo na kupi za grosze, o tyle kompletny motor do wersji SRT8 kosztuje prawie dwadzie cia tysi cy złotych, sam blok połow tej kwoty. Woda w oleju, olej w wodzie lub dowolnego koloru dym z rury wydechowej dyskwalifikuj auto, tak samo jak lady niechlujnej, powa nej naprawy blacharskiej.

AUDI A2

Niepozorny samochód zbudowany dwadzieścia lat za wcześnie

Porządnie zaprojektowane i starannie wykonane niemieckie limuzyny, audi, BMW czy mercedesy, podobają się prawie wszystkim, ale nie do końca, a sporo kosztują, to jeszcze słabo nadają się do ciężkiej eksploatacji w mieście - słońce, wiatr, trudno je zaparkować, ciężko nimi manewrować, zużywają przy tym sporo paliwa. W latach dziewięćdziesiątych tych nawet bardzo zamożne osoby, poszukujące niewielkiego, miejskiego samochodu, skazywane były na fiaty punto, fordów fiesta i volkwageny polo - porządnie wykonanego i przyjemnie wykończonego auta, choćby kosztowało i dwa razy więcej niż najtańszy fiat czy ford, nie miała w ofercie żadna firma.

Prace konstrukcyjne zaczęły się dopiero wtedy, gdy badania konsumenckie pokazały, że zapotrzebowanie na tego typu pojazdy jest naprawdę spore. Firmy, niemające zbyt dużego doświadczenia w budowie małych aut, musiały się przed klientami wykazać - sporo droższe od włoskiej czy francuskiej konkurencji

„maluchy" z segmentu premium trzeba było obdarzyć czymś więcej niż tylko nowoczesną sylwetką.

Jako pierwszy gotowy był Mercedes klasy A, bardzo zgrabny, niewielki, ale zaskakująco przestronny, a do tego, dzięki nietypowej konstrukcji, bezpieczny... przynajmniej w teorii. Miesiąc po rozpoczęciu sprzedaży, w październiku 1997 roku, auto trafiło w ręce szwedzkich dziennikarzy, którzy, podczas słynnego testu omijania, zwanego testem łosia, wykazali, że najmniejszy Mercedes jest wyjątkowo mało stabilny podczas szybkiego pokonywania zakrętów - koła z jednej strony pojazdu oderwały się od ziemi na wysokość metra! Produkcję wstrzymano, sprzedane auta wróciły do punktów dealerskich, a niebezpieczny wadek usunięto, montując seryjnie układ kontroli trakcji.

Mercedes był pionierem wśród małych, luksusowych aut, ale BMW i Audi także nie próżnowały. BMW w 2001 roku wprowadziło do sprzedaży Mini, Audi nieco wcześniej przygotowało model oznaczony symbolem A2. Auto zapowiedziano na targach motoryzacyjnych we Frankfurcie w 1997 roku, a dwa lata później zademonstrowano finalną wersję, która trafiła do produkcji, a na początku 2000 roku do sprzedaży... i została bardzo chłodno przyjęta przez rynek.

W odróżnieniu od Mercedesów czy Minis sylwetka pozbawiona była drapieżności, podporządkowano jej optymalną aerodynamikę, starając się przy okazji wygospodarować jak najwięcej miejsca w kabinie i bagażniku. Wnóżce wykonano ze smakiem, jednak nie zaryzykowano nietypowych rozwiązań - znanych choćby z nowego Mini fantazyjnych kształtów czy odważnej kolorystyki Mercedesów klasy A. To, że auto zbudowano niemal wyłącznie z aluminium, klientów raczej nie obchodziło, przeszkadzała za to niewielka oferta słabych silników (po prostu jedyny w ofercie motor benzynowy miał zaledwie siedemdziesiąt pięć koni; w najtańszym

mercedesie klasy A było siedem koni wi cej, a proponowano tak e kilka znacznie mocniejszych wersji) i bardzo wysoka cena. Klienci, a głównie klientki, ogł dali niepozorne auto w salonie, kr cili głow i szli kupi mercedesa albo mini. Sprzeda szła tak fatalnie, e w 2005 roku zaprzestano produkcji, a Audi zrobiło sobie kilka lat przerwy, zanim wprowadziło na rynek model A1, równie mały, drogi, ale w pełni odpowiadaj cy oczekiwaniom klientów.

A2 nie cieszy si dzi przesadn popularno ci , dla wi k-szo ci to przedziwny, ryzykowny wynalazek, ale dzi ki temu najta sze egzemplarze z pocz tku produkcji mo na kupi ju za dziesi tysy cy złotych, najdro sze, wygl daj ce i je d ce jak nowe, kosztuj zaledwie dwa razy wi cej. Warto, zwłaszcza je li szukamy auta do dłu szej eksploatacji.

Na przełomie 2003 i 2004 roku audi A2 nie było ju dost pne w parku prasowym i chocia bardzo chciałem zabra je na jazdy testowe, szanse na wypo yczenie jawiły si jako zerowe — prawdopodobnie w firmie zdawano sobie spraw z rychłego zako czenia produkcji. ałowalem, chocia nie spodziewałem si niczego spektakularnego, zwłaszcza e ani klasa A, ani tym bardziej mini nie zrobiły na mnie dobrego wra enia.

Pierwszy kontakt z aluminiowym audi miałem jednak wcze niej, ju w 2001 roku, gdy pracowałem jako konsultant motoryzacyjny przy du ym, fabularnym filmie pod tytułem Karolcia, na podstawie jednej z moich ulubionych ksi ek z dzieci stwa, autorstwa Marii Kruger. Zadanie miałem ekstremalnie trudne — musiałem w ci gu jednego dnia, na potrzeby jednej sceny, zgromadzi sze dziesi t samochodów w jednym miejscu, na w skiej, udost pnionej nam na zdj cia uliczce na Starym Mie cie w Warszawie. Wszystkie samochody miały by w pastelowych kolorach, połowa współczesna i futurystyczna, reszta zabytkowa i dziwna, by jak najlepiej odda kolorowy wiat dzieci cej wyobra ni.

Wtedy po raz pierwszy zetknąłem się z audi A2, dostarczonymi prosto od dealera. Niestety, nie przejechałem nimi ani metra - udostępniono je wraz z kierowcami. Zerknąłem co prawda do ciemnoszarej kabiny, ponarzekąłem na nieciekawą kształt karoserii i... wsiadłem za kierownicę rolls-royce'a phantoma z 1960 roku, auta powierzonego mi przez znajomego, które ci głębia musiałem mieć na oku. Przez kolejne lata nie usłyszałem o audi A2 nic dobrego, więc nawet jeśli mi gdzieś w ogłoszeniach, omijałem je szerokim łukiem.

pozytywną opinię najmnijemu audi wystawił za to Mik Brewer, który — jeszcze jako dziennikarz motoryzacyjny, a nie gwiazda wiatowego formatu - w 2002 roku uczestniczył w prezentacji wersji po faceliftingu. Zapamiętał ją doskonale, tak samo jak inny kierowca niemieckiej firmy - groźny incydent z udziałem Mike'a przyprawił ich o sporo siwych włosów. Jazdy testowe zaplanowano w okolicach Barcelony, a na jedno auto przypadało dwóch dziennikarzy — ponadstukilometrowe trasy mieli pokonać na zmianę. Po przejechaniu połowy dystansu Mik, siedzący do tej pory na fotelu pasażera, upomniał się o swoją kolej. Jego kolega, dziennikarz znany z programu Fifth Gear, zjechał na pobocze i - nie widząc czajnika silnika - wysiadł z auta. Gdy słyszalnych rozmiarów Mik zajął jego miejsce, okazało się, że fotel jest za blisko. Walcząc z regulacją kierownicy, zahaczył kolanem o gruby kluczyk wystający ze stacyjki i auto zgasło. Byłoby ponownie uruchomione, wystarczyłoby jeden ruch ręki, więc panowie ruszyli w drogę, jednak po kilkunastu sekundach, przy prędkości około siedemdziesięciu kilometrów na godzinę, na pierwszym zakręcie, samochód poszedł prosto w bariery energochłonne z lewej strony. Na szczęście nic nie jechało z naprzeciwka i nikomu nic się nie stało.

Nie była to bynajmniej chwila roztargnienia czy nieuwagi, zablokowała się kolumna kierownicy, uniemożliwiając wykonanie najmniejszego choćby skrętu. Auto błyskawicznie trafiło na lawetę i chyba tego samego dnia wróciło do fabryki, a wieczorem do pokoju hotelowego

Mike'a zapukało trzech niemieckich inżynierów, z prośbą o dokładne wyjaśnienie, na czym polegał problem. Odpowiednie zmiany konstrukcyjne, uniemożliwiającej wystąpienie tak niebezpiecznej sytuacji, wprowadzono błyskawicznie. Mimo groźnej przygody, audi zrobiło na Mike'u niezłe wrażenie.

- Przejeźdź się nim któregoś dnia, zobaczysz jaki jest fajny —
— namawiał.

Mogłem połączyć przyjemne z pożytecznym - w serialu, który motoryzacyjnie obsługiwałem, potrzebne było niewielkie auto miejskie, raczej z tych droższych, niekoniecznie najmłodszych. Początkowo zaproponowałem mercedesa klasy A, choć ze względu na dostępność i niskie ceny lekko uszkodzonych egzemplarzy, ale pomysł z audi A2 również bardzo mi się spodobał. W dodatku trafiła się fantastyczna okazja - zarejestrowany w kraju egzemplarz z 2003 roku, z wysokoprężnym silnikiem 1,4 TDI o mocy siedemdziesięciu koni, z rozbitym przodem: zerwany zderzak, uszkodzona maska i przedni pas, wystrzelone dwie poduszki - ta od strony pasażera wybiła szybę. Auto nie dało się uruchomić - komputer po wypadku odciął zapłon. Cena była o ponad połowę niższa niż w przypadku identycznego, bezwypadkowego egzemplarza, a u używanych często sporo, co dawało szansę na szybkie i tanie naprawy. Miałem szczęście, bo stojące pod Warszawą auto mogłem obejrzeć jako pierwszy, niestety, po ciemku, a decyzję musiałem podjąć błyskawicznie, bo pod bramką czekali już zawodowi handlarze, których mało roztropny sprzedawca umówił zaraz po mnie.

Spodobał mi się ten samochód. Był wprawdzie lekko obity z przodu, ale wewnątrz okazało się idealnie utrzymane. Gdyby nie zdarta farba na wlot czynnika wiatel trudno byłoby uwierzyć w przebieg, nieco ponad dwieście kilometrów. Udało mi się zbić cenę o kilkaset złotych, do sześćdziesięciu tysięcy, zostawiłem zaliczkę. Następnego dnia pojechałem bussem z ławetami i zawiozłem audi prosto do hali zdjęciowej. W tym dniu tygodnia filmowcy zaimprovizowali

scenk , auto stało rozbite przy słupie i dymiło spod maski. Drugie i trzecie uj cie, ze zmierzaj cym w stron przeszkody pojazdem i sam moment zderzenia, zreszt nieco oszukany, zaplanowali my za mie- si c, gdy samochód b dzie ju naprawiony.

Do szybko okazało si , e rozmiar szkód i zniszcze jest du o powa niejszy, ni pocz tkowo przypuszczałem. Z zewn trz negro na stłuczka: zagi ta pokrywa silnika, p kni ty zderzak i przesuni ta belka wzmacniaj ca, ale pod mask - spory bałagan. Jedna z niewielu stalowych cz ci - pas przedni - do wymiany, tak samo jak trzy chłod- nice, elektryczna pompa wspomagania - bardzo droga, w dodatku do awaryjna; p kni ty był te sterownik ABS i ESP, doczepiony do pompy hamulcowej. To wszystko dało si jednak bez problemu doku- pi , natomiast skrzywiona podłu nica, któr zauwa yłem dopiero po demonta u całego przodu, zwiastowała koniecznie wywiezienia auta do punktu skupu metali kolorowych. No bo który blacharz podejmie si precyzyjnej wymiany aluminiowej cz ci i da gwarancj , e pod- czas kolejnego wypadku auto zachowa si zgodnie z zało eniami i ob- liczeniami producenta? W pewnym momencie zauwa yłem jednak, e podłu nica jest przykr cana — kilka rub i ju po chwili podziwiałem kunszt i precyzj , z jak wykonano to małe, niepozorne auto. Obydwa fragmenty podłu nicy, zarówno ten odkr cany, jak i ten si gaj cy ka- biny, okazały si wysokoci nieniowym aluminiowym odlewem, g sto u ebrowanym w rodku, dzi ki czemu konstrukcja była wystarczaj co sztywna i odporna na cinanie, zgniatanie i skr canie, ale przy okazji bardzo lekka. Mój tata od kilkudziesi ciu lat robi formy wtryskowe, troch si napatrzyłem na to, jak s wykonywane i wyka czane. T przygotowan dla audi A2 zaprojektowano z precyzj godn sprz tu medycznego albo lotniczego, w ka dym razie w samochodzie czego takiego nie widziałem nigdy.

Równie zaskakuj cy był pierwszy kontakt z pokryw silnika. By uzupełni olej lub płyn do spryskiwaczy, nie trzeba jej podnosi , to

zreszt niemożliwe. Po pocięciu cię za specjalny uchwyt w kabinie, odchyła się czarna atrapa z logo Audi, pod którą znajduje się bagnet oleju, kilka niezbyt dnych korków wlewowych i dwie spore blokady maski. Dopiero po ich zwolnieniu można na obejrzeć silnik, odkładając na bok, lekko na szczycie, pokrywę.

Najpoważniejsza z napraw polegała więc na bardzo prostej wymianie uszkodzonej podłownicy, nic nie trzeba było spawać ani naciskać na ramie, zresztą byłoby to niewykonalne. Auto nie zaprojektowano, na szczycie, jako jednorazówki, ale poważniejsza kolizja, po której przekoszona zostałaby nierozbieralna i niedemontowalna z podłownicy, raz na zawsze eliminuje pojazd z eksploatacji — nie da się go naprawić.

Znalezienie chłodnic, lampy, zderzaka, maski i przedniego pasa było banalnie proste, choć nie udało mi się trafić z kolorem. Natomiast pompa wspomagania i pęknięty moduł kontroli trakcji okazały się bardzo trudno dostępne i drogie - kosztowały po kilkaset złotych za sztukę. Naprawa przestała być opłacalna już w chwili, gdy skompletowałem i złożyłem przód, a musiałem go jeszcze pomalować, wymienić desk rozdzielczą, dwie poduszki i szyb czołową oraz uruchomić silnik. Z tym zresztą poradziłem sobie sam - po podcięciu laptopa, usunięciu błędów i przekręceniu kluczyka auto ożyło, wydając dość dziwny, głębiący i specyficzny dźwięk trzycylindrowego diesla na pompowtryskiwaczach. Zastanawiałem się, czy hałas w kabinie nie będzie zbyt męczący, ale zanim to sprawdziłem, pomalowałem wymienione elementy. Idealnie dobrany kolor perłowej bazy udało mi się położyć zaskakująco równo, gorzej poszło z lakierem bezbarwnym, jednak polecono mi doskonałą pastę polerską - po raz pierwszy udało mi się pomalować cokolwiek, a nie musiałem się wstydzić, byłem wręcz zadowolony, tym bardziej że do tanio kupiłem konsolę z kompletem poduszek powietrznych i nową szybę. Po dwóch tygodniach od rozpoczęcia prac auto było gotowe, a ja nie mogłem się doczekać pierwszej przejażdżki.

Silnik pracował głośno, ale w kabinie, po zamknięciu drzwi, nie przeszkadzało to aż tak bardzo, na pewno było ciszej niż w golfie z motorem 1,9 TDI. Fotele okazały się rewelacyjnie wyprofilowane, a kabina, choć na pierwszy rzut oka zaprojektowana do prostu, by nie powiedzieć ubogo i oszczędnie, zło ona została — jak na segment aut miejskich — niezwykle dokładnie i precyzyjnie. Mało tego, wszystko, czego podczas normalnej obsługi auta trzeba dotykać: kierownica, przełączniki, dźwignia zmiany biegów lub boczki drzwi, wykonano z materiałów mocnych i z wyglądu niepozornych, ale bardzo przyjemnych w dotyku.

Mały silnik przyjemnie wkręcał się na obroty, choć chwilami było mi przyzwyczajanie się do wspomnianego hałasu, generowanego przez trzycylindrowy motor. Na początku martwiłem się, co z nim jest, nie tak, ale po prostu taka była jego uroda — brzmiał trochę jak kosiarka, trochę jak mikser.

Małutkie auto okazało się zaskakująco wygodne i poręczne. Dzięki niskiej masie (poniżej tony) siedemdziesiąt pięć koni wystarczyło, aby zapewnić niezłe osiągi — nieco ponad dwanaście sekund do setki, wydawało się wręcz, że przyspiesza jeszcze szybciej, głównie dzięki wietnie zestopniowanej i bardzo precyzyjnej skrzyni biegów. Nic, absolutnie nic w tym samochodzie mi nie przeszkadzało, z dnia na dzień coraz bardziej zachwycałem się bardzo czułym układem kierowniczym ze wietnie dobranymi wspomaganiami, skutecznymi hamulcami czy wreszcie własnymi ciwociami jezdny, komfortem i sprężystości zawieszenia.

Wietne auto, a pod dwoma względami wręcz genialne. Przede wszystkim na dziesięciu litrach paliwa można, jeżeli ktoś chce i potrafi, przejechać nawet trzysta kilometrów. Mam lekkonogi i umiem je dość oszczędnie, więc przy każdej tankowaniu starałem się pobici kolejny rekord, i bez większych problemów osiągnąłem na poziomie 3,2 litra na sto kilometrów, rzecz jasna na trasie, a nie w mieście czy w korkach — wtedy silnik potrzebował dwa litry więcej.

Drugą zachwycającą cechą Audi A2 to jakość dźwięku z fabrycznego zestawu audio - dawno nie miałem auta, w którym słuchanie muzyki byłoby tak przyjemne. Oryginalne radio okazało się niezłe, a fabryczne głośniki wysokiej jakości. Samochód, choć mały, był w końcu z segmentu premium, więc kabinę doskonale wyciszono, dopracowana aerodynamika sprawiała, że nie przeszkadzały szumy wiatru - hałasowały jedynie opony i trzycylindrowy agregat pod maską. W dodatku muzyka rozchodziła się w puszcze wykonanej ze szkła, aluminium i tworzyw sztucznych, dzięki czemu zniekształcenia były mniejsze.

Spodziewałem się z A2 ponad pół roku, pewnie pojeździłbym nieco dłużej, ale w garażu pojawiła się kolejna, wymagająca inwestycji i pracy zabawka. Wystawiłem Audi do sprzedania, nie czekałem zbyt długo na kupca. Trochę żałuję, ale jeszcze kiedyś sprawi sobie takie auto, tym razem z mocniejszą wersją silnika 1,4 TDI, o mocy dziesięciu koni — przyspiesza do setki w dziesięć sekund i zużywa minimalne ilości paliwa.

Szukaj • • • • • # • • * .

Aut z silnikiem 1,4 TDI lub benzynowych 1,4, bezwypadkowych i zadbanych. Zwróć uwagę na pracę wspomagania kierownicy, upewnij się, że nie wiecisz żadne kontrolki ABS lub kontroli trakcji, nowy moduł wraz z programowaniem może kosztować tysiąc złotych.

Unikaj • • • • • * *

Samochodu z benzynowym silnikiem 1,6 FSI, to wynalazek z bezpo-
rednim wtryskiem paliwa, kapryśny i awaryjny, zresztą szybko wycofany z produkcji. Motor 1,2 TDI może okazać się wyjątkowo

oszcz dny, zu ywa rednio trzy litry oleju nap dowego na sto kilome-
trów, rekordzi ci schodz w okolice dwóch i pół litra, ale ta wersja ofe-
rowana jest jedynie w poł czeniu z zautomatyzowan skrzyni biegów,
co nie ka demu przypadnie do gustu, w dodatku jest to konstrukcja
do kapry na. Audi A2 trzeba dokładnie sprawdzi od spodu, szuka-
j c ładów naprawy blacharskiej. Samochodu po dachowaniu, zderze-
niu bocznym lub mocnym czołowym nie da si wskrzesi , ale to nie
znaczy, e kto nie b dzie próbował tego zrobi .

OPEL MEFWA OPC

Niepozorne miejskie vany mogły być bardzo szybkie...

Gdy pod koniec lat dziewięćdziesiątych w sprzedaży pojawiło się Renault Scénic, praktyczny van, zbudowany na podzespołach Megane, okazało się, że na tego typu auta jest spore zapotrzebowanie. Postanowiono więc wypełnić lukę, dzięki czemu na rynek trafiło mnóstwo vanów zbudowanych w oparciu o podzespoły niewielkich, miejskich aut z segmentu B. Renault miało Modusa, Nissan niemal bliźniaczą konstrukcję - Note, Fiat postanowił podbić Europę modelem Idea, a Opel zademonstrował zbudowany na bazie Corsy Meriv.

Auto wprowadzono do sprzedaży pod koniec 2002 roku, konkurencji w segmencie jeszcze w zasadzie nie było, więc należało spodziewać się sukcesu. I faktycznie, mierząc nieco ponad cztery metry długości, za to wysoka na sto sześćdziesiąt dwa centymetry Meriva błyskawicznie trafiła w gust klientów.

Początkowo auto było dostępne z jednym tylko silnikiem Diesla, stukotnym 1,7, odmiany benzynowe oferowano trzy,

o pojemnościach 1,4, 1,6 i 1,8, w czterech wariantach mocy - od osiemdziesiąt do stu dwudziestu koni. Po liftingu pojawił się jeszcze jeden motor wysokoprężny, fiатовski 1,3, o mocy siedemdziesiąt koni, a ten o pojemności 1,7 doczekał się mocniejszej o dwadzieścia koni wersji, do sprzedaży trafiła też turbodoładowana odmiana silnika 1,6, generująca sto osiemdziesiąt koni.

Produkcja merivy pierwszej generacji trwała do 2010 roku, a bezpośredni następcą, chociaż nazywa się identycznie, jest już zupełnie innym autem. To, co było niewielkim, a więc porównywalnym samochodem miejskim, doposażonym w cechy vanu, urosło o prawie trzydzieści centymetrów. Druga generacja nie cieszy się już przesadnie popularnością, a szkoda, bo to bardzo ciekawie zaprojektowany model, z otwieranymi „pod prąd” drzwiami z tyłu i przytulną kabiną. Niestety, używane egzemplarze są już dość drogie, za to pierwszą generację kupimy bez większego problemu za mniej niż dziesięć tysięcy, z dowolnym silnikiem za wyjątkiem najmocniejszego, doładowanego motoru benzynowego - na taki pojazd trzeba przeznaczyć przynajmniej dwa razy więcej pieniędzy.

Dziesięć lat temu, w 2004 roku, meriva pojawiała się na polskich drogach sporadycznie. Podchodzono do niej bardzo nieufnie, zresztą nic dziwnego, skoro kosztowała niewiele mniej od wygodniejszej i większej zafiry.

Do jazdy testowych trzeba mi było długo namawiać - po raz pierwszy odebrałem kluczyki dopiero w 2005 roku, gdy pozostałe opcje znalazłem już na pamięć - akurat miałem tygodniową przerwę w testach i musiałem je czymkolwiek wypełnić, a jedyną opcją okazała się właśnie meriva. Szczerze? Wolalibyśmy corsa z benzynowym silnikiem 1,4. Wydawało mi się, że ten mały van nie może być dobrym samochodem.

Przed wszystkim zbudowano go w oparciu o podzespoły miejskiego malucha, co przy tych rozmiarach kabiny i w kształcie masie zapowiadało raczej mierne wrażenie z jazdy. Pudełkowaty kształt nadwozia zupełnie mnie nie przekonywał, w trzech równych .

Miałem sporo do załatwienia w różnych częściach kraju, więc ucieczyłem się z wersji silnikowej - diesel o pojemności 1,7 i mocy stu dwudziestu pięciu koni rozpędził auto do setki w niecałe jedną sekundę. Gdy zapisywałem się na ten samochód, Wojtek Osowski z General Motors szeroko się uśmiechał.

— Moje ci się spodoba — powiedział. - Ale uprzedzam, że to raczej auto dla odważnych, nie cieszy się tym wzięciem.

Powiedz. Równy? Pastelowo-niebieski?

Gorzej — kanarkowo intensywnie błękitny, z czarnymi jak smoła szymbami. Czyli nie do , i rzuca się w oczy, to jeszcze prowokuje pytania o to, gdzie podział się gust kierowcy.

W dniu, w którym odbierałem auto, zadzwoniłem jeszcze do Fiata 1 Hondy, bo była szansa, że w ostatniej chwili uda się zapisać na coś innego — nic z tego. Po meriv pojechałem jak na spacer, od razu z plecakiem, bo wyruszałem słabo na południe Polski. Wziąłem kluczyki, dowód rejestracyjny. Na ogromnym parkingu samochód znalazłem bez najmniejszego problemu - naprawdę trudno go było przeoczyć. Wsiadłem, uruchomiłem silnik, dobiegł głośny i zachrypnięty, ustawiłem lustro i fotel. Rozejrzałem się po sprzątej do przymitywnego wrażenia kabiny - urodzić grzeszyła, to fakt, ale nie irytowała tym brakiem koncepcji, jak w innych autach z segmentu B, wręcz przeciwnie, była tu jakaś konsekwencja — deska rozdzielcza bardzo podobna do tej z dużej w kształcie, obsługa radia z kierownicy banalnie prosta i wygodna, a nowe impulsowe przełączniki kierunkowskazów i wycieraczek działały całkiem nieźle, wymagały tylko chwili zastanowienia i przyzwyczajenia.

Z błękitnego meriv polubili się błyskawicznie, już po kilkadziesiąt kilometrów. Auto okazało się bardzo zwrotne, widocznie na wszystkie

strony — dzi ki temu, e siedziało si nieco wy ej - doskonała. Mocny silnik wysokopr ny był absolutnie wystarczaj cy w wi kszej i ci szej astrze, wi c z mniejszym oplem radził sobie wy mienicie, cho nawet po rozgrzaniu pracował troch za gło no, przypominaj c odgłosy wydawane przez ci arówki. Osi gni cie setki faktycznie zajmowało chwil , jednak najlepszy był ogromny zapas momentu obrotowego, przekładaj cy si na wspaniał elastyczno na ka dym biegu. Doceniłem t cech , gdy tylko wyjechałem na tras , wyprzedzanie okazało si czyst przyjemno ci , tak samo zreszt jak cała podró . Auto, cho małe, było bardzo spr yste i jednocze nie komfortowo zawieszzone, elektryczne wspomaganie kierownicy wystarczaj co precyzyjne, a rezerwa za wieciła si dopiero po przejechaniu siedmiuset kilometrów. Nawet kolor przestał mi przeszkadza - na parkingu przed supermarketem bardzo ułatwiał odnalezienie auta, a na drodze sprawiał, e kierowcy zwracali na mnie wi ksz uwag , co nieco poprawiało bezpiecze stwo - zwłaszcza e jechałem do energicznie.

ółta meriva stała si moim ulubionym samochodem, po yczałem j tak cz sto, jak tylko si dało, przejechali my razem prawie dziesi tysi cy kilometrów, a gdy została wycofana z parku prasowego i przeznaczono j do sprzeda y, długo zastanawiałem si , czy jej nie odkupi . Zrezygnowałem z trzech powodów: przede wszystkim auto było za drogie, identyczn , tyle e lekko uszkodzon , sprowadzon sztuk mogłem mie za połow ceny. Poza tym prywatny samochód nie był mi do niczego potrzebny, jako kierowca testowy kalendarz miałem wypchany po brzegi, a co najwa niejsze, w parku prasowym Opla pojawił si model, który polubiłem jeszcze bardziej - niebieska meriva OPC z benzynowym, turbodoładowanym silnikiem 1,6 o mocy stu osiemdziesi ciu koni. Tym razem na jazdy testowe zapisałem si od razu, a na swoj kolej nie musiałem zbyt długo czeka - du o wi kszym powodzeniem cieszyła si mocniejsza astra OPC, któr ju wypróbowałem, i której nie polubiłem. Auto niby mocne - dwie cie

czterdzieci koni, niby szybkie — przy maksymalnej ponad dwieście kilometrów na godzinę, a osiągnięcie setki zajmowało niecałe siedem sekund, ale nijak się to nie przekładało na wrażenia kierowcy — wszystko sztuczne, pozbawione radości i emocji. W dodatku kabina była wyjątkowo mało przytulna, nawet fotele Recaro niewiele tu zmieniły.

Za to Meriva OPC, dużo skromniejsza i jakby nie z tej bajki - bo kto wsadza tak mocny silnik do rodzinnego wana - potrafiła dostarczyć mnóstwo frajdy. Przede wszystkim, dzięki niemu wyszej pozycji za kierownicą, przyspieszenie faktycznie wciskało w fotel, choć według danych technicznych potrzebna była niecała sekunda, by rozprężyć się do setki. Jednocześnie, mimo niebieskiego lakieru i kilku plaketek z logo OPC, auto pozostawało całkowicie anonimowe, wciśnięte między tuningowanych BMW z wystawionym na zewnętrznej stronie nie raz, i nie dwa bardzo silnymi wiatłach zdziwili. W dodatku pudełkowata kabina, choć nie grzeszyła urodzeniem, pozostała wzorcowo praktyczna i przy okazji przytulna. Tylna kanapa dała się przesunąć lub złożyć, powiększając i tak spory bagażnik, a zajmując dowolnie z pięciu miejsc nie trzeba było, tak jak w astrze, nadwerżać kręgosłup.

Meriva to do dzisiejszego dnia jedno z moich ulubionych aut do jazdy w mieście, na pewno jedno z najlepszych, a jeśli chodzi o właściwości jezdne, przewyższające fiata ideę, nissana notę czy renault modusa. Jednak prywatnie miałem ten model tylko raz, przez krótką chwilę - odmianę 1,3, którą jeździłem dużo wolniej, tak jakby silnik, choć oszczędny, był źle zestrojony. Za wersję OPC rozglądałem się kilka razy, ale bez efektów - zauważyłem, że przynajmniej co dziesięć wystawione do sprzedania auto miało uszkodzony silnik, co powinno być czytelnym sygnałem, że nie warto kupować samochodu z dużym przebiegiem albo w złym stanie technicznym. Niestety, sporo złego słyszałem też o wysokoprężnych 1,7, kapryśnych i awaryjnych. Warto pamiętać o jeszcze jednej rzeczy, w Merivie, tak jak w innych Opelach

/.budowanych na tej samej platformie, do szybko zużywa się maglownica. Stukając, trzeba wymienić na regenerowaną lub fabrycznie nową, co kosztuje przynajmniej kilkaset złotych, jednak przestrzegalbym przed robieniem tego samodzielnie. Dostanie do 1000 zł jest fatalny, trzeba rozpiąć wydech, odkręcić poduszkę silnika i opuścić ram pomocniczą - cały dzień napraw i kłopoty, a jeśli rury nie będą chciały puścić, nawet dwa dni. Takie poświęcenia powinny być zarezerwowane dla wersji najlepszej, najfajniejszej, najmocniejszej wersji.

Szukaj • • • • • # #

Odmiany OPC lub najmocniejszego diesla z małym, udokumentowanym przebiegiem i księzką serwisową potwierdzającą regularne przeglądy. Jeśli trafi się okazja w postaci auta lekko rozbitego, warto się nad nią zastanowić, jednak trzeba pamiętać, że starsze modele są zbudowane w sposób specyficzny, kłopotliwy i uprzykrzający życie podczas naprawy.

Unikaj • • • • • # # © .

Samochodów z uszkodzonym silnikiem. Naprawa lub wymiana na inny, sprawny, będzie bardzo droga. Nie warto ryzykować zakupem aut wyeksploatowanych, z dużym przebiegiem i rozklekotanych, chyba że planuje się zrobić remont we własnym zakresie. Ciężkie zamiennie nie są drogie, ale robocizna owszem.

ALFA ROMEO 145

Wygląda i jeździ świetnie, a kosztuje grosze

Najchętniej kupowane samochody z segmentu C się do siebie, wbrew pozorom, bardzo podobne, a przepis na sukces znany od wielu lat. Auto musi być dostępne w wersji trzy- i pięciodrzwiowej, w trzech obszerne, bagażnik spory. Do tego zgrabna sylwetka i możliwość jak najlepszego wyboru silników, zarówno słabych, ale ekonomicznych, jak i nieco mocniejszych, dla bardziej wymagających kierowców.

Niby same oczywiście ci, ale alfa romeo 145 oraz jej pięciodrzwiowa odmiana - 146, była pierwszym autem włoskiej firmy zbudowanym według tego wzorca. Wcześniej wersja, oznaczona symbolem 33, występowała albo jako kombi, albo pięciodrzwiowy liftback o sylwetce sedana - nie wszystkim przypadło to do gustu, podobnie jak skomplikowane w codziennej obsłudze, choć wyróżniające się specyficznym charakterem benzynowe silniki typu boxer.

Nowy model, zbudowany na bardzo udanej platformie fiat tipo, zademonstrowano w 1994 roku. Początkowo jedynie z silnikami o przeciwnych cylindrach, z których jednak bardzo szybko

/rezygnowano. Ju rok po premierze pojawiła si topowa odmiana z dwulitrowym, rz dowym silnikiem benzynowym o mocy stu pi dziesi ciu koni. Od 1997 roku tak e najmniejsze jednostki były rz dowe. Nawet najslabsza z nich, o pojemno ci 1,4 litra i imponuj cej, jak na tak maty silnik, mocy stu trzech koni, z głowic o szesnastu zaworach i z układem zmiennych faz rozrz du, zapewniała niezłe osi gi - jedna cie sekund do setki. Najmocniejsza była trzy sekundy szybsza.

Od samego pocz tku auto oferowano te w odmianie wysoko-
pr nej, na szcz cie w miar normalnej, czterocyndrowej, a nie trzycylindrowej, jak we wcze niejszej alfie romeo 33. Doładowany silnik o pojemno ci 1,9 litra, ten sam, co w innych autach z koncernu Fiata, miał dziewi dziesi t koni. Jednak dzi , do codziennej eksploatacji, du o lepiej nadaje si nowoczesna konstrukcja oznaczona symbolem JTD o podobnej pojemno ci, ale o pi tna cie koni mocniejsza. Ta wersja, produkowana od 1999 do 2001 roku, nie jest niestety najpopularniejsza, ale to wła nie j warto kupi . Nie sprawia wi kszych problemów, a ładny i za-
dbany egzemplarz znajdziemy ju za trzy tysi ce złotych.

Pod koniec lat dziewi dziesi tych, gdy alfa romeo 145 cieszyła si naj-
wi ksz popularno ci , ja byłem nieprzytomnie zakochany w autach z du ymi albo bardzo du ymi silnikami - sze cylindrów i trzy litry pojemno ci to minimum, a przecie najmocniejsza 145 miała zaledwie dwa litry, cztery cylindry i marne sto pi dziesi t koni.

W 2001 roku, gdy prowadziłem ju własn redakcj , pracuj c dla jednego z nieistniej cych dzi portali, uzyskałem dost p do samochodów prasowych, w tym fiatów, oraz — nale cych do tego samego koncernu - alfy romeo i lancii.

Na wypo yczenie 145 było ju za pó no, jej miejsce zast piła prze liczna 147, a dyskusj na temat wcze niejszych modeli i tak

zdominowała bardzo awaryjna 156. Na szcz cie mniej wi cej w tam- tym czasie poznałem Sławka Paruszewskiego. Pomagali my współ- nemu znajomemu w przygotowaniu filmu dokumentalnego - Sławek był tłumaczem, ja organizowałem produkcj . Potem jako tak si zło- yło, równie dzi ki współnemu znajomemu, e w 2003 roku razem trafili my do radia.

Nie wiem, czy słycha to na antenie, ale ró nimy si od siebie - tak e pod wzgl dem motoryzacyjnego gustu - diametralnie. Ja, z ogromn skłonno ci do ryzyka, kupuj stare graty, których mam za du o, ci gle brakuje mi pieni dzy na ich utrzymanie i naprawianie, wi c cz sto nie mam czym je dzi . Sławek za , bodaj w 1998 roku, kupił fabrycznie now alf romeo 145 i ma j do dnia dzisiejszego, a przez te kilkana- cie lat przejechał zaledwie siedemdziesi t tysi cy kilometrów. Nale y do raczej nielicznego grona osób, które na włosk mark nie powiedz złego słowa — auto ani razu nie odmówiło mu posłusze stwa, cho dzi nie wygl da ju tak pi knie, jak jeszcze kilka lat temu.

O naszych prywatnych samochodach rozmawiali my, pracuj c ra- zem ponad dziesi lat, mo e... kilkana cie razy - zreszt i tak głów- nie o moich, bo to ja cały czas co zmieniam, kombinuj , szukam i kupuj .

Alfa Sławka ma najslabszy silnik benzynowy o mocy stu trzech koni. Realnie motor jest prawdopodobnie nieco mocniejszy, bo gdy auto miało rok, trafiło do specjalistycznego warsztatu na tuning me- chaniczny - głowica, zawory, wałki rozrz du i zapewne polerowanie kanałów - po tej operacji moc wzrosła wprawdzie tylko nieznacznie, ale poprawiła si reakcja na dodanie gazu i elastyczno na niskich obrotach. Podobno.

Trudno mi było uwierzy , e co , co ma nieco ponad sto koni, jest w stanie przemieszcza si w sposób, który mo na nazwa satysfakcyj- nym. Jednak kilka lat temu Sławek, zdaj c sobie wietnie spraw z moich wad, mi dzy innymi talentu do krytykowania czego , czego

nic znam, przyjechał swój alf do pracy i zaproponował przejazd k . Skorzystałem — bardziej z uprzejmości niż z ciekawości - ale tego samego dnia przestałem mu dokuczać . Auto okazało się fenomenalne: miało zgrabny desk rozdzielczy , fabrycznie pozbawionego radia (Sławek woli słuchać w ku silnika) i bardzo wygodne, wietnie trzymające ciało fotele. Lekceważony przez mnie silniczek okazał się - jak na tak niewielką moc i pojemność - genialny, w dodatku na każde przelożenie wietnie współpracował z doskonale zestopniowaną , precyzyjną skrzynią biegów.

Ze zdumieniem zorientowałem się , że wszystko w tym samochodzie mi pasuje i wszystko mi się podoba. Motor bardzo przyjemnie pracował i fajnie wkręcał się na obroty, na początku nieco wolniej, ale wyraźnie i bardzo chętnie, a po przekroczeniu trzech tysięcy zdecydowanie szybciej. Im bardziej strzałka zbliżała się do czerwonego pola, tym większa była frajda z jazdy. Siła wspomagania kierownicy dobrana idealnie, twarde zawieszenie rewelacyjnie znosiło nie tylko warszawskie dziury czy koleiny, ale dawało też spory zapas bezpieczeństwa na szybko pokonywanych łukach. Hamulce okazały się skuteczne i łatwe do wycucia — słowem genialne.

Przekonałem się , że jest to małe auto o ponadprzeciętnie dobrych właściwościach jezdnych i przyjemnej dla oka stylizacji, zarówno na zewnątrz, jak i w kabinie. Zaproponowałem, że chętnie odkupiłby alf , jak już nadejdzie jej czas, ale co czuję , że nie stanie się to zbyt szybko.

Kiedy następnym razem będzie potrzebował małego samochodu do jazdy po mieście, poszukam 145 z najmocniejszym silnikiem Diesla, z wtryskiem bezpośrednim i oznaczeniem JTD. Tym autem również miałem okazję się przejechać - dzięki doładowaniu wydaje się jeszcze szybsze, pali mało — nieco ponad pięć litrów, i choć to alfa romeo, nie sprawia większych problemów. W dodatku kosztuje około trzech tysięcy złotych, a kupi tak fantastyczny samochód za tak niewielkie pieniądze to prawdziwa okazja.

Szukaj • • • • •

Na auta z polskich salonów raczej nie należy liczyć, ale sporo jest w miarę zadbanech, serwisowanych 145 przywiezionych z Zachodu. Te sprowadzane obecnie są bezwypadkowe, zresztą nie opłacałoby się ich naprawiać, są tak tanie, że zatankowanie do pełna znacznie podnosi ich wartość.

Unikaj m

Samochodów sprowadzonych do Polski osiem, dziesięć lub dwanaście lat temu — prawdopodobnie były uszkodzone. Nawet jeśli zostały potem dobrze naprawione, to dziś osłabione miejsca mogą wymagać ponownej ingerencji blacharza. Zrezygnuj z zakupu, jeśli zauważysz, że trudne do zlokalizowania wycieki lub jeśli auto zaatakowała korozja.

CITROEN XANTIA

Bo urzeka komfortem jazdy i, wbrew pozorom,
nie psuje si zbyt cz sto

Niby wszyscy narzekali (zwłaszcza w latach dziewi dzie-
si tych) i narzekaj na te hydropneumatyczne citroeny, ale
kiedy dokładniej popyta osoby, które faktycznie miały kiedy
BX-a albo xanti , to okazuje si , e wspomnienia s dobre albo
wr cz bardzo dobre.

Z najwi kszym, najbardziej luksusowym citroeniem XM fak-
tycznie były wieczne kłopoty, głównie ze wzgl du na poziom
skomplikowania i zawodno elektroniki. Mniejsze auta, o ile
nie serwisowano ich w przypadkowych miejscach, nie sprawiały
wi kszych problemów, a przyjemno z jazdy okazywała si
taka jak w reklamie - ogromna.

Xantia pojawiła si w sprzeda y w 1993 roku jako nast pca
kanciastego modelu BX i od razu trafiła w gust potencjalnych
zainteresowanych. Cho reprezentowała ten sam segment co
volkswagen passat czy ford mondeo, to była zgrabna, niemal
filigranowa, i wygl dała bardzo nowocze nie.

Auto oferowano w dwóch wersjach - jako pięciocyfrowy liftback, z wyglądem przypominający sedan, albo kombi o klasycznej sylwetce. Paleta dostępnych silników benzynowych była ogromna - znalazły się w niej zarówno zwykłe, proste 1,6, jak i 2,0 z doładowaniem oraz potężny motor V6 o pojemności 2,9 litra i mocy stu dziewięćdziesięciu koni. Diesel też nie brakowało - wolnościowych albo doładowanych, a po liftingu, czyli od roku 1998, również tych najnowocześniejszych, z bezpośrednim wtryskiem paliwa, oznaczanych symbolem HDI.

Xantia okazała się bardzo udaną konstrukcją, nie tylko zabezpieczoną przed korozją, a w najbogatszych wersjach potrafiła dostarczyć ogromnych, w dodatku pozytywnych wrażeń. Dzięki opcjonalnemu zawieszaniu o nazwie Acitva, wyposażonemu w dwie dodatkowe sfery i specjalny komputer, auto w zasadzie nie wychylało się na zakrętach, a to pozwalało na bardzo szybki, wręcz sportowy jazdę. Trudno w to uwierzyć, ale sprawdzian przeprowadzony przez renomowanego szwedzkiego gazety motoryzacyjnej „Teknikens Varld”, specjalizującą się w „testach łosia”, czyli szybkim slalomie, na którym przewrócił się Mercedes klasy A, wykazał, że Xantia z układem Activa jest szybsza i bardziej przyklejona do asfaltu niż Porsche 911 w jednej z mocniejszych odmian.

Takie auto w idealnym stanie możemy kupić za sześć tysięcy złotych, choć dostępnych egzemplarzy nie ma zbyt wiele. Na szczęście zwykłych, zadbanych Xantii w odmianie kombi i z silnikiem HDi nie brakuje, a ich ceny, w zależności od stanu technicznego, wahają się od trzech do pięciu tysięcy złotych.

O Citroenie XM słyszałem w latach dziewięćdziesiątych te same złe rzeczy, i choć samochód bardzo mi się podobał, to nie byłem na tyle szalony, by sobie taki kłopot sprawić - wystarczyło mi długie pasmo

uderzenia i upokorzenia związanych z jego bliskim krewnym, peugeotem (>05. Natomiast o xantii wszyscy wypowiadali się w samych superlatywach — żadnych awarii, żadnej rdzy, bardzo fajne i wygodne auto.

Miałem już do moich jaguarów, fordów czy innych wynalazków z wyjątkowo ogromne ilości paliwa i regularnie odmawiających współpracy. Dlatego gdzieś koło 2001 roku postanowiłem kupić sobie zwykły, wygodny samochód, taki, którego utrzymanie nie byłoby zbyt drogie. Jak zwykle szukałem okazji, mając na oku kilka popularnych modeli, ale najbardziej nastawiłem się na xanti.

Pierwszą, trzyletnią, obejrzałem z ciekawości — miała zbyt duży przebieg — przejechała ponad dwieście tysięcy kilometrów — i paliwo żerny silnik V6 pod maską, jednak była w miarę blisko, bo wystawiał ją do sprzedania autoryzowany, nieistniejący już, serwis na warszawskim Bemowie. Auto wyposażone we wszystko, czego dusza zapagnie, łazienka ze skórzanymi tapicerkami, pełna elektryka — niestety — automatyczna skrzynia biegów, w dodatku z zepsutymi blokadami — nawet delikatne oparcie ręki na dźwigni mogło podczas jazdy spowodować poważną awarię. Trochę mnie zdziwiło, że firma naprawiająca samochody oferuje popsute auto, podejrzewałem, że nie są w stanie poradzić sobie z tymi usterekami. Była to wersja z systemem Activa, o którym wcześniej nie słyszałem, a który sprzedawca chwalał pod niebiosa.

Jazda próbna okazała się przyjemnym z jednej strony nieco przerażającym — bo zanim zmienili myślenie kierownicy, pracownik serwisu próbował nas zabić na jakiejś wiskiej, wiejskiej drodze, zasuwał nas ze sto tysięcy kilometrów na godzinę. Z drugiej jednak, niezwykle przyjemnym, bo auto niemal fruło nad jezdnią, bardzo skutecznie eliminując standardowe wtedy na polskich drogach dziury, koleiny i wystające studzienki. Wejście w zakręt tak szybko jak pan sprzedawca nie miałem ochoty, pewnie zamknąłem wtedy ze strachu oczy wciśnięty w fotel pasażera. Było jednak w tej xantii coś niesamowitego — mocny

silnik, automatyczna skrzynia i jeszcze niezwykle komfortowe zawieszenie, pozwalające dodatkowo na bardzo skuteczną, niemal sportową jazdę — spowodowały, że uparłem się na ten właśnie model, zwłaszcza że miałem jeszcze w pamięci swojego BX GTI. Nie jeździłem nim wprawdzie zbyt długo, bo bardzo szybko się popsuł, ale dostarczał mi sporej dawki emocji.

Z wersji V6 i automatu szybko jednak zrezygnowałem, słusznie przewidując spore wydatki na paliwo i naprawy. Na najnowszego diesla 2,0 HDi nie miałem pieniędzy, w grę wchodziły jedynie auta benzynowe. Obejrzałem kilka w najbliższej okolicy, nie znalazłem nic, co nadawałoby się do kupienia lub odpowiadało definicji słowa okazja. Dopiero po miesiącu zauważyłem wśród ogłoszeń xantia z najmniejszym, co prawda, benzynowym silnikiem 1,6, wie o sprowadzoną, zarejestrowaną, najpewniej naprawioną po wypadku, ale za to rocznik i z minimalnym przebiegiem, zaledwie dwadzieścia siedem tysięcy kilometrów.

Umówiłem się na oglądnięcie i pojechałem na drugi koniec Polski, w okolice Wrocławia. Auto, wystawione do sprzedania za dwadzieścia trzy tysiące złotych, było przepiękne. Po tylu latach, tylu przejechanych kilometrach, kilkuset obejrzanych samochodach, pierwszy raz trafiłem na coś, co nie budziło żadnych zastrzeżeń. Wyglądało jak nowe, pod maską panował idealny porządek, złoty lakier na pomalowanym z prawej strony błotniku i drzwiach dobranej perfekcyjnie.

Postanowiłem, że xantia będzie moja, jednak nie mogłem jej od razu zabrać — nauczony złymi doświadczeniami, nie wziąłem drugiego kierowcy, nie wierzyłem, że egzemplarz będzie zgodny z opisem. Chciałem zostawić zaliczkę i umówiłem się na przyszły tydzień, ale bardzo miły sprzedawca powiedział, że nie ma sprawy, zapłać przy odbiorze, a auto na mnie poczeka. Super!

Wróciłem do Warszawy i już następnego dnia zorganizowałem gotówkę i drugiego kierowcę. Zadzwoiłem, ale sprzedawca nie miał

w tym momencie czasu, obiecał, że oddzwoni. Nie oddzwonił, nie odbierał, i tak przez tydzień - prawdopodobnie znalazł klienta, który zapłacił nieco wyższą cenę. Była to wówczas jedyna warta zainteresowania xantia, więc na długi czas dałem sobie spokój z tym samochodem i kupiłem okazjnie pięknego fordę scorpio z silnikiem 2,5 TDi, tym cudownym, włoskim turbodieslem o czterech głowicach. Codziennie rano, by go uruchomić, schodziłem do gara z łomem. Zanim odpaliłem silnik, odkręcałem pokryw zaworów i naciągałem popychacz, który, gdy auto ostygło, spadał i klekotał jak szalony.

Przez kolejne lata xantia była samochodem za małym, za tanim, /a starym, by sobie nim zawracać głowę, ale kilka lat temu, gdy wraz z innymi mieliśmy dwa duże psy i land rovera w warsztacie, potrzebowaliśmy w miarę obszernego kombi - na miesiąc, może dwa - póki discovery nie będzie gotowe.

Ruszyłem na poszukiwania w typowy dla mnie sposób — przejrzałem oferty, policzyłem, na co nas sta, zastanowiłem się, co chciałbym kupić i stworzyłem odpowiednie zakładki, dzięki którym, po jednym kliknięciu, wyświetlały mi się wszystkie auta typu kombi z silnikiem Diesla, wystawione do sprzedania w ciągu ostatniej godziny, w województwie mazowieckim, kosztujące od tysiąca do czterech tysięcy złotych. Wskakiwały głównie stare fordę scorpio i jeszcze starsze mondeo, ople vectry i omegi, od czasu do czasu peugeoty 306 lub citroeny xsara.

Pewnego wieczoru, gdzieś koło dziesiątej, kliknąłem i zobaczyłem xantię z 2001 roku. Zamieszczono tylko dwa zdjęcia zrobione w podziemnym garażu i lakoniczny opis: Silnik 2,0 HDi, 110 koni. Przebieg 211 tysięcy kilometrów. Auto zarejestrowane i ubezpieczone, bezwypadkowe, z polskiego salonu, pierwszy właściciel. Dwa lata temu zeszło powietrze z prawego koła i padł akumulator i od tej pory stoi w garażu, nieodpalany. Dziś kupiłem nowy akumulator. Cena do negocjacji. I numer telefonu.

Nie było to ogłoszenie, tylko aukcja, wystawiona kilkanaście minut wcześniej, ale obejrzana już przez kilkadziesiąt osób. Mogłem zadzwonić, kiedy jednak zobaczyłem cenę, po prostu kliknąłem „kup teraz”. Auto wystawiono za dwa i pół tysiąca złotych — najtańsze z tego samego roku, w dodatku niezbyt piękne, kosztowały ponad dwa razy więcej. Gdy dostałem potwierdzenie transakcji, zadzwoniłem i poinformowałem nieco zszokowanego właściciela, że właśnie kupiłem jego auto. Obiecałem, że podjadę w ciągu godziny rozliczyć się i podpisać umowę, on zaś musiał obdzielić wszystkich, którzy zadeklarowali przyjazd i poinformować ich, że oferta jest już nieaktualna.

Pojechałem do swojego warsztatu po kable zapłonowe, dwie latarki i kompresor podłączony do akumulatora, po czym prawie całą rodzinę, z żoną, tatą i bratem, ruszyliśmy odebrać auto. Było całkowicie zgodne z opisem - potwornie zakurzone, stało na flaku, za to nowiutki akumulator tuż obok.

Zapłaciłem i podpisałem umowę, po czym zabraliśmy się do pracy. Z napompowaniem koła poszło łatwo, z wymianą akumulatora również. Auto odpaliło bez najmniejszego problemu, po chwili hydrauliczne zawieszenie podniosło je z ziemi. Wszystko było w porządku — żadnych wycieków, na desce rozdzielczej nie widać żadnej kontrolki.

Przewizorycznie wyczyściliśmy przednią szybę z grubej warstwy kurzu, używając do tego ręczników papierowych i płynu do mycia szyb. Dopiero gdy była już czysta, uruchomiliśmy wycieraczki.

Przygotowana na wszelki wypadek linka holownicza nie przydała się do niczego, auto spokojnie dotarło na samoobsługowy myjni. Zanim na nią wjechaliśmy, zrobiliśmy pamiętkowe zdjęcie, do którego dołączyło się kilka innych osób, bo prawdopodobnie tak brudnego i tak zakurzonego samochodu nigdy wcześniej nie widzieli. Po

półgodzinnym myciu okazało się, że xantia jest granatowa i w bardzo przyzwoitym stanie, bez rys i rdzy.

Wyczyszczenie wnętrza stanowiło o wiele większe wyzwanie, bo <> ile auto ostatni raz widziało myjni dwa lata temu, to z odkurzaczem chyba się raczej nie spotkało — jeden z najbardziej zapuszczonych samochodów, z jakim miałem do czynienia. Na szczęście wnętrze nie było zniszczone, tylko po prostu brudne, więc po całym dniu szorowania, odkurzenia i dezynfekowania maszyn parowało wyjątkowo ładnie i schludnie.

Wymieniłem wszystkie filtry i olej, co kosztowało nieco ponad i rzysta złotych, i za dwa tysiące osiemset złotych plus dzieć pracy zyskałem auto warte o wiele więcej. Jedzi mi nim przez dwa miesiące, psy miały z tyłu trochę ciasno, ale dzięki metalowej kratce sierść nie leciała na tylny kanap.

Wystawiłem xantię do sprzedania dopiero, kiedy discovery było gotowe. Cena wywoławcza, siedem tysięcy złotych, okazała się zbyt wysoka, choć zainteresowanych nie brakowało. Po dwóch tygodniach obniżyłem ją do sześciu tysięcy i kilka dni później auto miało już nowego właściciela.

Szukaj • • • • # #

1) Wulitrowy silnik Diesla oznaczony symbolem HDi jest wyjątkowo i rwały i bezproblemowy - rekordziści potrafią przejechać nawet osiemset tysięcy kilometrów bez większych awarii - a przy tym wystarczająco mocny, by zapewnić dobre osiągnięcia. Nadwozie jest porządnie ocynkowane, więc widoczne ślady korozji mogą świadczyć o wcześniejszej naprawie powypadkowej.

Unikaj • • • • • # •

Serwisowanie aut z zawieszeniem hydraulicznym wymaga specjalistycznej wiedzy i odpowiednich przyrządów, choć nie kosztuje zbyt dużo, chyba że samochód jest bardzo zaniedbany. Kumulacja problemów to prosta droga do sporych wydatków. By ich uniknąć, sprawdź, czy z auta nic nie wycieka, i czy zbyt często nie wleczka siła pompki wysokiego ciśnienia. Tych aut jest na rynku tyle, że lepiej zapłacić nieco więcej, ale kupić egzemplarz niewymagający natychmiastowego, trudnego do przewidzenia wkładu finansowego.

FIAT 500

Bo dobry samochód wcale nie musi być duży

Po zakończeniu drugiej wojny światowej, gdy podstawowe potrzeby bytowe mieszkańców zachodniej Europy zostały już zaspokojone, pojawił się spory popyt na tanie środki transportu - rowery, motocykle czy samochody. Poszczególne kraje starały się odpowiedzieć na to zainteresowanie w bardzo podobny sposób, konstruując auta tanie, proste i ekonomiczne. Niemcy mieli volkswagena garbusa, Francuzi citroena 2cv, Brytyjczycy mini.

Autem przełomowym dla rynku włoskiego okazał się fiat 500, najmniejszy z wymienionych modeli, produkowany od 1957 do 1975 roku (powstało w tym czasie prawie cztery miliony egzemplarzy) - którego wizerunek utrwaliła także włoska kinematografia. W odróżnieniu jednak od garbusa czy mini, poprzednik popularnego w naszym kraju „malucha” raczej nie nadaje się do codziennej eksploatacji. Jest zbyt mały, za ciasny, niewygodny i niebezpieczny, wyjeżdżać z garażu co najwyżej w słoneczne weekendy.

Legenda „pi setki” nie była tak trwała jak niemieckiej czy brytyjskiej konkurencji, jednak wystarczająca, by wykorzysta

j w 2007 roku, przy okazji prezentacji nowego fiata 500. Auto błyskawicznie podbiło serca klientów w całej Europie, głównie za sprawą bardzo przyjemnej dla oka, zgrabnej, nawiązującej do nieco do stylu retro sylwetki oraz utrzymanej w podobnym tonie kabiny.

Od strony konstrukcyjnej fiat 500 to nic innego jak panda drugiej generacji - identyczne są elementy układu kierowniczego, zawieszenia oraz silniki i skrzynie biegów. Ma to swoje dobre strony, bo o ile fiat 500 jest koszmarnie drogi, o tyle jego codzienna eksploatacja i ewentualne naprawy są mieszaniną tanie. Stanowi to prawdopodobnie jeden z czynników wpływających na bardzo wysokie ceny - napraw ładnego, bezwypadkowego egzemplarza, pochodzącego z polskiego salonu, nie kupimy poniżej dwudziestu tysięcy złotych.

Nie znoszę dziennikarskich prezentacji. Pół biedy, jeżeli są organizowane gdzieś w pobliżu, tak że można wpaść na godzinę czy dwie i wracać do pracy, ale dwudniowe wyjazdy na drugi koniec Europy, z czego dzieje się i tak spędzamy w podróży, w samolocie, albo czekając na przesiadkę na lotnisku, to nie dla mnie. Za stary już jestem, chociaż na początku, przez pierwszy rok czy dwa prowadzenia redakcji, uwielbiałem takie imprezy i dawałem się zapraszać na wszystkie możliwe samochodowe premiery. Od wielu lat nie bywam, chyba że pokaz nowego auta odbywa się blisko, chociaż w tym wypadku musi to być coś, czego naprawdę nie mogę się doczekać. Tak sytuacja wyglądała z nowym fiatem 500, który spodobał mi się od razu, gdy tylko udostępniono prasie pierwsze szkice i zdjęcia. Cudownej urody małe auto, z przepięknie wystylizowaną karoserią i kabiną, miało wszystkie cechy niezbędne do poważnego zaistnienia na rynku. Czy wystarczą one do odniesienia sporego sukcesu? Pomyślałem, że chyba tak - szybko okazało się, że miałem rację.

Auta zaprojektowane w stylu retro zawsze mnie fascynowały, choć ich jako ci bywało różnie. Chrysler PT cruiser, na pierwszy rzut oka fantastyczny, podczas jazdy testowych okazał się okropny, niczym wóz drabiniasty na drewnianych kołach, w dodatku z niewygodnymi siedzeniami. Volkswagen golf wystylizowany na garbusa, czyli new be-eile z 1997 roku, początkowo nie trafił w mój gust, był zgrabny na zewnątrz, ale kabina sprawiała ponure wrażenie, którego nie poprawiał fabrycznie montowany wazonik na kwiatek. To prostotę doceniłem dopiero po kilkunastu latach, gdy nawrócenie do retro przeszło do historii, i wtedy bardzo się z nowym garbusem polubiliśmy. Za mini również nie przepadałem - uważałem, że to cyniczna próba wyćgnięcia pieniędzy od klientów sporych pieniędzy za coś, co strasznie kiepskie jako ci plastikami i jedynie z zewnątrz wyglądało nieźle.

Natomiast nowy fiat 500 był liczny na zewnątrz i bardzo ciekawy w kabinie, rysowała się tu spora szansa na bardzo atrakcyjne ceny — to ostatnie, niestety, nie do końca się Fiatowi udało. Na premierze czekałem więc niecierpliwie, a ponieważ oficjalnie, dziennikarską prezentację zorganizowano bardzo blisko redakcji, nie mogło mnie na niej zabraknąć.

Jak zwykle się wynudziłem, przez godzinę czy dwie słuchaliśmy marketingowych i piarowskich zachwyty, na szczęście zaraz potem dostaliśmy kluczyki do zgromadzonych na dużym parkingu Galerii Mokotów fabrycznie nowych, przedprodukcyjnych fiatów 500.

Auto okazało się genialne — liczne, ale dzięki włoskim stylistom także bezpretensjonalne, na drodze wzbudzało wyłącznie pozytywne reakcje i nawet odmianami z najsłabszym silnikiem benzynowym — 1,2 o mocy sześćdziesięciu dziewięciu koni — jeździło się całkiem przyjemnie. Nie była to rakietka, nawet jeśli pod maską pracował nieco mocniejszy diesel 1,3. Dopiero stukotny motor 1,4 pozwalał na w miarę energiczną jazdę, a prawdziwa frajda zaczynała się wtedy, gdy znaczek

Fiat ustawił miejsce skorpionowi, czyli, gdy „pi setka” stała się abarthem, a motor 1,4, z doładowaniem, zyskiwał moc stu trzydziestu piąciu koni.

Od 2007 roku testowałem kilkanaście, je li nie kilkadziesiąt różnych wersji tego modelu, dwa razy dostałem pi setkę na nieco dłużej, czyli na kilka tygodni i zawsze był to bardzo przyjemnie spędzony czas. Przepiękny samochód za, powiedzmy, całkiem rozsądnie — zwłaszcza w porównaniu do mini — pieniądze. Jednak dopiero, gdy musiałem fiata 500 naprawić i gdy przestałem się przejmować jego cukierkową stylizacją, zacząłem naprawdę przepadać za tym autem.

W Polsce prawie wszystko jest sporo tańsze niż w Wielkiej Brytanii, Francji czy we Włoszech, a głównie z tych krajów pochodzą klienci zainteresowani konsultacją motoryzacyjną lub dostarczeniem na plan — czy to serialu, czy filmu fabularnego — nie tyle rodzajów transportu, co raczej samochodowej scenografii, dopasowanej nie tylko do specyfiki czasu i miejsca, ale również do poszczególnych bohaterów, ich pracy, statusu społecznego lub wieku.

Francuzi, co oczywiste, najczęściej wybierają peugeoty, citroeny i renault, Brytyjczykom wszystko jedno, a Włosi chętniej korzystają z alfy romeo, lancia i fiatów, co zresztą bardzo mi odpowiada, bo te samochody są wyjątkowo wzdurzone we wszelkich naprawach i przygotowaniach do scen z udziałem kaskaderów. Bardzo łatwo je rozebrać, więc jeśli ci pasuje do różnych modeli, więc w razie czego można coś położyć i przełożyć do innego egzemplarza. Jeśli mamy dobrą na dokonanie prowizorycznej naprawy blacharskiej w alfie czy fiacie, któryś kto — chcąc lub nie chcąc — skrzywdził, to nie będzie z tym większych problemów. Odkryca się, przykładowo, cały przód, najpierw zderzak, potem pas z chłodnicami, wiatrakami i okablowaniem, i gotowe. Proste i szybkie, dobry dostęp, więc nakrętki mają ten sam rozmiar, więc nie trzeba biegać po coraz to innych narzędziach. Złotki elektryczne zaprojektowano i umiejscowiono tak, że nic, tylko

je rozłacza. A na przykład, dla porównania, w astrze trzeciej generacji czy ci przodu są nie tylko skracane, ale równie zgrzewane. Niewiele to zmieniło pod względem trwałości lub sztywności, było jednak sporym utrapieniem podczas naprawy lekko pogniecionego elementu.

Prawdziwy koszmar za to najnowszy ford fiesta - kilka godzin drapaliśmy się po głowie i dumaliśmy, jak odkręcić pocięty błotnik / przodu. Mieliśmy drugi na wymianę, już polakierowany, ale jedna ze rubryk znajdowała się w zupełnie niedostępnym miejscu. Przekonało nas przez myśl, że może trzeba wyciągnąć boczny, karoseryjny szyb, by się do wspomnianej rubryki dostać, ale odrzuciliśmy ten pomysł jako zbyt idiotyczny i kombinowaliśmy dalej - błędem, ten trop okazał się dobry - niemieccy inżynierowie doszli do wniosku, że tak będzie zabawniej - chcesz wymienić błotnik, musisz zapłacić za nowy szyb, a na pewno za jego wycięcie i ponowne wklejenie. Prawdziwy horror, podobnie jak demontaż wnętrza.

Przez kilka lat najchętniej brałem więc do filmów to, co można tanio kupić i szybko rozzebrać, czyli fiaty grand punto, punto evo czy identyczne od strony konstrukcyjnej alfy mito, a gdy pojawiło się zamówienie na fiat 500 bardzo się ucieszyłem, bo choć wiele razy nim je dzieliłem, to jeszcze nigdy tego auta nie rozkręcałem.

Według scenariusza samochód w trakcie zdjęć miał zostać delikatnie uszkodzony, taka drobna stłuczka. Szybko się przekonałem, że kupienie za przyzwoite pieniądze tak poszukiwanego i chodliwego auta będzie szalenie trudne, ceny najstarszych, sześciolatnich, bezwypadkowych egzemplarzy zaczynały się od dwudziestu dwóch tysięcy. Lekko obite nadal były drogie, choć kosztowały połowę z tego, należało jednak doliczyć koszty naprawy - na przykład auta miały wystrzelone trzy poduszki czołowe, a na liczniku elementów do wymiany znajdowały się między innymi pirotechniczne pasy, zbita szyba i zniszczony kokpit. Całość kształtowała się zatem na granicy opłacalności.

Do codziennego użytku

Sporo trafiało się te auta w miarę tanich, ale z kolei po dachowaniu - tak, jakby fiat 500 miał jak zaskakując, niezauważony podczas jazd testowych, skłonność do przewrotek - te sztuki, ze względu na skomplikowane naprawy, również się nie nadawały.

W końcu, za jedną cię tysiący, udało się znaleźć coś idealnego — trochę poobijany ale jedyny egzemplarz z końca 2007 roku, a więc z początku produkcji. Auto miało podstawowy silnik 1,2, białoczerwone wnętrza i czarny lakier, a szkody nie wyglądały zbyt poważnie — wgniezione drzwi, błotnik i zderzak, popękany reflektor i lampa z tyłu, ale poduszki, pasy, koryta: czyba całe.

Wróciłem natomiast do domu na kołach, dzięki czemu zorientowałem się, że trzeba te wymienić maglownic, bo gdy auto jechało prosto, kierownica pozostawała delikatnie skrzywiona. Samochód został błyskawicznie, choć prowizorycznie, naprawiony, a następnie, już na planie filmowym, ponownie uszkodzony, zresztą niemal w identyczny sposób. Nie mieliśmy pewności, czy sceny nie trzeba będzie powtórzyć, więc auto musiało pozostać w takim stanie przez miesiąc. Sklepiłem zatem srebrną taśmą zderzak i połamaną lampę, a błotnikom i drzwiom nadaliśmy, przy pomocy dwóch młotków, kształt podobny do fabrycznego. Wymieniłem maglownic, co okazało się banalnie proste, głównie dzięki temu, że kto, kto projektował ten samochód, pomyślał o czynnościach serwisowych i zadbał o dobry dostęp.

Tak potłuczony, ale w stu procentach sprawny, czarny piasek na włoskich tablicach rejestracyjnych je dziłem przez kilka tygodni. I wietnie się w niej czułem, bo nadal była piękna i zgrabna, chociaż już nie tak wymuskana — poobijana, posklejana i z zewnątrz zaniedbana miała jeszcze więcej uroku, a moja ona uznała nawet, że to pierwszy fiat 500, w którym wyglądać nie tyle dobrze, co wręcz rewelacyjnie.

Od tamtej pory, ilekro marudz , e nie mam auta do jazdy po mie cie, radzi mi, ebym sobie tak sprawił - im bardziej b dzie po-objiana, tym lepiej.

Szukaj • • • • • %

Auta z polskiego salonu, cho najdro sze, s jedyn w miar bezpieczn opcj . Benzynowy silnik 1,2 radzi sobie z nap dem zno nie, bardzo mało pali, ale je li chcemy wybra si od czasu do czasu za miasto, lepszy b dzie diesel 1,3.

Unikaj • • • • •

Wi kszo sprowadzonych z zagranicy fiatów 500 ma na koncie jak przygod - rozbity przód, bok lub uszkodzony dach, zapotrzebowanie na te samochody jest jednak tak du e, e i one, po naprawie, znajduj nabywców. Jednak takich egzemplarzy lepiej unika . W ko cu io małe auto, w którym powa ny wypadek mo e zniszczy cał geometri lub bardzo osłabi konstrukcj . Istnieje te obawa, e podczas kolejnej kolizji samochód zachowa si w sposób niezaplanowany i niebezpieczny.

HONDA CIVIC TYPE-R

Do pełni szczęścia brakuje tylko klatki
bezpieczeństwa

Usportowiona wersja hondy civic o nazwie Type-R pojawiła się w sprzedaży już w 1996 roku, wraz z szóstą generacją popularnego i bardzo udanego kompaktowego auta tej japońskiej firmy.

Hondy, samochody o ponadprzeciętnie dobrych osiągach, już znacznie wcześniej cieszyły się zasłużonym zresztą sławą, podobnie jak genialne wolnossące silniki benzynowe o zmiennych fazach rozrzutu. Motor 1,6 z układem Vtec, montowany do civic z końca lat dziewięćdziesiątych, mógł mieć sto dwadzieścia pięć, sto trzydzieści, sto sześćdziesiąt lub sto siedemdziesiąt koni. Natomiast w Type-R pracowało ich sto osiemdziesiąt pięć, co przekładało się na rewelacyjne osiągi - czas potrzebny na osiągnięcie setki to zaledwie 6,8 sekundy.

Niestety, europejscy fani japońskiej marki musieli zadowolić się nieco słabszymi odmianami - najmocniejsza wersja szóstej

generacji została przystosowana jedynie do ruchu lewostronnego. Produkowane w Wielkiej Brytanii auto siódmej generacji pojawiło się na rynku w 2000 roku w dwóch wersjach nadwozia trzy- i pięciodrzwiowej - oraz z kilkoma odmianami silnika, w tym z dieslem. Nie spotkało się z ciepłym przyjęciem - to co niedawno było zgrabnym hatchbackiem o sportowej linii stało się niekształtnym pudełkiem, przypominającym minivana, / bardzo wysoko umieszczony dywan zmiany biegów, tak jak w samochodach dostawczych.

Do nowego civica szybko się jednak przekonano, zwłaszcza że właściwość jazdy okazały się naprawdę dobre, a nawet najslabsze silniki nie leżały sobie z napędem. Po roku ofert uzupełniono o europejskie odmiany Type-R, która spodobała się chyba wszystkim.

Auto dostępną było jedynie w wersji trzydrzwiowej, a pod maską pojawił się pozbawiony doładowania, dwulitrowy silnik benzynowy - generował równie dwieście koni i wspaniałe wkręcał się na obroty, zresztą bardzo wysokie, skoro czerwone pole zaczyna się przy 6000 obrotach, czyli tam, gdzie w większości silników przekładają się korbowe lub urywają się korbowody.

Za dziesięć lat civica Type-R trzeba zapłacić przynajmniej dwadzieścia tysięcy złotych, egzemplarze w idealnym stanie technicznym będą o kilka tysięcy droższe.

Nie jestem fanem Hondy Civic i nie rozumiałem, o co chodzi fanom japońskiej marki, narzekającym na nowy model — podobno był zaprzeczeniem wartością wyznawanych wcześniej przez Hondę — mniej sportowy, mniej zwarty, nie do końca wyglądał jak minivan, to jeszcze je dzielił bardzo podobnie. Miał nawet równie wysoko umieszczony dywan zmiany biegów, wystający nie z podłogi, ale z deski rozdzielczej.

Pierwszy raz skorzystałem z testowego civic dopiero pod koniec 2003 roku - była to jaka skromna wersja z najslabszym silnikiem, je dzilo si nim bardzo przyjemnie, ale to jedno z tych aut, o których trudno opowiada dłu ej ni przez minut . Ładny? Eeee, ujdzie. Komfortowy? Nooo, w sumie tak. Dynamiczny? Hmmm, nie wiem.

Podejrzałem, e civic, podobnie jak toyota corolla, to samochód dla tych, którzy motoryzacji niespecjalnie si interesuj , po prostu chc mie zwykle auto, w miar proste i bezawaryjne. Tylko tyle i a tyle — civic to praktyczna realizacja tej definicji.

Po kilku miesi cach, kiedy moj radiow redakcji zacz to ju nieco lepiej kojarzy , dostali my na tydzie odmian Type-R. Wiedziałem tylko, e ma dwie cie koni, wyci ni tych ze zwykłego, dwulitrowego silnika benzynowego, bez turbosprarki czy kompresora. Niewielka pojemno , spora moc... Nie miałem pojcia czego si spodziewa — i to okazalo si wła ciwym podejciem.

Auto, które na mnie czekało, bylo bowiem - jak eby inaczej - najzwyczajniejsze na wiecie: czerwone, ale w odróżnieniu od sportowych seatów czy renauld pozbawione jakichkolwiek, przynajmniej widocznych na pierwszy rzut oka, zewn trznych oznak sporej mocy - mo e troch inne zderzaki, mo e plastikowe nakładki na progi. Zauwaln ró nic byly jedynie znaczki - z przodu i z tyłu literka H umieszczona zostala w czerwonym, a nie tradycyjnie czarnym logo, na klapie pojawil si te niewielki napis Type-R, a pod nim, mo e nieco wi ksze ni zazwyczaj, w dodatku podwójne zakoczenie rury wydechowej.

Kabina wygladala natomiast zupełnie inaczej, bo zamiast zwykłych foteli zamontowano dwa gł bokie siedzenia kubelkowe firmy Recaro z dodatkowymi otworami - gdyby komu przyszlo do głowy wymienić oryginalne pasy i zastąpi je specjalnymi, czteropunktowymi,

Honda civic Type-R

mocowanymi do klatki bezpieczeństwa. Zresztą w mojej głowie szybko pojawiła się myśl, że jeśli czegoś temu samochodowi brakuje, to jest to właśnie stalowa, wzmacniająca i chroniąca przez wypadkiem konstrukcja przyspawana na stałe do kielichów, rozciągająca od komory silnika aż po bagażnik.

Civic Type-R okazał się samochodem pod każdym względem absolutnie rewelacyjnym. Silnik pracował tak, jakby wyjechał z szybkiego, sportowego motocykla — adnego basowego, groźnego dudnienia, jedynie mechaniczny, delikatnie zachrypnięty szelest, syk czegoś, co w każdej chwili gotowe jest do skoku. Fotele nie tylko świetnie podtrzymywały ciało na zakrętach, były też bardzo wygodne i komfortowe, skrzynia biegów ciasna, przełożenia dobrane optymalnie. Sam silnik na początku mógł rozczarowywać, zwłaszcza jeśli spędziło się trochę czasu w mocniejszych autach z grupy Volkswagena z motorem 1,8 turbo. Tam przyrost mocy nastąpił bardzo gwałtownie, tu, w wysokoobrotowym motorze pozbawionym doładowania, przebiegało to zupełnie inaczej. Auto bardzo przyjemnie przyspieszało, było elastyczne, ale prawdziwa moc przychodziła wraz z wyższymi obrotami, do czego należało się przyzwyczaić, a potem nauczyć się, jak to dobrze wykorzystać.

Po tygodniu spędzonym za kierownicą Type-R rozstawałem się z nim z ogromnym żalem. Pozostawałem pod urokiem skromnej sylwetki, polubiłem wygodnie umieszczony dźwignię zmiany biegów, a szczególnie cięgi gotowe do jazdy na najwyższych obrotach, tak jakby auto tego potrzebowało i na to czekało.

Niestety, nigdy własnego Type-R nie miałem, z testowych korzystałem tak często, jak to możliwe i dzięki temu zrozumiałem o co chodzi fanom Hondy — o motoryzacyjną perfekcję w starym stylu, tak rzadko dziś spotykaną ...

Szukaj

W przypadku najmocniejszej hondy bardzo ważna jest książka serwisowa i regularnie przeprowadzane przeglądy, najlepiej w ASO. Niegroźna stłuczka w przeszłości nie stanowi wielkiego problemu, przebieg ponad sto pięćdziesiąt tysięcy kilometrów równie .

Unikaj • • • • • £

Nie kupuj aut od „młodych gniewnych”, bądź ostrożny i niedofinansowane, ani samochodów z uszkodzonym silnikiem - naprawa jest bardzo trudna, a wymiana droga.

LEXUS SC430

Bo to wspaniałe, choć niedoceniane auto do
wielkiej turystyki

Właśnie dlatego szanująca się marka produkująca samochody luksusowe, tak jak japoński Lexus postanowił urozmaicić swoją ofertę, w której, oprócz kilku limuzyn w różnych rozmiarach, pojawiło się również duże, bo prawie pięciometrowe, luksusowe coupe - (one coupe).

Pierwsza generacja Lexusa SC debiutowała w 1991 roku, i to dostępne było z silnikiem V6 (SC300) lub mocniejszym V8 (SC400) i aż do zakończenia produkcji w 2000 roku cieszyło się sporym powodzeniem.

Druga generacja rozpoczęła swoją karierę rok później, jednak tym razem zdecydowano się na dwie istotne zmiany. Przede wszystkim, zamiast dwóch, proponowano tylko jeden silnik, znany z innych modeli Lexusa doskonały V8 z systemem zmiennych faz rozrządu, o pojemności 4,3 litra i mocy prawie dwustu koni, co spokojnie pozwalało rozpędzić się od zera do setki w niewiele ponad sześć sekund. Druga zmiana

polegała na odejściu od smukłej, opływowej sylwetki auta sportowego - model SC430 stał się bardzo modnym na początku XXI wieku samochodem typu „coupe cabrio”, wyposażonym w składany, metalowy dach, co zresztą nie wszystkim się spodobało.

Produkcję zaprzestano w 2010 roku, a dzisiaj najtańsze egzemplarze można kupić w Polsce nawet za mniej niż trzydzieści tysięcy złotych. Będzie to niezłym stanem technicznym i z niewielkim przebiegiem.

Dopóki przedstawicielka Lexusa nie obraziła się miertelnie za recenzję jakiegoś modelu, czesto korzystaliśmy z samochodów produkowanych przez ten luksusowy oddział Toyoty, najchętniej wybierając to, z czego japońska marka słynie, czyli limuzyny w dużym lub bardzo dużym rozmiarze. Jednak model SC, ze względu na prognozowane nisko zainteresowanie klientów, przez długi czas był w zasadzie niedostępny. Dopiero w 2004 roku pojawiła się możliwość jazdy testowej, z której zresztą skwapliwie skorzystaliśmy i równie szybko doszliśmy w redakcji do wniosku, że auto kompletnie różniło się z naszymi oczekiwaniami.

Mając wcześniej kontakt zarówno z mercedesem SL jak i BMW 6 w różnych wariantach silnikowych, spodziewaliśmy się samochodu choć trochę podobnego, z charakterem sportowym. Skoro to ten sam segment, równie zawrotna, sięgająca czterystu tysięcy złotych cena i doskonała marka, na której produktach zresztą nigdy wcześniej się nie zawiedliśmy, zakładaliśmy, że zbliżony będzie odbiorca tego modelu. Nic podobnego - BMW 6, nawet z najslabszym, trzylitrowym, rzędowym silnikiem pod maską to samochód typowo młodzieżowy, agresywny, z bardzo czułym układem kierowniczym, sztywnym zawieszeniem — na dodanie gazu reaguje spontanicznie i chętnie. Mercedes SL pachniał najwyższą klasą, w tym wypadku oznaczoną literką S, i choć był równie szybki, jeżeli nie szybszy od BMW, sprawiał

wia enie auta mniej dynamicznego, mo e nie leniwego, ale potrze-
 buj cego dłu szej chwili na reakcj , tak jakby pokładowa elektronika
 upewniała si kilka razy, czy faktycznie wcisn li my pedał gazu do
 ko ca. W porównaniu z BMW, które prowokowało do jazdy gwał-
 townej, szarpanej, niemal zero-jedynkowej — czyli albo hamulec, albo
 gaz do dechy, klasa SL najlepiej czuła si przy du ych pr dko ciach,
 powy ej stu kilometrów na godzin . Dopiero wtedy mo na doceni
 wspaniałe zawieszenie - komfortowe, majestatyczne, nieco rozbujane,
 i bo wystarczaj co spr yste, by dało si jecha nawet dwa, albo i dwa
 i pół razy szybciej.

Ale lexus równie budził emocje, przecie to przepi kna, majesta-
 tyczna linia nadwozia, wietnie wykonane wn trze z elektrycznie od-
 suwan , drewnian rolet radia i ogromny, o miocylindrowy silnik.

I 'icrwsze wra enie było wi c wy mienite, a gdy ju zaparkowałem lexusa
 S(1430 przed domem, i kilka razy zło yłem i rozło yłem dach, zastana-
 wiaj c si , w którym wcieleniu auto bardziej mi si podoba. Bez waha-
 nia postawiłem na wersj zamkni t , gdy majestatyczna sylwetka, długa,
 masywna maska oraz zwie czony małym spojlerem tył stanowiły cało
 jeden spójny i bez cienia w tpliwo ci genialny projekt, który nieco
 i racił, gdy metalowy dach znikał w schowku za fotelami.

Wn trze bardziej przypominało samochód brytyjski ni niemieck
 konkurencj , bo zarówno kierownica, jak i spora cz deski rozdziel-
 i /ej, wraz z konsol rodków , wyło ona była szlachetnym drewnem,
 obszyta przyjemn w dotyku skór , ale — podobnie jak w jaguarach
 co tu nie pasowało. Zestaw audio i panel klimatyzacji, był prawda
 elegancki, ale bardzo podobny do tego z toyoty avensis, plastikowy,
 .1 identyczne d wignie kierunkowskazów, wycieraczek i tempomatu
 widziałem chyba całkiem niedawno w najmniejszej yarisce. Czy to
 przystoi, w aucie dziesi razy dro szym? Nieco rozczarował mnie te
 .vstem audio, sygnowany logo znanej w audiofilskim wiecie firmy
 Mark Levinson. Wszyscy si nim zachwycali, a mnie brakowało detali,

subtelno ci brzmienia i przede wszystkim sceny muzycznej, zapewniającej pełną przyjemność słuchania. Pod tym względem kilka razy tańsze Volvo było, na moje przynajmniej ucho, zdecydowanie lepsze.

Nie podobało mi się to, że przy zamknięciu dachu ledwo się mieszczą w kabinie, z trudem wsiadam, zahaczam głową o wspomniany dach, a gdy już rozsiadę się w fotelu, mam go tu nad sobą. No i największy problem - brak emocji. Ogromne auto onie miało wyglądem, stanowiło bardzo ostentacyjną deklarację zasobności portfela, było też po brytyjsku piękne, jak Bentley Continental GT, w którym, o ironio, z równą miało się mieszać kiepskiej jakości tworzywa sztuczne z szlachetnymi materiałami, skórą, drewnem i jeszcze chromem. Ale to wszystko. Po przekręceniu kluczyka z rur wydechowych nie wydobywał się grzmot, zmianie biegów nie towarzyszyły efektowne dźwięki i strzały spalanej w tłumiku paliwa, nic — jedynie jednostajny szum doskonale wyważonego i mocnego silnika V8. Choć reakcją na dodanie gazu trudno nazwać sposób, to charakter auta skutecznie powstrzymywał przed wciskaniem pedału zbyt mocno, wyczuwało się bardzo wyraźnie, że zmiana biegów przy wyszych obrotach czy szybko pokonywane zakręty nie są tym, do czego ten samochód został stworzony — był za duży, za ciężki i zbyt leniwy.

Recenzje Lexusowi SC430 wystawili mi zatem niezbyt pozytywne, tak naprawdę dopatryli mi się w książce liczby wad i zalet i nie potrafili mi zrozumieć potrzeby posiadania takiego auta, skoro konkurencyjny Mercedes SL jest szybszy i bardziej komfortowy, a BMW 6 szybsze i bardziej drapieżne.

Dla kogo był Lexus? Trudno powiedzieć. Rozwikłałem tę zagadkę - przynajmniej w pewnym stopniu - kilka lat później, gdy ponownie miałem okazję pojeździć tym modelem - nie, żeby bardzo tego chciałem, tak wyszło.

W trakcie nagrywania włoskiego odcinka Wyprawy po cztery kółka, mojego ulubionego, brytyjskiego programu motoryzacyjnego, trafili mi

do małego miasteczka na północy Włoch. Opiekujcy się nami Dario miał kolekcję samochodów tak wspaniałą, że nie tylko ja, ale nawet Mik Rrewer, który naprawdę o niego widział, przecierał oczy ze zdumienia. Kilkanaście milionów dolarów, tak lekko licząc, stało w jednej tylko hali. Na pięćdziesiąt dwa razy tyle, w paru zaledwie egzemplarzach - a w ród nich dwa - z trzydziestu kilku wyprodukowanych - ferrari 250 GTO...

Na potrzeby króconych u Dario scen musieliśmy jednak niektóre samochody z hali usunąć, inne przestawić. To, co wydawało się zbyt pospolite, nawet by stanowiło, lub powtarzało się w kilku egzemplarzach, jak jaguar XK 140, ferrari 456 czy współczesne maserati quattroporte, wypchnęliśmy za drzwi. Szkoda było, żeby takie auta stały na ulicy, więc nasz gospodarz przyniósł plik dowodów rejestracyjnych i oznajmił, że to niedopuszczalne, by jego goście je dzielił fiatami 500L czy lanciami voyager.

- Proszę bardzo, wybierajcie.

Czy ekipy, odpowiedzialna za sprzęt pozostawiony w naszych, po życzonych od Fiata samochodach, musiała obejść się smakiem, ale reszta skorzystała, biorąc sobie porsche lub klasyczną corvette, ja natomiast miałem spory dylemat - kusilo mnie ferrari 456, o którym wszyscy mówili, że to wietne auto, jednak, ze względu na wykonywane obowiązki wolałem coś pewniejszego, szybszego i w stu procentach sprawnego. Zabrałem lexusa SC430, bo byłem bardzo ciekawy, jak ten pełen kontrowersji i sprzeczności samochód zniósł prób czasu, jak będzie smakował po dziesięciu latach od ostatniej, wspólnej przejażdżki.

Po dośprawnym zakończeniu zdjęć przewidzianych na ten dzień i uszyliśmy przedziwnym konwojem na północny obiadokolację w stronę hotelu, oddalonego o kilkadziesiąt kilometrów: na początku dwa czarne wany, w tym jeden na brytyjskich tablicach i z kierownicą po prawej stronie, potem ferrari, porsche 911, quattroporte i lexus, zupełnie do tej wycieczki niepasujący. Co ciekawe, czułem się w nim

fantastycznie, i to właśnie nie tam, we Włoszech, kilka lat po zakończeniu produkcji tego modelu, uświadomiłem sobie, w czym rzecz — to nie jest sportowe auto i nie powinno być tak postrzegane, a co najważniejsze, to nie jest samochód, który ma dostarczać emocji, wręcz przeciwnie. Jego główne zadanie to dotarcie do celu w taki sposób, by kierowca i pasażerowie nawet się nie zorientowali, że jadą samochodem. Jeśli popatrzymy na SC430 właśnie nie tak, jak na doskonały, wspaniale dopracowany od strony technicznej kapsułę, a właściwie w zasadzie bezawaryjny rodek transportu - wszystko się zgadza. Nie ma tu emocji, nie ma sportu, jest za to komfort, cisza i spokój. Pozostaje tylko problem wizerunkowy - nie każdemu facetowi, i nie każdej kobiecie takie auto przypadnie do gustu. Ja ci się nie waham, ale chyba chciałbym mieć coś takiego w garażu. Może namówi on ?

Szukaj • • • • • # • # ' "

Jeśli podczas ostatniego spaceru po lesie widziałeś jednorozca obskubijącego kwiat paproci, bez większego problemu znajdziesz zadbane i bezwypadkowy egzemplarz lexusa z polskiego salonu. Jeśli masz mniejszą szansę, do wyboru pozostają samochody sprowadzone, najczęściej z USA, niemal bez wyjątku uszkodzone. Najważniejsze, to wybrać coś, co było poobijane, a nie skasowane.

Unikaj • • • • • • • • \$ &

Lexusy, również z serii SC, uchodzą za auta cudownie bezawaryjne, jest jednak pewien warunek. To musi być ta sama konstrukcja, która opuściła fabrykę. Jeśli samochód został rozbity tak mocno, że konieczny okazał się demontaż całego przodu - w tym silnika - albo boku i auto

straciło geometrię, jego naprawa będzie skuteczna jedynie od strony wizualnej i prawdopodobnie wpłynie negatywnie na trwałość poszczególnych podzespołów, jak te na jakość i komfort prowadzenia, o bezpieczeństwie, podczas ewentualnego, kolejnego wypadku, nawet nie wspominajmy.

MAZDA 3 MPS

Bo jest stanowczo... za szybka

Platforma podłogowa ford focusa drugiej generacji znalazła zastosowanie w wielu autach różnych marek należących do amerykańskiego koncernu, przecie wszystkim w volvo C30, S40 i V50, jak również w kompaktowej mazdzie, która w 2003 roku zmieniła tradycyjne oznaczenie i z modelu 323 wyewoluowała w model 3, produkowany do 2008 roku.

Przedstawiono wtedy drugą generację tego auta, opartą na tej samej platformie, jednak w bardzo wyraźny sposób udoskonaloną. Zadbano o wygląd zewnętrzny - wcześniejsza wersja budziła spore kontrowersje i nie wszystkim, a raczej mało komu, przypadła do gustu. Zrezygnowano z bardzo awaryjnego silnika wysokoprężnego o pojemności 2 litrów i poprawiono wnętrze. Wybór silników nigdy nie był w japońskich firmach tak duży, jak choćby w niemieckich, ale znalezienie dla siebie czegoś odpowiedniego nie stanowiło większego problemu. Podstawowy, najtańszy benzynowy silnik 1,6 miał sto koni, dwulitrowy sto pięćdziesiąt, a dwa silniki wysokoprężne - 1,6 i 2,2 litra - dostępne były w trzech wariantach. Najmniejszy dysponował

moc stu pi tnastu koni, wi kszy stu pi dziesi ciu, a nawet stu osiemdziesi ciu pi ciu, co przy rozs dnym zapotrzebowaniu na paliwo stanowiło bardzo ciekawe rozwi zanie.

Jednak w ofercie była jeszcze jedna interesuj ca opcja - pozbawiona rozs dku, szalona i troch oderwana do stabilnego wizerunku tej marki - w komorze silnika upchni to spory, doładowany motor, znany mi dzy innymi z modelu CX-7, o pojemno ci 2,3 litra i mocy dwustu sze dziesi ciu koni. Auto, oznaczone na rynku europejskim symbolem MPS, rozp dzało si do setki w sze sekund i robiło to w doskonałym stylu, zu ywaj c przy tym ogromne ilo ci paliwa - w mie cie nawet pi tna cie litrów na sto kilometrów, co przestaje mie znaczenie ju po pierwszej przeja d ce. Bo je dzi wietnie.

Oficjalne przedstawicielstwo Mazdy powstało w Polsce dopiero w 2008 roku, wcze niej, je li mieli my ochot poje dzi japo skim autem, po yczali my je od białostockiego dealera, podpi tego pod niemieck sie sprzeda y. Korzystali my wtedy tylko z tego, co budziło najwi ksze zainteresowanie sluchaczy i nasze - z modelu RX-8 z silnikiem Wankla albo z ch tnie sprowadzanych z USA mazd CX-7, czyli sporych, niezłych, cho drogich SUV-ów z bardzo dobrym nap dem na cztery koła i mocnym, doładowanym silnikiem pod mask . Była to /reszt konstrukcja zdecydowanie, nie tylko jak na swój segment, nietypowa - miała cztery cylindry, 2,3 litra pojemno ci, turbospr ark i a dwie cie sze dziesi t koni. Rozło enie momentu obrotowego i nagły przyrost mocy niekoniecznie pasowały do charakteru rodzinnego, uterenowionego auta, ale je dziło si tym całkiem przyjemnie, cho /u ycie paliwa było spore.

Zanim dostali my do testów kompaktow „trójk ” z tym samym silnikiem, poje dzili my tydzie zwykł wersj z dwulitrowym, wolnoss cym motorem o mocy stu pi dziesi ciu koni. I to był prawdziwy

koszmar. Czciwo dlatego, e test wypadł w najbardziej upalnym okresie roku, czyli pod koniec lipca, kiedy temperatura w ci gu dnia w zasadzie nie schodziła poni ej trzydziestu dwóch stopni. Teoretycznie, najlepszym schronieniem jest wtedy ciemna piwnica lub klimatyzowany samochód, jednak nasza mazda, czerwona na zewn trz, ale zupełnie czarna w rodku, z ogromn , plastikow desk rozdzielcz , okropnie nagrzewała si w kabinie, du o bardziej ni jakiegolwiek inne auto, z którego korzystali my wcze niej czy pó niej.

Testowa „trójka” miała, rzecz jasna klimatyzacj , która jednak ze schłodzeniem pojazdu zupełnie sobie nie radziła. Przy maksymalnie ustawionym nawiewie nie dało si rozmawia , wiatrak potwornie hałasował, ale zimnego powietrza leciało z kratek wentylacyjnych stanowczo za mało, by utrzyma we wn trzu komfortow temperatur . Chłodnego powiewu wystarczało jedynie na to, by ochłodzi o kilkana cie stopni desk rozdzielcz . Nawet podczas krótkiego postoju nie wyłą czali my silnika, bo w ci gu kilku minut auto nagrzewało si tak, e trzeba było poczeka dłu sz chwil , z klimatyzacj ustawion na maksimum, by dało si wej do rodka i dotkn kierownicy, a jeszcze dłu sz , by usi na czarnym, skórzanym fotelu.

Mazda 3 okazała si wi c, nazywaj c rzecz po imieniu, koszmar. Nie zatrzymali my bynajmniej naszych refleksji dla siebie i wszystkimi wra eniami podzielili my si uczciwie na antenie. Firma si nie obraziła i kilka tygodni pó niej, gdy było ju na szcz cie o wiele chłodniej, dostali my do testów kolejn wersj , tym razem z dopiskiem MPS, czyli z najmocniejszym, benzynowym motorem o mocy dwustu sze - dziesi ciu koni.

Paskudne wn trze i mało wydajna wentylacja ju mnie nie zaskoczyły, w dodatku szybko przestałem zwraca na to uwag - zastanawiałem si bowiem, jak taki ogromny, pi knie oddychaj cy silnik da sobie rad z kompaktowym autem, a raczej na ile dobrze zadziała układ przeniesienia nap du, na jedn przecie , w dodatku przedni o . Czy b dzie

ink, jak w bardzo drogim fordzie focusie RS, jeszcze mocniejszym, ale bezbl dnym? A mo e bli ej mu b dzie do niebezpiecznego dodga ca- I i lira w wersji SRT, z doładowanym silnikiem 2,4 litra o mocy dwustu osiemdziesi ciu pi ciu koni? W tym drugim przypadku w czterocylin- drowym, przednionap dowym silniku zgromadzono niestety zbyt du o mocy i przy ka dym dodaniu gazu auto wyrывało kierownic z r k.

Na szcz cie mazda 3 stan ła po rodku, oferuj c mo liwo ci forda i nieco szale stwa z dodga. Szpera, najprawdziwszy mechanizm ró - nicowy o ograniczonym tarciu - a nie jakie elektroniczne substytuty przyhamowuj ce kolo trac ce przyczepno - to rzecz niemal zapo- mniana w samochodach z nap dem na przedni o , ale daj ca, przy nadmiarze mocy, mo liwo jej wykorzystania na co innego ni walka / szalejc kierownic . To dzi ki temu rozwi zaniu auto okazało si doskonale na drodze, bardzo szybkie, w dodatku w sposób wyczu- walny, a nawet pot guj cy wra enia, dzi ki czemu mo na pomy le , e przyspiesza do setki nie w 6,1, ale w 5,1 sekundy. Do tego fantastycz- nie precyzyjny układ kierowniczy, ci ko, twardo pracuj ca skrzynia biegów, wymagaj ca siły i zdecydowania i przyjemny d wi k silnika. (idyby nie ogromne zu ycie paliwa - rednio około pi tnastu litrów na sto kilometrów, brzydkie wn trze i problem z klimatyzacj , byloby io auto wr cz idealne, a tak jest po prostu jednym z najlepszych hot hatchy naszych czasów, samochodem, którym cho raz w yciu na- prawd warto si przejecha - bo motoryzacyjny wiat nie ko czy si na golfie GTI.

Szukaj •• • • •

Silniki 2,3 turbo japo skiej konstrukcji nie s , wbrew pozorom, tak doskonale i bezawaryjne, jak my limy, bywaj wra liwe na jako oleju, zdarzaj si te wady materiałowe. Szukaj c auta z takim motorem,

lepiej skusi się na co, co b dzie miało nie więcej niż sto—sto dwadzie-
cia tysięcy przejechanych kilometrów. Warto sprawdzić stan skrzyni
biegów i całego układu przeniesienia napędu, najlepiej w specjalistycz-
nym warsztacie.

Unikaj • • • • • # • «

Mazda MPS, jak każde auto z kategorii hot hatch, często wpada w ręce
młodych, niekoniecznie odpowiedzialnych ludzi, na rynku sporo jest
więc egzemplarzy powypadkowych, naprawionych, ale niekoniecznie
bezpiecznych. Sporym problemem może być to, że niektóre samo-
chody są niedofinansowane i zajęte. O auto z turbin, z w szczególności
z benzynowe, trzeba dbać. Jeśli podczas jazdy testowej zauważymy,
że włączył się zimny silnik na wysokie obroty, albo wyłączył się
z efektywnych przegazów, natychmiast rezygnujemy z zakupu.

MITSUBISHI OUTLANDER TURBO

Bo mając go w garażu, polubisz zim

Na początku XXI wieku samochody typu SUV, czyli wyglądają jak terenowe, ale przeznaczone głównie do jazdy po asfalcie, cieszyły się już tak ogromnym powodzeniem, że każda szanująca się firma chciała mieć coś takiego w swojej ofercie.

Szlak przetarły Toyota, z modelem Rav4, i Honda z CR-V, ale ogromne doświadczenie w budowie samochodów terenowych miało też Mitsubishi - pajero stało się jednym z symboli rajdu Pary-Dakar. Wprowadzenie na europejski rynek modelu outlander nie było więc zaskoczeniem.

Auto zbudowano na platformie podłogowej kompaktowego lancera, nie przypominało go jednak ani z zewnątrz, ani wewnątrz - ewentualne podobieństwa ograniczone zostały do detali, pokręteł czy przycisków, oraz tego, co na co dzie ukryte - tarcz hamulcowych, elementów zawieszenia oraz silników i skrzy biegów.

W Polsce samochód trafił idealnie w kobiecy gust, w kabinie siedziało się wygodnie, polepszyła się widoczność, a co za tym idzie także poczucie bezpieczeństwa. Konkurencja miała jednak pewną przewagę - oferowała swoje auta nie tylko z silnikami benzynowymi, ale również z dieslami, mniej łakomymi na paliwo. W outlanderze proponowano tylko trzy motory, wszystkie czterocylindrowe i benzynowe, o pojemności 2,0 lub 2,4 litra. Najmniejszy miał zaledwie sto trzydzieści sześć koni - trochę mało, jak na auto ważące ponad tysiąc sześćset kilogramów. Nieco lepiej radził sobie silnik 2,4, o mocy stu sześćdziesięciu koni, ale w połowę cenniejszy z automatyczną skrzynią biegów - najczęściej wybierany wariant - nadal nie mógł się poszczycić zbyt dużą elastycznością. Najszybsza, najlepsza i najbardziej emocjonująca była odmiana turbo, z dwulitrowym silnikiem o mocy dwustu koni. W tym przypadku trudno narzekać na cokolwiek - czas potrzebny na osiągnięcie setki to niecałe osiem sekund, reakcja na dodanie gazu błyskawiczna i absolutnie satysfakcjonująca, a zużycie paliwa akceptowalne, na poziomie dziesięciu litrów na sto kilometrów.

Wersję turbo od zwykłej, wolnościowej, łatwo odróżnić, tylko trzeba wiedzieć, gdzie patrzeć. Mał naklejkę z napisem „turbo” pod tylną lampą, można na przegapić, dobrze widoczny jest jednak dodatkowy wlot powietrza na masce.

Kariera mitsubishi outlandera pierwszej generacji nie trwała w Europie zbyt długo - już w 2006 roku do sprzedaży trafiła dwójka - wygodniejsza, dłuższa, w dodatku z przystępnymi cenowo silnikami wysokoprężnymi pochodzącymi z koncernu Volkswagena, która cieszyła się od samego początku ogromnym powodzeniem - jedyńki nikt już nie chciał - fabrycznie nowe egzemplarze outlandera turbo z 2006 roku można było kupić jeszcze dwa lata później, zresztą za bardzo dobre pieniądze, chyba

••poro poni ej stu tysi cy złotych. By mo e wła nie przez to .tuta te s dzi relatywnie tanie - odmian wolnoss c z 2005 roku bez problemu kupimy za szesna cie tysi cy złotych, za doładowan , w wietnym stanie, trzeba zapłaci tylko dziesi lijsi cy wi cej.

Nie pieszyłem si z odbiorem outlandera na jazdy testowe. Je li zda- rzyło mi si zobaczy takie auto na ulicy, to przewa nie za kierownic siedziała pani w rednim wieku, cz sto je d ca zbyt agresywnie lub wprost przeciwnie, tak ospale, jakby samochód wyładowano po dach betonow kostk . Osiem czy dziesi lat temu uterenowione „mitsu” było wi c dla młodego faceta wizerunkow katastrof .

Którego dnia wepchni to nam jednak na testy odmian 2,4 z au- lo matyczn skrzyni biegów. Po dwóch dniach wiedzieli my w redak- cji jedno - aden z nas nie chciałby je dzi takim mułowatym autem na co dzie . Jeszcze wi kszym problemem okazało si ogromne zu ycie paliwa — taki oudander, zmuszany do bardziej energicznej jazdy, po- i rzebował pi tna cie, a nawet siedemna cie litrów benzyny na sto ki- lometrów. Realny zasi g na poziomie czterystu—pi ciuset kilometrów spadał wi c w rzeczywisto ci do trzystu, a to — przy firmowej karcie pa- liwowej obsługiwanej przez tylko jedn sie stacji — stawało si sporym utrudnieniem, zwłaszcza e planowali my wizyt w Poznaniu, gdzie odprowadzali my testow skod superb. Paliwa kupionego za gotówk nie mieli my jak rozliczy , po drodze korzystali my ze skrótów, auto- strady jeszcze nie było, mógł wi c pojawi si problem. Jako człowiek przezorny, dzie przed wyjazdem przygotowałem dwudziestolitrow , plastikow ba k , na wszelki wypadek wzi lem te lejek, zatankowa- lem i spakowałem wszystko do skody.

W Poznaniu przepakowali my nasze rzeczy do mitsubishi, po- prosiłem Sławka Paruszewskiego, mojego radiowego kompana, by ze wzgl du na wy ej poło ony rodek ci ko ci jechał nieco spokojniej,

Jednak podczas wyprzedzania, gdy nasze auto wpadło w koleiny, usłyszeliśmy tępy odgłos z baganika. Po chwili zjechaliśmy na parking i okazało się, że przez niezbyt szczelną nakrętkę uciekło pół litra, może litr paliwa. Trochę mierzadło, więc na najbliższej stacji benzynowej zatrzymaliśmy się jeszcze raz, przelaliśmy benzynę do baku, wyjęliśmy z baganika wszystkie wykładziny i — korzystając z samoobsługowej myjni — dokładnie splukaliśmy je wodą. Były czyste, choć wyschły dopiero następnego dnia. Przed oddaniem samochodu upewniłem się, że wewnątrz jest wyczyszczone i pozbawione zapachów, osoba przyjmująca auto została poinformowana o przygodzie, ale również niczego niepokojącego nie zauważyła.

O niebezpiecznym incydencie szybko zapomniałem, a na kolejną jazdę testową Mitsubishi Outlanderem nie miałem ochoty, zresztą japońskiej firmie chyba tego na tym nie zależało — był koniec 2005 roku, zaraz miał się pojawić nowy model, a ten obecnie sprzedawany nie doczekał się na naszej antenie pozytywnej recenzji. Z zewnątrz wyglądał ciekawie, jednak w kabinie było ciasno i bardzo, ale to bardzo plastikowo. Kiepskie okazały się też właściwości jezdne, auto „bujalo się” w każdą stronę — na boki przy zmianie pasa, do przodu i do tyłu podczas przyspieszania lub hamowania.

Dwa miesiące później, rozmawiając z osobą odpowiedzialną w Mitsubishi Motors za kontakty z dziennikarzami i wypełnianie kalendarza kolejnymi autami na testy, próbowałem wytłumaczyć, czemu ten model zrobił na mnie tak marne wrażenie. Opowiedziałem historię dwudziestolitrowego kanistra, który przejechał trzysta kilometrów w bagniku skody bez najmniejszych problemów, a zapakowany do Outlandera przewrócił się na pierwszym zakręcie. W słuchawce zapadła cisza.

- Jeździł tym 2,4? - padło po chwili pytanie.

— Owszem, ale wszystkie wykładziny z baganika zostały wyjęte i dokładnie wyprane, zresztą, na wszelki wypadek, zgłosili my to.

Mitsubishi outlander turbo

- Panie Jacku, to był samochód naszego prezesa. On przez tydzień chodził w ciekły, skarzył się na ból głowy, mówił o tym przez auto. Zaczęli my się o niego martwić ...

Niefortunna wpadka została nam, na szczęście, szybko zapomniana i tej samej, wytknawo długiej zimy pod naszą redakcją trafiło kolejne Mitsubishi Outlander, tym razem w wersji turbo.

Pierwsze wrażenie było niezłe, czarne auto z dodatkowym wlotem powietrza na masce wyglądało intrygująco i jednocześnie elegancko, ale czar przyszedł po otwarciu drzwi. Czarne, skórzano-materiałowe fotele nie wyglądały na kubełkowe, deska rozdzielcza okazała się tak samo smutna i przeraźliwie plastikowa jak w zwykłej wersji, tylko tarcze zegarów zrobiono tym razem białe, zamiast ciemnych, ale ukryto je w identycznej, jak poprzednio, niezbyt zgrabnej, plastikowej budce. Plus był taki, że biegi zmieniały się płynnie, precyzyjnie i przyjemnie pracując dźwiękami.

Nadzieje spore, bo wszyscy, na każdym kroku, podkreślali bliskie pokrewieństwo Outlandera turbo z najmocniejszym, rajdowym niemal, Lancierem Evolution, ale trudno było to dostrzec po pierwszej przejażdżce. Auto przyspieszało dużo lepiej niż słabsza o cztery kilometry na godzinę odmiana 2,4, zawieszenie miało sztywniejsze, bardziej sportowe, jednak o sportowych emocjach raczej należało zapomnieć. Zwykły SUV, tyle że z wystarczająco mocnym, satysfakcjonującym silnikiem. Tylko tyle i aż tyle.

Outlander turbo pewnie nigdy nie trafiłby na mój list ulubionych aut, gdyby nie znajomi, którzy koniecznie chcieli mnie zabrać na narty. Obiecałem, że chętnie się z nimi przejadę, pod warunkiem, że nikt nie będzie mnie zmuszał do zjazdów - będzie miał ochotę, skorzystam, wypowiesz się na miejscu, a jak nie, to zamówię kawę, wyciągnę kciuki i poczekam w barze. Zapakowanie desek, dzielnym, składanym oparciem tylnej kanapy, nie stanowiło żadnego problemu, gorzej wyglądała sprawa z pogodą. Przełom lutego i marca

Do codziennego użytku

był wyjątkowo mroźny i nieprzyjemny, a prognoza mało optymistyczna — w dzień wyjazdu miał padać śnieg. Na szczęście auto ma napęd na cztery koła, nowe opony, a na wycieczkę do Belchatowa jedzie się z Warszawy nie dłużej niż dwie godziny.

Dotarliśmy bez problemów, było zimno, w tych warunkach nie miałem najmniejszej ochoty wejść i zejść na kawałek deski. Umówiliśmy się na parking za cztery godziny, a ja ruszyłem w stronę miasta, poszukać jakiejś przytulnej kawiarni. Do Belchatowa jednak nie dotarłem.

Autem wypakowanym sprzytałem po dachu, z trzema osobami na pokładzie, zajęty rozmowami, jechałem po prostu ostro i delikatnie, tym bardziej efektywnie całą drogę sypało. Ale kiedy pojeździłem znajomych i pozbyłem się ładunku, o nieprzyjemny fragment bocznej drogi przejechałem już nieco szybciej. Korzystając z tego, śnieg był niemal pułapką, zawróciłem, wyłączyłem kontrolę trakcji, przysunąłem fotel, by mieć optymalną kontrolę nad kierownicą. Kiedy kolejny przejazd był coraz szybszy, tak jakby gruba warstwa „białego puchu” nie robiła na samochodzie żadnego wrażenia. Kiedyś koło z nowymi oponami zimowymi wgrzyzało się w śnieg tak mocno, że nie miałem najmniejszych problemów z trakcją. Wszystkie podłogi były w pełni kontrolowane, nie tylko dzięki umiejętnościom kierowcy, co raczej dzięki bezbłędnie działającemu napędowi na cztery koła. Gdy auto, jadące stanowczo zbyt szybko, jak na te warunki atmosferyczne, wchodziło w zakręty, wystarczyło trzymać nogę na gazie, silnik na wysokich obrotach i pod adresem pozorem nie panikować. Ciężka, potężna dawka mocy przekazywana na obie osie wystarczyła do wycięcia samochodu z podłoża, ale chwila zwłoki lub odruchowe wciśnięcie hamulca skierowałyby auto prosto na drzewa.

Po kilkunastu minutach bodaj dwukilometrowy pusty odcinek pomiędzy Belchatowem a wycieczką narciarską już mi się znudził, ale bez trudu znalazłem nową trasę, potem kolejną. Upajałem

si ka dym zakr tem, ka dym po lizgiem i przede wszystkim niesamowit skuteczno ci niedocenianego wcze niej samochodu. W ci gu l rz ch godzin zu ylem prawie polow baku, wszystkie mi nie mialem spi te od bezustannej koncentracji. Bylem zm czony, ale te przeszcz - liwy, zwlaszcza e i tak ju paskudna pogoda gwaltownie si zalamala, a spore opady zamienily w regularn nie yc . Powrot do domu byl dzi ki temu mo e i nieco dluzszy, ale na pewno du o ciekawszy...

Szukaj • • • • • • • •

Outlander jest sprawdzon , bezawaryjn konstrukcj , powa ne problemy z silnikiem czy uk ladem przeniesienia nap du pojawiaj si sporadycznie, jednak ryzyko ro nie wraz z przejechanymi kilometrami. Szukaj samochodu z przebiegiem nie wy szym ni sto pi dziesi t ty - si cy kilometrów, powy ej dwustu ty si cy auto, zwlaszcza intensywnie eksploatowane, mo e by nadmiernie zu yte.

Unikaj • • • • • • • •

Nawet delikatna kolizja mo e zmieni geometri samochodu, co jest szczególnie wa ne w przypadku aut z nap dem 4 x 4 . Warto obejrze dokladnie wszystkie koła, szukaj c na felgach ladów po uszkodzeniach oraz doln cz silnika, w poszukiwaniu wycieków. Auta po niegro - nych stłuczkach, z malowanym jednym czy dwoma elementami, s do zaakceptowania, ale po dachowaniu lub zderzeniu bocznym nie nadaj si do dalszej bezpiecznej eksploatacji.

MITSUBISHI PAJERO SPORT

Ze sportem ma niewiele wspólnego, chyba,
e s to zapasy w błocie

Moda na auta terenowe do codziennego użytku pojawiła się w połowie lat dziewięćdziesiątych. Dziś wiemy już, w którą stronę - największą popularnością cieszą się samochody raczej niewielkie, z segmentu B i C, często pozbawione napędu na cztery koła, a nawet, jeśli go mają, to w zasadzie nie nadają się do wyjazdu w teren. Jednak kilkanaście lat temu nie było to wcale takie oczywiste, szczególnie podejście japońskich firm, które jako pierwsze wyczuły koniunkturę. Zarówno Toyota jak i Honda postawiły na auta kompaktowe, modele Rav4 i CR-V, Nissan miał terrano, a Mitsubishi wprowadziło do sprzedaży auto o nazwie pajero sport, będące tak naprawdę osobową, zabudowaną wersją pick-upa L200.

Standardowo napęd kierowany jest na tylną oś, przód jest dołaczany, a konstrukcja opiera się na solidnej ramie. W odróżnieniu od bulwarowych terenówek, jak najnowsza Toyota Rav4 czy Mitsubishi ASX, w Pajero Sport działa prawdziwy reduktor,

Mitsubishi pajero sport

który umo liwia wdrapanie si na strome wzniesienie czy wy-
< i gni cie z rowu nawet sporego auta, gdyby oczywi cie zaist-
niała taka potrzeba.

Produkowany od 1996 do 2008 roku model dwukrotnie po-
wa nie modernizowano, jednak wybór silników nie był imponu-
j cy. Do 2002 roku oferowano jeden motor benzynowy, V6 o po-
jemno ci 3 litrów i mocy stu siedemdziesi ciu siedmiu koni oraz
turbodiesel, czterocylindrowy, o pojemno ci 2,5 litra i mocy stu
koni. Potem w sprzeda y pozostał tylko motor wysokopr ny,
w dodatku o do archaicznej konstrukcji, z wtryskiem po red-
nim, zamiast nowoczesnego układu common rail, a wi c słaby,
nawet jak na ówczesne standardy, o dzisiejszych nie wspomina-
j c. Wersja po modernizacji ma sto pi tna cie koni, zatem wa-
cy prawie dwie tony samochód potrzebuje ponad osiemna cie
sekund, by przyspieszy do setki. Auto po fabrycznym tuningu,
dost pne od 2003 roku, mogło mie sto trzydzie ci sze koni,
jednak nadal nie był to mistrz sprintu, a pr dko maksymalna
wynosiła zaledwie sto pi dziesi t kilometrów na godzin .

Dzi pajero sport to model nieco zapomniany i niedoceniany.
Mo emy dzi ki temu sporo zaoszcz dzi i za niewielkie pieni -
dze kupi auto trwałe, wytrzymałe i mocne, cho niekoniecznie
szybkie, a na pewno nie sportowe. Ceny u ywanych egzempla-
rzy zaczynaj si od dziesi ciu tysi cy, je li wyprodukowano je
pod koniec lat dziewi dziesi tych, a zadbane i bezwypadkowe
/2006 roku wyceniane s na trzydzie ci tysi cy.

I le trzeba mie typowo brytyjskiego poczucia humoru, by spory samo-
chód, długi na ponad cztery metry i sze dziesi t centymetrów, wa cy
prawie dwie tony i z bardzo słabym silnikiem pod mask , ochrzci
przydomkiem sport? I czemu firma Mitsubishi postanowiła rozmie-
ni na drobne fantastyczn mark , jak przez długie lata było Pajero?

Pytania miały charakter retoryczny, bo doskonale znałem odpowiedź. Prawdziwe pajero, które uwielbiałem, niezależnie od wersji silnikowej, kosztuje dwa razy więcej, było pół cieniem luksusowego auta terenowego o niebanalnym wyglądzie z doskonałymi właściwościami jezdycznymi, widocznymi zarówno na drodze utwardzonej, jak i tam, gdzie dróg nie ma wcale. Pajero to legenda, wielokrotny najbardziej utytułowany zwycięzca rajdu Pary —Dakar, a to? Co to jest? Co najwyżej przebrany za kombi użytkowy pick-up, nic więcej.

Właśnie z takim nastawieniem jechałem po odbiór testowego egzemplarza, jedyne pocieszenie znajdując w tym, że zima w 2006 roku była ostra, nieguszy mnóstwo, a pajero sport miało napęd na cztery koła. Szybko okazało się, że plusów jest nieco więcej. Auto już na pierwszy rzut oka wyglądało na znacznie potężniejsze, niż było w rzeczywistości, niby tylko cztery metry i sześćdziesiąt kilka centymetrów, ale niewiele krótsza Honda CR-V prezentuje się przy nim jak dziecięca zabawka. Wypożyczony egzemplarz, czarny jak smoła, miał w dodatku wszystkie tylne szyby bardzo mocno przyciemnione. Ogromne lusterka w pochromowanych obudowach wyglądały jak uszy Shreka i trochę nie pasowały do całości, ale sporych rozmiarów, niesymetrycznie ustawiony na masce wlot do chłodnicy powietrza i duży spojler umieszczony na górnej krawędzi tylnej, pionowej klapy sprawiły, że auto zyskało naprawdę rasy wizerunek. Wnętrze zdradzało typowo użytkowy charakter, dużo taniego plastiku, wszystko twarde, ale solidne, adnych udziwnień czy bajerów, może poza kompasem. Widoczno z fotela kierowcy naprawdę niezła, jednak prawdziwy zachwyt wzbudził we mnie widok silnika - nawet na biegu jałowym głośny i zachrypnięty, przywodzący skojarzenia z jakimś przestarzałym budowlanym, koparką, ładowarką, ewentualnie czołgiem - gdyby szukał odniesień wojskowych.

Mimo pewnych początkowych wątpliwości, z pajero sport polubiliśmy się bardzo szybko, a każdy przejechany kilometr jedynie wzmocnił naszą sympatię. Auto wyglądało fenomenalnie, a sto trzydzieści sześć

Mitsubishi pajero sport

wysokopr nych koni radziło sobie z nap dem całkiem nie le. Na osi -gni cie setki potrzeba ponad siedemna cie sekund, co jak w przypadku poloneza albo daewoo matiza, jednak w tym samochodzie to zupełnie nie przeszkadza. Wkr cany na obroty silnik za ka dym razem brzmi fantastycznie, d wignia zmiany biegów wymaga u ycia pewnej siły i sporej precyzji, a układ kierowniczy, pozwalaj cy na dokładne manewry w ci kim terenie, na zwykłej szosie zmusza do ci głej uwagi, planowania i ostro no-ci, szczególnie na koleinach, na których auto potrafi zachowa si mało przyjemnie. Nieco mniejszy ni w ci arówce rozstaw kół powoduje, e samochód jedzie krzywo, jedna strona jest wy ej, i wystarcza chwila nieuwagi poł czona z tendencj do prostowania kierownicy, by wyl dowa w przydro nym rowie. Dopiero po kilku godzinach za kółkiem człowiek si do tego przyzwyczaja i automatycznie trzyma odpowiedni kontr . Wtedy nawet wyprzedzanie przebiega całkiem sprawnie: upewniamy si , e mamy wystarczaj co du o miejsca, redukujemy bieg, przeskakujemy kolein , wychylamy auto na lewo, wciskatny gaz do dechy i po kilkunastu sekundach wracamy na prawy pas, ponownie przeskakuj c kolein . Po dwóch dniach zapominamy, e s na wiecie samochodu, w których cała operacja przebiega du o szybciej, sprawniej i bezpieczniej, ale wła nie taka jest cena za ponadprzeci tnie dobre wła ciwo ci terenowe.

Pajero sport bez specjalnego przygotowania mo na na przykład zanurzy w wodzie o gł boko ci pół metra, czego akurat w trakcie prawie dwutygodniowego testu nie miałem okazji sprawdzi , bo wszystkie znane mi akweny były skute lodem. Natomiast dwadzie cia dwa centymetry prze witu i bardzo wysokie k ty, pod którymi mo na wchodzi na przeszkod i bez uszczerbku dla zderzaków z niej zje d a , przydały si podczas wizyty na opuszczonym torze rallycrossowym czy w trakcie spontanicznie zorganizowanego rajdu przeprawowego.

Po kilkunastu dniach sp dzonych za kierownic doceniłem nie tylko spory zapas bezpiecze stwa wynikaj cy z nap du na cztery koła ale równie ogromne mo liwo ci transportowe — po zło eniu tylnej

kanapy przestrzeń ładunkowa ma ponad tysiąc siedemset litrów objętości. Jednak najbardziej podobał mi się surowy, oschły charakter pojazdu, pozbawionego nowoczesnej elektroniki i niepotrzebnych gadżetów, ale jednocześnie niewytworzonego. Szkoda, że zapomniałem o nim, gdy było mi potrzebne auto terenowe - stare discovery, mimo słabszego silnika, jeździ co prawda nieco lepiej, jednak sprawia przy okazji sporo problemów technicznych, chłapie olejem i rdzewieje na potęgę. A papiero, nawet z dużym przebiegiem, po prostu daje radę.

Szukaj • • • • •

Najlepiej wydać nieco więcej i kupić samochód wyprodukowany po 2000, a jeszcze lepiej po 2004 roku. To naprawdę bardzo prosta konstrukcja, w której wszystko można usunąć przy pomocy przysłowiowego młotka, przecinaka i kombinerek.

Unikaj • • • • •

W samochodach zbudowanych na ramie nośnej to właśnie ona jest najważniejszym elementem konstrukcyjnym. Jeśli pojazd uczestniczył w poważnym wypadku i rama została skrzywiona, to w krajach o wysokiej kulturze motoryzacyjnej auto idzie na złom, podobna decyzja zapada, gdy jest poważnie skorodowana. Przed zakupem trzeba więc bardzo dokładnie obejrzeć, również od spodu, szukać śladów ingerencji blacharza, spawów lub miejsc, w których mocowane były specjalne kotwy do prostowania, oraz znaków zaawansowanej korozji. Jeśli znajdziemy miejsce tak zarzewiałe, że przebijemy je rubrem, lub jeśli silnik będzie mokry od wyciekającego oleju, lepiej rozejrzeć się za innym egzemplarzem.

MITSUBISHI PAJERO

Bo jest komfortowe i nie boi się drogi na skróty

Prace nad wielozadaniowym samochodem... dostawczym ruszyły na początku lat siedemdziesiątych, jednak pierwsza generacja pajero, początkowo jedynie w trzydrzwiowym nadwoziu, zadebiutowała wiele lat później, w 1981 roku, po roku trafiła do sprzedaży, a dwa lata później na trasę rajdu Pary - Dakar, gdzie auto bardzo szybko pokazało, co potrafi. Od 1985 do 2007 roku wygrywało dwanaście razy, w tym siedem razy z rzędu od 2001 do 2007, co jeszcze długo zostanie rekordem niemal niemożliwym do pobicia.

Aktualnie sprzedawana, czwarta generacja pojawiła się w 2006 roku, jednak od strony konstrukcyjnej niewiele różni się od samochodu w 1999 roku, nieco inny jest kształt karoserii, przeprojektowano też wnętrza i wzmocniono palety silników, na szczęście pozostano przy dwóch wersjach nadwozia - krótkim, trzyosobowym i wydłużonym, przypominającym bardziej pićciuosobowe kombi.

W obydwu przypadkach, niezależnie od tego, czy to trzecia, czy czwarta generacja, pajero zajmuje sporo miejsca na

parkingu, ma prawie metr czterdzieści centymetrów długości, jest szerokie i wysokie na blisko sto centymetrów, a pod maską pracują benzynowe silniki V6 albo wysokoprężne o czterech cylindrach. Pierwszy ma pojemność 3,5 litra, bezpośredni wtrysk benzyny i dwie cylindry, diesel to 3,2 litra i około sto sześćdziesiąt koni. Po zmianie modelowej pojemność silnika Diesla się nie zmieniła, ale do sprzedaży trafiła mocniejsza, dwustukonna odmiana, za to silnik benzynowy od 2006 roku ma pojemność 3,8 litra i około dwieście koni.

Na polskim rynku wybór używanych egzemplarzy jest spory, nie brakuje też aut bezwypadkowych, niektóre sprowadzono z dziwnych miejsc, na przykład z Emiratów Arabskich. Najtańsze egzemplarze, z 2001 roku, kupimy bez większych problemów za pięćdziesiąt tysięcy złotych, a znacznie taniej, jeśli by miały problem z silnikiem - najczęstszy defekt to uszkodzona pompa wtryskowa. Idealne pająro z 2005 lub 2006 roku kosztuje mniej więcej trzydzieści tysięcy złotych, auta po zmianie modelowej, a więc o rok lub dwa lata młodsze, są o przynajmniej pięćdziesiąt tysięcy droższe.

100

Bardzo szybko, bo zaledwie po roku prowadzenia programów, zdecydowali my, że nasza redakcja, testując co miesiąc kilka, czasem kilkanaście samochodów, powinna robić duże podsumowanie na przełomie roku, tak, by wybrać auta, które zrobiły na nas największe wrażenie, takie, które pozytywnie nas zaskoczyły albo okrutnie rozczarowały. Z doбором odpowiednich kandydatów nie było zbyt dużych problemów, tak samo jak z poszczególnymi kategoriami. Jedną z nich nazwaliśmy roboczo „król szos” — nie chodziło wcale o to, by wskazać auto, w którym czujemy się lepsi od innych, o nie, raczej o sytuację i odczucia podobne do tych, które przeżywali bohaterowie tej

komedii z Markiem Kondratem Pieni dze to nie wszystko, gdy kilka nieprzwyuczajonych do luksusów osób wsiada do mercedesa klasy S i obejmuje ich „jaka taka trwoga, jak w ko cieie”. W tej kategorii najwi ksze szanse maj od zawsze auta obrzydliwie luksusowe, najdro sze, jednak pierwszym zwyci zc , pami tam to doskonale, zostało mitsubishi pajero z ogromnym, benzynowym silnikiem V6 o pojemno ci 3,5 litra i z automatyczn skrzyni biegów. Je dzili my tym samochodem przez tydzie i czuli my ogromny niedosyt. Pot na i bardzo zgrabna sylwetka, muskularna i po sportowemu napompowana, do tego spore koła, elegancka, skórzana tapicerka i wyj tkowo wygodna pozycja za kierownic . Du y silnik z nap dem auta radził sobie wietnie, nawet nie ze wzgl du na oszałamiaj c moc, raczej dlatego, e to jeden z tych samochodów, które doskonale czuj si przy regulaminowych pr dko ciach, wtedy w kabinie jest cicho, przytulnie, a doskonale resorowana kolumbryna polyka kilometry — mo e niekoniecznie szybko, ale w fantastycznym stylu. Nic nie musz nikomu udowadnia , niczym si nie przejmuj , tylko tankuj i jad . Tych tankowa było zreszt sporo - nowoczesny silnik z bezpo rednim wtryskiem benzyny, awaryjny i do kapry ny, je li chodzi o jako paliwa, zu ywał go niestety sporo. Za to diesel, niezale nie od mocy, bez wzgl du na to, czy skrzynia była manualna czy automatyczna, spokojnie wyrabiał si w dziesi ciu litrach na sto kilometrów, co przy tej masie, tym gabarycie, było jak najbardziej do zaakceptowania.

101

Wiele razy nachodziła mnie ch na mitsubishi pajero, kiedy mylałem nawet o fabrycznie nowym - par lat temu, gdy dolar rekordowo potaniał, kosztowały co około stu dwudziestu tyśi cy złotych, a te z dziwnym znaczkim na masce, sprowadzone z krajów arabskich, jeszcze mniej. Samochód na pewno nie straciłby wiele na warto ci, wiedziałem, e za kilka miesi cy wszystko si uspokoi, a po dwóch czy trzech latach auto b dzie kosztowa niemal tyle samo, co w chwili zakupu — i nie myliłem si . W 2008 roku cena dolara spadła do dwóch

złotych, a rok czy dwa lata później znów skoczyła o złotych w górę — fabrycznie nowe pająro kosztowało wtedy nie sto dwadzieścia, ale — z nieco mocniejszym silnikiem — ponad sto osiemdziesiąt tysięcy. Niedawno przymierzalem się do zakupu u ywanego modelu, jednak tym razem zniechęcił mnie ogromna liczba samochodów wystawionych do sprzedania z uszkodzonym silnikiem, czy to benzynowym, czy wysokoprężnym, w którym najbardziej awaryjnym punktem jest pompa wtryskowa — jej naprawa kosztuje mniej więcej cztery tysiące złotych, bardzo drogie jest też sprzągnie, jeżeli zdecydujemy się na skrzynię manualną. Koszty eksploatacji są więc do wysokie, jednak z zakupu całkowicie nie zrezygnowałem. Mam plan, czekam na okazję. Szukam autoprzetartego lewego boku i prawej strony, ale od strony mechanicznej w idealnym stanie, lub odwrotnie, samochodu z małym, udokumentowanym przebiegiem, ale uszkodzonym silnikiem. Cena w jednym i drugim przypadku będzie pewnie dość atrakcyjna, a z napraw poradzę sobie sam. Wydam prawdopodobnie dokładnie tyle samo, co na auto, przy którym nie trzeba, z pozoru, nic robić, ale przynajmniej zyskam pewno, że nie czekaj mnie nieprzewidziane wydatki. Ju kilka razy miałem coś na oku, jednak uparłem się na krótko, trzydrzwiową odmianę - mniej pali, wygląda oryginalnie i nieco lepiej radzi sobie w terenie.

102

Szukaj • • • • • # t <

Sporo jest aut sprowadzonych, które trafiły do Polski nie dlatego, że były rozbite lub zalane wodą, ale ze względu na bardzo korzystny kurs naszej waluty i jednocześnie gwałtowne załamanie rynku w innych państwach. I to właśnie za nimi należy się rozglądać, najczęściej w idealnym stanie technicznym, choć sto nie wymagają wkładu finansowego. Są najdroższe, ale w tym wypadku warto wydać więcej.

Unikaj • • • • • • • • • €

Samochodów z du ym przebiegiem lub bez ksi ki serwisowej i odpowiedniej dokumentacji, powa na usterka silnika jest w tych autach niestety tylko kwestii czasu, a im przebieg wi kszy, tym szybciej spotka nas nieoczekiwany wydatek. Wybór jest tak du y, e mo na sobie pozwoli na grymaszenie i poszukanie bezwypadkowego egzemplarza, tym bardziej, e kiedy nam si znudzi, du o łatwiej b dzie go sprzeda .

RENAULT TWINGO

Bo je d cy, sprawny egzemplarz mo na kupi
za mniej ni tysi c złotych

1 04

Przez długie lata najwi ksze firmy samochodowe nie miały nic ciekawego do zaoferowania klientom zainteresowanym samochodem typowo miejskim. Auta z segmentu A były oszcz dne, czasem praktyczne, ale jednocze nie zupełnie pozbawione polotu, tak, jakby ich projektantom zupełnie na tym nie zale ało. Sytuacja zmieniła si dopiero na pocz tku lat dziewi dziesi - tych, wraz premier renault twingo.

Auto pojawiło si na rynku dokładnie dekad po prezentacji samochodu bardzo podobnego w głównych zało eniach konstrukcyjnych, a zaprojektowanego przez in ynierów z O rodka Badawczo-Rozwojowego Samochodów Małolitra owych w Bielsku-Białej. Beskid z 1983 roku, bo o nim mowa, miał nawet zbliżony, równie opływowy kształt karoserii oraz przesuwany tylny kanap , dzi ki której mo na było w łatwy sposób powi kszyć bagażnik. Niestety, komunistyczne władze nie zdecydowały si na masow produkcj . W Renault na wszelki wypadek poczekano, a

wygasn prawa patentowe polskiej konstrukcji i wtedy na rynek trafiło twingo.

Auto od pocztku cieszyło si sporym zainteresowaniem, było tanie, oszczdne i miało bardzo przyjemn dla oka sylwetk . Było dokładnie tym, czego oczekiwali klienci, uroczym, ale jednocze nie bezpretensjonalnym autem na miasto, idealnym, gdy trzeba zaparkowa lub manewrowa w ciasnej, w skiej uliczkce, jednocze nie bardzo przyzwoicie wykonanym, solidnym, z wygodn pozycj za kierownic i wietn widoczno ci na wszystkie strony, oraz, co nie bez znaczenia, sporym, jak na tak niewielkie auto, бага nikiem.

Po trzech latach przestarzały pi dziesi ciopi ciokorny silnik został zast piony znacznie nowocze niejsz , o kilka koni mocniejsz jednostk , a po kolejnych pi ciu pod mask trafił szesnastozaworowy motor 1,2 o mocy siedemdziesi ciu pi ciu koni, oszczdny i zapewniaj cy niezł dynamik . Ładny, bezwypadkowy egzemplarz z ko ca lat dziewi dziesi tych, wypo- sa ony w du y, otwierany dach, elektryk , a nawet klimatyzacj , kupimy bez wi kszego problemu za mniej ni dwa tysi ce złotych. Najmłodsze twingo, cz sto z niewielkim przebiegiem, kosztuj od czterech do sze ciu tysi cg.

105

Łewnie znaj pa stwo star prawd dotycz c kupowania sprowadzonego, u ywanego samochodu: je li pochodzi z Niemiec, Szwajcarii albo Holandii, jest najcz ciej w bardzo dobrym stanie technicznym, regularnie serwisowany, z kompletem kluczyków i dokumentów, na lakierze nie ma najdrobniejszej ryski, a dywaniki podłogowe s tak czyste, e nie wiadomo, czy buty wystarczy wytrze , czy mo e raczej nale y je zdj . Ale s te kraje, w których o samochody, zwłaszcza w du ych miastach, nie dba si wcale. Absolutnymi mistrzami wiata w objaniu i rysowaniu karoserii, urywaniu zderzaków i rozrzucaniu

okruszków w kabinie s Francuzi. Ilekro jestem w Pary u czy te do-
wolnym du ym francuskim mie cie, widz mnóstwo samochodów
(jest ich zdecydowanie wi cej ni nowych i ładnych), którymi w Polsce
wstydziłoby mi si je dzi : poobijanych, wymagaj cych pilnej wizyty
u lakiernika. Zawsze patrzyłem na to z niesmakiem - przecie to sa-
mochód, trzeba o niego dba , ale ostatnio powoli zaczynam rozumie ,
o co w tym wszystkim chodzi, i szczerze mówi c, czasem troch im
zazdroszcz , e takimi głupotami, jak p kni ty zderzak, zupełnie si
nie przejmuj . Mało tego, przez okr gly miesi c miałem okazj y
dokładnie tak samo, jak oni. A wszystko przez przypadek.

106

Przeł darka Firefox, z której najcz ciej korzystam, wzbogacona
jest u mnie w cał mas zakładek. Je li potrzebny mi du y samochód
dostawczy z otwart skrzyni , pojawiaj si skróty do portali ogłosze-
niowych i aukcyjnych zatytułowane „doka”, „prycza”, ustawione tak,
by jednym klikni ciem sprawdzi , co nowego wystawiono do sprzeda-
nia w ci gu ostatnich dwóch godzin. Nie musz dodawa , e je li cze-
go naprawd intensywnie szukam, to sprawdzam du o cz ciej...

Dwa lata temu wymy liłem sobie, e przydałoby mi si małe, tanie
auto do je d enia po mie cie, takie, z którego korzystałbym w mo-
mencie, gdy który z kolegów dziennikarzy rozbije zarezerwowany dwa
miesi ce wczesniej samochód testowy lub gdy jaki oblegany termin
b dzie tak obsadzony, e w parku prasowym nie ostanie si nawet biała
panda. My lałem o aucie, które bez problemu mógłbym zostawi czy
wr cz porzuci na ulicy, na tydzie , w obcej dzielnicy. Postanowiłem
wi c sobie co takiego sprawi i mimo e ustawiłem zaporowe, wyda-
wałoby si , kryteria, liczyłem na jakie trafienie. Przede wszystkim auto
miało by tanie, to znaczy kosztowa mniej ni tysi c pi set złotych,
z wa nym przeł dem i ubezpieczeniem, z oszcz dnym silnikiem pod
mask - najlepiej mały diesel lub motor benzynowy o niewielkiej po-
jemno ci, z instalacj gazow . I co najwa niejsze, jego wygl d nie po-
winien budzi zainteresowania złomiarzy, ani zach ca stra y miejskiej

do przyklejenia na szybie wezwania do usunięcia wraku w ciągu miesiąca.

Niemno liwe? Pierwszej nocy, siedziałem przy komputerze i przeglądałem ogłoszenia, trafiłem na aukcję rozpoczętą dosłownie piętnaście minut wcześniej. Czarne Renault Twingo z 1998 roku, z gazem, elektryką i dużym, materiałowym szyberdachem, przebieg sto siedemdziesiąt tysięcy kilometrów. Dokładnie obejrzałem zdjęcia, nie zauważyłem żadnych uszkodzeń blacharskich czy rdzy. Wczytałem się w opis, w którym sprzedawca zaznaczył, że do wymiany jest tylkoisko i klocki hamulcowe. Sprawdziłem, ile kosztują te części, kliknąłem „kup teraz” i od razu przelałem całą kwotę, dziewięćset złotych, na wskazane konto tak na wszelki wypadek, gdyby właściciel doszedł do wniosku, że wycenił samochód zbyt nisko. Po udanym zakupie posiadałem spłatę.

Następnego dnia rano zadzwoniłem i umówiłem się na odbiór samochodu. Młody człowiek, nie był, delikatnie mówiąc, zbyt miły, raczej sfochowany, tak, jakby ktoś wykorzystał jego błęd. Jestem jednak przekonany, że gdyby ustawił cenę dwa razy wyższą, auto wisiałoby w ogłoszeniach przez dwa miesiące. Odebrałem dokumenty, podpisaliśmy umowę, po czym usiadłem w Renault Twingo - po raz drugi w życiu. Pierwszy na fotelu kierowcy. Silnik przyjemnie mruknął i odpalił bez żadnego problemu, od razu pojechałem na zakupy: dwie nowe tarcze, klocki i dwa tylkoiska. Nie wydałem nawet trzystu złotych, a kilka godzin później miałem już auto na podnośniku. Dokładnie je obejrzałem, było w zaskakująco dobrym stanie — korozji brak, zawieszenie bez luzów. Porządny, mały samochód za niewielkie pieniądze. Nie leżałem w nim czułem, choć do centralnie umieszczonego przódkiem ciomierza musiałem się przyzwyczaić, podobnie jak do tego, że wokół mnie było bardzo mało blachy, w razie wypadku... Strach pomyśleć, i lepiej nie myśleć. Za to zużycie paliwa okazało się zdumiewająco niewielkie - po mieście około sześciu litrów gazu na sto kilometrów, taniej chyba się już nie da, a dynamika, jak na pięćdziesiąt pięć koni, całkiem niezła.

Czarnym twingo je dziełem przez miesiąc, w tym czasie zdecydowanie przesunę zderzakiem jakimi mietnikami, obijając drzwi o słupki na parkingu podziemnym i zatrzasnąłem w środku kluczyki. Fajne uczucie — zupełnie się nie przejmowałem. Rozstaliśmy się, gdy z obsługiwanego przeze mnie filmu wrócił czarny fiat 500.

Poobijane twingo wystawiłem do sprzedania za tysiąc dwieście złotych, chociaż zgłosił się w ciągu piętnastu minut, po godzinie odebrał auto. Nie straciłem ani złotówki, a zyskałem cenne doświadczenie — nawet w Polsce można być jak Francuz i zupełnie nie przejmować się swoim samochodem — pod warunkiem że to najtańsze renault twingo.

Szukaj • • • • • • • •

108

Auta bezwypadkowe, bo tylko wtedy ocynkowane nadwozie nie będzie przerdzewiało. Instalacja gazowa znacznie obniży i tak niewielkie koszty eksploatacji i nie będzie sprawiała większych problemów.

Unikaj # # # # • # # • • <

Aut uszkodzonych blacharsko lub w złym stanie technicznym — ich naprawa może być nieopłacalna.

SEAT LEON CUPRA

Bo prawdziwe jest stwierdzenie, że to, co najlepsze, już było

Przez tą przez Volkswagen'a hiszpańska marka, podobnie jak Skoda, rozkwitła dopiero wtedy, gdy zaczęła korzystać z zaawansowanych rozwiązań technicznych niemieckiej firmy.auta powstawały na wspólnych platformach podłogowych, montowano w nich czysto doskonałe silniki i skrzynie biegów. To, co w latach osiemdziesiątych było wyśmiewane z powodu słabego zabezpieczenia przed korozją, czy stłuczeniami awarii przesadnie skomplikowanych silników, nagle stało się proste i niezawodne, a przy okazji po niemiecku solidne i ergonomiczne. Hiszpański temperament z hasła reklamowego był raczej pustym sloganem, choć faktycznie, niektóre modele mogły się podobać.

W przypadku pierwszej generacji Leona, produkowanego od 1999 roku, wykorzystano podzespoły znane już i sprawdzone w Audi A3 czy Skodzie Octavii oraz Volkswagenu Golfie czwartej generacji, tylko że przykryto je bardzo atrakcyjnym, podobającym się tak i dziś, karoserią. Wybór silników oferowano spory, najstarsze,

Do codziennego użytku

pozbawione doładowania diesle miały sześć dziesięć lub osiem koni, motory benzynowe o pojemności 1,4 zaledwie siedemdziesiąt koni, za to najmocniejsze a dwieście dwadzieścia koni przy dwudziestozaworowym silniku 1,8 turbo lub sto pięćdziesiąt przy wysokoprężnym 1,9 TDI. Napęd najczęściej trafiał na przedni oś, choć przy najmocniejszych silnikach Diesla można było dokupić dołączany przy pomocy sprężarki Haldex napęd na cztery koła, identyczny jak w golfie 4Motion. Auto, niezależnie od wersji silnikowej, cieszyło się w Polsce sporadyczną popularnością, głównie za sprawą nieco niższej, niż w przypadku Volkswagena, ceny i również dobrych właściwości jezdnych.

Produkcję zaprzestano w 2006 roku, jednak Leon do dziś ma wielu fanów. Zadbany egzemplarz, ze słabym silnikiem benzynowym lub dieslem, kupimy za dziesięć - dwadzieścia tysięcy złotych, a płacąc trzy tysiące więcej, możemy liczyć na najmocniejszego, stu pięćdziesiąt koni diesla. Na Cup R z motorem dwieście dwadzieścia koni lub FR z napędem na cztery koła trzeba przeznaczyć minimum dwadzieścia, a na naprawę ładnie sztuk nawet dwadzieścia tysięcy złotych, i naprawę warto to zrobić, „erka” przyspiesza do setki w niecałe siedem sekund i można je rozpędzić do ponad dwustu czterdziestu kilometrów na godzinę.

Gdy pod koniec 2003 roku zacząłem organizować pracę własnej, radiowej redakcji motoryzacyjnej, wraz z programem dostałem to, o czym marzy chyba każdy miłośnik samochodów — nieograniczony dostęp do wszystkich najnowszych modeli. Jednak ze starszymi był już pewien problem.

Seatę Leona podziwiałem od samego początku, przepadałem i nadal przepadam za wspaniałą zgrabną sylwetką, agresywnie rozrysowanym przodem i bardzo charakterystycznym, eleganckim i do dziś atrakcyjnym

tyłem. Uwielbiam te prostot i ergonomi deski rozdzielczej, która - co prawda - nie grzeszy urod , ale doskonale spełnia swoje zadanie, skoro niemal si jej w tym samochodzie nie zauwa a. Leon podobał mi si tak bardzo, e gdy kiedy , jeszcze pod koniec lat dziewi dziesi tych, kolega zaproponował mi przeja d k , odmówilem, boj c si , e słaby benzynowy silnik o mocy siedemdziesi ciu pi ciu koni oka e si rozczarowaniem. Z tego samego powodu, kilka lat pó niej, zrezygnowałem z testu jakiej redniej wersji, z klekocz cym motorem 1,9 TDI o mocy dziewi dziesi ciu koni. Wytlumaczyłem przedstawicielowi hiszpa skiej marki bardzo dokładnie, na czym polega mój problem z leonem, i chyba zostałem zrozumiany, bo kilka dni pó niej zapisałem w kalendarzu samochod, dzi ki któremu miałem szans ocali moj wyidealizowan wizj tego modelu. Na dwa tygodnie, w dodatku w trakcie jakiego dlugiego weekendu, dostałem óltego leona cupr R z benzynowym motorem 1,8, o mocy dwustu dwudziestu pi ciu koni, czyli najmocniejsz seryjnie produkowan odmian .

Oszalałem na punkcie tego samochodu do tego stopnia, e przez dwa tygodnie prawie z niego nie wysiadałem. W tym samym czasie , miałem jeszcze do dyspozycji luksusowo wyposa onego mercedesa klasy E i chryslera grand voyagera, ale ka dym z nich przejechałem jakie czterdzie ci kilometrów - tyle dzieliło redakcj od wspólnej siedziby koncernu Daimler-Chrysler. Za to leonem zrobiłem ponad trzy tysi ce kilometrów. Spodobał mi si od razu, byt twardy, sztywny, czuły, a przy okazji potwornie szybki i równie rewelacyjnie skuteczny. Sze ciobiegowa skrzynia manualna pozwalała na błyskawiczn , precyzyjn zmian przeło enia, doładowany silnik miał tak ogromny potencjał, e wystarczyło troch wilgoci na drodze, eby koła buksowały nie tylko na pierwszym i drugim, ale czasem równie na trzecim biegu. Cichy gwizd turbospr arki i błyskawicznie osi gaj cy wysokie obroty motor dodatkowo podnosiły emocje, a i tak było ich mnóstwo, przede wszystkim z powodu nastawów zawieszenia.

Fabryczny cupr R je dzi si troch tak, jak rajdówk , trudno porówna ten samochód z jakimkolwiek innym, standardowym modelem. Niskoprofilowe opony zawsze zmniejszaj poczucie komfortu, ale w tym przypadku wyczuwalne były najdrobniejsze niedoskonałości asfaltu, a nawet wymalowane na nim pasy. Oficjalny czas potrzebny na osi gniecie setki to nieco poniżej siedmiu sekund - niby żadna rewelacja, wszystkie usportowane kompakty, niezależnie od marki, robi to równie szybko - ale dzięki temu, że tu nie można na sobie pozwolić nawet na chwilę dekoncentracji, trzeba by całkowicie skupionym na jeździe, wrażenia są porównywalne jedynie z autami cztery razy droższymi, jak Porsche 911 czy sportowe BMW M3.

Seat Leon Cupra R nie jest samochodem, który można na prowadzić jednórką, nie da się jednocześnie rozmawiać przez telefon i skutecznie zmieniać pas lub biegi, cały czas potrzebne są maksymalna atencja i skupienie. W trasie za, nawet podczas jazdy ze stałą prędkością, nawet po idealnie płaskiej nawierzchni, trzeba zapomnieć o przekaskach - bardzo łatwo się nimi pobrudzić, do ugaszenia pragnienia polecam za tyłu napoje w plastikowych butelkach, szklana cały czas objęta się ożywi. Naprawdę, nie artuje.

Nigdy wcześniej jednak, ale te nigdy poprzedni samochód tej klasy nie zrobił na mnie tak kolosalnego wrażenia - nawet wyrażenie mocniejszy następcą, zademonstrowany w 2009 roku, z dwulitrowym motorem TSI o mocy dwustu sześćdziesięciu koni, rozpędzający się do setki w 6,2 sekundy. Auto, zbudowane na golfie V, jest zdecydowanie cieższe, a o czterdzieści koni mocniejszy silnik, choć z doładowaniem, ale też z bezpośrednim wtryskiem benzyny, pracuje bez wyrażonego kopnięcia, bez tych emocji towarzyszących chwili, w której turbo zaczyna pracować najwydajniej. Nawet zawieszenie jest zupełnie inne, bardziej komfortowe, mniej sztywne — strata czasu i pieniędzy. Jeśli szukacie najlepszego hot hatcha, to jest nim Seat Leon Cupra R pierwszej generacji.

Szukaj • • • • • • • • •

Auta lekko uszkodzone, z jednym b d dwoma elementami do lakierowania, ale sprowadzone z kraju, w którym dba si o samochody, na przykład z Niemiec, mog by w doskonałym stanie technicznym w ko cu zostały wycofane z ruchu z powodu stłuczki, a nie zam - czonego silnika. Ten ma by suchy, wkr ca si na obroty bez adnych wyra nych przerw czy niepokoj cych wibracji, a skrzynia musi pracowa bez zastrze e .

Unikaj • • • • • • • • •

Aut po tuningu elektronicznym (z tego silnika mo na wycisn cztery- sta koni i wi cej) - mog by bardzo zu yte. W tak mocnych samochodach wa na jest idealnie ustawiona geometria, je li dany egzemplarz uczestniczył w wypadku, warto j sprawdzi , w przeciwnym razie auto mo e ci ga podczas ruszania i hamowania, b dzie te szybciej ci lo opony.

TOYOTA PRIUS

Bo jest wyjątkowo oszczędna i można na niej jeździć bezgłownie

Kariera samochodów hybrydowych, a więc wyposażonych w dwa rodzaje napędu, rozpoczęła się wraz z pierwszą generacją toyoty prius, zaprezentowaną w 1997 roku. Auto nie wyróżniało się z zewnątrz niczym szczególnym, wyglądało trochę jak niedostępna w zasadzie w Europie toyota echo, bardziej tak naprawdę toyota yaris, tylko że w nadwoziu niewielkiego sedana.

Pierwszy prius, produkowany do 2003 roku, nie odniósł większego sukcesu. Sprzedano nieco ponad sto dwadzieścia tysięcy egzemplarzy - za mało, by było to opłacalne, ale wystarczająco dużo, by zaistnieć i przekonać ludzi do napędu hybrydowego, zwłaszcza że użytkownicy tych aut bardzo je sobie chwalili - owszem, były nijakie, ale te bezawaryjne i bardzo oszczędne.

Przetarty szlak przydał się w chwili, gdy do sprzedaży trafiła druga generacja. Twórcy tego samochodu bardzo uważnie wsłuchali się w krytyczne głosy i postanowili zbudować auto, które będzie nie tylko ładne i zgrabne, ale również, co bardzo ważne,

Toyota prius

zupełnie inne od wszystkiego, co je dzi po drogach. Potencjalnym klientom zapewniono mo liwo zamanifestowania proekologicznych pogl dów, poza tym drugiego priusa, ze wzgl du na futurystyczn , bardzo opływow lini nadwozia, trudno pomyli z jak kolwiek inn toyot . Zadbano te , niejako przy okazji, o tych, którzy narzekali, e to najzwyczajniejszy samochód, prosty w obsłudze, ale jednocze nie pozbawiony jakichkolwiek gad etów, umo liwiaj cych cieszenie si z nowoczesnej, ukrytej w nadwoziu technologii. Wła nie dla nich w kabinie zamontowano du y, dotykowy wy wietlacz - dzi ki niemu mo na było zmienia ustawienia radia i klimatyzacji, ale przede wszystkim obserwowa , co w danej chwili dzieje si z samochodem.

Drugi prius stał si autem wietnie wpisuj cym si w zmiany zachodz ce na pocz tku XXI wieku, odpowiednikiem iPoda w wiecie motoryzacji, pozwalaj cym na ujawnienie tego, kim jeste my, albo raczej tego, jak chcieliby my by postrzegani.

O ile w Stanach Zjednoczonych druga generacja priusa okazała si spektakularnym sukcesem - do zako czenia produkcji w 2009 roku wi kszo z prawie miliona dwustu tysi cy egzemplarzy sprzedano wła nie tam - to w Europie poszło ju nieco gorzej, a w Polsce zupełnie beznadziejnie. Auto trafiło do sprzedawcy pó no i było wyj tkowo drogie. U ywane egzemplarze równie nie nale do przesadnie tanich - na co , co je - dzi, w miar wygl da i nie wymaga natychmiastowej naprawy, trzeba wyda minimum dwadzie cia tysi cy złotych.

Pomysł sam w sobie jest genialny — auto zu ywa przecie najwi cej paliwa wtedy, kiedy rusza lub przyspiesza - gdy pr dko si ustabilizuje, spalanie zauwa alnie spada. Wykorzystanie silnika elektrycznego w roli nap du wspomagaj cego wydaje si jak najbardziej sensowne. Ale sk d wzi pr d? Mo na zamontowa du e i ci kie pakiety akumulatorów

i w mówi właściwie cieleświ samochodowi, a nie b dzie proekologiczny, je li codzienne ubrudzi sobie r ce kablem od ładowarki, albo wykorzysta energię, której w każdym samochodzie marnujemy mnóstwo. Nawet gdy delikatnie naciskamy hamulec, to energia kinetyczna zamienia się na ciepło — okładziny klocków trawi bowiem o tarcz. Auto wytraca prąd, a energia ucieka bezpowrotnie — tymczasem w toyocie z napędem hybrydowym można ją zamienić na prąd, ten magazynować w pakiecie niewielkich akumulatorów i wykorzystać wtedy, kiedy będzie to najbardziej potrzebne, czyli podczas ruszania. Pomysł jest tak prosty, a nie dziwny, i dopiero pod koniec XX wieku ktoś postanowił zastosować go w praktyce na szeroką skalę, jednak prawdziwa rewolucja nastąpiła latami później.

Pierwsza generacja toyoty prius była autem pozbawionym charakteru, ale druga wyróżniła się bardzo wyraźnie, co stanowiło dodatkowy argument, zwłaszcza że nie interesowało nas tak naprawdę oszczędzanie na paliwie, a raczej demonstrowanie wszystkim dookoła naszej dbałości o środowisko.

Auto miało bardzo charakterystyczny i do dziś rozpoznawalny pierwszy rzut oka sylwetkę, oraz coś, dzięki czemu niecodzienna technologia stawała się przyjazna i przyjemna — wspomniany dodatkowy ekran. Na nim można było odczytywać bardzo dokładne raporty dotyczące spalania oraz ilości odzyskanej energii, albo podglądać, w czasie rzeczywistym, co dzieje się z samochodem — czy pracują obydwa silniki, czy tylko jeden, ile prądu zostało w akumulatorze oraz czy jest on w danym momencie doładowywany czy rozładowywany.

Gdy pierwszy raz, bodaj w 2005 roku, zabrałem na tygodniowy test nowiutkiego toyoty prius, z wyświetlanymi na ekranie informacjami starałem się współpracować i jak najlepiej je wykorzystywać, dzięki czemu po kilku dniach potrafiłem bez większego problemu uzyskać, deklarowane przez producenta, niewielkie zużycie paliwa. Wystarczyło delikatnie ruszyć, korzystać chwilę długo z napędu elektrycznego, a potem chwilę podczas jazdy i dla przykładu zejść z gazu, jeśli widziałem,

Toyota prius

e za kilkanaście sekund i tak trzeba będzie hamować. Dzięki temu akumulator się doładowywał i na następnych wiatłach samochód ruszał cichutko, korzystając jedynie z silnika elektrycznego.

Toyota prius, choć początkowo podchodziłem do niej bardzo nieufnie, błyskawicznie stała się jednym z moich ulubionych samochodów. Była oszczędna, co bardzo mi się podobało, umiała, przy delikatnym traktowaniu, przejechać dwóch kilometrów w absolutnej ciszy, bez motoru spalinowego i miała futurystyczne, nie tylko zaprojektowane i dobrze wykonane wnętrza. Centralnie umieszczony wiatłacz wymagał pewnego przyzwyczajenia, podobnie jak dziwnie leżąca w dłoniach owalna kierownica, jednak znajdujące się na niej przyciski pozwalały na sterowanie radiem i umiała obsługiwać klimatyzację — można regulować temperaturę, zamknąć obieg powietrza lub włączyć ogrzewanie tylnej szyby — sprytnie i pomysłowo.

Rzut oka w dane techniczne może być nieco mylący, bo silnik elektryczny ma aż sześćdziesiąt siedem koni i ogromny moment obrotowy, czterysta niutonometrów, do tego spalinowe siedemdziesiąt sześć koni i sto pięćdziesiąt niutonometrów, co w sumie powinno przekładać się na genialne osiągnięcia. Połączona moc dwóch rodzajów napędu nie da się jednak zsumować w tak prosty sposób, i chociaż to sto pięćdziesiąt koni, wynik może być mało imponujący, ale i tak, proszę mi wierzyć, trudno narzekać.

Przy maksymalnej, co na niemieckiej autostradzie miałem okazję sprawdzić wielokrotnie, to równo osiemdziesiąt kilometrów na godzinę, choć w kabinie jest już wtedy bardzo głośno, silnik wyje jak opętany i czterdziestopięciolitrowy zbiornik benzyny opróżnia w ciągu dwóch godzin. Za ten czas potrzebny na osiągnięcie stu kilometrów na godzinę jest więcej niż przyzwoite — około jedenaście sekund, jednak odbywa się to w przedziwny sposób — auto gwałtownie rusza i utrzymuje bardzo wysokie obroty w okolicach czerwonego pola, cięgle i równomiernie przyspieszając. Skrzynia bezstopniowa, w której mamy, w zależności od sposobu liczenia, jedno, lub nieskończoną ilość

przeło e , przewa nie w sposób skuteczny psuje przyjemno jazdy, jednak w priusie działa wietnie i pasuje idealnie do samochodu, którego najwa niejszym celem jest zu ywa jak najmniej paliwa.

Czy mógłbym je dzi na co dzie toyot prius? Kiedy wydawało mi si to bardzo ryzykowne, ale od kilku lat, ilekro obsługiwałem motoryzacyjnie jaki film lub serial, w którym miałem spor dowolno przy doborze samochodów, próbowałem j kupi .

Obejrzałem kilka mniej lub bardziej delikatnie rozbitych aut, jednak nawet je li szkoda blacharska była niewielka, to przebieg ogromny, wn trzy potwornie zaniedbane, i z jakich powodów nie dało si uruchomi silnika, co, według sprzedaj cego, wynikało na pewno z jakiej drobnej usterki bezpiecznika, a według mnie wygl dało na problem, z którym na pewno sobie nie poradz .

W 2012 roku dostałem jednak bardzo konkretne zamówienie - jeden z bohaterów serialu miał je dzi wła nie toyot prius. Samochodu potrzebowali my przynajmniej na kilka miesi cy, a e w tym czasie, zgodnie ze scenariuszem, miał zosta uszkodzony, i niemal pewne było, e przy tak długim u yczeniu zostanie nieco zdewastowany, odpadały auta z oficjalnego przedstawicielstwa. Trzeba było co kupi , jednak bardzo szybko okazało si , e wyboru, jak si zreszt zd yłem przekonana wcze niej, zbyt du ego nie ma. Najta sze egzemplarze wyceniano na jakie trzydzie ci tyśi cy złotych, rozbite były, rzecz jasna, ta sze, jednak aden — po naprawie i załatwieniu formalno ci zwi zanych z rejestracj - nie kosztowały wyra nie mniej.

Gdy byłem ju bliski kapitulacji i kupienia najta szego sprawnego i je d cego egzemplarza, zadzwonił do mnie syn nie yj cego, zaprzyja nionego wła ciciela salonu z autami luksusowymi. Likwidował firm taty, miał kilka samochodów, troch cz ci i najch tniej pozbyłby si wszystkiego od r ki. Nie mogłem sobie pozwoli na zamro nie kilkuset tyśi cy złotych w niesprzedawalnych, pi cio- czy o mioletnich jaguarach, ale toyot prius, zarejestrowan i ubezpieczon , obiecałem

Toyota prius

wzi od razu. Dostałem kilka zdjęć, na których samochód prezentował się naprawdę dobrze, nawet w kabinie, gdzie bardzo łatwo dostrzec wikszy przebieg.

Zaproponowana cena, trzynaście tysięcy złotych, była tak niska, że nie zastanawiałem się ani chwili, choć zostałem wyraźnie uprzedzony, że samochód jest uszkodzony.

- Co konkretnie nie działa?

Tego nie wiadomo, auto je działo, ale pojawił się problem z hamowaniem, co - jak się domyślałem - mogło mieć związek z układem hybrydowym.

Zrobiłem przelew, wziąłem lawetę i tego samego dnia przywiozłem toyotę do swojego warsztatu. Auto wyglądało nieźle - przyjechało ze Stanów jako prawie nowe, oczywiście trochę rozbite, z niewielkim przebiegiem jedenastu tysięcy mil, czyli około siedemnastu tysięcy siedemset kilometrów. Naprawiana była cała prawa strona, prawdopodobnie samochód wpadł na barierki.

Po naładowaniu małego, dwunastowoltowego akumulatora, martwy pojazd ożył i był w stanie przemieszczać się o własnych siłach, chociaż faktycznie wszystko wskazywało na to, że hamowało jedynie przednie prawe koło. Nie martwiłem się jednak, bo znałem kogoś, kto umiał to naprawić, a poza tym trafiłem na prawdziwą okazję. Auto w środku prezentowało się doskonale, a serial zaczynał się za dwa miesiące — miałem mnóstwo czasu.

Niepokoje zaczęły się po miesiącu. Mój specjalista od hybrydowych toyot i lexusów był tak obłożony robotą, że pierwszy wolny termin zaproponował bardzo odległą, prius trafił więc do autoryzowanej stacji Toyoty. Tam wymieniono pompki hamulcowe, co nie przyniosło żadnych efektów, i kilka elektrycznych modułów, co w końcu dało jakiś rezultat, bo zniknęła groźna czerwona kontrolka i auto zaczęło hamować. Zapłaciłem sporo, ale przynajmniej miałem pewność, że wszystko jest OK.

Tego samego dnia pojechałem na przegląd techniczny - do stacji miałem trzy, może cztery kilometry. Diagnostyci cmokali z zachwytem, samochód wyglądał jak nowy nie tylko w kabinie, ale również od spodu. Dostałem pieczęć i zadowolony ruszyłem w stronę domu, ale po kilometry zapaliła się znana kontrolka i auto, bez ostrzeżenia, niemal całkowicie straciło hamulce, tak jakby sprawny, choć zapowietrzony, był tylko prawy przód.

Na ASO Toyoty nie miałem już ochoty, choć to tam powinienem domagać się skutecznej naprawy, jednak do rozpoczęcia zdjęć zostało tak niewiele czasu, że potrzebowałem kogoś, kto już zna się na tych autach, a nie dopiero biegać się uczył, na mój koszt, za to na własnych błędach.

Mój specjalista szczęśliwie zgodził się, jednak przyjechał samochód w trybie ekspresowym, ale po kilku dniach przestał odbierać telefony. Podjechałem do niego - sprawdzał właśnie całą instalację elektryczną ukrytą pod konsolą. Nie miał pojęcia, co się dzieje, ani co może być przyczyną nagłej utraty ciśnienia w układzie hamulcowym. Krok po kroku kontrolował wszystkie moduły, by po tygodniu odkryć głównego winowajcę - komputer odpowiedzialny za układ kontroli trakcji obniżał napięcie, a reszta wariowała i wchodziła w tryb awaryjny.

Gdy na tydzień przed rozpoczęciem zdjęć odebrałem naprawione auto, postanowiłem niemal z niego nie wysiadać, musiałem mieć pewno, że zostało naprawione skutecznie. Było, przez pięć dni, po czym znowu wysiadły hamulce. Znowu laweta, znowu warsztat, a następnego dnia rozpaczliwe poszukiwanie priusa, który nadawałby się do jazdy. Mając nóż na gardle, co znalazłem, potwornie przepłaciłem, ale zlecenie zrealizowałem, a moja Toyota została skutecznie naprawiona dopiero po dwóch miesiącach. Nie mogłem na nią patrzeć, ale przez trzy kolejne miesiące jeździłem tym autem regularnie, by upewnić się, że faktycznie wszystko jest w porządku. Potem wystawiłem je do sprzedania.

Miało jakie dwadzieścia tysięcy kilometrów przebiegu i wyglądało w kabinie jak nowe, więc szybko znalazło nabywcę, którego

Toyota prius

o wszystkich przygodach uczciwie poinformowałem, dałem nawet pół roku gwarancji. Niestety, po kilku miesiącach znowu coś się popsuło, nowy właściciel zadzwonił z pretensjami, ale postanowił naprawić usterki na własny koszt i pewnie je zrobił przy użyciu priusa do dziś.

Szukaj • • • • • • • • • •

Bardzo skomplikowana technologia ukryta pod maską oraz pakiety akumulatorów w tylnej części pojazdu uniemożliwiają skuteczną naprawę aut powypadkowych lub co najwyżej po drobnej stłuczce. Baterie układu hybrydowego muszą mieć pełną pojemność - ich wymiana będzie bardzo droga. Można to zweryfikować w autoryzowanej stacji obsługi albo samodzielnie, delikatnym jazdem i hamowaniem silnika ładując akumulatory do pełna, a potem, w trybie elektrycznym, sprawdzając, ile jesteśmy w stanie przejechać. Wynik poniżej jednego kilometra oznacza, że pojemność baterii jest już znacznie ograniczona — powinny starczyć na minimum półtora do dwóch kilometrów.

Unikaj • • • • • • • •

Samochodów z jakiegokolwiek oznakami powypadkowych napraw blacharskich, aut z dużym przebiegiem (powyżej dwustu tysięcy kilometrów) oraz uszkodzonych mechanicznie lub elektronicznie. Problemem nie jest brak takich - tylko niektóre trzeba sprowadzać z USA — raczej fakt, że w Polsce jest tylko kilka osób, które znajdują się na tych autach na tyle, by je skutecznie, w razie problemów, naprawić. Podobno jeden z tych specjalistów pracuje w którejś z autoryzowanych stacji, niestety, nie wiem w której.

N/OLKSWAGEN SCIROCCO R

Bo dostarcza mnóstwa emocji i jest niezwykle skuteczny

122

Zaledwie pięćdziesiąt koni miała pierwsza generacja Volkswagena Scirocco, zademonstrowana wiatu przy okazji targów motoryzacyjnych w Genewie, w 1974 roku. Czas potrzebny na osiągnięcie setki - ponad sześć sekund - nie był imponujący, a prędkość maksymalna, jak na auto o sportowym zacięciu, również nie robiła wielkiego wrażenia, zwłaszcza na pozbawionych ograniczeń niemieckich autostradach. Jednak solidna konstrukcja, oparta na podzespołach Volkswagena Golfa pierwszej generacji, spotkała się ze sporym zainteresowaniem klientów, głównie ze względu na bardzo ciekawą, atrakcyjną stylizację nadwozia.

Na mocniejsze wersje nie trzeba było długo czekać, a topowa odmiana GTI z silnikiem 1,6 o mocy stu pięćdziesięciu koni i mechanicznym wtryskiem benzyny do dziś może sprawić sporo frajdy, skoro potrafi jechać ponad sto osiemdziesiąt kilometrów na godzinę i rozpędzić się do setki w zaledwie osiem i pół sekundy.

Volkswagen scirocco R

Do 1981 roku sprzedano ponad pół miliona egzemplarzy scirocco, licząc po cichu na to, że druga generacja, o udanej, muskularnej sylwetce, równie okazała się sukcesem - przez jedenaście lat klienci kupili jednak niecałe trzysta tysięcy egzemplarzy. W porównaniu z fordem capri była to sromotna porażka, nawet przestarzały opel manta znalazł więcej fanów. Nic zatem dziwnego, że zmieniono nazwę - nastąpił model, zresztą o bardzo podobnej stylistyce, nosił miano corrado i konkurował przede wszystkim z wystrzałowym calibr. Znowu przegrał sportowy opel przyćmił ponad dwa razy więcej klientów, w Volkswagencie nie pieszono się więc z wypuszczeniem na rynek następcy.

Sportowe auto, zbudowane w oparciu o podzespoły kompaktowego golfa tej generacji, pojawiło się dopiero w 2008 roku, jednak teraz, chyba po raz pierwszy w historii, trafiło na bardzo podatny grunt. Niemiecka konkurencja nie miała nic ciekawego do zaoferowania, zarówno Opel jak i Ford zrezygnowały z oddzielnego, sportowego modelu. Również próbowało podnieść Volvo z C30 i Peugeot, z węgłowodami jak nuto koncepcyjne, ale jednak cym jak wóz na drewnianych kołach modelem RCZ. Szybko jednak okazało się, że nie są one w stanie dogonić nowego scirocco - jego doskonałe właściwości jezdne i mocne, dostarczające sporych wrażeń silniki pokonały konkurencję.

Auto dostępne jest z motorami wysokoprężnymi 2,0 o mocy stu czterdziestu lub stu siedemdziesięciu koni albo benzynowymi, bardzo awaryjnymi, doładowanymi 1,4 o mocy stu dwudziestu dwóch lub stu sześćdziesięciu koni. Najmocniejsze wersje mają pod maską dwulitrowy silnik turbo o mocy dwustu, dwustu dziesięciu lub dwustu sześćdziesięciu koni. Egzemplarze z początku produkcji mogą sprawić sporo problemów,

związanych głównie z częstymi i poważnymi awariami motorów benzynowych, ale chyba żadne inne auto tej klasy nie dostarczy tylu wrażeń, co Scirocco z dwusprzęgłową skrzynią DSG i silnikiem o mocy ponad dwustu koni. Fabrycznie nowe, z gwarancją, kosztuje około stu dwudziestu tysięcy złotych, używane, pięcioletnie, w idealnym stanie, można kupić za mniej niż pięćdziesiąt tysięcy.

Jednym z moich pierwszych aut, jeszcze pod koniec lat dziewięćdziesiątych, był Volkswagen Corrado VR6, wiec do zbudowanych na bazie Volkswagena Golfa usportowionych z wyglądem hatchbacków mam oczywisty sentyment.

W przypadku najnowszej wersji Scirocco trudno mówić o jakimś wyjątkowym podobieństwie, jednak pewne wspólne cechy są bardzo widoczne. Auto nie zajmuje dużo miejsca, nie jest nadmiernie usportowione niskim nadwoziem czy niewielkim prześwitem, za to ma muskularny i atletyczny charakter - dokładnie tak samo wyglądały Scirocco pierwszej i drugiej serii, a także Corrado.

124

Platforma podłogowa Volkswagena Golfa tej generacji to jedna z najlepszych rzeczy, jakie przytrafiły się miłośnikom motoryzacji w XX wieku. Wielowahaczowe zawieszenie z tyłu zapewnia doskonałą przyczepność, nawet na krętej drodze o nawierzchni, której daleko do doskonałości, a fenomenalnie dobrana siła wspomagania kierownicy i jednocześnie nie czuło się tego układu sprężyn, a z każdym przejechanym kilometrem nabieramy pewności i zaufania do auta.

Niestety, Golf V ma swoje wady - na czoło wysuwają się okropne wibracje podświetlone na fioletowo, z czerwonymi przyciskami, mogące doprowadzić do rozstroju nerwowego. Na szczęście Scirocco bardziej przypomina Golfa szóstej generacji, który różni się od poprzednika całkiem bardzo

wa nych detali, mi dzy innymi kolorem pod wietlenia zegarów i deski rozdzielczej oraz wy sz jako ci u tych materiałów. Pod tym wzgl dem równie scirocco trudno cokolwiek zarzuci — auto wygl da fantastycznie i spójnie, zarówno na zewn trz jak i w kabinie. Jednak od strony konstrukcyjnej wszystkie te auta, obydw a golfy, V i VI, scirocco, a tak e audi A3, a nawet skoda octavia s do siebie bardzo podobne.

Pierwsze testowe scirocco trafiło do naszej redakcji dopiero w 2010 roku, na szcz cie od razu w optymalnej wersji, z dwulitrowym silnikiem turbo o mocy dwustu dziesi ciu koni, pakietem R-line i dwusprz głow skrzyni DSG. Po tylu latach i setkach przetestowanych aut chwile, w których nie mam najmniejszej ochoty odda kolezde kluczyków, zdarzaj si niestety sporadycznie. A momenty, gdy zastanawiam si , czy nie zgłosi kradzie y, i nie poje dzi samochodem testowym nieco dłu ej ni tydzie , prawie wcale. A tak wła nie sytuacja wygl dała w przypadku scirocco. /

Oczekiwania były spore - w ko cu to mocny silnik, wietna skrzynia i platforma podłogowa b d ca dla innych kompaktów niedo cignionym wzorem, ale rzeczywisto okazała si jeszcze wspanialsza. Auto, dzi ki skrzyni DSG bardzo szybkie i skuteczne, było przy okazji du zabawk , samochodem, z którego nie chce si wysiada . Osi gni to to w sposób bardzo prosty i jednocze nie nietypowy dla firmy, kojarzonej raczej z nud ni emocjami — mianowicie dostarczono dodatkow porcj paliwa w chwili, gdy nie jest ono potrzebne, czyli kiedy zmieniane s , w gór lub w dół, biegi. Dzi ki temu ka dej /.mianie przeło enia, czy to automatycznej, czy wymuszanej d wigni przy kierownicy, towarzyszy gło ne i bardzo efektowne „bum, bum, bum”, dobiegaj ce z układu wydechowego. Niby mała rzecz, ale da j ca tyle frajdy i rado ci, e volkswagena scirocco R-line pokochali my w naszej redakcji bezgranicznie. Nie chodziło o fantastyczny wygl d, niezłe osi gi, około sze i pół sekundy do setki, ale wła nie o te małe

eksplozje z tłumika. e to dziecinne? Owszem, ale czy to nie fantastyczne, poczu si jak dziecko, kiedy ma si prawie czterdzie ci lat?

Nie wyobra ałem sobie, e mog trafi na co lepszego, jednak gdy w sprzeda y pojawiła si jeszcze mocniejsza, jeszcze szybsza wersja scirocco R, w której z dwulitrowego silnika benzynowego wyci ni to a dwie ci osiemdziesi t koni, a czas potrzebny na rozp dzenie do setki skrócił si do pi ciu i pół sekundy, natychmiast zarezerwowałem auto na tydzie . Tym razem jednak troch si rozczarowałem - ogromna moc i rewelacyjne osi gi budz wielkie oczekiwania, człowiek spodziewa si emocji podobnych do tych z najmocniejszych BMW z serii M czy porsche, a tu nic z tego. Samochód jest sporo dro szy, nowy kosztuje prawie sto pi dziesi t tysy cy złotych. Czy je dzi szybciej? Owszem, cho t sekund ró nicy pomi dzy bardzo mocn i najmocniejsz odmian trudno w zasadzie zauwa y . Na szcz cie, auto daje te wiele rado ci - skrzynia DSG zmienia biegi błyskawicznie, a dodatkowa porcja paliwa za ka dym razem powoduje wspomniane delikatne strzały w tłumiku.

126

Której nocy, wracaj c z radia po nagraniu głosu do kolejnego odcinka Motodzienników, stałem na skrzy owaniu Belwederskiej i Dolnej obok policyjnego radiowozu, czekaj c na zmian wiatel. Gdy poja-wiło si zielone, ruszyłem, energicznie zmieniaj c biegi r cznie, jednak przy obowi zuj cej sze dziesi tce na godzin pu cilem gaz. Po chwili zobaczyłem za sob du o niebieskich wiatelek. Zjechałem na prawo, wł czyłem wiatła awaryjne, wył czyłem silnik i po otwarciu szyby z lewej strony czekałem grzecznie z r koma w widocznym miejscu, czyli na kierownicy. Liczyłem na krótk rozmow , wymian uprzejmo-ci, dwa pytania o osi gi i rutynowe sprawdzenie dokumentów, prze-cie nie popełniłem najmniejszego wykroczenia. Zdziwiło mnie jednak to, e policjanci ustawili si w nietypowy sposób, jeden podchodził do auta z lewej strony, drugi stan ł z prawej, do blisko drzwi od

strony pasa era, tak jakby przygotowywał się do ich otwarcia. Dziwne zachowanie.

- Dobry wieczór, panie kierowco, dokumenty poprosimy, prosz od razu wysi z samochodu, b dzie przeszukanie.

Pierwsza w nocy, przede mn jeszcze dwie godziny pracy, pies, którego zabrałem na nagranie, ujada w бага niku tak, e ledwo słysz co do mnie mówi . Ze co? Przeszukanie samochodu? I b d tak siedział na kraw niku dwie godziny?

- Nie ma mowy - odpowiadam. - Jak chcecie, to zabierzcie samochód, mnie zaraz kto odwiezie do studia monta owego, musz sko czy program na pi t rano, a jest pierwsza.

Pokazałem legitymacj prasow , dokumenty u yczenia samochodu. Policjanci popatrzyli na siebie, jeden po wiecił mi w twarz latark .

- To nie ten człowiek — powiedzieli do siebie. - Przepraszamy, tydzie temu zatrzymali my identyczny samochód, te białe, te na poznanych blachach, te tak warczał. I znale li my du ilo substancji niedozwolonych. Ale to nie pan, prosz jecha , dobranoc.

Oddali mi dokumenty i pu cili. Wtedy dowiedziałem się , e slubowy samochód narkotykowej mafii wcale nie musi by czarny...

Szukaj • • • • •

Scirocco to samochód wzgl dnie nowy i bardzo po dany, wi c do kraju sprowadzane s nie tylko egzemplarze lekko uszkodzone, ale równie takie, których naprawia się nie powinno — po powa nym wypadku lub dachowaniu. Auta z polskich salonów najcz ciej s bezwypadkowe, zadbane, maj udokumentowany przebieg i s po akcjach serwisowych, to wła nie nimi powinni my się zainteresowa w pierwszej kolejno ci, cho s , niestety, najdro sze.

Unikaj • • • • • • • • • •

Z dostępnych silników najmniej kłopotów sprawiają diesle. Benzynowe 1,4, niezależnie od mocy, psują się potwornie, nieco lepsze są motory dwulitrowe, które co najwyżej zużywają sporo łości oleju. Przed zakupem warto bardzo dokładnie przestudiować księki serwisowe, a najlepiej podjechać do serwisu i sprawdzić, czy silnik nie był czasem wymieniany w ramach gwarancji, a przy okazji zweryfikować przebieg.

SEAT IBIZA CUPRA/FR

Ciesz się każdym dniem i niewiele kosztuje

Fakt, że w 1986 roku Volkswagen stał się głównym akcjonariuszem Seata, nie przyniósł żadnych radykalnych zmian. Niemcy, planując zostać nie tylko właścicielami, ale i właścicielami hiszpańskiej marki, zadbało o to, aby nie była ona zbyt wiele.

1 29

Przełomem okazała się dopiero pierwsza generacja Corcolby, zaprezentowana w 1993 roku. Auto z przepięknie narysowanym tyłem i wkomponowanym w tylny klap spoilerem wyglądało tak wiekami i nowoczesnie, a przy tym dynamicznie, a w salonach ustawiały się kolejki, zwłaszcza że nie kosztowało zbyt wiele.

Choć samochód był sportowy, to zbudowano go w oparciu o platformę podłogową Volkswagena Polo, wykorzystaną w tym samym roku do zbudowania Seata Ibiza. Ten model z kolei - zgrabny, trzy- lub pięciocylindrowy - trafił w gust młodszej klienteli, nie dziwnego zatem, że bardzo szybko, oprócz mało emocjonujących wersji z silnikami o mocy czterdziestu pięciu lub pięćdziesięciu czterech koni mechanicznych, pojawiły się też o mocniejsze.

Do 1996 roku nazywano je tak samo, jak usportowione wersje golfa, czyli GTI, jednak po liftingu, gdy pod maską pojawiły się najnowsze, dwudziestozaworowe silniki 1,8 turbo, pojawiła się Cupra oraz jeszcze mocniejsza Cupra R.

Nowa nazwa chwyciła błyskawicznie i stała się synonimem małego, sportowego hatchbacka. Kolejna generacja Ibiza, z 2002 roku, dostała bardzo ładne, zgrabne nadwozie, nowoczesną platformę podłogową najnowszego Volkswagena Polo i spory wybór silników. Były w ród nich doładowane, benzynowe 1,8 o mocy 105 km/h (FR) i 105 km/h (Cupra), oraz dwa diesle 1,9, generujące 105 km/h (Sport/FR), a nawet 105 km/h (Cupra). Wszystkimi jeździ się fantastycznie.

Lekkie, wygodne, oszczędne i zaskakująco bezawaryjne auta w najmocniejszych odmianach nie sprzedawały się w Polsce zbyt dobrze, czemu trudno się dziwić, skoro kosztowały ponad dwa razy więcej niż najtańsze odmiany, ale wraz z importem indywidualnym każdego roku przybywa ich na naszych drogach. Ceny używanych, pięcioletnich egzemplarzy zachęcają, bo za 20 000 zł kupisz Cuprę, a auto z silnikiem wysokoprężnym o mocy 105 km/h nawet za 10 000 zł.

Po kilku jazdach testowych seatem Ibiza z różnymi silnikami benzynowymi i dieslami, o mocy w przedziale od 105 km/h do 105 km/h, miałem do tego auta kilka zastrzeżeń, głównie natury estetycznej, ale parę rzeczy mi się podobało. Jak to w Volkswagach, zarówno układ kierowniczy jak i zawieszenie nie mogłyby być lepsze, a praca dźwigni zmiany biegów zachwycała dokładnością i precyzją, natomiast materiały wykorzystane do wykończenia deski rozdzielczej... Cóż, chyba

były ju wcze niej u yte do zrobienia czego po ytecznego, na przykład opon albo jednorazowych opakowa na jajka.

Stosunek ceny do jako ci zale ał wyl cznie od promocji - je li polski importer miał gest, dorzucił radio z klimatyzacj za symboliczn kwot i seat wygrywał wtedy z volkswagenem polo i francusk konkurencj w postaci clio czy peugeota 207. Na mocniejsze wersje musieli my w Polsce nieco poczeka , pojawiły si dopiero dwa, trzy lata po premierze drugiej generacji.

Odmiana z oznaczeniem FR, z benzynowym turbo o pojemno ci 1,8 i mocy stu pi dziesi ciu koni okazała si fantastyczna, zgodnie z oczekiwaniami szybka, zwinna i bardzo skuteczna, co oznacza, e potencjał silnika szedł w parze z precyzyjnie zaprojektowanym zawieszaniem i dobrze dobranymi oponami, daj cymi wystarczaj cy zapas przy czepno ci, a szybsza jazda nie odbijała si negatywnie na komforcie.

Kilka razy zabrałem na test wysokopr n FR, w której pod mask pracował niez mordowany 1,9 TDI o mocy stu trzydziestu koni. Była to zreszt jedyna mo liwa do zaakceptowania odmiana tego silnika, nie tylko ze wzgl du na spory zapas mocy, ale przede wszystkim na sze ciobiegow skrzyni .

W tym samym czasie dostali my do testów najnowszego volkswagena golfa pi tej generacji z najpopularniejszym do dzi motorem 1,9 FDI o mocy około stu koni, i mieli my w tpiw przyjemno przejecha tym autem jednego dnia ponad sze set pi dziesi t kilometrów. To był prawdziwy koszmar — wyposa ony w pompowtryskiwacze silnik przy pr dko ci powy ej stu kilometrów na godzin stawał si niezno nie gło ny, za amplituda drga potwornie m cz ca. My lałem, e tylko ja jestem uczulony na TDI, ale wtedy jechałem z moim radiowym kompanem, Sławkiem Paruszewskim. Odprowadzali my do Krakowa testowe subaru, a drugie auto, golf, miało nas odwie do domu. I tak si stało, ale chyba nigdy tak krótka w sumie trasa

nie spowodowała w nas tak ogromnego zmniejszenia, spotęgowanego fatalnym połączeniem fioletowego i czerwonego pod wietleniem deski rozdzielczej, zegarów i przycisków. Horror. W stukonnej ibizie na długich trasach bywa jeszcze gorzej, bo auto jest słabiej wyciszone, tyle że czerwone pod wietlenie zegarów wypada lepiej niż fioletowe. Za to stutrzydziestokonna odmiana ma sześciobiegową skrzynię, swój drogą rewelacyjną, wzorcowo precyzyjną i dokładną, dzięki temu, gdy auto zbliży się do drogi autostradowej, w kabinie jest znacznie ciszej.

132

Współpraca z firmą Seat, na poziomie importer—redakcja przebiegała względnie poprawnie. Nie wszystkie komentarze spotykały się z przychylnym przyjęciem, niektóre wzbudzały oburzenie, jak choćby fakt wyrażenia przez nas słowa „toledo”, który niby miał być sedanem, a tak naprawdę okazał się zwykłym minivanem z dziwnie otwieranym bagażnikiem. Również niechcący odnieśliśmy się do przedziwnego marketingowego zabiegu, czyli wprowadzenia Seata do grupy Audi, w której było również włoskie Lamborghini - operacja czysto teoretyczna, jedynie na papierze, samochody wyglądem i jeździły tak samo jak do tej pory i nikt nie ukrywał, że w najbliższej przewidywalnej przyszłości ci na pewno się to nie zmieni. Przedstawicielka firmy przekonywała nas jednak, że „weszliśmy do segmentu premium”, czego jedynym dowodem były podkładki pod tablice rejestracyjne aut testowych - zamiast „Seat Auto Emocion” pojawiło się na nich „Seat Audi Brand Group”. Złoty ci nie przeprowadziliśmy porównania modelu Altea z Mercedesem klasy B, ani z BMW 1, choć o takich perfidnych planach poinformowali nas na antenie. Ryzykowaliśmy konflikt, jednak zdawaliśmy sobie sprawę z tego, że byłby on dla firmy bardzo trudny. Gdy coś nam się nie podobało albo było marketingowo bez sensu, potrafiliśmy być bezwzględni, czasem, niestety, przekraczając granicę dobrego smaku, natomiast, gdy coś było dobre, chwaliliśmy to jak żadna inna redakcja — a ibizy ze stutrzydziestokonnym dieslem okazały się naprawdę rewelacyjne.

Nie wiem, czy doceniono nasz szczerze, czy raczej to, że o powierzone, testowe samochody dbali my jak o własne i nigdy nawet nie zadrapali my lakieru, ale na jaki wyjazd tygodniowy dostałem ledwo dotart Ibiza cupra. W dodatku po nieautoryzowanej przeróbce na wersję R, o której hiszpański producent pamiętał w przypadku Leonona, a zapomniał przy mniejszym aucie. Maksymalna moc wycignięta z silnika 1,8 to seryjnie sto osiemdziesiąt koni, ale elektroniczne modyfikacje i strojenie na hamowni dały czterdzieści pięć koni więcej, fabryczne 7,3 sekundy do setki zamieniły się w oficjalne 6,9, a auto robiło takie wrażenie, że gdyby powiedziano mi, że wystarczy pięć sekund, to bym uwierzył.

W 2005 roku w segmencie B nie było auta lepszego niż Ibiza cupra. Hiszpańska marka wiedziała, jak wykorzystać niemiecką technologię, jak sprawi, by zawieszenie było twarde, sztywne, ale jednocześnie sprężyste i zapewniające minimum komfortu. W dodatku po zabiegu wzmacniania testowa Ibiza na nieco szerszych oponach obiecywała fantastyczne zabawy. W ciągu dwunastu dni przejechałem ponad cztery tysiące kilometrów, odwiedzając wypoczynkowe w różnych częściach kraju znajomych, a jedyną rzeczą, która mi delikatnie przeszkadzała, był bardzo intensywny, oliwy kolor lakieru. Silnik ciągnął jak szalony, na każdym biegu wyczuwalny był ogromny zapas mocy i momentu obrotowego, chociaż na pierwszych trzech, a czasem, jak było mokro, również na czwórcę, przednie koła potrafiły stracić przyczepność. Zawieszenie przenosiło na karoserię nawet drobne niedoskonałości asfaltu, jednak robiło to z klasą. Usłyszałem, poczułem, ale nigdy nie miałem wrażenia, że chyba pękła podłoga albo połały się wahacze - a tak bywa dla przykładu w mocniejszych wersjach peugeotów RCZ, który jest tak absurdalnie twardy, że normalna eksploatacja zamienia się w koszmar. Ibiza podskakuje, spada i nie przestaje przyspieszać.

Pokochałem ten samochód tak bardzo, że przez ponad rok, ilekroć auto miało choćby kilkudniową przerwę w pokazach czy jazdach testowych, zabierałem je do siebie. Byli my razem kilkakrotnie za granicą, jechaliśmy my ponad dwieście kilometrów na godzinę, a na udostępnionym naszej redakcji torze FSO rozgrzewaliśmy hamulce do czerwoności.

W Seacie doskonale wiedziano o mojej słabości do óltej cupry, więc chwilę przed wycofaniem jej z parku i wystawieniem do sprzedaży przedstawiciel firmy zaproponował mi odkupienie auta z dobrym rabatem. Nie pytałem nawet jakim, wiedziałem, że samochód, kosztujący cy, jako nowy, ponad siedemdziesiąt tysięcy złotych, po roku, z przebiegiem trzydziestu tysięcy kilometrów, będzie wyceniony na przynajmniej pięćdziesiąt tysięcy - jak dla mnie, w tamtym czasie, stanowczo za dużo. Poza tym auto było już potwornie zmasakrowane. Koledzy dziennikarze spowodowali kilka drobnych stłuczek, jeden najpierw uszkodził o jakieś krzaki chłodnicę wody i powietrza, potem przejechał kilkadziesiąt kilometrów, niemal nie zacierając silnika, kilka osób nie wyrobiło się na zakręcie i uszkodziło felgę wraz z oponą - krawężnik, nieco zmieniając geometrię. Po tych wszystkich przygodach cupra nadal wprawdzie jeździła jak szalona, jednak w dłuższej perspektywie mogła wymagać kosztownych napraw.

134

W 2008 roku do sprzedaży trafiła kolejna, trzecia już generacja seata Ibiza. Z zewnątrz wyglądała nieźle, zdecydowanie gorzej w kabinie, a obsługa radia okazała się tak beznadziejna, że do tej pory nie potrafi zaprogramować ulubionych stacji. Najmocniejsza wersja, cupra, pojawiła się po roku, ale nie zrobiła na mnie przesadnie dobrego wrażenia. Silnik 1,4 o mocy stu osiemdziesięciu koni potrafił być bardzo oszczędny, siedmiobiegowa skrzynia DSG faktycznie bardzo szybka, ale w porównaniu z wcześniejszą generacją auto nie oddychało i nie cieszyło tak, jak powinno. W „dwójce”, ze zwykłym, wielopunktowym wtryskiem i dwoma turbinami, moc oddawana była bardziej gwałtownie,

narowi cie, troch nieprzewidywalnie, a do „trójki” mo na si przyzwyczai w pi tna cie minut, jest pozbawiona emocji, za ka dym razem taka sama. Niby skuteczna, ale jednocze nie nudna.

Niestety, to co dobre w koncernie Volkswagena ju było, teraz chyba b dzie tylko gorzej. Dlatego koniecznie trzeba poje dzi starsz ibiz cupr , a je li to niemo liwe, chocia wersj 1,9 TDI z dopiskiem Sport lub FR. Sze ciobiegowa skrzynia jest bardzo precyzyjna, sto trzydzie ci wysokopr nych koni wyrывa si do biegu, a zawieszenie i ukłád kierowniczy s porz dne i dopracowane. Naprawd , warto spróbowá , nawet je li nie przepadamy na co dzie za samochodami z rodziny VAG.

Szukaj • • • • • • • • #

Aut z benzynowym silnikiem 1,8 turbo, o mocy stu pi dziesi ciu lub stu osiemdziesi ciu koni. Wybór kolorów b dzie niestety mocno ograniczony, najłatwiej kupi óltego kanarka, co nie ka demu przypadnie do gustu. Zachwycisz si fantastycznymi, kubelkowymi fotelami, wietn skrzyni biegów i umiarkowanym zu yciem paliwa. Sporo wra e dostarczy te odmiana 1,9 TDI o mocy stu trzydziestu koni. Skrzynia musi by sze ciobiegowa, inaczej b dzie to tuningowana, a nie oryginalna wersja.

1 35

Unikaj • • • • • • • •

Starsze silniki produkowane przez Volkswagena mo na bardzo łatwo podkr ci , jednak aut tuningowanych lepiej nie wybiera , mog by ju bardzo zm czone mechanicznie i wymaga kosztownych napraw. A je li komu zacznie brakowa mocy, mo na samemu wykona tak operacj , korzystaj c z usług dobrego, polecanego fachowca.

BMW E65

Bo to ostatnia, porz dna, niemiecka limuzyna

1 36

Flagowa limuzyna niemieckiej marki, kojarzonej z segmentem premium, może być albo duża, majestatyczna i ostentacyjna, albo nieco mniejsza, wizualnie skromniejsza, ale za to muskułarna, o sportowej linii. Jest jeszcze trzeci pomysł - da wszystkiego po trochu - korzysta z niego jedynie Audi, budując od 1994 roku model A8, z biegiem lat, rzecz jasna, zmieniający i udoskonalający, ale ciągle konstruowany według tej samej recepty. Mercedes z BMW eksperymentują i wymieniają się pomysłami, dzięki czemu, wbrew pozorom, nie są dla siebie główną konkurencją.

Gdy w latach dziewięćdziesiątych Mercedes miał w ofercie ogromny, kolosalny w cz. kanciastą klasę S, oznaczoną symbolem W140, BMW sprzedawało model 7 o sportowej linii, niski, zgrabny i elegancki. Kilka lat później nowa klasa S stała się bardzo podobna do dużej, ale mniej sportowej C, była wygodna, ale zniknęła ostentacja, której nie brakowało za to w BMW E65, czyli produkowanej od 2001 roku siódemce. Kilka lat później znów nastąpiła zmiana, Mercedes postawił na klasę S, wyglądając jak

katedra na czterech kotach, a kolejna generacja BMW niewiele różniła się od zdecydowanie mniejszej i sporo tańszej płatki.

Za to wspomniany wyżej starszy 7, oznaczony kodem E65, widać z odległości kilkuset metrów i trudno go pomylić z jakimkolwiek innym autem, zwłaszcza w wersji long. Wtedy standardowe nadwozie, przekraczające pięć metrów długości, otrzymuje dodatkowe pięćnaście centymetrów. To ogromne auto, szerokie na sto dziewięćdziesiąt centymetrów, wysokie na prawie półtora metra, waży co najmniej tysiąc osiemset kilogramów, dostępne jest jedynie z automatyczną skrzynią biegów i silnikiem o co najmniej sześciu cylindrach - wysokoprężnym lub benzynowym do wyboru.

Najmniejszy motor Diesla miał trzy litry pojemności i dwieście osiemnaście koni, a po liftingu, czyli od 2005 roku, dwieście trzydzieści jeden koni. Wiąkszy, omiocylindrowy, podwójnie doładowany silnik to 4,0, a później 4.5 litra pojemności i dwieście pięćdziesiąt osiem lub trzysta dwadzieścia dziewięć koni oraz ogromny moment obrotowy, sześćset lub siedemset pięćdziesiąt niutonometrów.

Wybór motorów benzynowych rozpoczął się od trzylitrowego, o sześciu cylindrach ustawionych w rzędzie, o mocy dwustu trzydziestu, a później dwustu pięćdziesięciu ośmiu koni, były te dwie odmiany V8, początkowo 3,6 i 4,4 litra, później 4,0 i 4,8 litra, o mocy od dwustu siedemdziesięciu dwóch do trzydziestu sześciu siedmiu koni. Topowa odmiana wyposażona w silnik V12, o pojemności 6 litrów i mocy godnej auta supersportowego - czterystu czterdziestu pięciu koni, dzięki czemu ta potężna kolumbryna rozprężyła się do setki w pięć i pół sekundy, jednak nowa kosztowała przynajmniej pół miliona złotych. Dziś, na szczęście, BMW 7 z serii E65 można kupić od taniej, ceny zaczynają się od trzydziestu, a kończą w okolicach

stu tysięcy złotych, w zależności od rocznika, silnika, stanu technicznego i wyposażenia.

Skoro ktoś wydaje ponad pół miliona złotych na samochód, to ma być to coś wystrzałowego, nowego i pod adnym pozorem nieprzypominającego cęgo jakiegokolwiek innego modelu tej samej firmy. W 2004 roku były, według mnie, tylko dwie takie limuzyny: mercedes W140 i dużo młodsze BMW E65, dostępne na polskim rynku od zaledwie dwóch lat. Mercedesa znałem doskonale, przymierzałem się nawet kiedy do zakupu, ale BMW trafiało się bardzo rzadko - ze dwa egzemplarze, w tym jeden opancerzony, jeżdżący zresztą do dziś, miała do dyspozycji Kancelaria Prezydenta. Czasem te samochody mignęły na drodze, ale najczęściej na niemieckich tablicach rejestracyjnych.

138

Nawet nie przypuszczałem, że tak drogie auto pojawi się w parku prasowym i że nasza redakcja - niezbyt długo jeszcze działająca — znajdzie się na krótkiej liście mediów, którym auto udostępniono na testy. A tu proszę, jaka niespodzianka — sami zadzwonili i zaproponowali. Czarne 740 z 6-cylindrowym silnikiem Diesla miałem do dyspozycji na pięć dni, od piątku do wtorku, w dodatku w drugiej połowie maja, gdy pogoda sprzyja naszym wypadom za miasto. Wspaniale! BMW E65 było jednym z tych aut, które ogromnie mi się podobały, co do których miałem absolutnie pewno, że nie będzie najmniejszego rozczarowania, ani właściwościami jeźdnymi, ani tym bardziej komfortem. Zapowiadała się fantastyczna samochodowa przygoda i nie zamierzałem spędzić tych kilku dni w Warszawie.

Miałem plan i przygotowałem się do niego bardzo dokładnie - odbieram auto w piątek, w sobotę rano wyjeżdżam w stronę Krakowa, dołączam do znajomych i wracam do Warszawy we wtorek rano. Gdybym mógł, to pewnie bym w tym BMW nocował - było absolutnie wspaniale — drzwi same docięgały się przy zamykaniu, grube, wyglądały jak kuloodporne, klejone szyby zapewniały

doskonały komfort akustyczny, sprz t audio z wbudowanym procesorem d wi ku i kilkunastoma gło nikami, w tym dwoma pot - nymi, ukrytymi pod fotelami subwofferami, grał nie le. Ogromne fotele wygl dały na niesamowicie wygodne, mo na je było regulowa na kilkana cie ró nych sposobów, za pomoc pokr tła i przycisków na wielkim schowku na tunelu rodkowym, tam te wybierało si podgrzewanie, wentylacj lub masa . Krótki manipulator przy kierownicy słu ył do wybrania kierunku jazdy — przód, tył albo parking. Przeło enia w sze ciostopniowym automacie mo na te było zmienia r cznie, guzikami umieszczonymi na kierownicy. Mnóstwo dziwnych rozwi za , których nie spotkałem nigdy wcze niej, w adnym innym aucie, jednak wszystko cudownie przemy lane, wygodne, ł cznie z krytykowanym cz sto, moim zdaniem niesłusznie, pokr tłem iDrive, do którego, w tamtych czasach, faktycznie wymagało przyzwyczajenia, ale za to yło! Nie było to zwykłe kółko, tylko mechanizm, który reagował na dotyk i współgrał z ekranem, stawiał opór, gdy docierało si na koniec menu, a dzi ki wbudowanym silniczkom elektrycznym czuło si te przeskakiwanie po wybieranych opcjach - a było w czym wybiera !

139

Testowany egzemplarz miał nie tylko ogromny i — jak si okazało - bardzo oszcz dny wysokopr ny silnik V8 pod mask , ale również sporo wymagaj cych dopłaty gad etów, ł cznie z telewizj , wiatłami ksenonowymi, które pod ały za ruchem kierownic , i elektrycznie otwieran i zamykan klap бага nika.

Cena auta, według udost pnionej przez importera specyfikacji, to ponad siedemset tyś cy złotych, a te rozmaite dodatki, również wielokonturowe siedzenia, elektryczne rolety i rozbudowany sprz t audio, kosztowały ponad dwie cie pi dziesi t tyś cy. Cudo na czterech kołach.

Z Warszawy wyjechałem o siódmej rano, godzin pó niej byłem ju na dwupasmówce prowadz cej do Radomia. Niejechałem z jak

nadmiern pr dko ci , ale pewnie nieco za szybko, zreszt nieszczególnie skupiałem si na je dzie, bo próbowałem uruchomi telewizj — był d wi k, ale obraz si zablokował. Podobno przegapiłem stoj cy w krzakach radiowóz z radarem i machaj cego do mnie, wzywaj cego do zatrzymania policjanta. Nie wiem, jak to mo liwe, moim zdaniem... to niemo liwe. Podobno zignorowałem te , ponownie jad c za szybko, drug kontrol drogow , na wylotówce z Radomia w kierunku Kielc. Nie chce mi si wierzy , ale tak wła nie policjanci uzasadniali pó niej do brutalne zatrzymanie.

Tu przed Kielcami, zrelaksowany i przeszc liwy, równie dlatego, e udało mi si wytrzyma cztery tygodnie bez papierosów, dzi ki czemu wiat zacz ł na nowo pachnie , zauwa yłem, e auta przede mn gwałtownie zwalnij . Pewnie jaki wypadek, pomy lałem, i stopniowo wytracałem pr dko - pi dziesi t, czterdzie ci, w ko cu pi tna cie na godzin , wolniutko, ale wszyscy nadal jad . Po obydwu stronach drogi stało kilka policyjnych aut, w tym dwa cywilne vany z niebieskimi kogutami na długim kablu. Pewnie kogo szukaj , pomy lałem, otworzyłem okno, by wpu ci troch wie ego powietrza, przyjrze si bli ej, mo e usłysze co nieco.

Od poprzedzaj cego mnie samochodu trzymałem dystans kilkunastu metrów, stary nawyk jeszcze z czasów kradzie y lexusa — ebym w razie czego, gdyby kto zagroził mi drog , miał miejsce na ucieczk . Auto przede mn min ło stoj cych przy drodze policjantów, u miechn lem si , miałem do nich kilka metrów. W tym samym momencie zauwa yłem, jak przez drog leci co czarnego — jak si pó niej okazało, była to kolczatka - a w moj stron biegn ubrani na czarno olnierze w kamizelkach kuloodpornych, hełmach i z wycelowan we mnie broni . Jak si potem dowiedziałem wezwano ich z wicz cej w pobli u jednostki do uj cia gro nego przest pcy, prawdopodobnie złodzieja, który zwin ł rz dowe BMW i ucieka nim w stron granicy z Ukrain .

Zahamowałem, zdążyłem nacisnąć przycisk P i po chwili wywleczono mnie z auta. Po raz pierwszy, i na szczęście ostatni w moim życiu, poczułem zaciskane na nadgarstkach kajdanki. Próbowałem tłumaczyć, że to jakieś totalne nieporozumienie, że jestem dziennikarzem. Pytałem, o co chodzi, ale wsadzono mnie na tylne siedzenie radiowozu, jakiegoś starego vento, skąd przez godzinę obserwowałem, jak antyterrorysty przygotowują się do odjazdu, a reszta czeka na lawetę, która miała odwieźć auto na komendę w Radomiu.

Zanim mnie zamknęli to w radiowozie, policjanci sprawdzili, czy nie mam broni, zabrali mi telefon i słuchawkę, ale przegapili malutki, z prywatnym numerem, miałem go w tylnej kieszeni spodni. Wraz z kamerami skutymi z przodu, jako byłem w stanie go najpierw wysunąć, potem wyjść, wysłałem do znajomych dziennikarzy z radia kilka SMS-ów o treści: Pomocy, policja, Radom. Natychmiast próbowali nawiązać kontakt, ale musiałem wyłączyć i schować aparat, bałem się, że jak policjanci go zauważą, będzie kłopoty. Zostałem odwieziony na komisariat w Radomiu, po drodze próbuję się dowiedzieć, o co chodzi. Zrobiłem nawet rachunek sumienia, ale jedyne, co mi się udało, to zasiedzieć w konwojującym mnie, zresztą bardzo sympatycznej, parę policjantów niepokój, że chyba doszło do jakiejś pomyłki.

- Jestem dziennikarzem - powtarzałem - możecie to łatwo sprawdzić. Auto nie jest kradzione, jest z centrali BMW, nie ma bardziej niekradzionych samochodów w tym kraju.

Trafiłem prosto przed oblicze komendanta, którego dziennikarzem, jakim cudem, ciągnęli na posterunek. Sprawdził moje dokumenty, przedstawił mi rozkaz, zaproponował kawę i papierosa. Nie odmówiłem, moje pić, miesięczne niepalenie włączyło nie poszło się gonić.

— Panie Jacku, mamy problem. Ja panu wierzę, że auto nie jest kradzione, zresztą pana koleżdy od godziny wiedzą, gdzie pan jest. Nie wiem, jakim cudem, pół Polski dzwoni i potwierdza pana wersję. Ale my to musimy sprawdzić w bazie, pan wybaczy, takie procedury.

— Super, to ja poczekam na dole, co pan na to? — za artowałem.

— A widzi pan, panie Jacku, problem w tym, e nie mamy dost pu do bazy, dopiero w poniedziałek b dziemy mogli zrobi odpowiedni raport. Musimy pana zatrzyma .

Nie było tak le. Policjanci, wiedz c, e maj do czynienia z go ciem zatrzymanym przez pomyłk i przetrzymywanym z powodu awarii systemu, zadbali o jednoosobow cel , zrobili mi zakupy, nabyli te kilka paczek papierosów, przynie li z samochodu ciuchy na zmian .

Po czterdziestu o miu godzinach, w poniedziałek, odzyskałem wolno , wcz e niej nawet nie zdawałem sobie sprawy z tego, co to tak naprawd znaczy. Miałem ochot znikn , zasn na dwa tygodnie, tym bardziej e pół radia wiedziało, e zostałem aresztowany, ale chyba nikt, e to była pomyłka. Tego samego dnia oddałem auto, na szcz cie w idealnym stanie, z prawie pełnym zbiornikiem paliwa. Od tego momentu, przez kilka lat, czarne BMW 7 z serii E65 powodowało u mnie niepokój, nad którym nie potrafiłem zapanowa . Je dziłem innymi autami tej marki, bardzo ch tnie zreszt , cho ju bez tej niewinnej rado ci, jak na pocz tku, uraz pozostał.

142

Z siódemki po liftingu skorzystałem dopiero wtedy, gdy papie Benedykt XVI przyjechał z pielgrzymk do Polski. Kilka tygodni pó niej opancerzonego BMW z przedłu on karoseri slu by ju nie potrzebowały i auto, zupełnie nieoficjalnie, trafiło do mnie na kilka dni. Nazwałem je Papamobile, cho był to tylko samochód rezerwowo i ostatecznie go nie u yto, ale je dziło si nim cudownie, mimo e wa ył du o wi cej ni odmiana cywilna. Miałem te okazj sprawdzi wersj wodorow , z ogromnymi zbiornikami pod podwoziem — te mile dowiadczenie. Uwielbiałem ten samochód, cho ł czyły si z nim tak okropne wspomnienia i mimo tego, albo mo e wła nie po to, by si tej traumy pozby , postanowiłem sobie takie auto sprawi .

Kilka lat pó niej, gdy rozgl dałem si za czym fajnym i wygodnym, oraz gdy upewniłem si , e na maserati uattroporte mnie nie

sta, mercedes klasy S nie je dzi i nie wygl da, a audi A8 te prezen-
tuje si nieszczególnie — BMW E65 okazało si naturalnym wyborem.
Obejrzałem mnóstwo egzemplarzy, jednak wszystkie sztuki zarejestro-
wane w Polsce przy bli szym kontakcie bardzo tracily. Najcz ciej były
to zaje d one graty po kilku wypadkach, wygl daj ce ładnie jedynie
z odległo ci dwóch, trzech metrów.

Obejrzałem te kilka aut w salonie - u ywanych, pono bezwypad-
kowych i z oryginalnym przebiegiem, du o dro szych, ale podobno
pewnych. Sprzedawcy to jednak maj ludzi za frajerów - ładna, pi -
cioletnia, chyba nawet bezwypadkowa E65 z trzylitrowym silnikiem
Diesla, sprzedawana przez najwi kszego dealera BMW w Polsce, droga
niesamowicie, ale pono od pierwszego wła ciciela, salonowa, przebieg
poni ej stu ty si cy kilometrów. Zajrzałem do rodka, na skórzanych,
wytartych siedzeniach, w okolicach zagłówków, dostrzegłem wyhafto-
wane logo jakiego nocnego klubu w Hamburgu...

Samochód, który ostatecznie kupilem, przywozłem z Francji -
czarna E65 z czterolitrowym silnikiem wysokopr nym, wyposa ona
we wszystko to, co miała testowana przeze mnie kilka lat wcze niej
pechowa siódemka. Do tego był jeszcze adaptacyjny tempomat, dzi ki
któremu auto na autostradzie samo zwalniało lub przyspieszało, w za-
le no ci od tego, czy przede mn kto jechał. Trafiłem na prawdziw
okazj , bo samochód odkupiłem od studia filmowego, gdzie pełnił
funkcj rekwizytu. Miał potwornie zniszczone wn trze, okopcone,
poprzepalane, zdeptane. Przebieg niewielki, nieco ponad sto ty si cy
kilometrów, lakier idealny, ale calutki rodek musiałem wymieni .

Zapłaciłem za to auto, ł cznie z opłatami, w tym akcyz , około
czterdziestu pi ciu ty si cy złotych. Przez miesi c kompletowałem tapi-
cerk , konsol , dywan, podsufitk i fotele razem z kanap . Wydałem
około dziesi ciu ty si cy, kolejny miesi c wszystko składałem, co było
prac niezwykle przyjemn , co jak klocki Lego dla dorosłych. Wy-
szło perfekcyjnie. Z auta korzystałem przez trzy lata, przejechałem nim

ponad sto tysięcy kilometrów, sprzedałem bez większych problemów za ponad sześćdziesiąt tysięcy złotych.

Szukaj • • • • • • • • •

Auta niedawno sprowadzone do Polski będą najczystsze w lepszej kondycji niż te, które przywieziono jako rozbite kilka czy nawet dziesięć lat temu. Dziś nie opłaca się już naprawiać samochodów po ciękich dachowaniach, ale dziesięć lat temu była to norma. Warto spojrzeć łaskawym okiem na diesla, zarówno tego sześciocylindrowego, jak i omiocylindrowego.

Unikaj • • • • • • •

- 1.44 Elementy blacharskie do BMW E65 są bardzo drogie, nawet drobna stłuczka to przynajmniej kilka, jak nie kilkanaście tysięcy za naprawę. Unikaj wersji benzynowych oznaczanych symbolem 745i, nie są zbyt udane i często się psują.

MITSUBISHI L200

Bo pick-upy są świetne, a ten jest najlepszy

Japońska firma jeszcze w latach osiemdziesiątych była dla wielu numerem jeden, a produkowane przez nią samochody faktycznie wyróżniały się jako ciśnień i nowoczesności na tle popularnych nissanów czy toyot. Kolejne dekady nieco zachwiały tymi proporcjami, jednak Mitsubishi nadal robi kilka doskonałych aut z bardzo różnych segmentów - jest przecież sportowy lancer evo, potężne, terenowe i luksusowe jednocześnie pajero, ale prawdziwą przewagą nad konkurencją ma dopiero L200, niezbyt drogi, dzięki temu przystępny i popularny pick-up.

Historia tego typowego użytkowego modelu zaczęła się w 1978 roku, początkowo auto sprzedawano z napędem tylko na jedną tylną oś, jednak dość szybko zrozumiano, jak przydatny w codziennej pracy na budowie, w gospodarstwie czy w przedsiębiorstwie energetycznym może być napęd na cztery koła i reduktor. Obecnie produkowana, czwarta już generacja zaprezentowana została w 2004 roku, ale upływającemu czasowi w ogóle po niej nie widać, stylistyka kabiny, a przede wszystkim sylwetka karoserii w dalszym ciągu jest bardzo atrakcyjna, choć w autach typowo

użytkowych ma to tak naprawdę niewielkie znaczenie - duży wadliwy jest zużycie paliwa, przestrzeń transportowa, jakoś trwałość i niezawodność, dla niektórych również możliwości terenowe. Tutaj pod kątem względnie Mitsubishi L200, nawet jeśli jest najlepsze, to na pewno plasuje się w cisie czołówce.

Auto, podobnie jak większość samochodów konkurencji, dostępne jest w trzech wersjach, z pojedynczą kabiną i długim pakietem, z kabiną krótką, dwudrzwiową, ale czteroosobową, albo - najczęściej wybieraną - podwójną, czterodrzwiową i pięcioosobową. Do napędu tego sporego auta, mierzącego - w zależności od wersji - pięć metrów lub pięć metrów i dwadzieścia centymetrów, i ważącego prawie dwie tony, służy tylko jeden silnik wysokoprężny, doładowany, o czterech cylindrach i pojemności 2,5 litra, za to w dwóch wariantach mocy - sto trzydzieści sześć lub sto siedemdziesiąt sześć koni. Nawet słabszy motor jest wystarczający, chociaż czas potrzebny na osiągnięcie setki wydaje się bardzo długi - to około piętnaście sekund. Mocniejsza wersja będzie o prawie dwie sekundy szybsza, chyba, że zamiast skrzyni manualnej wybierzemy automatyczną. Ceny najtańszych egzemplarzy z 2008 roku zaczynają się od trzydziestu tysięcy złotych, te mocniejsze i lepiej wyposażone, z automatyczną skrzynią, mogą być o dziesięć tysięcy droższe.

146

Trudno je zaparkować, sporo pali, fotele najczystej nie są zbyt wygodne, a nowe opony słono kosztują, ale pick-upy, ze względu na fenomenalne pole czerpania zalet auta terenowego i użytkowego, należą do moich ulubionych samochodów. Jeździłem... wszystkim. Od modelu z xenonem, swój drogą samochód tak okropnego, niebezpiecznego przykadek przed cię, a dziwnie, a kto dopuścił go do ruchu, po najnowszego Volkswagena Amaroka, który - jak na niemieckie auto przystało - jest elegancki i nie boi się autostradowych przed cię. Wypróbowałem

wszystko, co jest w oficjalnej dystrybucji w Polsce, ale te kilka samochodów z zamierzczej przeszło ci, takich jak peugeot 504 czy volkswagen caddy pierwszej serii, albo sprowadzone z USA pot ne fordys czy dodge na podwójnych oponach na tylnej osi. I wszystkie te auta uwielbiam niemal tak samo, jednak je li którego dnia - a pewnie pr dzej czy pó niej tak si stanie - b d musiał zagłosowa , si gaj c po swoje pieni dze, wybijor mitsubishi L200.

Sympatia do tego samochodu nie jest pewnie przypadkowa, mam ogromn słabo do replik samochodów rajdowych, a pierwsze mitsu, które nasza redakcja dostała na testy, wygl dało tak, jakby przed chwil uko czyło odcinek specjalny rajdu Dakar. Nie miało jakiego wyj t-kowego silnika, skrzynia była automatyczna, a nie sekwencyjna, brakowało te klatki bezpiecze stwa - zwykle, cywilne auto, tyle e fantastycznie obklejone. Przez kolejne lata brałem L200 z parku prasowego chyba troch cz cie, ni wypada, przynajmniej dwa razy w roku, co - bior c pod uwag fakt, e w swojej dotychczasowej, dziesi cioletniej karierze auto nie zmieniło si prawie w ogóle — wiadczy o szczególnym uznaniu i o tym, e bardzo lubi nim je dzi , szczególnie wersj z najmocniejszym silnikiem i automatem.

147

Samochód jest zaskakuj co wygodny, niezale nie od tego, czy skrzynia ładunkowa jest pusta, czy te obci ona, nawet na wyj tkowo zlej drodze, na przykład takiej zdewastowanej przez ci ki sprz t buduj cy autostrad , a wła nie tak, jeszcze kilka lat temu, wygl dały okolice trasy wiod cej z Warszawy do Poznania.

W ci gu tygodnia pokonałem ten odcinek kilka razy, pomagaj c przyjaciołom w przetransportowaniu całego dobytku z okazji przeprowadzki, i za ka dym razem korzystałem ze skrótu, oby tylko jak najszybciej dojecha do Strykowa, gdzie zaczynała si autostrada. Kilka lat wcze niej je dziło si tam niezł asfaltow drog , prowadz c przez pola, ł ki i lasy, jednak gdy rozpocz to budow kolejnej nitki autostrady, ze Strykowa do Warszawy, ogromne, wieloosiowe

i przeladowane ciarówki kompletnie zniszczyły nawierzchnię. Asfalt wyglądał w niektórych miejscach jak po bombardowaniu, był popękany, pozrywany, z niebezpiecznymi dziurami. Przejechałem te trasy kilkoma autami, raz skodami superb na bardzo ładnych, aluminiowych kołach i niskoprofilowych oponach, i bywały miejsca, w których wyprzedzali mnie rowerzyści. Jechałem też chevroletem orlando — było o wiele lepiej, ale nadal musiałem bardzo uważać, fiat dobrze podskakiwał jak piłka, a porsche 911 zupełnie się na tej drodze nie nadawało, straciłem więc mnóstwo czasu na obwodnicy Sochaczewa i Łowicza. Wiozę jednak kolejną partię mebli, mogłem skorzystać z mitsubishi L200, co wydawało mi się fantastycznym pomysłem, zwłaszcza że była to wersja czteroosobowa, z plastikową zabudową tyłu, więc nie musiałem przejmować się deszczem czy jakoś szczególnie zabezpieczać ładunek, wystarczyło wszystko poupychać, tak, jak w fiatcie dobrze.

148

Szybko okazało się, że w porównaniu z włoskim blaszakiem, wyposażonym w przesuwne drzwi i sporą przestrzeń ładunkową, L200 nie ma wielkich szans, paka wydawała się spora, długa i szeroka, jednak zamykana zabudowa znacznie ograniczyła miejsce, przeszkadzało też to, że dłuższych przedmiotów nie można, jak w najzwyklejszym kombi, włożyć do bagażnika i oprzeć choćby o fotel pasażera z przodu — w L200, podobnie jak w innych pick-upach przestrzeń bagażowa jest trwale oddzielona od kabiny i nic się z tym nie da zrobić. Zapakowany po dach, z bardzo cennymi, gigantycznymi rolami w potwornie ciężkiej donicy na kanapie z tyłu, wielkim workiem pełnym ubrań z przodu ruszyłem w trasę, wybierając, rzecz jasna, ulubiony skrót. Nikt go od ostatniego przejazdu nie naprawił, dziury i wyłomy było pewnie jeszcze więcej, jednak jako podróż o niebo lepsza.

L200 okazało się cudownie wszechstronne, dzięki dużej ilości oponom w pewnym momencie człowiek przestaje zwracać uwagę nawet na bardzo zniszczoną nawierzchnię, więc tam, gdzie było ograniczenie do dziewięćdziesięciu, a gdzie zwykłym osobowym autem dało się

jecha najwyżej trzydzieci na godzinę, i to slalomem, mitsu jechało przepisowe dziesięć dziesięć t. Zawieszenie doskonale tłumilo wszystkie nierówności, tak, jakby auto nie trafiało kołami w dziury, tylko przelatywało dwa centymetry nad nimi. Omijanie tych największych bardzo ułatwia precyzyjny, na tyle na ile to możliwe w tego typu aucie, układ kierowniczy, a automatyczna skrzynia i mocny silnik były tylko niewiele znaczącym dodatkiem, pozwalającym na sprawne nabieranie prędkości. Zdeprawowane trasy pokonałem tak szybko, jak chyba nigdy wcześniej, w dodatku z fantastycznym poczuciem, że w końcu mam samochód, który niczego się nie boi i wszystkiemu sprosta. Stłukło się tylko kilka talerzy i jeden wazon, więc naprawdę, jak na tak fajny samochód, niewiele.

Szukaj • • • • • • • • • **i**

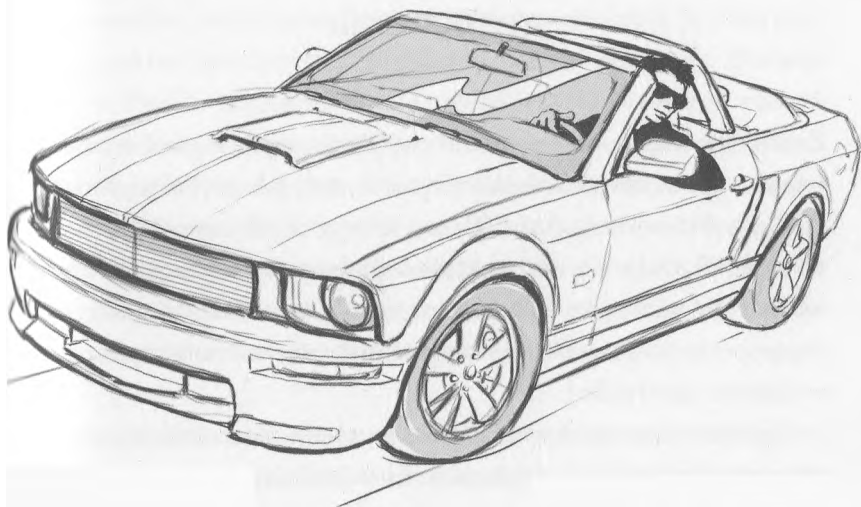
149

Znalezienie auta z polskiego salonu nie stanowi większego problemu, jednak postaraj się znaleźć taki egzemplarz, który wykorzystywany był prywatnie lub przez firmę niezwiązaną z branżą budowlaną, w przeciwnym wypadku nigdy go nie doczyścisz.

Unikaj • • • • • • • • •

Najsłabszym punktem L200, jak zresztą wszystkich pick-upów i aut terenowych, jest rama. To w miarę nowe auto, więc za wcześnie na korozję, ale poważny wypadek mógł ją w przeszłości poważnie osłabić, warto to dokładnie sprawdzić.

Do weekendowych
przejażdżek



MINI

By zasmakowa przyjemno ci prowadzenia małego auta

152 Zaprojektowane pod koniec lat pi dziesi tych male kie autko miało zmotoryzowa Wielk Brytani , tak jak zrobił to citroen 2CV we Francji czy fiat 500 we Włoszech. Przemylana konstrukcja okazała si niezwykle udana, skoro na trzech metrach mie cił si nie tylko silnik (z przodu) i baga nik (z tyłu), ale wygospodarowano równie miejsce dla czterech dorosłych osób w kabinie (po rodku)

Tyle teoria, w praktyce sprawa wygl da nieco inaczej, zwłaszcza z dzisiejszej perspektyw . Auto jest przera aj co i klaustrofobicznie małe i ciasne, a jazda zupełnie pozbawiona nawet ladów komfortu. Trzeba sporo samozaparcia, by korzysta z klasycznego mini codziennie, zwłaszcza, je li kto jest przyzwyczajong do wspomagania i skutecznych hamulców, cho niewielkie rozmiary bardzo przydaj si w mie cie i podczas parkowania, a zaskakuj co sztywne zawieszenie i bezpo redni układ kierowniczy przekładaj si na przyjemn precyzj prowadzenia.

W latach dziewięćdziesiątych, gdy prawa do marki przeszły do niemieckiego BMW, auto miało za sobą kilka kluczowych modernizacji, przede wszystkim zastąpienie gałki jechnopunktowym wtryskiem, a pod koniec produkcji klasyczne mini było sprzedawane z poduszką powietrzną w kierownicy. Gdy w październiku 2000 roku ostatni egzemplarz zjechał z linii produkcyjnej, wiele osób miało łzy w oczach, jednak na następne nie musiano długo czekać. Nowe mini było gotowe i wyglądało pięknie, przynajmniej na zewnątrz. W kabinie przeszkadzał nadmiar tandetnego plastiku, a od strony technicznej auto okazało się niedopracowane i przekombinowane.

Wszystkie mini, zarówno te stare jak i nowe, mają jeden cech wspólny: dają sporo frajdy z jazdy, zawieszenie jest sprężyste, a układ kierowniczy precyzyjny, niemal sportowy. Dlatego warto choć chwilę takim autem pojeździć. Niekoniecznie egzemplarzem zabytkowym - rozpieszczeni nowoczesnymi pojazdami możemy nie docenić jego zalet. Trzeba unikać te pierwszej generacji nowego mini - może popsuć się w każdej chwili. Zdecydowanie lepiej wypadają auta produkowane od 2006 roku, szkoda tylko, że nadal są bardzo drogie - najtańsze egzemplarze kosztują ponad dwadzieścia tysięcy złotych.

1 53

Do brytyjskiej motoryzacji przez długi czas miałem uraz - zdobyte na jaguarach V12 do wzięcia okazało się bardzo, bardzo kosztowne. Byłoby dlatego pierwszych jazd testowych nowym mini nie wyciekawałem z niecierpliwością, czułem, że to potwornie przepłacone „byle co”. Były moje uprzedzenia nie przysłoniły faktycznej wartości auta, postanowiłem zacząć od najmocniejszej, dostępnej w parku prasowym wersji. Nie dojechał, był to Cooper S, czyli miał silnik z kompresorem, to jeszcze dodano mu pakiet John Cooper Works, dzięki czemu, zamiast stu siedemdziesięciu miał dwieście pięćdziesiąt koni.

Samochód był gło ny, twardy, sztywny i nerwowy. Skrzynia biegów chodziła potwornie ci ko, przez co, cho reakcja na dodanie gazu okazała si faktycznie szybka, zmiana przelo enia za ka dym razem zabierała sporo czasu i przypominała zapinanie biegów w radzieckiej ci arówce. Z pierwsz generacj , cho wypróbowałem jeszcze kilka innych wersji, nie polubili my si prawie wcale, je li ju , to z najsłabsz odmian benzynow i dieslem, które przynajmniej niewiele obiecywały, a jechały całkiem, jak na skromn moc, energicznie. Dopiero druga, produkowana od 2006 roku, seria, przyniosła pewien przełom we wzajemnych relacjach.

Poprosiłem o najta sz , najsłabsz wersj z silnikiem 1,4 i okazało si , e ledwie dziewi dziesi t pi koni mechanicznych w zupełności wystarcza. Auto było zwinne, elastyczne i zu ywało mikroskopijne ilo ci paliwa, a kabina, w porównaniu z wcze niejszym modelem, w ko cu wygl dała jak segment premium, cho do małych BMW 1 za podobne pieni dze wci sporo jej brakowało.

154

Przez tydzie je dziłem te najmocniejsz wersj z silnikiem 1,6 turbo. Auto miało bardzo dług nazw : Mini John Cooper Works GP, było fabrycznie podrasowane do dwustu osiemnastu koni, a zamiast tylnej kanapy zamontowano rozpórk . Do pełni szcz cia brakowało tylko klatki bezpiecze stwa, bo ten samochód, cho skrzynia biegów nadal chodziła z wyczuwalnym oporem, okazał si absolutnie doskonały. Zbyt mocny, wietnie wywa ony, wra liwy na najmniejszy ruch kierownic , i jednocze nie tak twardy, e czułem, jak naje d am na malutkie kamyki, piasek, a nawet pasy namalowane na jezdni. Było w tym co uzale niaj cego, w dodatku to najbezpieczniejsze auto, jakim je dziłem. W trosce 0 bardzo drogie opony, niemal pozbawione bie nika, ewidentnie torowe, cho homologowane, zrezygnowałem z zabaw na bocznych drogach. Zawieszenie było tak sztywne, e nawet niewielka pr dko robiła wra enie i wymuszała czujno , a gdy spadło troch deszczu, człowiek musiał si trzymać prawego pasa. Zdarzyło si , e wyprzedzały mnie autobusy! Po

przejechaniu siedmiuset kilometrów miałem rednie spalanie na poziomie siedmiu litrów, wiem jednak, e lepsi, szybsi ni ja kierowcy potrafili osuszy zbiornik na dystansie dwustu pi dziesi ciu kilometrów, a wi c prawie trzy razy szybciej.

Takim autem mógłbym je dzi codziennie, nie dało si go jednak ot tak, zamówi . Ze wzgl du na „unikatowy charakter”, mo na je było kupi jedynie po wcze niejszym napisaniu podania i otrzymaniu zgody z centrali BMW — marketingowy koniec wiata.

Mniej wi cej w tym samym czasie musieli my podj w domu bardzo powa n decyzj i kupi pierwszy samochód dla mojej ony. Musiał by ładny, mały i szybki. Za propozycj fiata pandy zostałem brutalnie ofuczany, podobnie jak za cał seri niedrogich i oszcz dnych francuzów, peugeota 207, renault modus czy clio. W gr wchodził co najwy ej volkswagen beatle, jednak trudno było wypatrze co przyzwoitego, fiat 500, ale tylko z mocniejszym silnikiem benzynowym lub dieslem, co powodowało, e auto znalazło si poza naszym zasi giem finansowym, ewentualnie mini. Tu był kłopot, bo najta sze egzemplarze kosztowały przynajmniej pi tna cie tysi cy złotych, a ich stan pozostawiał wiele do yczenia. Na szcz cie zaprzyja niona francuska firma, z któr współpracuj od lat przy dostarczaniu samochodów do filmów i seriali, miała do sprzedania mini, a nawet dwa. Jedno, w wersji One, z 2004 roku, drugie, o rok starsze, za to w odmianie Cooper - zarówno z zewn trz, jak i w kabinie niemal nie do odró nienia. Pierwszy samochód był bezwypadkowy, jednak nie odpalał, prawdopodobnie dlatego, e kto zapomniał pozamyka okna i auto stało przez tydzie w strugach deszczu. Drugie, mocniejsze mini było sprawne technicznie, jednak po lekkiej stłuczce: lampy i pogniecione elementy wymieniono, blachy pomalowano, wystarczyło wymieni poduszki powietrzne i zrobi porz dek pod mask , bo ze zdj wynikało, e naprawa nie została przeprowadzona zbyt schludnie — jak to we Francji, jak to przy filmach.

Oszczędzono mi dylematu, który wybrać: mogłem kupić obydwa albo jednego. Cena za komplet — siedemnaście tysięcy złotych, czyli mniej więcej tyle, ile trzeba zapłacić za jedno auto z tego rocznika w dobrym stanie. Było się nad czym zastanawiać? Dużo i lora przywiozła obydwa auta do Ostrowa Wielkopolskiego. One odebrałem lawetę, a drugim postanowiłem wrócić na kołach — wyciłem uszkodzony poduszkę z kierownicy, wcześniej wykupiłem niezbędne ubezpieczenie i ruszyłem w stronę autostrady. W drugim aucie miałem zestaw narzędzi, na wszelki wypadek również linki holownicze, ale okazało się, że mini faktycznie jest w pełni sprawne, a stupektny silnik wawny, choć niekoniecznie oszczędny.

156

Po dwóch godzinach byliśmy już na ciemnej budowanej autostradzie i zaczęły się Łódź z Warszawy, i tu właśnie zaczęły się problemy. Nagle auto zaczęło się gotować, temperatura podskoczyła do stu stopni, więc na awaryjnych zjechałem do zatoczki. Termostat? Uszczelka pod głowicę? Gdy samochód nieco ostygł, otworzyłem korek zbiorniczka wyrównawczego i dolałem trochę wody. Weszło niewiele, mniej niż litr. Ruszyliśmy w dalszą drogę, ale po kilku kilometrach sytuacja się powtórzyła. Postój, dolewka, postój, dolewka — i tak kilka razy. Zglupiałem, bo temperatura nie skakała, a ogrzewanie nie zanikało, co wskazywałoby na uszczelkę pod głowicę — mini po prostu się grzał.

By nie uszkodzić silnika, porzuciliśmy samochód na stacji benzynowej — wróciłem po niego kilka godzin później, lawetę. Niestety, nikt go w mi dzisiejsze nie ukradł, ani nie podpalił. Strata byłaby spora, ale uniknąłbym tego, co zdarzyło się później.

W warsztacie nie znalazłem żadnych wycieków, nic, co dawałoby jakikolwiek trop, w którym kierunku powinna być naprawa. Termostat był sprawny, wymieniłem go na wszelki wypadek, ale oczywiście to nie dało, auto grzało się dalej. Uszczelka pod głowicę? Okazało się, że taka czarna w katalogu zamienników nie występuje, oryginał był tak drogi, jak się tego spodziewałem. Przy okazji dowiedziałem

si , e silniki 1,6, montowane w pierwszej serii nowych mini, nie s , wbrew temu, co mo na w niektórych motoryzacyjnych gazetach wyczyta , samodzielnie skonstruowane przez BMW. Nie pochodz te z koncernu PSA — te wstawiano dopiero od 2006 roku. Sk d si zatem wzi ły? Z Brazylii. W 1997 roku ameryka ski Chrysler stworzył, wraz z bankrutuj cym powoli brytyjskim Roverem, spółk , któr ej jedynym zadaniem była produkcja silników. Motor o pojemno ci 1,6, w wersji wolnoss cej miał dziewi dziesi t lub sto pi tna cie koni, z doładowaniem sto sze dziesi t. Trafiał przede wszystkim pod mask mini, jednak uprzykrzał te ycie wła cicielom europejskich wersji chryslera PT i neona. Niezła zakąła, mało oszcz dna, delikatna i awaryjna.

Wymiana uszczelki nie była przesadnie skomplikowana, przy okazji zainwestowałem w nowy ła cuch rozrzu du i napinacz, który, mimo niewielkiego przebiegu - dziewi dziesi ciu pi ciu ty si cy kilometrów, wygl dał na zu yty i rozci gni ty. Zło yłem auto i odpaliłem. Naprawa okazała si skuteczna, problem znikn ł, jednak jakim cudem pojawił si nowy. Zaraz po zało eniu klemy akumulatora wł czał si wentylator - klimatyzacja wyl czona, silnik zimny i zgaszony - a wiatrak huczał a miło.

Miałem dwa wyj cia: złapa siekier i wyładowa frustracj , albo wystawi samochód do sprzedania. Trudno, strac , ale przynajmniej przestan si denerwowa . Opisałem problem, zrobiłem dokładne zdj cia i dałem bardzo konkurencyjn cen . Ch tni walili drzwiami i oknami, co ciekawe, nie byli to handlarze, ale osoby bez podstawowej wiedzy technicznej i instynktu przetrwania.

Do moich ulubionych nale ały takie oto pytania:

- Czy mo na nim je dzi ?
- Mo na, ale to auto po kolizji, nie jest do ko ca sprawne.
- Czy mógłby je pan naprawi ?
- Czemu sprzedaje pan uszkodzone auto?

Koszmar. Nowy wła ciciel mini został zaznajomiony z histori samochodu, obejrzał je dokładnie na podno niku, stargował jeszcze kilkaset złotych. Po dwóch tygodniach zadzwonił z pretensjami, e naprawa kosztowała go wi cej, ni przypuszczał — no có , mnie te .

Drugie mini te znalazło mi za skór , cho usuni cie głównego problemu okazało si banalnie proste. Wywaliłem zalan deszczówk tapicerk , ł cznie z dywanem, pod którym znalazłem zniszczony, zanieczyściły elektroniczny moduł. By unikn skomplikowanego kodowania, kupiłem cały komplet, ł cznie z kluczykiem i immobiliserem, co kosztowało kilkaset złotych, a wymiana zaj ła chwil .

Jeszcze w warsztacie mój tata zauwa ył naderwany sworze wahaacza i zaferował pomoc przy jego wymianie. Nast pnego dnia wzi ł si do roboty, i chyba szybko tego po łaował. Dost p był tak fatalny, e niezbdne okazało si poluzowanie i opuszczenie ramy pomocniczej silnika. Mój tata nigdy nie przeklina, ale tym razem chyba usłyszałem jak cich wi zank pod adresem in ynierów.

Czyste, ł ni ce i kompleksowo naprawione auto trafiło błyskawicznie w r ce zachwyconej ony i trzeba przyzna , e faktycznie, sprawiło jej sporo rado ci. Dziewi dziesi ciokonny silnik był dynamiczny, ale palił prawie dziewi litrów na setk , zawieszenie sztywne, układ kierowniczy bardzo precyzyjny.

Nie rozumiałem ani nie podzielałem tych zachwytów, za co po mie si cu spotkała mnie surowa kara. Gdy zacz ły si przymrozki, współpracy odmówiły wycieraczki - trzeba było zaraz po uruchomieniu silnika wyj z auta i je rozrusza , w przeciwnym wypadku przepalał si bezpiecznik. Wiem, powinienem wymieni silniczek, ale kiedy zobaczyłem, jak sprytnie został zamontowany, postanowiłem poczeka do wiosny.

Gdy spadł pierwszy nieg, a ja musiałem akurat odebra z lotniska Paula Brackleya, głównego mechanika Fanów czterech kółek, praw r k Edda China, który przyleciał obejrze znalezione przeze mnie

lamborghini, nie byłem w stanie wejść do auta od strony kierowcy. Klamka przymarzała, szarpnąłem i coś spadło. Przeciskanie się w zimowych ciuchach od strony pasa era, przy moim wzroście, nie należało do rzeczy przyjemnych - w dodatku w obie strony, bo klamka nie działała równie odrodkowo. Następnego dnia identyczna rzecz przytrafiła się z drugiej strony, więc, by odstawić samochód do warsztatu, miałem do wyboru bagażnik albo okno — na szczęście szyby opuszczały się po dłuższym przytrzymaniu przycisku... Kilka godzin zastanawiałem się, co zrobić, jak to naprawić, skoro to, co trzeba wymienić jest w drzwiach, ale żeby się do tego dostać, trzeba zdjąć tapicerowany boczek, ale żeby go zdjąć, trzeba otworzyć drzwi, ale żeby otworzyć drzwi, trzeba zdjąć boczek...

Najgorsza jest bezsilność. Kiedy po raz sześćdziesiąty próbowałem odchylić poluzowany boczek na tyle, by dało się wsadzić rękę i poszukać odpowiedniego cięgna, obiecałem sobie, że nigdy więcej brytyjsko-niemieckich wynalazków. Skuteczna naprawa tych przekłóceń zamków była bardzo trudna. Zająłem to, co spadło, nasmarowałem, zabezpieczyłem przed wilgocią, ale następnego dnia znowu klamki przymarzały, znowu spadło cięgno - tym razem ona wchodziła przez bagażnik. Odstawiłem auto do warsztatu, naprawiłem, przygotowałem sobie nawet awaryjne cięgno, na wszelki wypadek — przydało się.

1 59

Po dwóch tygodniach nierównej walki kupiłem dwie używane kasety wyjęte z młodszego modelu, naprawiłem skutecznie, ale te namówiłem na inne auto. Mini wystawili mi do sprzedania za pięć tysięcy, uprzedzili mi o zacinających się wycieraczkach, a na pierwszy telefon czekali mi nie dłużej niż pięć minut. Auto było bezwypadkowe, w odróżnieniu od wielu innych w podobnej cenie, a klient przyjechał następnego dnia wcześnie rano, przed szósty. Gdy ona się obudziła, tego przekłóceń mini już nie było.

Może mieliśmy pecha, może trafili na dwa wyjątkowo paskudne egzemplarze. Ale nawet jeśli, to mini pierwszej generacji lepiej

unika , przejecha si i owszem, ale nie kupowa , chyba e z dieslem i manualn skrzyni biegów. Za to ta nowsza wersja jest super, przynajmniej je li chodzi o silniki, pochodz ce ju nie z Brazylii, ale wspólne z wieloma modelami peugeot a i citroena...

Szukaj • • • • • • • • •

Zadbanych aut z drugiej, produkowanej od 2006 roku, serii, z benzynowym silnikiem wolnoss cym lub dieslem. Nie powinny si psu , nawet spory przebieg, powy ej stu pi dziesi ciu tysi cy kilometrów, w zasadzie nie jest problemem, pod warunkiem, e samochód był regularnie serwisowany.

1 60

Unikaj • • • • • • • •

Auta pierwszej serii, gdy sprawiaj sporo problemów technicznych. Nie kupuj wersji z automatyczn skrzyni biegów, jest wadliwie zaprojektowana, a jej naprawa mo e kosztowa tyle, co pół auta. Najmniej kapry ne s najsłabsze wersje One, z motorem o mocy dziewi dziesi ciu koni, oraz odmiany wysokopr ne, z japo skim silnikiem, identycznym jak w toyocie yaris. Zdecydowana wi kszo dost pnych w Polsce egzemplarzy pochodzi z importu, co oznacza, e była uszkodzona, a ogromne zainteresowanie tym modelem sprawia, e naprawiane s nawet mocno rozbite auta. Je li nie czujesz si na siłach, by samemu zweryfikowa stan techniczny, koniecznie popro o pomoc fachowca.

CITROEN BX GTI

Jest kanciasty i niezbyt pi kny, ale je dzi
wspaniale

Karoseria pozbawiona modnych w latach osiemdziesi tych kr - 1 6 1
gło ci, przedziwna deska rozdzielcza i zawieszenie hydropneu-
matyczne - zademonstrowany w 1982 roku, na targach motoryza-
cyjngch w Pary u, citroen BX, w niczym nie przypominał swoich
rywali, nie tylko niemieckich, jak volkswagen passat B2 czy ford
sierra, ale równie francuskich renault 18 czy peugeota 305.

Jednak ju kilka lat pó niej, w 1986 roku, zrezygnowano
z wi kszo ci udziwnie , zadbano za to o doskonałe zabezpiecze-
nie przed korozj . Leciutka konstrukcja je dziła całkiem nie le,
nawet z najstabszymi, ga nikowymi silnikami, a w mocniejszych
wersjach, równie wysokopr nych z doładowaniem, przyspie-
szała naprawd rewelacyjnie. By osi gn setk w dziesi se-
kund, wystarczyło zaledwie sto koni, a przecie były te wer-
sje du o mocniejsze. Do 1994 roku wyprodukowano prawie dwa
i pół miliona citroenów BX - nast pca, cudnej urody xantia,
osi gn ła wynik prawie dwa razy gorszy.

Dzi znalezienie ładnego, zadbanego egzemplarza BX granicy z cudem, za to je d ce, sprawne na tyle, by przej prze- gl d techniczny auta, mo na kupi bez problemu nieco powy ej ceny złomu, tysi c złotych w kieszeni w zupełno ci wystarczy. Z odmian CTI b dzie du o trudniej. W Polsce jest zaledwie kilkana cie sprawnych i je d cych egzemplarzy ze stu sze - dziesi ciokonnym, szesnastozaworowym silnikiem 1,9. Wła ci- ciela zmieniaj bardzo rzadko, głównie ze wzgl du na niewielkie zainteresowanie tym modelem.

Łaciny samochód to koszt w granicach pi ciu tysi cy złotych. We Francji, gdzie tych aut jest mnóstwo, ceny zaczynaj si ju od sze ciuset euro. Swojego BX-a kupiłem kilkana cie lat temu, nieco dro ej, za to pełnym przypadkiem.

162

W drugiej połowie lat dziewi dziesi tych citroena BX miał mój do- bry kolega. Białe auto miało niezniszczalny i bardzo oszcz dny silnik Diesla. Marcin przejechał tym samochodem ponad pół miliona kilo- metrów i był nim zachwycony, głównie wygod i brakiem powa niej- szych awarii. Ale Marcin zachwycał si w tamtych czasach wszystkim, co miał lub chciał mie , wi c jego opinia traciła nieco na wiarygodno- ci. Zwłaszcza, e kilka razy przejechałem si tym autem — wołowina, tyle e faktycznie do komfortowo zawieszona — nie polubili my si zbyt.

Okazja, by poje dzi hydropneumatycznym citroenem nieco dłu- ej, nadarzyła si w 2002 roku, gdy w jednej z motoryzacyjnych gazet wypatrzyłem ogłoszenie o sprzeda y dostawczego forda couriera z sil- nikiem 1,8 diesel. Białe auto miało zaledwie pi lat i nieco ponad dwie cie tysi cy przebiegu. Bardzo atrakcyjna cena, co koło pi ciu tysi cy złotych, wynikała z uszkodzenia silnika, który bardzo słabo zapalał i kopcił na niebiesko, ale jak ju udało si go uruchomi , mo na było jecha . Czym pr dzej zarezerwowałem ten samochód,

z fordowskimi motorami 1,8 miałem już spore do wiadczenie, pewnie i dzi wymieniałbym uszczelkę pod głowicę i ustawił rozrzut w mniejszej godzinie, w dodatku po ciemku. Miałem te całe, sprawny silnik na cztery — wystarczyło popracować kilkanaście godzin i można było zarobić kilka tysięcy złotych. Pozostawał tylko jeden problem, mianowicie uszkodzony courier stał kilkadziesiąt kilometrów od Poznania, a o ile dobrze pamiętam taką sytuację — jedyne nadające się do dłuższej trasy auto sprzedałem kilka dni wcześniej - zostały mi same brytyjskie, dwunastocylindrowe wynalazki, zużywające w ciekłym łożu paliwa. Spytałem brata, czy nie pojechałby ze mną, zgodził się błyskawicznie. Po wielu obłanych egzaminach w końcu odebrał prawo jazdy i nie przepuszczał żadnej okazji do przejeżdżania, zwłaszcza jeżeli w tle jawiła się motoryzacyjna przygoda.

Wymyśliłem, że do Poznania pojedziemy pociągami i już na miejscu kupimy lekko uszkodzone auto, jakiego grata, którym pojedziemy po fordzie, i w razie, gdyby silnik był już zupełnie zepsuty - zacigniemy samochód do Warszawy. Brata w szczególności planu wtajemniczyłem dopiero w pociągu - mógłby uznać wyprawę za zbyt ryzykowną, nieprzygotowaną i głupią, w czym oczywiście byłoby sporo racji. Ale w plecaku mieliśmy zestaw narzędzi, kable rozruchowe i linkę holowniczą, byliśmy więc przygotowani na wszystko, choć wikszych problemów nie przewidywałem.

W tej samej gazecie znalazłem jeszcze jedną ciekawą ofertę. Anons, ze względu na konieczność płacenia za każdą linię tekstu, wyglądał chyba mniej więcej tak: „Citroen BX 1991 składak 95, benz, elek. szyb. centr. zam. uszk. silnik”, do tego numer telefonu. Cena bardzo atrakcyjna, dwa i pół tysiąca złotych, czyli jedna trzecia wartości całego i sprawnego auta. Zadzwoeniłem, wypytałem o szczegóły. Blacha ładna, lakier ładny, rdzy nie ma, wewnątrz zadbane, silnik chodzi, tylko się grzeje. Ucieka woda, prawdopodobnie do wymiany jest uszczelka pod głowicę.

Miewałem w tamtych czasach — wstyd si przyzna , ale miewam do tej pory, na szcz cie coraz rzadziej — ataki niepoprawnego i niczym nieuzasadnionego optymizmu. Auto było popsute, a miało by zalepczem, gdyby drugie, jeszcze bardziej popsute, odmówiło współpracy na amen. Czy dojedziemy do domu? Skoro wła ciciel powiedział, e raczej tak, to powinno si uda . Zreszt , je li dobrze pami tam, to chyba ja go przekonałem do tej wersji. Poczt przesłałem pi set złotych zaliczki i umówiłem si na dworcu w Poznaniu.

1 6 4

Citroen okazał si zgodny z opisem — ciemny, granatowy lakier faktycznie wygl dał bardzo ładnie, podobnie jak ółty szparunek, zaczynaj cy si przy reflektorach, a ko cz cy na tylnym słupku. Fotele zrobione z grubego, mi sistego weluru, były jednak nieco inne ni zapami tałem z białego BX-a kolegi, bardziej kubelkowe, lepiej trzymaj ce ciało. Silnik zapalał i pracował bez problemu, jednak wła ciciel, patrz c z niedowierzaniem na kogo , kto kupił uszkodzone auto bez ogl dania, a teraz ma zamiar przejecha nim pół Polski, ostrzegł, by nie przekracza dwóch tysi cy obrotów, bo wtedy woda znika z chłodnicy błyskawicznie. Zapłacili my, podpisali my dokumenty i ruszyli my. Po drodze, na najbli szej stacji benzynowej, zaopatryli my si w spor ilo butelkowanej wody mineralnej, na wszelki wypadek. Okazała si bardzo potrzebna. Było ciepło, wi c co pi tna cie, dwadzie cia kilometrów musieli my si zatrzyma , chłodzi silnik i uzupełnia płyn, mimo e pedał gazu naciskałem wyj tkowo łagodnie jak na sto dziesi koni z pojemno ci 1,9 litra. Podobał mi si ten samochód, jak na sto dziesi koni, z pojemno ci 1,9 litra, auto wydawało si bardzo zwinne i elastyczne. Zgodnie z planem, po fordzie mieli my pojawi si około trzynastej, optymistyczny wariant zakładał, e w domu b dziemy koło osiemnastej. I faktycznie, byli my o szóstej. Tyle e rano.

Ford courier w pełni odpowiadał opisowi. Dojechali my po niego do pó no, wi c szybko zapłaciłem, podpisałem umow i poprosiłem

0 pomoc w wypchni ciu pojazdu na drog , gdzie czekał citroen z podpi t link holowniczy — ze wzgl du na bardzo słaby akumulator forda mogli my uruchomi jedynie z rozp du. Problem w tym, e okazało si to do skomplikowane, auto prychn ło niebieskim dymem dopiero po kilometrze, a BX z dodatkowym ci arem zd ył si w tym czasie ponownie zagotowa . Po kolejnej nieplanowanej przerwie ruszyli my w drog , z której pami tam coraz bardziej w ciekłego brata (nast pnego dnia rano miał by w szkole), oraz incydent na stacji benzynowej. Zapadła ju ciemna noc, do przejechania jeszcze ponad sto kilometrów, a my po raz kolejny skr cili my na stacj , by dokupi wod , przy okazji zatankowa i dola do silnika forda nieco oleju. BX stan ł z boku, zgaszony, słyszałem jak szumi wentylatory. Ja podjechałem pod dystrybutor i te wyl czyłem silnik. Chwil pó niej zobaczyłem brata, który biegnie w moj stron i krzyczy: „Nie ga go, tylko go nie ga !”. Na stacji zjedli my pó n kolacj , posiedzieli my z godzin 1 zabrali my si do odpalania samochodów. Zacz li my, rzecz jasna, od citroena, jednak jego akumulator, z powodu ci gle pracuj cych wentylatorów, był ju w zasadzie martwy. Rozrusznik nawet nie drgn ł. Próba odpalenia z kabli, od forda, równie si nie powiodła. Mieli my wi c dwa popsute auta, kawał drogi przed sob i rodek nocy. Do domu dotarli my zm czeni, brudni, a brat dodatkowo wkurzony. Citroena uruchomili my, korzystaj c z uprzejmo ci jakich Ukrai ców drzemli cych na stacji, wcze niej usun li my termostat dla lepszego chłodzenia, co zreszt okazało si niezłym pomysłem, ale forda nie dało si ju odpali - jego silnik ostatecznie wyzion ł ducha. Zrobiło si chłodniej, BX, cho z dodatkowym ci arem na lince, dojechał do Warszawy z kilkoma postojami na uzupełnienie wody, bez gaszenia silnika, z wentylatorami spi tymi na krótko, eby chłodzenie było lepsze. Odkr ceniu korka ka dorazowo towarzyszyło syczenie i kl by gor cej pary, ale poparzenia okazały si niegro ne, zreszt za drugim czy trzecim razem zrobiłem odpowiedni osłon i r kawic z kurtki.

Z fordem uwin lem si błyskawicznie, odmalowałem zardzewiał klap , wymienilem silnik i od wie ylem cz бага ow . Kilka miesi cy pó niej, pracuj c przy produkcji filmu dokumentalnego, cz - sto w nim spałem, dmuchany materac mie cił si w cz ci бага owej bez problemu, a z otwartymi drzwiami było mi du o chłodniej, ni w wynaj tym dla ekipy domu, w dodatku tak e ciszej — nie słyszałem adnego chrapania. Przejechałem tym fordem kilkadziesi t tyśi cy kilometrów, citroenem zaledwie kilkaset kilometrów. Po tych wszystkich przygodach nie mogłem na niego patrze , do wymiany uszczelki pod głowic wzi lem si po miesi cu. Jeszcze zanim zacz lem, wystawilem auto do sprzedania za jakie siedem i pół tyśi ca złotych, a liczne telefony i nast pna, wypatrzona i zaliczkowana ju , „okazja”, zmotywowały mnie do pracy.

166

Demonta głowicy nie był wielkim problemem, gorzej z now uszczelk — zamówilem w hurtowni zamiennik do wersji opisanej w dowodzie rejestracyjnym, jednak okazało si , e kanały olejowe i wodne rozło one s zupełnie inaczej ni na starej cz ci. Zabrałem j na wzór, ale nikt nie potrafił mi pomóc, dopiero w autoryzowanej stacji Citroena kto popatrzył uwa nie i spytał, czy to wersja GTI.

- Jakie GTI, panie, to ma ledwo sto koni!

Sprzedawca popatrzył na mnie z pobła aniem i przyniósł to, czego potrzebowalem. Zamontowałem now uszczelk i odpalilem silnik. Wszystko było w porz dku, musiało by , skoro pierwszego klienta na ogl dziny umówilem nast pnego dnia. Wyczy ciłem wn trze, umylem karoseri i zabrałem BX-a na jazd prób n . Pami tam ka dy przejechany kilometr, szybko pokonywane zakr ty, idealn prac hydropneumatycznego zawieszenia i d wi k silnika. Dopiero teraz pozwolilem sobie na mocniejsze wci ni cie gazu, okazało si e po przekroczeniu dwu i pół tyśi ca obrotów silnik dostawał pot nego kopa i zasuwał w ten swój charakterystyczny, komfortowy, troch rozbujany i jednocze nie bardzo bezpo redni sposób. Auto sprzedałem od r ki,

choć o taniej, niż przewidywałem. Dla nowego właściciela faktem to wersja GTI, nie miał znaczenia, ale spory wyciek oleju, który pojawił się pod autem w trakcie negocjowania ceny — zdecydowanie tak. Musieliśmy się z BX-em rozstać, ja potrzebowałem pieniędzy, na dodatkowej inwestycji. Przenosiłem auto o trzy tysiące złotych, sprzedałem bez problemu, ale ciężyłem o tych bardzo wygodnych kubelkowych fotelach i mocnym silniku. Kupiłbym go już kilka razy, ale jedna rzecz bardzo mi przeszkadza. W odróżnieniu od Peugeota 205 GTI, czy wiesz, równie szybkiego 405 Mi16, Citroen BX jest autem dość brzydkim, a z fabrycznymi spojlerami wygląda zupełnie niepozornie. Ale i tak, któregoś dnia, ustawił go w swoim garażu.

Szukaj • • • • • • • #

Wybór jest tak ograniczony, że samo znalezienie auta to spory sukces. Najlepiej, jeśli będzie w oryginalnym stanie, z fabrycznym wnętrzem i zestawem spojlerów, oraz sprawny hydraulik i bez wycieków.

167

Unikaj • • • • • • • • • <

Citroeny BX były doskonale zabezpieczone przed korozją, jednak jeśli auto uczestniczyło w wypadku, może być przerdzewiałe w naprawianych miejscach, warto więc je bardzo dokładnie pod tym kątem sprawdzić.

PORSCHE 911 (996)

aby się przekonać, że jest się czym
zachwyca ...

168

Porsche 911 trafiło do sprzedaży w 1964 roku, a w gust klientów dosłownie chwilę później. Przepiękna, filigranowa i smukła sylwetka kojarzyła się z doskonałymi osiągnięciami, sześciocyndrowe silniki pracowały w układzie bokser i były montowane z tyłu, dodatkowo dociskając napędzanie. Dzięki temu nawet niewielka, w porównaniu z amerykańskimi muscle car, moc - początkowo zaledwie sto trzydzieści koni - była wykorzystywana optymalnie, co przekładało się na niezłe osiągnięcia i niewielkie zużycie paliwa. Z biegiem lat i kolejnymi generacjami auto niewiele się zmieniło. Trochę urosło, silniki stawały się coraz mocniejsze, a zatem osiągnięcia lepsze, ale podstawowe założenia konstrukcyjne pozostały aktualne do dziś, tylko że w 1997 roku sześciocyndrowy, chłodzony powietrzem bokser doczekał się instalacji wodno-kanalizacyjnej.

Czwarta generacja porsche 911 (oznaczona kodem produkcyjnym 996) dla wiernych, ortodoksyjnych fanów niemieckiej marki była jak policzek - nie do odparcia, a w końcu stało się bardziej

plastikowe, klasyczna sylwetka zniekształcona przez pozba-
wione uroku, przypominaj ce rozbite jajka reflektory, to jesz-
cze znikn ł charakterystyczny d w i k chłodzonego powietrzem
silnika. Jakby tego było mało, niektóre cz ci, jak cho by nie-
szcz sne reflektory, były wspólne z dwa razy ta szym dwuosob-
owym porsche boxterem. Fachowa prasa narzekała, ale klienci,
mimo wszystko, szturmem ruszyli do salonów - i nie zawiedli
si . W porównaniu z poprzedni generacj auto jechało jesz-
cze lepiej, szybciej, sprawniej i oszcz dniej. Dzi , produkowana
do 2005 roku 911, jest najta szym modelem tej marki na rynku
aut u ywanych, wcze niejsze doczekały si statusu kultowych,
przez co ich ceny rosn jak szalone. Nowsze, oznaczone kodem
997, wygl daj bez porównania lepiej i ci gle s bardzo drogie
- przy odrobinie szcz cia, auto z pocz tku produkcji, z 2005
roku, uda si kupi za sto dwadzie cia tysi cy złotych. Nato-
miast opisywan tu wcze niejsz generacj mo na mie nawet
za połow tej ceny.

169

Z oficjalnym przedstawicielstwem firmy Porsche w Polsce nigdy nie mie-
li my szcz cia. Pierwsz prób kontaktu podj łem, gdy nasza radiowa
redakcja liczyła sobie ju trzy, mo e cztery lata i posiadała spore grono
wiernych słuchaczy, jednak z bardzo zaj tym panem od PR nie udało mi
si poł czy , nie doczekałem si te telefonu zwrotnego. Trudno. Kilka
lat pó niej, gdy w moim biogramie pojawiły si dodatkowe zaj cia, jak
cho by pisanie dla poczytnego tygodnika czy codzienny, autorski pro-
gram telewizyjno-internetowy, robiony na zlecenie Agory, ponowiłem
prób . Miła pani sekretarka nie mogła mnie niestety poł czy z osob
odpowiedzialn za kontakty z pras , poleciła, by wysła maila i zostawi
swoj numer telefonu. Tak zrobiłem, jednak odpowiedzi nie doczekałem
si nigdy. Zostałem najnormalniej w wiecie olany, co by mo e wynikało
ze zbyt szczerych opinii prezentowanych na antenie.

Kiedy , chwil po premierze, przyjrzałem si bardzo dokładnie stoj cej w salonie porsche cayenne, potem poje dziłem chwil samo- chodem kolegi, i pomy lałem, e to auto dla osób ze sporymi kom- pleksami. O modelu 911, jak te o klientach, którzy go wybieraj , miałem jeszcze gorsze zdanie. Auto było w kabinie paskudne, kiepsko wyko- nane, wykonane z tanich materiałów. Na zewn trz wygl dało nie le, ale tylko z profilu i od tyłu — przód, z tymi rozlanymi na masce reflektorami, nie grzeszył urod . Rozmawiali my o tym podczas audy- cji, wspominali my, e nie mamy poj cia, jak 911 je dzi, zastrzegaj c, e by mo e bardzo fajnie, i by mo e wła nie wła ciwo ci jezdne s wytłumaczeniem fenomenu tego modelu. Niestety, osoby pracuj ce w polskim przedstawicielstwie Porsche miertelnie si obraziły, co jest zreszt charakterystyczne w przypadku małych firm, otoczonych jakim niezrozumiałym kultem. Wszelkie uwagi czy zastrze enia do oferowanego produktu karane s rozmow „stawiaj c do pionu” lub brakiem dost pu do parku prasowego.

1 70

Testuj c porsche, Subaru czy jaguara, trzeba to robi na kolanach, inaczej na pewno kto poczuj e si ura ony. Tylko e my nigdy si tym nie przejmowali my, st d liczne konflikty na linii importer—redakcja i abso- lutny brak dost pu do samochodów przeznaczonych dla dziennikarzy. Kiedy z t nieuczciw praktyk manipulowania przekazem medialnym próbowałem walczy , ale po kilku latach doszedłem do wniosku, e le- piej b dzie, je li od czasu do czasu przypomnimy na antenie, e firma X lub Y, wybieraj c testuj cych, nie zachowuje si fair, odcina tych, któ- rym co mo e si nie spodoba , wi c recenzje nie s ani wiarygodne, ani uczciwe czy rzetelne. Bo skoro w BMW Polska mog z klas przełkn zło liwe komentarze pod adresem X6, skoro potrafi zrozumie , e to stacja płaci nam za wyra anie własnych opinii, to chyba sytuacja z Por- sche czy Jaguarem nie jest naszym problemem, prawda?

Ch ci posiadania porsche 911 nie wykazywałem najmniejszej. Naj- nowsza generacja, bardzo mi si podobała, ale odniosłem wra enie, e

wła ciele tych aut nie nale do osób przesadnie miłych czy uprzejmych. Jak tylko zauwa yłem taki samochód na drodze, to w rodku siedział jaki buc, zreszt płci obojga. Pi kny, wie o wypolerowany lakier, sportowa sylwetka, a w kabinie zaci ni te ze zło ci usta, lekko zmru one, rozgniewane spojrzenie patrz ce daleko przed siebie. Kiedy , stoj c na wiatłach obok wy tkowo pi knego, ciemnobr zowego egzemplarza, nie mogłem oderwa od niego wzroku. Auto miało ponad dwadzie cia lat, niedawno je polakierowano i z daleka było wida , e zrobiono to fachowo. Gdy podziwiałem efekt, spojrzenia moje i kierowcy 911 na moment si spotkały. Pokiwałem głow z uznaniem, wyci gn łem kciuk w gór , co w motoryzacyjnym wiecie oznacza to samo, co wsz dzie indziej. Jaka była reakcja? Wła ciciel porsche doszedł do wniosku, e mnie nie zauwa y. Mo e jechałem zbyt tanim samochodem, mo e miałem jak głupi czapk na głowie, ale go zignorował mnie tak jak zblazowana gwiazda rocka stoj cych przed hotelem fanów. Nie wiem, czy to ten samochód tak zmienia ludzi, czy po prostu, jak kto ma od urodzenia taki charakter i troch kasy, to porsche jest kolejnym, naturalnym etapem w rozwoju wredno ci? Na pewno nie chciałem tego sprawdza na własnej skórce, ale nie wiedziałem jeszcze, e zadziałał przekaz podprogowy. W jednym z moich ulubionych seriali, nadawanym od 2007 roku Calificomication, główna posta , dupek i zarozumialec, je dził wła nie porsche 911, tyle e poobijanym, potłuczonym i zdezelowanym. I ja te bardzo chciałem takie mie , tyle e w 2009 roku jeszcze nie zdawałem sobie z tego sprawy.

171

Przyszła jesie , a ja ci gle nie miałem czym je dzi i wci szukałem jakiej okazji. W gara u stały co prawda dwa fantastyczne motocykle, nowiutki harley (pozostało po innym serialu, Sons of A narchy), na którego uwielbiałem patrze i którym nie lubilem je dzi , oraz prawie nowa honda CBR 1000RR w malowaniu Repsola, z której najch tniej bym nie zsiadał. Miałem te Henryk , zabytkowego mercedesa R107 w fabrycznym niemal stanie, w dodatku z zapasowym, twardym dachem na gorsz pogod , ale ten samochód do codziennej, jesienno-zimowej

eksploatacji nie nadawał si wcale. Z firmowego, białego renault clio korzystałem zdecydowanie zbyt cz sto, a co gorsze, nudziłem si potwornie, bo nie miałem nic do składania, udoskonalania lub naprawiania. Na zakup nowej zabawki przeznaczyłem dwadzie cia pi tysi cy złotych i szukałem czego , co daje frajd . My lałem o czym , co byłoby niegro nie uszkodzone b d zaniedbane, tak, by przez zim i wiosn zainwestowa nieco czasu i pieni dzy, a potem cieszy si d wi kiem silnika, bo tym razem chodziło wła nie o to.

Miałem ju dwa fantastyczne, zupełnie ró ne motocykle, zabytkowe auto na lato, teraz potrzebowiałem czego nowszego, współczesnego, nie tylko z mocnym silnikiem i ładn sylwetk , ale przede wszystkim z pi knie wystrojonym wydechem. My lałem o nissanie 350Z w wersji kabrio, i nawet wypatrzyłem odpowiedni sztuk , tyle e troch za długo si zastanawiałem — kiedy zadzwoniłem, auto ju sprzedano. Szukałem te volvo S60R, niby z innej bajki, ale za to z cudownie graj cym sprz tem audio, a szczytem marze był chrysler 300C SRT8. Niestety, lekko uszkodzone egzemplarze si nie trafiały, a sprawne kosztowały ponad osiemdziesi t tysi cy złotych. Je dzilem po całej Polsce, ogl dałem, liczyłem, ale nie znalazłem nic wartego zainteresowania. Codziennie sp dzałem dwie godziny przy komputerze, przegl dałem tysi ce ogłosze i byłem tym coraz bardziej zm czony. Porsche boxer nie brałem pod uwag , chyba e mieszcz ce go si bud ecie boxtera S, ale jedynie pod warunkiem trafienia jakiej wyj tkowej okazji. Na 911 nie miałem najmniejszych szans, w czym zreszt regularnie, codziennie si utwierdzałem. Najta szy sprawny i zarejestrowany egzemplarz, z 1999 roku, swoj drog bardzo ładny, niemal czarny, na kołach w identycznym kolorze, kosztował dziewi dziesi t tysi cy złotych. wie o sprowadzone były minimalnie ta sze, ale po doliczeniu wysokiej akcyzy mogły kosztowa nawet ponad sto tysi cy, najta sze rozbite auto wystawiono za pi dziesi t pi tysi cy, a koszt naprawy wynosił, na oko, drugie tyle - adnych szans.

Przełknięcie ogłoszeń stało się moją obsesją, do tego stopnia, że wieczorem, zamykając oczy, wciąż widziałem najciekawsze oferty. Skończył się listopad, zaczęła się zima, a ja wciąż nie miałem swojej zabawki. Pod koniec grudnia, zaledwie tydzień przed wyjazdami, gdy handel samochodami zamiera, a sprzedawcy wiedzą, że w styczniu będzie jeszcze gorzej, pojawiło się kilka ciekawych ogłoszeń – jakiś lekko uszkodzony nissan 350Z, jakiś boxster, ale ja byłem już chyba zmęczony szukaniem, a sam nie wiedziałem, czego chcę. I właśnie wtedy zauważyłem, że to piękne Porsche z 1999 roku zostało przecenione o dwadzieścia pięć tysięcy. Pomyślałem, że pewnie padł silnik albo podczas jazdy testowej któryś z klientów nie wyhamował na czas. Ale nie. Auto, stojące w salonie specjalizującym się w samochodach luksusowych, nie miało żadnych uszkodzeń. Znałem to miejsce, nie dojechało było dwa, może trzy kilometry od redakcji, to jeszcze z właścicielem kilka razy rozmawiałem.

W salonie byłem godzinę po tym, jak zmieniono ogłoszenie. Sprzedawca wyjechał, a właściciel jest w szpitalu na badaniach, kilka dni wcześniej się poczuł. Zbliżając się do niego i perspektywa długiej rehabilitacji sprawiała, że firma pilnie potrzebowała gotówki, stąd „promocja” na 911 i na kilka innych aut. Czarno-brązowe Porsche wyglądało wspaniale, sześćdziesiąt tysięcy przebiegu, czarna, skórzana tapicerka, bardzo zadbane, stan techniczny idealny. Wprawdzie nie mogłem się o tym osobie przekonać – w jednym z kół brakowało powietrza, więc o jeździe testowej nie było mowy – ale sprzedawca zapewniał, że absolutnie wszystko jest w porządku i jeśli chciałbym się przejechać, to może jutro. Tylko był jeden problem, bo telefon bez przerwy dzwonił i wszyscy pytali właśnie o to przecenione 911.

W dół zarzucona, ryba złapała haczyk. Miałem dwadzieścia kilka tysięcy gotówki, w najbliższym czasie, w ciągu dwóch miesięcy, mogłem wycofać się z kupionego z nudów Citroëna C2, zrobić wyprzedzący garaż, pozbyć się niepotrzebnego, a nowego komputera

z jabłkiem, dwóch cyfrowych lustrzanek i przez dwa kolejne miesi ce oszcz dza na czym tylko si da, odkładaj c cał wypląt . I pogoni wszystkich, którzy s mi winni pieni dze za napisane artykuły. I mo e si uda, ale najpierw trzeba było przekona do odroczonej płatno ci wła ciciela firmy, co dzi ki wspólnym znajomym okazało si bardzo proste. Facet stracił płynno finansow , ale dwadzie cia tysi cy gotówk , jako zaliczka, w zupełno ci go urz dzało, z pozostał kwot mógł poczeka do pi tnastego marca. Telefonicznie, chwil przed jego operacj , uzgodnili my szczegóły i terminy, sprzedawca wystawił odpowiednie dokumenty. Przyj ł pi set złotych zaliczki - tyle miałem przy sobie — obiecał, e auto jest w pełni sprawne. Pierwsz rat przywiozłem tego samego dnia, kolejne w miesi cznych odst pach. Auto stało na wystawie, a ja nawet si nim nie przejechałem, sprawdziłem tylko, e silnik zapala, i e nie ma adnych wycieków oleju. W Wigili , zaraz po rodzinnej kolacji, pojechałem obejrze przez szyb swoje porsche. Robiłem to zreszt cz sto, i chyba nigdy wcze niej, i nigdy pó niej nie cieszyłem si tak bardzo z jakiegokolwiek samochodu. Robiłem mu zdj cia, przestałem ogl da ogłoszenia, pousuwałem setki zakładek, wyszukanych okazji. Uspokoilem si , bo za chwil , kilka lat po trzydziestych urodzinach, miałem odebra kluczyk do mojej własnej 911.

Takiego dnia si nie zapomina. Gdy nadszedł TEN moment, do pracy pojechałem taksówk . Po odbiór auta poszedłem na piechot , był ciepły, wiosenny dzie , nieg powoli topniał. Wła ciciel firmy, szcz liwie w dobrej kondycji, wystawił faktur , przeliczył pieni dze.

- Bo wie pan, panie Jacku, ka dy facet powinien cho raz w yciu mie carrer — powiedział, ciskaj c mi dło .

Moje porsche czekało w gara u podziemnym - zakurzone, co zupełnie mi nie przeszkadzało, mało tego, poprosilem, eby nikt go nie dotykał, sam je umyj . Akumulator był rozładowany, na szcz cie w baku zostało jeszcze sporo paliwa. U yli my startera, odpalił od razu,

wsiadłem za kierownicę, ustawiłem fotel, lusterka i ostro nie wyjechałem na powierzchnię. Byłem najszczęśliwszym dzieckiem na świecie, bo samochód, nie dosłownie, wyglądał wspaniale, to jeszcze je dzielił bez najmniejszych problemów, może za wyjątkiem skrzyni - drugi bieg nie zawsze wchodził tak gładko jak pozostałe. Zawieszenie fantastyczne, sprężyste, ale też delikatnie nerwowe, więc przy każdej wjeździe nierówno ci wymagało uwagi, układ kierowniczy czuły i niezmiernie precyzyjny. Silnik trochę mnie rozczarował, choć trzysta benzynowych koni, rzecz jasna, dawało radę. Osiągi niezmiernie - czas potrzebny na dotarcie do setki - nieco ponad pięć sekund, brakowało mi jednak tego gwałtownego kopnięcia, znanego z najmocniejszych turbodładowanych kompaktów, brakowało też dźwięku - sześciocylindrowy bokser brzmi ładnie, ale dopiero na wyższych obrotach.

Pierwszego dnia przejechałem ponad dwieście kilometrów, początkowo bardzo delikatnie i ostro nie (polisa autocasco zaczynała działać następnego dnia), ale gdy już trochę auto wyczulem, nieco szybciej. Wcześniej nacytałem się o specyficznej konstrukcji Porsche, z lekkim bagażnikiem z przodu i przeciwnie tylną osią, nad którą zamontowano silnik, skrzynię biegów i obudowę sprzęgła. Wiedziałem dzięki temu, że auto prowadzi się w sposób dość szczególny, wymagający precyzji i refleksu - żadnych problemów jednak nie zauważyłem.

Miałem dzień wolny, tylko dla siebie i dla mojego nowego auta, ale żeby nie snuć się po mieście bez sensu, zrobiłem list zakupów. W markecie budowlanym na Targówku musiałem nabyć zszywki, na Gocławiu nowe posłanie dla psa, potem miałem w planach wizytę w swoim warsztacie i kilkugodzinne gapienie się na auto z każdej strony, również od spodu. Niewiele brakowało jednak, a wycieczką skończyłbym w rowie - Porsche upiło moją czujność, zachowywało się niespodziewanie przewidywalnie, dlatego zawracając na bardzo szerokiej Radzymińskiej, pozwoliłem sobie na odrobinę szaleństwa. Wyłączyłem kontrolę trakcji i zarzuciłem tyłem, wprowadzając auto w lekki poślizg, zresztą

bardzo łatwy do opanowania, i po raz pierwszy wcisnąłem gaz do dechy. Wyprostowałem samochód, który na drugim biegu wkręcał się na obroty jak szalony, ponieważ jednak musiałem zaraz skręcić w prawo, jednocześnie nie zmieniłem pas. Nie zauważyłem na nim kolein, ale błyskawicznie poczułem, że auto wymyka się spod kontroli - opony traciły przyczepność, dociśnięty silnikiem tył przeskoczył na pobocze, a ja ledwo opanowałem sytuację — niewiele brakowało, a wylądowałbym na wysokim krawężniku, kto wie, może tuż za nim. Szczęśliwie udało mi się zaparkować pod sklepem i poszedłem na zakupy, do nerwowej, bo co chwilę podchodziłem do okna i sprawdzałem, czy moja nieubezpieczona carrera jeszcze stoi.

176

Po materacu dla psa pojechałem już spokojnie i delikatnie, jednak na sporym, w miarę nowym, praskim osiedlu spotkała mnie kolejna niespodzianka. Nigdy wcześniej tam nie byłem, nie wiedziałem, że progizwalniające zostały zaprojektowane w taki sposób, by jednocześnie mogły służyć jako zapory przeciwczołgowe. Na pierwszy najechałem powolutku, tak, by nie zahaczyć ani spojlerem zderzaka, ani kółkami rury wydechowej. Udało się. Z następną przeszkodą poszło nieco gorzej — udało się wjechać, delikatnie szorując przodem, ale gdy byłem po rodku, szorowanie stało się już o głowę niejsze. Zatrzymałem się, wysiadłem, i zobaczyłem, że nie dam rady ruszyć ani do przodu, ani do tyłu. Auto wisiało na progach i plastikowych osłonach podłogi, by ich nie uszkodzić, musiałem usunąć z samochodu kierowcę, czyli kierownicę, i zepchnąć porsche, korzystając z pomocy przypadkowego przechodnia. Kolejne spawalnicze przejechałem już w poprzek, wykorzystując całą szerokość ulicy, i jako do sklepu zoologicznego dotarłem. Psie posłanie okazało się wiarygodne na zdjęciach, i w ten sposób nie dało się go wepchnąć do bagażnika - po kilkunastu minutach walki, podglądany przez sprzedawców, poddałem się. Przesunąłem fotel pasażera i wepchnąłem legowisko na kanapę, niemal całkowicie zasłaniając tylną szybę. Mój pierwszy dzień z porsche nie mógł być lepszy.

Bardzo si polubili my. Przez dwa lata przejechałem ponad czterdzie ci tysi cy kilometrów, ze rednim spalaniem, w co prawie nikt nie chciał uwierzy , poni ej dziesi ciu litrów na sto kilometrów. Delikatnie traktowane porsche odwdzi czyło si wzorców bezawaryjno ci , nawet skrzynia biegów z czasem przestała zgrzyta przy szybkim przeł czaniu na dwójk . Skoro nie musiałem nic naprawia , to nadmiar czasu wykorzystałem na udoskonalenie sprz tu graj cego. Wyrzuciłem fabryczne radio, zamiast niego zamontowałem starego Pioneera z procesorem d wi ku. W бага niku, w miejscu mocowania koła zapasowego, którego i tak nie było, pojawił si mały markowy wzmacniacz, du y kondensator podtrzymuj cy napi cie — głównie dla ozdoby, zmieniarzka CD i zwrotnice ulubionej firmy MB Quart.

Jedyna rzecz, która mi w porsche przeszkadzała, to wygl d - tył pi kny, profil równie , ale te przednie lampy... Mogłem zleci ich przeróbk na nowsz wersj , ale postanowiłem zapolowa na co nowszego, szybszego, ładniejszego - najlepiej kolejne porsche, za którym, cierpi c na chwilowy nadmiar gotówki, błyskawicznie zacz łem si rozgl da . Ze sprzeda nie miałem problemów, auto, kupione za niecałe sze dzie si t pi tysi cy, wystawiłem za osiemdziesi t, oddałem za siedemdziesi t pi - trafiło w r ce motoryzacyjnego maniaka, który miał ju dwie starsze 911. Poł czenie czarno-br zowego lakieru z czarnymi matowymi kołami spodobało mu si tak bardzo, e zdecydował si na zakup, zanim obejrzał auto na własne oczy. Przez dwa tygodnie zbierał pieni dze, poyczał, jak ja wcze niej, wyprzedawał elektroniczne zabawki. Kas liczyli my ponad godzin - kilkana cie tysi cy było w dziesi tkach, dwudziestkach i pi dziesi tkach. Z wypchan papierow torb ruszyłem na lowy, ale przez dwa miesi ce nie udało mi si znale ani jednego lepszego egzemplarza tej marki. Te, na które mogłem sobie pozwoli , uczestniczyły wcze niej w przynajmniej jednym powa nym wypadku, a kupno identycznego modelu w mocniejszej wersji nie miało sensu. A poza tym doszedłem do wniosku, e teraz przyszła pora na jak fajn limuzyn

albo coś włoskiego, z najwyższej półki. Kilka miesięcy po sprzedaniu caryni miałem w garażu kuloodporne BMW 7 i sportowe Maserati, ale o Porsche nie zapomniałem. Jest na mojej liście, i któregoś dnia znowu stanie przed moim domem, tym razem będzie to model 997.

Szukaj • • • • • • • • «

Auta wie o sprowadzone, po delikatnej kolizji, mogą być w doskonałym stanie technicznym, ale po opłaceniu akcyzy ich zakup nie jest już tak atrakcyjny cenowo, z kolei egzemplarze jeżdżące po naszym kraju od kilku lat bywają zaniedbane mechanicznie, 911 wymagają specjalistycznego serwisu, a mało kto się na tych samochodach zna, wliczając w to autoryzowane stacje obsługi. Łatwiej naprawi błotnik niż skrzynię biegów, dlatego lepiej wybrać coś z przebiegiem do stu tysięcy, choćby po stłuczce, ale z udokumentowaną historią serwisową. Nawet, jeśli na początku wyjdzie to nieco drożej, auto odwdzi ci się bezproblemową eksploatacją.

178

Unikaj • • • • • • • • '

Przeważająca większość sprowadzonych i zarejestrowanych w kraju 911 uczestniczyła w kolizjach, niekiedy były to delikatne stłuczki, ale dziesięć czy czternaście lat temu opłacało się naprawiać wszystko, łącznie z pojazdami po dachowaniu czy z oderwanym przodem. Taki samochód, sprowadzony i zarejestrowany w Polsce wiele lat temu, warto bardzo dokładnie sprawdzić. Pamiętaj, że to nie jest Volkswagen Passat. Naprawa silnika lub skrzyni biegów będzie kosztowała majątek, te elementy muszą pracować bez zarzutu.

FORD SIERRA COSWORTH

Bo to rajdowa legenda

Zademonstrowany w 1982 roku ford sierra spotkał si z bardzo ciepłym przyjemniem ze strony motoryzacyjnej prasy, jednak klienci musieli si dopiero przyzwyczai do opływowej, zaokrąglonej sylwetki. Auto dostępne było w kilku wersjach nadwozia, cho na początku tylko jako kombi lub pięciocierzwiowy liftback. Trzydrzwiowa odmiana pojawiła si nieco później, a sedan dopiero w 1987 roku. Pod koniec lat osiemdziesiątych na rynek trafiła też, bardzo dziś rzadka, odmiana P100, czyli dwuosobowy pick-up. Oprócz niego, największym zainteresowaniem fanów sierry cieszą si XR4i i XR4x4, wyróżniające si mocnym, sześciocylindrowym silnikiem benzynowym i nieco inną wersją nadwozia - trzydrzwiową, z pozoru bardzo podobną do standardowej, ale z dodatkowym słupkiem dzielącym tylną boczny szyb i z ogromnym spojlerem na dachu. Poszukiwane s też sedany i kombi z napędem na cztery koła, zwłaszcza z niezniszczalnym, dwulitrowym silnikiem benzynowym, jednak najwyraźniej radości z jazdy potrafi sprawić ford sierra cosworth. Budowano go od 1983 roku z trzydrzwiowym nadwoziem, później, po 1988

roku, występował jako seclan, początkowo z napędem na tył, a pod koniec produkcji seryjnie w wersji 4 x 4. Czterocylindrowy silnik o pojemności dwóch litrów, wzmocniony turbosprężarką, nawet w wersji drogowej był bardzo mocny, generował od dwustu do dwustu dwudziestu koni, co zapewniało fenomenalne osiągi. Fabryczny potencjał był jednak duży, bo sierra cosworth to w rzeczywistości samochód rajdowy grupy A, z którego, po modyfikacjach, bez problemu wyciągano trzysta, a nawet pięćset koni.

Oryginalnych cosworthów powstało sporo, bo ponad trzydzieści tysięcy, ale dziś znalezienie takiego samochodu nie jest łatwe. Włoszka została rozbita, inne poszły jako dawcy podzespołów, a te egzemplarze, które zostały, są wyceniane do wysoko. Za ładny trzeba zapłacić od piętnastu do dwudziestu pięciu tysięcy złotych, auto z rajdów przeszło ci i po modyfikacjach może być nawet pięć razy droższe.

180

Pierwszy ford sierra pojawił się w naszej rodzinie przypadkiem. Młodszy brat skasowano, w niemieckiej na szczycie stłuczce, poloneza. Ja nie znośm tego samochodu, on uwielbiał, do tego stopnia, że zamontował w nim wspomaganie kierownicy, podgrzewane lustro i całą masę innych niepotrzebnych rzeczy. Auto miało natomiast zalety, nie psuło się, a jeśli już, to naprawa kosztowała grosze i można było przeprowadzić w garażu. Oddajcie sprawiedliwość, to przecież polonez holował któregoś z moich jaguarów na odwrót.

Samochód z rozbitym przodem i tyłem został jednak zakwalifikowany przez ubezpieczyciela jako nienadający się do odbudowy wraku. Tymczasem brat, mieszkający wówczas pod Warszawą i czekający na pieniądze z polisy sprawcy wypadku, potrzebował pilnie auta na codzienne dojazdy na uczelnię. Jakiegokolwiek, byle szybko, byle kosztowało grosze i niewiele paliło. Traf chciał, że w tym samym czasie

w zaprzyjanej warsztacie, oglądałem sierrę z 1986 roku. Samochód wyglądał z zewnątrz całkiem nieźle — lakier wiekowy, ładów korozji brak, wewnątrz zadbane, a na fotelach bardzo grube, miękkie pokrowce. Przebieg spory, co ponad dwieście kilometrów, jednak dla zamontowanego pod maską silnika, wolności tego diesla francuskiej konstrukcji o pojemności 2,3 litra i mocy sześćdziesięciu siedmiu koni, nie było to wcale dużo. Samochód miał uszkodzony rozrząd i nie odpalał, a poprzednia właścicielka zaraz po awarii kupiła nowsze auto - nie zdecydowała się na naprawę i chciała się jak najszybciej sierry pozbyć.

Zaproponowana cena, pięćset złotych, biorąc pod uwagę pełen bak paliwa, wydawała się bardzo atrakcyjna. Zapłacili mi, zabrali mi Forda na hol i przyciągnęli mi do gara. Po dwóch dniach i wydaniu pięćdziesięciu, może dwustu złotych na używane części z pobliskiego szrotu, sierra nadawał się do jazdy. Miała być samochodem tymczasowym, na miesiąc, góra dwa, a ubezpieczalnia zwróci pieniądze. Tymczasem brat korzystał z niego trzy lata i zrobił w tym czasie ponad sto tysięcy kilometrów. Pewnie je dziłby sierrę do tej pory, jednak o ile silnik i skrzynia biegów nie sprawiały najmniejszych problemów, to blacharka w pewnym momencie powiedziała do mnie i auto zaczęło się rozłazić. Sprzedał je za pięćset złotych, nowy właściciel zrobił remont i zapewne je dziś sierrę nadal, choć od tamtej chwili minęło już dziesięć lat.

Pewien sentyment do tego modelu musiał w nas jednak pozostać, bo w 2002 roku, szukając dla siebie jakiegoś codziennego, oszczędnego i niezawodnego auta, kupiłem pięćkonne kombi z 1992 roku, po bardzo dokładnym remoncie blacharki. Auto wyglądało wspaniale, miało niewielki przebieg, uszkodzony był tylko silnik 1,8 turbo diesel. Sprzedając mi zaproponował bardzo atrakcyjną cenę, a ja miałem wcześniej kilka Fordów z tym motorem, wiedziałem, że naprawa nie zajmie mi dużo czasu. I faktycznie, po wymianie głowicy auto je działało wspaniale. Rozstaliśmy się po roku, w tym czasie przejechałem ponad sześćdziesiąt

tysięcy kilometrów bez najmniejszej awarii, utwierdzając się w przekonaniu, że sierra, tak jak poprzednio, szybciej zardzewieje, niż się pozysuje, co zresztą powoli zaczęło się dziać.

Nieco później, gdy emitowane na portalach gazeta.pl i moto.pl autorskie Motodzienniki, codzienne programy motoryzacyjne, cieszyły się już sporą popularnością, stwierdziłem, że warto by zrobić coś więcej. Z myślą o Agorze stworzyłem projekt cotygodniowego programu motoryzacyjnego, emitowanego w Internecie, jednak o odmiennym charakterze, bardziej rozrywkowym niż informacyjnym. Jednym ze stałych elementów każdego odcinka miała być krótko ukryta kamerascena sytuacyjna, z jakimś niecodziennym, rozpoznawalnym samochodem w roli głównej i kierowcą ucharakteryzowanym na Stiga z Top Gear. Pomysł pojawiło się mnóstwo, niektóre lepsze, jak zamontowanie na dachu kogoś z taxi i podjeżdżanie na postój przed lotniskiem w kłach dymu z palonych opon, inne gorsze, jak prowokowanie strażniczek do pościgów. Potrzebny był tylko samochód, najlepiej absurdalnie szybki, mocny, wyglądający trochę jak grat, trochę jak rajdówka, która właśnie zjechała z trasy odcinka specjalnego, gdzie skończyła kilka drzewek.

182

Przedstawiłem wam oficjalną wersję wydarzeń, prawdziwa wygląda bowiem nieco inaczej.

Wypatrzyłem w ogłoszeniach wspaniałe auto, fordę sierrę w nadwoziu XR4i, z pełną, rozbudowaną klatką bezpieczeństwa i niesamowicie mocnym silnikiem, sześciocylindrowym 2,9 z fordę scorpio, o fabrycznej mocy stu dziewięćdziesięciu koni — wystarczająco dużo, jak na leciutką sierrę. Ponieważ jednak samochód zbudował jeden z najlepszych obecnie polskich drifterów, Paweł Trela, pod maską znalazły się jeszcze dwie turbosprężarki, dzięki czemu, przy bardzo delikatnym dostrojeniu, auto miało około trzystu koni i potencjał na dwa razy więcej.

Samochód przygotowany do driftu, więc pozostawiono tylko napęd na tylną oś, karoseria była gładko urowana — by pozbyć się

ka dego zb dnego kilograma, a w kabinie zostały si tylko niektóre elementy deski rozdzielczej i dwa kubelkowe fotele. Ogl dałem ten egzemplarz prawie codziennie, przez długi czas kosztował dwana cie tysi cy złotych, a gdy został przeceniony na osiem, umówiłem si na ogl dziny i jazd próbn . Pojechali my wspólnie z bratem, w ko cu on na starych fordach znał si jeszcze lepiej ni ja. To, co zastali my na miejscu, zafascynowało nas i przeraziło jednocze nie. Poobijany, biały potwór z gigantycznym, jaskrawozielonym spojlerem na tylnej klapie nie wygl dał pi knie, karoseria była miejscami nieco zardzewiała, przednie błotniki poprawiono brzeszczotem, by zrobi miejsce na wychylone koła — efekt nieco zmodyfikowanego układu kierowniczego. Ale gdy wła ciciel uruchomił silnik, na naszych twarzach od razu pojawił si szeroki uśmiech. Ogromny motor z niemal pustym wydechem ze stali kwasowej pracował jak rasowe auto rajdowe z lat osiemdziesi tych.

Gdy olej w silniku rozgrzał si do wła ciwej temperatury, na sporym placu przed zakładem wulkanizacyjnym zaprezentowano nam mo liwo ci samochodu. Pisk opon, kł by dymu i odgłos wkr conego na wysokie obroty silnika robiły wra enie, kiedy jednak przyszła pora na przeja d k na fotelu pasa era, wysłałem brata. Nie odjechali zbyt daleko, a po drodze okr yli kilka razy przynajmniej trzy ronda, czego si domy liłem, bo tego nie widziałem, ale za to bardzo dobrze słyszałem. Brat był zachwycony, ja si wahałem. Teraz nale ało znale jaki pretekst, by regularnie z tego auta korzysta . Najlepiej... program telewizyjny. Zaliczk zostawiłem dopiero wtedy, jak go wymy liłem.

W ci gu miesi ca samochód własnym sumptem oskrobali my z rdzy i cały, ł cznie z kabin , od wie yli my biały farb poliuretanowy . Nie wyszło idealnie, ale jak na malowanie na wie ym powietrzu, bez kabiny lakierniczej, całkiem nie le. Wymienili my przewody zapłonowe, wiece, olej oraz stare i sparciałe przewody paliwowe, z których czasem niebezpiecznie kapalo. Zamontowali my te półprofesjonalny

interkom, bo rozmowa w trakcie jazdy, ze względu na pozbawioną jakichkolwiek wygłuszeń kabin i niemal przelotowy wydech, okazała się bardzo utrudniona.

Z projektu nowego programu nic, niestety, nie wyszło - gdy auto było gotowe, w portalu zmieniło się kierownictwo, a nowej ekipie moja seria nie przypadła do gustu. Nie łowiałem, bo miałem fantastyczny samochód. Trzysta benzynowych, doładowanych koni z silnika V6 przy masie własnej poniżej jednej tony sprawiało, że auto nie tyle ruszało, co katapultowało się z miejsca - przy umierytym starcie i dobrej nawierzchni zostawiało z tyłu nie tylko dużo mocniejsze włoskie czy niemieckie wozy sportowe, ale nawet motocykle — a to dopiero połowa potencjału, w dodatku przeniesiona na jedną tylko, tylną oś. Jako że nakład prac był wspólny i spory, auto też mieliśmy na spółkę, brat stał się niekwestionowanym okolicznym mistrzem driftu, ja wolałem długie proste. Przez trzy lata nie odnotowali my ani jednej awarii, zużyliśmy sporo kompletów opon i tylko kiedy trzeba było pojechać na stację kontroli pojazdów po stempel w dowodzie rejestracyjnym, stawaliśmy na głowie, co tu wykombinowaliśmy. Wyganiano nas bowiem, gdy tylko wjeżdżaliśmy, wydech grzmiał zbyt donośnie, na szczęście udawało nam się go czasowo zmodyfikować. Do reszty nie mogło być, mieściła zastrzeżenia, auto wietnie hamowało, nie gubiło oleju, nawet zawartość spalin nie przekraczała norm.

Początkowo z samochodu korzystaliśmy regularnie, przynajmniej raz na tydzień, ale z czasem zapal nieco osłabł. Gdy złapaliśmy się na tym, że przepalaliśmy sierrę z obowiązkowo, wystawiliśmy ją do sprzedania. Nie grasuje już po drogach publicznych, nowy właściciel uczy się driftu na zamkniętych torach, a my od czasu do czasu rozglądamy się za następcę, oryginalnym Cosworthem z napędem na cztery koła, najlepiej w doskonałym stanie blacharskim i lakierniczym, tak by bez większych wydatków zbudować kolejny samochód marzeń, replikę rajdówki Mariana Bublewicza.

Szukaj • • • • • • • • •

Najlepsze s samochody dopiero co sprowadzone, w ładnym stanie, z małym przebiegiem. Doskonałym miejscem do poszukiwania fordów jest południe Europy, zwłaszcza Hiszpania, gdzie samochody prawie nie rdzewiej . Nawet je li trzeba b dzie co poprawi blacharsko, nie powinno by to ani drogie, ani skomplikowane. Równie łatwo i tanio mo na poradzi sobie z wi kszo ci napraw mechanicznych.

Unikaj • • • • • • • • •

Je li auto zostało przerobione do driftu, przywrócenie go do oryginalnego stanu b dzie niemal niemo liwe, a na pewno bardzo trudne i kosztowne. Miło nicy youngtimerów powinni omija je szerokim tukiem, skupiaj c uwag na oryginalnych sierrach cosworth lub XR4i. Niedoko czone, porzucone projekty, przy których sporo cz ci jest jeszcze w kartonowych pudłach a prac silnika trzeba sobie wyobrazi , s obarczone bardzo du ym ryzykiem. Podobnie jest w przypadku przedziwnych hybryd z wykorzystaniem silników innych marek lub naprawy oryginalnego silnika coswortha.

CHRYSLER CROSSFIRE CABRIO

Bo to prawdziwa rakietka na kołach

186 Gdy Chrysler, jedna z trzech największych motoryzacyjnych firm w Ameryce, pod koniec lat dziewięćdziesiątych stał się częścią koncernu Daimlera, wiele osób wierzyło, że w ciągu kilku lat podupadając wizerunkowo przegrywało miejsce na nogi i pokona swoich odwiecznych rywali: General Motors i Forda.

Nowe samochody, opracowane wspólnie z inżynierami z Mercedesa, miały korzystać z dobrodziejstw wspólnych platform podłogowych i zaawansowanej elektroniki, jednak - jak się szybko okazało - niemiecki właściciel nie miał dobrego pomysłu na zagospodarowanie Chryslera. Owszem, udostępnił technologii, jednak bardzo przestarzał. Chrysler 300C z 2004 roku powstał na bazie mercedesa klasy E W210, czyli konstrukcji, nieszczerze mówiąc, z 1995 roku.

Być może budowa wewnętrznej konkurencji, Chryslerowi do okrutnie podcięła skrzydła. Pozostawiono sporo dowolności

przy projektowaniu nadwozia, ale kabina nie mogła wyglądać zbyt pięknie, by przypadkiem nie kusić zamordniejszych klientów, gotowych wydać więcej w salonie Mercedesa. Ten przedziwny polityk widział najlepiej po wspomnianym 300C, który z zewnątrz prezentuje się rewelacyjnie, ale w środku beznadziejnie, oraz po modelu crossfire, wypuszczonym na rynek w 2003 roku. Od strony konstrukcyjnej auto już w chwili premiery było przestarzałe, w osiemdziesiąt procentach to samo z mercedesem SLK W170, czyli dwudrzwiowym roadsterem z 1996 roku, różniło się jedynie blachami zewnętrznymi i elementami wnętrza.

Na szczęście, crossfire pojawił się w dwóch wersjach nadwozia - jako bardzo zgrabny roadster z materiałowym dachem lub niezbyt piękne dwudrzwiowe coupe. W odróżnieniu od mercedesa SLK auto oferowano z jednym tylko silnikiem, V6 o pojemności 3,2 litra i mocy dwustu piętnastu koni. Niby niewiele, ale wrażeń z jazdy i tak są rewelacyjne, gorzej z dostępnością - produkcji zaprzestano w 2007 roku. Na szczęście to, co powstało, jest przeważnie w niezłej kondycji i osiągalne za przegzołte pieniądze. Zarówno kabriolet jak i coupe kupimy bez większych problemów za mniej niż trzydzieści tysięcy złotych.

187

Nie wiem, czy Jeremy Clarkson sam wymyślił to określenie, bezbłędnie oddając specyficzną urodę tego auta, ale na pewno to on, jako pierwszy, w dodatku publicznie, porównał chryslera crossfire w wersji coupe do psa, oddając czegoś pewnej typowej czynności fizjologicznej. I co w tym jest, samochód wygląda z profilu tak paskudnie, a e dziwnie bierze, e kto to skierował do seryjnej produkcji. Z przodu ładny, z tyłu dziwny, a z boku... jak sraj cy pies. Nic zatem dziwnego, e nie kwapiono się, by rozkręcać w Polsce dystrybucję brzydkiego i w dodatku niszowego modelu.

Nie przypominam sobie, by auto w wersji coupe cho przez moment było dost pne w oficjalnym parku prasowym, a przedstawiciele firmy pewnie nie pami taj , by ktokolwiek o nie pytał. Jednak w 2004 roku na krótko pojawiła si mo liwo wypo yczenia wersji cabrio - z czego oczywi cie ch tnie skorzystałem.

Przed odebraniem auta sprawdziłem dane techniczne i ju wiedziałem, e raczej si nie polubimy. Sze ciocylinndrowy silnik benzynowy o mocy dwustu pi tnastu koni, do tego automatyczna skrzynia biegów — i to ma by auto sportowe? Lito ci. Pewnie du o pali i słabo jedzie, pomy lałem, troch zły, bo w trakcie testu musiałem ruszy w dłu sz tras na północ Polski, a nie miałem do dyspozycji nic wygodniejszego lub bardziej oszcz dnego. Ale kiedy zobaczyłem czekaj ce na mnie w podziemnym gara u auto, szeroko si u miechn łem. Było wi niowe, z czarnym materiałowym dachem i wygl dało naprawd fajnie. Proporcje nadwozia, w odró nieniu od wersji coupe, zupełnie w porz dku — samochód zgrabny, proporcjonalny, po prostu bardzo ładny. Długa maska z licznymi przetłoczeniami, pochromowana atrapa i rasowe skrzela na błotnikach, wygl daj ce jakby słu yły do chłodzenia hamulców, cho w rzeczywisto ci to jedynie atrapy.

1 8 8

Niestety, po otwarciu drzwi i zaj ciu miejsca za kierownic , czar przyl. Takie wn trze nawet w dwa razy ta szym aucie nale ałoby uzna za okropne i tandetne. Prosta, kanciasta deska rozdzielcza i panel rodkowy składaj cy si z marnego plastiku pomalowanego najzwyczajsz srebrn farb . Cało bardzo podobna do starszych o dziesi lat mercedesów, ale tam przynajmniej odrobin si postarano, daj c drewniane lub aluminiowe wyko czenia - a tu najta sze tworzywo i farba o wyczuwalnej pod palcem strukturze, do tego przedziwna nawigacja ukryta w zwykłym radiu z monochromatycznym wy wietlaczem, długim, ale bardzo w skim. Podobno, kiedy , komu , udało si z niej skorzysta , ale by mo e to jedna z bran owych legend. Na szcz cie

kubelkowe fotele okazały się świetnie wyprofilowane, a gruba, spora kierownica bardzo dobrze leżała w rękach.

Uruchomiłem silnik, wytoczyłem auto na powierzchnię, poczekałem kilkanaście sekund, a elektryczne silniczki schowały dach i wpuściłem do wnętrza światło, powietrze i dźwięki, miłą innymi przyjemny bulgot silnika.

Pierwsze kilometry przejechałem tradycyjnie bardzo ostro nie, na nieco energiczniej jazdę pozwalając sobie dopiero wraz z odpowiednim wycuciem auta. Dźwięk motoru, zwłaszcza przy otwartym dachu, okazał się miły dla ucha, a reakcja na dodanie gazu zaskakująco błyskawiczna, w dodatku pilot ciobiegowy automat działał szybciej niż kierownik niejednego kierowcy i nie popełniał najmniejszych błędów.

Crossfire nie jest przesadnie mocny - w końcu to tylko dwie ciępienne konie, w dodatku z automatem, nie jest też w odróżnieniu od mazdy MX-5 - autem filigranowym i leciutkim - waga półtorej tony. Mimo to wrażenia z jazdy są absolutnie rewelacyjne, choć szerokie opony z tyłu starają się wyrzucić pojazd z kadej koleiny, a na liskiej nawierzchni trzeba bardzo uważać, bo auto, docierające z przodu potężnym silnikiem i ciękłym automatycznym skrzynią, chętnie „zamiata” napędzanym tyłem. Na szczęście robi to w sposób bezpieczny i przewidywalny. Na początku kierowca może się trochę przestraszyć, ale jak już się potrenuje, to radości jest mnóstwo.

Oficjalne dane mówią o sześciu i pół sekundy potrzebnych, by osiągnąć setkę. Być może trwa to nawet nieco dłużej, jednak wrażenie towarzyszące wciśnięciu gazu do oporu jest takie, jakby crossfire przyspieszał dwie sekundy szybciej. Swoje robi napęd na tył, skłonność do zarzucania bagażnika oraz to, że trzeba naprawdę zwracać uwagę, podczas jazdy, by nie wypadnąć z drogi. A to wszystko potęguje wrażenia i sprawia, że crossfire to jedno z bardziej udanych i emocjonujących aut pierwszej dekady XXI wieku. Oczywiście, pod warunkiem że będzie to kabriolet.

Szukaj • • • • • • •

To wbrew pozorom bardzo prosta konstrukcja, niewymagająca ani specjalnej wiedzy technicznej, ani dużych nakładów finansowych w razie awarii, sporo cz. ci pasuje od starszych mercedesów. Trzeba tylko wybrać ładny egzemplarz, bezwypadkowy, na tyle, na ile to możliwe, ze skrzyni, która nie szarpie podczas zmiany biegów, i z silnikiem, z którego nie dochodzi żadne niepokojące stuki.

Unikaj • • • • • • • •

Szukając chryslera crossfire, trzeba uzbroić się w cierpliwość — wystawionych jednocześnie do sprzedania egzemplarzy jest co najwyżej kilka, kilkanaście w całej Polsce. Trzeba wybrać najlepszy, jednak w przypadku auta z otwartym dachem, gdzie elementy konstrukcyjne podłogi są dodatkowo wzmocnione, należy zrezygnować z zakupu, w przypadku stwierdzenia poważnej naprawy blacharskiej tylnej lub przedniej części nadwozia.

HONDA PRELUDE 4WS

Bo to najlepsze auto do... ucieczki przed policj

Debiutowała w roku 1987 trzecia generacja Hondy Prelude, z charakterystycznymi, podnoszonymi wiatłami i bardzo zgrabnym tyłem, przez długi czas była jednym z najchętniej kradzionych samochodów w Stanach Zjednoczonych. Nie chodziło jednak o to, że usportowiona Honda czy stała się popularna i istniało spore zapotrzebowanie na czarne zamienniki - bynajmniej, dopracowana konstrukcja odznaczała się niezawodnością. Auto cieszyło się wrodzonymi zdolnościami ze względu na niezwykle wąskie koła.

Topowa odmiana, europejska, napędzana dwulitrowym silnikiem benzynowym z dwoma wałkami rozrządu i szesnastozaworową głowicą o mocy stu czterdziestu koni lub amerykańska, nieco mocniejsza, były bardzo dobrze wyposażone w mechaniczny układ czterech kół skrętnych. Jego działanie dało się zauważyć nawet na postoju czy podczas manewrów na parkingu, ale dopiero przy wyszych prędkościach objawiała się fenomenalna wręcz zdolność do szybkiego pokonywania ostrych zakrętów. Takim samochodem, rozprzeczającym się do setki w osiem

sekund, mo na by to bez adnych problemów uciec przed policj , która w Stanach poruszała si ogromnymi, ci kimi kr ownikami. Auta gliniarzy miały mocne silniki i wietnie sprawdzały si na długich prostych, gorzej, gdy trzeba było cz sto skr ca - przy ostrzejszych ruchach kierownic koła odrywały si od asfaltu.

Jednak niezwykła zwrotno to nie jedyna pozytywna cecha prelude - auto jest szalenie zgrabne i szybkie, ma te bardzo wygodne, kubelkowe fotele i ładn desk rozdzielcz , oraz zaskakuj co du o miejsca w kabinie. Dzi na drogach tych modeli w zasadzie nie ma i - co ciekawe - zaczynaj powoli nabiera warto ci. Je d cy egzemplarz z instalacj gazow mo na kupi za mniej ni trzy tysi ce złotych, ale wi kszo wystawionych do sprzedania samochodów jest dwa albo nawet cztery razy dro sza. Najbardziej poszukiwane s oczywi cie odmiany z systemem 4WS i najmocniejszym, dwulitrowym silnikiem benzynowym.

192

To był naprawd mocny samochód, a pod koniec lat dziewi dziesi - tych miał dopiero kilka lat i wygl dał całkiem nie le. Mój volkswagen corrado VR6 okazał si , niestety, autem do awaryjnym, w którym w zasadzie wszystko mogło odmówi poslusze stwa w najmniej oczekiwany momencie.

Gdy stał w warsztacie, korzystałem z renault 21 nevada albo nalecej do przyjaciela hondy prelude w do bogatej wersji, wyprodukowanej w 1991 roku, z pełn elektryk , klimatyzacj , najmocniejszym silnikiem 2,0 o mocy stu czterdziestu koni i mał plakietek 4WS na tylnej klapie.

Kiedy auto trafiało w moje r ce, było najpierw myte i odkurzane, bo wła ciciel o swoj hond nie dbał wcale - za fotelami wały si stare gazety, puste puszki, butelki i opakowania po słodyczach, zderzaki były

poobcierane, czasem co stukowało w zawieszeniu - kolega do warsztatu jechał dopiero wtedy, gdy zaczynało już nie leć lomotą.

Jednak w porównaniu z moim VW była to konstrukcja niemal bezawaryjna, w dodatku gwarantująca przyjemną jazdę. Siedzenie usytuowane nisko, widocznie dobra, osi gi nie tak wietne jak w du o mocniejszym corrado, ale i tak niezłe, zwłaszcza e silnik bardzo lubił wysokie obroty. Ale najbardziej podobały mi się — wiem, e to dziecinne — podnoszone reflektory. Miałem takie dawno, dawno temu w po yczonej toyocie celice, potem w swoim pierwszym prawdziwym aucie — fiacie X 1/9, a ostatnio w ferrari 348, i za ka dym razem sprawiały mi ogromną frajd, choć obowi zek jazdy na wiatłach przez cały dzie nieco zepsuł t zabaw.

Nie za bardzo wiedziałem, jak rozszyfrowa skrót 4WS umieszczony na tylnej klapie prelude, bo na 4 Wheel Drive albo All Wheel Drive mi to nie wygl dało. Kolega szybko wytłumaczył i pokazał, o co chodzi. Na postoju i do pr dko ci czterdziestu kilometrów na godzin tylne koła odchyłały się maksimum o pi stopni, ale w przeciwnym kierunku nie te z przodu, co sprawiało, e manewry stawały się czysto przyjemno ci.

Natomiast podczas szybszej jazdy wszystkie cztery koła skr cały w t sam stron, oczywi cie te z tyłu wychylały się minimalnie, co umoliwiało znacznie szybsze pokonywanie zakr tów. System był całkowicie mechaniczny i nie sprawiał adnych problemów - jak to w hondzie.

Pewnego dnia kolega zabrał mojego renault 21 nevada w wersji societie, czyli dwuosobowej, niemal dostawczej — miał jakieś meble do przewiezienia. Corrado stało na podnośniku i czekało na diagnozę, więc ja dostałem hondę, a wraz z nią na dwie godziny kursantkę, siostrę przyjaciela, nieco ode mnie starszą, która bardzo chciała nauczyć się jeździć. Codziennie, godzinami, trenowała przed ekranem komputera, grając w bardzo popularny w 1999 roku gr Colin McRae Rally - symulator auta rajdowego. Podobno szło jej wietnie, mnie zreszt równie, nieraz zarywałem noce przy tej grze. Nie przewidywałem wi kszyc

problemów z kursantką, choć sportowa Honda na auto do nauki jazdy nie za bardzo się nadawała, mułowate Renault byłoby dla Ciebie lepsze.

- Zostawiam Ci w dobrych warunkach - powiedział starszy brat.

— Dbaj o niego - rzucił do mnie grzecznie.

Pojechaliśmy na mały uczęszczany drogą nad Wisłę — po asfalt i jedno auto na godzinę. Kilkanaście minut potrzebowaliśmy na ogarnięcie, o co chodzi z tymi pedałami, zmianami biegów, gdzie jest klakson, po czym trenowaliśmy ruszanie bez podskoków i hamowanie bez blokowania kół.

Po nabraniu pewnej wprawy przejechaliśmy sobie kawalek. Siedziałem na fotelu pasażera, ale nieco bliżej deski rozdzielczej niż zazwyczaj, po to by — w razie czego — szybko sięgnąć do hamulca ręcznego. Nie miałem zapiąć tych pasów, aby ewentualnie błyskawicznie wychylić się i przejść kierownicę. Po pewnym czasie zaczęło się robić mało przyjemnie, bo za każdym razem, gdy próbowałem okiełznać temperament kursantki, prosiła, by może jednak jechała trochę wolniej, mniej gwałtownie, byłem bezlitośnie karcony. Po negocjacjach umówiliśmy się, że jeszcze piętnaście minut pojeździmy w miarę delikatnie, a potem, jeżeli wszystko będzie w porządku, ruszymy nieco szybciej.

194

To była bardzo, bardzo długa prosta. Asfalt szeroki na trzy samochody, z prawej strony drzewa, z lewej rów, głębokimi na trzy metry, szeroki na pięć. Jedziemy na drugim biegu, czterdzieści na godzinę. Najspokojniej jak to tylko możliwe, proszę o delikatne wciśnięcie pedału sprzęgła, to ten z lewej. Potem, bez patrzenia na dźwignię, zmieniamy bieg na trzeci. Nie czuję się zrelaksowany, wręcz przeciwnie, plecami odwracam się w stronę drzwi, staram się tego nie pokazywać, ale jestem gotów w każdej chwili rzucić się na kierownicę albo chwycić dźwignię hamulca.

Jedziemy piętnaście na godzinę... W pewnym momencie dziewczyna wciska gaz do dechy i raptownie skręca w lewo, w wskazaniu, prostopadłym, szutrową drogę. Jak później tłumaczyła, w grze, w „Colinie”,

takie manewry wychodziły jej wietnie... Nie zd yłem nawet prze-
kl , złapałem tylko za hamulec i szarpn łem go do góry, dwa czarne
lady na asfalcie wyra nie pokazywały, w którym momencie auto za-
cz ło zwalnia . Mieli my sporo szcz cia, e nie wpadli my do rowu
bokiem...

Była wczesna wiosna, gdzieniegdzie le ał jeszcze nieg, a my wy-
l dowali my idealnie na cztery koła, mieszcz c si w rowie wzdlu .
Silnik zgasł, cisza.

- Nic ci nie jest, wszystko w porz dku?
- W porz dku. Tylko samochód... Brat mnie zabije...

Okazało si , e nie jest tak le. G ste błoto skutecznie zamortyzo-
wało upadek, poluzowany był jedynie przedni zderzak, od napr e
p kła te przednia szyba. Auto wyci gn ł z rowu kamaz. Przyczepili-
my do niego bardzo dług , stalow lin , drugi koniec do hony, ci a-
rówka jechała powoli wzdlu rowu, ja siedziałem w prelude i kierowaw-
łem tak, by dało si wyjecha po, łagodnym na szcz cie, nasypie.

1 95

Samochód bez problemów uruchomiłem i w całkowitej ciszy poje-
chałem poinformowa koleg o tym, co si stało. Jego miny na widok
ubłoconego po dach auta z p kni t szyb i urwanym zderzakiem nie
zapomn nigdy. Nie zd yłem wzi winy na siebie, domy lił si , co si
stało, jedyne co mogłem zrobi , to zaj si napraw .

Z wymian szyby poszło gładko, p kni ty zderzak został sklejonny,
a pogi ty przedni pas wyprostował znajomy mojego taty. Przyszedł,
popatrzył na uszkodzenia. Gdy spytałem, jaki ma pomysł, blacharz
mrugn ł do mojego ojca i powiedział, ebym si nie martwił, robi to
komputerowo. Super! Po chwili wrócił z długim ła cuchem, na jed-
nym ko cu była metalowa łapka, mocowana na pogi tym elemencie,
na drugim p tła, w której tkwił ogromny, pi cio- albo dziesi ciokilo-
gramowy młotek.

- A komputer gdzie? — spytałem przera ony.

Specjalista pokazał na swoj głow i trzy razy szarpn ł ła cuchem.

Gdyby nie lekko zdarta farba, naprawd trudno byłoby si domy-
li, e kto co tu naprawiał..

Z oczywistych powodów wicej z tego konkretnego egzemplarza
hondy prelude nie zamierzałem korzystać. Jednak kilka lat pó niej
auto znowu trafiło w moje ręce, tym razem na nieco dłużej. Ani razu
nie uciekałem nim przed policją, ale nieraz zdarzyło si, e do domu,
zamiast drog najkrótsz lub najszybsz, wracałem najbardziej kr t.
Czy mo e by lepsza rekomendacja?

Szukaj • • • • • • • • •

W przypadku aut, które od dawna s pełnoletnie, albo takich, które
zapracowały ju na ólte, zabytkowe tablice, lepiej wyda wicej i ku-
pi co, co nie wymaga natychmiastowej inwestycji. Samochód trzeba
bardzo uważnie obejrzeć od spodu, szukaj c wycieków oleju z silnika
i rdzy na progach, i w miejscach mocowania elementów zawieszenia.

196

Unikaj • • • • • • • • •

Przywrócenie dawnej wietno ci zaniedbanemu autu b dzie mo liwe,
ale nieopłacalne. Instalacja gazowa, zwłaszcza stara, jest kolejnym po-
wodem, by zrezygnowa z oferty, lepiej, cho niekoniecznie taniej,
zleci jej założenie w renomowanym punkcie, aby potem cieszy si
pełn moc silnika. Mechanicznie sterowany układ 4WS to, wbrew
pozorem, bardzo prosta konstrukcja, jednak b dzie działał sprawnie
i zgodnie z oczekiwaniami tylko wtedy, gdy geometria auta zostanie
ustawiona prawidłowo, co w przypadku aut po powa nych kolizjach,
uszkodzonych z boku lub tyłu, albo te zardzewiałych, jest niemal
niemo liwe.

KARMANN GHIA

Brzmi jak garbus, je dzi jak garbus, ale wygl da
du o lepiej

Wbrew pozorom, pomysł, by na bazie popularnego modelu zbudowa auto wygl daj ce zupełnie inaczej, skierowane do całkiem innej grupy klientów, nie jest wcale taki nowy. Ju pod koniec lat czterdziestych wiele elementów popularnego volkswagena garbusa wykorzystano do projektu małego pojazdu dostawczego, który przeszedł do historii jako ogórek, a kilka lat pó niej, w 1955 roku, te same elementy posłu yły jako podstawa do stworzenia sportowego czy raczej usportowionego volkswagena karmann ghia. Budowano go w firmie Wilhelma Karmanna, która zajmowała si wytwarzaniem nietypowych karoserii na potrzeby mniejszych i wi kszych przedsi biorstw samochodowych, a nadwozie zamówiono w renomowanym włoskim biurze stylistycznym Chi.

Przez blisko dwadzie cia lat, do 1975 roku, powstało prawie pół miliona egzemplarzy, trzy czwarte w wersji zamkni - tej, reszta z otwartym nadwoziem. Do nap du słu yły wył cznie silniki benzynowe, czterocylindrowe, pracuj ce, tak jak

w garbusie, w układzie bokser, o pojemno ciach od 1,2 do 1,6 litra. Pocz tkowo, jak na auto sportowe, mocy było niewiele - zaledwie dwadzie cia pi lub trzydzie ci koni, wi c pr dko maksymalna wynosiła sto dwadzie cia kilometrów na godzin , a w rubryce „0-100” lepiej wygl dał zapis „Owszem, rozp dza si ” ni prawda - trzydzie ci trzy sekundy. Na szcz cie z czasem pojawiły si wersje znacznie mocniejsze, nawet pi dziesi - cieczerokonne, dzi ki czemu wystarczało dwadzie cia sekund, by osi gn upragnione sto kilometrów na godzin .

W czasach swojej wietno ci karmann ghia był autem popularnym i do powszechnie - mimo wy szej od garbusa ceny, wynikaj cej ze sporego nakładu pracy r cznej - dost pnym. Dzi do codziennej eksploatacji ju nie słu y, cho si do niej nadaje, podobnie zreszt jak garbaty. Ceny jednak kształtuj si na nieco innym poziomie - za auto do kompleksowej renowacji w wersji coupe trzeba zapłaci pi tna cie tysi cy, dziesi tysi cy wi cej za kabrioleta. Samochody w stanie rednim, je d ce, wymagaj ce zaawansowanej piel gnacji, by mo e lakierowania, kosztuj od dwudziestu pi ciu do czterdziestu tysi cy, a takie pieczołowicie, rubka po rubce, odnowione, od pi dziesi ciu do stu tysi cy - tylko e mało kto chce tyle zapłaci , wi c od czasu do czasu zdarzaj si prawdziwe okazje.

Wygl dam na martw , co? Złudzenie, chocia niewiele brakowało, wierzcie mi. Ostatnia kuta Billa pogr yła mnie w pi czce, w pi czce która miała trwa cztery lata. Po przebudzeniu ruszyłam w drog , jak to mawiaj w zwiastunach filmów, dysz c dz krwawej zemsty. Dyszałam, m ciłam si i zaspokoiliam swoj krwaw dz . Do tej pory zabiłam cholernie du o osób, została mi ju tylko jedno, ostatnia. Ta do której teraz jad , jedyna pozostała. A kiedy dotr do celu, zabij Billa... - ko czyła kultow kwesti z Kill Billa Urna Thurman.

Nie pami tam, kiedy ostatni raz plakałem w kinie, pewnie ze dwadzieścia lat wcz e niej, gdy miałem sze lat, mo e na Terminatorze lub Powrocie Jedi, filmach, które bardzo chciał obejrze mój tata, a chyba nie miał mnie z kim zostawi w domu. Tym razem byłem bardzo blisko — nie dlatego, e ałowałem głównej bohaterki albo Billa, ale dlatego, e miesi c wcz e niej sprzedałem za bezcen taki sam samochód jak ten, którym jechała Czarna Mamba, a był to karmann ghia w wersji kabrio.

Auto trafiło do mnie przez przypadek - zadzwonił mój motoryzacyjny, przyszywany, starszy brat i poprosił o jak przysług , jednocześnie zaprosił do siebie, bo przyłyn ł transport nowych samochodów, w tym jedna sztuka specjalnie dla mnie. Umierałem z ciekawo ci, jednak to, co zobaczyłem, niespecjalnie mi si spodobało. Miałem w gara u kilka dwunastocylindrowych, przepi knych jaguarów, a przede mn stał stary volkswagen z wypłowiałym lakierem i silnikiem z tyłu.

Auto okazało si prezentem - niespodziank w podzi ce za to, e cz sto, w rodku nocy, przyje d ałem odblokowa zawirusowany komputer i bezpłatnie aktualizowałem przyjacielowi strony internetowe. Zawsze mógł na mnie liczy , to fakt, a odwdzi czał si wspaniale — od czasu do czasu oddawał mi jakie auto za darmo albo po kosztach.

Karmann kosztował dwa tysi ce dolarów i dodatkowy tysi c za transport, po przeliczeniu na złotówki było to około dziesi ciu tysi cy złotych. Rany boskie, za tego grata? Samochodem dało si jecha — silnik odpalał - jednak z materiałowego dachu został sam stela , jeden błotnik wgnieciony, całe wn trze i podłoga pod stopami do wyrzucenia i zrobienia od nowa. Czyli auto do zaawansowanego remontu, po którym nie b dzie zbyt wiele warte, a nawet je li, to stanie si zwykły , cho zgrabn , zawaładrog , bo silnik 1,6, czyli niby najmocniejszy, dysponował moc ledwie pi dziesi ciu kilku koni.

Poprosiłem o kilka dni na decyzj , zrobiłem sporo zdj , które prze-studiowałem w domu. Renowacja niby prosta i tania, bo wi kszo elementów, poza poszyciem zewn trznym, pasowała od garbusa, czyli

była łatwo dostępna i niedroga, jedynie robocizna mogła kosztować nieco więcej. Tego auta nie dało się jednak naprawić za pięć tysięcy - by wyglądało przyzwoicie, należało wydać dwa, albo i trzy razy więcej, czyli łącznie musiałbym przeznaczyć około dwudziestą pięćdziesiątą tysięcy, by mieć dziwnego, powolnego chrobotka o nazwie, która niewiele osobom coś mówi. Trochę sporo. Auto jednak odebrałem, zastrzegając, że bym nie podjął się naprawy, nieco później sprzedałem z niewielkim zyskiem.

Za kilka miesięcy, po premierze Kill Billa, ceny gwałtownie skoczyły. Z remontem pewnie bym się szybko wyrobił, a zainwestowane dwadzieścia tysięcy bez problemów podwoił albo potroił, jeżeli samochód wyglądałby naprawdę ładnie. Ale kto mógł przypuszczać?

Szukaj • • • • • • • • • •

W Polsce rynek samochodów zabytkowych rzadzi się dziwnymi prawami, na autach pieczołowicie odrestaurowanych można czasem nie zarobić, kiedy indziej sporo stracić. Jeżeli jesteśmy w stanie podjąć się samodzielnej koordynacji remontu, mamy fachowców od blachy, lakieru i tapicerki, renowacja nie będzie droga i raczej nie stracimy, jednak jeżeli zamierzamy powierzyć kompleksową obsługę jednej firmie, bardziej będzie się opłacało kupienie gotowego, sprawnego egzemplarza.

Unikaj • • • © • • • #

Aut niekompletnych, z rozległą korozją nie tyle elementów konstrukcyjnych czy podłogi, co raczej paneli zewnętrznych, których z garbusa nie dopasujemy. Silnik i skrzynia biegów nadadzą się bez problemów.

LEXUS LS400

Luksus w mniej oczywistym wydaniu

Niezbýt długa historia utworzonej w 1989 roku, zale nej od Toyoty marki, rozpocz ła si w ła nie od tego modelu - pot nej limuzyny, długiej na ponad pi metrów.

201

Prace nad lexusem LS 400 trwały kilka lat i kosztowały podobno około miliarda dolarów, co mo e niekoniecznie wida , ale na pewno da si odczu podczas codziennej eksploatacji. Przede wszystkim o miocyndrowy, czterolitrowy silnik o trzydziestu dwóch zaworach pracuje w sposób ujmuj co pozbawiony wibracji, jest przy tym bardzo cichy i jednocze nie wystarczaj co mocny - ma dwie cie pi dziesi t koni, co pozwala na osi gi na poziomie osiem i pół sekundy do setki. Wn trze mo e nie zachwyca urod , ale nawet po dwudziestu pi ciu latach od premiery wygl da elegancko i ujmuje funkcjonalno ci . Jednak najwi ksza zaleta lexusa LS400 to jego trwało . Japo ska firma nie mogła zdoby nowych klientów zaskakuj c stylizacj nadwozia, bo w tym segmencie wa niejszy jest umiar i elegancja, wojna na osi gi byłaby zbyt kosztowna i - cho widowiskowa -zapewne nie przyniosłaby oczekiwanych rezultatów-w ko cu

to stateczna limuzyna, nie auto sportowe. St d pomys ł, by ja-
po ski odpowiednik Mercedesa wyró niał si jako ci .

Znane i cz ste s przypadki samochodów maj cych nawet
po dwie cie pi dziesi t tysi cy kilometrów na liczniku, któ-
rych wła ciele pojawiali si w serwisie regularnie, i owszem,
ale jedynie po to, by wymienia olej. Dosłownie wszystko: za-
wieszenie, elektryka i elektronika, silnik czy skrzynia biegów,
zostało zaprojektowane tak, by starczyło na jak najdłu ej, prze-
biegi rz du czterystu czy pi ciuset tysi cy kilometrów nie s
niczym niezwykłym.

Podczas gdy auto niemieckiej konkurencji niemal si ju roz-
pada i gubi olej ka d mo liw uszczelk , lexus LS 400 zapala
bez najmniejszych problemów i doje d a tam, gdzie yczy sobie
kierowca.

202

A e nie wygl da ju tak elegancko jak kiełg ? Trudno, ale
wła nie dzi ki temu t limuzyn z najwy szej półki mo na kupi
relatywnie tanio. Niezłe egzemplarze sprzed liftingu, produko-
wane do 1994 roku, kosztuj od sze ciu do dziesi ciu tysi cy
złoty ch, nowsze od dziesi ciu do pi tnastu. Natomiast te w ide-
alnym stanie i z niewielkim, oryginalnym przebiegiem, mog by
wyceniane nawet dwa razy wy ej.

Odk d stałem si na tyle wysoki, by dosi gn do przycisków pot -
nej prasy i wystarczaj co odpowiedzialny by nie straci przy tym r ki,
czyli od czternastego roku ycia, w ka de wakacje dorabiałem w spe-
cjalistycznym warsztacie wytwarzaj cym formy wtryskowe, w którym
pracował i pracuje do tej pory mój tata. On projektował i planował,
ja wkładałem stalowy płaskownik, naciskałem przycisk, wyjmowa-
łem, przekr całem i znowu naciskałem przycisk. Kr powanie blach
było nudne, robota ci ka, ale zarobione pieni dze pozwoliły na

realizowanie pierwszych motoryzacyjnych pasji, na przykład na zakup fantastycznego małego motocykla niemieckiej firmy Hercules.

Praca w warsztacie luserskim sprawiła, że nie tylko wiedziałem, jak używać niemal wszystkich dostępnych tam narzędzi, ale również, jak odpowiednio je dobierać lub jak sobie poradzić z zardzewiałymi narzędziami. Co najważniejsze jednak — zyskałem podstawową wiedzę techniczną umożliwiająca posługiwanie się wiertarkami czy szlifierkami, zdobywając tym samym przewagę nad pozbawionymi tych umiejętności kolegami z mojego rocznika, zwłaszcza z tej samej klasy liceum ogólnokształcącego.

Taki warsztat to jednocześnie nie wyspa skarbów dla młodego chłopaka, mnóstwo dziwnych maszyn, przyrządów i narzędzi, nie wiadomo do czego służących, czy ukrytych w głębi boków szufladach, pod warstwą kurzu, zakonserwowanych towotem. Zakamarków na ogromnej hali nie brakowało, ale był jeszcze wielki, wysoki na siedem metrów, blaszany garaż. To do niego, pewnej nocy, wjechał metalowy kontener, a jego zawartość miała chyba spory wpływ na moje późniejsze życie, bo co mi się wydaje, że to właśnie wtedy zrodziła się ta ogromna fascynacja samochodami.

W kontenerze znajdowały się mianowicie dwa sprowadzone z USA, lekko rozbite auta. Zielona Mazda 626 Cronos miała kilka miesięcy, jasne skórzane tapicerki i automatyczną skrzynię biegów, jednak to od drugiego, nieco mocniej uszkodzonego samochodu nie mogłem oderwać wzroku: był to biały Lexus LS400 w najdroższej wersji, z najbogatszym wyposażeniem. Ten egzemplarz, również niemal nowy, miał rozbity przód, ale cudownie pachniał skórzanymi obiciami foteli. Mazda okazała się autem szefa, a biały Lexus należał do jego kolegi i bardzo szybko zniknął, prawdopodobnie trafił od razu do jednego z licznych w okolicy warsztatów blacharsko-lakierniczych. Był rok 1993, takich samochodów nie widziało się codziennie na drodze i naprawd mało

kto miał okazję posiedzieć za kierownicą, nawet jeśli wystawała z niej wystrzelona poduszka.

Nigdy więc go nie widziałem, jednak kilka lat później, gdy miałem już prawo jazdy i zarabiałem całkiem przyzwoite pieniądze, kupiłem sobie takiego. Był stary, w 1999 roku miał już dziesięć lat, jednak model ten nadal produkowano i - mimo sporego przebiegu, ponad dwustu pięćdziesięciu tysięcy kilometrów — wyglądał i działał znakomicie. Ogromny, czterolitrowy silnik pracował cudownie cicho i równo, komfort jazdy był obłędny. Do przódki cięsto czterdziestu kilometrów na godzinę w kabinie dało się rozmawiać szeptem, potem słychać było co najwyżej szum wiatru i opon. Nawet zużycie paliwa okazało się jak najbardziej do zaakceptowania, skoro przy spokojnej jeździe mieściłem się w dwunastu litrach benzyny, przy bardziej energicznej w piętnastu — nieco tylko mniej palił zwykły polonez.

204

Na auto, które o sprowadzone z Niemiec, wydałem wszystko, równie to, co dopiero miałem zarobić, nie tylko w następnym miesiącu, ale też za pół roku. Nie zdążyłem go zarejestrować, na ubezpieczenie nie miałem pieniędzy i moja głupota została ukarana. Którejś nocy, gdy wracałem z Niemiec, na starej trasie łączącej Poznań z Koninem drogą zajechał mi czarny mercedes, od tyłu zablokował mnie jakiś fiat. Nie miałem wyjścia, musiałem się zatrzymać. Tu wspomnienia się rozmazują, ale facet, który odjechał moim autem, mówił po rosyjsku i miał pistolet... jego koledzy również. Straciłem wszystko i na długie lata przesiadłem się do jaguarów, których szczerze nikt nie chciał kupić, zresztą najchętniej nie dałoby się nimi daleko ujechać. Ale obiecałem sobie, że jeszcze kiedyś do ulubionej marki powrócę. Okazja nadarzyła się kilka lat później, w 2003 roku. Tym razem wypatrzyłem dla siebie lexusa SC400, jednak ten samochód skradziono mi jeszcze szybciej, bo już w trakcie transakcji...

Mam nadzieję, że z modelem GS300, na który aktualnie poluję, będzie miał więc szczęście.

Szukaj • • • • • • • • •

Najstarsze egzemplarze mo na ju powoli rejestrowa na zabytkowe blachy, maj dwadzie cia pi lat, najmlodsze s z ko ca lat dziewi - dziesi tych. Wybór nie jest du y, jednak warto poczeka i poszuka samochodu bezwypadkowego, sprowadzonego z kraju o rozwini tej kulturze motoryzacyjnej, ze Szwajcarii lub z Niemiec. Pewne pochodzenie i regularne wizyty w serwisie oznaczaj mniej kłopotów z codzienn eksploatacj . Auto musi by wolne od rdzy i jakichkolwiek wycieków oleju z silnika lub skrzyni biegów.

Unikaj # • • • • • # • • •

Egzemplarze sprowadzone do Polski w latach dziewi dziesi tych, jakim cudem nieskradzione, najcz cie j maj za sob napraw blacharsk , inaczej nie oplacaloby si ich przywozi . Nawet je li remont przeprowadzono fachowo, to po tylu latach auto mo e by ju w miejscu naprawy mocno skorodowane. Nie warto zawraca sobie głowy samochodami porzuconymi, nieb d cymi w ci gle j eksploatacji, nawet je li cena wydaje si bardzo korzystna. Przywrócenie im dawnej wietno ci oka e si prawdopodobnie niemo liwe lub nieoplacalne.

LEXUS SC300/SC400

Jest jak wino, im starszy, tym lepszy...

206

Po zaprezentowaniu w 1989 roku dużej luksusowej limuzyny, oznaczonej symbolem LS400, japońska firma błyskawicznie wdarła się do wiadomości klientów. Niby dopiero zaczynała, ale nie do, a nikt nie kwestionował jej miejsca w segmencie premium, tu obok marek z ogromną tradycją, jak Mercedes czy Cadillac, to jeszcze pojawiły się oczekiwania dotyczące nowych modeli, między innymi dużej, luksusowej coupe.

Projekt zrealizowano bardzo szybko - już w 1991 roku do sprzedaży trafił model SC400, długi na prawie pięć metrów, niski, smukły i bardzo elegancki. Pracujący pod maską silnik miał cztery litry pojemności i osiem cylindrów, nad każdym z nich pracowały po cztery zawory. Był to taki sam motor, jak w modelu LS, o identycznej, w pełni wystarczającej mocy dwustu pięćdziesięciu sześciu koni.

Rok po premierze pojawiła się jeszcze jedna odmiana, wyposażona w silnik V6, tym razem o pojemności trzech litrów i mocy dwustu dwudziestu pięciu koni. Ten sam co w legendarnej toyocie supra silnik, a więc nie tylko mocny, ale również

niesamowicie trwałe, bezawaryjne i z ogromnym zapasem ukrytej mocy, której wydobyciem zajmują się firmy tuningowe na całym świecie. Osiągi, zarówno tej mocniejszej, jak i słabszej wersji, nie stawały auta na równi z najlepszymi sportowymi konstrukcjami tamtych lat - czas potrzebny na osiągnięcie setki oscylował w okolicy siedmiu sekund. Dla wielu klientów, szukających auta luksusowego, ale w dwudrzwiowym wydaniu, okazało się to jednak absolutnie wystarczające. Brak mocy rekompensowały: niezrównany komfort jazdy oraz bardzo przyjemnie i przytulnie wykonana kabina.

Po kilku latach eksploatacji do potwierdzonych zalet dołączyła najwyższej klasy jakość. Doskonałe właściwości jezdne i dopracowanie konstrukcji od strony technicznej w stopniu wcześniej niespotykanym sprawiły, że raz kupiony Lexus SC pozostawał w rękach właściciela, lub w jednej rodzinie, nawet przez kilkanaście lat. Pozbywano się go najczęściej nie dlatego, że wymagał pilnych inwestycji albo że się psuł, ale wtedy, gdy już się zmudził lub widać było po nim przejechane kilometry.

207

Na rynku nie ma tych modeli zbyt wiele, a jeśli już się pojawiają, to ceny są raczej mało zachęcające.

W miarę zadbany egzemplarz z połowy produkcji kosztuje około dziesięciu tysięcy złotych, a taki, w którym nie można się przyczepić do stanu technicznego czy jakości powłoki lakierniczej, z wnętrzem w ładnym stanie, nawet dwa razy więcej.

Dziś nie ma już tego problemu, ale w latach dziewięćdziesiątych pokazanie się „na mieście” w ładnym, nowym samochodzie było bardzo ryzykowne. Złodzieje nie próbowali, bez najmniejszych skrupłów zabierali spod bloku, z garażu, a nawet parkingu strzeżonego wszystko, na co mieli zamówienie. Kiedyś, już w drugiej połowie lat dziewięćdziesiątych, podczas stopy po pogrzebie mojego dziadka,

ukradli z podwórka prawie nowe audi A6, własno wujka. Na pocztku nikt nie chciał w to uwierzy , bo przyjechał jako jeden z pierwszych i zaparkował tak, e trzeba było przesun kilka innych aut, eby audi wyprowadzi . Do szybko si okazało, e nie stanowiło to dla „fachowców” specjalnego problemu - złodzieje otworzyli bram , zrobili rozsad w zaparkowanych samochodach, wyjechali, po czym zamkn li bram . Jak si pó niej dowiedzieli my, audi zgini ło po raz trzeci albo czwarty, nie było ubezpieczone, wi c ka dorazowo wykupywano je od złodziei — tym razem wujek równie zapłacił okup, ale w ko cu samochód sprzedał i przesiadł si do czego mniej chodliwego, chyba do volvo.

208

Ka dy miał w tamtych czasach jakie przygody, ja, niestety, równie . Kilka lat pó niej, w 1999 roku, straciłem lexusa LS, którego razem z kluczami odebrano mi w sposób na tyle mało przyjemny i pozabawiony subtelno ci, e przez kilka lat do luksusowych aut z wyszej półki miałem awersj . Zamiast trz si codziennie ze strachu o mercedesa, audi czy BMW, przesiadłem si do jaguarów. Były pi kne na zewn trz, bardzo ładne w kabinie, nie je dziły tak dobrze jak niemieckie limuzyny, nie były tak nowoczesne, naszpikowane bajerami, psuły si cz sto i du o pały, ale przynajmniej nikt ich nie chciał ukra . Kiedy mój ulubiony XJ z silnikiem VI2 za bardzo zachodził mi za skór , rozgl dałem si za jakim zast pstwem, najcz ciej bardzo tanim - oby tylko je dziło.

Jednak od czasu do czasu miałem wielk ochot wyj poza ten brytyjski kr g, spróbowa czego innego, lepszego, jednocze nie sportowego, ale te luksusowego i komfortowego, i - co najwa niejsze - tak bezawaryjnego, jak to tylko mo liwe. Nie miałem ochoty na auto niemieckie, wi c jedyne, co mogłem zrobi , to przełama swój uraz i powróci do lexusa. Miałem nadziej , e starszych modeli ju tak nie kradn , jednak na limuzyn z serii LS, a nawet nieco mniejsze GS lub ES nie miałem ochoty.

Moj uwag przykuł model SC300, o którym ludzie z zaprzyjaźnionego warsztatu, specjalizujący się w Lexusach, wyrażali się w samych superlatywach. Swoją drogą, to było bardzo dziwne miejsce - spora posesja na uboczu, pod Warszawą, tu przy Jabłonnej. Schowana w zarostach, skomplikowany dojazd od ulicy Modlińskiej. Zwykła, metalowa, otwierana ręcznie brama, budynek przypominający cytarę, tylko że gigantyczny, szklarnia przerobiona na stodołę, a dookoła ze czterdzieści Lexusów, starszych i najnowszych. Kto im tego pilnował i ile ich to kosztowało, nie wiedziałem i nie chciałem wiedzieć. Ale trzeba przyznać, że w odróżnieniu od podobnych, specjalistycznych, nieautoryzowanych warsztatów, zajmujących się Mercedesami czy BMW, skomplikowane naprawy zdarzały im się sporadycznie, najczęściej wymieniali olej, klocki hamulcowe lub tarcze, ewentualnie w autach z dużym przebiegiem elementy zawieszenia. Przy silnikach, skrzyniach biegów czy elektronice zbyt dużo pracy nie mieli.

209

Zanim zacząłem rozglądać się za nowym autem, podjechałem do warsztatu z prośbą o konsultację. Wymarzony przeze mnie Lexus SC, podobnie jak pozostałe auta tej marki, nie miał słabych punktów, nie psuło się w nim praktycznie nic, o nic nie trzeba się było martwić. Na miejscu stał nawet jeden egzemplarz, którym mogłem się przejechać. Skorzystałem z okazji, zabrałem SC300 na godzinny wycieczki i już po minucie wiedziałem, że to jest to. Auto okazało się cudownie dopracowane i przemyślane. Pozycja za kierownicą można było ustawić nie tylko dzięki elektrycznej, wielopłaszczyznowej regulacji fotela, nie tylko przyciągnięcie lub odsunięcie od siebie kierownicy, dało się też bardzo precyzyjnie dopasować odległość stopy od pedałów, także sterowanych elektrycznie. Siła wspomagania kierownicy dobrano idealnie, automatyczna skrzynia zmieniała biegi płynnie, bez szarpnięć, a sześciocylindrowy silnik idealnie nadawał się do delikatnej, spokojnej jazdy - dopiero przy mocniejszym wciśnięciu gazu ożywał i auto stawało się szybkie i bardzo

skuteczne. Zdecydowałem, e to b dzie mój nast pny samochód do codziennej jazdy, by mo e nawet pozb d si jaguarów, bo lexus to jednak zupełnie inna liga.

Znalezienie odpowiedniego egzemplarza okazało si trudne. Wystawionych do sprzedania aut było zaledwie kilka, w ró nych cz - ciach kraju, w ró nych cenach - najdro sze i najmłodsze kosztowały siedemdziesi t tysi cy złotych, najta sze połow tej kwoty. W gazecie z ogłoszeniami - starej, bo sprzed miesi ca - znalazłem jednak bardzo interesuj c ofert , lexus SC300 z 1996 roku, zarejestrowany, tyle e z uszkodzon automatyczn skrzyni biegów, cena - dwadziecia pi tysi cy złotych. Trzymałem kciuki, by ogłoszenie było jeszcze aktualne, zadzwoniłem, jak si okazało - miałem szcz cie. Umówiłem si na ogl dziny, skontaktowałem si te od razu ze znajomym specjalist od automatów - naprawa miała kosztowa nie wi cej ni pi tysi cy, je li skrzynia jest rozsypana w proch, a jak tylko zu yta

210 - to połow tej sumy.

Mój ciemnozielony lexus z br zow tapicerk stał w szopie pod Piasecznem. O przeja d ce nie było mowy — skrzynia w ogóle nie reagowała na zmian biegów, ale silnik pracował bardzo ładnie, a troch zakurzone i zaniedbane wn trze dałoby si łatwo od wie y . Sprawdziłem dokumenty - w porz dku, podobnie jak numery VIN i silnika - wszystko si zgadzało.

Młody człowiek, dziewi tnaśolatek, pochwalił si , e ostatnio sprzedał mercedesa SEC popularnemu aktorowi, miło nikowi niemieckiej marki, którego zreszt ja te znałem. Dobry znak, pomyślałem, i przyst piłem do negocjacji. Zaproponowałem dwadziecia trzy tysi ce, co spotkało si z akceptacj , ale pod jednym warunkiem - du a zaliczka, dziesi tysi cy, bo chłopak ma wypatrzon jak superokazj i pilnie potrzebuje wła nie tyle kasy. Obiecałem to przemyśle , w sumie nawet mi taka wersja odpowiadała, zwłaszcza e ja te potrzebowałem kilku dni na zgromadzenie całej kwoty i załatwienie

transportu — skoro ja idę na ustępstwa, to pewnie z przeciwności ciem-
płatno ci nie będzie problemu. Uzgodniłem wstępnie, że przy tak-
dużej zaliczce odbiór auta i zapłacenie reszty odbędzie się w ciągu
dwóch tygodni, a potem wróciłem do domu dokładnie przeanalizo-
wałem całą sprawę i podjąłem ostateczną decyzję — miałem na to dwadzie-
cia cztery godziny. Auto bardzo mi się podobało, ale młody właściciel
wyglądał na drobnego cwaniaczka, choć z drugiej strony — byli
jacyś wspólni znajomi.

Następnego dnia podjechałem do mojego starszego, motoryzacyj-
nego, przyszywanego brata. Okazało się, że znał ze słyszenia nie tyle
młodego człowieka, od którego chciałem odkupić auto, ile całą rodzinę,
z doświadczeniem kryminalnym, jak się wyraził, przeszło ci. Jak wspomniałem o za-
liczce, pokręcił głowę, odszukał w telefonie numer do wspomnianego
aktora, zresztą mojego imiennika. Szybko wyjaśnił, o co chodzi, po-
czym przekazał mi słuchawkę.

- Panie Jacku, w grę wchodzi wysoka zaliczka, co by pan zrobił na
moim miejscu?

- Zrezygnowałbym — usłyszałem. - Nie dam tym ludziom żadnej
pozytywnej rekomendacji.

- Słyszałem, Jacu, nie pakuj się w to — powtórzył mój przyjaciel.

Ale czy mogę mnie oszukać? Mnie, młodego, wietnie zapowia-
dają tego się dziennikarza, przecie mamy tylu wspólnych znajomych!
Wieczorem, w domu młodego człowieka, w towarzystwie jego ojca
i rodziny przeliczyli mi pieniądze. Było miło i sympatycznie. Dzie-
sięć tysięcy zaliczki, rzecz jasna pokwitowanie, dane przepisane z do-
vodu osobistego, prawa jazdy, wszystko jak trzeba.

Zgodnie z umową, miałem dwa tygodnie na odebranie samo-
chodu i wpłacenie pozostałej kwoty. Po dwunastu dniach, gdy zebra-
łem już całą brzoźnę gotówkę i zorganizowałem lawetę, zadzwoni-
łem do sprzedawcy, ale telefon był wyłączony. Próbowałem się nie-
denerwować, jednak po godzinie czy dwóch wsiadłem w samochód

i pojechałem tam, gdzie oglądałem auto. Lexusa nie było, nie było te nikogo, kogo mógłbym spytać o cokolwiek. Stare, opuszczone, zamknięte gospodarstwo. Pojechałem do domu, gdzie spisywali umowy — zamknięte ty na cztery spusty, pusto, ciemno, ywego ducha. Wyprowadzili się. Po kilku dniach udało mi się nawiązać kontakt, okazało się, że moja zaliczka przepadła, bo nie odebrałem auta w terminie. Przepadła i już, spadaj, trzeba było odebrać auto. Pojechałem na policję — wietnie znali tę rodzinę - tata kryminalista, synowie z dużej perspektywami w tej materii - nie mają pojęcia, gdzie mogłoby być, poradzili wstrzymać się z zawiadomieniem i próbować odzyskać pieniądze na własną rękę. Nie powiedzieli tego otwarcie, ale przekaz był prosty: wynajmij dwóch bandziorów, niech ich znajdą i postraszą. Problem w tym, że jedyni bandyci, których znałem, właśnie ukradli mi zaliczkę na Lexusa.

212

Pieniądze nigdy, rzecz jasna, nie odzyskałem, jak się później dowiedziałem, cała rodzina wyjechała błyskawicznie pod Kielce. Przebolełem stratę, choć nie było to łatwe. I nie chodziło wyłącznie o kasę, głównie o to, że tak potwornie się pomyliłem i zignorowałem ostrzeżenie.

Niby do trzech razy sztuka, ale trzeciego Lexusa nigdy sobie nie sprawiłem. A wtedy, za te trzy tysiące, które mi zostały, kupiłem kolejnego Jaguara.

Szukaj • # • • • # • • •

Model SC300 będzie nieco tańszy w eksploatacji i ewentualnych naprawach, SC400 jest za to mocniejszy i ładniej brzmi. Wybór i tak powinien jednak zależeć od stanu technicznego, trzeba znaleźć taki egzemplarz, który będzie suchy od spodu, wolny od rdzy i w stu procentach sprawny.

Unikaj • • • • •

Lexus SC był bardzo popularny nie tylko w USA, ale również w Japonii i w Wielkiej Brytanii, upewnij się, że egzemplarz, którym się interesujesz, nie jest po przekładce. Łatwo się tego domyśli, oglądając wiązki przewodów pod maską albo ciany grodziów. Unikaj aut w złym stanie technicznym, nawet jeśli są bardzo tanie. Samo uszczelnienie kapiącego olejem silnika będzie kosztowało majątek.

PORSCHE BOXSTER

Bo jest o połowę tańsze od 911, a gwarantuje
równie mocne wrażenia

214

Firma Porsche zawsze miała w ofercie samochód znacznie tańszy od flagowej 911, a zatem szerzej dostępny. W latach siedemdziesiątych tych funkcję tę spełniało Porsche 912, z zewnętrzną niemal identyczną jak 911, tylko z czterocylindrowym, niezbyt mocnym silnikiem, ale kolejne modele wyglądały zupełnie inaczej. 914 była dwudrzwiowym roadsterem, 924 bardzo ładnym coupé dla czterech osób, a w drugiej połowie lat siedemdziesiątych pojawił się Boxster - dwudrzwiowy, dwuosobowy roadster z centralnie umieszczonym sześciocylindrowym silnikiem.

Produkcja auta bardzo blisko (zdaniem niektórych zbyt blisko), zarówno od strony technicznej jak i wizualnie, spokrewnionego z 911 ruszyła w 1996 roku. Identyfikacyjny był cały przód, szczególnie z maską i reflektorami, wiele elementów wnętrza oraz co, z czym fani Porsche, zarówno w 911 jak i Boxsterze pogodzić się nie mogli, czyli instalacja wodno-kanalizacyjna zapewniająca, w odróżnieniu od wcześniejszych konstrukcji, chłodzenie

silnika cieczeniowa. Pierwszą generację boxstera oferowano w dwóch wersjach, słabszej, o mocy od dwustu do dwustu dwudziestu koni, oraz mocniejszej, z literką S. Silnik o pojemności 3,2 litra miał w tym wypadku, w zależności od roku produkcji, od dwustu pięćdziesięciu do dwustu sześćdziesięciu koni. Nawet najstarsza wersja przyspiesza bardzo wawo, z manualną skrzynią potrzebuje niecałych siedmiu sekund, by osiągnąć sto kilometrów na godzinę, „eska” jest o sekundę szybsza i może na niej rozjechać ponad dwustu sześćdziesięciu kilometrów. Dach składa się i rozkłada elektrycznie, do dyspozycji są dwa bagażniki, jeden z przodu, drugi z tyłu.

Produkowana od 2004 roku pierwsza generacja boxstera to w tym momencie najtańszy sposób na sprawdzenie, na czym polega fenomen Porsche. Bardzo ładny egzemplarz kupimy bez problemu za mniej niż trzydzieści tysięcy złotych, zdarzają się też okazje dla majsterkowiczów, z uszkodzonym silnikiem lub poobijane - kosztują wtedy połowę lub nawet jedną trzecią tej ceny.

215

Rozglądałem się za jaguarem XK, BMW Z4 lub nissanem 350 Z, o boxsterze, szczerze mówiąc, nawet nie myślałem. Auto doskonale znałem jeszcze z końca lat dziewięćdziesiątych, gdy te zaczęły się pojawiać na polskich drogach w naprawdę sporych ilościach, od czasu do czasu jakiś znajomy czymś takim przyjechał, jednak najmniejsze Porsche nigdy nie wzbudzało we mnie pozytywnych emocji. Może dlatego, że włączyłem w większość przypadków jako niezdobywalny przyblyszym poznaniu, a sam samochód niespecjalnie mi się podobał.

Z profilu linia nadwozia była ciekawa, jednak zarówno przód jak i tył urodzić grzeszył, z podobnych konstrukcji wolałem znacznie tańsze Toyota MR2 lub wspaniale zaprojektowane, nieco młodsze BMW Z4.

W boxsterze przeszkadzało mi też wnętrze, plastikowe i nieprzystające do tej klasy pojazdu, oraz bardzo wysoka cena, trochę oderwana

od rocznika i stanu technicznego. Przegł daj c ogłoszenia, wiele razy trafiałem na egzemplarze z pierwszych lat produkcji, a wi c ponaddzie-si cioletnie, oferowane za równowarto fabrycznie nowego seata leona cupry czy słabszego auta klasy redniej. Okazji, które zwróciłyby moj uwag , jako nie dostrzegalem, wiedzialem za to, e w przypadku tak specyficznej konstrukcji zakup auta powypadkowego mo e by bardzo ryzykowny, zwłaszcza je li w najmniejszym cho by stopniu zachwiana została geometria podwozia - na kosztuj c maj tek i ci gn c si ze dwa lata „zabaw w napraw ” nie miałem ochoty - a instynktownie czulem, e tyle to mogłoby potrwa .

Prawie zdecydowałem si na jaguara XK z 2001 roku. Bezwypadkowe auto, sprowadzone kilka lat wczesniej do Polski ze Stanów, padło kiedy ofiar wandalu - miało poci te fotele, dach, kilka wgniece na karoserii i wybit przedni szyb . Osoba, która go sprzedawała, pilnie potrzebowała pieni dzy, jaguar, zamiast minimum czterdziestu, kosztował wi c jedynie dwadzie cia dziewi tysi cy, był w doskonałym stanie technicznym, oraz nieco gorszym wizualnym — zielony lakier co prawda nie miał rys, ale poci ty dach naprawiono prowizorycznie, w kabinie brakowało jakich detali, spinek, jeden boczek drzwi pozostał nieprzykr cony, z jakiego powodu nie grało te radio. W sumie nic, czego nie byłbym w stanie sam naprawi i pewnie bym si zdecydował, bo niczego za podobne pieni dze nie mogłem znale , gdyby nie wystawiony do sprzedania porsche boxer z 2003 roku.

Auto zarejestrowane, ubezpieczone, z wa nym przegl dem nie było w aden widoczny sposób uszkodzone. Miało kiedy wypadek, zostało naprawione, wystarczyło poprawi lakier, gdy nie poło ono go wystarczaj co starannie, oraz uporz dkowa elektryk , bo nie wszystko działało prawidłowo. Cena rewelacyjna - zaledwie dwadzie cia siedem tysi cy złotych, czyli o połow mniej, ni trzeba zapłaci za idealny egzemplarz z tego samego rocznika, nawet nieco taniej ni kilka lat starszy upatrzony jaguar.

Umówiłem si na ogl dziny tego samego dnia, nie zwa aj c, e za oknem było ju ciemno — na szcz cie porsche stało w gara u. Na miejsce dojechałem błyskawicznie, ju czuj c si w my lach posiadaczem samochodu, na który normalnie nie byłoby mnie sta i którego pewnie nigdy bym nie kupił, skoro za podobne pieni dze mo na mie starsze, ale mimo wszystko mocniejsze 911.

To, co zastałem w małym, przydomowym warsztacie pod Gór Kalwari w zasadzie zgadzało si z opisem - bo faktycznie, samochód wymagał poprawek, ale o tym, e jest to od strony wizualnej wrak, nikt wcze niej nie wspomniał. Ka da blacha, zarówno maska, drzwi jak i pokrywa silnika czy бага nika były le spasowane, dachu nie dało si otworzy , zreszt te wygl dał na krzywo zało ony, spojler si nie wysuwał. Lakiernik spartaczył robot , zostało mnóstwo zacieków i paprochów, prawdopodobnie auto malowano w tym samym gara u, w którym stało, ale najdziwniejsze okazało si wn trze. Samochód miał zaledwie sto dziesi tysi cy kilometrów na liczniku, kierownica i d wignia zmiany biegów wygl dały jak nowe, podobnie deska rozdzielacza, ale fotele i boczki drzwi pochodziły z innego egzemplarza, z jakim astronomicznym przebiegiem, by mo e był to anglik, bo fotel pasa era prezentował si gorzej ni kierowcy.

Pierwszy raz widziałem samochód tak zdewastowany i tak nieudolnie odbudowany. Gdy pomy lałem, e to wszystko nie ma najmniejszego sensu, zauwa yłem w dowodzie rejestracyjnym co dziwnego: auto w ogłoszeniu przedstawione zostało jako najzwyczajszy boxer o mocy dwustu koni, co by si mniej wi cej zgadzało, cho wersja 2,7 z 2003 roku miała ich dwie cie dwadzie cia osiem, ale w dokumentach widniała inna pojemno - 3,2 litra, a moc prawie dwie cie, ale kilowatów, a nie koni - czyli była to najmocniejsza wersja z literk S, znacznie dro sza, bardziej poszukiwana i wyra nie szybsza.

Postanowiłem skorzysta z faktu, e porsche, które stało na czterech łysych i ró nych oponach, dało si uruchomi bez wi kszego

problemu. Silnik pracował bardzo ładnie, skrzynia biegów równie , ale instalacja elektryczna nie funkcjonowała w ogóle, w kabinie panowały ciemno ci, nie działał ani panel klimatyzacji, ani zegary. Mimo to wybrałem si na krótk przeja d k , licz c, e znajd co , co ostatecznie zdyskwalifikuje ten samochód.

Niestety, je dził du o lepiej, ni wygl dał. Sze ciocyndrowy bokser pi knie wkr cał si na obroty, a dzi ki temu, e umieszczono go w optymalnym miejscu, czyli w centralnej cz ci auta, tu za plecami kierowcy, samochód był doskonale wywa ony. Nadmiar mocy dało si wyczu w ka dej sytuacji, silnik ci gn ł nieprzyzwoicie dobrze, brzmiał wspaniale, zauwa yłem te , e auto jest cudownie neutralne i skore do zabawy. Kusi, prowokuje przyczepno ci , niedost pn w zwykłych hatchbackach, dzi ki nap dowi na tył jest przy tym potwornie skuteczne i zach ca do po lizgów, które wyj tkowo łatwo, niemal intuicyjnie, mo na opanowa .

218

Kilkana cie minut sp dzonych za kierownic boxstera dowiodło, e to wspaniały, fantastyczny samochód. Z tego konkretnego egzemplarza, nie bez alu zreszt , zrezygnowałem, ale od tamtej pory, ilekro jestem na torze i mam do dyspozycji porsche 911 lub boxstera, stawiam na auto dwa razy ta sze, mniejsze, bardziej niepozorne, ale je d ce w sposób, który dostarcza zdecydowanie wi cej rado ci.

Szukaj • • • • • • • •

Ró nica pomi dzy słabsz a mocniejsz wersj na papierze nie wygl da imponuj co, ale te kilkadziesi t koni z wi kszej pojemno ci naprawd robi ró nic , wi c, je li to mo liwe, postaraj si znale wersj S. Sprawdź dokładnie, czy wszystko funkcjonuje prawidłowo, czy na przykład działa otwieranie i zamykanie dachu oraz panel klimatyzacji

Unikaj • • • • • # • • \$

Znalezienie, szczególnie w Polsce, bezwypadkowego egzemplarza drogiego auta może okazać się bardzo trudne, i to niezależnie od marki. Ze względu na specyficzną konstrukcję oraz fakt, że silnik umieszczony jest centralnie, lepiej kupić auto, które było uszkodzone z przodu, a nie z boku czy z tyłu. Boxstera trzeba koniecznie sprawdzić na podnośniku, szukając trudnych do usunięcia wycieków oleju z silnika i lądów powolnych napraw blacharskich.

TOYOTA CELICA

Bo to jeden z ostatnich samochodów z podnoszonymi wiatłami

220 Ten niemal wymarty już gatunek samochodów, wyglądających jak sportowe, ale w podstawowej wersji wyposażonych w zwykłe, niekoniecznie najmocniejsze silniki, wciąż triumfy w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych. Wtedy to dla największych pasjonatów japońskie firmy przygotowywały rewelacyjne auta typu honda NSX, nissan 300ZX czy toyota supra. Zwykłym miertelnikom oferowano samochody bardzo ładne i zgrabne, słabsze, ale te wyróżniały się.

Celica miała sporą konkurencję, do której należała honda prelucce, a także marki europejskie, głównie opel calibra i volkswagen corrado. Wszystkie te auta w podstawowych wersjach wyposażono w napęd jedynie na przedni oś i w miarę proste, ekonomiczne silniki o mocy nieznacznie przekraczającej sto koni, pozwalające na dość dynamiczną jazdę. Były to jednak wersje mocniejsze albo bardzo mocne.

Celica pi tej generacji, produkowana zaledwie przez cztery lata, ocl 1989 do 1993 roku, mogła mle pod mask motor 1,6

0 mocy stu pi ciu koni, 2,0 - o pi dziesi t koni mocniejszy, lub - w topowej odmianie 2,0 z turbodoładowaniem, nap dem na cztery koła i dwustoma czterema ko mi do dyspozycji. Ta wersja potrafi rozp dzi si clo setki w 6,7 sekundy, słabsze w 8,4 lub jedna cie sekund.

Jeszcze w latach dziewi dziesi tych celica pojawiała si na naszych drogach bardzo cz sto, była popularnym i łubianym samochodem, wybieranym nie tylko przez miło ników aut sportowych, ale tak e, a mo e przede wszystkim, przez tych, którym podobała si linia nadwozia, i którym brak drzwi z tyłu w niczym nie przeszkadzał. Dzi to auto niemal zapomniane, dzi ki temu bardzo tanie. Dobry egzemplarz mo na kupi ju za trzy tysi ce złotych, jednak zabawa zaczyna si dopiero wtedy, gdy pod mask syczy turbospr arka. Wtedy trzeba by przygotowanym na wydanie minimum pi tnastu tysi cy. Za auto z klatk bezpiecze stwa, przygotowane clo rajdów, trzeba zapłaci dwadzie cia tysi cy, a za egzemplarz po skrupulatnym remoncie, niemal jak nowy, nawet sze dziesi t tysi cy.

221

Na pocz tku były jedno lady. Jeszcze w podstawówce, w zamian za dobre wiadectwo, dostałem motorower marki Jawa. Je dził, ale wygl dał okropnie, nienawidziłem go z całych sił i bardzo chciałem wymieni na co mocniejszego, przypominaj cego prawdziwy motocykl

1 je d cego tak, by nie wyprzedzały mnie wszystkie autobusy i ci - arówki. Gdy miałem trzyna cie lub czterna cie lat i kart motorowerow w kieszeni, ci ko pracuj c w ka de wakacje, kupiłem herculesa. Był to mały, niemiecki i bardzo przyzwoicie prezentuj cy si motocykl z dwusuwowym, niestety, ale przynajmniej do mocnym,

bo osiemdziesi ciocentymetrowym silniczkciem. Jakim cudem udało si go zarejestrowa jako motorower, dzi ki czemu dostał zielon tabliczk i mogłem nim je dzi , gdzie tylko chciałem, z czego zreszt ch tnie korzystałem. Jeszcze przed osi gni ciem pełnoletnio ci odwiedziłem kraje nadbałtyckie i Obwód Kaliningradzki, robi c po drodze seri pami tkowych zdj (jak si pó niej okazało, bez filmu w aparacie), na szcz cie wysłałem te do rodziców kartk pocztow . Doszła tu po moim powrocie z Mazur, bo zgoda na samotny wyjazd została udzielona pod tym wła nie warunkiem. Hercules do tej pory jest w rodzinie. Kiedy z niego wyrosłem i kupiłem japo czyka o powa nej pojemno ci, zacz ł na nim je dzi mój brat, który potem te przesiadł si na wi ksze motocykle, a troch zardzewiały, ale kompletny Hercules czeka obok gara u na kolejne pokolenie.

Dzi , gdy niezły skuter mo na kupi za kilkaset złotych, a za dwa tysi ce nowy z gwarancj , taki niewielki motocykl nie wydaje si niczym szczególnym, ale prosz mi wierzy , e na pocztku lat dzie wi dziesi tych, dla pi nasto- czy szesnastolatka to było spełnienie wszystkich marze . Własny rodek transportu dawał niezale no , wolno , nawet je li ci ko było osi gn pr dko dozwolon poza terenem zabudowanym. Uwielbiałem swojego herculesa, zreszt bardzo szybko zacz łem go udoskonala . Razem z motocyklem dostałem spory karton cz ci, w tym kompletne przednie zawieszenie z dwiema, zamiast jednej, tarczami hamulcowymi. Poprawiłem wi c hamulce, znalazłem ładn , szersz opon na tył, zało yłem du przedni szyb , oryginalne siodło zast piłem skórzanym, stopniowanym, jak w ameryka skich chopperach. W liceum, do którego chodziłem, na własny motocykl patrzono niech tnie, ale do pewnego momentu miałem spokój, pozwalano mi nawet parkowa na terenie szkoły, obok boiska, tam gdzie swoje samochody trzymali nauczyciele. Kiedy jednak którego dnia wyszedłem po lekcjach, okazało si , e motocykl był oparty o cian . Kto go ruszał, kto go przestawił!

W ciekły dojrzewaj cy nastolatek z burz hormonów ruszył wi c na poszukiwania winowajcy. Mój motocykl, kto miał! Szybko znalazłem winnego, okazało si , e to nauczyciel wychowania fizycznego. Wymiana zda nie nale ała do miłych, a ich konsekwencj , nast pnego dnia, była wizyta u pani dyrektor i oficjalny zakaz parkowania na terenie szkoły. Jak mógł zareagowa zbuntowany nastolatek-motocyklista? Zapowiedziałem, e ci ko na ten motocykl pracowałem, i e skoro tak, to zało do niego alarm i b d parkował pod pokojem nauczycielskim.

Problem w tym, e na pocz tku lat dziewi dziesi tych alarmów do motocykli nie było, a je li ju , to kosztowały jakie kosmiczne pieni dze, wi cej ni zapłaciłem za herculesa. Pojechałem na giełd elektroniczn , pogadałem z lud mi, poznałem elektroników, sprzedaj cych z łó ek polowych konstruowane przez siebie urz dzenia, piloty zdalnego sterowania, programowalne centralki alarmowe, czujniki uderzeniowe i ultrad wi kowe. Wszystko to wykorzystywane było w samochodach, kradzionych wtedy na pot g , i z my l o nich projektowane, a wi c za du e, ale po kilku tygodniach miałem ju to, co sobie wymy liłem, obsługiwany pilotem alarm, migaj cy kierunkowskazami przy wł czaniu i wyl czaniu i reaguj cy na delikatny nawet ruch kierownic , wyj cy pełn sił małej syreny sprytnie ukrytej pod fotelem. Cało kosztowała jakie sto dwadzie cia dzisiejszych złotych, działała wietnie, wi c do szybko zacz li mnie zaczepia pod sklepem czy nawet pod szkoł inni motocykli ci. - „Gdzie kupi le , czy to działa, ile kosztowało? - Sam zamontowałem, jak chcesz, to nie ma sprawy, sze set złotych z monta em” - odpowiadałem. Pierwszy klient dostał wymontowany zestaw z mojego motocykla, kolejni pojawili si bardzo szybko. Przyje d ali nawet z drugiego ko ca Polski, z czasem komponowałem te zestawy do samodzielnego monta u. Miałem wi c szesna cie lat, chodziłem do liceum i jednocze nie prowadziłem, po godzinach, mał firm zajmuj c si

elektronicznymi systemami ochrony. Robiłem to w miarę porządku, więc z czasem ktoś poprosił o alarm na łódki, potem do domu. Instalacja alarmowa okazała się potrzebna także na plebani, w małym muzeum albo w samochodzie - aut pojawiło się zresztą coraz więcej, a pierwsza, co pamiętam doskonale, była czerwona toyota celica z 1992 roku, z silnikiem 1,6.

Auto na założenie alarmu przyprowadziła bardzo elegancka pani, znajoma jakiegoś wcześniej klienta. Zostawiła kluczyki, dokumenty, zapłaciła z góry i zapowiedziała się za dwa dni po odbiór, przeprosiła, że w aucie jest mało paliwa:

- Jeśli będzie pan musiał gdzie jechać, proszę go zatankować, wzięję paragon, rozliczymy się przy odbiorze.

Pan? Pojechać? Miałem szesnaście lat, o prawo jazdy zacząłem starać rok później, fakt, wyglądałem na wyrośniętego, robiłem w dodatku poważne, elektroniczne czary-mary pod maską... Kiedy zacząłem montować, okazało się, że czegoś mi brakuje - pojawił się zatem pretekst, by pojechać z Ursynowa do Żebek, do babci, gdzie był wietnie wyposażony garaż. Pokonałem całe miasto, począwszy ze strachu za kładym razem, gdy zauważyłem policyjnego poloneza, tłumaczyłem się w myślach rodzicom, którzy odbierają mnie z aresztu i włączają aut, odholowanego na parking depozytowy. Jednak nic złego się nie stało i choć wcześniej prowadziłem jedynie rodzinny malucha lub poloneza, nigdy nie wyjeżdżałem zresztą na publiczne drogi, poradziłem sobie nieźle.

Niestety, gdy wracałem, już pod domem, w czerwonej celice zauważył mnie tata, ale chyba jako z tego wybrniłem, przynajmniej do momentu, w którym o mojej wizycie nie wygadała się babcia. Ale wspaniała, czerwona toyota z otwieranymi wiatłami zapadła mi bardzo głęboko i pozytywnie w pamięć - do dziś, ilekroć mam okazję, chętnie wskakuję za kierownicę tego auta.

Ostatnio, w Szwajcarii, dostałem na kilka dni wersję Carlos Saintz z 1991 roku, z napędem na cztery koła i dwulitrowym, doładowanym silnikiem o mocy dwustu czterech koni. Niesamowicie, jak doskonała to była konstrukcja, ile frajdy potrafi sprawić nawet dziś, po ponad dwudziestu latach od momentu produkcji. To jedno z aut, w których nie przeszkadza mi absolutnie nic, nawet w trzech nie zdążyłem się zestarzeć. Polowania jeszcze nie rozpocząłem, ale gdy tylko ustawię w garażu ułanów, to kolejnym autem będzie właśnie nie doładowana celica z podnoszonymi wiatłami. Mam sentyment, w końcu tu się uczyłem się jeździć po mieście...

Szukaj • • • • • • • • • •

Dobry stan blacharki i brak wycieków to wystarczający pretekst by kupić sportową toyotę, nawet tę najslabszą, z silnikiem 1,6, jednak prawdziwa zabawa zaczyna się wraz z motorem dwulitrowym, za szalona impreza wtedy, gdy pod maską pracuje ten turbosprężarka, a moc przekazywana jest na cztery koła.

225

Unikaj

m

Aut zaniedbanych mechanicznie i wizualnie, nawet jeśli będą za darmo — nie opłaca się ich odnawiać czy odrestaurowywać, chyba, że mamy zamiar korzystać z samochodu na co dzień przez wiele kolejnych lat.

NISSAN 350 Z ROADSTER

Bo cudownie brzmi

226 Debiutowała w 2002 roku nowa linia sportowych nissanów, oznaczona literką Z, stanowiła dla japońskiej firmy spore ryzyko, bo u schyłku XX wieku zainteresowanie takimi autami znacząco zmalało, o czym przekonał się nie tylko Nissan, mający wcześniej w ofercie model 300 ZX, ale również Toyota z celiciem i superem, Mitsubishi z modelem 3000GT i Honda z preludem.

Wszystkie te konstrukcje, choć bardzo udane, okazały się kosztowne w produkcji, i z roku na rok cieszyły się coraz mniejszym zainteresowaniem klientów. Nowa seria sportowych nissanów miała zagospodarować niszę, bo japońska konkurencja już w zasadzie nie istniała. Aby nieco ograniczyć wydatki, auto zbudowano z tego, co akurat było pod ręką - wspólna z niektórymi modelami infiniti platforma podłogowa, silnik i skrzynia biegów pozwoliły na spore oszczędności, zyskali również klienci, bo auto dzięki temu stało się bardziej bezawaryjne i tańsze w ewentualnych naprawach. Problem w tym, że z punktu widzenia, nieco futurystyczna sylwetka nissana 350 Z nie wszystkim przypadła do gustu, samochód wydawał się bardzo młodzieńczy,

nachalny, agresywny, pozbawiony elegancji. Nieco lepiej odebrano kabriolet, który pojawił się w sprzedaży w 2003 roku. Na szczęście zrezygnowano z tak modnego na początku XXI wieku metalowego dachu, co nie tylko zmniejszyło wagę auta o kilka kilogramów, ale również pozytywnie wpłynęło na jego sylwetkę - choć dwuosobowy, bardzo zgrabny roadster nadal wyglądał nieco futurystycznie.

A do zakupu produkcji w 2009 roku pod maską trafiał tylko jeden typ silnika, o sześciu cylindrach, pojemności 3,5 litra i mocy od dwustu osiemdziesięciu do trzystu pięćdziesięciu koni - w zależności od rynku i roku modelowego. Na osi przedniej trudno narzekać, auto przyspiesza do setki poniżej sześciu sekund i może się rozprężyć nawet do dwustu pięćdziesięciu kilometrów na godzinę. Najtańsze sprawne i zadbane egzemplarze Nissana 350 Z kupimy za dwadzieścia tysięcy złotych, kabriolety po pięćdziesięciu tysięcy złotych i jest ich pięć razy mniej, jednak to właśnie ta wersja warta sobie sprawi.

227

Nissan 350 Z trafił do naszej redakcji dopiero później, bo dopiero w 2008 roku, jednak wynikało to wyłącznie z faktu, że trzydrzwiowa odmiana coupe była samochodem dla osób o zupełnie innym niż moje poczuciu estetyki. Nie przepadałem, i do tej pory nie przepadam za tym dziwnym, pełnym krągłości i jednocześnie ostrych linii kształtem, sporadycznie mam też do sposobu, w jaki wykonano i wykończono wnętrze. Przeszkadza mi to, że wszystko jest tandetnie plastikowe, a od strony stylistycznej nie tylko nijakie, ale również kompletnie niedopasowane do linii nadwozia.

Unikałem kontaktu z 350 Z, obawiając się, że to, jak samochód postrzegam, wpłynie negatywnie na wrażenia z jazdy - w tym przypadku okazały się jednak zupełnie zbędne. Gdy wreszcie odebrałem kluczyki od 350 Z w wersji cabrio, z czarnym dachem i intensywnie pomarańczowymi

fotelami i takimi lakierem, od razu mi si to auto spodobało. Z założonym dachem było eleganckim, długim i rozłożystym kabrioletem, jednak po schowaniu zadasszenia stawało si efektownym roadsterem z aerodynamicznymi tunelami za fotelem kierowcy i pasa era.

Pogoda dopisywała, wi c płócienna ochrona została w specjalnej przegrodzie pomi dzy бага nikiem a kabin , przekr ciłem kluczyk i uruchomiłem silnik. Spodziewałem si dyskretnego szumu dobrze wywa onego, sze ciocylinrowego motoru, jednak okazało si , e in ynierowie z Nissana postanowili spot gowa wra enia nawet na postoju. D wi k wydobywaj cy si z podwójnych, sporych rur wydechowych był dono ny i zachrypni ty, zmieniał si w pomruki za ka dym razem, gdy delikatnie nacisn łem pedał gazu.

Prosto spod salonu ruszyłem w tras , na południe Polski, i z ka dym przejechanym kilometrem coraz bardziej lubilem to auto, troch za twarde, wymagaj ce uwagi i koncentracji, za to z bardzo elastycznym i mocnym silnikiem oraz ciasno zestopniowan skrzyni biegów. Skórzane fotele okazały si fantastycznie wygodne, dobrze podtrzymywały ciało na ostrzejszych lukach, w których nissan nie był ju tak przyjemny w prowadzeniu, jak na długich prostych. Ci ki i wysuni ty daleko do przodu silnik sprawiał, e na kr tej drodze nale ało wyra nie zwolni , by nie prowokowa samochodu do nieprzewidzianych zachowa . Spora masa własna, ponad tysi c sze set kilogramów, równie dawała o sobie zna .

Mimo, e nie jest to najlepszy sportowy samochód na wiecie, daleko mu nawet do tych niezłych, to i tak w ci gu pierwszego tygodnia przejechałem ponad trzy tysi ce kilometrów, pó niej z tego samego egzemplarza korzystałem jeszcze kilkakrotnie, ilekro auto miało przynajmniej trzy dni przerwy.

Gdy nissana wystawiono do sprzedania, nabrałem na niego wielkiej ochoty, jednak cena półrocznej 350 Z okazała si zbyt wysoka. Zacz łem si wi c rozgl da za starszym egzemplarzem - nie interesowało

mnie coupe, które porusza się w sposób niemal identyczny, jednak zupełnie mi się nie podoba, ale właśnie roadster, który uwiódł mnie nie właściwie ciwami jezdnyimi, bo te były co najwyżej przeciwnie, ani osi - gami, bo 6,3 sekundy do setki przy prawie trzystu koniach i napędzie na tył to tak naprawdę wstyd, a nie powód do chwały — stare Porsche 911 o identycznej mocy robi sprint w pięć sekund — ale dzięki silnikowi.

W tamtym czasie mieszkałem na Starym Mieście w Warszawie i każdego dnia przynajmniej kilka razy przejeżdżałem tunelem pod Wisłoustradą. Przy złym dachu i nieco wyższych, niż potrzeba, obrotach, miałem swój wymarzony koncert. To, co wydobywa się ze sportowego układu wydechowego, a potem, odbijając się od ścian tunelu, wraca do uszu kierowcy, jest wystarczającym — i zresztą chyba jedynym — pretekstem do kupienia Nissana 350 Z w wersji roadster.

229

Szukaj • • • • •

Koniecznym roadstera, koniecznie z manualną skrzynią biegów. Warto rozejrzeć się za autami sprowadzonymi, delikatnie uszkodzonymi blacharsko, bo mogły być w doskonałym stanie technicznym i wie o podobnym przeżyciu, a zmiana właściciela wcale nie wynika z konieczności wydania sporych pieniędzy na serwis, tylko właśnie z zewnętrznych uszkodzeń.

Unikaj

Samochodów zaniedbanych mechanicznie, nawet jeżeli bardzo tanie. Czyli zamiennie i eksploatacyjne są, niestety, drogie i trudno dostępne.

*Do codziennego użytku
i częstych napraw*



© ©

SAAB 900 TURBO

Bo w latach osiemdziesiątych niektóre auta
jeździły równie dobrze, jak współczesne

232

Wersji nadwozia było a pi, w tym dwa sedany - dwu- i czterodrzwiowy, kabriolet oraz pi cio- i trzydrzwiowy liftback - obydwie odmiany cz sto spotykane, aie tylko ta ostatnia naprawd po dana, zwłaszcza czarna, koniecznie z najmocniejszym silnikiem turbo. Oficjalna prezentacja saaba 900 nast piła w 1978 roku, przez kilkana cie lat zbudowano ponad dziewi set tysi cy egzemplarzy. Silnik z doładowaniem dost pny był od samego pocz tku, motor miał a sto czterdzieci pi koni i rewelacyjnie rozp dzał spore, wa ce tysi c trzysta kilogramów auto - na osi gni cie setki potrzeba było nieco mniej ni dziesi sekund. Kilka lat pó niej miło nikom motoryzacyjnych wra e zaproponowano auto jeszcze szybsze, o mocy stu siedemdziesi ciu pi ciu koni, z szesnastozaworow głowic , chłodnic powietrza i wtryskiem paliwa. Osi gi najmocniejszej wersji to zaledwie osiem i pół sekundy do setki, a pr dko maksymalna ponad dwie cie kilometrów na godzin .

Nawet dziś są to parametry jak najbardziej akceptowalne, by nie powiedzieć, rewelacyjne, skoro o piętnaście kilometrów szybszy nowiutki Opel Insignia jest o prawie sekund wolniejszy i zużywa przy okazji więcej paliwa.

Produkcja Saaby 900 zakończyła się w 1993 roku, a następnie, oznaczony tym samym symbolem, z poprzednikiem nie miał zbyt wiele wspólnego. Nowa generacja powstała na platformie podłogowej koncernu General Motors, od 1989 roku głównego akcjonariusza szwedzkiej firmy, i pochodziła z opłaconej licencji. Początkowo auto cieszyło się sporym zainteresowaniem, jednak dość szybko okazało się, że nie jest to konstrukcja tak dopracowana jak wcześniejszy model. W 1998 roku zrezygnowano z oznaczenia 900 na rzecz 9-3, a kilkanaście lat później, pogrzebony w kryzysie koncern GM postanowił pozbyć się niedochodowej szwedzkiej firmy ze swojego portfolio. Poszukiwanie nowego inwestora zakończyło się fiaskiem, w 2011 roku marka została zlikwidowana, i choć w końcu znalazły się pieniądze na jej wskrzeszenie, to i tak dalszy los i ewentualna działalność stoją pod bardzo dużym znakiem zapytania.

233

Na szczęście starszych, klasycznych już Saabów 900 jest na rynku sporo, nie są drogie, tylko ich stan techniczny pozostawia trochę do życzenia. Największy problem to rdza w strategicznych miejscach komory silnika, głównie na podłożu, ale korozja atakuje też podłogę, błotniki i miejsca, w których blachy były łączone. Najtańsze egzemplarze sprzedawane są nieco powyżej ceny złomu, za dwa-trzy tysiące złotych, jednak ich eksploatacja nie będzie ani przyjemna, ani bezpieczna. Za dobrego, jeżdżącego i niewymagającego interwencji blacharza czy mechanika Saaba 900 trzeba zapłacić około sześciu tysięcy, za wersję turbo około ośmiu, za wersję trzydrzwiową ponad dziesięć, a jeżeli jest to egzemplarz z najmocniejszym silnikiem

i ma czarny lakier, sprzedający może oczekiwać nawet piętnastu tysięcy złotych - i niewykluczone, że tyle dostanie.

Klasyczne Saaby, tak charakterystyczne i zupełnie niepodobne do innych aut z lat osiemdziesiątych, zawsze bardzo mi się podobały, jednak nie na tyle, by rozglądać się za takim autem dla siebie. Snując się po samochodowych warsztatach, nasłuchiwałem się o specyficznej, wymagającej specjalistycznej wiedzy konstrukcji, trochę odstraszało mnie to, że prawie kiedy oglądany Saab 900, nawet z silnikiem turbo, trzydrzwiowy i czarny, wyglądał zawsze na bardzo zniszczonego i wyeksploatowanego.

Kilka razy się jednak takim autem przejechałem, choćby po to, by rzetelnie wypełnić swój cotygodniowy kolumn o ciekawych używanych samochodach w „Wysokich Obrotach”, dodatku do „Gazety Wyborczej”, i choć trafiłem na mocno zdezelowane graty w najłabszych wersjach silnikowych, Saab zrobił na mnie niezłe wrażenie. Kabina była zaskakująco przestronna, fotele, nawet jeśli bardzo zniszczone, fantastycznie wygodne.

Jednak największe niespodzianki okazały się właściwie jeździe, a raczej to, że ta archaiczna, bo przecież wywodząca się z lat siedemdziesiątych konstrukcja, nie odbiega jakoś prowadzenia od pojazdów współczesnych. Recenzja była więc umiarkowanie entuzjastyczna i niewątpliwie miała spory wpływ na nagły, choć chwilowy, wzrost zainteresowania Saabem 900, zwłaszcza w najmocniejszej, trzydrzwiowej odmianie. Problem polegał na tym, że chętnych było dużo o wiele niżej samochodów.

O krokodylu, jak nazywają dziwiętni fani, zaczął marzyć również mój radiowy kolega, zajmujący się tematami kryminalnymi. Szuukał wymarzonego egzemplarza kilka miesięcy, jeździł po całej Polsce, na co wydał mnóstwo pieniędzy, a ostatecznie i tak znalazł odpowiednie auto dopiero za granicą. Czarny Saab 900 turbo z najmocniejszym

silnikiem o mocy stu siedemdziesiąt koni z 1992 roku miał trzydrzwiowe nadwozie w idealnym stanie, lakier bez najmniejszej nawet ryski. Tapicerka również była czarna, jednak fotele wyglądały na nieco sfatygowane, zwłaszcza od strony kierowcy skóra popękana i wymagała pilnej konserwacji. O kluczyki nie musiałem nawet prosić, dumny właściciel sam położył je na moim biurku, prosząc, bym przejechał się kawalek i sprawdził, czy wszystko jest w porządku. Za kierownicę wskoczyłem natychmiast, chwilę rozglądałem się bezradnie szukając stacji, którą producent, ze względu na bezpieczeństwo, przeniósł w okolice hamulca przedniego. Odpaliłem silnik - pracował pięknie i nawet przy lekkim przegazowaniu błyskawicznie wkręcał się na obroty.

Zanim wyjechałem na drogę, musiałem ustawić fotel i lusterka. Sięgnąłem gdzieś ręką i od razu trafiłem na ich regulację, drugą ręką chwilę później dosięgnąłem pokręteł, które odpowiadało za pochylenie oparcia. Magia - wszystko było dokładnie tam, gdzie by powinno (oprócz stacji), nie potrzebowałem instrukcji, wystarczyło słuchać intuicji. Powoli wytoczyłem się na dziurawą Czerską, na której nawet w najnowszych autach testowych potrafiły odezwać się niepasujące elementy, ale w starym Saabie niczego nie usłyszałem. Widocznie na wszystkie strony okazała się rewelacyjna, pozycja za kierownicę naturalna, niewymuszona, fantastycznie wygodna.

Po kilkuset metrach wiedziałem, że to niezwykle samochód, ale prawdziwa radość pojawiła się na szerokiej Trasie Siekierkowskiej. Skrzynia biegów działała precyzyjnie, sto siedemdziesiąt koni benzynowych koni cięgle miało sporo wigoru. Auto przyspieszało gwałtownie na każde przeloczenie, z wyczuwalnym, bardzo przyjemnym szarpnięciem. Po trwającej kilkadziesiąt minut przejeździe wiedziałem, że kiedy muszę sobie takie auto sprawić. Zaskoczył mnie mocny silnik, wietna skrzynia biegów oraz to, jak fantastycznie ten samochód był przeskłony.

Najwi ksze wra enie zrobił na mnie komfort jazdy i spr ysto zawieszona - saab 900 to przecie bardzo stara konstrukcja, niby modernizowana, ale mimo wszystko osadzona jeszcze w latach siedemdziesi tych. Czy była jaka ró nica pomi dzy nowymi autami a starym saabem? Owszem — szwedzkie auto okazało si bardziej neutralne i naturalne, lepiej komunikowało kierowcy, co w danej chwili dzieje si z kołami, pozwalało na lepsze wycucie pojazdu, miało te idealnie dobran sił wspomagania kierownicy i bardzo skuteczne hamulce.

Oddałem kluczyki troch ju zaniepokojonemu koledze i szczerze pogratulowałem zakupu. Ucieszył si , a saaba pokochał tak bardzo, e po prawie dziesi ciu latach ci gle nim je dzi, tyle e samochód nie wygl da ju tak dobrze jak w chwili zakupu, jest calusie ki poobijany i podrapany.

Zawsze miałem jakie pilniejsze wydatki, jakie wspaniałe okazje, na które wydawałem wszystkie pieni dze, ale o krokodylu z turbo nie zapomniałem, regularnie przegl dałem ogłoszenia, tyle e interesuj ce oferty pojawiały si sporadycznie, prawdziwe okazje raptem dwa razy.

Pierwsz był kabriolet z ko ca produkcji, sprowadzony ze Stanów i spalony przez sło ce Kalifornii - lakier wypłowiały, wn trze do całkowitej wymiany, podobnie jak dach. Cena niezbyt wysoka, koło o miu tysi cy złotych, jedna trzecia tego, co trzeba byłoby zapłaci za egzemplarz w dobrym stanie, a technicznie auto podobno nie wymagało interwencji mechanika. Sprawdziłem jednak, ile kosztuje u wiany dach do saaba 900 i jak trudno go zdoby , i dałem sobie spokój.

Drug ofert wyszukałem w sieci wiosn 2013 roku — wersja pi - ciodrzwiowa, z małym turbo o mocy stu czterdziestu pi ciu koni, granatowy lakier i wn trze w identycznym kolorze. Cena bardzo niska, zaledwie trzy tysi ce złotych, jednak auto było na szwedzkich tablicach rejestracyjnych i na pewno wymagało interwencji blacharza, bo rdza schrupała ju doły drzwi i ranty błotników. Samochód stał pod Łodzi ,

wi c niedaleko, korzystaj c z ładnej pogody, postanowili my go obej-
 rze . Nie był taki zły. Nigdy nie brał udziału w adnym wypadku,
 lakier w wietnym stanie i oryginalny, tak samo jak wszystkie szyby.
 Najgorsze okazały si błotniki z przodu, w których były ju dziury na
 wylot, nie najlepiej wygl dały te podł nice i tylna klapa. Za to wn -
 trze prezentowało si wspaniale, niemal jak nowe: mi siste, granatowe,
 welurowe fotele ani niezabrudzone, ani niepoprzecierane, niedawno
 wymieniona, oryginalna podsufitka trzymała si wietnie, na desce
 rozdzielczej ani ladu p kni . Przebieg, nieco ponad dwie cie tyśi cy
 kilometrów, udokumentowany był szwedzkimi przeł dami, a nawet
 gdyby nie był, to auto, przynajmniej w kabinie, i tak wygl dało na
 du o mniej.

Silnik zapalił od razu. Mimo e sprzedaj cy uprzedził o przyblo-
 kowanym tłoczku hamulcowym z przodu, zaryzykowali my krótk
 przeja d k . Wspomaganie nie działało, ale silnik bez problemu
 pokonał ogromne opory zastanego hamulca, pracował idealnie, tak
 samo jak zawieszenie. Do oddania za dwa i pół tyśi ca złotych, za-
 proponował wła ciciel, jednak grzecznie podzi kowali my - auta,
 moim zdaniem, nie opłacało si naprawia , a niespodzianek, cho by
 w postaci dziurawej podłogi, mogło pojawi si jeszcze sporo. Faj-
 nie byłoby kupi krokodyla, jednak w tym momencie nie mogłem
 znale racjonalnego wytłumaczenia dla postawienia na podwórku
 kolejnego, zardzewiałego grata. Brak pretekstu był w tym przy-
 padku moim najwi kszym problemem, ale szybko sobie z t kwestią
 poradziłem.

Jak idzie lato, to szukam kabrioleta. Znajduj wystawion do
 sprzedania multipl z uszkodzonym silnikiem, niemal w cenie złomu
 i ju widz oczyma wyobra ni zdemontowan tyln kanap oraz dwa
 szcz liwe psy, które je d ze mn wsz dzie. Rozpoczynam budow
 domu i stajni na samochody, wydzwaniam i je d po całej Europie,
 szukaj c idealnego volkswagena T3 z zabudow typu prycza. Wydaj

kilka tysi cy złotych na zabytkowe ju , dostawcze auto, gło ne, mało oszcz dne i powolne, tylko po to, by za pół roku zaoszcz dzi kilkaset złotych na transporcie pospólki, wiru lub styropianu. Bez ocieple- nia fundamentów. Zawsze mam jak samochodow potrzeb , zawsze jestem w trakcie poszukiwa , zawsze na polowaniu. W ród miło ni- ków motoryzacji to bardzo cz sta choroba, objawy, wraz z wiekiem i zasobno ci portfela, jedynie si pogł biaj , nigdy si z niej nie wy- rasta. Jednak na granatowego saaba, cho stworzyłem ju nierealnie optymistyczny plan rekonstrukcji, chwilowo nie miałem pomysłu. Do czasu...

ona aktualnie była bez samochodu. Miesi c wcze niej kupili my lekko obitego opla tigr drugiej generacji, z oszcz dnym dieslem, czer- won , skórczan tapicerk i rozkładanym dachem, jednak prace remon- towe jeszcze trwały, a onie zd ył ju wygasn entuzjazm zwi zany z zakupem, pojawiły si za to w tpliwo ci, czy tigra aby na pewno do niej pasuje, czy nie jest zbyt „fruziowata” i „niu kowata”, cokolwiek to znaczy, czy teraz nie powinna aby zacz regularnie chodzi do so- larium i nosi tipsy, czymkolwiek s . Problem wizerunkowy okazał si bardzo powa ny, zwłaszcza e mnie te si ta tigra zbyt dobrze si nic kojarzyła, a w trakcie naprawy zd yła mocno zale za skór .

Gdy którego dnia ona spytała:

-A jakbym wygl dała w takim starym krokodylu? - wiedziałem, e go kupimy.

— wietnie — odpowiedziałem - to klasyk, pełen klasy, w dobrym stylu. — I w tym momencie onie za wieciły si oczy.

Tej kosztownej pomyłki mogli my jeszcze unikn , gdyby nie kolejny, tym razem mój genialny pomysł. Mam mały warsztat, troch umiej tno ci, t skni za przyjaciółmi z Wheeler Dealers. A mo e by tak zrobi co podobnego, niekomercyjnie, na Facebooku?

Szukali my te w tym czasie dobrego miejsca na warsztat z praw- dziwego zdarzenia, w którym mo na by obsługiwa klientów z ulicy

i rozwi zywa samochodowe zagadki za pieni dze - co byłoby mił odmian . Stary saab na pewno pomógłby rozreklamowa t koncepcj i przyci gn ludzi.

Wyjazd po krokodyla relacjonowali my, ku uciecze fanów, na Facebooku, godzina po godzinie. Troch to zreszt trwało. Byłem uzbrojony w podstawowe narz dzia i zapas płynu, jednak miałem nadzieję , e hamulce s po prostu zastane, e wystarczy je rozje dzi . Udało si jednak pokona zaledwie kilkaset metrów, po czym przednie lewe koło stan ło niemal na amen. By nie spali sprz głą, zjechałem na plac stacji benzynowej i tam wzi łem si do roboty. Niestety, zardzewiały tłoczek nadawał si jedynie do wymiany, a takiej cz ci ze sob nie zabrałem. W ci gu kilku godzin udało mi si jedynie odblokowa przednie hamulce na tyle, by nic nie obcierało, odł czy , by płyn nie wyciekał, po czym powolutku potoczyli my si w stron Warszawy. Tył hamował wystarczaj co dobrze, jednak na wszelki wypadek jechali my nie tylko pomału, ale i bardzo ostro nie.

239

Po drodze okazało si , e przednie wycieraczki s tak zu yte, e jedynie rysuj i tak nie le podrapan szyb , zupełnie nie radz c sobie z kroplami deszczu - wymieniłem je, przeplacaj c, na kolejnej stacji benzynowej. Dojechali my bez problemów, a ja szybko sobie przypomniałem, czemu, dziesi lat wcze niej, pokochałem saaba 900 turbo. Auto prowadziło si idealnie, w kabinie było cicho, skrzynia pracowała precyzyjnie, a silnik z rado ci reagował na dodanie gazu - frajda niesamowita, zapal do uratowania tego wspianiałego klasyka jeszcze wi kszy.

W ci gu dwóch tygodni zrobiłem to, co byłem w stanie, przede wszystkim zregenerowałem porzdezwiąle zaciski, wymieniłem tłoczki i klocki hamulcowe, przetoczyłem tarcze. Wydałem ponad sto pi - dziesi t złotych na dwie czy trzy butelki specjalnego płynu, przepłukałem i odpowietrzyłem układ, dzi ki czemu odzyskałem wspomaganie kierownicy. Wyci gn łem fotele, odsłoniłem podłog i załatałem kilka

dziur, wyprałem te dokładnie całą tapicerkę, żeby było czysto i wie o. Odbudowałem spody drzwi z lewej strony, co okazało się potwornie trudne, czasochłonne i pracochłonne, zostawiając na pół jeszcze gorszą stronę, gdzie z przodu, od dołu, dało się wsadzić dosłownie całą rękę. Przeklinałem, a znowu wpakowałem się w beznadziejność, cię i nieopłacalną robotę, ale auto było sprawne i wyglądało coraz lepiej.

Korzystając z aktualnego ubezpieczenia, jeszcze na szwedzkich blachach, zabrałem krokodyla na Mokotów, gdzie mieszkali my, by zobaczyć, jak sprawdzi się w codziennej eksploatacji i czy ona faktycznie będzie nim jeździ wszędzie i zawsze, jak obiecywała. Nadzieja przysłała bardzo szybko, wraz z pytaniem, czy to cięko pracujecie spręgła da się jako inaczej ustawić albo co z nim zrobić. Niestety, nie da się, bo starsze samochody tak mają, i już.

240

Ostateczny koniec współpracy nastąpił, gdy któregoś upalnego dnia gorąca woda z nagrzewnicy zaczęła kapać do rodka, niestety, pechowo, wlała się na JEJ nogi. Uzupełniłem płyn, żeby nie uszkodzi uszczelki pod głowicę i na raty dojechałem do warsztatu.

Miałem tego samochodu serdecznie dość — prace blacharskie i lakiernicze jeszcze się w zasadzie nie zaczęły, a pojawił się problem mechaniczny. Auto powdrowało w kółko, nie miałem na nie ani czasu, ani ochoty. Przetaczałem je regularnie, obiecując sobie, że w przyszłym tygodniu zabiorę się do roboty.

Przyszła jesień, potem spadł śnieg, więc niegarną owany saab wyglądał wiosną jeszcze gorzej. W dodatku jakaś mysz musiała coś przegryźć, bo działający do niedawna jak szwajcarski zegarek silnik stracił wolne obroty, zaraz po uruchomieniu strzałka obrotomierza błyskawicznie w drowała w prawo. Pojawił się ten spory wyciek oleju.

Podpalił to cholerstwo, rozebrał na części, naprawi? A może sprzeda? - to był najlepszy pomysł, jednak uczciwie podejście do tematu skutecznie odstraszyło potencjalnych zainteresowanych. Po

dwóch miesiącach zaproponowałem cenę poniżej kosztów, zaoferowałem transport ławet w dowolne miejsce, i dopiero wtedy pozbyłem się granatowego krokodyla - został dawca z ci.

Przez najbliższe dwa, może trzy lata nie zamierzam sprawdzać cen ani oglądać ogłoszeń, ale jestem pewien, że za jakiś czas wrócę do projektu Saab Turbo, tylko że tym razem postaram się znaleźć idealny egzemplarz albo przynajmniej taki, w którym nie trzeba remontować blacharki.

Szukaj • • • • • • • • • •

Wersji trzydrzwiowej, czarnej, z dużym turbo i zadbanym wnętrzem. Jeśli polujesz na okazję, może być po lekkiej stłuczce, oby bez rdzy.

241

Unikaj • • • £ • • • • •

Aut do remontu blacharskiego (jeśli podłoga się spróchniała, a progi i dół drzwi rdzewiały, cała praca, wraz z lakierowaniem, może kosztować nawet kilkanaście tysięcy złotych), z uszkodzonymi skrzyniami biegów (zwłaszcza z wyskakującym wstecznym) - używane przekładnie są bardzo drogie. Sprawdź silnik pod kątem wycieków lub przedmuchów, jego naprawa nie będzie ani tania, ani łatwa, zwłaszcza jeśli podejmiesz się tego jedynie fachowiec z doświadczeniem w Saabach.

MERCEDES KLASY S (W140)

aby przekonać się, jak przyjemna i relaksująca może być podróż

242

Auta luksusowe produkuje dziś kilka firm, a flagowe, potężne limuzyny mają w ofercie nie tylko niemieckie BMW, Audi czy Mercedes, ale również japoński Lexus czy brytyjski Jaguar. Poza tym ostatnim, wszystkie reprezentują wyrównany poziom, choć stylizacją zewnętrzną i pomysłem na aranżację wnętrza różnią się bardzo.

Jednak nieco ponad dwadzieścia lat temu sprawa wyglądała zupełnie inaczej - japońskie marki, jak Lexus czy Infiniti, dopiero budowały swój renom, jaguary były dla państwa w kapeluszach, BMW 7 z serii E32 już się zestarzało, a o audi A8 nawet jeszcze nie myśleliśmy. Jeśli więc komu potrzebna była duża, luksusowa limuzyna, elegancka i potężna, do dyspozycji miał jedynie mercedesa W140.

Auto zademonstrowano w 1991 roku, do napędu wykorzystano wyłącznie duże i mocne silniki o minimum sześciu cylindrach. Diesle, podobnie jak najstarszy motor benzynowy - 2,8

Mercedes klasy S (W140)

litra, o mocy stu dziewięciu trzech koni, potrzebowały ponad dziesięć sekund, aby osiągnąć setkę, pozostałe wersje były zdecydowanie szybsze, a topowa klasa S, z dwunastocylindrowym silnikiem o pojemności sześciu litrów i mocy czterystu ośmiu koni, nawet bardzo szybka - rozprzątała się do setki w 6,6 sekundy. Przy bardzo dużej masie własnej - powyżej dwóch ton

- to wynik naprawd rewelacyjny. Mercedes W140 stanowił coś w rodzaju manifestu, niemieckim inżynierom zależało bowiem na tym, by trafić do klientów i konkurencji z jasnym przekazem: nawet nie próbujcie szukać /budować lepszego samochodu, na pewno się wam nie uda.

I faktycznie, Mercedes klasy S był na początku lat dziewięćdziesiątych symbolem tego, co najlepsze w motoryzacji. Ogromna, długa na ponad pięć metrów i szeroka na prawie dwa metry karoseria zapewniała wyjątkowy komfort. Kabina obszerna i doskonale wyciszona, podwójne, klejone szyby

o grubości centymetra wyglądały jak kuloodporne, drzwi

tylna kłapa w najdroższych wersjach elektrycznie docierała.

Auto wyznaczało te wysokie standardy bezpieczeństwa - wyposażono je w układ kontroli trakcji, ABS, poduszki powietrzne

- i było oczywiście ostentacyjnie wręcz luksusowe - w najdroższych wersjach ze skóry wykonano nie tylko obicia foteli czy boczki drzwi, ale nawet całą deskę rozdzielczą. W latach dziewięćdziesiątych kosztowało majątek, dwadzieścia pięć procent więcej od swojego poprzednika, modelu W126, ale i tak cieszyło się ogromną popularnością. Ostatnie egzemplarze powstały w 1998 roku, następnie, oznaczony kodem W220, okazał się mniejszy, lepszy i mniej ostentacyjny, niestety, również mniej komfortowy i bardzo awaryjny.

Dziś ostatnia wielka limuzyna ze znaczkiem Mercedesa pojawia się na drogach coraz rzadziej, można ją kupić nawet za

pi tysi cy złotych, jednak do codziennej eksploatacji nadaj si jedynie te kosztuj ce przynajmniej dwa razy wi cej.

W latach dziewi dziesi tych najwi ksze mercedesy kojarzyły mi si z mafi , bankierami i wielk polityk , co chyba nie odbiegało zbyt- nio od tego, w jaki sposób postrzegano wła cicieli tych aut w Polsce. Ogromna, majestatyczna i nieco przesadzona sylwetka była jednak przy okazji elegancka, a auta z czarnym lakierem wygl dały jak kulo- odporne. Po raz pierwszy miałem okazj usi za kierownic takiego samochodu, gdy miałem pi tna cie lat. W wakacje pomagałem przy monta u maszyn w Niemczech. Szef firmy, która nas zatrudniała, je - dził jakim najzwyklejszym na wiecie fordem escortem, ale jego pra- cownik, zbli aj cy si powoli do emerytury, miał nowiutk , zielon klas S. Oczywi cie, o samodzielnej przeja d ce nie mogłem nawet po- marzy , jednak szeroko otwarte z zachwytu oczy młodzie ca z Polski sprawiły, e pozwolono mi zapozna si z tym samochodem bardzo dokładnie.

244

Ze wzgl du na słab znajomo niemieckiego nie byłem w stanie wytłumaczy , e s siad mojej mieszkaj cej w podwarszawskich Z b- kach babci, niejaki Henryk Niewiadomski, pseudonim Dziad, szef wołomi skiej mafii, ma fajniejszego, bo czarnego. I e s siedzi drugiej babci, mieszkaj cej na Powi lu, trzon gangu z Pruszkowa, te takim je d . W latach dziewi dziesi tych pojawienie si w okolicy podob- nego samochodu oznaczało wyl cznie kłopoty, co jednak dla mnie, podobnie jak dla wielu chłopaków w moim wieku, stanowiło tylko dodatkowy atut, tworzyło filmow niemal atmosfer .

Kiedy zrobiłem prawo jazdy i zacz łem regularnie zarabia pie- ni dze, dalej mogłem o takim mercedesie jedynie pomarzy — wci był za drogi. Dopiero na pocz tku XXI wieku, gdy do salonów tra- fiła nowsza, bardziej sportowo wystylizowana generacja, auto stało si

łatwiej dost pnie. Najdro sze, dwunastocylindrowe egzemplarze nadal pozostawały poza moim zasi giem, ale na lekko uszkodzon , o mio-czy dziesi cioletni sztuk było mnie ju sta . Oczekiwania miałem oczywiste: auto tylko i wyl cznie czarne, z dowolnym silnikiem, poza słabym dieslem i paliwo ernymi V12.

Zanim ruszyłem na poszukiwania, sprawdziłem ceny i dost pno nowych i u ywanych cz ci zamiennych - zgromadzone informacje nie napawały optymizmem. Za kwot , któr musiałbym zapłaci za amortyzator, zdarzyło mi si kupi cały samochód, i to w niezłym stanie. Przestraszony potencjalnymi wydatkami zostawiłem spor kaucj i na jeden dzie po yczyłem z Mercedesa egzemplarz, który wcześniej był autem testowym. Było to auto w idealnym stanie technicznym, zadbane, bezwypadkowe r z udokumentowanym, niewielkim przebiegiem — wszystko po to, by mie punkt odniesienia, szybciej wylapa ewentualne niedoskonało ci i unikn kosztownych napraw. Dostałem samochód z oznaczeniem S320, krótki, z instalacj gazow i automatyczn skrzyni biegów i chyba pełnym wyposażeniem, skórzan tapicerk i doci ganymi drzwiami, tyle e w kolorze wi niowym. Nawet nie udawałem, e go kupi , nie tylko z powodu lakieru, ale równie ceny, znacznie przewy szaj cej mój górny limit — polubili my si jednak błyskawicznie. Odniosłem wra enie, e ten ogromny samochód, w którym ledwo mnie wida , idealnie do mnie pasuje, a poczucie komfortu i przyjemno z jazdy robiły kolosalne wra enie. Grube szyby niemal odcinały kierowc i pasa erów od tego, co działo si na zewn trz. Po wł czeniu radia mo na było nie usłysze stoj cej z tyłu karetki na sygnale, w ogromnych fotelach człowiek nie tyle siadał, co raczej si rozsiadał, a sprawnie działaj ca, automatyczna, pi ciostopniowa skrzynia wspaniale współpracowała z mocnym i jednocze nie oszcz dnym silnikiem. Wra enia zatem jak najbardziej pozytywne, wr cz zachwycaj ce, a mimo to miałem z tym samochodem

mały problem wizerunkowy. Podobał mi si , ale z osobami, które najcz ciej nim je dziły, chyba nie chciałbym si zaprzyja nia , a na pewno, jako młody dziennikarz, nie chciałbym by tak postrzegany. Oczywiście trafiali si w ród nich przedsi biorcy w rednim wieku, nobliwe panie w kapeluszach czy typowi yuppies, ale dominowały osoby odziane w szeleszcz ce dresy, o twarzach jak z kryminału, albo z pełnym pogardy, pseudogro nym spojrzeniem. Ci ostatni byli zreszt najgorsi, naogl dali si Psów Pasikowskiego i uwierzyli, e nale y do nich cały wiat, a obydwu pasy tym bardziej. Auto nie budziło wi c sympatii, wr cz przeciwnie, za to je dziło fenomenalnie. Na poszukiwania ruszyłem zatem dr czony sporym dylematem, ywi c gł - boko ukryt nadziej , e nic ciekawego nie znajd .

246

Szybko si jednak okazało, e egzemplarzy spełniaj cych moje oczekiwania, czyli lekko uszkodzonych, było na rynku sporo. Najcz ciej, co zaskakuj ce, samochody te nie miały problemów blacharskich czy lakierniczych, problem dotyczył silnika lub skrzyni biegów. „Auto nie odpala, nie wiem dlaczego” — slyszalem, jednak nie była to do ko ca prawda. Mo e i sprzedaj cy nie wiedział, co si popsulo, ale miał wiadomo , e aden warsztat w okolicy nie podejmie si skutecznej naprawy, ba, nawet diagnozy. Po kilkunastu telefonach udało mi si znale samochód, który je dził, cho te niedomagał. Była to czarna, przedlu ona wersja z ciemn skórzan tapicerk i oznaczeniem S420, co oznaczało pot ny, o miocylinndrowy silnik pod mask i dwie cie osiemdziesi t benzynowych koni do dyspozycji. Rok produkcji 1994 - auto miało wi c niecałe dziesi lat, i stało w Radomiu. Sprzedawał je pierwszy wła ciciel w Polsce, który zapewniał, e stan blacharki i lakierni jest bardzo dobry, auto raczej bezwypadkowe i samochód nadaje si do jazdy, tyle e silnik czasem ga nie lub przerywa. Czego takiego szukałem, idealnego, zadbanego egzemplarza z niewielk usterk , któr rozpracuj sam i b d si cieszył wspaniałym samochodem za połow ceny - a nawet mniej, auto wystawiono bowiem do sprzedania

za czternaście tysięcy złotych, a te, za którymi ogłodałem się na ulicy, kosztowały minimum czterdzieści tysięcy.

Jednak rzeczywistość daleko odbiegała od obietnic i telefonicznych zapewnień. Pomijając fakt, że go okazał się skrajnie niemiły, to auto wyglądało fatalnie. Lakier bezbarwny schodził ze sporej części dachu i tylnej klapy, szyba była pokryta od rdzy, która kwitła w najlepsze na górnej krawędzi rantu, w niektórych miejscach wychodziły charakterystyczne łuski nieumiejtnie położonej, w dodatku ogromnej ilości, szpachli.

Wiedziałem, że samochodu nie kupię, ale skoro nie uszanowano mojego czasu i naopowiadano mi bzdur przez telefon, to byłem zdawał z zainteresowanego, przynajmniej przejadł się kawalek. Niestety, nie było to możliwe. Po kilkunastu sekundach kręcenia auto odpaliło, kłębiąc niebieskiego dymu stopniowo przestały się wydobywać z rury wydechowej, ale ogromny motor pracował okropnie, głośnie i nierówno, tak jakby paliwo dochodziło do trzech, góra czterech z osiemiu cylindrów. Ten samochód był trupem, nadawał się na złom albo na części, podobnie jak wiele innych, wystawionych za analogiczne pieniądze.

247

Przestałem się nimi interesować, przeznaczone na zakup fundusze poszły na coś innego, kilka lat później marzenie o majestatycznej limuzynie zrealizowałem wspólnie z BMW E65, ale na starą klasę S nadal zwracam uwagę na ulicy. Dziś ceny są jeszcze niższe, a usterki łatwiejsze do zdiagnozowania i naprawienia niż dziesięć lat temu. Największym problemem W140 okazały się wieszaki elektryczne, których izolacja z biegiem lat po prostu się rozpadła. Dokupienie zdrowego okablowania komputera sterującego silnikiem jest prawie niemożliwe, jednak póki samochód odpala, da się go uratować, tylko trochę wstyd nim jeździć. Trzeba odczekać pięć lat, a auto zniknie całkowicie z dróg, i kolejne pięć, by stało się yongtimerem. A naprawdę warto, to doskonale wyciszona i wyważona forteca na kołach, idealna nawet na najdłuższe podróże.

Szukaj • • • # # • # . « •

Aut niedawno sprowadzonych, garo owanych i bezwypadkowych, najlepiej z sześciocylindrowym silnikiem benzynowym, który zaskakuje co niewiele pali i przy okazji sprawnie radzi sobie z rozpadnięciem tego i ciękiego auta. Sprawdź dokładnie, czy wszystko działa, i z pomocą cię ganiem drzwi, zabierz auto na nieco dłuższą jazdę testową, awaria elektroniki i przejdzie w stan awaryjny może pojawić się dopiero po pełnym rozgrzaniu. Upewnij się, że egzemplarz nie jest przerdzewiały.

Największym problemem W140, oprócz szwankującej elektryki i elektroniki, jest wizerunek. Auto cięgle kojarzy się z przycymy w tłemuskuly młodziecami, którzy naogl dali się zbyt wielu filmów akcji i udaj gangsterów. Z tego powodu, je li już zdecydujemy się na zakup, warto rozważyć jakiś mniej „mafijny” kolor - srebrny, wiśniowy albo zielony.

Unikaj • • • • • • • •

Nie kupuj samochodów z uszkodzoną elektroniką, nadal trudno to naprawić, egzemplarze z popsutym silnikiem lub skrzynią biegów oraz sprowadzonych do Polski w latach dziewięćdziesiątych—je li nie zostały skradzione, to prawdopodobnie uczestniczyły w bardzo poważnych wypadkach. Ponadto mercedesy z lat dziewięćdziesiątych potwornie rdzewieją, problem ten dotyczy również W140, chociaż na szczęście nie w tak znaczącym stopniu jak młodszych W210 lub W220.

DMC DELOREAN

Wygląda jak milion dolarów, szkoda tylko, że
jeździ jakby kosztował pięćdziesiąt centów

249

Zademonstrowany w roku 1976 prototyp auta, oznaczonego symbolem DMC-12 (od Delorean Motor Company; liczba dwanaście to przewidywana cena w tysiącach dolarów) robił kolosalne wrażenie wyglądem i zastosowaniem technik. Umieszczony centralnie, dla lepszego wyważenia, silnik Wankla miał być mocny i oszczędny, zawieszenie ze specjalnego tworzywa lekkie i sztywne, a wszystko to zapakowano w szalenie efektowne nadwozie zaprojektowane przez Giorgetta Giugiaro, wykonane z kompozytów i pokryte warstwą stali nierdzewnej - puent projektu stały się unoszone do góry, charakterystyczne drzwi.

Charyzmatyczny szef całego przedsięwzięcia, John Delorean, kiedy wiceprezes koncernu General Motors, odpowiadający za kilka bardzo udanych, sportowych samochodów, stanowił - jak wówczas słyszano - gwarancję sukcesu, podobnie jak zaangażowany do współpracy założyciel brytyjskiego Lotus, Colin

Chapman. Jednak to, co w 1981 roku ostatecznie wyjechało z fabryki w Irlandii Północnej, wybudowanej za pieniądze brytyjskich podatników, znacznie odbiegało od przedstawionej kilka lat wcześniejszej wizji. Projekt zewnętrzny w zasadzie się nie zmienił, jednak zamiast silnika z wirującym tłokiem po prostu zamontowano, tu nad tylną osią, motor V6 - wspólny konstrukcji Peugeota, Renault i Volvo, o mocy zaledwie stu pięćdziesięciu koni; po założeniu obwoluty w Stanach Zjednoczonych katalizatora silnik był o dwadzieścia koni słabszy. Zachwalane nowatorskie zawieszenie nie zdało egzaminu, zastąpiło je więc tradycyjnym, cięszym, a wszystko to przekładało się na bardzo słabe, jak na auto o sportowym zacięciu, osiągi. Wersja europejska z manualną skrzynią biegów rozprężyła się do setki podobno w osiem i pół sekundy, jednak nigdy tych obiecujących parametrów nie udało się potwierdzić w warunkach testowych, auto było przynajmniej o dwie sekundy wolniejsze, a z automatyczną skrzynią biegów robiło się nieprzyzwoicie mułowate.

Zdecydowanie inna od planowanej okazała się też cena - DMC-12 zamiast dwunastu kosztował ponad dwadzieścia tysięcy dolarów, co dla wielu potencjalnych zainteresowanych okazało się przeszkodą nie do pokonania. Po zaledwie dwóch latach, w atmosferze skandalu i przypowiadanych zarzutach o malwersacje finansowe, produkcję definitywnie zakończono; powstało w tym czasie nieco ponad dziewięć tysięcy egzemplarzy. Auto przeszło jednak do legendy nie tylko z powodu bardzo ciekawej, choć burzliwej historii, ale przede wszystkim za sprawą filmu Roberta Zemeckisa z 1985 roku pod tytułem *Powrót do przyszłości*. Delorean DMC-12 grał w nim główną rolę samochodową, jako wehikuł czasu.

Dziś, po ponad trzydziestu latach od zakończenia produkcji, auto to poszukiwany, choć niekoniecznie ceniony klasyk.

W Polsce jest przynajmniej kilka egzemplarzy, jeszcze dziesięć lat temu można je było kupić za pięć tysięcy dolarów - równoważące dziesięć tysięcy złotych, dziś są nawet dwa razy droższe.

W słuchawce telefonu usłyszałem:

— Mam coś dla ciebie, przyjeżdżaj szybko, jeszcze takiego cudaka nie widziałem, dzisiaj odebrałem.

Był 2001 rok, miałem już w garażu kilka naprawdziesiątych ciekawych klasycznych samochodów, w tym też dwa odkupione od mojego motoryzacyjnego, przyszywanego „starszego brata”, który był i jest absolutnym guru, jeżeli chodzi o zabytkowe motoryzacje w Polsce.

Co tym razem mu się trafiło - może jakie wytknięte ładnie zachowane Daihatsu Charade, może kolejny Jaguar do kolekcji, coś z powojennej serii XK, może Mercedes Pagoda w okazjonalnej cenie? Sporo pomysłów przeleciało mi przez głowę, ale tego, co zobaczyłem na małym podwórku, szczelnie wypełnionym pięknymi, klasycznymi samochodami w różnym stanie, zupełnie się nie spodziewałem. Szczerze mówiąc, to nawet nie przypuszczałem, że ten pojazd istniał naprawdę, że zbudowano go tylko i wyłącznie na potrzeby filmu. Nawet nie wiedziałem, jak wymówić te nazwy, nie znałem historii firmy, nie miałem pojęcia, czy znaczek z przodu to DMC czy CMC. Auto jednak oczywiście kojarzyłem, jak kiedyś z mojego pokolenia - był to samochód z Powrotu do Przyszłości, tyle że pozbawiony rekwizytów.

Auto robiło kolosalne wrażenie — nie było przesadnie długie — miało niecałe cztery metry i trzydzieści centymetrów, ale za to bardzo szerokie - ponad sto osiemdziesiąt centymetrów, i bardzo niskie - załedwie sto jedna centymetrów wysoko. Karoseria, która początkowo została wykonana ze szczotkowanego aluminium, była w słoju i pokryta komponentami z czarnymi panelami na tylnej klapie. Co absolutnie niesamowitego.

Moje pierwsze pytanie brzmiało: ile musiałbym za niego zapłaci? Cena wydawała się atrakcyjna - osiemnaście tysięcy dolarów, co przy ówczesnym kursie oznaczało niecałe osiemdziesiąt tysięcy złotych. Gdybym szybko pozbył się z ci swojej rupieciarni i zostawił jakieś auto w rozliczeniu, delorean byłby mój.

Niestety, ten egzemplarz został zamówiony przez producentów polskiego filmu Haker, a potem miał być główną nagrodą w konkursie organizowanym przez sponsora produkcji. Ale jeśli się uprę, to za trzy miesiące dostanę identycznego, nawet trochę taniej.

O kluczyki nie musiałem długo prosić, spytałem tylko jak dostać się do rodka, żeby nie narobił sobie wstydu. Otworzyłem drzwi i ci głębiej byłem w szoku. On istnieje naprawdę! Obejrzałem dokładnie komorę silnika ze sporych rozmiarów benzynowym motorem V6, o nic nie pytałem, ani o moc, ani o osi gi. Upewniłem się, że mogę wsiąść do rodka i uruchomić silnik. Krzysztof zostawił mnie samego i otworzył bramę, a ja wlizgnąłem się do kabiny i ci głębiej nie miałem - dumałem, jak zamknąć drzwi. Wntrze okazało się jednak zupełnie nieprzystające do spektakularnej karoserii - było czarno-szare, kanciaste, słabo wykonane, marnie wykończone, by nie powiedzieć tandetne. Spodziewałem się czegoś w stylu maserati, a tu nie było lepiej niż w starym pontiacu fiero lub firebirdzie. Pociągnąłem skórzaną rączkę, podobną do tych w autobusach, i zamknąłem drzwi. Zanim przekręciłem kluczyk, przetrenowałem jeszcze na spokojnie otwieranie, wysiadanie, wsiadanie i zamykanie - niecodzienna konstrukcja miała w sobie coś klaustrofobicznego — dopiero potem uruchomiłem silnik. Kolejne rozczarowanie... brzmiał w sposób totalnie pozbawiony uroku — gdzie gardłowy bulgot, soczysty skowyt, chrypa towarzysząca dodaniu gazu? Nic z tego, znowu przypomniał mi się stary pontiac firebird, którego miałem kilka miesięcy wcześniej — kupiony do telewizyjnego projektu samochód wyglądał świetnie, ale wyposażony w słabutki motor V6 i automatyczny skrzyni

biegów przegrywał pod wiatłami nawet z fiatem uno. Czy by tu miało by podobnie?

Bardzo, bardzo ostro nie przesun łem d wigni automatycznej skrzyni na „drive” i zdj łem stop z hamulca. Auto powoli ruszyło i wytoczyło si na osiedlow uliczk , po chwili byłem ju na głównej, a potem na nieco szybszym odcinku niezabudowanym. I nic, zero rado ci z prowadzenia — dwudziestoletni samochód w naprawd niezłym stanie technicznym cierpiał na bardzo powa ny niedobór mocy, ruszał ospale i flegmatycznie, na dodanie gazu reagował ze sporym opó - nieniem. Na oko potrzebował trzynastu sekund na osi gni cie setki, i co chwil dawał do zrozumienia, e skojarzenie z trzeciej generacji pontakiem z 1986 roku, wyposa onym w beznadziejny motor 2,8 V6 o mocy stu trzydziestu pi ciu koni, było jak najbardziej słuszne. Jednak nawet pontiac prowadził si nieco lepiej, cho to tylko klasyczna, ameryka ska kanapa o stylowym nadwoziu.

Deloreanowi, który wa ył niemal tyle samo - prawie tysi c trzysta kilogramów, brakowało zarówno precyzji jak i kunsztu. W ci gu kilkunastu minut moje nastawienie do tego przepi knego samochodu zmieniło si radykalnie - od absolutnego zachwytu do ogromnego rozczarowania. W dodatku wszyscy, bez wyj tku, patrzyli na mnie tak, jakbym prowadził statek kosmiczny, a nie samochód, zamieszanie na drodze robiło si ogromne, gdzie bym nie skr cił. Po kilkudziesi ciu minutach wróciłem na wypełnione zabytkami podwórko, czuj c si jak małe dziecko, któremu wła nie u wiadomiono, e wi ty Mikołaj nie istnieje.

253

Szukaj • • • • • • • • • <

W gr wchodz jedynie zadbane, bezwypadkowe egzemplarze z niewielkim przebiegiem. Warto poszuka wersji z manualn skrzyni biegów, podobno je dzi du o lepiej.

Unikaj • • • # • • • • • - |

Okazje, w postaci aut lekko rozbitych, czasem się zdarzają, jednak dostęp do części zamiennych, jest - delikatnie mówiąc - do utrudniony. Teoretycznie wszystko da się dorobić, jednak może to być bardzo czasochłonne i kosztowne.

LAND ROVER DEFENDER/ SANTANA PS-10

Bo mo na nim wjecha prawie wsz dzie

Po zako czeniu drugiej wojny wiatowej brytyjska firma Ro-
ver, słyn ca z aut du ych i luksusowych, chciała jak najszybciej
wznowi produkcj . Problem w tym, e zapotrzebowanie na ele-
ganckie limuzyny było w zniszczonym kraju niewielkie - st d
pomysł na samochód wielozadaniowy, podobny do jeeпа wil-
lysa, tyle e o cywilnym przeznaczeniu.

255

Pomysł opracowano bardzo szybko, konstrukcj oparto na
solidnej stalowej ramie, ale do budowy nadwozia wykorzystano
to, co było pod r k , czyli aluminiowe arkusze samolotowej bla-
chy. Główne zało enia pozostały aktualne do dzi , zreszt kon-
strukcja równie niewiele si zmieniła.

Trzy pierwsze serie land rovera, produkowane od 1948 do
1985 roku, były proste i solidne, a gruntownej modernizacji
auto doczekało si dopiero w 1983 roku. Wtedy te pojawiły
si nowe oznaczenia - odmiany krótkie, trzydrzwiowe stały si

land roverem 90, a dłu sza wersja to 110 - w obydwu przy padkach liczba odnosi si do rozstawu osi wyra onej w calach. Nazw defender wprowadzono na pocz tku lat dziewi dzie si tych, oficjalnie po to, by auta nie mylono z kolejnym, trzeci m ju modelem - discovery, a tak naprawd chodziło o to, e sprzeda w latach osiemdziesi tych gwałtownie si załamała, walory praktyczne ju nie wystarczały, nale ało marce pomóc, buduj c wokół kampani reklamow i nadaj c chwytliwe imi .

256

Niestety, warte polecenia s dopiero samochody wyprodukowane relatywnie niedawno, po 1998 roku. Wtedy to, zamiast bardzo prostych w konstrukcji silników wysokopr nych, pojawił si motor Td5, o pi ciu cylindrach i mocy stu dwudziestu dwóch koni. Jest przy nim sporo elektroniki, co niekoniecznie si sprawdza, je li cz sto szukamy drogi nie tyle na skróty, co wplaw, ale w codziennej eksploatacji silnik ten ma same zalety: pracuje cicho, mało pali i nie sprawia wi kszycli problemów. A teraz główna wada: za w miar zadbany, szesnastoletni egzemplarz trzeba zapłaci przynajmniej trzydzie ci tysi cy złotych. Dziesi cioletnie s dwa razy dro sze.

Kiedy w ko cu rozstałem si ze swoim land roverem discovery, szybko zacz ło mi go brakowa . Niekoniecznie zardzewiały ch po dłu nie czy bardzo słabego ogrzewania, raczej nap du na cztery koła, spokojnej jazdy zim i mo liwo ci — je li opony s dobre zjechania z ubitej drogi i ruszenia w sk poln cie k , nawet je li przykrywa j gruba warstwa niegu. W autach terenowych najlepsza jest wła nie ta uniwersalno , to e mo na zawsze na nie liczyc (pod warunkiem, e nie s w danym momencie popsute) w nieprzewi dzianych sytuacjach, gdy nieg parali uje ruch lub gdy trzeba wyci gn kogo z rowu.

Tak wygląda teoria, w praktyce z ubitej drogi zjeżdżam tylko raz, może dwa razy w roku, szukając jakiego skrótów, i najczęściej ktoś czy się to pytaniem obcych ludzi o drogę. Na niego wystarczy zwykle opony zimowe, byle w miarę nowe, a usługi dla ludności nadprogramowe w postaci wyrażenia pomocy drogowej mogą być czy się bardzo wiele. Kiedy nieuważny pan wjechał na zjazd i nie mógł się wydostać. Postanowiłem mu pomóc, zaczepiłem koniec linki holowniczej do mojego disco, drugim własnicielowi auta obwiesiłem coś, co wziął za uchwyt — niestety, była to aluminiowa rurka przymocowana na stałe do chłodnicy klimatyzacji, kiedy szarpnąłem, wyszła razem ze zderzakiem, a fiata i tak została w zaspie.

Bo tak naprawdę kochamy terenowe samochody tylko i wyłącznie dlatego, że fantastycznie wyglądają — są duże i głośne, można do nich bezkarnie montować różne bajery, dodatkowe lampy, bagażnik wyprawowy, drabinkę albo orurowanie. Mało kto z tego korzysta, ale wszyscy zgodzą się chyba, że dzięki nim auto wygląda jeszcze lepiej niż duży resorak. No i czy może być piękniejszy samochód niż land rover discovery w kolorze camel trophy? Otóż może — to ciemnozielony land rover defender w pełnym, bojowym rynsztunku.

Pojechałem, a rozstanie z disco osłodził sobie własnicielowi nie defende-rem, zawsze bardzo mi się podobał. Poszukiwania rozpocząłem od sprawdzenia, co mogę kupić za pięćdziesiąt tysięcy — okazało się, że nic, absolutnie nic. Najtańszy, zarejestrowany samochód z 1997 roku, przez ostatnie dziesięć lat używany w Łęczycy, miał ponad trzysta tysięcy przebiegu, na zdjęciach wyglądał nieźle, ale i tak kosztował pięćdziesiąt siedem tysięcy złotych.

Pojechałem go obejrzeć — auto okazało się wyeksploatowane do granic możliwości, miało spore luzy w zawieszeniu i układzie kierowniczym, silnik chlapał olejem, a karoseria wyglądała jeszcze gorzej niż w moim discovery. Wnętrze mierzchało mokrym posmakiem i zgniłymi trawami.

W sumie był to grat podobny do mojego land rovera, tyle że w kształcie disco, z tego samego roku, z tym samym silnikiem, kosztowało pi razy mniej.

Był to jakiś punkt odniesienia, przejechałem się kawałek i polewałem, że nie zrobiłem tego wcześniej, bliżej domu - nie marnowałbym teraz czasu. Już wdrapanie się za kierownicę wymagało sporo wysiłku, a po zajęciu miejsca w fotelu robiło się ciśniecie i strasznie ciasno. Spory samochód okazał się zaskakująco mały i ciasny w kabinie, miejsce kierowcy odsunięte bardzo blisko w stronę drzwi, a kierownica - o dziwo - nie znajdowała się w jednej osi z pedałami gazu, hamulca i sprzęgła. Do tej nieźbyt, delikatnie mówiąc, ergonomicznej postawy można się podobno przyzwyczaić, ale bardzo szybko uznałem, że chyba nie mam na to ochoty.

Z zakupu zrezygnowałem, ale ogłoszenia cięgle przeglądałem. I zauważyłem bardzo dziwne auto, które w moim budżecie mieściło się idealnie, bo kosztowało zaledwie sześć tysięcy - przepłaciłem ofertę, bo wyprodukowano je w 2006 roku, a na te nowsze land rovery, ze względu na kosmiczne ceny, w ogóle nie patrzyłem.

Może to sześć tysięcy euro? Nie, stoi jak byk, złotych. Przebieg nieco ponad sto tysięcy kilometrów, auto wygląda na zdecydowanie jak duży defender, ma tylko trochę inny przód, lampy i atrapę, a na niej inny znaczek. Zadzwoeniłem i umówiłem się na oglądnięcie. Okazało się, że to wie o sprowadzona santana PS-10, czyli land rover defender produkowany na licencji w Hiszpanii. Pod maską pracował wysokoprężny silnik 2,8 litra o mocy stu dwudziestu pięciu koni zrobiony przez Heco, ten sam, co w autach dostawczych, z bezproblemowym wtryskiem, a więc nowoczesny i oszczędny, a przy okazji, zwłaszcza w porównaniu z Td5 z land rovera, zupełnie bezawaryjny.

Auto zrobiło na mnie rewelacyjne wrażenie - nie do , e było kilka razy ta sze od defendera, to jeszcze usunięto niemal wszystkie jego najwłaśniejsze mankamenty - fotele wyprofilowano, siedziało się na nich dziesięć razy wygodniej, a kierownica i pedały znalazły się w jednej osi, więc kierowca nie musiał wykrzywiać kręgosłupa. Nawet hamulce były lepsze, skuteczniejsze, w dodatku samochód miał sprawną klimatyzację.

Nie chciałem podejmować decyzji zbyt pochopnie, więc wróciłem do domu z mocnym postanowieniem przeczytania o tym modelu wszystkiego, co tylko udało się znaleźć w Internecie - byłoby jakieś niespodzianki, o których nie mam pojęcia, może to jakaś mina, a niska cena wynika z ukrytych wad lub niedoskonałości. Okazało się jednak, że najwłaśniejsza wada Santany to to, że nie jest Land Roverem — wygląda podobnie, według niektórych, w tym także według mnie, jeździ lepiej, kosztuje cztery razy mniej.

Zdecydowałem się - bóg jej dził PS-10 i zanudzał wszystkich historii małej, hiszpańskiej firmy. Ale niestety, zbyt długo się zastanawiałem - auto sprzedano tego samego dnia, w którym je oglądałem.

259

Szukaj • • • • • • • • *

Zarówno w przypadku starszych, jak i nowszych defenderów najwłaśniejsza jest rama, która może być zardzewiała i wymaga kosztownej wymiany, albo skrzywiona, jeżeli auto uczestniczyło w wypadku. Reszta to sprawa drugorzędna, ciekawcy silnik da się uszczelnić, luzu w zawieszeniu sąsadowa, wszystko jest kwestią ceny. Santany są najczęściej w bardzo dobrym stanie technicznym i blacharskim, jednak pojawiają się w ogłoszeniach wyjątkowo rzadko, a przed zimą znikają wszystkie.

Unikaj • # # # # # # # <

Nawet delikatna słuczka może okazać się sporym wyzwaniem dla blacharza, bo zarówno defender jak i santana mają aluminiowe poszycie karoserii. Trzeba by nie lada fachowcem, by podjąć się naprawy, o czym warto pamiętać, przeglądając okazjonalne oferty z egzemplarzami po „lekkim” dachowaniu.

NISSAN 300ZX

Jurek Kiler miał takiego

Lata dziewięćdziesiąte należały do firm japońskich i w zasadzie każda z nich miała w swojej ofercie coś, co dziś nazywane jest „hello car”. Były to auta mające zwrócić uwagę, zachęcające do zakupu - może niekoniecznie tego konkretnego modelu, najczęściej piątego, ale tego drogiego i raczej niepraktycznego, ale jakiegoś innego z aktualnej oferty danej marki. Mitsubishi oferowało więc model 3000GT, przypominający Ferrari, Honda sportowa NSX, która może nie wyglądała tak rewelacyjnie, ale za to jeździła jak rasowe włoskie superauto. Toyota postawiła na bardzo mocny super, Mazda cięgle eksperymentowała z silnikiem Wankla w modelu RX-7 trzeciej generacji, nawet Subaru proponowało coś ciekawego - bardzo nietypowy model SVX. Nic zatem dziwnego, że Nissan także musiał zainteresować swoich klientów.

261

Auto zademonstrowane wiatu w 1989 roku nie mogło się nie podobać, mierzyło nieco ponad cztery metry i trzydzieści centymetrów w odmianie dwumiejscowej i dwadzieścia centymetrów więcej w konfiguracji 2+2, gdy w kabinie miały się zmieścić dwie

osoby dorosłe i dwójka dzieci. Silnik benzynowy, sprzgni ty z manualn skrzyni o pi ciu przeło eniach lub czterobiegowym automatem, miał trzy litry pojemno ci i sze cylindrów - ka dy z nich obsługiwał zestaw czterech zaworów. Moc słabszej wersji to dwie cie trzydzie ci koni, mocniejszej, z podwójnym doładowaniem, ponad dwie cie osiemdziesi t, co pozwalało rozp dzi si clo setki w czasie krótszym ni sze sekund.

Produkowane przez dwana cie lat auto cieszyło si spor popularno ci , powstało sto pi dziesi t tysi cy egzemplarzy, cho cena była wysoka. Jedna trzecia nissanów 300ZX pozostała na rynku japo skim, wi kszo trafiła do USA, i cho działała oficjalna europejska dystrybucja, to wła nie najcz ciej ze Stanów pochodz samochody wystawione do sprzedania w Polsce. Nie ma ich wiele, a kosztuj minimum dziesi tysi cy - je li wymagaj mechanicznych lub blacharskich poprawek, a gdy s w idealnym stanie, to dwa, a nawet trzy razy wi cej.

262

Z nissanem 300ZX miałem kontakt ju w pierwszej połowie lat dzie wi dziesi tych, w Niemczech, i auto zrobiło na mnie piorunuj ce wra enie. Było bardzo niskie, szerokie i wygl dało rewelacyjnie. Wcze niej nawet nie słyszałem o takim modelu, nie przypuszczałem, e firma, która produkuje kancias micr i bezawaryjne, ale pozbawione uroku sunny, potrafi zbudowa samochód o tak przepi knym kształ cie, godnym najlepszych włoskich marek z najwy szej półki. Auto nale ało do osoby współpracuj cej z zatrudniaj c mnie — dzi ki tacie i jego szefowi - firm .

Z inicjatyw wspólnej przeja d ki nawet nie miałem wychodzi , ale gdy wła ciciel zobaczył młodego chłopaka, przyklejonego niczym limak do bocznej szyby, sam t zaproponował. To trwało chwil , kilka minut, kilka kilometrów, ale w zupełno ci wystarczyło, by podwójnie doładowany silnik pokazał, co potrafi. Przyrost mocy od samego startu

był ogromny, ale po chwili, gdy turbiny rozkręciły się do wyższych obrotów i zaczęły z największą wydajnością pompować powietrze, uczucie docisku do fotela zmieniało się w gwałtowną siłę, odczuwalną na całej klatce piersiowej. Miałem kilkanaście lat, niewiele do wiadzenia z samochodami, ale sporo z motocyklami, również tymi najszybszymi. Okazało się, że tu wręcz jest jeszcze więcej, większa skuteczność i poczucie panowania nad maszyną. Zniknął za to ten delikatny co prawda, ale nieprzyjemny strach, który zawsze (na szczęście) towarzyszył mi, gdy prowadziłem motocykl.

Kiedy wrócili my na parking, byłem w siódmym niebie, a gdy zakończyli my podróż efektywnym lizgiem z buksującymi, dymiącymi oponami, szczęście osiągnęło pełnię. Chyba po raz pierwszy w moim życiu zobaczyłem, że samochody mogą być również fajne jak motocykle. Na własnego nissana 300ZX musiałem jednak chwilę poczekać.

Kilka lat później, gdy miałem już prawo jazdy, własną firmę i nieco pieniędzy, wydawałem je głównie na samochody. Kupowałem, sprzedawałem i cięgle chciałem więcej — coś lepszego, młodszego, szybszego. W 2002 roku skończyłem 24 lata i mogłem poszczycić się sporym motoryzacyjnym dorobkiem. Stałem się właścicielem kilkunastu bardzo fajnych aut, najczęściej klasyków, a takich zwykłych samochodów przewinęło się przez moje ręce przynajmniej trzy razy tyle. Nigdy jednak nie miałem współczesnego sportowego modelu, byłam cznie stare jaguary z ogromnymi silnikami, zużywające mnóstwo paliwa, wiecznie popsućte i mierzące splećniałymi matami kokosowymi, albo hatchbacki, jak nissan sunny GTI — nic z naprawdą wysokiej półki.

Kiedy, po wyjątkowo udanym dla firmy kwartale, gdy miałem tak dużo o pracy, że nie starczyło czasu na wydawanie pieniędzy, udało mi się odłożyć kwotę pozwalającą na kupienie jakiejś fajnej zabawki. Ogłoszenia przeglądałem jak szalony — toyota supra, mitsubishi 3000GT, może najnowszy pontiac firebird? Tak naprawdę każda z tych aut znacznie wykraczała poza mój budżet, ceny zaczynały się od

czterdziestu tysięcy złotych, a mogłem wydać co najwyżej dwadzieścia tysięcy. I właśnie za tyle wystawiony został czarny nissan 300ZX z 1995 roku.

Auto opisano bardzo lakonicznie — przypominam, że to czasy, kiedy o Allegro, Otomoto i portalach w stylu Ołx czy Gumtree, nikt jeszcze nie słyszał. Ogłoszenia drukowano w dwóch czy trzech tygodnikach, chyba tylko jedna gazeta, „Giełda Samochodowa”, wychodziła dwa razy w tygodniu, i to ona zresztą, jako pierwsza, udostępniła bazę ogłoszeń w sieci.

Wspomniały anons znalazłem jednak w wydaniu drukowanym, a brzmiał w przybliżeniu tak: Nissan 300ZX, 1995, zar, bezwyp, czarny, uszk. turbo, Zielona Góra, 24,900 zł. I numer telefonu komórkowego. Zadzwoń od razu, ale - jak się okazało — nie byłem pierwszy. Młody głos wyjął, że pilnie potrzebuje pieniędzy, bo zaliczkował jakieś porsche i musi się pozbyć nissana jak najszybciej, i że jest już go, który się prawie zdecydował, za dwadzieścia trzy tysiące, i zaraz ma zadzwonić po numer konta, żeby przesłać zaliczkę.

264

Prawie się zdecydował? Człowieku, ja jestem zupełnie zdecydowany! Wypytałem o szczegóły uszkodzenia, okazało się, że auto nie kopci, nie dymi, normalnie jedzie, tylko nie ma pełnej mocy. Zapytałem też o to porsche, które facet miał zaraz odebrać. Była to 911 trzeciej generacji z 1994 roku z silnikiem o pojemności 3,2. Specjalistę od porsche się nie czułem, ale wydawało mi się, że to powinno być 3,6, nawet o to spytałem, ale facet obstawał przy swoim, że to taka nieco mniejsza wersja. Wróciłem więc do tematu głównego - zapewnilem, że ja się już decyduję, jeżeli prześle mi SMS-em numer rachunku bankowego, to zaraz pojadę do banku i wpłacę dwa i pół tysiąca złotych zaliczki, a potwierdzenie przelewu wyślę faksem. Sprzedający poprosił o trzy i pół tysiąca — tyle musiał mieć jeszcze dziś, żeby udobruchać właśnie ciocię porsche. Zgodziłem się, cho

niech tnie. Pobiegłem do wskazanego banku, wpłaciłem pieni dze bezpo rednio na konto, wysłałem potwierdzenie przelewu. Przeszcz - liwy, widziałem si ju za kierownic fantastycznego samochodu, takiego jak ten, którym je dził Kiler, Jurek Kiler. Umówiłem si , e auto odbior nast pnego dnia.

Zabrałem brata, po uczylem nubir od taty i pojechali my do Zielonej Góry. Z autostrady pod Poznaniem, kiedy wiedziałem ju mniej wi cej, o której dojedziemy, potwierdziłem czas i miejsce spotkania - miał to by jaki du y sklep, tu za rondem, na trasie prowadz cej do miasta. Chyba po sze ciu, mo e nawet siedmiu godzinach podró y dotarli my do Zielonej Góry, ale adnego ronda nie było... sklepu te , a o ulicy, na której mieli my si spotka , nie słyszano. Dzwoniłem, nikt nie odbierał, a po chwili telefon zamilkł na zawsze. Dopiero wtedy zorientowałem si , e padłem ofiar perfidnego oszustwa, by mo e jako jeden z pierwszych w naszym kraju.

O tym, jak byłem w ciekły, w poczuciu całkowitej bezsilno ci, nie b d nawet pisał. Pieni dze, przeznaczone na zakup 300ZX, na mie - si c czy dwa schowałem, ale z fajnego auta nie zrezygnowałem, tyle e musiałem t upokarzaj c nauczki jako przebole . Ostatecznie zdecydowałem si na zakup opisanego w tej ksi ce lexusa SC300, którego, w odró nieniu od sportowego nissana, miałem okazj zobaczy — nie - stety, tylko raz.

Szukaj • • • # • • • # i

Najwi kszym problemem nissana 300ZX jest bardzo skomplikowany, podwójnie doładowany silnik. Musi by w perfekcyjnym stanie technicznym, bez wycieków, przedmuchów i dymienia. W przeciwnym wypadku jego naprawa b dzie bardzo droga.

Unikaj • • • • • • • •

Auta zaniedbane mechanicznie, blacharsko lub wizualnie można naprawić i ocalić, jednak tylko pod warunkiem, że nie nastąpiła kumulacja wad i usterek. Wiele rzeczy pasuje tylko i wyłącznie do tego modelu, może być więc naprawą spory problem z ich znalezieniem.

LAND ROVER DISCOVERY

300 TDI

267

Do e auto terenowe z nap dem na cztery koła, reduktorem i blokad mechanizmu ró nicowego. Dwie wersje nadwozia, trzy- i pi clodrzwiowa. Produkowany od 1994 do 1999 roku, dost pny z czterocylindrowym, doładowanym silnikiem Diesla

2,5 litra o mocy stu pi tnastu koni (spalanie ok. dziesi litrów na sto kilometrów) albo benzynowym V8 o pojemno ci 4 litrów i mocy stu osiemdziesi ciu koni, pochłaniaj cym nawet dwa razy wi cej paliwa. O discovery mówi si , e nigdy nie zardzewieje, bo jest wykonany z aluminium. To nie do ko ca prawda. Niestety, z tego lekkiego materiału wyprodukowano tylko zewn trzne poszycie. Podłoga, rama i progi s stalowe, w dodatku do słabo zabezpieczone przed korozj , zwłaszcza w miejscach ł czenia.

Ceny sprawnych, je d cych egzemplarzy zaczynaj si ocl o miu tysi cy złotych, auta profesjonalnie przygotowane do warunków terenowych, w idealnym stanie, mog by o kilkana cie

tysi cy dro sze. Najstarsze samochody z pierwszej serii pochodz z 1989 roku, wi kszo z nich przegrała walk z upływa j cym czasem i nadaje si jedynie do nieopłacalnego remontu. Druga generacja discovery, wygl daj ca bardzo podobnie, jed nak wyposa ona w pi ciocylindrowy silnik wysokopr ny z nowoczesnym wtryskiem paliwa common rail, pojawiła si w 1999 roku i była produkowana przez sze lat.

268

Niezbyt du e, dwupokojowe mieszkanie na Mokotowie i dwa spore psy. Jeden nie do ko ca zrównowa ony emocjonalnie, a drugi, a właciwie druga, patrz ca na niego spode lba i wkurzaj ca s siadów szczekaniem, ilekro zamykali my za sob drzwi i znikali my na dłu ej ni trzy minuty. Nie było innego wyboru, trzeba było kundle ze sob zabiera tak cz sto jak tylko si dało. Mimo to wchodz c na ostatnie pi tro kamienicy, z niepokojem sprawdzali my, czy kto , w odwecie za te hałasy, nie podpalił nam wycieraczki. Zarówno Boston, otrzymany w posagu berne ski pies pasterski mojej ony, jak i znaleziona przeze mnie kilka lat wcz e niej Shellka, prawie rasowa, znerwicowana wilczyca, niemal codziennie je dziły ze mn pod Warszaw , do warsztatu. Problem w tym, e nie wszystkie samochody testowe nadawały si do zapakowania dwóch psów - wzgl dny spokój panował tylko wtedy, gdy бага nik był na tyle du y, by oba znalazły własny k t i nie widziały si ani nie dotykały si wzajemnie. W przeciwnym wypadku dochodziło do kotłowania, potwornie stresuj cej i jednocze nie niebezpiecznej, no bo jak tu jecha , gdy nagle jeden pies rzuca si na drugiego? Albo zaczyna szczeka ?

Wła nie wtedy, pod koniec 2011 roku, doszedłem do wniosku, e tak dalej by nie mo e. Skoro codziennie zabieram obydw a psy, a raz na tydzie wrzucam do odkurzacza na stacji benzynowej nawet trzydzie ci złotych, by usun z testówek wszystkie fruwa j ce klaki, to chyba najlepiej b dzie, je li kupi auto z du ym бага nikiem.

Byli my zaledwie dwa tygodnie po lubie, półtora miesi ca po zar czynach. Jak nietrudno si domy li , mieli my za sob ogromny wysilek organizacyjny, stres, mnóstwo adrenaliny i - delikatnie rzecz ujmuj c - spore, w sumie niezbyt dokładnie zaplanowane wydatki. Wszystkie te czynniki sprawily, e zamiast w miar nowej, dwuosobowej, francuskiej „societe” z małym i oszcz dnym silnikiem wysokopr nym, zamiast niewielkiego dostawczaka w stylu renault kangoo czy fiata doblo, wymy liem land rovera discovery. Teoretycznie, same zalety. Du e, wykonane w sporej cz ci z aluminium auto powinno by w niezłym stanie blacharskim, nawet je li osi gn lo ju wiek kilkunastu lat. Bardzo prosta, w przypadku pierwszej serii, konstrukcja silnika dawala nadziej na bezawaryjn prac i niskie koszty ewentualnych napraw, zreszt , w razie czego, na rynku jest tyle sprowadzonych na cz ci anglików, e wymiana uszkodzonego elementu, nawet całego silnika czy skrzyni biegów, b dzie kosztowala grosze. Staly nap d na cztery koła przyda si zim , reduktor — je li trzeba b dzie kogo poratowa na trasie i wyci gn z rowu, a solidna konstrukcja na ramie umo liwia podczenie ci kiej przyczepy z tyłu i zestawu do od nie ania z przodu.

Po lubne oszołomienie udzieliło si te onie, która zarówno do mojego pomysłu, jak i kompleksowej, romantycznej wizji podeszła z ogromnym entuzjazmem. B dziemy zabiera psy i je dzi po bezdro ach! Wystarczyło tylko znale odpowiedni samochód - najlepiej zarejestrowany, z hakiem, delikatnie uszkodzony, tak, aby dało si go przetransportowa do warsztatu na kołach, bez korzystania z lawety, i — je li to mo liwe — własnor cznie naprawi . W gr wchodziła wi c niewielka stłuczka, niesprawna skrzynia biegów lub defekt silnika, zwłaszcza e bud et na „psi samochód” był mocno ograniczony — mogli my wyda sze , góra siedem tysi cy złotych, a ceny aut w dobrym stanie technicznym i wizualnym zaczynały si od dziesi ciu-dwunastu tysi cy.

Jedyny wystawiony do sprzedania i spełniający nasze niezbyt wygórowane wymagania samochód był do daleko, ponad trzysta osiemdziesiąt kilometrów od Warszawy, na północ od Poznania. Na zdjęciach auto wyglądało nawet nieźle. Lakier w kolorze butelkowej zieleni był już nieco podrapany (spoleruj), zamiast tylnych bocznych szyb wklejono srebrne dykty (wymieni, co za problem), wewnątrz nieco zaniedbane (wyczyszcz), a przebieg spory, trzysta pięćdziesiąt tysięcy kilometrów. Niska cena wynikała z tego, że silnik gubił olej, prawdopodobnie przez uszkodzoną głowicę. Plusów jednak tych nie brakowało — przede wszystkim auto było zarejestrowane, miało ważny przegląd i ubezpieczenie, hak holowniczy wbity w dowód rejestracyjny, a cena — siedem i pół tysiąca złotych — pozostawała do negocjacji. Zadzwoń i — korzystając z tego, że za dwa dni mój brat miał krzyż z drugim kierowcą po zachodniej Polsce — umówiłem się na oglądnięcie.

Pierwsza wrażliwość, gdy dojechaliśmy ciemnym, późnym popołudniem, było fatalne. Właściciel czekał w umówionym miejscu, i owszem, ale zamiast pięknej terenówki zobaczyłem stary, potwornie zaniedbany samochód, nieco tylko przypominający zielone „disco” z zdjęć. Wszędzie, łącznie z dachem, widać było rysy spowodowane gałkami ziemi, zbyt gładkie, by je spolerować. Opony łysy, luz w układzie kierowniczym spory, do tego, po otwarciu maski, nie dało się nie zauważyć, że jakby trochę samochodu brakowało... Panele zewnętrzne były co prawda aluminiowe, w charakterystyczny sposób utlenione w wielu miejscach, jednak stalowe poszycie komory silnika przetrzewiało, najmocniej tu przy reflektorach. W dziury dało się wsadzić nie tylko palec, ale nawet całą rękę, na większych wertepach z auta mógł wypaść akumulator. Ale najgorsze było wewnątrz: tak zapuszczonego, brudnego i mierzwego samochodu nie widziałem chyba nigdy. Fotele, boczki, dywan, a nawet deska rozdzielcza i kierownica — wszystko umorusane do tego stopnia, że ledwie dało się

rozpozna oryginalny kolor. Co ciekawe, elementy nie wygl dały na zniszczone, materiał nie był nigdzie poprzecierany, nie zauwa yłem te niemo liwych do usuni cia plam z asfaltu czy farby — po prostu zwykły, nanoszony i składowany latami brud. A po rodku tego wszystkiego, na niezbyt solidnie dokr conej tylnej kanapie, tkwił nowy i czysty fotelik dzieci cy.

A jednak auto, cho lepkie od brudu, podrapane, ohydne w kabinie i wymagaj ce pilnej interwencji mechanika (znikaj cy olej), prowadziło si wspaniale. Pozycja za kierownic była fantastyczna, widoczno wietna, a przyspieszenie, jak na tak małą moc i nie w pełni sprawny silnik, niezłe. Polubili my si błyskawicznie — zrozumiałem, czemu tak wiele osób pała do tej brytyjskiej terenówki ogromnie miło ci .

Negocjacje nie trwały zbyt długo, udało mi si obni y cen o tysiąc pi set złotych — gdyby silnika nie dało si uratowa , wystarczy na drugi, u ywany. Dostałem dwie szyby, których poprzedni wła ciel nie zd ył, przez siedem lat, klei , oraz ba k oleju na drog . Pognali my w stron Poznania, by dosta si na autostrad . Auto nie było idealne, wymagało remontu i gruntownego czyszczenia, ale jechało si nim bardzo przyjemnie. Miało troje drzwi (szkoda), ale za to klimatyzacj (oczywi cie niesprawn , ale i tak to rzadko) i dwie poduszki powietrzne. Po kilkudziesi ciu kilometrach sympatycznej jazdy, umilanej planami wspólnych terenowych podró y, ju na bramkach przed autostrad A2, na wolnych obrotach, zaczą mruka kontrolka ci nienia oleju. Zatrzymałem si , dołałem ze trzy litry, i postanowiłem sprawdza stan co sto kilometrów. Na nast pnej stacji benzynowej kupiłem ba k najta szego oleju silnikowego do diesla, znowu nieco dołałem, i tak co godzin . Ju przed Łodzi , na ostatnim odcinku autostrady, obszedłem auto dookoła. Chciałem sprawdzi czy wszystko jest OK, czy nie odkr ciły si koła, czy nic nie odpadło. I zauwa yłem, e tył auta jest dziwnie brudny. I tłusty. Olej przelatywał przez silnik i — wyrzucany przez rur wydechów

- szczelnie obkleił nie tylko całą tylną klapę, ale nawet zamontowane na niej koło zapasowe.

Refleksja: co ty człowieku kupił - przyszła następnego dnia rano. Do domu udało się dojechać bez większych problemów, choć zużycie oleju silnikowego było tylko dwa razy mniejsze niż napowodo, a ubrania, mierzdzące zaniedbanym, brudnym autem, postanowili wyrzucić. Po długiej trasie samochód nie chciał zapalić, musiałem mu pomóc łatwopalnym eterem rozpylonym prosto do rury doprowadzającej powietrze. Przy świetle dziennym wnetrze wyglądało jeszcze gorzej niż wczoraj, a rysy na karoserii wydawały się dużo głębsze. Ale plan pracy był. Najpierw, korzystając z ładnej pogody, doprowadzić do porządku kabinę. Potem wymienić lub naprawić silnik, kupić nowe terenowe opony, bagażnik wyprawowy, drabinkę na dach, kangurę, założyć wysoko poprowadzony wlot powietrza. Jednym słowem — doprowadzić do porządku.

272

Po odkurzeniu kabiny niewiele się zmieniło, więc pojechałem do outletu AGD po odkurzacza piorący. Fajna sprawa, ale choć dokładnie przejechałem każdą centymetr kwadratowy pachnącą mgiełką, wnetrze stało się wprawdzie wilgotne, ale na pewno nie zrobiło się czystsze. Kłócąc w myłach, wykręciliśmy fotele, rozebrałem je, odsłaniając gołą stela. Wymieniłem krusząc się gąbkę siedziska, a materiałowe obicia powdrowały do pralki. Prały się dwa razy w sześćdziesięciu stopniach i w końcu się ... doprały. Były czyściutkie i pachnące, wyglądały niemal jak nowe, choć kosztowało mnie to kilkanaście godzin ciężkiej pracy. Odmalowałem porządnie mocowania, złożyłem fotele. Tylną kanapę wyrzuciłem od razu, nie do, a miała inną tapicerkę, to jeszcze wyglądała tak, jakby nic nie mogło jej pomóc. Desk rozdzielczą, kierownicę i boczki drzwi umyłem i domyłem kolejno: benzyną ekstrakcyjną, maszyną parową i odkurzaczem piorącym. Z dywanem zrobiłem podobnie, w dodatku, korzystając z okazji, a wszystko było odsłonięte, przez kilka kolejnych dni skrobałem

rdzewiej c podłog , latałem dziury i zabezpieczałem na kolejne lata specjalnymi preparatami. Co ciekawe, mimo e auto wydawało si sterylne czyste, w dodatku ci gle pozbawione foteli, w kabinie nadal cuchn ło — winne okazały si zawilgocone maty wygłuszaj ce - usun łem je i doci łem nowe ze specjalnej g bki. Remont wn trza trwał trzy tygodnie, a dopełnieniem stały si nowe skórzane mieszki na d wignie zmiany biegów, reduktora i hamulca r cznego, oraz obszyta na nowo kierownica.

Z wymian silnika poszło gorzej. Jeden egzemplarz, w idealnym podobno stanie, za dziewi set złotych, sprz tni to mi sprzed nosa. Reszta była albo za daleko, albo zbyt du o kosztowała. Na szcz cie znalazłem mały warsztat wyspecjalizowany w autach 4 x 4 , głównie starszych land roverach, usytuowany na tyle blisko, e dałem rad dojecha na kołach. Remont silnika zaj ł miesi c. Cho roboty było sporo, bo oprócz nowych pier cieni tłokowych nale ało zregenerowa głowic i wymieni turbin , to rachunek okazał si zaskakuj co niski, zapłaci łem dwa tysi ce dwie cie złotych za robocizn z cz ciami i dodatkowo dwie cie złotych za u ywan turbospr ark . Auto dostało nowy akumulator i odzyskało wigor, zapalało bez problemów nawet w najwi ksze mrozy. Pod koniec lutego oddałem do piaskowania i pomalowałem na czarno wszystkie felgi, po czym zało yłem na nie bie nikowane opony o bardzo terenowej rze bie. Do zrobienia zostały jeszcze luzy w zawieszeniu, za oknem zima, a moje disco o dwa centymetry wy sze ni brama gara owa. Na szcz cie, po spuszczeniu powietrza z opon, bardzo ostro nie udało si wjecha . Dach podrapałem tylko w jednym miejscu.

Posiadanie du ego auta z nap dem na cztery koła, reduktorem i ha kiem holowniczym okazało si spor frajd , cho w prawdziwy teren pojechałem tylko raz. Za to ci k , filmow lawet podczepiałem do cz sto, zanim zima si sko czyła miałem te okazj wyci gn z rowu sportowego mercedesa te ciowej, a kilka miesi cy pó niej, wiosn , jej

drugi samochód, ford streetka... z kolejnego rowu. Latem dokupiłem pi knego kangura na przód, drabink dachow i dodatkowe o wietlenie - auto zacz lo przypomina rasow terenówk , do pełni szcz - cia brakowało jedynie drobnych prac blacharskich i lakierniczych. Te ostatnie postanowiłem zacz od tylnej kłapy, która utleniła si najbardziej, i z której lakier odpadał dosłownie płatami. Dorobiłem puszk sprayu, przygotowałem powierzchni i wielkimi płachtami folii osłoniłem bardzo dokładnie przestrze dookoła samochodu, improwizuj c miechu wart „komor bezpyłów ”. Pierwotny plan zakładał zrobienie zaprawek i punktowe try ni cie w kilku najgorszych miejscach, ale okazało si , e jestem lepszym lakiernikiem, ni przypuszczałem. Postanowiłem pomalowa cał kłap , nast pnie, po demonta u tylnych wiatel i przygotowaniu powierzchni, równie słupki. Wszystko zaj lo ze trzy dni, ale nawet lakier bezbarwny udało si poło y niemal perfekcyjnie. Tyle e zanim wysechł do ko ca, wiatr zerwał foli i zniszczył powłok na lewym słupku... Pojechałem po kolejn puszk sprayu, osłoniłem to, co było gotowe, i pomalowałem jeszcze raz. Wyszło pi knie, jednak po wyschni ciu i zerwaniu zabezpiecze okazało si , e pani niezbyt dokładnie dobrała mi kolor. Lakier był wprawdzie zielony, lekko wpadał w oliwk , ale miał zupełnie inny odcie — robot trzeba było powtórzy . Skoro jednak tak dobrze i szybko mi szło, postanowiłem pomalowa całe auto. Na ółto. Miałem kiedy takiego re-soraka, jednego z pierwszych discovery, przygotowanego na rajd Camel Trophy. Dobranie lakieru okazało si banalnie proste, w dodatku był to poliuretan, a wi c nie wymagał warstwy bezbarwnego. Kupiłem zapas farby, prawie profesjonalny pistolet lakierniczy i wzi łem si do roboty — codziennie, przez trzy miesi ce, szlifowałem, szpachlowałem i malowałem.

274

Roboty okazało si du o wi cej, ni zakładałem w najgorszych scenariuszach, ledwo sko czyłem przed zim , ale efekt był naprawd

wspaniały, przynajmniej z daleka. Tyle e ja ju zbyt dokładnie natrzyłem si na ten samochód, wiedziałem doskonale, które miejsca wypadaloby jeszcze dopracowa , gdzie zabrakło farby, a gdzie ch ci. I zapewne wła nie przez to, a tak e ze wzgl du na kolejny projekt, który mi witał w głowie, jak równie z powodu sporego kłopotu z otrzymaniem pozytywnego wyniku przegl du (w dodatku wiedziałem, e nast pnym razem b dzie jeszcze trudniej), postanowiłem si rozsta z moją terenówką .

Nowy wła ciciel zabrał disco do le niczówki, zostawił w rozliczeniu hyundaia santa fe za pi tysi cy złotych i dopłacił trzy i pół tysiąca gotówek . Zaniechanego hyundaia wyprałem i sprzedałem tydzień później za dziewięć tysięcy, a za „dyskotek ” zacząłem t sknić po miesiącu.

Aktualnie poluję na drugą serię , z nowocześniejszym i mocniejszym dieslem. Wiem, e nie da si go naprawić drutem i młotkiem, e samochód nie wytrzyma nurkowania, cho by ze wzgl du na skomplikowaną elektronikę . Ale zostało mi jeszcze trochę ólnej farby, a żadne auto nie wygląda tak fantastycznie w tym kolorze jak land rover discovery.

Szukaj • • • • •

Zadbanych, wie o sprawdzonych egzemplarzy z silnikiem wysokoprężnym. Zwróć uwagę na wycieki oleju i płynu chłodniczego - ich usunięcie na pewno nie będzie ani tanie, ani łatwe, sprawdź te , czy nie ma ładów korozji w miejscach łczenia aluminiowych poszy ze stalową konstrukcją , czy pod maską , z tyłu reflektorów, nie ma przypadkiem przerdzewiałych dziur, oraz czy nabity na ramie numer VIN jest jeszcze wystarczająco czytelny.

Unikaj * # • • # • • • •

Aut z uszkodzoną skrzynią biegów, reduktorem lub mechanizmem różnicowym oraz z korozją, która przechodzi przez blachy na wylot. Nie kupuj samochodów wyeksploatowanych do granic możliwości i używanych przez wielu lub wiele osób. Doprowadzenie zdezelowanego samochodu do stanu używalności może być sporo kosztowne.

RENAULT LAGUNA II (TURBO)

Bo je dzi fenomenalnie i - w odró nieniu od pozostałych wersji - du o rzadziej si psuje

Wraz z modelem clio, który pojawił si na rynku w 1990 roku, francuska firma zaczęła powoli odchodzić od wypracowanego przez siebie nazewnictwa. Nowe, wprowadzane do sprzedaży auta nie były już oznaczane cyframi, lecz otrzymały krótkie nazwy. Kompaktowe renault 19 przeistoczyło się w megane, luksusowe 25 w safrane, a samochód należący do klasy średniej, model 21, doczekał się w roku 1994 gruntownej modernizacji i nazwy laguna.

Trzeba uczciwie przyznać, że nowy model, na tle swoich konkurentów, czy to francuskich, czy niemieckich, wyglądał wspaniale, zresztą jego sylwetka nie zestarzała się do dziś, miłe dla oka jest również wnętrze. Zerwanie z dotychczasową nomenklaturą stało się symbolicznym, nowym rozdziałem

! miało przekonać klientów, że od tej pory auta marki Renault będą nie tylko nowoczesne, ale również pozbawione problemów technicznych, co w przeszłości zdarzało się, niestety, dość często.

Z pierwszą generacją Laguna nie do końca się udało, auto było co prawda spore i bardzo komfortowe, jednak klient potrzebował nieco szczęścia, by trafić na dobry egzemplarz. Wyglądało to tak, jakby co dziesiąty pojazd zjeżdżał z linii produkcyjnej zmontowany źle, niechlujnie i niedokładnie. Na plus można zaliczyć fakt, że samochód - dość prosty od strony konstrukcyjnej - łatwo dało się naprawić.

Druga generacja Laguna, zaprezentowana w 2001 roku, miała spisywać się dużo lepiej. Auto, w porównaniu z produkowanymi na początku XXI wieku konkurencji, wyglądało fenomenalnie, zarówno na zewnątrz jak i w kabinie. W bogatszych wersjach mogło mieć niemal wszystkie dostępne na rynku elektroniczne bajery, ksenonowe światła czy czujnik deszczu, było do tego samochodem bardzo bezpiecznym - jako pierwsze zdobyło komplet pięciu gwiazdek w testach zderzeniowych EuroNCAP, na czym zresztą oparto całą kampanię reklamową. Wybór silników proponowano spory, a osiągi, nawet w najslabszych wersjach, okazały się bardziej niż satysfakcjonujące

- podstawowy benzynowy motor 1,6 o mocy stu siedmiu koni rozprzątał się do setki w niecałe dwa i pół sekundy, 2,0 poniżej dziesięciu sekund, a wersja z turbo, o mocy stu sześćdziesięciu trzech koni w osiem i pół sekundy. Ofertę uzupełniono o kilka silników wysokoprężnych, głównie o pojemności 1,9 i mocy od dziesięciu do stu dwudziestu, a po liftingu stu trzydziestu koni. Silniki 2,2, większe i mocniejsze, mogły mieć nawet sto pięćdziesiąt koni i z manualną skrzynią pozwalały na sprint do setki w 9,8 sekundy.

Druga generacja laguny, zarówno w swojej pierwszej wersji, jak i po gruntownym odwiezieniu w 2005 roku, przeszła do historii jeszcze w trakcie produkcji, choć zapewne nie w taki sposób, jak by tego oczekiwali jej twórcy... Było to i jest w dalszym ciągu jedno z najbardziej awaryjnych aut, jakie można kupić. Lista awarii typowych dla najpopularniejszego silnika wysokoprężnego o pojemności 1,9 litra otwiera bardzo poważną przypadłość - pęknięcie się panewki, po której silnik wymaga generalnego, kosztownego remontu. Niezależnie od wersji, czy to szwankuje elektryka i elektronika, co przekłada się na bardzo niskie ceny aut używanych - egzemplarze z pierwszych lat produkcji można kupić nawet za pięć tysięcy złotych. Wyjątek to wersja 2,0 turbo, która po liftingu doczekała się odmiany o mocy dwustu koni i oznaczenia GT. Jest ona do tego stopnia rzadka i jednocześnie nie tak udana, że za łaciny egzemplarz z 2005 lub 2006 roku trzeba zapłacić prawie trzydzieści tysięcy złotych, trzy razy więcej niż za diesla z tego samego rocznika. Nawet o pięć lat młodsze laguny trzeciej generacji potrafią być sporo tańsze.

279

Od 2003 roku, a do zakończenia produkcji modelu drugiej generacji, czyli do 2007 roku, mieliśmy w redakcji dziesięć, może dwaście egzemplarzy laguny. Przeróżnych, przed liftingiem, po liftingu, z silnikami benzynowymi i wysokoprężnymi. Bardzo przyjemnie się nimi jeździło, były wygodne, dobrze wyciszone, te z silnikami wysokoprężnymi bardzo oszczędne. Deska rozdzielcza, w porównaniu z Volkswagenem Passatem B5 czy Fordem Mondeo, przez licznik, materiały w kabinie przyjemne w dotyku.

Problem był w tym, że ani jedna testowana przez nas laguna nie była do końca sprawna, a dostawali my auta niemal nowe, żadne nie miało więcej niż pół roku i trzydzieści tysięcy kilometrów przebiegu.

W najlepiej wyposażonych wersjach psuły się światła ksenonowe, a raczej system ich poziomowania, bo po uruchomieniu silnika nie chciały się podnieść i wyciły na trzy metry przed siebie. Szwankowały czujniki ciśnienia w oponach, komputer co chwilę wołał, że jest bardzo ciężko, jedziemy na flaku, jednak na stacji, przy kompresorze, okazywało się, że wszystko gra. Nawet najslabsze i najtańsze odmiany odmawiały posłuszeństwa, choćby z powodu karty, którą firma Renault, w przypływie geniuszu, zastąpiła tradycyjny kluczyk. Nie wiadomo było, gdzie to trzyma, na kieszeni za dupe — w dodatku wtedy ryzyko uszkodzenia spore, do portfela też się nie mieści, a co najgorsze, od czasu do czasu nie działa. Kilka razy miałem ochotę mocno kopnąć testów laguna, która nie dawała się otworzyć zbleniowo, oczywiście włączyła wtedy, kiedy obie ręce miałem zajęte... Jeśli dodamy do tego wspomniany problem przekraczających sił panewek w najpopularniejszych silnikach 1,9 DCi, awarie turbosprężarek, komputerów, wtryskiwaczy w benzynowych silnikach 2,0 IDE z bezpośrednim wtryskiem oraz elektroniki sterującej, przydomek, jaki zyskała laguna — czyli „królowa lawet” — wydaje się jak najbardziej uzasadniony.

280

Ten model Renault oznaczał gwarantowane kłopoty, a mówiło to z wygodnej perspektywy tygodniowego użytkownika, a nie właściciela. W życiu, za żadne pieniądze, nie wzięlibym sobie na głowę takiego nieszczęścia, chyba, że byłaby to wersja z doładowanym, najmocniejszym benzynowym silnikiem 2,0.

Miałem ją tylko raz, przez dziesięć dni, ale doskonale pamiętam, jak cudownym okazała się samochodem. Laguna w wersji GT z 2006 roku miała pod maską dwulitrowy, benzynowy, doładowany silnik o mocy dwustu czterech koni, mały spojler a tylnej klapie i manualne, sześciostopniowe skrzyni biegów. Wntrze też było nieco inne niż w zwykłej wersji, białe tarcze zegarów wyskalowano co prawda do dwustu sześćdziesięciu kilometrów na godzinę, ale czerwone

kreseczki na obrotomierzu pojawiały się przy sześciu tysiącach dwustu obrotach, a czerwone pole zaczynało się od sześciu tysięcy osiemset. Oznaczało to, że silnik nie tylko nie boi się wysokich obrotów, on je najzwyczajniej w świecie lubi. Gruba, miścisista kierownica przesztyta była czerwonym nitkami, podobnie jak z pozoru zwykłe, tylne skórzanane fotele, które okazały się sportowymi kubelkami, fantastycznie wygodnymi i wietnie trzymającymi ciało podczas szybko pokonywanych zakrętów.

Auto z wyglądu niewiele różniło się od zwykłej wersji, nie miało krzykliwych emblematów, naklejek czy dziwnie wyprofilowanych zderzaków, jedynie plakietki 2,0T na drzwiach. W moich oczach ta wstrzemieliwość jedynie dodawała lagunie ekskluzywności.

Początkowo zlekceważyłem ten samochód zupełnie — po co do tej wygodnej, rozbijanej kanapy wsadzać tak mocny silnik? Przecież to się przewróci na pierwszym zakręcie albo zniszczy skrzynię biegów, przeguby i trzeba będzie wzywać lawetę. Myliłem się, laguna GT okazała się autem godnym swojej nazwy, dużym, wygodnym i szybkim Gran Turismo.

W tym egzemplarzu działało wszystko, może poza kartą z systemem „wolne ręce”, którą trzeba było jednak, od czasu do czasu, wyciągać z kieszeni, gdy klamki nie reagowały na dotyk. Silnik budzony do pracy przyciskiem pracował cicho, z bardzo delikatnym pomrukiem. Szeroki uśmiech na mojej twarzy pojawił się już w Alejach Jerozolimskich, kilkadziesiąt metrów od salonu Renault, gdy motor okazał się cudownie mocny, z ogromnym zapasem i błyskawiczną reakcją na dodanie gazu. W dodatku skrzynię zestopniowano idealnie, tak by kierowca miał jak najwięcej frajdy. Na trójce dało się jechać zarówno czterdziście kilometrów, jak i sto dwadzieścia kilometrów na godzinę, a zmiana nastąpiła błyskawicznie.

Auto nie nadawało się do sprintu, ruszało oczywiście bardzo wawo, jednak było trochę za duże i za ciężkie na takie szaleństwo,

pełny wachlarz zalet ujawniał si za dopiero na trasie. Wyprzedzanie czegokolwiek okazało si czyst przyjemno ci — redukcja, gaz, wist i ju - a wszystko nie tylko z ci głym, ogromnym zapasem mocy, ale równie przy wsparciu doskonale ustawionego zawieszenia, nieco sztywniejszego ni w zwykłej lagunie.

Bawilem si tym samochodem tak dobrze, e najch tniej bym z niego nie wysiadał. Której soboty, nie maj c pomysłu, co tu ze sob zrobi , wyskoczyli my z przyjacielem, Rafałem Waszkiewiczem, wtedy dziennikarzem motoryzacyjnym z Antyradia, do Wilna. Wyjechali my z Warszawy około trzynastej, na miejscu byli my po siedmiu godzinach, wypili my kaw na stacji benzynowej, kupili my troch słodyczy i nad ranem wrócili my do kraju. Ponad tysi c czterysta kilometrów i kilkana cie godzin za kółkiem, z krótk przerw na jajecznic w przydro nym barze, gdy ju witało. Nie oddałem kierownicy nawet na moment, nie dlatego, e nie byłem zm czony, po prostu lagun GT cudownie si je dzi.

282

Szukaj • • • • • • • •

Lagun GT wystawionych do sprzedania jest bardzo mało, salonowe, bezwypadkowe pojawiaj si sporadycznie i s bardzo drogie. W przypadku auta z turbo trzeba zwraca uwag nie tylko na stan lakieru, ale równie na przebieg — im mniejszy, tym lepiej. Silnik musi by w idealnej kondycji, bez wycieków.

Unikaj •

Laguna GT to auto dla konesera, wi c mocno rozbite egzemplarze raczej do naszego kraju nie trafiały. Mimo to trzeba dokładnie sprawdzi

samochód pod tym kątem, choćby po to, by mieć pewność, że auto będzie jechało prosto - przy takiej mocy to bardzo ważne. Jeśli uszkodzony jest silnik, skrzynia biegów lub wtryskiwacze, naprawa może sporo kosztować, będzie kłopot z częściami, za to z blacharką nie ma większego problemu, co najwyżej ze zderzakami.

VOLVO S60R

Bo wygląda jak wygodna kanapa, ale jest
szybkie jak porsche

284 Szwedzka firma przez wiele lat pracowała na wizerunek marki, która buduje samochody bezpieczne i solidne.auta z lat osiemdziesiątych czy początku dziewięćdziesiątych, o ile nie zostały rozbite lub nie zardzewiały, często są w niezłym stanie, nadal nadają się do codziennej eksploatacji i nie sprawiają zbyt wielu problemów. Jednak czasy się zmieniły.

Pod koniec lat dziewięćdziesiątych Volvo zrezygnowało z charakterystycznej kanciastej sylwetki, postanowiło zmienić segment i konkurować z niemieckimi limuzynami - już nie z Volkswagenem Passatem czy Oplem Omegą, ale z BMW 5, Audi A6 i Mercedesem klasy E. Flagowym modelem stała się sportowa limuzyna oznaczona symbolem S80, a w 2000 roku zaprezentowano nieco mniejszą - S60 - oraz zbudowane w oparciu o ten sam płyt podłogowy kombi - V70. Niektórzy uważali charakterystycznych linii, ale trzeba przyznać, że zarówno S, jak i V zostały zaprojektowane świetnie, czego

najlepszym dowodem jest to, że po kilkunastu latach nadal wyglądają jak nowe i nowoczesne, czego nie można powiedzieć o samochodach konkurencji, choćby takich jak BMW E39, Mercedes W210 czy Audi A6.

Produkcja trwała do 2009 roku, a dostępne silniki, zarówno wysokoprężne jak i benzynowe, mogły być albo mocne, albo bardzo mocne, w dodatku nie brakowało możliwości wyboru. Diesle oferowano w przedziale mocy od stu dwudziestu匹 do stu osiemdziesięciu dwóch koni, motory benzynowe od stu czterdziestu do trzystu. Jednak to nie koniec plusów - Volvo S60 i V70 miały te bardzo zgrabnie zaprojektowane kabiny, zegary wzorcowo przejrzyste, z banalnie prostą obsługą, a fotele najwygodniejsze w klasie - czyli mnóstwo zalet i tylko kilka wad. Zarówno S80, jak te modele S60 i V70 nie były już tak łatwe do naprawy, wymagały i nadal wymagają specjalistycznego sprzętu i oprogramowania - to, co w innych markach da się zrobić za pomocą zestawu kluczy, tu wymaga dodatkowo wizyty w serwisie i oprogramowania wymienionej części, na przykład przepustnicy. I nie może to być tylko jakiś serwis, musi mieć dostęp do bazy danych, udostępnionej, rzecz jasna odpłatnie, przez producenta. Można by to jeszcze przeboleć, gdyby oryginalne części nie kosztowały zbyt wiele, a samochody były mechanicznie i elektronicznie dopracowane i przez to bezawaryjne - ale tak niestety nie jest.

Problemy czekają też właścicieli najlepszej wersji, jaka kiedykolwiek powstała w szwedzkiej firmie, czyli S60 i V70 z literką R. Pięciocylindrowy silnik benzynowy z doładowaniem ma wtedy trzysta koni, a jego moc trafia na cztery koła, auto jest wyjątkowo skuteczne. Przyspiesza do setki w pięć i pół sekundy i robi to w wietnym stylu. Samochód z takim napędem kosztuje od dwudziestu匹 do trzydziestu匹 tysięcy złotych, w zależności od stanu technicznego.

Nasza radiowa redakcja nie miała nigdy okazji testowa S60 i V70 z liter R. Prawdopodobnie samochód był dost pny w parku prasowym krótko, w 2004 roku, chwil po premierze - niewykluczone, e na przykład koszty eksploatacji i napraw znacznie przewy szaly ówczesne mo liwo ci polskiego przedstawicielstwa. Za to do zwykłych wersji dost p mieli my niemal nieograniczony. Kombi, czyli V70, bardzo mi si podobało, doceniałem ilo miejsca w rodku, jednak jak na mój gust auto było zbyt mi kko zawieszony, troch rozbujane. Podobne wra enia towarzyszyły ka dej je dzie testowej modelem S60, nawet je li samochód miał adaptacyjne zawieszenie Four-C, wymagaj ce zreszt sporej dopłaty. Po naci ni ciu przycisku amortyzatory dodatkowo si utwardzały, jednak w efekcie rozkołysane auto stawało si tylko nieco mniej rozkołysane. Jest to jeden z naprawd nielicznych samochodów, w których nie jestem w stanie siedzie z tyłu dlu ej ni pi tna cie minut - dostaj choroby lokomocyjnej, na któr normalnie nie cierpi .

286

Jedna fantastyczna cecha produkowanych przed dziesi cioma laty volvo sprawiała jednak, e z przyjemno ci brali my do testowania kolejne auta. Mam na my li radio, czy raczej zestaw audio, który jest w tych samochodach naprawd rewelacyjny. Nawet najprostszy, oferowany w standardzie, gra wy mienicie, a te montowane za dopłat , z systemem d wi ku przestrzennego, to prawdziwe mistrzostwo wiata. Siedz c za kierownic i słuchaj c muzyki, mo na godzinami delektowa si wysublimowanymi d wi kami płyn cymi z doskonałej jako ci gło ników oraz pi knie zbudowan scen muzyczn , dzi ki której bez trudu udaje si wskaza , w którym miejscu sali nagraniowej siedziały skrzypce, a gdzie stał saksofon. Ten rewelacyjny sprz t był dla mnie wystarczaj cym powodem, aby takie auto kupi .

Zaintrygowano mnie to, co radiowy kolega, Sławek Paruszewski, miał do powiedzenia na temat najmocniejszych, fabrycznie podrasowanych volvo. W odró nieniu ode mnie, je dził kiedy takim autem i uwa ał,

e samochód jest za szybki. Nie chodzi o to, e za mocny, e zawieszenie nie zapewnia odpowiedniego marginesu bezpiecze stwa, albo e układ kierowniczy jest zbyt leniwy, za mocno wspomagany, wi c podczas jazdy brakuje nam precyzji. Nie. Auto jest za szybkie, czyli je d c nim normalnie, nie piesz c si nigdzie, nawet nie zauwa amy kiedy, i to w sposób znaczny, przekraczamy dozwolon pr dko . W kabinie panuje cisza, zawieszenie genialnie zestrojone, a mocy i trakcji taki zapas, e wydaje nam si , i jedziemy zaledwie sze dziesi t kilometrów na godzin , cho tak naprawd pr dko ciomierz pokazuje dwa razy wi cej.

Ciekawe, prawda? I w stu procentach oddaje istot rzeczy. Jednak mogłem si o tym przekona dopiero w 2009 roku, gdy szukałem dla siebie auta na weekendowe przeja d ki. Pragn łem emocji, czego szybkiego, jednak najch tniej w cztero- lub pi ciodrzwiowym wydaniu. Mercedesy AMG, audi S6 czy BMW M5 były zbyt drogie, nie tylko przy zakupie, ale równie w codziennej eksploatacji, a dost p do cz ci utrudniony. A volvo? Czy po tej poczciwej, szwedzkiej firmie mo na si spodziewa jakichkolwiek kłopotów? Z kupieniem „erki”, wbrew pozorom, nie ma du ego problemu - zawsze jest kilka, czasem kilkana cie aut wystawionych do sprzedania, wystarczy wybra najlepsze. To, niestety, najcz ciej oznacza równie najdro sze.

Zanim ruszyłem na polowanie, po yczyłem na kilka dni model V70R. Niby to samo, co S60R, tyle e w nadwoziu kombi. Samochód nale ał do pracownika Volvo, i był w absolutnie idealnym stanie, z czarnym lakierem i pomara czowymi fotelami, je dził tak e zapierało dech. Obł dnie przyspieszał, hamował, trzymał si drogi jak przyklejony. Niestety, nie był do sprzedania, ale utwierdziłem si w przekonaniu, e wła nie tego szukam, cho niekoniecznie w wersji kombi. Na szcz cie szybko znalazłem co , co wietnie rokowało. Było to grafitowe S60R z manualn skrzyni biegów z 2004 roku. Auto pochodziło z polskiego salonu, wedł ug sprzedaj cego było bezwypadkowe i nie wymagało wkładu finansowego. Cena? Czterdzie ci tysi cy

złotych. Na miejscu, w Krakowie, okazało si , e zgadza si tylko kolor i pochodzenie. Auto uczestniczyło przynajmniej w dwóch wypadkach, kiedy na pewno rozbity był przód, niedawno robiono te cał praw stron i to nie z powodu delikatnej stłuczki, skoro wycinano i wymieniao rodkowy słupek, próg, kawałek podłogi i obie pary drzwi — swoj drog fatalnie po naprawie spasowane. Od strony mechanicznej wszystko było w porz dku, przejechałem si kawałek i nie zauwa yłem nic niepokoj cego. Radio z wbudowanym procesorem d wi ku grało przepi knie, samochód wspaniale przyspieszał, nie ci gał przy hamowaniu. Gdyby nie ta niechlujnie przeprowadzona naprawa blacharska, pewnie wróciliby my razem do domu.

Nast pny egzemplarz ogl dałem w Warszawie, stał w komisie ogromnego, nieautoryzowanego serwisu Volvo. Rocznik ten sam, przebieg dwie cie sze dziesi t tysi cy kilometrów, cena bardzo okazjna — dwadzie cia siedem tysi cy złotych. Klient oddał samochód do warsztatu, ale po oszacowaniu kosztów naprawy postanowił si auta pozby . Udost pniono mi kosztorys — faktycznie, wygl dał przeraaj co. Gdybym chciał naprawi i wymieni wszystko, co uwzgl dniał, wydałbym ponad dwadzie cia pi tysi cy. Na li cie była mi dzy innymi skrzynia k towa za ponad dziewi tysi cy złotych, drobny osprz t silnika i poduszka skrzyni biegów. Wymy lilem, e wszystkie te cz ci kupi u ywane, taniej, i wymieni sam, jednak po dokładnych ogl dzinach nabrałem w tpliwo ci, czy w ten samochód jest sens inwestowa . Przede wszystkim, była to wersja ameryka ska, a wi c z automatyczn skrzyni biegów, a co za tym idzie, zdławion do dwustu pi dziesi ciu koni moc . Przejechałem si jednak kawałek — nadmiar mocy nadal był tak ogromny, a osi gi, mimo rozwalonej skrzyni k towej, tak rewelacyjne, e postanowiłem zaryzykowa .

Miałem plan: najpierw sprawdz dost pno u ywanych cz ci, zrobi własny kosztorys, a nast pnie zło ofert . Po dwóch dniach podjechałem do komisju z konkretn propozycj — mogłem zapłaci

dwadzieścia trzy tysiące złotych. Sprzedawca był trochę niezadowolony, ale obiecał przekazać informację sprzedajcemu. Czekałem tego dnia na telefon, czekałem następnego - cisza. Podjechałem do komisju, ale mojego volvo już nie było. Okazało się, że właściciel zabrał je i postanowił naprawić, a następnie sprzedać na własną rękę. Kilka miesięcy później mijano mi w ogłoszeniach, kosztowało już trzydzieści siedem tysięcy złotych i miało... sto sześćdziesiąt tysięcy kilometrów przebiegu!

Moje ostatnie podejście do volvo S60R również pachniało okazją — lekko rozbity samochód, wystawiony do sprzedania przez właściciela, stał w warsztacie blacharsko-lakierniczym pod Warszawą. Czarny lakier, pomarańczowe fotele, niebieskie tarcze zegarów, manualna skrzynia i trzysta koni. Było to dokładnie to, czego szukałem, a cena - jak na zarejestrowane auto - bardzo atrakcyjna, dwadzieścia tysięcy złotych. Na miejscu okazało się, że samochód stoi już ponad dwa lata - tyle likwidowano szkody. Wntrze wyglądało wietnie, za wyjątkiem tylnej kanapy, na którą, przez niedomknięcie okna, regularnie padał deszcz, zimny. Uszkodzenia nie były jednak duże - jedna chłodnica, pas przedni, maska i dwa reflektory. Na oko oszacowałem koszt naprawy, łącznie z wymianą miedzianego, pewnie dawno spleśniałego dywanu i kanapy, i już wiedziałem, że zakup może być bardzo opłacalny. Pojawił się tylko jeden problem - nie dało się uruchomić silnika. Kiedy samochód stał pod jednym z autoryzowanych serwisów i czekał na kolejną opinię rzeczoznawcy, kto ukradł komputer.

Sfotografowałem dokładnie uszkodzenia i postanowiłem zrobić coś, czego zazwyczaj, niestety, nie robi — spytałem kogoś młodszego o radę. Przecież dobry znajomy pracował w serwisie Volvo, miał takie auto i wiedział o nim wszystko. Obejrzał zdjęcia, pokręcił głową. Usiedliśmy przy komputerze, pokazał mi, ile kosztują nowe tarcze hamulcowe do wersji R — w tym aucie były kompletnie zardzewiałe (odrostania), ile trzeba zapłacić za oryginalne lampy, jaki jest problem ze zdobyciem komputera.

Ochota na volvo z literk R przeszła mi zupełnie. Niestety, niedawno wróciła, jednak by poć czy przyjemne z pożytecznym, brałem pod uwagę jedynie kombi. Aby nie narazić się na zbyt duże wydatki, znalazłem V70 z 1999 roku. Wprawdzie nie była to erka, ale za to auto z polskiego salonu, bezwypadkowe, od pierwszego właściciela i z udokumentowanym, niewielkim przebiegiem. Mocny silnik 2,5 turbo, napęd na cztery koła, tyle że mocy o jedną trzecią mniej. Samochód nie był drogi, bo obciążony pewnym ryzykiem — czasem niedomagała automatyczna skrzynia biegów.

Do domu nie dojechałem, popsuła się na amen w połowie drogi. Po wymianie okazało się, że turbosprężarka gubi olej, zajęłam się więc kolejną kosztowną naprawą. Potem wystarczyło uszczelnić silnik, wymienić cieknące nagrzewnicę z przewodami wodnymi, nastąpiły paski, w tym rozrząd, rolki napinacza, pompa wspomagania... Potem wysypał się moduł ABS i kontroli trakcji. Po czterech miesiącach, gdy wszystko było już zrobione, auto dalej nie jechało tak, jak powinno, bo szwankował zawór sterowania turbin. A przecież kupiłem starszy model, kanciaka, bo podobno są mniej awaryjne! Miałem swojej V70 tak do czasu, że najchętniej bym ją podpalił. Sprzedałem auto za mniej, niż wynosiła połowa poniesionych nakładów, aby tylko zniknęła z podwórka.

Z volvo jestem na długi czas wyleczony. Dostaję drgawek, gdy tylko pomyślę, ile czasu, nerwów i pieniędzy kosztowało mnie doprowadzenie do przyzwoitego stanu tego auta, ale z drugiej strony doskonale pamiętam, jak cudownym samochodem jest „erka”.

Czy warto ją kupić? Owszem, ale pod jednym warunkiem. W grę wchodzi tylko egzemplarz w idealnym stanie technicznym, nie może budzić żadnych, najmniejszych nawet, zastrzeżeń, wszystkie naprawy muszą być udokumentowane. Przeglądanie ofert warto więc zacząć od najdroższych, a nie najtańszych sztuk.

Szukaj • • • # • • • • •

Zarówno S60R jak i V70R potrafi dać mnóstwo radości, ale pod warunkiem że są w perfekcyjnym stanie technicznym. Na okazję nie ma co liczyć, lepiej od razu przeznaczyć na zakup nieco więcej i poszukać egzemplarza doinwestowanego, regularnie serwisowanego. Względny spokój gwarantują niestety jedynie auta z przebiegiem poniżej stu pięćdziesięciu tysięcy kilometrów, ale nawet jeżeli samochód wygląda i jeździ idealnie, warto odwiedzić specjalistyczny serwis i zamówić pełen przegląd, koniecznie sprawdzić działanie napędu na cztery koła.

Unikaj

Duży przebieg, powyżej dwustu pięćdziesięciu tysięcy kilometrów, wycieki oleju z silnika lub przekładni, nierówna praca motoru, problemy z przełazaniem biegów, zapalona kontrolka check engine, nierównomiernie zużyte opony lub konieczność powolnej naprawy blacharskiej — lista punktów, które dyskwalifikują dany egzemplarz i mogą wygenerować ogromne wydatki, jest, niestety, bardzo długa. Nawet jeżeli uda się znaleźć auto w idealnym stanie technicznym, warto pamiętać, że nawet te zwykle, najsłabsze Volvo nie należą do samochodów bezawaryjnych... wręcz przeciwnie.

FIAT UNO TURBO

Bo nikt w niego nie wierzy

292

Szalenie popularne w naszym kraju uno zadebiutowało, w co pewnie trudno uwierzyć, bo sylwetka nadal jest zgrabna, w 1983 roku. Było to niewielkie auto miejskie z segmentu B, odpowiednik dzisiejszego punto, volkswagena polo czy citroena C3.

Do 1995 roku powstawało we Włoszech, potem cz. produkcja przeniesiono do Polski i kontynuowano ją do 2002 roku. Przez dwadzieścia lat fabryki opuściło prawie dziesięć milionów egzemplarzy, wiele z nich jeździ do dziś, zwłaszcza tych młodszych, po faceliftingu, przeprowadzonym w 1989 roku.

Do ogromnej popularności uno przyczyniły się nie tylko kompaktowe, typowo miejskie wymiary, trzy- lub pięciocylindrowe nadwozie z praktycznym, podnoszonym tylnym klapy, ale również niezłe właściwości jezdne, niska cena i bardzo duży wybór oszczędnych silników. Wszystkie miały cztery cylindry i pojemność od dziesięciu do stu pięćdziesięciu centymetrów sześciennych, benzynowe generowały moc od czterdziestu do stu osiemnastu koni, a wysokoprężne czterdzieści pięć, pięćdziesiąt osiem lub - w wersji z doładowaniem - siedemdziesiąt dwa konie.

Dwa lata po uruchomieniu produkcji, a rok po tym, kiedy auto wygrało prestiżowy konkurs „Car of the Year”, do sprzedaży trafiła wersja ze wzmożonym turbodoładowanym silnikiem benzynowym 1,3 o mocy stu pięćdziesięciu koni. Ten model miał konkurować przede wszystkim z peugeotem 205 GTI, jednak w odróżnieniu od niego nie tyle je dźwiżył, co raczej fruwał - przy maksymalnej ponad dwieście kilometrów na godzinę, a żeby osiągnąć sto kilometrów, potrzeba było nieco ponad ośmiu sekund.

Po liftingu w 1989 roku model turbo pozostał w ofercie, jednak pod maską trafił nowy silnik 1,4 o mocy stu osiemnastu koni, więc to, co szybkie i dzikie, stało się jeszcze bardziej natarczywe. Choć uno było teraz nieco cichsze, to osiągnięcia pozostały bez zmian, podobnie jak pudełkowate nadwozie najwykleszego autka miejskiego.

Dziś fiat uno turbo, czy to z pierwszej, czy z drugiej serii, należy do samochodów bardzo rzadko spotykanych na drodze, mimo że można go kupić relatywnie tanio, w niezłym stanie, nawet poniżej pięćdziesięciu tysięcy złotych. Jeszcze tańsze są egzemplarze po tuningu, ozdobione w tchliwej urody spojlerami, z nieoryginalnym wnętrzem. Natomiast auta po kosztownej renowacji i konserwacji są wyceniane nawet na pięćdziesiąt tysięcy złotych.

293

Samochód jak samochód, nic specjalnego, prawda? Kiedyś fiatów uno je dźwiżyło po naszych drogach mnóstwo, dziś jest ich zdecydowanie mniej. To zresztą jedno z tych aut, na które kompletnie nie zwraca się uwagi, tak jakby były przezroczyste — w końcu mieliśmy ponad trzydzieści lat na to, żeby się przyzwyczaić do tego mało charakterystycznego, pozbawionego uroku kształtu. Podobnie sytuacja wyglądała w latach dziewięćdziesiątych, gdy uno bardzo często pojawiała się na drodze, równie białe egzemplarze, z blachami zamiast tylnych szyb i dwoma miejscami w kabinie, za to z ogromnym bagażnikiem

oddzielonym od pasa erów specjaln kratk . Było to jedno z najta -
szych aut dostawczych w naszym kraju.

Czy je li jedziemy jakim naprawd fajnym samochodem, du ym
i szybkim, i stanie co takiego obok nas na wiatłach, to czy mo emy
si spodziewa jakich specjalnych atrakcji gdy zapali si zielone? Ano
wła nie...

W 1999 roku, w tym krótkim niestety, ale bardzo szcz liwym
okresie mojego ycia, kiedy byłem dumnym wła cicielem pi knego
lexusa LS400 (szybko mi go ukradli), wracałem jak co dzie z pracy.
Uwielbiałem swoje nowe auto, które nie tylko wygl dało, ale równie
je działo w sposób absolutnie satysfakcjonuj cy. Wolalby wpraw-
dzie manualn skrzyni biegów, ale o miocylindrowy, czterolitrowy
pot ny silnik zdecydowanie spełniał moje oczekiwania. Od zawsze
uwa ałem, e ciganie si , sprawdzanie, czyje auto jest szybsze, gdy ru-
sza spod wiatel, to wiocha. Wtedy jednak, te pi tna cie lat temu, nie
byłem jeszcze tak kategori czny w swoich przekonaniach. Od czasu do
czasu zdarzało mi si zapewne takie współzawodnictwo, ale ten jeden
raz, prawie na pewno ostatni, pami tam doskonałe.

294

Oto młody zapracowany człowiek, który w swoim mniemaniu
osi gn ł co w yciu, ma porz dny samochód, lexusa, wraca wie-
czorem, po dwudziestej drugiej, do domu. Muzyka gra cicho, ruch
niewielki, ale sygnalizacja wietlna ci gle wł czona. Leniwie ruszam,
gdy zapali si zielone, staram si trafi na kolejne, na nast pnym
skrzy owaniu, co oczywi cie si nie udaje, je li jad z dozwolon
pr dko ci , ale nigdzie si ju dzisiaj nie piesz . W lusterku wstecz-
nym zauwa am dwa podskakuj ce, wibruj ce wiatelka, widok
charakterystyczny dla auta, które jedzie zbyt szybko po nierównej
nawierzchni. Kto naprawd nie le zasuwa, za chwil b dzie obok
mnie. Nie wiem, czy to jaki atawizm, jaka pozostało po czasach,
gdy lazili my po drzewach, i na s siednim pojawił si samiec, którego
nie znamy, ale cho bym wracał z zaj jogi, co w takim momencie

nakazuje czujno i chwil pó niej, zupełnie odruchowo i pod wiadomości, zmusza do rywalizacji. Wyrasta si z tego, na szcz cie, z czasem łatwiej te nad tym zapanowa , ale wtedy miałem przepi knego lexusa, dwadzie cia jeden lat i czułem tylko, e stopniowo podnosi mi si ci nienie, jak snajperowi tu przed oddaniem strzału.

Białe uno, najzwyczajsze na wiecie, z blach zamiast tylnych szyb, stan ło obok mnie, w kabinie siedział sympatyczny chłopak, aden dresiarz czy inny młody gniewny z zaci t min . U miechn ł si , ten z lexusa odpowiedział jakim dziwnym grymasem, co w stylu „zaraz ci poka , gdzie sobie mo esz wsadzi to swoje uno z tym litrowym silniczkiem”. wiatło zmieniło si na pomara czowe, nadepn łem pedał gazu z całej siły, gwałtownie, silnik zabulgotał i lexus wystrzelił jak z procy. Po chwili poczułem si jak pajac, bo zobaczyłem fiacika w lusterku wstecznym — nie wygl dał, jakby zamierzał si ciga , auto ci gle stało przed biał lini , ale w tym samym momencie ruszyło. Nie zdj łem nogi z gazu, a po chwili białe uno zrównało si ze mn . Miły, młody człowiek u miechn ł si , troch z przepraszaj c min , tak jakby chciał si usprawiedliwi , e on si naprawd pieszy. Zmienił bieg, usłyszałem charakterystyczny gwizd turbospr arki i po chwili widziałem ju tylko jego tylne wiatła, coraz dalej, coraz dalej...

295

Auto obito blach tylko po bokach, z tyłu, zamiast reklamy firmy, była szyba, dzi ki czemu zauwa yłem, e uno ma w kabinie klatk bezpiecze stwa. Gdy odjechał na jakie sto, mo e sto pi dziesi t metrów, pu ciłem pedał gazu. Podejrzewam, e spotkałem wówczas jednego z polskich pionierów wy cigów na dystansie wier mili - zwykle uno turbo jest szybsze od lexusa LS400 o dwie dziesi te sekundy. Ten egzemplarz był na dodatek podrasowany w ten najlepszy, i chyba jedyny akceptowany przeze mnie sposób, bo wygl dał jak zwykła owca, ale co siedziało pod mask , wilk raczej wiedzie

Kilka lat pó niej miałem okazj przejecha si autem niemodyfikowanym, z pierwszej serii, o mocy stu pi ciu koni. Niby niewiele,

ale naprawd p dzi jak szalone. Jest niepozorne, ostre i czułe na ka dy ruch kierownic , wietnie trzyma si drogi. aluj , e nigdy sobie takiego nie sprawilem, ale chyba powoli zaczynam si rozgl da ...

Szukaj • • • • • • • •

Ró nica w cenie pomi dzy bardzo zadbanym, w pełni sprawnym egzemplarzem, a takim, który wymaga inwestycji w blachark lub silnik, jest niewielka — to naprawd tanie auta, wi c lepiej po wi ci troch czasu i znale co , co od razu nadaje si do jazdy.

Unikaj • • • • • • • •

296

Fiaty z lat osiemdziesi tych i dziewi dziesi tych nie slyn ły z dobrego zabezpieczenia przed korozj . Odpadaj samochody powa nie skorodowane, ale te te po tuningu, z brewkami wystaj cymi z przedłu onej maski, z gładk tyln klap czy otwieranymi do góry drzwiami. Wbrew pozorom, jest ich jeszcze troch , a przywrócenie im oryginalnego wygl du b dzie sporo kosztowało.

lOty¹

a*10**^

i



AUTOBIANCHI A112

Bo wygląda jeszcze lepiej niż mini, a jeździ si-
nim dużo przyjemniej

298 Ogromne zapotrzebowanie na samochody małe, proste i jak naj-
tańsze, które pojawiło się po drugiej wojnie światowej, przy-
czyniło się do powstania kilku naprawd udanych konstrukcji:
volkswagena garbusa, citroena 2CV czy fiata 500. Jednak na
przełomie lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych mieszkańcy
zachodniej Europy zapragnęli czegoś więcej, oczekiwano, że
auto będzie nie tylko jeździć, ale również wyglądać. Wtedy
nie nadawano, jak teraz, sformułowania „segment premium”,
jednak skojarzenie jest jak najbardziej trafne. Dziś wystarczy, by
dowolna popularna marka zbudowała coś, co jest ładne, styli-
stycznie ciekawe lub po prostu starannie wykonane, a specje od
reklamy i marketingu próbują przekonać nas, że dzięki posiada-
niu tego samochodu, przeskoczymy szczebel wyżej na drabinie
społecznej.

W latach siedemdziesiątych wszystko było nieco prostsze - by-
sprosta oczekiwaniom klientów, chcących posiadać oryginalnie

wyglądające auto miejskie, eleganckie, ale jednocześnie nie bardzo praktyczne, nowoczesne i przyjemne w prowadzeniu, Fiat postanowił wykorzystać markę Autobianchi, stworzoną pod koniec XIX wieku. Początkowo produkowała ona jedynie rowery, ale od 1899 roku również samochody osobowe.

Niewielkie przedsięwzięcie uzależniło się od Fiata w 1955 roku, służyło do testowania nowych rozwiązań technicznych i wyróżniało się fantastyczną stylizacją zewnętrzną. Od strony mechanicznej wszystkie modele miały swoje odpowiedniki w gamie Fiata, jednak z zewnętrzną wyglądami zupełnie inaczej.

A112 pojawił się w 1969 roku jako odpowiedź - czego nikt specjalnie nie ukrywał - na brytyjskie mini. Wysoka i przeszklona kabina wspaniale komponowała się z pięknie narysowanym przodem, z dwoma okrągłymi reflektorami w wywiniętej z błotników obudowie, oraz z nieco futurystycznym, niespotykanym do tej pory tyłem. Typowo miejskie autko, mierzące nieco ponad trzy metry i dwadzieścia centymetrów długości, bardzo się spodobało. Przez osiemnaście lat powstało ponad milion dwieście tysięcy egzemplarzy, jednak większość z nich została we Włoszech. Choć auto było w tym czasie sześciokrotnie modernizowane, to paleta silników niemal się nie zmieniła. Podstawowy, najmniejszy, ma dziewięćset trzy centymetry sześciennie pojemności i około czterdziestu koni, podstawowa wersja jest o prawie dziesięć koni mocniejsza, a najbardziej dostępna odmiana AbARTH napędzana była motorkiem o pojemności tysiąc sześćdziesięciu centymetrów sześciennych i mocy siedemdziesięciu koni. Niby niewiele, ale gotowe do drogi auto waży siedemset kilogramów, więc osiągnięta prędkość maksymalna to ponad sto sześćdziesiąt kilometrów na godzinę.

Obecnie Autobianchi A112 trudno zobaczyć na drodze, choć zdarza się, że nieliczni właściciele używają tych samochodów

na co dzie . W polskich serwisach ogłoszeniowych udaje si wypatrze jedn , czasem kilka sztuk, a ich ceny zale od stanu technicznego i wersji. Najta sze, z motorem o mocy czterdziestu dwóch lub czterdziestu o miu koni, kosztuj od pi ciu do o miu tysi cy złotych, bezbł dne odrestaurowany lub dobrze zachowany abarth mo e by jednak znacznie dro szy.

Kilka razy mign ł mi gdzie na drodze, jednak nawet nie zd ł yłem mu si przyjrze . Dopiero w domu, mozolnie przeczesuj c Internet, co co wzi łem za jak przedziwn wersj mini okazało si autem marki, 0 której niemal w latach dziewi dziesi tych zapomniano.

300

Zawsze, ilekro jaki samochód mnie zaskoczy lub zaintryguje, od razu sprawdzam, ile trzeba za niego zapłaci . W przypadku auto-bianchi i polskiego rynku sprawa nie jest prosta, bo nie do , e aut pojawia si niewiele, to ceny bywaj zupełnie przypadkowe. Kilka lat temu, gdy po raz pierwszy pomy lałem o Al 12 jako o swoim przyszłym aucie na co dzie , nie było w czym wybiera , do sprzedania wystawiono tylko jedn sztuk , w dodatku niezbyt pi kn , z najslabszym silnikiem i wyceniono — zupełnie absurdalnie — na dziesi tysi cy złotych. Pozbawione regularno ci poszukiwania utwierdziły mnie w przekonaniu, e chyba sensowniej b dzie przywie co z Francji lub Włoch. Leboncoin.fr i tak przegl dam regularnie w poszukiwaniu talbota rancho, jednak i tam ceny były (i s) zaskakuj co, jak na tak popularne kiedy auto, wysokie, a najmocniejszych abarthów nawet bardzo wysokie.

Włoskich portali nie sprawdzałem, j zyk znam od niedawna, ale w czerwcu 2014 roku, jako organizator produkcji Wheeler Dealers Trading Up, wyl dowalem na trzy tygodnie na północy Italii, w dodatku z fantastycznym zapleczem w postaci du ej lawety, któr potem i tak musiałem odstawi do Polski. W wolnych chwilach przegl dałem wi c ogłoszenia, typuj c kilka samochodów, które byłyby w pobli u,

kosztowały nie więcej niż tysiąc pięćset euro i dobrze rokowały w kwestii stanu technicznego.

Po zakończeniu zdjęć, korzystając z dwudniowej przerwy, pojechałem obejrze wybrane auta. Pierwszy egzemplarz, z dopiskiem junior, a więc w najsłabszej wersji, kosztował dziewięćset euro, miał być w idealnym stanie blacharskim i lakierniczym. I faktycznie był — ale chyba pięć, może osiem lat temu, gdy trafił do warsztatu na remont. Niewidoczna na zdjęciach rdza wychodziła spod farby prawie wszędzie, w dodatku w samochodzie brakowało akumulatora, więc nie dało się go nawet odpalić. Szybko podziękowałem i pojechałem do kolejnego komisju, osobno prywatnie, jako najlepiej rokując, zostawiając sobie na koniec. Zdobyłem już sporo do wiadzenia w kontaktach z lokalnymi handlarzami, przez ostatnie trzy tygodnie jeździłem bowiem po całych Włoszech, próbując kupić do programu w miarę ładne ferrari. Łączyło się to ze sporymi problemami, głównie ze względu na ogromne rozbieżności między opisem a stanem faktycznym. To, co miało być po kompleksowym remoncie lakierniczym, okazywało się w rzeczywistości ciędkiejsko pomalowane, z widocznymi i wyczuwalnymi paprochami lub zaciekami (na ferrari!). W dodatku zostało fatalnie do malowania przygotowane, skoro czerwone farby pobrudzono uszczelki i plastikowe wloty powietrza.

Obawiałem się, że ze znalezieniem autobianchi będzie podobnie, i — niestety — miałem rację. Kolejny, przepiękny (na zdjęciu) egzemplarz okazał się w rzeczywistości zupełnie innym autem, w identycznym kolorze, ale z niepasującymi numerami na tablicach. Z daleka można by je pomylić, ale z bliska widać było, ile pracy i pieniędzy trzeba włożyć, aby doprowadzić ten pojazd do w miarę dobrego stanu. Dopiero ostatnie Ali 2 zbliżyło się do tego, czego szukałem. Wystawiono je za dwa tysiące euro, nie był to niestety abarth, o którym marzyłem, ale elegant z 1981 roku, z czterdziestoośmiokonnym silnikiem. Dwa albo trzy lata wcześniej od wiekono lakier, kładąc go może niekoniecznie starannie, jednak ubrudzone uszczelki dałyby się wyczyścić, a drobne

pyłki spolerowa . Nie musiałem udawa zainteresowanego, naprawd chciałem kupi ten samochód.

Nigdy wcze niej nie je dziełem Al 12, jednak do włoskich konstrukcji mam tak du e zaufanie, e jestem w stanie kupowa je w ciemno. Spr yste zawieszenie, przyjemnie i dokładnie pracuj cy układ kierowniczy, silnik ch tny do wkr cania si na wy sze obroty i mo e niezbyt precyzyjna, ale daj ca sporo frajdy zmiana biegów — tak wygl da moja uniwersalna, włoska lista. Sprawdza si ona zarówno w przypadku fiata pandy, jak i maserati quattroporte. Ale zaprojektowany pod koniec lat sze dziesi tych maluch? Wolalem to sprawdzi , na szcz cie wła ciciel nie miał nic przeciwko temu. I faktycznie, po raz kolejny przekonałem si , e Włosi jak nikt inny potrafi zaprojektowa fajne, małe auto.

Autobianchi okazało si pod ka dym wzgl dem lepsze od mini. Mo e niekoniecznie tak skuteczne na szybko pokonywanych zakr tach, ale równie zadziorne, relatywnie szybkie i przede wszystkim, pozbawione tego klaustrofobicznego wra enia, które nie pozwala mi poczu si pewnie i bezpiecznie w brytyjskim maluchu. Nic dziwnego, Al 12 jest o ponad dwadzie cia centymetrów dłu sze, nieco szersze i wy sze, w kabinie mamy wi c du o wi cej miejsca. W dodatku mini, nawet z ostatnich lat produkcji, te z wtryskiem i poduszk powietrzn , je d jak samochody zaprojektowane w latach pi dziesi tych, a autobianchi tylko minimalnie gorzej od współczesnych konstrukcji.

Zdecydowałem si na zakup, zaproponowałem tyś c pi set euro, od r ki. Jednak sprzedaj cy, ci gle uprzejmy i bardzo yczliwy, zgodził si opu ci zaledwie dziesi euro! Auto było bardzo fajne, ale cena zbyt wysoka. W hotelu przejrzałem jeszcze raz to, co mo na kupi w Polsce: za dziesi tyś cy złotych, a tyle kosztowałoby ostatecznie auto sprowadzone z Włoch i zarejestrowane w naszym kraju, mogłem mie naprawd ładnego, przynajmniej na zdj ciach, abartha. Zrezygnowałem, a szkoda — byłby ju mój, a tak ci gle szukam swojej wymarzonej okazji...

Szukaj

Aut po remoncie blacharskim i lakierniczym, z oryginalnymi lampami i galanteri . Lepiej skusi si na mocniejsz wersj , s bardziej poszukiwane i w przyszło ci łatwiej je b dzie sprzeda . Mechanik nie nale y si specjalnie przejmowa , sporo cz ci pasuje od bliskiego krewnego, fiata 127.

Unikaj • • • • • • •

Aut z rozległ korozj , remont b dzie na granicy opłacalno ci, chyba, e to oryginalny abarth z siedemdziesi ciokonnym silnikiem.

MASERATI QUATTROPORTE

Bo to najpiękniejsza limuzyna na świecie

304

Auto o niezmiennie fascynującej i ujmująco eleganckiej sylwetce, a jednocześnie nie bardzo prostej, choć uroczo brzmiącej nazwie (quattroporte to po prostu czterodrzwiowy) debiutowało w 1963 roku. Była to próba rozwiązania problemów bogatych ludzi, którzy szukali szybkiego i pięknego samochodu, mogącego jednak pomieścić więcej niż dwie osoby i zapewniającego wszystkim komfort podróży.

Szybko okazało się, że zapotrzebowanie na tego typu konstrukcje nie jest może oszałamiające, ale na pewno wystarczające, skoro w 2004 roku zaprezentowano piątą, a w 2013 roku szóstą generację quattroporte. Najnowsza to, niestety, licha namiastka tego, z czego przed laty słynła włoska marka. Auto, chociaż ładne, zgrabne i szybkie, zostało wyposażone w kabinę zupełnie nieprzystającą do efektownej sylwetki, a do tego wyglądającą, jakby połączono ją z jakimś amerykańskim samochodem klasy średniej, tylko to, co było plastikowe, obito skórą.

Natomiast wczesniejszej wersji bliżej do ferrari - lepszej rekomendacji dla sportowej limuzyny chyba nie ma. Jest to

prawdopodobnie ostatni model maserati, w którym drewno jest drewniane, a skóra skórzana, wn trze robi bardzo dobre wra enie, podobnie jak karoseria, długa i niska, aie najwi cej rado ci daje d wi k silnika i wła ciwo ci jezdne, cho tu, w za le no ci od roku produkcji i rodzaju skrzyni biegów, mo liwe s ró ne doznania.

Najmłodsze auta, wyprodukowane pomi dzy 2008 a 2012 rokiem, maj silnik V8 o pojemno ci 4,7 litra i mocy czterystu trzydziestu lub czterystu czterdziestu koni. Do przeniesienia nap du mo e słu y skrzynia manualna lub porz dny, niemiecki automat firmy ZF - dzi ki temu samochód jest niezwykle szybki i posłuszny. Wcze niejsze wersje, z motorem 4,2 Litra, o mocy trzystu dziewi dziesi ciu koni, miały jednak cz sto skrzyni F1, bardzo podobn pod wzgl dem konstrukcyjnym do tych znanych z ferrari czy... alfy romeo 147. To, jak nietrudno si domy li , nie jest jak szczególnie pozytywn wró b dla wła cicieli liczy cych na bezproblemow eksploatacj . Frajdy z jazdy natomiast nie brakuje.

305

Ceny u ywanych guattroporte ostatnio znacznie spadły, najta sze, sprawne i je d ce egzemplarze, niewymagaj ce inwestycji, wyceniane s poni ej osiemdziesi ciu tysi cy złotych.

Bardzo łatwo zakocha si w uattroporte. Wystarczy posłucha cu downie zachrypni tego silnika, tego, co wyprawia podczas zmiany biegów, gdy dodatkowa porcja paliwa dopala si w efektowny sposób, lub zobaczy auto na ulicy, gdy majestatycznie sunie w korku. Wtedy zreszt b dzie najwi cej czasu na podziwianie wspaniałej sylwetki, proporcjonalnej, niebanalnej i ozdobionej ze smakiem. Z przodu ogromnym metalowym grillem z wielkim widelcem po rodku, po bokach rasowymi chrapami, wlotami powietrza, a z tyłu składaj cym si z czterech rur wydechem. Maserati guattroporte to auto zaprojektowane

przepi knie, bardzo odwa nie stylistycznie, ale spójnie - wszystko do siebie pasuje, niczego nie jest za du o albo za mało.

Spodoba mo e si równie wn trze, obszerne, skórzano-drewniane, cho z licznymi plastikowymi wkładkami, w postaci na przykład panelu sterowania klimatyzacji lub radiem z wbudowaną nawigacją, która, niestety, nigdy nie działa tak, jak powinna. Przepi kna jest te kierownica, sposób, w jaki si j trzyma, ale i tak najcudowniejszy moment to ten, w którym ogromny, wolnoss cy silnik V8 budzi si do ycia.

Miałem okazj zazna tej przyjemno ci ju w 2006 roku, niestety, nie w Polsce, gdzie oficjalnego przedstawicielstwa Maserati do niedawna nie było, ale we Francji. Jeden ze znajomych z branży filmowej, znacznie ode mnie starszy, od zawsze je dził wyl cznie mercedesami, jednak bardzo awaryjny, wiecznie psuj cy si model klasy S z 2003 roku skutecznie wyleczył go z miło ci do niemieckich limuzyn. Dwa lata pó niej kupił fabrycznie nowe maserati uattroporte, które równie nie nale ało do aut specjalnie bezawaryjnych, ale da wało tyle rado ci, e fakt, i raz na pół roku trzeba wzywa lawet, niespecjalnie przeszkadzał.

— Dziwne byloby, gdyby było inaczej, to r czna robota — przytulił swoje maserati Pierre i wr czył mi kluczyki, zapraszaj c na wspólń przeja d k, ze mn w roli kierowcy.

Marzyłem o tym. Uroda auta zrobiła na mnie oszalałamiac e wrażenie, jednak to, jak przyspieszało, jak szybko skrzynia FI potrafiła zmienić bieg i w jakim fantastycznym stylu to robiła, dodatkowo pot gowało niezemskie doznania. Fenomenalny samochód, na który, jak my lałem, nigdy nie b dzie mnie sta .

Kilka lat pó niej, na przełomie 2009 i 2010 roku, gdy cz sto wyje d ałem za granic i do ju miałem po yczonych kii czy fiatów, postanowiłem sprawi sobie porz dn limuzyn na długie trasy, auto szybkie, wygodne i — je li to mo liwe - emocjonuj ce, a jednocze nie

oszcz dne. Na ten ostatni warunek mogłem przymkn oko, w gr wchodziły bowiem samochody z silnikami wysokopr nymi, pi cio-, sze cioletnie mercedesy klasy S, BMW 7 lub audi A8. Jednak gdyby trafiła si jaka okazja z motorem benzynowym, długo bym si nie zastanawiał, zwłaszcza e auto miało by wykorzystywane głównie na autostradzie, gdzie ró nica w zu yciu paliwa pomi dzy du ym motorem benzynowym a dieslem nie jest ju tak znacz ca. W tym cudownym okresie, gdy je dzilem po całej Polsce, szukaj c odpowiedniego samochodu i grymasilem, ogl daj c kolejne egzemplarze, odezwał si do mnie Pierre, proponuj c odkupienie quattroporte.

— Nie sta mnie — odpowiedziałem — mam najwy ej równowarto pi tna stu tyśi cy euro.

— Super, przyje d aj, na tyle wyceniła mi auto ubezpieczalnia, wieczorem pode l ci zdj cia, ale nic si nie martw, je dzi bez najmniejszych problemów.

Ci nienie skoczyło mi błyskawicznie. Ja i uattroporte? Czy to mo liwe, za pi tna cie tyśi cy euro? Czy auto jest mocno uszkodzone? Przecie je dzi, mo e da si je jako niedrogo naprawi ? Po kilku minutach wiedziałem ju , e moje najwi ksze marzenie to nie adna „eska” czy „siódemka”, ale wła nie ten model z motorem V8 pod mask . Zdj nie mogłem si doczeka , wysłałem kilka ponaglaj cych SMS-ów, zanim na skrzynk trafiła paczka kilkudziesi ciu fotografii pokazuj cych bardzo dokładnie pojazd i wszystkie zniszczenia.

Na pocz tku nie wiedziałem, o co chodzi, na kilkunastu fotkach auto wygl dało dokładnie tak, jak je zapami tałem, czarne, l ni ce i błyszcz ce. Na niektórych, pokazuj cych detale, wida było delikatne zadrapania lakieru na zderzaku lub kawałek ukruszonej felgi. To ma by to uszkodzenie? Przecie samochód jest wart przynajmniej dwa razy wi cej, trzydzie ci tyśi cy euro minimum, o co w takim razie chodzi? Zorientowałem si dopiero pod koniec, gdy trafiłem na zdj cia wn trza. Wsz dzie były kolorowe plamy — na fotelach, desce

rozdzielczej, dywan, zalana farb kierownica, boczki drzwi, tak, jakby Picasso postanowił upi kszyc cał kabin .

Odpowied na pytanie „co si stało” znalazłem na kolejnym zdj - ciu, pokazuj cym porysowan gwo dziem mask , na której pojawił si mała cenzuralny rysunek i wyskrobane do sugestywne przekle stwo po francusku. Auto zostało zdewastowane przez zazdrosn kobiet , która rozlała w kabinie cztery litry farby olejnej, bezpowrotnie i całkowicie niszczy cał tapicerk .

My lałem o tym samochodzie przez miesi c, sprawdzaj c, ile kosztowałyby mnie odbudowanie wn trza. To konkretne maserati znałem doskonale, wiedziałem, e jest bezwypadkowe, regularnie serwisowane, ma mały przebieg. Znalazłem u ywan tapicerk , desk rozdzielcz , dywan, a nawet wszystkie panele i przyciski, kierownic i d wigni zmiany biegów. Wszystko razem kosztowało około dwudziestu pi ciu tysi cy złotych. Niedu o. Powiedzmy, e byłoby mnie na to sta . Ale auto znajdowało si we Francji, musiałbym zarejestrowa je w Polsce, wcze niej zapłaci akycz . Poprosiłem o wycen , okazało si , e b dzie to prawie dwadzie cia procent od warto ci samochodu, który w naszym kraju szacowano na czterdzie ci tysi cy euro... Zrezygnowałem z ogromnym alem, kupiłem BMW 7, ale mam nadzieję , e którego dnia trafi si kolejna okazja. Bardzo na ni czekam.

308

Szukaj # • • # • \$ # # # <

Aut z polskich salonów nie ma, bezwypadkowych w zasadzie te nie. Jest jednak spora ró nica pomi dzy samochodem, który kilka razy koziołkował, zanim uderzył w drzewo, a takim, który jedynie prze lizgn ł si po barierkach. Trzeba to bardzo dokładnie sprawdzi , najlepiej

w serwisie dysponuj cym dost pem do bazy danych Maserati i mog -
cym zweryfikowa , z jakim wyposa eniem (równie kolorem lakieru
i skóry) dany egzemplarz opu cił fabryk .

Unikaj •

Samochody uszkodzone z przodu, cho by delikatnie, gdy zagi ty jest
tylko grill, maska i stłuczony jeden reflektor, stoj czasem w warszta-
cie przez rok i czekaj na cz ci, które s rzecz jasna dost pne, ale te
bardzo, bardzo drogie. Trzeba wi c pami ta , e naprawa, nawet tak
niewielka, mo e okaza si nieopłacalna.

LANCIA DELTA INTEGRALE

Bo to rajdówka na co dzie

31 0

Zało ona w 1906 roku firma przez wiele lat uchodziła za luksusow , była włoskim odpowiednikiem Mercedesa, a mo e nawet czym wi cej, bo dopracowane i nowatorskie były nie tylko pracuj ce pod mask silniki, ale równie układy kierownicze, zawieszenia, a wszystko to przykrywała karoseria o przepi knej linii. Ale pod koniec lat sze dziesi tych Lancia straciła niezale no i stała si jednym z trybików koncernu Fiata. To, co było wczesniej naprawd luksusowe i przy okazji nieco ekstrawaganckie, gwałtownie i wyra nie straciło na jako ci. Aktualnie jeste my wiadkami agonii, skoro w ofercie jest ju tylko jeden autorski model, ypsilon, a od roku 2016 b dzie on sprzedawany tylko w jednym kraju, we Włoszech.

Pierwsza generacja delty pojawiła si w 1979 roku i miała wiele elementów wspólnych z fiatem ritmo. Mocno odstawała od segmentu premium, okazała si co najwy ej bardzo udanym i ładnym samochodem kompaktowym, włoskim odpowiednikiem volkswagena golfa czy opła kadetta. Do czasu. W 1982 roku

Lancia delta integrale

zamontowano silnik z turbodoładowaniem i wymyślono, by spróbować się na trasach Rajdowych Mistrzostw świata.

W drugiej połowie lat osiemdziesiątych zgrabny kompakt z napędem na cztery koła nie miał sobie równych, wygrał czterdzieści siedem eliminacji, sześć razy z rzędu uzyskał mistrzostwo świata w kategorii producentów, kierowcy zdobyli nim cztery tytuły mistrzowskie. Ogromny marketingowy potencjał został przez włoską firmę wykorzystany genialnie - przestano aspirować do grupy aut luksusowych, a do sprzedaży trafiły samochody ze stałym napędem na cztery koła i bardzo mocnym silnikiem pod maską. Nawet najtańsza wersja dwulitrowego motoru, o mocy stu sześćdziesięciu trzech koni, dostarczała ogromnych emocji na drodze, zwłaszcza o nieonej lub z luźną nawierzchnią. Auto rozpędzało się do setki w 7,8 sekundy, ale już o miazgę integrala, mocniejsza o niecałe dwadzieścia koni, potrzebowała na to zaledwie 6,6 sekundy, a produkowane od 1989 roku wersje 16V oraz Evo1 i Evo2 były o kolejną sekundę szybsze - i to one są dziś najbardziej po dane.

Znalezienie ładnego egzemplarza, nawet w Polsce, nie powinno stanowić wielkiego problemu, jednak trzeba się przygotować na spory wydatek, minimum trzydzieści tysięcy złotych, a na wersję Evo mie przygotowane przynajmniej czterdzieści tysięcy. Niby dużo, ale i tak nawet dwa razy taniej niż we Francji lub we Włoszech.

Lancia delta integrale jest moim absolutnie ulubionym samochodem, numerem jeden na długiej liście aut, które muszę, przędź czy pó - niej, stanąć w moim garażu. Jest nie tylko piękna, w dodatku w nieoczywisty sposób, ale też wspaniale szybka, zrywna, a dzięki napędowi na cztery koła trzyma się drogi jak zaczarowana. Wiem to wszystko,

bo wszyscy wiedzą, jednak do niedawna nie miałem okazji samemu sprawdzić tych wszystkich zalet. Unikałem konfrontacji, trochę się obawiałem, czy nie przeżyję rozczarowania. Chciałem sobie zostawić tę przyjemność na moment, gdy będę gotowy do kupna - znajdź idealny egzemplarz, sprawdź jego stan techniczny, dokładnie obejrzyj pod maską, upewnij się, czy nie zaatakowała go korozja. Jazda testowa stanie się wisienką na torcie, spełnieniem marzenia, które towarzyszy mi od kilkunastu lat, i na którego realizację cięgle brakuje, a to czasu, a to pieniędzy, a to miejsca w garażu. Ale do czekania. To będzie mój kolejny, duży zakup.

Ostatni, finałowy odcinek drugiej serii programu Wyprawa po cztery kółka kręcili my we Włoszech. Nasze zadanie było bardzo proste - musieliśmy kupić i sprzedać z zyskiem vespa, lancia delta integrale, a zarobione w trakcie siedmiu odcinków pieniądze przeznaczyli my na ferrari 348, które zresztą trafiło potem do Discovery Chanel. Przeznaczono je na główną nagrodę w konkursie organizowanym dla widzów i fanów programu.

Plan wyglądał tak, że lancia kupimy we Francji, bo tam są nieco tańsze, a wybór większy, a następnie przewieziemy ją do Włoch i tam sprzedamy. Przez Internet wybraliśmy kilka egzemplarzy i zleciliśmy im ich przegląd. Jednak najpierw, na Autodromo di Modena, prywatnym torze wyścigowym, wzięli my udział w niewielkim zlocie właścicieli delty integrale. Aut przyjechało zaledwie kilkanaście, ale były to wyłącznie wyjątkowo zadbane lub najbardziej podrasowane egzemplarze, w tym jeden w specyfikacji rajdowej - biały, z charakterystycznym malowaniem Martini, w czerwone i niebieskie pasy, i pustym wydechem. Ilekroć zjeżdżał do boksu, na dźwięk silnika podskakiwali my jak małe dzieci.

Nasz egzemplarz, z 1993 roku, a więc z końca produkcji, czekał w Menton, małym francuskim miasteczku tu przy granicy z Włochami. Ekipa była tam od samego rana, ja miałem kilka logistycznych

i organizacyjnych problemów do rozwiania, więc pojawiłem się dopiero w porze obiadowej, gdy scena zakupu została już nakręcona.

-Jacek, to jest wspaniały, wspaniały samochód, musisz się nim przejechać — usłyszałem od Mike'a Brewera.

Razem podeszliśmy do czerwonej delty - do tej pory widziałem ten samochód jedynie na zdjęciach. Sprawdzenie stanu technicznego zlecieliśmy kilka tygodni wcześniej specjalistom we Francji, mi dziękując innymi szefowi klubu miłośników Lancii delty. Auto miało być idealne — kosztowało w końcu ponad dwadzieścia tysięcy euro — jednak już na pierwszy rzut oka zauważyłem, że szczegółowy raport, który dostaliśmy, nieco różnił się z rzeczywistością. Lancia z najdroższej i najbardziej po danej serii evo2 jako fabrycznie nowa trafiła do Japonii. Przebieg - siedemdziesiąt cztery tysiące kilometrów — budził pewne wątpliwości, chociaż w kabinie — to taki japoński zwyczaj — zostały jeszcze w wielu miejscach, głównie na podłodze, w bagażniku i na bocznych drzwiach, oryginalne fabryczne folie.

313

To, co mnie zaniepokoiło, to lakier. Okazało się, że kilka lat wcześniej, gdy auto sprowadzono do Francji, cały samochód został pomalowany, czy raczej odwieziony. Na pierwszy rzut oka wyglądało ładnie, ale jeśli ktoś wiedział, gdzie patrzeć, szybko zauważył niedoskonałości, na przykład kawałek zamalowanej uszczelki albo przekajcy przez rdzy przykryty farbami.

- To chyba nie jest dokładnie to, za co zapłaciliście, prawda Mike ?

- Ale on tylko wzruszył ramionami.

- Chrzanić to, co możemy zrobić. Przejechać kawałek, jest naprawdę niezła.

Wsiadłem za kierownicę i uruchomiłem silnik. Wystartował natchemiasz z miłym, basowym dudnieniem z wydechu i jeszcze przyjemniejszym, metalicznym hałasem pracujących pod maską podzespołów, porównywalnym jedynie z pracą zimnego silnika mitsubishi lancer evo w specyfikacji rajdowej. Ustawiłem fotel i lusterka, na sucho

przetrenowałem pracę d wigni spręż gła, hamulców, reakcją na dodanie gazu i precyzyj skrzyni biegów. Chyba u mnie chałem si coraz szerzej, bo na twarzy mojego brytyjskiego przyjaciela zauwa yłem min , któr mo na było rozszyfrowa w jeden tylko sposób: a nie mówilem?

Konfrontacja trwaj cego od kilkunastu lat marzenia z rzeczywisto- ci okazała si spełnieniem pi knych snów. Auto było tak cudowne, jak przypuszczałem — twarde wspomaganie, ogromna moc, metaliczny d wi k podzespołów i fenomenalne przyspieszenie — a dzi ki stałemu nap dowi na cztery niewyobra alny zapas przyczepno ci w ka dej praktycznie sytuacji.

Tak oto znalazłem si w motoryzacyjnym niebie, nigdy wcze niej nie je dziłem samochodem tak genialnym, tak dopracowanym i tak cudownie zespalaj cym si z kierowc , tak szybko odczytuj cym jego intencje. Brzmi to jak metafizyka, ale po raz pierwszy poczułem to, co tak cz sto mo na przeczyta w prasie motoryzacyjnej dla nastolatków — e razem z samochodem stanowimy jedno , e został on dla mnie stworzony i dopasowany jak najlepszy garnitur.

Wróciłem po kilkunastu minutach. Z auta wysiadłem z lekkimi zawrotami głowy od emocji i nadmiaru endorfin, wra enia okazały si fenomenalne. Na moje pytanie, czy mog j odkupi , Mik tylko u miechn ł si szeroko.

— Mówilem ci, e jest niezła. Kupimy sobie po takiej, znajdziesz nam co u siebie?

Lancia delta integrable powinna by zwie czeniem ka dej motoryza- cyjnej kolekcji. Nadaje si do codziennej jazdy, dostarcza niesamowi- tych emocji i - wbrew pozorom — nie kosztuje zbyt du o.

Po powrocie do hotelu zacz li my szuka interesuj cych egzem- plarzy, bez problemu namierzyli my w Polsce dwa, w tym jedno evo. Ceny, w porównaniu z Włochami czy Francj , bardzo atrakcyjne, auto po skrupulatnym kompleksowym remoncie wyceniono na nieco po- nad dziesi tysi cy euro.

Jeste my ju umówieni - pod koniec roku, gdy Mik b dzie miał przerw w realizacji programu, przyleci i ruszymy na poszukiwania. On chce evo, bo jest mocniejsza, mnie zale y na tym, by auto było biale - chodzi mi po głowie replika rajdówki z lat osiemdziesi tych.

Szukaj • • • • • • • •

Oryginalnej lancii delty integrale z nap dem na cztery koła. Najbar-dziej po dane, ale te najdro sze, s samochody z ko ca produkcji.

Unikaj • • • • • • • •

Popsuty silnik mo na naprawi , skrzyni wymieni , przetarte drzwi pomalowa , w przypadku takiego auta wszystko zale y wyl cznie od ceny, jednak egzemplarzy z zaawansowan korozj lub naprawianych po powa nym wypadku, ze wzgl du na pogorszone parametry jezdne kupowa nie warto.

PEUGEOT 205 GTI

Bo to najlepsze usportowione auto lat
osiemdziesi tych

Sukces debiutu tego w 1983 roku peugeota 205 zaskoczył producenta, który przez długie lata ze wszystkich sił starał się odgrywać rolę francuskiego odpowiednika Mercedesa i koncentrował się na autach droższych i luksusowych.

Nowy model był przede wszystkim przepięknie zaprojektowany. Jego proporcjonalna sylwetka może się podobać także dziś, a oprócz tego okazał się dokładnie tym, czego oczekiwali klienci - niewielkim, praktycznym, bezawaryjnym i prostym w obsłudze samochodem.

Od chwili premiery oferowano cztery odmiany benzynowe o mocy od pięćdziesięciu czterech do osiemdziesięciu koni, oraz bardzo oszczędny motor wysokoprężny 1,8 o mocy sześćdziesięciu koni. Gdy w 1984 roku pojawił się pomysł, by auto wypróbować na rajdowych trasach, skierowano do niskoseryjnej, wymaganej przy homologacji produkcji model 205 turbo 16 o mocy dwustu koni. Auto należało do bardzo popularnej

rajdowej klasy B, w przeciwieństwie do standardowych odmian nie miało zbyt wiele wspólnego. Napęd trafiał na cztery koła, a silnik umieszczono centralnie - można było do niego dostać dzięki charakterystycznej, tylnej klapie, unoszącej się wraz ze sportowym dachem. Rajdówek wyprodukowano dwie, tyle ile było konieczne do uzyskania homologacji, ale, idąc za ciosem, zaoferowano coś dla zwykłych miertelników, czyli model GTI z silnikiem 1,6 o mocy stu pięćdziesięciu koni.

Jego popularność wynika nie tylko ze spektakularnych sukcesów odmiany turbo 16 na trasach Rajdowych Mistrzostw świata, czy dwukrotnego zwycięstwa, w 1987 i 1988 roku, w rajdzie Pary-Dakar, ale przede wszystkim z faktu, że było to naprawdę doskonałe sportowe auto dostępne za niewielkie pieniądze. Peugeot 205 GTI stał się jeszcze popularniejszy, gdy do sprzedaży trafiły mocniejsze wersje z silnikiem 1,9 o mocy stu dwudziestu lub stu trzydziestu koni. O klasie konstrukcji niech świadczy fakt, że przy silniku 1,6 rozpędza się do setki w 8,6 sekundy, a model z motorem 1,9 potrzebuje na to zaledwie 7,6 sekundy. By osiągnąć podobny wynik, bezpodstępnie następcą, peugeot 206, potrzebował dwulitrowego silnika o mocy stu siedemdziesięciu siedmiu koni.

317

Ceny zwykłych wersji zaczynają się od dziewięciuset złotych - złotówka za kilogram - ale za GTI trzeba dać nieco więcej. Egzemplarze, którym blisko do perfekcji, wyceniane są na dziesięć tysięcy złotych, a takie wymagają ingerencji blacharza lub lakiernika, zaniebane, kosztują trzy, cztery razy mniej.

Na przykład wyrobienia sobie własnej opinii na temat peugeota 205 GTI musiałem, niestety, do dłużej czekać. W latach dziewięćdziesiątych interesowały mnie jedynie o miocylindrowe auta amerykańskie

i dwunastocylindrowe jaguary, co kosztowało mnie majątek i pewnie nie leżało nadzarcznie na zdrowie, więc na takiego malucha, w dodatku francuskiego i do starego, nie zwracałem uwagi.

Pierwsza okazja do przejeżdżania nadarzyła się dopiero w 2007 roku, kiedy to idealnie zachowany egzemplarz z końca produkcji w najmocniejszej wersji pojawił się pod radiem redakcji. Przyjechał nim młody człowiek załatwiający coś w dziale reklamy, pod jego nieobecność dokładnie obejrzałem samochód — czarny, na białych kołach. 205 to auto niewielkie, ma zaledwie trzy metry i siedemdziesiąt centymetrów, ale przy tym szalenie zgrabne i proporcjonalne, zwłaszcza w wersji trzydrzwiowej. Jest też, co rzadkie w dzisiejszych czasach, bardzo subtelnie i elegancko ozdobione. Czerwona listwa biegnie dookoła pojazdu, na tylnym słupku, z lewej i prawej strony, są dwa przetłoczenia, w których ukryto sporych rozmiarów załepki — na pierwszej dane o pojemności, na drugiej nazwa wersji. W przednim zderzaku zamontowano jeszcze dwa duże reflektory przeciwmgielne, ale z tyłu, zamiast podwójnego, grubego i pochromowanego wydechu, była zwykła, czysta rura — adnej ostentacji, sama elegancja.

318

Samochód wzbudził we mnie ogromny sentyment, choć nigdy takiego nie miałem, a nawet nie oglądałem tak dokładnie. Właściciel zastał mnie przyklejonego do szyby, choć nie otworzył drzwi i opowiedział historię swojego auta, a ja podziwiałem fantastyczne wnętrza. Niby zaprojektowane w latach osiemdziesiątych, ale — podobnie jak sylwetka — zgrabne, wspaniale przeszklone i doskonale rozplanowane. Tylko trzy szczegóły zdradzały, że jest to specjalna wersja: kubełkowe fotele, czerwony dywan i logo GTI na kierownicy, w miejscu, w którym we współczesnych samochodach zamontowana jest poduszka powietrzna.

Miałem szczęście — pan Piotr, właściciel peugeotów — okazał się moim wiernym słuchaczem, więc po chwili wręczył mi kluczyki i dokumenty. Przejechałem kilka kilometrów i zrozumiałem, że

czym polega fenomen tego auta. Niewielka masa, mocny, przyjemnie brzmiący silnik z radością wkręcający się na obroty i doskonale ustawione zawieszenie, do tego czuły układ kierowniczy i pozbawiony jakiegokolwiek zadęcia charakter. Pienię podzi kowałem za przejazdami i obiecałem sobie dwie rzeczy. Przede wszystkim, nie długo ustawię w garażu peugeota 205 GTI, ale poza tym przypominam sobie, skąd ja tak dobrze znam ten samochód, czemu wzbudza we mnie taki sentyment. Na razie udało mi się zrealizować tylko to drugie postanowienie.

Auto nie jest drogie, znalezienie w miarę ładnego egzemplarza za sześć tysięcy złotych nie stanowi wielkiego problemu, za dziesięć tysięcy kupimy je dla siebie idealnie. Tyle że jeździć (i kieszować) zajmującymi projekty, takie jak Porsche 911, Maserati czy luksusowe BMW 7, to na ten drobny, wydawałoby się, wydatek, cięgle brakuje pieniędzy. Gdybym był młodszy, to zamiast tych wszystkich wysysających ostatni grosz z portfela wynalazków kupiłbym jeden, porządny egzemplarz peugeota 205 GTI, który dostałby u mnie dożywocie i z którego, choćby z powodu niskich kosztów eksploatacji, człoby korzystał. Cięgle gadam o tym aucie, że takie wspaniałe, i cięgle brakuje mi albo szkoda na nie pieniędzy — co nie znaczy, że nie rozglądam się za okazją.

Kilka miesięcy temu w ogłoszeniach pojawił się srebrny peugeot 205 GTI z instalacją gazową, stał do blisko, był tani, kosztował poniżej czterech tysięcy złotych, więc szybko pojechałem go obejrzeć. Niestety, nie nadawał się do niczego — krzywy, po poważnym wypadku i niechlujnej naprawie, niedźża i rozpacz. Ale chwilę później, na „znanym portalu aukcyjnym”, zobaczyłem dokładnie to, czego szukałem: auto z 1989 roku przyjechało do Polski na lawecie, miało idealnie zadbane wnętrze, wyglądało niemal jak nowe, niewielki przebieg, było w pełni sprawne mechanicznie i w dodatku w stu procentach kompletne i oryginalne — nie brakowało niczego, najdrobniejszej załączki

czy naklejki. Pojawiły si jednak trzy problemy. Po pierwsze, samochód przez wiele lat stał opuszczony, wi c wszystko nale ało bardzo dokładnie przejrze . Po drugie, cho nie byt w adnym miejscu zardzewiały, to jednak z zewn trz, gdzieniegdzie, porósł go troch mech, wi c lakier nadawał si do od wie enia. Trzeci problem to brak dokumentów umo liwiających legaln rejestracj w naszym kraju, o ólte tablice mogłem wyst pi dopiero za rok.

Cena? Tysi c złotych. Przystudiowałem dokładnie ofert i a podskoczyłem z podekscytowania — przegl d zrobi sam, o lakier te jestem w stanie zadba , a z rejestracj poczekać do 2014 roku i za grosze kupi auto, o którym od tylu lat marz .

320 Sprawdziłem lokalizacj , okazało si , e peugeot stoi spory kawał drogi od Warszawy, w małej miejscowoci przy granicy z Niemcami.

1 Wtedy dopadły mnie w tpliwo ci: koszt transportu spory, w dodatku auto jest bez papierów, legalnie b d si mógł nim przejecha dopiero za rok, oczywi cie, pod warunkiem e uda si go zarejestrowa .

Siedziałem przy komputerze, ogl dałem zdj cia, nie mogłem podj decyzji, i wtedy wkroczyła ona:
— Ile czasu szukasz takiego auta, ile razy o nim słyszałam? Po prostu go kup, zapła przelewem, niech stoi i czeka na moment, w którym b dziesz miał czas, eby go przywie .

Klikn ła „kup teraz” i wtedy wyskoczył komunikat, e aukcja jest zako czona — kto nas uprzedził...

Ogromnie ałowałem, ci gle zreszt szukam podobnej okazji i wiem, e pr dziej czy pó niej ten samochód b dzie mój. Przy okazji, robi c ostatnio porz dki na strychu, u wiadomiłem sobie, sk d we mnie tyle sentymentu do peugeota 205. Identyczne auto w wersji Tl6, z podnoszonym dachem, było jednym z moich pierwszych resoraków, mam je zreszt do dzi , tyle e przez ostatnie trzydzie ci lat le ało w kartonowym pudełku, ale od niedawna — stoi na biurku.

Szukaj • • • • • • • •

Ładnych 205 GTI jest na rynku coraz mniej, ale te w idealnym stanie technicznym nadal są stosunkowo tanie, nie kosztują więcej niż dziesięć tysięcy złotych. Zaniedbane blacharsko czy lakierniczo sztuki bywają o ponad połowę tańsze, nadają się do jazdy, jednak jeśli uwzględnimy doprowadzenie auta do satysfakcjonującego stanu i ewentualne uzupełnienie braków, to może się okazać, że bardziej opłacalny będzie zakup dobrego egzemplarza.

Unikaj • • # • • • • #

Peugeot 205 jest bardzo wdzicznym i tanim w rekonstrukcji autem, choć ci nie są drogie, jednak bardzo łatwo przekroczyć granicę opłacalności, zwłaszcza jeśli kupimy samochód, który jest niekompletny. Warto zwrócić uwagę na detale, czerwony dywan, oryginalne fotele i emblematy, jeśli są zniszczone, należy pamiętać, że trudno je znaleźć i trzeba za nie sporo zapłacić. Zdezelowane trupy z żarnią tym silnikiem, skrzyni biegów lub sprzęgłem, w kiepskim stanie blacharskim można oczywiście uratować, ale nie ma to sensu, lepiej przeznaczyć je na części.

VOLKSWAGEN TRANSPORTER T3

aby sprawdzić, jak fajnie jeździ się
najwolniejszym samochodem świata

322

Kariera transportera rozpoczęła się rok po zakończeniu drugiej wojny światowej, gdy w ciwo odgruzowanej fabryce Volkswagena w Wolfsburgu odwiedził Ben Pon, holenderski przedstawiciel marki - to właśnie on, jako pierwszy, przedstawił główne założenia techniczne i dostarczył szkice swojego pomysłu, by w oparciu o to co jest - czyli podzespoły garbusa, zbudować to, czego bardzo brakuje - redniej wielko ci, tanie auto dostawcze.

Produkcja ruszyła w roku 1950, auto nazwano „typ 2” („typem 1” był garbus), a kolejne generacje miały jeszcze prostsze oznaczenia. Model drugiej generacji, montowany do 1979 roku, był oznaczany jako T2, a kolejny to T3. Produkowano go do 1992 roku, w ogromnej liczbie przeró nych wersji.

Klienci mogli dopasować auto do swoich potrzeb, przebiegając w odmianach osobowych, kampingowych, zabudowanych lub otwartych, z pojedynczą lub podwójną kabiną, najpopularniejsze były jednak zwykle blaszaki, z czarnym lub pełnym przeszkleniem.

Jeszcze w latach dziewięćdziesiątych transporterów T3 jeździło po europejskich drogach mnóstwo, dziś jest ich nieco mniej, ale nadal się pojawiają. Korzystaj z nich nie tylko ekipy budowlane i remontowe, właścicielami bywają też miłośnicy marki, którzy używają tych aut na co dzień. Ceny zależą przede wszystkim od stanu technicznego - najtańsze jeżdżą i niewymagają pilnego remontu furgony lub egzemplarze z podwójną kabiną kosztują od dwóch do trzech tysięcy złotych i ciężej można je spotkać na drodze, w materiałach lub ekipach na budowie, albo jabłkach czy ziemniakach na targowisku. Ale są też wersje, w których można spać, jeść, gotować, i które w dodatku, ze względu na napęd na cztery koła, sprawdzają się również w trudnych warunkach. To drugi koniec skali i wydatek rzędu piętnastu tysięcy złotych.

323

To pewnie jaka choroba, może przekleństwo — ilekroć coś się w moim życiu zmienia, musi temu towarzyszyć okolicznościowy samochód. Tak było, gdy przygarnęłam psa, gdy pojawił się drugi, gdy przeprowadziliśmy się na wieś, czy wreszcie kiedy rozpoczęłam budowę domu. Tyle że do tego ostatniego wydarzenia nie miałem czasu się przygotować — skorzystaliśmy z okazji, kupiliśmy rozpoczętą inwestycję, wystając zaledwie półtora metra nad ziemię, którą trzeba było dokończyć, a zatem, między innymi, przywieźć mnóstwo materiałów budowlanych, piachu, węgla i cementu, do tego metry sztywne styropianu i betonowe słupki oraz przysłać ogrodzenie.

Niewykluczone, że pomysł kupna specjalnego samochodu transportowego pojawił się już wtedy, kiedy wraz z nim po raz pierwszy oglądaliśmy go potwornie za to posiadanie, a najpóźniej w chwili, gdy po trzech dniach podpisaliśmy umowę u notariusza. Na zakup domu zdecydowałem się w pół godziny, ale odpowiedniego auta szukałem prawie dwa miesiące.

Nie mam prawa jazdy na ciężarówki, więc w grę wchodziły samochody dostawcze o masie do trzech i pół tony. Najchętniej widziałbym się w volkswagenie transporterze T5, rok wcześniej miałem takiego multivana i był wspaniały, mało palił i nigdy się nie popsuł. Teraz jednak przydałaby się skrzynia z podwójną kabiną, tak zwana doka (od Doppelkabine), a najlepiej długa paka z krótką, trzyosobową kabiną. Budżet? Najchętniej dwa, góra trzy i pół tysiąca złotych. A więc odpada wszystko, co wyprodukowano po 2000 roku, zostają przereklamowane fordys transity, fiaty ducato i zajęte one na amen volkswageny T4. Właśnie od nich zacząłem, jednak po obejrzeniu trzech z podwójną kabiną dałem sobie spokój. Miały kilkaset tysięcy przebiegu i zniszczone absolutnie wszystko, co tylko można zniszczyć. Były tanie, ale co z tego? Były w miarę bezpiecznie je eksploatować, wymagały sporej inwestycji. W kabinie wychodziła rdza, z kabiną dego kapłał olej, kabiną dy kopcił, a biegi wyskakiwały. Nie wiem, jakim cudem wszystkie miały wamy przegląd techniczny, diagnosta napraw sporo ryzykował. Fiaty ducato czy francuskie odpowiedniki, peugeot boxer i citroen jumper, prezentowały się nieco lepiej i były trochę w lepszym, jednak lista problemów wyglądała podobnie.

Najgorszymi gratami okazały się fordys transity. Wypatrzyłem naprawiony niezłego z 1999 roku, za trzy i pół tysiąca złotych, z podwójną kabiną, najdłuższymi ramami, na bliźniakach z tyłu i ze sporą skrzynią ładunkową o długości trzech i pół metra. Silnik pracował podobno bez jakichkolwiek zastrzeżeń i wycieków, jedynym problemem była

korozja, doły drzwi i błotników. Tak przynajmniej wynikało ze zdj . Na szcz cie spó niłem si z telefonem, auto stoj ce w Szczecinie zmieniło wła ciciela błyskawicznie.

Tego samego tygodnia obejrzałem jeszcze dwa podobne, tyle e znacznie bli ej. Pierwszy miał r czny podnośnik HDS na pace, co bardzo mi si spodobało, jednak auto było ju ze dwa razy naprawiane blacharsko, na pewno nie przez blacharza, co najwy ej kowala. Tam gdzie brakowało nadwozia, czyli prawie wsz dzie, wstawione były mało estetycznie wyprofilowane kawałki blachy, nawet nie przyspawanej, tylko przyklejonej, chyba na farb olejn , i dokr conej tam gdzie si dało blachowkr tami. Przednie błotniki były w jednej dziesi tej obgryzione przez rdz , ale silnik faktycznie suchy i pracował ładnie. Zaproponowałem trzy tysi ce złotych, sprzedaj cy oczekiwał pi ciu, nie dogadali my si , czego nie łołem nawet przez moment.

Tego samego dnia, tyle e bardzo pó nym wieczorem byłem jeszcze z Kielcami. Transit wygl dał na zdj ciach o niebo lepiej, miał by 325 w doskonałym stanie technicznym, z naprawion blach , tyle e nie miał przegł du. Auto słu yło w du ym gospodarstwie rolnym i nie pojawiało si na drogach publicznych. Cena trzy tysi ce dwie cie złotych do negocjacji, prawdopodobnie za dwa tysi ce bym nim wrócił. Wn - trze, w porównaniu z autami brygad budowlanych, było naprawd za dbane, ale silnik zalany olejem, a rama z lewej strony zgniła, niestety w miejscu, w którym zamontowana była belka trzymaj ca silnik. Nawet je li kto podj lby si naprawy, byłaby trudna, skomplikowana i pewnie droga. Zrezygnowałem.

Wtedy przypominałem sobie Pawła poznanego kilka lat wczynie, który przyszedł do nas z radia Zet. Był serwisantem, przygotowywał i czytał na antenie informacje, a poza tym fascynowały go samochody. Je dził jakim starym saabem, a na weekendowe wycieczki z rodzin miał volkswagena T3 w turystycznej wersji, albo

multivana, albo caravelle. Opowiadał o tym aucie bardzo czsto, zarówno on jak i jego dzieciaki, uwielbiali ten samochód. Nie za bardzo rozumiałem tę fascynację, zwłaszcza jego główny zalet miał być silnik Diesla z turbiną o mocy bodaj siedemdziesiąt koni. Na pytanie o czas potrzebny na rozpędzenie się do setki Paweł odpowiadał wyjątkowo cicho i s'miechem. Obiecał dać mi się przejechać, ale jako nigdy nie było okazji.

Lekko zwariowana na punkcie transportera w wersji T3 była też Agnieszka, pracująca przez długie lata w Agorze. To ona wymyśliła, a potem prowadziła Motodzienniki, stworzyła portal moto.pl i dbała o jego wysoki poziom. Na co dzień jeździła renault kangoo, co pewnie nie wiadomo by o niej najlepiej, gdyby nie była to bardzo rzadko spotykana wersja kangoo pampa, a nie wersja z napędem na cztery koła.

— Kilka psów, mieszkam pod miastem - wyjechała - ale mam też Helmuta.

Okazało się, że to wcale nie volkswagen T3 magnum - nic mi to resztą nie mówiło. Obejrzałem go kiedyś bardzo dokładnie w naszym garażu podziemnym - choć wyprodukowany pod koniec lat osiemdziesiątych, wciąż był w doskonałym stanie. Zero rdzy, piękny lakier i naprawdę ciekawie zaaranżowane wnętrza. Magnum to wariacja na temat multivana, wersja osobowa, ale mimo to ci transportowe również były spore - któregoś dnia zauważyłem w garażu, pomiędzy fotelami, skuter, star i lambrett.

Zmieniłem kryteria, zamiast aut wyprodukowanych po 1992 roku, szukałem tych sprzed 1991 - a było ich całkiem sporo, kilkanaście z podwójną kabiną, kilka z pojedynczą i długą na trzy metry skrzynią. Taka najbardziej by się przydała, zwłaszcza że planowałem zamontować mały podnośnik z wysięgnikiem.

Ceny wystawionych do sprzedania sztuk okazały się zaskakująco niskie - za sześć tysięcy można było kupić samochód niemal w idealnym

stanie, a sprawne, je d ce i zarejestrowane, zaczynały si od dwóch i pół tyśi ca. Egzemplarz, który najbardziej mnie zainteresował - pomara czowy i wyj tkowo zdrowy, jak na zaawansowany wiek dwudziestu o miu lat, stał niedaleko Hawy, czyli w odległo ci jaki dwustu pi - dziesi ciu kilometrów, miał tak e dodatkow zalet w postaci plandeki - wa na sprawa przy transporcie styropianu.

Wskoczyli my z Michałem, stałym towarzyszem takich podró y, do niedawna pracownikiem działu PR w Ferrari, do testowej kii i trzy godziny pó niej byli my na miejscu. Auto okazało si zgodne z opisem, rdzy w zasadzie wcale, jakie drobne odpryski, silnik suchy, akumulator nowy, opony bardzo ładne, do tego wie y przegl d i opłacone na rok OC. Wymiany, i to te nie od razu, wymagały jedynie wykonane ze sklejki burty i podłoga na skrzyni ładunkowej.

Przejechałem si kawalek - było to zaskakuj co przyjemne, cho pozbawiony doładowania silnik Diesla o pojemno ci 1,6 litra i mocy, na oko, pi dziesi ciu koni, sprawiał e auto nabierało pr dko ci, owszem, ale bardzo, bardzo powoli. Luzów w zawieszeniu i układzie kierowniczym brak, wn trze ładne, fotele całe, wszystko kompletne, jedynie problem to pozbawiona jakiegokolwiek precyzji d wignia zmiany biegów. Jednak sama skrzynia o czterech przeło eniach była sprawna, biegi nie wypadaly.

Zapłaciłem trzy tyśi ce złotych, poprosiłem przyjaciela, by nie marnował czasu i ruszył przodem. Z transporterem polubili my si błyskawicznie — auto stare, ale bardzo wygodne, a dzi ki temu, e silnik zamontowano z tyłu, w kabinie było ciszej ni w prawie nowym renault master przerobionym na lawet , z którego ostatnio cz sto korzystałem.

Znalezienie pierwszego i drugiego biegu zajmowało, niestety, dłu - sz chwil , wprawy nabrałem dopiero po godzinie. Zamiast przebija si do szybszej trasy, krajowej siódemki, wybrałem drog na skróty. Na

jednym z odcinków było trochę z górki i udało mi się osiągnąć osiemdziesiąt osiem kilometrów na godzinę, ale na każdym wzniesieniu praktycznie spadała do sześćdziesięciu. Jechałem blisko pięć godzin, godzinę dłużej niż Michał, który w nowej kii sportage miał prawie dwieście kilometrów na godzinę. Dotarłem jednak bez przygód, choć zmęczony, po drodze pojawił się problem z poluzowanym paskiem alternatora i ciśnieciem oleju, na wolnych obrotach zapalała się kontrolka.

Usunięcie wszystkich problemów i doprowadzenie auta do stanu technicznego, który nie budzi większych zastrzeżeń, kosztowało w specjalistycznych warsztacie, wypełnionym po brzegi starymi volkswagenami T3 mniej niż trzysta złotych. Auto zapala, skręca i hamuje, jeździ bezproblemowo, gdy ktoś czy pomaga przy budowie, zostanie wypięskowane, pomalowane, dostanie też nowszy, mocniejszy silnik i skrzynię biegów o pięciu przełożeniach, a najbliższej zimy zrobi nowe burty i podłogę na skrzyni ładunkowej. Nawet jeżeli transporter nie zostanie w rodzinie na dłuższą metę, to za rok, dwa lub trzy lata odzyskam kańdłwoń w niego złotych — na przewozie materiałów na budowę już w ciągu pierwszego miesiąca zaoszczędziłem przynajmniej tysiąc złotych.

328

Szukaj • • • • • • • • • %

Auta bez zaawansowanej korozji, ze sprawną skrzynią biegów i takim silnikiem.

Unikaj • • • • • • • • •

Sporo jest aut, w których niedomaga skrzynia, wyskakuje drugi lub trzeci bieg. Nie da się tak jeździć, a oryginalna, sprawna, czterobiegowa

skrzynia kosztuje nawet tysi c pi set złotych i coraz o ni trudniej, tak samo jak o dobrego mechanika, który znalazby si na tej do archaicznej, cho bardzo prostej konstrukcji. Zakup volkswagena T3 b dzie wi c uzasadniony tylko wtedy, je li mamy kogo takiego w okolicy i znajdziemy auto, które nie jest zardzewiałe, zapala, nie kopci i nie zgrzyta przy zmianie biegów.

MASERATI SPYDER

Bo to najta szy sposób na wej cie do elitarnego klubu posiadaczy włoskich supersamochodów

330

Maserati 3200 GT, zaprezentowane wiatu pod koniec lat dzie- wi dziesi tych, sprawiło, e o włoskiej marce znów stało si gło no. Przepi kne, niskie i pozbawione ostentacji dwu- drzwiowe nadwozie kusiło nienachaln elegancj . Auto było za- projektowane przepi knie, a pod dług mask pracował o mio- cylindrowy silnik o pojemno ci 3,2 litra, dzi ki podwójnemu doładowaniu generuj cy trzysta siedemdziesi t pi koni. Na osi gni cie pr dko ci stu kilometrów na godzin potrzebował zaledwie pi ciu sekund.

Kilka lat pó niej, w 2001 roku, zademonstrowano nowszg model, równie pi kny, cho ju bez charakterystycznych, przy- pominaj cych bumerang wiateł z tyłu. Dost pny był w dwóch wersjach, jako dwudrzwiowe coupe lub spyder, okre lany te roadsterem lub po prostu kabrioletem. Auto, oznaczone na rynku jako maserati 4200 GT, miało ju zupełnie inny, o miocylindrowy

silnik, wspólna konstrukcja Maserati i Ferrari, o pojemności 4,2 litra i mocy trzystu dziewięćdziesięciu koni. Tym razem nie było wsparcia w postaci doładowania, co zresztą pozytywnie wpłynęło na konstrukcję.

Auto produkowano do 2007 roku i oferowano albo manualną skrzynię, sześć stopniów, albo zautomatyzowaną, o identycznej liczbie przełożeń. Ogromny silnik zamontowano z przodu, sprężadło bliżej rodka, a skrzynię z tyłu, co zaowocowało bardzo korzystnym rozłożeniem masy i znacząco polepszyło właściwości jezdne. Model 4200 cieszył się sporym zainteresowaniem klientów i dobrą opinią - w odróżnieniu od wcześniejszych samochodów tej marki sprawiał o wiele mniej problemów technicznych. Jeśli jednak takowe się pojawiły, to dla Ciebie było je zdiagnozować.

Dziś Maserati 4200 to sposób, by dołączyć do elitarnego klubu właścicieli najwyższej klasy włoskich samochodów, nie wydając przy tym majątku - jest pięć kilometrów silnika przysparza o dreszcze, a w razie awarii nie trzeba brać kredytu - możesz zamienić, zarówno nowych, jak i używanych, nie brakuje.

Dziś Maserati 4200 jest doskonałym przepustką do najwyższej klasy włoskich samochodów, jest pięć kilometrów silnika przysparza o dreszcze, a w razie awarii nie trzeba brać kredytu - możesz zamienić, zarówno nowych jak i używanych jest sporo, a ceny, w porównaniu z Ferrari czy Lamborghini, a nawet Porsche są bardzo przystępne, raczej na poziomie BMW lub Mercedesa, czasem nawet Volkswagena.

Nieżył egzemplarz 4200 GT kupimy już za sześćdziesiąt tysięcy złotych, jednak na ładnego spydera trzeba przeznaczyć minimum siedemdziesiąt tysięcy, bo to jednak doskonale wydane pieniądze.

Kilka lat temu, sam nie pami tam dlaczego, sprzedałem swoje uko-
chane porsche 911. Auto z przodu nie grzeszyło urod — był to mo-
del 996, a wi c ten z rozbitym jajkiem sadzonym zamiast reflektora,
ale z ka dej innej perspektywy wygl dało wspaniale, stało na czarnych
matowych felgach i miało ciemnobr zowy, wpadaj cy w czer lakier.
Przejechali my razem kilkadziesi t tysi cy kilometrów bez wi kszych
problemów czy awarii i prawdopodobnie nieco mniej to znudziło.
Zreszt była to najzwyczajniejsza carrera o mocy trzystu koni, z manualn
skrzyni biegów, szybka i skuteczna, jednak niekoniecznie a tak emo-
cjonuj ca, jakbym sobie yczył.

332

Postanowiłem by wierny marce i gdy tylko znalazłem ch tnego
na swój egzemplarz, zacz lem si rozgl da za kolejnym, tym razem
w nowszym nadwoziu, czyli produkowanym od 2004 roku modelem
997, albo starszym, ale z turbospr ark lub wyczynow odmian
GT3. Przez kilka miesi cy obejrzałem wszystkie wystawione do
sprzedania w Polsce samochody — kilkana cie sztuk, ł cznie z tymi
lekko uszkodzonymi, które z uwzgl dnieniem naprawy mie ciły si
w sporym, licz cym sto dwadzie cia tysi cy bud ecie. Nic nie nada-
wało si do jazdy. Te zarejestrowane, niby pi kne, okazywały si
w przeszło ci bardzo powa nie rozbite i kiepsko naprawione. Okazje,
czyli auta poobijane, równie miały za sob przynajmniej jedn po-
wa n kolizj , a samochodu po dwóch wypadkach kupowa nie za-
mierzałem. Czasem było te tak, e na zdj ciu wida było tylko prze-
tarty bok, błotnik drzwi i lamp , handlarz zapewniał przez telefon,
e to jedyne uszkodzenia, a na miejscu okazywało si , e cały przód
jest krzywy, magłownica połamana, a wanna бага nika, do której
mocowane jest zawieszenie, w jednym miejscu nawet naderwana od
reszty nadwozia.

Dałem sobie spokój i postanowiłem przeskoczy o szczebel wy ej,
poszuka auta, o którym wcz e nie miałem nawet marzy , czego

z najwyżej półki, jak ferrari lub maserati. Obejrzałem trzy modele 348, cudownej urody, jednak wymagające sporych inwestycji oraz dwie testarossy, okropne, krzywe i zlepione z jakichś przypadkowych części (jedna miała nieoryginalny zderzak, połączony z modelem 348, rozciętą po środku, poszerzoną i sklejoną, następnie dopasowaną do nadwozia). Tym nieco lepszym przejechałem się, niestety, zobaczyłem swoje odbicie w witrynie jakiegoś sklepu. Mam trzydzieści kilka lat, stać mnie na to, by sprawić sobie jakieś w miarę tanie ferrari i je regularnie tankować, ale wyglądam w tym samochodzie jak dupa wołowa. Nie ma jak młody, wypielęgnowany przystojniak, ani zapuszczony, ostentacyjnie wręcz zuchwały i beczelny Hank Moody z Californication, tylko jak ktoś, kto zupełnie do tej agresywnej, pięknej sylwetki włoskiego auta nie pasuje. Jak przedwczesny kryzys wieki średniego. Do ferrari trzeba być wymuskany, nosi jedwabne szaliki albo chociaż lniane koszule i fantazyjne marynarki, a ja potrzebowałem czegoś, do czego bym pasował w tym, w czym mi dobrze, czyli w szarej bluzie z kapturem.

333

Z szukania ferrari zdecydowanie zrezygnowałem, licząc na to, że może kiedyś... może jakiś inny model, o lamborghini mogłem zapomnieć — to jednak nie ten przedział cenowy, ale zwróciłem uwagę na maserati 4200. Zgrabne, ładne, pozbawione ostentacji, niedrogi, z pięknie brzmiącym silnikiem, sympatycznym wnętrzem, w dodatku za bardzo przyzwoite pieniądze — za sto dwadzieścia tysięcy można było kupić naprawdę ładny egzemplarz. Trafiał się też w wersji spyder, czyli z otwieranym dachem, niestety, najczęściej w błękitnym lub winowym kolorze, co zdecydowanie odpadło.

Znałem to auto dobrze, kilka miesięcy wcześniej przeczytałem znajomemu wieszakowi, a on zostawił mi maserati jako zastawę — lakier — nie inaczej — niebieski, a w kabinie jasnobrzoza skóra, pięknie wyprawiona i uszyta. Obsługa skrzyni F1 za pomocą łopatek przy

kierownicy sprawiała, a auto dziwnie ruszało, trochę jak smart czy citroen C2, wyposażone w ten fatalny, awaryjny system SensoDrive. Możliwe było jednak do tego przyzwyczajenie, tym bardziej a potem biegi zmieniało się faktycznie szybko. W dodatku silnik pracował wspaniale, nawet ładniej niż w oglądanym przez mnie ferrari. Jednak to, co w maserati spodobało mi się najbardziej, kryło się pod maską. Ogromny, wtłoczony niemal na siłę motor V8 wyglądał jak zacięta piła, mogłem się na niego gapić godzinami, co zresztą było dużo obojętniejsze niż jazda.

W aucie, które dostałem od znajomego, wycięta kontrolka „check engine”. Bałem się, że zaraz coś się urwie, odpadnie lub stanie w ogniu i będzie miał kłopot z odzyskaniem pieniędzy, a tego konkretnego egzemplarza naprawdę nie chciałem, zwłaszcza że wcześniej sporo się nasłuchiwałem o tym, jakie to kapryśne i awaryjne auta. Oddałem zastaw z uczuciem ulgi, ale też z lekkim niedosytem, więc gdy wyeliminowałem z listy zakupów zarówno porsche jak i ferrari, to maserati, byle tylko czarne, stało się kolejnym ewentualnym celem.

Przypomniałem sobie, że kilka tygodni czy miesięcy wcześniej trafiłem w ogłoszeniach na coś bardzo interesującego, spydera, zarejestrowanego, ale delikatnie uszkodzonego z tyłu i z przodu. Ogłoszenie, jak się okazało - było aktualne. Cena atrakcyjna — pięćdziesiąt tysięcy złotych, auto czarne. Zadzwoniłem i dowiedziałem się, że samochód zapala i jeździ, z przodu jeden reflektor ma urwane zaczepy, pognieciony jest grill, połamany zderzak, a z tyłu wgnieciony błotnik, trochę uszkodzony wydech i kłapa, rozbity zderzak i jedna lampa. Opis był wyczerpujący. Wnioskowo wyglądało na bardzo zadbane, co zresztą pokrywałoby się z deklarowanym przebiegiem - dziesięć tysięcy mil, czyli nieco ponad szesnaście tysięcy kilometrów - samochód sprowadzono ze Stanów.

- Czy zapala?

— Oczywiście cię, nawet biegi zmienia, mo na si kawalek przejecha , bo chłodnice s całe.

eby obejrze auto, musiałem pokona około czterystu kilometrów, ale postanowiłem zaryzykować . Na miejscu, w komisie, który odkupywał od firm ubezpieczeniowych uszkodzone auta, okazało si , e opis odpowiadał rzeczywistości ci, no, mo e z pewnymi wyjątkami. Zniszczenia karoserii faktycznie nie wyglądały zbyt poważnie, ale trzeba było wymienić jeszcze dwie felgi, ale, co najistotniejsze, silnika nie dało si uruchomić . Po podłączeniu akumulatora rozrusznik ani drgnął, na desce rozdzielczej wycięła si za to jaka dziwna, czerwona kontrolka, a na wyświetlaczu biegów jedynka. Po pocięgnięciu do siebie obu łopatek od skrzyni F1 nie dało si wrzucić luzu.

Właściciel placu, zdziwiony i przestraszony, zapewniał, e jeszcze trzy tygodnie temu auto normalnie zapalało, nie ma pojęcia, o co chodzi. Zaproponował dwie prawie nowe felgi gratis. Chłopie, pomylalem, tego maserati, z którym trzeba jechać lawet przynajmniej trzysta kilometrów do Berlina albo jeszcze dalej, do Warszawy, do specjalistycznego serwisu, szybko nie sprzedasz, a na pewno nie za pięćdziesiąt tysięcy. Podziękowałem i wróciłem do domu, a następnego dnia złożyłem ofertę — daj czterdzieści tysięcy gotówką , po auto mogą przyjechać choćby jutro. Z drugiej strony usłyszałem:

- Zgoda.

Faktycznie, już następnego dnia odebrałem rozbite i popuszone maserati spyder, za które zapłaciłem jedną trzecią wartości sprawnego samochodu. Koszt naprawy szacowałem na około pięćdziesiąt tysięcy złotych i mniej więcej tyle to kosztowało, tylko trwało nieco dłużej, niż się dziłem.

Najpierw zostawiłem auto u zaprzyjanej blacharza. Pan Józef, oprócz tego, e naprawd wietnie zna swój fach i ceni go rozsądnie, to w dodatku bardzo miły człowiek, co w tej branży wcale nie jest tak

cz sto spotykane. Był maj, liczyłem na to, e w lipcu wyrusz na drog moim maserati — i faktycznie tak si stało, tyle e rok pó niej...

Z cz ciami był ogromny problem - tylny zderzak kupilem, bodaj za sze set złotych i osobi cie przywiozłem z okolic Zielonej Góry. Przedni natomiast był niemal nie do dostania. Je li kto ju co takiego sprzedawał, to chciał ponad trzy tysi ce za sam skorup , a drugie tyle za metalow atrap z widelcem. Szukałem i szukałem, w ko cu zdecydowałem si na napraw oryginalnego, połamanego. Kompletny grill upolowałem po pół roku na portalu aukcyjnym za pi set złotych - cieszyłem si jak dziecko. Brakowało te emaliowanego znaczka na zderzak, nigdzie nie mo na go było dosta , wi c postanowiłem zamówi w ASO, które, szcz liwie, od dwóch lat działało w Warszawie. Ile co takiego mo e kosztowa ? Sto złotych, tysi c, dwa tysi ce? Okazało si , e zaledwie... czterna cie złotych. Kierownik serwisu wyja nił, e to po prostu maserati, a nie ferrari, wi c ceny s bardziej normalne, a niektóre cz ci kosztuj tyle samo, co te do fiata.

336

Od lakiernika do swojego warsztatu przewiozłem spydera, niestety, na lawecie, próbowałem go kilka razy uruchomi , podpi lem naładowany akumulator, ale auto blokowało si na pierwszym biegu. Poczytałem w Internecie, co o tym my l miło nicy maserati czy alfy romeo, w ko cu to podobny system, zadzwoniłem te do zaprzyjzanych specjalistów od „włoszczyzny” i dowiedziałem si , e to prawdopodobnie zapiekła si pompa wysokiego ci nienia — trzeba j wymieni . Wymontowałem j własnor cznie, co zaj ło dwa dni, bo dost p do skrzyni biegów jest od spodu i przez mał dziur w baga niku.

Gdy miałem ju pomp na stole i na krótko podpi lem do akumulatora, okazało si , e faktycznie nie działa, ale kiedy mi niechc cy upadła, natychmiast o yła. Nie wygl dała na element rozbieralny, wi c postanowiłem kupi now . Spisałem numer seryjny i zadzwoniłem do

milego pana z serwisu Ferrari/Maserati, licząc, że skoro znaczek kosztował grosze, to i pompa będzie w promocji.

Jedena czy dwie czy osiemdziesiąt trzy złote, netto, może być na pojutrze. Zamawiamy? Nie, dziękuję, musimy się zastanowić. Ile?! Co robi? Kupiłeś używaną, spróbowałeś naprawić starą? Wpisałem numer seryjny czy ci do wyszukiwarki, ale wyskoczyła głównie alfa romeo, bo identycznie montowano w skrzyniach Selespeed, w modelach 147 i 156. Na forach znalazłem skargi użytkowników na cenę nowej pompy w serwisie, co koło półtora tysiąca złotych. Co??? Zadzwoń, okazało się, że to prawda. Jest dostępną, cena — tysiąc czterysta złotych brutto. Pojechałem, porównałem — była identyczna jak moja, zapłaciłem i jeszcze tego samego dnia zamontowałem. Zalałem odpowiednim olejem i już ciemną noc upewniłem się, że działa. Przekręciłem kluczyk, usłyszałem charakterystyczny szum, wrzuciłem luz, pocierając dźwignie przy kierownicy do siebie. Przekręci dalej, uruchomił silnik czy poczeka do jutra, a wróć koła z piaskowania i malowania? Moje własne, prywatne, wielkie wiary w motoryzację postanowiłem zamienić w kilkunastu imprezach, więc się powstrzymałem.

Gdy wszystko było już poskręcane, pomalowane na czarno koła założyłem, wewnątrz odkurzone, a karoseria nawoskowana, wypchnąłem auto przed warsztat i po raz pierwszy usłyszałem piękny dźwięk silnika w samochodzie, który kupiłem ponad rok wcześniej. Jednak prawdziwa niespodzianka dopiero mnie czekała. Korzystając z ładnej pogody, na pierwszy przejazd postanowiłem pojechać ze złożonym dachem. Wcześniej, bez uruchomionego silnika, ze skrzyni zaablokowanej na jedynce, nawet nie mogłem go sprawdzić. Działał bez zarzutu, a to, co zobaczyłem zaraz po tym, gdy zjechał do schowka, sprawiło, że stanąłem jak wryty. Zamiast tradycyjnej, plastikowej osłony, tworzycej z pokryw bagażnika jedną płaszczyznę, w moim

aucie było co , czego wcze niej, przez zakurzon plastikow szybk z tyłu nie zauwa yłem — osłona miała dwa charakterystyczne dla aut sportowych z lat pi dziesi tych aerodynamiczne garby, jeden tu za fotelem kierowcy, drugi za pasa erem, długie, szerokie i masywne. W dodatku pokrywa została zrobiona z nielakierowanego włókna w glowego, co czarnemu autu, stoj cemu na czarnych matowych felgach, dodawało jeszcze uroku. Jak si okazało, kupiony przeze mnie egzemplarz został wyprodukowany na dziewi dziesi te urodziny firmy, sama osłona kosztowała dodatkowo czterna cie tysi cy euro.

338

Nie korzystam z tego auta zbyt cz sto, wi cej stoi, ni je dzi. Dobrze nam razem, cho - zapatrzony przez kilka miesi cy na czarne lamborghini gallardo, równie w wersji spyder, wystawiłem maserati do sprzedania. Ch tnych nie brakowało, ale chyba nie chciałem si z tym autem rozsta , skoro za ka dym razem starałem si ewentualnego kupca pod wiadomie zniech ci — a to rozładowanym akumulatorem i pozbawionym uroku odpaleniem „na kable”, a to brudn karoseri czy gło nym narzekaniem, jak to si strasznie psuje.

Nie chciałem i nie chc go sprzedawa . Je dzi si tym cudownie, skrzynia FI działa rewelacyjnie, zwłaszcza w trybie sport, gdy ka dej zmianie biegów towarzyszy radosny strzał spalanego w układzie wydechowym paliwa. I chyba maserati zostanie u mnie na kilka kolejnych lat, bo pali du o mniej od gallardo.

Szukaj

Auta sprawnego technicznie, bez bł dów silnika, ze skrzyni FI lub manualn , cho ta pierwsza na pewno wymaga przyzwyczajenia, a jej obsługa b dzie bardziej kosztowna.

Unikaj • • • • • • • • • • «

Samochody nawet delikatnie uszkodzone, w okazjnych cenach, mog wydawa si interesuj c propozycj , jednak ich naprawa b - dzie prawdopodobnie bardzo kosztowna albo długotrwała. W autach ze skrzyni FI sprz gło starcza na pi tna cie—dwadzie cia ty si cy ki- lometrów, a kosztuje około pi ciu ty si cy złotych. Tyle samo trzeba zapłaci za komplet tarcz hamulcowych na przedni o , dwa razy tyle za jeden amortyzator. Warto o tym pami ta , ogl daj c auto z du ym przebiegiem.

MERCEDES C107/R107

Bo to mercedes ze starych, dobrych czasów

340

Z dzisiejszej perspektywy model 107 nie wygląda tak ostentacyjnie jak najnowsza, dwudrzwiowa generacja klasy S, ale wbrew pozorom sporo je łączy - należą do tego samego segmentu, tyle że skonstruowano je w zupełnie innych czasach. Luksusowe, dwudrzwiowe coupe i bardzo do niego podobny kabriolet pojawiły się na rynku w 1971 roku i produkowano je bardzo długo - C107 przez dziesięć lat, a R107, czyli roadstera, do 1989 roku. Kabrioletów powstało zresztą cztery razy więcej. Jak na luksusowego mercedesa przystało, auto było dostępne wyłącznie z sześcioma i ośmiocylindrowymi silnikami benzynowymi.

Mimo że od premiery minęło ponad czterdzieść lat, model ten w dalszym ciągu nadaje się do codziennej eksploatacji i od czasu do czasu pojawia się na polskich drogach, większość egzemplarzy ma jednak status pojazdów zabytkowych i wyjeżdża z garażu jedynie w słoneczne, weekendowe dni. Zapotrzebowanie na paliwo przy silnikach V8 jest, niestety, spore, minimum osiemnaście litrów na sto kilometrów, niezależnie od

tego, czy jeździmy po mieście, czy na trasie. Nieco oszczędniejsze są motory sześciocylindrowe, jednak i w tym wypadku benzyna z dziewięcioletniego zbiornika znika bardzo szybko. Problemów nie ma za to z większością części eksploatacyjnych - tarcze, klocki czy elementy zawieszenia pasują do najpopularniejszych mercedesów W123 (beczka) i kosztują grosze. Jedynie ceny niektórych detali z wnętrza czy oprzyrządowania silnika mogą przyprawić o spory ból głowy, zwłaszcza jeżeli pytamy o nie w autoryzowanych stacjach obsługi.

Niezły egzemplarz w wersji coupe udaje się kupić już za dwadzieścia pięć tysięcy złotych, kabriolet za trzydzieści pięć do czterdziestu tysięcy.auta do remontu będą dwa razy tańsze, ale przywrócenie im dawnej świetności może kosztować majątek.

Byłem najlepszym ambasadorem mercedesa 107 w Polsce, i to na długo, zanim stałem się jego właścicielem. Wielu znajomych, podziwiających moje wykorzystywane na co dzień jaguary, czy to XJ czy XJS, wspominało, że te chcieliby mieć jakieś klasyczne auto, najlepiej brytyjskie, na co ja niezmiennie stwierdzałem:

— Jeżeli chcesz tym samochodem czuć się z nim nie przejmować, kup starego mercedesa. Kosztuje tyle samo, a w odróżnieniu od tych angielskich wynalazków — nie ma z nimi problemów.

Podobnie odpowiadałem na pytania słuchaczy, zainteresowanych kupnem klasyki i proszących o radę: stary mercedes, beczka w nadwoziu coupe lub 107, tanie, dobre, niezniszczalne. Wśród wynalazków, oprócz starych volvo, saabów czy peugeotów, jeżeli nie chcesz się zrazić, najlepszy będzie stary merc. Miałem z nimi do czynienia wcześniej i wiedziałem, że to, co wyprodukowano w latach siedemdziesiątych albo osiemdziesiątych, jest naprawdę genialne, jeżeli chodzi o jakość. To samo powtarzali też moi starsi, motoryzacyjnie bardziej do wiadczeni

znajomi. Tanie, dostane czy ci, których nie trzeba zbyt czy sto wymienia, do tego frajda z jazdy — czego chcecie? Reklamowałem więc Mercedes 107ka demu, kto prosił o jaką rekomendację, a sam cierpiałem ze swoim małym stadem jaguarów.

Jakie dziesięć lat temu, na przełomie 2004 i 2005 roku, zacząłem się jednak rozglądać za czymś zabytkowym, ale nadającym się do codziennej jazdy, czyli — niejako w oczywisty sposób — za starym mercedesem. Pierwszy 107 w wersji coupe oglądałem niedaleko Warszawy. Auto było w trakcie niemal ukończonego remontu, z polakierowanym nadwoziem, nowymi poszyciami foteli i całym maszynami chromowanymi czy ci w kartonowych pudełkach. Sześciocylindrowy silnik wisiał razem ze skrzynią biegów, również wyremontowaną, na podwoziku. Cena bardzo atrakcyjna - około piętnastu tysięcy złotych - na oko dało się stwierdzić, że wsadzono w ten samochód przynajmniej dwa razy więcej. Przestraszyłem się jednak, że nie będzie w stanie zrobić czegoś, co kto inny rozkładał. Z tego egzemplarza zrezygnowałem, a po obejrzeniu kilku kolejnych, z metalowym nadwoziem, doszedłem do wniosku, że najfajniej byłoby kupić kabrioleta.

342

Przyjałem się z facetem, który miał takich aut kilkanaście, w różnych kolorach, z różnych roczników, ale wszystkie z motorem V8, wszystkie sprowadzone ze Stanów. Najdziwniejsza kolekcja, jaką widziałem. Na moje szczęście Tomasz chętnie się mi nie dzielił i dwa, trzy auta udostępnił znajomym na przejażdżki. Najbardziej lubiłem model 450SL, biały, z brązowymi skórzanymi tapicerkami, w niezłym stanie, nigdy nierestaurowany - może ewentualnie lakier, sędziwie poładach na uszczelkach, był od wiekany jeszcze w USA i przykryty nową bezbarwną warstwą. Uwielbiałem ten samochód, jego majestatyczną siłę, spokojną pracę silnika i całkiem niezłe osiągi — w końcu to ponad dwie tony koni z wolnoobrotowego motoru V8, polakierowane z automatyczną skrzynią o trzech długich przełożeniach.

Mercedes R107 w wersji amerykańskiej podobał mi się bardziej niż europejska odmiana - główna zewnętrzna rura to zupełnie inne światła z przodu. W samochodach przeznaczonych na rynek w USA reflektory były podwójne, a w tych kierowanych do klientów w Europie płaskie, pojedyncze. Miejsce pochodzenia ujawniała też deska rozdzielcza, niemal zawsze po kanał od kalifornijskiego słownika. Z kolei rdza, która w samochodach z Niemiec, Francji czy Belgii wyrzadzała mniejsze lub większe szkody, w autach sprowadzonych z zagranicy nie było prawie wcale.

Po wyjeździe przez mnie z Niemiec 107 cierpiała, niestety, na brak właściciela, to taka choroba — szwankowała elektryka, ogrzewanie i układ chłodzenia, więc ilekroć miałem chwilę wolną, zaglądałem pod długie maski i naprawiałem to, co byłem w stanie. Czekając na moment, gdy znajomy postanowił zlikwidować kolekcję. Stało się tak w 2009 roku i miałem to szczęście, że jako pierwszy mogłem spośród kilkunastu egzemplarzy wybrać to, co mi najbardziej odpowiadało. Cena w tym przypadku identyczna i bardzo, bardzo atrakcyjna - zaledwie dwadzieścia tysięcy złotych. Pomysł, że skoro tak się znalazł, damy sobie polubić, to może ona, zwłaszcza że auto było zarejestrowane na polskie tablice.

Po dokładnych oglądaniach wybrałem jednak drugi, o lepszym egzemplarz, złoty, jeszcze na amerykańskich blachach, ale ocłony i zgłoszony jako zabytek, z oryginalnym przebiegiem osiemdziesięciu tysięcy mil, czyli nieco ponad stu trzydziestu pięciu tysięcy kilometrów. Lakier niedawno odwieziony z Ameryki, czyli osłonięte szyby i zderzaki gazetami, i trzy nowe warstwy bezbarwnego. Mimo pewnych niedociągów wyglądało to nawet nieźle. Wnętrze zachowane w absolutnie cudownym stanie — brzoza, oryginalna, skórzana tapicerka była jak nowa, podobnie jak chowane za plecami, brzoza dach. Zakochałem się w tym półcieniu kolorystycznym, pojawił się jednak

jeden mały problem. Nie dało się normalnie uruchomić silnika, który kręcił, ale nie prychał, kichał i zupełnie nie chciał pracować na wolnych obrotach. Oprócz tego, przynajmniej na oko, auto nie wymagało żadnych inwestycji, nadawało się do codziennej eksploatacji niemal z marszu.

Nie zastanawiałem się długo, wykupiłem specjalne ubezpieczenie i wraz z bratem, i ogromną walizką pełną narzędzi, pojechaliśmy odebrać je, a wcześniej, choćby prowizorycznie, naprawiłem auto. Udało się nieco podkręcić obroty i dotrzeć bez problemu do domu, wszystko działało jak należy, po rozgrzaniu praca silnika się ustabilizowała. W ciągu tygodnia wymieniłem olej, filtry, umyłem i nawoskowałem karoserię, obejrzałem dokładnie z każdej strony tarcze, klocki, elementy zawieszenia, ale wygląd dały jak nowe, rzdy nie znalazłem nigdzie.

344 Idealny, niemal niespotykany stan, tylko ci głębiej dokuczał ten brak wolnych obrotów przy zimnym silniku. Poszperałem w Internecie, okazało się, że to zapewne wina regulatora ciśnienia paliwa, niewielkiego metalowego pudełka, odpowiadającego za dostarczenie właściwej dawki benzyny, gdy auto jest na ssaniu. W środku znajdował się bimetal, który z biegiem lat, zwłaszcza jeżeli z auta korzystano sporadycznie, utleniał się i nie działał prawidłowo.

Pojechałem do centrali Mercedesa, chciałem zamówić oryginalną wykładzinę bagażnika, która gdzieś zaginęła, nie było też zaśloniek przeciwsłonecznych, a przy okazji sprawdziłem, jaka jest cena tego regulatora. Usiadłem z wrażeniem - ponad dziesięć tysięcy złotych! Wykładzina kosztowała grosze, ale nigdy mi jej nie dostarczono, ci głębiej zapomniano o zleceniu, w końcu dorobiłem je sam. Słoneczniki były niedostępne, bujałem się z nimi prawie rok, bo nie pasowały od żadnego innego mercedesa, i nie było ich ani na polskich, ani na zagranicznych portalach aukcyjnych. W końcu kupiłem dwa zniszczone, za pięćdziesiąt funtów i oddałem do obszczenia. A te metalowe puszk

dobrałem, po numerze seryjnym, od nieco młodszego auta z motorem V8, chyba jakiego SEC-a. Kosztowała trzysta złotych i była w pełni sprawna.

Auto szybko stało się ozdobą mojej małej kolekcji, dostało też imię - Mercedes 450 SL stał się Henryk, co szybko podchwyciła nie tylko rodzina i najbliżsi, ale nawet słuchacze i widzowie moich programów. Od wiosny do jesieni z samochodu korzystałem bardzo często, niemal codziennie, choć raczej na krótkich dystansach, bo spalanie faktycznie było spore. Miałem tylko problem, bo bardzo chciałem przy tym aucie popracować, a tymczasem nie wymagało ono żadnych, ale tych napraw. Któregoś dnia kupiłem więc profesjonalnego dremela, wysokoobrotowy, poręczny szlifierkę, mnóstwo filcowych kołków polerskich i podniosłem maskę. Po dwóch tygodniach ściany, podłoga, nawet sufit warsztatu pokrywały białe ciapki, lada pasty polerskiej, ale za to cała komora silnika, aluminiowe pokrywy zaworów, dekle, wszystko, co było z aluminium lub miedzi, wypolerowałem tak, że można było przegłaskać jak w lustrze. Potrzeba „dłubania” została zaspokojona na rok.

345

Potem wymarzyłem sobie dobry zestaw audio, który w moim aucie wyglądałby niemal dokładnie tak samo. Składał się z starej jednostki Pioneera z wbudowanym procesorem dwukanałowym, sześciogłośnikowym mała znanej, niemieckiej firmy MB Quart, zwrotnic, które są w stanie odseparować tony wysokie od średnich i niskich, oraz małego wzmacniacza. Miałem z tym sporo roboty, gdy nie mogłem sobie pozwolić na najdrobniejszy nawet dewastację oryginalnego wnętrza, żadnego wiercenia, przyklejania, ale dałem radę. Wykorzystałem fabryczne miejsca na dwa małe głośniki w desce rozdzielczej, dołożyłem na specjalnych aluminiowych uchwyty tweety. Ponieważ była to wersja dwuosobowa i za fotelami znajdowała się tylko drewniana, pokryta wykładziną półka, zamontowałem w niej głośniki niskotonowe,

a pod spodem zmieniarz , zwrotnice, wzmacniacz i wszystkie kable. Musiałem jeszcze dobra radio. Wprawdzie zawsze mam kilka sztuk, skupuj na zapas, bo uwa am, e od ko ca lat dziewi dziesi tych nikt nie zbudował lepszego sprz tu graj cego ni wspomniane Pioneery DEX P99 czy pokrewne, jednak ledowy wy wietlacz do zabytkowego wn trza zupełnie nie pasował. Znalazłem na aukcji starego Beckera, odcie lem od niego panel i zamocowałem na stałe do Pioneera, którego oryginalny wy wietlacz przełutowałem. Przygotowałem długi kabel — na ko cu był jedynie wy wietlacz i dwa najwa niejsze przyciski na mikrowył cznikach, kupiłem drugie lustro, zamówiłem u szklarza odpowiednie, przezroczyste szkło i pokryłem je lustrzan foli . Za lustrem znalazł si wy wietlacz, a w obudowie, od dołu, dwa przyciski. W ten sposób, w kabinie, na pierwszy rzut oka był stary, klasyczny, niewiele wart Becker z du ymi pokr tami, ale tak naprawd była to atrapa, pod któr działał najlepszy sprz t audio w historii. Cała obsługa odbywała si za pomoc pilota, tyle e trzeba było nim celowa nie w radio, a w lustro, w którym pojawiały si wszystkie informacje, normalnie wy wietlane na panelu. Przy ostrym slo cu trudno było je zauwa y , nie miało to jednak wi ksze znaczenia, skoro ten model i tak obsługuj na pami , od wielu, wielu lat. Grał tak cudownie, e gdy Elvis Presley zaczynał swoje In the Ghetto, ciarki przechodziły po plecach.

Kilka lat pó niej, gdy w gara u bardzo mi si zag ciło, z Henryki przestałem regularnie korzysta , nie miałem nawet gdzie schowa jej na zim . Wiedziałem, e za rok, dwa auto b dzie wymagało ju pewnych prac remontowych, a znaj c siebie, miałem wiadomo , i prawdopodobnie nie przeprowadz ich na czas. Korzystaj c z ci gle niezłego stanu technicznego, z ogromnym alem wystawiłem mercedesa do sprzedania, dopisuj c na umowie prawo pierwokupu, gdyby nowy wła ciciel chciał si kiedy auta pozby . Mam nadziej , e wkrótce tak si stanie, ko cz budow naprawd pojemnego gara u...

Szukaj • • • • • # '

Najlepsze s samochody sprowadzone z Kalifornii, bo nie ma na nich rdzy, przebieg jest cz sto niewielki, a stan dobry. Zdecydowanie lepiej kupi co , co nadaje si od razu do jazdy, ni zaczyna kosztowny i dlugotrwały remont.

Unikaj

Auta zaniedbane i przездzewiale b d bardzo kosztowne w rekonstrukcji, jednak najgorsze s te niekompletne. Znalezienie niektórych elementów tapicerki mo e okaza si bardzo trudne i kosztowne.

MATRA SI MCA RANCHO

Bo nikt go nie chce i wszyscy o nim zapomnieli

348

W Europie moda na samochody terenowe czy uterenowione pojawiła się znacznie wcześniej niż w naszym kraju, za sprawą brytyjskiego rang rovera. Ogromne, ciężkie i wyposażone w ośmiocylinnowe silniki auta miały napęd na cztery koła, świetnie radziły sobie w terenie i tak długo, jak się nie zepsuły, dostarczały bardzo miłych, komfortowych wrażeń z jazdy.

Brytyjski rang prawie każdemu się podobał, jednak mało kogo było na niego stać. Widząc spory rynek niemiecki, francuska firma Matra wraz z Simca, producentem popularnych i wciąż kupowanych w latach siedemdziesiątych samochodów, stworzyły projekt francuskiej terenówki. Długość na ponad cztery metry i trzydzieści centymetrów nadwozie było doskonale przestylizowane i ozdobione mnóstwem detali, czarnymi plastikowymi osłonami drzwi czy błotników, dodatkowymi reflektorami i masywnymi zderzakami. Z przodu umieszczony został nawet niewielki, zintegrowany „kangur”.

Kabina prezentowała si bardzo elegancko, do czego przyczynlały si ładne wzory tapicerki, a nadwozie było niezwykle praktyczne. O ile przód faktycznie przypominał rasow terenówk , to tył rancho zapo yczono z klasycznego auta dostawczego. Ró nica polega na tym, e klapa jest dzielona - podnosi si górni cz , a doln opuszcza, tworząc burt i odsłaniając bardzo niski próg załadunku.

W sumie mnóstwo doskonałych pomysłów. Czemu w takim razie marka Rang Rover cieszy si do dzi uznaniem, a o rancho mało kto pami ta? Bo brytyjska firma zrobiła wszystko tak, jak trzeba, a Francuzi, po swojemu, zadbali głównie o wygl d. Rang ma karoseri z aluminium, spory silnik 1 nap d na cztery koła. Nadwozie rancho wykonano z włókna szklanego nas czonego ywic i z poliestrów, pod mask pracował czterocylin-drowy motor 1,4 o mocy osiemdziesi ciu koni, a nap dzana była tylko przednia o - mo liwo ci terenowe zatem raczej marne, podobnie jak osi gi.

349

W latach 1977-1979 auto sprzedawano pod nazw matra simca rancho, a od 1980 do 1984 roku jako talbot simca rancho. Wyprodukowano zaledwie pi dziesi t sze tysi cy egzemplarzy, model nie doczekał si nast pcy, ani te bardziej uterenowionej wersji z bardzo wa nego powodu. Ogromne kłopoty finansowe Chryslera, stoj cego za mark Simca, spowodowały, e została ona w 1980 roku zlikwidowana, a to, co nale ało do ameryka skiego koncernu, przejęła grupa PSA. Produkcja była wprawdzie podtrzymywana pod mark Talbot, ale w ramach niezbdnej restrukturyzacji skasowano wszystkie nierentowne projekty - taki los spotkała wla nie rancho.

Dzi auto najłatwiej kupi we Francji, ceny zaczynaj si od czterystu pi dziesi ciu euro za co , co je dzi , cho nie ma

przełomu, a koszt na czterech tysiącach euro za naprawki, kompletne i niewymagające żadnych napraw egzemplarze. W Polsce wiesz, że rancho skończyła na złomowisku, pojedyncze, sprawne sztuki pojawiają się co kilka lat, czy sto w pakiecie z drugim autem przeznaczonym na cz. Ci. Ceny nie są wygórowane, oscylują w granicach od dwóch do trzech tysięcy za cały zestaw.

0 marce Simca jeszcze niektórzy pamiętaj - w latach sześćdziesiątych czy siedemdziesiątych było o niej głośno, jednak określenia Talbot czy Matra najczęściej nikomu nic już nie mówi. Pierwsza marka funkcjonowała z powodzeniem jedynie w Wielkiej Brytanii i Francji, w dodatku ponad sto lat temu, na początku XX wieku, wróciła na chwilę na przełomie lat siedemdziesiątych i osiemdziesiątych, po czym na dobre zniknęła. Z kolei przedsiębiorstwo Matra istnieje do dziś

350

1 od początku, czyli od lat sześćdziesiątych związane jest z koncernem Renault. Ma w swoim dorobku wyłącznie samochody dziwne, czy stopki, ale niepopularne - by wspomnieć sportowe 530 z przełomu lat sześćdziesiątych i siedemdziesiątych, dwudrzwiowe, sportowe, trzyosobowe konstrukcje, jak baghera czy murena, a później renault espace i avante.

Moim ulubionym samochodem na tej niezbyt długiej liście jest jednak model rancho, z którym po raz pierwszy miałem przyjemność spotkać się na początku lat osiemdziesiątych, gdy dostałem metalowego, sporego resoraka. Kiedy w końcu po wielu latach zauważyłem coś identycznego, tylko w skali 1:1, u przyjaciela na podwórku, błyskawicznie znalazłem się za kierownicą, jednak o przejazd nie mogłem zapomnieć, auto potrzebowało gruntownego remontu. Dziś do odbudowy się nie nadaje, jest zbyt przegniłe w ważnych miejscach, zbyt wielu unikalnych dla tego modelu elementów, plastików, ozdób

brakuje, nie mo na nawet uruchomi silnika. Brakuje zbyt wielu unikatowych elementów, plastików, ozdób, nie mo na nawet uruchomi silnika.

Po raz pierwszy i jak do tej pory jedyny, okazja do przejeżdżania do rancho trafiła mi się we Francji, gdzie sporo jest tych samochodów czy sto w codziennej eksploatacji, nierzadko u pierwszego właściciela. Trafiałem na idealny egzemplarz, z niewielkim przebiegiem, w doskonałym stanie, zarówno technicznym, jak i wizualnym, niestety, nie do sprzedania. Za kierownicę spędziłem pół godziny — czysta przyjemność, skrzyżowanie starego, wygodnego peugeota lub renault z surowym charakterem auta dostawczego, w stylu citroena Cl 5 - miłośnik, w miarę cicho i naprawd fajnie.

Od tamtej pory szukam intensywnie modelu rancho, ale to, co oglądałem w Polsce, a oglądałem chyba wszystko, co sporadycznie pojawia się w serwisach ogłoszeniowych, najchętniej do odbudowy się nie nadaje. Zagraniczne, głównie francuskie auta są w podobnym stanie, tyle że droższe, a te po renowacji kosztują majątek, nawet pięć tysięcy euro, stanowczo za dużo, jak na tak rzadki i piękny model. Szukam czegoś po rodzaju i wiem, gdzie przejechać czy póki nie znajdę ...

Nie chwali się tymi poglądami zbyt często, ale uważam, że najlepsze auta to te, które mogą służyć jako dostawcze. Zwykle, proste, z niewielkimi, ale oszczędnymi silnikami i ogromnym bagażnikiem. Nie są szybkie, najchętniej nie są zbyt piękne, ale przydają się w codziennym życiu jak żadne inne. I właśnie nie o to chodzi z rancho, to uniwersalny samochód do wszystkiego, mo na nim pojechać do sklepu, do pracy, odwieźć dzieci do szkoły, a jak trzeba, to i w przeprowadzce pomóc. Co jak renault kangoo, peugeot partner czy ford tourneo connect, tyle że w odróżnieniu od nich... przez liczny.

Szukaj •• # • • • • # . # €)

Renowacja zniszczonego przez czas samochodu może okazać się bardzo droga, chyba, że auto będzie kompletne i jeździ, bez rdzy w strategicznych punktach. Najlepsze miejsce do zakupu to Francja. Najkorzystniejszą ofertą w egzemplarze kosztującym od tysiąca do dwóch tysięcy euro, jeździącym i z ważnym przeglądem technicznym.

Unikaj •• • • • # • •

Skompletowanie wszystkich części do odbudowy matry rancho będzie nie tylko drogie, co raczej kłopotliwe, bo aut tych jest już bardzo mało, a w Polsce to wręcz rzadkość. Stojąc tego od dziesięciu czy piętnastu lat w krzakach, porośniętego mchem samochodu nie opłaca się ratować, można go kupić jedynie na części.



Czy marzyłeś kiedy, by niczym Hank Moody
z *Californication* zasiąść za kierownicę własnego porsche?

A może chciałeś poczuć się jak bohater *Kill Billa*
w stylowym kabrioletcie?

Czy wyobraziłeś sobie, że jesteś władcą cielem
futurystycznego deloreana z kultowego
Powrotu do przyszłości?

To jest możliwe!

Jacek Balkan w swojej książce przedstawia 50 samochodów marzeń, znanych dotychczas jedynie z wielkiego ekranu, amerykańskich teledysków i kultowych gier.

Pewnie nie są drogie, a może je kupisz za nieprzyzwoicie niską cenę?

Jak przekonuje autor, już za niewielkie pieniądze możesz stać się władcą cielem supersamochodów, o których skrycie marzyłeś od najmłodszych lat.

Że to dziecinne? Owszem, ale czy to nie fantastyczne znów poczuć się jak dziecko?

Nadmiar mocy dało się wyczuć w każdej sytuacji, silnik cisnął nieprzyzwoicie dobrze, brzmiał wspaniale, zauważyłem też, że auto jest cudownie neutralne i skora do zabawy. Kusi, prowokuje przyczepność. Dzięki napędowi na tył jest przy tym potwornie skuteczne i zachęca do poślizgów, które wyjątkowo łatwo, niemal intuicyjnie, można opanować.

patronat

HIGH LIVING

MIESIĘCZNIK MIŁOŚNIKÓW MOTORYZACJI
AUTOMOBILISTA

Pascal

