



▲  
Niedziela 6 czerwca  
– wielki finał festiwalu  
– parada ulicami Warszawy.

Najsolidniejsze wozy Ameryki – Dodge Ram ►►  
(potowa lat 70.) i Oldsmobile (1951 r.).

Poruszają się bezszelestnie. Wydaje się, że nie dotykają podłoża. Lekko, z wdziękiem pokonują nierówności. Pomrukują cicho. Potrafią nagle zerwać się z miejsca jak błyskawica. Ich wściekły ryk przyprawia wtedy o gęsią skórkę. Samochody, nie tylko amerykańskie, wygrzewały się na warszawskim zlocie w pałącym, czerwcowym słońcu.

Muzyka, zagłuszana piskiem opon, zapach smażonych kielbasek, zmieszany z wonią palonych bieżników, a przede wszystkim wspaniałe, nieziemsko wygodne i piorunująco szybkie auta przyprawić mogły o zawrót głowy.

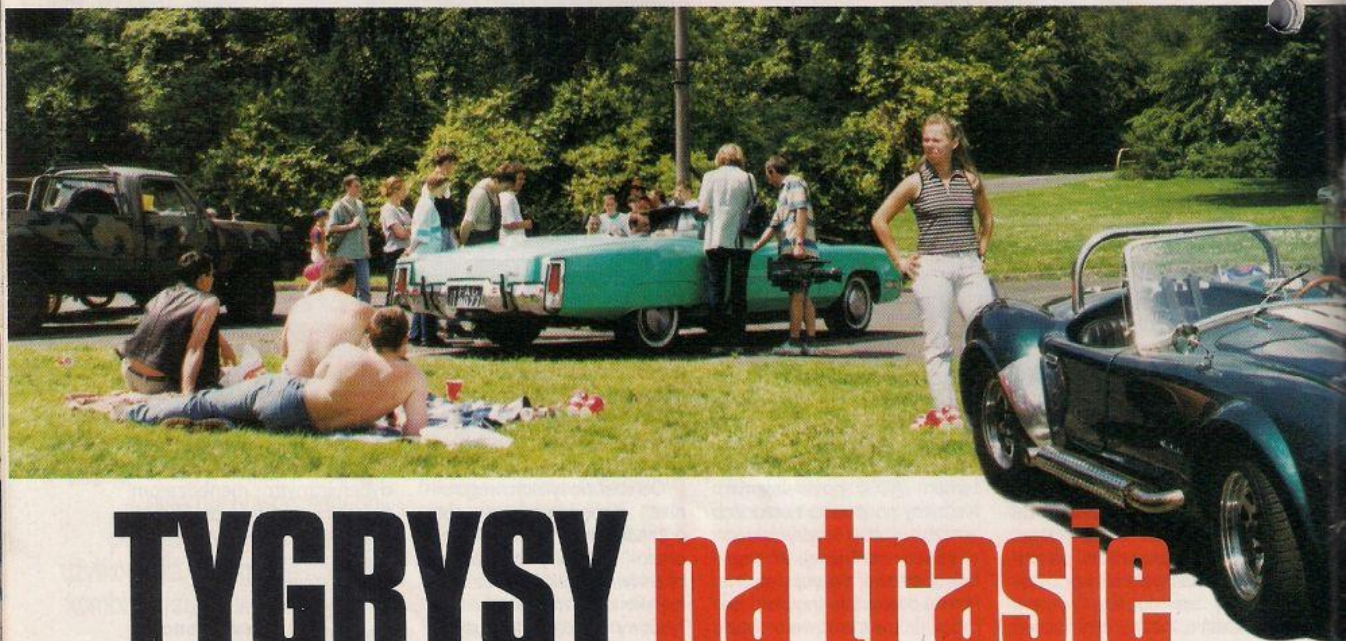
**P**osiadanie auta zza oceanu to przyjemność, na którą nie każdy się decyduje. Duże zużycie paliwa, drogie części zamienne, kłopoty z parkowaniem – to wady, wymieniane przez tych, którzy nigdy „amerykanem” nie jeździli. Kupują zatem „ekonomiczne” wozy z Europy i Azji, a potem... i tak narzekają. Natomiast właściciele Chevroletów, Jeepów, Pontiaków rzadko mówią źle o swoich autach.

– Niesamowity komfort jazdy. Płynie po asfalcie – opo-

wiada o swoim rozłożystym Cadillacu Eldorado Ryszard Gorzan. – Ludzie widząc go, reagują bardzo sympatycznie. Kierowcy robią mi miejsce na drodze. Dużo miłych gestów spotykałem zwłaszcza w miejscowościach nadmorskich. Turyści pozdrawiają mnie, chcą robić zdjęcia przy samochodzie, usiąść w środku.

– Oldsmobile to jeden z najwytrzymalszych wozów amerykańskich – stwierdza Zygfryd Jacyno, od trzydziestu lat jeżdżący Oldsmobilem z 1951

## FESTIWAL SAMOCHODÓW **AMERYK**



## TYGRYSY **na trasie**



roku. – Lepszy nawet niż droższe od niego Buicki czy Cadillaki. W tej chwili służy mi tylko do wyjazdów na rajdy i złoty starych samochodów. Kiedyś był zwykłym wozem roboczym. Dla oszczędności zamontowałem w nim wtedy silnik od Warszawy. Gdy było trzeba, ciągnął nawet dwutonową przyczepę. Teraz z powrotem włożyłem silnik amerykański. Żeby wóz był oryginalny.

– Poprzedni właściciel żartował, że to święty samochód.

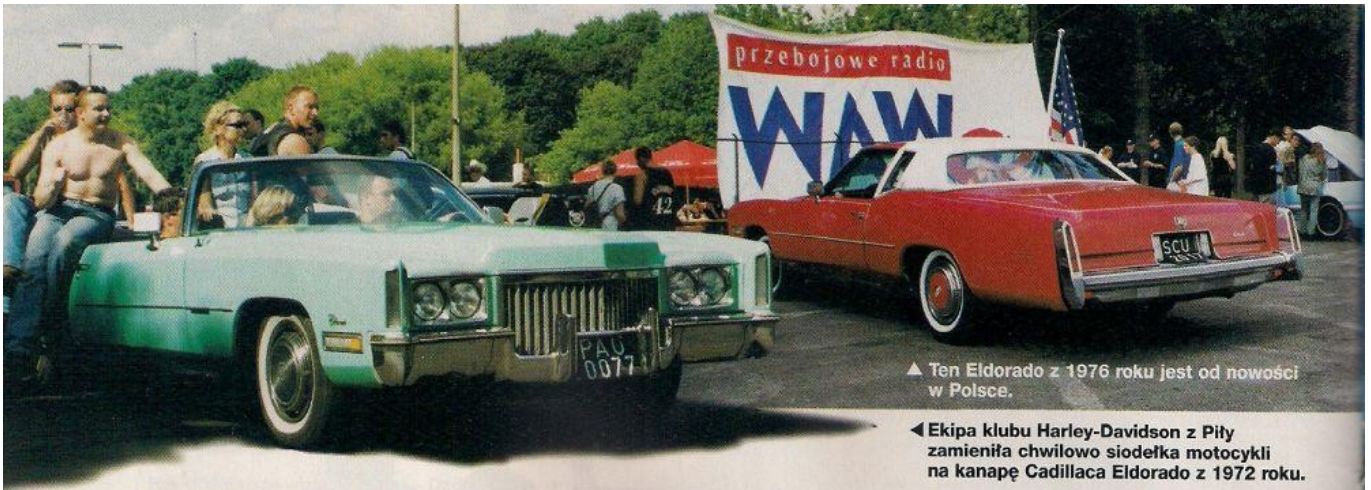
▲  
Garbus to wdzięczny obiekt do przeróbek.



## KAŃSKICH, KABRIOLETÓW I REPLIK



▼  
Cobra z Milanówka i oryginalny Dragon – urok ożywionych wspomnień.



▲ Ten Eldorado z 1976 roku jest od nowości w Polsce.

◀ Ekipa klubu Harley-Davidson z Piły zamieniła chwilowo siodełka motocykli na kanapę Cadillaca Eldorado z 1972 roku.

Gdy otworzył maskę i pokazywał komuś silnik, ten krzyknął „Jezus Maria!” i uciekał! – Terenowy International Scout Traveller z 1974 roku, należący do Marka Rabeckiego, jest jednym z czterech takich samochodów w Europie. Widlasty, ośmiocylindrowy silnik o pojemności ponad 5 litrów rzeczywiście robi wrażenie. – Ten egzemplarz służył w straży przybrzeżnej Florydy. Po zdemontowaniu dachu zamienia się w kabriolet. Deska rozdzielcza jest bardzo prosta, po to, by można było go prowadzić nawet w grubych, roboczych rękawicach. To genialny samochód na dalekie podróże. Układ wydechowy ma gwarancję na milion kilometrów.

Samochody amerykańskie, które znalazły się w naszym kraju, często mają pogmatwane losy. Buick Regal z 1975 roku jest prawie identyczny jak wóz porucznika Kojaka. – Był w ambasadzie w Moskwie. Stamtąd trafił do Polski. Zamiast fabrycznego silnika sześciocylindrowego wstawiłem V8 od Chevroleta. Poza du-

żym zużyciem paliwa, nie sprawia kłopotów – mówi właściciel. – Żeby cztero-, pięcioletnie Fiaty były w takim stanie – uśmiecha się.

– Ten Dodge to karetka wojskowa. Z bazy niemieckiej dostała go jakaś polska fundacja. Ktoś go od niej odkupił, a potem sprzedał mnie. Ma napęd na cztery koła i biegi terenowe. Przerobiłem go na zasilanie gazowe. Przejeżdżam nim 200 kilometrów dziennie. Zaczyna już rdzewieć, ale jest doskonały w pracy. Kocham ten wóz – dodaje na koniec Piotr Han, spoglądając na swój furgon, który choć liczy prawie ćwierć wieku, wciąż zarabia na siebie.

Sekretem długowieczności „krążowników szos” jest zapewne to, że właściciele traktują je z prawdziwą miłością. Własnymi rękami, dzień po dniu przywracają im dawną świetność i utrzymują w doskonałej kondycji.

– Najgorsze są detale – mówi Marcin, do niedawna właściciel Pontiac, obecnie roglądający się za następnym „amerykanem”. – Silnik i ramę

można wyremontować, nadwozie pomalować, ale poszukiwanie i dopasowywanie drobniaków to niewdzięczna robota.

W nagrodę można później cieszyć się jazdą samochodem, za którym wszyscy się oglądają. Auto z Detroit jest po naszej stronie Atlantyku unikatem. Czymś w rodzaju garnituru szytego na miarę. Kupują je ci, którzy dokładnie wiedzą, czego chcą. Podobnie jest z replikami.

– W Polsce rośnie zainteresowanie oryginalnymi samochodami – mówi Andrzej Sternicki, producent kopii AC Cobry, wykorzystującej zespoły Forda Taunusa. – Działający w Poznaniu „Klub Kit-Car Polska” zrzesza już trzydziestu członków, posiadaczy i wytwórców kit-carów.

– Pasjonat zawsze znajdzie jakiś grosz, by kupić takie auto – zauważa Lech Mirka, wspólnie z ojcem budujący roadstery stylizowane na brytyjskiego Morgana. – Duży wpływ na cenę repliki ma klient. Jeśli zamówi zestaw do samodzielne-

go montażu, może zapłacić nawet o połowę mniej niż za podobny, gotowy samochód.

– Chciałem zrobić coś jeżdżącego, co wyglądałoby bardzo staro. To nie jest replika, ale auto zbudowane w stylu epoki – mówi Mieczysław Boygen, konstruktor „Boygen Automobile”, wyglądającego jakby był żywcem przeniesiony z początku naszego wieku. – Z tyłu ma silnik od „malucha”. Po równym jeździ 70 – 80 km/h. Budowałem go „na pół etatu” przez rok. Pokazuje go na różnych imprezach. Może komuś się spodoba. Teraz myślę już o zrobieniu następnego, ciekawszego, lepszego.

Szkoda tylko, że warszawski Festiwal Samochodów Amerykańskich, Kabrioletów i Replik nie był bardziej rozreklamowany. Wiele osób o imprezie dowiedziało się po fakcie. Pozostaje zatem czekać na kolejną okazję spotkania ludzi, którzy nie gustują w samochodach o sylwetce jajka.

Michał Kij  
Fot. autor

Corvette z 1978 roku uznana za „Najpiękniejszy samochód złoty”. Po prostu Cadillac.

