

## NOWE BUDOWNICTWO

### Dodge Charger '68

z silnikiem V10 Vipera



Rekord za rekordem...



Bonhams 4th Annual  
Las Vegas Motorcycle Auction

*Mały, ale wielki sercem*



American Bantam '38

Perełki



Iso Rivolta Grifo

Wywiad z czeskim artystą  
Tomášem Saranem



## Większe jest lepsze!

Cadillac Escalade '15



## FULL-METAL JACKET

Chevrolet Corvette '87





# FULL METAL JACKET

## Chevrolet Corvette '87

To było wczesną wiosną 1993 roku, niedziela, obiad u rodziców. Przeglądałem telegazetę, dział ogłoszeń motoryzacyjnych. Nie, żebym chciał coś kupić. Przeglądałem po prostu w ramach poobiedniej sjsyty. W oko wpadło mi ogłoszenie o sprzedaży dziwnego dla mnie samochodu - Chevroleta Corvette z 1987 roku.

Kojarzyłem wcześniejszy model z lat 70., którego zdjęcie wycięte z jakiegoś kalendarza wisiało u mnie na ścianie w czasach szkolnych obok plakatów Jimiego Hendrixa i zespołu Omega. Ponieważ w telegazecie zdjęć nie było, zacząłem szukać w czasopiśmie i katalogach motoryzacyjnych (tu przypomnienie młodszemu czytelnikom Drivera: tak, były czasy bez Internetu i Google). Dopadłem w końcu jakieś czarno-białe fotki i w tym momencie jeszcze bardziej zaczęła działać wyobraźnia. Postanowiłem, pojedę i obejrzę ten samochód, mimo że nie miałem kwoty, za jaką był wystawiony. Oczywiście, w skrytości ducha liczyłem, iż może stanie się cud i jakoś dogadam się z właścicielem. Dobrze, że chociaż telefony działały (komórek też jeszcze nie wymyślono) i szybko umówiłem się na oględziny auta.

Wczesnym rankiem wystawialiśmy z kolegą z Szczecina w kierunku Konstancy Łódzkiego, bo tam znajdował się obiekt mojego pożądanego. Zaledwie po kilkudziesięciu kilometrach niestety wróciliśmy do domu i to na ławeczce pomocy drogowej. Zaliczyliśmy o świcie czołowe spotkanie z przebiegającą sarną i całe szczęście w tym wszystkim, że nam nic się nie stało, a i auto ucierpiało niewiele. Nie dałem za wygraną i następnego dnia firmowym busem dojechaliśmy tym razem już bez niespodzianek.

Pierwsze wrażenia były pamiętam szokujące. Na miejscu, na posesji właściciela, stały dwa „smoki”. Pierwszym był bordowy Pontiac Trans Am GTA, a drugim czarna Corvette. Na dodatek obok za płotem znajdował się salon aut amerykańskich, gdzie wystawiono jeszcze inne „wynałazki”.

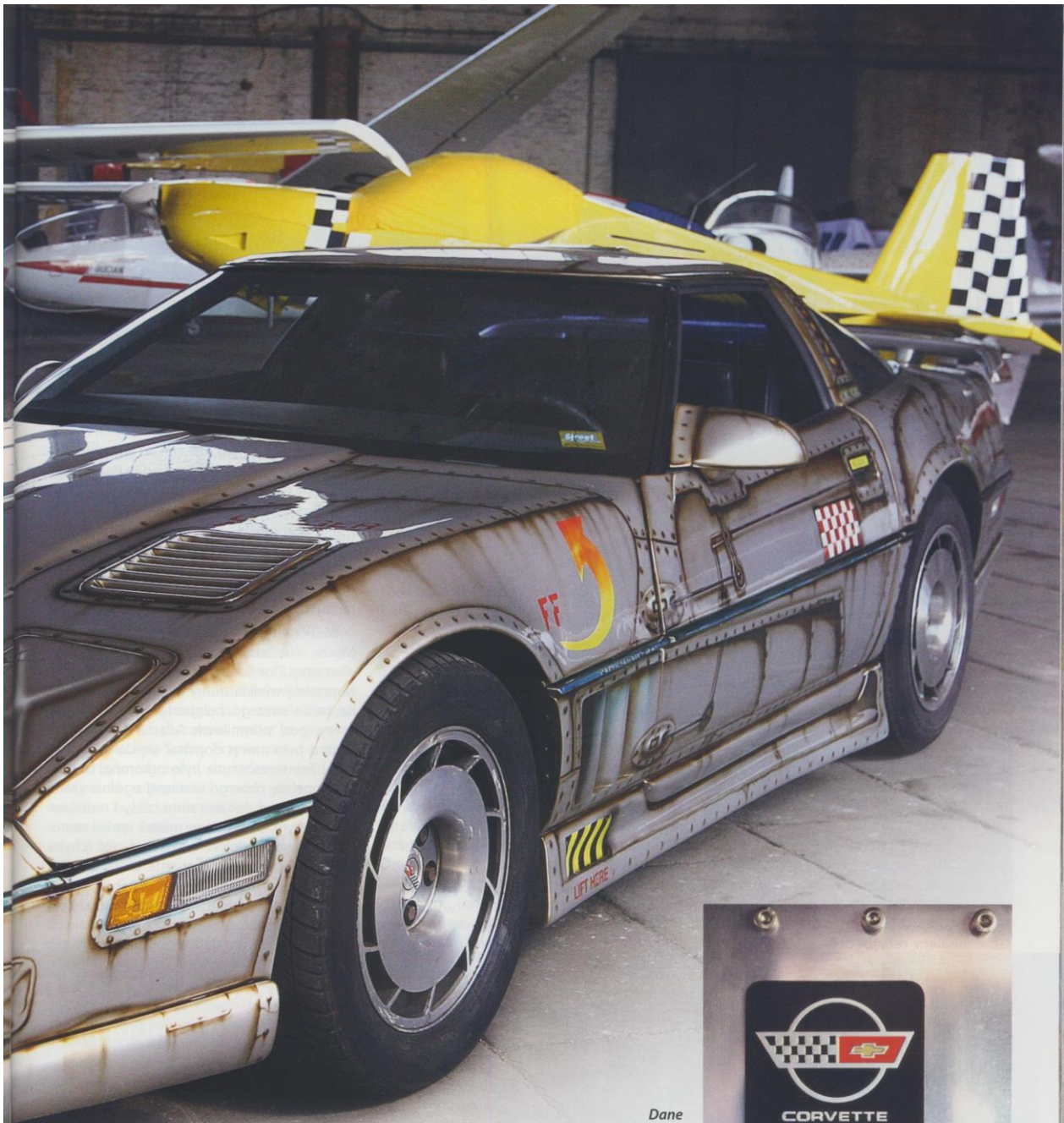
Tylko ktoś, kto przeżył podobną sytuację zrozumie mój ówczesny stan. Nie potrafię już dziś tego opisać, ale mowę mi odjęło i dołną szczękę miałem na wysokości kolan. Mój kolega popadł też w podobny stan. Szkoda, że nikt nam wtedy nie zrobił zdjęcia. Musimy sobie zdać sprawę, że był to początek lat dziewięćdziesiątych i na ulicach naszego kraju poruszały się w większości siermiężne jeszcze

samochody rodzimej produkcji i uważane za lepsze auta bratnich do niedawna krajów RWPG. Pamiętam, wielkim hiciorem wtedy był Trabant z silnikiem VW Polo, którego sprzedaż na zapisy gromadziła społeczne kolejki stojące nocami już kilka tygodni przed „godziną zero”.

Długo oglądaliśmy te dwa samochody (obydwa były na sprzedaż). Dla nas było to coś zupełnie nowego. W Szczecinie nie widywało się takich aut. Mimo marynarskiego importu, do

naszego miasta trafiały raczej pojazdy... nazwijmy to - „normalne”, ekonomicznie uzasadnione, terkoczące silnikami diesla na wolnych obrotach. Po co komu wehikuł z silnikiem powyżej 5 litrów, pochłaniający 20 litrów benzyny na setkę, do którego na dodatek nie można dostać żadnych części? Łódź wtedy była miastem, do którego aut zza oceanu sprowadzało się stosunkowo dużo i na ulicach częściej spotykało się jakieś „dziwadło”.





*Dane  
taktyczno-bojowe*

Oczywiście, odbyłem jazdę próbną z właścicielem Corvette. Już po przejechaniu pierwszych kilkuset metrów miałem ochotę wysiąść i wrócić na piechotę. Może przeczyta to teraz Jarek, który mnie wtedy wioził. Trochę wtedy przesadził. Nie odzywałem się, ale ze strachu trzymałem się kurczowo i marzyłem o powrocie. Wydawało mi się, że to jest auto nie do okiełznanania. Z drugiej jednak strony te osiągi bardzo mi imponowały i już widziałem się za

kierownicą tej bestii. Wiadomo o czym rozmawialiśmy całą powrotną drogę jadąc naszym busem do domu. Kolega, którego niestety już nie ma między nami, mógłby też wiele opowiedzieć.

Do Konstaktynowa wróciliśmy po tygodniu pociągami i... kupiłem Trans Am'a. Niestety, bariera ekonomiczna, by stać się właścicielem Corvetty była jednak nie do pokonania. Trans Am, jak się później okazało, miał być tym







W razie niebezpieczeństwa pociągnąć za rączkę



Niebezpieczeństwo! Potężne wloty powietrza



Pod maską drzemie „skromny” 5,7-litrowy V8

wczesnym stadium rozwoju choroby, na którą cierpią wszyscy posiadacze amerykańskich pojazdów. Bardzo miło wspominać to auto i pamiętam, że fajnie się nim jeździło, ale w głowie zostało zasiane ziarno Corvette.

Sprawdziło się, że jak się bardzo czegoś pragnie i dużo o tym myśli, to w końcu marzenie się spełni. W moim przypadku spełniło się to nadzwyczaj szybko. Już rok później Corvette była moja. Wtedy było to apogeum szczęścia, jakie mogłem osiągnąć. To już nie chodziło

Pamiętam jedną zabawną sytuację z tamtego okresu. Zatrzymałem się na ulicy przed sklepem i po chwili wracając do auta widzę, że na siedzeniu pasażera siedzi kobieta. Widząc mnie mówi, że bardzo przeprasza, ale czy może chwilę posiedzieć w moim samochodzie, bo tak jej się podoba. Chwilę później mówi: „O! pojechał”. Na moje zdziwienie i pytanie: „Kto pojechał?”, odpowiedziała: „...no... mój mąż”. Okazało się, że jej facet też był w tym sklepie i po wyjściu, gdy zobaczył swoją babę w ob-

o jazdę; nawet samo siedzenie w tym samochodzie, jego mycie i polerowanie sprawiało niesamowitą frajdę. A jadąc nim człowiek w wyobraźni przeobrażał się w filmowych bohaterów, wszystkich razem wziętych. Tym bardziej, gdy latem można było poruszać się ze zdjętym dachem i czuć powiew wiatru. Już nigdy później, w żadnym innym aucie nie czułem takiej euforii.

cym aucie, po prostu zostawił ją i odjechał. Odwiozłem swoją pasażerkę w ślad za Polonezem męża, by nie doszło do awantury.

Przez kilka lat Corvette była moim autem codziennego użytku, oczywiście oprócz okresu zimowego, bo niestety o tej porze roku lepiej nie próbować poruszać się takim samochodem. Skończyłoby się to szybko i straty byłyby raczej duże.

W 1995 roku w Szczecinie w czasie Dni Morza ówczesne Radio As zorganizowało „Pierwszy Zlot Samochodów Amerykańskich”. Naprawdę wielkie tłumy ludzi znajdowały się na trasie naszego przejazdu. W miejscu imprezy, pod pomnikiem Adama Mickiewicza trudno było nawet dopchać się do własnego auta. Zainteresowanie było ogromne, to było coś zupełnie nowego w naszej ogólnie szarej rzeczywistości. Jak na tamte czasy i możliwości przybyło do naszego miasta sporo samochodów z całej Polski. Przyjechała też (chyba z Częstochowy) żółta Corvette biorąca wcześniej udział w filmie „Młode Wilki”. Była to chyba jedna z pierwszych imprez tego typu i było fajnie przekonać się, że są też w Polsce inni ludzie czerpiący frajdę z tego samego. Długie rozmowy nie miały końca. To było naprawdę wielkie święto.

Po latach postarałem się zebrać fotografie z tamtego okresu. Dla zainteresowanych: [www.classiccarsgarage.pl](http://www.classiccarsgarage.pl), „Galeria lata 90”.

Rok później pojechałem na pierwszą imprezę do Berlina. Był to kolejny już zlot samochodów amerykańskich organizowany w stolicy Niemiec. I tu szok; na placu znajdowało się około tysiąca samochodów... i to jakich! O takich autach w Polsce nawet nikomu się wtedy nie śniło. To już inna skala i inne wyzwania. Corvette, takich jak moja, stało chyba kilkanaście, nie wspominając o starszych rocznikach, pochodząc od pierwszej generacji. Byłem dumny, że moje auto stoi w takim gronie i też jest podziwiane przez oglądających, bo przecież wyróżniało się trochę ze względu na obniżoną sylwetkę i zestaw spoilerów firmy Greenwood. Wypstrykałem wtedy przez dwa dni osiem filmów i pewnie, gdybym miał ich więcej, to wypstrykałbym wszystkie. Kupiłem na tym zlocie czerwoną chustę, którą zawiązałem na



Deskę rozdzielczą ozdabiają panele wycięte z aluminiowej blachy





Wizja artysty skomplikowanego mechanizmu otwierania drzwi



Prace nad maską, która i tak nie pasowała



Od czego tu zacząć montaż?



Karoseria w stanie surowym po zmatowaniu



Początek tworzenia aerografów

kierownicy i mam ją na niej do dzisiaj, choć w tym roku osiągnę już pełnoletniość.

Potem był „Pierwszy Międzynarodowy Zlot Samochodów Amerykańskich” na lotnisku w Toruniu, stanowiący kolejną możliwość spotkania znajomych i zupełnie nowych ludzi, dla których auta amerykańskie stały się wtedy sposobem na życie. Na tym zlocie dostałem nagrodę za najładniejsze auto. Nie muszę chyba pisać, jak wiele to dla mnie znaczyło i jak wtedy się cieszyłem.

Kolejne lata, kolejne zloty w Polsce i w Niemczech. Corvette cały czas była zadbana i ciągle dopieszczana mimo problemów z czarnym lakierem, który należy do trudnych w utrzymaniu. Zdążyłem się naogłądać już wiele różnych samochodów i zacząłem myśleć o przemalowaniu na inny kolor. Przysłowiową kropką nad „i” było zdarzenie, do którego doszło na jednym ze szczecińskich rond, gdzie niestety, jadąc za blisko nie zdążyłem wyhamować i wjechałem lekko w Mercedesa. „Owocem” tego gapiostwa była pęknięta maska i rozbity reflektor.

Przyszedł czas na remont. Jakoś dziwnym trafem znalazłem ogłoszenie o sprzedaży rozbitej Corvette z tego samego rocznika na czę-



Corvette jeszcze czarna (Toruń 1998 rok)

ści. Przód był cały, więc kupiłem niezbędne elementy i wraz z fachowcem od laminowania zabrałem się do remontu. Niestety, okazało się, że nowa maska jest o dwa centymetry szersza od mojej i nie za bardzo da się ją dopasować. Skończyło się na żmudnej rekonstrukcji starej, ale inne elementy na szczęście pasowały. Cały przód w tym modelu można zdjąć z ramy, nie ma stałych elementów nadwozia. Montowane fragmenty trzeba pasować zaczynając od tyłu samochodu.

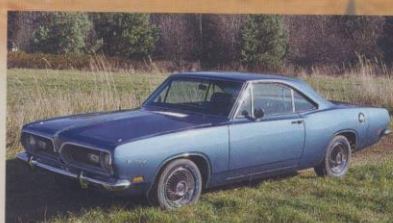
Nie chciałem, by Corvette pozostała czarna przede wszystkim z uwagi na to, że ciągle wyglądała brudno, ale i też dlatego, że w myślach już dojrzywał pomysł lakieru innego niż wszyst-

## Life is too short to drive boring cars

Rebel Rides Classic Cars daje Ci to, co najlepsze w Ameryce



1972 Ford E200 Chateau Club Wagon, z Kalifornii. Kultowy klasyczny van! Oryginalny lakier ma 42 lat, bez rdzy! Nie restaurowany, „Numbers-Matching”! Profesjonalnie wyremontowany oryginalny silnik 302 cid V8, 3-biegowa manualna skrzynia „3-on-the-tree”, nowe sprzęgło, nowy układ hamulcowy. Najbogatsza wersja wyposażenia „Chateau”, podwójna klimatyzacja, „Houndstooth” materiał we wnętrzu, dwie kanapy (8-osobowy), tinted windows, felgi z magnetyzmem „slot mags” z epoki oraz nowe opony. Zarejestrowany w Polsce jako zabytek, cena 65 000 PLN



1969 Plymouth Barracuda, z Kalifornii. Nowy lakier, 100% bez rdzy (nigdy nie miał). Nowy silnik V8 318 cid (5.2 litr), chodzi świetnie. Skrzynia automatyczna Torque-Flite, 3-biegowa, Sure-Grip most (szpera). Nasza Barracuda posiada bardzo rzadki pakiet opcji Spring Special (A15), dostępny tylko przez parę miesięcy w 1969 roku. Nowy silnik, nowe opony, nowy lakier, nowe chromy! Zarejestrowany w Polsce jako zabytek, cena 75 000 PLN



1974 Chevrolet Monte Carlo Landau 454. Fabryczny lakier, nierestaurowany! „Numbers-Matching”. Super-rzadki „biały kruk” z silnikiem Big Block 454 (profesjonalnie wyremontowany) oraz elektryczny szyberdach, obracane fotele (Swivel Buckets), klimatyzacja, szpera, tinted windows. Nowe opony, nowy podwójny wydech z stali nierdzewnej oraz tłumiki Flowmaster, nowe zawieszenie i układ kierowniczy. Zarejestrowany w Polsce jako zabytek, cena 85 000 PLN

[carmuseum@gmail.com](mailto:carmuseum@gmail.com) / [www.rebelrides.pl](http://www.rebelrides.pl) / tel: 780-580-800





Standardowa aluminiowa felga stosowana w Corvette w 1987 roku

kie. Miałem na początku pewne wątpliwości, ale zdecydowałem się pójść na całość. Dzięki pomocy kolegi, artysty perfekcyjnie posługującego się aerografem, postanowiłem polakierować samochód tak, by przypominał nitowany samolot. Długo przeglądałem książki i czasopisma lotnicze notując wszelkie interesujące mnie szczegóły i całą tę wiedzę wykorzystałem przy projekcie.

Resztę pozostawiłem wykonawcy, licząc na jego wyobraźnię. I nie zawiodłem się. Przyznaję, że efekt przerósł moje oczekiwania i po około dwóch tygodniach dzieło artysty można było pokryć warstwą bezbarwnego lakieru. Końcowy montaż to już była sama przyjemność, oko cieszył każdy dokładany element karoserii. Przy okazji zrobiłem sobie wtedy też prezent i kupiłem nowe felgi 17-ki Borbett z szerokim rantem, o szerokości dziesięciu cali na tył i siedmiu do przodu. Dużo pracy wymagały jeszcze aluminiowe nakładki na całą deskę rozdzielczą imitujące stary kokpit i metalowe „dywaniki”.

sną ruszyłem na podbój niemieckich złotych. Bywając tam wcześniej, stojąc na placu jako jeden z wielu i ginąc w tłumie postanowiłem już wtedy, że kiedyś moja Corvette będzie zbierała laury. Już pierwsza impreza w Berlinie w 2000 roku zakończyła się pucharem i pierwszym miejscem w kategorii „New Age”. Potem były kolejne imprezy, kolejne trofea w mocnej międzynarodowej konkurencji. Uzbierało się tego całkiem sporo.

Później przyszły kolejne auta, jeszcze bardziej odjechane, a Corvette coraz częściej stała w garażu.

Późnym latem Corvette stała gotowa do pierwszego startu. Pamiętam miny kierowców mijanych samochodów i wzrok przechodniów. Już wcześniej przyzwyczaiłem się do tego, że ludzie zwracają uwagę na dziwne auto, ale teraz momentami czułem się aż trochę głupio. Reakcje były skrajne; od słów zachwytu, do wręcz potępienia, jak można było sp...ć taki samochód. Ale w sumie chodziło o to, by było na maksa.

Następnego roku wiosną ruszyłem na podbój niemieckich złotych. Bywając tam wcześniej, stojąc na placu jako jeden z wielu i ginąc w tłumie postanowiłem już wtedy, że kiedyś moja Corvette będzie zbierała laury. Już pierwsza impreza w Berlinie w 2000 roku zakończyła się pucharem i pierwszym miejscem w kategorii „New Age”. Potem były kolejne imprezy, kolejne trofea w mocnej międzynarodowej konkurencji. Uzbierało się tego całkiem sporo.

W pewnym momencie zacząłem myśleć nawet o jej sprzedaży, by ktoś mógł znów w pełni cieszyć się jazdą tym autem, ale na ziemię sprowadziła mnie - na szczęście - żona mówiąc, że mogę sprzedać wszystkie inne samochody, ale nie tę Corvette. Poskutkowało to zamówieniem kompletu nowych uszczelek karoserii, nowych elementów zawieszenia i hamulców. A Corvette odzwajemnia się znów swoimi walorami i indywidualnym charakterem.

Zdałem sobie sprawę, że w tym roku mija 20 lat od momentu, gdy stałem się jej właścicielem i to chyba wzbudziło we mnie chęć napisania tego tekstu i podzielenia się moją radością z innymi. A tym, którzy myśleli, że to auto, jak niestety wiele innych, na zawsze gdzieś zniknęło, chciałem przypomnieć, że jest i trzyma się całkiem niezłe.

Do zobaczenia na drodze!

**Tekst: Andrzej Gawel**

**Zdjęcia: Sebastian Wołosz i Andrzej Gawel.**

**Strona: [www.classiccarsgarage.pl](http://www.classiccarsgarage.pl)**

### Chevrolet Corvette C4 z 1987 roku

Silnik: V8, OHV, poj. 5733 cm<sup>3</sup> (350 cui), śred. cyl.: 101,6 mm, skok tł.: 88,39 mm, moc 240 KM (SAE net) przy 4000 obr./min, moment obrotowy: 393 Nm przy 3200 obr./min, st. spręż: 9: 1, zasilanie: wtrysk wielopunktowy TPI, układ wydechowy: podwójny. Napęd: na tył, automatyczna skrzynia biegów GM 700-R4, przełożenie tylnego mostu 3,07. Oś przednia: podwójne wahacze, poprzeczny resor, amortyzatory hydrauliczne, stabilizator. Oś tylna: wielowahaczowa, poprzeczny resor, amortyzatory hydrauliczne. Hamulce: tarczowe. Felgi (standardowe): aluminiowe, 16". Opony: 255/50 VR 16. Wymiary nadwozia (mm): dł.: 4480, szer.: 1800, wys.: 1190. Ciężar własny (kg): 1530. Rozstaw osi (mm): 2,443. Pojemność zbiornika paliwa (l): 76. Prędkość maks. (km/h): 241 (150 mph).



Uwaga na głośno brzmiący wydech