

Garbi Barbie dla

Popularny w Polsce Żuczek, znany szerzej jako VW Garbus, w świecie zyskał wiele więcej określeń. We Francji jest nazywany Biedronką, zaś w swojej drugiej ojczyźnie, Meksyku, popularność zdobywa jako Vocho. Wysokim uznaniem cieszy się na Kubie. Na „wyspie jak wulkan gorącej” ochrzczono go mianem Jajeczka.

Ponad 21 milionów sprzedanych egzemplarzy na całym świecie najlepiej świadczy o tym kultowym samochodzie. I choć od lat 30. XX wieku wprowadzono niewielkie zmiany w kształcie nadwozia, wbrew pozorom nie skazało to Garbusa na emeryturę i stopniowe zapomnienie dzięki setkom milionów zyskanych fanów. Archaiiczne rozwiązania konstrukcyjne nie umniejszają jego popularności, a charakterystyczna garbata sylwetka wywołuje wzruszenie. I tak, o ile klasyczne wersje uchodzą za normalne zjawisko, o tyle bliskie spotkanie z nienagannie utrzymanym kabrioletem zalewa nasze serca falą pozytywnych emocji. W kolekcji Mariusza możemy odnaleźć wiele ciekawych zabytków wolfsburskiej motoryzacji, jednak ten jeden jedyny należy prawdopodobnie do najpiękniejszych (z całym szacunkiem dla pozostałych). ➔





Ale nie od razu Rzym zbudowano i sporo wody w Wiśle upłynęło, zanim opisywane auto trafiło do jego obecnego właściciela. Na początku 1995 roku Mariusz zamieścił na niemieckich stronach internetowych anons dotyczący sprzedaży kół do Porsche 911 model 901. Po jakimś czasie odezwał się zainteresowany, po czym doszło do spotkania. Okazało się, iż jest on także wielbicielem Garbusów i panowie się zaprzyjaźnili. Po jakimś czasie Mariusz dowiedział się, że jego niemiecki przyjaciel ma w garażu zaniedbany trochę Typ 15. I tak już w lutym tego samego roku Garbus w wersji z otwieranym dachem trafił do Polski. Z uwagi na jego kiepski stan techniczny restauracja wymagała mnóstwa czasu, pracy i sporych wydatków, jednak dla prawdziwego pasjonata to nic niezwykłego. Do bardzo ambitnego zadania Mariusz przystąpił w niesprzyjających czasach, ale to tym bardziej motywowało go do działania.

Najpierw należało uiścić opłaty związane ze sprowadzeniem samochodu, przechodząc przez biurokratycz-

ny labirynt, doprowadzić do spotkania z rzeczoznawcą, co pozwoliło zarejestrować pojazd jako zabytek, i w ostatnim już etapie, po ostatecznym zakończeniu remontu, wpisać kabriolet do ewidencji ruchomych dóbr kultury. Nieco skomplikowana procedura, jednak czego się nie robi dla wzniosłego celu. Następnie było już z górki i można było poświęcić się całkowicie warsztatowej robocie. Najpierw zajęto się blachar-

ką. Znaczna część karoserii po dokładnej selekcji trafiła do huty, natomiast reszta do specjalistów zajmujących się piaskowaniem. Wówczas po szczegółowych oględzinach okazało się, iż odrestaurowanie samochodu wymagać będzie jeszcze większych nakładów finansowych. Jego stan był następstwem niedbalstwa poprzednich właścicieli i częstego biwakowania pod chmurką. Ale, co tam – powiedział sobie Mariusz.



Liczne kwieciste dekoracje sprawiają, że możemy zakwalifikować tego Garbusa do przedstawicieli pięciopięknej



Ponieważ pierwotny biały lakier nie przemawiał do niego, wybrał soczystą czerwień, która, jak się później okazało, doskonale kontrastowała z kolorystyką wnętrza. W tym czasie ukończono piaskowanie karoserii, którą zajęli się teraz blacharze. Natomiast Mariusz wziął się za podłogę. Powycinał stare panele i zastąpił je nowymi, po czym usunął resztki korozji z ramy i wszystko polakierował. Kolejne prace dotyczyły układu

zawieszenia, który poddano kompleksowej regeneracji, montując też nowe amortyzatory. Już pod koniec 1995 roku zawieszenie było gotowe do montażu. Niestety, prace nad nadwoziem się opóźniały i dopiero na początku 1996 roku zyskało nowy blask również dzięki wszystkim elementom przywiezionym ze złotów z Niemiec (błotnikom, kanałom grzewczym, blasze za tylnym siedzeniem, licznym reperaturkom). Wszyst-

Volkswagen Garbus
Typ 15 1969

Data

pierwszej rejestracji:
14.10.1969 r.

Silnik:
1200 ccm, stożkowy filtr powietrza, czerwona kopułka aparatu zapłonowego, oblacowanie lakierowane, pozostałe elementy chromowane.

Zawieszenie:
seryjne z tyłu, z przodu rurowisko.

Koła:
chromowane obręcze 15-calowe Mangels, opony Continental w roz-



Klasyczna sylwetka dzięki rzetelnej restauracji odzyskała dawny piękny blask.

ko to zwiastowało efektowny finał. Ale po solidnie zbudowanej podstawie należało z gustem urządzić wnętrze i zająć się niszczącym dachem. Mariusz chciał, aby kolor nadwozia ładnie komponował się z tapicerką kabiny. Po długich poszukiwaniach znalazł kremowy dach idealnie pasujący do jego wizji. Mijały miesiące, a w Garbusie montowano kolejne

brakujące elementy z epoki, zgrabnie uzupełniające całość. Pojawiło się radio Blaupunkt z lat 70., stylistyką nawiązujące do legendarnego w naszym kraju odbiornika Safari, na podłodze ułożono dywaniki obszyte białą nicią. Fabryczne stalowe felgi zastąpił chromowany 15-calowy zestaw Mangelsa, na progi natomiast trafiły chromowane nakładki. Powoli prace restau-

racyjne zbliżały się ku końcowi, ale wciąż brakowało niezawodnego serca. Przypadek sprawił, że Mariusz zdobył silnik o pojemności 1200 centymetrów z chromowanymi elementami. Jego stan nie budził najmniejszych wątpliwości, zatem wkrótce wypełnił przestrzeń pod tylną klapą. Niemal kompletny Garbus spokojnie wyczekiwał uroczystego rozbicia butelki szampana o bur-

tę, gdy w warsztacie pojawiła się para poszukująca wyjątkowego auta, którym mogłaby pojechać do ślubu. Dwa tygodnie później Mariusz wiozł młodych do kościoła. Pomysł wykorzystania Garbusa jako pojazdu weselnego przypadł do gustu kolejnym parom i Mariusz zaczął otrzymywać zamówienia na następne ceremonie. Obiektywnie rzecz ujmując, naprawdę nie ma się

czemu dziwić. Auto zostało dopieszczane w każdym calu. Nie ma tu miejsca na niedokładności, niespójności i niepasujące elementy. Dzieło Mariusza zostało zakończone sukcesem, zaś my czekamy na następny ciekawy projekt.

Piotr Mokwiński

Fot. Mikołaj Urbański

