

CAPPUCCINO to kolejny chłodzony wiatrem VW ze stajni Mariusza. Tym razem **to jeden z najszybszych** „chrabąszczy” z silnikiem o pojemności 1200.

# Cappuccino

## Czas na





Zapewne większość z Was była lub kiedyś będzie na małym spocie VW. Zjeżdża się wtedy co najmniej kilku właścicieli samochodów określonej maści bądź grupa osób należących do jakiegoś klubu. Mariusz teoretycznie mógłby nie uczestniczyć w takich spotkaniach, bo małe złoty ma na co dzień we własnym garażu. Jeśli czytaliście poprzedni numer VW TRENDS (1/ 2008), to poznaliście już tego sympatycznego młodego mężczyznę i jego Garbusa Pinky. Teraz czas na kolejnego VW z jego kolekcji.

Historia tego czterokołowego bohatera zaczyna się w 2002 roku. Wtedy to podczas spaceru na jednym z podwórek Mariusz wypatrzył Garbusa 1200. Na pierwszy rzut oka widać było, że od dłuższego czasu nie był użytkowany. Nasz garbusiarz nie przeszedł obok niego obojętnie. Od razu rozpoczął negocjacje w sprawie zakupu samochodu, chociaż nie było łatwo. Z doświadczenia wiedział, że najbardziej ko-

chanym Garbuskiem jest – jak to określa – wychodzony, nie zaś kupiony od ręki. Tak było i tym razem. W trakcie rozmów dowiedział się, że Garbus został wyrejestrowany, a jego właściciel mieszka w Belgii. Lata, przez które VW stał wycofany z ruchu, nie wpłynęły dobrze na jego kondycję. Oględziny wykazały, że jest gorzej, niż przypuszczano. W podłogę zaczęły wrastać chwasty, opony zmurszały, a lakier wypłowił od słońca. Te „drobnostki” nie zraziły Mariusza. Plany wobec tego Garbusa miał skonkretyzowane – wyremontowanym autem miała jeździć żona.

W końcu udało się! W piękny majowy dzień 2002 roku Mariusz podpisał umowę kupna kolejnego już w swoim życiu Garbuska i zabrał się do długiej i żmudnej pracy. W pierwszej kolejności zajęto się kanałami grzewczymi. Stare zostały zastąpione nowymi, a następnie wymieniono panele podłogowe. Zmienione zostały jeszcze inne drobne części i można było po-

myśleć o lakierowaniu. Oryginalnie karoseria była w kolorze zielonego groszku, jednak według nowego właściciela barwa ta nie pasowała ani do jego koncepcji, ani do charakteru tego autka. Typowy nudny kolor miał zostać zastąpiony wyróżniającym się z tłumu. Z wzornika barw Standoksa po długim namyśle wybrano piękny brąz z palety Subaru. Jednak nie pokryto nim całego auta. Delikatności Garbuskowi dodały boki lakierowane w kolorze kawy z mlekiem. Wkrótce VW został ochrzczony jako Cappuccino i tak pozostało do dziś, o czym świadczy naklejka na tylnej szybie. Jak każdy wie – lub wiedzieć powinien – nic nie dodaje samochodowi takiego uroku, jak dobrze dobrana felga. Wspaniale przerobione auto ze zwykłymi kołami nie stanie się obiektem westchnień. Garbus Mariusza dostał zatem w prezencie komplet błyszczących chromowanych felg firmy Mangels z oponami Continental o rozmiarze 185/65 R15. Już w tym mo- ➔





mencie wyglądał imponująco i był gotowy do rejestracji. Pod koniec lipca 2002 roku VW dostał dokumenty i – co ciekawsze – wpisało go do rejestru pojazdów zabytkowych. Otrzymał pierwsze rejestracje wydane w Zielonej Górze z numerem 01. Pozostałe Garbusey Mariusza dostały następne specjalne, przeznaczone dla wiekowych aut, numery. Tak odrestaurowanego VW przejęła jego żona. Auto jako wdzięczny kompan podróży sprawdzał się świetnie i nigdy nie odmówił posłuszeństwa w trasie, za co właściciele odwiedzili się ponadprzeciętną dbałością o jego niezagany stan. W pewnym momencie Mariusz zauważył, że Garbus posiada nieco dynamiczniejszy silnik od swoich kolegów z rodziny 1200. Wobec tego postanowił jeszcze bardziej zatroszczyć się o jego serce. Przekazał go w ręce specjalisty od motorów z grupy VAG. Po odpicowaniu silnika w roku 2004 na zlocie w Kotli auto wystartowało w zawodach na 1/4 mili. Ku zdziwieniu wszystkich, Cappuccino zdobyło I miejsce wśród innych garbatych przyjaciół z klasy 1200. Lata mijały i pomimo że samochód wyglądał ciekawie, właściciel czuł pewien niedosyt. Auto zdobywało puchary na licznych zlotach i wyścigach, a on nie odwdzięczał się ukochanemu VW niczym nadzwyczajnym. Wtedy w głowie Mariusza zrodził się pomysł małego liftingu. Jednak idea ta nie wypaliła. Mały plan przerodził się bowiem w duży remont! Po raz kolejny rozebrano VW do gołej blachy. Auto dostało nowe błotniki, dla

podkreślenia uroku zamontowane na jasnych ke-drach, czyli uszczelkach pomiędzy nadkolem a kabiną. Miejsce starej podłogi zajęła nowiutka, pozbawiona oryginalnych mocowań siedzeń. Projekt zakładał zastąpienie starych foteli skórzanymi odpowiednikami z Porsche 911. Kiedy auto było już rozebrane, renowacji znów poddano kanaaną grzewcze. Kolejnym etapem było lakierowanie. Tutaj jednak nie było problemu, ponieważ samochód pozostał w tym samym kolorze, tylko boki pokryto lakierem o nieco jaśniejszym odcieniu. Chromowane koła ustąpiły miejsca felgom od Porsche 914, nazywanym Baby Fuchs, 5,5x15 cali z oponami Continental 185/65/15. Należy wspomnieć, że z zewnątrz znajdziemy jeszcze więcej modyfikacji. Chromowane stopnie, nakładki na błotniki, listwy, klamki, lusterka i wiele innych dodatków świadczą o solidności przebudowy. Na chromowanych zderzakach zamontowano dodatkowo 1/4 mili. Ku zdziwieniu wszystkich, Cappuccino zdobyło I miejsce wśród innych garbatych przyjaciół z klasy 1200. Lata mijały i pomimo że samochód wyglądał ciekawie, właściciel czuł pewien niedosyt. Auto zdobywało puchary na licznych zlotach i wyścigach, a on nie odwdzięczał się ukochanemu VW niczym nadzwyczajnym. Wtedy w głowie Mariusza zrodził się pomysł małego liftingu. Jednak idea ta nie wypaliła. Mały plan przerodził się bowiem w duży remont! Po raz kolejny rozebrano VW do gołej blachy. Auto dostało nowe błotniki, dla



mianę powietrza w kabinie dbają tylne boczne szyby przerobiono na uchylane. Mariusz i jego żona mogą teraz wygodniej zasiąść na wspomnianych fotelach z Porsche 911 i prowadzić auto za pomocą drewnianej kierownicy z wersji rajdowej. Korbki podnoszenia szyb i rygle drzwi to wersja drewno-chrom. Do tak odrestaurowanego wnętrza zawitało też trochę nowoczesności. Zamontowano przywoity zestaw car audio z jednostką centralną Panasonica, sterowaną pilotem. Głośniki to kolejno przód – 2-drożne Alpine i tył – 3-drożne Sony X-plod. Do tego dochodzi basowy głośnik Pioneer Free Air series 600 W, wmontowany w oparcie tylnej kanapy (zasila go wzmacniacz z za tylnego siedzenia). Garbusek przez wiele lat udowodnił, że może służyć dzielnie każdego dnia przewyższając małą awaryjnością nowoczesne konstrukcje. Zapewne do dziś jeździłby po buki do sklepu, gdyby nie troska jego właścicieli, którzy stwierdzili, że taki zabytek większość czasu powinien spędzać w ciepłym garażu. Opuszcza go tylko na zloty, imprezy i tym podobne specjalne okazje. Niejednokrotnie był także wynajmowany do uroczystości weselnych. Na zloty garbusowe jeździ, jako że właściciel jest organizatorem wielu takich imprez, m.in. majowego „Rozpoczęcia sezonu” pod hasłem „Las, woda, blues” oraz lipcowego „Złoty garbatych bolidów” – obie odbywają się w Radzynie. Nasz bohater może pochwalić się także niemają

kolekcją pucharów zdobytych podczas wyścigów na 1/4 mili w kategorii „Garbus do 1200 ccm”. Lista jest dość długa: I miejsce Kotla 2004, I miejsce Sulistrowiczki 2007, II miejsce Jesenic CZ. 2006, II miejsce Jesenic CZ. 2007. Ciekawostką jest to, że choć literatura podaje prędkość maksymalną dla tego modelu jako 115 km/h, bązowe Cappuccino rozpędza się do prędkości 160 km/h. Jednym słowem, „zamyka licznik” na 100 Mph!

Lukasz MAPET Janecki

Foto: Mikołaj Urbański

DANE I FAKTY

VW GARBUS 1200 1977R.

► SILNIK:

„Prawie” fabryczny silnik 1200

► NADWOZIE:

gruntownie odrestaurowane w kolorze brązowym i kawa z mlekiem, chromowane dodatki – stopnie, nakładki na błotniki, nakładki na wloty powietrza na podszyciach, listwy, zderzaki, brewki/ daszki reflektorów, lusterka, klamki i inne, kierunkowskazy tył – czerwone z USA, jasne kiedry, oryginalny bagażnik do przewozu dwu par nart, hak holowniczy.

► KOŁA:

felgi od Porsche 914 Baby Fuchs 5,5 x15 cali, opony Continental 185/65/15.

► WNĘTRZE:

siedzenia Porsche 911, stylowa półka pod licznik, półka Kamei montowana na tunelu środkowym, 2-stopniowy nawiew powietrza na szybę przednią z modelu 1303, licznik (w milach) z USA, kierownica sportowa drewniana, drewniano-chromowane rygle i korbki podnoszenia szyb.

► CARAUDIO:

radio Panasonica sterowane pilotem, głośniki przód – Alpine 2-drożne, tył – Sony X-plod 3-drożne, głośnik basowy Pioneer Free Air series 600 W w oparciu kanapy, wzmacniacz z układem zabezpieczającym za tylnym siedzeniem.

► INNE:

Podziękowania dla rodziny za wyrozumiałość. Kontakt: Mariusz Niedobocki 601 716 026 wwfan@plusnet.pl