

Pinky



Miłość ma wiele imion. W tym przypadku aż pięć. Tyle właśnie Garbusów pokochał Mariusz. Teraz zaprezentujemy Wam samochód, który nie jest co prawda najstarszy, ale zdecydowanie najbardziej nietypowy w jego imponującej kolekcji. To Volkswagen Garbus z 1968 roku, model 1300 po gruntownym remoncie oraz wielu zmianach.

Sympatia dla krągłych kształtów Volkswagena Käfera narodziła się w sercu Mariusza przed wielu laty. Jak sam przyznaje, wkrótce po pozytywnym zaliczeniu egzaminu na prawo jazdy siedział już za kółkiem swojego pierwszego Garbusa. Był rok 1991. Pierwszy własny samochód okazał się, mówiąc łagodnie, mało doskonały. Wskutek jego kiepskiej formy ogólnej czterokołowiec spędzał więcej czasu u mechaników niż na drodze. Ciągłe witanie się z klamką różnych serwisów samochodowych na tyle dokuczyło Mariuszowi, że w końcu pozbył się swojego pierwszego w życiu modelu 1300 rocznik 1973. Nie upłynęło jednak dużo wody w Wiśle, kiedy na horyzoncie pojawił się kolejny „Garb”. Auto zostało wygrzebane w nieodległej okolicy w szopie spod stosów siana. Był rok 1995. Pierwotnie sprowadzony do Polski ze Szwecji, po licznych przejściach trafił pod strzechy jednego z wiejskich gospodarstw niedaleko Zielonej Góry. Tam też spędził kilka cichych lat. Ogólny stan auta wydawał się na tyle dobry, że bez chwili wahania Mariusz odkupił bordowego Garbusa. Tym razem jednak, nauczony przykrymi doświadczeniami z przeszłości, doskonale wiedział, jak należy postąpić. Z autem wiązała konkretne plany. Mimo to Garbus po przejściu badań technicznych dopuszczających go do ruchu pokonał setki kilometrów. Nie stwarzając problemów dojechał do Danii na wymarzone wakacje swojego właściciela, zaliczył także wyjazd w śniegowe krainy na narty. Wojaże nie nadwerężyły go na tyle, by związane z nim plany miały się dezaktualizować. Koncepcja generalnego remontu została, co prawda, nieznacznie odsunięta w czasie, ale w końcu nadeszła odpowiednia pora. Był rok 1996. Od jakiegoś czasu trwała już akcja kompletowania części zamiennych. Wprawdzie nie można było narzekać na braki w asortymencie w najbliższym sklepie Käfer Shop Lehman w Berlinie, jednak ceny w markach czasami stanowiły dla Mariusza sporą przeszkodę. Kiedy wreszcie uporał się z kompletowaniem najpotrzebniejszych elementów, wszystko było gotowe do rozpoczęcia pracy. Jesień i zima to doskonała pora remontowa. Mariusz wziął się do dzieła z nadejściem pierwszych chłodniejszych dni. Demontaż ruszył na całego. W tym czasie do śmietnika trafiło sporo zużytych części. Kiedy już Garbuszek rozebrany został do rosołu, nadwozie „odcięto” od podłogi. Zdjęto wszystkie powłoki lakieru i podkładów. Blachę oczyszczono do gołej stali. Następnie usunięto z karoserii i podwozia wszystkie elementy nienadające się już do dalszej eksploatacji. Zamontowano nowe drzwi, kanały grzewcze, reperaturki poszycia z drzwiami, nowe pasy przedni oraz tylny, a także błotniki prosto ze sklepu. Celem remontu nie było jedynie gruntowne odnowienie Garbusa. Zaplanowane były także inne zmiany. Jedną z nich było założenie odsuwanego brezentowego dachu Britax. Montaż tzw. faldachu wymagał już we wstępnej fazie remontu wykonania w karoserii odpowiedniego otworu. Trochę czasu zajęło przygotowanie Garbusa do wizyty u lakiernika. Jednocześnie udało się skompletować zawieszenie przednie, tzw. rurowisko, oraz podwozie z nowymi panelami. Nadszedł czas wielkiego malowania. Dla paneli podłogowych wybrano kolor kanarkowy. Całe zawieszenie pozostawiono w naturalnych barwach. Przy okazji w



układzie jezdnym zostały wymienione wszystkie łożyska i uszczelniacze. Generalną odnowę przeżył również układ hamulcowy. Założono nową pompę, przewody hamulcowe, cylinderki oraz okładziny. Tylne nowe bębny zostały polakierowane na czerwono. Sporym wyzwaniem okazał się dobór nowego koloru dla karoserii Garbusa. Pewnym wyznacznikiem była tu barwa poszycia faldachu. Oryginalnie był on czarny, ale już w kilka dni po zakupie poszycie zmieniono na białe. W pierwszych założeniach Garbusiek miał być bowiem zielono-biały. Plany szybko jednak ulegały zmianom, aż wreszcie

narodziła się wizja różowego Garbusa. Nie było jednak mowy o zwykłym popularnym czy tandetnym różu. Ten miał być inny, delikatny i nie-nachalny. Wertowanie stosów katalogów firm lakierniczych nie przyniosło żadnego efektu. Z pomocą musiał przyjść kolega – artysta plastyk, który z mieszaniny wielu lakierów stworzył barwę określoną mianem starego różu. Współpracujący z warsztatem lakierów Standox przygotował dla Mariusza kolor, który ten od razu zatwierdził. Lakirowanie karoserii oraz podłogi zajęło kolejne dni, prace jednak nabrały tempa. Powoli pustą blachę zaczęły wy-

pełniać poszczególne części wnętrza. Swoje miejsca zajęły podsufitka oraz dach. Na zewnątrz przymocowano błotniki na białej karcie, pamiętając przy tym o zanurzeniu jej w smarze grafitowym. Ułożenie nowej instalacji elektrycznej wymagało sporo czasu i wyętej pracy. Ostatnim etapem wykańczania wnętrza było położenie nowej wykładziny oraz zamontowanie foteli, które właśnie wróciły z zakładu tapicerskiego. Zostały obszyte białą skórą, tak aby odcień pasował do poszycia odsuwanej kłapy. Złożony w jedną całość Garbus prezentował się imponująco. Różowo-biała karoseria speł-



niała oczekiwania Mariusza. Jednak zima już dawno minęła, a w aucie nadal brakowało wielu elementów nadających mu szyku i stylu. Wiosną we wnętrzu pojawiło się kilka nowych drobiazgów, bez których trudno stworzyć specyficzny klimat. Bambusowa półeczka czy kierownica w wersji rajdowej bardzo dobrze komponują się z białą skózaną tapicerką. Są także drewniane dodatki, oryginalne radio Blaupunkta Emdem i obowiązkowy gadżet w przypadku Garbusów – mały flakonik z kwiatami. W niedługim czasie udało się również skompletować listę dodatków zewnętrznych. Tak odrestaurowany Käfer otrzymał nowe chromowane zderzaki i halo-

geny oraz błyszczące nakładki na błotniki i progi. Nie zabrakło nowych uchylanych tylnych szybek i „krawatu” na masce czy chromowanych osłonek kraterów wlotów powietrza na podszybiu. Oryginalne koła zostały oddelegowane w ciemny kąt garażu. Ich miejsce zajęły felgi od Porsche 914 w rozmiarze 5,5 x 15 cali (model Porsche, z którego zapożyczono obręcze, miał centralnie umieszczony silnik i produkowany był w latach 1969 – 75 przy ścisłej współpracy z koncernem Volkswagena). W późniejszej fazie modyfikacji w Garbusie wymieniono amortyzatory na produkty renomowanej firmy Koni. We wnętrzu założono także instalację car audio. Wiek-

nym modyfikacjom zwiększającym moc, jednostce napędowej i jej otoczeniu na pewno nie można odmówić stylu i porządku. Całość lśni i błyszczy. Remont i kompletowanie wszystkich dodatków zostały zakończone w 1998 roku. Różowo-biały Garbus z Mariuszem za kierownicą po raz pierwszy zameldował się na zlocie VW w Poznaniu na imprezie Volksmania, która odbyła się latem 1999 roku, i od razu został nagrodzony pierwszym miejscem. W roku 2003 Garbusiek został wpisany do krajowego rejestru zabytków i otrzymał odpowiednie tablice. W kolekcji Mariusza oprócz prezentowanego Garbusa pojawiło się jeszcze czterech

szosę z jej elementów została jednak skrzętnie ukryta. Tak więc radioodtwarzacz zajął miejsce w schowku przed pasażerem, a głośniki schowano z tyłu i z przodu. Garbus często służy jako samochód dla nowożeńców, dlatego pod jego maską założono potężny zestaw trąbek. W ten sposób jego przejazd przez miasto. Na pewno zwróciliście także uwagę na uchylaną kłapę silnika w stylu California Look. Mariusz posiada również element oryginalny, uważa jednak, że uchylana bardziej pasuje do „odjechanego” stylu różowego Garbusa. Pomimo że silnika nie poddawano żad-

jego braci. Jest to Brezel Zwitter z roku 1953, a także dwa modele 1200. Jeden w wersji Faldach z 1962 roku, a drugi Mex z 1977 roku. Jest także kabriolet 1500 z 1969 roku. Nie można pominąć Kubelwagena 181 rocznik 1971, Karmann Ghia Typ 14 z roku 1970 oraz Porsche 911 wyprodukowanego w roku 1969. Wszystkie postaramy się pokazać w VW TRENDS.

DANE I FAKTY

VOLKSWAGEN KÄFER 1300
1968 ROK

▶ SILNIK: <<<<<

1200 D, jak dotąd bez żadnych poważnych modyfikacji mechanicznych. Zmieniono jedynie filtr powietrza i kopułkę aparatu zapłonowego. Silnik został jednak wyremontowany, a przegroda silnika i jego niektóre elementy zostały pochromowane.

▶ ZAWIESZENIE: <<<<<

rurowisko i nowe amortyzatory Koni.

▶ HAMULCE: <<<<<

założono nową pompę, przewody hamulcowe, cylinderki oraz okładziny. Tylne nowe bębny zostały polakierowane w czerwonym kolorze

▶ KOŁA: <<<<<

felgi od Porsche 914 Baby Fuchs w rozmiarze 5,5 x 15 cali, rozstaw śrub 4x130 mm. Białe nakładki na opony „Wegu”

▶ WNĘTRZE: <<<<<

nowa wykładzina i tapicerka foteli oraz bocznych, bambusowa półeczka, kierownica w wersji rajdowej, drewniane dodatki, oryginalne radio Blaupunkta Emdem, czy obowiązkowy gadżet w przypadku Garbusów – mały flakonik z kwiatami.

▶ NADWOZIE: <<<<<

oryginalny bordowy kolor nadwozia zmieniono na wykonany na zamówienie odcień różowego oraz białego lakieru. Zamontowano odsuwany brezentowy dach - faldach britax. Käfer otrzymał nowe chromowane zderzaki i halogeny oraz błotniki i progi, uchylne tylne szybki oraz „krawat” na masce, chromowane osłony kraterów wlotów powietrza na podszybiu. Odchylana kłapa silnika w stylu California Look. Lampy tył i kierunkowskazy na nadkolech - wersja USA.

▶ PLANY: <<<<<

remont i modyfikacje prezentowanego auta jego właściciel uznaje za skończone.

▶ PODZIĘKOWANIA: <<<<<

dla mojej rodziny

▶ WŁAŚCICIEL: <<<<<

Mariusz Niedobecki z Zielonej Góry



Mikołaj Urbański

Fot. autor