

walXzone

eZine

CR12
01812009VXX20
02

ROCKSTARA

CZYU NAJLEPSZE POLSKIE AUDI TT!

174ps GOLF MK3 VR6
240ps JETTA A2 1.8T
250ps GOLF MK1 G60
300ps GOLF MK3 2.0T



ANITA & SEAT

NAJSEKSDWNEJSZY DJET TUNINGOWY W POLSCE



SKLEP INTERNETOWY

- ZAWIESZENIA SPORTOWE I GWINTOWANE TA TECHNIX
- WENTYLATORY CHŁODNICY SLIM
- UKŁADY WYDECHOWE INOXX 2,5"

kontakt:
sklep@lowride.pl

WWW.LOWRIDE.PL

Cześć! Przed oczami macie właśnie 12 już wydanie volXzone! Postanowiliśmy zaryzykować i zaprezentować Wam nową wizję na magazyn! Na kolejnych stronach przekonacie się czy zmiany okazały się słuszne, czy też nie. Przede wszystkim odświeżyliśmy szatę graficzną, stworzyliśmy sobie stały schemat dla umiejscowienia większości działów, ale przede wszystkim postanowiliśmy wcielić się w rolę osób przygotowujących papierowy magazyn, stąd pionowa orientacja stron. Mamy nadzieję, że udało nam się poprawić dotychczasowe mankamenty i z niecierpliwością

czekamy na Wasze opinie, zarówno pozytywne, jak i te wytykające wady. Oczywiście merytoryczna część się nie zmieniła, co potwierdzają zamieszczone w 12 auta. Okładkowe Audi TT Macieja, beżowe Mk3 przerobione pod każdym kątem, czy Seat Leon z niespodzianką, to tylko niektóre rzeczy, które przygotowaliśmy. Zapraszamy zatem do oddania się lekturze i komentowania owocu naszych łez, potu i krwi.

REDAKCJA

SPIS TREŚCI

1. ROCKSTAR

Audi TT.....4

2. CIEKAWOSTKA

Jackrabbit.....18

3. CHERRY LADY

VW Golf Mk1.....20

4. SIĘDMIU WSPANIAŁYCH

Nagrodzeni w roku 2011.....34

5. SZEJK SMERFÓW

Seat Leon.....38

6. LAJF STAJL.....53

7. BLACK & ORANGE

VW Golf Mk3.....54

8. PIERNIK TORUŃSKI

VW Polo 9N.....64

9. ŚWIĘTA TRÓJCA

Plebiscyt Auto Roku 2011.....72

10. PODRÓŻ W CZASIE

VW Karmann Ghia.....76

11. NOWY OLDSCHOOL

VW Jetta A2.....86

12. MISTRZ BARISTÓW

VW Golf Mk3.....98

13. PROFIL.....112



Tekst: Patryk Bieliński Zdjęcia: Karol Romanek, Patryk Bieliński

ROCKST





TADA

Pomysłów na zatytułowanie tego artykułu było wiele. „Grey Wolf”, „Szara Eminencja”, czy „Just sTyle”. Ostatecznie padł jeszcze inny wybór, ale projekt Macieja można nieustannie porównywać na nowe sposoby. Tytuł ma tu najmniejsze znaczenie.



Audi TT w rękach Maćka to wybór podyktowany w zasadzie kaprysem. Podczas holenderskiego M.I.V. w 2007, gdzie jak sam wspomina pojawił się prawdziwy wysyp tych aut, zakochał się w tej traktowanej po macoszemu sylwetce. Kiedy ówczesny projekt legendarnej Bory poszedł w odstawkę pod lupę trafiło właśnie miniaturowe Coupe z czterema pierścieniami w logo. Stereotyp zabawki

dla bogatych żon lub dwóch panów kompletnie nie zraził Maćka, który dopiął swego i obalił zatechły mit. Zanim to nastąpiło, przez bezowocne poszukiwania w garażu stanęło znane A4 kombi, czyli coś z zupełnie innej bajki. Nic w tym dziwnego, o ile samo znalezienie przyzwoitego TT nie jest specjalnie karkołomne, o tyle znalezienie bliskiego ideałowi egzemplarza w założonym z góry



kolorze Aviator Grey nastęcało więcej problemów. Koniec końców, zgodnie z maksymą „wszystko w swoim czasie”, po czterech latach od wykielkowania pomysłu, a więc w roku 2011, szare TT sprzed 10 lat stanęło wreszcie pod domem. Nie trudno zgadnąć, że długo nie pozostało „szarym” samochodem. Historia, którą czytacie, ma niestety swój przykry początek. Zakup wymarzonego Audi to następstwo kradzieży

jego poprzednika, z którym Maciek był bardzo związany. Na szczęście poznaniak nie jest człowiekiem, który w podobnych sytuacjach załamuje ręce, więc wykorzystał okazję. Deadline pierwszych prac mijał zaledwie trzy miesiące od ich rozpoczęcia, czyli na VAG Event '11. Sytuację ułatwiała od dawna sprecyzowana wizja. Pierwszym krokiem było rozebranie auta i gruntowny detailing. Przy okazji zanim złożono stertę części z powrotem w jeżdżący samochód, wszystkie plastiki czy inne niedomagające drobiazgi wymieniono na nowe. Wszelakie elementy aluminiowe pokryto czarną farbą metodą proszkową. Najwięcej tego typu detali znajdowało się wewnątrz, zatem przy okazji omówmy co się w nim działo. Fabryczną skórzaną tapicerkę uzupełniono obszytymi alcantara w firmie Carsdream kierownicą i gałką dźwigni zmiany biegów. Poza tym zmieniły się jedynie drobiazgi, jak czarna podsufitka z wersji S-Line, welurowe dywaniki z logo TT S, czy manometr niemieckiej firmy GAS (German Airride Systems) wskazujący ciśnienie w zawieszeniu. Póki co tyle wystarczy, wszak już fabrycznie konsola TT jest tak udana, że ciężko cokolwiek w niej ulepszyć. Na sezon 2012 Maciej ma już jednak inną koncepcję. Zdradzimy jedynie tyle, że jej głównym filarem będą kubelkowe fotele. Jak mówi Maciek: „TT jest moim pierwszym sportowym autem. Dlatego chcę, żeby styl był bardzo surowy”. Kolejnym krokiem był montaż pneumatycznego zawieszenia. Ekipa StylePoznań słynie ze swojego uwielbienia

do tego rozwiązania, tak więc i tu nie mogło zabraknąć powietrza. Dzięki niemu Audi wygląda jak przyczajony szary wilk. Dokładne parametry systemu są chwilowo mało ważne, ponieważ skompletowano go wyłącznie na potrzeby zbliżającej się bezlitośnie imprezy Wolfsgruppe. Skupiono się więc tylko na tym, by nadwozie mocno zbliżyło się do ziemi. Warto wspomnieć, że tradycyjnie wszystkie prace nad zawieszeniem, jak i całym projektem, wykonano w słynnym warsztacie ekipy nie korzystając z pomocy wyspecjalizowanych firm. To się nazywa profesjonalne podejście do tematu! W związku z powyższym pneumatyka nosi dumną nazwę Air Style. Nie zdałaby się ona na wiele, gdyby w nadkolach nie zagościły odpowiednie obręcze. W tym wypadku są one nawet bardzo odpowiednie, szczególnie ze względu na rozmiar. Dziewiętnaście cali to już spory kawał aluminium, do tego szerokość 8,5" z przodu i 9,5" z tyłu.



Robi wrażenie? To lepiej zapnijcie pasy, bo te rozmiary dotyczą nie byle jakich kół, a kultowych BBS LM. Ze względu na niepasujący rozstaw śrub przytwierdzono je przy pomocy 20 milimetrowych adapterów. Aby obręcze według planu chowały się w nadkolach należało je nieco zwęzić, co uczyniono przykręcając rotory od zewnętrznej strony. Tym



samym uzyskano nie tylko pożądany efekt, ale również bardziej nietypowy wygląd. Polerowane ranty połączono z czarnymi ramionami, co przy tak stonowanej kolorystyce było strzałem w samo sedno. Odpowiedni naciąg uzyskano dzięki oponom Pirelli w rozmiarze 215/35. Wymienione zmiany wraz ze stylistycznymi smaczkami, o których za chwilę,

przyniosły rezultat w postaci wyróżnienia TOP3 w kategorii Audi na VAG Event 2011. Jest się czym poszczycić! Z zewnątrz szara eminencja pozornie wygląda na seryjne TT, ale bystre oko od razu spostrzeże, że nie do końca tak jest. Maciej lubuje się w drobiazgach, które zauważą tylko wytrawni znawcy. Na nadchodzący sezon zapowiada jeszcze większy nacisk na

dopieszczenie detali i położenie nowego lakieru na całej karoserii, ale już dzisiaj nie ma się czego wstydzić. Najłatwiej zauważyć chyba wygładzony przedni zderzak, który nową formę zyskał dzięki usunięciu tablicy rejestracyjnej. Kratki w jego dolnej części pomalowano strukturalną czarną farbą. Ten sam los spotkał grill z wersji z 2003 roku wraz ze znaczkiem, wlew paliwa oraz wspomniane środki felg. To wszystko? Wcale nie, po dłuższym skupieniu myśli można zauważyć także pozbawiony wnek na

końcówki układu wydechowego zderzak tylny, który wkrótce ma ustąpić miejsca elementowi rodem z USA. Za to mało kto dostrzeże lewą tylną lampę, która uległa zmianie na pochodzącą z wersji angielskiej, dzięki czemu jest cała czerwona. Pieczołowicie wypolerowany lakier wygląda świetnie. Po kilku tygodniach w ręce Maćka wpadł równie ciekawy komplet 19" kół ATEV. Na polakierowane w całości pod kolor nadwozia koła naciągnięto te same gumy,



które wcześniej wykorzystano przy BBS-ach. Monochromatyczny styl wpisuje się genialnie w klimat TT. W przypadku tego Audi nie ma mowy o stereotypowej stylistyce. Jest surowo, nawet brutalnie, ale każdy szczer musi potrafić ugryźć. Póki co jego zęby jeszcze rosną, ale już dziś należy do najwyższej ligi. Pomaga mu w tym 180 konna jednostka 1.8 Turbo, która póki co mechanicznie jest w stu procentach seryjna, co tłumaczyłoby określenie Just sTyle.



MONOCHROMATYCZNY
STYL WPISUJE SIĘ
GENIALNIE
W KLIMAT TT. JEST
SUROWO, NAWET
BRUTALNIE, ALE
KAŻDY SZCZUR MUSI
POTRAFIĆ UGRYŹĆ.



Pod maską bowiem zaszło kilka zmian rozpoczętych od gruntownego czyszczenia wszystkich powierzchni. Wszelkie plastikowe osłony pokryto lakierem Aviator Grey, a podczas sesji zdjęciowej maskę podpieraa puszka napoju Rockstar. Ten motyw wykorzystano również na lusterku kierowcy, dekielkach kół oraz na tylnym błotniku, który ozdobiono grafiką. Oprócz niej ciekawie wygląda naklejka StylePoznań.com na przedniej szybie, oraz mała wlepka na tylnej szybie z głębokim przekazem: „M.I.V.W back TTo 2007”. Genialne! Nazwa TT widnieje również na wykonanych na zamówienie złotych rejestracjach. Jak widać drobiazgowo

i nawiązań jest tu bardzo wiele, co świadczy o bardzo dokładnym przemyśleniu projektu i niewątpliwym kunszcie Maćka. Podsumowując, jakkolwiek by nie nazywać tego auta, i tak wszystko sprowadza się do najlepszego Audi TT w Polsce i zdecydowanie jednego z najświeższych projektów, jakie kiedykolwiek powstały w kraju dziurawych dróg. Wszystkim nam pozostaje cierpliwie czekać na spełnienie marzeń. Oby ich owoce były tak samo wspaniałe, jak szary sportowiec Macieja!





Fakty

Silnik: 1.8 Turbo o mocy 180 koni mechanicznych; wszystkie plastikowe osłony polakierowane w kolorze nadwozia, puszka napoju Rockstar

Zawieszenie: samodzielnie wykonany zestaw pneumatycznego zawieszenia Air Style, adaptory felg o grubości 20 milimetrów

Koła: stosowane zamiennie; BBS LM o średnicy 19" i szerokości 8,5" z przodu oraz 9,5" na osi tylnej, polerowane ranty, rotory pomalowane czarną farbą strukturalną i przykręcone od zewnątrz; 19" obręcze ATEV A o szerokości 9", pomalowane w kolor karoserji, oznaczenia RR na kapselkach; opony Pirelli P Zero Nero o wymiarach 215/35

Nadwozie: oryginalny szary lakier Aviator Grey, wygładzony zderzak przedni bez tablicy rejestracyjnej, grill z modelu po liftingu, lewa tylna lampa z wersji UK, zderzak tylny wygładzony, pozbawiony wnek na końcówki wydechu, pomalowane czarną farbą strukturalną kratki zderzaka, oznaczenia marki, wlew paliwa i tablice rejestracyjne STTLE, ozdobne grafiki na karoserji, pełen detailing

Wnętrze: fabryczna skórzana tapicerka, welurowe dywaniki z logo TT S, czarna podsufitka z wersji S-Line, srebrne elementy pomalowane na czarno, manometr GAS w kratce nawiewu, wieniec kierownicy i gałka bieguła obszyte czarną alcantara, wiele plastików wymienionych na nowe

Audio: niezależnie od wszystkiego, zawsze grające dobry Rap

Podziękowania: „Pozdrowienia dla wszystkich pasjonatów”.



Prawdopodobnie większość z Was widząc te zdjęcia popuka się w głowę i pomyśli, że kompletnie zwariowaliśmy. Ci którzy nas znają wiedzą, że częściowo tak jest w istocie, ale w tym wypadku wszystko jest w najlepszym porządku, bo rodowodu prezentowanego wynalazku należy szukać pod znakiem VW. Jeśli już odetchnęliście z ulgą kilka słów o odczuciach. To, co napiszę teraz jest wyłącznie moją subiektywną oceną, ale zdaje mi się, że ten pojazd jest czymś w rodzaju Buggy, czymś na kształt jego bogatszej, bardziej rozbudowanej i nowocześniejszej wersji. Jak widać nie przyjęła się aż tak dobrze, jak oparty o Garbusa pierwowzór. No właśnie, Jackrabbit, czyli twór widoczny na zdjęciach, skonstruowano wykorzystując podzespoły z Golfa Mk1 (jako że rzecz działa się w USA ściślej mówiąc z Rabbita Mk1). Tym samym zmieniło się wiele rozwiązań technicznych, ale patrząc z zewnątrz można dostrzec nawiązania do protoplasty. Silnik umieszczono z przodu, z dawcy przejęto także częściowo płytę podłogową, elementy zawieszenia, układ hamulcowy i pozostałe akcesoria z zakresu mechaniki. Identycznie jak w klasycznym Buggy można było ten rekreacyjny wozik kupić jako gotowy produkt, lub zaopatrzyć się w zestaw do samodzielnego montażu. Producent nawet w swoich prospektach i reklamach polecał to drugie rozwiązanie twierdząc, że własnoręczna budowa przynosi mnóstwo wspaniałej zabawy. Nadwozie wykonano oczywiście z laminatu, a jego rysy były bardzo futurystyczne.



J a c k r a b b i t

Z Rabbita wzięto także tylne lampy, jak i zegary i część instrumentów wewnętrznych. Sądząc po wyposażeniu auta w drzwi, w dodatku równie nietypowych co reszta projektu, a także rozmiarach przestrzeni pasażerskiej wnioskuję, że gdyby założyć dach równie dobrze co latem auto sprawowałoby się w chłodniejszych i bardziej deszczowych porach roku. Prospekt producenta informuje o osiągnięciach w sposób dość niemrawy, podając jedynie przyspieszenie- do osiągnięcia 60 mil na godzinę (czyli 100km/h) wystarczyło 9 sekund. Na jedynym znalezionym przez nas zdjęciu komory silnika widać jednostkę 1.8 16V, ale czy to ona była montowana w każdym gotowym produkcie, tego nie udało się ustalić. Ciekawi Was pewnie kwestia kosztów. Przyznam szczerze, że chyba wiem dlaczego auto nie odniosło sukcesu i dziś jest już tylko ciekawostką. Za komplet części do złożenia auta w zasadzie przeznaczonego do okazjonalnej zabawy przyszło zapłacić niecałe 6000 dolarów. Śmieszne, że za papierową instrukcję obsługi należało zostawić w sklepie o 20\$ więcej, a za wersję z płytą CD aż 35\$! Cóż, to jest urok Stanów Zjednoczonych. Plusem był za to przewidywany czas montażu, który wynosił 60 godzin do momentu złożenia elementów w całość, zaś esteci chcący wykończyć auto, pomalować je i uzbroić w kilka wygodnych gadżetów musieli mieć o 90 godzin więcej. Ciekawe, czy kiedykolwiek pojawią się podobne konstrukcje na bazie np. VI generacji Golfa...



o i t

CHERRY



Golf Mk1 to samochód na wskroś kultowy. W latach swojej młodości za króla uchodził Golf Speed z Wolfsburga, a prezentowany egzemplarz trafił do kolekcji w Wolfsburgu. Ponadto jego dźwięk wpada w ucho.

LADOL



vy, niezależnie od wersji fabrycznej.
iło GTI, dziś już niekoniecznie tak jest.
ej miłości do pierwszej serii kompaktu
z nie jest pierwszym projektem na jego
cho bardziej, niż hit Modern Talking!

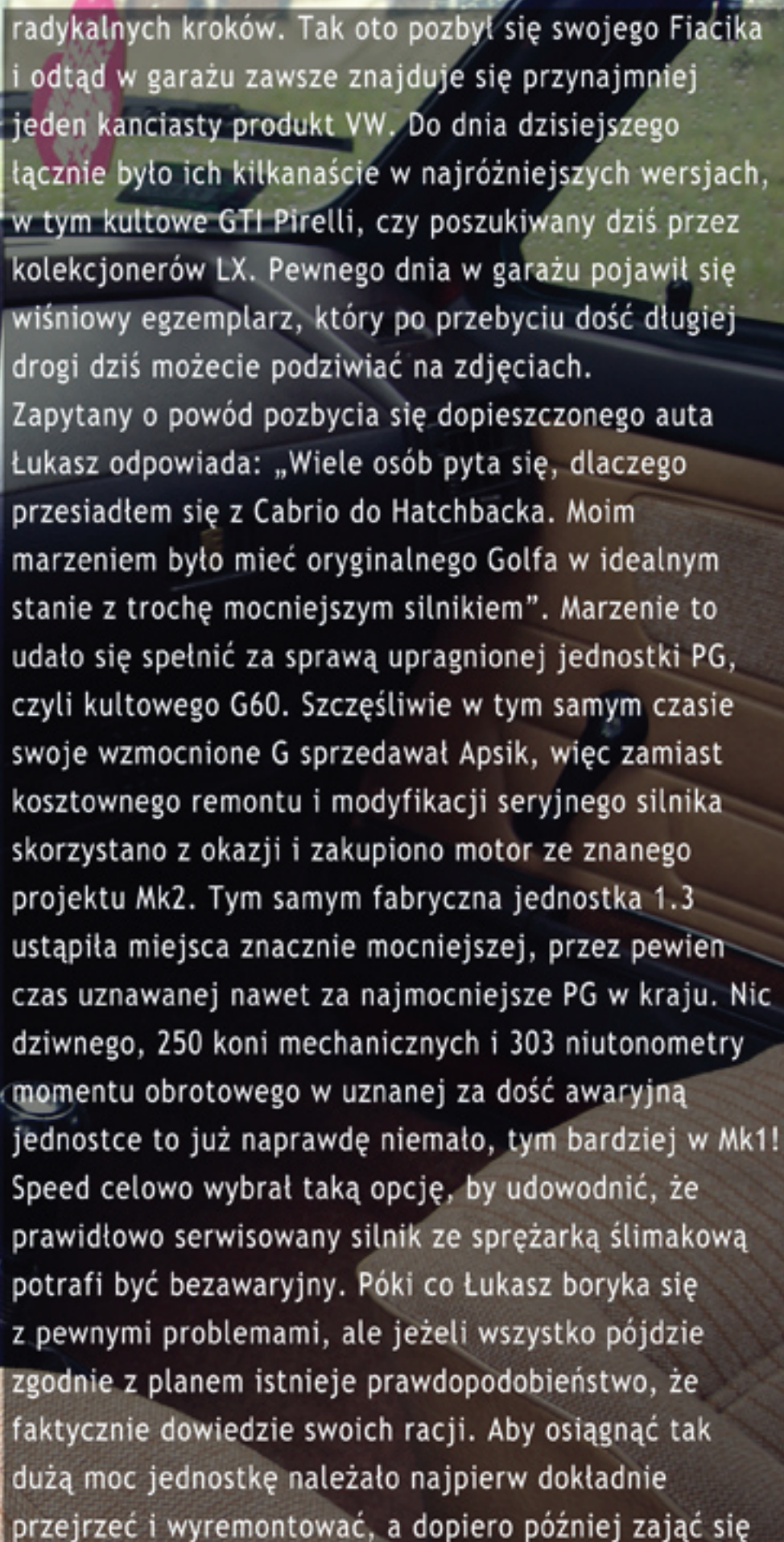
Tekst i zdjęcia: Patryk Bieliński

Projekt ochrzczony mianem Edelkirsch rozpoczął się w chwili, kiedy Łukasz pozbył się poprzednika, czyli znanego w światku Golfa z odkrytym nadwoziem i pakietem wielu modyfikacji, wśród których największe zamieszanie robiły obręcze Schmidt TH Line i kremowe skórzane wnętrze. Auto zwałło z nóg i znane było nie tylko w naszym kraju, ale spore zamieszanie robiło także na zagranicznych zlotach, w tym na kultowym Worthersee, a do dzisiaj gros osób zachwyca się projektem na zagranicznych forach. Zanim jednak Speed spełnił swoje marzenia, przeszedł długą drogę, którą zapoczątkował zdany w wieku lat 16 egzamin na prawo jazdy. Były to czasy, w których auto pokroju Golfa pozostawało jeszcze dla wielu w sferze marzeń, więc na początku trzeba było zadowolić się pocziwym Fiatem 126p. Był to także okres, w którym większość powszechnych dziś tuningowych akcesoriów była nieznaną, lub bardzo drogą i niełatwą do zdobycia. Dlatego już dzień po zakupie Łukasz samodzielnie obniżył zawieszenie swojego Malucha metodą chałupniczą, ale jak przyznaje, było bardzo nisko. Niewiele czasu minęło, kiedy na swojej drodze Łukasz spotkał swego dobrego kolegę Matiego, którego Jetta gościła na naszych łamach w poprzednim numerze. Wtedy także posiadał on Golfa pierwszej serii, co skłoniło naszego bohatera do podjęcia







The image shows the interior of a classic car, likely a Volkswagen Beetle. The steering wheel is made of polished wood with a silver center. The dashboard is black with a central display screen and various control buttons. The seats are upholstered in a light-colored, textured fabric. The text is overlaid on the right side of the image, providing a detailed account of the car's history and modifications.

radykałnych kroków. Tak oto pozbył się swojego Fiacika i odtąd w garażu zawsze znajduje się przynajmniej jeden kanciasty produkt VW. Do dnia dzisiejszego łącznie było ich kilkanaście w najróżniejszych wersjach, w tym kultowe GTI Pirelli, czy poszukiwany dziś przez kolekcjonerów LX. Pewnego dnia w garażu pojawił się wiśniowy egzemplarz, który po przebyciu dość długiej drogi dziś możecie podziwiać na zdjęciach. Zapytany o powód pozbycia się dopieszczanego auta Łukasz odpowiada: „Wiele osób pyta się, dlaczego przesiadłem się z Cabrio do Hatchbacka. Moim marzeniem było mieć oryginalnego Golfa w idealnym stanie z trochę mocniejszym silnikiem”. Marzenie to udało się spełnić za sprawą upragnionej jednostki PG, czyli kultowego G60. Szczęśliwie w tym samym czasie swoje wzmocnione G sprzedawał Apsik, więc zamiast kosztownego remontu i modyfikacji seryjnego silnika skorzystano z okazji i zakupiono motor ze znanego projektu Mk2. Tym samym fabryczna jednostka 1.3 ustąpiła miejsca znacznie mocniejszej, przez pewien czas uznawanej nawet za najmocniejsze PG w kraju. Nic dziwnego, 250 koni mechanicznych i 303 niutonometry momentu obrotowego w uznanej za dość awaryjną jednostce to już naprawdę niemało, tym bardziej w Mk1! Speed celowo wybrał taką opcję, by udowodnić, że prawidłowo serwisowany silnik ze sprężarką ślimakową potrafi być bezawaryjny. Póki co Łukasz boryka się z pewnymi problemami, ale jeżeli wszystko pójdzie zgodnie z planem istnieje prawdopodobieństwo, że faktycznie dowiedzie swoich racji. Aby osiągnąć tak dużą moc jednostkę należało najpierw dokładnie przejrzeć i wyremontować, a dopiero później zająć się



jej podnoszeniem. Przy okazji rozbiórki
zaszło kilka zmian wewnątrz silnika.
Głowica została zmodyfikowana
w renomowanym warsztacie Jacka
Chojnackiego, a wałek rozrządu
zastąpiono asymetrycznym z półek firmy
Schrick. Najważniejszą zmianą w motorze
była całkowita zmiana specyfikacji



sprężarki. Obecnie jest to rozwiercona przez Pro Tune wersja z 65 milimetrowym kółkiem paska. W tak zaawansowanej jednostce nie mogło w żadnym wypadku zabraknąć odpowiedniej ilości paliwa, dlatego zadbano o jego dostarczenie. Wtryski o pojemności 346cc pochodzą z Audi RS2, a podwójna pompa paliwa wtłaczająca

benzynę pod ciśnieniem 6 barów z Corrado G60, a fabryczny regulator ciśnienia paliwa zastąpiono produktem Webbera. Wszystkie komponenty łączy wysokociśnieniowe przewody z umieszczonym w widocznym miejscu wskaźnikiem ciśnienia wypełnionym gliceryną. Równie ważne w wysiłonych silnikach jest chłodzenie. Korzystając z tej wiedzy w prezentowanym G zastosowano chłodnicę oleju, a także wydajniejszą chłodnicę płynu z Golfa VR6. Najważniejszym elementem układanki jest rzecz jasna intercooler, który w tym wypadku przejęto z Mercedesa Vito. Na koniec wprowadzono także tak zwany bypass na przewodach zwrotnych powietrza. Mocniejszą iskrę zapewniają świece Bosch, a sprawniejszy wdech to zasługa filtra powietrza K&N (walcowego). Kiedy tylko zamontowano kolektor wydechowy typu 4-2-1 o wyjściowej średnicy 63 milimetrów zalano motor olejem Valvoline Racing i gotową jednostkę można było wystroić chipem RS3. Oczywiście większość z tych zmian dokonana była już w momencie zakupu silnika, jednak nie oznacza to wcale, że Łukasz nie miał co robić. Zanim nowy motor znalazł się w komorze,



ta została najpierw odpowiednio przygotowana. Po odświeżeniu przestrzeni i delikatnym zabiegom czyszczącym ze zbędnych rzeczy, całość polakierowano świeżą farbą w oryginalnym odcieniu. Także silnik pomalowano, tym razem na czarno, a część jego elementów aluminiowych wypolerowano. Teraz komora wygląda naprawdę zacie i co najważniejsze, całość prezentuje się jakby w takiej wersji opuściła fabrykę. Świetnie! Tak szeroko zakrojone zmiany pociągnęły za sobą konieczność wzmocnienia układu napędowego i zadbania o bezpieczeństwo. Stąd wzmocnione sprzęgło Sachs na które składa się nowy docisk i tarcza, a także lżejsze aż o 4,5 kg koło zamachowe, które po zabiegu odchudzającym starannie wyważono. Skrzynia biegów pochodzi od dawcy, czyli z silnika PG. Aby karoseria i zawieszenie wytrzymały większe naprężenia Łukasz zdecydował się na montaż stabilizatorów z Mk1 GTI, a wszystkie fabrycznie gumowe elementy podwozia zastąpił poliuretanowymi. Na koniec zawieszenie ustąpiło miejsca gwintowanemu odpowiednikowi FK Automotive z regulacją twardości. Kontakt z nawierzchnią zapewniają na wskroś kultowe obręcze BBS RS o szerokości 8" na osi przedniej i 8,5" na tylnej. Ich klasyczne malowanie w połączeniu z polerowanymi rantami perfekcyjnie zgrywa się z koncepcją karoserii. Na 15" koła naciągnięto gumy o wymiarach 195/45. Edelkirsch to wiśniowe, słodkie wino, dlatego zapożyczenie tej nazwy dla projektu Speeda wydaje się jak najbardziej na miejscu. Po pierwsze ponieważ kolor nadwozia Golfa pokrywa się z kolorem trunku, a po drugie, bo tak jak nalewka jest bardzo ładnie opakowany i wygląda niewinnie, ale gdy się go posmakuje... cóż, to już zależy od człowieka. Tak czy inaczej jazda podczas konsumpcji może być ostra! A to wszystko w otoczce owczej skóry. Wprawny obserwator zauważy od razu, że celowo Golfa postarzano. Szerokie tylne lampy wskazują na produkcję po sierpniu roku 1980, zaś chromowane zderzaki zdają się przeczyć tej teorii. Metalowe belki zamontowano celowo, wprowadzając tym samym nostalgiczny klimat. Podobne wrażenie nadają chromowane listwy ozdobne w przetłoczeniu, a także te wykańczające progi. Grill wyposażony jest w chromowaną ramkę i unikatowy znaczek ADAC, a szyby zamieniono na odpowiedniki z chromowanymi klinami uszczelek. Pakiet chromów uzupełniają lusterka, klamki drzwi przejęte z Porsche 964 i ramię tylnej wycieraczki. Ponadto wygląd zyskał dzięki oryginalnym oznaczeniom w pięknym stanie, fabrycznym uchylnym trójkątkom w przednich drzwiach i wąskiej dokładce pod przednim pasem. To wszystko w połączeniu z kultowymi obręczami i krótkimi nakładkami tylnych



blotników tworzy niepowtarzalny klimat wokół auta. Co równie atrakcyjne, celowo Speed nie odnawia powłoki lakierniczej. Jego zdaniem oryginalnie zachowana karoseria z drobnymi poprawkami i zaprawkami tworzy znacznie ciekawszy obraz. Trudno temu zaprzeczyć, Mk1 Łukasza wygląda wyśmienicie! Być może w przyszłości nadwozie pokryje nowy lakier, ale to plan na odległą przyszłość. Wcześniej właściciel planuje powrót do specyfikacji fabrycznej z zewnątrz,

czyli między innymi plastikowych zderzaków ze spryskiwaczami przednich reflektorów. Podobna atmosfera unosi się wewnątrz. Fabryczne rzadko dziś spotykane brązowo-beżowe wnętrza nie wymaga zmian na siłę, dlatego w tym zakresie zaszyły jedynie kosmetyczne niuanse. Kierownica Nardi Torino



wykończona drewnem jest głównym punktem kabiny, tuż obok znajduje się przejęta z Golfa II G60 dźwignia zmiany biegów umieszczona w konsoli z dodatkowymi zegarami Autometer. Ostatnią drobnostką w środku jest przejęty z Porsche zamek schowka wraz ze znacznikiem. Audio również oldschoolowe,

czyli Blaupunkt z epoki jako ozdoba deski rozdzielczej i przenośny odbiornik Siemens w roli odtwarzacza muzyki. Golf Łukasza perfekcyjnie wpisuje się w modny styl Performance, a do tego świetnie wygląda i nie brakuje mu rzadko spotykanych dodatków. Najważniejsze jest jednak to, że Speed nie traktuje Golfa jak wystawkę, czy wóz typowo złotowy. Jak mówi, ten projekt ma służyć mu do cieszenia się jazdą i nabijania kolejnych kilometrów. Ciekawe, co o Mk1 Speeda powiedzą złotowicze tegorocznego Worthersee!



Fakty

Silnik: fabryczna jednostka 1.3 zastąpiona przez PG; głowica obrobiona w Chojnacki Motor System, asymetryczny wałek rozrządu Schrick, hybrydowa sprężarka rozwiercona w firmie Pro Tune, kółko sprężarki zamienione przez 65-milimetrowy odpowiednik, 346cc wtryski z Audi RS2, podwójna 6-barowa pompa paliwa z Corrado G60, regulator ciśnienia paliwa Webber, przewody wymienione na wysokociśnieniowe, wskaźnik ciśnienia paliwa pod maską, dodatkowa chłodnica oleju, chłodnica płynu z Golfa III VR6, intercooler z MB Vito, bypass przewodów zwrotnych, świece Bosch Platin W4DP0, walcowy filtr powietrza K&N, kolektor wydechowy typu 4-2-1 o średnicy 63mm na wyjściu, olej Valvoline Racing 10w60, chip RS3, skrzynia biegów z jednostki PG, docisk i tarcza sprzęgła Sachs, odelżone o 4,5 kg i wyważone koło zamachowe; silnik w całości pomalowany na czarno, część elementów wypolerowana, komora silnika delikatnie wygładzona i odświeżona, świeży lakier w komorze zgodny z fabrycznym kodem; po modyfikacjach 250 koni mechanicznych i 303 niutonometry

Zawieszenie: gwintowany zestaw FK Automotive z regulacją twardości, stabilizatory z Mk1 GTI, elementy gumowe zastąpione poliuretanem, wzmocniony układ hamulcowy

Koła: obręcze BBS RS w rozmiarze 15", szerokość 8" z przodu i 8,5" na osi tylnej, opony w rozmiarze 195/45, srebrny lakier na rotorach, polerowane ranty

Nadwozie: krótkie nakładki tylnych nadkoli, chromowane listwy boczne i wykończenia progów, chromowane klipy uszczelki szyb, chromowana ramka grilla, znaczek ADAC w atrapie, chromowane zderzaki sprzed roku '80, chromowane lusterka i ramię tylnej wycieraczki, polerowana fifka układu wydechowego, chromowane klamki z Porsche 964, oryginalne oznaczenia GL w stanie idealnym na tylnej klapie, wąski hokej pod przednim pasem, uchylne żagielki w drzwiach

Wnętrze: beżowo-brązowe w oryginalnej wersji, drewniana kierownica Nardi Torino, dźwignia zmiany biegów z Golfa Mk2 G60, zamek schowka z Porsche 964 wraz ze znaczkiem, piesek kiwający głową na tylnej półce, prospekty z epoki, kapelusz na półce, dodatkowe zegary Autometer w konsoli środkowej

Audio: głośniki Alpine zamontowane w fabrycznych miejscach, przenośny odtwarzacz Siemens RX621, w fabrycznym miejscu radio Blaupunkt zamontowane dla ozdoby.



SIEDMIU WSPANIAŁYCH

Już wkrótce oficjalnie rozpoczniemy nowy sezon złotowy, dlatego postanowiliśmy po raz ostatni wrócić do wspaniałych chwil minionego lata. W roku 2011 odwiedziliśmy szereg doskonałych imprez. Na najlepszych z nich wybraliśmy najciekawsze naszym zdaniem przebudowy, które nagrodziliśmy własnoręcznie wykonanymi, oryginalnymi nagrodami. Oto szczęśliwa siódemka, która z różnych względów znalazła się w gronie Best Of Show według volXzone.



Majówka Cultstyle.pl

Mielno

13-15.05.2011



Mrówki

10-12.06.2011



H



WOLFSGRUPPE VAG EVENT

Żerków

1-3.07.2011



II Zlot Cultstyle.pl

Wilcze Laski

12-14.08.2011







Modelka: Anita Sikorska **Tekst:** Patryk Bieliński **Zdjęcia:** Łukasz Elszkowski

Mówi się, że **król** jest tylko jeden. Prezentowany Seat Leon jest nie tylko władcą polskiego tuningu zrzeszonym w elitarnym **Tuning Kingz**, ale od sezonu **2011** zawładnął także wszystkimi **smerfnymi** projektami. Mało tego, w Polsce jest także jedynym **szejkiem!**

SZEJK SMERFÓW



Stali czytelnicy pamiętają na pewno ten samochód z naszych łamów. W numerze 2 volXzone pokazywaliśmy jego pierwsze znane oblicze, które już wtedy cieszyło się dużym uznaniem na scenie. Kacper z TuningKingz.pl nie poprzestał na wprowadzonych wówczas zmianach i po raz drugi olśnił tuningową Polskę. To jeden z powodów, dla których postanowiliśmy zaprezentować Seata na bis, po drugie na zdjęciach

z artykułu Al Arab odśladził jeszcze stare wnętrze, choć nowa tapicerka była już na ukończeniu. Ilościowo zmian nie było aż tak wiele, więc jeszcze mogliśmy się oprzeć pokusie, ale kiedy tylko na Alsstars Tuning Weekend w Dąbrowie Górniczej pojawiła się okazja do zrobienia sesji foto z uroczą Anitą inna opcja nie wchodziła po prostu w grę. Jeżeli patrzycie na zdjęcia i nie możecie oderwać od nich oczu, przez co nie



czytacie tego tekstu, wybaczam. Jeśli jakimś cudem zmusiliście się do tego, zaczniemy od małego przypomnienia jak auto wyglądało w roku 2010, czyli gdy pierwszy raz je opisywaliśmy. Wtedy motywem przewodnim przebudowy była tematyka Dubaju i nieprzyzwoicie ekskluzywnego hotelu Burdż Al Arab. Motywy te wykorzystano głównie pod maską, w której gościł delikatnie zmodyfikowany diesel 1.9 o oznaczeniu ARL. Po modyfikacjach

elektroniki jednostka osiągnęła 185 koni mechanicznych i w tej materii nie zaszło więcej zmian. Podobnie w kwestii wyglądu komory silnika, w której do dziś panuje nieskazitelna czystość i ład. Z pierwszego wcielenia pozostały złożone korki zbiorniczków, śrubki, opaski i inne drobiazgi, polakierowane na biało lub obszyte skórą plastikowe osłony i ozdobiona aerografem pokrywa silnika. Ówczesna wizja była na tyle przemyślana, a jej





wdrożenie w życie okazało się na tyle trwale, że przestrzeń pod maską cały czas wygląda aktualnie i właściwie nie ma potrzeby ulepszania w niej czegokolwiek. Chociaż kto wie, czy Kacper nie zaskoczy nas po raz kolejny w nadchodzącym sezonie. Z zewnątrz dwa lata temu Leon wyglądał podobnie, choć ciężko w to uwierzyć, bo wprowadzone zmiany, choć subtelne, diametralnie zmieniły image.

Zderzaki i listwy progowe z odmiany Top Sport to stary zestaw, podobnie jak nowy biały lakier z palety Audi połączony z czarnym dachem. Do kompletu dołączyły czarne lusterka i ciemne reflektory przednie wyposażone w ksenonowe żarniki. Ciekawostką i pierwszym elementem nowym są customowe lampy tylne. Fabrycznie białe pola pozostały oryginalne, zaś pozostałe polacie przyciemniono, dzięki czemu



światła idealnie wpasowały się w obramowanie koncepcję. O dopieszczenie prezencji zadbały detale w postaci złoczonego korka wlewu paliwa, tylnej wycieraczki ze Skody Fabii i usuniętych oznaczeń tylnej klapy, aktualnie na liście widnieje jeszcze jeden gadżet. Mowa o dokładce przedniego zderzaka z Leona w wersji Cupra R, którą wykończono delikatnym niebieskim paskiem u dołu. Posunięcie to nie wzięło się z niczego,

bowiem paseczek nawiązuje do koloru nowych obręczy i nie tylko. Nowy odcień zyskały również lusterka. Całość wygląda przepięknie, jako że Kacper zadbał o pomalowanie na biało wszelkich listew i klamek, dzięki czemu wszystko do siebie pasuje i wygląda spójnie. Niebanalnym dodatkiem jest też rozsuwany płócienny dach, przez który łatwo zajrzeć do pachnącego skórą wnętrza.

“



Za udział w sesji zdjęciowej serdecznie dziękujemy Ani

Koła pomalowane w całości na kolor inspirowany Smerfietką prezentują się wyśmienicie!

We wcześniejszym wcieleniu Leon Kacpra poruszał się na biało-czarnych felgach RH, które z czasem odeszły do lamusa na rzecz 19" potężnych szpul z Porsche 911 Turbo. Pomalowane w całości na kolor inspirowany Smerfetką prezentują się wyśmienicie! Nowe koła stworzyły całkowicie inną od poprzedniej atmosferę wokół auta, co uzupełniają naklejony na drzwiach pas z logo Tuning Kingz. Fresh! Szerokość 8,5" z przodu i aż 10" na osi tylnej to równie imponujące dane, jak sama średnica obręczy. W marcu 2010 auto poruszało się na zawieszeniu gwintowanym. Obecnie również takowe w nim znajdziemy, ale jest ono tylko podstawą do pneumatycznego systemu. Na gwincie Supersporta zbudowano zestaw z okuciami wykonanymi w airriders.pl, kompresorem Viair 400, i osobnymi na każde koło zaworami. Całością steruje pilot AVS zamieszczony w zaaranżowanym na nowo wnętrzu, zaś elementy odpowiadające za regulację

wysokości schowano w bagażniku pod efektowną zabudową z czarnej i białej skóry, które łączą się w motyw Wysp Palmowych. Gdy pierwszy raz pokazywaliśmy flagowy projekt Królów Tuningu wewnątrz widniała czarna skóra z Audi i żółte skórzane boczeki z Cupry R, które należą już do przeszłości. Teraz kierowca i pasażer (lub pasażerka) przednich foteli zasiadają w wygodnych półkubelkach Recaro. Aby nie było nudno i smutno



środek ożywiono czarno białą skórą, którą pokryto niemal cały środek łącznie z szytymi w motyw szachownicy fotelami i kanapą. Wygląda obłędnie! Jak przystało na projekt z najwyższej półki Kacper zadbał należycie o detale. Kierownice wymienił na produkt Raid Silberpfeil z poduszką powietrzną, którą dostosowano do kolorystyki środka. Ponadto kabinę urozmaicają białe zegary z usportowionej wersji, gałka dźwigni zmiany biegów z Audi A3 z linii S, a także pomalowane na biało

wybrane dekory. Na pedalach znalazły się nakładki z Audi TT, a półka za tylną kanapą została przestylizowana i obita czarnym szlachetnym materiałem. Warto także przypomnieć o pozostałych atrakcyjnych zmianach, które zaszły już w pierwszym etapie prac. Należy do nich przejęte z VW Sharana sprzęgło, a także wzmocnione podzespołami ATE hamulce z lakierowanymi proszkowo na biało zaciskami, ale najlepiej na tym tle wygląda zabudowa car audio, którą skrzętnie ukryto w bagażniku i fabrycznych miejscach montażowych.





Za sterowanie dźwiękiem odpowiada jednostka Pioneer 55BT, który przesyła sygnał do głośników przednich Genesis z serii Audiophile ze zwrotnicami, a następnie do subwoofera

JL Audio 10W3. Sygnał biegnie kablami renomowanego Dietza, a wzmacniany jest dzięki piecowi JL Audio 4300. Byście mogli skupić się w pełni na oglądaniu zdjęć postanowiłem napisać dosyć zwięzły tekst, choć to pewnie błąd, bo Seat Kacpra zasługuje na wiele słów uznania, ponieważ to jeden z najciekawszych tego typu projektów w kraju. Jednak w tych okolicznościach myślę, że moja zwięzłość zostanie w pełni zaakceptowana...



Fakty

Silnik: 1.9 TDI ARL, nowy program sterujący pracą silnika, wydeck końcowy z Leona Cupra R; sprzęgło z VW Sharana, pomalowane na biało niektóre plastiki, złocone śruby i opaski, aerograf na pokrywie silnika, drobne skórzane wykończenia komory

Zawieszenie: system Air Ride oparty o gwintowane zawieszenie Supersport, kompresor Viair 400, okucia wykonane w firmie airriders.pl, osobne zawory na każde koło, hamulce tarczowe ATE over Disc, klocki hamulcowe ATE, zaciski malowane proszkowo na biało

Koła: 19" obręcze z Porsche 911 (997) Turbo, 8,5" szerokości z przodu, 10" na osi tylnej, malowane na niebiesko, opony Hankook w rozmiarze 225/35

Nadwozie: w całości polakierowane na biało farbą z palety Audi, klamki i listwy w kolorze nadwozia, dach w kolorze czarnym, faltdach z Polo 6N Open Air, zderzaki i listwy progowe z Leona Top Sport, dokładka przedniego zderzaka z Leona Cupra R z namalowanym niebieskim paskiem, malowane na niebiesko lusterka, ciemne przednie reflektory z żarnikami ksenonowymi, grill i znaczek malowane na czarno, brak oznaczeń na klapie tylnej, wycieraczka szyby tylnej ze Skody Fabii, customowe tylne lampy (czarno-białe), nadkola wewnętrzne malowane na biało, niebieski pasek z logo Tuning Kingz na bokach nadwozia

Wnętrze: kierownica Raid Silberpfeil obszyta skórą w kolorze białym i czarnym, lakierowane na biało plastiki, białe tarcze zegarów, nakładki pedałów z Audi TT, boczki drzwiowe obite białą skórą, fotele przednie Recaro, tylna kanapa Recaro, tapicerka siedzeń skórzana, biało-czarna w szachownicę (a'la Ferrari Calavera), gałka dźwigni zmiany biegów z Audi A3 S-line, tylna półka przemodelowana i obszyta czarną i białą skórą, przeszycia z białej nitki, dywaniki wykonane na zamówienie, Anita

Audio: radioodtwarzacz Pioneer 55BT, głośniki przednie Genesis Audiophile, subwoofer JL Audio 10W3, okablowanie Dietz, wzmacniacz JL Audio 4300, zabudowa bagażnika z czarnej i białej skóry, wygłuszenie matami bitumicznymi

Podziękowania: „Dla ekipy tuningkingz.pl oraz dla magazynu volXzone”.





Zapraszają na:

volXzone

www.wojnapp.pl

WOJNA
PÓŁNOC * POŁUDNIE

NOWY SEZON!

*NOWE KLASY

*KINGZ OF TUNING

*NOWY REGULAMIN

*JESZCZE GORĘTSZE WARGIRLS

*I WIELE, WIELE INNYCH ATRAKCJI

Serdecznie zapraszamy do udziału w piątym już sezonie WPP! Oprócz dopracowanej formuły, ekipa TuningKingz przygotowała dla Was rozrywkę na najwyższym poziomie. Wyparta przez specjalną obrotnicę mata należy do najciekawszych innowacji. W sezonie 2012 do składu sędziowskiego dołączą także członkowie redakcji volXzone!

PIERWSZA ELIMINACJA JUŻ PODCZAS MOTO SHOW W SZCZECINIE!

Loaf Stail





Zastanówcie się przez chwilę: Drodzy Czytelnicy, ile znacze Czarnych Golfów III generacji. Jeżeli nie minęła nawet minuta, że jesteście w tej samej sytuacji. A ile z tych aut niesie ze sobą tyle pozytywnej energii co prezentowany na zdjęciach egzemplarz Danny'ego?

Tekst: Patryk Bielinski

Zdjęcia: Karol Romanek, Lukasz Elszkowski

BLACK

&

ORANGE





Nie ukrywam, że pisząc ten tekst miałem spory problem. Jak opisać swoje zdanie tak, bym został przez Czytelnika dobrze zrozumiany? Nie wiem do teraz, czy mi się to udało, ale próbowałem. Chodzi o to, że Golf Mk3 jest pospolity, może aż za. Z drugiej strony, patrząc na takie projekty jak ten, jak Mk3 Kevina, czy ex Mk3 Sonica trudno im się oprzeć i powiedzieć „Lee, znów kolejna Trójka”. Nie da się. Kolejny problem wynika z drogi, jaką obiera większość właścicieli. Uwierzcie, moim zdaniem Vento front jest piękny, BBS RS to najbardziej ponadczasowa i uniwersalna felga

wszech czasów, a pakiet US w Golfie III wygląda wspaniale. Naprawdę kocham to, ale, na miłość boską, ile można oglądać to samo, tylko w innym kolorze i to jeszcze w 99% przypadków ze znaczkiem w grillu? W pewnym momencie zawiąło nudą i schematem, chociaż Mk3 Sonica było nim wypisz wymaluj nadal siedzi mi w głowie jako best of the fucki'n best z Mk3 Stefana i Kevina. Tak więc jak sami widzicie trudno mi obiektywnie ocenić projekty na bazie Trójki, ale do prezentowanego podszedłem z wielkim optymizmem! Danny będąc chłopcem interesował się autami egzotycznymi, które śniły się po nocach nie tylko jemu, jednak w miarę dorastania



zaczął bardziej racjonalnie podchodzić do życia i zaczął się rozglądać za bardziej przyziemnymi czterema kółkami. W oko wpadł mu właśnie Golf III generacji, który przyciągał wzrok świetnymi proporcjami i przyjemnym wnętrzem. Równocześnie do gry włączyło się zainteresowanie tuningiem, ponieważ jak mówi nasz bohater: „Auta seryjne są nudne i dla każdego”. Niemożność zabawy z prawdziwym samochodem przeniosła się na modele, a ta fascynacja także ma kontynuację dzisiaj. Golf 1:1 trafił po czujną opiekę dopiero w chwili, gdy Fiat Uno rodziców ostatecznie poległ i należało znaleźć nowe auto. Rodzice

rozważali zakup kilku modeli, ale czujny adept tuningu umiejętnie naprowadził ich na Trójkę, którą niedługo później sam znalazł. Poddany zmianom w Niemczech egzemplarz przypadł wszystkim do gustu i tak oto czarna Trójka weszła w nowe życie. Początkowo na jakiegokolwiek przeróbki zostały zablokowane brakiem środków, nie znaczy to jednak, że wóz leżał odłogiem. Kompleksowe czyszczenie, polerowanie, wymiana części na nowe, od tego rozpoczęto pierwszy etap znajomości. Gdy tylko budżet nieco się zregenerował prace ruszyły. Największą bolączką Golfa był słaby zestaw audio,




Dlatego Danny zajął się nim w pierwszej kolejności. Stworzony na chińskich podzespołach system grał średnio, ale przede wszystkim w ogóle grał, więc nie było na co narzekać. Zimą nastąpił niemiły przełom, którego impulsem było bliskie spotkanie z barierą. Przy okazji napraw dolożono do projektu swoje trzy grosze przez przedłużenie maski i montaż zderzaka przedniego w stylu RS. Zmiany dziś określane jako mało trafione, wówczas mogły się podobać, jako że było to w roku 2007. Kolejna zima znów upłynęła pod znakiem przykrego rozczarowania incydentem na drodze, ale właściciel nie poddał się i korzystając z okazji wyjechał w pogoni za chlebem zagranicę, a Golf pozostał w garażu i czekał na swoją kolej. Internet w tym projekcie odegrał kluczową rolę, ponieważ mieszkający jakiś czas w Wielkiej Brytanii Danny właśnie przy jego pomocy kompletował potrzebne do przebudowy według nowej wizji fanty. Pierwszym zakupem były ukochane przez niego felgi Artec S1. Zadanie nie było łatwe, bo chętnych na obręcze było wielu, ale ostatecznie udało się. Prace nad Golfem toczyły się w czasie przyjazdów do Polski, dlatego przebiegały stopniowo. Najpierw odnowiono świeżo nabyte koła, ranty wypolerowano, śrubki wysłano do złocenia, a rotory zostały proszkowo polakierowane na ciepły odcień pomarańcza. Później w garażu znalazły się fotele Recaro w komplecie z kanapą wyposażoną w zagłówki. Jeden z foteli był niestety pogięty, na szczęście udało się kupić ten sam model po pożarze i z dwóch zrobić jeden cały. Po tym

zabiegu tapicerka powędrowała do specja, który obszył ją pomarańczową skórą ekologiczną. Ten etap zwieńczono montażem grilla bez znaczka, przednich lamp a'la Golf Mk4 R32 i całkowicie gładkim zderzakiem przednim pozbawionym rowka, świateł i wnęki na rejestrację. Wówczas zapadła decyzja o zmianie jednostki napędowej na VR6, w tym celu zakupiono nawet auto-dawcę. Niestety okazało się, że to koniec jego żywota, więc samochód sprzedany został na części, a Danny przejął z niego jedynie niektóre elementy zawieszenia i adaptował większe hamulce, tarczowe na obu osiach, z rozstawem śrub 5x100, co pociągnęło za sobą zmianę kół. Następnie zabrano wóz do Anglii, gdzie nie powiodło mu się po raz kolejny, tym razem skończył podróż na słupkach, ale jakimś cudem szczęśliwie wrócił do Polski. Następnie zawirowało po raz kolejny. Okazyjnie kupiono Golfa Mk3 w wersji Colour Concept w kolorze niebieskim. Fantastyczne wyposażenie i unikatowa odmiana nie poszły w parze z dobrym stanem technicznym, dlatego zamiast kontynuować projekt na bazie nowego nabytku ponownie wykorzystano z niego wyłącznie części w nienagannej kondycji. Wtedy też Danny zakupił gwintowane zawieszenie Vmaxxx, zaś w kraju wszedł w posiadanie ultra rzadkich lusterek zewnętrznych Projektzwo. W takim stanie karoseria została odstawiiona lakiernikowi, który, delikatnie mówiąc, kunsztem się nie popisał. Nowa czarna powłoka wyglądała tragicznie, przez co po raz kolejny z rzędu kontynuacja budowy stanęła pod

znakiem zapytania. Z pomocą przyszedł kolega, który „dał skierowanie” do znajomego lakiernika, który miał całkowicie inaczej potraktować Golfa. Efekt jego pracy możemy podziwiać dziś na zdjęciach i zlotach, w tym tak elitarnych jak VAG Event. Głęboki, czarny lakier z domieszką złotego pochodzi z palety Yamahy i trzeba przyznać, że wygląda więcej niż dobrze. Gotowe auto, pozbawione przedłużonej maski i z powrotem wyposażone w rowki zderzaków stopniowo uzbierało się w kolejne elementy karoserii. W tym przedni zderzak bez kierunkowskazów i halogenów, który dodatkowo ma przeprofilowane dolne wloty powietrza i wykończony jest dokładką z modelu Vento. Nie jest to element z rynku USA. Pierwotnie front wyposażono w ciemne reflektory upodabniające go do młodszego brata, na zdjęciach widzimy wersję z projektorowymi światłami Hella z ciemnym wkładem. Pomędzy nimi, o dziękuję, widnieje grill pozbawiony logo producenta. Z boku zauważymy z pewnością wyraźnie odcinające się od smolnego lakieru pomarańczowe kierunkowskazy, wspomniane lusterka i klamki przejęte z Polo 6N. Z tyłu Golf wyróżnia się pozbawioną oznaczeń i wycieraczki klapą oraz listewką rejestracji bez zamka. Wcześniejszy komplet lamp tylnych Hella Red zastąpiono czarnymi Black

Magic. Szczerze mówiąc zarówno przednie, jak i tylne światła bardziej podobały mi się w poprzednim setupie, choć i teraz wszystko wygląda jak należy. Bez pakietu US, bez vento Frontu, bez BBSów i bez znaczka w grillu! Wreszcie nadszedł upragniony moment założenia wymarzonych felg. Dziewięciocalowe walce Artec S1 o średnicy 16” przepięknie odcinają się, a jednocześnie nie rażą. Tym bardziej, że ten sam motyw



kolorystyczny wykorzystano pod maską i wewnątrz. Najpierw zajrzyjmy do komory silnika, gdzie po wielu perypetiach ostatecznie zagościła upragniona jednostka VR6. Przy okazji z dawcy przejęto klimatyzację Climatronic, zaś sama jednostka mimo bardzo dobrego stanu została odnowiona technicznie, a widoczne elementy, jak choćby pokrywa zaworów, polakierowano proszkowo na ten sam odcień pomarańcza co

rotory felg. Ten sam kolor nosi teraz wspornik maski. Ponadto cała przestrzeń jest wypielegnowana i uzupełniona polerowaną rozpórką kielichów oraz stożkowym filtrem powietrza. Notabene poza sportowym tłumikiem końcowym jest on póki co jedynym elementem wspomagającym motor. Najlepszą część auta zostawiliśmy Wam na koniec. Co prawda środek nie powala ilością zmian, ale dzięki odpowiednio dobranej kolorystyce wygląda obłędnie! Przejęte z Colour Concept fotele łącznie z kanapą i boczkami drzwiowymi obszyto pomarańczową skórą. Do kompletu dołączyła tylna półka i mieszek dźwigni zmiany biegów, którego design uzupełniono skórą w kolorze czarnym. Podobnie wygląda mieszek hamulca ręcznego, identyczną kolorystykę wybrano też dla welurowych dywaników. W połączeniu z oryginalnym wyposażeniem elektrycznym środek wygląda bardzo przyjemnie. Miło wyglądają koperty obszyte materiałem z wersji amerykańskiej. Celnym strzałem był również wybór kierownicy- teraz kierowca steruje autem obszytym czarną i pomarańczową skórą wolantem Raid Silberpfeil, czyli dokonano najlepszego wyboru z możliwych. Wewnątrz gra także sensownie skompletowany zestaw audio zbudowany na komponentach Pioneer, który w przyszłości ma ulec

dalszej rozbudowie. Mk3 Danny'ego przywodzi mi na myśl auta, które kilka lat temu można było oglądać wyłącznie w magazynie Performance VW. Mocny silnik, indywidualny styl i świetny przedział pasażerski, razem tworzą wzór na piorunujący projekt. Mało tego, ten Golf budzi same ciepłe uczucia i wzbudza pozytywne emocje. Czarny, dostojny kolor podkreśla swoją pozycję w hierarchii, a pomarańczowe dodatki kojarzą się ze słonecznymi dniami lata i smakiem pysznych pomarańczy. Jak to dobrze mieć własny styl!



Fakty

Silnik: 2.8 VR6 A Automotive, strukturalna skrzynia biegów, proszkowo na kole

Zawieszenie: gwałtowne Automotive, poliuretanowe Mk3 VR6 z tarczą hamulcową na 5x100, pierścienie hamulcowe z przodu i Maraga

Koła: 16" obręcz aluminiowa, rotory pomalowane

Nadwozie: zderzak przedni i halogeny, dolne światła z ciemnymi soczewkami, boczne z modelu 1998, model pod lampami, zamka, zaklepanie klamki, końcówka układu wydechowego barw Yamaha

Wnętrze: podgrzewane, obszyte pomarańczową tkaniną i hamulca ręczne, Silberpfeil z podłogą Climatronic, zegar, w tunelu środkowym, welurowe dywaniki

Audio: jednostka sterująca Pioneer w drzwiach, Pioneer 1200W w

Podziękowania: za prace nad autem

AA, jednostka całkowicie wyremontowana mechanicznie, sportowy układ wydechowy FK
miennica, stożkowy filtr powietrza i polerowana power rura; dystanse pod poduszkami silnika,
z Golfa Mk4 V5; silnik odświeżony wizualnie, pokrywa zaworów i pałąk maski polakierowane
or pomarańczowy

ntowany zestaw Vmaxxx dedykowany VR6, polerowana rozpórka przednich kielichów FK
uretanowe tuleje wahaczy i stabilizatorów dedykowane VR6, układ hamulcowy przejęty z Golfa
mi wentylowanymi, z tyłu swap hamulców na tarczowe z Golfa Mk3 VR6, rozstaw śrub zmieniony
ienie dystansowe o grubości 25 milimetrów z przodu i 35 mm. z tyłu, opony Dunlop SP 9000
oni Zeta z tyłu, wszystkie w rozmiarze 195/40

e Artec S1, 9" szerokości na obu osiach, polerowane ranty, złożone śrubki, pomarańczowe
ne proszkowo

ak przedni pozbawiony wnęki na tablicę rejestracyjną, usunięte kierunkowskazy przednie
e wloty powietrza JE Design, dokładka zderzaka z Vento, reflektory projektorowe Hella
ewkami, grill bez znaczka, pomarańczowe boczne kierunkowskazy, klamki z Polo 6N, listwy
CL w kolorze nadwozia, lusterka boczne Projektzwo, krótka antena dachowa, brak oznaczeń
ami, brak logo producenta na klapie, usunięta tylna wycieraczka, listewka klapy pozbawiona
e ranty nadkoli, usunięty spoiler tylnej klapy, delikatnie przyciemnione szyby, podwójna
wydechowego, lampy tylne Hella Black Magic, nowy czarny lakier z domieszką złotego z palety

ewane fotele przednie i kanapa tylna z zagłówkami przejęte z Golfa Mk3 Colour Concept,
czową skórą, pokryta skórą półka tylna, boczki drzwiowe, mieszki dźwigni zmiany biegów
go, boczki tylne z miejscem na głośniki, regulacja kolumny kierownicy, kierownica Raid
uszką powietrzną obszyta dwukolorową skórą, elektryczne szyby i lusterka, klimatyzacja
ary z Golfa Mk3 VR6 z chromowanymi obwódkami cyferblatów, CD Box Fisher, box na napoje
wym, czarne słupki ABC, czarna podsufitka, czarne rączki z Passata B3, czarna lampka sufitowa,
iki wykończone pomarańczowym szwem, osłony głośników z Golfa Mk3 UK

sterująca Pioneer AVH 59000 DVD, przetwornice głośników przednich, dwudrożne głośniki
ch, w podszybiu głośniki z Golfa Colour Concept, tweetery, skrzynia basowa z głośnikiem
bagażniku, wzmacniacz Peking 1300W, kondensator 1F

.Pozdrawiam ekipę volXzone, forumowiczów vwzone.pl i wszystkich, którzy pomogli mi przy
i udzielali dobrych rad".

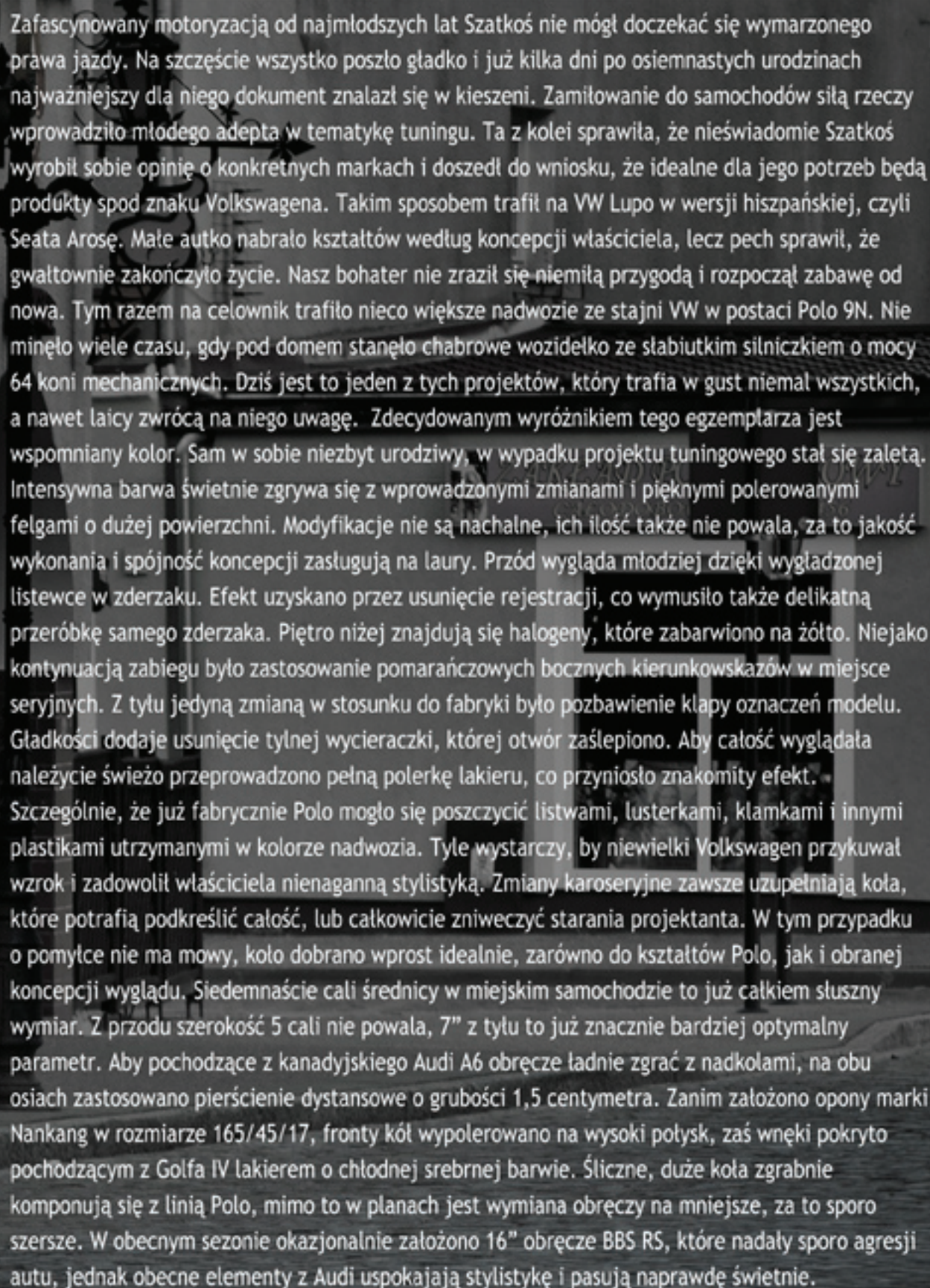
PIERNIK TORUŃSKI



Z czego słynie Toruń? Przede wszystkim z charakterystycznych wypieków znanych szeroko jako Toruńskie Pierniki. Dla wtajemniczonych, to piękne miasto jest także miejscem, gdzie działa dobrze zorganizowana ekipa Doppelganger. Jednym z wielu jej wspaniałych projektów jest prezentowane Polo 9N w wersji poduszkowiec.





A blue Volkswagen Polo 9N is parked on a cobblestone street in front of a building with a street lamp. The car is the subject of the text, which describes its modifications and appearance.

Zafascynowany motoryzacją od najmłodszych lat Szatkoś nie mógł doczekać się wymarzonego prawa jazdy. Na szczęście wszystko poszło gładko i już kilka dni po osiemnastych urodzinach najważniejszy dla niego dokument znalazł się w kieszeni. Zamiłowanie do samochodów siłą rzeczy wprowadziło młodego adepta w tematykę tuningu. Ta z kolei sprawiła, że nieświadomie Szatkoś wyrobił sobie opinię o konkretnych markach i doszedł do wniosku, że idealne dla jego potrzeb będą produkty spod znaku Volkswagena. Takim sposobem trafił na VW Lupo w wersji hiszpańskiej, czyli Seata Arose. Małe autko nabrało kształtów według koncepcji właściciela, lecz pech sprawił, że gwałtownie zakończyło życie. Nasz bohater nie zraził się niemiłą przygodą i rozpoczął zabawę od nowa. Tym razem na celownik trafiło nieco większe nadwozie ze stajni VW w postaci Polo 9N. Nie minęło wiele czasu, gdy pod domem stanęło chabrowe wozidélko ze słabiotkim silniczkim o mocy 64 koni mechanicznych. Dziś jest to jeden z tych projektów, który trafia w gust niemal wszystkich, a nawet laicy zwrócą na niego uwagę. Zdecydowanym wyróżnikiem tego egzemplarza jest wspomniany kolor. Sam w sobie niezbyt urodziwy, w wypadku projektu tuningowego stał się zaletą. Intensywna barwa świetnie zgrzywa się z wprowadzonymi zmianami i pięknymi polerowanymi felgami o dużej powierzchni. Modyfikacje nie są nachalne, ich ilość także nie powala, za to jakość wykonania i spójność koncepcji zasługują na laury. Pród wygląda młodziej dzięki wygładzonej listewce w zderzaku. Efekt uzyskano przez usunięcie rejestracji, co wymusiło także delikatną przeróbkę samego zderzaka. Piętro niżej znajdują się halogeny, które zabarwiono na żółto. Niejako kontynuacją zabiegu było zastosowanie pomarańczowych bocznych kierunkowskazów w miejsce seryjnych. Z tyłu jedyną zmianą w stosunku do fabryki było pozbawienie klapy oznaczeń modelu. Gładkości dodaje usunięcie tylnej wycieraczki, której otwór zaślepiono. Aby całość wyglądała należycie świeżo przeprowadzono pełną polerkę lakieru, co przyniosło znakomity efekt. Szczególnie, że już fabrycznie Polo mogło się poszczycić listwami, lusterkami, klamkami i innymi plastikami utrzymanymi w kolorze nadwozia. Tyle wystarczy, by niewielki Volkswagen przykuwał wzrok i zadowolil właściciela nienaganną stylistyką. Zmiany karoseryjne zawsze uzupełniają koła, które potrafią podkreślić całość, lub całkowicie zniweczyć starania projektanta. W tym przypadku o pomyłce nie ma mowy, koło dobrano wprost idealnie, zarówno do kształtów Polo, jak i obranej koncepcji wyglądu. Siedemnaście cali średnicy w miejskim samochodzie to już całkiem słuszny wymiar. Z przodu szerokość 5 cali nie powala, 7" z tyłu to już znacznie bardziej optymalny parametr. Aby pochodzące z kanadyjskiego Audi A6 obręcze ładnie zgrać z nadkolami, na obu osiach zastosowano pierścienie dystansowe o grubości 1,5 centymetra. Zanim założono opony marki Nankang w rozmiarze 165/45/17, fronty kół wypolerowano na wysoki połysk, zaś wnęki pokryto pochodzącym z Golfa IV lakierem o chłodnej srebrnej barwie. Śliczne, duże koła zgrabnie komponują się z linią Polo, mimo to w planach jest wymiana obręczy na mniejsze, za to sporo szersze. W obecnym sezonie okazjonalnie założono 16" obręcze BBS RS, które nadały sporo agresji autu, jednak obecne elementy z Audi uspokajają stylistykę i pasują naprawdę świetnie.

Efekt podkreśla niskie położenie Piernika, a to za sprawą zawieszenia pneumatycznego, które zastąpiło zamontowany wcześniej gwint KW V2. Z pomocą w przedsięwzięciu przyszedł Bartek aka Sonic, z którym zbudowano zestaw w przydomowym garażu. Własnoręcznie wykonana instalacja opiera się na jednym kompresorze firmy Viair, więc prędkość pracy zawieszenia nie jest duża, ale znacznie ułatwia codzienne podróżowanie. Powietrze magazynowane jest w umieszczonej w bagażniku butli o pojemności 10 litrów. Niezbędnym uzupełnieniem są zawory o średnicy 1/8 cala i manometr Viair zamontowany wewnątrz. Sposoby kontrolowania zawieszenia są trzy. Najbardziej tradycyjnym z nich jest sterowanie z wnętrza auta, tak samo wygląda zabawa Airem z przewodowego pilota. Najciekawszym rozwiązaniem jest użycie w roli kontrolera pilota od zamka centralnego, dzięki czemu auto można podnieść lub obniżyć z oddali, nawet będąc kawalek od auta. Na złotych można zrobić prawdziwe show, świetna zabawa gwarantowana! Wspomniany wyżej manometr nie jest jedynym nowym elementem w środku. Kierowca i pasażer zasiadają w wygodnych, kubelkowych fotelach będącym oryginalnym elementem wyposażenia wersji Highline. Podobnie jak pakiet elektryki, klimatyzacja, centralny zamek i wiele wiele innych udogodnień. Ładnie wyprofilowane siedzenia dodają charakteru, szczególnie, że wygląd odświeża też inaczej ułożona kierownica z modelu 9N3 GTI. Ten sam dawca oddał gałkę zmiany biegów wraz z mieszkim. Konsolę środkową odmienia całkiem niezłe grający radioodtworacz z najnowszych produktów z Wolfsburga, jest to model RCD310. Plany zakładają jeszcze kilka modyfikacji w kabinie, jednak większość z nich będzie miała na celu dopracowanie obranej koncepcji. Niespodzianek na szczęście także prawdopodobnie nie zabraknie. Polo Szatkosia to prawdziwy urwis, można też zamiennie stosować słowo piernik. Małe autko dzięki przemyślanym i jednolitym zmianom nabrało charakterku i potrafi zdziwić przechodniów, gdy ni stąd ni zowąd ukłęknie na ziemi, dając do myślenia zbitym z tropu ludziom. Amortyzatory mu się wylały? Ale wszystkie naraz? Dziwne...







Silniki: fabryczna jednostka 1.9 SDI o mocy 64 koni mechanicznych

Fakty

Zawieszenie: pneumatyczny zestaw home made, butla o pojemności 10 litrów w bagażniku, kompresor pojedynczy Viair, zawory o średnicy 1/8 cala, dystanse o grubości 15 mm z przodu i z tyłu

Kola: obręcze z kanadyjskiego Audi A6, 17" średnicy, 5 cali szerokości z przodu, 7 z tyłu; wypolerowane na lustro przednie partie, wneki polakierowane na srebrno lakierem z palety Golfa IV, opony Nankang 165/45

Nadwozie: wygładzony przedni zderzak, wygładzona listewka, brak rejestracji z przodu, żółte halogeny w zderzaku, pomarańczowe boczne kierunkowskazy, brak oznaczeń modelu na klapie, usunięta tylna wycieraczka, plastikowe elementy w kolorze nadwozia

Wnętrze: fabrycznie bardzo bogato wyposażone (Highline), kierownica i galka dźwigni zmiany biegów wraz z mieszkim z Polo 9N3 GTI, słupki A, konsola drodkowa i kilka mniejszych plastików obszyte czarnym materiałem, manometr Viair monitorujący pracę zawieszenia, pilot do sterowania systemem airride, jednostka sterująca RCD310 z najnowszych modeli VW

Podziękowania: „Przede wszystkim dla Sonica, bez którego nie ogarnąłbym całego zawieszenia, a także dla całej ekipy Doppelganger, na którą mogę liczyć w każdej chwili!”



Święta Trójca

Tak jak w roku ubiegłym, tak i tym razem postanowiliśmy podsumować miniony sezon. Wybór trzech najciekawszych imprez roku 2011 pozostawiliśmy subiektywnej ocenie, w związku z tym w kwestii najlepszych projektów postawiliśmy na mały eksperyment. Na Świętą Trójcę głosowali nasi Czytelnicy, za co serdecznie dziękujemy! Plebiscyt rozegrany na naszym fan page'u na Facebooku oraz forum vwzone.pl spotkał się z większym odzewem niż się spodziewaliśmy! Głosowanie trwało niemalże do ostatniego dnia, czyli godziny 0:00 1 grudnia. Pomysł się spodobał i spotkał z aplauzem, a w wielu wypadkach walka była wyrównana. Ostatecznie w TOP3 znalazły się dwa auta, po których się tego spodziewaliśmy od początku, za to jedno z nich nie do końca, a jego wygrana okazała się dla nas ogromnym pozytywnym zaskoczeniem. Szczegółowe wyniki znajdziecie na forum vwzone.pl, zaś o zwycięzcach plebiscytu czytajcie na kolejnych stronach. Ach, oczywiście nie mogło zabraknąć tego jednego zdania na koniec: Serdecznie gratulujemy laureatom!!!



To już trzeci raz, kiedy na naszych łamach trafia się okazja do pisania o tym aucie. Co więcej, szerzej prezentujemy projekt właśnie w tym numerze. Najważniejsze zmiany zaszły oczywiście pod maską, gdzie zadbano nie tylko o moc, ale i porządnny wygląd. Z zewnątrz zmian jest ogrom, liczba autorskich pomysłów na centymetr kwadratowy powala na kolana! Ponadto konsekwentnie rozwijana tematyka Porsche, wspaniale kontrastujące z lakierem bordowe wnętrze utrzymane w wyścigowym klimacie i niebezpieczna wręcz dbałość o detale - Corrado Kamila po prostu musiało znaleźć się w tym zestawieniu! Mało tego, kiedy czytacie ten tekst, auto ponownie stoi w garażu pozbawione przedniej części, czego efekty zobaczycie już w nadchodzącym sezonie. To, czego Praks dokonał i jeszcze ma zamiar zrobić zasługuje tylko na jedno słowo: RZEŹNIA!



Niezmiernie cieszymy się, że samochód naszego przyjaciela z Niemiec znalazło się w naszym TOP3. Nic w tym dziwnego, wszak Garbus Andreasa w tym przepięknym, klasycznym wydaniu po prostu sieka mózg na papkę! Pełna restauracja, zawieszenie pneumatyczne, mnóstwo chromowanych i innych rzadkich detali, a do tego wspaniałe, klimatyczne wnętrze. To musi się podobać! Prawdą jest, że auto tylko raz zagościło w Polsce, za to z miejsca zyskało sobie rzeszę wiernych fanów! Nieprawdopodobnie dopieszczona karoseria Garbusa to świetne uzupełnienie sceny pełnej aut nowszej generacji. Delikatny oliwkowy lakier, otwierany płócienny dach i dodatki z rynku amerykańskiego rozczulają. Pod maską także czysto, schludnie i błyszcząco. To się nazywa projekt pełną parą. Betty zasługuje tylko na jedno określenie: ŚLICZNOTKA!





Szczerze mówiąc wiedzieliśmy, że Polo Wojtka będzie walczyło o najwyższe laury, ale spodziewaliśmy się minięcia Świętej Trójcy o włos. Okazało się, że nasze obawy są bezpodstawne. Na karku siedziało mu Audi Mario Matticka, ale Polak wybrnął doskonale z oparów i oto mamy w TOP3 samochód, który pokazał prawdziwą klasę! Wojtek nie spoczywa na laurach i ciągle rozwija ten nietypowy projekt, za co należy mu się wielkie uznanie. Dodatki w stylu OEM+, przepięknie obszyte na czerwono wnętrze i bagażnik, zawieszenie Airride i kultowe obręcze BBS RS pasujące do koncepcji kolorystycznej nie wystarczyły właścicielowi, który tuż po zakończeniu sezonu pod maskę wstawił niebagatelny jak na rozmiary nadwozia silnik V5, rzecz jasna w odpowiedniej oprawie. Najbardziej rozwijające się auto 2011 roku zasługuje tylko na jedno słowo podsumowania: ARCYDZIEŁO!



Tekst: Batoryk Bieliński **Zdjęcia:** Lukasz Elszkowski

Po prostu marzenie! Karmann Ghia w idealnym stanie, ze wzmocnionym sercem i klimatycznymi dodatkami. Dodajmy jeszcze kultowe obręcze kół i otrzymujemy rodzinaka, który w Polsce stanowi towar deficytowy. Prezentowany egzemplarz to ciekawostka także z innych względów.



PODRÓŻ W CZASIE





Generalnie nieczęsto mamy przyjemność zajmować się tego typu autami, ot chociażby dlatego, że jest ich niewiele, a nawet jeśli są, to zwykle należą do osób, którym złoty VW w naszym rozumieniu są raczej obce. Cóż, w takich wypadkach trzeba zakasać rękawy samemu i na własną rękę podjąć poszukiwania. Szczęśliwie od kilku miesięcy udaje nam się w miarę regularnie pokazywać auta typu Aircooled. Jednym z nich jest prezentowany Karmann, który należy do właściciela VW Museum w Pępowie. Kolekcja zawiera jeszcze jeden egzemplarz, tym razem w specyfikacji całkowicie fabrycznej. Na sesję zdjęciową wybraliśmy więc model poddany drobnym zmianom utrzymanym w stylu lat 60. i 70. Skoro mowa o czasach, z których pochodzi auto, warto wspomnieć, że ze względu na ówczesne podejście do motoryzacji dziś odbudowania Ghii jest nieco ułatwione. Nadwozie oparto na znanym i lubianym Garbusie, od którego pochodzi płyta podłogowa. Podobnie wygląda sprawa z silnikiem i układem jezdnym, który w znakomitej większości czerpie z garbatego auta dla ludu. To co jest niewątpliwą zaletą w jednej kwestii, okazuje się być wadą w innej: wykorzystanie sprawdzonej i powszechnej technologii ułatwia odrestaurowanie, jednak zaczerpnięte z Chrabąszcza silniki nie miały dostatecznej mocy, by zapewnić autu osiągi godne auta sportowego. A należy pamiętać, że w oczach zarządu Volkswagena za takie właśnie auto uchodził Karmann, czyli mówiąc slangiem inżynierów, Typ 14. Sportowego wyglądu nie można za to odmówić nadwoziu samochodu, które jest bardzo sztywne i doskonale oddaje ducha czasów, w których się narodziło. Gorzej niestety dziś o elementy karoserii i samo nadwozie, a jeśli już uda nam się znaleźć w miarę kompletny egzemplarz, nie ma co liczyć na przystępną cenę, nawet za bazę do kompletnej renowacji. Po klasyku produkowanym w latach 1955-1974 trudno jednak oczekiwać niskiej ceny i części zamiennych dostępnych w sklepach motoryzacyjnych.

Typ 14, którego widzicie na zdjęciach, został zakupiony przez aukcję internetową z Kalifornii. Jest to więc egzemplarz w amerykańskiej specyfikacji, zatem wyposażony w inne niż Europejskie zderzaki, klosze tylnych lamp, czy też wyskalowany w milach prędkościomierz. Wspomniany stan słynie z niskiej wilgoci, co pozwoliło na uniknięcie korozji i niepotrzebnych zniszczeń, lecz mimo to podjęto decyzję o remoncie zakrawającym na wszelkie obszary auta. Po ukończeniu prac nad karoserią zgodnie z tradycją pokryto ją dwoma kolorami, których linia podziału przebiega wzdłuż dolnych krawędzi szyb. Góra nosi czarny kolor o głębokim odcieniu, dół zaś to elegancka kość słoniowa, która pięknie współgra z fabrycznym pakietem chromów, w tym zderzaków, klamek, listew bocznych, obwódek szyb, czy też oznaczeń. Wspomniane drobiazgi z rynku amerykańskiego stanowią świetne uzupełnienie i pełnią rolę kolejnych wyróżników. Zderzaki posiadają tak zwane galeryjki, czyli kły połączone z drobniejszymi pręcikami łączącymi je ze zderzakiem-matką. Klosze tylnych lamp są w całości czerwone, po czym od razu rozpoznamy wersję US. Niebanalnym dodatkiem są też uchylane boczne szyby tylne, dzięki którym wnętrze może nabrać nieco świeżego oddechu. A to jest szczególne, nie tylko ze względu na kraj pochodzenia. Środek zachowany jest w perfekcyjnej kondycji, oryginalne obicia prezentują się nieskazitelnie, a całość uzupełniają rozczulające dodatki, o które dba właściciel. Wystrój tym razem ubarwiły walizka z epoki i kapelusz w kwiaty, które razem z cieniutką kierownicą z chromowanym klaksonem i drewnianą gałką wygiętej dźwigni zmiany biegów tworzą wrażenie, jakbyśmy cofnęli się w czasie. Tym bardziej, że na podwórku w miejscu sesji zdjęciowej stały wyłącznie tego typu zabytkowe auta. Jedynie nowoczesne radio Sony trochę popsuło efekt, jednak wystarczyło wyjąć panel i już robiło się znacznie lepiej.








Przy okazji restaurowania nie zapomniano rzecz jasna o stronie technicznej. Zaczynając od podwozia, które łącznie z nadkolami polakierowano na kolor karoserii, wszelkie zużyte części wymieniono na nowe lub zastąpiono elementami w idealnym stanie. Zawieszenie również odbudowano, podobnie jak jednostkę napędową. W tym przypadku z silnikiem nie jest najgorzej, bowiem troszkę nowsza konstrukcja silnika 1800 od razu udowodniła, że lepiej nadaje się do napędzania oldschoolowego Coupe. Pracę motoru uskuteczniają dodatkowo dwa gaźniki kultowej firmy Empi, model Kadron 40. Teraz silnik ma nieco zmienioną charakterystykę pracy i dźwięku, lecz nadal wszystko mieści się w odpowiednim przedziale ram czasowych.



Utrzymane w prawidłowym stylu obręcze przywodzą na myśl nieśmiertelne Empi Sprintstar 8 Spoke, jednak brak logo na kapslu i jakichkolwiek innych oznaczeń pozwalają przypuszczać, iż są to nieźle wykonane repliki kultowych felg. Felgi są wąskie, jak przystało na tego typu projekty, na nich naciągnięto opony o szerokości 155 milimetrów, które uzupełniają białe skarpetki polskiej firmy Atlas. Pasują jakby były stworzone do tego auta! Gwoli ścisłości Karmann szczeni się prastarym rozwiązaniem, czyli rozstawem śrub wynoszącym 4x130. Wielkość kół jest już mniej abstrakcyjna, wynosi bowiem zwyczajne 15 cali. Z ciekawostek warto wspomnieć jeszcze, że po otrzymaniu nowego życia auto wpisano do rejestru zabytków i obecnie czeka na żółte tablice rejestracyjne. Świadczy to nie tylko o pieczołowitości odbudowy, ale także dbałości właściciela o drobiazgi. Jak to dobrze, że są jeszcze ludzie, którzy nie żałują czasu i środków by restaurować tego rodzaju okazy. Dzięki nim możemy cofnąć się w czasie o kilka dekad, poczuć smak tamtego powietrza, czar Coca Coli w starym wydaniu i atmosferę pikników pod Jabłonią. Gdyby z auta wysiadała jeszcze elegancka Dama w szpilkach i ze starodawną walizką, w słomianym kapeluszu... Prawdziwy wehikuł czasu!



A close-up photograph of a vintage motorcycle's cockpit. The steering wheel is black with a silver center hub. Behind it, the dashboard features several round gauges, including a speedometer and tachometer. The background shows parts of the motorcycle's frame and handlebars, all in a warm, golden-brown color palette.

Fakty:

Silnik:

1800 cc z nowszej generacji Garbusa, dwa gaźniki Empi Kadron 40, motor wyremontowany mechanicznie, odmalowany łącznie z komorą silnika, wiele nowych elementów

Zawieszenie:

seryjne, pieczołowicie wyremontowane

Koła:

15" obręcze przypominające kultowe Empi Sprintstar 8 Spoke, opony 155/65/15, białe nakładki opon Atlas

Nadwozie:

w pełni odrestaurowane, zachowane w idealnej kondycji, zderzaki z galeryjkami USA, lampy tylne USA, odnowione chromy, czarny lakier na dachu i beżowy na reszcie karoserii, uchylne tylne szyby

Wnętrze:

oryginalne USA w stanie perfekcyjnym, dodatki z epoki w postaci starych walizek, kapeluszy etc.



UWAGA
Czyścić tylko gąbką, wodą i naturalnym (zwykłym) mydłem.
Nie używać substancji ani rozpuszczalników, które mogą
zniszczyć plastik bądź doprowadzić do jego pęknięcia.

WARNING
Clean the screen with a sponge, water and neutral soap.
Do not use any substances or solvents that could
damage the plastic and cause cracking.



Golf i Jetta drugiej generacji to auta, które powoli stają się klasykami z prawdziwego zdarzenia. W Polsce z rzadka pojawiają się już pierwsze egzemplarze zarejestrowane jako zabytki na żółtych tablicach rejestracyjnych. Chociaż Jetta Chęcika jest w idealnym stanie, raczej nigdy takich tablic nie otrzyma...



Gwoli ścisłości Krzysiek nie ma nawet takich ambicji, bo nie po to budował to auto. Aby rozpocząć historię jego miłości do marki musimy cofnąć się aż do roku 1994. Wtedy w rodzinie pojawił się sprowadzony z Niemiec Golf II generacji, który w tamtych czasach był poważnym samochód, dostępnym dla wąskiego grona odbiorców. Kompakt z Wolfsburga znajdował się w rękach rodziny do roku 2000, w tym czasie Krzysztof zdobył prawo jazdy i niejako naturalnie przejął auto po ojcu. Kiedy sprzedał swój pierwszy pojazd wpadła mu do głowy myśl o nowszej generacji Golfa. Przez kolejne trzy lata Chęcik był skazany przez samego siebie na podróżowanie bardziej bezpłciowym samochodem od poprzedniego, po czym po raz drugi stał się posiadaczem kanciastego Mk2, tym samym wracając do korzeni swojej fascynacji marką VW. Tym razem było znacznie ciekawiej, jako że pochodzącą z 1988 roku karoserię poddano szeregowi zmian, które całkowicie odmieniły auto. Co ciekawe, mimo że z dzisiejszej perspektywy to już czasy dość odległe, w których tuning miał inne znaczenie, ówczesny projekt Chęcika także teraz wyglądałby aktualnie. Do dziś pamiętam, jak duże wrażenie wywarło na mnie to auto na jednej z VW Manii w Rusocinie.



Typowo kultowy styl dopiero wchodził na salony i przyjmowany był różnie. Niemniej jednak wyposażona w gwintowane zawieszenie, całkowicie nowe obręcze Ronal Turbo, brązowe welurowe wnętrza, ciekawy błękitny lakier i niedostępną wówczas końcówkę wydechu w kształcie litery S, czyli S-Rohr, Dwójka wyglądała świetnie. Wiele kontaktów nawiązanych na polskich i niemieckich złotych pozwoliło Krzyškowi z jeszcze większą pasją kontynuować swój sposób na życie, i tak jakiś czas później znów zaczął szukać czegoś nowego.

Niestety, jak większość z nas miała okazję się przekonać, sprzedawcy delikatnie mówiąc nie zawsze dotrzymują danego słowa, dlatego zakup Mk1 Cabrio się nie udał. Z braku innej opcji na chwilę pod domem stało kolejne Mk3, które... po dwóch zmianach właścicieli stało się jednym z najgrubszych w kraju i gościło na okładce numeru 11, mowa oczywiście o wspaniałym Golfie Sonica (który notabene już sprzedał swoją perełkę). W końcu dochodzimy do właściwego punktu naszej opowieści. Ostatniego dnia maja 2007 roku Krzysiek kupił z autokomisu prezentowaną Jettę A2. Tym samym stała się ona bazą do



naprawdę kompleksowego projektu, który dziś robi naprawdę duże wrażenie.

Niewątpliwie klimatyczna w takim aucie automatyczna skrzynia biegów nie sprawdziła się, przez co Chęcik nabral chęci na wymianę jednostki napędowej i właśnie skrzyni. W miejsce 90-konnego 1.8 RP wstawił znacznie wydajniejsze 16V ABF o pojemności dwóch litrów, które przejęto z Seata Toledo. Po chwilowym zadowoleniu, kiedy opadły emocje, Krzysiek zauważył, że i ten motor nie daje mu dostatecznej frajdy z jazdy i przyspieszenia.

Winą za taki stan obarczał zbyt niski moment obrotowy, co z kolei zaowocowało kolejną zmianą planów: mocny silnik turbo z wysokim momentem dostępnym już od niskich wartości obrotowych. Wybór padł na znaną i lubianą jednostkę 1.8 Turbo, po krótkim czasie znalazł się dawca: 180 konny Seat Leon Cupra z rynku angielskiego (oznaczenie AUQ), wyprodukowany w 2003 roku. Silnik połączono ze skrzynią CDA z poprzedniego ABF-a, która nie dość że ma lepsze, dłuższe przełożenia, to dodatkowo wyglądała Chęcikowi na bardziej pancerną i godną zaufania.



Myli się jednak ten, kto sądzi, że tyle wystarczyło, by całość pracowała i wyglądała jak należy. Kolejną zmianą było zatem sprzęgło, które obecnie stanowi produkt firmy Sachs dedykowany jednostce VR6, w parze z którym idzie koło zamachowe z Golfa II w wersji G60. Cały ten miszmasz elementów z różnych jednostek uzupełnia bardziej precyzyjny wybierak biegów rodem z Golfa IV TDI. Jego dopasowanie wiązało się z kilkoma przeróbkami tunelu środkowego, ale ostatecznie wszystko odpowiednio się zgrało i stworzyło spójną całość. Performance nie kończy się wyłącznie

na samej adaptacji silnika. W mechanice zaszło sporo innych znaczących zmian, których listę otwiera intercooler z Mk2 G60, który okazał się idealnym rozwiązaniem ze względu na dużą powierzchnię, a jednocześnie pasował właściwie na zasadzie plug&play. By układ przeniesienia napędu wytrzymał większe przeciążenia zastosowano półosie z Dwójki G60 wraz z przegubami wewnętrznymi, zaś zewnętrzne przeguby to produkty Lobro dedykowane Passatowi VR6. Następnie przyszła pora na



zwiększenie mocy samego motoru. Na początek skupiono się na dopływie powietrza do turbiny, by zwiększyć jego ilości pozbawiono przewód fabrycznej zwężki oraz gumy, elementy te zastąpiono wykonanymi ze stali kwasoodpornej. Odpowiednie chłodzenie zapewnia nowa chłodnica wody Nissens i cienkie wentylatory intercoolera. Na dzień dzisiejszy prace nad mocą zakończono programem od GTO, który wysterował jednostkę na niemal 240 koni mechanicznych! W niepozornym nadwoziu

stosunkowo małego sedana taka wartość robi wrażenie. Jednocześnie 1.8 Turbo jest silnikiem o wiele młodszym niż sama karoseria, więc biorąc pod uwagę kierunek modyfikacji zewnętrznych tym wyraźniejszy stanowi ułkon w stronę nowej szkoły. Klasyczne nadwozie plus nowoczesna technika, to lubimy! Wracając jednak do samego performance'u, same liczby byłyby bezużyteczne, gdyby nie zadbano o kilka pobocznych, równie istotnych spraw. Mowa chociażby o misce olejowej, która ze względu na niskie osadzenie narażona była na częste uszkodzenia, w związku

z czym jej miejsce zajął stalowy odpowiednik sprowadzony z USA, a przeznaczony pierwotnie na rynek brazylijski. Mocna konstrukcja gwarantuje bezpieczeństwo nawet na naszych nierównych drogach. Tym bardziej, że silnik zalano nie byle jakim olejem, a odpowiednio dobranym Valvoline V1 Racing. Zabiegami typowo mającymi na celu upiększenie jednostki było odmalowanie jej w całości na czarno, co w połączeniu ze świeżym lakierem komory wygląda naprawdę świetnie. Równie duży nacisk położono na detale: stalowe opaski to produkty GBS, zaś pokrywa silnika pochodzi z Audi TT, jednak podczas sesji zdjęciowej jeszcze nie była zamontowana. Chęcik nie próżnuje i co jakiś czas w aucie pojawiają się nowe elementy, auto cały czas ewoluuje. Listę zmian podczas zdjęć zamykał przelotowy układ wydechowy o średnicy 2,5". Wykonana ze stali kwasoodpornej wraz z 3" downpipem i pozbawiona katalizatora rura zakończona jest jak w autach z silnikami diesla. Za całość tej konstrukcji odpowiada firma RM Motors. Równie ważne co moc i jej przeniesienie na asfalt są kwestie sztywności karoserii



i sprawność układu hamulcowego. W tej kwestii również nie znajdziemy półśrodków. Zawieszenie to gwintowany produkt KW z linii Var. 2. Seryjne hamulce również odeszły do lamusa, a ich miejsce zajął pieczołowicie dobrany komplet, którego znalezienie nastęrczyło sporo problemów. Zaczniemy od przodu. Obecnie pracują tam rzadkie, bo produkowane jedynie przez pół roku w tej specyfikacji, tarcze z Passata B3 VR6 o średnicy 280 milimetrów. Najważniejsze jest jednak to, że jest to jedyny układ w historii marki, który mimo rozstawu śrub 5x100 przystosowany jest do wąskich wahaczy, a właśnie z takimi mamy do czynienia w tym przypadku. Dzięki temu zastosowanie zestawu



komplety z rotorami w oryginalnym złotym kolorze, śmiało można powiedzieć, że auto było typowym przedstawicielem stylu Cult. Podczas sesji zdjęciowej w nadkolach znajdowały się jednak felgi z zupełnie innej bajki. Siedemnaście cali średnicy to niepospolity widok w Jettcie A2, szczególnie że wybrany wzór bardziej pasuje do klimatów Nowej Fali. Mianowicie są to obręcze kultowej dla fanów ekskluzywnego tuningu Mercedesów firmy Carlsson, model EVO. Stosunkowo płaskie koła o szerokości 7 cali na obu osiach chowają się w nadkolach, przez co całokształt wygląda naprawdę bardzo dobrze. Jak można się domyślić, w przypadku tego producenta nie obyło się bez pierścieni zmieniających rozstaw śrub. Zdecydowano się na produkty renomowanego H&R, dystanse mają po 20 milimetrów grubości. Aktualnie koła które widzicie na zdjęciach to przeszłość. Popularny Dziadzia sporo eksperymentował z setupem, ostatecznie wybrał obręcze Porsche C2, które są malowane na czarno i uzupełnione polerowanym rantem zewnętrznym. Tym razem auto znów wygląda bardziej klasycznie, jednak ma w sobie nutę agresji i typowej atmosfery Performance'u, czyli jest wyśmienicie! Na pierwszy rzut oka mogło by się wydawać, że na

nie wiązało się z powiększeniem rozstawu kół, co w wypadku Jetty było bardzo istotnym kryterium. Aby całość działała sprawnie zdecydowano się na montaż nowych tarcz i klocków z pótek firmy Bosch. Na tylnej osi podobnie, czyli nowe tarcze z klockami TRW w układzie pierwotnie przypisanym Passatowi B4 VR6, który zastąpił oryginalne bębny. Myli się jednak ten, kto sądzi że na tym koniec zmian. Korektor siły hamowania jaki się tu znalazł idzie w parze z wydajniejszym serwem (Passat B3) i pompą hamulcową (Audi 80 B4). Jetta Krzyśka stylistycznie prezentuje szkołę stonowanego i minimalistycznego wyglądu. Dopóki w nadkolach prężyły się obręcze BBS, na początku RM, później kultowe RS, oba



zewnątrz nie zaszło zbyt wiele zmian, jednak wprawne oko wychwyci sporo nowości. Już w wersji seryjnej auto było ciekawe, chociażby ze względu na kolor. LA7V, czyli Polar Silver Metallic, to stosunkowo częsty odcień karoserii w Jettach drugiej generacji, w tym wypadku wygląda jeszcze lepiej niż zwykle. Niewątpliwy wpływ na prezencję mają unikatowe detale, ot chociażby zderzak przedni z wersji US, do pary z tylnymi lampami. Dodatkowo Chęcik zdecydował się na montaż przedniej atrapy z wąskim żeberkiem, czyli element sprzed 1987 roku. W podobnej konwencji są utrzymane chromowane ramki atermicznych szyb i chromowana teleskopowa antena. Nawet znawcy najciężej będzie zauważyć jednak zaślepki

kierunkowskazów z oldschoolowym herbem Wolfsburga oraz wygładzony pas tylny. Spod zderzaka usunięto nie tylko ucho holownicze, ale i wnękę na końcówkę układu wydechowego. Teraz wygląda ona niepewnie spod pasa pod zderzakiem. W planach Krzyśka jest kompleksowa wymiana powłoki lakierniczej, jak sam mówi, auto ma być nieskazitelne, choć już teraz trudno mu cokolwiek zarzucić. Szczególnie, kiedy zajrzemy do środka. Po przekroczeniu progu czeka nas niespodzianka. Nie bójcie się, nie ma tu ani kubekowych foteli, ani klatki bezpieczeństwa, co wcale nie znaczy, że wnętrze nie zadziwia. Oryginalne wnętrze miało brązowy kolor i to nie uległo zmianie, za to diametralnie zmienił się obraz tapicerki foteli i kanapy.



Ta ostatnia jest bardziej pospolita - oparcie z podłokietnikiem, całość obszyta brązowym welurem. Piorunujące są za to przednie fotele, których zmontowanie i skompletowanie zajęło aż pół roku! Problem wynikał z tego, że ten materiał był na wyposażeniu wyłącznie Jetty i Golfa II GL i oferowany był dość krótko, a dodatkowo z racji swojego odcienia tylko w połączeniu z nielicznymi kolorami nadwozia. Chęcik wspomina, że przez ten dość długi czas kupował wszystkie tego typu fotele i kanapy jakie tylko udało się znaleźć, niezależnie od stanu. Chodziło o to, by uzyskać jak najwięcej fragmentów materiału, by potem profesjonalnie obszyć nim fotele, w dodatku nie byłe

jakie. Honorowe miejsce w kabinie zajmują teraz elektrycznie regulowane siedzenia Recaro. Ponadto z ciekawych elementów znajdziemy pneumatyczny zamek centralny i elektrycznie regulowane lusterka. Ze zmian typowo tuningowych należy wymienić jeszcze piłeczkę golfową w miejscu gałki zmiany biegów, zestaw wskaźników z Golfa Mk2 16V. Swobodnym rarytasem i jednocześnie sporą ciekawostką jest niecentryczna kierownica z roku 1989, produkt Momo, model V32. Środek to także zestaw audio, w tym wypadku zabudowane w przednich kopertach wytłumionych drzwi głośniki Axton i wzmacniacz tej samej firmy, oraz odtwarzacz CD Alpine, który wkrótce przeniesie się do schowka, a jego miejsce w celach ozdobnych zajmie klasyczne kasetowe radio VW.

Pozostałe plany skupiają się na sferze mechanicznej. Kiedyś Jetta stała w cieniu Golfa i nie była traktowana tak wyjątkowo jak król kompaktów. Obecnie na scenie obserwujemy prawdziwy wysyp tych aut, lecz wśród nich i tak nadal bryluje prezentowana A Dwójka. Po pierwsze dlatego, że właściciel zмага się z autem już ładnych kilka lat, po drugie ze względu na wspaniałą przestrzeń pod maską oraz równie genialne wnętrze. Po trzecie, Dziadzia wbrew ksywce nie jest typowym ortodoksem i czasem pozwala sobie na odrobinę szaleństwa. Nowa wizja kanonów starej szkoły wymieszana z odpowiednią dawką autorskich rozwiązań w tym wypadku stanowi klucz do sukcesu. Jetta Chęcika Piekielnie Pali Papcie, jest Piękna i Porywająca!



Fakty

Silnik: swap na 1.8 Turbo AUQ z Seata Leona Cupra, skrzynia biegów CDA z silnika 1.8 ABF, intercooler z Golfa Mk2 G60, dwa wentylatory slim 12", usunięta zwężka przy turbinie, zastąpiona elementem ze stali kwasoodpornej o większej średnicy, chłodnica wody Nissens, miska olejowa stalowa z wersji brazylijskiej, olej Valvoline 10W60 V1 Racing, usunięty katalizator, przelotowy 2,5" układ wydechowy ze stali kwasoodpornej RM Motors, downpipe o średnicy 3", sprzęgło Sachs dedykowane VR6, koło zamachowe z Golfa Mk2 G60, wybierak skrzyni biegów z Golfa Mk4 TDI, oprogramowanie GTO wystrojone na 240 koni mechanicznych; komora silnika odmalowana, cały silnik polakierowany na czarny mat, podobnie jak osprzęt, opaski GBS ze stali kwasoodpornej, pokrywa silnika z Audi TT

Zawieszenie: gwintowane zawieszenie KW Variant 2, przeguby wewnętrzne i półosie z Golfa Mk2 G60, zewnętrzne przeguby Lobro z Passata B3 VR6, z przodu klocki i tarcze Bosch dla Passata B3 VR6, z tyłu swap hamulców tarczowych z Passata B4 VR6, nowe tarcze i klocki TRW, większe serwo z Passata B3, pompa hamulcowa z Audi 80 B4, korektor siły hamowania
Koła: 17" obręcze Carlsson EVO 1/6, wszystkie o szerokości 7 cali, et z przodu = 50, z tyłu et= 43, polerowane ranty, opony Nankang, 20 milimetrowe dystanse zmieniające rozstaw śrub na obu osiach

Nadwozie: zderzak przedni i lampy tylne z wersji US, chromowana teleskopowa antena, chromowane klipy uszczelek atermicznych szyb, grill z wersji pre 87, herb Wolfsburga w miejscu bocznych kierunkowskazów, wygładzony tylny pas pozbawiony ucha holowniczego i wnęki na końcówkę wydechu, końcówka a'la TDI schowana za pasem, lakier Polar Silver Metallic (LA7V)

Wnętrze: oryginalna brązowa tapicerka welurowa, brązowa miękka deska rozdzielcza, kanapa tylna z podłokietnikiem, elektryczne fotele Recaro obszyte brązowym welurem z wielu kompletów tapicerek, zegary z Golfa Mk2 16V, gałka dźwigni zmiany biegów w postaci piłeczki golfowej, pneumatyczny zamek centralny, elektrycznie sterowane lusterka, niecentryczna kierownica Momo V32 z 1989 roku

Audio: boczki drzwi wygłuszone, panele drzwiowe przerobione pod głośniki Axton o średnicy 16,5 cm, wzmacniacz Axton, radioodtwarzacz CD Alpine

Podziękowania: „Podziękowania dla chłopaków z Genowefy: Radek, Krzysiek, Marek; dla chłopaków ze StylePoznań: Krzychu, Patryk, Maciej; dla Łukasza Lookaz V5 za kupno wielu rzeczy w Niemczech”.

MISTRZ BARISTÓW



U

Oto kolejny Golf Mk3 w indywidualnym stylu łamiącym bariery, schematy i łączący w sobie kanony wielu szkół. Projekt znany szerzej jako „Kawa z mlekiem” udowodnił już swą pozycję na polskiej scenie, zdobywając liczne laury. Postanowiliśmy ukoronować sukcesy Michała prezentacją Kawosza na naszych łamach.



Tekst: Patryk Bieliński Zdjęcia: Karol Romanek



Ta tuningowa przygoda zaczęła się w zamierzonych czasach, bo aż trzynaście lat temu, czyli w roku 1999. Jedenastoletni wówczas Michał odwiedził wraz z ojcem i bratem warszawską MajóWwkę, podczas której złapał bakcyła VW. Jednocześnie postanowił sobie, że przyszły projekt daleki będzie od tych zaprezentowanych




na złocie. Na szczęście nie chodziło o wydumane przebudowy w stylu śródziemnomorskim. Wręcz przeciwnie, nurt jaki nasz bohater uznał za słuszny określają dwa słowa: Nisko i Szeroko. Pierwsze plany, dotyczące Golfa II generacji, wcielił w życie już w dniu 18 urodzin, kiedy takowe auto dostał w ramach

prezentu od rodziców. Dość mocno zmodyfikowane auto było środkiem transportu aż do roku 2007, kiedy życie zweryfikowało potrzeby Michała i zmusiło do znalezienia nieco większego i wygodniejszego auta. Aż trudno uwierzyć, że kupiony wówczas czerwony Golf Mk3 to ten sam egzemplarz, który widzicie na zdjęciach.







ozdobiona i zaserwowana kawa prócz dobrego
musi także pobudzać i dawać zastrzyk energii.



Co prawda nowy nabytek nie do końca był zwyczajnym pojazdem, ponieważ bramy fabryki opuścił jako wersja GTI, którą poprzedni właściciel urozmaicił kilkoma modyfikacjami w dobrym tonie. Wtedy wydawało się, że samochód w stu procentach spełnia oczekiwania Michała. Nic bardziej mylnego, przez pięć ostatnich lat Golf przeszedł gruntowne zmiany, których zakres ciężko sobie wyobrazić. W poszczególnych etapach auto urozmaicały różne komplety felg, reflektorów i wielu innych dodatków. Z resztą, przestańcie się łudzić, ponieważ wersja którą widzicie, również nie jest finalna, a na sezon 2012 Michał zapowiedział małą rewolucję, której głównym punktem będzie nowy kolor nadwozia! Wracając do stanu obecnego, czerwony pospolity kolor należy do przeszłości, a jego miejsce zajął jedyny w swoim rodzaju odcień kawy z mlekiem. Skąd tytułowe porównanie? Barista to człowiek, który w rzeczywistości jest przedstawicielem precyzyjnej sztuki ozdabiania kawy ręcznie tworzonymi wzorami. Widoczny na zdjęciach Volkswagen również przerobiony został własnoręcznie i z ogromną dbałością o szczegóły. Wraz z tatą, który jest współautorem projektu, Michał zastosował wiele autorskich rozwiązań. Dla urozmaicenia kolorystyki zewnętrznej w czarnej tonacji utrzymano górne elementy zderzaków, boczne listwy i klamki, a także przejęte z Polo 6N Classic lusterka. Te zmiany uzupełnia pomalowany na czarno dach. Wspomniane zderzaki nie oparły się zmianom. Przedni pozbawiono skrajnych wlotów powietrza oraz seryjnie umieszczonych w nim świateł. Pod spodem zamontowano dokładkę z wersji VR6.

Oba zderzaki noszą teraz kolor karoserii, ale pokryto je w sposób dość nietypowy, powierzchnie fabrycznej struktury zwężono, przez co auto odmłodziło. Na obraz frontu składają się dodatkowo pozbawiona emblematu atrapa chłodnicy i projektorowe reflektory Hella o ciemnych wkładach. Przechodząc dalej nie trudno zauważyć wyciągnięte błotniki pozbawione oryginalnych plastikowych nakładek. Ten „regres” objął także listwy boczne, których miejsce zajęły odpowiedniki z Mk3 CL. Kierunkowskazy wymeldowano, podobnie jak wycieraczkę tylnej szyby i oznaczenia z klapy bagażnika. Ten los podzieliła też listewka ozdobna nad tablicą rejestracyjną. Uzupełnieniem stylistycznych smaczków są tylne lampy Hella Black Magic, zachowana lotka tylnej szyby polakierowana na beżowo oraz podwójna końcówka układu wydechowego. Ostatni szlif zapewnia prawa klamka drzwi z usuniętym zamkiem i listwy progowe z GTI. Tak ozdobiona kawa wygląda znakomicie i apetycznie. Wielu osobom byłoby ciężko ją „zżyć”, ale Michał konsumuje swoje auto dość intensywnie. Ta używka ma kopa, co może zdradzić umieszczony na środku przedniego zderzaka intercooler. Pięknie ozdobiona i zaserwowana kawa prócz dobrego smaku musi także pobudzać i dawać zastrzyk energii. Michał i w tej kwestii wykazał się wiedzą. Otwierając maskę ukazuje się

nam zatem nie tylko piękny widok, ale silnik który tam drzemie ma również sporo mocy. Znajdująca się pod maską jednostka napędowa została wyposażona w zmodyfikowane turbo Garrett T3 pompujące 1,2 bara, jednak nim to nastąpiło wykonano długą listę zmian przygotowawczych. Teraz to prawdziwa hybryda łącząca w sobie elementy z kilku jednostek. I tak dół silnika pochodzi z motoru 2E, zaś głowica i kolektor ssący mają rodowód w jednostce 2.0 16V (9A) z Corrado. Wewnątrz także gruntowne modernizacje. Nowe frezowane tłoki współpracują z honowanymi cylindrami, kutymi panewkami oraz wzmocnionymi korbowodami. Same wałki rozrządu pochodzą z jednostki ABF i są ostrzejsze od fabrycznych. Podczas tak daleko zakrojonych zmian wymieniono także skrzynię biegów na odpowiednik z Passata B3, sprzęgło wzmocniono zaś stosując produkt przeznaczony dla silników VR6. Docisk sprzęgła wymieniono na ten z G60. Odpowiednią ilość paliwa zapewnia nowa listwa z wtryskiwaczami 440cc firmy Bosch. Turbosprężarkę umiejscowiono na kolektorze wydechowym określanym mianem barana. Dodatkowo w celu redukcji emitowanego ciepła owinięto go

bandażem termoizolacyjnym. Na koniec Michał zainwestował w intercooler z Iveco Turbo Daily oraz zawór upustowy z póltek Pro Perfect. Orurowanie silnika zastąpiono wykonanym ze stali kwasoodpornej. Ciekawie umieszczono stożkowy filtr powietrza, pierwszy rzut oka pod maskę maluje na twarzy zaskoczenie, ale już po chwili poszukiwań znajdujemy go z prawej strony, poniżej mocowania akumulatora. Również w przestrzeni silnika zadbano o stylizację. Tą część konstrukcji przodu pomalowano w całości na czarno, podobnie jak większość elementów samego motoru. Dla rozveselenia atmosfery Michał zadbał o kilka światełek w postaci chromowanych śrubek, chromowanego zamka maski, czy też polerowanych dekielków na kielichach, obudowy alternatora i listwy wtryskowej. Akumulator zastąpiono obszytym czarną skórą panelem. Trafnym posunięciem było pomalowanie na kontrastujący z beżem czekoladowy kolor rozpórki kielichów, wszystkich



metalowych rur i części kolektora ssącego. Na koniec warto poświęcić słowo malowanym na czarno zbiorniczkom, polerowanym teleskopom maski i wypełnionemu gliceryną wskaźnikowi ciśnienia zamontowanego w centralnym punkcie. Wszystko jest tu czyste, przemyślane i wykonane z pomysłem, ale możemy się spodziewać, że podczas zimowych prac nastąpi mała rewolucja, której efekty ujrzymy dopiero w nadchodzącym sezonie. By tak silna mieszanka nie wytrąciła z równowagi, kolejnym etapem prac był montaż skuteczniejszych hamulców. Oryginalne (GTI) uzupełniono nacinanymi tarczami na obu osiach. Duży wpływ na ich pracę mają odpowiednie opony, w tym przypadku są to gumy firmy Nankang 165/45 z przodu i znacznie bardziej renomowane Toyo Proxes

195/45 z tyłu. Opony te naciągnięto na kultowe obręcze BBS RS o średnicy 16", które są obowiązkowym uzupełnieniem niczym ciastko do kawy. Z przodu koła mają 7,5" szerokości, dzięki czemu nieco chowają się w nadkolach, za to tylny komplet jest szeroki na 9", a dzięki naciągowi świetnie pasują do zaklepanych nadkoli. Najlepszym rozwiązaniem zawsze są wypolerowane ranty, które zastosowano i w kawowym Golfie, a pomalowane na czarno rotory kontrastują z kolorem blach i pasują do pozostałych ciemnych dodatków. Wszystkie części obręczy połączono za pomocą chromowanych śrubek, a do piast przykręcono je poprzez 20 milimetrowe pierścienie dystansowe. Malkontenci często wygłaszają teorię



przeczącą możliwości połączenia wysokiej mocy i pneumatycznego zawieszenia. Michał ten mit obala, z resztą nie jako pierwsza osoba na scenie. W tym mocno podkreślonym aucie znalazły się oparte o amortyzatory MTS Technik dwubalwankowe poduszki firmy Rubena. W zabudowanym bagażniku ulokowano kompresor i butlę, oba produkty sygnuje Viair. Wyeksponowane urządzenia otacza brązowa i czarna skóra przesywana brązową nicią. Ponadto w podłodze znajduje się subwoofer Crunch, a na tylnej ścianie wzmacniacze tego samego producenta i kondensator Dietz. Całość łatwo ujrzyć dzięki przerobionej i wykończonej skórą półce. Skoro już wyszliśmy z bagażnika warto w ramach odpoczynku zasiąść na dłużej w wygodnym

fotelu Recaro i rozkoszować się widokiem wnętrza. Delikatna niczym pianka Cappuccino skóra pokrywa niemal cały środek. Miks brązowego i czarnego materiału znalazł się na wspomnianych fotelach, tylnej kanapie i bocznych drzwiowych przejętych z wersji Colour Concept. Cała deska rozdzielcza ma za to monopol na skórę brązową, dzięki czemu wygląda naprawdę efektownie. Czarna kawa oblała welurową podsufitkę. Kolorystyczną spójność zapewniają osłony słupków i daszki przeciwsłoneczne z Mk3 CC, które są oczywiście czarne. Kierowca operuje autem za pomocą małej sportowej kierownicy Momo Corse. Chromowane ramki zegarów i wykonane na zamówienie dywaniki nadają ostatniego szlif kabinie. Niezbędnymi elementami są przyciski do



sterowania zawieszeniem i manometr umieszczone po lewej stronie kierowcy. W panelach przednich drzwi chowają się głośniki niskotonowe Vibe Slick6. Golf Michała jest wyjątkowy pod wieloma względami. W tym projekcie najważniejszy jest indywidualizm i konsekwencja w dążeniu do doskonałości. Szczególnie ciekawie w historii projektu rysuje się wpływ taty Michała, który nie tylko wspomaga syna, ale również jeździ tym autem na zloty! Na każdym z nich Trójka wygląda znakomicie, także dzięki niespotykanym wystawkom. W sezonie 2011 nie mogło zatem zabraknąć naszej nagrody dla tego auta, które otrzymało ją w końcu na zlocie cultstyle.pl. Z niecierpliwością czekamy na wzór, który tym razem ozdobi ten jeden z najwspanialszych krajowych projektów!



Fakty

Silnik: 1.8 8V GTI, dół silnika z jednostki 2E, głowica i kolektor ssący z jednostki 2.0 16V 9A z Corrado, honowane cylindry, frezowane tłoki, kute panewki, wzmocnione korbowody, zmodyfikowane wałki rozrządu z 16V ABF, nowa listwa wtryskowa z wtryskiwaczami 440cc Bosch, kolektor wydechowy baran owinięty taśmą termoizolacyjną, zmodyfikowana turbosprężarka Garrett T3 (ciśnienie doładowania= 1,2 bara), intercooler z Iveco Turbo Daily, orurowanie ze stali kwasoodpornej, zawór upustowy blow off Pro Perfect, stożkowy filtr powietrza w nowym miejscu; skrzynia biegów z Passata B3, sprzęgło z jednostki VR6 z dociskiem z G60; komora pomalowana na czarno, silnik malowany na czarno, polerowana obudowa alternatora i listwa paliwowa, pomalowane proszkowo na brązowo kolektor ssący, rury i rozpórka, chromowany zamek i śrubki, malowane na czarno zbiorniczki, polerowane pokrywy kolumn McPhersona, polerowane lifty maski, akumulator w obudowie pokrytej skórą

Zawieszenie: system Air Ride oparty na amortyzatorach MTS Technik, poduszki dwubalwankowe Rubena, osobne zawory na każde koło, butla Viair w bagażniku, kompresor Viair w bagażniku, rozpórka przednich kielichów; nacinane tarcze hamulcowe z przodu i z tyłu, 20 milimetrowe dystanse na obu osiach

Koła: 16" obręcze BBS RS, szerokość 7,5" z przodu i 9" z tyłu, polerowane ranty, chromowane śrubki, malowane na czarno rotory; opony Nankang 165/45 z przodu i Toyo Proxes 195/45 z tyłu

Nadwozie: zderzak przedni pozbawiony skrajnych wlotów powietrza i dodatkowych świateł, projektorowe reflektory Hella z przodu + ciemne wkłady, grill bez znaczka, dokładka zderzaka z wersji VR6, listwy progowe z GTI, usunięte nakładki nadkoli, nadkola poszerzone (zaklepane ranty), listwy ozdobne czarne z wersji CL, usunięte

boczne kierunkowskazy, klamka pasażera bez zamka, lusterka z Polo Classic, dach pomalowany na czarno, lotka nad tylną szybą w kolorze nadwozia, usunięta tylna wycieraczka, oznaczenia marki i modelu oraz listewka z klapy, lampy tylne Hella Black Magic, podwójna końcówka układu wydechowego, złotowe naklejki na szybach, zderzaki pomalowane w kolorze nadwozia powyżej rowka, customowy beżowy lakier, aerograf na klapce wlewu paliwa (od środka)

Wnętrze: fotele Recaro obszyte czarną i brązową skórą, kanapa, tylna półka i deska rozdzielcza obszyte skórą, skórzane boczki drzwiowe z Colour Concept, welurowa czarna podsufitka, czarne słupki i plastiki z Colour Concept, chromowane obwódki zegarów, kierownica Momo Corse, sterowanie zawieszeniem i manometr z lewej strony kierowcy, welurowe dywaniki, obszuty skórą bagażnik z zabudową, obszuta skórą butla na powietrze z logo Sitzcar.pl

Audio: zabudowane w bagażniku, głośniki przednie niskotonowe Vibe Slick6, subwoofer Crunch, dwa wzmacniacze w bagażniku Crunch, kondensator Dietz

Podziękowania: „Chciałbym przede wszystkim podziękować mojemu tacie, który jest współtwórcą projektu, i który dzielnie reprezentował auto na scenie VW. Mojej dziewczynie, która wspierała mnie w trudnych chwilach przy budowie. Dziękuję ludziom, którzy wspierali mnie na forach vwgolf.pl oraz vwzone.pl, dzięki Wam miałem natchnienie do dalszych działań. Podziękowania i pozdrowienia dla ludzi z Wojny Północ-Południe i wszystkich tych, których poznałem na tej imprezie. Do zobaczenia w sezonie 2012!”.



PROFIL



Przed Wami druga część wywiadu z Archiem, zmorą forumowiczów kochających spam, pogromcą niesubordynowanych, niszczycielem wszelkiej nadziei i czyszcicielem forum vwzone.pl. Tym razem jeszcze bardziej mroczna strona Arka!

Gotów?

Muszę uważać co piszę, bo znowu skopiujesz bez edycji! (Nie no co Ty, było edytowane!) Tiaaa, po pijanemu... wiem jak pracują redaktorzy volXzone!

Oj tam, oj tam (Podobno jak się to mówi ginie jedno rożec. A zatem zginęły dwa). Nadal tak bardzo pragniesz mnie zabić po pierwszej części wywiadu?

Oj, nigdy nikogo nie chciałem zabić, ale na Advencie bym się miał na uwadze na Twoim miejscu.... Bo naśle Drake na Ciebie.

Eeee, z Draką jakoś sobie poradzimy chyba. Jaką wódkę lubi?

Draka? Każdą!

No to nie ma problemu! A wracając do Ciebie, czy poza okazją nie do przegapienia, jaką niewątpliwie jest VAG Event, przylecisz do Polski?

Raz na rok wystarczy i to właśnie tak się dziwnie składa, że jest to w okolicach VE.

Tak, już to widzę, że niby przypadkiem jak jedziesz na ryby to wpadasz. A poza Żerkowem, jakie są Twoje ulubione imprezy, nie koniecznie VAG, ale ogólnie motoryzacyjne. Mówimy o Polsce i zagranicy.

Wiadomo, Jezioro ma swój urok, no i w przyszłym roku chciałbym zaliczyć M.I.V.W, bo aż wstyd mi, że jeszcze tam nie byłem. Stany to raczej odległe marzenia, a w Polsce chciałbym więcej imprez zaliczyć, ale widzę na to marne szanse przy tych cenach lotów

Oprócz miłości do aut znany jesteś jeszcze z innych typowo moderatorskich zainteresowań, więc spytam wprost: jak często odwiedzasz profil Elitarne Dupeczki na FB?

To jest taki? Dawaj linka !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!
(w oryginale wykrzykników było znacznie więcej- przyp. Red.) Znam tylko Zakolanówki!

Wpisz frazę i znajdziesz. Ciekawe czy będziesz klikał częściej niż ja (śmiejch).

A często są aktualne?

(Po udzieleniu odpowiedzi „kilka razy dziennie spokojnie” podejrzenie długo trwało, nim nastąpiła odpowiedź ze strony Archiego. W tym czasie ułożyłem kolejne pytanie, również dotyczące płci przeciwnej)
Blondynki/brunetki, sportowe/eleganckie, niskie/wysokie włosy krótkie czy długie?

Eleganckie, długonogie, długowłose brunetki z ciemnymi oczami, oczywiście na dobrej szpilce! Mniam!

A co do aut, wolisz starsze i klasyczne, czy nowsze i zrobione na bogato? Chyba już o to pytałem ostatnio, ale mogę nie pamiętać (ta, volXzone i alkohol...)

Jestem fanem Chipa Foosa i tym podobnych, czyli połączenia nowego ze starym. Oldschoolowa buda, a w środku nowy, mocny silnik, lepsze hamulce, zawias, granie.

Scena tuningowa to nie tylko złoty i same auta i ludzie, ale też filmy, prasa, styl życia. Biorąc pod uwagę Europę, jak twoim zdaniem wygląda ta kwestia?

Nie jest najgorzej . Prasy troszkę jest, filmów powstaje cała masa, a to wszystko przenosi się na styl życia.





Jak przewidujesz, jak w najbliższych latach zmieni się scena, jakie trendy będą dominowały i w którą stronę popłynie tuningowa fala?

Gdybyś miał wybrać jedno auto jakim będziesz się poruszać od dzisiaj przez powiedzmy 10-15 lat, co by to było?

Praktycznie? Nie lubię Mk2, ale chyba jedynie ono by dało radę tyle wytrzymać.

Nie praktycznie? Nowe Audi A6 Avant . Tak naprawdę to każdy Japończyk typu Honda, Toyota, Nissan - pod warunkiem, że był wyprodukowany w Japonii , a nie w Anglii- auta nie do zajechania!

Od wielu lat dominuje gleba i dobre koło, także na tym polu pewnie nic się nie zmieni i oby tak było, a resztę naprawdę bardzo ciężko przewidzieć. Na pewno pojawi się więcej customowych kół w jednym egzemplarzu.

Jaki był sezon 2011 dla Ciebie? Chodzi mi o całą scenę, czyli organizację imprez, ich poziom, ciekawe projekty. Co wywarło na Tobie największe wrażenie?

Moja żona wie, że jak zaczyna się sezon, to mnie w domu nie będzie. Cały zeszły rok przelatałem z kamerą lub jako widz, a po części jako uczestnik. Niestety, o scenie w Polsce wiem tylko z volXzone. Na szczęście na Adwencie mogę sobie zobaczyć polskie perelki. Tutaj, na miejscu, zaliczam wszystko co warto - zloty grupy VAG, BMW, plastik- fantastic show. Do tego dochodzą niezliczone sesje foto z chłopakami z My Rally, oraz z Żuko ze Stance Syndicate, plus moje samodzielne projekty. Także sezon jest raczej napięty.

Nie przeszkadzał Ci deszcz na VAG Evencie?

Na tej imprezie byłby niesamowity klimat nawet gdyby padał grad, tylko wtedy wychodzą kiepskie (w oryginale użyto słowa na „c”) filmy.



Ostatnie słowo dla czytelników?

Mniej narzekania (na zloty, na gazety, na forum), więcej luzu. Pamiętajcie, że to Wy tworzycie scenę. Najlepszego na Nowy Rok i mam nadzieje do zobaczenia na zlotach!

Dziękuję za wywiad!

Ja również dziękuję... a za pierwszą część i tak Cię dojadę!!!



Drogi Archie! Sądzę, że za część drugą wywiadu ze względu na niektóre jego elementy również chciałbyś mnie dojechać. Jeśli tak, ślij SMS o treści JAZDA na numer 660 220 934, a następnie zrób przelew na kwotę podaną w wiadomości zwrotnej. Numer konta także otrzymasz w SMS. Pozdrawiam serdecznie!

Rozmawiał: Patryk Bieliński
Zdjęcia: Archie

W następnym numerze:

Golf Mk2



Ultra agresywne, piekielnie dopieszczone, wściekłe Mk2 Martina Pavelki. Pierwsza na naszych łamach prezentacja czeskiego auta. Będzie grubo!

REDAKCJA

Redaktor:

Patryk Bieliński „Bielin”

e-mail: bielinvw@wp.pl

kom. 660220934

Grafika:

Łukasz Elszkowski „Elek”

lukaszelszkowski@gmail.com

Fotografia:

Karol Romanek „Carlsson”

carlsson@vwpomorze.pl

Łukasz Elszkowski „Elek”

lukaszelszkowski@gmail.com

Współpraca:



Tekstów i fotografii niezamówionych redakcja nie zwraca. Wszelkie prawa zastrzeżone. Kopiowanie i wykorzystywanie tekstów, fotografii oraz logo jest zabronione i grozi odpowiedzialnością karną i cywilną.