

Weterani szos

Automobilerzy z asocjacji

Piotr Subik

Swe samochody nazywają „weteranami” – bo jak inaczej nazwać auto, które zjechało z taśmy produkcyjnej pół wieku temu albo i wcześniej. Zaś podróże nimi to dla nich „eskapady poznawcze o zabarwieniu nostalgiczno-mechanicznym”. Prezes Europejskiej Asocjacji Automobilerów (EAA) Jacek Borzęcki twierdzi: – *Dla nas droga jest ciekawsza niż samo przybycie do celu.*

Podobnie jak on uważa sześćdziesiąt osób, które współtworzą asocjację; które tyimi „weteranami”, za ich kierowcą lub jako pasażerowie, zwiedzają Polskę w (jak sami mówią) „duchu starej motoryzacji”.

– *To wszystko ludzie, którzy cieszą się sami sobą. I są w zasadzie monotematyczni* – mówi o automobilerach jeden z nich, Władysław Szusznik. Jednak w tym przypadku to nie zarzut. Bo na spotkaniach EAA mówi się tylko i wyłącznie o starych autach i pięknie Polski. Tym pięknie, które przecież nie raz i nie dwa podziwiali przez szyby starych aut. Tak jak podczas Eskapady Jurajskiej, której trasę poprowadzili niedawno przez Wyżynę Krakowsko-Częstochowską.

Szprychowe koła i wóz Dustina Hoffmana

Władysław Szusznik chętnie opowiada o swoich autach, a ma o czym. Sam rocznik 1953, przedsiębiorca z Krakowa, choć mieszka pod Łapanowem – w automobilah zakochał się kilka lat temu. Pojechał do Czech, zobaczył, jak pieczołowicie Czesi dbają o dorobek swego przemysłu motoryzacyjnego (o te wszystkie: aero, skody, tatty, pragi) i będąc pod wielkim wrażeniem, powoli zobowiązuje, że i on odrestauruje kilka samochodów. Wszak ma możliwości, mógł więc zabawić się w mecenasa. Bo sam nie miał czasu na grabieżenie w autach, które do pasjonatów takich jak on trafiają zwykle w postaci złomu. By, oczywiście, z czasem stać się prawdziwymi cudakami – co jednak wymaga sporej ilości czasu i pieniędzy. Mechaniką musi się przecież zająć mechanicznie, a blacharką blacharz; i nie każdy fachowiec się stara, czuje to – trzeba więc znaleźć zaangażowanego, a przez to i nietanowego.

Najcenniejszy z odnowionych samochodów pana Władysława to hubmobile z roku 1916: kabriolet, kanapy niczym w Wersalu, drewniane, szprychowe koła. Początki motoryzacji, kupił go w Holandii. Ale on, choć jest sprawny technicznie, nie jeździ po Polsce na kołach; wozu się go na pokazy laweta. Jeździ za to do innej jego woz, triumpu roadster 2000, pierwszy powojenny model tej marki. Ten, w którym zastosowano sporo elementów (m.in. błotniki, nadkolka) z aluminium – po wojnie był bowiem deficyt stali, a resztek zestrzelonych samolotów leżało pod dostatkami dookoła po łąkach. – *To samochód efektowny, ma apetyczne kształty, bardzo rzadkim rozwiązaniem są siedzenia w bagażniku* – opowiada z pasją Władysław Szusznik. Jednak także starsi triumpi przeznaczony został na specjalne okazje.

Na co dzień Szusznik jeździ zupełnie innymi autami – teraz ma audi A8, wcześniej było bmw serii 7; samochody, które może mieć każdy z salonu. Zaś auto, którego mu można pozazdrościć to akurat to, którym wyruszył na Jurę – czerwone alfa romeo spider z 1974 r.

To sportowy kabriolet; taki sam, jakim w filmie „Absolwent” jeździł Dustin Hoffman. Szusznik o tym aucie mówi w samych superlatywach: – *Bardzo piękny wydech, głębokie brzmienie silnika, dudniący pomruk. To wdzienne auto, nisko zawieszona, ciasno wchodzi w zakręty. Wygląda to mniej więcej tak – przed zakrętem wszyscy siedzą mi na ogniu, a za zakrętem nie ma już nikogo.*

Alfa pojedzie 160 km na godzinę, ale rzadko go tak rozpędza. Bo to auto służy mu do relaksu, a im wolniej się jeździ, tym lepiej się odpoczywa. Tym łatwiej człowiekowi wyłączyć się z życia codziennego. A o to m.in. chodzi podczas wycieczek EAA.

elektroniki, nie można podpiąć pod komputer – roboty przy tym było pełno – mówi Otokar Balczy.

Choć zwykle korzysta z hyundaia pony (rok prod. 1991; też nie nowy, ale wiadomo, że dojedzie do celu), siedzi akurat wewnątrz moskwicza 412. Samochód ma ponad 40 lat, na ówczesny czas był prawie luksusowy – do teraz jadąc nim człowiek czuje się jak w kołysce. Doskonale resorowany, pojemność silnika (dostępnego) to 1500 cm sześciennych, moc: 54 KM – wtedy, teraz na pewno mniej. I choć ma sto czterdzieści na liczniku, nigdy nie jechał szybciej niż setkę.

Nie ma starszego niż pan Otokar w tym towarzystwie. Są znacznie, znacznie młodszy; jeżdżą samochodami z cza-

Gargul z żoną kupili więc kolejną limuzynę z USA – lincolna continental mark IV z 1974 r. – *Styl niepowtarzalny, a przede wszystkim wygodna. Tym się płynie, a nie jedzie. Ma „malutki” silniczek: stędem i pół litra w benzynie. Na liczniku dwieście dwadzieścia mil na godzinę, moc – wliczając w to bez dymy pan Ryszard.*

Każdy, kto widać lincolna, chce, by właściciel podniósł jego maskę... Potem zwykle zadaje trzy sztandarowe pytania: jak szybko jeździ, ile pali i ile kosztuje? To samochód, który często zobaczycie można w amerykańskich filmach; zwykle jeżdżą nimi... Murzyni. Model dla prezesa firmy, który nie chciał jeździć z kierowcą, lecz z... sekretarką. Świetnie spisuje się

na autostradzie, gorzej zaparkować nim pod hipermarketem. Trzeba mieć dużo wyobraźni, by go prowadzić: trudno wyminąć inne samochody na wąskiej drodze, wcześniej trzeba zaczynać hamowanie. Inni kierowcy zaś oglądają się za nim tak, że aż im na lewo ucieka kierowca. Bo naprawdę wzbudza podziw. Ryszard Gargul: – *Ale u nas w asocjacji nie ma zazdrości. Nam nie chodzi o rywalizację: kto ma lepszy, szybszy, starszy czy lepiej utrzymany samochód. Spotykamy się, obok siebie stoją trabanti i lincolni, i się nie biją, ani nie gryzą; ani one, ani ich kierowcy. Nikt nikomu nie powie: „Nie będę z tobą gadał, bo masz syrenkę czy wartburga”.*

Wartburg w towarzystwie wzajemnej adoracji

Wartburga ma 74-letni Waldemar Czuba, krakowianin, obecnie mieszkaniec Zabierzowa – nie członek, lecz sympatyk EAA. To dokładnie wartburg 1000 deluxe, dzieło inżynierów z NRD, rok produkcji 1963. Kiedyś należał do fotografa z Krakowa, potem parę razy zmienił właścicieli; pan Waldemar ma go od 17 lat.

– *Kupiłem go przez przypadek, od sąsiada. Stał w ogródku, dziecię po nim goniły. On w zasadzie bardzo mało jeździł* – mówi Czuba sprawdzając ilość benzyny w baku... *Drugim kluczem z nasaczenia. Moc silnika 45 KM, maksymalna prędkość na liczniku – 125 km na godzinę, ale policyjny radar, na który natknął się 6 lat temu w Warszawie, pokazał... 135 km na godzinę! Bo przecież silnik wartburga został podrasowany.*

Bardzo dobrze się prowadzi; w latach 60., można powiedzieć, był jak mercedes: jedno z lepszych aut demokracji ludowej. Bardzo często kupowali go górnicy, więc wiele takich jeździło po Śląsku (pan Waldemar wie, że obecnie jeden taki jeździ w Tarnowie, a w Krakowie – prócz jego – dwa). Może denerwować tylko odgłos silnika słyszalny wewnątrz, ale kiedy jada nim cztery osoby – skutecznie go tłumia, Czuba zauważa: – *Przełąd przechodzi bez problemu, hamulce robiłem ostatnio pierwszy raz od pół wieku. Ciekawe, ile spośród aut robionych teraz będzie można zobaczyć na drogach za pięćdziesiąt lat.*

Mówi też, że są tacy, co wydają kasę na picie i baby, a są tacy, co na stare samochody...

Ci drudzy, jako „grupa wzajemnej adoracji”, mogliby nazywać się związkim, towarzystwem, stowarzyszeniem, ale stanęło na asocjacji – żeby było bardziej klimatycznie. Mogliby też zwać się automobilistami, ale w książce historyka Andrzeja Bogumi-Paczkowskiego pomysłodawca EAA Jacek Borzęcki – kiedyś właściciel fiata 1300 – wyczał, że sto lat temu w Galicji kierowców zwano częściej jednak automobilerami. Poza tym, że podoba im się zwiedzenie Polski i Europy „weteranami”, w EAA nie ma żadnej innej ideologii. I nie ma też klótni np. o oryginalność srułki, lakieru, itd. – *Najważniejsze, że auta mają duszę, a często i niepaspolity wygląd* – mówi Jacek Borzęcki.

To dlatego członkowie asocjacji, gdzie się tylko pojawiają, obiegani są przez ciekawskich. Mężczyźni przechodzą popatrzyć na samochody, którymi kiedyś jeździli, albo o których marzyli, a kobiety zwykle sprac, co to w ogóle są samochód – przecież zdarza się, że nigdy wcześniej takiego nie widziały na drodze. Bo jeżdżenie autami, które dawno powinny być w lamusie, to kwintesencja istnienia EAA. Ryszard Gargul mówi wprost: – *My jesteśmy swiry, totalnie swiry. Ale zdrowe. Nas nie powinno się leczyć, nawet nie wolno...*



Posród członków Europejskiej Asocjacji Automobilerów nie ma zazdrości o samochody. – Spotykamy się, obok siebie stoją trabanti i lincolni, i się nie biją ani nie gryzą; ani one, ani ich kierowcy – zapewnia Ryszard Gargul, właściciel m.in. amerykańskiego lincolna. FOT. PIOTR SUBIK

Moskwicze dźwiękowna od Bolka i Lolka

Otokar Balczy, rok urodzenia 1924, nie musi się zastanawiać samochodem jakiej marki ruszyć na wyprawę – ma same moskwicze. Pierwszego kupił, gdy po 35 latach pracy nad udźwiękowieniem filmów (m.in. przygód Reksia i Bolka i Lolka) w Studiu Filmów Rysunkowych w Bielsku-Białej, poszedł na emeryturę. Wcześniej miał różne samochody (m.in. terenowego UAZ-a, którym jeździł do chatki w górach) i motocykle (WSK, pannonia, jawa, junak), ale odprawę przeznaczył na biało-niebieskiego moskwicza 407, który wpadł mu w oko dzięki ogłoszeniu w gazecie. Potem przyszedł czas na kolejne modele: 408, 412 i 402. Najstarszy jest ten ostatni – z 1958 r. Największy problem ma z ich garażowaniem.

– *Każdego z nich, oczywiście, trzeba było robić. Nawet tego pierwszego, za którego dałem cztery tysiące zł. Tapicerka, poprawki blacharskie, malowanie... I albo się pompuła paliwowa zepsuła, albo skrzyżnię biegów należało na nowo łożyskować. Ciagle coś. A że z emerytury człowieka nie stać, żeby dać auto do warsztatu – zresztą, w nich nie radzą sobie z zabitymi samochodami: nie ma w nich*

sów, gdy ich samych jeszcze nie było na świecie...

Pan Rysiek i samochód lubiany przez Murzynów

Ryszard Gargul, rok urodzenia 1957, prowadził szkolę krzewów ozdobnych w Gaju. A motoryzacją sprzął lat pasjonuje się od dawna. Był młodzieńcem, gdy miał już samochody z lat 30. – tatrę 75, simcę 5, steyra 50 i steyra 55. Ale żaden z nich nie jeździł. Po powrocie z wojska w ich miejsce kupił DKW F2 – był w stanie totalnego rozkładu, więc w kawałkach wniósł go na strych, by ostatecznie sprzedać w dobre kryzysu. Potem był ślub, wychowanie dzieci i wreszcie powrót do pracy – niepełna dziesięć lat temu. No i padło najpierw na samochód american bantam roadster (1938) – pierwotnie aut Myszki Miki; kiedyż żona Ryszarda, Małgorzata, wypatrzyła go w internecie, powiedziała: „Rysiek, kupmy sobie taki!”. I okazało się, że to rarytas – egzemplarz prototypowy.

Potem kupił drugi samochód – pacarka 733 (rok prod. 1930), przedwojenną limuzynę dla siedmiu osób, długości przeszło pięć metrów, ale nim można jeździć tylko do święta.

Na spotkaniach EAA mówi się tylko i wyłącznie o starych autach i pięknie Polski. Tym pięknie, które przecież nie raz i nie dwa podziwiali przez szyby starych aut, które sami nazywają „weteranami”.