

Nadchodzi Manual Custom

Autor: Marcin Nowak
08.03.2008.
Zmieniony 08.03.2008.

Poniższy artykuł pochodzi w całości z sierpniowego numeru MaxiTuning (nr 8/2005).

{jgxtimg src="[images/stories/felietony/manual_custom/inne/okladka.jpg] width="[320]}

Jeśli na dół więk po przeczytaniu słów "maluch" i "tuning" odruchowo dodacie przymiotnik "wiejski", po lekturze tego materiału diametralnie zmienicie swoje podejście... nadchodzi Manual Custom!

W naszym czasopiśmie Supry, M3 i Corvette to samochody występujące powszechnie, jak Seicento czy Fabia na ulicy. W tak doborowym towarzystwie niełatwo się wyróżnić. Prawdę mówiąc, nie spodziewaliśmy się, że prędko znajdzie się jakiś Fiat 126p godzien odnotowania. Tego pięknego dnia nic nie zapowiadało szoku, jaki przeżyliśmy, odbierając codzienną porcję redakcyjnych maili. Wzłpiliśmy nawet w autentycznie zdjęć nam przestanych, sędząc, że ujawni się raczej kolejny zdolny virtual tuner. Nic z tych rzeczy - to auto było realne. Mariusz, właściciel tego BISa nie musiał długo czekać na kontakt. Trzeciego dnia od wysłania maila zjawiliśmy się u niego z aparatem i dyktafonem. Od tej pory wiemy jedno:

Najlepszy Maluch w Polsce

Gdy wszystko wykonujemy samemu, możemy do woli cyzelować nasze dzieło tak, by ostateczny efekt spełniał oczekiwania przynajmniej w 110%. Tylko samochód w pełni zmodernizowany przez właściciela daje prawdziwą satysfakcję. Także maksymalnie, tyle że po angielsku, Mariusz umieścił sobie na tabliczce za tylną szybą i był jej bezkompromisowo wierny podczas prac nad Bisem.

{jgxtimg src="[images/stories/felietony/manual_custom/inne/18.jpg] width="[320]}

Fiat 126p Bis to dość dziwny pojazd, na pierwszy rzut oka wyglądający jak zwykły maluch. Dopiero gdy spojrzymy z tyłu, widzimy, że zamiast tradycyjnej, odchylanej do tyłu kłapy silnika, znajduje się tam duża pokrywa z szybą, otwierająca się jak w tradycyjnym hatchbacku. W Bisie nie usłyszymy też charakterystycznego terkotu chłodzonego powietrzem silnika, ponieważ jednostka napędowa to już chłodzona cieczą "siedemsetka". Ten dość nieudany polski projekt ulepszenia 126p niestety nie przyciągnął, mimo niewątpliwych zalet, jakimi były realnie istniejący bagażnik i normalna nagrzewnica. Wady to przede wszystkim kiepskie rozłożenie masy (wszystko z tyłu) i trudności z dostaniem części w gospodarce permanentnych niedoborów. Wkrótce powrócono do produkcji normalnego "kaszla". Mariusz (o ksywce "Manual", od zamiłowania do prac ręcznych) na co dzień pracuje w reklamie i przywiózł się do swojego Bisa z 1989 r. Jednak zwykły, biały maluch, choćby i w rzadkiej wersji to zdecydowanie za mało. To, co mamy przyjemnie zaprezentować na zdjęciach to trzecia wersja tuningu tego egzemplarza. Trzecia, ostateczna i zdecydowanie najbardziej atrakcyjna. Do trzech razy sztuka!

Poprzednie wersje powstawały stopniowo. Mariusz lubi doprowadzać swoją pracę do perfekcji (a żonę do szału), poświęcając wszelki wolny czas na dźubanie przy Bisie. Na początku Fiacik wyróżniał się jedynie powiększonymi

zderzakami w kolorze karoserii nakładkami progów, srebrnymi naklejkami z boku i felgami od BMW "rekina" E21. W drugiej fazie zaczęło się już robić ciekawiej: beżowo-kremowy lakier z ciemno-czerwonymi pomieniami i chromowane, malutkie lusterka od Harleya kupione na Moto Weteran Bazarze zdecydowanie wyróżniały Bisa spośród setek innych-stuningowanych maluchów. Nadal jednak nie było to auto, które zwróciłoby uwagę czasopisma... piorunujące wrażenie robi dopiero Stage 3. Beżowy dach, dół w kolorze nieokreślonym, zamanej zieleni zmieniającej odcień w zależności od kąta padania światła, a wszystko rozdzielone wyciętymi z folii tribalami które podobno kałdemu widzowi kojarzą się z plasterkiem sera.

Całe lakierowanie Mariusz wykonał sam po raz pierwszy w życiu, a ponieważ jest podobno urodzonym szczęściarzem, proces ten przyniósł doskonały efekt. Bodykit zarówno w sferze projektu, jak i realizacji także został

stworzony samodzielnie.

{jgxtimg src=[images/stories/felietony/manual_custom/inne/14.jpg] width=[320]}

Niklowane rurki to ostatnio modny element, a wloty w przednim zderzaku pochodzą z tuningowego elementu do Lanosa. Przezroczyste "kierunki" przednie udało się wkomponować z Golfa "dwójki". Mariusz miał propozycję, by taki zestaw wykonać dla znajomego.

ale odmówił: jego Manua Custom pozostanie jednostkowym egzemplarzem. Samochód delikatnie poszerzono przez powiększenie nadkoli i montaż progów, zespolonych resztą w jedno z burtnikami.

Mimo, że zderzaki optycznie obniżają to auto, właściciel nie planuje "zglebienia". Wiadomo, że stan ódzkich dróg zdemoluje każdy obniżony samochód. A co dopiero poczciwego malucha... Felgi z BMW w końcu zniknęły, a na ich miejsce pojawiły się 5,5-calowe "trzynastki" ATS, ubrane w opony o nadzwyczaj skromnym rozmiarze 135/70 R 13. W zupełności wystarczy, jak mówi Mariusz, użytkownicy to auto do codziennych wojaży po mieście. Trochę więcej uwagi poświęcono na wydech. Basowy tłumik końcowy WM Motorsport założony po prostu na fabryczną rurę rycząc niemiłosiernie, zniechęcając do jazdy nawet największych twardnieli. Dopiero wpasowanie specjalnej puszeki, pozwalającej na mijanie się spalin w układzie dość podobnym, niski odgłos, ale bez oguszającego ryku. Przyznaję, że jak na dwucylindrowca, to ten wóz wydaje niezły "gang". Nie mogliśmy powstrzymać pytania, jak i po co na klapie bagażnika (przedniego) znalazł się element z drobnymi skrzelami. Odpowiedź zadziwiła nas zupełnie. Jak się okazało, to fragment blachy z obudowy migomatu (automatu spawalniczego), wycięty z oryginalnego urządzenia i wstawiany w taki sposób, by doprowadzać powietrze do nagrzewnicy. Tak, nagrzewnicy - pamiętajmy, że to samochód chłodzony cieczą.

Shock inside

{jgxtimg src=[images/stories/felietony/manual_custom/inne/19.jpg] width=[320]}

To jest nie-możli-we. Tak orzekliśmy wspólnie w redakcji, oglądając zdjęcia wnętrza malucha. A jednak pomyliliśmy się. Kabina Customa przypomina Fiata 126p wyjątkowo wymiarami. Wszyscy, jak jeden mąż, dopytują się o kierownicę. Jak się okazuje, jedynie jej nakładka wewnętrzna została wycięta z aluminium (osobiście przez Mariusza, choć za zaskoczenie), natomiast oprócz tego mamy do czynienia z seryjną kierownicą od Bisa. Czerwony przycisk klaksonu wygląda co najmniej jak właściciel zapłonu, a może nawet nitro. Zegary - podobno pochodzą od malucha, choć z tego, kiedy deska rozdzielcza do tej oryginalnej nie jest nawet podobna. Laminat, żywica, cięcie, gięcie, szlifowanie i długie godziny pracy - oto tajemnica tego kokpitu. Po prawej stronie, zwrócone w stronę kierowcy cieszą jeszcze oko woltomierz i obrotomierz. Dwudzielny zestaw gałkowy wkomponowano w deskę, a wszystkie przyciski znajdują się normalnie przy zegarach przeniesione na podłogę i przybrały postać metalowych przełączników. Dawno nie widziałem tak zmyślnego i prostego rozwiązania tuningowego.

{jgxtimg src=[images/stories/felietony/manual_custom/inne/22.jpg] width=[320]}

Konsola z dwiema nadajkami nadaje maluchowi wygląd wyadowanego najnowszego auta rajdowego lub wyścigowego, tymczasem służą one po prostu do włączania światła, zapłonu czy ogrzewania tylnej szyby. To jest genialne!!! Gdyby chcieli dalej szczegółowo opisywać modyfikacje Bisa wykonane przez Mariusza, trzeba byłoby wydać do naszego czasopisma specjalny dodatek pod tytułem MAXI maluch. Siedzenia, boczki, przemysłowy system demontażu bocznych lusterek "szast-prast" w celu zapobieżenia ich kradzieży czy przerobione tylne wloty to tylko kolejne punkty na niezwykle długiej liście. Liczy się jednak efekt ostateczny, a ten przerasta oczekiwania dotyczące tuningu malucha. Zwłaszcza, gdy zdamy sobie sprawę, jak niewiele miejsca było do dyspozycji. Mimo głosów malkontentów, uważających, że wszystko co związane z kaszlakiem to obciążenie, nie wahaliśmy się ani chwili, by pokazać Wam to auto. Najważniejsze bowiem, by auta tuningowane wzbudzały w ludziach emocje. Ten Bis to potrafi...

DANE TECHNICZNE FIAT 126P BIS

NADWOZIE

Zderzak przedni, tylny i progi:

wykonane ręcznie, chromowane rurki w zderzaku

Badlock: wykonany ręcznie

Lusterka: motocyklowe.

Wlew paliwa WM Motorsport. Przezroczyste klosze tylnych świateł³.

Skrzela na pokrywie bagażnika. Rejestracja na zderzaku

Lakier: Glasurit akryl dwukolorowy + naklejane tribale.

Oznaczenia "Manua³ Custom" grawerowane ręcznie.

PODWOZIE

Felgi: ATS 13"

Opony: 135/70 R 13

Zawieszenie: seryjne

SILNIK Wydech: WM Motorsport.

WNĘTRZE

Siedzenia: typu lotniczego

Boczki drzwi: z ręcznie wykonanymi przetłoczeniami

Deska rozdzielcza: wykonana na nowo od podstaw

Kierownica: z aluminium ± nakład ± ręcznie docinana ±

Zegary: zmienione tło i ustawienie diod

Dodatkowe wskaźniki: obrotomierz i woltomierz

Przełączniki: w dolnej konsoli

AUDIO

Gra

Tekst Stanisław Paluch Zdjęcia: Krzysztof Burmajster"

{jxgal folder:=[images/stories/felietony/manual_custom/koniec] cols:=[4]}