

Kącik motoryzacyjny – część V

Jakie jest Wasze zdanie na temat ostatnio coraz bardziej modnego tuningu samochodów?

Radosław Kucharski - Modyfikacje samochodów w sporcie samochodowym to podstawa do osiągnięcia lepszych rezultatów. Tu zupełnie nie chodzi o wygląd zewnętrzny. Oczywiście nasze auto musi być atrakcyjne, bo rajdy to rodzaj „przedstawienia teatralnego” skierowanego na oglądających je widzów, a trasa to nic innego jak scena. A kto chciałby oglądać przedstawienie w kiepskiej dekoracji. Kibicom musi się to podobać, bo inaczej nie przyjdą na następne „widowiska”. Całe przedstawienie będzie jedną wielką „klapą”.

Piotr Kowal – Myślę, że razem z Radkiem mamy podobny gust. Podobają nam się szybkie samochody z delikatnym tuningiem zewnętrznym. Ludzie – szczególnie Ci młodzi - chcą się wyróżniać i podkreślać swoją indywidualność na drodze. Czasami zbyt przesadzając z przeróbkami sprawiają, że ich auta wyglądają na ulicy wręcz „tandetnie” gubiąc dobry gust. Osobiście preferuję zasadę delikatnego eksponowania walorów auta. Drobną przeróbką może w zupełności zastąpić oszpecenie pojazdu kilkoma spojlerami, które zresztą nijak się mają do polepszania osiągnięć aerodynamicznych w „normalnych” samochodach, a w niektórych przypadkach mogą je nawet pogorszyć. Takie wielkie spojlerki zasłaniają także widoczność przez tylną szybę, która podczas jazdy w normalnym ruchu jest raczej wskazana.

Czy dostęp do części tuningowych na naszym rynku jest szeroki? Czy każdy może liczyć na szybką obsługę i uzyskanie pożądanego efektów?

R.K. – Chciałoby się powiedzieć, że części tuningowych na naszym rynku jest wiele, jednak jest zupełnie odwrotnie. Być może przyczyną tego jest tak wielka liczba rodzajów i typów aut, szybko rozwijający się przemysł, kreatorzy chcą zaskakiwać klienta coraz to nowymi produktami. Wciąż powstają nowe modele samochodów, które muszą być poddawane tzw. „face liftingom” – delikatnym zmianom wyglądu nadwozia. Rekordzistą jest chyba Honda Civic, poddana wspomnianemu zabiegowi kilkanaście razy. Ciężko, na życzenie w takiej firmie mieć każdą część jaką potrzebuje wybredny, potencjalny nabywca.

P.K. – W naszych osobistych kontaktach z pracownikami sklepów zajmujących się tematem tuningu często niemiło się rozczarowujemy. Na zamówioną przez nas część czekamy nawet w najcięższych przypadkach trzy miesiące. To bardzo długo, ale niestety sklepy tuningowe „przyzwyczajają” klientów do takiego oczekiwania.

Jaka jest w taki razie rada dla tych, którzy pragną ulepszyć swój samochód?

R.K. – Przede wszystkim polecam znane firmy, takie, o których słyszy się, że są solidne i działają na rynku od dłuższego czasu. Zdając się na mniej znanego tunera ryzykujemy dłuższym czasem oczekiwania na produkt, który często jest droższy od tego ze znanej firmy tuningowej, ze względu na naliczaną większą marżę.

P.K. – Kupując części od tego samego dostawcy mamy możliwość uzyskania rabatów na sprowadzane produkty, lub na tańszy montaż, czy niewielki upust. Zawsze można coś zyskać. I taka moja dobra rada na przyszłość: sprzedawca najpierw określa cenę za jaką produkt jest

oferowany, dopiero wtedy pytajcie o rabaty, aby nie było rozczarowań i wszyscy byli zadowoleni.

Jakie ulepszenia są z Waszego punktu widzenia najlepsze?

P.K. – Rodzajów ulepszeń może być naprawdę tak wiele, ile debatujących nad tym zagadnieniem osób. Bo przecież każdy z nas ma odmienną wizję o tym jak powinno wyglądać jego wymarzone, idealne auto. Nasza recepta też zawiera wiele propozycji. Zależy do czego ma służyć takie, a nie inne rozwiązanie. Trzeba zdobyć wiedzę na temat dostępnych materiałów, przewidywanych komplikacji, oszacować cenę modyfikacji i związane z tym ryzyko – jeśli takowe istnieje. Popytać bardziej doświadczonych ludzi co o tym sądzą – to naprawdę niczemu nie zaszkodzi, a pomoże ustrzec się przed dokonaniem złych wyborów.

R.K. – Nie należy w żadnym wypadku ulegać reklamie obiecującej utopijne przyrosty mocy, obniżenie zużycia paliwa itp. za niewielką cenę. Producenci często prześcigają się w konstruowaniu sloganów reklamowych, za wszelką cenę chcąc sprzedać oferowany produkt.

Czy potraficie wymienić jakieś produkty, na które klienci wydają pieniądze niepotrzebnie? Chcąc ich ustrzec przed błędami.

R.K. – Np. wszystkie oferowane magnetyzery – do kosza. Sprawdzaliśmy na kilku samochodach i naprawdę żadnej różnicy z magnetyzerem i bez niego. Montaż takiego urządzenia w samochodzie to tylko mniej pieniędzy w portfelu i zbędny ciężar. Również nieprawidłowa instalacja „sportowego” filtra powietrza (taka w której ciepło silnika dostaje się do wewnątrz filtra), może wręcz obniżyć osiągi Waszego samochodu, gdyż silnik musi zasysać tylko i wyłącznie zimne powietrze. Rozwiązania w niektórych typach aut doprowadzające powietrze są bardzo zaawansowane i nie wymagają już żadnych modyfikacji. Również sportowe klocki hamulcowe nie są lepsze, jeżeli codziennie jeździ się do pracy pięć kilometrów w żółwym tempie, gdyż działają tylko skuteczniej przy dużych przeciążeniach (temperaturach). Na „zimnie” stają się mniej skuteczne i zarazem niebezpieczne, ponadto nadmiernie zużywają tarcze hamulcowe.

P.K. – Ja znów jestem wielkim przeciwnikiem obniżania samochodów, których używa się do codziennej eksploatacji. Jest to narażanie się na niedogodności, niektóre krawężniki stają się „nieosiągalne” do parkowania, a większe garby na drodze mogą zniszczyć elementy zawieszenia, układu wydechowego lub, co gorsze, miskę olejową. Należy pamiętać, że obniżenie auta o więcej niż 20 mm wymaga jednocześnie wymiany wszystkich amortyzatorów na mocniejsze, a także modyfikacji zawieszenia, na które w wyniku drgań przenoszone są siły większe od tych, jakie przewiduje producent. Trzeba również odpowiednio „opancerzyć” płytą spód samochodu. Koszty naprawy zniszczonego silnika przez nierozsądną modyfikację wysokości zawieszenia, mogą strasznie rozczarować i sfrustrować. Gdyby niższe zawieszenie było lepszym rozwiązaniem na co dzień, to z pewnością od wszystkich producentów samochody wychodziłyby już właśnie z takim. Poza tym, nie polecam zbytniego przyciemniania szyb. Może to i wygląda szpanersko, ale proszę poprowadzić takie auto w nocy we mgle. Kiedyś pożyczyłem auto, które miało „czarne” szyby i akurat trafiłem właśnie na nocną mgłę. Szczerze mówiąc, przy każdym wyjeździe w drogi podporządkowanej musiałem opuszczać szybę, aby upewnić się, że droga jest wolna.

R.K. – Wracając do tego, co powiedzieliśmy na początku rozmowy, trzeba się przede wszystkim zastanowić, do czego nasz samochód ma służyć.

Z tego wynika, że odradzacie w ogóle przeróbki „codziennych” samochodów?

P.K. – Nie, ale to musi być przeróbka rozsądna. Jeżeli chce się jeździć szybko, to warto zainwestować w dobrą, markową oponę, ale też nie należy przesadzać z jej obniżaniem. Na naszych dziurawych drogach „zejście” poniżej wysokości 55-60 uważam za nierozsądne – chyba że samochód jest fabrycznie wyposażony w inne ogumienie, ale wtedy i inne jego elementy są do tego dopasowane. Warto zainwestować w aluminiowe felgi – są lżejsze i samochód od razu inaczej wygląda. W swoich samochodach modyfikuję wycieraczki używając nieco dłuższych piór – polepszają pole widzenia. Można pomyśleć o dodatkowych reflektorach z przodu – nasze drogi są ciemne i niezbyt przyjemne w nocy. Poza tym jestem zwolennikiem trzeciego światła stopu – ale nie tak założonego, aby kierowca z tyłu musiał mrużyć oczy, gdy hamujemy.

Co poradzilibyście na koniec naszym czytelnikom?

R.K. – Najpierw zadbać o należyty stan techniczny „fabrycznego” auta, wymianę w odpowiednim czasie zużytych elementów, a dopiero potem, jak zostaną w portfelu „wolne” pieniądze to zastanawiać się nad jego przeróbkami. Często widzi się na ulicy samochody obwieszane spojlerami, z rajdowymi fotelami w środku, z drogim sprzętem grającym, a na starych, łysych oponach, które nadają się już tylko do obłożenia toru kartingowego, a nie jeżdżenia po ulicach. Nie mówiąc już o bezpieczeństwie podróży takim samochodem, które powinno być naszym nadrzędnym celem.

Dziękujemy za dzisiejszą rozmowę, a Czytelników zapraszamy do obejrzenia strony internetowej Grupy Rajdowej STARKOP pod adresem www.Poland-Partner.com.