



**3550 KM
W NUMERZE**

**IMPREZY
1/4 MILI W UŁĘZY
TIME ATTACK
W POZNANIU**

**TURBO
KOMPENDIUM
CZĘŚĆ I**



NR INDEKSU 357324
ISSN 15059960
9 771505 996068

**CHROMY
PIORUNY
500KM+**

TEST **ALLE BUICK**
SPORTOWE KATALIZATORY

► Tekst: Łukasz Ptaszyński
► Foto: Automotive Art

ALLE BUICK

Budowa samochodu demonstracyjnego, to odpowiedzialne i trudne zadanie, szczególnie gdy reprezentuje tak znane marki jak serwisy aukcyjne MotoAllegro.pl i Otomoto.pl. Każda związana z nim decyzja musiała być dokładnie przemyślana, od wyboru auta bazowego przez styl modyfikacji, a na detalach i smaczkach kończąc, efekt końcowy musiał olśniewać.



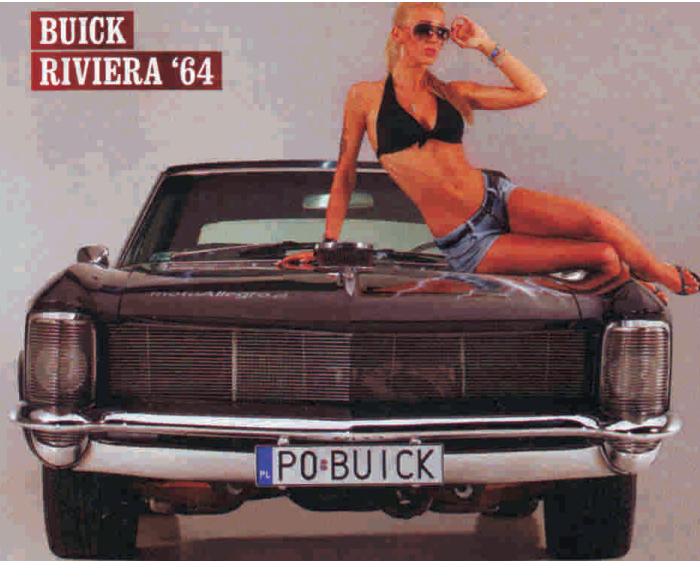
Może to zabrzmieć dziwnie, ale wybór mającego 5283 milimetrów długości przy rozstawie osi sięgającym trzech metrów i szerokości niemal 2 metrów Buicka Riviera z 1964 roku jest bardzo uniwersalny. Klasyczne amerykańskie coupé można zaprezentować na

prawie każdej imprezie motoryzacyjnej bez obawy, że nie będzie tam pasowało czy wywoła negatywne reakcje. Klasyczny krążownik szos zachwyca ponadczasową linią dwudrzwiowego nadwozia przywodząc jednocześnie na myśl złote czasy amerykańskiej prosperity, co szczególnie teraz, podczas tak zwanego

kryzysu, jest skojarzeniem pożądanym i bardzo pozytywnym. Dlatego zdecydowano się właśnie na ten model, będący odpowiednikiem europejskich samochodów segmentu grand tourisme, a nie jakiegoś muscle car'a? Naładowane mechanicznymi rumakami jak nastolatek przed pierwszą randką testosteronem

Chevrolet Camaro, Dodge Challenger czy Pontiac GTO stały się zbyt popularne, na ich bazie stworzono kilka samochodów pokazowych także w Polsce, więc wybór „mięśniaka” nie byłby oryginalny. Przy poszukiwaniu odpowiedniego egzemplarza dział public relations Allegro.pl mógł w praktyce sprawdzić ►►

*** BUICK RIVIERA BYŁ PRODUKOWANY W LATACH 1963 – 1999, JEDNAK NAJBARDZIEJ CENIONE SĄ EGZEMPLARZE Z LAT 1971-73 ORAZ Z PIERWSZYCH DWÓCH LAT PRODUKCJI, TAK, JAK PREZENTOWANA RIVIERA**

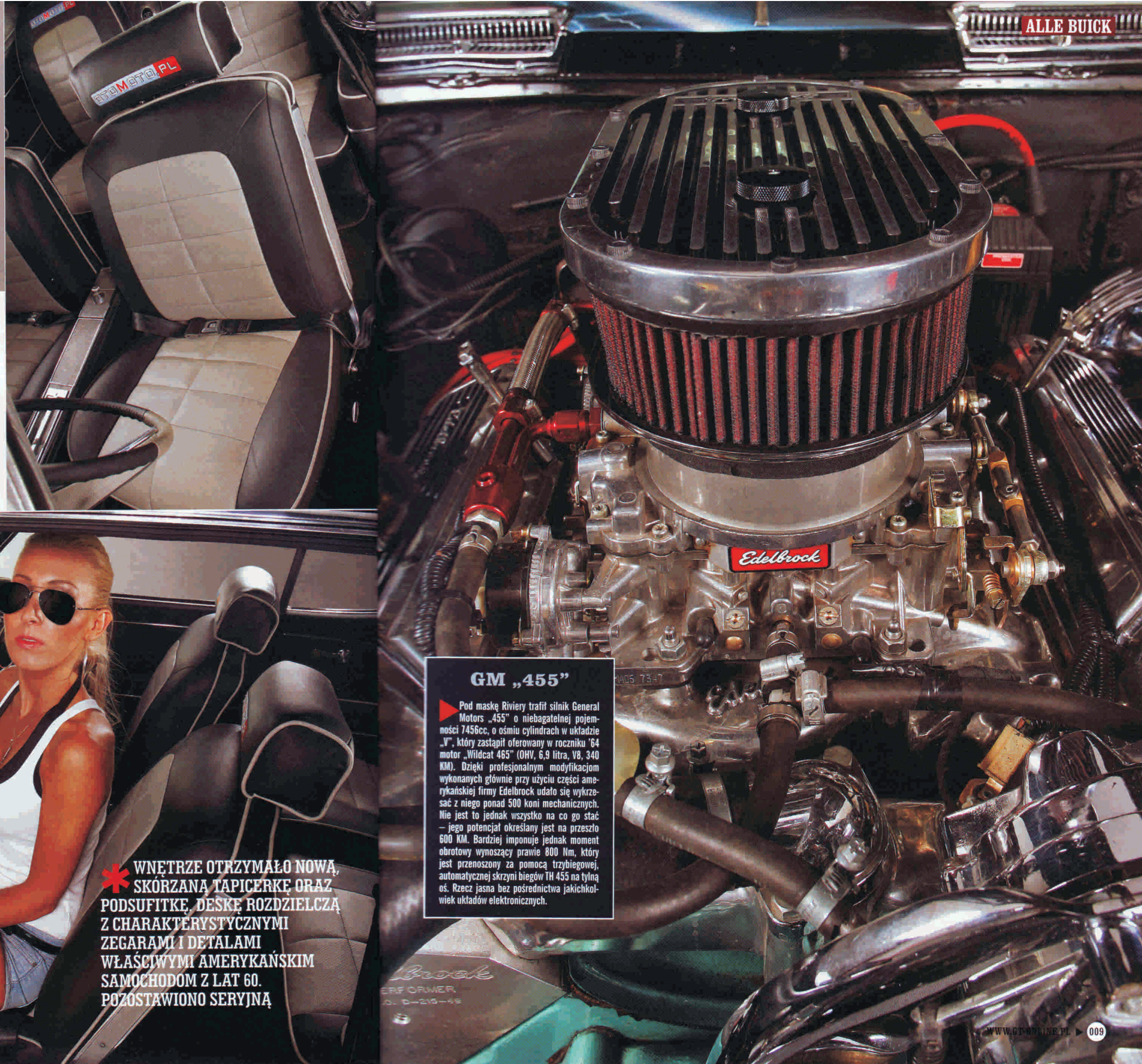


działanie swojego serwisu, który spełnił pokładane w nim nadzieje. Udało się znaleźć w Polsce samochód z drugiego roku produkcji modelu Riviera. Wprawdzie status bardziej kultowych mają modele z lat 1971-73 charakteryzujące się tyłem nadwozia przypominającym dziób łodzi (stąd pochodzi przydomek boat tail), jednak jest ich więcej, niż wczesnych wersji Rivieri, poza tym modyfikowanie tak uznanego w świecie motoryzacji kształtu mogłoby zostać uznane przez konserwatystów za profanację.

Zakupione auto wymagało odnowy tak pod względem blacharskim, jak i mechanicznym, jednak stanowiło solidny punkt wyjścia. Najważniejsze elementy konstrukcyjne, jak rama czy podłoga były w porządku, więc nie ma obaw o bezpieczeństwo konstrukcji. Podczas restauracji wozu całkowicie odnowiono wszystkie chromy zderzaków, wlotów powietrza na masce, listew ozdobnych, lusterek czy wreszcie spryskiwaczy przedniej szyby. Przednie reflektory zostały schowane za chromowanym



*** WNETRZE OTRZYMAŁO NOWĄ, SKÓRZANĄ TAPICERKĘ ORAZ PODSUFITKĘ, DESKĘ ROZDZIELCZĄ Z CHARAKTERYSTYCZNYMI ZEGARAMI I DETALAMI WŁAŚCIWYMI AMERYKAŃSKIM SAMOCHODOM Z LAT 60. POZOSTAWIONO SERYJNĄ**



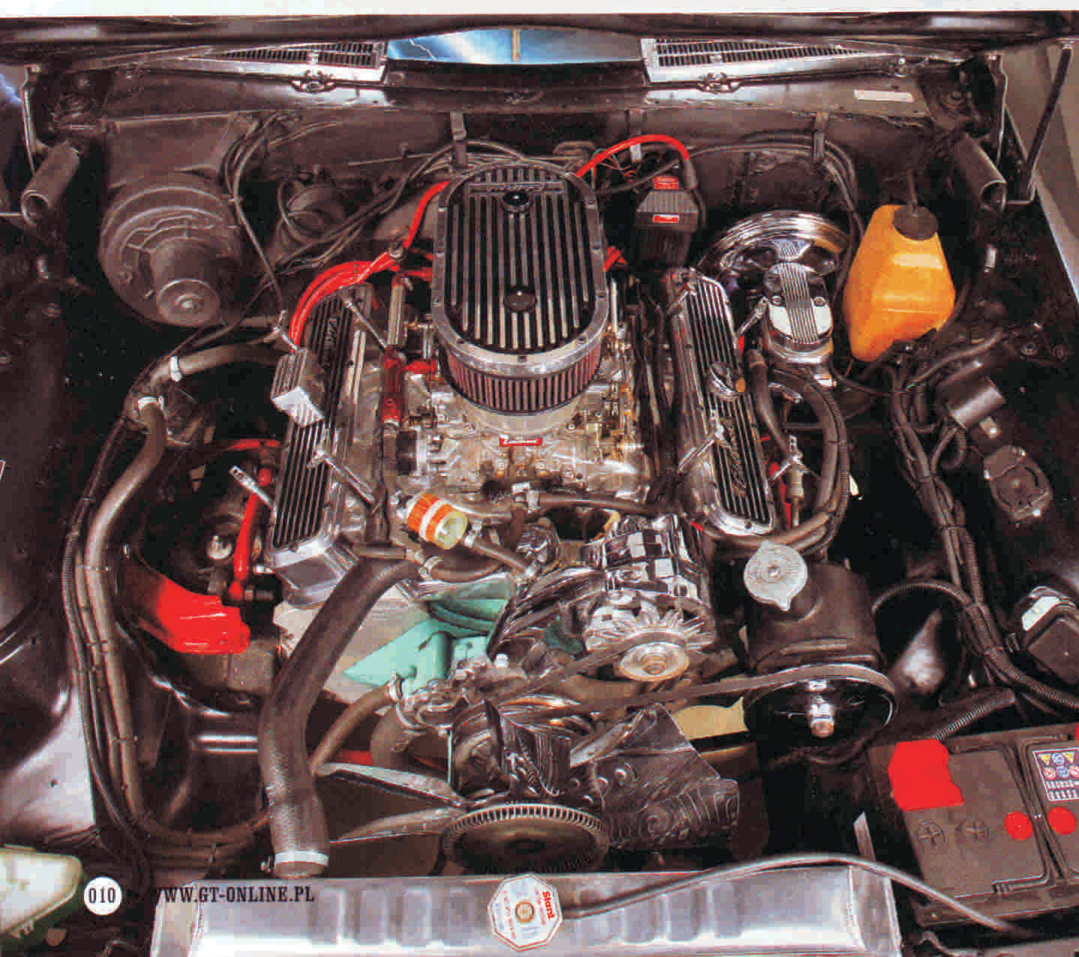
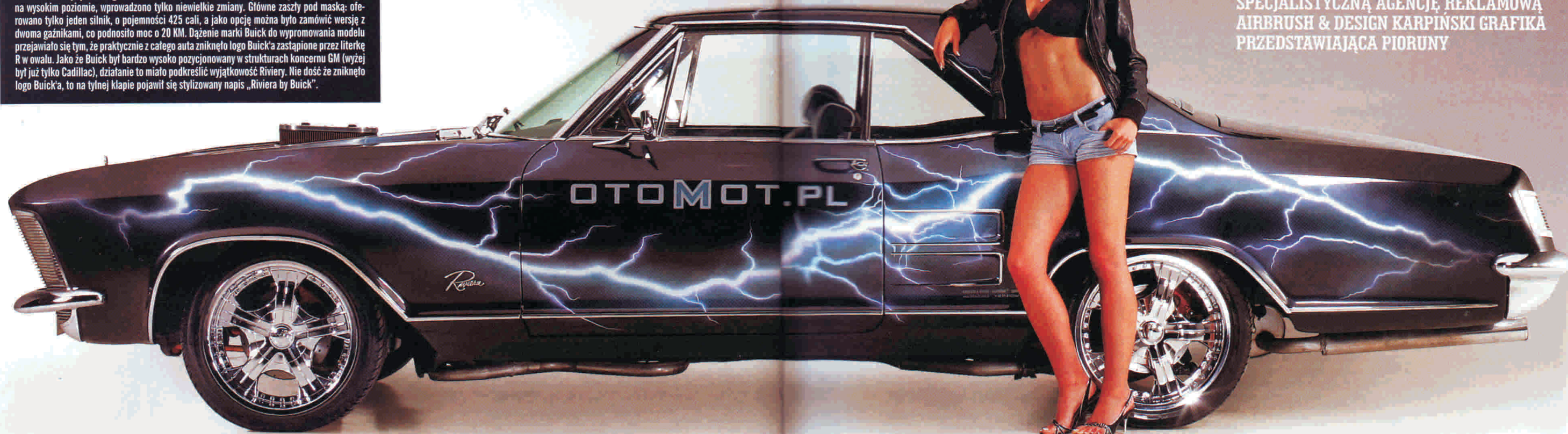
GM „455”

Pod maskę Rivieri trafił silnik General Motors „455” o niebagatelnej pojemności 7456cc, o osmiu cylindrach w układzie „V”, który zastąpił oferowany w roczniku '64 motor „Wildcat 465” (OHV, 6,9 litra, V8, 340 KM). Dzięki profesjonalnym modyfikacjom wykonanych głównie przy użyciu części amerykańskiej firmy Edelbrock udało się wykrzesać z niego ponad 500 koni mechanicznych. Nie jest to jednak wszystko na co go stać – jego potencjał określany jest na przeszło 600 KM. Bardziej imponuje jednak moment obrotowy wynoszący prawie 800 Nm, który jest przenoszony za pomocą trzybiegowej, automatycznej skrzyni biegów TH 455 na tylną oś. Rzecz jasna bez pośrednictwa jakiegokolwiek układów elektronicznych.

MODEL 1964

W latach 60. XX wieku w USA każdy rok modelowy musiał różnić się choćby szczegółami od aut z poprzedniego rocznika. Jako, że w 1964 roku sprzedaż była w dalszym ciągu na wysokim poziomie, wprowadzono tylko niewielkie zmiany. Główne zaszyły pod maską: oferowano tylko jeden silnik, o pojemności 425 cali, a jako opcję można było zamówić wersję z dwoma gaźnikami, co podnosiło moc o 20 KM. Dążenie marki Buick do wypromowania modelu przejawiało się tym, że praktycznie z całego auta zniknęło logo Buick'a zastąpione przez literkę R w owalu. Jako że Buick był bardzo wysoko pozycjonowany w strukturach koncernu GM (wyżej był już tylko Cadillac), działanie to miało podkreślić wyjątkowość Rivieri. Nie dość że zniknęło logo Buick'a, to na tylnej klapie pojawił się stylizowany napis „Riviera by Buick”.

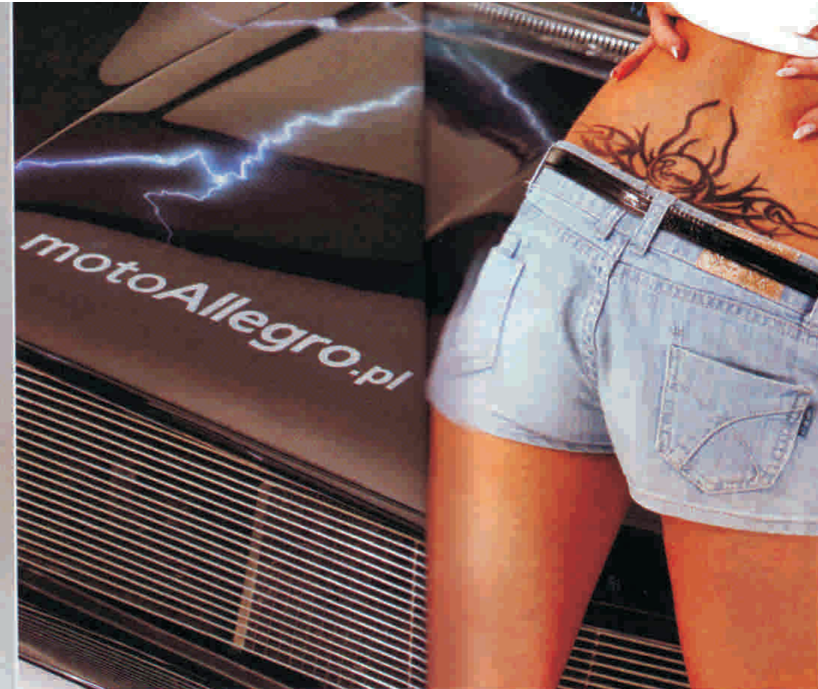
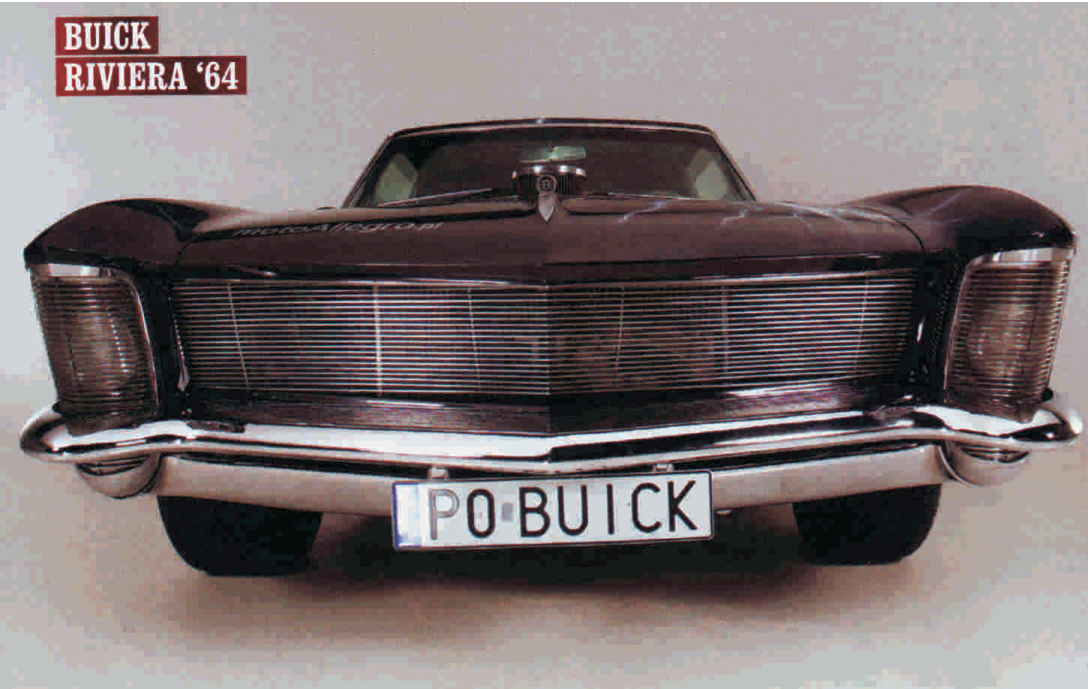
*** NA SZCZEGÓLNĄ UWAGĘ ZASŁUGUJE SPECJALNIE DLA TEGO EGZEMPLARZA ZAPROJEKTOWANA I WYKONANA PRZEZ SPECJALISTYCZNĄ AGENCJĘ REKLAMOWĄ AIRBRUSH & DESIGN KARPINSKI GRAFIKA PRZEDSTAWIAJĄCA PIORUNY**



grilem – jest to rozwiązanie charakterystyczne dla późniejszych roczników Rivieri, jednak prezentuje się na tyle atrakcyjnie, że można mu „wybaczyć” historyczną niezgodność. Szczególnie, że jest to przecież „custom”, a nie wiernie odrestaurowany samochód ze wszystkimi detalami zgodnymi z nominalnym rocznikiem. Tylne, oryginalne światła zostały zaspawane a w ich miejscu wycięto laserowo nowe lampy przykryte kratownicą zaprojektowaną w stylu pasa przedniego. Elementy świecące wykonano specjalnie dla tego egzemplarza w technologii LED. Skoro już jesteśmy przy wycinaniu należy wspomnieć o otworze w masce, dzięki któremu można było wyeksponować chromowany filtr powietrza firmy Edelbrock. Tak przygotowane nadwozie zostało pokryte lakierem. Położono go metodą areograficzną, wymagającą wielogodzinnej pracy artysty, a nie jak w przypadku zwykłego lakierowania – rzemieślnika. Zanim jednak nadwozie zostało pokryte piorunami stworzono unikalny projekt malowania, w który dyskretnie wkomponowano firmowe

logotypy, dzięki czemu tworzy spójną całość i nie jest odbierany jako nachalna reklama, a motoryzacyjne dzieło sztuki. Żaden „custom” nie obejdzie się bez odpowiednich kół. W przypadku Rivieri są to wykonane na specjalne zamówienie osiemnastocalowe, chromowane obręcze o dosyć nowoczesnym wzorze, który jednak w żaden sposób nie gryzie się z sylwetką auta. 18-calowe koła giną jednak nieco w nadkolach potężnego coupé, trochę szkoda, że nie zdecydowano się na obręcze o przynajmniej dwa rozmiary większe, byłoby jeszcze bardziej spektakularnie. Blichtru nie brakuje za to we wnętrzu w którym panuje typowo amerykański klimat. Mimo, że poddano je kompleksowej renowacji wprowadzając przy tym nieco unowocześnień nie straciło nic ze swojego pierwotnego, na wskroś amerykańskiego stylu. Ogromną deskę rozdzielczą zachowano w oryginalnej formie, jedynie lekko ją odnawiając. Całkowicie nowa jest za to skórzana tapicerka z wyhaftowanymi na zagłówkach logotypami. Ze skóry wyko-





US PERFORMANCE

► Stereotypowo każdy amerykański krawownik szos pali tyle, ile mu się wleje paliwa do baku, ma drogę hamownia porównywalną jedynie z pociągami Intercity, a każdy zakręt jest dla niego przeszkodą wręcz nie do przejechania. Oczywiście jest w tych opiniach sporo prawdy, ale na szczęście rynek części „aftermarketowych” jest w USA na tyle rozbudowany, że każde klasyczne auto można dostosować do dzisiejszych oczekiwań. Doskonałym przykładem jest akcesoryjne wspomaganie kierownicy, które bez problemu można zaimplementować Rivierze. Podobnie rzecz się ma z elementami wpływającymi na bezpieczeństwo jazdy, jak sportowe, utwardzone sprężyny czy nawiercane, wentylowane tarcze hamulcowe.

nano także podsufitkę oraz obszytą nią kierownicę, dzięki czemu leży w rękach zdecydowanie lepiej niż fabryczna o bardzo cienkim wieńcu. Z zewnątrz prezentowaną Rivierę od oryginału odróżniają dwie symetrycznie rozmieszczone końcówki układu wydechowego Sound & Style pogłębiające basowe brzmienie widlastej „ósemki” oraz nieco obniżone, dzięki sportowym, utwardzonym sprężynom, zawieszenie.

Jak Wam się podoba nowy samochód demonstracyjny MotoAllegro i Otomoto.pl? W sezonie 2009 będziecie go mogli zobaczyć pod-

czas wielu imprez motoryzacyjnych w całej Polsce. Myli się jednak ten, kto sądzi, że będzie on tam występował w roli ekspozycji. Ekipa Allegro nie ma zamiaru go oszczędzać, szczególnie, że przeszło 500-konne coupé mimo masy dwóch ton ma w sobie spory potencjał. Nie zdziwicie się więc jeśli zobaczycie to auto „smażące kapcie” na jakimś zlocie czy znajdziecie je na starcie Rage Race 2009. A wszędzie tam, gdzie ten Buick będzie obecny nie pozostanie nie zauważony – nie tylko ze względu na swoje niebagatelne rozmiary!

BUICK RIVIERA '64

► SILNIK

V8, 6969cc, 16v, moc seryjnie 340 KM
GT: Swap silnika GM „455” V8, 7456cc, 16v, aluminiowa głowica Edelbrock Performer, kolektory wydechowe Edelbrock, sportowy wałek rozrządu Comp Cams, 2 gaźniki Edelbrock (chromowane), popychacze Comp Cams, pompa wody i pompa oleju o zwiększonej wydajności, układ wydechowy Sound & Style, moc po modyfikacjach 501 KM

► NAPĘD

Tylny, automatyczna skrzynia biegów o 3 przełożeniach, model TH 455

► ZAWIESZENIE

Przód: niezależne
Tyl: sztywny most
GT: utwardzone sprężyny

► HAMULCE

Przód: bębnowe
Tyl: bębnowe
GT: hamulce tarczowe z przodu i z tyłu, nawiercane, wentylowane tarcze hamulcowe

► KOŁA

Obcęże: 8x18", Devtn road concepts
Opony: 245/40 R18, Maxxis MA-V1

► STYL

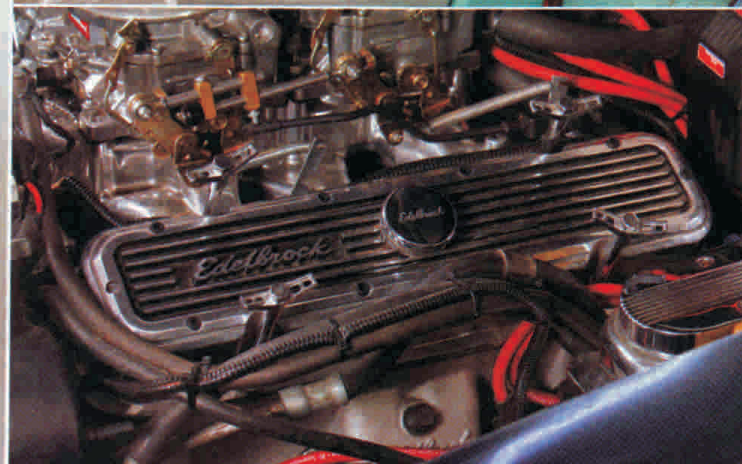
Przednie reflektory schowane za grillem, nowe elementy chromowane, tylne lampy LED za kratownicą wzorowaną na grillu w wyciętych laserowo otworach montażowych, wycięty w masce otwór na filtr powietrza, lakierowanie airbrush'em

► WNĘTRZE

Tapicerka ze skóry, podsufitka ze skóry, haftowane na zagłówkach logotypy

► WERDYKT

ALLE PIORUNY



* BAZĘ DO MODYFIKACJI ZNALEZIONO POŚRÓD LICZNYCH OGŁOSZEŃ MOTORYZACYJNYCH W SERWISIE AUKCYJNYM ALLEGRO.PL. DOPROWADZENIEM JEJ DO OBECNEGO STANU ZAJĘŁA SIĘ FIRMA FAJNEFURKI.PL ORAZ INNI SPECJALIŚCI