

Nie tylko antyki – klasyczna motoryzacja w Polsce

Utworzono: poniedziałek, 12, styczeń 2015 12:21 Redakcja edroga.pl

Jeśli zapytalibyśmy na ulicy przypadkowe osoby o to, z czym kojarzą im się klasyczne samochody, odpowiedzi byłyby różne. Na pewno przewijałyby się w nich powszechnie znane ikony motoryzacji światowej, jak Jaguar E-Type, czy Ford Model T i „ten Mercedes z podnoszonymi do góry drzwiami”, poprzez trochę mniej oczywiste typu Porsche 356, nowsze jak Ferrari F40, czy może nawet nieco starszy, ale ciągle popularny Mercedes W123 Beczka. Na pewno byłyby wymieniane także polskie perełki, na które wielu spogląda z patriotyczną łezką – Syrena – Królowa Dróg (i Poboczy), Kaszlak 126p i cała rodzina innych wyrobów FSO, jak Warszawa i FSO 1500. Zdaniem wielu ich 100% polskość jest dyskusyjna, ale to już inny temat.



Porsche 356A 1600 Super Roadster – niekwestionowany klasyk spotkany na krakowskim rajdzie Krak 2014 – Konkurs Elegancji na Rynku Głównym.

To właśnie z widokami takich pojazdów kojarzą nam się różnego rodzaju zloty i konkursy, które w ramach przerywnika pokazuje Teleexpress. W przypadku tych bardziej luksusowych toczydeł – entuzjaści napomkną o Goodwood Festival of Speed w Wielkiej Brytanii, czy Concours d'Elegance w Pebble Beach w Kalifornii. Rzędy wychuchanych rupieci, które często są w lepszym stanie niż kiedy wyjeżdżały z fabryki, obecnie wyjeżdżają jedynie w weekendy i to tylko latem, kiedy nie pada, księżyc nie jest w nowiu, nie wieje wiatr słoneczny, a wskaźniki CBOS-u wskazują na zadowolenie z rządu - bo to w końcu klasyki, których szkoda używać. Remont auta jest konieczny, żeby wóz przetrwał procesy oksydacji i cieszył. Jednak często zabija on tzw. patynę – ducha samochodu, historię, która nawarstwiła się na nim przez

nieraz kilka dekad „upalania” na co dzień. Nikomu z nas nie przyszłoby na myśl poprawiać Photoshopem zbyt ciemne barwy Mony Lisy i przemalowywać obraz, żeby wyglądał bardziej współcześnie, np. używając tonacji pomarańczowo-niebieskiej rodem z filmów akcji z Hollywood. Jednak samochody to dobra mniej chronione przez społeczeństwo – przynajmniej te „tańsze”, więc właściciele mają prawo robić co tylko zapragną. Łącznie z nie używaniem ich kiedy pogoda nie dopisuje, czy doprowadzaniem do stanu lepszego niż fabryczny.

W praktyce często traktuje się posiadanie klasyka, zwłaszcza droższego, jako wyznacznik statusu społecznego, a użytkowanie na co dzień samochodu bez wspomagania i z jedynym wyposażeniem opcjonalnym w postaci zapalniczki i szyb otwieranych mechanizmem korbotronic, wydaje się po prostu niehumanitarnym wysiłkiem. Z drugiej strony, naprawa pewnych samochodów jest po prostu czasochłonna, ponieważ w przypadku wielu nieprodukowanych od dawna klasyków temat części zamiennych (choćby zwykłych eksploatacyjnych) bywa trudny. Są jednak ludzie, którzy nie zamierzają traktować staroci jako eksponatów muzealnych – nie do ruszenia.

I tu pojawia się fenomen starej motoryzacji i tzw. sceny, która występuje praktycznie w każdym większym mieście, tak w Polsce, jak i za granicą. Zapytajmy te same osoby spotkane na ulicy: co to znaczy youngtimer? Dla wielu termin będzie obcy. Wbrew angielskiemu brzmieniu, słowo to pierwszy raz podobno pojawiło się w Niemczech, gdzie termin youngtimer służy do podziału starszyny na oldtimery – pełnoprawne klasyki, jak te wymienione we wstępie – oraz youngtimery, samochody stare (można najczęściej przyjąć, że początek produkcji miał miejsce ponad 25 lat temu), które już poznikały z ulic, jednak są na tyle „młode” i często nieatrakcyjne dla większości ludzi, że nie cieszą się zainteresowaniem poza grupami fanów. To często samochody, które np. w latach 90. stanowiły sól polskich dróg i ulic, a obecnie już zniknęły. Jednak ich brak większości osób nie przeszkadza. Niektórzy silą się na pojęcie freshtimer, czyli auto, które powoli staje się youngtimerem z uwagi na rzadkość występowania. Natomiast nowsze modele jednoznacznie nazywane są plastikami. Nie zmienia to faktu, że za WIELE lat plastiki też pewnie staną się klasykami.

Kiedy przechodzimy na ulicy obok zaparkowanej Syreny, zwracamy na nią uwagę. Ludzie chętnie dotykają, robią zdjęcia, wynajmują auta do ślubów, starsi czują miłą nostalgię, dzieci się cieszą, itd. Jest to ciekawostka nawet dla niezainteresowanych motoryzacją. A co jeśli przechodzimy np. koło [Peugeota 309](#)? „Było w ogóle takie auto? Nie pamiętam jak wygląda. Skoro teraz jest w produkcji Peugeot 308, to jak 309 może być stary?”. A takie auto było jednym z ostatnich projektów nieistniejącej marki Talbot (model miał się nazywać Arizona), w przypadku którego plany zakładały również sprzedaż pod szyldem [Chrysler C28](#). Pokazuje ducha minionej epoki, stylistykę lat 80., która nie jest do podrobienia. Pokazuje też, na jakie samochody było zapotrzebowanie i moda w społeczeństwie ćwierć wieku temu.

O licencji włoskiej na produkcję 126p i skąd wzięła się literka „p” wie każdy. Jeśli nie z czasów przeżywanej wtedy młodości, to ze szkoły. Sam musiałem uczyć się tego

Nie tylko antyki – klasyczna motoryzacja w Polsce

Utworzono: poniedziałek, 12, styczeń 2015 12:21 Redakcja edroga.pl

jeszcze w podstawówce, bo taki Malczan jest uważany za skarb narodu. A z kolei np. o sprzedaży Renault w USA i ratowaniu amerykańskiej firmy AMC w latach 80. przez Georgesa Besse, ówczesnego szefa Renault, i fiasku planów z tym związanych na skutek zamachu na tegoż szefa, dokonanego przez francuską komunistyczną bojówkę Action Directe, wie głównie tzw. środowisko, pasjonaci. Samochody to nie tylko jazda z punktu A do B, naprawy u pokrętnych mechaników, za drogie paliwo, czarne punkty na drogach, Akcje Znicz, poukrywane w krzakach fotoradary i brak kultury kierowców. To także coś więcej – jak historia.

Jak już wspomniałem, scena istnieje w każdym większym mieście. Pomijając oficjalne kluby motoryzacyjne, automobilkluby i stowarzyszenia, istnieje wiele często nieformalnych grup miłośników starszej motoryzacji, którzy spotykają się regularnie raz w tygodniu, wieczorami, w stałych miejscach w trakcie trwania tzw. sezonu, z reguły od marca do października. Okres jesienno-zimowy tradycyjnie przeznaczany jest głównie na remonty samochodów. Dodatkowo, jak wszyscy wiemy, zima i posypywanie dróg solą nie wpływają korzystnie na stan blachy. Pomijając to, pewne klasyki zimą bywają zwyczajnie problematyczne i trochę niewygodne.

Wracając do lokalnych scen, Warszawa znana jest z [Youngtimer Warsaw](#), Kraków to z kolei [Krakowskie Klasyki Nocą](#), Trójmiasto – [Youngtimers Trójmiasto](#), Poznań – [Poznańskie Klasyki Nocą](#), Częstochowa – [Częstochowski Ruch Klasyków](#), itd. Jeśli mieszkacie w choć trochę większym mieście, jest spora szansa, że działa w nim jakaś grupa Klasyki Nocą lub Ruch Klasyków. Tak naprawdę polskie środowisko motoryzacyjne jest z jednej strony duże, z drugiej jednak widać, że „każdy zna każdego”, czy to ze słyszenia, czy też poprzez swoich znajomych. Ułatwia to kontakty między miastami, organizację różnych imprez, jak też niweluje bariery. Niedawno kolega znalazł zabytkowy samochód innego znajomego ze spotkań, wystawiony na sprzedaż. Podzielił się tym z innymi uczestnikami spotów, żeby „wszystko zostało w rodzinie”. Rodzina. To miłe określenie.

Nie tylko antyki – klasyczna motoryzacja w Polsce

Utworzono: poniedziałek, 12, styczeń 2015 12:21 Redakcja edroga.pl



Spotkanie Krakowskich Klasyków Nocą – typowy widok w czwartkowe wieczory pod C.H. Plaza. Zdjęcie zamieszczone dzięki uprzejmości Classics.pl

Jak duże są to spotkania? Ponieważ na ogół odbywają się pod chmurką, ewentualnie na parkingu podziemnym, wiele zależy od pogody. Duże miasta przyciągają zawsze więcej osób, co odbija się często na różnorodności. Rozpoczęcie i zakończenie sezonu w Warszawie to zawsze duże wydarzenie odbywające się pod patronatem medialnym portali i gazet motoryzacyjnych, liczba samochodów może przekraczać 200. Mieszkam w Krakowie, gdzie zwykle spoty (spotkania) KKN przy dobrej pogodzie potrafią zgromadzić 70-80 samochodów i kilka razy tyle osób. Sam przyjeżdżam na spotkania od niedawna, ale bardzo szybko udało mi się poznać wiele ciekawych osób. Ludzie są „podzieleni” na pewne grupy o wspólnych korzeniach motoryzacyjnych, choć tak naprawdę wszyscy znają wszystkich i czuć pewną solidarność, więź wytworzoną przez metrykę samochodów. I tak mamy fanów niemieckich wozów, skupionych osobno w grupach Mercedes-Benz (kłękoczące miłośnicy Benczy, Balerony, 190-ty i luksusowe S-klasy, SEC-i oraz kabriolety SL), BMW (gdzie króluje seria 3 e30, obowiązkowo na felgach marki BBS), a także VW (Jetta – „najszybciej sprzedający się youngtimer w Polsce”, Garbus – kto nie lubi Garbusów? czy też pocziwe Polo i Golfy w stylu „duże koło, toczę się powoli i nisko”). Nieco mniej spotkamy Audi (80 B2, protoplasta luksusowego A8 – Audi V8, ale też 100 „Cygara” – dalej popularny za wschodnią granicą praprzodek A6).

Film prezentujący rozpoczęcie sezonu KKN 2012 – przygotowany przez Meedia.pl. Jak widać atmosfera była doskonała, frekwencja dopisała – pogoda trochę mniej.

Grupy fanów „żelaza francuskiego” – od lat wiadomo, że Kraków stoi Peugeotem 205, choć pojawiają się i inne wozy, jak wspomniany Peugeot 309, Citroen AX, Citroen CX, Citroen 2CV, Renault 5, Renault 11 i inne. Fani „włoszczyzny” – w postaci prawdziwie włoskich Fiatów (jak Regata, 124 Spider, elegancki 130 coupe i pierwsza Panda), awangardowej Lancii (Y10, Thema, a nawet klasyczna Fulvia, czy przywołująca na myśl złotą erę rajdów Delta Integrale HF) i czasem Alfa Romeo (164, Spider, stare GTV6). Zatwardziała ekipa fordowska w swoich Capri, Sierrach, Taunusach i Granadach, w tym niektóre pomalowane na czarny mat zgodnie z obowiązującymi trendami. Oczywiście zawsze można liczyć na obecność samochodów z Polski i byłych demokratycznych republik ludowych – zawsze pojawia się jakiś Fiat 126p, FSO 1500, Polonezy, ale też Skody 105, 120, Trabanty czy mityczne Czarne Wołgi.

Oprócz nich zdarzają się również ciekawostki w postaci Saabów 900/99, londyńskich taksówek Austin FX4, Triumphów, MG oraz przybywających grupowo klubowych Mini, amerykańskich krążowników jak Ford Mustang z lat 60., Chevrolet Corvette C3, Buick Skylark, Cadillac Fleetwood, Buick Wildcat, czy też egzotyków w rodzaju Porsche 911 różnych generacji, Porsche 928, Ferrari Mondial, Jaguar XJ, XJS, itd. Wymieniać można długo. Warto też wspomnieć o zabytkowych motocyklach typu MZ, czy Jawa, a także motorowerach – jak Ogar i Komar. Nie zapominajmy o pojazdach użytkowych – jak postrażacki Żuk, pocciwy Mercedes-Benz T1 Kaczka, [Citroen CX karetka](#), czy potężna straż pożarna [Klockner-Humboldt-Deutz Jupiter](#). To już ciężki kaliber motoryzacji.

Kto może przyjechać? Spoty to miejsca dla wszystkich zainteresowanych motoryzacją, o ile tylko zachowują się kulturalnie, nie śmieją i nie łamią prawa w inny sposób. Nie ścigamy się, nie palimy gumy, bo spoty często odbywają się w liczonym towarzystwie policjantów z drogówki. Jeśli chodzi o samochody mogące zaparkować na spotach „w pierwszym rzędzie” – zasadniczo za youngtimera uważa się samochód, którego produkcja rozpoczęła się ponad 25 lat temu, a liczba egzemplarzy na ulicach drastycznie zmalała, do tego stopnia, że widok takiego pojazdu na drodze zwróci uwagę fana. Jakież przykłady? 2 lata temu obchodziliśmy 25. rocznicę rozpoczęcia produkcji Skody Favorit (produkowanej w latach 1988-1995).

Jest to samochód dalej powszechnie rozpoznawalny, jednak zdążył prawie zupełnie zniknąć z polskich ulic. Po latach, na rynku wtórnym nie był atrakcyjny, zwłaszcza w porównaniu z zachodnią konkurencją. Części osób kojarzył się z brakiem wyboru czasów PRL-u, kiedy to Skoda była jedną z niewielu dostępnych powszechnie marek, a także często niezastępowana wątpliwą renomą komunistycznych produktów. W związku z tym Favorit zniknął w odmętach historii, w wielu przypadkach kończąc na złomowiskach. Obecnie na rynku wtórnym ceny tego hatchbacka dalej są niskie. Nie jest on jeszcze uznawany za klasyka, nie cieszy się prestiżem jak stary Mercedes, nie jest wystarczająco szpanerski, żeby np. przypodobać się specyficznej grupie płci pięknej. Spotykając Favorita na ulicy, mamy na ogół do czynienia głównie z dwoma typami kierowców. Są to albo osoby dojrzałe (grubo powyżej 60 roku życia), przywiązane do posiadanego często od nowości auta (w środowisku określa się ich

Nie tylko antyki – klasyczna motoryzacja w Polsce

Utworzono: poniedziałek, 12, styczeń 2015 12:21 Redakcja edroga.pl

mianem „dziadków”, „działkowiczów” lub „grzybów” - stąd określenie „grzybowóz” i „wyrwany od grzyba” - auto często w rewelacyjnym stanie, kupione od starszego właściciela) lub osoby młodsze z grupy demograficznej 20-30 – „pasjonaci”, jak określają ich zwykli zjadacze chleba. Swoją drogą, często przy sprzedaży tego typu niecodziennych wehikułów, tytani Olx/Tablicy, Allegro i OtoMoto używają zwrotów „dla konesera i pasjonaty” (pisownia oryginalna) - generalnie mają na myśli uczestników takich spotkań. W praktyce, często reklamują tak samochody, których NIKT nie kupi, łącznie z „koneserami”, z uwagi na ich zły stan. A ponieważ ktoś kiedyś słyszał, że jest moda na klasyki, a taki zgniły Maluch to w ogóle rarytas, obowiązkowo trzeba go wystawić za 5-cyfrową kwotę z dopiskiem „rarytas, jedyny taki, dla konesera i pasjonaty”.



Skoda Favorit – coraz rzadsza na polskich drogach co w połączeniu z metryką tworzy świeżego youngtimera. Zdjęcie pochodzi z katalogu producenta.

No dobrze, a co w takim razie youngtimerem nie jest? Przyjrzyjmy się analogicznemu samochodowi, z podobnego okresu, w podobnej klasie – Volkswagen Golf III – produkowany w latach 1991 – 1997. Jak widać, można kupić Golfa III i Favorit z tego samego roku, jednak tylko jeden z tych modeli spotka się z aprobatą środowiska klasyków. To właśnie czeski wynalazek. Natomiast Golf III zyskał złą sławę ze względu na swoją popularność. Tanie, stosunkowo bezproblemowe auto, które na dodatek jest niemieckie (opinia o jakości niemieckich samochodów dalej bardzo podbija ich wartość) i po wstąpieniu przez Polskę do UE było masowo sprowadzane zza zachodniej granicy. Co gorsze, tych samochodów dalej jest pełno, nie zdążyły „zniknąć” z ulic. Taki los spotkał już praktycznie jego poprzednika, Golfa II, który, podobnie jak następna generacja obecnie, przez lata zmagał się ze stereotypowym wizerunkiem „dresowozu” - auta z głośnym wydechem, przyciemnionymi na fioletowo szybami, naklejką Pioneer/Alpine/Kenwood/innego producenta car audio na szybie, po „wiejskim tuningu”, z wydobywającym się z

wnętrza dudniącym basem. Mimo że najstarsze egzemplarze drugiej generacji Golfa skończyły już 30 lat, dopiero od niedawna powoli pojawiają się na spotach youngtimerów. To właśnie popularność starego auta i stereotypy związane z użytkownikami (jak i samym samochodem) obniżają jego wartość historyczną. Samochód musi zostać „wybity” z ulic do tego stopnia, że widząc jakiś egzemplarz możemy mieć pewność, że nie jeździ nim ktoś „przez przypadek”, tylko świadomy pasjonat marki. Albo „grzyb”, który zapomniał zamienić to na Skodę Fabię (z całym szacunkiem do właścicieli, jak widać tu wpadamy w kolejne stereotypy). Patrząc na obecne ceny Maluchów i Kantów (125p), wiele osób pluje sobie w brodę, że za bezcen sprzedało lub zezłomowało auto po dziadku lub nielubiany piąty samochód w rodzinie. Pozostali wypisują ogłoszenie „jedyne taki klasyk” i zacierają ręce licząc kwoty, które w ich mniemaniu dostaną, łącznie z zaliczką przed oględzinami wozu.

The Volkswagen Golf GL



Golf Mk3 - (jeszcze) nie uznawany za youngtimera

Volkswagen Golf trzeciej generacji. Biorąc pod uwagę jak wielu edycji specjalnych doczekała się ta generacja, można spodziewać się wzrostu zainteresowania już niedługo. Osobiście stawiam na nietypową edycję [Harlequin](#) – z każdym panelem nadwozia w innym kolorze. Zdjęcie pochodzi z katalogu producenta.

Ktoś z Czytelników pewnie stwierdzi „ale ci pasjonaci i koneserzy to hipsterzy, nie uznają popularnych samochodów”. Do pewnego stopnia tak jest. Im rzadszy, dziwny samochód i historia z nim związana, tym lepiej. Stąd też takie wynalazki jak [DAF 55](#) (tak, DAF kiedyś produkował osobówki jak ten model, z niecodziennym rozwiązaniem w postaci przekładni bezstopniowej Variomatic, jeżdżący do tyłu z niewiarygodną prędkością), [Citroen GS Birotor](#) (awangardowy projekt z silnikiem Wankla z obrotowym trójkątnym tłokiem, hydraulicznym zawieszeniem i nietypową [deską rozdzielczą](#), m.in. z prędkościomierzem pokazującym długość drogi hamowania), czy, żeby odejść od klimatów niecodziennych, [Mercedes S-klasa W116 450 SEL 6.9](#) – luksusowy sedan z potężnym silnikiem M100 o pojemności 6,9 litra,

gwiazda filmu [Ronin](#) – zawsze mogą liczyć na honorowe miejsce, w blasku jupiterów (a przynajmniej latarń oświetlających parking do 22:00). To już są pełnoprawne klasyki.

Czy youngtimery, lub jak ktoś woli, klasyki to drogie hobby? Każde hobby może być drogie. Im większy park maszyn, im rzadsze i droższe samochody, im trudniej dostać do nich części, tym jest drożej. Warto zaznaczyć, że kupno samochodu to jedno, a utrzymanie to druga sprawa. Skończyły się już czasy masowo wyprzedawanych Maluchów za „stówę”, lecz dalej można te auta kupić tanio, powiedzmy grubo poniżej 2000 zł. Jednak remont takiego samochodu, w zależności od pieczołowitości, wyobraźni i usług zlecanych przez właściciela, może przekroczyć i 10 tys. zł. O ile części mechaniczne dalej są dostępne w niskich cenach, o tyle blacharka i lakierowanie kosztuje. Ceny niektórych rzadszych części mogą być stosunkowo wysokie jak na taki samochód. Oryginalny metalowy zamek pokryw silnika do starszego Malucha może kosztować 100 zł i więcej, a to tylko drobiazg. Kwoty te zostały podbite przez kult modelu, a także rosnącą popularność zabytkowej motoryzacji jako hobby. Wiele zależy też od danej oferty lub aukcji. Poza tym, ktoś kiedyś usłyszał, że odziedziczona po dziadku składnica części to skarb i wychodzi z założenia, że na pewno tak jest.

Jak zaznaczyłem na wstępie, z wychuchanymi wozidlami kojarzą się osoby, które nie używają klasyków na co dzień - od tego są nowe plastik. Jednak są i tacy, którzy wpadają na spoty swoim klasycznym daily driverem, czyli samochodem użytkowym na co dzień. Nie ma tu reguły, ale auta te najczęściej dobierane są tak, by spełniały swoje funkcje, łącząc użyteczność, niskie (lub umiarkowane) koszty utrzymania i radość entuzjasty z prowadzenia starszego samochodu. Dodatkowe punkty za łatwą dostępność części. Przykładem takiego youngtimera jest [Mercedes W124](#) (stara E-klasa, zwana też Baleronem lub Bunkrem). Polecam Wam przejść się na pierwszy lepszy postój taksówek. Są duże szanse, że stoi tam W124. Warto zagadać do taksówkarza i zapytać, dlaczego nie zamieni go na nowszy model. Jego odpowiedź będzie najlepszą rekomendacją dla tego modelu. A w końcu mówimy o narzędziu pracy, które skończyło już co najmniej 20 lat. Oczywiście, im więcej czasu sami poświęcamy na grzebanie w samochodzie, jeżdżenie po szrotach w poszukiwaniu części i samochodów dawców, tym niższe koszty. Warto jednak wziąć pod uwagę, że niefachowa naprawa może wygenerować duże koszty w dalszej perspektywie. Z drugiej strony – hobby też wciąga.

Obecnie mamy do czynienia z modą na klasyki. Z czego to wynika? Ciężko powiedzieć. Starsze osoby czują nostalgię za minioną epoką, z kolei niektórzy ustatkowani fani motoryzacji twierdzą, że posiadanie klasyka należy do dobrego tonu. Jednak to młodzi ludzie dominują wśród fanów żelastwa, zwłaszcza tego mniej pożądanego, bo i zazwyczaj nie stać ich na luksusowe klasyki, zaczynają więc od tanich youngtimerów, często niezbyt szanowanych przez społeczeństwo. Wielu z nas miało w rodzinie któryś z obecnie posiadanych samochodów, posiada osobiste wspomnienia, część pamięta pewne samochody z polskich ulic i osiedli. Jako dziecko bawiłem się we wraku [BMW 1600](#). Obecnie zawsze na ulicy oglądam się za takim samochodem. Może kiedyś.

Na spotach dominują ludzie z branży: mechanicy, blacharze, lakiernicy, pracownicy hurtowni, handlarze. Ich zainteresowanie motoryzacją jest naturalne. Oprócz nich jest masa innych osób, dla których starsze samochody to hobby, odskocznia od codziennych problemów, a także fotografów, dla których nocne oświetlenie i niecodzienne kształty blachy to świetne pole do popisu. KKN może pochwalić się częstymi fotorelacjami i sporą obecnością fotografów, wliczając w to przedstawicieli [Classics](#) oraz [Postularisa](#). Stare auta doskonale też wpisują się w nowe trendy. Pozwalają wyróżnić się na ulicy, poczuć ducha minionej epoki. Naprawa klasyka jest jak ratowanie gatunku zagrożonego wyginięciem i wycieczka w czasy, gdy byliśmy młodszy, życie było prostsze, a muzyka była lepsza. Wspominałem już o tym, że zjawisko nostalgii uważa się za pozytywne nawet w psychiatrii?

Zakończenie sezonu [Zabrzańskich Klasyków Nocą](#). Doskonale widać tu różnorodność przyjeżdżających na spoty klasyków. W Zabrzu pojawili się również wysłannicy KKN. Zdjęcie zamieszczone dzięki uprzejmości [Classics.pl](#)

Powstają również subkultury tubingowe. Niektórzy wręcz twierdzą, że dawniej ludzie byli zafascynowani tuningiem [w stylu filmu Szybcy i wściekli](#), a obecnie cultstyle, German style, rost, rat, stance i różne ich wariacje zajęły ich miejsce. Wspólne cechy to na ogół duże felgi, niskoprofilowe opony, obniżone zawieszenie („gleba”) i koła w negatywie. Niewątpliwie [starszy samochód](#), przerobiony w ten sposób, nabiera nowego wyrazu i zwraca uwagę, choć zdania są mocno podzielone.

Pomijając subkultury, od kilku lat można zauważyć rosnącą popularność klasyków oglądając telewizję (programy Legendy PRL-u, Fani czterech kółek, Samochody – klasyka gatunku, a ostatnio nasza rodzima produkcja Retroanimacja na kanale Discovery, czy istniejące dłużej Samochód marzeń – kup i zrób z TVN Turbo), czy internet (blogi i portale internetowe: [Klasyczny.com](#), [Złomnik.pl](#), [Giełda Klasyków](#), [Stado Baranów](#), prowadzona przez grupę fanów niecodziennej motoryzacji, a także strony na Facebooku: [Zapomniana Motoryzacja](#), [Klasyki z polskich ulic](#), czy [Nie sprzedam, będę robił](#), którego autorzy popierają remontowanie starszych samochodów, a sprzedaż oznacza dla nich poddanie się, dyskretnie zaczęli publikować na YouTube filmy przedstawiające polską scenę klasyków - trzymam kciuki za projekt).

Żyjemy w czasach niepewnych, martwimy się o przyszłość, pracę, zdrowie, a także zachowanie indywidualności w coraz bardziej upakowanym społeczeństwie. Ludzie chcą wyróżniać się wyglądem: identycznie ubrane masy kojarzą nam się z totalitarnymi wizjami rodem z Korei Północnej i wpędzają nas w depresję. Podobnie jest z samochodami, choć nie wszyscy (jeszcze) to czują. Nikt nie zwraca uwagi na kolejną białą Skodę Octavię z przedstawicielem handlowym za kierownicą, ciemny Opel Insignia nie mówi nam wiele na temat właściciela, w telewizji reklamuje się pseudoterenówki jako odpowiedź na palące problemy transportu rodzin, a hasło prestiż (znienawidzone zwłaszcza przez autora bloga Złomnik) zaczęło być nadużywane nawet przez producentów klasy średniej. Nawet palety lakierów poszarzały i stały się do siebie podobne. Nie chcemy zostać zaszufładowani i

ponownie paść ofiarą stereotypów.

A stary niecodzienny samochód wcale nie musi psuć się i być niekomfortowy, jednocześnie zapewni nam trochę tożsamości. Ponadto, staniemy się częścią środowiska, które, mimo sporadycznych konfliktów, oferuje wzajemne wsparcie i pokazuje, że nie jesteśmy sami. Jesteśmy częścią grupy. Rodziny.

B. Matulewicz