

Kupujemy youngtimera – część I – Mercedes-Benz W201

Utworzono: wtorek, 10, marzec 2015 11:12 Redakcja edroga.pl



Marzenia – każdy z nas je posiada.

Jeśli chodzi o samochody, wielu z nas w młodości marzyło o posiadaniu jakiegoś nowego modelu, na który jednak z różnych względów nie mogliśmy sobie pozwolić. Z kolei inni lubią samochody, które były produkowane zanim się urodzili, a atmosfera starszego modelu, zapach starzyny i archaiczne rozwiązania dodają nuty egzotyki i obcości która przyciąga. Wspominaliśmy o tym w [pierwszej części cyklu](#) o youngtimerach.

Samochody, nawet najbardziej zaawansowane, zaprojektowane z myślą o przetrwaniu dekad – zarówno pod względem użytej technologii, wytrzymałości, jak i ponadczasowej stylistyki – starzeją się. Z jednej strony jest to problem, ponieważ z upływem czasu pojawiają się usterki i potrzeby związane z konserwacją, z drugiej – każdy samochód z chwilą wyjechania z salonu traci na wartości. Ekonomisci pozostają zgodni – o ile nie kupujemy nowego pojazdu „do pracy”, jest to jedna z najgorszych form inwestycji.

Nowy samochód traci na wartości

Jeśli kupimy samochód w salonie i po tygodniu zwrócimy go – będzie traktowany tak samo jak roczny samochód używany z jednym właścicielem – do tego stopnia zwraca się uwagę na „dziewiczość” pojazdu. Im droższy samochód, tym większe [spadki wartości](#) – nie chodzi tu nawet o oczywiste spadki bezwzględne, ale też stosunek względem wartości wyjściowej. Luksusowe samochody średnio tracą ok. 40% swojej wartości na przestrzeni 5 lat od wyjazdu z salonu. Samochody tanie, a także użytkowe, nieporównywalnie lepiej radzą sobie z tymi spadkami. Z czego to wynika? Siłą rzeczy: konsumenci zainteresowani drogimi produktami zwracają uwagę na ich „świeżość” i prestiż z tym związany (pomyślnie o kupnie nowego Mercedesa S-klasy). Konsumenci nastawieni na walory użytkowe są mniej zainteresowani tym, ilu samochód miał właścicieli i czy jest mniej leciwy (pomyślnie: Fiat Panda). Dodatkowo, koszty napraw pogwarancyjnych samochodów luksusowych odstrasza wiele osób i zniechęca do inwestowania w – jak się często wydaje – studnię bez dna. A do kosztów nowego samochodu należy też

Kupujemy youngtimera – część I – Mercedes-Benz W201

Utworzono: wtorek, 10, marzec 2015 11:12 Redakcja edroga.pl

doliczyć wyższe ubezpieczenie, koszty kredytu/leasingu, a w końcu – wspomniany spadek wartości odejmujący kwotę, której nie odzyskamy przy odsprzedaży.

Wartość samochodu musi sięgnąć dna, aby się od niego odbić

Widząc tytuł tego artykułu pewnie wielu Czytelników zastanawia się teraz po co ten wstęp. Otóż: magia youngtimerów polega na tym, że możemy pozwolić sobie na samochody niegdyś drogie, obecnie znajdujące się w „depresji cenowej”, z której dopiero zaczynają wychodzić jako początkujące klasyki. Dzięki temu możemy kupić naprawdę ciekawe samochody, na które niegdyś nie byłoby nas stać, a które jednocześnie oferują styl retro, nostalgię, a często – tanią eksploatację.

No właśnie – eksploatacja. Jak wygląda kwestia napraw w starszych samochodach, zwłaszcza biorąc pod uwagę marki luksusowe? Na potrzeby tego artykułu posłużymy się porównaniem dwóch pełnoprawnych youngtimerów, które posiadają swoje grupy wiernych fanów, ich wartość na rynku wtórnym dopiero zaczyna wzrastać po zaliczeniu maksymalnego spadku, a jednocześnie – są to zupełnie odmienne samochody – w części pierwszej - [Mercedes-Benz 190 \(W201\)](#) [Mercedes-Benz 190 \(W201\)](#), w części drugiej - [Peugeot 205](#).



Fot. 1. Mercedes W201 z ostatniego roku produkcji (1993). Szeroka listwa, kołpaki z nowszego W202, białe klosze kierunkowskazów i lusterka malowane pod kolor nadwozia (oznaczające obecność ABS).

Baby Benz – duma projektanta

Mercedes W201 (kod wewnętrzny fabryki) to pierwszy kompaktowy sedan w historii tego producenta. Pod koniec lat 70-tych, w obliczu kryzysu paliwowego, potrzeb związanych z bezpieczeństwem, a także boomu na model W123 – kultową Beczkę – Mercedes postanowił rozpocząć prace nad nowym, mniejszym sedanem. Pierwsze

Kupujemy youngtimera-część I-Mercedes-Benz W201

Utworzono: wtorek, 10, marzec 2015 11:12 Redakcja edroga.pl

prace rozpoczęto już w 1977 roku i już wówczas widoczny był duży wpływ poprzednich finansowanych przez rządy USA i RFN konkursów na opracowanie bezpiecznych samochodów. Objawiało się to zwiększonym wykorzystaniem tworzyw sztucznych w elementach nadwozia, czy większymi zderzakami. Na przestrzeni ok. 5 lat zmieniano koncepty, początkowo chcąc podążyć za aktualnymi trendami w motoryzacji – zwłaszcza w klasie średniej. Rozważano nawet bryłę typu [liftback](#) – z przeszkloną tylną opadającą klapą. Jednak najwyraźniej wycofano się z tych pomysłów. Nie bez znaczenia była tutaj osoba rozpoczynającego swój złoty okres pracy, projektanta Bruno Sacco, autora W201. Pan Sacco był odpowiedzialny za projekty Mercedesa od początku lat 80-tych aż do początku XXI wieku. Jego zasady: projekt musi być na tyle konserwatywny i jednocześnie elegancki, aby mógł znajdować się w produkcji przez ok. 10 lat, a następnie pozostać świeży przez co najmniej kolejną dekadę. Wynikało to z obserwacji, że cykl życia Mercedesa wynosi 20-30 lat – co doskonale widać nawet po polskich drogach. Dzięki tej filozofii pocziwa 190-tka – którą Sacco uważa za swój najbardziej udany projekt – nawet współcześnie nie sprawia wrażenia samochodu projektowanego jeszcze w latach 70-tych, a zadebiutował pod koniec 1982 roku. Następnie przeszedł drobny lifting w 1989 roku ([„wąska listwa”](#) została zastąpiona [„szeroką listwą”](#) boczną w nadwoziu, wprowadzono też kilka innych zmian), a ostatnie egzemplarze opuściły fabrykę w sierpniu 1993. To daje wiele do myślenia w kwestii cyklu życia projektu.



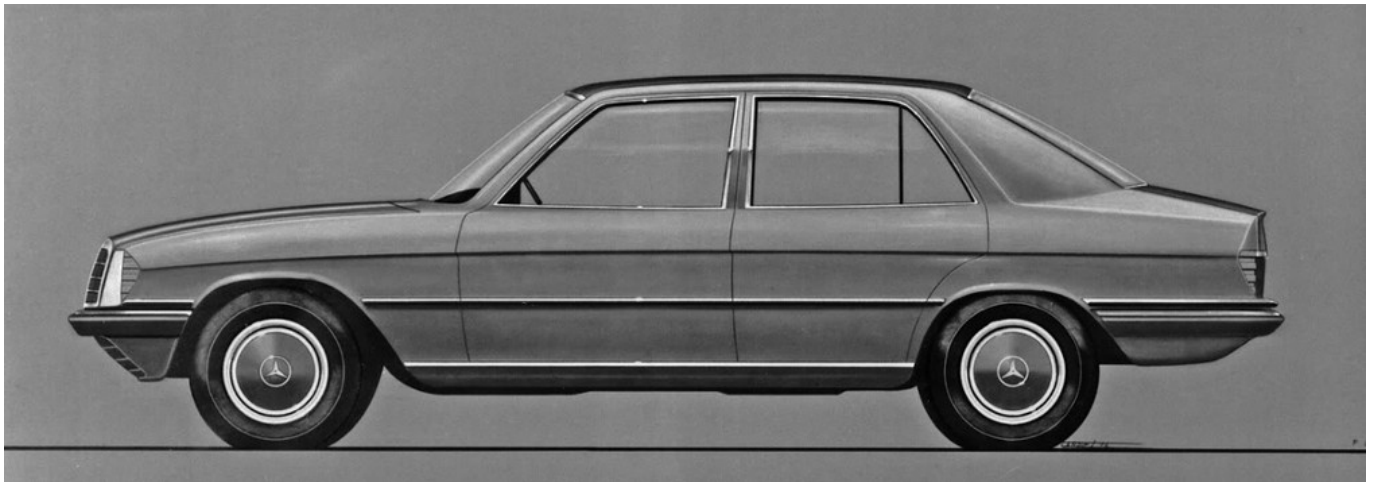
fot. 2. Mercedes 190 w wersji najstarszej – wąska listwa (1982-1989), pomarańczowe klosze kierunkowskazów oraz kołpaki „Kapitan Ameryka”. Skąd podział „190/190 E”? 190 oznacza wersję z gaźnikiem, a 190E – z silnikiem z wtryskiem paliwa. 190D to z kolei diesel. Zdjęcie pochodzi z katalogu producenta.

Z drugiej strony – Mercedes zainwestował w projekt W201 astronomiczną kwotę, która – jak podają zachodnie źródła – po uwzględnieniu inflacji stanowi równowartość ok. 600 mln GBP (ponad 3,4 mld zł!). Producent na pewno chciał wycisnąć z tej kwoty maksymalny zysk. Była to mądrze wydana suma, biorąc pod uwagę, że spora część opracowanej technologii została wykorzystana również w

Kupujemy youngtimera-część I-Mercedes-Benz W201

Utworzono: wtorek, 10, marzec 2015 11:12 Redakcja edroga.pl

innych modelach – w tym kultowym W124.



Fot. 3. Koncept W201 z okolic 1977 roku. Źródło: materiały producenta.

Duży rozrzut cenowy

Jak W201 radzi sobie na rynku wtórnym? Jak wspomniano: znajduje się w depresji wartości, choć ostatnie lata i moda na starsze samochody pomagają mu powoli zyskiwać na wartości. Ceny wahają się między 2000 a... ok. 300 tys. zł. Skąd taki rozrzut? Wersje tanie – często uszkodzone/zakątowane, a na drugim biegunie – wersje specjalne. Za ok. 2000 zł możemy trafić na zwykły egzemplarz, na ogół zmęczony eksploatacją, z najpopularniejszymi silnikami – benzynowym 1,8 l lub 2,0 l oraz dieslem 2,0 l. Spadek wartości na przestrzeni pokolenia: kolosalny.

Kupujemy youngtimera-część I-Mercedes-Benz W201

Utworzono: wtorek, 10, marzec 2015 11:12 Redakcja edroga.pl



Fot. 4. Głębina metalizowanego lakieru Blauschwarz – stosowanego zarówno w najtańszych W201 jak i topowych Evolution.

Nowy „goły” salonowy egzemplarz po uwzględnieniu inflacji kosztowałby ok. 200 tys. zł. 90% utraty wartości robi wrażenie. Co otrzymujemy w cenie najniższej? Zwykła materiałowa tapicerka, ograniczone wyposażenie, efekty niefachowych napraw domorosłych mechaników, zaniedbana użyteczność, a w przypadku wersji benzynowych – instalacje LPG, które tutaj niewątpliwie szkodzą. Omówimy to dalej. Nie należy jednak podchodzić negatywnie do samochodu o niskiej cenie, ponieważ i tutaj zdarzają się perełki – wszystko jest kwestią szczęścia.

W temacie wyposażenia samochodu, na pewno obowiązkowo dostaniemy elektryczne lusterko pasażera, wskaźnik napięcia pasów i postojowe podświetlenie ~~lewej lub prawej strony auta, które to występowały standardowo w każdym modelu.~~ Jednak w połączeniu z nimi możemy otrzymać szyby na korbkę, brak wspomagania kierownicy, 4-biegową skrzynię biegów i brak obrotomierza. Właśnie tak przedstawiała się filozofia Mercedesa, który przez wiele dekad pozostawał konserwatywny w temacie dodatków. Nie zmieniały one jednak w istotny sposób

Kupujemy youngtimera–część I–Mercedes-Benz W201

Utworzono: wtorek, 10, marzec 2015 11:12 Redakcja edroga.pl

walorów użytkowych pojazdu.



Fot. 5. Podstawowa kierownica montowana w Mercedesach. Ciekawostka: można ją było spotkać w najtańszym W201, jak i najdroższej S-klasie. Na desce rozdzielczej widoczne są opcjonalne drewniane wstawki i standardowy dwustrefowy ręczny nawiew. Obrotomierz był obecny standardowo we wszystkich wersjach silnikowych poza najtańszymi – 1,8 (benzyna) i 2,0 (diesel).

Średnia półka - ciekawsze egzemplarze

Średnia cena Baby Benza (jak jest nazywany przez fanów) na polskim rynku wtórnym to ok. 6000 zł. Nie da się ukryć, że średnia jest podbijana przez oferty rzadszych wersji, a także ceny „do negocjacji”, nie wspominając o zawyżonych kwotach, które wynikają z różnych czynników, w tym stwierdzenia „to w końcu Mercedes”. Jednak już w tej kwocie możemy otrzymać ciekawe egzemplarze – wspomaganie kierownicy, elektryczne szyby, klimatyzacja, szyberdach (elektryczny lub ręczny), podgrzewane fotele, ABS, poduszka powietrzna, 5-biegowa ręczna lub automatyczna skrzynia biegów, centralny zamek, pakiet Sportline (bardziej sportowa skórzana kierownica, półkubelkowe fotele, skórzany

Kupujemy youngtimera-część I-Mercedes-Benz W201

Utworzono: wtorek, 10, marzec 2015 11:12 Redakcja edroga.pl



The advertisement shows a book cover for 'Mercedes-Benz 190'. The cover has a grey top section with the text 'Wydawnictwo Kompendium i Literat' and 'MERCEDES-BENZ 190'. Below this is a photograph of a silver Mercedes-Benz 190 (W201) parked on a grassy area. At the bottom of the advertisement, there is a green button with the text 'KUP TERAZ - 47,00 zł'.

mieszek lewarka biegów, obniżone o 20 mm i usztywnione zawieszenie, emblematy Sportline). Pojawiają się też wersje z wolnossącym silnikiem diesla o pojemności 2,5 l, a także benzynowe 4-cylindrowe 2,3 l i rzadkie rzędowe 6-cylindrowe 2,6 l – o bardzo współczesnych osiąгах. Dysponując kwotą ok. 10 tys. zł możemy liczyć na bogatsze wersje w dużo lepszym stanie. Wśród wyposażenia spotkamy skórzaną tapicerkę (rzadko występująca w tym modelu) oraz półskórzane fotele sportowe Recaro (znane głównie z wersji Cosworth). Wykończenie drewnem staje się bogatsze, a wśród dodatków dodawanych przez sprzedających znajdziemy oryginalne książki serwisowe (raczej ciężko o fabrykację która ma miejsce w przypadku nowszych samochodów, choć i tu fantazja może zaskakiwać). Liczyć możemy również na komplety kluczyków (łącznie z kluczykiem dla parkingowych – który nie pozwala na dostanie się do bagażnika), fabryczne zgodne ze specyfikacją radio, czy akcesoria typu schowki na kasety magnetofonowe. Jeśli będziemy mieć szczęście, znajdziemy również oryginalne płyty CD z instrukcjami użytkownika – płyty te były dokładane do samochodów na rynku północnoamerykańskim... na początku lat 90-tych! Częściej spotkamy również najmocniejszego diesla – rzadkiego 2,5 l z turbosprężarką, który można rozpoznać po „[skrzelach](#)” na błotniku.

Droższe egzemplarze - najciekawsze oferty

Wyższe kwoty – ok. 15-20 tys. zł to dużo lepszy stan, niskie jak na te samochody przebiegi poniżej 200 tys. km (silniki w tych modelach docierają się dopiero przy ok. 250 tys.), a także egzotyczne miejsca pochodzenia – królują zwłaszcza samochody

Kupujemy youngtimera-część I-Mercedes-Benz W201

Utworzono: wtorek, 10, marzec 2015 11:12 Redakcja edroga.pl

kupione w Szwajcarii, wersje przeznaczone na rynek amerykański oraz egzemplarze z... Japonii. „Ale zaraz... oni mają ruch lewostronny!”. Wbrew pozorom – większość Mercedesów w Japonii była sprzedawana z kierownicą po lewej stronie. Dlaczego? Stanowiło to dla Japończyków gustujących w europejskiej modzie, muzyce i maszynach dodatkową zaletę, wyznacznik „odmienności” od tego co pospolite na miejscu. Nawet obecnie samochody przedstawiane na japońskiej stronie Mercedesa mają kierownice po „właściwej” stronie. Egzemplarze japońskie to istne rodzyнки, ze swoimi 5-cyfrowymi przebiegami, naklejkami, instrukcjami i gwarancjami po angielsku i japońsku – nawet w Polsce powstały już firmy wyspecjalizowane w pozyskiwaniu egzemplarzy z Kraju Kwitnącej Wiśni.

Od wspomnianej kwoty zaczynają się również wersje wyczynowe z silnikami 2,3-16 i 2,5-16 – gdzie 16 oznacza liczbę zaworów – w porównaniu do standardowych 8 w 4-cylindrowych jednostkach. Wersje sportowe przygotowywane we współpracy z renomowaną kultową firmą Cosworth, z pakietami ospojlerowania, innymi fotelami, zawieszeniem i wspomnianymi silnikami. Jest to mercedesowy odpowiednik BMW z plakietkami M z tego okresu.

Dysponując kwotami 200-300 tys. zł możemy pokusić się o bycie koneserem i... kupno osławionej wersji Evolution I lub Evolution II – stworzonej z myślą o wyścigach DTM i rywalizacji z BMW E30 M3. Albo ciekawostki – w postaci przygotowanej przez firmę tuningową Brabus monstrualnej [wersji W201](#) z rozwierconym silnikiem o pojemności 3,6 l.

Tańsze rozwiązanie nie zawsze znaczy gorsze

Skupmy się na tańszych egzemplarzach, których jest najwięcej. Dlaczego? Cena i dostępność. Oraz doświadczenie. Kupując nawet trochę „wymagające” auto możemy zyskać wiedzę, która będzie bezcenna w porównaniu z innymi samochodami. Zakładając, że nie obawiamy się zakasać rękawów, sięgnąć po książkę napraw, klucz nasadkowy i pobrudzić się. Dodatkowo – warto uświadomić sobie, że przygodę z klasycznymi samochodami można rozpocząć od niewygórowanej kwoty. Jeśli wykażemy się cierpliwością i rozeznanie, wtedy nawet za 2000 zł możemy otrzymać pełnoprawny samochód – nie kupimy za tę kwotę wyższej klasy komputera, czy droższego smartphone'a. Nie wyjedziemy także na wakacje – bywa, że tygodniowy wypoczynek kosztuje więcej niż taki samochód.

Ponownie można zacząć zastanawiać się, dlaczego te samochody są aż tak tanie? Fatalny stan techniczny? Niekoniecznie. Auto może być w dobrym stanie technicznym, ale duża konkurencja na rynku wtórnym w połączeniu z metryką samochodu i sprzedażą np. w oddalonej miejscowości mogą zniechęcać ludzi. Osobiście niedawno spotkałem się z opinią, że „za taką małą sumę to można kupić snowboard, albo pojechać na tydzień na wakacje – bałbym/bałabym się wsiąść do takiego samochodu”. Wszystko zależy od stanu technicznego. Z punktu widzenia fana – taka opinia cieszy, bo sprawia, że starsze auta pozostają nieatrakcyjne i tanie w dobie społeczeństwa, które 15-letni samochód nazywa „gruchotem”.

Pierwsze oględziny - karoseria

Na co zwracać uwagę przy kupnie? Karoseria jest podstawową kwestią, którą powinniśmy się zainteresować. Mercedes nie stosował w tym modelu ocynku blachy lub innej formy ochrony przed korozją, więc „ruda” wyłazi w czasem niespodziewanych miejscach. Białe egzemplarze często mają zardzewiałe błotniki – zwłaszcza przednie. Uważać należy zwłaszcza na tzw. „cyrkle” czyli chromowane nakładki na nadkola, pod którymi może kryć się rdza. Sprawdzamy pod maską „kielichy” - miejsca mocowań kolumn MacPhersona, czyli zespołu przednich amortyzatorów i sprężyn. Przegniecie blachy w tym miejscu może być niebezpieczne. Ponadto, W201 podobnie jak większy W124 ma akumulator montowany po prawej stronie nad przednim kołem. Wypadałoby wymontować akumulator i sprawdzić, czy ktoś kiedyś włożył go w specjalną podkładkę. Zdarzało się bowiem, że kwas wyciekający z akumulatora spadał na blachę poniżej, powoli wyżerając mocowanie amortyzatora, który w pewnym momencie wpadał do środka. Nie nazwałbym tego wadą fabryczną, ponieważ producent najwyraźniej oczekiwał, że po prostu użytkownik nie dopuści do takiej sytuacji.

Kolejny krok - sprawdzamy podłogę bagażnika pod wykładziną, a także wewnątrz auta. Tutaj napotkamy problem – Mercedes zastosował olbrzymią liczbę plastikowych płyt i gąbkowych wygłuszeń wnętrza, stąd najbezpieczniej oglądać auto na podnośniku lub kanale. Warto odpiąć również tylną kanapę (mocowana na dwóch zatrzaskach), gdzie czasem zbiera się wilgoć. Inne standardowe miejsca korozji – narożniki tylnej szyby, gdzie występują purchle rdzy (reparaturkę raz, nie... dwa razy poproszę), a także... zaślepki progów, w miejscu mocowania lewarka. Jeśli samochód ma karoserię w dobrym stanie – mamy już połowę sukcesu.

Części ruchome i zużywające się

Druga połowa - mechanika. Warto przejechać się samochodem. Ideałem byłoby zrobić nim jednorazowo ok. 50-100 km – choć nakłonienie do czegoś takiego sprzedającego będzie trudne. Najlepiej obserwować jak zachowuje się silnik chłodny (zwłaszcza jeśli ma instalację LPG) i nagrzany do roboczej temperatury 80 stopni Celsjusza. Stukanie na wybojach i progach zwalniających może zwiastować konieczność wymiany elementów zawieszenia i układu kierowniczego (wahacze, sworznie wahaczy, popękane sprężyny, nieodbijające amortyzatory, pęknięty drążek stabilizatora i jego mocowanie). Należy zwracać uwagę zwłaszcza na sworznie, po pęknięciu których możemy doświadczyć zapadnięcia się samochodu na koło. Wielowahaczowe zawieszenie jest dość skomplikowane w swej budowie, jednak gwarantuje wygodę i względną zwrotność, jednocześnie części są dość tanie (koszt 130 zł za markowy wahacz w porównaniu z 500 zł w przypadku np. nowszego Audi A4 przemawia na korzyść youngtimera).

Należy również rozpędzić się do ok. 70-80 km/h i wsłuchać czy nie szumi most. Jeśli mamy do czynienia ze skrzynią biegów – warto sprawdzić, czy działa prawidłowo – przy przełączaniu biegu poczujemy delikatne szarpnięcie, a na postoju zmieniając położenie lewarka opóźnienie w zmianie nie powinno być dłuższe niż ok. 1 sekunda.

Jeśli wszystko działa, należy dbać o poziom i wymianę płynu skrzyni biegów. Poza tym słyną one raczej z bezawaryjności i komfortu użytkowania.

Wreszcie: silnik. Nie miałem do czynienia z osławionym dieslem jako kierowca, jednak opinia obiegowa mówi: „stary Mercedes jest najlepszy z dieslem i automatyczną skrzynią”. Przebieg rzędu miliona km nie robi na tej konstrukcji wrażenia, o co wystarczy zapytać taksówkarzy. Silniki diesla i benzynowe z W201 występowały również w W124, poza konstrukcjami 16-zaworowymi.

„Stare Mercedesy nie lubią gazu”

W przypadku jakże ekologicznego LPG... sytuacja jest nieco odmienna. Benzynowe silniki Mercedesa były ogólnie udane i również dobrze znoszą wysokie przebiegi. Problem jest jednak z osprzętem. Jeśli ktoś trafił na wersję 190 z gaźnikiem (gaźniki Stromberg lub Pierburg) – ma szczęście i zazwyczaj bezproblemowo zagazowany samochód. Znalezienie starszej 190-ki z napisem „190” na klapie bagażnika (a nie „190D” - diesel lub „190E” - wtrysk benzynowy) bez instalacji LPG to nie lada wyczyn. Nowsze wersje 190E posiadają problem w postaci mechanicznego wtrysku Bosch KE-Jetronic. E przy 190 oznacza „Einspritzung” - czyli „Wtrysk”. Mechaniczne wtryski tego typu swoją karierę zaczynały w myśliwcach Messerschmitt w czasach II Wojny Światowej, po to aby po wielu latach trafić do samochodów – począwszy od Forda Escorta Mk III, poprzez Forda Capri Mk III, Mercedesy, Rolls-Royce'y, aż do Ferrari Mondial, czy kanciastego Ferrari 400i, w którym części do tych układów występowały pod maską podwójnie. W przypadku żadnego z tych modeli nikt nigdy na etapie projektowania nie myślał o montażu instalacji LPG – które wtedy dopiero raczkowały. Opary gazu w silnikach z wtryskiem bezpośrednim tego typu potrafią cofać się z silnika do przepływomierza masowego powietrza, gdzie po zgromadzeniu wybuchają zdejmując odmy, wyginając klapę przepływomierza, rozregulowując silnik i szpetnie strzelając z wydechu. Częsty objaw – jadąc samochodem po mieście doświadczamy nagłego spadku mocy, pojawia się strzał z wydechu, po czym obroty powracają do normalności i jedziemy dalej. Po dojechaniu do światła lub przy zwalnianiu na zakręcie, obroty silnika spadają (na skutek zmiany proporcji w mieszance LPG-powietrze, a także np. przemieszczania membrany w reduktorze gazu – bez związku z oryginalną konstrukcją silnika), silnik gaśnie. Nieprzyjemna sytuacja zwłaszcza przy zawracaniu na „agrafcie”, włączaniu się do ruchu, czy na bramkach autostrady. Silnik nie zapala, zapala, po czym znowu gaśnie, a jeśli pracuje – nie ma mocy lub wymaga dodawania gazu po wysprzęgleniu (bo np. spadła odma doprowadzająca powietrze pod zmiennym ciśnieniem do regulatora prędkości na biegu jałowym). Skomplikowane, prawda? Pomijając to: nawet bez gazu KE-Jetronic potrafi sam się rozregulować. A naprawy są trudne, żmudne i jest coraz mniej fachowców gotowych do pomocy. Podjeżdżając do warsztatu można często usłyszeć od mechanika słowa „nie podejmuję się naprawy tego” - a to już coś znaczy.

LPG - kosztowny problem?

Co w takim razie zrobić? Najlepiej: wymontujmy instalację gazową. Ewentualnie

Kupujemy youngtimera-część I-Mercedes-Benz W201

Utworzono: wtorek, 10, marzec 2015 11:12 Redakcja edroga.pl

możemy regulować gaz u profesjonalistów, dbając o brak „falowania obrotów” lub zdecydować się na modyfikację w postaci instalacji gazowej z mikserem typu BLOS o bardziej liniowym przepływie gazu. Wszystkie odmy, uszczelki muszą być na miejscu, śruby dokręcone, wsporniki nieułamane – inaczej zyskamy „lewe powietrze”, które zaburza skład mieszanki paliwowej i prowadzi do falowania i wybuchu.

Poza wybuchami i falowaniem, zasilanie LPG silnika z wtryskiem mechanicznym bez zmodyfikowanego obiegu paliwa powoduje zacieranie się wtryskiwaczy i innych elementów – pompy paliwa, rozdzielacza paliwa, itd. z braku smarowania benzyną. Każda z tych części stanowi duży koszt... jeśli zdecydujemy się na nową część. O ile markową pompę paliwa za 600 zł możemy zastąpić zamiennikiem za 140 zł – o tyle „ważniejsze” części jak rozdzielacz paliwa są nie do dostania w postaci zamienników. Oryginały – 4500 - 6500 zł. Na szczęście istnieje też rynek wtórny, gdzie tego typu część kupimy za średnio 200 zł. Bywa, że na aukcjach znajdują się oferty nieświadomych sprzedawców, którzy w cenie jednej części oferują wiele elementów. Tym samym w cenie 250 zł możemy dostać „rozdzielacz paliwa”, a w praktyce – rozdzielacz paliwa (4500-6500 zł), przewody wtryskiwaczy (200-250 zł za oryginalny nowy, razy 5 sztuk), wtryskiwacze (ok. 100 zł sztuka i piąty – droższy elektromechaniczny wtryskiwacz rozruchowy), regulator ciśnienia paliwa (ok. 800 zł sztuka), elektroniczny czujnik EHA (ok. 1100 zł), przepływomierz masowy powietrza (3500 zł), ciągnio gazu, przepustnicę. Nie minę się z prawdą jeśli napiszę, że łączny koszt tych części mógłby osiągnąć 2000 zł w przypadku używanych, a w przypadku nowych - 15 tys. zł.



Fot. 6. Rozdzielacz paliwa z silnika benzynowego M102 – montowanego w Mercedesach W201 i W124. Mamy tu widoczne 4 otwory wylotowe, w które wkręca

się przewody doprowadzające paliwo do wtryskiwaczy. Z boku znajduje piąty otwór – do wtryskiwacza rozruchowego, który poza rozruchem stabilizuje obroty – jest regulowany elektrycznie. Im więcej cylindrów w silniku tym więcej otworów na przewody wtryskiwaczy, jednak zasadnicza konstrukcja nie zmienia się – od Forda Escorta do Ferrari 400i. Rozdzielacz ze zdjęcia zatart się z braku smarowania. Jest to konstrukcja skomplikowana i zaledwie jeden z elementów układu paliwowego.



Fot. 7. Jak bardzo skomplikowana? Oto rozdzielacz po rozkręceniu. Precyzyjnie dopasowane elementy, kilka komór. Wyglądem i budową przypomina ludzkie serce – co jest całkiem sensowne. Nie będę przytaczał tu zasady działania systemu KE-Jetronic – wystarczy jeśli wspomnę, że film instruktażowy opisujący podstawy działania trwa dwie godziny.

Inne ślady zużycia

Na co ponadto warto zwrócić uwagę? Popękane plastiki (w elementach osprzętu zwłaszcza odpowiedzialnych za stabilność puszek filtra powietrza – mogą dopuszczać „lewe powietrze” i zaburzać skład mieszanki), ogólne ślady zużycia. Deska rozdzielcza i drewno np. wokół lewarka skrzyni biegów mogą być popękane od słońca. W drugim przypadku – można odnowić je szlifując powierzchnię spękaną warstwę bezbarwnego lakieru, a następnie zastosować bejcę, odświeżyć wygląd i powtórnie polakierować. Pod maską: warto sprawdzić stan wygłuszenia (które na ogół jest nieobecne lub sparciate) – faktycznie zapewnia ono ciszę w kabinie i nadal jest dostępne w sprzedaży. Często zdarza się, że wiatrak wentylatora (wiskotyczny lub elektromagnetyczny) jest zaspawany na stałe i przez to kręci się niezależnie od temperatury silnika. To częste rozwiązanie stosowane w Polsce. Takie samochody głośniej pracują, mają nieco wyższe zużycie paliwa (z uwagi na większe obciążenie silnika), wolniej się nagrzewają (co ma znaczenie przy konwersji na LPG).

Co ponadto? Kierownica i fotel kierowcy są bardzo ważnymi elementami. Przede

Kupujemy youngtimera-część I-Mercedes-Benz W201

Utworzono: wtorek, 10, marzec 2015 11:12 Redakcja edroga.pl

wszystkim: fotele z uwagi na swoją konstrukcję często noszą ślady przetarcia i dziury (np. od nitów spodni) po lewej stronie oparcia. Kierownica – wersja najbardziej podstawowa fabrycznie posiada karbowania wieńca, które przecierają się wraz z upływem czasu, co jest widoczne zwłaszcza po lewej stronie kierownicy. O ile nie była wymieniana – podtarty wzór karbowania może świadczyć o przebiegu samochodu rzędu 400 tys. km, a całkowicie starta, gładka powierzchnia – 800 tys. km. Jednak nie należy się sugerować przebiegiem samochodu – nawet tym realnym „odkrytym” – liczy się stan techniczny.

Warto sprawdzić czy wyposażenie samochodu jest zgodne z numerem VIN. Istnieją w internecie specjalne programy do rozkodowania VIN, oferowane na forach fanów. Spośród zgodności takich elementów jak silnik, lakier, skrzynia biegów, opcjonalne dodatki – zwróćmy uwagę na kierownicę. Jeśli oryginalnie posiadała poduszkę powietrzną – będzie taka informacja w VIN-ie. Poza nim, Mercedes umieszczał informację o gwarancji na poduszkę powietrzną (10, a potem 15 lat) w postaci [naklejki](#) widocznej po otwarciu drzwi kierowcy, wewnątrz na przegrodzie drzwi pod zamkiem (do przodu od tylnych drzwi). Niezgodność kierownicy z naklejką/VIN-em mogą świadczyć o większej stłuczce, a puryści pewnie skrzywią się na myśl, że nie mają 100% zgodności pojazdu z numerem nadwozia.

Jak 190-ka wygląda na co dzień? Przede wszystkim: to komfortowy samochód który nawet mimo zaniedbań będzie jechał i nie zostanie unieruchomiony awarią. Nie licząc sworzni wahaczy i strzałów gazu. Zdarzyło mi się jechać autostradą egzemplarzem, który jak się później okazało, miał ułamane mocowanie drążka stabilizatora. Mimo to, samochód miał idealną zbieżność i brak luzów na kierownicy. Nie jest to wybitnie długi pojazd, zwłaszcza jak na Mercedesa (445 cm) – jest krótszy niż np. Citroen C5 pierwszej generacji (461 cm). Posiada dość spory bagażnik (410 l), choć samochód jako taki nie nadaje się raczej do przewozu np. długich przedmiotów - między komorą bagażnika a tylną kanapą znajduje się zbiornik paliwa.

W środku, jak na sedana, jest ciasno. Osoby, które mają więcej niż 190 cm wzrostu, mogą poczuć dyskomfort ocierając głowę o podsufitkę.

Automatyczna skrzynia biegów doskonale spisuje się w korkach, problemy pojawiają się przy jeździe „za kimś”. Zmiana biegu na wyższy następuje np. równo przy 80 km/h. Jeśli jedziemy 78 km/h – wyższy bieg nie zostanie załączony, silnik będzie ciągnął wysokie obroty i będzie głośno. Poza tym przypadkiem, hałas stanowi problem, ale tylko jeśli brakuje nam wygłuszenia lub posiadamy niestandardowy wydech. Problemy mogą pojawić się także przy 4-biegowej skrzyni biegów.



Fot. 8. Automatyczna skrzynia biegów - na wygląd nie różniła się niczym między poszczególnymi modelami Mercedesa. Powyżej lewarka widoczne są przycisk światła awaryjnych, dżojstik prawego lusterka i pokrętło balansu dźwięku (przód - środek - tył).

Czwarty bieg np. w automacie załącza się przy 80 km/h i pozostaje tam aż do prędkości maksymalnej - np. 190 km/h (w przypadku wersji benzynowej 2,0 l na wtrysku). Jak możecie sobie wyobrazić, jadąc autostradą 140 km/h przy 4000 obrotów jest już bardzo głośno. Dlatego polecam 5-biegowe skrzynie. Skrzynia ręczna to osobny temat, ponieważ dosłownie „wbija się” nią biegi. Lewarek chodzi bardzo luźno, a położenia poszczególnych biegów do „wbicia” trzeba po prostu nauczyć się. Sprzęgła - ceny od 300 do 600 zł. Nie jest źle - zwłaszcza porównując z cenami rzędu np. 1500-2000 zł za sprzęgło z kołem dwumasowym w nowszych silnikach TDI.

Jeśli chodzi o jazdę po mieście - parkowanie w ciasnych miejscach, podobnie jak zawracanie, są proste, ponieważ koła przednie przy skręcie pochylają się na boki. Pomysł ten zapewnia bardzo niski promień skrętu - tam gdzie innym samochodem zawracamy na 3 razy bywa, że 190-ką zrobimy to na raz. Mając do czynienia z ciasnymi przestrzeniami, automat sprawdzi się gorzej niż ręczna skrzynia, ponieważ zapewnia gorsze „wycucie” auta. Z kolei mocniejsze depnięcie pedału gazu załączy przycisk „kickdown” i samochód dostanie nagłego kopa, redukując bieg i zwiększając obroty. To z kolei urok starszych automatów.

Kupujemy youngtimera-część I-Mercedes-Benz W201

Utworzono: wtorek, 10, marzec 2015 11:12 Redakcja edroga.pl

Napęd na tylną oś, hamulce tarczowe na wszystkich kołach, wielowahaczowe zawieszenie, hydrauliczne wspomaganie kierownicy (w porównaniu z dominującym obecnie elektrycznym) zapewniają dobre wrażenia z jazdy, choć miłośnicy „wchodzenia piecem w zakręty, sadząc soczyste boczury” będą zawiedzeni. Nie jest to zdecydowanie wóz o zacięciu sportowym, raczej lekko pontonowatym, miękkim. Jeśli zdecydujemy się na wersję z dieslem – np. najpopularniejszym i najslabszym wolnossącym 2,0 – o mocy 75 KM – nie liczymy na jakąkolwiek dynamikę. Jednak w kwestii eksploatacji i napraw będzie to raczej bezproblemowy samochód.

Warto dodać, że wbrew pozorom sylwetka jest bardzo aerodynamiczna (podobnie jak w W124), a waga samochodu... niska jak na dzisiejsze standardy. Jak niska? Mercedes-Benz W201 w typowej wersji waży tyle ile nowy VW Golf, Fiat 500 w bogatej wersji, Seat Ibiza, czy Fiat Punto Evo.

O historii W201, jego eksploatacji, naprawie i kupnie można napisać wiele książek i poradników. Starałem się opisać esencję tego modelu i zachęcić Czytelników do kupna W201, dopóki zakosztowanie go pozostaje bardzo tanie. Jednak mimo wszystkich zalet, nie jest to samochód, który przypadnie do gustu każdemu. O ile komfort jazdy, spora bezawaryjność, historyczne znaczenie modelu dla marki i charakterystyczna atmosfera Mercedesa z minionej epoki mogą zdobyć serce wielu z nas, o tyle ciasne jak na sedana wnętrze, pozbawione wycucia, a na pewno sportowego zacięcia prowadzenie oraz typowe skojarzenie z kłokoczącymi taksówkami (które potęguje się jeszcze bardziej w W124) mogą nieco zniechęcić zainteresowanych. Ponadto – Mercedesy często trafiały w ręce osób niedbających o auta i choć samochody te cierpliwie znoszą brak troski – w dominujących na polskich drogach egzemplarzach widać pewne zaniedbania. Dodajmy do tego fakt, że W201 dalej jest popularnym, żeby nie powiedzieć „pospolitym” zjawiskiem na polskich drogach – dla osób które kupując youngtimera chcą wyróżnić się na drodze będzie to kolejna wada.

W kolejnej części zaprezentujemy zupełnie inne pod każdym względem auto – Peugeota 205. Są to zupełnie skrajne bieguny rynku, jednak wbrew pozorom między Mercedeselem i Peugeotem istnieje wiele podobieństw – obydwa modele powstawały w tym samym okresie, zostały wprowadzone w odstępie paru miesięcy, pozostawały w produkcji przez wiele lat bez większych zmian, ugruntowały pozycję swoich producentów, a obecnie – posiadają licznych fanów na całym świecie. Również koszty eksploatacji ekonomicznego hatchbacka z napędem na przednią oś w porównaniu z kompaktowym sedanem producenta premium są wbrew pozorom... zbliżone. O tym i o innych spostrzeżeniach przeczytacie w drugiej części.

Bartłomiej Matulewicz