

Louis – reaktywacja

Przedstawiam dzisiaj proces renowacji samochodu Renault 4 (1977 r.). Samochód ten był pierwszym pojazdem naszej pracowni Airbrush. Przedsięwzięcie zostało wykonane w 1991 roku i trwało ponad sześć miesięcy. W tamtych latach nie było dostępu do nowoczesnych technologii, a jednak udało się doprowadzić pracę do koń-

ca. Moim celem było złamanie ówczesnego stereotypu, że do odnowienia starego auta nadaje się tylko VW Garbus. Dlaczego Louis? To proste, takim autem jeździł Louis de Funes w swoich filmach komicyjnych i chciałem część tego humoru przenieść na polską ulicę.





Stan początkowy

Auto zostało sprowadzone z Niemiec, z okolic Jeziora Bodeńskiego. Stan całości był fatalny: zardzewiała karoseria, zużyte części, zniszczona tapicerka. Na szczęście ogólny stan techniczny, jak elementy jezdne i silnik, umożliwiały dalszą eksploatację pojazdu. Ten samochód był przeznaczony do gorącego klimatu południowej Francji. Służył tamtejszym rolnikom do przemieszczania się między winnicami z lekkim ładunkiem oliwek lub lawendy. Do dzisiaj te auta można zobaczyć jak śmigają po gładziutkich, wąskich drogach Prowansji i Lazurowego Wybrzeża. Renault 4 był również ulubionym autem artystów i hippisów w całej Europie. Był tak samo kultowym autem jak Garbus. Od razu, po zakupie auta, nazwałem go Louis i rozpocząłem poszukiwanie osób mogących pomóc mi w odrestaurowaniu pojazdu.

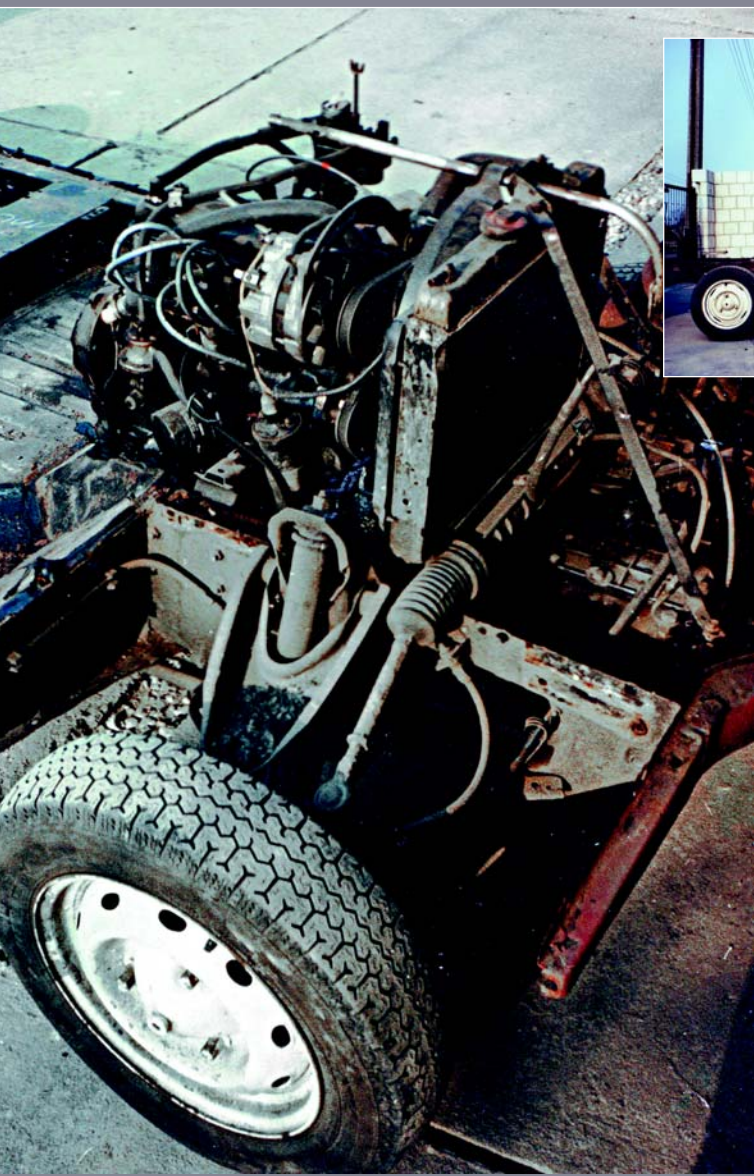




Louis w kratkę – pomysł na rdzę

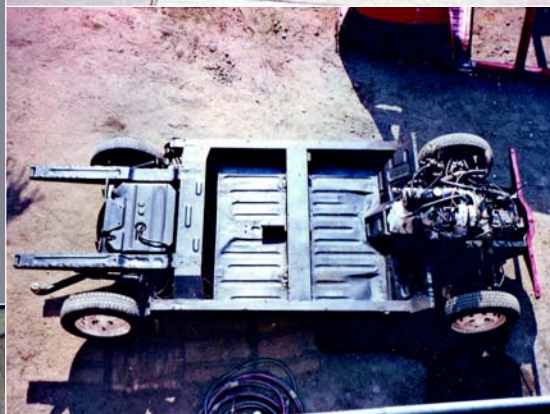
Czas organizowania remontu i sprowadzania niezbędnych części wydłużał się. Ponieważ auto miało służyć pracowni plastycznej, postanowiłem nałożyć na karoserię tymczasową grafikę. Od tej pory Louis, w oczekiwaniu na poważny remont, nosił kraciaste ubranie. Elementy kratki były ułożone tak, aby zakrywać najbardziej zardzewiałe miejsca. Nikt o tym nie wiedział, a już na tym etapie auto wzbudzało zainteresowanie na ulicach. Od czasu do czasu zatrzymywali mnie nieliczni posiadacze Renault 4. Trzeba przyznać, że było ich niewielu. W samym Poznaniu jeździło 5 egzemplarzy osobowej wer-

sji auta i drugie tyle w wersji bagażowej. Z biegiem czasu wszyscy użytkownicy "Renówek" poznali się bliżej, znaleźmy swoje adresy. Pomagało to oczywiście w wymianie części oraz informacji eksploatacyjnych. Ta niewielka popularność samochodu jeszcze bardziej przekonywała mnie o sensie przeprowadzenia remontu. Czy to się opłacało? Oczywiście, że nie, ale czego się nie robi dla satysfakcji...



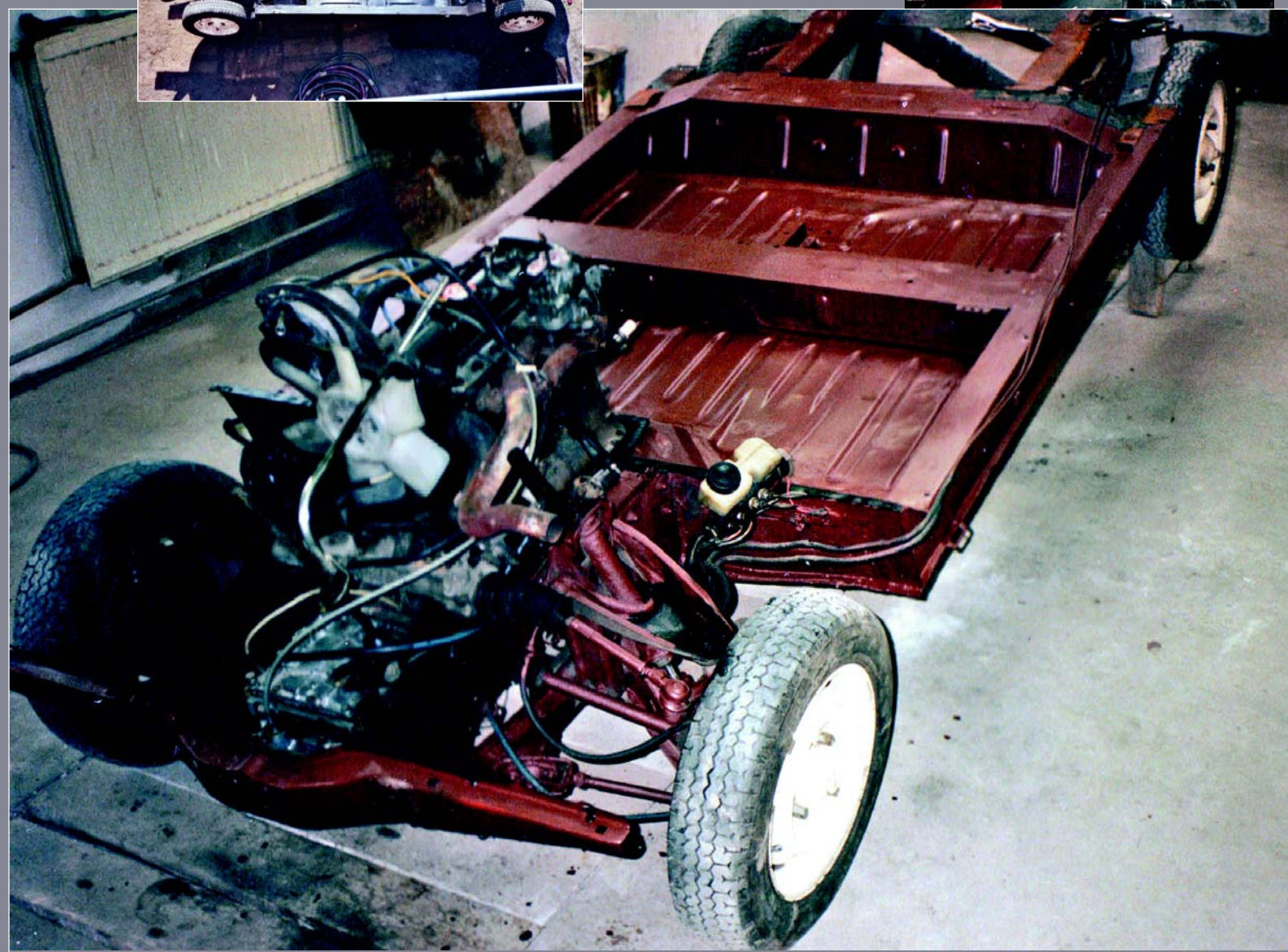
Demontaż samochodu

Po zgromadzeniu odpowiednich części i materiałów rozpoczął się remont. Nie miałem jeszcze swojej pracowni. Wynająłem więc małą przestrzeń w skromnym warsztacie blacharsko-lakierniczym koło Poznania. Wykonania prac blacharskich podjął się "pan Tomek" – "złota rączka". W jego rękach poszczególne elementy karoserii nabierały kształtów początkowych i wyglądały jak nowe. Trzeba wspomnieć, że w tamtych czasach nie było tak popularnych dzisiaj zgrzewarek i większość prac wykonywana była tradycyjnym palnikiem. W przypadku Louisa każde miejscowe rozgrzanie blachy mogło odkształcać sąsiednie elementy. Tylko wprawny blacharz mógł wiedzieć jak używać ciepła palnika. Podstawową czynnością w demontażu auta było oddzielenie karoserii od podwozia i wykonanie remontu w dwóch etapach - podwozia i kabiny.



Naprawa podwozia

Renault 4 to samochód o prostej konstrukcji, jego atutem jest możliwość całkowitego oddzielenia podwozia od karoserii. Po oczyszczeniu rdzy zostały dokonane wszystkie naprawy podwozia, wstawiono kilka "łatek" w podłogę, naprawiono zbiornik paliwa. Niestety, jeden z elementów konstrukcyjnych w tylnej części pojazdu, również został naprawiony "łata". Wiedziałem, że nie powinno się spawać takich elementów, ale nowy dźwigar był nie do zdobycia. Równolegle zaprosiłem mechanika, który dokonał niezbędnych napraw w silniku, układzie kierowniczym i jezdnym. Teraz wszystkie najważniejsze urządzenia pojazdu były łatwo dostępne zarówno w celu naprawy, jak i konserwacji. Po zakończeniu prac mechanika i blacharza całość podwozia została zabezpieczona kilkoma warstwami farby antykorozyjnej, a na koniec czarnym "kortplastem". Oczywiście, wszystkie profile zamknięte zostały wcześniej oczyszczone sprężonym powietrzem a do wnętrza zaaplikowano środek antykorozyjny.





Naprawa nadwozia

Blacharz rozpoczął od lekkiego opalenia całej karoserii, aby odkryć wszystkie zardzewiałe miejsca. Główne ubytki uzupełniono odpowiednio kształtując blachę. Szczególną uwagę zwrócono na niedostępną później część nadwozia, miejsca zespolenia karoserii z podwoziem. W celu uniknięcia deformacji bryły auta, resztę prac blacharskich dokonano po nałożeniu skorupy pojazdu na gotowe podwozie. Karoserię przykręcono oryginalnymi śrubami po uprzednim nałożeniu na przylegające płaszczyzny specjalnej masy uszczelniająco-montażowej. To był ważny moment z uwagi na symetrię i wyważenie ciężaru całości samochodu. Następnie osadzono drzwi, błotniki i maskę. Po odpowiednim dopasowaniu elementów i ustawieniu równej szczeliny pomiędzy nimi, prace blacharskie zostały zakończone. Auto było przygotowane do szpachlowania.





Szpachlowanie

Kolejnym uczestnikiem rekonstrukcji Louisa był pan Leszek – lakiernik. Do niego należało szpachlowanie i lakierowanie. Niestety, niektóre części nadwozia zostały lekko zdeformowane i musiały zostać szpachlowane na całej powierzchni. Najtrudniejszym miejscem do odtworzenia okazały się tylne błotniki i moment ich łączenia na

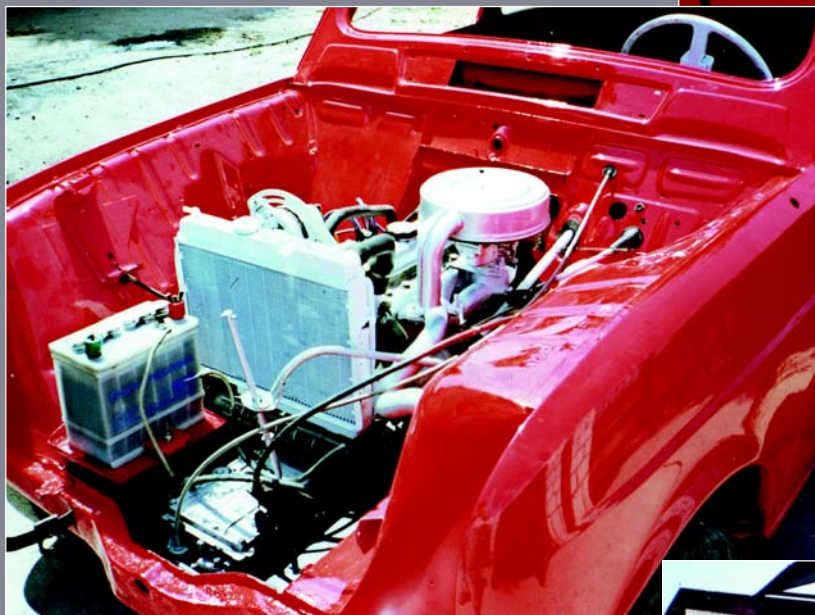
silikon. Drzwi oraz maskę opracowano osobno, jednak potem auto przeszło kontrolę kształtu wraz ze wszystkimi elementami. Poprawnie uformowany samochód został gruntownie wyczyszczony i przygotowany do lakierowania.





Malowanie

Karoseria, drzwi i maska zostały pokryte podkładem akrylowym, a potem elementy szlifowano aż do uzyskania idealnej gładkości. Zamówiłem wysokiej jakości lakier produkcji niemieckiej w kolorze Ferrari wraz z dodatkami i lakierem bezbarwnym. Tu muszę przypomnieć, że to był 1991 rok



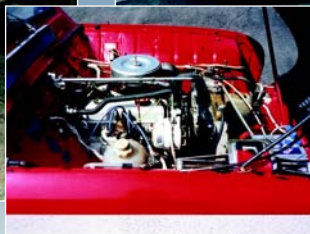
chodowego, gdzie dobrano tkaninę pod kolor lakieru. Pozostało jeszcze wstawienie szyb i od tej pory zostałem sam na sam z Louisem. Czysta przyjemność – montowanie detali i prostej instalacji elektrycznej. Oczywiście, nie zapomniałem o dźwięku. Radio i akcesoria zostały podwieszane w osobnej konsoli pod dachem. Rozwiązanie praktyczne i skuteczne przeciwko złodziejom.

i w Polsce dopiero zaczynał się handel lakierami zachodnich marek. Nie mówiąc już o kompletnym braku lakierów na plastiki lub dodatków lakierniczych. Karoseria Louisa została polakierowana w częściach i po wysuszeniu można było auto zmontować w całość. Efekt był piorunujący. Po odkryciu silnika i pozostałych, zabezpieczonych elementów nastąpił proces kolejnego mycia i czyszczenia. Wszystkie plastikowe części kokpitu i wnętrza zostały pomalowane specjalnym, białym lakierem. Teraz mogłem nanieść na drzwi logo swojej pracowni w technice airbrush – kwintesencję projektu. Fotele i tylne siedzenia przekazałem do zakładu tapicerstwa samo-



Gotowy Louis

Na deser kupiłem nowe opony, akumulator, zamontowałem hak holowniczy, a wewnątrz dodatkowo wyłożyłem samoprzylepnymi matami wygłuszającymi. Tak wyremontowany samochód wzbudzał ogólną sympatię i uznanie na ulicach. Często słychać było klaksony, pozdrowienia, ludzie mnie zatrzymywali. Pod maską było tak czysto, że mechanik przed wymianą świec mył ręce. Louis przyniósł mi oczekiwaną satysfakcję, przyczynił się do otrzymania pierwszych zleceń airbrush. Doczekał się nawet notki prasowej wraz ze zdjęciem w lokalnej gazecie. W 1993 roku pojechałem LouiSEM wraz z ilustracjami airbrush do Castrop Rauxel w Niemczech wziąć udział w międzynarodowej wystawie Internationale Airbrush Forum. Trochę naraziłem się kultowym Renault, z Polski, stawiając go pomiędzy podobnymi do siebie, stuningowanymi również kultowymi garbusami. Warto restaurować stare pojazdy, chociaż czasami to się nie opłaca! Louis miał duszę, ale to był wtedy jedyny mój samochód i nie wytrzymał próby czasu. On chciał ciągle jakieś nowe części, stawał się marudny. Po czterech latach od rozpoczęcia remontu, jako osiemnastolatek opuścił mój dom i pojechał w świat.



WWW.AIRBRUSH.COM.PL

60-185 SKÓRZEWO, UL. MORWOWA 23, TEL. 0 61 8143544

AIRBRUSH & DESIGN · KARPIŃSKI
SPECJALISTYCZNA PRACOWNIA REKLAM NA POJAZDACH