



Panowie Aleksander i Karol Szeredi nie tylko udowadniają, że amerykańskie auta użytkowe mogą na siebie zarobić nawet w Polsce, ale także łamią stereotyp o trudnej współpracy ojca i syna.

# Pomocni Amerykanie

**Czy amerykańskie samochody użytkowe mogą sprawdzić się w Europie? Ależ oczywiście! Aleksander Szeredi ze Świdnicy oraz jego syn Karol udowadniają, że konstrukcje z USA nie tylko świetnie wyglądają, ale także doskonale nadają się do świadczenia usług pomocy drogowej.**

**W** 1980 roku Aleksander Szeredi kupił sześciolatek Dodge'a W-200 i zabudował go platformą. Wybór pochodzącego z ambasady USA pojazdu szybko okazał się niezwykle trafną decyzją, choć tak naprawdę wynikał raczej z ubogości rynku wtórnego aut użytkowych, niż z konkretnych upodobań. Na służbie u pana Aleksandra auto dojechało do ponad 600 tys. km, co w ówczesnej Polsce było wręcz niewyobrażalnym osiągnięciem. Krajowe Żuki i Nisy takich przebiegów po prostu nie dożywały, a jeśli już, to po sześciu remontach. Co więcej, pojazd okazał się także wyjątkowo komfortowy, czego w latach 80. nie można było powiedzieć nawet o „dostawczakach” z Europy Zachodniej. Te wyróżniał tani plastik, kiepska ergonomia i niedostateczne wyciszenie, podczas gdy Dodge miał wygodną kanapę, a jego wnętrze przypominało auta klasy wyższej. Nic więc dziwnego, że

samochód pozostawił po sobie setki pozytywnych wspomnień, a także naznaczył swojego właściciela ogromnym sentymentem do amerykańskiej motoryzacji.

## Pankontynentalna flota

Miłość do ciężarówek zza oceanu jest obecna w firmie do dziś. Przez 32 lata działalności pan Aleksander nie zaprzestał kupowania amerykańskich aut. Dziś flota firmy Szeredi składa się z sześciu wyspecjalizowanych maszyn: trzy z nich są konstrukcjami europejskimi, drugą połowę wyróżnia amerykański paszport. Poza Renault i dwoma Mercedesami, na firmowym placu parkuje klasyczny GMC K-35 z platformą własnej konstrukcji, niewielki dźwig bazujący na Fordzie F-550 oraz ciężki holownik na podwoziu ogromnego Freightlinera. Każda z tych konstrukcji wyróżnia się wyjątkowym charakterem,

a także konkretnymi zaletami, pozwalającymi firmie podejmować się najtrudniejszych zadań.

GMC K-35 jest na przykład mistrzem wjeżdżania do miejsc niedostępnych dla innych pojazdów. Napędzany 6,5-litrowym dieslem pojazd wyposażony jest w napęd na cztery koła, przekładnię terenową i spory prześwit, co umożliwia podjechanie bezpośrednio do znajdującego się poza drogą wraku. W ten sposób można uniknąć wyciągania uszkodzonego auta z powrotem na szosę, co generuje oszczędność czasu i pieniędzy. Oprócz właściwości terenowych, żółte GMC wyróżnia także bardzo ciekawa historia. Pojazd trafił do Polski w 1995 roku z Niemiec, gdzie Aleksander Szeredi odkupił go od stacjonującego w Europie oddziału US Army. Dzięki temu pickup był w naprawdę świetnym stanie technicznym i zapowiadał kilka lat bezproblemowej eksploatacji. Dziś wie-



Boczne, nietwardzone drogi to prawdziwy żywioł GMC z wojskową przeszłością. Mimo okazałych rozmiarów, auto świetnie radzi sobie tam, gdzie europejskie „dostawczaki” raczej nie powinny się zapuszczać.



Prezentowana generacja GMC K-35 produkowana była w latach 1981-87. W porównaniu z ówczesnymi autami użytkowymi z Europy, wnętrze „Amerykanina” zadziwia cywilnym charakterem, ergonomią na stosunkowo wysokim poziomie i eleganckim wykończeniem.



Aleksander Szeredi dumnie pozuje przy swoim Dodge'u W-200 w czasie jednego z wyjazdów na zachód. Amerykańska ciężarówka wzbudzała znacznie więcej zaufania niż konstrukcje z bloku wschodniego, dzięki czemu pan Aleksander już w 1981 roku zdobył kontrakt na wykonywanie międzynarodowego assistance dla T.U.I.R. WARTA.


kowe GMC jest już jednak na zasłużonej emeryturze, do akcji rusza tylko w wyjątkowych sytuacjach.

Na pełny etat pracuje natomiast Ford F-550 z 2000 roku, którego panowie Szeredi osobiście sprowadzili z USA. Pierwotnym celem ich wyjazdu był co prawda zakup lekkiego pickupa pod zabudowę, lecz 8-tonowy Ford urzekł Świdniczan tak bardzo, że musieli z nimi przyjechać do Polski. Spontaniczny wybór po raz kolejny okazał się trafioną inwestycją, głównie dzięki za-

budowie firmy „Vulcan”, która składa się z dwóch wciągarek o uciążu 4 t, praktycznego dźwigu i motyla o nośności 2,2 t. Wytrzymała konstrukcja tego ostatniego sprawdza się przy holowaniu wysokich pojazdów, których nie można załadować na platformę, natomiast 7,3-litrowy turbodiesel z powodzeniem radzi sobie z holowaniem nawet całkowicie załadowanych aut dostawczych. Tak nietypowy pojazd okazał się doskonałym kompromisem między kompaktową lawetą, a potężnym holowni-

kiem do samochodów ciężarowych. Urządzenie dźwigowe, w przeciwieństwie do popularnych w Europie żurawi HDS, nie wymaga używania podpór i pozwala na powolne odjeżdżanie w trakcie wyciągania uszkodzonego pojazdu.

### Bezkompromisowy klasyk

Oprócz walorów użytkowych, zarówno Ford, jak i GMC, dostarczają także wyjąt- 



# 20.edycja

**MIĘDZYNARODOWE TARGI  
STACJA PALIW  
2013**




## Międzynarodowych Targów Stacja Paliw

### 8–10 maja 2013 r.

[www.targi.paliwa.pl](http://www.targi.paliwa.pl)

Warszawskie Centrum EXPO XXI  
ul. Prądzyńskiego 12/14, Warszawa

Organizator:  Polska Izba Paliw Płynnych,  
ul. Stomińskiego 19 lok. 521, 00-195 Warszawa  
tel. 22 637 50 77, [targi@paliwa.pl](mailto:targi@paliwa.pl)



Wnętrze Freightlinera nie mogłoby być bardziej klasyczne. Uwagę zwraca piękna kierownica, potężny drążek zmiany biegów oraz raczej przypadkowe rozłożenie przełączników. Jedynym znakiem czasów jest tutaj urządzenie viaBOX zamontowane na niewielkiej przedniej szybie.

MAN z kabiną XLX i naczepą samowyładowczą wygląda przy bordowym Freightlinerze na maszynę raczej niepozorną. Nie wynika to jednak tylko z rozmiarów – dodatkowy respekt holownik budzi dzięki potężnym kominom układu wydechowego i atrapie chłodnicy wielkości drzwi balkonowych.



Samochody dostawcze to specjalność czarnego Forda. Ośmiotonowa ciężarówka z łatwością ratuje z opresji nawet w pełni załadowane auta wielkości Iveco Daily Maxi. Znalazienie w Europie pojazdu o podobnych możliwościach byłoby naprawdą bardzo trudne...

Dużą zaletą Forda jest także klimatyzowane wnętrze, wygodnie mieszczące 6 dorosłych osób. Jest to szczególnie istotne, gdy oprócz uszkodzonego auta trzeba przetransportować także jego pasażerów lub bagaże.

kowych doznań estetycznych i urzekają potężnymi sylwetkami. W firmie Szeredi można jednak znaleźć auto o jeszcze bardziej bezkompromisowym stylu... Zarówno ojciec, jak i syn zawsze chcieli posiadać klasycznego „trucka”, w którym zasmakowaliby przygód rodem z amerykańskich filmów drogi. Realizacją tych marzeń początkowo miał być radziecki Kraz, którego pan Karol przez kilka lat zabudowywał jako holownik pomocy drogowej. Wizualnie auto było utrzymane w typowo amerykańskim stylu, zaś oryginalną szoferkę próbowano zastąpić sprowadzoną z USA kabiną Peterbilta. Ostatecznie całe to przedsięwzięcie okazało się jednak zbyt trudne i obaj panowie podjęli decyzję o wycieczce do USA, celem zakupienia tam wrecker'a z prawdziwego zdarzenia.

Na miejscu wybór padł na klasycznego, ociekającego chromem Freightlinera FLC. Wyprodukowane w 1986 roku auto miało już za sobą dobre kilkanaście lat pracy i wymagało opiekuńczej ręki. Z drugiej jednak strony przekonywało do siebie kilkoma istotnymi zaletami: odporną na korozję, aluminiową karoserią, sporą sypialnią, nieskomplikowaną zabudową z trzema wyciągarkami i „widelcem” oraz charakterem tak męskim, że z powodzeniem mogłoby reklamować piwo i bokserki. Oczywiście w ciężarówce pracowała typowo amerykańska technika: 400-konny, 14,7-litrowy motor Cummins, poprzez mechaniczne sprzęgło sprzężony z niesynchronizowaną skrzynią biegów Eaton Fuller o trzynastu przełożeniach. Jak wspomina Karol Szeredi, pierwszy kontakt z tego typu rozwią-

zaniem okazał się być równie ciekawy, co przerażający. „Kiedy przejechałem się nim po raz pierwszy, jeszcze w USA, zaskoczyło mnie dudnienie wewnątrz. Na pytanie: czemu tu tak głośno? – zdziwiony Amerykanin odpowiedział: głośno?! Wtedy zdałem sobie sprawę, że przywykliśmy do innych standardów.” Po kilku latach użytkowania pan Karol przyznaje, że jeśli miałby pokonywać ciężarówką dłuższe trasy, na pewno nie zdecydowałby się na amerykańskiego klasyka. Nie da się przecież nie zauważyć, że wysunięta maska skutecznie odbiera wszelką widoczność, precyzyjność układu kierowniczego wykazuje spore braki, a ciasnej szoferki nie obdarzono resorowaniem. Przy krótkich wyjazdach w ramach pomocy drogowej wszelkie niewygody da się jednak postrzegać jako przyjemny powiew egzotyki, dla którego ciężarówka trafiła przecież do Polski.

### Rodzinyki przy pracy

Ciężarówka w firmie Szeredi służy do wykonywania konkretnych zadań, dlatego też muszą być przede wszystkim praktyczne i opłacalne w eksploatacji. Wbrew pozorom, amerykańskie konstrukcje okazują się jednak całkiem sensownymi pomocnikami. Głównym źródłem sukcesu jest tu skonstruowanie ze swoistym zapasem wytrzymałości, przez co ewentualne przeciążenia nie zrobią na podzespołach większego wrażenia, a auta nie wykazują zużycia nawet po wielu latach użytkowania. Nieskomplikowane konstrukcje ograniczają dodatkowo wydatki na obsługę i ułatwiają ewentualne naprawy. Również jednostki napędowe o dużych pojemnościach znajdują swoje praktyczne uzasadnienie – dzięki nim można pomagać sobie silnikiem na przykład przy wyciąganiu aut z rowu. Wszystkie te zalety potrafi jednak przyćmić jedna zasadnicza wada w postaci ogromnego spalania. Nawet stosunkowo niewielki, 5-tonowy GMC żąda 20 l/100 km bez ładunku, a po załadowaniu z chęcią wypije dodatkowe kilka litrów.

Jak wygląda przyszłość firmy? Czy w najbliższym czasie do floty dołączą kolejne piękności zza oceanu? Na to pytanie pan Karol nie potrafi dziś jednoznacznie odpowiedzieć. Rozsądek podpowiada mu zakup ciężarówek europejskich, które wystarczająco dobrze radzą sobie z większością powierzanych im zadań przy niższych kosztach. Serce błąga o sprowadzenie z USA kolejnej ciężarówki w rozmiarze XXL. O wieloletniej pasji nie da się przecież tak po prostu zapomnieć... |

**Filip Bednarkiewicz**  
Fot. Karol Szeredi



Szeredi dysponuje pojazdem na każdą okazję, niezależnie od wielkości ratowanego pojazdu, jego uszkodzeń, a także warunków panujących na miejscu wypadku.