



NIEZALEŻNY

KWARTALNIK

MOTOCYKLOWY

Swoimi

numer: 1/2012 wrzesień

DROGAMI

pismo zwyczajnych motocyklistów

GRATIS!

0⁰⁰

100% FREE

na okładce:

Red Baron

Trike - wywiad z twórcą

w szachy nie gramy

Wywiad z Light Speed Team

Londyński sen

Bobber Szymona

HD WLA nad Bajkał

Wyprawa Macieja

Złot Vulcanów

Vulcaneria 2012



www.SwoimiDrogami.pl

klimaty • ludzie • motocykle • relacje • felietony • opowiadania • podróże • testy • złoty • i wiele innych ...

CRS&S
motocykl

Instalacja
elektryczna

Mad Dogs
klub motocyklowy

Maroko
na jawie

Siedem dróg
do piekła

Zapinamy
wózek boczny

Trajka
Wiesława

KOCHASZ JAZDĘ WYPASIONYM MOTOREM

PRO50 TO WYBÓR IDEALNY



SILNIK - Jednocylindrowy, czterosuwowy, chłodzony powietrzem, POJEMNOŚĆ - 49 ccm, SPRĘŻANIE - 7,3:1, MOC MAKS. - 3,3 KM przy 7500 obr/min, MAKS. MOMENT OBROTOWY - 2,5 Nm przy 7500 obr/min, KOLORYSTYKA - pomarańczowy, niebieski, zielony, czarno-czerwony, czarny

SCOOTERS
zipp

BEZKOMPROMISOWA KONSTRUKCJA OPARTA NA AGRESYWNEJ
STYLISYCE NOWOCZESNYCH ŚCIGACZY SPRAWIA, ŻE PRO50
JEST HITEM SPRZEDAŻOWYM NA RYNKU MOTOROWERÓW.

PRO50 to idealny pojazd dla początkującego kierowcy, w kształcie
prawdziwego motocykla

WWW.ZIPP.PL

Spis treści:



09



26



40

04 Od redakcji

05 Kalendarium

Początki jednoślada

06 Rzecz o czekaniu

Czyli zbuduję taki motocykl o jakim marzę, ale wiesz...

09 Harleyem WLA nad Bajkał

Zosia rozmawia z Maciejem Abramczykiem

19 Co w sklepach piszczy

Ciekawostki i gadżety ze sklepowych półek

20 Przy kawie w Ace Cafe

ARNI

21 Londyński Sen

Przepis Szymona na to, jak zrobić bobbera i nie przeplacić. Kawasaki Vulcan 800 po angielsku.

26 W szachy nie gramy

Wywiad z Light Speed Team

31 Dziwny i wspaniały CR&S

Czyli na co wydać wygraną w totka...

35 Towarzysz Matejko

historia wyjątkowego człowieka

40 Red Baron Trike

Wywiad z twórcą - Krzysztofem Bandoszem

46 Hrubieszowski szlak

Sakralny - jeździmy wkoło komina

54 Okiem Zosi

Nie imponuje mi to

55 Maroko

Część pierwsza relacji

65 Pasja motocyklowa

Ciemne i jasne strony

66 Bezpieczny motocyklista

O fundacji

68 Zapinamy wózek

do BMW 80 RT

72 Jak to zrobić?

"Baranek" na silniku

75 Instalacja elektryczna

Motocykla prawie współczesnego

80 Motocykl jak nowy?

Jak ustrzec się błędów przy zakupie.

82 VAT od motocykli

ciekawostka prawna.

83 The Reason

Zespół muzyczny

88 Muzyka

Warto posłuchać.

89 Mad Dogs FG

Klub motocyklowy

91 W pigułce

koncerty motocyklowe

93 AMC Crew

95 Skuter z wozem

97 Trajka Wiesława

Wywiad z twórcą

101 Motor do wyjazdów

Varadero 125

103 7 dróg do piekła

Bastogne

ZŁOTY i imprezy:

118 III Złot u Trajkersów

121 VULCANERIA 2012

129 Wyścigi Super-Veteran Lublin

133 Biłgorajski X złot motocyklowy

140 II Parkowy złot w Chorzowie

144 Sajdkár Szaz Karlovice

149 Listy

Ludzie listy (e-maile) piszą

150 Ogłoszenia drobne

151 Drobnomieszczanie

Okiem Rockersa

153 JJ2S X4 500

Motocykl inny niż wszystkie

160 Co przyniesie...

kolejny sezon

161 Polecamy prasę

162 Laski na wydmach

książka warta przeczytania

163 Poczłótki Wuja Mata

z podróży

Droży Czytelnicy!

Ile motocykli leży u Włodzia na stole? Tak z pięćset, a wszystkie w negatywach. W co nie grają nietuzinkowi motocykliści i czym jest londyński sen? Chcecie spojrzeć w oko Zosi? To liczcie się z tym, że zaraz obok będzie oko Rockersa!

Motocyklizm tworzą ludzie. To oni nadają klimat naszej pasji. Od ludzi się wszystko zaczyna. Najciekawszy jest człowiek: ze swoją historią, przeżyciami, opowieściami, osobowością i motocyklem właśnie. Dlatego dla nas punktem wyjścia jest motocyklista. Chcemy pokazać nasz motocyklowy świat, ale bez fanatyzmu i ponuractwa. Przestańmy wciąż psioczyć, że benzyna znów zdrożała i dołować się tym, że jadący z naprzeciwka nam nie machnął. Chcemy z Wami usiąść przy złotowym ognisku i pogawędzić, nie tylko o motocyklach. Porozmawiajmy o sobie. Niech głos zabierze każdy polski motocyklista. Pragniemy zaproponować przestrzeń poznania się, dać Wam Czasopismo, w którym znajdziecie to, o czym faktycznie rozmawiacie, o tym co rzeczywiście Was dotyczy i wciąga. Spróbujmy odrzucić ogólnie przyjęte schematy i kierować się pasją, która, jak dobrze wiemy, nie da się zamknąć w sztywnych ramach. Chcemy dać Wam coś, co będzie odzwierciedlać, nieusystematyzowaną przecież w bloki tematyczne, Waszą nieszablonową motocyklową codzienność. Dajmy się czasami zaskoczyć. Jedźmy wreszcie swoją drogą!

Przebijając się kiedyś Simsonem AWO przez miasto poczułem się jak ślimak winniczek w wielkim lesie. Ani przeskoczyć, ani się przecisnąć, a wokół stado pędzących jeleni. I jak ślimak swój domek wlecze na plecach tak i ja miałem swój wózek z boku. Cel wyprawy musiał być zawsze dobrze przemyślany, bo prędkość nie pozwalała na nieustanne korygowanie trasy. W głowie pobrzmiwała też optymistyczna sentencja, że „nigdy się nie przewraca”. Praktyka zabawnie wykazała, że się przewraca i to efektownie, bo akurat na stronę wózka. Pragniemy przybliżyć Wam w naszym Czasopiśmie temat niezwykle ciekawy, ale ciągle funkcjonujący w naszej Polsce jakby na uboczu: motocyklowe zaprzęgi, czy jak kto woli motocykle z wózkami bocznymi. Zaprezentujemy ich specyfikę, pokażemy właścicieli ze wszystkimi historiami i przygodami wartymi opowiedzenia. Interesują nas bowiem więcej niż jeden lub dwa ślady, dlatego też zapraszamy na szlaki, po których mkną trajki. Pozwólcie też Droży Czytelnicy, że czasami odbijemy nieco od polskich realiów i zajrzemy za granicę. Taki wypad od czasu do czasu pozwoli nam nabrać dystansu do naszej polskiej rzeczywistości motocyklowej. Nie może zabraknąć też motocykli zabytkowych, do których każdy z nas na swój sposób wdycha i ma związane z nimi wspomnienia z dzieciństwa czy też historie rodzinne. Wielu z Was odnajdzie na pewno coś dla siebie w rubrykach sportowych poświęconym rajdom i wyścigom. Będziemy starali się wciągnąć Was także w świat tych, którzy budują swoje marzenia w warsztatach i garażach. Podążymy też za motocyklistami będącymi w podróży. Pokażemy Wam wyprawy wkoło komina, nie mniej pasjonujące od dalekich sponsorowanych.

Chcąc najzwyczajniej w świecie się wypowiedzieć, zaprezentować niezapomniane i zapomniane konstrukcje, podzielić się pomysłami na wskrzeszenie starego i stworzenie nowego oraz zachęcić do zostawienia po sobie co najmniej jednego śladu wyjeżdżamy Wam naprzeciw. Chcemy być blisko Was, polskich motocyklistów, Waszych zainteresowań, codzienności i pasji, pisać o Waszych motocyklach, wspomnieniach i przygodach. Zanurzcie się w teksty pisane z sercem! Do ubrudzonych smarem oraz tych jeszcze czystych rąk oddajemy Czasopismo z prośbą o życzliwe przyjęcie i pomysły. Jeśli macie ciekawy motocykl, zabytek, zaprzęg, trajkę, sprzęt własnoręcznie odrestaurowany lub skonstruowany, opis wojaży, wiedzę i umiejętności, którymi chcielibyście się podzielić, to dajcie sygnał; najlepiej z wydechu.



Mariusz Sawa

Redaktor Naczelny

Swoimi DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów

Wydawca:
Wydawnictwo Motocyklowe

Redaktor naczelny:
Mariusz Sawa
naczelny@swoimidrogami.pl

Opracowanie techniczno-graficzne:
Jacek Łukawski
techniczny@swoimidrogami.pl

motto numeru:

„Jestem Rokerem - nie będę jeździł rowerem”

Krzysztof Rudnicki

REKLAMA i współpraca:
Krzysztof Rudnicki
reklama@swoimidrogami.pl

Najmocniej przepraszamy za wszystkie błędy, jakie popełniliśmy w numerze. Pracujemy nad tym, aby je wyeliminować w przyszłości.

www.swoimidrogami.pl

Swoimi Drogami gazetą bezpłatną!

Wszystkie prawa zastrzeżone. Ingerencja w plik, przedruk, kopiowanie oraz powielanie poszczególnych artykułów lub ich część bez pisemnej zgody wydawcy zabronione.

Natomiast kopiowanie całości gazety, powielanie, przesyłanie i rozpowszechnianie bez zmiany treści jest wskazane i mile widziane.

opracował: Jacek Łukawski

1869



Pierwszy motocykl, którym „dało się jeździć”

W roku 1869 (wedle niektórych źródeł 1867 - 1871), czyli 50 lat po wynalezieniu roweru, Francuz Louis-Guillaume Perreaux zamontował w ramie roweru (Pierre Michaux) tłokowy silnik parowy.

1895



Daimler i Maybach

Gottlieb Daimler i Wilhelm Maybach do napędu swojego pojazdu wykorzystali silnik spalinowy. Uznawany "oficjalnie" za pierwszy motocykl pojazd osiągał "aż" 12 km/h... czyli o połowę mniej niż trójka Francuzów.

1901



Pierwszy klasyczny motocykl

W tymże roku Michael i Eugene Werner budują pojazd, który wyznaczy trend obowiązujący do dziś. Klasyczny motocykl z silnikiem umieszczonym między nogami i bakiem tuż nad nim. Motocykl uznawany jest za najbardziej udaną (ówczesnie) konstrukcję.

1903



Pierwszy w Polsce wyścig motocyklowy

Wyścig miał miejsce na torze kolarskim na Dynasach. Odbył się w czerwcu na dystansie 25 wiorst (1 wiorsta = 1066,8 metra). Zwycięzcą był jeden z pierwszych w naszym kraju motocyklistów Julian Osiński.

1907



Rekord prędkości na motocyklu

W tym roku Glenn dosiadając ośmiocylindrowego potwora o pojemności 4000cc pobija swój własny rekord osiągając na plaży Ormond aż 219,31 km/h !!! Era rekordów zostaje otwarta.

1867



Pierwszy motocykl

Możemy przyjąć, iż to był pierwszy motocykl w historii. Sylvester Howard Roper z Massachusetts zbudował pojazd o napędzie parowym, który w istocie był zmodyfikowanym rowe-rem. Pojazd był w stanie poruszać się, przy okazji serwując jeźdźcowi kurację wstrząsową, przez co bliżej mu było do narzędzia tortur niż ułatwiającego życie wynalazku. Aczkolwiek w tymże pojeździe po raz pierwszy pojawiła się (znana wszystkim dziś) przepustnica.

1884



Pierwsza trójka

W tym roku Perreaux zbudował pierwszy motocykl trójkołowy będący rozwinięciem konstrukcji z 1869 roku. Pojazd (zbudowany najpewniej w tylko jednym egzemplarzu) był w stanie rozwinąć "szaloną" prędkość 24-29 km/h .

1897



Pierwszy wyścig motocyklowy

Odbył się w Richmond, Surrey w Anglii. 29 listopada 1897 roku narodził się nowy sport i pierwszy zwycięzca. Na dystansie ponad jednej mili zwyciężył Charles Jarrot pokonując trasę w czasie 2 minut i 8 sekund na motocyklu Fournier.

1903



Pierwszy rekord prędkości na motocyklu

W tymże roku Glenn Curtiss jako pierwszy człowiek w historii świata ustanawia pierwszy (nieoficjalny) rekord prędkości na motocyklu. Glenn osiąga 103 km/h jadąc maszyną o pojemności 1000cc

1913



Elektryczny rozrusznik

Indian - firma istniejąca od 1901 roku postanowiła zastosować najnowszy wynalazek w motocyklu. Elektryczny rozrusznik wynaleziony dwa lata wcześniej i z powodzeniem zamontowany w 1912 roku w Cadillacu - już rok później znajduje swoje miejsce w motocyklu Indian The Hendee Special rozpoczynając tym samym erę "magicznego guziczka".

c.d.n

Rzecz o czekaniu...

czyli
Zbuduję taki motocykl
o jakim marzę,
ale wiesz...

autor: Krzysztof Bandosz



Nie umiem pisać od początku :)
Czekaj, spróbuję tak jak widziałem
w książkach, ale zacznę od takiego
miejsca, żeby reszta się kupy trzymała.

...i po którymś tam piwie Adze się przypomniało co
my w ogóle robimy w tym miejscu:

- Idź zapytaj, czy już sprzedają bilety.

Poszedłem, wróciłem.

- Już sprzedawali. Skończyły się. Koncert też się
kończy.

No i mamy problem. Czas gdzieś nam uciekł i chyba
nie mamy już żadnego autobusu, więc znowu trzeba
kombinować do rana. W takich sytuacjach najlepiej
zawsze zaczepić jakiegoś tubylca. Podszedłem do
kolejki, do pierwszego delikwenta, który wydał mi
się „oblatany w klimatach”.

- Sorry... nie wiesz gdzie tu można iść na piwo?

- No... trzeba w kolejce stanąć.

Fakt, pytanie prawidłowe zadałem, ale źle
sformułowałem. Jeszcze raz.

- Jest tu jakaś knajpa czynna jak zamkną ten lokal?

Zanim odpowiedział, po spojrzeniu wiedziałem, że
pytanie zadałem właściwej osobie. Odpowiedział
pytaniem:

- Gdzie siedzicie?

- Tam - pokazałem na stolik pilnowany przez Agę
i Zośkę.

- Poczekajcie, przyjdziemy po Was.

Wróciłem do dziewczyn z wieściami. Nie zdążyliśmy
dopić piwa – faktycznie przyszli: dwóch, nieco od nas
młodszych jegomości.

Prowadzili nas jakiś dłuższy czas, tak się trochę
zaczęłam dopytywać, gdzie my w ogóle idziemy
i dlaczego te Tychy takie długie, ale w odpowiedzi na
każde swoje pytanie otrzymywałem pytanie:

- Grasz na czymś?

Albo:

- Umiesz śpiewać?

Nie gram, nie

śpiewam przy ludziach, ale pytania wydały mi się
ciekawe, więc szliśmy dalej. Dziewczyny też nie
protestowały. Ale cała sytuacja wydała mi się nieco
dziwna, i dalej pytałem:

- O pierwszej w nocy „tam” będzie czynne?

- Od pierwszej zaczynają się rozkręcać.

Im więcej pytałem, tym bardziej mnie to wszystko
zaczynało dziwić. Cholera, dwie laski ze mną, teo-
retycznie powinienem wystrzegać się podejrzanych
i niejasnych sytuacji. Może zawrócić? Przekimać na
dworcu? Co to za ludzie? Gdzie nas prowadzą? Ale
z drugiej strony... ludzie raczej sympatyczni, szybko
się z nimi dogadaliśmy, cały czas rozmawiamy na
tematy muzyczne... i tak nie mamy gdzie się podziać,
tablicę z przekreślonym napisem „Tychy” minęliśmy,
wątpię czy trafilibyśmy z powrotem... Skręcamy
w jakąś uliczkę. „PULS klub muzyczny”.

Zaraz... jak to śpiewał Rysiek? „Tylko nocą, do klubu
Puls”.

Ale mam jazdę... Tylko skąd? Przecież ja nic nie
biorę, bo i bez tego mam zbyt kolorowe życie...

Muzyka. Otwieramy drzwi. Muzyka... Ale jaka...
Wchodzimy... Słowa nie opiszą... Na lewo od drzwi
muzycy z instrumentami, na wprost i na prawo stoły
pełne potencjalnych zmienników tych, którzy ak-
tualnie są na scenie. Bar... No tak, przecież umiem
się zachować mimo natłoku pozytywnych wrażeń.
Dziewczyny do stolika, sam podchodzę do baru. Za
barem pusto. Obok gościa zwisa, trzymając się za
bar. Zwracam się do niego:

- Piwo chciałem kupić

- Strażaka se obudź.

- Kogo?

- Jacę - wskazał na zwłoki przy stoliku.

Zwłoki nie były zbyt komunikatywne, więc wzięłam na przeczekanie i wróciłem do stolika dziewczyn i towarzystwa, które nas przyprowadziło. Stolik już był obsadzony dookoła, ledwo dla siebie miejsce znalazłem. Nawet piwo się znalazło.

Muzyka... cały czas... grają... gdzie my jesteśmy? Każdy dźwięk, każda nuta... słyszałem blues kiedyś, fajna muza... ale co się tu dzieje? Gość obok się obudził. Wchodzi na scenę, podchodzi do klawiszy, zmiana rąk, grający się zmieniają, muzyka trwa...

Aga mnie szturcha...

- Tam, koło baru idzie... To on?

Patrzę... Faktycznie, tak, to jego syn... Tego, który śpiewał „jam session do rana...”. To miejsce istnieje naprawdę a ja tu jestem... Kolejny przebudzony zmienia harmonijkarza. To nadal ten sam utwór? Przecież nie było końca ani początku, muzyka wciąż trwa, muzycy się zmieniają, jakby kolejny utwór, ale przecież nic się nie kończyło ani nic nie zaczynało.

Za mikrofonem to już trzeci albo czwarty zawodnik...

Tym razem gość „lokomotywę” Brzechwy śpiewa.

Przejaśnia się. Muzyków coraz mniej na scenie. Najdłużej został gitarzysta i wokalista w jednej osobie. Co chwila odkrywa, że nas właśnie poznał i co chwila dedykuje nam jakiś utwór. Przy stolikach już też pustki. W końcu i niestrudzony wokalista się poddał.

W końcu został z nami przy stoliku tylko właściciel klubu.

- Wiem, że jesteście z daleka, więc możecie tu się przespać, ja przyjadę po południu samochodem, to Was zabiorę do Tychów.

Przyjeliśmy gościnę. Potem korzystaliśmy z niej wielokrotnie. Kiedy tylko mieliśmy z Agą okazję oderwać się od codzienności, to jeździliśmy do „Pulsa”.

Los rzucił nas w odległy zakątek kraju. Przyszło lato, mieszkaliśmy i pracowaliśmy na Podkarpaciu. Mieliśmy do własnej dyspozycji jakiś popegeerowski budynek, wyglądał jakby ktoś kiedyś próbował go przerobić na hotel pracowniczy, mieszkaliśmy w nim sami, więc mogliśmy zapraszać tylu gości, ilu chcieliśmy – nasz pracodawca nie miał nic przeciw. Tak też robiliśmy. Postanowiliśmy odwzajemnić się Jacy za jego gościnę, zapraszając go na wczasy do nas. Wraz z żoną przyjął zaproszenie. Okazało się, że facet ma dość specyficzne spojrzenie na temat spędzania wolnego czasu – wypoczynek czynny to mało powiedziane. Sam widział, gdzie i jak może nam pomóc, więc jak nie miał w rękach łopaty to widły, jak nie malował, to naprawiał ogrodzenie. Jak dorwał się do kosi spalinowej, to nie wrócił nawet na

obiad „a warto mi było wracać spod lasu, a potem iść z powrotem?”

Wieczorami – flaszka i rozmowy. O życiu. I z tych rozmów kilka jego wypowiedzi utkwilo mi do dzisiaj.

- Przestań mi gadać o tych swoich motocyklach, ty zacznij je budować.

- Jaca, jak? Przecież nie mam warsztatu, narzędzi, materiałów, mieszkam tam gdzie aktualnie pracuję...

- Zacznij zbierać, materiały, a nie wymówki. Masz młotek, śrubokręt? To masz od czego zacząć. Działaj, samo się nie robi. Ja chciałem być perkusistą, czekałem aż będzie mnie stać na perkusję. Rysiek śpiewał w zespole, a ja nie miałem perkusji. Teraz mam, i co? Gdyby nie „Puls”, nie miałbym dla kogo grać. Za długo czekałem.

Każda nasza rozmowa schodziła na ten temat.

- Jaca, wiesz co, ja zbuduję taki motocykl o jakim marzę, ale wiesz... najpierw muszę znaleźć stałą pracę, musimy gdzieś na stałe zamieszkać, trochę kasy odłożyć... a może szóstkę trafię i będzie mnie na wszystko stać.

- Cmentarze są pełne takich, którzy czekali na lepszy czas. Myślisz, że oni nie chcieli trafić szóstki w totka? Doczekali się? Jak będziesz ciągle czekał, to swoje marzenia zabierzesz na cmentarz. Wiesz co, ty nie umiesz budować motocykli, ty umiesz tylko gadać o budowaniu motocykli. Następnym razem, jak przyjedziesz do „Pulsa”, a nie zobaczę twojego motocykla, to cię nie wpuszczę.

Odszedł. To naprawdę zabrzmiało poważnie. Siedzę w szoku, zaskoczony tym co usłyszałem. Patrzę na Agę, która była świadkiem tej całej sytuacji, liczę na jakieś wsparcie, a co dostałem?

- Co tak patrzysz? Ma rację!

Nie pozwoliła mi zapomnieć nigdy o tej rozmowie. Jak wyskoczyłem z pomysłem „jedziemy do Pulsa?”, to odpowiedź brzmiała: „a motocykl masz? Nie? To ja z Tobą nie jadę, nie będę się wstydzić jak cię Jaca nie wpuści”

Od czasu do czasu pojawiały się też stwierdzenia typu: „Budujesz już? Czego nie masz tym razem? Kombinerek? Śrubokręta? Kupić ci?”, „Pytałeś czy możesz w tej szopie budować? Nie pytałeś? Gdybyś naprawdę chciał budować, to byś zapytał”.

Nie miałem wyjścia. Zrozumiałem, że może nie mam idealnych warunków, a może nawet mam naprawdę złe warunki do budowy motocykla i zbyt mały budżet, ale to nie są prawdziwe problemy. Prawdziwym problemem było to, że nie działałem, nie próbowałem nawet zacząć. Zebrało się wszystko we mnie i pewnego dnia postanowiłem: Dzisiaj! Przechodzony ruski silnik wysepiłem od brata. Dzisiaj. Zaczę od

przednich wahaczy...

- Józef! Pospawaj mi to do tej tulejki, motocykl robię...

Po pierwszym kroku wszystko szło już z górki. Zanim Józef rozwinął kable, już podszedł inny kolega z warsztatu:

- Motocykl? A jaki? Mogę pomóc?

Pomógł. Pomagał codziennie. Po miesiącu maszyna jeździła.

Sklecona ze złomu, z części które znalazłem, z kłopotów, które ktoś mi podarował, bo i tak miał wyrzucić.

Niepotrzebnie zwlekałem tyle czasu, wystarczyło zacząć, a potem tylko konsekwentnie działać.

- Aga, jedziemy do Pulsa?

- Jedziemy, zadzwoń do Jacy.

Dzwonię.

- Jacy, kiedy będzie teraz jakieś granie w Pulsie?

- Nie ma już klubu, zamknąłem miesiąc temu.

■ Krzysztof Bandosz

Jak będziesz ciągle czekał, to swoje marzenia zabierzesz na cmentarz.



WYWIAD z Krzysztofem przeczytasz na stronie 40.

MIGAWKA Ciekawostki historyczne

Opancerzony Harley Davidson z 1932 roku



Ten oryginalny projekt powstał na zlecenie duńskiego rządu. Skąpy budżet przeznaczony na zbrojenia doprowadził zapewne grupę inżynierów do błędów, w wyniku którego postanowili skonstruować pojazd widoczny na zdjęciach. Pocziwa Wuela została ubrana w pancerz w szwedzkiej fabryce Landsverk AB w oparciu o rysunki Duńczyków i uzbrojona w lekki karabin maszynowy.

W efekcie powstał koszmarny pojazd, który ledwo dał się prowadzić na prostej i zwykłej drodze. Układ

3x1 wymagał ekwilibrystyki, aby pojazd poruszał się mniej więcej w wybranym kierunku. Zdolność jazdy w terenie? Żadna. Potrzeba było aż trzech lat, aby zarzucić projekt (1935) i w zamian wyposażyć wojsko w motocykle Nimbus. W tym wypadku ciekawie wyglądający projekt okazał się zupełnie niepraktyczny.

Duńczycy...

■ Jacek Łukawski

Nad Bajkał HARLEYEM

WLA

**Zosia rozmawia
z Maciejem Abramczykiem**

Dziś spotkała mnie ogromna przyjemność. Będę miała możliwość porozmawiania z Maćkiem, który wraz ze swoim Wojownikiem (Harleyem z 1942 r.), wyruszył w samotną podróż na Wschód, a dokładniej na Syberię. Dotarł m.in. do Irkucka, objechał Bajkał, zaszalał na wyspie Olchon i co najciekawsze wrócił zdrow i cały na swoim stalowym rumaku, pokonując łącznie 11 tysięcy kilometrów.

Z: Witaj Maćku.

M: Witam.

Z: Maćku, zacznijmy mocnym uderzeniem. Była kradzież aparatu i ryzyko utraty wszystkich zdjęć?

M: Niestety, chociaż aparat miałem specjalnie stary, więc chodziło głównie o kartę, o stratę zdjęć z właściwie połowy przejazdu.

Z: Wiem, że aparat wrócił do właściciela. Jak udało się go odzyskać?

M: Cóż, zacząłem się awanturować i grozić, że zadzwonię na policję i poskutkowało. Winowajca się znalazł i sam oddał mi aparat. Zdarzyło się to koło Omska, więc automatycznie skojarzenia z tym miejscem są mało sympatyczne. Dodatkowo miałem tam możliwość zobaczenia niedźwiedzia w klatce, z ogromną chorobą sierocą. Klatka znajdowała się przy barze, a niedźwiadek robił za lokalną atrakcję turystyczną.

Z: Przykre ...

M: Akurat nie wyciągnąłem kamery, ale powinienem sfilmować, jak on się buja w tej klatce. Typowa choroba sieroca. Przykro było patrzeć, naprawdę.

Z: Jaki jest stosunek Rosjan do zwierząt ogólnie?

M: Koty są wszędzie i nikt ich specjalnie nie prześladuje.

Z: A psy?

M: A psy, szczerze powiedziawszy, jakoś mniej ich było.

Z: Od razu mam skojarzenia z akcją na Ukrainie

M: Tak, wyłapywali psy, dlatego, że były bezpańskie. Takich psów to ja raczej nie widziałem. Te w mieście wszystkie były na smyczy, ale nikt tam za bardzo nie martwi się o to, co pies zostawi na chodniku. Gdy tydzień temu gościli u mnie Rosjanie z Moskwy, to pojechaliśmy na Stare Miasto i byliśmy świadkami, jak facet wyprowadzał psa. Pies zostawił, to co zostawił, a właściciel wtedy sięgnął po torebkę foliową i do śmieci. Rosjanom mało oczy nie wyszły na wierzch. Akurat trafiliśmy na taki moment, że mogliśmy dumnie powiedzieć: o Polacy!

Z: Wracając do Twojej podróży Maćku, jak Ci służył klimat? Z tego co wiem, tajgą pokonałeś kilka tysięcy kilometrów.

M: Tam lato jest bardzo krótkie i podobno bardzo gorące. Ja akurat tak trafiłem, że dwa tygodnie lało bez przerwy, ale było na tyle ciepło, że nie musiałem używać rękawiczek, a nie lubię ich zakładać, bo nie mam wtedy czucia w kierownicy. Myślę, że było około 20 stopni, pomimo tego, że cały czas padało. Za to nie było komarów, ani kleszczy. Te ostatnie pojawiają się u nich tylko w maju i na jesieni.. Byłem zdziwiony, bo miałem przecież czapkę z moskitierą, a tu na szybie nie znalazłem ani jednego rozgniecionego komara. Natomiast dały mi popalić muchy, coś takiego, jak nasze gzy. Jak zatrzymywałem się za potrzebą w tajdze, to natychmiast pojawiały się na mnie i na motocyklu.

Z: A jak to się stało, że w pewnym momencie stanęła na Twojej drodze uroczna pani doktor?

M: To była znajoma Żeni, który mi usprawiał motocykl. Cały czas coś znajdował, nawet jakąś sprężynę mi dołożył. Podczas pracy wspominałem mu o bólu pleców pod wieczór, że drogi koszarne i że ciężko mi się jedzie. Na to on mi mówi: nie martw się, zrobimy zastrzyk. Ja przerażony, myślałem, że będzie mi robić akupunkturę albo cokolwiek, a tu się okazało, że ma znajomą lekarzkę, która przyniosła całą torbę medykamentów: zastrzyki, plastry, środki przeciwbólowe i mówi: dawaj dupsko. I wali mi w tyłek zastrzyki. Potem przekazała mi torbę z tym wszystkim, żebym miał na później i tak przywiozłem te leki do





Pogawędka z Milicjantem, mandat, a potem wspólne zdjęcie.

Warszawy, te strzykawki i środki przeciwbólowe. A jak mi nakleiła plastry na plecy, to w ogóle nie mogłem wytrzymać. Plecy aż paliły. Na nich całych miałem plastry rozgrzewające, których nie mogłem sobie ściągnąć.

Z: Czy oni są naprawdę w tej pomocy tak bezinteresowni?

M: Bardzo. Przecież ja nie zapłaciłem ani kopiejki za tę pomoc. Jedyne za co płaciłem, to za benzynę i za akumulator. Jeżeli trafiłem na nocleg, to robiono imprezę specjalnie z tej okazji.

Kluby, które mnie gościły, były przeważnie klubami MC i głównie je spotykałem w Rosji. Wynika to pewnie z faktu, iż dla nich jest to swego rodzaju nobilitacja, świadomość międzynarodowości klubowej,

Z: A jakie jest wyobrażenie o Polsce?

M: Tym, którzy nas odwiedzili podobają się zadbane wsie i lepsze drogi. Część ludzi jeździ na zachód Europy, więc co nieco się orientuje. Ich interesuje wszystko, co przyjeżdża z Zachodu, szczególnie motocykle, bo u nich tego nie ma. Są samochody, często bardzo dobre, ale motocykle to jest rzadkość. Jeśli już zdołają zdobyć motocykl, to jest to duże wyrzeczenie, bo u nich motocykl jest 100 % droższy niż w Polsce, więc jest to duże wyzwanie, żeby go kupić. Ci, którzy z takim poświęceniem kupują, nie jeżdżą nowymi sprzętami; często maszyny są już mocno wyeksploatowane, no ale ma motocykl i to jest najważniejsze. I właśnie tacy ludzie bardzo chętnie pomagają. Natomiast doskonale wiemy, jakie są stereotypy dotyczące Rosjan. Wyobraź sobie, że kiedy dotarłem pociągiem do Moskwy, żona przysłała mi sms-a. Co może być w takim sms-ie?

Z: Czy jesteś cały?

M: Nie. Czy motocykl dojechał. A widzisz... I mamy stereotyp. A moja mama jeszcze do tej pory nie może uwierzyć, że dzięki Rosjanom, ja wróciłem do domu.

Z: A jeśli chodzi o stosunek Rosjan do nas?

M: Nie odczułem innego podejścia do mnie, dlatego że jestem Polakiem. Generalnie byli zdziwieni całą eskapadą i mówili na mnie "durak", czyli wariat, szaleniec, ale w pozytywnym tego słowa znaczeniu. W Kemerowie powiedzieli mi, słuchaj, taki motocykl to w muzeum stoi, a ty nim jedziesz i to jeszcze gdzie! Zresztą wszyscy Rosjanie przy pożegnaniu, jak już odjeżdżałem, to mówili: jak dojedziesz do Polski, zadzwoń, jak dojedziesz do następnego miasta zadzwoń, że wszystko jest z tobą w porządku, że się nic złego nie dzieje.



(...) niedźwiadek robił za lokalną atrakcję turystyczną.
(...) Przykro było patrzeć, naprawdę.



Z: I utrzymujesz z nimi kontakt?

M: Tak, oczywiście. Zameldowałem się wszystkim, których spotkałem po drodze, że dojechałem. Ci z Moskwy, których ostatnio poznałem, byli w Warszawie tydzień temu i u mnie nocowali. Wczoraj byli ludzie z Czelabińska, których też tam poznałem. Ja każdemu mówię: będziesz w Polsce to zajeżdżaj, bo w końcu ja doświadczyłem tej pomocy, to dla czego ja mam nie pomagać. Tu ciekawostka. Przy czwartym spawaniu spotkałem takiego "cywila", który miał złe doświadczenie z Polakami. Był to pasjonat zabytkowych pojazdów, posiadał kilka starych samochodów z lat 40-tych, 50-tych produkcji radzieckiej. Kiedyś przyjechali do niego motocykliści i był też wśród nich Polak. Popił i z jednego z samochodów ukradł mu zabytkowy wkład lampy. Na koniec ja się pytam ile płacę, a on mi mówi: nic. Myślałem, że mnie skarci za tamtego, ale mówi: nie, nic nie płacisz, chociaż u mnie godzina to jest 1000 rubli, a zmarnował na mnie dwie godziny.

Z: A czy był jakiś moment kryzysowy w całej tej podróży, gdy stwierdziłeś nie, nie mogę więcej?

M: Nie pamiętam szczerze powiedziaławszy. Byłem wkurzony, kłamię pod nosem, ale było to głównie spowodowane drogami, którymi jechałem, że nie mam żadnej informacji, ile np. jeszcze będę jechał grawiejką. Inaczej się nastawiam, jak wiem, że grawiejka będzie się ciągnąć 5, 10 czy 20 km, a tu nie ma nic. Zero informacji. Miejscowi też nie wiedzą. Pytam się jak długo, a oni, że aż się skończy i nie mam wyboru, muszę jechać, bo nie ma drogi alternatywnej. Jeżeli np. mamy skrzyżownie głównej drogi, są drogowskazy na prawo, na lewo, ale oczywiście drogowskazu, ile jest do przodu nie ma. I miałem taką przygodę, że dwa razy przejechałem to samo sto kilometrów. Nie wiem, jak to się stało, jadę cały czas prosto, ale chyba zrobiłem jakieś kółko. Pogoda paskudna, lało, dziurawe drogi, szlag mnie trafia i okazuje się, że muszę jeszcze raz te sto kilometrów przejechać. Krew mnie zalała. W ogóle kłamię nagminnie, bo zarówno ja, jak i Wojownik, jesteśmy uczuleni na uskoki poprzeczne w jezdni, a tego było multum, co parę metrów, co kilometr. Jak na to szybko wjechałem, to motor latał sobie, ja sobie i tylko modliłem się, żeby razem spaść na ziemię.

Z: Ile razy motocykl odmówił współpracy?

M: Sześć. Sześć razy miałem awarię. Najcięższy był pierwszy i piąty raz, jak już byłem na wyspie, na Olchonie, kiedy on odmówił współpracy, ale wszystkim mówię, że Wojownik wybierał miejsca



najbardziej optymalne do popsucia się. Do stolicy wyspy już nie dojechałem o własnych siłach; motocykl został dowieziony na ciężarówce. Bałem się o sprzęgło, okazało się, że sprzęgło w porządku. Z drugiej strony pojawił się problem, bo nie było klinów, więc zadzwoniłem do człowieka z Irkucka, którego poznałem wcześniej i on przygotował mi jakieś tam kliny. Wsiadłem w autobus rano, pojechałem, on mnie odebrał na motocyklu, pojechaliśmy szybko do garażu, potem przypiłowanie tych klinów, dopasowanie do koła zębatego i odwiezienie mnie z powrotem, bo odchodził autobus, a ja chciałem na wieczór być w domu. Tu właśnie było trochę stresu, bo wszystko podocierałem, spasowałem, dokręciłem, dospawałem, ale czy on wytrzyma? Okazało się, że wróciliśmy i nie trzeba było tam zaglądać. I to była taka większa awaria, bo reszta była załatwiana od ręki, z marszu.

Z: A jak wyglądał powrót do ziemi ojczystej?

M: Wróciłem do Polski i myślałem, że będą w telewizji jakieś dobre wiadomości, a przez pół godziny były

tylko negatywne: burza, powódzie, a to zamordowali kogoś, a to ktoś zginął w wypadku samochodowym i na dzień dobry człowiek jest tym bombardowany. A ja przez te sześć tygodni miałem zero telewizji, zero radia, internet z doskoku. Rosjanie też nie za bardzo wiedzą, co się dzieje na świecie, tych na prowincji to jakoś specjalnie nie interesuje, co się dzieje w Moskwie. W każdym bądź razie, wszyscy spotkani nie lubią władzy i wszyscy się zgadzają ze mną, że kraj jest piękny, tylko gospodarza nie ma, ale byłem w kilku miastach, gdzie naprawdę jest dobrze pod tym względem. W Czelabińsku ładne drogi, czysto, nie było żadnych problemów. W Kemerowie dla mnie było szokiem, jak podczas spaceru z człowiekiem z klubu, patrzę, podjeżdża samochód do takiego kosza segregacyjnego, otwiera się okno, a tu młodzi ludzie wrzucają butelki. Naprawdę bardzo przyjemne, czyste miasto, zadbane ulice. A w Irkucku okno otworzył i butelka fru na ulicę, nierówno, dziury, łaty, brud, smród i ubóstwo. Cóż kraj jest ogromny, to i różnic sporo. Przez tę ogromność, oni też daleko nie jeżdżą. Nawet wyprawa do sąsiedniego miasta, to

Jestem już po tamtej stronie - w Azji.



Składamy Wojownika, każdy chciał trzymać młotek.



Mały Lenin raz grzeczny... raz niegrzeczny...

już jest problem, bo jest to podróż pociągiem, a w grę wchodzi naprawdę spore odległości.

Z: A stąd miałeś właściwie rzut beretem do Mongolii.

M: Tak, ale mnie tam nie ciągnęło. Nie było moim celem jechać do Mongolii, nie byłem przygotowany, nie miałem wiz. W dodatku drogi, z tego co wiem, są jeszcze gorsze niż w Rosji i po prostu nie dalibyśmy sobie rady. Do Mongolii było chyba ze sześćset, siedemset kilometrów od Irkucka. Na tamte warunki to jest rzeczywiście rzut beretem.

Z: Na tamte warunki, to jest trasa na dzień czy na dwa?

M: Na dwa, chociaż miałem i mniejsze przebiegi, ale to wiązało się z tym, że za długo zabalowałem albo zasnęłem albo nie chciało mi się wstać i wtedy ten dzień automatycznie się skracał. Nic się wtedy nie waliło, bo ja nie miałem żadnego ciśnienia. Jedynym warunkiem było to, że 20-tego muszę być w Irkucku, w drodze powrotnej, bo mam wykupiony bilet na pociąg. To był bilet dla mnie, a w środę musiałem oddać motocykl, bo tylko raz na tydzień odchodził wagon towarowy z Irkucka.

Z: Mówimy tu o kolei transsyberyjskiej?

M: Tak, oczywiście. Wyobraź sobie, jedzie pociąg 4.500 km, w rozkładzie jest napisane, że w Moskwie będzie o 4.41, patrzę na zegarek- godzina 4.41 pociąg staje. Moskwa. Jesteśmy na miejscu.

Z: A jak minęła tak długa podróż pociągiem?

M: Pierwszy dzień, pierwsza doba to jeszcze jakieś życie towarzyskie chciałem prowadzić, coś tam rozmawiałem, bo jechałem w coupe (rodzaj czteroosobowych boksów z miejscami do leżenia, przy których znajdują się jeszcze po dwa łóżka w korytarzu), ale tylko dwa miejsca były zajęte, a potem dwie doby to właściwie tylko spałem. Budziłem się, jadłem i znowu spałem. Za oknem nic ciekawego się nie działo, wszystko już widziałem i tylko tajga, tajga i tajga. Czasami jakaś chałupa się trafiła i to wszystko. Poza tym lasy i łąki, bo pól uprawnych u nich nie zaobserwowałem. Pola pojawiły się dopiero na Białorusi.

Z: Maćku, ta przygoda się skończyła, ale słyszałam, że Wojownik ma apetyt na więcej?

M: Tak, apetyt jest i to ogromny, ale wszystko będzie zależało od sponsorów, gdyż wyprawa, o której marzę, jest na tyle kosztowna, że ja nie jestem w stanie sam tego sfinansować.



Trzecie spawanie



Przyczyna czwartej awarii

Czwarte spawanie wśród takich eksponatów





Z: Podróż gigant?

M: Ale to wcale nie jest tak daleko. Połowę trasy pokonuje się samolotem. Moim zamierzeniem jest odwiedzenie fabryk motocykli. Na Uralu jest jedna, w Japonii mamy cztery, w USA jeszcze dwie. Chciałem pojeździć po tych fabrykach, pooglądać, ale tylko te, które robią motocykle z silnikiem V. Gdzie będzie ziemia, tam jadę Wojownikami, a gdzie woda tam lecę. W Japonii chciałbym przejechać przez wszystkie wyspy, z południa na północ, potem poleciałbym do Stanów, do Los Angeles, tam trochę pomanewrować jadąc Route 66 do Milwaukee, na zlot z okazji 110-tej rocznicy Harleya-Davidsona.

Z: W takim razie Maćku trzymam kciuki za powodzenie tej wyprawy i żebyś przywiózł z niej same wspaniałe wspomnienia, a sponsorów zachęcamy do ujawnienia się. Dziękuję za czas, jaki mi poświęciłeś.

M: Ja również dziękuję za rozmowę.

Zosia



Drewniany Irkuck



Dworzec w Irkucku "od kuchni"





Bajkał coraz bliżej







Step, Bajkał i stały ląd



Kemerowo-u członków klubu Cerberus

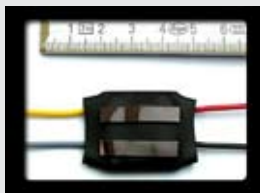
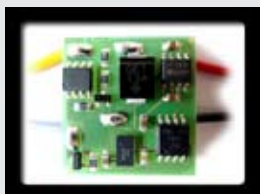


Takie klimaty stolicy wyspy-Chuzir



Zupa ucha na omulu, mniam





Elektroniczny moduł awaryjnego światła stop

Wiadomo jak dużym problemem dla motocyklistów jest zwrócenie na siebie uwagi w trakcie hamowania, szczególnie gwałtownego. Występuje wtedy niebezpieczeństwo najechania. W tej sytuacji może być wielce pomocne wyposażenie swojego motocykla w elektroniczny moduł awaryjnego światła stop. Moduł taki posiada akcelerometr (przyspieszeniomierz) i jest sterowany mikroprocesorem. Jego podłączenie jest bardzo proste. Jak to działa? Przy normalnym hamowaniu światło stop świeci światłem ciągłym. Natomiast jeśli opóźnienie przy hamowaniu przekroczy wartość 6m/s², to światło stop zaczyna mrugać 3,5 Hz. Jeżeli hamowanie się zmniejszy do 2,5 m/s², to światło stop przestaje mrugać i świeci światłem ciągłym. Od kilku lat wiele samochodów jest fabrycznie wyposażonych w takie rozwiązanie.

Cena modułu 40zł. **Producent: RYMI Innowacje Elektroniczne**

Pełny opis: <http://www.rymi.pl>



Tyre Protector - Formula X

Formula-X to prewencyjny uszczelniacz do opon dedykowany dla motocykli, skuterów quadów, ATV itp. Przeznaczony do opon bezdętkowych. Jego zadaniem jest chronić oponę przed przebicciem (utrata powietrza) poprzez natychmiastowe uszczelnienie powstałego otworu. Nie trudno sobie wyobrazić, że środek może uratować nasze zdrowie i życie. Zasada działania jest prosta: środek znajduje się w oponie w trakcie jazdy. Najeżdżamy np. na gwóźdź. Powstaje dziura. Powietrze wypycha środek na zewnątrz. Otwór zostaje uszczelniony. Jedziemy dalej. Formula-X Jest w stanie "naprawić" przebicie o średnicy do 6 mm. Środek nie wchodzi w reakcję z oponą i nie uszkadza jej. Aplikacja dla motocykli: przód 250 ml, tył: 300 ml.

Cena butelki 1 L: około 150zł.

Importer: KKM Polska s.c.

Pełny opis: www.formulax.pl



Pasta do uszczelniania wydechów SONAX

To propozycja dla każdego, kto ma problem ze szczelnością układu wydechowego. Wszelkie nieszczelności, przedmuchy, uszkodzenia przestały być już problemem.

Pasta szybko i trwale uszczelnia duże rozdarcia (dzięki specjalnej taśmie z włókna szklanego), dziury i przedmuchy w układzie wydechowym. Może zastąpić uszczelki na łączeniach poszczególnych elementów (np. kolanko z wydechem), lub wspomóc ich działanie.

Idealna również do starszych motocykli, w których pasowanie elementów odbiega od fabrycznego, a uszczelki są trudno dostępne.

Jest łatwa w użyciu i naprawdę trwała, a co ważne nie zawiera azbestu. Rozwiązanie szybkie, łatwe i trwałe.

Cena: około 15 zł za 200ml

Dostępna w sklepach motoryzacyjnych.

POLECAMY PROFESJONALISTOM



ZAWIESZENIA MOTOCYKLOWE

www.facebook.com/N0delusionRACING

tel.: 723 596 290

Przy kawie w Ace Cafe

Jest piątkowy wieczór w londyńskiej Ace Cafe. Na parkingu przed knajpą stoi ponad 200 motocykli. Na wielu z nich widać polskie symbole, a przy knajpianych stolikach co rusz słychać polskie rozmowy. Prowadzą je na ogół młodzi ludzie. Każdy z nich ma o sobie jakąś ciekawą historię do opowiedzenia. Oto jedna z nich:



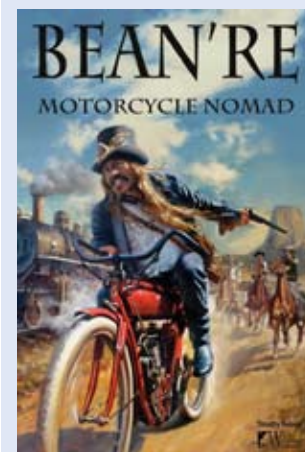
ARNI

Przed wyjazdem z Polski w ogóle nie interesowałem się motocyklami. Wszystko zaczęło się po przeprowadzce do Londynu. Brat, który mieszkał wtedy w Polsce, poprosił mnie o pomoc w zakupie i sprowadzeniu do Polski motocykla. Kiedy zacząłem przeszukiwać ogłoszenia, pomyślałem sobie, że tu w Anglii, też przydałby mi się motocykl, no i tak się to zaczęło. Moje doświadczenie w jeździe na motocyklu było zerowe, ale zacząłem ambitnie. Moim pierwszym motocyklem był Triumph 675, czyli typowy ścigacz. Gdyby to było w Polsce – możliwe, że już bym nie żył. Na szczęście tutaj miałem możliwość jazdy po torze. Na początku prawie cały czas na motocyklu spędzałem jeżdżąc rekreacyjnie po torze wyścigowym. Trochę to kosztowało – 300 funtów za dzień, ale wtedy jeszcze jako „singiel” mogłem sobie na to pozwolić. Dzięki temu momentalnie

nabrałem wprawy. Nie miałem jeszcze prawa jazdy kategorii „A”. Żeby je zdobyć, specjalnie wróciłem do Polski na dwa miesiące, by zaliczyć kurs.

Na początku jeździłem na wycieczki motocyklowe z zaprzyjaźnionymi Anglikami, bo w ogóle nie miałem wśród moich polskich znajomych nikogo, kto by jeździł na motocyklu. Dopiero odwiedzając różne miejsca odkryłem jak wielu z napotykanym „bajkerów”, to Polacy mieszkający na obczyźnie. Niestety znajomości urywały się po pierwszym spotkaniu, bo nie mieliśmy stałego miejsca spotkań. Postanowiłem to zmienić i tak założyłem stronę internetową dla polskich motocyklistów w Anglii. Było to chyba w 2008 roku. Na początku zarejestrowało się około 20 osób. Zaczęliśmy się regularnie spotykać co tydzień w Ace Cafe. Potem wpadliśmy na pomysł zrobienia naklejek na motocykle. Widok motocykli z polskimi nalepkami przyciągał następnych motocyklistów i tak stopniowo było nas coraz więcej. Po roku działania strony zrobiło się nas około 1000 osób. No a w tej chwili jest na forum <http://www.polishbikers.com> około 4000 zarejestrowanych członków - w tym ponad tysiąc aktywnych. Umawiamy się na wspólne spotkania, wyjazdy... Co roku organizujemy w Ace Cafe Polish Bikers Day. Impreza zawsze przypada na sobotę. Zapraszamy wtedy polskie zespoły muzyczne, robimy polską dyskotekę, wystawiamy jakieś ciekawe motocykle zbudowane przez Polaków. Zawsze otrzymujemy wszechstronną pomoc od Ace Cafe, choćby dlatego, że tu prawie połowa personelu to też Polacy i to na wszystkich stanowiskach, od kucharza aż po menadżera.

Nie wiadomo kiedy z małej stronki internetowej urosła olbrzymia platforma spotkań motocyklistów wszelkiego rodzaju: skuterowców, harleyowców czy ścigantów. Łączy ich wszystkich polskie pochodzenie. Współpracuje z nami Unia Polskich Motocyklistów „Orzeł Biały”, są też członkowie kilku klubów motocyklowych z Polski, którzy wyemigrowali do Wielkiej Brytanii. Mamy otwartą formułę. Każdy może do nas w każdej chwili przystać i w każdej chwili odejść, by powrócić kiedy znowu zechce. Dzięki [polishbikers.com](http://www.polishbikers.com) ludzie mogą umawiać się na wspólne wypadki motocyklowe czy organizować imprezy. Udało mi się zrealizować dokładnie to, o czym marzyłem zakładając swoją małą stronkę internetową w 2008 roku. A gdyby ktoś jeszcze w Polsce powiedział mi, że będę kiedyś adminem tak wielkiej społeczności internetowej i będę posiadaczem kilku motocykli – to nigdy bym w to nie uwierzył.



„Bean're – Motorcycle Nomad” jest zarówno literaturą faktu o przygodzie życia, jak i inspirującą opowieścią. Jeżeli ktokolwiek jest na tym świecie wolny, naprawdę wolny, to tym kimś jest Bean're. Wolny od 40-godzinnej tygodniowej harówki, od karty kredytowej i spłacania długów, które nas wszystkich prześladowają.

Choć może się wydawać, że Bean're nie ma nic, okazuje się, że posiada bogactwa, które są naprawdę istotne – jak jego przyjaciele na całym świecie. Ci, którzy nadesłali zdjęcia wypełniające książkę.

Na twarzy osób, które stały się już przyjaciółmi Bean're, w trakcie czytania pojawia się uśmiech. Ten, kto jeszcze go nie zna, po kontakcie z tą barwną opowieścią będzie mógł poczuć się jego przyjacielem.

Sięgnij po książkę o Bean're i przekonaj się jak i dlaczego stracił wszystko – i co zyskał w trakcie drogi.

**Bean're – Motorcycle Nomad, 256 stron, a w tym 48 stron zdjęć.
aktualna cena: \$16.95**

rozmawiał: Wojtek Kopczyński

UNDER JUND Londyński Sen

Kawasaki Vulcań 800 autor: Szymon Chwalisz

Nie mam pojęcia, czy amerykański styl customów sprzed kilku lat po prostu się przejadł, czy zaczynamy dostrzegać rękodzieło i wyobraźnię zapomnianych rzemieślników zamiast kartkować katalogi wiodących firm z akcesoryjnymi częściami do wszystkich motocykli świata. Może oszukujemy się tylko, że w naszych zaciszach garaży i warsztatów powstają prawdziwe motocykle customowe, a tak naprawdę składamy klocki w jedną całość bez jakiegokolwiek ingerencji w strukturę naszego motocykla.

Bobbery były budowane już w latach 60-tych kiedy w USA klasyczna linia Harleya przestała satysfakcjonować ówczesnych motocyklistów i zaczęła się era przeróbek. Postanowiłem podążyć tą samą drogą. Bazą do budowy stał się VN 800 z 1995 roku. Było kilka argumentów „za” podczas wyboru motocykla. Pierwszym i chyba najważniejszym była konstrukcja ramy osiemsetki - typowy softail imitujący sztywne zawieszenie, co pozwoliło na założenie siedzenia na sprężynach i błotnika leżącego wręcz na oponie, ale o tym później. Kolejnym plusem był silnik: zasilany jednym gaźnikiem, dość mocny, a zarazem oszczędny i przy zastosowaniu pustych wydechów dający niesamowity dźwięk.

Ideą motocykli typu bobber było pozostawienie na nich jedynie elementów niezbędnych do jazdy. Takie elementy jak sakwy, szyby, lightbary, bagażniki poszły w odstawkę na rzecz ręcznie robionych detali. Vulcan, którego kupiłem nie posiadał zbyt wiele dodatków i od razu mogłem przystąpić do wprowadzania moich pomysłów. Tematem przewodnim stał się Londyn - jego życie kulturalne, klimat i architektura nieporównywalna z żadnym innym miastem na świecie. Odkręciłem błotniki - przedni już nigdy nie powrócił na swoje miejsce, zdemontowałem zbiornik paliwa, siedzenie, uchwyty błotnika, konsolę z zegarem. W tym momencie Vulcan wyglądał już dużo lepiej.



Gdyby nie fakt, że muszę w coś lać paliwo i na czymś siedzieć pewnie zostałby w tak destrukcyjnej postaci. Zacząłem od błotnika i postanowiłem nie korzystać z żadnych katalogów tylko zrobić go samemu. Nie posiadam koła angielskiego, więc pozostała mi przeróbka gotowego błotnika. Za bazę posłużył błotnik od... Komara. Promień się zgadzał, rozciąłem go wzdłuż osi, w środek wstawiłem pas blachy. Po spawaniu miejsca łączeń zostały wycynowane i pozostał tylko lakier. Dorobiłem wspornik do wahacza, po bokach dokręciłem wygięte w odpowiednie łuki płaskowniki i tak narodził się tylny błotnik. Tablica rejestracyjna i lampa poszły na lewą stronę przy ośce koła. Zbiornik był już trochę większym wyzwaniem. Podstawą był bak od Simsona Sr2, który po modyfikacjach osiągnął oszałamiającą pojemność 6,5 litra. Podobnie jak błotnik został rozcięty wzdłuż osi, minimalnie poszerzony, a kanał, który był od spodu został wycięty i wypełniony „na płasko”. Dorobiliśmy uchwyty no i wisienkę na torcie - wlew paliwa. Koledzy żartują, że tam właśnie, w tej wystającej szyjce jest zbiorniczek rezerwy... fakt jest taki, że dodatkowe 100 ml to zawsze coś. W tym momencie prace blacharskie prawie były na ukończeniu. Kolejnym ważnym etapem stało się dostosowanie ramy do sprężynowego siedzenia. W ruch poszedł bezkompromisowy flex i bez zastanowienia wyciąłem wszystkie zbędne uchwyty, zaczepy



i blaszki. Pozostał tylko problem: co zrobić ze stosem zalegających pod dawnym siedzeniem kabli. Wyszło na to, że skracałem kabelek po kabełku średnio o 30 cm - tak Japończyk nie dostosował swojego produktu pod bardziej wymagających klientów... Stworzyłem puszkę, która pomieściła moduł, bezpieczniki, wiązkę kabli i miliard kolejnych elektronicznych bliżej mi nieznanymi gadżetów. Pozostała do zrobienia podstawa siedzenia, spasowanie wszystkiego ze sprężynami i wysyłka kopyta do Ani z Custom Leather, która zaczarowała kawałek bydlęcej skóry i powstało jedyne i niepowtarzalne siedzenie.

Przyszedł czas na kierownicę. Standardowe, akcesoryjne odpadają, bo niby jak wobec idei. Jedynym wyjściem były odwiedziny w hurtowni stali i kupno trzech metrów bezszwowej rury stalowej. Znów cięcie, spawanie, przymiarki, cięcie, spawanie, przymiarki itd. Ape hanger za 50 zł? żaden problem.

Zdarzyło mi się popełnić kilka błędów. Chyba największym był ten, że sprzedając oryginalne wydechy nie zdjąłem wymiarów z uchwytów dochodzących do cylindrów. Na szczęście frezerów jeszcze nie brakuje, ale trzeba było wziąć pod uwagę,



że z biegiem lat rozstaw śrub trochę się zmienia, a i płaszczyna cylindra pachnie nowością. Po tych drobnych przygodach powstał wydech - specjalnie nie używam słowa tłumik, a że w słowniku języka polskiego nie znamy słowa „rozłumik”, to zostańmy przy wydechu. Oczywiście osiąga dozwolone 96. Miałem dość duży problem, żeby znaleźć firmę, która dogięłaby mi rurę o tak krótkich promieniach i o średnicy 60 mm. Postanowiłem skorzystać z kolanek i dociąć je pod odpowiednie łuki.

Wydech został owinięty bandażem termoodpornym. Ponieważ moje wcześniejsze próby jazdy bez owego bandaża zakończyły się spalaniem nowych trampek i małymi oparzeniami postanowiłem zastosować ten przydatny i z pewnością nadający charakteru patent. Po tych strategicznych modyfikacjach zacząłem bawić się w detale. Akumulator opuścił ciepłe gniazdko pod siedzeniem i powędrował na bok. Czarna bezpłciowa puszką wyglądała raczej średnio przyjemnie, dlatego postanowiłem przywdziać ją w skórę. Kiedyś dawno na lekcji techniki pewna pani nauczyła mnie obsługiwać igłę i nitkę, nie myślałem, że w tym przypadku się przyda, a jednak. Przy okazji uszyłem jeszcze manetki i osłonę licznika. Malowanie to był jeden z przyjemniejszych etapów pracy. Między innymi z tego względu, że nie musiałem trzymać się żadnych projektów, pełna swoboda i rock`n roll. Postać Pete`a Doherty, którego portret znalazł się na zbiorniku nie jest tu przypadkowy. Poza tym, że bardzo lubię jego twórczość, to kiedyś ktoś powiedział, że jego głos pachnie Anglią... Motywy kwiatowe,



nierównomierne, odręczne, bez najmniejszego śladu szablonu, pokryte 18 karatowym złotem - tu też zerwałem się ze smyczy rutyny. Sceny z londyńskich ulic, a w szczególności z Notting Hill i Piccadilly Circus ubrane w szarości wzbudzają we mnie wspomnienia, refleksje... Tego oczekiwałem od końcowego efektu malowania.





III Miejsce w kategorii "JAMMER OLD SCHOOL" na Mistrzostwach Polski Custom Festival 2012



Krzysztof Palacz_Fotografia
www.krzysztofpalacz.pl

Sesja dla:
www.forbiker24.pl





Z pewnością nie jest to motocykl praktyczny, na pewno nie do końca wygodny. Zapakowanie się na niego na dalszy wyjazd to szereg bliżej nieokreślonych zabiegów. Gumka, kontra spinka, kontra pas bagażowy, ale nie tego od niego oczekiwałem. Daje mi niesamowitą frajdę z jazdy i chyba mało kto przechodzi koło niego obojętnie. Nie chcę dyskutować na temat przewagi oryginalnego motocykla nad tzw. customem. Postanowiłem nawet wypisać to sobie na plecach mojej kurtki „Custom Rockin, Fucking Standard”. Z takim motto każdy zrozumie jazdę na tego typu maszynach.

■ Szymon Chwalisz

Modyfikacje

Zbiornik Paliwa

Włodek Luboński
El Mobile Garage
500zł

Siedzenie

Ania Babik
Custom Leather
1500zł

Tyłny błotnik

Szymon Chwalisz
60 zł

Kierownica

Szymon Chwalisz
50 zł

Wydech

Szymon Chwalisz
350 zł + 300 zł bandaż

Malowanie

Szymon Chwalisz
1500 zł

Akcesoria

Szymon Chwalisz
Malowanie szkła lampy -
30zł, Skóry, nici - 200 zł,
Taśmy, przewody, opłoty
200 zł.

Koszt zakupu
motocykla

9000 zł

Modyfikacje
4690zł

Razem 13.690 zł



„W szachy nie gramy...”

*no brakes
no fear*

wywiad z LightSpeedTeam autor: Wojtek Kopczyński



Pod nazwą Light Speed Team kryją się Szymon Spychała i Tomasz Korzyniewski. Na codzień zajmują się budową, przebudową i restaurowaniem motocykli. Ich ukochany styl to „cafe racer” oraz brytyjskie klasyki z czasów Ton Up Boys. Od święta firma Light Speed Team zamienia się w zespół wyścigowy o tej samej nazwie. Panowie ładują swoje maszyny do kampera i jadą ścigać się na zawodach typu „road racing” w klasie dla motocykli historycznych. Wyścigi te są bardzo popularne w zachodniej Europie i u naszych południowych sąsiadów.

To dzięki LST - Polska była po raz pierwszy reprezentowana na Czech Tourist Trophy w 2010 roku. Mimo krótkiego stażu na takich imprezach, LST może się już poszczycić trzecim miejscem w 2010 roku, oraz pierwszym w 2011 - zdobytym przez Szymona w klasie „K” na wyścigach w Brannej. Tomek z kolei zdobył w tej samej klasie drugie miejsce na XXX Nepomuckym Trojuchelniku w 2011 roku. Sezon 2011 zakończył się dla LST zwycięstwem Szymona

w Brannej. Ten rok startowy rozpoczął się trzecim miejscem Szymona w Horicach. Tomaszowi na tej imprezie tym razem szczęście nie dopisało i wyścig skończył się dla niego groźnym upadkiem na ostatnim okrążeniu. Na szczęście, motocykl wyszedł z tej kraksy o wiele bardziej poobijany niż jego kierowca. Po dwóch latach startów w największych czeskich imprezach, zespół Light Speed Team jest już dobrze kojarzony w światku wyścigów klasycznych motocykli.

W stajni LST znajdują się obecnie cztery motocykle: Triumph tr6c z 1967 roku, na którym jeździ Szymon i należąca do Tomka - BSA A10 Super Rocket z 1959 roku. Oprócz tego w tym sezonie pojawią się w barwach zespołu dwie wyścigowe Hondy CB72. W naszym kraju grono zapaleńców tego hobby - a raczej pasji - szybko się powiększa. Mam nadzieję, że zamieszczony poniżej wywiad z Szymonem i Tomaszem również się do tego przyczyni.

Jak doszło do waszego pierwszego spotkania i skąd wziął się pomysł wspólnego ścigania?

Szymon: Znamy się ponad 15 lat – duuuużo czasu. Od zawsze interesowały nas motocykle. Ja bawiłem się w budowanie chopperów i trike, Tomek odbudowywał klasyki. Spotkaliśmy się na zlocie w Krotoszynie w 1998 roku. I tak już się ciągnie... Można powiedzieć, że u nas zamiłowanie do motocykli to jak nieuleczalna choroba, ale w naszym przypadku doszły jeszcze ciężkie powikłania... W 2008 roku Tomek pojechał z kolegą do Brannej popatrzeć na “nową” nieznaną u nas imprezę. Relacja Tomka z wyjazdu tak mnie zainteresowała, że w czerwcu 2009 pojechaliśmy kibicować do Horic, następnie do Brannej. Już w Horicach zasięgnęliśmy języka co i jak, a dalej to już samo się zadziało. Nasze wyrozumiałe żony swoim brakiem sprzeciwu powiedziały “tak”. Tomek



“Besę” kupił w kwietniu, ja całkiem przypadkowo nadziałem się na mojego “Trumpka” przeglądając listę motocykli mojego kolegi, które właśnie zakupił za wielką wodą.

Tomasz: Czas leci... W sumie winowajczynią tak długiej znajomości jest moja siostra Magda. To ja zabrałem ją do Krotoszyna i przypadkiem spotkaliśmy się z Szymonem na trasie. I tak zostaliśmy szwagrami. Mimo niewielkich różnic, zainteresowania i podejście do motocykli mamy takie same, więc przez te długie lata współpraca szła dobrze. Wyścigami klasyków zaraziłem się w czasie wyjazdu do Brannej z moim dobrym kolegą Tomaszem Tomaszewskim, który w tym czasie zamieszkiwał w Bydgoszczy i wcześniej bywał w Brannej. No i ta jedna wizyta wystarczyła. Rok później BSA stała u mnie w garażu. Chwilę później Triumph przyplłynął z USA. Potem prace warsztatowe ruszyły na całego, szukanie części, aukcje internetowe. Efekt pracy widać, ale nie

jest to efekt końcowy. Motocykle przechodzą cały czas ewolucję. Ciągłe wprowadzamy zmiany, aby polepszyć właściwości sprzętu.

Wasze motocykle wyglądają jakby były przeniesione jakimś wehikułem czasu prosto z lat 50-tych. Powiedźcie coś więcej o nich. Widać, że nie są to typowo fabryczne modele. Skąd bierzecie części do tuningu?

Szymon: Tak, zgadza się, to nie są typowo fabryczne modele - przerobiliśmy ją na wyścigówkę z tamtych lat. Części jakie używaliśmy to oryginały od tunerów zajmujących się udoskonalaniem motocykli w tamtym okresie. Jeżeli jakaś część jest dzisiaj niedostępna, to zbieramy dokumentację i wykonujemy w warsztacie replikę, lub szukamy jej na rynku replik.

Z fabrycznych oryginałów zostało niewiele: ramy, zawieszenie. Pozostałe elementy zostały wymienione



na wcześniej już wspomniane części wyczynowe, a takie elementy jak silnik poddano modyfikacjom poprawiającym moc, moment itp.

W moim motocyklu króluje Paul Dunstall i John Tickle, a Besą zajął się Eddie Dow. Główne hasło jakim się kierowaliśmy podczas przebudowy to “period correct” - co mniej więcej znaczy tyle, że wszystkie unowocześnienia, zmiany, materiały, technologie muszą być w pełni zgodne z okresem, z którego pochodzi motocykl. I np.: jeździmy na gaźnikach Amala mniej lub bardziej zmodyfikowanych, ale niedopuszczalnym byłoby zastosowanie gaźników Mikuni CR lub Amala MKII...

Tomasz: Jak powiedział Szymon - “period correct”. Można było wprowadzić wiele zmian, które stosowane były w późniejszym czasie, jednak byłyby to niezgodność z regulaminem i założeniami jakie sobie postawiliśmy. W latach 60-tych przebudowa motocykli według własnych potrzeb była bardzo szeroko



rozpowszechniona. Dostępność części była ogromna i praktycznie zależała tylko od zasobności portfela właściciela i celu do jakiego maszyna była przeznaczona. Seeley, Dunstall, Taylor-Dow, Lyta, Rickman... to tylko kilka nazwisk producentów części do motocykli, głównie angielskich, ale w późniejszym czasie również do japońskich.

Wiele mówi się o niepowtarzalnej atmosferze wyścigów drogowych w Czechach. Powiedźcie na czym ona tak naprawdę polega i na którym z wyścigów czujecie się najlepiej?

Tomasz: Wszystkie wyścigi klasyków w Czechach posiadają swoją niepowtarzalną atmosferę, choć każdy z nich odmienną. Czeska TT w Horicach to nasz pierwszy wyścig, w którym wzięliśmy udział, trudny i najdłuższy tor na jakim jeździliśmy. Panuje tam najbardziej międzynarodowa atmosfera, przyjeżdżają ludzie praktycznie z całej Europy. W Nepomuku ścigają się głównie Czesi, chyba ze względu na odległość. Mimo trochę dziurawej nawierzchni - to



świetna impreza, zarówno na padoku jak i na torze. No i oczywiście Branna. Trudno opisać co tam się

dzieje, trzeba to sprawdzić na własnej skórze. Kiedyś przyszło mi do głowy określenie: istna „Wieża Babel” - wszyscy rozmawiają ze sobą we własnym języku, a każdy każdego rozumie. Pewnie dlatego że wszystkich łączy pasja do motocykli, a może tak działa czeskie piwo... Nasi znajomi z większym stażem polecają też wyścigi w Dvor Kralove, ale tam będziemy dopiero w tym roku, a jak będzie - damy znać. Wszystkie imprezy cechuje kompletny brak chamstwa i obaw o pozostawiony bez opieki dobytek. Nikt niczego specjalnie nie chowa i nikt nikomu nosa gdzie nie potrzeba nie wtyka. Potrzebujesz pomocy - nie ma sprawy, zaraz las rąk. Narzędzia? Części? Zawsze jakaś rada się znajdzie...

W jaki sposób można uzyskać zgodę na starty w wyścigach? Czy amator, który nigdy nie brał udziału w wyścigach motocyklowych może wystartować w takiej imprezie dla klasyków? Jakie musi spełniać warunki i motocykl i jego kierowca?

Tomasz: Droga jest prosta. Wystarczy chcieć. My jesteśmy cały czas amatorami, licencje też mamy amatorskie: „B” Vintage. Trzeba zaliczyć Moto-szkołę w Czechach, a potem tylko egzamin na licencję, który jest praktycznie formalnością. Teraz każdy zainteresowany ma szlak przetarty, więc komu wola...

Taki „staruch” jak ja, po pięćdziesiątce, też może próbować szczęścia?

Tomasz: Średnia wieku startujących jest grubo powyżej 50, więc nic straconego. Jedynym „problemem” jest coroczne przedstawianie wydruku EKG podczas odnawiania licencji (obowiązkowe dla chłopców powyżej 47 roku życia).

Szymon: Podstawa to dobre chęci... Chcieć znaczy móc, plus dobry stan zdrowia.

Czy chętny do rozpoczęcia startów w drogowych wyścigach klasyków może liczyć na jakiś konsultacje i porady z waszej strony? Czy jesteście w stanie pomóc w przygotowaniu formalności i sprzętu do startów?

Tomasz: Oczywiście! Możemy pomóc w zdobyciu czeskiej licencji. Wystarczy się z nami skontaktować. Co do motocykli możemy zrobić praktycznie wszystko, przerobić ramę, silnik, zawieszenie. Robimy całe nadwozia z laminatów i aluminium. Większość części potrzebnych do budowy można kupić w naszym sklepie. Bawimy się tym już od dwóch lat więc mamy doświadczenie i wiele kontaktów.



Prowadząc sklep LST macie wgląd na polską scenę wyścigów klasycznych motocykli. Jak oceniacie jej obecną kondycję i jaką wróżycie jej przyszłość? Rośnie wam jakaś konkurencja w Polsce?

Tomasz: Na razie trudno mówić o scenie wyścigów motocykli klasycznych w Polsce. Wszystko dopiero się zaczyna rozwijać, ale bardzo powoli. Jest kilka osób, między innymi Moto Klinika, ale nie jest to konkurencja - tylko współpraca.

Musi pewnie upłynąć jeszcze trochę czasu, zanim doczekamy się w Polsce zawodów z prawdziwego



zdarzenia. Przypuszczam, że nie będzie to "road racing" bo nikt się na to nie zgodzi, czego przykładem była Trzebież w 2011 roku. Powodem tego jest mentalność naszych rodaków, którzy motocyklistów traktują jak wariatów i potencjalnych morderców. Nikt nie postrzega takich imprez jako możliwości promocji miejscowości okazji do handlu czy do ściągnięcia turystów. Organizacja takiej imprezy to też duża odpowiedzialność i wszystko musi być dograne i dopięte na ostatni guzik, trzeba mieć na uwadze, że zawsze komuś może się stać krzywda.

Szymon: "W szachy nie gramy" jak powiedział nasz czeski kolega po naszej wspólnej kraksie w Horičach podczas treningu w 2011 roku. Podstawa to fair play. Pierwsze pytanie zawodnika po naszej glebie, czy wszystko dobrze także między nami... Dla nas to odskocznia od zwykłego życia - tu realizujemy się bez granic, nawet nasze żony to popierają, więc jak im się sprzeciwiać... Zauważam powoli, że w mediach obraz motocyklisty powoli się zmienia i już teraz można usłyszeć, że w wypadku z udziałem motocyklisty sprawcą był kierowca samochodu, a nie jak to zwykle bywało dawca ze struną na szyi. To bardzo ważne. Co do samych wyścigów w Polsce - naszą ambicją jest taką imprezę zorganizować lub wesprzeć organizację, niestety jeszcze będzie trzeba kilka lat

Ludzie i sport

poczekać. U nas w Polsce wszystko umarło wraz ze zmianą stroju i długo nic nie było, potem próby pod tytułem Polonia Cup itp. Czesi mają bardzo długą, nieprzerwaną tradycję i trochę inną mentalność. U nas króluje zawiść i wszechobecne narzekanie, że „nic nie można i nic się nie da”. I tylko szkoda że taki obiekt jak Tor Poznań służy jako giełda motoryzacyjna i od wielkiego święta mogą pościgać się tam motocykle.

Próbowaliście może kiedyś ścigać się ze sobą na zamkniętym torze? Który z was był szybszy? Nie uwierzę, że nie ma cichej rywalizacji w zespole LST.

Nie, nigdy... (śmiech) Dla nas nie podium jest ważne, ale skracanie czasu przejazdu pojedynczego okrążenia i przede wszystkim zabawa. Mamy „na celowniku” naszego znajomego, który regularnie jest najszybszy i powoli zbliżamy się do niego...

Bardzo dziękuję za rozmowę!

Relacje z poszczególnych wyścigów i mnóstwo ciekawych zdjęć, znajdziecie na stronie internetowej LightSpeedTeam: <http://www.lightspeedteam.pl/>

■ Wojtek Kopczyński
Foto: LightSpeedTeam



„MOTO B” SKLEP I WARSZTAT MOTOCYKLOWY
POD PATRONATEM VULCANERIA CLUB



**POSIADASZ KAWASAKI VN LUB EN ?
PIERWSZY PRZEGLAD ZROBIMY ZA DARMO !!!
DOSIADASZ INNEJ MARKI?
YAMAHA, HONDA SUZUKI I INNE?
ZAPEWNIMY CI PEWNE ZAPLECZE TECHNICZNE!!!**

Wojkowice ul. Skłodowskiej 6

Tel: 507 605 581

Dziwny i wspaniały CR&S

czyli na co wydać wygraną w totka...

autor: Leszek K.

Uwaga: pojazd leczy niektóre męskie przypadłości. Niestety bez refundacji z NFZ.



Wszystko zaczęło się na targach motocyklowych w Mediolanie. Przechadzając się po kolejnych halach wystawy motocykli szukałem czegoś nowego, niestandardowego, przyciągającego wzrok. W kolejnej hali idąc do stanowiska H-D zobaczyłem – jak sądziłem – jego nowy model. Na tle innych H-D stał

motocykl z silnikiem S&S stosowanym w tuningu tej marki. Był w kolorze czerwonym. Niesamowita sylwetka, wykończenie, kolorystyka, całkiem inny niż pozostałe Harleye – po prostu piękny – pomyślałem, a następnie głośno stwierdziłem. Nareszcie znalazłem dla siebie wspaniałego Harleya. Jednak gdy się

odwróciłem, zauważyłem, że nad motocyklem widnieje logo CR&S. Co to jest? I to był początek. Następnie moją uwagę zwróciły opony. Jak to możliwe, aby tak ciężki motocykl (nadal uważałem, że jest to przerobiony H-D), miał opony ścigacza? Postanowiłem przyjrzeć mu się bliżej. Okazało się, że motocykl wyprodukowała ręcznie włoska firma z Mediolanu. Ten producent ekskluzywnych motocykli CR&S wypuszcza dwa motocykle o nazwach DUU i VUN. Ich pełny opis i dane znajdują się na polskiej stronie www.crs.motocykle.pl.

DUU jest to motocykl bardziej przypominający rzeźbę niż pojazd do poruszania, jednak w czasie jazdy próbnej szybkość 200 km/godz. jest osiągnięta zadziwiająco szybko.

Można to przypisać przede wszystkim amerykańskiemu silnikowi S&S serii X-Wedge 117" o pojemności 2 litrów (dokładnie 1915 ccm). Do tego moment obrotowy niespotykany w innych motocyklach, wynoszący 148 Nm/4300. Trzeba podkreślić, że twórcy tego dzieła sztuki tak dopracowali osiągi motocykla, że moment 148 Nm jest stały w zakresie od 2500 do 4300 obr./min. Do tego motocykl skonstruowano z najlepszych materiałów, a więc jest tam aluminium, carbon, stal nierdzewna i komponenty.

Tym sposobem stworzono motocykl o pojemności 2 litrów i wadze 245 kg. Jego ekskluzywność wynika ze sposobu projektowania i wykonania. Motocykl nie jest produkowany seryjnie, ale pod indywidualne zamówienie klienta. Ilość opcji wyposażenia, kolorów oraz specyfikacja samego wykonania powoduje, że nie ma dwóch takich samych egzemplarzy. Producent zachęca przyszłych nabywców, aby sami konfigurowali swoje piękne, wymarzone motocykle, dając każdemu klientowi możliwość zaprojektowania wszelkich szczegółów.





Firma CR&S pokusiła się również o stworzenie motocykla do tzw. wyżycia się. Jest to mniej popularny

VUN.



Zdjęcie nie oddaje jego zalet. Dla mnie jest to zanikająca rama z kołami doczepiona do silnika Rotaxa o pojemności 650 ccm. Ponieważ waga jego wynosi tylko 135 kg oczywistym jest, że do budowy użyto najlepszych materiałów takich jak carbon, aluminium czy stal nierdzewna. W wersji do rejestracji ma moc 54 KM, co jest w zupełności wystarczające do szybkiej i zwinnej jazdy po mieście, czy krętych górskich drogach. Jednak jak każdy motocykl może być zmodyfikowany i mapowany. Wówczas moc znacznie wzrasta i myślę, że nie bez powodu producent dla tej wersji określił przeznaczenie do wyścigów i wyznaczonych tras.

Oba motocykle można obejrzeć tylko w jednym miejscu w Polsce, a mianowicie w firmie K+K Kwiecień Motocykle.

Pełne dane na stronie www.motocykle.pl

K+K Kwiecień



Nowa
wersja

www.Motocykle.pl

- Sprzedajemy nowe motocykle
Quady, skutery wodne i śnieżne
- Świadczymy usługę Remapping`u
- Naprawiamy amortyzatory WP
- Robimy przeglądy gwarancyjne i pogwarancyjne

- Posiadamy myjnię **motocyklową** i kosmetyki
- Posiadamy laserowe urządzenie do pomiaru ram
- Udzielamy **gwarancji** na usługi wykonywane w naszej firmie
- Na życzenie **klienta** odbieramy i dowozimy motocykl własnym transportem

Części i akcesoria oryginalne i zamiennikowe, Remapping / chip tuning, Laserowy Pomiar ram, Diagnostyka komputerowa



Znaki towarowe i graficzne zostały użyte jedynie w celach informacyjnych.

Ponadto jesteśmy jedynym importersm ekskluzywnych motocykli CR&S na Polskę. Motocykle CR&S są robione ręcznie w fabryce koło Mediolanu. To klient decyduje jaki chce mieć kolor motocykla, wlew paliwa, koła czy siedzenie. Marka CR&S nie idzie na masówkę jak inne znane nam marki, a na jakość i design. Motocykle CR&S nie są tanie niemniej jednak na pewno warto je mieć w swoim garażu i podziwiać rzeźbę tego pięknego motocykla,

Towarzysz

autor: Mariusz Sawa

Matejko



„Przed kancelarią premiera... Eselde... Demonstracja...” – odsłuchuję nagranie ze słyszalnym w tle telewizorem.

- Posprzątałem na twoją wizytę – słyszę głos już wyraźniejszy. Komentatorka zostaje zagłuszona przez opowieść z całkiem innego, ciekawszego świata.

Album

Niegdyś Krzysiek Werkowicz z Milanówka przyniósł Włodzimierzowi Fijałkowskiemu album fotograficzny znaleziony na śmietniku podpisany jako własność Tadeusza Tomaszewskiego. Pan Fijałkowski sfotografował go w całości. Negatywy, podobnie jak tysiące innych, trzyma w specjalnych

albumach. Podczas spotkania u niego w domu dzięki powiększalnikowi powędrowaliśmy w czasy przedwojennego sportu motocyklowego. „Tadzio Hering na Coventry, Jakubowski na Excelsiorze, Nina na BSA”, „Ja w roku 1930”, „Przed startem. Giedroyc na Sunbeam i ja na Rudgu”, „Pogoń za lisem. Wilno 1929” – odczytujemy podpisy. Album wyzwolił wspomnienia i sprowokował do własnej opowieści.

Motocykle

Ojciec pracował w lubelskiej Spółdzielni Budownictwa Wiejskiego. Jeździł dekwką. Młody Włodzio z kolegą wybrał się motocyklem na miasto. Pędząc Krakowskim Przedmieściem uderzył w dorożkę,

która wyjechała niespodziewanie ze Świątoduskiej. Dopchali rozwalony motocykl do domu. Co zrobił ojciec? Wyrzucił dekawkę na śmietnik. Miał też BMW R-51, na którym młody Fijałkowski przejechał wiele kilometrów.

W pewnym momencie życia ojciec zapytał go, co chce. Odpowiedział, że motocykl. Za trzydzieści tysięcy złotych tato kupił mu MZ ES 250. Jaskółka była pierwszym motocyklem Włodzia. Podczas studiów w Akademii Sztuk Pięknych w latach 50-tych codziennie, mimo bliskiej odległości, dojeżdżał na zajęcia. W końcu był to wtedy jedyny motocykl na całej uczelni.

Gdy po studiach zaczął pracę, kupił sobie za własne pieniądze WFM. Któregoś razu jadąc na wieś pojawiła się przy nim Pannonia. Sprowokował więc motocyklistę do wyścigu. No i buuuu... Zataił mu się wał, a Pannonia pomknęła. Na hol wziął go kolega. Ciągnął jak opętany. Ludzie na poboczu z kościoła idą. Już prawie pod domem, na ostatnim, ale ostrym zakręcie, wciąga go do rowu. Jedzie Włodzio w rowie dopóki kolek się na torze jazdy nie pojawia. Postradał golenie i błotnik, który musiał wyrzucić. Na zdjęciu WFM stoi już bez niego.

Eneskę zakupił w Węgorzewie. Fijałkowski jako artysta plastyk, zwany już Towarzyszem Matejką, przez kilka lat pieczołowicie przywracał mu blask. Początkowo najbardziej doskwierał brak dobrego iskrownika. Ciężką sprawą było też dopasowanie paska napędowego. Za częściami jeździł po całym kraju. Siodelko na przykład przywiózł z Krakowa. W dorabianie części szło dużo pieniędzy. Rzemieślnik wyrzeźbił kiepski cylinder co zaowocowało wywaleniem go podczas pracy. Awaria została uwieczniona na zdjęciu. Silnik pracował pięknym gangiem. Na Zlocie Pojazdów Zabytkowych w Kazimierzu Dolnym wybrano najładniejszy pojazd. Fijałkowski zajął pierwsze miejsce ze swoim NSU. W nagrodę dostał pieczonego koguta. Na innych tego typu imprezach po odpaleniu motocykla dostawał brawa.

Nortona Big Four z 1934 roku kupił w Zamościu, a sprzedał w trudnych czasach lat 90-tych. Maszyna w chwili zakupu była w ruinie, co zresztą ilustrują zdjęcia. Na zlocie nad Firlejem miał Nortonom nieszczęśliwy wypadek. Podczas amatorskich wyścigów koleżeńskich, jadąc za „Kogutem” uderzył w szlaban, który wygiął i niemal wyrwał jego podpórkę z ziemi. Kierownica się urwała, rękę Włodzowi poturbowało, a jeden ze znajomych



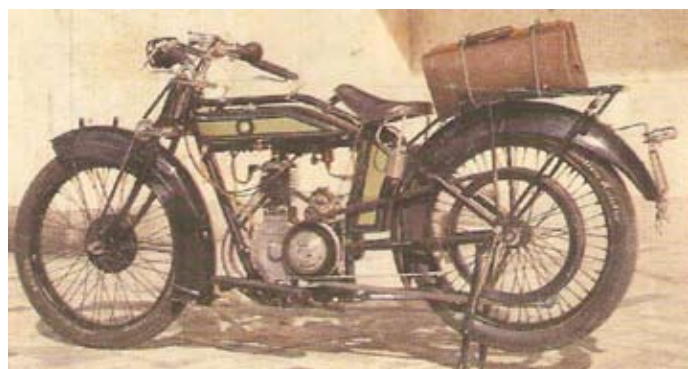
Pierwszy z prawej ojciec W. Fijałkowskiego na DKW



Włodzio na BMW ojca



NSU przed renowacją



NSU Fijałkowskiego po renowacji. Fot. z prasy motoryzacyjnej

uwiecznił wypadek na rysunku. Sprzedaż Nortona po latach została wymuszona przez trudną sytuację materialną i życiową. Podobny los spotkał NSU wraz z jednym z trzech wózków bocznych do Sokoła 600, które miał w garażu. Dostał za to pieniądze na używanego malucha.

Alpy

Wróćmy jeszcze w dobre czasy. Do Austrii pojechał motocyklem i motocyklem też wrócił, w przeciwieństwie do większości uczestników, która swoje maszyny przywiozła na przyczepkach. Jako członek Sekcji Pojazdów Zabytkowych Polskiego Związku Motorowego został wytypowany na rajd po swoich sukcesach w podobnych imprezach w Polsce. Rywalizacje w Alpach miały odbyć się w połowie lipca 1985 roku w austriackiej miejscowości Willach. Organizatorem był Oldtimer Club Willach. Fijałkowski był jedynym z polskiej ekipy motocyklistą. Oprócz niego pojechali także: Adam Cieluch z Poznania na Fordzie T, Marek Paul z Warszawy Tatrą oraz Stefan Arendarczyk z Zabrza. Trasa była malownicza, ale ze względu na strome podjazdy oraz zjazdy trudna i niebezpieczna. Wokół same przepaście. Jednego razu nie popadł nogą na nożny hamulec, a w przednim urwała się linka. Motocykl nabierał prędkości. Na szczęście pojawił się przed Fijałkowskim inny zawodnik, na którym mógł się zatrzymać. Poza tym panowały wówczas straszne upały. Jedną z konkurencji była jazda na nartach wodnych. Nortona zostawił na brzegu z otwartym obiegiem oleju. Większość wylała się na ziemię. Z trudem odpalił motocykl. Zarzuciło mu świecę. Nie mógł uruchomić silnika na paradę zwycięzców. Jeden z mechaników od Forda T dał mu nowego Boscha, na którym wrócił do Polski. Jechał w oberwanej chmurze. Droga w górach zamieniła się w rwącą rzekę. Norton przerywał. Włódzio lękał się przed wpadnięciem w przepaść. Szczęśliwie polska ekipa wyjechała z Czechosłowacji, co zaraz opito gratulując motocykliście wytrwałości.

W Austrii poznał redaktorów czasopisma „La Manovella”, którzy potem przysyłali mu gazetę do Polski. Z sympatią wspomina dziś Vittorio Serventiego kierującego tamtejszym środowiskiem weterańskim. Na bankiecie Polacy pokazali klasę. Wszyscy inni po jedzeniu poszli tańczyć. Nasi rodacy wyciągnęli flaszki i po ich opróżnieniu, gdy byli do tańca gotowi wyszli na parkiet, ale orkiestry już nie było.

Inne sprzęty

W międzyczasie z braku gotówki zakupił Jawę w GS-ie. Okazało się, że motocykle kupowane



Norton po zakupie



Norton Big Four z 1934 r. na którym Fijałkowski zajął I miejsce w austriackim rajdzie w 1985 r.



Austria 1985. Włodzio w obiektywie redaktora z czasopisma La Manovella

w tamtej wsi były felerne. Sprzedający nie wydawał gwarancji, obiecując, że za jakiś czas „dowiozą”. Natomiast BMW była ostatnim motocyklem przed „Japonią”. Kolega załatwił mu za tę Beemkę i tysiąc marek Suzuki 750. Włodzio jednak uznał, że maszyna jest dla niego za szybka i się jej pozbył. Zakupił pięćsetkę. Potem kupił w Świdniku Rebelkę 250. Jeździł też Condorem. Wszystko wskazywało kilka lat temu na to, że z motocyklami już skończył, ale



Włodzio podczas studiów w ASP ze swoją MZ



W. Fijałkowski z dzieckiem i WFM bez błotnika



Na zlocie



Na zlocie



Na zlocie wśród stalowych rumaków



Na zlocie



NSU po awarii cylindra



Zderzenie Fijałkowskiego ze szlabanem. Rysunek kolegi



Z Condorem, wnukiem, psem i własnym Trabantem



źle czuł się bez motocykla i obecnie jeździ Gagivą Elefantem.

Etos

Od zauroczenia i fascynacji, poprzez zwątpienie i pogardę wkroczyłem teraz na kolejny etap postrzegania motocyklizmu noszący znamiona złotego środka. Z jednej strony charakteryzuje go rezerwa, a z drugiej przyznanie racji, że etos motocyklisty naprawdę istnieje. Mimo pełnej świadomości wyidealizowania etosu rycerza-ułana oraz innych pewien już jestem, że wśród podobnych spokojnie funkcjonować może także i ten, wcale nie gorszy. A odkryłem to dzięki takim osobom jak Włodzimierz Fijałkowski, które pozostając normalnymi ludźmi, w chwili refleksji przyznają jednak, że motocykle są w ich życiu ważne, bo pomagają im żyć. Włodziu dodaje: „Szczególnie w chwilach stresu, a lata robią swoje, bo to już 76 rok... Teraz piękna Gagiva Elefant czeka na poprawę pogody. Start może będzie lekiem na długą samotność. Może dzięki niej poznam jakąś bella donnę? Może być nawet osiemnastoletnia, nie jestem wybredny. Pozdrawiam serdecznie wszystkich fanów motocykli!”

■ Mariusz Sawa

Red Baron

Rewers Trike

Krzysztofa Bandosza

wywiad z twórcą

rozmawiał: Jacek Łukawski



Zdjęcia: Jockey
oraz www.trajkersi.pl

Krzysztofie, stworzyłeś coś wyjątkowego. Nie chodzi mi o to, że to odwrócona trajka (ten styl dopiero od pewnego czasu zrobił się popularny), tylko o to, że ona jest wyjątkowa pod względem samego założenia. Wszyscy konstruując trajki idą w stronę mocy, starają się, żeby silnik był jak największy. Dawniej robiło się na maluchu, garbusie, a teraz najlepiej, aby była to ciężka maszyna z V8. Tymczasem Ty odwróciłeś proporcje i zrobiłeś lekką, czemu?

Pomysł był taki, aby zbudować traję odwrotną, tak zwanego rewersa. Właściwie to razem z kumplem chcieliśmy sprawdzić jak taki układ się zachowuje, jak to działa. Po prostu z ciekawości i dla zabawy zdecydowaliśmy się taki układ zmontować. W trakcie tej zabawy zaczęło nam się, to co powstawało, coraz bardziej podobać, więc zaczęliśmy określać jej kształt, wygląd i to jak docelowo ma ta maszyna wyglądać. W pierwszym etapie była surowa, czyli szkielet zro-

biony najtańszym kosztem: zwykły profil 20x20, jakaś najzwyklejsza rurka, to co było pod ręką, pospawane amatorsko – przy okazji uczyłem się spawać. Całość kosztowała kilkaset złotych.

Pamiętam filmiki, jakie zamieszczałeś na jednym z portali dokumentując pierwsze jazdy. Była to wtedy sama rama - test jak to się porusza i po pewnym czasie nagle pojawia się ten pojazd, który widziany po raz pierwszy po prostu szokuje. Co było dawcą głównych podzespołów?

To jest pocięty jeden motocykl, ruski Woschod, dwusów, sto siedemdziesiąt pięć. Są w nim elementy z tego motocykla, ale nie zawsze w tych miejscach, w których występowały fabrycznie. Czyli na przykład jakaś wygięta rurka pasowała gdzie indziej, więc została tam przyspawana. Koła przednie są od Jawy, bo akurat takimi dysponowałem. Tył jest z Woscho-

da, tak samo jak silnik. Łańcuch oczywiście został przedłużony. Reszta została dopasowana z tego, co wpadło w ręce. Tak powstała pierwsza wersja maszyny. Jakiś czas później wpadłem na pomysł Red Barona – to był pełen spontan. W ciągu jednego dnia zmieniłem całkowicie wygląd, czyli trochę blachy, czerwona farba i barwy z fokkera Czerwonego Barona.

Czyli stworzyłeś coś z niczego, bez planu, bez koncepcji. Można powiedzieć, że był to czysty żywioł twórczy. Czy ona w ogóle jest zarejestrowana?

Żywioł, bo tak naprawdę nie chciałem inwestować w tę maszynę. Do końca nie byłem przekonany czy to w ogóle się uda i czy będzie jeździło i czy jestem w stanie to zrobić.

Jeśli chodzi o rejestrację, to nie jest zarejestrowana i nie będzie, bo nie ma takiej możliwości. Nie była w ogóle przewidziana do rejestracji.

Fakt, rzeczoznawca pewnie nie wiedziałby nawet z której strony do niej podejść. Trajka nie będzie rejestrowana, ale jeździ... pytanie brzmi jak się spisuje na drodze?

Może powiem jak to było od początku. Trochę się bawiłem z geometrią. Bardzo dużo czytałem o tym jak wygląda geometria przedniego zawieszenia w samochodach, musiałem przyswoić sobie i zrozumieć pojęcia, które wcześniej były dla mnie zupełnie obce, aby móc je zastosować w praktyce. Postanowiłem,



Trzecim kołem trajka

że będzie jeździć dobrze. I rzeczywiście okazało się, że wszystko pracuje jak należy. Na początku nie ufałem własnym spawom więc starałem się jeździć bardzo ostrożnie. Do tego stopnia, że zawracałem po prostu przepychając maszynę. Z czasem jednak zacząłem czuć się coraz pewniej, a dziś do zawracania wykorzystuję uślizg tylnego koła. Sama specyfika jazdy jest zupełnie inna i w tej konstrukcji niektóre jej minusy można wykorzystać jako plusy. Na przykład uślizgujący się tył jest pomocny przy pokonywaniu zakrętów, zawracaniu czy kręceniu bączków.

A w normalnej jeździe, jak oceniasz, czy prowadzi się lepiej od zwykłej trajki?

Pewność kierowania jest o wiele większa. Dwa koła skrętne z przodu nigdy nie tracą przyczepności. Jak ustawisz przednie koła, tak pojedziesz. Tył się może uślizgnąć, uciec gdzieś na bok, ale tor jazdy kontrolujesz przez cały czas. Dla odmiany mam traję konwencjonalną z jednym kołem z przodu i bardzo wyraźnie widzę tę różnicę. Podstawowa wada trajki z jednym kołem i z silnikiem z tyłu jest taka, że często podczas ruszania, szczególnie gdy chcemy ruszyć szybciej, można nie zmieścić się w zakręcie. Na przykład na rondzie dajesz gaz, skręcasz, a traja jedzie prosto. Różnie to bywa. Przy Baronie tego problemu nie ma.

Kiedy ją zbudowałeś?

Okolo roku 2008.

Czy od tamtego czasu robiłeś jakieś poprawki, remonty, naprawy... coś popękało?

Podczas pierwszej jazdy objawił się błąd mocowania kierownicy i straciliśmy sterowność, co zostało poprawione za pomocą spawarki. Na początku nie przewidziałem, że przy tej długości łańcuch będzie się bardzo szybko rozciągał więc musiałem założyć napinacz i prowadzenie łańcucha, bo podskakiwał zagrażając klejnotom kierującego. W zasadzie to wszystkie poprawki.

Z usterek mechanicznych wykończyłem silnik. Jakiś czas później Koledzy Trajkersi podarowali mi nowy, tym razem z WSK, więc charakterystyka została bez zmian.

Nie myślałeś, aby założyć coś większego?

W wypadku tej maszyny pojemność 175 to aż nadto i tylne koło nie jest w stanie przenieść takiej mocy,



więc założenie mocniejszego silnika po prostu nie miałyby sensu.

Sprawdzałeś w jakiś sposób osiągi, prędkość maksymalną?

Prędkość maksymalna jaką osiągnąłem na tym sprzęcie to siedemdziesiąt na godzinę. W zasadzie maszyna poszłaby dalej, ale nie zdobyłem się na tyle odwagi. Odczucie prędkości jest zupełnie inne. Siedzisz nisko, wszystko jest malutkie i delikatne, a przy tej masie zaczyna zdrowo podskakiwać przy wyższej prędkości.

W dodatku chyba brak resorowania, bo nie widzę tu żadnych amortyzatorów?

Zamontowane są tylko gumowe tłumiki drgań w postaci poduszek gumowych w miejscu, gdzie powinien być amortyzator.

No proszę! Czyli „z niczego” wyszła całkiem przemyślana konstrukcja, która mimo upływu lat wciąż sprawia przyjemność i bawi... No właśnie, powiedz mi, jak reagują ludzie widząc Red Barona po raz pierwszy? Na złot, na który przyjechała masa ludzi na motocyklach za kilkadziesiąt tysięcy, kolejne kilkanaście wstawiane w dodatki i na taki złot, do parku maszyn nagle wjeżdżasz Ty na Baronie za kilkaset złotych. Co się wtedy dzieje?

Na początku nie przyszło mi nawet do głowy, aby zabierać go na złoty. Kiedyś jednak jeden z organizatorów złotu przekonał mnie do tego. Pojechałem i muszę przyznać, że byłem bardzo zaskoczony, bo okazało się, że Baron przyciągał o wiele więcej osób niż sprzęty, po których naprawdę było widać, że ich właściciele włożyli w nie masę pracy, pieniędzy i czasu. W pierwszej chwili to był szok. Ludzie reagują śmiechem, pozytywnym oczywiście i to nie tylko motocykliści, ale nawet zwykli ludzie nie mający z motocyklami nic wspólnego. Baron ich po prostu bawi, cieszy i najwyraźniej przyciąga. W sumie po to powstał, aby ludzi bawić.

Czyli wychodzi na to, że takim „czymś” można przyćmić kogoś, kto się wysilił i włożył masę kasy w jakiś drogi motocykl, aby przyciągnąć uwagę innych (bo nie oszukujmy się – najczęściej o to właśnie chodzi). Jeśli przerabiamy motocykl, to najczęściej chcemy, aby on się podobał. Przykład Barona uważam za bardzo pozytywny, bo udowadnia, że pieniądze nie są najważniejsze, że liczy się po prostu pomysł.



Trzecim kołem trajka

No tak. Do zbudowania Barona nie były potrzebne jakieś specjalne maszyny, czy urządzenia, obeszło się bez kosmicznych technologii, cięcia laserem, wymyślnego frezowania czy chromowania. Okazało się to niepotrzebne.

Podsumujmy więc. Do budowy Barona posłużyły: jeden przechodzony i dziwny motocykl jako dawca...

Tak. Do tego dokupiłem profil, używane koła od jawy i chyba farbę. Reszta pochodziła ze złomu i zakamarków garażu – wykorzystałem różne elementy, które były pod ręką.

Wcześniej mi już mówiłeś, że obudowanie szkieletu zajęło ci tylko jeden dzień, ale gdybyś chciał podsumować całość prac: jak długo trwały?

Sądzę, że był to miesiąc do półtora miesiąca pracy we dwóch. Oczywiście pracowaliśmy popołudniami tylko.

Czyli gdyby ktoś planował pójść w Twoje ślady, to przyktadając się i poświęcając cały dzień zajęłoby to...



Mając wszystkie części? Około tygodnia. Oczywiście druga taka sama nie powstałaby, bo chyba nie ma takiej możliwości, aby drugi raz w ręce wpadły takie same elementy, ale tak, podobną maszynę można stworzyć w tydzień lub dwa.

Bardzo dziękuję Ci za rozmowę!
Dziękuję.

■ **Jacek Łukawski**

Zdjęcia: Jockey
oraz www.trajkersi.pl





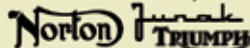
www.extremegarage.pl
e-mail: extremegarage@o2.pl

tel: 600-954-001
694-435-177
606-436-480



Renowacja Zabytkowych Motocykli

- kompleksowa renowacja
- renowacja podzespołów,
- dokończanie prac po innych,
- piaskowanie i szkiełkowanie,
- lakierowanie,
- lifting old i youngtimerów,
- serwis u klienta,



tel. + 48 603 982 797
www.sta-por.pl



Motocykle z silnikami diesla 1.5 litra 0N na 100km!!!

www.multi-moto.eu

ROADKING.pl
MOTOCYKLE - LUDZIE - KLIMATY



PORTAL MOTOCYKLOWY

MECHANIKA MOTOCYKLOWA

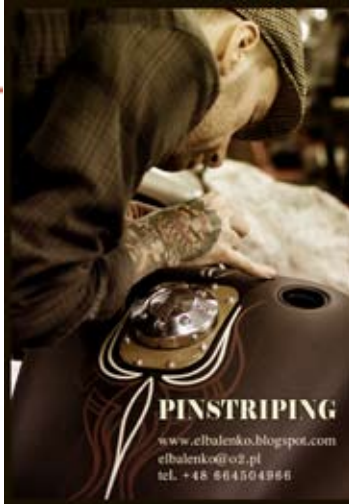
- mechanika
- blacharstwo
- lakierowanie
- serwisowanie
- pomoc na trasie
- punkt przyjazny motocyklistom

Zmigródek 52b przy trasie

Wrocław - Poznań

tel. 603 982 797

www.sta-por.pl



PINSTRIPING

www.elbalenko.blogspot.com
elbalenko@o2.pl
tel. +48 864504966



WIĘCEJ INFORMACJI
www.junak.com.pl



Renowacja Oldtimerów

kompleksowa renowacja oraz lifting old i youngtimerów

tel. + 48 603 982 797
www.sta-por.pl

Hrubieszowski

szlak sakralny

autor: Mariusz Sawa

Zdjęcia: Katarzyna Rylska, Bartosz Sojda, autor

Nie pamiętam już skąd wracałem i dokąd jechałem, ale pamiętam, że była to trasa nadbużańska jesienią. W moich stronach jesień poznać można po setkach nie zawsze sprawnych i oświetlonych ciągników rolniczych pełzających po drogach i gubiących buraki. Ostatnimi czasy pojawiły się też wielgachne kombajny, których wyprzedzanie wiąże się z ogromnym ryzykiem. O ile wyprzedzając traktor musisz dodać gazu, będąc na wysokości jego tylnej osi, co uchroni cię od kontaktu z osią przednią, gdy traktorzysta zechce nieoczekiwanie skręcić w lewo, o tyle wyprzedzenie takiego kolosa może się nie udać, bo jest on zbyt długi. Operator chyba by nawet nie wyczuł, gdyby po mnie przejechał. Ot podskoczyłby nieco. Tamtej słonecznej niedzieli właśnie za takim pojazdem powoli jechałem, rozglądając się wokoło. Kępy krzaków zawsze przykuwają moją uwagę, bo są w nich albo ruiny pałaców, albo cmentarze. I wówczas dzięki tej ślimaczej jeździe taki drzewostan zauważyłem w okolicy wsi Małków. Wrzuciłem lewy kierunkowskaz i pociąłem w pole zwracając tym samym uwagę plantatorów. W ten sposób natrafiłem na jeden z tych cmentarzy, gdzie wszystkie nagrobki zwrócone są na wschód... Nie chciałbym w tym miejscu mądrzyć się dlaczego akurat na wschód, czemu cmentarz ten był

zniszczony, kim byli tutejsi prawosławni, a kim byli unicy, z jakiego powodu tutejszą cerkiewkę zrujnowano w trzydziestym ósmym, co się stało z potomkami nieboszczyków w czterdziestym siódmym i kto odprawia tutaj panichidę na prowody. Nie zamierzam tego robić jak wykwalifikowany badacz dziejów, chociaż pokusa dla zawodowego historyka jest wielka. Zawilości narodowo-wyznaniowe dociekliwi znajdą w książkach. Ja chcę być tylko miejscowym motocyklistą, który poprowadzi Was swoimi drogami i od czasu do czasu opowie, to czego w takim układzie, proporcjach i interpretacjach w książkach nie ma.

To doświadczenie zmobilizowało mnie do objechania najciekawszych moim zdaniem miejsc kultu religijnego Ziemi Hrubieszowskiej. Zapraszam więc na wspólną wyprawę, podczas której postaram się być jak najlepszym przewodnikiem.

W drodze!

Wyjechaliśmy w sobotę rano z Werbkowic. Jest to dobra miejscowość wypadowa z uwagi na to, że znajduje się mniej więcej w centrum powiatu. W razie konieczności można po zwiedzeniu części północnej wstąpić do domu na obiad i pojechać na



Werbkowice. Dawna cerkiew z ok. 1870 r.



Jesień 1999, cmentarz wschodniego obrządku w Werbkowicach



Dobromierzycze

południe. W samych Werbkowicach godny uwagi jest drewniany kościół pw. św. Archanioła Michała. Postawiono go jako cerkiew unicką w latach 70. XIX stulecia obok dawnej małej cerkiewki. Potem odprawiano w nim nabożeństwa prawosławne, w czasie I wojny światowej służył Austriakom za kuchnię, w 1919 roku przejęli go katolicy, w 1920 roku zniszczyli bolszewicy, w międzywojniu urzędowali w nim znów katolicy, a w wojnę ponownie prawosławni. Kiedyś poznałem córkę ówczesnego proboszcza prawosławnego ks. Aleksego Baranowa – Mużę Szandruk. Opowiadała, że ojciec wstawił do świątyni nowy ikonostas, a Niemcy doprowadzili do cerkwi pierwszą elektryczność. Po wojnie cerkiewny wystrój oczywiście zdewastowano, po raz któryś z kolei poświęcono i do dziś kościół służy katolikom. Miejscowi parafianie, po części potomkowie unitów, a po części przyjezdni z Wołynia oraz innych rejonów Polski, założyli stowarzyszenie remontujące zabytek. Myślę, że warto było tak na wejście zaprezentować pokrótce historię tejże świątyni, bo jest ona bardzo charakterystyczna dla wielu podobnych obiektów w okolicy.

Z Werbkowic pojechałem do Hostynnego. Z szosy widać dawną cerkiew prawosławną. Można podjechać bliżej. Kopułę i prawosławne płasko rzeźbione krzyże na murowanym budynku zbił po wojnie ksiądz katolicki. Obok świątyni leżą w śmieciach zdewastowane nagrobki prawosławne. Niedawno odezwała się do mnie kuzynka księdza prawosławnego, który przed wojną pełnił tu posługę. Nazywał się Jan Kotorowicz i był zasłużonym dla miejscowej ludności społecznikiem.

Z Hostynnego kierowałem się na Dobromierzycze. Jakże miło byłam zaskoczony, że położono nowy asfalt. Bez stresu podjechaliśmy pod cmentarz, gdzie spoczywa między innymi ks. Mikołaj Laurysiewicz, unicki duchowny ze słynnego tutaj rodu, zasłużonego w oporze przeciwko caratowi w latach powstania 1863 roku.

Z Dobromierzyc pojechałem do Peresołowic. Kiedyś mieszkał tu mój wujek Kazik. Jeździł Simsonem osiemdziesiątką oraz Simsonami DUO. W Peresołowicach była cerkiew, ale z tego co mi się udało ustalić wiem, że została prawdopodobnie rozebrana po I wojnie światowej. Do dziś zachowały się kamienne krzyże.

Batiuszka w oficerkach

Z Peresołowic pogrzałem prosto na Podhorce. Przy kościele jest grób księdza Lebedyńskiego z połowy XIX wieku oraz jego rodziny. W latach II wojny światowej proboszczem prawosławnej parafii

był tu ks. Konstanty Teodorowicz. Chadzał w oficerkach, miał ładną żonę, która uczyła wiejskich dziewcząt robót domowych, a także uchodził za przykładnego obywatela i cieszył się szacunkiem. Syn miejscowego dziedzica Stefan Sękowski opowiadał mi, że w 1935 roku po śmierci Piłsudskiego batuszka zarządził dobowe bicie w dzwony cerkiewne na znak żałoby. Z nastaniem wojny zapewniał Polaków, że nic im się nie stanie dopóki on we wsi będzie. Wraz z jego wyjazdem rzeczywiście nastąpiły cięższe czasy. Jego brat był metropolitą jednej z amerykańskich Cerkwi.

Z Podhorzec podjechaliśmy do Trzeszczan. Znajduje się tu wysoki kościół ze słynnymi schodami. Niestety fotografia nie jest w stanie oddać ich wielkości. Z Trzeszczan można zajechać także do Uchań i obejrzeć zabytkowy kościół związany z osobą prymasa Uchańskiego, pełniącego w Rzplitej funkcję in-erexa.

Miejsce, do którego pociągnęło mnie bardziej był Teratyn. Stoi tam zgrabna murowana cerkiewka. Proboszczem przed wojną i w latach wojny był tu ks. Bazyli Martysz, dziś jeden ze Świętych Męczenników Chełmskich i Podlaskich. Ten oficer Wojska Polskiego, związany z jego prawosławnym ordynariatem, przez katolików i prawosławnych darzony szacunkiem, zginął od kul żołnierzy Narodowych Sił Zbrojnych.

Oporni unicy

Z Teratyna udałem się do Janek, gdzie stoi kościół – dawna cerkiew przeniesiona po wojnie z Zawalowa. W tych okolicach zawsze mogę liczyć na Szymona Jamroza, motocyklistę, dzięki któremu mogłem zobaczyć ładny drewniany kościółek w Moniatyczach (była cerkiew) oraz cerkiew w Szpikołosach. Szymon umożliwił mi też spotkanie z miejscowym proboszczem parafii rzymskokatolickiej ks. Waldemarem Malinowskim, historykiem regionalistą. Wielebny otworzył nam świątynię. Niegdyś Szpikołosy był ważnym miejscem oporu tutejszych unitów przeciw prawosławiu. Za tę postawę wielu z nich zostało zesłanych w głąb Rosji na kilkadziesiąt lat. Na miejscowym cmentarzu znajduje się monument upamiętniający tamte wydarzenia. Ksiądz Waldemar zaoferował się, że „jak was nawet będzie więcej, to przyjeżdżajcie, podwórka duże, motocykle się zmieszczą”.

Obowiązkowym punktem wyprawy musiało być Horodło, znane z Unii Horodelskiej zawartej w 1413 roku. Mnie najbardziej interesowały trzy świątynie: kościół rzymskokatolicki, polskokatolicki oraz cer-



Trzeszczany. Kościół rzymskokatolicki



Teratyn. Dawna cerkiew



Horodło. Ikonostas cerkwi grekokatolickiej

kiew unicka. W tej ostatniej odprawiane są od czasu do czasu nabożeństwa w obrządku wschodnim, zaś w środku zachował się piękny ikonostas.

Z Horodła pojechałem na Strzyżów, gdzie do dziś stoi skromna drewniana cerkiewka, dziś służąca katolikom. Proboszczem w Strzyżowie jest ksiądz Roman, motocyklista. Czasami koncelebruje mszę na biłgorajskich zlotach motocyklowych.

Równą szosą, umykając kontroli pograniczników dojechaliśmy do Hrubieszowa. Zaparkowałem przy cerkwi pw. Zaśnięcia NMP. Akurat była otwarta, więc mogliśmy wejść. Trwały porządki przed niedzielą. Proboszcz ks. Jan Kot pochodzący z Podlasia ma za sobą etap ujarzmiania Jawy w młodości i chętnie opowie o dziejach świątyni, obrzędowości prawosławnej oraz zawłościach wyznaniowych historycznej Chełmszczyzny. W Hrubieszowie warto też zobaczyć kirkut. Miasteczko przed wojną było w dużej mierze żydowskie. Po Żydach została dzielnica tzw. Sutki.

Pani Olga

Pod Hrubieszowem jest miejscowość Brodzica, dawniej nazywana Bohorodycą. Tłumacząc na polski



Hrubieszów. Cerkiew Uspieńska (Uspienia - Zaśnięcia Przenajświętszej Bogarodzicy)



Ikonostas w cerkwi w Hrubieszowie

powiedzielibyśmy „Bogurodzica”. Nazwa wsi została zmieniona po wojnie przez ówczesnych „intelektualistów”, którzy usiłowali zatrzeć ślady po tutejszych autochtonach. Mimo to kilka nazw zachowało się w oryginalnym brzmieniu: Werbkowice, Hostynne, Peresołowice. Bohorodyca, bo takiej też nazwy używamy z ojcem, podobnie jak Szpikołosa były ośrodkami oporu unitów przeciw caratowi i narzucanemu prawosławiu. Tutejszy oporny nazwiskiem Ziń brał udział w jednej z pierwszych pielgrzymek do papieża w ostatniej ćwierci XIX wieku w celu prośby o pomoc. Po tutejszej cerkiewce pozostał jedynie krąg lip. Zburzyli ją Polacy w 1938 roku, podobnie jak sto dwadzieścia innych cerkwi Chełmszczyzny i Południowego Podlasia. Co jest ciekawe: ocalał krzyż przydrożny z wymieniającym Imperatora Cara Rosji Mikołaja II. Za wsią w stronę Gozdowa stoi figurka z pięknym napisem „Od powietrzna, głodu, ognia i wojny wybaw nas Panie”; pięknym, bo dwujęzycznym „... sochrani nas Hospody”.

Z Hrubieszowa udaliśmy się w stronę Kryłowa. Po drodze wstąpiłem do pani Olgi Niewiadomskiej. Przywitała mnie i rozmawiała ze mną tutejszą gwara, niegdyś zwaną chachłacką, czyli językiem zbliżonym bardzo do ukraińskiego. Jej mąż „Jurko” był jednym z ostatnich, jeżeli nie ostatnim, żołnierzem Ukraińskiej Powstańczej Armii na tych terenach. Ponieważ moja wyprawa miała charakter nieco ekumeniczny i pielgrzymkowy zagadnąłem panią Olgę o okoliczne cerkwie. Opowiedziała mi ze łzami w oczach, jak pewien Polak, którego ona z matką „wykormyły” (wykarmiły) podczas rujnowania cerkwi w Kosmowie stukał „flaszkoju w ikony i kryczaw na <<zdarowie Iwane, na zdarowie Stepane!>>”.

Kontrola

Za Kosmowem parę kilometrów dalej mam kolejnych znajomych w Szychowicach: państwa Eugenię i Mikołaja Szczurów. Obiecałem kiedyś, że przyjadę. Pan Mikołaj, podobnie jak nieżyjąca już matka Anastazja, spisuje swoje sny. Wiele z nich mi przeczytał. Mają one wymiar symboliczny, tłumaczą i wyjaśniają rzeczywistość, a są osadzone w kręgu religii i aktualnych wydarzeń. Niektóre z nich nie są zinterpretowane. U Szczurów na ścianie wisi bardzo stara ikona Matki Bożej z cerkwi zburzonej przez władze komunistyczne w latach 50. poprzedniego stulecia. Szczurowie przechowują tę świętość u siebie w domu.

Z Szychowic pojechałem do Kryłowa. Miejsc godnych uwagi jest kilka. Ja odwiedziłem dwa, czyli kirkut oraz św. Mikołaja, czyli jego posąg nad źródłem. Dawnymi czasy był to cel piel-



Bohorodyca



Pani Eugenia Szczur z uratowaną ikoną



Dołhobyczów. Cerkiew w trakcie renowacji



Wnętrze cerkwi w Dołhobczowie



Dołhobyczów. Cerkiew po renowacji

grzymek tutejszej ludności kilku konfesji, a w czasach społecznych niepokojów pole mordobić pomiędzy wyznawcami obu obrządków. Obok figury świętego jest wyrzeźbiony pradawny wilk.

Podania ludowe głoszą, że kobieta chcąc zajść w ciążę powinna wykapać się w źródleku obok i zaraz po wyjściu z wody usiąść na wilka.

Potwierdzenie, że takie praktyki miały miejsce, odnajdziemy w opowieściach Wiktora Zina. W Kryłowie naprzeciw cmentarza jest sklep i serwis opon. Właścicielami są państwo Szpytmowie, bardzo mili i gościnni ludzie. Pani Marylka jest historykiem i wiele o swojej miejscowości może opowiedzieć. Niezbyt pielęgowanymi drogami udałem się do Dołhobyczowa.

W lesie spotkaliśmy dwóch Harleyowców, którzy popylali prawie stówką po tych dziurach i z dalszej jazdy z nimi zrezygnowałem, bo nie odnalazłem w tej szybkości przyjemności. W docelowej miejscowości stoi piękna odremontowana cerkiew pw. św. Symeona Słupnika. Kiedyś przyjeżdżałem tutaj Awokiem i można było jeszcze w przycerkiewnych krzakach zaparkować. Dzisiaj staraniem diecezji lubelsko-chełmskiej i po pozyskaniu między innymi funduszy norweskich, świątynia odzyskała dawny blask. Dzięki księdzu Kotowi uzyskaliśmy dostęp do wnętrza budynku. Parę lat temu byłem tu na oficjalnym otwarciu, oczywiście motocyklem i w stroju motocyklowym. Marcin Superczyński, niegdysiejszy motocyklowy dziennikarz radiowy, nie omieszkał zażartować podczas nabożeństwa: „a co to za cudak”.

Z Dołhobyczowa pojechałem na południe. Zatrzymałem się nad granicą. Wiedziałem, że przyjadą: policjant i pogranicznik. Mnie wylegitymowali, a Danusię zaprosili do radiowozu, bo nie miała ze sobą dokumentów. Sulimów, Dłużniów, Wyźłów, Myców, Chłopiatyn i Żniatyn: malownicze miejscowości o ciekawych nazwach. Po wyglądzie świątyni znać, że mamy do czynienia z innym dawnym zaborem, odmiennym stylem architektonicznym. Na podobne cerkiewki natrafimy już w Przemyskiem czy w Bieszczadach. Wróciwszy na Chełmszczyznę zatrzymujemy się przy murowanych świątyniach w Mirczu i Sahryniu. Były dawnymi cerkiewiami prawosławnymi: orientowane na wschód, tylko kopuł brak...

Turkowice i Krynki

Kolejnym punktem naszej wyprawy była wizyta w żeńskim monasterze prawosławnym pw. Opieki Matki Bożej w Turkowicach. Był już późno, a w cerkwi trwało nabożeństwo – wieczernia. Kiedyś w Turkowicach istniało kilka cerkwi i wszystkie zostały unicestwione. Dzisiaj władcyka lubelski i chełmski Abel doprowadził do wskrzeszenia życia monastycznego w Turkowicach oraz powrotu cudotwórczej ikony Matki Bożej Turkowickiej – po wielu, wielu latach wprowadzonej do cerkwi przez mnichów z Jabłecznej na Podlasiu. Co roku 15 lipca Turkowice odżywają i świętują. Katolicy zaprzestają pracy, a prawosławni w wieczór poprzedzający święto rozpoczynają obrzędy. Przed północą odbywa się panichida, czyli nabożeństwo za dusze zmarłych. Zawsze staram się w nim uczestniczyć. Brat mojego dziadka – Andrzej (Henryk) Sawa, zginął tu w 1943 roku z rąk swoich ukraińskich sąsiadów... Przed wojną panichidę służyło nocą na pradawnym cmentarzysku przy grodzie. Zwieńczeniem uroczystości jest przedpołudniowa uroczysta liturgia. W Turkowicach pracowałem przez kilka sezonów na plantacji borówek. Dojeżdżałem MZ-tą. Miało to swój urok, bo wielu moich kolegów też przyjeżdżało olejsouwami.

Po drodze do domu zajeżdżamy na Krynki. Nad źródłem stoi kapliczka i co roku odbywają się tutaj odpusty. Ponoć przed wiekami tutejsza ludność chroniła się w tym miejscu przed Tatarami. Po wiekach otwierając oranżadę mój tato rozwalil sobie szkłem rękę i musiał stąd swoją Jawą śmigać na zszywanie. Ja z kolei pamiętam już odpusty, w którym brałem udział jako mały chłopczyk. Słonecznej niedzieli jechaliśmy na Jawce. Gdy wjechaliśmy w leśną drogę, to się bardzo przestraszyłem błota i wielkich kałuż. Obawiając się wywrotki, zamknąłem oczy i przeczekałem aż tato przez nie przejedzie.

Zbliżając się do Werbkowic przejechaliśmy Konopne. Wieś ta jest mi szczególnie bliska z uwagi na przodków z rodu Ciuckich. Mikołaj Ciucki jako oporny unita pielgrzymował do papieża w 1904 roku. Pamiątką tej pielgrzymki jest przydrożny krzyż.

Terebiń i powrót

Późnym wieczorem dojeżdżamy do Terebinia. Stoi tam malownicza cerkiew, obecnie kościół rzymskokatolicki. Stara została kilka lat temu rozebrana, ale wszystkie ikony malowane na ścianach zachowano, a całą bryłę świątyni wzorowo odtworzono. W Terebiniu mieszkał brat mojego dziadka Józef Sawa, który był ożeniony z Ukrainką. To znaczy wtedy nie mówiło się, że z Ukrainką, takie pojęcie nie funkcjonowało. Za żonę miał prawosławną. W 1944 roku wyjecha-



Krynki. Kapliczka nad cudownym źródłem



Terebiń. Replika cerkwi. Obecnie kościół.



Modryń cerkiew

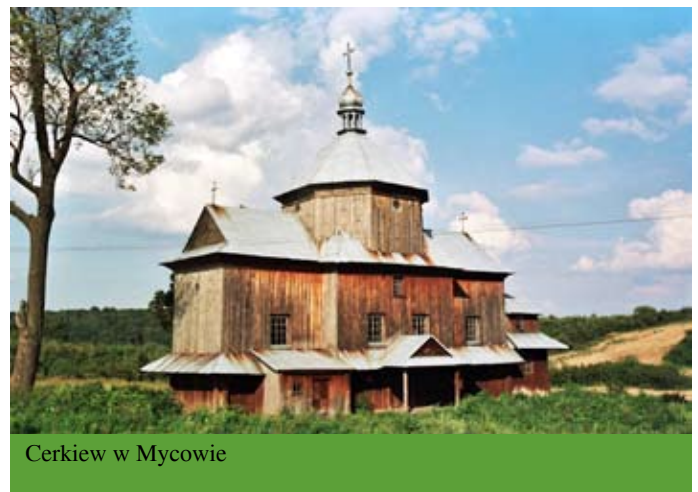
li za Bug do Wiszniowa, gdzie do córki zalecał się sowiet. Józefowi to się nie podobało, postawił się i zginął z ręki tego człowieka. Podczas renowacji cerkwi pojechaliśmy kiedyś do tutejszego proboszcza ks. Góry. Usilnie chciał przejechać się naszą Jaskółką z koszem. Tato nie pozwolił mu wtedy wyjeżdżać na szosę. Ten, gdy siadł i po paru próbach wreszcie ruszył, o mało nie uderzył w płot, zapierając się nogą w obawie, że motocykl się przewróci.

Była to jedna z moich przejażdżek wkoło komina. Mam świadomość jednostronnego doboru proponowanych obiektów. Uważam jednak, że subiektywność przekazu bardziej zaciekawia niż silenie się na suchy opis. Zachęcam do odwiedzenia moich stron, zachwycenia się tym co widzialne i dostrzeżenia bogactwa ukrytego.

Mariusz Sawa



Chłopiatyn



Cerkiew w Mycowie



Czumów nad Bugiem



Peresolowice. Ślady po wschodnim obrządku



Budyń. Dawna cerkiew



Okiem Zosi

Nie imponuje mi to...

To, czyli co? Przede wszystkim blichtr. Ile prawdy jest w motocyklicie, ten tylko się dowie, kto...

Właśnie, jakim wzorem kierować się przy ocenie i czy w ogóle jakiś wzór istnieje?

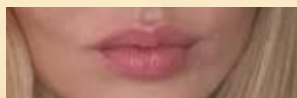
Powiem wprost, czy w świecie motocyklowym, czy w codziennym życiu, podejrzenia zawsze powinien wzbudzić nadmiar.... nadmiar wszystkiego. Nadmiar chromu, różnego rodzaju dupereli (nieważne jakie, ważne, że drogie). Aha, frędzle też mnie drażnią. Tyczy się to również stroju, który w tym przypadku pełni jakże istotną, niemal kluczową rolę - ma wyglądać! I to jak. Stan wyjściowy - funkielówka nieśmigany, dopasowany perfekcyjnie do motocykla. Oprócz super stroju, super hiper mega motoman potrzebuje super dodatków - błyskotek, których blask godnie podkreśli męskość... jego lica. Łańcuchy, sygnety, klamry, im więcej tym lepiej. Muszą być duuuże.

Stalowy rumak również nie może należeć do najmniejszych, co to, to nie. Rozmiar przecież ma znaczenie! Do tego dochodzi jeszcze super feromon, czyli dyskretna nutka salonowej nowości i voila'. Oto przed wami staje super sprzęt i super jeździec. Klękajcie narody. Klękajcie kobiety. Klękajcie mężczyźni. Klękajcie wszyscy... Nie imponuje mi to.

Super jeździec ma także super kumpli, którzy razem ze swoimi super maszynami, tworzą grupę super motocyklistów. Gdzie takich spotkamy? W kurortach, przy deptakach, w drogich knajpach, gdzie w szczycie sezonu będą od niechcienia saczyć piwo, kątem oka obserwując szaraczków, stworzonych tylko po to, by przystanąć i oddać pokłon ich maszynom. Napotkamy ich także podczas różnego typu imprez, gdzie niewątpliwie nie pozostaną niezauważeni. Zawsze na pierwszym planie, zawsze chętni do pomocy potrzebującym, ale warunek jest jeden - im więcej błysków fleszy, tym lepiej. Przecież te czyny nie mogą zginąć w pomroce dziejów. Super motocyklista musi zostać zapamiętany, a jego sława trwać wiecznie... Nie imponuje mi to.

Co w takim razie mi imponuje? Imponują mi mądrzy ludzie, zdystansowani do siebie i świata. Imponuje mi wolność i autentyczność. Autentyczna fascynacja jazdą, w myśl słów:

Nieważne co masz pod dupą, ważne co masz nad nią.



MAROKO

Część 1

autor: Krzysztof Rudnicki



Prolog

„Z samowo naczala był tawariszcz bog i tawariszcz pierwyj sekretar...” Przepraszam, to chyba nie ta opowieść, ale zaczyna się ciekawie. Tu natomiast chciałem wam opowiedzieć o Afryce. Mojej Afryce, do której zawsze chciałem pojechać, ale zawsze znalazłem setkę usprawiedliwień sankcjonujących odkładanie tego projektu. A to praca, a to rodzina, a to finanse... Budowanie piramidy niemożliwości jak mawiał mój kolega, ale tym razem chyba się uda.

Czas pokaże... Grudzień. Siedzę wlepiając oczy w monitor. W lecie zginął mój kolega i siedzę czytając jego opowieści o dalekich podróżach. Ile to już lat od naszego ostatniego spotkania? Chyba ponad dziesięć. To było na bazarze motocyklowym. Stał oparty o swój motocykl i snuł opowieść wpatrującej się w niego gromadzie o podróżach do dalekich egzotycznych krain. Zobaczył mnie, pomachał... Potem przy stoliku z jedzeniem wymieniliśmy grzeczności. Jak to się stało, że zawędrowaliśmy do innych światów, które mijały się obojętnie, choć jeszcze parę lat temu nic

tego nie zapowiadało. Fakt, wtedy byliśmy o te parę lat młodszy z głowami nabitymi marzeniami. Co się ze mną stało? Zjadło mnie życie, a właściwie pogoń za własnym ogonem. Głód wrażeń zagłuszył marzenia, goniąc mnie od jednej bzdury do innej. Wojsko, po wojsku jakieś mniej lub bardziej udane szamotanie się z przeciwnościami losu i fascynacja nowościami techniki zawiodły mnie w ślepy zaułek bezcelowego gania za dniem wczorajszym. Dopiero jego odejście (śmierć) przypomniało mi o utraconych marzeniach. Przeczytałem chyba wszystkie opowieści. W sercu coś łkało. Miałem go na wyciągnięcie ręki, zawsze mogłem pojechać, pogadać... Teraz została pustka. Paradoksalnie, to chyba dzięki niemu, siedzę i piszę te słowa planując podróż. Oddał mi marzenia. Jest grudzień... Na monitorze informacja – wolne miejsca. Odpisuję – jestem chętny. Troszkę taki niekontrolowany spontan. Jeszcze nie zakończyłem jednej ważnej inwestycji, kasa na styk, a praktycznie jej brak...

Przygotowania

Rozmowa z żoną:

- Wiesz chciałbym...
- No to jedź, tyle razy odkładałeś.
- Ale chyba teraz nie jest to najlepsza pora.
- Nigdy nie jest, zawsze coś się znajdzie przeciw, a jak nie teraz to kiedy? – odpowiada i burzy moją piramidę niemożliwości, którą znów misternie zaczynam budować.

Kiedyś ktoś mądry powiedział: „Nie zastanawiaj się jak czegoś nie zrobić, tylko jak pokonać przeciwności.”

A więc klamka zapadła. Czas zacząć poważnie myśleć o wyjeździe. Zaczynam czytać relacje innych ludzi, bywających w tym rejonie i dociera do mnie prawda dość bolesna. Tak długo siedziałem przed komputerem, że się zasiedziałem. To jakieś wielkie nieporozumienie, począwszy od stanu organizmu, na motocyklu skończywszy. Organizm? Od wielu lat prawie nie używany. Ekstremalne wyzwania? Ułożyć pasjanasa poniżej jednej minuty. Kondycja? 20 kilogramów nadwagi i zadyszka po przebiegnięciu 50 metrów. Katastrofa! Motocykl? JAWA... Katastrofa! Cały pomysł w ogóle poroniony. Czterdziestka na karku, od wielu lat zaniedbywany organizm, motocykl do przejazdów nie dalszych jak 10 kilometrów od domu. Całkowity brak przygotowania sprzętowego, fizycznego, mentalnego, merytorycznego, psychicznego i finansowego. Katastrofa na samym początku.

Może być ciekawie, myślę lekko spanikowany. Ciekawie, bo przecież mam niewyparzoną gębę i o moim wyjeździe już wie całe miasto i okoliczne wioski. Stare kobiety pod kościołem płaczą, a pleban wznosi modły o cudowne odnalezienie mojej piątej klepki. Reszta społeczeństwa śle wyrazy współczucia małżonce. Ale słowo się rzekło. Nie wiem czemu przypomina mi się humoreska z Internetu o podróży niejakiego Gonza zdezelowanym Jelczem do Francji, z przemycanymi papierosami... Przecież Jawa to nie Jelcz, a Maroko to nie Francja, na dodatek w przeciwieństwie do Gonza mam prawo jazdy i nie szmugluję fajek. Ale to chyba jedyne różnice. Nie! Dość pesymizmu! Jak śpiewa Wojtek Waglewski: „Ma się udać i uda się”. Trzeba się zastanowić jak to zrobić, a nie co może



pójść nie tak.

Nie da się wykluczyć wszystkich zagrożeń, ale należy wszystko przeanalizować i zminimalizować ryzyko porażki. A więc do roboty.

Plan

Podstawa to plan, bo jak mawiali starożytni: „Dobry plan nigdy nie jest zły.” Zgodnie z tymi założeniami mamy do czynienia z następującymi elementami wyjazdu:

1. organizm,
2. motor,
3. wypełnienie przestrzeni bagażowej,
4. logistyka.

Zaczynam od najłatwiejszego.

Ad 4) logistyka – Krzysztof Samborski. No, jeden punkt odfajkowany. Nawet poszło nienajgorzej. Wręcz rewelacyjnie. Jeszcze trzy i wyjazd zapięty na ostatni guzik. 25% przygotowań za mną. Rzut oka na listę i entuzjazm lekko słabnie. Jeśli odczuwacie chaos w tym co piszę, to właśnie udało się wam uchwycić istotę atmosfery moich przygotowań do wyjazdu. Chaos, to słowo zaczyna chyba rządzić moim życiem. Wszystko naraz, nagle, już i właśnie teraz jest potrzebne. Przystaję powoli nad tym panować. Jeszcze tylko 75% i gotowe. Tylko 75%...

Ad 3) wypełnienie przestrzeni bagażowej. W sumie proste. Należy zrobić listę potrzebnych rzeczy, zebrać je i zapakować na motocykl. Więc do roboty! Lista:

1. grill,
2. parasol,
3. wędki,
4. ???

Zaraz zaraz, nie tak – do Afryki, nie na ryby i browce. Tworzę listę wielokrotnie modyfikując ją. Za każdym razem skreślam i dodaję różne, jak mi się wydaje, mniej lub bardziej ważne przedmioty. Staram się bazować na doświadczeniach ludzi, którzy już tam byli i napisali coś na ten temat. Wstępnie listę dzielę na dwie części:

I) ja, czyli rzeczy dla mnie,

II) motocykl, czyli rzeczy niezbędne do usunięcia ewentualnych usterek.

Ad II) Motocykl powinien być tak przygotowany, aby wyeliminować wszelkie możliwe do przewidzenia awarie. Idąc tym tokiem rozumowania, dochodzę do jedynie słusznego wniosku: najlepiej pojechać rowerem, w plecaku wioząc drugi zapasowy rower oraz komplet opon i łałek. Nie popadajmy w skrajności. Możliwe do przewidzenia? Powódź, pożar, potop, najazd Hunów... Od początku. Koła, zmieniamy łożyska, opony, dętki. Właściwie przeglądam, są w porządku, więc? Tego typu znaków zapytania





stawiam sobie wiele, ale w końcu doprowadzają mnie one do jedynie słusznych wniosków – zabieram tylko to co niezbędne (kilka linek, łątki, dętka). Ilość rzeczy zweryfikował typ pojazdu, którym jadę, czyli mój nazwijmy go „motocykl”. No niby cały czas gdzieś tam kręcę się motocyklem, ale na dalsze wypadki jadę z wózkiem bocznym. Czyli nie mam najmniejszego problemu z miejscem na części i bagaż. Zresztą wypadki po kraju nie są problemem, w razie awarii zawsze znajdę pomocną dłoń. Często też bywa, że ktoś znajomy mieszka w okolicy, nie ma także bariery językowej. Natomiast tam będę musiał poradzić sobie sam, ze swoimi problemami. Układam więc na jedną stertę wszystkie niezbędne „przydatce” i niepostrzeżenie przechodzę do punktu

Ad 1) czyli ja. Rośnie druga sterta niezbędnych rzeczy bez których nie przetrwam. Pomadka do ust, barchanowe majty, krem z filtrem, żelik na zatarcia, środki na przeczyszczenie i na wstrzymanie, cieplejsze kalessonki... Po przeglądnięciu tego wszystkiego, zaczynam zastanawiać się nad wynajęciem ciągnika siodłowego z naczepą. Pomysł w sumie niegłupi, bo na pakę załaduję również motocykl i kabinę z sypialką... Dobra, Internet, jeszcze raz. Jak inni to robią? W związku z tym, że mój pojazd nie posiada za wiele przestrzeni ładunkowych, wypełnienie ich zabiera przysłowiowy ułamek sekundy. Postanawiam coś z tym zrobić. Z pomocą przychodzi mi druga Jawa – ta z wózkiem, która wyposażona jest w bagażniki boczne. Dochodzę do wniosku, że nie są jej potrzebne, skoro nigdy ich nie użyłem, ponieważ ładowność i pojemność wózka w 250% do tej pory mi wystarczały. Bagażniki są oryginalne i bez większych przeróbek adaptuję je do Trampa. Dobra, ale to nie wszystko.

Odwieczne pytanie: kufry czy sakwy? Na to pytanie do tej pory nikt nie znalazł dobrej odpowiedzi. Znowu Internet i godziny spędzone przed monitorem. Setki opinii i tysiące relacji. A zegar tyka nieubłaganie. Termin wyjazdu jeszcze niby daleko, lecz w tym tempie zajmie mi to jeszcze pewnie ze dwa lata. Postanawiam zakupić wodoszczelne sakwy rowerowe. Dowiedziałem się o nich na jednym z forów, gdzie użytkownicy wychwalają je pod niebiosa, więc i ja chcę sprawdzić. Po zakupie okazuje się, że ich montaż niby nie skomplikowany, w moim pojeździe rodzi wiele komplikacji. Nie sztuką jest naspawać „glutków”. Ma to być montaż pewny i pozwalający na zdjęcie sakw w krótkim czasie. Po kilku dniach podczas których wypracowuję wiele mniej lub bardziej udanych koncepcji, wpadam na doskonały pomysł wykorzystania do mocowania sakw zaciskowych opasek metalowych. „Im prościej,

tym lepiej” – jak mawiał mój znajomy, dodając przy tym „Im więcej patentów, tym mniej jazdy.”

Próba zapakowania, czyli wypełnienia przestrzeni bagażowej, doprowadza do drastycznych zmian na liście rzeczy niezbędnych. Drogą eliminacji i różnych mniej lub bardziej zawyłych wywodów „parafilozoficznych” typu: „Trzecia Zasada Bałtroczyka – skarpety są świeże tak długo, jak długo ważny jest ski-pas.” Co prawda nie jadę na narty, ale zasadę tę można stosować do wszystkich tzw. męskich wyjazdów. Na szczęście nie jadą z nami kobiety, więc zasada uznana jest przeze mnie jako prawo nadrzędne i zastosowana do reszty części garderoby również.

Ja i motocykl

Owocuje to dopięciem punktu 3), a więc 50% już za mną! Podczas prac nad wypełnieniem przestrzeni bagażowej, napotykam kolejny problem. Stelaż bagażników nie jest zbyt stabilny. Postanawiam go wzmocnić dodatkowym płaskownikiem spinającym go w jedną całość z tyłu. Ma to dodatkową zaletę - opony przewieszane przez górny kufer nie opierają się już na plastikowym błotniku. Kolejnym plusem tego rozwiązania jest możliwość zamontowania dwóch kanistrów pięciolitrowych pomiędzy oponami a sakwami, w sposób dość pewny i stabilny. Muszę jednak dodatkowo wzmocnić tylny stelaż, aby po obciążeniu go 10 litrami płynów, wciąż zachowywał swoją sztywność. Krótko mówiąc, nie może mi się urwać na byle dołku. I tak niepostrzeżenie dochodzimy do punktu:

2) motocykl. <http://pl.wikipedia.org/wiki/Maroko> - prosty poradnik jak nie powinno się robić tych spraw... Od początku: przygotowałem się najlepiej jak umiałem, ale niestety nie do wyprawy. W jedyny i niepowtarzalny sposób starałem się sam sobie zepsuć wycieczkę. Jak? Parafrazując klasyka: „Całe życie robił w hucie, a do huty dokładali. Cała jego ciężka praca, wszystko było chu...a warte...” Tak (albo jakoś tak) śpiewał Kazik. Po kolei.

Zamontowałem tylne bagażniki - nie wiem po co... Zakupiłem „specjalne afrykańskie” sakwy - nawet ich nie zabrałem... Zabrałem wszystkie niezbędne (wg mądrych tego świata) rzeczy - 80% z nich nawet nie wyciągnąłem z busa, którym doczłapałem się do Malagi... Z tych rzeczy, które zabrałem 40% śmiało mogłem też zostawić... Ale to tylko wierzchołek góry lodowej błędów jakie popełniłem...

U kolegi w Jawce, albo w Czesi (nie pamiętam dokładnie) zobaczyłem pod zbiornikiem gustowną przesłonkę, której zadaniem (chyba) jest zabezpieczenie cewek przed wilgocią. Patent na tyle mi się spodobał, że postanowiłem pójść krok dalej. A co.





W związku z tym, że wszystkie „testy” przeprowadzałem w niezbyt korzystnych warunkach (często latałem w temperaturze poniżej 0), postanowiłem rozbudować zaobserwowany patent, uzyskując dodatkowy efekt zmniejszenia chłodzenia. I było to dobre... W zimie... Ale w Maladze było +22. Summa summarum dopiero jak trzeci raz silnik z przeraźliwym piskiem został zablokowany domyśliłem się, że „wypłodzone” z takim trudem osłony mają na niego destrukcyjny wpływ. A jeszcze nawet nie dotarłem do portu... Ale nie poddałem się. No przecież nie po to mordowałem się busem 3600 km, żeby się teraz wycofać. Postanowiłem, że choćby pchając dotrę na prom, przepłynę cieśninę i stanę na „czarnym lądzie”. Wszyscy moi współtowarzysze dyskretnie i taktownie sugerowali mi powrót do Europy i zaprzestanie dalszych wojaży. Inteligentny człowiek pewnie zrozumiałby swoje położenie, oraz logikę argumentów kolegów, no ale „jestem jaki jestem”...

Czarny Ląd

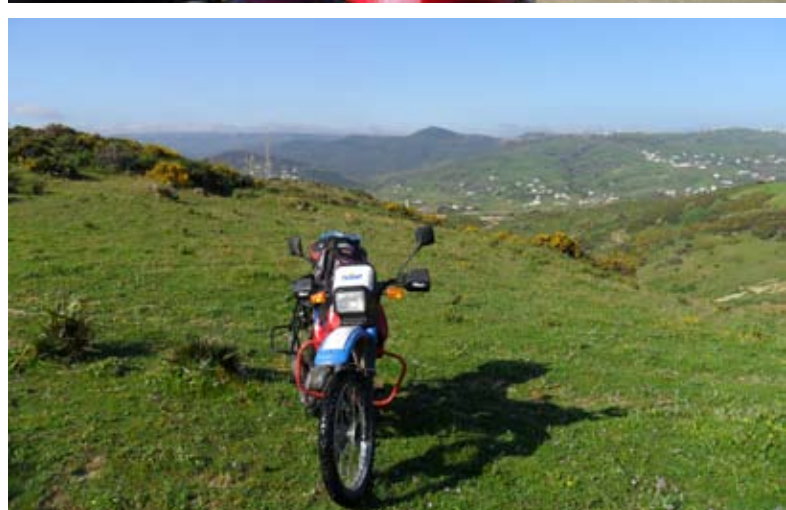
Co do Tangeru - moim zdaniem to takie Zakopane, tyle, że „marokańskie”. Nie byłem zachwycony, wręcz przeciwnie... Mimo to (a właściwie za namową jednego kolegi - mówił: „wiesz, dalej będzie lepiej”) postanawiam rano jechać dalej, ale, już nie ze wszystkimi, tylko sam. Dlaczego sam? Na jednym z blogów „podróżniczych” przeczytałem kiedyś trzy zasady, którymi kieruje się autor, aby mieć udany wyjazd. Po pewnym zastanowieniu doszedłem do wniosku, że ilekroć się kierowałem tymi zasadami, zawsze byłem zadowolony z wyjazdu. Zasady są proste:

1. Jeżdżę sam
2. Jeżdżę sam
3. Jeżdżę sam.

Złamanie którejkolwiek z tych trzech prostych zasad zawsze jest brzemiennie w negatywne skutki. W myśl zasady: „ze swoimi problemami jakoś sobie dam radę, ale czyichś nie chcę dźwigać”. Rano okazało się, że nie tylko ja mam problemy. Jednak ja już zaczynam moje samotne zmagania z Afryką. Jeszcze tylko rzut oka na Tanger i w drogę, może do El Jabha.

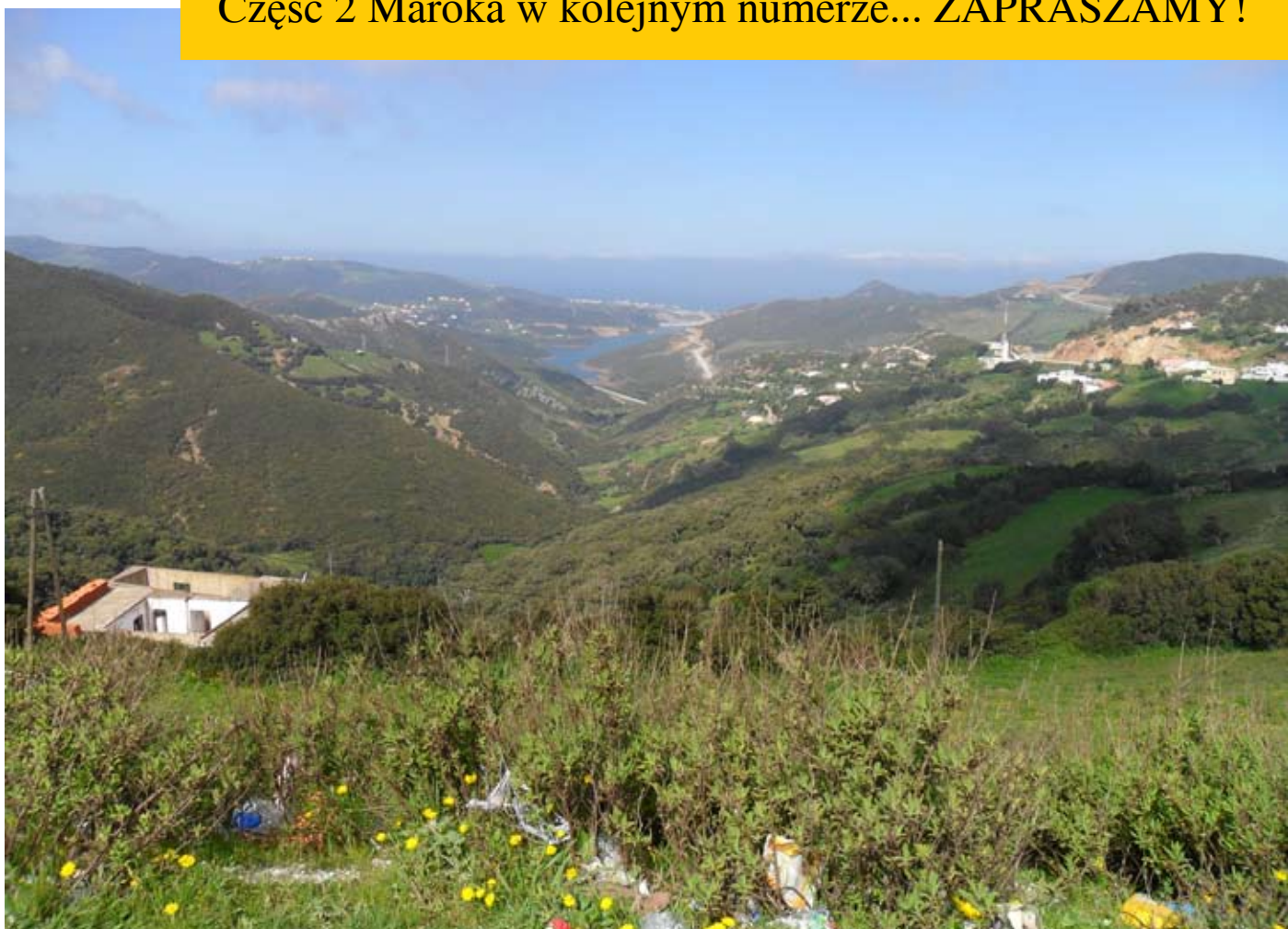
Być może wieczorem spotkam tam resztę "wycieczki". Wyruszając rano nie spojrzałem na mapę, co skutkuje zgubieniem drogi. Dolatuję do portu i zamiast go ominąć i pojechać dalej, pytam o drogę policjanta. Niestety jego polski jest słaby, właściwie beznadziejny, przez co zamiast naprzód, cofam się. Po paru kilometrach orientuję się, że coś jest nie tak, więc postanawiam się zatrzymać i zasięgnąć języka, ale tym razem już uzbrajam się w mapę. Kiedy mam już rozjaśnioną sytuację i zamierzam odpalić motor widzę przelatującą grupkę kolegów, co potwierdza słuszność obranego kierunku. Po kilku kilometrach mijam chłopaków podziwiających krajobrazy. Jest na co patrzeć i w sumie wypadałoby się zatrzymać co sto metrów, ale wiem, że do pokonania mam dziś ponad dwieście kilometrów, więc jadę spokojnie dalej. W Tetouan po raz drugi dziś gubię drogę, ale nie tylko ja. W Martil trafiam na chłopaków, którzy też poblądzi, ale już zdążyli się dopytać o właściwą drogę. Uzbrojony w tę wiedzę ruszam dalej. Droga staje się coraz bardziej malownicza, to pnie się pod górę, to znów opada serią karkołomnych serpentyn w dół. Widoki zapierają dech w piersi. W El Tleta de „cośtam” (albo „gdzieśtam”) szukam bezskutecznie przeprawy przez rzeczkę i po raz kolejny gubię drogę. Mijam Telembote i u podnóża szczytu J.Tassaot łapię kaptur w tylnym kole. Łatając dętkę dochodzę do wniosku, że coś jest „nie tak” z drogą, bo moim zdaniem za bardzo oddaliłem się od morza. Postanawiam zawrócić do mijanego wcześniej sklepu, gdzie miejscowi potwierdzają moje przypuszczenia. Jadę z powrotem, ale tym razem dużo wolniej i koniec końców odnajduję drogę i most który przeczyłem – wiecie, ta prędkość... Znów wybrzeże. Po prawej skały, po lewej urwisko i morze. Do góry i w dół, czasem na stojąco, ponieważ nawierzchnia delikatnie mówiąc nie jest równa i pozbawiona zanieczyszczeń. Co pewien czas zatrzymują mnie roboty drogowe, ale w końcu udaje mi się dotrzeć do celu gdzie szybko – ponieważ miejscowość jest mała – odnajduję resztę wycieczki. Na kolację zamawiam jakąś rybę i na „krzywy ryj” załapuję się na kalmary i krewetki, z którymi chłopaki sobie nie radzą (albo z grzeczności tak udają). Po kolacji – hotel, motory na parking, zimny prysznic (wrzątek był – ino wystygł) i spać. To był męczący dzień, ale jak do tej pory pierwszy, który mogę zaliczyć do udanych. Co do samego El Jabha – zdecydowanie lepsze wrażenie niż Tanger. Jest spokojne, leniwe. Ma ten ulotny urok. Wrażenia bardzo pozytywne.

■ **Krzysztof Rudnicki**





Część 2 Maroka w kolejnym numerze... ZAPRASZAMY!



STUDIO AEROGRAFU

Szymon Chwalisz

kontakt:

Szymon Chwalisz
Aleja Wolności 3a/12
63-500 Ostrzeszów

tel: 665-360-692

email:
studioaerografu@o2.pl

www.studioaerografu.com

Artystyczne Malowanie Motocykli



www.studioaerografu.com

Wyjątkowe i niepowtarzalne **Autorskie wzory!**
KOSZULKI MOTOCYKLOWE



Dla Ciebie

NAJWIĘKSZY SKLEP
z koszulkami i bluzami
dla motocyklistek
i motocyklistów

największy wybór
autorskie wzory
motocykle i nie tylko
pasja i klimat!

- ▶ KILKASET WZORÓW
- ▶ SUPER JAKOŚĆ
- ▶ ROZSĄDNE CENY



Dla Twojego KLUBU

koszulki klubowe
koszulki złotowe
bluzy klubowe
polary klubowe

Sprawdźcie:

- ▶ DOŚWIADCZENIE
- ▶ SUPER JAKOŚĆ
- ▶ ROZSĄDNE CENY

Projektujemy i doradzamy
GRATIS!

www.forbiker24.pl



www.forbiker.pl

PRZEZ MOTOCYKLISTÓW DLA MOTOCYKLISTÓW

Pasja motocyklowa

Ciemne i jasne strony.

autor: Marcin Makowski
Fundacja Bezpieczny Motocyklista

Ciepły lipcowy poranek na Pomorzu aż kusi by wsiąść na motocykl i wybrać się na wycieczkę krajoznawczą. Zaopatrzony w mapę i prowiant ruszam więc na podbój lokalnych dróg, które po zeszłorocznych remontach zachęcają do omijania głównych szlaków komunikacyjnych. Pierwsze metry i awaryjne hamowanie, bo Pan jadący samochodem osobowym nie ustąpił mi pierwszeństwa przejazdu, tłumacząc się, że on był na drodze z pierwszeństwem. Przypominam, że na drogach osiedlowych obowiązują takie same zasady jak na pozostałych kategoriach dróg, czyli pierwszeństwo ma pojazd nadjeżdżający z prawej strony. Jadąc dalej przez miasto natykam na zapadnięte studzienki kanalizacyjne, które są zmurą dla zawieszenia zarówno w motocyklu, jak i samochodzie osobowym. Są szczególnie niebezpieczne, gdy jedna ze stron jest głębiej osadzona w gruncie bo może spowodować uślizg koła lub nawet uszkodzenie opony. Jeśli jest taka możliwość starajmy się je omijać, ale w sposób jak najmniej gwałtowny i chaotyczny, by nie dezorientować pozostałych uczestników ruchu. Czasem jest jednak za późno na jakikolwiek manewr lub po prostu nie mamy możliwości ominięcia przeszkody. Pozostaje nam jedynie przejechać przez studzienkę, którą pokonujemy na rozluźnionych ramionach nie ściskając kierownicy, by w jak najmniejszym stopniu odczuć wstrząs po przejechaniu nierówności.

Po odstaniu kilku minut na czerwonym świetle wyjeżdżam w końcu na otwartą drogę poza miasto. Słońce jest już dość wysoko tak więc asfalt i opony dobrze współpracują dając przyjemność z każdego pokonanego zakrętu. Kilka kilometrów dalej zjeżdżam z drogi krajowej na powiatową i następuje pozytywny szok. Nowy asfalt, zero kolein i pusta droga to jedna z niewielu rzeczy jakich bym się spodziewał po zjechaniu na drogę niższej kategorii. Niestety ta euforia nie trwa długo, bo po kilkuset metrach wracam na dziurawą i zmęczoną nawierzchnię. Najgorsze nie są jednak dziury czy koleiny na prostych odcinkach oraz wyrastające ponad i wyrzuszające asfalt korzenie przydrożnych drzew. Jakże niemiłe zaskoczenie spotkało mnie na idealnie wyglądającym zakręcie, gdzie jadąc beztrudno natrafiłem na tego typu przeszkodę, która uniosła tylne koło motocykla doprowadzając do lekkiego uślizgu.

Cały poranny entuzjazm zaczyna powoli zniknąć zwłaszcza, że na horyzoncie pojawiają się ciemne chmury. Jadę jednak dalej powoli odczuwając już w ramionach zmęczenie kiepskimi dziurawymi odcinkami dróg. Postanawiam więc zrezygnować z wycieczki krajoznawczej i wracam na drogę lepszej kategorii od razu czując różnicę i odprężając się nieco bardziej. Proste odcinki drogi zachęcają innych kierowców do szybszej jazdy i wyprzedzania, co często zmusza mnie do nagłego zjechania na pobocze, gdy z naprzeciwka nieoczekiwanie wylania się samochód osobowy zajmujący cały mój pas ruchu. W pewnym momencie doganiają mnie ciemne chmury i zaczyna padać tak intensywnie, że zmuszony jestem dla własnego bezpieczeństwa zatrzymać się i przeczekać ulewę. Siedząc i wpatrując się w przemykające samochody zaczynają do mnie docierać myśli o niebezpiecznych sytuacjach, jakie napotkałem dziś przy tak krótkiej przejażdżce i jak niebezpieczną pasją jest jazda motocyklem. Koleiny, zachowania innych kierowców, dziurawa nawierzchnia i zmieniająca się pogoda to tylko nieliczne czynniki wpływające negatywnie na komfort i bezpieczeństwo jazdy jednośladem.

Nie trzeba wcale jeździć brawurowo lub z niebezpiecznymi prędkościami, by zwykła przejażdżka przerodziła się w tragedię. Tak właśnie tekst mający na celu opisanie pięknego dnia spędzonego w siodle przerodził się w przedstawienie negatywnych realiów związanych z podróżowaniem motocyklem. Jest jednak bardziej pozytywna strona pasji, którą dzieli tak liczna grupa osób, a jest ją bardzo ciężko wyjaśnić. Poczucie braterstwa i gest pozdrowienia, gdy nieznajomi motocykliści mijają się na trasie za każdym razem wywołuje uśmiech na mojej twarzy. Spotkania przyjaciół na zlotach oraz ludzie, których się na nich poznaje i coroczny powrót przez długie lata w te same miejsca zlotowe są jak spotkania rodzinne, na których można powymieniać się doświadczeniami, odpocząć i dobrze spędzić czas. Dotarcie do celu po ciężkiej podróży, gdy jedziemy w deszczu i w zimnie, a na miejscu czeka na nas wspaniały widok, ludzie lub miejsce sprawia, że kolejną wyprawę planuje się już w myślach w trakcie trwania obecnego wyjazdu. Dla wielu osób możliwość majsterkowania, przerabiania i renowacji motocykli jest ulubioną formą relaksu oraz spędzania wolnego czasu.

Spora część miłośników jednośladów po tygodniu spędzonym w pracy już nie może się doczekać, by w weekend wyruszyć na tor lub przemierzać bezkresne tereny leśne, ładując w ten sposób swoje baterie na kolejny tydzień za biurkiem.

Pod koniec dnia, gdy już zmęczony i przemoczony wstawiłem motocykl do garażu spojrzałem na niego przed zamknięciem drzwi i pomyślałem: ależ to była fajna przejażdżka i już nie mogę się doczekać kiedy kolejny raz wyjadę w trasę. Nagle wszelkie dotychczasowe myśli o niebezpiecznych sytuacjach znikają, a pojawia się ten niewyjaśniony uśmiech i zadowolenie, a ciało krzyczy w euforii, że jeszcze mu mało. Myślę że wiecie o co mi chodzi, mimo iż każdy przeżywa to na swój sposób, ale łączy nas jedna wspólna pasja i zamiłowanie do motocykli.

■ Marcin Makowski

Fundacja Bezpieczny Motocyklista

Fundacja

Bezpieczny Motocyklista



O fundacji

Czasy gdy motocykl dostępny był tylko dla nielicznych wybrańców już dawno minęły, a jednoślady stają się coraz popularniejszym i bardziej pożądanym środkiem transportu zarówno wśród młodych, jak i starszych osób. Chęć posiadania wymarzonego jednoślada często nie idzie w parze z potrzebą zapewnienia sobie bezpieczeństwa podczas jego użytkowania. Dostępność i różnorodność motocykli oraz ich przyrost na drogach publicznych nie przekłada się jednak na postęp i wzmożenie akcji prowadzonych przez organizacje działające na rzecz poprawy bezpieczeństwa drogowego, czego odzwierciedleniem są statystyki wypadków z udziałem jednośladów.

Pierwszą poważniejszą przygodę z jednośladem motocyklista zaczyna zapisując się na kurs prawa jazdy. To właśnie ten moment, w którym w świadomości przyszłego kierowcy powinna zostać zaszczerpiona potrzeba zadbania o własne bezpieczeństwo. Wiąże się to zarówno z techniką odpowiedniego prowadzenia jednoślada, jak i z dobraniem ubioru chroniącego motocyklistę. Często jednak zauważyć można na ulicach kierujących zaopatrzonych jedynie w kask, a resztę ubioru stanowi odzież codzienna składająca się np. ze zwykłych dżinsów i sportowego obuwia.

Czy spowodowane jest to niewiedzą kierujących o ewentualnych skutkach przy nawet najmniejszej kolizji, czy może ich ignorancją i pewnością siebie oraz wiarą w to, że ich nigdy nic złego nie spotka skoro będą jeździć wolno i ostrożnie? Często również zauważyć możemy odwrotną sytuację, gdzie kierujący wyposażony w najnowszy model motocykla oraz w bardzo dobre ubranie chroniące jego ciało szarżuje pomiędzy autami wykorzystując drogi publiczne jak prywatny tor wyścigowy, wierząc nadmiernie w swoje możliwości, jak również w to, że jego nigdy nic złego nie spotka. Są to dwie najpopularniejsze sytuacje przyczyniające się do tak dramatycznych statystyk wypadków z udziałem motocykli. Z jednej strony są kierujący odnoszący poważne urazy z braku odpowiedniego ubioru ochronnego, a z drugiej nadmierna brawura, nieodpowiednia technika jazdy, brak doświadczenia oraz wiedzy teoretycznej to również główne czynniki wpływające na statystyki. Umiejętności oraz wiedzę potrzebną do prawidłowego i bezpiecznego prowadzenia jednoślada zdobywa się przez kilka sezonów, które w naszym kraju niestety są krótkie.

W zdobyciu odpowiedniej wiedzy oraz umiejętności pomocne są wszelkie kursy doszkalające oraz portale

internetowe i organizacje zajmujące się tematyką jednośladow. W tym celu powstała również Fundacja „Bezpieczny Motocyklista”, której główne założenia to edukacja i reedukacja uczestników ruchu drogowego oraz poprawa bezpieczeństwa drogowego. Prowadzony przez fundację portal internetowy docelowo ma stać się kompendium wiedzy dla motocyklistów i zawierać wszelkie opisy techniki jazdy oraz zachowań w sytuacjach drogowych. Prężnie rozwijająca się strona już w chwili obecnej przyciąga młodych i mniej doświadczonych kierowców chcących poszerzyć swoją wiedzę i umiejętności. Działalność fundacji nie skupia się jedynie na prowadzeniu porad i szkoleń dla motocyklistów. Poprzez swoje akcje ma ona na celu uświadomienie innym użytkownikom dróg, by zwracali większą uwagę na mniej chronionych przed urazami entuzjastów dwóch kółek oraz poprawić wizerunek motocyklisty wśród ogółu społeczeństwa. Większość prowadzonych kampanii skierowana jest jednak do samych motocyklistów i apeluje o wolniejszą i rozważniejszą jazdę.

Główną przyczyną wypadków jednośladow jest wciąż nadmierna prędkość i brawura kierujących, dlatego właśnie powstały dwie kampanie skierowane do motocyklistów składające się z materiałów filmowych oraz plakatów informacyjnych.

Pierwsza z nich ma na celu ukazanie, szczególnie młodym motocyklistom skutki zbyt szybkiej jazdy, która często kończy się tragedią nie tylko dla nich ale i dla całego ich najbliższego otoczenia. Kampania promowana jest pod hasłem „Motocyklisto zwolnij – nie zostawiaj nas samych”.

Kolejna z nich „Motocykl – to nie zabawka” skierowana do motocyklistów traktujących nagminnie miasto i drogi publiczne jak „plac zabaw” oraz jednoślad jak „zabawkę”.

Więcej informacji o prowadzonych kampaniach oraz o działalności fundacji znajdziecie na portalu <http://www.bezpieczny-motocyklista.pl>

■ **Marcin Makowski**
Fundacja Bezpieczny Motocyklista

KOMUNIKAT:

Otrzymaliśmy smutną informację od Marcina, że dotychczasowy sponsor fundacji się wycofał, co spowodowało zawieszenie jej działalności.

Jeśli ktoś z Was jest w stanie pomóc w znalezieniu nowego sponsora, który będzie w stanie zapewnić wsparcie fundacji - prosimy o kontakt bezpośrednio z Marcinem:

Marcin Makowski

e-mail: m.makowski@bezpieczny-motocyklista.pl

Telefon: 505-003-247

Redakcja Swoimi Drogami



Zapinamy wózek

do BMW R 80 RT

autor: Mariusz Sawa



Rozterki furmana

Najpierw mamy marzenia i nie mamy pieniędzy. Idziemy wtedy do garażu i patrzymy, że żal jest sprzedawać cokolwiek. Wracając do domu przechodzimy obok szopy, w której stoją dwie WFM-ki: z silnikiem S-01 i z silnikiem S-34. W moim przypadku było tak, że ta druga była ładniej zrobiona wizualnie, ale bardziej mi dokuczyła mechanicznie, więc wyzbywszy się żalu postanowiłem ją opchnąć, by zdobyć forszę na wózek.

Gdzie jest wóz?

Wypatrzyłem na aukcji internetowej ładnego Dniepra za około 1400 zł bez papierów w odległości do 40 kilometrów. Zadzwoiłem i zaproponowałem zamianę na WFM S-34 z papierami na WSK z 1980 roku, bo takie też kwity na WFM posiadałem. Paweł przyjechał,

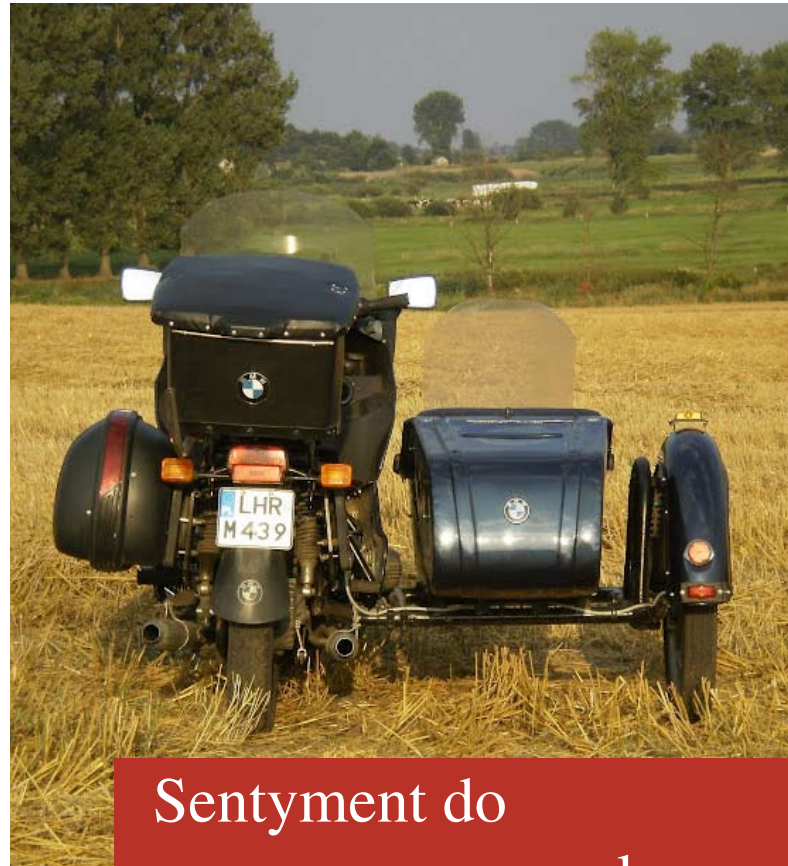
zostawił mi na podwórzu Dniepra i szczęśliwy zabrał WFM, bez dopłat z żadnej strony. A nie! Zapłaciłem mu za transport w jedną stronę. Mój nowy motocykl miał świeży czarny lakier kładziony pędzlem na oryginalny czerwony i na sznurki mocujące to i owo. Jeden cylinder nie dawał ognia, za to silnik wciągał niezwykle dużo benzyny. Gaźniki uszczelnione szmatami i pęknięta przy główce rama – typowe cechy nowo sprowadzonej maszyny z za Buga. Motocykl był w świetnym stanie wyjściowym do remontu dla miłośnika radzieckiego sprzętu. Wózek odczepiłem i sprzedałem Dniepra za pięć stów niezwykle zadowolonymu z transakcji motocykliście. Kosz rozebraliśmy, wyczyściliśmy, dobraliśmy lakier identyczny z motocyklowym, zawieźliśmy graty do pana Krzyśka, który wygładził co trzeba i po tym wszystkim prysnął farbą. Potem zamówiłem fotel i ogumienie.

Koń jaki jest...

I jeszcze parę słów o motocyklu, który miał to pociągnąć. BMW R 80 RT kupiłem kilka lat temu. Motocykl miał na liczniku 16 tysięcy km przebiegu, ale sądząc po jego zużyciu zewnętrznym można było stwierdzić na oko, że licznik już raz się obrócił, więc przebieg rzeczywisty mógł wynosić wtedy sto szesnaście tysięcy. Beemka została sprowadzona z Holandii. Rozpisywać się nie bardzo jest o czym, bo musiałbym pisać to co każdy może wyczytać w zwykłym opisie w sieci. Nic wielkiego przy motocyklu nie robiłem, jedynie serwis i standardowe wymiany co sezon. Kiedyś jeździłem Jaskółką i Awokiem z koszem. Sentyment do zaprzęgu powracał i musiał zostać w końcu zrealizowany.

Zaprzęgamy

Zawieźliśmy wszystko panu Wiesławowi pod Biłgoraj, który podjął się zrobienia mocowań przy motocyklu, wyprowadzenia instalacji elektrycznej i uczynienia wszystkiego co było konieczne, by motocykl dobrze



Sentyment do zaprzęgu powracał i musiał zostać w końcu zrealizowany.



się z wozem prowadził. Specjalista orzekł, że oryginalny amortyzator w wózku jest zużyty, dlatego polecił kupno nowego. Może jeszcze dwa słowa o mocowaniu. W przypadku mojego motocykla kule i uchwyty zostały do ramy dospawane. Widziałem w takim samym modelu kule przymocowane śrubą do obejm. Nie wiem jak takie rozwiązanie sprawdza się w praktyce. Jest może bezinwazyjne, ale czy bezpieczne? Przy spawaniu przedniej dolnej kuli warto pamiętać, by nie zasłonić nią dekielka filtra oleju. Niektórzy robią też dodatkową ramę równoległą do dolnej belki oryginalnej i do niej podłączają kosz. Jest to o tyle dobre, bo wózek znajduje się wtedy jeszcze dalej od motocykla, zaprzęg jest szerszy i może prowadzić się stabilniej. Kombinując w tym kierunku da się tak zamontować wózek, że nie pociągnie to za sobą ingerencji w ramę typu dospawanie kul. Mnie na tym specjalnie nie zależało. Aby jednak jechało się jeszcze pewniej planuję odciążenie gondoli od motocykla w stronę błotnika. Będę zmuszony przyspawać jej mocowania w inne miejsce. Rozkład masy będzie wówczas korzystniejszy. By się w to nie bawić, warto zwrócić uwagę na jej ulokowanie poszukując kosza, bo w radzieckich sprzętach typu Dniepr specjaliści z „Zawoda” mocowali wszystko, gdzie chcieli.

Wio!

Okazało się przy jeździe próbnej, że felga w koszu wymaga prostowania. Po dokonaniu naprawy przyszedł czas na jazdę samemu i z pasażerem. Do tej pory dosiadałem dwa motocyklowe zaprzęgi: AWO Sport i MZ ES 250/1. Przez bardzo krótki okres był też wyżej wspomniany Dniepr, a od czasu do czasu MZ ETZ 250 (na ramie z MZ ES 250/2 Trophy) z koszem Velorex. Silnik, na razie bez zmiany dyfra, radzi sobie z wózkiem doskonale. Poza tym cała konstrukcja jest bardziej stabilna niż wymienione. Czy z pasażerami, czy bez, nie sprawia mi to żadnej różnicy. Spalanie wzrosło z 5,2 litra do 5,95 litra w trudnej Bieszczadzkiej trasie bez pasażerów, z bagażem w koszu. Niektórzy z zakładających wózek boczny do tego modelu



motocykla dają mocniejsze sprzęgło. Nie jest to głupi pomysł, bo wiadomo, że na sprzęgło w przypadku zaprzęgu działa większa siła. Do dnia dzisiejszego udało mi się w wózku zamontować podłokietniki oraz zaprojektować szybę. Właściwa będzie nieco większa i zrobiona z lepszego materiału. Będę chciał dorobić w miejscu koła zapasowego na koszu bagażnik oraz założyć amortyzator skrętu. Nasuwa mi się jeszcze jedna rada. Gdy będziecie chcieli założyć do BMW wózek z sowieckiego motocykla, by wozic w nim kobiety (nie zawsze po gładkich szosach) radzę mimo wszystko zakupić kosz z dodatkowymi resorami. Jeden mały teleskop oraz gumy nie uchronią po ostrej jeździe na wyboistej drodze pasażerki od bólu nerek. Oczywiście wiadomo, że kosz taki może być droższy.

Badanie techniczne zaprzęg przeszedł bez najmniejszych problemów.

W Wydziale Komunikacji obyło się bez zmiany dowodu rejestracyjnego. Pani wydająca wnioski upierała się, że będzie to konieczne (dodatkowy koszt!), ale inspektor, który zajął się sprawą dokonał jedynie adnotacji o wózku oraz liczbie miejsc. Sam zresztą wdał się w pogawędkę, gdyż dosiada Jawy z Velorexem.



Co i za ile?

Zakup wózka (właściwie zamiana Dniepr/WFM).	Okolo 500
Farba, szpachlowanie, malowanie (niewykwalifikowany zakład lakierniczy)	500
Opona Mitas 19-3,25, dętka Kabat, opaska plus wysyłka.	215
Trzy lampki.	30
Fotel z oparciem i plandeką plus wysyłka.	295
Amortyzator	80
Prostowanie felgi	50
Transporty	490
Mocowanie wózka, w tym instalacja elektryczna	1150
Przeгляд	140
Razem	3450 zł



Motocykle z wózkiem trzeba lubić.

Motocykle z wózkiem trzeba lubić. Nie widzę sensu, by pisać o zaletach jakie ma takie dziwadło. Tych, których nie kręci tego typu motocykl, przekonać mi się chyba nie udało. Ci, którzy już zasmakowali jazdy takim wehikulem dobrze wiedzą, o czym musiałbym napisać. Fachowcy pewnie nie znajdą tu nic odkrywczego i zapewne wielu z nich takie konstrukcje robi dużo lepiej. Będą też i tacy, którzy zastanawiają się poważnie nad instalacją kosiarki do swojego motocykla. I mam nadzieję, że chociaż trochę pomogłem im w podjęciu tej decyzji. Zależało mi na tym, by pokazać jak w minimalnych pieniądzech zrealizować takie przynoszące radość przedsięwzięcie. Załączam też rozpiskę kosztów, które poniosłem w okresie od jesieni 2011 do maja 2012 roku. Przydatne przy realizacji takiego marzenia mogą być również strony internetowe w tym na przykład „Świątynia Betoniarek”. Jej autor wspólnie ze znajomymi na podobnych sprzętach z wózkami odbyli między innymi zimową podróż do Murmańska.

■ Mariusz Sawa

“Baranek” na silniku



autor: Michał Cwojdzński

jak to zrobić?

Przyglądaliście się kiedyś nowej linii HD - Dark Customs? Zabawki z iście mrocznym charakterem - brak chromu i wszystko w jedynym słusznym czarnym kolorze! Ale nie będę robił tu im reklamy, bo mi za to nie płacą...

Chodzi mi o inny istotny element designu tych motocykli - silnik pokryty strukturalną farbą tzw. „barankiem”. Jak dla mnie bomba! Dlatego też budując swojego pierwszego customa przekopałem cały internet w poszukiwaniu odpowiedzi na pytanie: JAK TO ZROBIĆ? Najprostszym sposobem jest ognioodporna farba strukturalna (oczywiście chłopcy z Milwaukee mają swój magiczny sposób strzeżony niczym receptura Coli), którą można nabyć przez Internet za około 60 PLNów.



Od czego zacząć?

Jeżeli przedmiot nie ma na sobie lakieru to wystarczy dokładnie odtłuścić (benzyna ekstrakcyjna lub zwykły odtłuszczacz do zacisków hamulcowych). W przypadku gdy lakier lub jego resztki znajdują się na przedmiocie naszych westchnień możemy użyć środka do zmywania lakierów lub oddać do piaskowania (pod warunkiem, że nie jest to plastik!). Problem w tym, że trzeba bardzo uważać, żeby nie zniszczyć gwintów itp., a po wszystkim dokładnie wyczyścić, bo po tym zabiegu w zakamarkach mogą pozostać odrobiny piasku.

Jakim środkiem zmywać pozostałości starych lakierów? Najzwyklejszy zmywacz do lakierów - nie robie sobie jaj - dostaniecie w każdym sklepie budowlanym na dziale z lakierami...



Jaka farba?

Ja używam farby w sprayu VHT wrinkle do pokryw zaworów ale na rynku znajdziecie jeszcze kilka farb tworzących podobną strukturę.

Nim przystąpicie do malowania musicie pamiętać o jednej dość istotnej rzeczy: **MALOWAĆ W TEMPERATURZE OTOCZENIA CO NAJMNIEJ 20 st. C** i wyżej bo inaczej Wasz element będzie przypominał, hmmm w sumie nie wiem do czego to porównać, ale na bank nie to chcielibyście widzieć na swoim motocyklu....

No dobra, element czysty i odtłuszczony! Teraz tylko szybkie szklenia z zasad BHP, maseczka, okulary, rękawicę, gasimy fajkę i do dzieła. Metodą prób i błędów poznałem dwa sposoby malowania, trzeci zaczerpnąłem z Internetu i nigdy jeszcze go nie stosowałem - ale słyszałem ze działa.



Metoda pierwsza – domowa:

- przedmioty przydatne: gazeta, mocna suszarka/farelka

Pomalujcie element kilkoma pyłkowymi warstwami, aż do dobrego pokrycia całości, ilość warstw w zależności od tego jak ładnie wam to wyjdzie. Myślę, że w czterech powinniście się zamknąć (3 - 5 min przerwy między warstwami). Ustawcie farelkę/suszarkę w odległości 20 cm od elementu i odczekajcie jakieś 10 - 15 minut. Po tym czasie powinny zacząć pojawiać się małe zmarszczki, jeżeli one wam wystarczą to zostawcie przedmiot na kolejny kwadrans, a potem odłóżcie w ciepłe miejsce na 24 godziny do całkowitego wyschnięcia. Jeżeli chcecie grubszą strukturę nałóżcie jeszcze jedną, max dwie warstwy i powtórzcie manewr z ciepłym powietrzem.

Etapy:

- położyć główną warstwę (składającą się z kilku delikatnych),
- odczekać 10 - 15 min,
- położyć ostatnią warstwę, która się „zważy”,
- zostawić element do całkowitego wyschnięcia.



Nasz element testowy



2

Metoda druga:

- położyć główną warstwę,
- włożyć na 10 min do piekarnika,
- wyjąć,
- położyć ostatnią warstwę,
- zostawić pokrywę w ciepłym miejscu.

3

Metoda trzecia – pogodowa:

- położyć główną warstwę,
- odczekać na 20min, wystawiając element na działanie silnego słońca (+30 st. C BEZ WIATRU!),
- położyć ostatnią warstwę, która się „zważy”,
- jeżeli nie będzie się chciało ważyć, to wracamy do metody pierwszej - kradniemy żonie, mamy lub siostrze suszarkę i podgrzewamy, aż do powstania oczekiwanego efektu,
- zostawić pokrywę w ciepłym miejscu.

Wiem, wiem - nudne, długotrwałe i ogólnie nie chce się wam babrać farbą, mam rację? Jeżeli tak moje leniuszki, to mogę polecić wam kilka osób, które za drobną opłatą zrobią to za was - pod warunkiem, że znajdą czas (po więcej informacji piszcie na adres redakcji). A tym z was, którzy chcą spróbować na własną rękę, życzę powodzenia i przypominam, że nie wszystko wychodzi za pierwszym razem, więc nie poddawajcie się!

■ Michał Cwojdziński

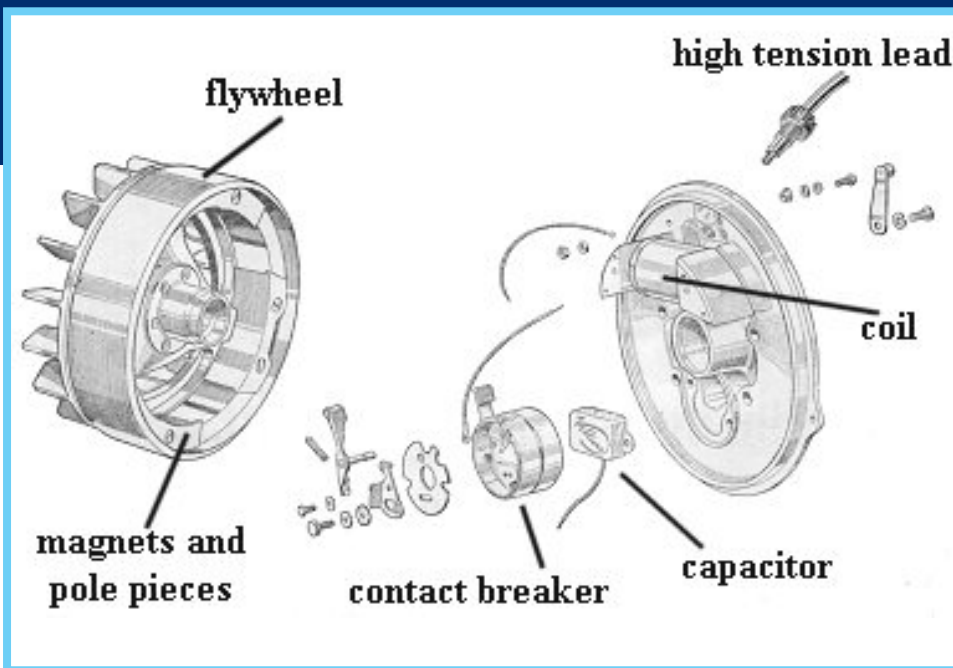


Instalacja elektryczna

motocykla prawie współczesnego - zarys artykułu technicznego.

Zestaw problemów poruszonych w artykule ułożony został na podstawie najczęściej zadawanych pytań w dziale technicznym Forum Motocyklistów, na które odpowiadałem przez ostatnie 10 lat.

autor: Adam Medyna



Chciałbym napisać tutaj o instalacji elektrycznej motocykla i to na przestrzeni ostatnich 50 lat tak, żeby „pokryć” jak największe spectrum rozwiązań. Nie mam tu zamiaru opisywania wszystkiego startując od podstaw teoretycznych do konstrukcji i praktyki napraw. Chciałbym skupić się na łopatologicznym wyjaśnieniu zasad działania tego najbardziej niezrozumianego podzespołu motocykla i praktycznym podejściu do lokalizowania i usuwania usterek.

Myślę, że najlepiej zacząć od czasów mojej młodości, gdy podstawą instalacji zapłonowej był iskrownik, a za instalację oświetleniową odpowiadała prądnica.

Iskrownik wytwarzał iskrę zapłonową w odpowiednim punkcie obrotu wału korbowego (co skutkowało odpowiednim ustawieniem tłoka w cylindrze) i to w trakcie odpowiedniego suwu tego

silnika. Prądnica natomiast produkowała prąd stały, który był regulowany mechanicznym regulatorem tak, żeby nie przekroczył 7.2 V w instalacji 6 V. To oczywiście dotyczyło poważnych motocykli jak np. polski Junak. Małe dwusuwowe jak WFM, SHL, czy później WSK zadowolą się samym iskrownikiem, nazywanym w potocznym języku magnesem. Pochodzi to jak myślę od angielskiej nazwy tego urządzenia „flywheel magneto”.

Najprostsze flywheel magneto zbudowane jest w taki sposób, że wokół dwóch cewek, jednej oświetleniowej i jednej zapłonowej obraca się koło zamachowe silnika z wbudowanymi magnesami. Ten ruch powoduje powstanie prądu zmiennego w cewkach. Prąd z cewki oświetleniowej pobierany jest przez odbiorniki, natomiast cewka zapłonowa posiada przerywacz, który przy jego zamknięciu masuje prąd. Oprócz przerywacza posiada też kondensator, który zapobiega iskrzeniu na stykach przerywacza. Przerywacz jest tak ustawiony, że otwiera się

w punkcie bliskim maksymalnego przepływu prądu przez cewkę źródłową i prąd jest w tym momencie podawany na uzwojenie pierwotne cewki zewnętrznej. To z kolei daje uzwojeniu wtórnemu dostateczne napięcie dla wygenerowania dobrej iskry na świecy.

W związku z tym, że system przenosi energię elektryczną z cewki źródłowej w magnecie do cewki zewnętrznej nazywa się „system przeniesionej energii”.

Podstawową różnicą między tym systemem zapłonu, a zapłonem bateryjnym jest podłączenie przerywacza do uzwojenia pierwotnego cewki - szeregowo w zapłonie bateryjnym, a równolegle w zapłonie „przenoszącym energię”. Ten system po wielu latach ewoluował w system CDI używany głównie we współczesnych motocyklach enduro i cross.

Oprócz systemu, w którym zapłon motocykla oparty był na iskrowniku, tak jak w Junaku, wiele dużych motocykli (na rynku polskim były to głównie motocykle BMW oraz ich rosyjskie i ukraińskie odpowiedniki) używały systemu bateryjnego. Oparty był on przeważnie o prądnicę prądu stałego o mocy od 35 do 60 W, która przez regulator łączyła się z instalacją oświetleniową i akumulatorem, a oprócz tego dawała prąd niskiego napięcia na aparat zapłonowy i cewkę. Mechaniczny przerywacz w aparacie zapłonowym przez swoje otwarcie powoduje spadek pola magnetycznego w uzwojeniu pierwotnym cewki, co powoduje indukcję energii w uzwojeniu wtórnym wystarczającą do uzyskania iskry między elektrodami świecy. Oczywiście ta iskra musi być podana we właściwym momencie obrotu wału korbowego silnika zupełnie tak samo jak iskra z iskrownika. W związku z tym aparat zapłonowy motocykla składający się często z przerywacza (lub dwóch na płycie) posiadał zawsze możliwość regulacji. Oprócz tego miał kondensator pomagający zlikwidować iskrę, która miałaby przeskoczyć jeszcze w momencie rozwierania się przerywacza i który jednocześnie zwiększał energię w uzwojeniu wtórnym cewki wzmacniając iskrę. Następną częścią aparatu zapłonowego był zwykle regulator odśrodkowy, przyspieszający lub opóźniający zapłon w zależności od obrotów silnika. Ten system z kolei ewoluował w stronę zapłonu bateryjnego bezstykowego, a później został zintegrowany z układem wtryskowym motocykla w engine management system.

Instalacja oświetleniowa motocykla z tych czasów nie była zbyt skomplikowana i składała się głównie z kabli łączących źródło prądu z lampami przez przełączniki na kierownicy i bezpieczniki zabezpieczające poszczególne obwody.

Jak widać z powyższych wywodów instalacja zapłonowa zawsze składała się z elementu produkującego prąd wysokiego napięcia (cewka w zapłonie bateryjnym lub iskrownik) z pomocą prostego wyłącznika, którym jest przerywacz i gdzie prąd jest przechowywany/wzmacniany kondensatorem. Prąd do tego układu albo był dostarczony z akumulatora jak w instalacji bateryjnej, albo generowany w samym urządzeniu jakim był iskrownik czy flywheel magneto. Z czasem układy zapłonowe były udoskonalane i tu przede wszystkim chciano pozbyć się zużywających się części mechanicznych, które podlegały okresowej obsłudze i zużywały się. Dotyczy to przede wszystkim przerywacza, który wymagał smarowania krzywki poruszającej go i poddany był działaniu prądu wypalającego styki, co owocowało brakiem właściwego kontaktu między nimi. Drugą częścią zużywającą się był regulator odśrodkowy, również wymagający smarowania i okresowej wymiany zużytych sprężynek. Wreszcie w silnikach wielocylindrowych trzeba było stosować rozdzielacz, który przenosił iskrę z jednego kabla wysokiego napięcia na kable do poszczególnych cylindrów. W jego bakelitowej obudowie ulegały wypaleniu zarówno styki poszczególnych kabli, jak i łączący je palec rozdzielacza, który w dodatku mógł się wyrobić na swojej osi.

Rozwój technologii w elektronice i pojawienie się tranzystorów pozwoliły na stopniowy rozwój systemów najpierw wspomagających, a potem całkowicie eliminujących mechaniczne podzespoły instalacji zapłonowej. Zaczęło się od układów wspomagających mechaniczny przerywacz w ten sposób, że prąd przepływający i niszczący styki został drastycznie zmniejszony. Następnie mechaniczny przerywacz zastąpiony został czujnikiem bezstykowym biorącym sygnał z wału korbowego w momencie kiedy iskra powinna wystąpić. Rozwój układów elektronicznych poszedł w kierunku zabezpieczenia układów zapłonowych przed szpilkami napięciowymi produkowanymi przez cewki i użycia nowej technologii do utrzymania energii cewek na stałym poziomie oraz stworzenia takiej krzywej przyspieszenia zapłonu, która pasowałaby do danego silnika. Zaczęto brać pod uwagę oraz więcej zmiennych, takich jak temperatura silnika, stan naładowania akumulatora, obciążenie silnika, co zmusiło do zastosowania me-

tod numerycznych i pomocy komputera w szybszym przesyłaniu i przetwarzaniu danych.

No, ale nie wybiegajmy przed orkiestrę.

Okres, który nas najbardziej interesuje to lata 1970-1990, jako że od końca lat 90-tych układy wtryskowe zaczęły coraz częściej zastępować gaźniki i w związku z tym następowały również dalsze usprawnienia instalacji zapłonowej, co może będzie tematem innego artykułu. W okresie 1970-1990 najczęściej spotykanym rodzajem instalacji zapłonowej była instalacja oparta na tranzystorowym „module” dostarczającym prąd do cewek, a później z nimi zintegrowanym, połączonym z drugiej strony z impulsatorem, zbierającym z wału korbowego sygnał o momencie powstania iskry. Zamiast dawnego rozdzielacza dla silników wielocylindrowych stosowano teraz tańsze zestawy cewek z podwójnym wyjściem, które działały na zasadzie tzw. „traconej iskry”, czyli iskrę miały zawsze oba wyjścia, tyle że zawsze dla jednego cylindra wypadła ona w suwie pracy, a dla drugiego w suwie wydechu.

Instalacja oświetleniowa oparta była na samowzbudnym 3-fazowym alternatorze, z którego prąd podawany był na akumulator i instalację przez regler będący połączeniem diodowego mostka prostowniczego z ogranicznikiem prądu i wszystko to było zabezpieczone bezpiecznikami. Taki alternator mocowany jest na końcówce wału korbowego, pracuje w oleju i nie ma właściwie żadnych części ruchomych czy współpracujących ze sobą. Jedyne co mu grozi to starzenie się powłok drutu zabezpieczających przed kontaktem z olejem i innymi zwojami oraz przegrzanie.

Regler nadwyżki prądowe zamieniał na energię cieplną - stąd dość poważne grzanie się tego urządzenia i konieczność umieszczenia go w takim miejscu motocykla, by miał jak najlepsze chłodzenie, o czym producenci często „zapominali”.

Przy jakichkolwiek usterkach takiej instalacji trzeba zacząć od rzeczy najprostszych, tzn. przede wszystkim zaopatrzyć się w tani miernik wielofunkcyjny. Mając ten miernik możemy zmierzyć kilka rzeczy. Przede wszystkim zacząć musimy od sprawdzenia

stanu akumulatora, bo jego kiepski stan może odbić się zarówno na problemach z zapalaniem jak i na słabych światłach. Prosty test, który możemy zastosować jest zmierzenie napięcia akumulatora bez obciążenia, po czym obciążenie go poprzez włączenie światła. Wtedy powinniśmy zmierzyć napięcie zaraz po ich włączeniu i powiedzmy 2 minuty później. Jeśli zanotujemy szybki spadek napięcia poniżej 12 V, to mamy 99% pewności, że nasz akumulator musi zostać wymieniony. Ta próba robiona jest oczywiście na zgaszonym silniku.

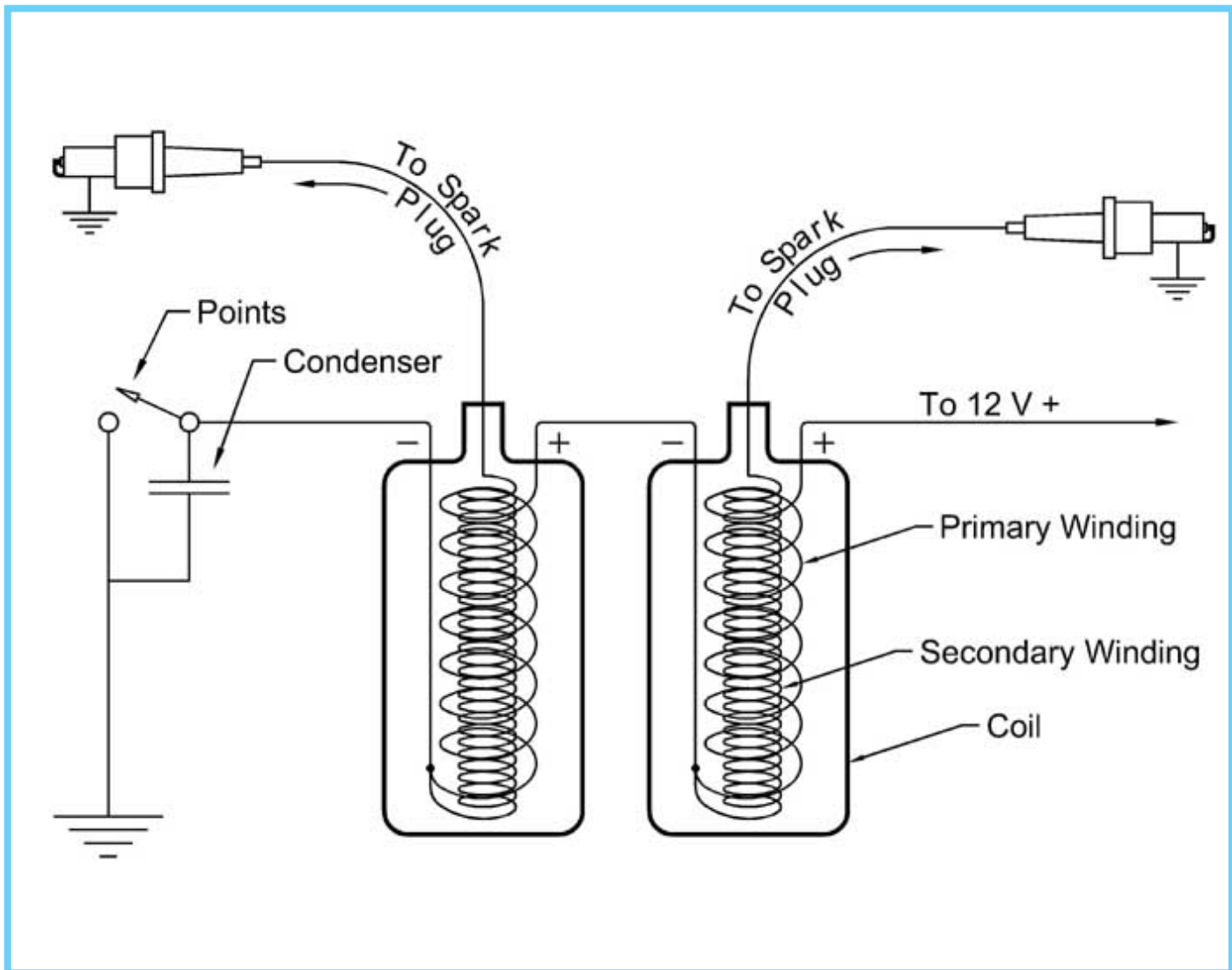
W przypadku, gdy mamy akumulator ołowiowo-kwasowy możemy próbować uratować go dolewając wody destylowanej i ładując małym prądem (1/10 pojemności akumulatora) stacjonarną ładowarką.

Jeśli chodzi o akumulatory zamknięte, żelowe czy AGM to nie ma takiej możliwości.

Chciałbym tutaj zwrócić uwagę, że współczesne akumulatory AGM są bardzo wytrzymałe, praktycznie bezobsługowe i o wiele sprawniejsze od kwasowych (wytrzymują również krótkie okresy mocnego rozładowania) i je właśnie radziłbym kupować do motocykli.

Aby skutecznie zmierzyć ładowanie motocykla musimy mieć sprawny i w pełni naładowany akumulator. Wówczas uruchamiamy silnik i podłączamy końcówki miernika do klem akumulatora (plusowa do plusa, minusowa do minusa lub masy na motocyklu) i włączamy światła, by obciążyć akumulator. Miernik ustawiamy na napięcie prądu stałego ze skalą do 20 V, robimy jeden pomiar przy 5 tys. obr., a drugi na wolnych obrotach. Oba wyniki powinny zawierać się pomiędzy 13 a 14.5 V. Wyniki wyższe i niższe od tego będą świadczyły o uszkodzeniu instalacji ładowania, najczęściej reglera lub jego złączek/przewodów.

Regler sprawdzamy przez eliminację - o wiele łatwiej sprawdzić właściwe działanie alternatora i wykluczyć go jako źródło problemu niż odwrotnie. Zapalamy silnik po rozłączeniu kostki łączącej alternator z reglerem, ustawiamy miernik na napięcie zmienne 200 V i mierzymy napięcie pomiędzy poszczególnymi parami kabli alternatora (1 i 2, 2 i 3, 3 i 1) przy 5 tys. obr. silnika. To napięcie powinno się z kolei zawierać



między 60 – 90 V, ale najważniejsze, żeby było mniej więcej jednakowe między wszystkimi parami przewodów. Przy różnicach napięcia większych niż 20% musimy przyjąć, że alternator jest uszkodzony i uzwojenie statora powinno być wymienione lub przewinięte.

Jeżeli alternator pracuje właściwie, to przyczyną braku ładowania jest regler lub jego instalacja.

Tutaj przed wymianą samego reglera, który jest zespołem nierozbieralnym i nienaprawialnym należy sprawdzić jego właściwe masowanie i właściwe połączenie z alternatorem.

Jeśli chodzi o masowanie, to można przeprowadzić dodatkowy przewód od styku masowego reglera do minusa akumulatora. Jeśli zaś chodzi o kostkę łączącą, to w wypadku jej zagrzenia lub korozji można ją usunąć, a przewody połączyć ze sobą złączkami. Dopiero kiedy te działania nie poprawią sytuacji

mamy pewność, że regler trzeba wymienić.

Innym wariantem tej instalacji jest rozwiązanie często stosowane w motocyklach Hondy i Yamahy z alternatorem obcowzbudnym umieszczonym zwykle za blokiem cylindrów. Taki alternator potrzebuje prądu wzbudzenia (żeby zacząć pracować), który dostaje z akumulatora i ogólnie bardziej przypomina alternatory samochodowe. Dzięki temu, że jest napędzany łańcuchem ma zwykle wyższe obroty i większą moc niż osadzony na wale korbowym alternator samowzbudny. Oprócz tego następnym podobieństwem jest umieszczenie zespołu prostownika i ogranicznika prądu w obudowie alternatora. W związku z tym wychodzą z niego tylko dwa przewody z już właściwym prądem idącym na instalację, wyprostowanym i ograniczonym do 14.5 V.

W razie kłopotów z ładowaniem i stwierdzeniu, że winnym jest alternator najlepiej jest go wymontować i zanieść do elektryka samochodowego. Warto wiedzieć, że prostownik i ogranicznik prądowy są zwykle częściami samochodowymi produkowanymi w wielkiej skali i w związku z tym są dużo tańsze od odpowiedników motocyklowych.

CDI

To chyba drugi najbardziej rozpowszechniony system instalacji zapłonowej we współczesnych motocyklach, spotykany przede wszystkim w cross/enduro, ale również w zupełnie przeciętnych maszynach „do wszystkiego”. Ten system daje najlepszą charakterystykę iskry na elektrodach świecy - bardzo szybki wzrost energii do maksymalnej i trwałość iskry przez około 300 mikrosekund.

Zasada tego układu jest taka, że prąd stały w wysokości ok. 350 V jest dostarczany do kondensatora i w momencie, gdy iskra jest potrzebna, elektroniczny przełącznik zostaje zamknięty, powodując wyładowanie kondensatora do pierwotnego uzwojenia cewki. Ten impuls energii powoduje zaindukowanie prądu wysokiego napięcia w uzwojeniu wtórnym, które osiąga 40 kV i daje krótkotrwałą iskrę o wysokiej energii. W praktyce tyrystor (silicone controlled rectifier) jest użyty jako ten elektroniczny włącznik, a operuje nim impulsator dostarczając sygnał do „bramki” tyrystora. Po pełnym wyładowaniu kondensatora tyrystor przestawia się w pozycję wyłączoną, aż do otrzymania następnego sygnału. Prąd do układu dostarczony jest albo z cewek „flywheel magneto” (AC CDI) albo z systemu bateryjnego. W AC CDI prąd musi zostać wyprostowany za pomocą jakiegoś mostka diodowego czy selenowego. Poza tym jego energia zależy od szybkości obrotowej silnika, więc bardziej uniwersalnym systemem jest DC CDI (baterijny). Tutaj prąd z akumulatora jest przepuszczany przez układ zwany inventorem, który składa się z oscylatora, transformatora podwyższającego napięcie i mostka prostowniczego dającego wymagany prąd stały o wysokim napięciu dostarczany do kondensatora. Oprócz tego oba układy muszą mieć możliwość regulacji przyspieszenia zapłonu. Do tego zadania wykorzystuje się zestaw cewek wmontowany w alternator albo układ elektroniczny wbudowany w „moduł” CDI.

Jeśli chodzi o efektywne szukanie i rozwiązywanie usterek instalacji elektrycznej motocykla, to podstawowym i niezbędnym narzędziem, w które musimy się zaopatrzyć jest tani miernik wielofunkcyjny

pozwalający na pomiar napięcia prądu stałego i zmiennego, oporu, przepływu prądu, czasem amperażu oraz pozwala na testowanie diod.

Większość usterek wynika z zaniedbań w obsłudze, która powinna polegać na corocznym sprawdzeniu, oczyszczeniu i zabezpieczeniu wszystkich połączeń instalacji, jak również połączeń jej do masy (ramy i silnika motocykla). Instalacja motocykla jest zwykle jednoprzewodowa z minusem na masie, przy czym strona plusowa instalacji prowadzona jest przewodami, a minusowa przez ramę i połączone z nią przewody. Bardzo wiele osób zapomina o tym i nie sprawdza połączeń masowych, które korodują i tracą kontakt, doprowadzając do różnych dziwnych objawów w pracy naszego motocykla.

Drugim najczęstszym powodem usterek są skorodowane czy zatłuszczone przełączniki motocykla, zarówno wystawione na działanie warunków atmosferycznych przełączniki kierownicy, jak i różnego typu zabezpieczenia (np. czujnik bocznego podnóżka, czy sprzęgła).

Trzecim najczęstszym powodem kłopotów są źle obsługiwane i niedoładowywane akumulatory. Trzeba pamiętać, że akumulator suchoładowany powinien być doładowany do pełna po zakupie, a nie wstawiony do motocykla po zalaniu elektrolitem - nieważne co jest napisane w instrukcji obsługi. Akumulator, który nigdy nie osiągnął 100% naładowania również nigdy nie osiągnie 100% pojemności i w związku z tym może okazać się niedostatecznie sprawny do prawidłowego rozruchu specjalnie gorącego silnika. Akumulator motocyklowy ładujemy ładowarką stacjonarną przystosowaną do motocykli nie przekraczając prądu w wysokości 1/10 pojemności akumulatora, czyli jeżeli akumulator ma 10 Ah, to prąd ładowania nie powinien przekroczyć 1A w ciągu 10 godzin. Stan naładowania akumulatora warto raz na jakiś czas sprawdzać, np. na początku i końcu sezonu. Takie sprawdzenie opisałem już przy okazji opisywania instalacji bateryjnej motocykla.

Powyższy artykuł jest tylko zarysem praktycznej wiedzy na temat działania instalacji elektrycznej motocykla. Wszystkich zainteresowanych pogłębieniem wiedzy na ten temat odsyłam do świetnej książki napisanej przez Tony Trantera pod tytułem „Electrical Manual” (wydawnictwo Haynes), gdzie znajdziecie nie tylko porady praktyczne, ale również teoretyczne ich podstawy.

Zestaw problemów poruszonych w artykule ułożony został na podstawie najczęściej zadawanych pytań w dziale technicznym Forum Motocyklistów, na które odpowiadałem przez ostatnie 10 lat.

Motocykl jak nowy?

Jak ustrzec się błędów przy zakupie.

Materiał dzięki uprzejmości <http://www.motocykle.pl>

Jak to możliwe, że motocykl zakupiony w jednym z krajów europejskich sprzedawany jest w Polsce za połowę ceny?

Kiedyś tłumaczono, że motocykl używała kobieta lub starszy człowiek. Teraz, że motocykl jest po małej przewrotce lub kupiony od znajomego. Jak to wygląda w rzeczywistości? Jest wiele firm, które sprowadzają używane motocykle i robią to w sposób profesjonalny, przekazując kupującemu całą dokumentację motocykla niejednokrotnie z tzw. pierwszym przeglądem w Polsce. I dobrze, że są takie firmy i ludzie, którzy pomagają innym w nabyciu motocykla, jednocześnie uzyskują z tego tytułu dochody. Niestety jest też wielu oszustów i cwaniaków, którzy nie tylko składają motocykl z kilku, ale ukrywają przed kupującym wady, niejednokrotnie kwalifikujące pojazd na złom.

Jak więc może przed takim zakupem zabezpieczyć się nowy właściciel motocykla?

Już przed podpisaniem umowy kupna-sprzedaży składając sprzedającemu propozycję umieszczenia w umowie odpowiednich zapisów można chociaż częściowo poznać intencje sprzedawcy. Ale po kolei. Z praktyk oględzin motocykli jak i analizy zawartych umów wynika, że kupujący niejednokrotnie w wyniku swojej niewiedzy nabywa motocykl wadliwy, a sposób sporządzenia umowy pozbawia go możliwości zwrotu pojazdu i odzyskania pieniędzy.

Zacznijmy od zawarcia umowy.

Umowa kupna-sprzedaży motocykla jak i inne umowy nie ma określonych ram co może się znajdować w jej treści. Na pewno muszą być dane osoby kupującej i sprzedającej oraz dane motocykla w tym nr. VIN/ramy/i silnika. Jako osoby umawiające się, można w treść umowy wpisać zobowiązania lub inne potwierdzenia, na które wyrażają zgodę obie strony. Sprzedający zawsze ma wpisane w umowie, że kupujący zna stan motocykla i nie wnosi żadnych

uwag. Również niejednokrotnie sprzedający nalega na zmniejszeniu kwoty zapłaty - jak tłumaczy - ze względu na podatek. Uważam, że porządnie sporządzona umowa kupna-sprzedaży powinna zabezpieczać obie strony transakcji. Tak więc polecam, aby w umowie wpisywać dane kupującego i sprzedającego z podaniem nr. dowodu osobistego i PESEL-u, co zapewni pełną identyfikację stron transakcji. Następnie uważam, że nie należy zaniżać kwoty wartości motocykla, gdyż podatek wynosi 2% wartości. Tak więc obniżając wartość motocykla o 10 tys. złotych, zyskujemy 200zł. Natomiast w wypadku sprawy spornej nie możemy żądać zwrotu wyższej kwoty niż napisaliśmy w umowie. W umowie należy wpisać stan licznika.

Najważniejszym jednak zapisem powinna być treść punktu: „Sprzedający oświadcza, że w wypadku ujawnienia wad ukrytych lub uszkodzeń zobowiązuje się w terminie dni /kupujący i sprzedający ustalają ilość dni np. 5/ do przyjęcia motocykla i zwrotu kwoty zapłaty za motocykl określonej w niniejszej umowie”. (KC przewiduje miesiąc w ramach rękojmi - przyp. red.). Taki zapis zabezpiecza kupującego przed zakupem motocykla wadliwego, który posiada krzywą ramę, koła czy inne uszkodzone części. Myślę, że zapis taki nie stanowi problemu dla sprzedającego nie mającego nic do ukrycia.

Nagminnym jest też sprzedaż motocykla na umowę zawartą z właścicielem z zagranicy. Przeważnie jest to gotowa umowa z wpisanymi danymi osoby, od której sprzedający nam motocykl wcześniej go nabył. W tym przypadku nawet po ujawnieniu wad lub uszkodzeń nie możemy dochodzić od osoby od której kupiliśmy motocykl jakichkolwiek roszczeń, gdyż nie jest ona zgodnie z umową sprzedającym. Co gorsze w wypadku badania umowy może okazać się, że umowę którą podpisaliśmy z osobą z zagranicy nie wypełniała osoba sprzedająca motocykl, a podpis pod umową nie jest tej osoby. Wówczas możemy narazić się na odpowiedzialność karną za fałszowanie dokumentu gdyż nasz podpis jest autentyczny. Tak więc

przy podpisywaniu takiej umowy należy żądać albo upoważnienia do sprzedaży lub oświadczenia, że sprzedający motocykl ma upoważnienie do sprzedaży motocykla osoby wymienionej w umowie.

Dobrze jest też wykonać kilka zdjęć obejmujących nie tylko kupowany motocykl ale i miejsce sprzedaży.

Oczywiście wypłaconą gotówkę za motocykl powinien pokwitować pobierający ją. Jeżeli nie jest osobą wymienioną w umowie powinno się żądać osobnego pokwitowania, w którym wpisujemy dane osoby, której wplacamy pieniądze. Być może warto przed zakupem sprawdzić motocykl w dobrym serwisie. Za dobry uważam serwis posiadający narzędzia i urządzenie do stwierdzenia prawidłowości działania poszczególnych zespołów motocykla.

W pierwszej kolejności powinno się sprawdzić rok produkcji, kolor motocykla gdyż to niestety niejednokrotnie decyduje o cenie motocykla. Na podstawie nr. VIN /nr ramy motocykla/ można potwierdzić rok produkcji, kolor oraz kraj, do którego wyprodukowano motocykl. Ma to znaczenie, gdyż przepisy danych krajów nakładają na producenta różnego rodzaju ograniczenia np. ograniczenie mocy /Francja/, czy układ reflektora /Anglia/. Analiza danych producenta i oględziny motocykla pozwolą na stwierdzenie zgodności danych i wyglądu motocykla w tym takich danych jak: czy motocykl był malowany, czy ma blokowana moc, czy homologacja odpowiada przepisom polskim i wiele innych.

Następnie należy sprawdzić czy motocykl nie jest po wypadku i czy elementy mające znaczenie dla bezpieczeństwa jazdy nie są uszkodzone. Zaczynamy od ramy i zawieszenia przedniego. **W Polsce jest dziewięć serwisów posiadających urządzenie do pomiaru ram i geometrii motocykla** niemieckiej firmy Scheibner. Pełen wykaz przedstawicieli znajduje się na stronie http://www.scheibner.de/partner.php?sel_c=PL&lang=en. Umieszczenie tych przedstawicieli na stronie firmowej Scheibnera potwierdza, że firmy te posiadają w pełni sprawne urządzenie do pomiaru jak i aktualizują dane potrzebne do wykonania tych pomiarów. Po pomiarze ramy tym urządzeniem otrzymamy wydruk /certyfikat/ potwierdzający czy rama jest prosta czy nie. A jeżeli jest krzywa to pokazany jest rodzaj skrzywienia.

Następną czynnością powinno być dokonanie oględzin motocykla i wycena doprowadzenia go do stanu zgodnego z serwis manual producenta. Wycena ta powinna zawierać koszty części jak i naprawy.

Jeżeli chodzi o koszt części należy przyjąć ceny

nowych fabrycznych części. Pozwoli nam to na określenie wartości motocykla obejmującego zakup i naprawę. Niejednokrotnie okazuje się, że kwota ta zbliżona jest do kwoty zakupu nowego motocykla, a chęć oszczędzenia kilku tysięcy przełoży się na kłopoty w eksploatacji naszego wymarzonego motocykla i zamiast dać nam radość przysparza nam jedynie kłopotów i wydatków. Tak się dzieje, gdy sprzedający żerując na niewiedzy kupującego podaje mu ceny części używanych, a proponowany montaż nie ma nic wspólnego z rzetelnością. Uważam, że wtedy należy zaproponować sprzedającemu aby doprowadził motocykl do stanu w taki sposób jak proponuje i wówczas wystawił na sprzedaż.

Jeżeli chodzi o prace serwisowe nie są one aż tak drogie. Natomiast podawanie, że koło kosztuje 500 zł, a tłumik 300 jest nieprawdą. Ceny nowych części motocyklowych są wysokie. Dla przykładu koło to od 2-5 tysięcy zł, tłumiki od 1-4 tysięcy zł, opona – od 300zł do 1,2 tys. zł. Oczywiście tłumaczenie, że nie wszystkich stać na zakup nowych motocykli czy części jest oczywiste, dlatego też w krótkich wskazówkach proponuję sprawdzenie i sporządzenie dokumentów, aby nabyty motocykl nie był złomem czy pojazdem niebezpiecznym, ale pomimo upływu lat był pełnosprawnym motocyklem dającym zadowolenie jego użytkownikowi.

To my jako kupujący stawiamy warunki zakupu, sprawdzenia motocykla oraz sporządzenia dokumentacji sprzedaży.

Nie dajmy się otumanić różnego rodzaju cwaniaczkom i kombinatorom, gdyż są to nasze pieniądze i chodzi o nasze bezpieczeństwo w trakcie użytkowania nabytego motocykla.

■ Leszek Kwiecień

Koniec z wyszkim!
Koniec z wysokimi opłatami i prowizjami!

- **BRAK** PROWIZJI OD SPRZEDAŻY!
- **STAŁA CENA** WYSTAWIENIA NIEZALEŻNIE OD KATEGORII!
- **10 zł NA START** - DLA KAŻDEGO
- **1000 zł NA START** DLA SKLEPÓW
- **DODAWANIE PRZEDMIOTU DO 2 KATEGORII BEZ OPŁAT!**

SERWIS AUKCYJNY
allemotocykle.pl
facebook.com/allemotocykle

VAT od motocykli

Wyrok WSA w Bydgoszczy w sprawie odliczania VAT od motocykli



W dniu 8 czerwca br. Wojewódzki Sąd Administracyjny w Bydgoszczy - sygn. akt I SA/Bd 288/12, po dwóch odroczonych terminach publikacji uchylił, stosując co prawda iście salomonowe rozwiązanie, negatywną interpretację MF dotyczącą prawa do odliczenia VAT od motocykla i paliwa do jego napędu. Sprawa rozpoczęła się tym, iż podatnik reprezentowany przez prawników z naszej Kancelarii zadał pytanie, czy ma prawo odliczyć VAT zawarty w cenie kupowanego motocykla. Pytał też o to, czy może odliczyć VAT zawarty w cenie kupowanego paliwa.

Zarówno podatnik, jak i doradcy naszej Kancelarii prezentują stanowisko, że VAT w takim przypadku można odliczyć. Organy podatkowe, co raczej nikogo nie dziwi, „uparcie” – mimo poważnych argumentów – uznają, że motocykl to pojazd samochodowy i nie przekracza 3,5 tony DMC (dopuszczalnej masy całkowitej) oraz odmawiają odliczenia VAT.

Od skutera, od samochodu klasy wyższej będącego „bankowozem” można odliczyć VAT, ale od motocykla nie można – mimo, że prawo o ruchu drogowym motocykle definiuje zupełnie oddzielnie! Sąd po wielu perypetiach wyrażając zaskoczenie dwukrotnie odraczał wyrokowanie. Ostatecznie uchylił interpretację, wydając jak na ten moment bardzo ciekawe ustne uzasadnienie wyroku, gdzie wskazał na zasadę stand still oraz na treść przepisów przed i po zmianie. Sąd wyraźnie też podkreślił, że w przypadku motocykli istnieją poważne problemy z definicją ładowności. Pełnomocnik skarżącego, Violetta Wełnicka - doradca podatkowy z naszej Kancelarii, przywołał w treści skargi art. 1 Decyzji Rady, gdzie wyraźnie w akapicie drugim zostało napisane w zakresie ograniczenia prawa do odliczenia, iż ograniczenie ma zastosowanie (cyt): „wyłącznie do pojazdów silnikowych innych niż pojazdy osobowe o dopuszczalnej ładowności powyżej 500 kg i dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony.”. In fine, polski ustawodawca w art. 3 ust. 1 ustawy o zmianie ustawy o VAT i transporcie drogowym pominął zupełnie kryterium ładowności posługując się jedynie kryterium dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu, a tym samym naruszył zasadę stand still i naruszył przepisy unijne w zakresie art. 168 w zw. z art. 176 Dyrektywy Rady 2006/112/WE poprzez rozszerzenie zakresu ograniczenia prawa do odliczenia podatku. Mamy zatem interesujące rozstrzygnięcie, które może „wywrócić” interpretacje dotyczące odliczania VAT od motocykli, a zapewne daje nadzieję przedsiębiorcom na przełamanie negatywnej linii interpretacyjnej organów podatkowych.

Teraz trzeba czekać, co zrobi zaskoczona skarbowka, acz należy się spodziewać walki ze strony organów podatkowych. Jesteśmy jednak już przygotowani, aby nie dać fiskusowi w tym zakresie spokoju!

Z Biesem i Czadem w pogo – czyli o...

THE REASON

autor: Tomasz Mikołajczak



Bieszczady to miejsce na wskroś urokliwe. Jak okiem sięgnąć zachwyca bogactwem wzniesień, gęstych zielonych lasów, pozwala odetchnąć pełną pierś, świeżym powietrzem. Nic dziwnego, że co roku tereny te odwiedzają rzesze turystów z całej Polski. Większość oczarowana bieszczadzka aurą, wraca ponownie. Tym samym turystyka stanowi dla wielu mieszkańców Bieszczad główne źródło dochodów, szczególnie w sezonie letnim. Poza nią nie ma tu wielu perspektyw, trzeba sobie jakoś radzić..., być twardym!

A młodzież? Tak jak wszędzie: szkoła – dom – przez pięć dni w tygodniu, po wyczerpujących godzinach

edukacji, parę następnych w wirtualnym świecie gier komputerowych, co by się nie nudzić. Dla odmiany w lecie zawsze można pokopać w piłkę z kumplami, a w zimie poudawać Małysza.

Codziennosc chłopaków z The Reason w małym mieście Lesku wyglądała podobnie:

W podstawówce i gimnazjum, piłka nożna była naszym głównym zajęciem rozrywkowym. Graliśmy nawet w stołecznym klubie, w klasie trampkarzy – wspominają. Z czasem, zajęcie to stało się coraz bardziej wypierane poprzez rosnące zainteresowanie muzyką. Bakcyła muzycznego zaszczepili starsi bra-

cia, w pokojach których regularnie dało się słyszeć gitarową młóckę – ciężką, szybką i bezkompromisową, idealną dla niespokojnej duszy buntującego się młodego człowieka. Podawały ją zasłużone punkowe kapele tj: KSU, Defekt Mózgu, czy Sedes. Muzyczny wirus rozwijał się w zastraszająco szybkim tempie i niósł ze sobą kolejne objawy: skoro inni mogą, dlaczego nie my, wystarczy sprawić sobie pudło i nauczyć kilku chwytów! Jako pierwszy gitary klasycznej dopadł basista Przemek Terlecki, który jeszcze nie wiedział, że zamiast sześciu strun, wystarczą mu tylko cztery i pod okiem starszej, jak sam określił „Dżemowej” koleżanki, rozpoczął walkę z własnymi palcami – emol, cedur itd... *Chciałem coverować kawałki Afrontu, coś tam podśpiewywać sobie same-mu. Szczerze powiem, nigdy nie miałem talentu do gitary, a na bas zamieniłem ją dwa tygodnie przed pierwszą próbą.* Jako że w małej miejscinie wieści zza płota rozchodzą się błyskawicznie, o ambicji Przemka, powszechnie „Kijany”, szybko dowiedzieli się podwórkowi kumple - Jacek Pałacki i Rafał Mazur. Bez zbędnego namysłu, zaaprobowali pomysł kolegi, bo co też lepszego mieli do roboty... W ten sposób z jednego szarpidruta zrobiło się trzech!

Pierwsze chwyt, odciski na palcach, zaczynają powstawać pierwsze riffy. *Początkowo akustyczne, surowe wersje kawałków kleiliśmy z Jackiem w plenerze. Z gitarami snuliśmy się po lasach, przesiadywaliśmy na ławkach w parku. Dobrze się bawiliśmy. W ten sposób powstał utwór pt: „Marmur”.* Widać życie w symbiozie z naturą zaowocowało: prosto i zadziornie w konwencji punkowej maksymy: „trzy akordy, darcie mordy!”. *Punkowa stylizyka nie była zamierzona, chcieliśmy grać, po prostu to, co wyjdzie. Tak już jest, że gdy zaczynasz przygodę z muzyką – zawsze wychodzi punk (śmiech).*

To jednak za mało. Żeby poruszyć bieszczadzkie szczyty, obudzić Biesy i Czady, potrzeba mocy – mocy wioseł elektrycznych! Aby tak się stało, trzeba zarobić kasę na instrumenty. Chłopaki łapią się więc różnych dorywczych robót, by jak najszybciej zrobić zakupy i ruszyć „pod prąd”. Wysiłek i determinacja popłacają. Akustyki idą w odstawkę. Teraz trzeba tylko obsadzić perkusję i znaleźć salę prób. Wybór jest prosty – garowym zostaje *Piotrek Żak. Piotrek grał na perce, zanim sięgnęliśmy po gitary, był więc krok przed nami. Szukał kogoś z kim mógłby złożyć kapele.*

Pierwsza próba zespołu ma miejsce 14 lutego 2007 r. na deskach Bieszczadzkiego Domu Kultury w Lesku. Jak przyznają chłopaki, była to data przełomowa, pozwalająca z entuzjazmem patrzeć





w przyszłość. Skład dokooptował jeszcze klawisz Bartek Kula i pozostało już tylko pracować nad muzyką.

W przeciwieństwie do wielu młodych zespołów chłopaki (jeszcze wtedy bez nazwy) nie bawią się w granie coverów, ale zawieszają poprzeczkę wyżej, koncentrując się od razu na własnych numerach. Po dwóch miesiącach mozolnych prób udaje się napisać jeden kawałek. W porządku, bez pośpiechu, dopiero zaczynamy... Spokój zmała jednak wieść o możliwości zagrania pierwszego koncertu! Podekscytowani jak nigdy, a jednocześnie pod ogromną presją, młodzi muzycy piszą pięć nowych kompozycji zaledwie w tydzień przed występem! *Były to proste, złożone z dwóch motywów kawałki, tylko na to było nas wtedy stać. Dzisiaj już ich nawet nie pamiętam* – mówi Rafał.

No a nazwa bandu? Za nią posłużyło kontrowersyjne hasło Apartheid, określające najkrócej mówiąc, segregację rasową. Łatwo się więc domyślić, negatywnej reakcji ze strony niektórych znajomych grupy. *Z pojęciem „apartheid” spotkaliśmy się w szkole, czytaliśmy na ten temat. Nie miało ono w naszym użyciu żadnego przesłania ideologicznego. Chodziło nam tylko o poruszenie odbiorcy i przyciągnięcie jego*

uwagi. Z sześcioma utworami w setliście Apartheid zalicza swój półgodzinny sceniczny chrzest. Pierwsze lody przełamane.

Następny występ wypada 1 czerwca, na imprezie z okazji Dni Leska. Po nim, inauguruje sezon letni, koncert w Baligrodzie – pierwszy wyjazd zespołu poza rodzinne miasto. Po wakacyjnej przerwie, Apartheid poświęca się komponowaniu nowych utworów, doskonaleniu techniki i zgrania. Ciężka praca i zaangażowanie przynoszą spodziewane efekty. Widać również rosnące zainteresowanie zespołem. *Okoliczni entuzjaści gitarowych brzmień wspierali nas od początku, kibicowali nam. Z koncertu na koncert graliśmy lepiej, a oni lepiej się bawili. Dało się to wyczuć.*

Potwierdzeniem tych słów są kolejne udane koncerty: w ZSD w Lesku oraz sanockim II LO. Do rangi koncertowego „hиту” zespołu coraz bardziej urasta numer „Apartheid” – żywiołowy, z charakterystycznym riffem i bezpośrednim, mocnym przesłaniem w tekście, wyrażającym zdecydowany sprzeciw wobec jakiegokolwiek segregacji rasowej i nietolerancji w ogóle. Początek roku 2008 to występy na leskiej WOŚP i BDK. Ten ostatni kończył rozdział Apartheid, a rozpoczął nowy, trwający po dziś dzień

okres THE REASON. Nowe imię – nowe wyzwania. 16 i 17 lutego 2008 kalendarium zespołu, to czas rejestracji debiutanckiego materiału demo.

Miejszem nagrań zostało studio „Nora” w Ustrzykach Dolnych. Za realizację odpowiadał Łukasz Kamiński. Wydawnictwo pt: „Granica Strachu” to pięć solidnych, chwytliwych rockowych utworów. Warstwę liryczną stanowią dojrzałe, skłaniające do myślenia teksty, przykład: „Dusza”, „Sztuczny świat”, czy wspomniany wcześniej „Apartheid”. Do „Apartheidu” nakręcony został pierwszy oficjalny teledysk zespołu. *Podczas nagrań mieliśmy mnóstwo frajdy, wcześniej nikt z nas nie przypuszczał, że będziemy mogli sami siebie posłuchać na płycie. Praca przebiegła sprawnie i szybko. Efekt ogólnie zadowolający.* Po nagraniach The Reason czekały koncerty: w przemyskim „Sing Sing” i sanockiej „Szkłarni”, gdzie oprócz Reasonów, scenę dzieliły OSC, CLOCKWORKMIND, deŁindows, oraz znana i lubiana rodzimym fanom alternatywnych brzmień formacja Zabili mi żółwia. Do tego doszły późniejsze występy na krośnieńskich Juwenaliach, zlocie motocyklowym we Frysztaku, dniach miasta Brzostek, oraz udział w rzeszowskim Rzeszoff Festiwal. Podczas każdego z tych występów, grupa spotykała się z entuzjastycznym odbiorem publiczności, której zaserwowała doskonałą rock ‘n’ rollową zabawę! 2009 r. przyniósł zespołowi pierwszy jubileusz, a dokładniej 2-lecie działalności. Z tej okazji 20 lutego w Bieszczadzkiem Domu Kultury odbył się specjalny koncert grupy, podczas którego zespół zaprezentował przekrojowy materiał od okresu Apartheid do obecnego wcielenia – The Reason. Dzięki temu zestawieniu wyraźnie dało się słyszeć ogromny postęp aranżacyjny i techniczny, jaki poczynił zespół w ciągu minionych dwóch lat.

Z surowego punkowego bandu, przeistoczył się w ciekawą, ciężką i energiczną, oraz rozbudowaną kompozycyjnie hard rockową formację.

Koncert dodatkowo wzbogacili, specjalnie zaproszeni urodziniwi goście, m.in: raper LOKATOR, oraz kapele SDW i Futro z bobra. Różnorodność i naturalna, pozytywna energia bijąca ze sceny, zagwarantowały tamtego wieczoru niesamowitą atmosferę. BDK docenił poświęcenie zespołu i wynikający z niego postęp, skutkiem czego było zgłoszenie The Reason do udziału w VIII Ogólnopolskim Festiwalu Muzyki Młodzieżowej ROCKOWANIA w Mławie.

Zespół pomyślnie przeszedł eliminacje i zakwalifikował się do finału! Emocje były ogromne, gdyż w jury konkursu zasiadali wysocy rangą





rockowi fachowcy: Krzysztof Misiak – gitarzysta i kompozytor, współpracujący m.in. z Agnieszką Chylińską, dziennikarz muzyczny Grzegorz Kasjanik i przede wszystkim, żywa legenda polskiego rocka – leader TSA, Marek Piekarczyk. Choć dla The Reason zabrakło miejsca w pierwszej trójce, chłopaki pozytywnie wypowiadają się o konkursie: *Po Mławie czuliśmy pewien niedosyt, jednak mimo wszystko było to dla nas ważne doświadczenie i niezapomniana przygoda. Pozostaje tylko trzymać kciuki w przyszłości.*

Koncertowy zasięg zespołu poszerzał się z każdym rokiem, aż w końcu przekroczył granice Polski! Przystankiem okazał się festiwal Rock pod Kamieniem, odbywający się co roku w słowackiej Sninie. Światowe gwiazdy, kilkutysięczna publika, a przede wszystkim rock ‘n’ roll w najlepszym wydaniu! The Reason wraz z innymi mniejszymi zespołami rozgrzewał scenę przed występami Gotthard i byłej wokalistki Nightwish – Tarji Turunen!

Tego samego roku w BDK chłopaki zagraли jeszcze jeden udany koncert u boku Sztywnego Pała Azji. W 2011r. to okres zawirowań w grupie: koniec szkoły, studenckie plany i związane z nimi obowiązki, zmuszają do odejścia Bartka Kulę, a cały zespół do zawieszenia działalności. Czy można jednak tak po prostu, bez wyrzutów pogrzebać czteroletni wysiłek poświęcony życiowej pasji? Odpowiedź jest prosta...

Feniks powstał z popiołów przy okazji kolejnego finału WOŚP w Lesku ku uciechu lokalnych rockmanów. Miesiąc później, tradycyjnie w BDK, The Reason świętował swoje 5-lecie, dając porywający, ciężki rockowy show. Kolejne miesiące przyniosły m.in.: koncerty w Dębicy, Wetlinie, czy Sanoku. Co najważniejsze - zespół był inicjatorem I edycji udanego Rock Festiwalu pod Kamieniem, po czym pojawił się na kolejnej odsłonie zlotu motocyklowego w Nadolanach. Nic bardziej nie pasuje lepiej do twardych choppersów niż dobra rockowa muza, a jazgotowi silników najlepiej akompaniuje jazgot gitar! Kapela od początku trzyma z bikerami, czego najlepszym przykładem był „Harley mój” zagrany przez The Reason i Jacka Dewódzkiego. Obecnie zespół poświęca się nagrywaniu nowego materiału. Wreszcie!

Podsumowując, Bieszczady to nie tylko piękne krajobrazy, turystyka w sezonie i bezrobocie w zimie. Bieszczady to także, a może przede wszystkim ROCK ‘N’ ROLL!

Tomasz Mikołajczak
(tomek_mikolajczak@op.pl)

www.thereason.pl

www.facebook.com/TheReason.Lesko

Jest taka muzyka, która wydaje się wyjątkowo bliska. Każdy ma taką nutę, która kojarzy się ze smutkiem, miłością, radością. Mówiąc krótko, wracając do tych kawałków wracamy do momentów ważnych dla nas w życiu. Ja też mam takie wspomnienia muzyczne, które zostaną ze mną na zawsze. Zespół, o którym chcę Wam dzisiaj napisać odkryłem stosunkowo niedawno. Może tak jak ja, Wy też go tak naprawdę jeszcze nie odkryliście...

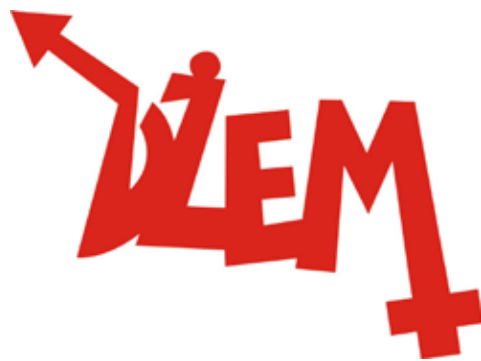
Jednak po kolei. Po pierwsze muszę się przyznać, że uczucia jakie towarzyszyły mi przy takiej muzyce były negatywne. Co więcej, uważałem ten band za nieciekawą i niewartego mojego zainteresowania. No cóż, błędy młodości. Prawdą jest, że do whisky, cygar i bluesa trzeba dojrzeć, albo na krętej drodze życia go odkryć. Bluesa oczywiście, bo whisky jest w każdym sklepie monopolowym, a cygara palą ludzie powyżej mojego budżetu domowego. Dlaczego składam tę samokrytykę? Dlatego, że wstydzę się mojego podejścia jakie miałem do tego zespołu. Nie umiałem go docenić. Nie umiałem zrozumieć wokalisty. Sam nigdy wcześniej nie miałem takich sytuacji życiowych, w których ta muzyka objawia się jak znak od Boga. No dobrze, nie nawijam więcej makaronu na uszy, chyba sami wiecie już o kogo chodzi. Rysiek Riedel, Beno i Adam Otręba, Jurek Styczyński, Paweł Berger. Pawła i Ryska już nie ma z nami. Niedawno minęła osiemnasta rocznica śmierci tego wielkiego frontmana. Zmarł na zawał serca z powodu wyniszczenia organizmu narkotykami... Szkoda, prawda? Paweł Berger zginął w wypadku samochodowym jadąc na koncert.

Porozmawiamy zatem o muzyce. Muszę zacząć od jednego z pierwszych samotnych wyjazdów motocyklowych. Jednego dnia musiałem przejechać ponad tysiąc kilometrów, a zapomniałem załadować na swoje urządzenie grające (bez kryptoreklamy) mojej ulubionej muzyki. Przez przypadek (nie wierzę w przypadki) miałem czternaście płyt Dżemu (!). Tak, o Dżemie dzisiaj mówimy. No więc zderzyłem się z czymś zupełnie dla mnie nowym. To nowe było tylko przez pierwsze kilka taktów. Potem okazało się, że ta muzyka to dokładnie to, co ja czuję w chwilach radości, smutku, przemyśleń. Nie wiem, czy mógłbym polecić Wam konkretną płytę... Wszystkie są dobre, wszystkie mówią o życiu, cierpieniu, euforii. Żalu i niezrozumieniu... Mówią o tym, co przeżywamy każdego dnia. Każdy z nas. „Cegła”, „Dzień, W Którym Pękło Niebo”, „Lunatycy”, „Kilka Zdartych Płyt”, Dżem W Operze”, „Wehikuł Czasu” - moja ulubiona, „Zemsta Nietoperzy”, czy w końcu „Muza”.

Kto z nas nie słyszał „Whisky”, „Czerwony jak cegła”, „Jesiony”, „Paw”... Uwierzcie mi, że jak dobrze poszukacie w dyskografii, to znajdziecie mniej znane kawałki i one wydadzą Wam się bliższe niż te oklepane. Na początku roku zmarł mój dobry przyjaciel. Młody człowiek. Uśmiechnięty, wrażliwy, zaangażowany... Pierwszą rzeczą, która mi przyszła do głowy to właśnie piosenka. „Ballada o dziwnym malarzu”. Tak jak ten malarz, którego prac nikt nie chciał oglądać, tak ja nie do końca go znałem... Trochę się cofnę. Muszę przyznać, że nie podobają mi się utwory nagrane z Nalepą. Już lepiej jest z Dewódkim, który jakoś trzyma w kupie bluesowo – rockowy klimat. Przewinęła się też Martyna Jakubowicz (tak, ta od domów z betonu i wolnej miłości), Czesław Niemen, Ireneusz Dudek.

Od 2001 roku miejsce Riedla zajął Maciek Balcar i bardzo długo nie potrafił sobie poradzić z cieniem Ryska. Jednak, udało się. Album „Muza” z 2010 roku uzyskał miano platynowej płyty. Zdecydowanie Maciek odnalazł się w Dżemie. Nie jest Riedlem, ale jest Balcarem i świetnie ten Balcar pasuje do zespołu. W końcu. Tak jak pisałem wcześniej, nie chcę Was nastawiać na konkretne płyty. Wszystkie są dobre. Nawet te, gdzie Rysiek nie mógł śpiewać, bo albo nie pokazywał się na koncertach (po prostu ćpał), albo był odsunięty (płyta „The Band Play On...” z 1988 roku).

Pamiętam tę moją trasę jakby to było dziś. Była ciemna noc, wrzesień. Wracałem do domu, bijąc swój samotny rekord. Nie wiem, czy dojechałbym bez tej muzyki. Bez tego szczerego przekazu o mnie, o Tobie, o nas... To było jak bajka, która prawdopodobnie nigdy się już nie powtórzy. Jednak płyty Dżemu są na pierwszym miejscu w moim urządzeniu przenośnym. Zawsze w drogę zamiast waty do uszu, albo zatyczek wkładam słuchawki i puszczałem od początku Dżem. Moje czternaście płyt. 135 utworów, 12 godzin muzyki, 1,4 GB danych... Myślę wtedy o sobie, moich bliskich, o ważnych momentach w życiu. Chyba po to jest motocykl, nie?

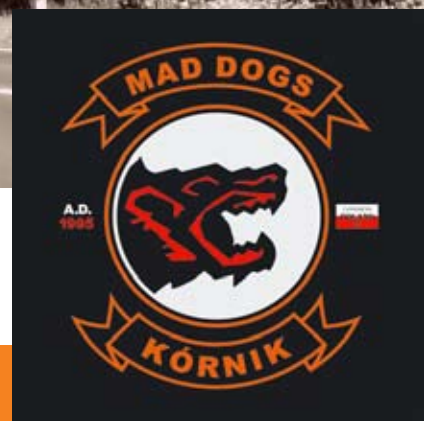


Mad Dogs

Free Group Kórnik



www.maddogs.kornik.pl



Wszystko zaczęło się jeszcze w latach 80-tych. Kilkoro przyjaciół z Kórnika i okolic jeździło wówczas na ogólnodostępnych motocyklach tamtej ery w młodszym pokoleniu wzbudzając podziw i chęć naśladowania. Z biegiem lat grupa jeżdzących razem motocyklistów powiększyła się, aby w połowie lat 90-tych osiągnąć niemal dwudziestoosobowy skład. Nasze motocykle - często „samoróby” i nietuzinkowe egzemplarze jednośladów sprawiły, że nazwano nas „Wściekłymi” lub „Wściekłymi psami”. Na początku 1995 roku zapadła decyzja o założeniu Klubu Motocyklowego. Gremialnie przyjęliśmy będącą już w obiegu nazwę Mad Dogs (Wściekłe Psy). Kilka miesięcy później przyjęliśmy logo.

Od roku 1995 jeździliśmy już w kamizelkach obrazy nazwą i logiem oraz nazwą miasta Kórnik i ten rok jest oficjalną datą powstania Klubu Mad Dogs Kórnik. Brałszy udział w wielu zlotach, imprezach i wyprawach motocyklowych reprezentując z dumą nasz Klub i Miasto. Od Giżycka po Szklarską Porębę

a i zagraniczne podróże w najdalsze zakątki Europy i Azji nie są nam obce.

W latach 2002 - 2007 Klub przeszedł reorganizację. W międzyczasie zmienił się częściowo skład osobowy i maszynowy ekipy. Większość osób jednak pozostała bez zmian i trwa w Klubie od początku. Staliśmy się silną grupą, w której królują zasady braterstwa, honoru i lojalności. Przez lata zbudowaliśmy grupę która może w 100% na sobie polegać.

Od 2007 zaczął powstawać plan, aby ponownie założyć kamizelki klubowe. Po trzech latach wspólnych wyjazdów i wieczornych spotkań zdecydowaliśmy o powrocie do jazdy w naszych Barwach Klubowych. W ukierunkowaniu działań pomógł nam Klub Mohers FG Poznań.

Nieprzypadkowo, bo w piętnastolecie istnienia naszego Klubu, po wstępnych rozmowach z poznańskim oddziałem Gremium MC Poland 1%,

KLUBY MOTOCYKLOWE

wiosną 2010 wybraliśmy się na obrady Kongresu Polskich Klubów Motocyklowych. Zostaliśmy zaakceptowani jako Free Group (wolna grupa) i otrzymaliśmy prawo noszenia barw klubowych na przodach kamizelek. Tym samym staliśmy się Klubem respektowanym przez Kongres Polskich Klubów Motocyklowych. Nasze logo przeszło drobną modyfikację kolorystyczną i stało się naszym nowym znakiem rozpoznawczym.

Podczas jesiennych obrad Kongresu Polskich Klubów Motocyklowych w roku 2010 otrzymaliśmy prawo noszenia Barw Klubowych na tyłach kamizelek, za co serdecznie dziękujemy. Najważniejszym celem jest wspólna pasja którą trzeba pielęgnować i szanować. W klubie najważniejsi są ludzie i ich podejście, a barwy spinają to w logiczną całość. Pomimo klubowych zasad nie zapominamy o normalnym życiu, mamy wspaniałe rodziny i to one zajmują priorytetowe miejsce w naszych sercach, a że w pełni nas wspierają w naszej pasji umożliwia nam to sprawne działanie w Klubie. Jeżdżąc przez tyle lat na motocyklach poznaliśmy wielu wspaniałych ludzi, których połączyła wspólna jednośladowa pasja. Na przestrzeni lat byliśmy świadkami istnienia wielu klubów motocyklowych. Nie wszystkie przetrwały próbę czasu, lecz kilka z nich dotrwało do dziś, a my jesteśmy tego żywym przykładem.



www.maddogs.kornik.pl



Czy firma produkująca krosna tkackie może mieć związek z motocyklami?

Co łączy rower z silnikiem i Hayabusę?

autor: **Paweł Szymański**

Wiecie?

Ta historia jest na tyle mało znana, że warto ją przypomnieć.

Ta firma to Suzuki.

Dokładnie to Suzuki Motor Corporation, znane w Japonii jako Suzuki Kabushiki-gaisha.

W 1909 roku Pan Michio Suzuki założył w Hamamatsu firmę Suzuki Loom Company i dzielnie konstruował krosna tkackie. Nie sądzę, żeby miał wtedy w głowie pomysł na produkcję motocykli. Przez prawie 30 lat zajmował się doskonaleniem swoich urządzeń i tylko one zaprzętały jego uwagę. Jednak po jakimś czasie nasz pan Suzuki, jako doświadczony manager, zaczął myśleć o dywersyfikacji swojego biznesu, co w języku zwykłych ludzi znaczy mniej więcej tyle, co:

- Boję się, że kiedyś zapotrzebowanie na moje krosna się skończy, a ja muszę coś dalej robić, żeby wyżywić rodzinę.

Wynikiem przemysłu Pana Suzuki było w 1937 roku wyprodukowanie prototypu małego samochodu. Cztery cylindry, chłodzenie cieczą i 13 KM. Jednak nie o samochodach tu mówimy.

Pierwsze coś, co miało jeden ślad było rowerem. Jednak nie takim zwykłym rowerem z pedałami, to znaczy pedały miał, ale miał też silnik. Prawie jak... No, dobrze - prawie jak motorower.

W 1952 roku, powstał pojazd o nazwie „Power Free”. Rower miał silnik o pojemności 36 cm sześciennych i system zębatek, które umożliwiały jazdę z silnikiem, poprzez samo pedałowanie, i poprzez pedałowanie z silnikiem – proste.

Konstrukcja tego nietypowego roweru tak zainteresowała ówczesne władze, że sypnęły groszem i pan Suzuki dostał dotację na rozwijanie działalności motoryzacyjnej – przypomnijmy, że po wojnie było zapotrzebowanie na środki transportu, bo wszystko



co jeździło zostało albo zarekwirowane przez wojsko, albo poszatowane przez Amerykanów podczas działań wojennych.

W 1954 roku przedsiębiorstwo zmienia nazwę na Suzuki Motor Corporation. Po krosnach nie został nawet ślad...

I oto pojawia się pierwszy motocykl o nazwie „Diamond Free” o pojemności 60 centymetrów sześciennych. Przypominam, że Amerykanie w Meelwaukie już byli na etapie zrobienia rakiety kosmicznej z Harleya Davidsona.

W tym czasie... „Fabryczka” Pana Michio Suzuki produkuje już sześć tysięcy motocykli miesięcznie (!) i zmienia nazwę na Suzuki Motor Co. LTD.

Pomijając bardzo ciekawą działalność firmy związaną z samochodami, przypomnijmy jeszcze że do lat siedemdziesiątych XX w. Suzuki produkowało motocykle dwusuwowe, dopiero w 1976 roku powstaje GS z silnikiem czterosuwowym. Na temat sportowych i użytkowych sukcesów motocykli spod czerwonego „S” można się rozpisywać do woli.

Dzisiaj Suzuki to jedna z najbardziej rozpoznawalnych marek motocyklowych. Poprzez skutery, maxi skutery, motocykle terenowe i inne pojazdy ma zagwarantowaną pozycję w wielkiej czwórce (Suzuki, Honda, Yamaha, Kawasaki). Sami powiedzcie, czy jest ktoś, kto nie zna Burgmana, GS-a, Bandita, czy Hayabusy?

■ Paweł Szymański



Tworzenie stron firmowych

Wdrażanie systemów CMS

Tworzenie sklepów internetowych

Tworzenie logotypów

Audyt SEO

www.siplex.pl
 biuro@siplex.pl
 +48 691 498 206

TWOJA REKLAMA
 w kwartalniku?
 Swoimi
DROGAMI
 pismo zwyczajnych motocyklistów

dzwoń:
 690 044 129

UWAGA: Oferta TYLKO dla
 tych, którzy chcą dotrzeć do
 tysięcy polskich motocyklistów
 na całym świecie!



KOSZULKI I BLUZY



dla pasjonatów



KILKASET
 autorskich wzorów
 w cenach z zeszłego roku!
www.forbiker24.pl



ADVZ.PL
 Mototips

Motocyklowy portal wycieczkowy



Alphastudio.com Paintings And Handmade Parts
Hitbrush

WIERZYMY W LEPSZĄ PRZESZŁOŚĆ



Your best source für sidecars

Your Sidecar Magazine

- Bimonthly
- English/German
- Tests
- Travel
- Tipps
- News
- Sidecar Tech
- Sidecar Talk
- Sidecar Stories
- Worldwide delivery



www.sidecar-traveller.com

manufaktur motocyklowo



www.motorset.pl

Wygoda

Niepowtarzalny design



Niskie spalanie Polska Produkcja
 motor i silnikiem motor

ŻAGIEL
 Dostępny już od - 2500zł
 lub na dogodnie 2477!



WÓZKI BOCZNE
 MONTAŻ I STYLIZACJA POD MODEL MOTOCYKLA
 AKCESORIA

tel. 696 084 123



moto-GP.pl
 salon · serwis motocyklowy



UL. NAŁĘCZOWSKA 73, 20-701 LUBLIN, TEL. 817448485

AMC Crew

Poznań

autor: Michał Cwojdzński

Wiem, że docenicie każdą inicjatywę motocyklową, toteż chciałbym wam przedstawić **AMC Crew Poznań** (nie mam pojęcia co oznacza ten skrót, ale niech będzie).

Grupa dzieciaków z „osiedla”, którą łączy jedna - miłość do 200. By nie zanudzać powiem Wam o co biega... W ostatnią niedzielę wybrałem się przewietrzyć mojego precla - szybka trasa piątkowa, kampus UAM, Umultowo, Radojewo, Biedrusko i do domu. Plan był doskonały i zamierzałem się go trzymać, jednak na wysokości kampusu zauważyłem szarańczę skuterów (ze dwa crossy, jakiegoś quada i supermoto) zmierzającą w przeciwną stronę. Ciekawość wzięła górę, hebel i zwracamy!

Okazało się, że chłopcy (oraz wierne fan-ki podążające za nimi) zrobili sobie ustawkę na świeżo budowanej drodze dojazdowej na kampus (wyłączonej z ruchu). Zszokowany tym, że są na tym świecie dzieciaki, które zamiast przechlać i przepalić kasę wolą wyluskać ostatnie złotówki na kilka kropel beny do swojego chińczyka, przejechać kilka kilometrów z kumplami, albo powyglupiać się na placu. Zatrzymałem się, żeby zobaczyć przedstawienie. Kilka osób kręciło bączki, ktoś palił laczka, inny próbował jeździć na kole. Żadnej czarnej mszy - ogólnie nic szkodliwego, ale niestety ich mały meeting na parkingu z udziałem kilku puszek rockstara i monstera został dość szybko zakończony przez

gentlemana ze służby ochrony obiektu. Facet zajechał z piskiem swoją customowo oklejoną skodą. O mało nie rozjechał kilku gapiów i wymachując rączkami, zaczął wygrażać, że jak się zaraz nie rozjadą, to zadzwoni po „psy” (ciekawe kogo miał na myśli?) i skończy się zabawa. Użył jeszcze kilku przekleństw i schował się w portierni. Chyba załapał że wróg ma przewagę liczebną. Ekipa zwinęła manatki i ruszyła na „tor awaryjny”. A ja? No co miałem zrobić - pojechałem za nimi. I tak nie spieszyło mi się do domu.

Na miejscu poznałem organizatorów tego zlotu - Kuba i Maciej – dwóch 17-latków z utęsknieniem czekających na dzień, kiedy dostaną prawko w swoje ręce. Panowie ogarnęli spotkanie wzorowo: lista gości i cyklistów, aparaty, apteczka itd. (lepiej niż niektóre zloty motocyklowe...). Byłem pełen podziwu dla organizacji. Pod nowym adresem nikt nie zakłócał spot-



AMC Crew Poznań



kania. Ba! nawet kilku przechodniów zatrzymało się, żeby popatrzeć - widać nie każdym przeszkadzają takie zabawy.

Spędziłem tam jakieś pół godzinki i ruszyłem w drogę, żegnany rykiem dwusuwów. Z tego co wiem AMC bawiło się tam jeszcze długo i nikomu nie stała się przy tym krzywda. Zabrzmiałoby to jakbym miał z sześć dych na karku, ale fajnie jest popatrzeć na młodzież, która ma jakąś pasję. Kto wie - może któryś z nich wyjedzie w barwach AMC ścigać się z najlepszymi tego świata? Co by nie było - POWODZENIA PANOWIE!

■ Michał Cwojdziński



Skuter z wozem



autor: Krzysztof Rudnicki

Motor z wozem.

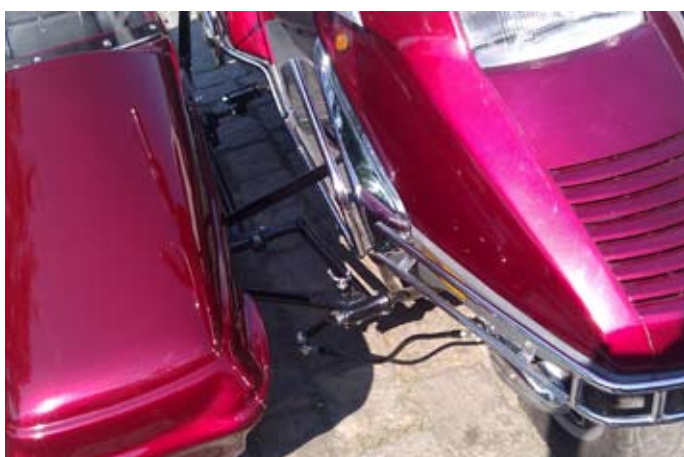
Większości z nas od razu przed oczyma staje ciężki zabytkowy motocykl. A co jeśli nie lubisz dłużyć przy weteranach? Rozglądasz się po garażu - „lipa”, tylko skuter... Coś mówi Ci, że marzenia o własnym zaprzęgu jeszcze muszą poczekać. Może jednak nie warto ich realizacji odkładać na potem? Życie jest zbyt krótkie.

Może niektórzy z Was powiedzą, że wózek skuterowi pasuje jak świni siodło, ale jeśli zrobiłeś taki zaprzęg i sprawia ci radość jazda nim, to opinie wszystkich „mądrych” (w tym i moją) możesz mieć w głębokim poważaniu. Dodam tylko, że moim zdaniem jest to jeden z ciekawszych zaprzęgów jakie widziałem.

Ale co ja tam widziałem...



Trzecim kołem zaprzęg



Montaż i stylizacja: Moto -Garaż -Serwis Opole.
tel. 696 084 123

TRAJKA

Wiesława

wywiad z twórcą



rozmawiał: Jacek Łukawski

Przy okazji II Parkowego zlotu motocykli w Chorzowie udało mi się porozmawiać z pewnym katowickim taksówkarzem o jego wyjątkowej konstrukcji.

– *Panie Wiesławie bardzo proszę opowiedzieć, czy trajka, którą Pan przyjechał, została zakupiona czy zbudował ją Pan sam?*

– Trajkę sam zaprojektowałem i sam zbudowałem na 2,5 litrowym silniku z BMW. Silnik posiada moc 200 koni mechanicznych. Wszędzie, gdzie się pojawia wzbudza zainteresowanie i sensację. Nawet niedawno zostałem zaproszony do udziału w reklamie dla telewizji Katowice, w której wiozłem zagranicznych turystów. Generalnie kilka razy moja trajka pojawiała się na łamach prasy i telewizji.

– *Zacznijmy jednak od początku. Miał Pan rozbity samochód, z którym trzeba było coś zrobić, czy też budował Pan od podstaw?*

– Robiłem ją od podstaw. Ja przez całe życie, od



Trzecim kołem trajka

małego chłopca, budowałem gokarty, budowałem nawet ciężarówkę, naprawiałem i restaurowałem motocykle, a potem postanowiłem zrobić coś innego. Pomyślałem, że choppersy i ścigacze są, a trójkołowców, przynajmniej tu, w Katowicach – naszym rejonie, praktycznie nie ma lub jest ich bardzo mało. Postanowiłem więc zrobić trójkołowiec, ale z silnikiem z przodu. Chciałem mieć już nowoczesny silnik chłodzony cieczą, a nie powietrzem, aby uniknąć trudności z przestawianiem chłodnic do tyłu, komputerów, skrzynek ze sterownikami. Był to jeden z powodów decyzji o takim układzie trajki, a kolejnym był fakt, że dzięki temu mogła powstać konstrukcja jedyna taka w naszym rejonie.

– Nie tylko w rejonie, ale i chyba w całym kraju.

– Dotychczas tak. Z tym wyposażeniem i w takiej konfiguracji myślę, że jest to jedyna taka trajka. Staram się dużo jeździć po zlotach, brać udział w różnych imprezach, a nawet oglądać inne trajki w Internecie. Większość trajek ma silnik z tyłu, a te co mają go z przodu nie są aż tak zaawansowane technologiczne. Przy tak skomplikowanym silniku jest duża trudność. Na przykład w mojej musiałem przylutować dziewięćset przewodów, aby przenieść komputery w inne miejsce, niż były w samochodzie.

– Jak Pan to zrobił? Kupił Pan samochód, który został dawcą części, czy...

– Tak, podstawą był zakup samochodu. Ja zdecydowałem się na BMW – najbardziej mi pasowało. Tyle samo pracy byłoby przy każdej innej marce, ale BMW jest wdzięcznym samochodem, jest bardzo dobrze wykonany. Mnie chodziło najbardziej o zabezpieczenie elementów przed wilgocią, a tu mamy to bardzo dobrze i solidnie rozwiązane, co w motocyklu jest bardzo ważne. Jest to też wytrzymały silnik z rozrządem napędzanym łańcuchami, a nie paskiem. Generalnie jest to silnik M50 – jeden z lepszych w BMW. Dodatkowo budując ją starałem się wszystko co tylko można było zrobić ze stali nierdzewnej.

– W którym roku zbudował Pan to monstrum?

– Zbudowałem go dwa lata temu. Pierwsza rejestracja była w 2010 roku.

– Nie było z tym problemu?

– Nie było żadnego problemu. Rzeczoznawcy byli zachwyceni i zdziwieni jakością wykonania.

– Jeździ nią Pan w dalsze trasy czy tylko po okolicy od czasu do czasu?

– Jeżdżę po całym kraju. Na dalsze wypadki nie pozwala mi praca zawodowa. Wiadomo jak to jest. Staram się wyjechać, gdy tylko mogę. Ostatnio byłem na przykład w Miedzianej Górze na otwarciu toru, gdzie wozilem zawodników. Jak zawsze trajka zrobiła furorę.



– Proszę powiedzieć jak się prowadzi. Przypuszczam, że silnik z przodu powoduje, że właściwości trakcyjne są bardzo dobre z uwagi na to, że przednie koło jest dociążone...

– Dokładnie tak - jest bardzo sterowna i wyważona. O to właśnie się starałem i już w fazie projektu wszystkie cięższe materiały umieszczałem jak najniżej. Dzięki temu jeździ się nią naprawdę bardzo dobrze, jest stabilna i świetnie się prowadzi. Jedyny problem zaczyna się po przekroczeniu 150 kilometrów na godzinę. Wtedy mam trudność z oddychaniem. Poza tym idealnie trzyma się drogi, bo jest szeroka, szersza nawet od samochodu o sześć centymetrów. Do tego szerokie ogumienie 295 i ciężar robią swoje. Oczywiście mimo to przód można podnieść, gdybym dał pełny gaz, bo to w końcu ma swoją moc.

– Proszę powiedzieć o spalaniu.

– Pali tyle co samochód. Na mieście 10 – 12 litrów, a w trasie 8. Tu nie da się oszukać. Gdy jest co odkręcić, to trzeba więcej do baku wlać.

– Proszę jeszcze zdradzić ile czasu i pieniędzy pochłonęła praca nad tą trajką.

– Jeśli chodzi o kwotę, to same części wyniosły ponad 75 tysięcy złotych. Jeśli idzie o czas, to robiłem ją cztery lata wieczorami po pracy. Przeliczając na godziny to około 3500 godzin.

Rzeczoznawcy wycenili ją na 140 tysięcy złotych, ale już proponowano mi za nią więcej. Ale moja trajka nie jest do sprzedania – od początku robiłem ją dla siebie i tak zostanie.

– Patrząc na nią można powiedzieć tylko jedno: było warto! Dziękuję za rozmowę.

– Dziękuję.

■ Jacek Łukawski



Trzecim kołem trajka



Motor do wyjazdów **Varadero 125**

autor: Krzysztof Rudnicki

Marzysz o wielkich wyprawach motocyklowych, ale naczytałeś się wszędzie, że:

1. Trzeba mieć motocykl - to jest kwestia bezsporna, ale czytasz dalej i widzisz wszędzie teorie, że motocykl jak wódka i poniżej litra nie warto kupować.
2. Trzeba go przygotować do wyprawy - najlepiej „ubrać” go w firmowe dodatki, bo przecież trzeba wyglądać, a bez napisu „blablaba” jesteś tylko amatorem...
3. Hotele, paliwo, restauracje, wizy...

Siadasz, włączasz Internet, przeglądasz oferty... Jakbyś nie liczył, to albo kupisz „dziada” w stanie agonizującym, albo polecanego wszędzie „super wyprawowca”, ale... Na wyposażenie jednak zabraknie, nie mówiąc już o jakimkolwiek wyjeździe.



Może więc warto inaczej spojrzeć na tę sprawę?

W latach 70-tych Polak (dociekliwi znajdą) objechał świat dookoła na motocyklu WSK 125. Skoro tego dokonał to znaczy, że się da, a większość internetowych znawców tematu jedynie dobrze potrafi rozpoznać gdzie jest północ (taki kierunek świata opozycyjny do południa) bez kompasu: spoglądają na swój motocykl, którego strona północna porośnięta jest mchem...

Ta stowudziestkapiątka dowodzi, że można inaczej.




Moto-Garaż-Serwis
WÓZKI BOCZNE
MONTAŻ I STYLIZACJA POD MODEL MOTOCYKLA
AKCESORIA
tel. 696 084 123
OPOLE



**Motor do wyjazdów ubrał Wojtek z
Moto -Garaż -Serwis Opole.
tel. 696 084 123**

Bastogne



7 dróg do piekła

autor: **Hubert Pawłowski**

Siedem dróg do piekła. Bastogne.

Po zimnej i mglistej nocy nastaje równie nieprzyjemny poranek. Zmęczenie powoli daje się we znaki. Do tego dochodzi jeszcze przejmujący chłód. Mimo całkiem ciepłej odzieży zimne igły wbijają się pod ubranie. Szczególnie daje się to odczuć od pasa w dół oraz na twarzy, ponieważ z powodu ciągle parującej szybki muszę jechać w częściowo otwartym kasku. Prędkość podróżna starego motocykla nie jest może zbyt imponująca, jednak zimne powietrze w połączeniu z wielogodzinnym wystawieniem się na jego działanie robią swoje. Nogi powoli zaczynają drętwieć. Wyjazd w pierwszych dniach marca, bądź co bądź, w góry to jednak był dość szalony pomysł a wrażenie ciepła iluzoryczne. Obiecuję sobie zrobić dłuższą przerwę w Belgii, w pierwszej większej napotkanej miejscowości. No dobrze, nie musi być „większa”. Aby tylko miała stację paliw. A w niej włączone ogrzewanie i gorącą kawę, bo moja, mimo iż w termosie, dawno zdążyła już wystygnąć. A może nawet i zamarła? Przejeżdżając obok jakiejś małej miejscowości widzę kierowców z zacięciem czyszczących ze szronu szyby swoich samochodów. A więc temperatura jest ujemna. A patrząc, ile mają roboty, dochodzę do wniosku że jest nawet całkiem sporo na minusie.

Na razie, póki co, elegancka, równa, czysta i zadbaną luxemburską autostradą prowadzi mnie na północ. Teren jest górzysty. Podjazdy nie są strome, jednak ciągną się całymi kilometrami. Niby nic strasznego. Ale dla starego silnika o mocy niecałych 30 KM są odczuwalne. Dobrze że jadę w pojedynkę i z minimalistycznym bagażem. Jazda w dwie osoby z pełnym obciążeniem stanowiłaby już pewien problem. Na szczęście jednak obywa się bez redukcji biegu i motocykl, chociaż z pewnym wysiłkiem, wspina się na wzniesienia na ostatnim przełożeniu. Krajobrazy, wcześniej także urzekające, robią się coraz piękniejsze. W końcu to już Ardeny.

Jednak, czym dalej od Luksemburga, tym wzniesienia robią się bardziej strome. Cieszyłem się zbyt wcześnie. Na czwartym biegu silnik nie daje już rady utrzymać przepisowych 3 000 obrotów na minutę; wskazówka obrotomierza niechętnie, z ociąganiem, ale jednak powoli i nieubłaganie zaczyna wędrować w dół skali, wskazując coraz niższe wartości. 2 800 RPM, 2 600 RPM, 2 400 RPM... Dość. Redukcja do trójki. Wskazówka obrotomierza wystrzeliwuje

w górę i zatrzymuje się w okolicy 4 000 RPM. Odpowiada to prędkości około 70 km/h. Jasne, nie jest to nic imponującego, ale dzięki temu i tak wspina się szybciej niż ciężarówki i autobusy, które nie mogą w tych warunkach osiągnąć nawet „sześćdziesiątki”. Stanowią tu one przytłaczającą większość pojazdów na autostradzie.

Oprócz stromych podjazdów drogowcy przygotowali całą masę tuneli. Nie dość że ostro pod górę, to jeszcze pod ziemią (a w zasadzie pod skałami). W jednym z nich, o nazwie „Mordorf” (prawda że ładnie?) doganiam cały konwój TIR-ów. Na całej jego półtorakilometrowej długości „pruję” te swoje 70 km/h lewym pasem, wyprzedzając ciężarówki – dostojnie, jedna, druga, trzecia, czwarta... Wrażenia bezcenne.

Później oczywiście, już na spadku, wyprzedzone niedawno z takim wysiłkiem ciężarówki śmigają obok mnie z głośnym wyciem lewym pasem i za chwilę znikają za kolejnym zakrętem...

I znów pod górę. I znów redukcja do trójki. Nie da rady inaczej. Teraz każde wzniesienie oznacza automatycznie jeden bieg w dół. W sumie to nie jest źle. W zeszłym roku we Francji kilka razy zdarzyło się zredukować biegi do jedynek, bo na wyższych w ogóle nie dało się jechać. Ale tam nachylenie dochodziło do 20%.

Po kolejnych kilkudziesięciu kilometrach na horyzoncie z mgły wyłaniają się jakieś oflagowane budynki. Nad autostradą pojawiają się ograniczenia prędkości do 70 km/h. Jednocześnie nawigacja ostrzega o możliwej obecności fotoradarów. To już przejście graniczne z Belgią. Posłusznie zwalням do przepisowej siedemdziesiątki. W przeciwieństwie do poprzednich przejść granicznych, pokonanych dzisiaj, tutaj zabudowania pozostawiono. Oczywiście żadna kontrola podróżnych się tu nie odbywa. Jednak te ciemne budynki robią nieco przygnębiające wrażenie.



Pierwszy postój na ziemi belgijskiej.

Od ciągłego piłowania pod górę na „trójce” i związanych z tym wibracji poluzowała się śruba mocująca lewy tylny kierunkowskaz (wcześniej próbowało odkręcić się także prawe lusterko). Jednak po rozmowie dyscyplinującej oraz dociągnięciu nakrętek specjalistycznymi narzędziami biomechanicznymi (palcami), problemy nie powtórzyły się więcej. Pociuszające jest, że wielokrotnie droższe maszyny niektórych uznanych producentów także potrafią się same rozkręcić – i to często z „lepszym” skutkiem, bo elementów, które wybrały wolność nie udało mi się już odnaleźć.



Zmienia się także autostrada. Z asfaltowej luxemburskiej przechodzi w betonową belgijską. Wygląda na solidniejszą, jednak wrażenie to pryska po wjeździe na nią. O ile w Luxemburgu jechało się jak po stole a zawieszenie motocykla praktycznie nie miało nic do roboty, o tyle tutaj już nie będzie tak lekko. Nawierzchnia jest dość mocno pofalowana, na dodatek od czasu do czasu połatana. Wiekowe amortyzatory będą miały tu sporo roboty.

Nawierzchnia robi wrażenie starej, nawet bardzo starej. Ogólnie, Belgia robi na pierwszy rzut oka wrażenie nieco zaniedbanej. Mijane od czasu do czasu zabudowania często nie były remontowane od lat i spod spękanych tynków straszą gołe cegły lub kamienie – powszechnie stosowany tutaj materiał budowlany.

W pewnym momencie przejeżdżam pod hotelem. Dosłownie. Autostrada przecina na dwie części spore wzgórze. Na wzgórzu tym wybudowano właśnie wspomniany wyżej hotel. Zakotwiczony został na obu fragmentach przepołowionej góry a jego duża środkowa część wisi nad autostradą na przęsłach - jak wiadukt. Wrażenie niesamowite.

Jednak sam hotel, podobnie jak i inne napotkane zabudowania, jest także nieco zaniedbany. Białe pierwotnie ściany wymagają przynajmniej gruntownego czyszczenia.

Nie ma jednak co narzekać. Może to ja jestem przewrażliwiony? Po schludnych Niemczech i niemal sterylnym Luxemburgu te belgijskie zaniedbania mogą wydawać mi się większe niż są w rzeczywistości. Przynajmniej za autostradę nie trzeba płacić ekstra, jak to się dzieje u nas.

Nie jestem jednak przewrażliwiony. Drogowskazy i nawigacja każą mi zjechać z autostrady na belgijską „krajową”. Czasem ma ona dwie jezdnie betonowe, czasem, na większych wzniesieniach jedną, asfaltową. Niezależnie jednak od tego, czy jezdnia jest jedna czy dwie, czy z asfaltu czy z betonu, na całym swoim przebiegu ma setki lat i co jakiś czas ławice dziur w nawierzchni. Nie są one na szczęście duże; średnio mają wielkość pięści. Za to są dość głębokie. I na dodatek występują w dużych stadach na odcinkach kilkunastu – kilkudziesięciu metrów. Trzeba uważać. Po kilku kilometrach takiej jazdy dochodzę do wniosku, że chyba obejdziesz się bez kawy. A po „zaliczeniu” kilku dziur w jezdni zrobiło mi się nawet dość ciepło.

Po pewnym czasie dojeżdżam do swojej wymarzonej miejscowości ze stacją benzynową. Z wrażenia oczy mam jak monety 2€ (pieniążek technicznie wykonany jak nasza pięciozłotówka, tylko większy). Po lewej stronie, normalnie, rząd kilkudziesięciu domów, czyli mała wioska. Po prawej – rząd stacji benzynowych!!!



W sumie ponad dwadzieścia stacji paliwowych w jednej malutkiej wiosce! Swoje przedstawicielstwa mają tu chyba prawie wszystkie koncerny paliwowe świata.

Benzyna 95 oktanowa (czyli akurat dla mojego motocykla) kosztuje tu około 1,40 € za litr, mniej więcej tyle samo co w Luxemburgu. Ale za to jest ona tańsza o około 0,20 € niż w Niemczech. Czyli że można spokojnie tankować.

Pierwszy raz w tej podróży muszę porozumiewać się na migi. Pani obsługująca stację, niestety, nie mówi ani po niemiecku, ani po angielsku. Za to mówi biegle po francusku i pewnie po niderlandzku, jak mniemam. Po francusku z kolei to ja potrafię się przywitać, podziękować – i zakląć, czyli jednak nieco za mało aby podtrzymać konwersację. Tym niemniej transakcji typu „benzyna i kawa za Euro” udaje nam się pomyślnie dokonać.

Kilkanaście kilometrów dalej stary, londyński „double decker” dogorywa przy szosie, kończąc swoje pracowite mechaniczne życie jako reklama...

Po kolejnych kilkudziesięciu kilometrach docieram na przedmieścia Bastogne.



Samo miasto ma bardzo długą historię. Pierwsze dokumenty wymieniające tę nazwę datowane są już na 634 rok. W średniowieczu Bastogne miało duże znaczenie, np. w XIII wieku wybijano tu monety. W 1332 roku uzyskało prawa miejskie oraz mury obronne. Największy okres świetności to XIX wiek, miasto stało się ważnym węzłem komunikacyjnym. Kres świetności nadszedł wraz z pierwszą wojną światową.

Miasteczko jest urocze. Pogoda, jak to w Ardenach, zmienna jest. Po południu mgły się rozwiły i ukazało się wreszcie słońce. Zrobiło się nawet nieco cieplej.



Kościół Saint Pierre z XII – XIV wieku.

**Porte de Trêves, czyli
pozostałość po dawnych
murach obronnych z
XIV wieku**



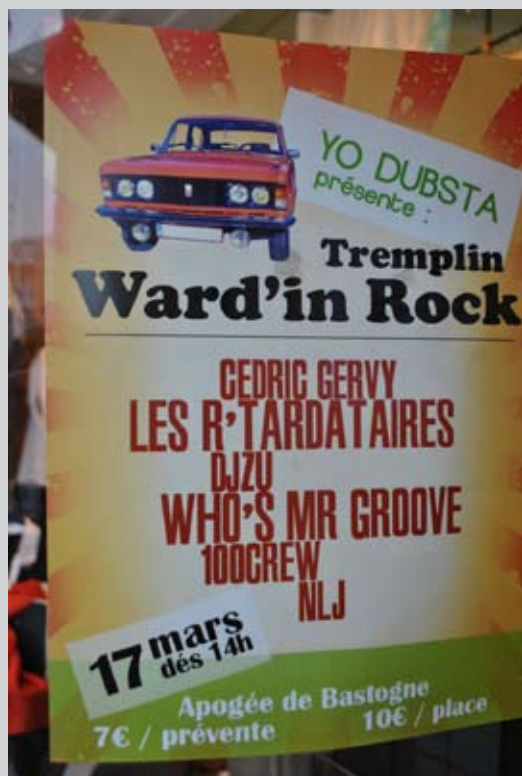
**Ulica La Grand Rue.
Dwie Fontanny Bobasów**



Klimatyczne uliczki Bastogne



Plakat wypatrzony na ulicy Bastogne. Samochód na nim przedstawiony wygląda dziwnie znajomo:



Bastogne najbardziej znane jest jednak z ostatnich aktów drugiej wojny światowej.

To leżące na skrzyżowaniu siedmiu ważnych szlaków komunikacyjnych miasto, zostało w zimie 1944/45 roku ochrzczone przez żołnierzy mianem „Siedmiu dróg do piekła”.

Rok 1944 nie był dla III Rzeszy pomyślny. Na wschodzie Wehrmacht doznawał porażki za porażką. Na zachodzie, po lądowaniu Aliantów w Normandii utworzył się drugi front, na którym Niemcom wiodło się równie źle. Walka na dwa fronty była beznadziejna, z czego nawet Hitler zdawał sobie sprawę. Rozwiązaniem, według niego, miałyby być zlikwidowanie jednego z nich, a wtedy, w jego mniemaniu, na jednym tylko froncie można będzie się jeszcze długo bronić. Ba, łatwo powiedzieć, tylko jak tego dokonać?

Na wschodzie, wobec przygniatającej przewagi sowieców raczej niewiele można było zdziałać. Stalin dysponował takimi siłami, że nawet okrążenie i rozbięcie kilku armii radzieckich nie przyniosło by Wehrmachtowi żadnego sukcesu taktycznego. Zasoby ludzkie i sprzętowe komunistycznego potwora zdawały się być niewyczerpane.

Za to na zachodzie, z punktu widzenia Hitlera, sprawy wyglądały nader interesująco. Na początku października 1944 roku ofensywa sprzymierzonych, wobec problemów z zaopatrzeniem dla walczących wojsk została tymczasowo wstrzymana (mniej więcej w tym samym czasie, z tych samych powodów zatrzymała się ofensywa radziecka w froncie wschodnim).

Dało to Niemcom czas na przygotowanie planu kontruderzenia. W zamyśle, miało ono doprowadzić do:

- rozdzielenia armii brytyjskiej od amerykańskiej,
- zajęcia Antwerpii i odcięcia tym samym zaopatrzenia wojskom alianckim,
- kłótni między Amerykanami a Brytyjczykami, mającej utrudnić albo nawet uniemożliwić ich współpracę (nawet dowództwo Wehrmachtu wiedziało, że Patton i Montgomery nie darzą się wzajemnie sympatią),
- wymuszenie rozejmu; liczone na to, że społeczeństwo amerykańskie, mając już dosyć wojny, będzie

wywoływało naciski na podpisanie rozejmu między USA a III Rzeszą (nie doceniano potencjału USA), - ewentualnym skłóceniu USA i Wielkiej Brytanii z ZSRR; stosunki pomiędzy nimi były już napięte a przedłużająca się wojna w Europie mogła je jeszcze pogorszyć.

Jako miejsce ataku wybrano właśnie górzyste tereny Ardenów. Co prawda, utrudniało to i spowalniało atak, ale liczone na zaskoczenie przeciwnika oraz przyspieszenie natarcia po wyjściu na bardziej płaski teren. Operacja, w celu zmylenia aliantów, dostała kryptonim „Wacht Am Rhein” (Straż nad Renem). W kręgu sztabowców funkcjonowała też nazwa „Herbstnebel” (Jesienna Mgła).

Do przeprowadzenia akcji wyznaczono cztery armie:

- 6 Armia Pancerna SS (elitarna, miała stanowić trzon ataku i zdobyć Antwerpię),
- 5 Armia Pancerna (miała zdobyć Brukselę),
- 7 Armia (ochrona lewego skrzydła)
- 15 Armia (zabezpieczenie przed kontratakami Amerykanów).

Planiści wyznaczyli trzy warunki konieczne do zakończenia operacji sukcesem:

- całkowite zaskoczenie przeciwnika,
- złe warunki pogodowe, uniemożliwiające wykorzystanie lotnictwa przez aliantów (Luftwaffe została w tym czasie już praktycznie wyeliminowana z walki),
- szybki atak; w przeciągu czterech dni planowano dotrzeć do rejonu rzeki Mozy.

Oprócz tego zaplanowano także dwie akcje na tyłach wojsk USA z udziałem spadochroniarzy. Mieli oni siać zamieszanie oraz uchwycić ważniejsze skrzyżowania i mosty.

Planowanie planowaniem, jednak z powodu braku żołnierzy i ekwipunku armie 7 i 15 musiały atakować w niepełnym składzie. Do tego doszły problemy z paliwem. W efekcie, zamiast w połowie października, atak rozpoczął się dopiero 16 grudnia. Zapasów do tego czasu nie udało się uzupełnić w wystarczającym stopniu, wobec czego założono, że atakujące armie same zdobędą sobie potrzebne paliwo. Bardzo optymistyczne podejście.

16 grudnia 1944 roku o godzinie 5.30 pociski z 2 000 dział spadły na słabo obsadzone amerykańskie pozycje w Ardenach. O godzinie 8.00 trzy armie nie-

mieckie ruszyły do ataku: 6 Armia w kierunku Liege, 5 w kierunku Bastogne, zdobycie którego miało duże znaczenie dla powodzenia niemieckiego natarcia. 7 Armia ruszyła w kierunku Luxemburga.

Początkowo wszystko szło zgodnie z planem. Część oddziałów amerykańskich, zaskoczona atakiem, skapitulowała. Pozostałe jednak bardzo szybko doszły do siebie, ku zaskoczeniu Niemców stawiając zaciekły opór. Szybki atak stał się fikcją. Dodatkowo, zła pogoda, na którą tak liczyło dowództwo Wehrmachtu, okazała się dużo gorsza niż zakładano. Obfite opady śniegu spowodowały, że wiele dróg stało się nieprzejezdnych. Niemiecka ofensywa straciła impet.

Hitler zakładał, że Amerykanie nie zorientują się zbyt szybko, że jest to akcja na wielką skalę a nie lokalny kontratak. Pomylił się jednak. Amerykanie od razu zrozumieli, co się dzieje.

Alianci błyskawicznie przetrucili w rejon Bastogne 101 Dywizję Powietrzno – Desantową oraz część oddziałów 10 Dywizji Pancerniej. Dołączyły do nich później resztki 110 Dywizji Piechoty, oddziały 9 Dywizji Pancerniej oraz bardzo potrzebny, 705 Batalion Niszczycieli Czołgów.

Siły te miały stawić czoła oddziałom niemieckiej 5 Armii Pancerniej.

Generał McAuliffe, dowódca 101 DPD, otrzymał od swoich przełożonych bardzo prosty rozkaz: „Utrzymaj Bastogne”.

Ciężkie walki rozpoczęły się już w nocy 19 grudnia na północ i wschód od miasta i trwały przez następny dzień.

Kolejne dni to seria ataków wojsk niemieckich na pozycje amerykańskie wokół Bastogne. Dzięki temu, że nie zdecydowali się na jeden, frontalny atak, tylko „macali” słabsze ich zdaniem, odcinki frontu, McAuliffe, przetrzucając żołnierzy z jednego odcinka frontu na drugi, utrzymał miasto.

Dodatkowo, żołnierze obu stron narażeni byli na przeraźliwe zimno. Grudzień 1944 roku był najzimniejszym miesiącem w całej historii notowania danych meteorologicznych.

21 grudnia Niemcy ostatecznie zamknęli pierścień okrążenia wokół Bastogne.

22 grudnia rano do linii obrońców podeszło 4 żołnierzy niemieckich z białą flagą, żądając kapitulacji Bastogne.

Generał McAuliffe odpowiedział krótko: „Nuts!”

(słowo to można przetłumaczyć jako „bzdury”). Frontowa legenda mówi także, że w pisemnej, składającej się z kilku słów odpowiedzi na dokument z żądaniem kapitulacji, znalazło się, oprócz „Nuts”, na zupełnym końcu także słowo „Gówno!”.

23 grudnia pogoda poprawiła się na tyle, że umożliwiła start alianckich samolotów i zrzut 1446 pojemników z zaopatrzeniem dla obrońców Bastogne. Jednak temperatura powietrza spadła jeszcze bardziej. Zamarzały pojazdy, karabiny. W części niszczycieli czołgów przymarzły wieżyczki tak, że nie można ich było obracać.

24 grudnia to kolejny dzień ciężkich walk. Niemiecka 5 dywizja pancerna była już tylko 5 mil od Bastogne. O północy w kościele St. Pierre odprawiono pasterkę dla żołnierzy, którzy nie pełnili akurat w tym momencie służby. Wzięli w niej udział również cywile. Wystuchano także najdziwniejszego chyba kazania bożonarodzeniowego, w którym przede wszystkim zachęcano do walki a jakoś mało mówiono o narodzeniu Chrystusa.

25 grudnia upłynął znów na walkach oraz, w krótkich przerwach pomiędzy kolejnymi niemieckimi natarciami, śpiewaniu kołęd.

26 grudnia o godzinie 17.00 cztery amerykańskie czołgi z 37 Batalionu podpułkownika Creightona Abramsa (późniejszego generała) z 3 Armii generała Pattona przebiły się przez niemieckie okrążenie i dotarły do linii obrońców. Tym samym skończyło się oblężenie Bastogne. Jednak walki w tym rejonie trwały nadal i zakończyły się dopiero 15 stycznia 1945 roku.

Dokładnych strat walczących stron nie sposób określić. Śmierć zebrała tu tragiczne żniwo. Straty amerykańskie szacuje się na 70 000 – 81 000 zabitych i zaginionych żołnierzy. Brytyjczycy stracili tu około 1 400 żołnierzy. Straty niemieckie to około 60 000 – 120 000 żołnierzy zabitych i zaginionych. Doliczyc trzeba jeszcze wysoką liczbę ofiar wśród ludności cywilnej.

Ofensywa w Ardenach była ostatnią wielką akcją sił zbrojnych III Rzeszy na froncie zachodnim. W praktyce nie miała ona żadnych szans powodzenia. Straty w ludziach i sprzęcie były już dla Niemców nie do odrobienia. Wielu oficerów Wehrmachtu a także szeregowych żołnierzy straciło już jakąkolwiek nadzieję na zwycięstwo i motywację do walki, widząc, że os-

tateczna klęska jest już tylko kwestią czasu a opór bezcelowy. Ułatwiło to późniejszą ofensywę aliantów i ostateczne zwycięstwo.

Miasto pełne jest pamiątek po tym okresie.

Przez całą drogę towarzyszyły mi słupki milowe, pokazujące szlak bojowy 3 Armii generała Pattona idącej na odsiecz obrońcom Bastogne. Ostatni z nich znajduje się na placu w centrum miasta:



Gdy 19 grudnia 1944 roku zaczynała się bitwa o Bastogne, w bunkrze w Verdun na naradzie spotkali się alianccy dowódcy. Wśród zebranych jedynie generałowie Eisenhower i Patton zdawali sobie sprawę z okazji, jaka się nadarza. Otóż niemieckie natarcie dało im wspaniałą sposobność do odcięcia i zniszczenia dużych sił wroga.

Patton ujął to bardzo malowniczo: „Niemcy włożyli swoją głowę do maszynki do mięsa, ale tym razem to ja trzymam rączkę”. Ostatnia część wypowiedzi odnosiła się do bitwy pod Falaise, kiedy to Niemcom udało się uciec z okrążenia – w dużej części dzięki niezdecydowaniu generała Bradleya.

Oznajmił przy tym, że zaatakuje nieprzyjaciela w ciągu 48 godzin, wzbudzając niedowierzanie wśród innych generałów. 3 Armia znajdowała się wszak w południowo – centralnej Francji i atakowała w kierunku wschodnim, a nie północnym!

Okazało się, że Patton nie tylko przybył na konferencję z gotowym planem działania. Przed konferencją

zdażył już zmienić kierunek natarcia swojej armii i jego żołnierze byli już w drodze pod Bastogne, podczas gdy inni generałowie dopiero zastanawiali się, co robić.

Centralny plac miasta nosi dziś imię generała Anthony’ego McAuliffe, dowódcy 101 DPD i jednocześnie głównodowodzącego obroną Bastogne. Jest on tu traktowany niemal jak bohater narodowy.



Pomnik generała McAuliffe na placu jego imienia: Jego odpowiedź na niemiecką propozycję kapitulacji przeszła już do historii. Przypomina o niej nawet tablica rejestracyjna na starym Mustangu:



Sherman M4, stojący dziś na placu generała McAuliffe

został dwukrotnie trafiony 30 grudnia 1944 roku podczas walk o Bastogne. Dziś jest on pomnikiem – hołdem dla wszystkich obrońców miasta.



BARRACUDA



Na przedmieściach miasta znajduje się pomnik poświęcony żołnierzom amerykańskim, ofiarom walk pod Bastogne. Na zdjęciu – amerykański niszczyciel czołgów M 10 Achilles (pełna nazwa: 17pdr SP M10 “Achilles”), „zaparkowany” niedaleko Mardasson Memorial .



M 10 Achilles:
Silnik: dwa sprzężone silniki dwusuwowe wysokoprężne, rzędowe, sześciocylindrowe, typ General Motors 6046 model 6-71, poj 13,94 litrów, moc 276 kW; masa 30 ton; prędkość maksymalna 48 km/h. Uzbrojenie: jedna armata 17-funtowa (76,2 mm), jeden karabin maszynowy M2 kal. 12,7 mm.



Jawa 634: Silnik: dwusuwowy, rzędowy, dwucylindrowy, typ 632, poj. 343 ccm, moc 17,5 kW; masa 175 kg; prędkość maksymalna 125 km/h. Uzbrojenie - brak.

Mardasson Memorial. Jest to ogromna budowla w kształcie pięcioramiennej gwiazdy – symbolu amerykańskich sił zbrojnych. Wypisane są na nim nazwy wszystkich formacji biorących udział w walce pod Bastogne. Z jego szczytu rozciąga się piękny widok na Ardeny.



Krzyczący Orzeł, Pomnik 101 DPD:



Obok znajduje się Bastogne Historical Centre, niestety, w remoncie i przez to niedostępny dla zwiedzających. Można w nim podziwiać kolekcję pojazdów, broni, umundurowania... Szkoda. Będzie pretekst aby przyjechać tu ponownie.

Pamiętek po obronie miasta jest tu więcej. Przeszrzelona wieża Shermana w wersji M4A2E8



Poza Bastogne można je znaleźć także w wielu miejscowościach tego regionu.



O innych wydarzeniach związanych z miastem, tym razem już jak najbardziej pokojowych, przypomina inny pomnik na jednym z rond:



Bastogne jest jednym z etapów wyścigu kolarskiego Liège – Bastogne – Liège, którego początki sięgają XIX wieku.

Circuit des Ardennes to inny wyścig kolarski, którego trasa wiodła przez to miasto. Warto wiedzieć, że przed Pierwszą Wojną Światową był to 600 – kilometrowy wyścig samochodowy, który przyciągał wielu pasjonatów, takich jak cesarz niemiecki Wilhelm II. Później został on przeniesiony na Circuit de Spa-Francorchamps, a obecnie znamy go jako Grand Prix Belgii.

I to wszystko w malutkim, ledwie 14 000 miasteczku! Nigdy bym nie uwierzył, że jest tu tyle interesujących rzeczy!

Podczas całego dotychczasowego pobytu w Belgii jeszcze nie skorzystałem z toalety. Dlatego, widząc hipermarket, postanawiam zajrzeć do niego i połączyć wizytę w przybytku zadumy z uzupełnieniem zapasów żywności. Jednak przed zakupami – obowiązkowo toaleta, bo „pęcherz nie sługa, a podróż długa” – jak mawiał poeta.

I tu pierwsza niespodzianka. Przed wejściem do WC urzęduje... babcia klozetowa. Siedzi sobie za niedużym, kwadratowym stolikiem, przykrytym białym, nie pierwszej już świeżości obrusem. Na stoliku stoi wyszczerbiony, porcelanowy talerzyk z wypisaną ceną za usługę – 0,40 €. Obrazek rodem z PRL-u! W Belgii! Tu zdziwiłem się po raz pierwszy.

Jak się chwilę później okazało, nie ostatni.

Przebierając nogami i usiłując znaleźć wśród drobnym w portfelu wymagane 40 centów za wjazd, przeoczyłem jeden ważny szczegół.

Kibel, jak kibel. Wygląda prawie normalnie. Po lewej stronie rząd kabin, na wprost, na ścianie dwa pisuary i umywalka. Trochę dziwnie, bo wszystko to jest blisko obok siebie. W porządku, nie będę nad tym szczególnie za wiele rozmyślał. Do pisuaru!

Stoję, załatwiając potrzebę i rozmyślam nad wszelkimi problemami świata tego. Z tej zadumy wyrывa mnie stuk damskich szpilek o kafelki. Zagubiła się dziewczyna, czy jak?

Pani się nie zgubiła, tylko zajmuje miejsce obok przy umywalce i uśmiecha się widząc moje bezgraniczne zdumienie. Próbowała nawet nawiązać rozmowę, lecz niestety, nie władała ani językiem germańskim ani jankeskim w stopniu umożliwiającym konwersację. Okazuje się, że toaleta jest koedukacyjna, damsko – męska, na co ja, szukając w pośpiechu drobnych nie zwróciłem uwagi.

Wyjeżdżając z Bastogne nieco pobłądziłem. Nawigacja nie operowała najnowszą mapą a na dodatek i tego miasteczka nie ominął sezon remontów. Chcąc nie chcąc musiałem zacząć analizować drogowskazy. Z podpytywaniem miejscowych jest jeden problem. Bariera językowa. Chyba naprawdę zaczęć uczyć się francuskiego.

Zdrogowskazów niewiele udaje mi się wywnioskować. To znaczy – da się je odczytać, problem jest tylko taki, że nie bardzo potrafię sobie wyobrazić, gdzie dalej prowadzi droga na „La Roche”.

Dlatego postanawiam wspomóc się niemieckim Samochodowym Atlasem Europy, spoczywającym jako ostatnia deska ratunku na dnie tankbaga. Widząc zatoczkę i stojącego w niej Drag Stara, zatrzymuję się i studiuje rzeczoną księgę.

Na odgłos motocykla – a może i na jego widok – z pobliskiego sklepu wybiega jakiś człowiek i biegnie do mnie. Jest chudy, wysoki, cały w skórkach. Klamra pasa, kamizelka, naszywki na kurtce i spodniach – wszystko w krzyżach żelaznych. Ma na sobie tego tyle, że wygląda jakby właśnie przed chwilą obdarł z odznaczeń całą dywizję Wehrmachtu.

Jego motocykl również. Lusterka, tylna lampa – wszystko w krzyżach.

Większość osób uważa, że krzyże którymi część motocyklistów zdobi swoje maszyny to krzyże maltańskie. Prawda jest niestety nieco inna. Są to niemieckie krzyże żelazne, które jeszcze od czasów cesarskich były oficjalnym odznaczeniem za odwagę i męstwo. Krzyż maltański ma charakterystyczne wcięcia na ramionach, których właśnie krzyż żelazny nie posiada.

Żołnierze amerykańscy zabierali je poległym

i wziętym do niewoli żołnierzom niemieckim jako pamiątki, podobnie zresztą jak i charakterystyczne hełmy. Po wojnie armia amerykańska stanęła przed problemem zbyt dużej ilości sprzętu w magazynach. Między innymi chodziło o dużą liczbę motocykli Harley – Davidson WLA. Padła propozycja, aby w promocyjnej cenie odsprzedać je odchodzącym z wojska żołnierzom. Cena – 25 \$ za sztukę to prawie jak za darmo.

Weterani, jeżdżąc na zdemobilizowanych Harleyach, eksponowali swoje trofea wojenne – krzyże żelazne, niemieckie hełmy. Poświadczały one status ich właściciela – weterana, starego, frontowego wyjadacza. Innymi słowy oznaczały one – „to twardy gość”.

Z czasem stały się one po prostu modne i symboliki tej zaczęli używać ich także ci, którzy z wojaczką nie mieli nic wspólnego. Dziś już mało kto pamięta, skąd się one wzięły i co pierwotnie oznaczały.

Facet oczywiście, widząc stary, zakurzony od drogi motocykl, podbiegł go obejrzeć i podpytać o to i owo. Na szczęście dogadaliśmy się. Znał trochę angielskiego, trochę niemieckiego i jakoś to poszło. Skąd, dokąd, jaka pojemność, jak stary? Standardowe pytania zachodniego motocyklisty. Przy okazji dowiedziałem się, jak stąd wyjechać oraz że mój motocykl nazywa się „Dżawa”.

Jadąc trasą zaproponowaną przez mojego nowego, belgijskiego znajomego, wjeżdżam na ulicę pełną salonów samochodowych. To już ostatnie przedmieścia Bastogne. To, że teraz jadę z podniesioną przyłbicą, powoli, wypatrując tablic z nazwami ulic zamiast tępo patrzeć się w ekran nawigacji zapunktowało. Jeden z salonów wygląda jakby był właśnie w remoncie. Nie ma na nim żadnego szyldu, nie stoją także przed nim nowe auta na sprzedaż. Jedynie kilka przyczep. Ale przez szybę mignęło mi coś bardzo interesującego. Zawracam. Niby nie bardzo wolno tu wykonać taki manewr, ale jak mawiał klasyk: „jak trzeba, to wolno”. W tym wypadku na pewno trzeba!

Tym sposobem trafiłem do salonu Rewaco w Bastogne.

Z właścicielem udało się porozmawiać trochę po niemiecku, z jednym z pracowników po angielsku – i uzyskałem zgodę na zwiedzanie, robienie zdjęć a nawet na popróbowanie tego i owego.





Jakieś 100 fotografii i dwie kawy później Jawa znów, piując pod górę na trzecim biegu, pokonuje lesiste stoki Ardenów. Szosa wiedzie wąwozami, których ściany straszą gołymi, dzikimi skałami. W wielu miejscach sączy się z nich woda. Chwilę później jadę znów wiaduktem albo mostkiem, mając przepiękne widoki na góry.

Któż to wie, co czeka na nas za kolejnym zakrętem?

Hubert Pawłowski

MOTORCYCLE WOOD WORLD



www.mwwmotomeble.republika.pl



*Mebel i gadzety drewniane dla motocyklistów i miłośników motoryzacji.
Piaskowanie wzorów na szkle, lustrach i drewnie.*

VULCANERIA 2013 WANTED

~~DEAD~~ OR ALIVE



THE OUTLAW KNOWN AS
KAWA "YULCAN" SAKI

ZA DOSTARCZENIE NA MIEJSCE ZŁOTU

REWARD:

SWIETNA IMPREZA
KONCERTY BLUESOWO-ROCKOWE
GORĄCA ATMOSFERA
KONKURSY Z NAGRODAMI:

mecz piłkarski w kaskach: VC vs Goscie, przeciąganie liny,
arm-wrestling, głośne wydechy, itp.

IMPREZA CHARYTATYWNA
PARADA MOTOCYKLI

[WWW_ZLOTY_VULCANERIA_PL](http://WWW.ZLOTY.VULCANERIA.PL)



III Złot

26 maja 2012 u Trajkersów



tekst i zdjęcia: www.trajkersi.pl

„Jeżeli miałbym ocenić złot, to nie da się tego zrobić standardowymi kategoriami... Jeżdżę wiele lat i trochę złotych widziałem i parę też miałem przyjemność organizować lub współorganizować. Impreza, na której byłem, nie podlega pod żadną z znanych mi definicji złotu motocyklowego z bardzo prostej przyczyny. To nie był złot, to było SPOTKANIE PRZYJACIÓŁ!

Dawno już widziałem taką radość na bramie, gdy zjawiał się kolejny pojazd. Każdy mógł i pewnie czuł się tam jak u siebie. Nie potrzeba było tony ochroniarzy do pilnowania, ponieważ każdy poczuwał się do odpowiedzialności za »swoją« imprezę.»

Ta opinia naszego kolegi w pełni oddaje klimat III Złotu Trajkersów.

Start imprezy zgodnie z zapowiedziami miał miejsce w piątek i właśnie w ten dzień zjechała na złot większość uczestników. Wiadomo – nikt nie chciał stracić nawet kilku godzin wspaniałej zabawy złotowej. Już w piątek zarejestrowaliśmy kilkadziesiąt trajek. Tego samego dnia przewidziano wspólne ognisko, przy którym można było skutecznie „nocne Polaków rozmowy”.

W sobotę, zgodnie z planem dnia odwiedziliśmy Dom Dziecka. Przekazaliśmy wychowankom prezenty i zorganizowaliśmy im przejażdżki naszymi trajkami. Po powrocie w ciągu dnia przeprowadzono złotowe konkursy, gdzie nie obyło się bez emocji i nieprzewidzianych zdarzeń. Tylko u nas kulig w maju, lub skoki trają do rzeki! Najlepsi, biorący



udział w planowanych i nieplanowanych konkurencjach otrzymali zasłużone nagrody.

Zabawa trwała do rana, a w niedzielę - cóż - pozostało tylko żałować, że czas tak szybko biegnie, spakować namioty, objuczyć traje i odjechać do domu.





Podsumowując – zjechali do nas goście z całej Polski – osoby zjedbane wspólną pasją jazdy trójkołowcami, osoby marzące o trajkach, budujący i właściciele samodzielnie wykonanych pojazdów. Był to największy zlot sam-ów w Polsce. Spotkali się ludzie, mający „alergię” na wyroby fabryczne. Jeśli spędziłeś setki godzin w garażu budując czy remontując swoją trajkę, to nikt cię lepiej nie zrozumie niż kolega, który przechodził podobną drogę.

Udało nam się po raz kolejny zapewnić ten sam niezapomniany klimat – klimat już nie tak często spotykany na zlotach.... A cóż to takiego ten „klimat”? Przyjedziesz na następną zlot, a sam się przekonasz.

www.trajkersi.pl

III Międzynarodowy Złot Motocykli Kawasaki Vulcan

VULCANERIA

2012



autor: Maciej Szymański

Jest takie miejsce w Polsce. Jedyne, na Mazowszu, w którym na niewielkiej przestrzeni można zobaczyć nawet 200 wulkanów.

Nie trzeba go specjalnie szukać. Grzmot i specyficzny zapach czuć z daleka. Co ciekawe, każdy wulkan ma swojego opiekuna... Ale już wystarczy, przecież

to nie jest magazyn przyrodniczy, ale poważna gazeta dla motocyklistów. Oczywiście nie wulkany, tylko Vulcany. Grzmot wydobywał się z rur wydechowych, a zapach zapewniały hektolitry spalanej etyliny. Tak było w czerwcu podczas III Międzynarodowego Złotu Motocykli Kawasaki Vulcan Fijałkowo 2012.

Jak trafić do Fijałkowa?

Trzeba mieć przede wszystkim sporo cierpliwości, ponieważ impreza odbywa się wyłącznie przez dwa czerwcowe dni w roku. Może to wyglądać np. tak:

Franc od wczoraj spakowany

Jeszcze żonka coś dorzuca

Zbiornik już zatankowany

Góral z Małą w trasę rusza

Raptem kilometrów 300

Parę godzin, jakoś miną

Bożo zrobił 2400

Noo, na spółkę z żoną



W tym roku widowisko obejrzelni fascynaci z różnych zakątków Europy. Byli miłośnicy VNów z Niemiec, Rosji, Czech i Słowenii. Razem z ponad dwiema setkami Polaków przybyli do Fijałkowa pod Przasnyszem. Po przebyciu setek lub tysięcy kilometrów każdy cieszył się z dotarcia do celu. Tym bardziej, że na miejscu na każdego czekało gorące przywitanie

Trasy jest godzina czwarta

Widać dachy Fijałkowskie

Brama na oścież otwarta

Pod Kasztanem wita gości

Kto był wcześniej - powitania

Już wpadamy w ich ramiona

Ręka boli od ściskania

I obcałowana żona



Piątek, 8 czerwca przebiegał spokojnie. Jako, że termin zlotu zbiegł się z początkiem Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej Euro 2012, to spora grupa motocyklistów zdecydowała się na obejrzenie meczu inauguracyjnego imprezę. Emocji było sporo, jak się skończyło wszyscy pamiętamy. Wynik nie przeszkodził w dobrej zabawie i większość z uczestników przy bluesowej muzyce na żywo (Kasa Chorych i Why Ducky) przywitała nowy dzień.

VULCANERIA ROZPOCZĘTA

Organizacji zlotu po raz trzeci podjął się Vulcaneria Club. Ta grupa pasjonatów działa wspólnie od trzech lat a już zdążyła zaistnieć pozytywnie na motocyklowej mapie Polski, organizując wokół siebie posiadaczy motocykli Kawasaki Vulcan. W tym roku po raz kolejny podnieśli poprzeczkę - zaczęło się od mocnego akcentu - wjazdu na teren zlotu wymalowanego w barwy klubowe UAŻa.

Już dotarli wszyscy prawie

Zarząd Vulcanerii przybył

Yamak, Andrew, Muka, Badger

Remo kopsnął na paliwo

Są Memberzy, są Prospekci

Hangaround się czasem przemknie

Widać zagranicznych gości

Na plac Vulcanerii wóz

Wjechał wreszcie na sygnale

Yamak mikrofon do ust

Nie zostało czasu wcale



Jednak najważniejszym dniem Vulcanerii tradycyjnie była sobota. A najważniejszym wydarzeniem tego dnia - parada motocykli i wizyta w Świetlicy Promyk Jutrzenki w Przasnyszu. Vulcaneria Club od trzech lat wspiera przebywające tu dzieci z rodzin potrzebujących pomocy. Najbardziej oczekiwanym prezentem, który motocykliści im dają, jest możliwość przejechania się na Vulcanach specjalnie z tej okazji zamkniętą przez policję ulicą.

Zbliża się już ta godzina

Rykną uśpione maszyny

Jeszcze jakieś ustalenia

Na paradę już jedziemy

(...)

Już Jutrzenki Promyk świeci

Dojeżdżamy do świetlicy

Wybiegają stamtąd dzieci

Wszyscy stają przy ulicy

Dla nich tu przyjechaliśmy

Dla Nich każdy kopsnął zeta

Z Nimi tu pojeździliśmy

Dla Nich była cała feta

Czas odjeżdżać, w oku teżka

Co niektórym zabłysnęła

Dzieci, czasem dola pieska

Każde serducho ścisnęła





Dzień zakończyły zabawy, konkursy oraz licytacja dla Kacperka z Żelechowa (www.pomagamykacprowi.pl). Choć sobotni wieczór był ostatni dla uczestników zlotu, to nie należał do spokojnych. To, co działo się na scenie i pod nią dzięki kapeli V8 i gwiazdzie wieczoru Sexbombie, przejdzie do historii zlotów.

Przyszła pora na zabawę

Rudy z dziećmi grają w bierki

Chłopak na kolanach prawie

I tak przegrał 3 cukierki

Scenę zajął Yamak z Muką

Cel szlachetny – licytacja

Wszyscy o fanty się tłuką

Czeka chłopca operacja



Na koniec jeszcze ciekawostka - środowisko właścicieli motocykli Kawaski Vulcan jest bardzo dobrze zorganizowane dzięki m.in. dzięki organizacjom takim jak Vulcan Riders and Owners Club oraz Vulcan Riders Association. W tym roku Vulcaneria Club gościł przedstawicieli VRA z Czech i Słowenii. Z Niemiec przyjechała delegacja Vulcanier Germany. A prosto z Fijałkowa delegacja VC pojechała do Werony, gdzie odbywa się 6 zlot Vroc Italy.



*Potem „narty” – dechy kawał
Walka między narodami
Cały świat choć dobrze stawał
I tak przegrał dziś z Niemcami
Później przeciąganie liny,
Decybeli ile mają?
Sprowadzili swe maszyny
I Lacika ogłuszają*



W niedzielę od rana pierwsze maszyny zniknęły z parku maszyn, a namioty z pola namiotowego. Spakowanie “majdanu” na maszynę, wbiecie się w ciuchy i tradycyjne “przybicie pionu” z każdym spotkanym złotowiczem. To były chwile, których nikt przedwcześnie nie chciał skończyć.

Dzisiaj nawet nikt nie budzi

Wszyscy bez humoru wstają

Choć na polu kupa ludzi

Jakoś cicho się zbierają

Nikt nie biega za kietbasą

*Nikt nie wrzeszczy, cicho
wszędzie*

Vulcan gdzieś zawarczy czasem

Każdy myśli – co to będzie

Co ja zrobię bez kolegów

Czasem świeżo co poznanych

Trzy dni życia w ciągłym biegu

A za chwilę się żegnamy



Vulcaneria Club już zapowiedział organizację zlotu właścicieli motocykli Kawasaki Vulcan w 2013 roku. Więcej informacji znajdziecie na: www.zloty.vulcaneria.pl
Zapraszamy!

Tekst: Maciek Szymański, VC

Wiersze: Góral, VC

Zdjęcia: Magdalena Łukawska, Maciek Szymański



Po raz ostatni?

Wyścigi Super-Veteran Lublin 2012

autor: Mariusz Sawa



„Niebita baba jest jak niewyklepana kosa”

– mawiali Huculi. Idąc tym tropem dojdziemy do wniosku, że „Z niejeżdżonego motocykla żaden pożytek”. Z pewnością niejeden uczestnik imprezy, o której będzie mowa, potwierdzi prawdziwość tej sentencji. Ci, którzy wzięli w niej udział nie pozwalają na to, by ich stare stalowe rumaki niszczały w garażach. Okazją do rozgrzania silników były Wyścigi Motocykli Zabytkowych Super-Veteran, które odbyły się 19 maja 2012 roku na lubelskim torze.

Jednym ze startujących był Michał Brodowski spod Sandomierza, który przyjechał na WSK M06 B3 z 1973 roku. Ścigał się w kategorii motocykli wyprodukowanych po 1955 roku o pojemności do 150 centymetrów sześciennych. „Jazdę po torze potraktowałem jako pokazową, nie jako wyścig. Chciałem się sprawdzić, gdyż brałem udział w czymś takim po raz pierwszy” – mówi Michał.

Stałym punktem programu lubelskich rywalizacji jest konkurs elegancji. Warto w tym miejscu wspo-



mnieć o Irminie Kot-Zagalskiej, która z kierowcą Markiem Zagalskim dała popis jazdy akrobatycznej na WFM M06 z 1957 roku. Jeden z chłopaków startujących do konkursu, również na polskim sprzęcie, pochwalił się, że do Lublina wyjechał już o godzinie 2 w nocy.

Publika na wyścigach dopisała. Chętni mogli sfotografować się z trójkołowym Junakiem i modelkami ucharakteryzowanymi w stylu lat 30. i 50. Przybył także senior lubelskiego motocyklizmu Włodzio Fijałkowski, któremu sezon zaczął się nieco pechowo, bo glebą garażową i połamaniem lusterek. Licznie stawili się członkowie klubu Moto-Guzzi. Gdy na torze rozchodził się odgłos ciężko pracujących maszyn, to na widowni dało się słyszeć gorący doping. Potem następowały gratulacje, a niektórzy zawodnicy mieli nawet szczęście zostać ucałowani w zarośnięte i zapocone gęby przez kibicujące dziewczyny.

Jako ostatnie na tor wyjechały zaprzęgi. Ja osobiście życzyłem wygranej ekipie węgierskiej, która w zeszłym roku na swoim Uralu zajęła bodaj drugie miejsce. Zainteresowanie wzbudził zwycięski zaprzęg Ziemowita Łączyńskiego z Ural Cross Team. Wózek wykonał Bartosz z Metalmorfoza Motorcycles. Nie mogło zabraknąć Jakuba Piecha, który swoim AWO 425 z 1956 roku przejechał ośmiokrotnie tor - jak co roku - statecznie. Wiem, że Nemeth Sandon przyjechał w tym roku po zwycięstwo. Niestety mój faworyt musiał z pasażerem do mety motocykl dopchać, co wzbudziło aplauz szacunku na widowni. Wyścig zaprzęgów odbył się na szczęście bez spektakularnych gleb jak ostatnio.

Wszystko byłoby wspaniałe, gdyby nie wiadomość od organizatorów, że była to prawdopodobnie ostatnia edycja tychże wyścigów w Lublinie. Tor, na którym się odbywały ma zostać zlikwidowany.

■ **Mariusz Sawa**





Junak[®]

...WRACA
NA DROGI



www.junak.com.pl

CENTRALA ☎ 52 3517 669, 52 3517 301 DZIAŁ SPRZEDAŻY ☎ 52 3517 779 ✉ info@almot.com.pl



TR 650



901 SPORT



S 250



M 20



M 16



M 11



NK 650

CENA ~~18.990~~ PLN
16.990 PLN
MODEL 2012



JETMAX 250

CENA ~~12.990~~ PLN
11.990 PLN
MODEL 2012

BIŁGORAJSKI

X złot

motocyklowy

autor: Daniel Pałyga
zdjęcia: Zenon Łój



Drugi weekend lipca to już tradycyjnie czas Ogólnopolskiego Zlotu Motocyklowego „Roztocze – Biłgoraj” w Woli Dużej. Tegoroczny jubileuszowy zlot odbył się w dniach 13-15 lipca i jak zwykle basem tłumików zapisał się pozytywnie w najnowszej historii Biłgoraja. Organizatorzy zadbali o to, aby uczestnicy dobrze się bawili, organizując szereg atrakcji...

Ale zaraz, zaraz, to nie może być relacja taka jak każda inna. Mamy iść swoimi drogami, więc idźmy. Zlot jak zlot, każdy wie jak to jest na udanych zlotach motocyklowych. Setki różnych maszyn, liczna brać motocyklowa odziana w skórzane kurtki z „blachami” i ta niepowtarzalna przyjacielska, bajkerska, chiiloutowa atmosfera.





Biłgorajski zlot w niczym nie ustępuje innym ogólnopolskim zlotom, a i roztoczańska przyroda pozwala na wstanie rano ze względnie niewielkim kacem zaleczonym świeżym tchnieniem lasu. Może pogoda w tym roku niezbyt dopisywała, ale zlotowicze jak i organizatorzy postarali się o to, by wszyscy mieli dobre samopoczucie, odlot i zabawę.

Nie oszukujmy się - wszyscy wiemy, że na zlocie leją się hektolitry piwa, a w kłębach dymu palonych fajek bajkarzy snują plany kolejnych wspólnych wypadów, by odkleić opony od własnych lokalnych dróg i przeszlifować ich ranty o winkle przeróżnych asfaltówek.

Była obowiązkowa parada, konkursy i koncerty, czyli atrakcje, o których nie będę pisał szczegółowo.

Przecież i tak nie oddam tej atmosfery, nie przekażę tych dreszczy na plecach i ciarek na skórze okrytej klubową kamizelką z naszywką. Nie oddam nastroju i poczucia wspólnoty z innymi braćmi i siostrami przetrąconymi chorobą jazdy.



Kto chce przeczytać jak było, co się działo, niech zajrzy na stronę Automobilkлубu Biłgorajskiego, a w przyszłym roku niech zasili szeregi złotych. No to do zobaczenia za rok, a teraz poczujcie żal, że Was tam nie było oglądając tych kilka zdjęć, które udostępnił nam Zenek – rzecznik Klubu i pomysłodawca złotu.

Lewa w górze.

Daniel Pałyga







II Parkowy Złot Motocyklowy w Chorzowie

Tekst: Jacek Łukawski

Zdjęcia: Magdalena Łukawska, Maciej Szymański



Klub Motocyklowy VULCANERIA CLUB oraz Automobilklub Zamkowy już drugi rok z rzędu zorganizowały wspaniałą imprezę o nazwie MotoPark 2012, która odbyła się 18 sierpnia w chorzowskim parku. W tym roku w organizacji imprezy pomagał również klub Tiger Riders FG Chorzów.

Dwa tysiące motocykli i blisko dziesięć tysięcy osób przybyło tego dnia do chorzowskiego parku, aby wspólnie się bawić w takt dźwięku silników i dobrej muzyki.

Impreza rozpoczęła się w samo południe pod halą „kapelusz” pokazem jazdy ekstremalnej, a potem nie było już chwili bez atrakcji. Konkursy sprawnościowe, parada ulicami miasta, wystawa motocykli custom i sportowych, zabawy i konkursy dla dzieci oraz wszystkich młodych duchem. Po całym „motocyklowym” dniu nadszedł czas na koncert, który zagrali Ścigani, Clock Machine, Debris of Blues i Animators. Gwiazdą wieczoru był, jak zawsze rewelacyjny, Oddział Zamknięty.

Imprezę należy uznać za bardzo udaną, o czym świadczą głosy odwiedzających oraz masa pozytywnych komentarzy, jakie pojawiły się później na różnych forach internetowych.



Złoty i imprezy

Trzeba tu pochwalić świetną organizację imprezy ze strony Vulcaneria Club, Tigers Riders FG i Automobilklubu Zamkowego, które dwoiły się i troiły, aby uczestnicy bawili się i dobrze i bezpiecznie.

Łyżką dziegciu w beczce miodu w tym roku była tylko dziwna postawa władz samego parku, które zdawały się być zupełnie nieprzygotowane do takiej imprezy i jakby nią zaskoczone (mimo kilku miesięcy ciężkiej pracy organizacyjnej) przez co kluby organizujące musiały pokonać dodatkowe trudności, których nikt by się nie spodziewał, ani nikomu do głowy by nie przyszły. Cóż... Najwyraźniej osoby, które w tym roku były ze strony parku odpowiedzialne – nie bardzo się do tego nadają. Na szczegóły spuścimy zasłonę milczenia. Na szczęście dzięki wysiłkowi i dobrej organizacji wszyscy mogli się skupić na zabawie i miłym spędzaniu czasu, a o to przecież chodziło.

II Parkowy Złot Motocyklowy jest już historią, a kto nie był, niech żałuje!

■ Jacek Łukawski

Zdjęcia:

Magdalena Łukawska, Maciej Szymański





Karlovice



Sajdkár Sraz

autor: Krzysztof Rudnicki

Deszcz przestał padać. Mgły powoli wstają z otaczających nas gór.

Sennie...

Spokojnie...

Rozglądam się powoli. Dokoła motocykle.

Dziwne...

Nikt nie strzela z tłumików, nie kręci do „odcienca”. Nie widzę zakopanych po osie sprzętów, ani zapitych i upodlonych do granic możliwości ich właścicieli. Muzyka nie rozrywa poszyc namiotów i nie „urywa” uszu.

Dziwne...

Są huśtawki, na których bawią się dzieci pod czujnym wzrokiem rodziców ubranych w motocyklowe ciuchy. Kilkadziesiąt metrów dalej ktoś robi slalom motocyklem z wózkiem bocznym. Obserwatorzy biją brawo...

Spokój...

Dziwne...

Pierwsza myśl:

- przesadziłem wczoraj z alkoholem, albo do ogniska dosypują tu nie tylko drewno. A może jeszcze śpię?

Nie piłem wczoraj...

Za krótko tu jestem i za daleko od ogniska...

Wiatr przegania obłoki z doliny odsłaniając panoramę otaczających nas gór. Obok mnie przejechał cicho i powoli motocykl, kierując się w stronę placu z oponami na którym chętni mogli pokazać „na co ich stać”.

Spokój...

Gdzieś niedaleko mnie z głośników sączy się muzyka. Zapach grillowanych ryb przypomina, że żołądek też ma swoje potrzeby. Siadam przy stoliku zatapiając się w błogim nastroju wszechogarniającego spokoju.

- Jak jest?- pyta przechodzący obok człowiek.

- Spoko...- odpowiadam leniwie.

To nie sen, to „Sajdkár Sraz” w Karlovicach. Niesamowita atmosfera tej imprezy udziela się wszystkim. Tak jak na zlotach które pamiętam z przełomu lat 80-tych i 90-tych. Niby niedaleko naszej granicy, ale całkiem inny świat. Może to przez góry, może to przez wózki boczne doczepione do większości motocykli? Nie wiem...

Za rok na pewno będę chciał tu wrócić...







Swoimi

DROGAMI

pismo zwyczajnych motocyklistów

**Twórz kwartalnik
razem z nami!**

*No i zaczęło się: stawa, laska, szybkie motocykle,
potem narkotyki, odrypek i wreszcie śmierć!*

www.swoimidrogami.pl
e-mail: swoimidrogami@interia.eu

Panowie świetna robota!

Sam link Waszego czasopisma jest zapowiedzią CZEGOŚ ŚWIEŻEGO, lekkiego, czegoś na co z przyjemnością, a nawet z niecierpliwością będzie się czekało.

Bardzo fajna reklama. Czuć, że wszystko robione jest ze „smakiem”. Pozdrawiam cały Zespół, a szczególnie Pana Naczelnego Sawę!

Fanka

Dziękujemy serdecznie za ciepłe słowa i mamy nadzieję, że uda nam się sprostać oczekiwaniom!
Pozdrawiamy
Redakcja

Hej

Kiedy dokładnie wyjdzie gazeta? Bo znam kilku takich, co wiedzą, że we wrześniu a mimo to sprawdzają codziennie:). Linka do gazety dzisiaj dodaliśmy do losowych reklam wyświetlających się nad tematami u nas na forum, ale to nie było po znajomości, tylko dlatego że liczymy, że gazeta będzie taka, jak obiecujecie. Jak nas zawiedziecie, to link wylatuje.

K.

Wysoko nam stawiacie poprzeczkę :) Staraliśmy się najlepiej, jak mogliśmy i będziemy się starać jeszcze bardziej. Nie pozostaje nam więc nic innego jak tylko mieć nadzieję, że link pozostanie.
Pozdrawiamy
Redakcja

Zapraszamy Was serdecznie:

piszcie do nas, mówcie o tym, co Wam się podoba, a co nie, co byście chcieli widzieć w „SD”. Opowiedzcie o Waszych pasjach i przygodach. Współtwórzcie gazetę z nami - Zapraszamy!

Hej

Widzę, że szykuje się fajna gazeta nawiązująca do starych i dobrych numerów ŚM, gdy dało się go jeszcze czytać. Trzymam kciuki, żeby Wam się udało, bo brakuje takiego pisma!

Mam pytanie, bo kupiłem ostatnio trochę radzieckiego „złomu” i mam pomysł, aby coś z tego zbudować. Mam silnik z Dniepra ze skrzynką bez wstecznego i szybkim dyfrem. Wszystko do remontu, bo uratowane ze złomu, ale już powoli biorę się do roboty. Do tego mam krótką ramę i trochę różnych części w garażu, które zostały po innych projektach.

Myszę, aby zrobić jakiegoś bandyckiego racera może w stylu rat, ale to wyjdzie w trakcie...

Chciałem spytać, czy bylibyście zainteresowani czymś takim? Mógłbym robić zdjęcia w trakcie, a potem w szczegółach opisać cały projekt? Pewnie potrwa to trochę czasu, ale wolalbym wiedzieć już na starcie, czy robić notatki, czy raczej Was to nie interesuje?

Lewa w górę tak czy inaczej!

SQP

Jeszcze się pytasz?
Po to właśnie robimy gazetę, aby pokazywać takie sprzęty i ludzi z pasją jak Ty. Więc koniecznie rób fotki i notatki, a potem szykuj tekst – opublikujemy go z ogromną przyjemnością naszą i (mam nadzieję) Czytelników.

Zapraszamy i czekamy z niecierpliwością!

Redakcja

MOTOCYKLE



RF 900 R 1995r. 3500 zł

Po lekkim szlifie - prawa strona (brak dwóch wypełnień owiewki po tej stronie), poza tym wszystko ok. Motocykl w ciągłej eksploatacji. woj. Opolskie. tel. 795 572 389



Silnik do remontu (kręci się) - cena do uzgodnienia. Kielce tel. 505 027 271



Rama ruska - cena do uzgodnienia Kielce. tel. 505 027 271

CZĘŚCI



Błotnik laminat - 100 zł
tel. 505 027 271



NSU Quick 1938

Rama, trapez, zbiornik po piaskowaniu, pomalowane podkładem. **Cena 600 zł**
Werbkowice tel. 514 449 737

INNE



**Wyprawa Maroko
motocyklowa i 4x4**

- wolne miejsca na trasie Malaga - Merzuga - Casablanca - Tanger - Malaga.
tel. 601 354 426

Ogłoszenia drobne przyjmujemy pod adresem:
drobne@swoimidrogami.pl

Ogłoszenia są bezpłatne!

DROBNOMIESZCZANIE I ICH OLŚNIEWAJĄCE MASZYNY

autor: Wojtek Kopczyński

Drobnomieszczaństwo to nie grupa społeczna - to stan umysłu. Motocykliści nie są tu wyjątkiem i również wśród nich zdarzają się „Drobnomieszczenie”. Łatwo ich rozpoznać pośród rzeszy motocyklowego „pospólstwa” - zwłaszcza, że w miarę wzrostu popularności i dostępności motocykli, jest ich wśród nas coraz więcej. Rozpoznają ich z łatwością. Najpierw po lśniących - a raczej olśniewających – motocyklach, wyposażonych obowiązkowo w głośne wydechy. Jako, że najczęściej „olśniewające” wrażenie robią na gapiach cruisery – to właśnie właściciele tych maszyn są najbardziej narażeni na pomylenie ich z Drobnomieszczaninem. Motocykl to jeszcze nie wszystko po czym można ich rozpoznać. Drobnomieszczanin ma na sobie zawsze nowutki strój motocyklowy. Nie - żeby był taki rozrzutny i co chwila kupował nowy, po prostu okres jego fascynacji motocyklizmem albo nie trwa od dawna, albo fascynacja nie jest zbyt intensywna. Świeżo zakupione kurtki i motocykle spędzają większość czasu porządnie zakonserwowane w garażach, stąd wyglądają wiecznie jak nowe.

Miejsce i czas potencjalnego spotkania z Drobnomieszczaninem na drodze można łatwo przewidzieć. Będą to okolice Mrągowa w okresie trwania Picnic Country. Drobnomieszczenie w całej Polsce pakują wtedy do przepastnych sakw przytroczonych do swych motocykli skórzane kowbojskie kapelusze, do relingów przykręcają maszty z polską flagą, a na tylnych kanapach usadzają swoje „Lady” i masowo wytaczają się na drogi. Jednak z prawdziwymi patriotami, wożącymi z dumą polskie flagi na motocyklach nie sposób ich pomylić. W rozmowie z Drobnomieszczaninem dowiesz się, że gardzi on wszystkim co jest zrobione w Polsce. Po prostu, nie ma zaufania do swoich rodaków, a Polska kojarzy mu się jedynie z zacofanym krajem, który przynosi wstyd Europie.

Jadąc do Mrągowa Drobnomieszczenie po drodze gorliwie pozdrawiają wszystkich mijanych motocyklistów, nawet tych pędzących w przeciwnym kierunku dwupasmówką, oddzielonych od nich szeroką wysepką czy barierką. Jednak na tym kończy się ich potrzeba solidarności z motocyklową bracią. Nie oczekujcie, że zatrzymają się widząc na poboczu stojący motocykl i jego właściciela oczekującego pomocy. Za to bardzo chętnie zatrzymują się w każdym większym napotkanym po drodze zajeździe. Najczęściej miejsce parkowania wybierają tuż koło ogródka ze stolikami, nie dbając o to, że hałas z wydechów ich olśniewających motocykli może obudzić małe dzieci drzemiące w podróżnych fotelikach, a smród spalin niekoniecznie poprawia apetyt jedzących posiłek. To wszystko nie ma znaczenia w porównaniu z potrzebą zaistnienia w społeczeństwie jako „człowiek drogi”, zsiadający ze swej maszyny niczym pokryty pyłem prerii rewolwerowiec z konia, skupiając na sobie ponure spojrzenia gnuśnych bywalców Saloonu.

Drobnomieszczanin uwielbia brać udział we wszelkich paradach motocyklowych. Czym większa parada – tym większa satysfakcja. W paradach można bez trudu dojrzeć Drobnomieszczanina, bo zawsze pozwala odjechać poprzedzającym go motocyklom, by za bardzo nie zasłaniały go przed wzrokiem gapiów. Nieważne, że organizatorzy wychodzą z siebie, widząc postrzępiony szyk tak mozolnie ustawianej kolumny. Drobnomieszczanin uwielbia się „integrować” z motocyklowym środowiskiem, zwłaszcza gdy jest to środowisko klubowe. Dla fotografii, na której widnieje w otoczeniu „starych kumpli” ubranych w klubowe kamizelki z magicznymi literkami „MC” - Drobnomieszczanin gotów jest poświęcić bardzo wiele. Gotów jest nawet wyłożyć sporą kwotę na składkę dla sierot z domu dziecka w ramach akcji charytatywnej orga-

nizowanej przez klub motocyklowy, o którym nigdy wcześniej nic nie słyszał. Gdy na domiar okaże się, że w ramach wizyty w sierocińcu będzie organizowana parada motocykli wiozących prezenty - nasz Drobnomieszczanin kupi w sklepie z zabawkami największego pluszowego misia, takiego mierzącego 150 cm i ważącego 10 kg, przytroczy go sobie do tylnej kanapy zamiast swojej „Lady”, by już z daleka można go było dostrzec w kawalkadzie motocykli i przyciągać do siebie obiektywy kamer telewizyjnych. Co go obchodzi, że taki „kolosalny” prezent na nic się nie przyda żadnej sierotce, że te pieniądze można było wydać na biedne dziatki w bardziej pożyteczny sposób... Ważna jest ta fotografia z „kumplami z MC”, którą będzie się chwalił przed koleżankami z pracy i chwila chwały, gdy rodzina ujrzy go w lokalnych wiadomościach telewizyjnych. Bo tak naprawdę, to Drobnomieszczanie nie lubią dzieci. Ledwo tolerują własne...

Jest jednak granica tej dobroczynności. Nie ma mowy, by Drobnomieszczanin dał się namówić na honorowe oddawanie krwi. Żeby nawet sam „Presi” klubu motocyklowego padał przed nim na kolana i proponował miejsce na czele parady – nic nie wskóra. Drobnomieszczanie nie lubią oglądać krwi, zwłaszcza własnej przelewanej dla innych. Akcję Motoserce zostawiają więc „pospółstwu”.

Czy należy tępić drobnomieszczactwo na motocyklach? Absolutnie nie! Drobnomieszczanie są bardzo pożyteczni. Od kogo kupowalibyśmy pięcioletnie motocykle z prawie zerowym przebiegiem, albo prawie nieużywane kurtki skórzane? Kto utrzymywałby mechaników w warsztatach motocyklowych, zlecając im wymianę oleju, żarówek lub usunięcie poważnych awarii instalacji elektrycznej polegającej na wymianie spalonego bezpiecznika?

Co nam pozostaje w tej sytuacji? Powtórzyć za Felicjanem – mężem słynnej Pani Dulskiej: „A niech was wszyscy diabli!” i dalej konsekwentnie milczeć na dowód bezradności. Ewentualnie sprawdzać co jakiś czas, jak wyglądają od spodu nasze kaski motocyklowe. Czy przypadkiem nie ma tam jakiś zaczątków kołtunów...

■ Wojtek Kopczyński

Jedynie i niepowtarzalne!

Kultowy motocykl Harley Davidson już masz, ale nie masz jego wiernej repliki zamkniętej w efektownym amerykańskim otoczeniu - skrzynce.

Wspaniały prezent, efektowna dekoracja Twojego domu, biura, garażu czy warsztatu.

Zobacz też inne skrzynki!
(ścigacze, speedway, samochody i jachty) i zamów.

www.skrzynki.manifo.com

Ogrom detali i ręczne wykonanie!
Na upominek, dla siebie, dla każdego!



Motyw w skrzynce może być zależny również od Ciebie, to Ty o tym decydujesz.

Lata 20-te, lata 30-te

Motocykl inny niż wszystkie

JJ2S X4 500

Autor: Maciej Szymański

**zdjęcia: JJS Design
Maciej Szymański**



Jadąc wyrobem autostradopodobnym w kierunku Berlina trudno jest podziwiać krajobrazy – ciągnące się kilometrami ekrany zabierają przyjemność z jazdy. A jeszcze tak mi się dzień ułożył, że zamiast motocyklem muszę jechać puszka. Najpierw spędziłem ponad godzinę wyjeżdżając z Warszawy, a teraz wlokę się w sznurze samochodów przez niekończące się zężenia, patrząc na rozciągający się wokół plac budowy. Gdyby nie cel tej wycieczki, zdecydowanie nie byłoby to udane popołudnie. Ale przecież jadę obejrzeć maszynę inną od wszystkiego, co dotychczas widziałem i na czym jeździłem – począwszy od pomysłu, poprzez rozwiązania konstrukcyjne do wyglądu włącznie. Coś mi mówi, że nie będzie tak źle, jak się zapowiada.

Wreszcie Bożenka z nawigacji lituje się nade mną i każe zjechać z autostrady. Teraz trasa jest znacząco lepsza. Nawierzchnia jest co prawda zniszczona niemal całkowicie, ale za to mogę podziwiać krajobrazy. Dojeżdżam do Łowicza, skręcam w kierunku Łęczycy i po kilkudziesięciu kilometrach jestem w Piątku.

Wąską uliczką skręcam w lewo i po kolejnych kilkuset metrach jestem w Pokrzywnicy. Chciałbym powiedzieć, że na miejscu, ale w tej niewielkiej wsi żaden budynek nie wygląda tak, jakby mieścił się w nim supernowoczesny zakład produkcyjny.

Na szczęście przez telefon pan Wojciech Garus pomaga mi znaleźć siedzibę firmy GG Tech, gdzie znajduje się cel mojej wycieczki. Wchodzę do nowej hali produkcyjnej - przy wejściu wita mnie plakat motocykla, a po chwili już witam się z panem Wojtkiem. Muszę chwilę poczekać, więc zaczynam się rozglądać. Zerkam przez okno wychodzące na halę produkcyjną i widzę TO. Czyli studialną wersję motocykla o tajemniczej nazwie JJ2S X4 500. Spodziewałem się maszyny innej, ale to co widzę, przechodzi moje najśmielsze oczekiwania. Zwarta, krótka sylwetka, skierowane w dół manetki... i ten silnik. Cztery lśniące cylindry rozstawione co 90 stopni. Przypominam sobie gorączkowo wiedzę, którą zebrałem przygotowując się do wyjazdu. To co widzę, to zaprojektowany przez architekta J. Jacka Synakiewicza motocykl z dwusuwowym silnikiem w układzie krzyżowym z tzw. hipocyklidal-





nym układem korbowym. W teorii takie rozwiązanie ma prawie same zalety. Przede wszystkim liczba części ruchomych została zmniejszona do absolutnego minimum. W samym sercu maszyny jest ich... cztery. Dwie pary tłoków połączonych jarzmami, mimośród i wał korbowy. Konstrukcja układu korbowego sprawia, że jest on całkowicie wyważony. Dwusuw w tym układzie zapewnia cztery cykle pracy na jeden obrót wału korbowego. No tak... Klasyczny czterosuw do tego potrzebuje ośmiu cylindrów. Obiecujące są też oczekiwane parametry techniczne. Konstruktor z czterech cylindrów o łącznej pojemności 500 ccm planuje osiągnąć 110 KM przy 8000 obrotów na minutę. Brzmi nieźle, a jeszcze lepiej po informacji, że maszyna ma ważyć 155 kg... Wiem, też od razu o tym pomyślałem. Dwusuw to przecież relikty przeszłości... Nawet w kosiarkach coraz częściej montowane są czterosowy. I to mieszanie oleju z benzyną. Kto będzie się chciał tym bawić? Oczywiście, że nikt. Co więcej, w tym motocyklu nie będzie musiał. Silnik JJ2S X4 500 ma być tak samo „ekologiczny” jak silnik czterosuwowy, m.in. dzięki konstrukcji umożliwiającej odseparowanie skrzyni korbowej od przestrzeni, w której odbywa się realizacja procesu spalania. Takie rozdzielanie funkcji umożliwiło smarowanie całego silnika pod ciśnieniem. Dokładnie tak jak w czterosuwach.

W końcu mogę podejść bliżej. Sam wygląd przyciąga wzrok. Zgodnie z założeniami konstruktora, design nawiązuje do angielskich maszyn z lat dwudziestych ubiegłego wieku. Kilka pierwszych zdjęć i spostrzegam stojącego w kącie klasyka z koshem. Stawiamy je obok siebie. M72, weteran, pod którym leży karton chroniący sterylną podłogę przed kapiącym olejem, staje obok maszyny znajdującej się wciąż bardziej w sferze marzeń niż rzeczywistości. Ostre, agresywne kształty kontra obłóści. Sportowa opona obok starej „kostki”. Roniący czarne łyzy stary bokser obok błyszczącego naprzeciwko silnika z przyszłości.

Teraz widzę „inność” motocykla JJ2S X4 500 jeszcze wyraźniej. Chociaż moim żywiołem jest V2, to nie zawahałbym się przetestować możliwości tej maszyny. Patrząc na nią i wyobrażam sobie wrażenia z jazdy. Zwarta sylwetka i clip-onsy wymuszają mocne ugięcie kolan i sportowe pochylenie całej sylwetki. Nie wiem, jak będzie zachowywał się silnik. Chyba nikt jeszcze nie wie... Jak będzie brzmiał, jak wibrował? A co ze środkiem ciężkości? Sama konstrukcja silnika przesuwająca ten środek w kierunku kolan kierowcy. Jak to się zachowa w złożeniu? Jak

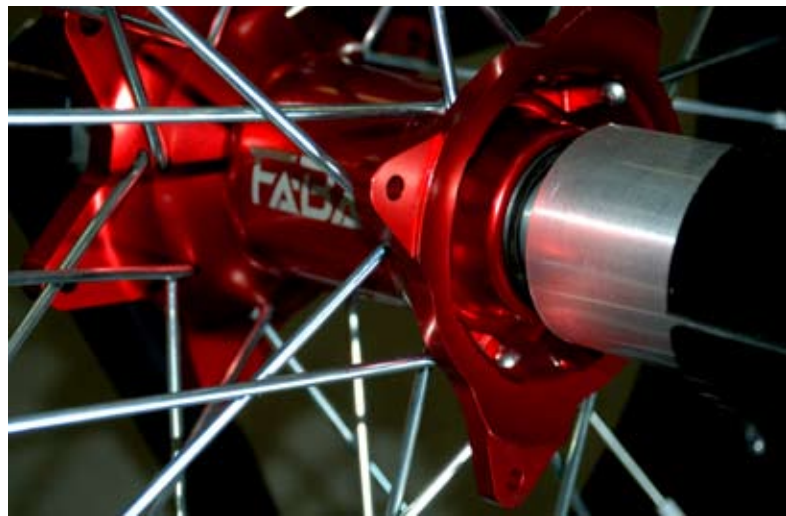


zareaguje na odwiniecie manetki w zakrecie? A jak na gwałtowny spadek obrotów? Chciałbym móc się kiedyś o tym przekonać.

Kiedy powstanie pierwszy egzemplarz tego motocykla i stanie na asfalcie, by odbyć swą dziewiczą podróż, gdy usiądzie na nim pierwszy jeździec, aby rozpocząć test drogowy... Nie wiem, kto nim będzie, ale już wiem, że będzie szczęściarzem.

Po skończonej sesji siadamy na chwilę w biurze pana Wojtka i rozmawiamy o historii i przyszłości maszyny. Początki projektu sięgają lat 70-tych ubiegłego wieku, jednak dopiero od roku zaangażowanie się w realne prace firmy GG Tech z Pokrzywnicy dało efekt w postaci stojącego obok nas motocykla. Pan Wojtek informuje mnie o dużym zaangażowaniu w wykonanie układu wydechowego do motocykla firmy Moto Wydech z Konstancina - Jeziornej. Dotychczas wykonane prace robią wrażenie. Niestety, do pierwszej jazdy wciąż została długa droga. Oprócz ogólnego wyglądu wciąż to tylko tzw. Makieta funkcjonalna pokazująca możliwości jej twórców. Dotychczas zespół zapewnił sobie „bezpieczeństwo” zdobywając patenty na planowane rozwiązania.

W 2006 r. po raz pierwszy został uruchomiony prototypowy silniczek wykorzystujący planowane w JJ2S X4 500 rozwiązania. Miał pojemność... 6,5 ccm. Teraz w Pokrzywnicy trwają prace nad zbudowaniem silnika jednocylindrowego o pojemności 125 ccm (czyli jednej czwartej docelowego układu), mające na celu sprawdzenie przyjętych rozwiązań.

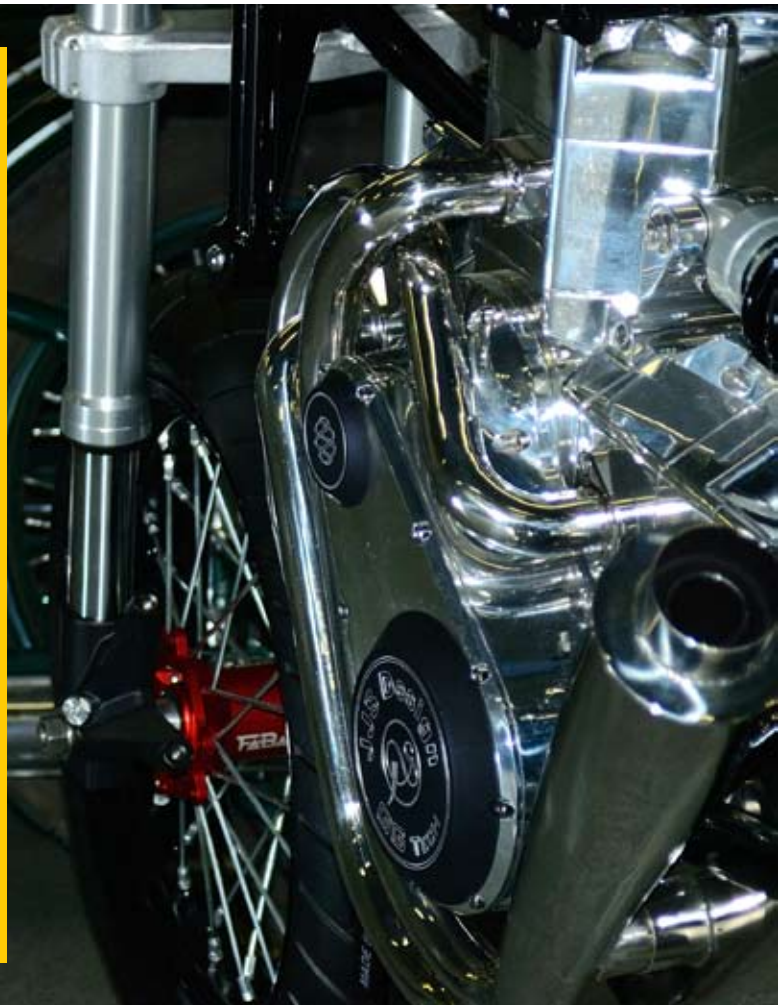




WYKORZYSTANE TECHNOLOGIE

Wykonane dotychczas prace, jak również obecnie trwający etap produkcji wymagały zastosowania przez GG tech najnowocześniejszych dostępnych technologii. Projekt powstał w oprogramowaniu CAD / CAM (CREO).

Sama produkcja podzespołów w większości odbywa się m.in. na pięcioosiowej obrabiarce HERMLE zapewniającej wysoką precyzję obróbki. Dokładność wykonania podzespołów gwarantuje maszyna pomiarowa firmy Zeiss. Szczególnie ważne było to w przypadku skomplikowanej konstrukcji tłoka, stanowiącego największą tajemnicę twórców. Część podzespołów powstała dzięki drukarkom 3D.





WYBRANE DANE TECHNICZNE

Silnik:

Typ: dwusuwowy, chłodzony cieczą i olejem;

Konfiguracja: silnik czterocylindrowy w układzie krzyżowym z hipocykloidalnym układem korbowym;

Rozrząd: podciśnieniowe zawory płytkowe; komory wstępnej sprężania o pojemności 2,4 x większej od pojemności skokowej cylindrów; wielokanałowy system przepłukiwania cylindrów; regulowane podciśnieniowo zawory na oknach wydechowych; przepłukiwanie cylindrów pod ciśnieniem czystym powietrzem;

Pojemność skokowa: 500 ccm

Moc maksymalna: 110 KM przy 8000 obr/min

Smarowanie: z suchą miską olejową, zbiornik oleju o pojemności 4,5 l, pompa oleju wielosekcyjna napędzana silnikiem elektrycznym, sterowana centralnym mikroprocesorem;

WYMIARY I MASY

Wysokość siedzenia: 800 mm

Rozstaw osi: 1341 mm

Kąt pochylenia główki ramy: 67 stopni

Długość: 1955 mm

Szerokość: 640 mm

Wysokość: 1138 mm

Masa pojazdu w stanie suchym: 155 kg

Zbiornik paliwa: 24 l



Wyjeżdżam z Pokrzywnicy z mieszanymi uczuciami. To, co tam zobaczyłem zasługuje na ogromny podziw. Poznałem historię maszyny, która powstaje dzięki zaangażowaniu i wierze w sukces projektu. Do tego widziałem olbrzymi wkład pracy włożony w doprowadzenie maszyny do stanu obecnego i determinację do dalszych eksperymentów. Z drugiej strony mam świadomość, że do pierwszego uruchomienia wciąż została niewiarygodnie duża ilość pracy... Warto trzymać kciuki za powodzenie tego odważnego i ze wszech miar rewelacyjnego projektu, żeby ten motocykl na własnych kołach wjechał w lata 20-te. Byłoby to piękne zamknięcie cyklu historii i klamra spinająca ponad 100 lat rozwoju motocykli sportowych, na które będę czekał z niecierpliwością.



■ **Maciej Szymański**



DODATKOWE INFORMACJE:

Opis silnika:

<http://www.jjsdesign.net/jj2s/index.html>

Opis motocykla:

<http://www.jjsdesign.net/jj2sx4500/index.html>

Zdjęcia motocykla studialnego:

<http://jjsdesign.net/motocyklstudialny/>

Forum dotyczące silnika i motocykla:

<http://jjsdesign.net/forum>

Firma GG Tech:

<http://ggtech.com.pl>

Filmy z obróbki elementów prototypu:

<http://www.youtube.com/user/ggtech2>

Dystrybutor CREO

<http://www.econocap.pl/>

Firma JJS Design:

www.jjsdesign.pl

Firma Moto Wydech:

<http://www.motowydech.eu>

FANPAGE projektu na Facebooku:

www.facebook.com/Jj2sX4500JjsDesign

Co przyniesie kolejny sezon

autor: Daniel Pałyga

Schodzimy z Młodym do garażu, by po zimowym śnie maszyn i wegetacji motocyklisty nawinąć pierwsze nieśmiałe kilometry tego sezonu. Zdzieramy pokrowce. Zdmuchujemy kurz z budzików, kluczyk w stacyjkę, starter i w drogę... Tak, tak, gdzieś wcześniej jeszcze ładowanie akumulatorów i mały serwis. Ale kto chciałby tego słuchać?

Niezbyt rozmarznęta ziemia trzeszczy pod kołami dwóch motocykli. Mniejsza o to, przecież motocyklista jest po to, żeby jeździł. A może motocykl jest po to, żeby jeździł? Turlamy się kawałkami znanych nam tras wyszukując co mniej skute lodem kawałki brunatnej narkotycznej ścieżki. Zasy dookoła nas, ludzie w puszkach jakoś dziwnie wolno jadą. Świat chyba jeszcze się nie rozbudził po zlodowaceniu styczniowo-lutowym. Lawirowanie między koleinami, wyszukiwanie wzrokiem kawałka nie zmarznętego i zlodowaciałego asfaltu nie pozwala nam się nudzić.

Stajemy na poboczu siadając na skarpie przy drodze, wśród roztoczańskiego lasu. Młody śmieje się z każdego przejeżdżając auta. Wszyscy widząc dwa motocykle stojące na kawałku wolnego od śniegu pobocza zwalniają wężąc coś dziwnego.

- Patrz zobaczyli dwóch wariatów w białych skórach co o tej porze roku jeżdżą motocyklem...

Uśmiecham się, w końcu to prawda...

Wtedy nie myślimy jaki będzie ten czekający nas sezon? Co tak naprawdę przyniesie.

Nie myślimy o tym, że Młody za niecały miesiąc zaliczy glebę szlifując nowo wydziergany błotnik, że zegnę gmołę i stwierdzi, że bez skórzanej kurtki nie ma jazdy. Jakoś nie zastanawiamy się nad tym, że dziwne stuki w moim silniku nie są wymysłem mojej chorej wyobraźni i gdybaniam, że w zeszłym roku ten silnik chodził lepiej? Wyluzowani siedzimy z twarzami skierowanymi w pierwsze nieśmiałe promienie słońca w duszach ciesząc się z każdego pokonanego dzisiaj kilometra. Nie myślimy o tym, że wybierzemy się na wycieczki, które zamiast skutkować pakietem ciekawych zdjęć i wspomnień będą smakowały goryczą niezrealizowania, bo źle ustaliliśmy trasę i się pogubimy? Nie zastanawiamy się nad spalonym podczas zlotowej parady sprzęgle. Kto mógłby to przewidzieć? Kto mógłby pomyśleć że mój silnik w połowie sierpnia wyzionie ducha zmuszając mnie do czterokilometrowego spaceru w upale i skórce, która działa jak sauna dając poczuć niezapomniane walory zapachowe? Nie myślimy o tym ile kilometrów nawiniemy w tym sezonie. Ma być dobrze.

Gdzieś po cichu planujemy podróż, którą mieliśmy zrealizować rok wcześniej. Nie wiemy że i tego roku najpierw zniweczy ją brak gotówki, a później awaria mojego motocykla. Przecież tego nie przewidzisz. Nie wiemy tego że pół sezonu prześmigam motocyklem brata, pokonując do znużenia dwa razy dziennie jedną trasę, kiedyś przestrelając agresywny zakręt i lądując na poboczu przeciwnego pasa. Pewnie, że to było niebezpieczne. W takich sytuacjach zawsze jest niebezpiecznie. Ale w tej chwili, gdy siedzimy na mokrym lekko rozmarznętym szczycie skarpy nie zastanawiamy się nad tym co może być. Nawet wtedy bym nie pomyślał że pozbędę się mojego motocyklowego marzenia zamieniając je na 4 koła. Marudzę? Możliwe, ale Ty też nie wiesz, co przyniesie Ci ten sezon i co będzie jutro. Zakładasz skórę, kask i pewny siebie ruszasz swoim motocyklem przed Siebie. Ale pomyśl co może być. Jak to może być za kilka miesięcy.

I pamiętaj o jednym.

Sezon motocyklowy na życie trwa zawsze.

A życie to nie tylko motocykl.

 Daniel Pałyga

Stworzyliśmy „Swoimi Drogami” dlatego, że duża część dostępnej prasy motoryzacyjnej po prostu nas rozczarowała. Są to kolorowe pisemka - „wydmuszki” - które kiedyś były warte uwagi, a dziś już tylko straszą reklamami i brakiem głębszej treści i których zakup to zwykle wyrzucenie pieniędzy w błoto... Takie popłuczyny popkultury motocyklowej dla ćwierćinteligentów... Ale nie dotyczy to wszystkich periodyków.

Są dwie gazety, które do dziś kupuję z prawdziwą przyjemnością, ponieważ obie, na swój sposób, są wciąż atrakcyjne, ciekawe i interesujące. Obie szczerze polecam Waszej uwadze, bo są tego warte.



„Automobilista”

– pozycja dla wszystkich miłośników zabytkowej motoryzacji. Ogromne ukłony dla Redakcji i Redaktora Naczelnego za świetny dobór i opracowanie materiałów do kolejnych numerów, co sprawia, że Automobilista stał się ikoną prasy motoryzacyjnej.

Bogate i rzetelne opracowania, ciekawe tematy i dbałość o szczegóły gwarantują każdorazowo naprawdę przyjemną lekturę, na którą warto czekać. Nawet dość wysoka cena (aktualnie w okolicach 15 zł) nie powinna Was odstraszać, bo Automobilista jest swojej ceny wart w stu procentach.

Dla mnie osobiście jest to od dawna gazeta „numer 1” i dlatego szczerze Wam ją polecam.



„Chopper Magazin”

– gazeta motocyklowa, która ma swój wyjątkowy klimat. Nie jest może doskonała, zdarzają się tu drobne potknięcia, ale nadają jej one wyjątkowego charakteru.

Biorąc gazetę do ręki od razu czuć ten specyficzny klimat prawdziwej pasji motocyklowej bez blichtru i komerchy na maxa. Lubię czytać „Chopper Magazin” i polecam Wam jeśli go jeszcze nie znacie, abyście sięgnęli po niego następnym razem, gdy tylko zobaczycie go na półce z prasą.

Niska cena i często ciekawe tematy powinny Was zainteresować, szczególnie jeśli zmęczeni jesteście „dużymi i komercyjnymi pisemkami”. Zachęcam!



Laski na wydmach

Autor: Mariusz Sawa

„O świecie powrócili, mając luźno narzucone na głowy, zrobione z wielbłądziej sierści i poskręcane w formie warkoczy »Kaffiyh«. Połowa twarzy była zakryta. Otoczyli nas, gdy się pakowałyśmy. Sprawdzaliśmy wszystko. Zapuściliśmy silnik i powoli się oddaliśmy. Obróciłam się, nie patrząc gdzie jadę, by mieć ich na oku, dopóki nie odjedziemy na bezpieczną odległość.”

Poszukując kilka lat temu dobrej książki natrafiłem na „The Rugged Road” Theresy Wallach. Znalazłem to czego mi było trzeba: przygodę, Czarny Łą, motocykl z koszem oraz... dwie młode kobiety – Theresę i Florence.

Autorka książki to córka niemieckiego geografa, podróżnika, badacza Afryki, mieszkającego z rodziną w Anglii. W końcu lat 20. ubiegłego stulecia zdobyła wykształcenie techniczne. Niebawem zakupiła BSA Blue Star i w swoją pierwszą podróż pojechała w 1934 roku do rodziny w Niemczech. Z czasem stała się członkinią London Ladies Motorcycle Club oraz International Motorcyclists Touring Club. Po wyprawie z Florence do Afryki podróżowała motocyklem po Ameryce Północnej. Jako dojrzała kobieta założyła własną szkołę jazdy. Zmarła w swoje 90 urodziny 30 kwietnia 1999 roku.

Florence Blenkiron nazywana po prostu „Blenk” przysłała na świat 24 kwietnia 1904 roku. Po raz pierwszy dosiadła motocykla mając wiosen 16. Podobnie jak Theresa była członkiem London Ladies Motorcycle Club. 14 kwietnia 1934 roku Florence jako pierwsza kobieta przekroczyła motocyklem prędkość 100 mil na godzinę (102,06 mph).

Dwie nietuzinkowe niewiasty wyruszyły w podróż swojego życia 11 grudnia 1934 roku motocyklem Panther 100 o pojemności 600 cm sześciennych z wózkiem bocznym i przyczepą. Dokonały nie byle czego. Przejechały całuską Afrykę z północy na południe! Jeszcze tylko wspomnieć wypada, że podczas wyprawy dziewczyny kręciły film. Książka jest zapisem tegoż wojażu, który zakończył się 29 lipca 1935 roku. Pełno w niej opowieści o spojrzeniach czarnookich Beduinów, rozbrzmiewającym głosem kantora recytującego „Koran”, wylegiwaniu się na Dywanie Boga, tubylcach podchodzących do motocykla jak do żywego stworzenia, zatrważających nocnych podróżach przez pustynię, usuwaniu awarii zwykłym drutem, poszukiwaniu wody...

Nie lubię książek bez obrazków. Tu na szczęście są zdjęcia. Nie ma na nich wypiętych dziewczuch na bajku. Jest za to Theresa i Florence w typowo męskich strojach. Jak równość płci to równość. Nie to co dziś. Są i Murzyni i wielbłądy, no i te zapierające dech w piersiach czarno-białe fotografie z ujęciami zaprzęgu na tle pustyni.

Zacząłem cytatem, by wprowadzić Was w klimat książki. Pozwólcie więc, że aby zachęcić do sięgnięcia po nią, cytatem również zakończę:

„Przeszywający wiatr Sahary miotał nami w każdą stronę. Wymieniałyśmy się miejscami bez zatrzymywania, siadając do wózka i wystawiając inną stronę naszego ciała na schładzający wiatr. Ten cyrk bez widowni, który robiłyśmy, determinował nas, by się nie poddawać bez względu na warunki. Mówiono nam, że droga nie będzie łatwa – okazało się to prawdą.”

Pocztówki wuja Mata z podróży



Indian Scout z 1927 roku.
Branna, Czechy.

Zdjęcia: Krzysztof Rudnicki,
Jacek Łukawski

REDAKCJA Swoimi Drogami POLECA:

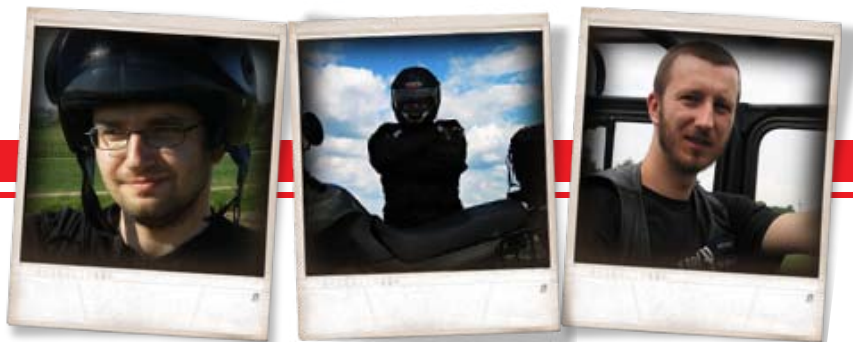
Radio na dwóch kołach

MOTORRADIO.com.pl



www.MotRadio.com.pl

Audycje i muzyka
z jednym śladem!



Hej!

Mamy nadzieję, że wybaczycie nam wszelkie błędy i potknięcia w numerze. Będziemy się starać, aby wyeliminować je w przyszłości.

Wierzymy, że znaleźliście w pierwszym numerze coś dla siebie i nie uznacie czasu poświęconego na czytanie za stracony. Będziemy Wam wdzięczni za wszelkie uwagi i sugestie dotyczące naszej gazety. Śmiało piszcie do nas na adres: swoimidrogami@interia.eu

Nasz kwartalnik jest darmowy i taki pozostanie. Jeśli jednak uznacie, że wart jest jakiejś kwoty – zapraszamy do działu „Wesprzyj rozwój kwartalnika” w zakładce kwartalnik lub bezpośrednio poprzez zielony przycisk na naszej stronie głównej.

Zapraszamy Was, abyście tworzyli SD razem z nami!

www.swoimidrogami.pl



Na razie to tyle...
Dziękujemy Wam za poświęcony czas.

Redakcja



Kolejny numer już w styczniu 2013
Zapraszamy!

Swoimi
DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów

www.swoimidrogami.pl

klimaty • ludzie • motocykle • relacje • felietony • opowiadania • podróże • testy • i wiele innych ...