



NIEZALEŻNY

KWARTALNIK

MOTOCYKLOWY

Swoimi

numer: 3(9)/2014 OSTATNI

wrzesień

# DROGAMI

pismo zwyczajnych motocyklistów

0 zł

POBIERZ ZA DARMO



*Ten numer dedykujemy wszystkim, którzy nie odwrócili się do nas plecami i walczyli do końca.  
Dziękujemy!*

[www.SwoimiDrogami.pl](http://www.SwoimiDrogami.pl)

ISSN 2353-3404

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

# D

## rogie Czytelniczki i Czytelnicy!

Nadszedł co prawda czas pożegnania, ale nie jest to powód do smutku. Przez dwa lata, dzięki wspaniałej Redaktorce i Redaktorom oraz osobom współpracującym z SD, udało nam się osiągnąć jeden z postawionych na początku celów: dać motocyklistom przestrzeń do poznania się i wymiany poglądów. Przekroczyliśmy granice terytorialne i mentalne, które dotychczas uniemożliwiały wykroczenie poza serwowane nam schematy. Praca nad Kwartałnikiem dawała nam okazję do spotkania niezwykłych osób wraz z ich historiami. W trakcie przygotowywania każdego kolejnego numeru odzywali się do nas ludzie, którzy proponowali niesamowite tematy. Wiele z nich udało się zrealizować. Za te niezliczone mejle, rozmowy telefoniczne i spotkania, za współpracę – serdecznie dziękujemy. Było też nieco rozczarowań. Czasem czuliśmy się wykorzystani przez tych, którzy prosili np. o patronat i, nie dotrzymując umowy, nic nie dawali w zamian. Ale tak naprawdę warto było starać się choćby dla tych, którzy nas wspierali, również finansowo, rozumiejąc nas i tym samym kibicując naszym poczynaniom. Cieszymy się, że tak wielu z Was poczuło dzięki Czasopismu swojski motocyklowy klimat. O to chodziło! I tak naprawdę nic się nie kończy, bo będziemy się widywać nadal jak do tej pory – w rzeczywistości. Niektórym osobom z Redakcji krążą już po głowie kolejne pomysły związane z naszą motocyklową pasją. Na pewno zdobyte doświadczenie przyda się przy okazji nowych przedsięwzięć.



Staraliśmy się, aby pożegnalny numer był równie dobry jak poprzednie. W celu realizacji materiałów odwiedziliśmy kilka interesujących osób, dlatego dość dużo w nim wywiadów. Pojawiło się też parę wartościowych artykułów autorstwa osób spoza Redakcji. Musieliśmy jednak dokonać selekcji wśród tych, które leżą w naszym wirtualnym archiwum – a szkoda, bo można by z nich złożyć jeszcze przynajmniej dwa numery. Zaczęliśmy także pracę nad Kwartałnikiem w wersji audio, do słuchania podczas jazdy czy spaceru. Pierwsze pliki mieliście już okazję przesłuchać.

Za pomysłem „Windy” z Trajkersów, postanowiliśmy sprawdzić w terenie jak faktycznie wygląda chęć niesienia pomocy motocykliście, który stoi przy drodze i naprawia motocykl. Przyszła pora to sprawdzić! Przed akcją miałem przecucie, że zatrzyma się niewiele osób. Przypomniały mi się zaraz dwie sytuacje z życia wzięte. Kiedyś w drodze na rajd nocny po Roztoczu zatrzymałem się z pasażerką przy lasku za potrzebą, a jechaliśmy wtedy zabytkiem z koszem. Przejeżdżający na HD motocyklista bez wahania zwołał i zapytał, czy czegoś nie potrzeba. Kilka miesięcy temu jechałem autem trasą szybkiego ruchu i zauważyłem człowieka, który pchał ścigacza, więc przystanąłem na chwilę rozmowy. Miał klucze i doświadczenie, więc poradził sobie sam, ale podczas trwania naszej rozmowy przejechały obok trzy motocykle (oddzielnie). Nikt nie zatrzymał się, ani nawet nie pozdrowił. Kierowcy patrzyli przed siebie. Wszystko zależy od człowieka. Trudno wymagać od prostaka na motocyklu, by był ci bratem na drodze. Jak wyszło w przypadku naszej akcji, przeczytajcie sami.

Tak prosta i zarazem genialna akcja „Zatrzymaj się” uświadomiła mi, że nasz motocyklizm dostarcza nam coraz to nowych pomysłów, a przyznać muszę, że u progu działalności na rzecz „SD” nie przypuszczałem, że jest aż tak bogaty.

Wsiadajmy więc na swoje stalowe rumaki i w drogę! Do zobaczenia na trasie!

**Mariusz Sawa**  
Redaktor Naczelny

Swoimi  
**DROGAMI**  
pismo zwyczajnych motocyklistów

ISSN 2353-3404

**Wydawca:**  
Forbiker  
ul. Bukowa 18/30, 25-542 Kielce

**Redaktor naczelny:**  
Mariusz Sawa  
naczelny@swoimidrogami.pl

**Opracowanie techniczno-graficzne:**  
Jacek Łukawski  
jacek\_lukawski@swoimidrogami.pl

**Zespół redakcyjny:**  
Zosia  
Krzysztof Rudnicki  
Wojtek Kopczyński  
Hubert Pawłowski  
Paweł Szymański  
Adam Medyna  
Daniel Pałyga  
Michał Przybyła  
Dominik Kamiński  
Jacek Łukawski

**Współpraca:**  
Marek Harasimiuk  
Mariusz Gotowicz  
Tomasz Szczerbicki  
Michał Owojdzirski

**motto numeru:**  
Mundus vult decipi, ergo decipiatur

**Najmocniej przepraszamy za wszystkie błędy, jakie popełniliśmy w numerze.**

[www.swoimidrogami.pl](http://www.swoimidrogami.pl)

Autorem zdjęcia na okładce jest  
Natalia Pawlicka



**Swoimi Drogami jest pismem płatnym uznaniowo!**  
Wszelkie 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.

**Spis treści:**



**11**

- 02 Od redakcji
- 03 Spis treści
- 04 Kogut na Dzikim Zachodzie

**11 Akcja "Zatrzymaj się i pomóż"**



**54**

- 19 Redakcyjny motorower
- 20 Okiem Zosi**

23 Rytuał

24 **V zlot u Trajkersów**



**60**

29 Motocykl z wózkiem dla amatora

- 38 **Krótki wypad**
- 43 **Queens of the Stone Age**
- 45 Kiedyś przedmioty miały duszę



**63**

- 50 **Yamaha vs Suzuki**
- 54 **Virago XV 535**
- 60 **Nie lubię krytykanctwa**

**63 Na ciemne piwo i whiskey**



**80**

- 72 Sprawdźcie jak się jeździ z Laną
- 73 **55. Rajd Świętokrzyski**
- 75 **Wszystko pod pełną kontrolą**
- 77 **Scheda po motocykliście...**



**115**

- 78 **W drogę z rodziną**
- 79 **Polecamy prasę**

80 **Honda CBR 600**

83 **Mistrz pokonany**

84 Kilka typowych pytań do Olgi

89 **Dr Mentos powraca**

93 **IV wystawa motocykli**

98 **Paszków Rally 2014**

103 **Niedocenieni i zapomniani inż. Leo Kuźmicki**

106 **Mistrzowie i celebryci**

107 **Motocykle II wojny światowej**

108 **Likwidacja szkody z ubezpieczenia OC**

109 **Zagubiony**

110 **Kierować się sercem czy rozumem?**

112 **Wyprawa mamuta**

114 **Konkursy**

115 **Bobber Jazda 2014**

126 **Skutermania XV**

130 **Motocyklem do Australii**

133 **Drohiczyn-Siemiatycze Parada**

**137 OD WYDAWCY**

# Kogut na Dzikim Zachodzie

autor: Grzegorz Kogut



*“Cudze chwalicie, swego nie znacie.”*

No, ale cóż dzieje się, gdy w wyniku emigracji, cudze staje się własnym, a (w tym przypadku amerykańska) obczyzna staje się nowym domem? Nie pozostaje nic innego, jak dobrze ją poznać, a najlepszym, w mej skromnej opinii, sposobem poznania jakiegokolwiek kraju, jest przemierzenie jej na stalowym rumaku.

Motocyklowa wyprawa pozwala zasmakować kurzu i deszczu, tudzież zetrzeć się z masami powietrza, które próbują wyzwać mknącego wierzchowca z jeźdźcem na pojedynkę, policzkując przy tym twarz śmiałka i targając nim na boki, aby w końcu z uznaniem zaszumieć wiatrem w jego rozwianych włosach i przynieść nieco ochłody w obliczu lejącego się z nieba słonecznego żaru. I mimo iż stawianiu czoła czynnikom atmosferycznym towarzyszy lekki dreszczyk emocji, jest to tylko jeden z wielu aspektów jazdy motocyklem, które składają się na poczucie prawdziwej przygody.

Niewątpliwie, ten sposób podróżowania pozwala na bliższe niż w przypadku pojazdów zamkniętych obcowanie z naturą, umożliwiając nie tylko podziwianie pięknych widoków, lecz również bardziej bezpośredni kontakt z przyrodą i świeżym powietrzem, bogactwem roślinności oraz jej naturalnych zapachów. Nie zawsze bezpieczne spotkania z lokalnymi przedstawicielami braci mniejszych, również potrafią niejednokrotnie podnieść poziom adrenaliny, zwłaszcza gdy nie chroni nas przed nimi bezpieczna bańka samochodowej karoserii.

Innymi słowy, mimo iż wprowadzamy tu akcent technologicznego postępu, jakim bez wątpienia jest motocykl, to wciąż jesteśmy w stanie wytworzyć po-



czucie bliskiej więzi z Matką Naturą oraz jej zacnym dziełem, któremu na imię “Planeta Ziemia”. A trzeba przyznać, że przyszło nam żyć na przepięknej planecie. Przez kilka miliardów lat, w czasie których powstawał nasz układ słoneczny, nasza Ziemia dojrzewała i z czasem stawała się coraz bardziej powabna, wykształcając niezliczoną ilość pięknych zakamarków i wypukłości, jak również, w nieco późniejszym czasie, cudów przyrody, wzbogacając tym samym jeszcze bardziej swą niepowtarzalną urodę.

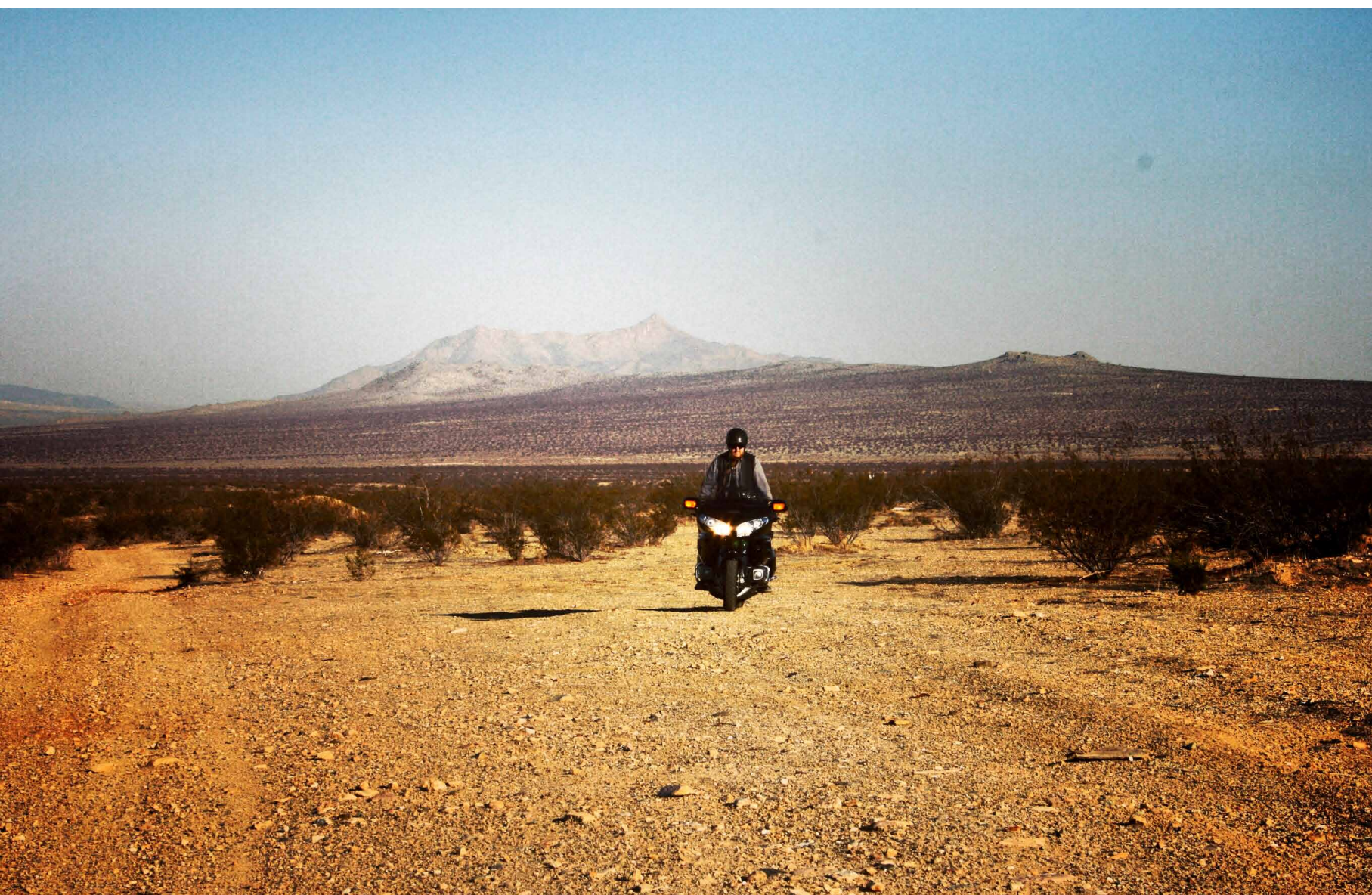
Wszystko to powoduje, że im więcej podróżuję, im więcej ciekawych zakątków świata odwiedzam, tym bardziej docho-  
dzę do przekonania, iż do zobaczenia pozostało w dalszym ciągu tak wiele...

Z całą pewnością amerykańskiej krainie cudów przyrody również nie brakuje. Czy to piekielnie gorące pustynie, czy to porażające swym ogromem skaliste górskie monumenty, czy też dające odczucie bycia miniaturowym krasnoludkiem, lasy potężnych sekwoi. Wszystko to sprawia wrażenie znajdowania się jakby po drugiej, zakłętej stronie lustra, lub też na innym, obcym ciele niebieskim i tylko nocne zawodzenia wyjących do księżyca kojotów przypominają o tym, że wciąż znajdujemy się na naszej planecie.

Tym razem faktycznie można by wysnuć podejrzenie, iż udajemy się w przestrzeń międzygwiazdową, gdyż wybrany na tą okazję motocykl poniekąd przypomina statek kosmiczny. Mowa tu o najwięk-

szym i niejako sztandarowym rumaku ze stajni Hondy, potocznie nazywanym "Goldasem". I choć zwykle po Stanach pomykam na motocyklach amerykańskich, Honda Gold Wing GL1800 powinna tej wyprawie dodać nieco przekornej pikanterii. Zapewne dostarczy również satysfakcjonującego komfortu jazdy dla pasażerki, gdyż podczas tej podróży, na tylnym siedzeniu, w charakterze tzw. "plecaczka" towarzyszy mi żona Natalia.

Po odebraniu naszego flagowego okrętu z wypożyczalni, zaczynamy powoli przecinać rozgrzane asfalty Nevady, niczym lodołamacz przedzierający się przez arktyczne lody, z tym, że zamiast mieniających się w słońcu lodowców, krajobraz wypełniają nie mniej połyskujące, szklane wieżowce oraz ociekające złotem kasyna, a temperatura wydaje się topić nie tylko asfalt, lecz także nasze mózgownice.



Po opuszczeniu Las Vegas, mkniemy na zachód w kierunku Kalifornii. Upał jest niemiłosierny. Odnosimy wrażenie, że za chwilę wraz z motocyklem stanemy w płomieniach. Co prawda przy tej prędkości wiatr dosyć mocno wieje po twarzy, niemniej zamiast chłodzić, dostarcza jeszcze więcej żaru, a nasze lica czują się jak kiełbaski pieczone w dyszy silnika odrzutowego lub też potępione dusze w piekielnych czeluściach. Czyżbyśmy zatem znaleźli się w piekle? Tak! To pustynia Mojave. W końcu gdzieś na horyzoncie pojawiają się pierwsze małe chmurki. Nie znaczy to jednak, że będzie choć troszeczkę chłodniej. Wręcz przeciwnie, odnosimy wrażenie, że to nasze mózgi wyparowały przemieniając się w bujające po nieboskłonie obłoki. Słońce zresztą próbowało być naszym prześladowcą przez większą część wyprawy.

Na szczęście po dotarciu do "Lasu Olbrzymów", gigantyczne sekwoje stanęły w naszej obronie, rzucając odpowiedni do swej postury cień i chłodząc przy tym nasze upieczone na chrupko ciała. Budzimy się więc na nowo do życia i delektujemy pięknymi górskimi krajobrazami oraz krętymi serpentynami, których zdecydowanie jest tu pod dostatkiem. Zakręty są tak niesamowite, iż niemal widzimy tylną rejestrację naszego wielkiego prawie jak autobus motocykla. Jest ich tyle, iż podejrzewam, że po powrocie chyba jeszcze przez tydzień będę chodził zygzakiem.

Park Yosemite jest jednak nie tylko domem potężnych drzew, lecz również miniaturowych ptaków. Udało nam się tu między innymi zaobserwować kolibry, wybierające wodę z cukrem z podwieszonych specjalnie dla nich karmników. W pewnym momencie zamiast czarnego kota, drogę przebiegł nam również brunatny niedźwiadek. Nie jestem co prawda przesądny, lecz szczęście nie opuszczało nas także przez resztę naszej eskapady, która po przejechaniu pasma gór Sierra Nevada oraz opuszczeniu Kalifornii zabrała nas z powrotem do Nevady. Stan ten przecięliśmy w po-





przek prościutką niczym struna gitary autostradą. Najwyraźniej przez kilka ostatnich dni wykorzystaliśmy już limit zakrętów. Wśród marsjańskich widoków natrafiliśmy na położone w samym środku pustyni więzienie oraz wielkie znaki przy drodze, ostrzegające o zakazie zabierania autostopowiczów. Czyżby zatem zdarzały się tutaj ucieczki rodem z filmów o dzikim zachodzie?

Po dotarciu do Utah, odwiedziliśmy słynną z bicia rekordów prędkości solną pustynię Boneville Salt Flats, będącą tak naprawdę wyschniętym słonym jeziorem. Okazało się zresztą, iż miejsce to w pełni zasługuje na swą reputację, a do nas znów uśmiechnęło się szczęście i trafiliśmy akurat na zawody w biciu rekordów prędkości. Co prawda słońce znów postanowiło dosłownie





i w przerośni dać nam popalić, niemniej dostarczyło przez to wyścigom ciekawej oprawy artystycznej. W rozgrzanym powietrzu tuż nad bezkresną płaszczyzną soli, niczym w lustrze odbijały się nie tylko uciekające w śnieżnobiałą dal bolidy, lecz również całe góry na horyzoncie, które sprawiały wrażenie, jakby w oddali góropodobne twory lewitowały nad ziemią, na wzór latających wysp rodem wprost z baśniowych fantazji.

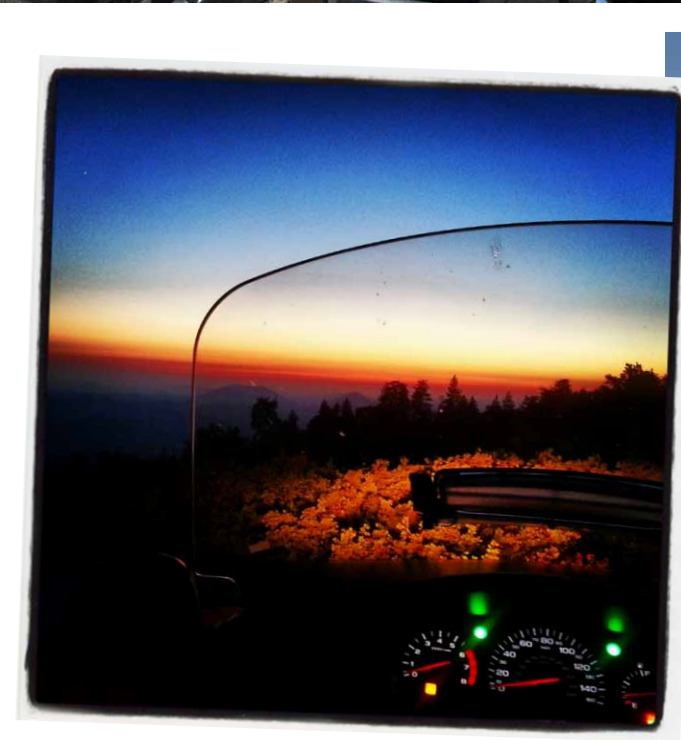
Po siedmiu dniach motocyklowej włości zamknęliśmy naszą pętlę w Las Vegas. Tzw. Miasto Grzechu, jak przystało na prawdziwy piekarnik, znów przywitało nas dosyć gorąco. Jazdę w miejskich korkach, wśród słonecznego skwaru, uprzyjemniał nam dodatkowo żar buchający z rozgrzanego asfaltu. Jak zwykle wróciliśmy bogatsi o masę wrażeń i wspomnień, niemniej był to jeden z tych wyjazdów, podczas których nie można było raczej narzekać na gęsią skórę.

**Tekst: Grzegorz Kogut**

**Zdjęcia: Natalia Liaszkiewicz**

[www.motokogut.com](http://www.motokogut.com)





# Akcja

## “Zatrzymaj się i pomóż!”



Nocne Polaków rozmowy, a podczas nich wspomnianie „jak to drzewiej bywało”; gdy ziemia była płaska, biegaly mamuty, a motocykliści pomagali sobie w trasie. Bywało, że człek odpocząć w rowie nie mógł, bo wszyscy chcieli pomagać.

Po tych rozmowach „jak to drzewiej bywało” męczyła mnie myśl. Czy naprawdę teraz jest aż tak źle? Może tylko ty i ja mamy takie złe doświadczenia? Może motocykle psuły nam się w pechowych miejscach? Nie ma co myśleć, trzeba to sprawdzić! Robimy ogólnokrajową akcję! Poudajemy, że sprzęty padły na trasie, wydrukujemy dyplomy i policzymy, ilu staje, a ilu olewa motocyklistę na poboczu.

## RELACJA PIERWSZA

Droga krajowa nr 19 Lublin–Białystok. Niedzielne późne popołudnie. Piękna letnia pogoda. Miejsce niezbyt szczęśliwe na awarię, ale tak to w życiu bywa... Traja stoi na poboczu. Trójką ostrzegawczy, aby nie było wątpliwości co do celu postoju. Kierownik trajki nachylony nad silnikiem. Po 30 minutach zatrzymuje się pierwszy motocykl. Coś się stało? Może pomóc? Tak, stało się. Robimy taką akcję: sprawdzamy, ilu motocyklistów zatrzyma się, aby pomóc. Ty zatrzymałeś się. Dziękuję. W dowód uznania dostajesz dyplom.

Wynik akcji? Jest gorzej niż myślałem. Jest źle. Dwa niedzielne popołudnia. Zatrzymało się 7 osób w tym 5 samochodów. Bez reakcji przejechały... 52 motocykle. Chociaż nie! Były dwa rodzaje reakcji:

1. Lewa w górę! Wszak jesteśmy wielką motocyklową rodziną!
2. Bardzo mocne zaintrygowanie widokiem pobocza po przeciwnej stronie drogi.

Znam te tłumaczenia: „Wiesz, ja się nie zatrzymuję, bo na mechanice się nie znam, a i kluczy nie wożę na motocyklu”.

Pomyślałeś, że może człowiekowi zabrakło paliwa i trzeba tylko do stacji paliw podjechać? Może gościowi rozładował się telefon, a z twojego mógłby zadzwonić po pomoc.

**Z motocyklowym pozdrowieniem**  
Winda



## RELACJA DRUGA

### Dzień pierwszy - niedziela

Droga krajowa nr 5, odcinek Rogowo-Gniezno na styku Wielkopolski i Pałuk. Idea przyświecająca akcji jest ciekawa i prawdziwa. Sam wolałbym polatać trochę, ale... Piękna pogoda nastraja optymistycznie, w niedzielne popołudnie całe mnóstwo motocykli lata tu i tam, zatrzymuję się więc na poboczu i „rozwijam warsztat”. Z kufra kilka kluczy, szmatki i oczekiwanie.

Jako że odcinek jest wąskim gardłem trasy Bydgoszcz-Poznań, ruch samochodów ogromny. Niektórzy zwalniając, przyglądają się wynalazkowi stojącemu na poboczu, jednak nikt nie zatrzymuje się obok mnie. Nie chodzi o kierowców puszek. Pierwszy motocykl pojawia się po około kwadransie. Kierownik pięknie

unoszą lewą rękę w geście pozdrowienia i... nawet nie zwalniając znika za łukiem drogi. Cóż, pierwsze koty za płoty. Kolejne maszyny, raz świszcząc z wydechów i wyjąc, innym razem burcząc basowo i dostojnie przemykają obok mnie z dość sporą częstotliwością, jednak oprócz „lewej w górze” nie widać zainteresowania problemem stojącego na poboczu sprzętu i operatora.

Przez cztery godziny naliczyłem 27 sprzętów. Motocykliści jeżdżący samotnie, jeżdżący małymi grupkami, parami, przypadkowi, niedzielni kierowcy jednośladów, nie mający pewnie pojęcia, dlaczego traja może stać na poboczu, ale również tacy, którzy dumnie noszą swoje kamizelki z barwami... Na dziś

mam dość, rozczarowanie bierze w końcu górę nad chęciami. Plakaty, skrzętnie ukrywane w kufrze wracają ze mną do domu...

Jedyną osobą, którą zainteresował mój pobyt na poboczu był znajomy, który wracając od Poznania puszką zadzwonił i zapytał, czy pomóc.

**Kolejna niedziela** bardziej słoneczna od poprzedniej, więc wyruszam z przekonaniem, że tym razem „dopisze mi szczęście” i jednak rozdaję dyplomy. Tym razem bliżej domu, kilka kilometrów, ale zawsze. Pierwsze dwie godziny odebrały mi wiarę w to, że jesteśmy „motocyklową rodziną”. 17 sprzętów podróżujących azymutem północ/południe, choć

tym razem dwóch koleżków nawet nie machnęło łapą. Zniechęcony zmieniam miejsce i jadę tam, gdzie lokalni motoniści lubią sobie w niedzielę bryknąć kółko.

20 minut i toczący się trzeci już, ogromny, czarny, ociekający chromem VTX parkuje za mną.

Józef jest motocyklowym weteranem, a przy tym moim dobrym znajomym, często wspomagającym serwisowanie trajki. Ze śmiechem pyta, co tym razem. Zaskoczenie przechodzi w radość po moich wyjaśnieniach odnośnie akcji. Uśmiech do foty i pożegnanie, a we mnie wzbiera coraz większa złość na kolejnych przejeżdżających szoferów. W

racam w końcu na krajową piątkę i zjeżdżam na przystanek autobusowy. Jeszcze jedna próba, bo przecież niemożliwe, żeby wszyscy jeżdżący zapomnieli o idei motocyklizmu, o tym, że każdy z nas może za moment stanąć w tej samej sytuacji... Pierwszy sprzęt zwalnia wyraźnie i... widzę kierunkowskaz.

Patryk jest bardzo młodym chłopakiem, zarażonym motocyklami przez ojca. Od kilku dni dopiero jeździ pierwszym własnym sprzętem. Z ogromną obopólną radością wręczam mu nasz dyplom i przywołany przez dźwięk telefonu muszę wracać do domu.

23 motocykle i 2 dyplomy w tym jeden dla dobrego znajomego. Przykre i zarazem oddające ducha obecnych czasów doświadczenie.

**Arek**



**Józef**



**Patryk**

# RELACJA TRZECIA

10 sierpnia 2014 roku pojechałem na przejażdżkę z córką i zasymulowaliśmy awarię. Stanęliśmy przy ruchliwej trasie Poznań–Katowice. Plan był taki, że rozdajemy dyplomy i pojedziemy. Godzina 11:20. Zdjąłem kanapę z trajki, położyłem obok, żeby z daleka było widać, że mam jakiś problem. Prosty odcinek trasy, było nas widać spokojnie z obu stron z około kilometra. O 11:45 zatrzymał się pierwszy chętny do pomocy. Andrzej z VRCC Polska na Hondzie Valkirie. Do 13:20 przejechało jeszcze 18 motocykli, Andrzej okazał się jedynym, który chciał udzielić pomocy.

Zawiedzeni statystyką postanowiliśmy zmienić miejscówkę. Poszukaliśmy znowu dogodnego miejsca, tym razem na bardziej ruchliwej trasie Poznań–Wrocław. O 14:10 zaczęliśmy symulować. Na pierwszego chętnego do pomocy czekaliśmy do 15:05. Zatrzymał się Błażej z Dopiewa, który zauważył nas, jadąc z przeciwka i zawrócił. I on okazał się ostatnim zainteresowanym... Do 16:10 minęło nas tam 37 motocykli.

Czyli ogólne wyniki pod Poznaniem – 4 godziny stania i nachylania się nad rozbebeszoną trają i 2 dyplomy wydane. 55 motocykli nas minęło w tym czasie. „Lewa w górę” – prawie każdy, nawet kiedy udawałem, że coś naprawiam i tylko kątem oka obserwowałem..

Przy okazji spostrzegłem kilka „prawidłowości”. Wszelkiej maści „ścigacze” tak zapierdalają, że nie widzą, co się dzieje na poboczu. Dla nich jak coś nie zapierdala, to widocznie nie motocykl i nie warto nawet odwracać wzroku. Choppery i cruisery zawsze zwalniają i „lewa w górę”. Im większe kufry tym i wyżej lewa.

Miałem do rozdania 10 dyplomów. Biorąc pod uwagę uzyskaną statystykę, musiałbym stać jeszcze 16 godzin. Na ruchliwej trasie. A jeśli kiedyś spotka mnie prawdziwa awaria lub inny problem na



mniej uczęszczanej trasie? Dobrze, że wykupiłem autopomoc...

Paradoksalnie wczoraj obluzował mi się błotnik, zatrzymałem się, żeby zobaczyć co się dzieje. Ledwie zsiadłem już wyrósł koło mnie motocyklista nie wiadomo skąd i pyta, czy coś się stało... Aż mi się przykro zrobiło, że akurat nie miałem przy sobie dyplomu. Ale humor mi się poprawił. Prawdziwa awaria, prawdziwy motocyklista, więc może jednak nie jest tak źle?

Coś mi się jednak zdaje, że jest coraz mniej motocyklistów, mimo że coraz więcej ludzi jeździ motocyklami. Machną lewą ręką, bo zaobserwowali, że tak się robi. Tylko co to znaczy? „Jestem z Tobą”? Tylko k... gdzie?

Ktoś ma problem, może potrzebuje pomocy? Jasne, można powiedzieć: „nie znam się na mechanice, więc i tak nie pomogę”. Ale to wymówka. Bo póki się nie zatrzymasz, nie zapytasz, to nie wiesz. Może tylko trzeba pomóc mu popchnąć maszynę i pojedzie. A może wystarczy podskoczyć na najbliższą stację benzynową po butelkę benzyny albo bezpiecznik 10 A. A może gość naprawia motocykl od 2 godzin i byłby wdzięczny za łyk czegoś do picia. A może sam fakt, że nie jest sam, podniósłby go na duchu. Nie zatrzymałeś się, nie dowiesz się. I nie machaj już do mnie tą łapą, bo i tak nie wiesz po co. Trzymaj kierownicę.

Nie liczyłem kierowców samochodów, bo tych na tak ruchliwych trasach nie da się „ręcznie” policzyć. Ale zastanawia mnie jedno... tak samo widzieli, że ktoś ma problem, tak samo mogli się zatrzymać, przecież samochodami też kierują ludzie. To nie z motocyklistami „coś się stało”. To się stało z ludźmi.

Odbiegnę od tematu. Niedawno jadąc samochodem zauważyłem leżącego na chodniku człowieka i rower. Zatrzymałem się. Przede mną bezpośredniojechały dwa samochody, które się nie zatrzymały. Człowiek okazał się podpiętym jegomościem, ale co to zmienia? Jeśli

ktos wypił, to już nie trzeba mu udzielać pomocy? Akurat ten przypadek wymagał pomocy pogotowia, jak się okazało.

Może nie potrafisz się odnaleźć w społeczności motocyklowej, może wsiadasz na dwa koła, żeby być trendy, ale co się stało z twoim człowieczeństwem? Nie dowiesz się nawet, jaka to satysfakcja, zatrzymać się, zapytać, zobaczyć zdziwioną na początku twarz, a za chwilę uśmiech i „nie, dziękuję, poradzę sobie”

**Sulkyrider**



**Andrzej**



**Błażej**

# RELACJA CZWARTA

Na miejsce dojechałem jakoś po obiedzie. Specjalnie wybrałem odcinek drogi krajowej nr 7, bo dobrze go znam z własnych podróży i kilka razy zdarzyło mi się właśnie tu spotkać motocyklistów w potrzebie. Wiedziałem, że w sobotę będzie się tu roiło od wszelkiej maści riderów. Miłe, spokojne miejsce na poboczu, ale z możliwością zjechania z głównej trasy. Dodatkowo też usytuowane tuż za światłami, żeby każdy mógł zobaczyć co się dzieje i zdecydować, czy się zatrzymać, czy nie. Odległość około pięćdziesięciu kilometrów od Warszawy była chyba optymalna.

Zaparkowałem motocykl, ukryłem stawy z kamerą na poboczu i czekałem.

Nie, nie. Nie to, że zapaliłem papieroska i sobie siedziałem. Zdjąłem pokrywę zadupka, rozmontowałem torbę i wybebeżyłem wszystko na zewnątrz. Niestety nie miałem kompletu kluczy, bo mój motocykl naprawia kolega Arek „Dino” Żarski z Yavitu w warszawskim Wawrze i nikomu innemu nawet nie chciałbym go dać dotknąć, jednak kilka przedmiotów z żelaza i stali leżało na asfalcie. W każdym razie wyglądałem na potrzebującego. Jak nie pomocy, to chociaż otuchy.

Tak jak myślałem, motocyklistów było wielu. Przejżdżali, przyglądali się, co poniektórzy nawet machali do mnie. Na sportach, na cruiserach, na enduro. Jednak nikt się nie zatrzymał. Nikt. Może tutaj warto podkreślić jedną rzecz. Nie chodziło mi o to, żeby kłaść się na drodze, machać, wzywać śmigłowce i dawać sygnały dymne, jak to niektórzy sugerowali na naszym profilu społecznościowym. Akcja miała na celu pokazanie bezinteresowności i empatii. Pokazanie, że brać motocyklowa to właśnie brać.

Czemu okazało się, że to żadna brać tylko po prostu zupełnie różni i przypadkowi ludzie? Ano właśnie dlatego, bo tak to wygląda. Kiedyś motocykliści to była elita. Maszyny konserwowało się we własnym, albo u kumpla garażu, a teraz



za niewielkie pieniądze można spokojnie ujeżdżać co się chce i jak się chce. I ja, muszę to przyznać, niestety jestem tego typowym przykładem. Nie znam się na silnikach, wiem gdzie leje się paliwo i mniej więcej czym są poszczególne części. Może nie jestem laikiem, ale drygu do techniki nigdy nie miałem. Może dlatego wolę pisać książki i artykuły, niż nurzać się w smarach i olejach.

Jednak nie znaczy to, że blokuje mnie jakiś strach przed zatrzymaniem się i zapytaniem, czy czegoś komuś nie potrzeba. Takie akcje mam średnio raz na dwa tygodnie. A to ktoś wkręcił pajaczkę w łańcuch, a to skuter się przegrzał i stoi, a ostatnio miałem kierownika, któremu po prostu skończyła się benzyna. Czy potrzeba jakiejś fachowej wiedzy, żeby jechać na stację, kupić najtańszą wodę i ją wylać, a następnie zatankować





dwa litry bezołowiowej? No właśnie nie. Ale jakbym się bał, że nie znam się na budowie motocykla, to ten biedak od pustego baku stałby pewnie jeszcze kilka godzin. A po tym co pokazała nasza wspólna z Trajkersami akcja, może kilka dni.

Kiedy zaczęło się zmierzchać, to dopadła mnie złość. Taka zwykła złość. Nie byłem nawet rozczarowany, przyjąłem do wiadomości, że się nie da. Że inne czasy, że komercja i blichtr zamiast podania dłoni i pomocy. Kilka razy podchodziłem, żeby zwinąć statyw i jechać do domu. Byłem głodny i wkurzony. Za każdym razem jak brałem go do ręki, myślałem sobie – jeszcze pięć minut. Na pewno ktoś się zatrzyma. Po pięciu minutach myślałem – dobrze, jeszcze jeden papieros. Przecież chociaż jeden piękny dyplom trzeba komuś dać.

Kiedy zbierałem graty z pobocza było już ciemno. Kilka dobrych godzin na poboczu drogi nauczyło mnie, że powinienem

bardziej liczyć na siebie. Nawet kiedy naprawdę będę potrzebował pomocy nie mam pewności, że inny motocyklista zatrzyma się i zapyta, czy może coś dla mnie zrobić. No cóż. Staliśmy się bardzo dużym i komercyjnym środowiskiem. Elita odjechała na WFMkach, Jawach, Indianach i Sokołach i innych przerabianych w nocnych garażach sprzętach. Dziś jest dziś i życie toczy się dalej. Czy można mieć pretensję? Chyba tylko do siebie, że się myślało tak naiwnie.

Ja wróciłem do domu, bogatszy o nowe motocyklowe i dziennikarskie doświadczenia. Piszę ten artykuł i bardzo mi smutno. Dlatego, że akcja się nie udała i dlatego, że jest to mój ostatni artykuł dla mojego ulubionego „Swoimi Drogami”.

Zatrzymajcie się czasami i sprawdźcie, czy inny motocyklista nie potrzebuje Waszej pomocy.

Dzięki za wszystko.  
**Paweł Michał Szymański**

**A**  
**CZY TY** **?**  
**WRÓCIŁBYŚ**  
**DO DOMU**  
**Z**  
**TAKIM**  
**DYPLOMEM** **■**





## REDAKCYJNY MOTOROWER

Prezentujemy Wam nasz redakcyjny jednoślada. Otrzymaliśmy go w prezencie od Czytelnika i zarazem bohatera jednego z artykułów („Motocykl Zygmunta” – nr 1[3]/2013). Jak już wiecie, nic co trafia w Jego ręce, nie marnuje się. Rometa otrzymał od rodziny swojej żony. Odremontował co trzeba i przy pół litra Wódki Czystej Zwykłej z Łańcuckich Zakładów Przemysłu Spirytusowego, uroczyście przekazał motorower na ręce redaktora naczelnego. Wiadomo nam, że ten wyruszył już Rometem spod Hrubieszowa do siedziby redakcji pod Kielcami. Czekają na niego sołtys, proboszcz, dęta orkiestra strażacka stroi instrumenty, a wstęga do przecięcia powiewa na wietrze. Dzieciom, które będą go witać już ścierpły rączki od trzymania chleba i soli, bo od sms-a „zaraz będę” minęły już prawie dwa tygodnie. Jeżeli ktokolwiek widział go gdzieś na trasie na prezentowanym sprzęcie, proszony jest o kontakt.  
Redakcja



# I to by było na tyle...

Dzielicie się z nami swoimi spostrzeżeniami, piętnujecie pewne zachowania, liczycie na nasze wsparcie, jednak w drugą stronę działa to już mocno średnio. Dziś to my jesteśmy tymi motocyklistami, którzy stoją na poboczu i czekają na WASZĄ pomoc, podczas gdy WY beznamytnie nas mijacie. Jakiś czas temu napisał do mnie pan/stały czytelnik, którego słowa zamieściliśmy w ostatnim numerze, utyskując na wszechobecną znieczulicę wśród motocyklowej braci. Ten sam pan (najwyraźniej przez przypadek) zapomniał jednak, że my, czyli redakcja „SD”, też czekaliśmy na pomocną dłoń. Działa tu prosty mechanizm: MNIE słuchajcie, o MNIE piszcie, MNIE dajcie, a sami... (CENZURA).

I to właściwie byłoby wszystko, no prawie wszystko. Zostały jeszcze dwie kwestie. Gadżety „SD”, które wszyscy z miejsca pokochali i zapragnęli przygarnąć, a które do dziś na Was czekają i obrastają kurzem.

Druga sprawa – darmowe naklejki „Swoimi Drogami”. Tak, setki naklejek wysłanych w świat dzięki naszemu nieocenionemu Naczelnemu, który własnoręcznie je pakował, naklejał znaczki i wydeptywał kolejne ścieżki do Urzędu Pocztowego. Ile osób zdobyło się na krótkie “dziękuję”? Kilka. Przykre jest to, ile słów zostało rzuconych na wiatr, ile obietnic złożonych bez pokrycia.

Jakiś czas temu na platformie redakcyjnej toczyła się gorąca dyskusja nad przyszłością kwartalnika. Pozwolę sobie na zamieszczenie tu słów, które wtedy napisałam, a które nadal podtrzymuję:

„**To może jeszcze ja wtrącę trzy grosze. Wydaje mi się, że przeceniłmy trochę naszą grupę docelową. Kiedy rok temu przeprowadziliśmy ankietę,**

**to bardzo ucieszyliśmy się z jej wyników. Wnioski były takie, iż czytają nas głównie ludzie dobrze sytuowani (własna działalność, więcej niż jeden motocykl), w przedziale wiekowym 30-50 lat. Czegoż chcieć więcej!**

**Jeżeli chodzi o „intensywność” odwiedzin, to przoduje tu Warszawa z ilością prawie 14 000 pobrań (teoretycznie).**

**I co z tego wynika? Za przeproszeniem „jajco”. Jeśli mówimy o szczodrości naszych czytelników, czyli o finansowym wsparciu kwartalnika, to z tego co pamiętam, z Warszawy mieliśmy jedną bądź dwie wpłaty na kilkanaście tysięcy odwiedzin! Co ciekawe, ta mała grupka wspierająca nas, to głównie ludzie z małych miejscowości. Wnioski nasuwają się same.**

**Te dwa lata pokazały mi tylko, że chyba jednak nie warto. Że tak naprawdę, to nie liczy się wcale jakość. Otacza nas (w dużej części) niesamowicie tępy, leniwy i zblazowany świat, do którego chyba nie trafimy/nie chcielibyśmy trafić, a wymagać od niego zbyt wiele też nie ma większego sensu.**

A tu wypowiedzi naszego redakcyjnego kolegi, z którymi również się zgadzam:

„**Ja uważam, że to dobry pomysł, tyle że to dalej rodzaj datku zależny od chcenia czy niechcenia wpłacającego.**

**Wiem, że już od dawna jest w necie możliwość czytania po zapłaceniu za to czytanie i raczej to rozwiązanie bym widział, jeśli chodzi o SD. To by jasno pokazało, czy warto dalej się w SD angażować.**

**Mamy tutaj w Ameryce takie powiedzenie: „put your money where your**

**mouth is” i trzeba to chyba powiedzieć naszym czytelnikom.**

**Wszyscy narzekają na SM i Motocykl, że oprócz reklam i przedruków niewiele tam jest – zobaczymy, czy oprócz narzekania są w stanie zapłacić kilka zł za coś innego.**

**Piszecie o zaistnieniu na rynku – ja tego nie widzę.**

**Jest taki temat na Forum Motocyklistów: „Motocykl czy Świat Motocykli”, gdzie oczywiście większość narzeka na jakość tych pism, a ja czasem wtrącam kilka słów o istnieniu i możliwości przeczytania SD. Odzew minimalny, ktoś tam od czasu do czasu odpowie, że rzeczywiście przeczytał i jest ciekawe, i inne, no i tyle.**

**Dyskusja natychmiast wraca do podstawowych dwóch tytułów i co ktoś o nich myśli.**

**Wrażenie takie, że owszem jest grupa stałych czytelników, ale jest ona b. nieduża, ogólnie starsza i bardziej świadoma w porównaniu z durną masą, nastawioną na prymitywny marketing i kolorowe obrazki.”**

Wnioski nasuwają się same. Wolicie pofatygować się do sklepu, wydać określony pieniądz na sprawdzone tytuły, po czym utyskiwać, jaki to kupiliście kolorowy chłam, przepełniony nachalną reklamą i przedrukami z zagranicznej prasy. Natomiast czasopismo, waszym zdaniem najlepsze na rynku (!), wartościowe i unikatowe, co ciekawe dostępne za darmo i bez ruszania tyłka z fotela, skazujecie na niebyt.

Sytuacja, z którą teraz nam, redakcji SD, przyszło się zmierzyć, to zaledwie kropla w oceanie ludzkich dramatów i problemów dnia codziennego, jednak świetnie obrazuje, z jakim społeczeństwem

mamy do czynienia, a przynajmniej jego częścią, dumnie nazywając siebie „bracią motocyklową”.

Przez wiele lat zastanawiałam się, dlaczego w tym pięknym kraju, jest tak, jak jest. Dlaczego z ojczyzny ludzi dumnych, walecznych i szlachetnych, potęgi gospodarczej i militarnej, staliśmy się właśnie TACY – tchórzliwi, interesowni, zawistni, podli, patrzący na siebie wilkiem i niezdolni do wielkich czynów. Odpowiedź jest prosta. Katyń, Charków, Miednoje. Duma naszego kraju, elita intelektualna, została wymordo-

wana, tylko po to, by na jej miejsce pojawiło się prymitywne warcholstwo, „creme de la creme” klasy robotniczej. Zdziśki, Ryśki i Józki. Towarzystwo nie potrafiące posługiwać się sztucami, a reprezentujące nas na placówkach dyplomatycznych. Ludzie w większości z zaawansowaną chorobą filipińską, która jednak nie przeszkodziła im (z potrzeby serca) ścigać przez lata rodaków/partyzantów po bieszczadzskich lasach, a ostatniego z nich, sierżanta Józefa Franczaka, wyeliminować w 1963 r. (!).

Jeśli ktoś jeszcze odczuwa niedosyt, to polecam zapoznanie się z „procesem siedmiu komandorów”. Na tych fundamentach wyrosły kolejne pokolenia, wyrosliśmy my i staliśmy się tym, czym jesteśmy, a z czego pewnie nie zdajemy sobie nawet sprawy. Była beczka dziegldziu, teraz czas na łyżkę miodu.

## Pragnę gorąco podziękować osobom, które wykazały realne zainteresowanie losami kwartalnika.

Poniżej znajdują się dwie listy. Na pierwszej umieściłam czytelników, wspierających nas od numeru 1 do 7. Są to:

**Roman z Poznania x3**

**Piotr z Kozienic x2**

**Karol z Radomia x2**

**Paweł z Chlewisk x2**

**Tomasz z Bydgoszczy x2**

Bartłomiej z Wędrzyna

Krzysztof z Chorzowa

Aleksandra z Jarosławia

Andrzej z Warszawy

Mirosław z Zaczernia

Piotr z Komorowa

Mirosław z Warszawy

Sebastian W. z Goleniowa

Mirosław G. z Jasienia Żarskiego

Daniel z Tłuszcz

Sylwek S

Paweł B. z Mławy

Krzysztof z Dąbrówki Łubiańskiej

Maciej z Osieka Rypińskiego

## Druga lista to wykaz osób, które odpowiedziały na nasz apel i którym również szczerze za to dziękuję. Oto oni:

K. Lesica	R. Urbański	W. Spes	W. Bulas
J. Kuberski	B. Jastrzębski	P. Nerek	P. Różycki
P. Maksimowicz	P. Czapiewski	G. Forycki	T. Piekarczyk
S. Wołoszyn	M. Stopa	Ł. Rutka	J. Bator
M. Kolasa	R. Wągradzki	K. Grzywaczewski	Xpc Poznań
G. Lipiak	M. Ostaszyk	P. Dziuk	B. Nagórski
P. Dworniak	W. Adamowicz	K. Izdebski	P. Nowak
R. Tauter	G. Celary	B. Koc	R. Ścibek
M. Myszka	A. Zalewski	M. Gajkowski	K. J. Balińscy
N. Liaszkiewicz	R. Maciak	R. Sternik	J. Górski
G. Kogut	M. Gotowicz	D. Lasoń	M. Złomański
K. Braniecki	K. Żurawski	D. Czwojdrak	J. M. Kulińscy
D. Banaszek	J. Kryś	K. Rechlecki	M. Denejko
K. Machuła	Ł. Szydłowski	P. Kalkowski	A. Sobczak
K. Michna	R. Miśtak	J. Madej	K. Dzik
B. Załączny	R. Tomczak	W. Musik	P. Dzierbicki
M. Sebastianka	S. Balicki	K. Bałkowski	M. Iwanicki
R. Pawelec	P. Owczarek	S. Pilarczyk	
J. Przybyłowski	J. Mikołajczyk	P. Pilch	
B. Loter	Z. Ćmielewski	A. Pustołka	
K. Supiński	I. Skuczyńska	K. Bandosz	
M. Ciesielczuk	A. Ślipko	J. Paździoch	
G. Wojtyła x 2	S. Stec	M. Burghard	
J. Mikucki	T. Baranowski	P. Zuchniak	
P. Lebioda	M. Michałowski	P. Kotas	
M. Faber	R. Dalewski	D. Dobrzyński	
P. Paściak	M. Nowicki	M. Szalek	
R. Struzik	C. Łowkis	R. Mojzych	
M. Krzyżanowski	L. Klich		
T. Szelański	Z. Majkowski		
M. Pawlicki	K. Rudkowska		
M. Nowak	P. Laskowski		
A. Rospondek	J. N. Gutte		
M. Ozdoba	L. Krugielka		
P. Wrzeszcz	W. Kostanek		

I jeszcze jedna obserwacja na koniec. Grono osób intensywnie kibicujących nam, komentujących i „wspierających” nas na facebookowej stronie było całkiem spore. Na liście powyżej odnajdą się nieliczni.

To już wszystko ode mnie.  
Do zobaczenia



# Rytuał

Przypominam sobie wszystkie wypadki, o jakich ostatnio czytałem. W myślach przywołuję zdjęcia rozbitych motocykli, części porzucanych na asfalcie, porysowane kaski, plamy oleju i benzyny. Uszkodzone uderzeniem samochodu, ślady opon na zakręcie, policyjne taśmy, gapiów i ciszę, jaka towarzyszy niemym zdjęciom i lakonicznym informacjom. Kim byli ci ludzie? Ile mieli lat, kogo zostawili? Czemu zginęli? Jechali zbyt szybko, zbyt brawurowo, ktoś wymusił pierwszeństwo, ktoś nie zauważył w lusterku i zajechał drogę, zakręcił okazał się zbyt ostry, zabrakło umiejętności. Co pozostało? Nic... Każde z nich wsiadło tego dnia na motocykl tak, jak robiło to wiele razy. Przelot po mieście, dłuższa wycieczka, powroty... bez reguł, bez ostrzeżenia, po prostu – koniec. Wyobrażam sobie każdy z tych przypadków, jak na zwolnionym filmie, wyobraźnia tworzy miraż zdarzeń tak namacalnie, że słyszę wręcz dźwięk uderzeń, skrzyp stali o asfalt, zamierający ryk silnika... Mdły strach wypelza z żołądka i chwytą za krtań. W czym jestem lepszy od nich? Mam takie samo ciało, tak samo kruche i nietrwałe, którego ochraniacze nie uchronią przed wszystkim... Cóż z tego, że kask na głowie? Że skóra, protektory? Na każde z tych zabezpieczeń znajdzie się prawo fizyki, które je pokona... Wbrew reklamowym sloganom, wcale dużo nie potrzeba, by w jednej chwili stać się przedmiotem, pustą skorupą nieodwracalnie wyrwaną z rzeczywistości. W jednej chwili pędzisz przed siebie pełen wiary w to, że doświadczasz istoty wolności, nieposkromionej siły, która napędza całe twoje jestestwo, przejmując rolę serca, pompuje do żył adrenalinę, radość, ekscytację, poczucie spełnienia... jesteś ty, twój motocykl i droga, wszyscy inni są tylko tłem... albo, tak sobie to tylko tłumaczę, bo sam nie ro-



zumieć – zdaje ci się, że jesteś wyjątkowy, zespolony z potężną maszyną, której moc w pełni kontrolujesz, odkręcasz gaz, adrenalina wali w mózg, jak gdyby w twoich żyłach płynęła królewska krew. Wiesz, że jesteś dobry, że masz kontrolę, że... nikt nie wyjedzie z podporządkowanej? Czemu? Bo masz pierwszeństwo?

Kolejny dzień i te same myśli od rana. Jak jad sącą się w głowie kołowrotem obrazów, myśli, obaw. Gdy zdają się słabnąć, rozbudzam je kolejnymi bodźcami. Wyobrażam sobie swój motocykl leżący na asfalcie, wbity w samochód, czuję prawie paniczny strach. Nie jechać?

Żegnaj się z żoną, bo przyjaciele już czekają. Za chwilę przywitam się z nimi kryjąc wewnętrzny krzyk niepokoju, a na razie z uśmiechem obiecuję, że będę ostrożny, jak zawsze.

Ruszam w drogę, z każdym kilometrem powoli wracając do równowagi. Strach, rozbudzony uprzednio do granic możliwości, teraz kurczy się, lecz nie zanika. Pozostanie cały czas ze mną krzycząc, gdy na drodze dostrzeże podejrzany samochód, nieznany zakręt, plamę na jezdni. Będzie mnie zmuszał by rozglądać się wokoło, patrzeć w lusterka, starać się przewidywać z wyprzedzeniem, a przede wszystkim zwolnić,

nie ryzykować, żyć. Strach jest odporny na presję grupy, sprawdzanie granic możliwości, zbędne ryzyko, zadumę czy monotonię uciekających kilometrów. Jego jedynym celem jest to, byśmy cało wrócili do domu, do rodziny i bliskich... Różnie może być, czasem nic nas nie uchroni przed tym, co pisane, ale strach sprawia, że nie dołożymy do tego własnej ręki.

Boję się, za każdym razem, gdy wsiadam na motocykl. Wtedy tylko mogę jechać i, paradoksalnie, czerpać prawdziwą przyjemność z jazdy. Dziwne? Nie dla mnie. Mając wewnętrzny strach, pielęgnowany i wyćwiczony, na drodze boję się tylko tych jej użytkowników, którzy takiego strachu nie mają.

Jeśli wierzymy, że jazda motocyklem jest w jakiś sposób romantyczna, to musimy zrozumieć, że śmierć na drodze staje się jej zaprzeczeniem.

Pomyślcie, proszę, o tym.

**Jacek Łukawski**



*... tekst ten dedykuję naszym żonom, kobietom, partnerkom... po prostu tym, które nas wspierają... oraz tym, którzy w prosty sposób przypominają nam, co jest w tym naszym "wyścigu zbrojeń" tak naprawdę ważne...*

**autor: LIPA**

**Dziennik Poligonu Doświadczalnego  
Pojazdów Trójkołowych – czyli  
V Złot u Trajkersów Babki 2014**

**ORGANIZATOR: TRAJKERSI**  
**MIEJSCE: Babki k/Poznań**  
**DATA: 30.05-01.06.2014 r.**  
**ODLEGŁOŚĆ: 200 km**  
**ZADANIE: dojechać, przeżyć....  
wrócić na kołach.**

Traja zapakowana dnia poprzedniego, wszystko – teoretycznie – sprawdzone i dokręcone.... W tym roku musi się udać. Całą zimę ciąłem, spawałem, przebudowywałem. Czas na V Złot u TRAJKERSÓW! W zeszłym roku poległem, nie dojechałem. W tym roku pora zmierzyć się z najbardziej hardkorową imprezą spod znaku trzech kół, zmierzyć się z demonami – BULLEM i ADAŚKIEM!

30.06.2014 r. godz. 6.30 – WYJAZD.

Początek podróży bez większych przeszkód. Dystans do pokonania to około 50 km na spotkanie z Bullem. Prawie u celu czuję, że coś jest nie tak... Kierownica zaczyna drgać, coś piszczy w przednim kole – cholera... Staję, oglądam, dotykam tarcz hamulcowych... Prawa strona gorąca – kurde – łożysko pada... Dojeżdżam na umówione spotkanie. Krótka wymiana zdań i decyzja podjęta – JEDZIEMY! Jedziemy już w dwie traje około 15 km na spotkanie z Robem. Po drodze uśmiecham się sam do siebie na wspomnienie rozmowy: "... naprawiamy u Ciebie, czy w trasie... JASNE, ŻE W TRASIE!" Tak, w końcu liczy się jazda, liczy się droga!

Dojeżdżamy na stację gdzie czeka Rob. Z daleka widać jego traję... 280 KM z subaru WRX STI zamknięte w czarnomatowej bestii, rodem z GothamCity. Krótkie powitanie i w drogę do Poznania. Przy wyjeździe kątem oka zauważam naklejkę na trajce Roba - "To nie ma wyglądać – to ma zapier..." Ta sentencja mówi wszystko. Właśnie taki cel przyświeca naszej pielgrzymce do BABEK.

30.06.2014 r. godz. 12.00 – CEL OSIĄGNIĘTY

Okolo południa dojeżdżamy na miejsce. Na wjeździe wita nas traja Sulky'ego, ustawiona przy "scenie". Po krótkim powitaniu okazuje się, że stoi tam nie z powodów estetyczno-wizualnych... Poległa. Zwarcie na stacyjce i poleciała instalacja elektryczna... Tak oto padła pierwsza ofiara....

W takich słowach zamierzałem opisać naszą imprezę. Chciałem pisać o urwanych poduszkach skrzyń biegów, zabitych sprzęgłach czy wyczynach mrozących krew w żyłach. Jednym słowem o tym wszystkim, co u przeciętnego czytelnika będzie wywoły-



wało wypieki na twarzy, rozszerzało oczy z niedowierzania, a w końcu doprowadzi do wystąpienia ukłuć zazdrości... Ale samemu czytając swój tekst, dochodziłem raz po raz do wniosku, że jest on jakiś sztuczny, pisany pod publiczność, gazetowy, komercyjny :)

Artykuł ten nie oddaje ducha imprezy... Siedząc przed kompem i starając się na siłę opisać

V zlot u Trajkersów, wciąż wracają do mnie dwie wypowiedzi, które – przynajmniej według mnie – najlepiej oddają charakter tej imprezy. Są to zdania wypowiedziane przez ważne dla mnie osoby. Co prawda z innych względów, ale jednak...

Pierwszą z nich jest moja żona :)

Osoba, dzięki której mogę uciekać wieczorami do garażu, przesiadywać w nim po nocach i realizować swoje wizje. Osoba, która dzielnie znosi moje humory, kiedy to kolejny raz po powrocie z garażu okazuje się, że hamulce choć powinny – nie działają. Osoba, której już chyba nie zdziwi żadna wartość wpisana w polu "kwota do zapłaty", kiedy to podnosi list przewozowy od kuriera. Patrzy wtedy tylko z uśmiechem, jak ja skaczę po mieszkaniu w tańcu radości z kawałkiem metalu w rączkach. W końcu osoba, która najlepiej wie, ile czasu, pracy, wyrzeczeń no i pieniędzy mnie to wszystko kosztuje.

Drugą osobą jest Pawlik. Tak, PAWLIK! Z pozoru zwykły, niepozorny gość. Miły, uprzejmy, spokojny. Ot taki nijaki facet. Czyżby? Przecież ten gość zbudował traję, która zdobyła I miejsce w Polsce. To gość, który swoim tematem na naszym forum – "Miedziana zabawka z sercem kaczkki... czyli PawlikTrike 3" – pokazuje nam, jak wielki kunszt i umiejętności wizjonersko-designerskie posiadał. To gość, który wielu z nas – niestety – pokazuje, jak daleko nam do niego :)

Cóż więc takiego powiedziały te osoby?

Pierwsza była moja żona. Sytuacja przedstawia się następująco: Ja i Gosia stoimy przed barem, pijemy piwko. Przed nami po placu, wyjąk niemiłosiernie, kreci bączki nasza traja... Kierowcą – w tej chwili – jest chyba Bullik :). Zresztą to nieważne. Jak tylko ją odstawi, dorwie ją Adaś. Z moich ust wydobywa się okrzyk zachwyty: "ale zajebisz\*\*\*e wali bączki!" Bull kończy katorgę, podjeżdża do nas. Ja dumny, że moje dzieło to przeżyło, szczerzę do niego kły. On odwzajemnia się tym samym. Gorączkowo wymieniamy uwagi na temat wrażeń z jazdy. Do rozmowy dołącza Gosia, która wypowiada oczywistą





oczywistość, że jeszcze trochę i traja padnie... Zgodnie z Bullem odkrzykujemy, że się ją wtedy naprawi... Bull odjeżdża, a Gosia patrząc na niego, stwierdziła: "TYLE CZASU, TYLE PIENIĘDZY, A WY CIESZYCIE SIĘ, ŻE JĄ POPSUJECIE. JAK DZIECI", po czym się rozśmiała...

Drugi był Pawlik...

Rozmawiałem z nim na temat braku jego trajki na zlocie. Na siłę wręcz chciałem się dowiedzieć, czemuż to nie przyjechał swoją "medalistką". Jak się domyślacie argumenty o kasie mnie nie przekonywały... Oczywiście miałem swoją teorię:

"Żal mu jej. Boi się, żeby ktoś mu jej nie popsuł. Jeszcze się przejechać komuś będzie musiał dać. I co wtedy?!"

Prawda była o wiele prostsza. Pawlik stanął, popatrzył na mnie, opowiedział mi o swoim wypadku. I bez żenady powiedział mi prosto w oczy zwykłą, nagą prawdę: "JA TO BOJĘ SIĘ NA NICH JEŹDZIĆ, WOLĘ JE BUDOWAĆ.

TO SPRAWIA MI O WIELE WIĘKSZĄ PRZYJEMNOŚĆ". Zatkąło mnie. Choć pewnie nie było tego widać, poczułem się jak gówniarz. Facet w prostych słowach sprowadził mnie i moje przemyślenia na temat braku jego trajki do parteru. Mógł wymyślać tysiące wykrętów, a powiedział mi po prostu prawdę... AŻ PRAWDĘ !!

Czemu o tym piszę? Bo stwierdzenie mojej żony i rozmowa z Pawlikiem przypomnieli mi, po co to wszystko robimy. Co w tym naszym przesiadywaniu w garażach jest naprawdę ważne.. Kolejny raz mi przypomniano, że motocykl jest tylko środkiem do celu, a nie celem samym w sobie.

No bo jak porównać na przykład nawet najbardziej "wy.ebane" koła do przebycia setek kilometrów na zlot przez Rożka? On nie robi tego, żeby zobaczyć jakieś tam koła. Myślę, że jakby miał się tłuc przez pół Polski dla kół, miałby je w dupie. A wyczyn Seku, przyjazd "Czerwonym Ławkowcem", który wszystkim





nam pokazał, że chce to móc. Wizyta Mazdy z drugiego końca Polski, napicie się wódki z Szalonym Mateo, który – choć sam głośno o tym mówi, że nie ma szans ukończyć i zarejestrować trajki – jest z nami od paru lat. Spotkanie z Pawełkiem, które od NIEJ/NIEGO :) wymagało posiadania “jaj”. Ważna jest radość ze spotkania. Szczere uznanie za poniesiony trud w “obrabianiu odpornej materii” w oczach kumpli, a nie ilość PLN, którą na to wydałeś. Ważne jest to, że się spotykamy, a nie ilość KM pod dupą. Ważne jest to, że masz z kim przełamać się swoją trajkową troską i kłopotem. Masz z kim świętować swoje małe, osobiste sukcesy, odnoszone w budowie swojego dzieła. Ktoś może nazwać to magią, ktoś inny duchem motocyklizmu. Sam nie wiem, co to,

ale to jest na zlocie, na NASZYM zlocie. Bo tak naprawdę to nasz zlot – NAS WSZYSTKICH, którzy zdecydujemy się i odważymy poddać się temu czarowi chwili, który nosi nazwę ZLOT U TRAJKERSÓW....

PS.

Jak to kiedyś przeczytałem w pewnej mądrej książce: “ Nie przestajemy się bawić, bo się starzejemy. Starzejemy się, bo się przestajemy bawić”. Tak więc nie starzejmy się!

Kolejna porcja zabawy już za rok – BABKI 2015 – czerpcie z tego pełnymi garściami. Naprawdę warto!

**autor: Lipa**





# Motocykl z wózkiem dla amatora,

## czyli „Zaprzęg dla opornych”.

autor: Hubert Pawłowski



**Prolog** *Motocykl z bocznym wózkiem – pojazd samochodowy wielośladowy zbudowany z motocykla (...) z zamontowanym z prawej lub lewej strony dodatkowym jednokołowym wózkiem z miejscem dla jednego pasażera lub do przewożenia dodatkowego bagażu. (...) Jest pewną alternatywą dla małego samochodu, choć ze wszystkimi wadami motocykla i samochodu oraz tylko nielicznymi zaletami (większa manewrowość, mniejsza masa).(...)*

*Największa popularność motocykli z wózkiem bocznym przypada na okres międzywojenny i wczesne lata powojenne. W okresie II Wojny Światowej chętnie używano w wielu armiach świata. Obecnie w zasadzie na niewielką skalę wykorzystuje je tylko armia rosyjska.*

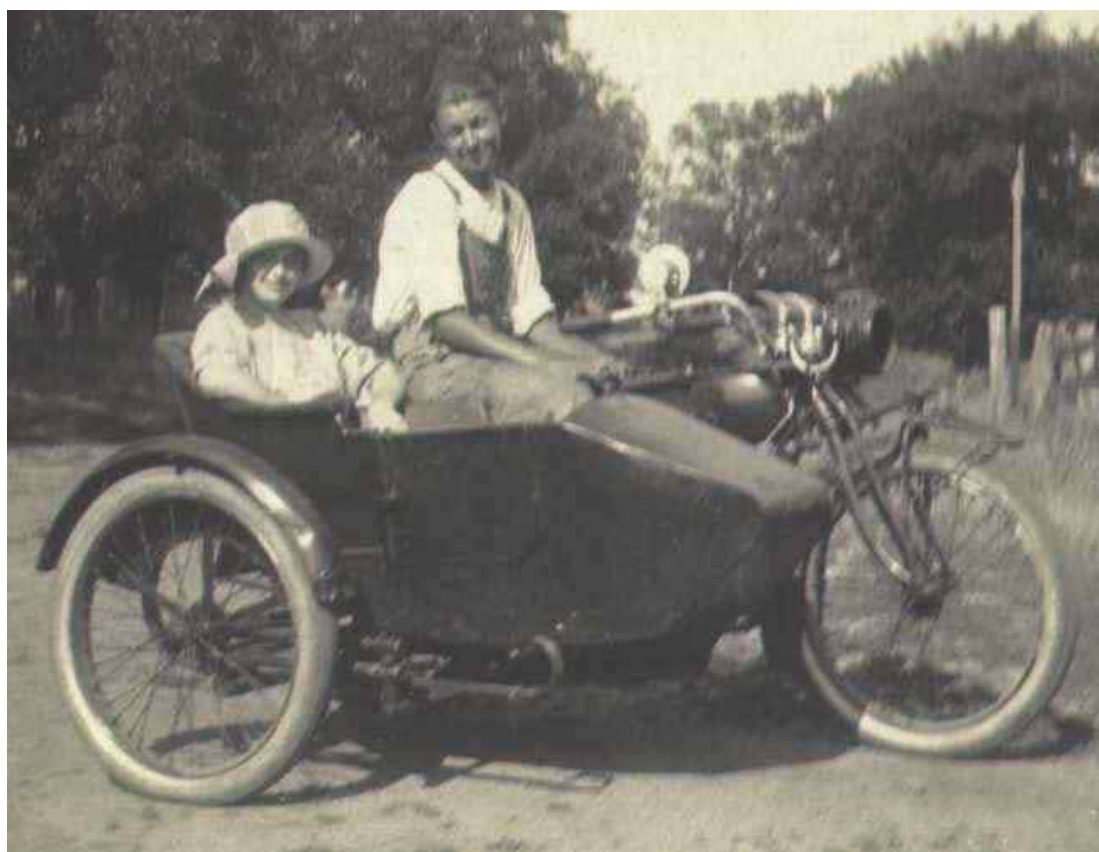
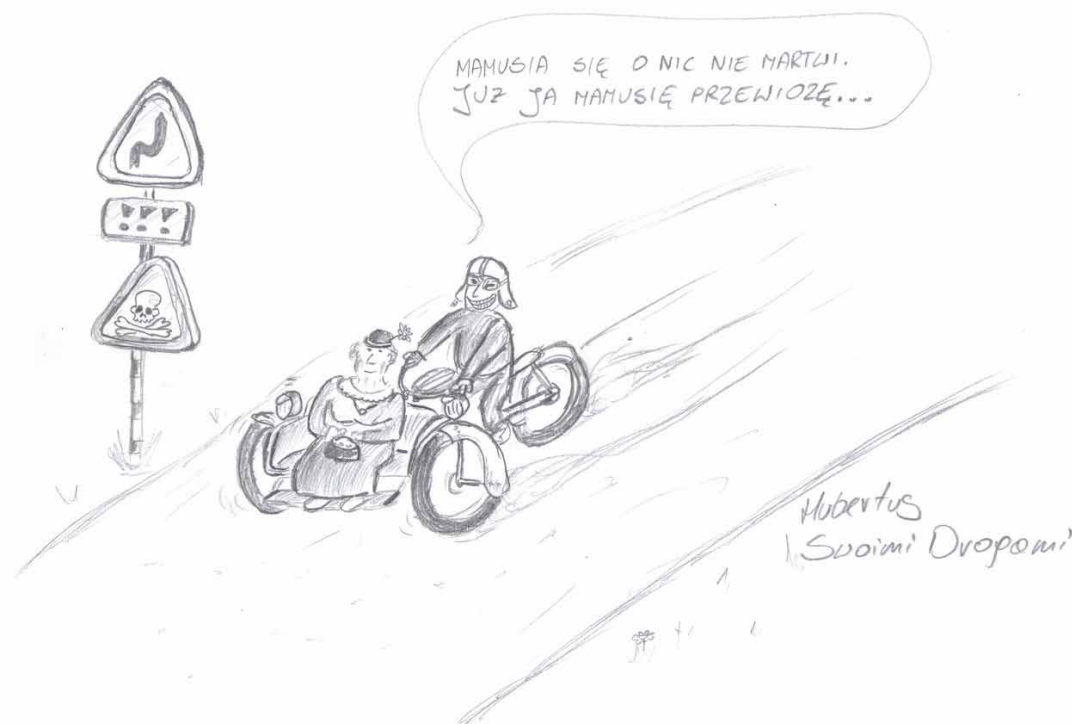
*Mniej więcej tak mogłaby brzmieć definicja pojazdu zwanego „motocyklem z wózkiem bocznym” lub potocznie „zaprzęgiem”. Poskładałem ją z kilku*

dostępnych w sieci, wykorzystując najczęściej powtarzające się określenia. Po jej przeczytaniu aż dziw bierze, że pojazdy te nie wymarły doszczętnie, wyparte przez dostępne powszechnie samochody, niejednokrotnie tańsze w zakupie, utrzymaniu i serwisie.

Mało tego, bakcyl zaprzęgu nie dość, że nie zanika, to jeszcze na dodatek ma się całkiem dobrze, infekując skutecznie kolejne pokolenia motocyklistów. Ten dziwny, trochę nieporadny, romantyczny pojazd w jakiś niepojęty sposób wzbudza sympatię.

Jak utrzymują „motocykliści sędziwi”, historia wózka bocznego rozpoczyna się we Francji w roku 1893. W tymże czasie ogłoszono bowiem konkurs na pomysł, jak zwiększyć możliwości transportowe motocykla. Jednośląd z silnikiem zapowiadał się bardzo obiecująco jako pojazd mogący zmotoryzować społeczeństwo. Problemem była tylko niewielka ładowność. Najczęściej, idąc po najmniejszej linii oporu, proponowano coś na kształt bardzo popularnych wówczas wózków czy taksówek rowerowych, gdzie pasażerowie siedzieli w wózku z przodu, przed kierowcą. Jednak „ryksza teściowej”, w której pasażer robi jednocześnie za zderzak, strefę zgniotu i poduszkę powietrzną, nie uzyskała (nie wiedzieć czemu) aprobaty komisji. Wygrał za to projekt jednego z oficerów armii francuskiej, w którym to wiklinowy wózek na stalowej ramie toczący się na jednym kole doczepiony został z boku motocykla.

Wtajemniczeni twierdzą że taka a nie inna konstrukcja wózka bocznego była podporządkowana sprawie podstawowej, najważniejszej – jak uczynić motocykl (i tym samym motocyklistę) atrakcyjniejszym w oczach pań. Problem polegał bowiem na tym, że zgodnie z panującą modą kobiety nosiły ciężkie, długie spódnice, które nie pozwalały na jazdę na tylnym siodełku. Drogi w tamtych czasach nie grzeszyły bynajmniej czystością. Dodatkowo ówczesna etykieta nie pozwalała damom siadać okrakiem na



czymkolwiek... Gdzie tu miejsce na romantyczną przejażdżkę?

Problemy naszych pradziadków w cudowny sposób rozwiązywał wózek boczny. Dodatkowo można było w czasie jazdy wymieniać czułe spojrzenia... W tamtych czasach same plusy.

Ta historia może w pewien sposób tłumaczyć niesłabnącą popularność sidecarów, powstałych – jak widać, z miłości i potrzeby serca.

Brytyjczycy oczywiście twierdzą, że to właśnie oni a nie Francuzi wynaleźli zaprzęg. A stało się to według nich w 1903 roku, gdy czasopismo Motor Cycling opublikowało szkic prototypu motocykla z wózkiem bocznym.

Jak było naprawdę – nie sposób chyba dziś dociec. Faktem jest, że już w 1903 roku konstrukcja wózka zostaje opatentowana i wdrożona do produkcji. Rozpoczyna się era zaprzęgów.

**Czeski film**

Osobiście jestem także zarażony bakcyłem posiadania wozu przy motocyklu, jednak zawsze miałem w tym temacie jakieś wymówki. A to że tylko jeden motocykl i chciałoby się mieć jednak jakąś solówkę, a to że brak miejsca na trzymanie zaprzęgu, a to znowu że taki sprzęt kosztuje. „Ohne Moss nix loss” – jak zwykli mawiać Germanie. Bez pieniędzy niewiele da się wskórać.

Najprościej jest kupić gotowy motocykl z wózkiem. „Profesjonalny” zaprzęg z przebudowanym zawieszeniem motocykla to koszt od około 7 000 € (Moto Guzzi T4) do 24 500€ (BMW R 1200 Adventure). Wybrane z kilku ofert dostępnych w necie.

Jak na początek przygody to jednak zbyt duże pieniądze.

To może coś z naszego podwórka? Tu wybór niewielki, nie licząc kilku weteranów za astronomiczne pieniądze, na placu boju pozostają tylko „soviety” i inne „demoludy” w cenie 5 000 – 10 000 zł, do czego doliczyć należy „pakiet startowy” zazwyczaj zamykający się w kwocie równej cenie remontu kapitalnego, czego już ogłoszenie nie zawiera. W „dobrych wujków” oddających wypieszczone, odremontowane motocykle za pół darmo już od dawna nie wierzę. Można jeszcze nabyć zamężone „Japonie” z doczepionym „na szybko” wózkiem od „demoludy”, w podobnej cenie. Niby pieniądze mniejsze, jednak nie bardzo uśmiecha mi się remont kolejnego motocykla połączonego z rozwiązywaniem logicznych łamigłówek pozostawionych przez kolejne pokolenie „mechaników” aż do zimy...

Pozostaje jeszcze jedna możliwość – budowa własnego zaprzęgu przy użyciu motocykli już obecnych w garażu. W chwili obecnej dostępne są dwie możliwości.

Pierwsza to Kawasaki GPz 750, odbudowana w zeszłym roku, stan techniczny w zasadzie bez zastrzeżeń. Propozycja bardzo kusząca. Cztery cylindry, niemal 90 KM, krótkie przełożenia skrzyni biegów, spory zakres obrotów użytecznych,

choć może ciut za słaby dół. Dodatkowa chłodnica oleju. Potrójny hamulec tarczowy. Mechanicznie spokojnie da radę bez żadnych przeróbek. Niestety, japońscy inżynierowie chyba przeczytali przytoczoną przeze mnie na początku definicję motocykla z wózkiem bocznym i uwierzyli że czas takich konstrukcji dawno minął. W celu połączenia go z wozem trzeba by wyrzeźbić ramę pomocniczą, co jest obecnie poza zasięgiem moich możliwości. Poza tym, już sam motocykl waży niemal ćwierć tony. Dla mnie, totalnego amatora w tym temacie, powstały w ten sposób zaprzęg mógłby się okazać zbyt ciężki.

Opcja druga to Jawa 350, model 634. Wiele osób pewnie się skrzywi, że poniżej pół litra to (...) i tak dalej. Jednak wybór ten ma swoje plusy. W przeciwieństwie do konstruktorów japońskich, czescy inżynierowie albo definicji zaprzęgu (sugerującej że to już niemożliwe rozwiązanie i należałoby je zarzucić całkowicie) nie czytali, albo czytali, ale się nie przejęli. W związku z tym Jawa 634 i jej następca, model 638 u nas popularnie TS zwany, przystosowane są fabrycznie do jazdy w zestawie z wozem. Mało tego, przygotowano nawet specjalnie pasujący do nich wózek Vlorex. Dodatkowo taki zestaw nie jest ciężki, więc

do nauki i nawet dłuższych wypadów dla nowicjusza takiego jak ja może okazać się idealny.

\*\*\*

*W naszych rozważaniach nie bierzemy pod uwagę „siostrzanego” motocykla ČZ 350, typoszeregu 472. Jest on z wyglądu dość podobny do Jawy 634 za sprawą tego samego silnika użytego do jego napędu. Jednak na tym podobieństwa się kończą. ČZ 350 ma ramę wykonaną jako pojedynczą kołyskę (Jawy podwójną) i standardowo nikt nie zamierzał jej wyposażać w wózek boczny. Nie znaczy to że się nie da zamocować do niej wózka. Da się w tym samym stopniu co do Kawasaki GPz na przykład, czyli bez cięcia, gięcia i spawania się nie obejdzie. A my, jak zaznaczyliśmy na wstępie, chcemy przeprowadzić operację zaprzęgnięcia motocykla możliwie bezboleśnie.*

Na „placu boju” pozostają zatem dwie Jawy. Starszy model, „klasyczny” 634 i nowszy 638, popularnie TS zwany. Każdy wybór niesie ze sobą pewne „plusy dodatnie i plusy ujemne”. Po konsultacjach z redakcyjnym Kolegą Michałem, który zaprzęgnął już do wozu niejednego motocykl, w tym oba wymienione, dochodzimy do następujących wniosków.



Porównując suche dane techniczne dojsć można do wniosku, że lepiej nadałaby się na zaprzęg nowsza Jawa 638. Nowy silnik generuje nieco większą moc i moment obrotowy. Do tego dochodzi współczesna instalacja elektryczna z alternatorem i napięciem 12 Volt której próżno szukać w starszym modelu. Z drugiej strony, silnik motocykla 634 ma korzystniejszy z naszego punktu widzenia przebieg momentu obrotowego (ciągnie już od samego dołu) i ogólnie jest elastyczniejszy. Wieść gminna niesie, że jest on również trwalszy i ekonomiczniejszy. Wadą jest wspomniana już instalacja 6 Volt oraz mało wydajna w dzisiejszych czasach prądnica.

Oba motocykle, niezależnie od generacji, wyposażone są w antyczny, mechaniczny układ zapłonowy będący zgorą i koszmarem nocnym kiepskich mechaników oraz równie przestarzałe hamulce bębnowe.

Powyższe wady można oczywiście wyeliminować. Do Jawy TS istnieje bardzo duży wybór elektronicznych modułów zapłonowych, od bardzo prostych aż do małych cudów elektroniki ze zmiennym punktem zapłonu w całym zakresie obrotów i możliwością programowania, przy czym ich ceny nie zwalają z nóg. Dla modelu 634 wybór jest mniejszy, jednak rozrzut podobny; od prostych do bardzo skomplikowanych. Istnieje wreszcie rozwiązanie optymalne, usuwające za jednym zamachem dwa problemy – nowoczesna prądnica 12 Volt zintegrowana z modułem zapłonowym CDI, zaprojektowana specjalnie dla Jawy 634. Jeszcze tylko ta cena... Z perspektywy czasu jednak się opłaca.

Tym sposobem wybór został niejako dokonany. Zaprzęg powstanie na bazie Jawy 634 ze zmodyfikowaną instalacją elektryczną i zapłonem CDI. Wygląda to na optymalne zestawienie.

Zmiana hamulca na tarczowy w Jawie 634 jest niestety trudniejsza niż w przypadku jej młodszej siostry ze względu na inne zawieszenie przednie, jednak

w tym przypadku, po długim namyśle i biciu się z myślami zdecydowałem jednak że względy estetyczne wezmą górę nad praktycznymi. Po prostu z pięknym bębniem z przodu jej „do twarzy” przy klasycznej urodzie.

Kolejną kwestią jest zakup i remont wózka bocznego. Można oczywiście kupić nowy, ale... Po zapoznaniu się z cennikiem dochodzę do wniosku że to jakby nie na moją kieszeń.

### Opór materii

Nie mając w tym temacie rozeznania ani zbyt wielkiego pola manewru postanawiam pójść na łatwiznę i po prostu zlecić zakup i remont wózka komuś, kto ma na ten temat pojęcie. Tym bardziej że w chwili obecnej nie mam żadnych możliwości wykonania prac lakierniczych, a chciałbym jednak wykonać zaprzęg „porządnie”, aby miało to ręce i nogi.

Pewnym problemem było dobranie lakieru do gondoli wózka. Motocykl pomalowany został dosyć nietypowo, biorąc pod uwagę czas i miejsce jego powstania. Jest to przepiękny wiśniowy metalik, nieco nadgryziony już zębem czasu, jednak wciąż oryginalny i cieszący oko. Niestety, czescy inżynierowie nie pozostawili żadnych wskazówek jaki jest kod tego lakieru. Drogą podpytywania znawców czeskich motocykli doszedłem do wniosku że najbardziej zbliżony do oryginału jest BARDOLINO RED MICA FORD XSC 2428. Zbliżony, jednak nie taki sam, choćby przez samą technikę malowania. Motocykl malowany był w trzech warstwach: srebrny lakier metalizowany, półprzezroczysty wiśniowy oraz bezbarwny. Wózek polakierowany zostanie zwyczajnie, czyli wiśniowy metalik plus lakier bezbarwny. Liczyłem się z możliwą różnicą odcieni, jednak w tej sytuacji nie dało się tego uniknąć.

Skoro wózek jest już zamówiony, zaliczka wpłacona, bierzemy się za motocykl. Na początek zaczynamy od...



... wyjęcia silnika z ramy (procedura standardowa, jak mawia redakcyjny Kolega Michał).



Miało być „prosto” i „bezboleśnie”? Nikt nie obiecywał, że nie trzeba będzie brudzić sobie rąk.

Po pierwsze i najważniejsze – należy zmienić przełożenie końcowe motocykla. Standardowo w motocyklach solowych zębata zdawcza ma 18 zębów. Przy długich przelotach autostradowych jest nieoceniona, redukując obroty silnika i pozwalając oszczędzać paliwo. Jednak wystarczy już stosunkowo niewielkie wzniesienie żeby zorientować się że maszynie zwyczajnie brakuje siły. Z wózkiem na „osiemnastce” po prostu jeź-



dzić się nie da. Konieczna jest zmiana na zębatkę zdawczą „15”. W przypadku Jawy 638 (TS) mądrzy ludzie twierdzą że korzystne może być przejście od razu na 14 zębów z uwagi na moment obrotowy osiągany przy wyższych obrotach. Natomiast Jawa 634 doskonale radzi sobie przy „piętnastce”. Ja jednak, z uwagi na trudniejszy teren (góry), zdecydowałem się na zębatkę 14.

Druga sprawa to napęd prędkościomierza. Jawa bierze go ze skrzyni biegów, co oznacza że wraz ze zmianą zębatki zdawczej należy zmienić też napęd prędkościomierza na właściwy dla danej liczby zębów. Inaczej wskazania prędkościomierza będą przekłamywane.

Po trzecie, praktyka pokazuje że w przypadku wiekowych już maszyn dobrze jest przyjrzeć się silnikowi od strony zużycia i możliwości ewentualnych usterek. Skoro i tak już dobieramy się do niego, to być może warto jednak zajrzeć głębiej? Należy pamiętać, że za kilka tygodni będzie miał do wykonania dużo cięższą pracę. O niemal sto kilogramów wzrośnie masa własna zestawu, drastycznie zwiększy się opór powietrza, zamiast dwóch osób maszyna będzie mogła przewieźć trzy plus bagaż. Jak wygląda sprzęgło? Jak wał i układ korbowy? Według mnie lepiej zrobić to teraz za jednym zamachem niż za kilka tygodni klnąc na czym świat stoi znów dobierać się do silnika, bo pod zwiększonym obciążeniem coś się poddało.

Po rozłożeniu silnika wyszło to, co przy takim przebiegu wyjść musiało. Oprócz standardowej wymiany łańcuszka sprzęgłowego zdrowy rozsądek nakazywał skierować na zasłużoną emeryturę także (fabryczne jeszcze) tarcze sprzęgłowe. Skrzynia biegów wygląda jak nowa. Wał korbowy nie wymaga żadnych interwencji, natomiast cylindry kwalifikują się już do pierwszego szlifu. Do listy zakupów dochodzą więc nowe tłoki i pierścienie. Do tego koszty szlifu. Wartość paczki z częściami tym samym przekracza już 1200 złotych.

W międzyczasie dotarł wyremontowany wózek boczny wraz ze zregenerowanymi mocowaniami. Odświeżenia wymagają też mocowania od strony motocykla.



Koszt kompletnego, dobrze odrestaurowanego i polakierowanego Velorexa 562 wyniósł około 3200 złotych.

Mając już w zasadzie wszystko, pewnego letniego dnia zamykamy się z redakcyjnym Kolegą Michałem w garażu. Do zbudowania zaprzęgu potrzebne będą:

1. Motocykl,
  2. Wózek boczny,
  3. Komplet mocowań, śrub i zawleczek,
  4. Oświetlenie wózka,
  5. Narzędzia,
  6. Piwo\*,
  7. Słownik wyrazów brzydkich\*,
- \*) – opcjonalnie.

Punkt pierwszy mamy w zasadzie z głowy, bowiem motocykl został już uprzednio przygotowany. Zdejmujemy tylko gمول i w jego miejsce instalujemy mocowania. Odesłane na emeryturę zostają stare, składane podnóżki kierowcy. Na ich miejsce zamontowane zostają szersze, sztywne, ze specjalnym mocowaniem na linkę hamulca dla wózka. Na półkę wędruje także stopka boczna - nie będzie już potrzebna. Na miejscu pozostaje jednak podstawa centralna, która w razie czego pomoże nam podnieść nieco motocykl do góry. Punkt drugi – wózek, wydaje się być również bez większych zastrzeżeń.

Punkt trzeci przynosi ze sobą kilka niespodzianek. Pierwszą z nich jest dolne mocowanie wózka do motocykla. Po prostu nie pasuje do ramy motocykla, zapierając się o tłumik. Okazuje się, że jest krzywe. Gdyby nie „strategiczne zapasy” Michała, moglibyśmy bezpośrednio przystąpić już do realizacji punktów 6 i 7.

Odciągi to również ciekawe zagadnienie. Okazuje się, że w ich przypadku „regeneracja” oznaczała po prostu polakierowanie zardzewiałych niemal na amen gwintów. Z jednym daliśmy sobie jakoś radę, na drugi nie było mocnych. Mimo iż z odsieczą przybyła nam „kawaleria”, gwint z przeraźliwym skrzypieniem wy-



konał raptem tylko  $\frac{1}{4}$  obrotu, po czym utknął na dobre. Nie pomogły kąpiele w różnych odrdzewiaczach, czyszczenie czy też po prostu zwyczajne użycie siły. Chcąc nie chcąc, trzeba było znów sięgnąć do zapasów strategicznych. Z kilku różnych odciągów udało się złożyć jeden działający.



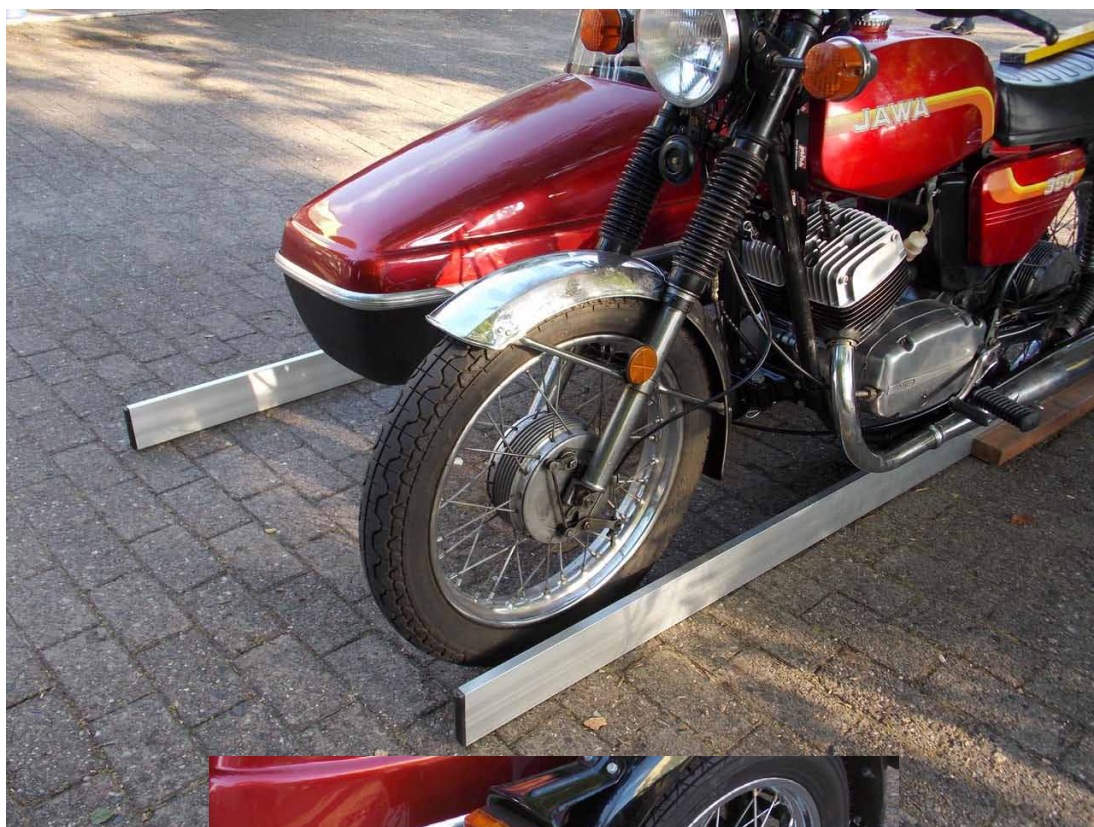
Przy kompletowaniu odciągów warto zwrócić uwagę na ich długość, gdyż występują w wielu różnych wersjach. Tak samo jest z ich gwintowanymi główkami, które również mają różne wymiary.

Sprawdźmy również, czy wraz z wózkiem i mocowaniami, dostaniemy komplet specjalnych śrub i nakrętek; nie wiermy, że „to przecież nie problem”. Owszem, jest to spory kłopot, jako że elementów tych nie da się po prostu kupić w sklepie i trzeba je zamawiać.

Przy montażu koła wózka wystąpił kolejny problem. Szczęki hamulcowe, zregenerowane poprzez nabicie nowych okładzin, nie mieszczą się do bębna. Problem jest zresztą dość typowy. Wyszukujemy inny komplet, który pasuje idealnie. Znów z zapasów Michała.

Z instalacją elektryczną nie było żadnych problemów. Wybraliśmy najprostszego wariant montażu lamp zespolonych na błotniku wozu, dzięki czemu uniknęliśmy żmudnego przeciągania przewodów. Stare kierunkowskazy motocykla pozostawiliśmy, odłączając je uprzednio.

Gdy wózek jest już założony, można przystąpić do ustawienia zbieżności i pochylenia. Idealnie byłoby, gdyby zbieżność wynosiła w granicach 20-30 mm a kąt pochylenia motocykla w lewo zawierał się między 2 a 3 stopnie. Warto wcześniej sprawdzić, czy tylne koło motocykla podąża dokładnie śladem przedniego i wszelkie odchyłki od normy zawczasu wyeliminować, gdyż później będą one miały wpływ na ustawienie zbieżności.



Kiedy Koledzy-Eksperci, w osobach Michała i Wolfganga, po odbyciu kilku jazd próbnych, orzekli, że zaprzęg prowadzi się dobrze, wszystkie połączenia wózka z motocyklem zostały porządnie dokręcone i pozabezpieczone.

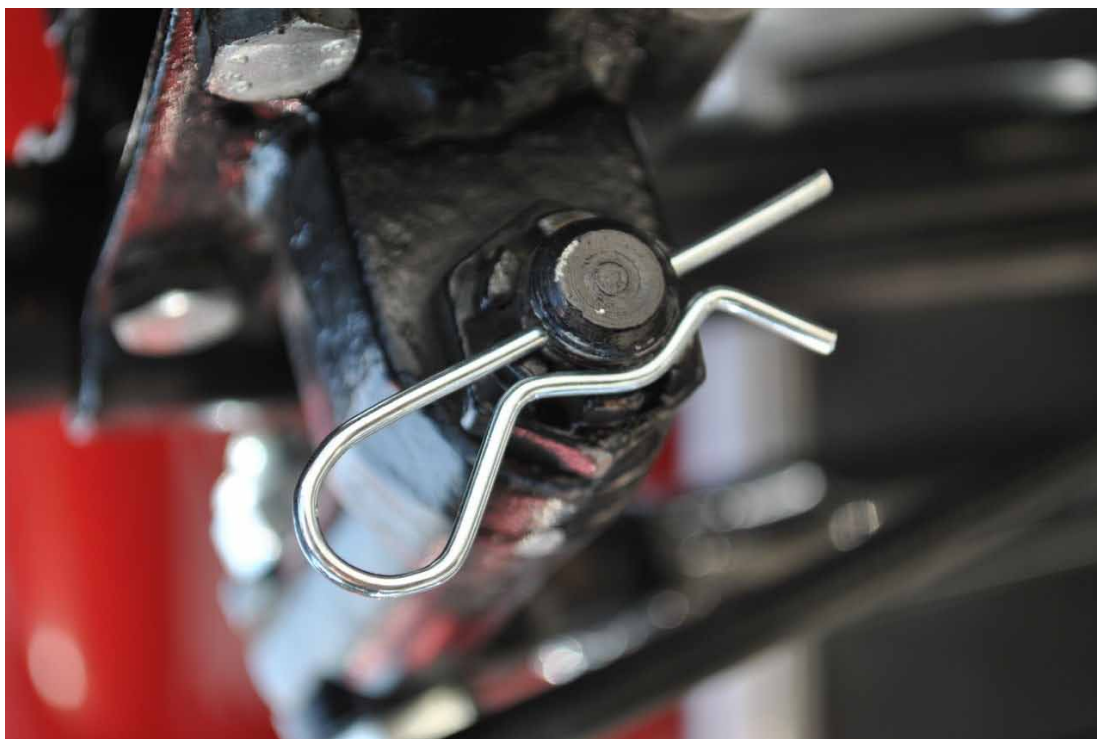
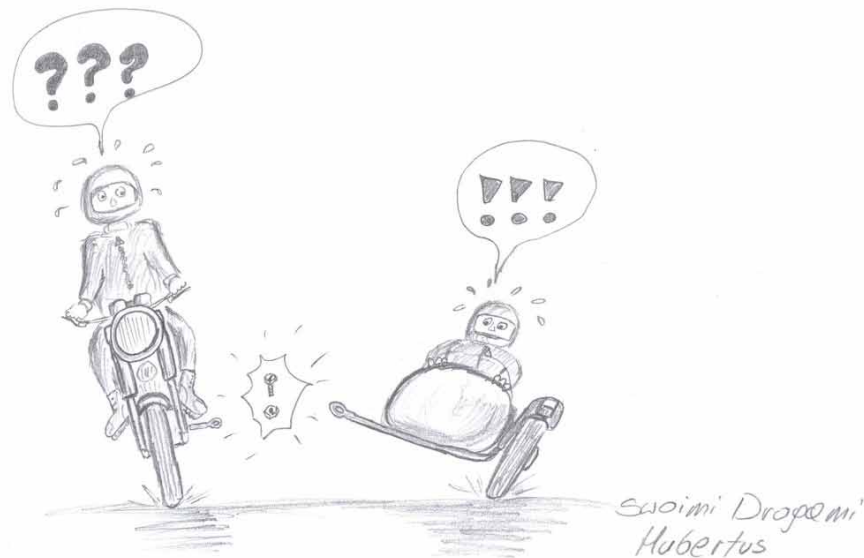
Jak jest to ważne, nie trzeba chyba nikogo specjalnie przekonywać.

### Zmiana perspektywy

Tym sposobem zbudowany został zaprzęg prostego typu, ze sztywnym połączeniem wózka z motocyklem. Luksem jest hamulec na koło wózka, sprzężony z tylnym hamulcem motocykla.

Pierwsza jazda zaprzęgiem, a raczej poprawniej - „próba przejechania się” takim zestawem to nieoceniona lekcja pokory. Nieważne, jak dobrze jeździło się motocyklem solo – tu nie ma to żadnego znaczenia. Zmianie ulega całkowicie filozofia prowadzenia pojazdu. Przypięty z prawej strony motocykla wózek ma swoją bezwładność, o czym daje znać przy ruszaniu i zmianach prędkości pewną niestabilnością w prowadzeniu pojazdu. Po nabraniu wprawy staje się to naturalne i niemal nieodczuwalne, jednak przy pierwszej jeździe... Dość powiedzieć, że w kategoriach sukcesu można poczytywać sobie zmieszczenie się zaprzęgiem na drodze. Jak to mawiali starożytni: „doświadczenie jest to coś, co posiadasz chwilę po tym, gdy było Ci to bardzo potrzebne”.

Ponieważ nie mamy już możliwości pochylenia motocykla w zakrętach (jazde z wózkiem w powietrzu pozostaw doświadczonym woźnicom), skrętu dokonać możemy tylko przy użyciu kierownicy. Nie należy zapominać, że mamy tylko jedno koło skrętne, na dodatek umieszczone niesymetrycznie w pojeździe. Wymusza to bardzo rozsądne pokonywanie zakrętów; w przypadku ostrzejszych skrętów konieczne jest balansowanie całym ciałem. Bardzo dobrym ćwiczeniem na początek jest... kręcenie ósemek,



różnej wielkości i przy różnych prędkościach. Pozwoli to na „wycucie” zaprzęgu i zaznajomienie się z jego reakcjami. Nieobciążony wózek ma odczuwalną tendencję do unoszenia się do góry przy skrętach w prawo, powodując u świeżo upieczonego furmana gęsią skórę. Najlepiej jest więc początkowo go obciążyć. W moim przypadku najlepszym przyjacielem okazał się czterdziestokilogramowy worek cementu, który dzielnie towarzyszył mi w wózku jako balast przez pierwsze 700 kilometrów.

Zmianie uległa również technika hamowania. Zasadniczym hamulcem stał się teraz hamulec tylny, przedni przeszedł do roli hamulca pomocniczego. Stało się tak z prostej przyczyny-tylny, nożny hamulec, sprzężony z hamulcem wózka (i oczywiście, odpowiednio wyregulowany) zapewnia stabilność podczas hamowania-zaprzęg nie jest znoszony w żadną stronę.

Na szczęście, patrząc z własnej perspektywy, doświadczenia nabiera się stosunkowo szybko. Ważne, aby nie przecenić tylko swoich umiejętności i w każdej sytuacji pozostawić sobie pewien margines bezpieczeństwa.

## Epilog

Ostatnim etapem budowy zaprzęgu było poddanie zestawu badaniu technicznemu, dokonanie zmian w dowodzie rejestracyjnym oraz zgłoszenie faktu zmiany liczby miejsc ubezpieczycielowi.

Na szczęście nie sprawdziły się moje obawy związane z ewentualną, niską skutecznością hamulców przy zwiększonej masie własnej zestawu. Trzy bębny są znacznie więcej niż wystarczająco skuteczne, co zresztą potwierdziły odpowiednie pomiary opóźnienia hamowania podczas przeglądu technicznego.

Czy tak skonstruowany zestaw spełnił moje oczekiwania? Muszę przyznać, że bardziej niż oczekiwałem. Pomijając już takie „oczywiste oczywistości” jak niemal nieograniczoną przestrzeń bagażową czy możliwość przewożenia trzech

osób, radość i frajda z jazdy zaprzęgiem jest wprost nie do opisania. Pasażer wózka nie jest już biernym „plecakiem”, jak to dotychczas było w solówce. Teraz ma możliwość współuczestniczyć w prowadzeniu motocykla, aktywnie pomagając zachować równowagę podczas pokonywania zakrętów. Najlepszy przyjaciel człowieka również nie musi już zostawać sam w domu, podczas gdy jego właściciele podróżują w najlepsze. Wadą motocykla z wózkiem jest prak-



### Dane techniczne opisywanej Jawy 634-7-13 z wózkiem Velorex 562:

Silnik: dwusuwowy, dwucylindrowy, rzędowy,  
Pojemność: 343 ccm,  
Średnica cylindra/skok tłoka: 58/65mm,  
Moc: 17,5 kW (24 KM) przy 5 250 obr/min,  
Moment obrotowy: ~30 Nm przy 4 250 obr/min  
System chłodzenia: powietrze,  
Zasilanie: gaźnik Jikov 2928 CE (z przejściówką),  
Rozruch: kickstarter,  
Zapłon: CDI,  
Świece zapłonowe: Bosch: W7AC, Champion: L85C, NGK: B6HS,  
Smarowanie: mieszkankowe, olejem z paliwem w stosunku 1:40,  
API TC,  
Instalacja elektryczna: 12V, 200W,  
Akumulator: 12V, 5Ah,  
Skrzynia biegów: czterobiegowa,  
Olej w skrzyni biegów: motocyklowy olej przekładniowy, SAE 80W, 1,2l,  
Przeniesienie napędu pierwotne/wtórne: łańcuch/łańcuch w pełnej osłonie, 14/52;  
Sprzęgło: mokre, wielotarczowe, z półautomatem,  
Masa własna: 193kg,  
Maksymalna masa całkowita: 470 kg,  
Długość/szerokość/wysokość: 2080/1470/1150mm,  
Wysokość siodła: 810mm,  
Hamulec: mechaniczne, bębnowe, o średnicy 160mm, na wszystkie koła; z przodu typu duplex, tył i wózek typu simplex,  
Ogumienie: przód: 3,25-18; tył: 3,5-18; wóz: 3,25-16,  
Prędkość maksymalna: 100 km/h,  
Prędkość podróżna: 70 km/h,  
Zużycie paliwa: ok. 5l/100 km  
Zbiornik paliwa: 17l, w tym rezerwa 3l,  
Liczba miejsc: 3.



tycznie całkowita utrata możliwości przeciskania się pomiędzy samochodami, co w połączeniu z dwusuwowym silnikiem chłodzonym wiatrem oznacza konieczność takiego planowania trasy, aby zminimalizować ryzyko utknięcia w korkach. Przy parkowaniu nie wolno również zapominać, że zestaw ten nie posiada biegu wstecznego, więc pożądane jest takie jego ustawienie, aby można było później łatwo wyjechać. Na szczęście, zaprzęg ten okazał się niesłychanie zwrotny, a jego ewentualne przepchnięcie nie stanowi żadnego problemu z uwagi na niewielką masę. Stary motocykl otrzymał kolejną, trzecią już młodość, jeszcze ciekawszą niż dwie poprzednie. Jakby nie patrzeć, jest to również rozwiązanie proekologiczne... Cieszy świat poznawany z nowej perspektywy...

**Hubert Pawłowski**



# Krótki wypad

autor: Mariusz Sawa



*Wybierałem się w Bieszczady po to, by wziąć udział w III Crock Bike Week w Ustrzykach Dolnych, zlocie motocyklowym zorganizowanym przez Pirates of Roads. Po drodze zamierzałem w Mytarce odwiedzić Danutę i Vincenta Swannów. Motofestiwalu w Łańcucie, któremu poświęcę kilka słów, w ogóle nie miałem w planach.*

## Mytarka

Wyjechałem z Werbkowic w piątek przed południem, uprzednio zamontowawszy wózek boczny do mojej Beemki. Nigdzie mi się nie śpieszyło, nie byłem umówiony na godzinę, więc jechałem wolno, podziwiając krajobrazy i zatrzymując się dość często. Tym sposobem załapałem się za Leżajskiem na ulewę. Gdy przejeżdżałem przez Łańcut, zauważyłem wielki transparent, informujący o zlocie motocyklowym. Pomyślałem sobie: może w przyszłym roku. Przy okazji odwiedziłem Husów, skąd (Galicja) w 1919 roku mój pradziad wyjechał w Hrubieszowskie (byłe Królestwo Polskie) w celu zapewnienia rodzinie bardziej godziwych warunków życia. Dotoczywszy się do Nowego Żmigrodu, skontaktowałem się telefonicznie z Danutą, z którą podjechałem do Mytarki. Gdy zjechałem na podwórze przywitały mnie dwa malamuty, suczka o imieniu „Ice”, którą nazwałem z polska „Lodzia” i samiec „Storm” („Burza”). Swoją garaż otworzył mi Vincent. Mój zaprzęg stanął obok jego dwóch Gold Wingów z lat 70., w tym jednego z dwuosobowym

wózkiem bocznym zrobionym przez właściciela, dużego turystycznego Kawasaki i HD Sportstera 883 z nieco ponad tysięcznym przebiegiem w bardzo ładnym biało-czerwonym malowaniu. Udaliśmy się we trójkę do pobliskiej restauracji na kolację. Danuta jest z pochodzenia Polką. Jej ojciec Stanisław Bajkowski trafił w latach wojny na Syberię, po czym służył na Zachodzie w brygadzie spadochronowej gen. Sosabowskiego. Pozostał tam, ożenił się z Angielką i już do Polski nie powrócił. Vincent, rodowity Brytyjczyk, był żołnierz, okazał się człowiekiem bardzo rozmownym. W latach 70. włączył się w tworzenie i działalność europejskich struktur The Federation of Sidecar Clubs (Federacji Klubów Motocykli z Wózkiem Bocznym). Do Polski przeprowadzili się cztery lata temu, na przekór znajomym Anglikom i polskiemu prawu, które od mniej więcej 2002 roku skutecznie uniemożliwiało im zakup ziemi i domu, mimo iż Danuta okazywała wszelkie dowody polskości swojego ojca. Jej mąż jest typową złotą rączką: mechanikiem, stolarzem, ogrodnikiem

kiem. Wraz z przyjazdem do Polski zetknęli się z tutejszym światem klubów motocyklowych, który okazał się być im nieprzyjazny. Poza tym Vincent, wychowany w gęstej pod względem motocyklowym atmosferze Anglii, narzeka, że w tej części Polski spotyka mało osób z zainteresowaniami wykraczającymi poza sferę zapewnienia godziwych warunków materialnych. Dom Swannów (Łąbedziów) pełen jest motocyklowych gadżetów, figurek i naklejek o tematyce motocyklowej, głównie sidecarowej. Następnego dnia przed moim wyjazdem pojechaliliśmy do pobliskiego lasu, w którym podczas latych II wojny światowej Niemcy rozstrzelali 1250 Żydów. Wchodziliśmy tam jeszcze rankiem, gdy utrzymywała się nocna mgła. Jednocześnie zauważyliśmy, że ptaki nie śpiewały...

### Ustrzyki Dolne

Pożegnawszy się z Łąbedziami, udałem się w kierunku Ustrzyk Dolnych. Musiałem przebić się przez zakorkowany Sanok i odstać swoje w korku w Lesku – czy w tym miejscu jest kiedykolwiek luz? Po drodze minąłem się z kilkudziesięcioosobową grupą motocyklistów, jadącą ze zlotu w Ustrzykach nad Solinę. Sądząc po ich minach, bawili się znakomicie. Rozeznałem sytuację na miejscu, zakupiłem dwie blachy (z dzieciennym według mnie, zaściankowym oraz oklepanym wizerunkiem czaszki) i spontanicznie postanowiłem, że wracam do Łańcuta. Na bieszczadzkich krętych drogach mijałem się z rozweseloną liczną bracią motocyklową. Pozdrowienia motocyklowe stawały się tym przyjemniejsze dla obu stron, gdy wymieniane były z kierowcami nielicznych jeszcze w Polsce zaprzęgów.

### Łańcut

Poprzedniego dnia, jadąc przez mokre miasto, mijałem się z wieloma motocyklistami podążającymi na zlot, jednakże nie przypuszczałem, że będzie ich tak wielu. Dla osób nie wjeżdżających na zlotowisko, członkowie miejscowego klubu „Horda” przygotowali bezpłatny parking. Dziewczyny na recepcji były nadzwyczaj kontaktowe, sympatyczne i usługowe. Same podchodziły do stojących w kolejce i sprzedawały wjazdy. Nie było problemu z tym, by wejść za pięć złotych i zakupić pamiątkowe blachy bez konieczności wykupu pełnego pakietu. Kiedyś na jednym ze zlotów we wschodniej Polsce sytuacja rokrocznie wyglądała mniej więcej tak:

- Ile wjazd?
- 40 zł





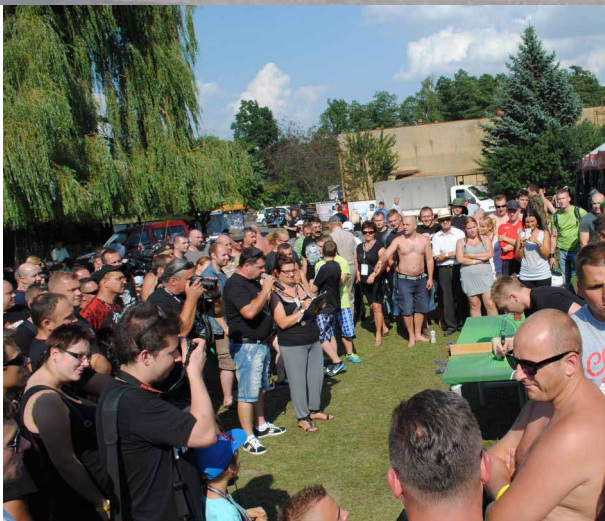
- A można wejść na godzinę, dwie, bez wykupywania wjazdu?  
 - Nie można.  
 - A kupić dodatkową blachę?  
 - Dopiero po piętnastej.  
 - A co jest w cenie wjazdu?  
 - Blacha, obiad dzisiaj, śniadanie jutro, pole namiotowe, strzeżony park maszyn.  
 - To poproszę jeden wjazd. Czy można już coś zjeść?  
 - Na razie grzeją grochówkę, będzie za dwie godziny.

W Łąncucie rozmowa była zupełnie inna, pełna kultura już od samego początku. Gdy dziewczyny oklejały mnie czerwoną opaską, zauważyły taką samą z Ustrzyk. Oczywiście zostałem wypytany jak u konkurencji i musiałem stwierdzić, że pod względem frekwencji Łąncut stał się centrum motocyklowego świata w bieżący weekend (w Ustrzykach przyjęcie było, trzeba przyznać, równie miłe). Motocykli faktycznie przyjechało wiele – tak dużo, że nie mieściły się na wyznaczonym parkingu. Część

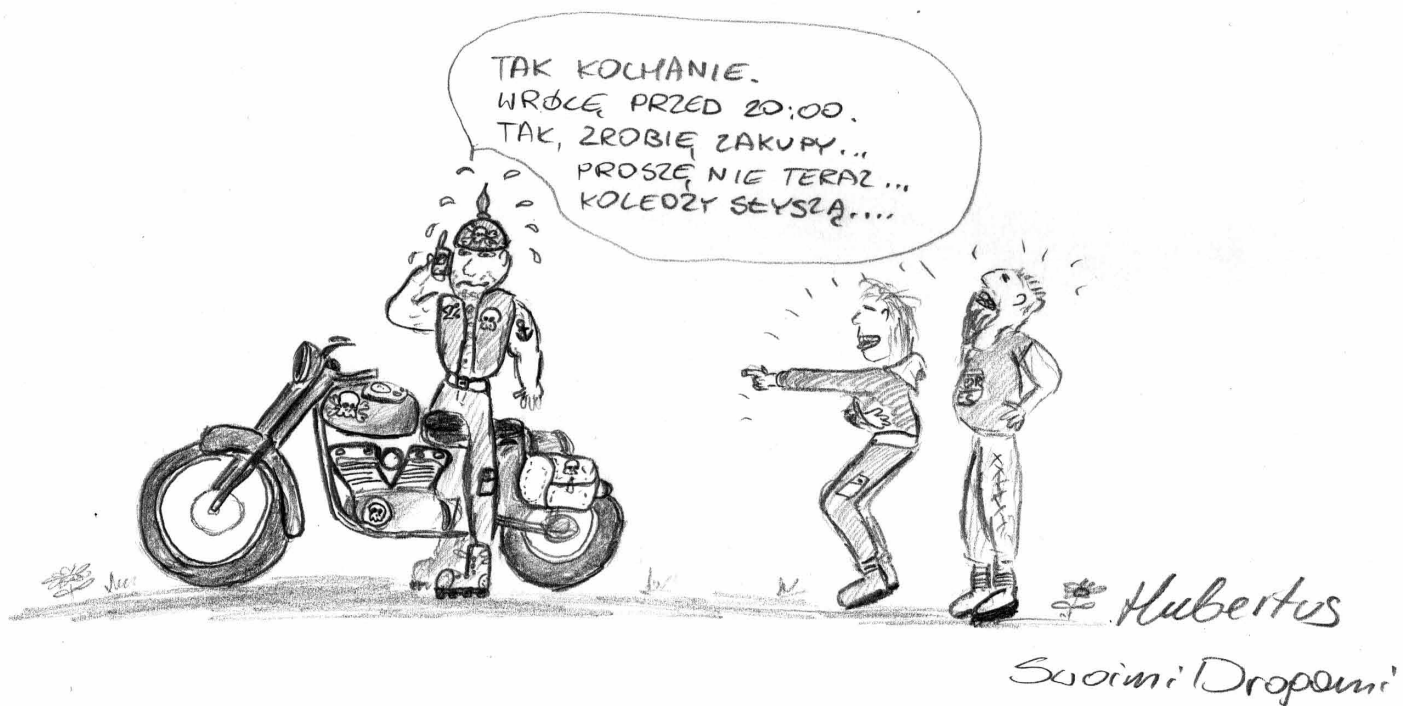
parkowała przy namiotach. Trwały wesołe konkurencje zlotowe. Jak zwykle w takich sytuacjach, występowała jakaś nie za trzeźwa „gwiazda”, która błyszczy przez dwa, góra trzy sezony na wszystkie okolicznych zlotach i bierze udział w każdym konkursie. No, ale to w sumie też jest urok zlotowania, szczególnie na ogólnych spędach.

**Mariusz Sawa**





Złotowo, czyli o wypadku autorytetów...



## Queens of the Stone Age

# A wszystko zaczęło się od Nirvany...

autor: Zosia

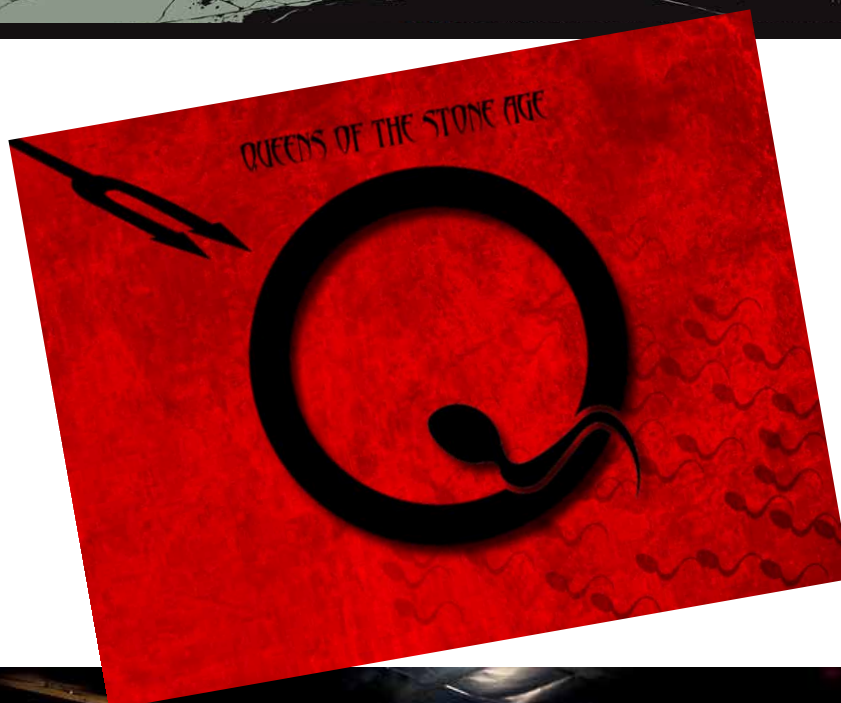


Lata 90. Pojawia się styl grunge, podarte jeansy i flanelowe koszule. Rodzi się bunt, a na listach przebojów króluje Nirvana. Tak, jeszcze pamiętam czasy, gdy upadła żelazna kurtyna, a my zobaczyliśmy Zachód. Nie było NIC, a nagle pojawiło się „WSZYSTKO”. Z oranżadek w woreczkach (kto jeszcze kojarzy?) i gum Turbo, wkroczyliśmy dumnie w świat hamburgera i Coca-Coli.

Wracając do muzyki. Kurt Cobain odszedł, Nirvana przestała istnieć, ale Dave Grohl (perkusista N.) nie składa broni i w 1995 r. zakłada Foo Fighters („The Pretender” <3).

Jakiś czas temu, oglądając program poświęcony jego muzycznym dokonaniom, zostałam uświadomiona, że oprócz gry w ww. zespołach, działał on również w nieznanej mi wtedy bliżej formacji o nazwie Queens of the Stone Age. Za Wikipedią:

Queens of the Stone Age (QOTSA lub Queens) to amerykański zespół rockowy, założony w 1997 roku przez Josha Homme po rozpadzie grupy Kyuss. Twórczość ich początkowo krążyła wokół stoner rocka\*, by następnie muzycznie ewoluować w odrębny styl, oparty na muzyce z lat 70. i 80., brzmieniu Black Sabbath oraz współczesnej muzyce alternatywnej. Na początku trzonem zespołu był

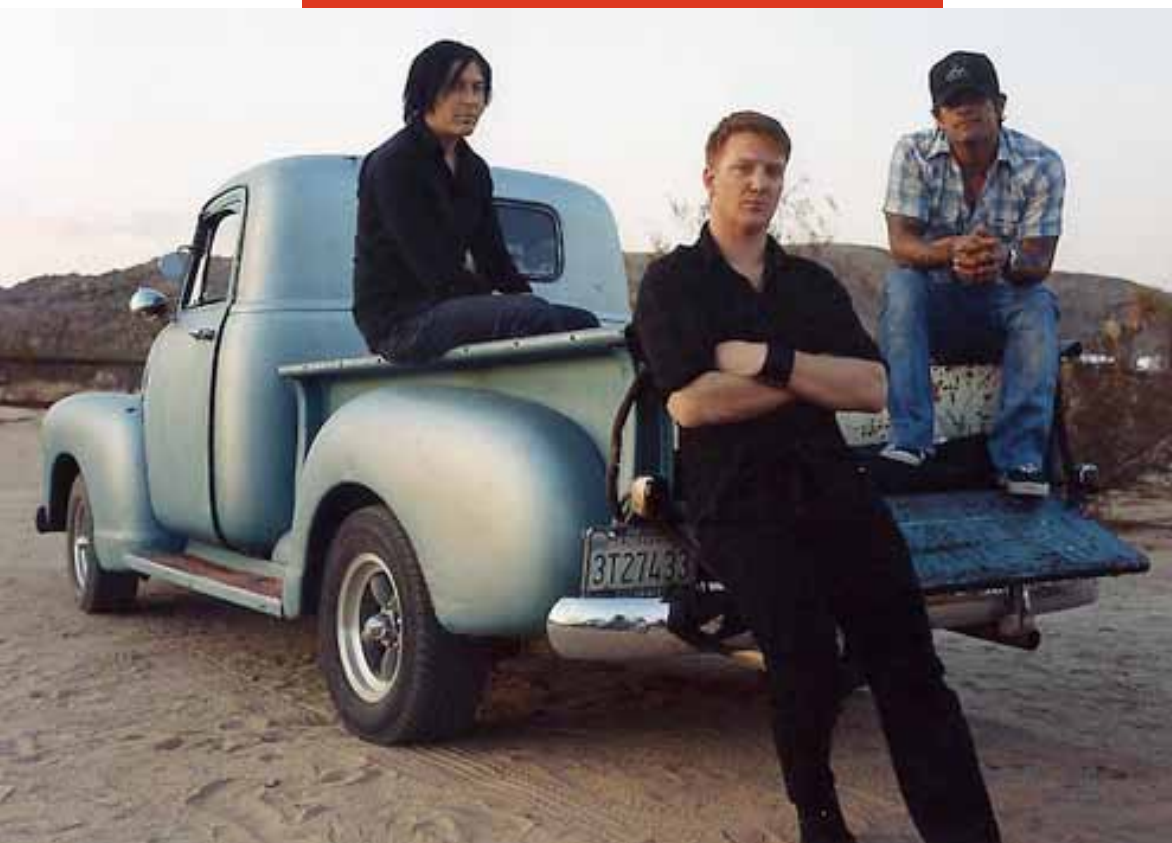




gitarzysta i wokalista Joshua Homme oraz basista i wokalista Nick Oliveri – grający wcześniej razem w pierwszym składzie Kyuss (Oliveri odszedł w 2004). Inni instrumentalisci zmieniali się w zespole dość często. Z QotSA grali m.in. Dave Grohl (perkusja; ex-Nirvana, Foo Fighters) czy Troy van Leeuwen (gitarra, gitara basowa).

Od tego momentu nic już nie było takie samo. QOTSA zdezonizował wiele zespołów bliskich memu sercu. Jak grają? Uzależniająco. Polecam słuchać, oglądając teledyski – przyjemność jest podwójna.

Moje prywatne top 5 to: „Go With The Flow”, „No One Knows”, „I Sat By The Ocean”, „Make It Wit Chu” i „Burn The Witch”. Dla miłośników jednośladow też coś się znajdzie :). Przez cały teledysk do „The Lost Art Of Keeping A Secret” przewija się leniwie sunące BMW/5. Gorąco polecam Wam zapoznać się z twórczością QOTSA. Pokochać nie musicie, polubić możecie :)



\*Stoner rock i stoner metal – zamienne stosowane terminy określające podgatunek rocka i metalu. W stoner rocku często stosowane są powolne tempa, psychodeliczne improwizacje, ciężkie gitarowe riffy i melodyjne wstawki. Gitarzyści stosują różnorodne efekty gitarowe, śpiew jest szorstki i ma prostą, rytmiczną melodię. Produkcja jest często bardzo surowa, ograniczona do minimum, może nawet brzmieć amatorsko. Stoner powstał w wyniku fascynacji latami 60. i 70. Słysząc w nim naleciałości psychodelicznego rocka i klimatu towarzyszącego dopiero co tworzącemu się heavy metalowi. Zespoły stoner rockowe często wśród swych inspiracji wymieniają Black Sabbath, Led Zeppelin, Jimiego Hendriksa, Deep Purple.

 **Zosia**



Rozmowa z

**Natalią**

**Pawlicką**

- blogerką, fotografem i krzewicielką kultury Kustom w Polsce.

# „Kiedyś przedmioty miały duszę”

Rozmawia **Paweł Szymański**



**Swoimi Drogami:** Witaj Natalio. Mam słabość do tego imienia, bo wszystkie Natalie jakie znam, to pomyslowe i inteligentne kobiety, a do tego uwielbiają dwa koła. Ale do rzeczy. Poznaliśmy się w Internecie już jakiś czas temu, jednak dopiero niedawno udało nam się umówić na wywiad. Twoja strona nieco się zmieniła od tego czasu. Kim tak naprawdę jest Natalia Pawlicka? Fotografem, aktywistką kultury kustom, motocyklistką?

**Natalia Pawlicka:** Kim jestem? To dobre pytanie. Fotografem i motocyklistką z zamiłowania, aktywistką kultury kustom to zbyt duże słowo. Jednak staram się poprzez bloga pokazać ludziom w Polsce, że świat motocyklowy to nie tylko orły, frędzle i płomień. W taki świat weszłam zaczynając przygodę z motocyklami. Dziś z perspektywy czasu, widzę, że to nie był do końca mój świat. Oczywiście jestem bywalczynią polskich zlotów i bardzo je lubię, jednak



wciąż czegoś mi w nich brakuje. Rockowe koncerty i zlotowe konkurencje są fajne, jednak gdy powtarzają się na każdym zlocie po prostu stają się nudne. Zaczęliśmy więc ze znajomymi szukać czegoś więcej i tak wkręciłam się w świat rockabilly i szeroko pojętej kultury kustom.

**SD:** Ja dowiedziałem się o Twoim blogu z sieci, szukając informacji o pin up. Całkiem przypadkowo wpadłem na ciekawy artykuł i jeszcze lepsze zdjęcia. Zacząłem przeglądać resztę i muszę przyznać, że mnie wciągnęło. No właśnie, o czym tak właściwie jest Twój blog?

**NP:** Gdy tworzyłam bloga, chciałam go potraktować jako swoisty pamiętnik z wypraw motocyklowych. Później okazało się, że jest ich zbyt mało, aby poświęcać całą stronę. Po krótkiej refleksji zrodził się pomysł na fotorelacje ze zlotów, relacje z koncertów rockabilly, stylu retro i szeroko pojętej kultury kustom. Podczas prowadzenia bloga powoli odkrywałam czym jest burleska i pin up. W moim życiu pojawiło się mnóstwo interesujących ludzi, których nie poznałabym, gdyby nie mój blog.





**SD: Jak wygląda w Polsce środowisko kustom?**

**NP:** Strasznie kuleje, ale widać światelko w tunelu. Coraz więcej osób zaczyna interesować się przeróbkami motocykli i samochodów. Internet pozwala na zakupy bezpośrednio od firm zajmujących się produkcją kustomowych gadżetów jak i dotrzeć do osób, które w swoim zaciszu garażowym tworzą indywidualne przeróbki. Niestety najwięcej nadal dzieje się w Warszawie, choć powoli zaczynają dołączać do niej inne miasta.

**SD: Czy jeździsz na te wszystkie imprezy, a może również je organizujesz?**

**NP:** Staram się odwiedzać jak najwięcej imprez w tym stylu. Niestety odbywają się one poza granicami Polski. Zazwyczaj ograniczają mnie finanse, choć nie ukrywam, iż staram się mieć osobny budżet domowy na tego typu wyjazdy. Jak do tej pory najciekawszą imprezą, na której byłam jest Han-

gar Rockin' organizowany w Szwajcarii na małym lotnisku pośród Alp. Wrażenie niesamowite, a impreza godna polecenia.

Co do organizacji to w zeszłym roku z kuzynką, również motocyklistką, zorganizowałyśmy babski wypad motocyklowy Ladies Motor Rumble. Plany były bardzo ambitne. Przede wszystkim chciałyśmy delikatnie przemycić klimat kustom, jednak rzeczywistość okazała się brutalna i skończyło się na zwyczajnym wypadzie na agroturystykę z jazdami testowymi motocyklami Harley Davidson, które udostępnił nam jeden z salonów z Poznania.

**SD: Dlaczego ludzie wracają do stylu retro? Co ich w tym pociąga?**

**NP:** Nie potrafię odpowiedzieć dlaczego robią to inni. W moim przypadku jest tak, że od kiedy pamiętam, zawsze pociągało mnie to co miało związek z początkiem XX wieku. Tematyka związana z II wojną światową pojawiała się bardzo często. Później przyszedł

czas na motocykle, samochody aż w końcu na muzykę lat pięćdziesiątych i całą otoczkę wokół niej. Co mnie w tym pociąga? Chyba to, że wszystko było wówczas wykonywane z większą starannością i dokładnością. Przedmioty miały duszę. Dziś przytłacza nas kicz i tandeta. Motocykle czy samochody nie mają już tego "czegoś".

**SD: Byłaś na Kustom Konwent we Wrocławiu, jak oceniasz tę imprezę?**

**NP:** Świetna. Bardzo rzadko zdarza się, że tak dobrze oceniam to co dzieje się u nas w Polsce. Wystawcy z prawdziwego zdarzenia. Pinstriping, tak nie znany u nas w Polsce, ciekawie przerobione motocykle, ciuchy w stylu Rockabilly oraz idealna miejscówka. Brakowało mi tylko muzyki na żywo i wieczornej imprezy. Mam nadzieję, że w Polsce tego typu spotkania będą cieszyły się coraz większą popularnością.



**SD: Z czego jesteś najbardziej zadowolona? Jakie projekty są dla Ciebie priorytetowe?**

**NP:** Jestem zadowolona z bloga, którego prowadzę. Jeśli ktoś obserwuje mnie od samego początku na pewno widzi jak zmienia się moje podejście do fotografii. Jak z każdym kolejnym wpisem nabieram doświadczenia. Cieszy mnie, że coraz częściej dostaję propozycję napisania artykułów i podzielenia się zdjęciami z szerszym gronem. Oczywiście nie uważam się za profesjonalnego fotografa i rzadko jestem zadowolona z efektów. Wciąż jednak się uczę, doskonalam warsztat i szukam inspiracji. Z pokorą przyjmuję krytykę i wyciągam z niej wnioski.

Jakiś czas temu pojawiły się zdjęcia mojego autorstwa z sesji z cafe racerem przerebionym z Kawasaki W650 w hiszpańskim magazynie motocyklowym wraz z okładką. Dwie fotorelacje pojawiły się w magazynie Motofani, a we wrześniowym numerze Driwera można przeczytać mój artykuł. Otrzymałam również propozycję współpracy z ga-





zeta o tematyce kustomowej, a teraz jestem u was. W najbliższym czasie szykują się kolejne artykuły i to przynosi mi największą satysfakcję.

**SD: Jakie są Twoje plany na przyszłość?**

**NP:** Moim obecnym największym marzeniem jest stworzenie albumu fotograficznego ukazującego kustom kulturę w Polsce. Jestem na etapie zbierania i wykonywania zdjęć. Szukam również chętnych osób, które mają się czym pochwalić i chciałyby wziąć w tym udział. Czy to wyjdzie? Nie mam pojęcia. Koszty wydania takiego albumu są ogromne. Dziś skupiam się na zdjęciach, a czas pokaże czy pomysł doczeka się realizacji.

Planuję również zająć się fotografią na pełen etat i nigdy nie zrezygnować z motocykli. To jest droga, którą chcę iść.

**SD: W takim razie życzymy Ci Natalio wielu sukcesów, dalszego rozwoju i popularyzacji świetnego bloga, wielu udanych sesji i artykułów oraz wydania albumu. Jako "Swoimi Drogami" będziemy Ci gorąco kibicować i liczymy na kolejne spotkanie. Przyszłość należy właśnie do ludzi z wizją, do których na pewno się zaliczasz.**

rozmawiał ■ Paweł Szymański



*My motorcycle journal*

Blog Natali Pawlickiej

<http://www.mymotorcyclejournal.blogspot.com/>





**Yamaha DT 125 RE**

**VS**

**Suzuki DRZ 400 S**

autor: Piotr Gilewski

# Wybierając pierwszy motocykl

często kierujemy się swoimi indywidualnymi upodobaniami typu wygląd zewnętrzny czy ulubiona marka. Możemy też zasięgnąć opinii znajomych lub godzinami przeglądać internet. Zdarza się jednak, że w czasie użytkowania motocykl nie spełnia naszych wymagań albo utrudnia doskonalenie naszych umiejętności.

Dlatego w tym artykule zestawiałem dwa zupełnie różne motocykle enduro, które najczęściej są wybierane jako pierwsze. Yamaha DT 125 RE z roku 2004 i Suzuki DRZ 400 S z roku 2000, bo o nich mowa mają też kilka cech wspólnych. Oba są dość tanie w użytkowaniu, co nie

jest bez znaczenia, jeśli chodzi kupno pierwszej maszyny. Oba mają też swoje odpowiedniki supermoto, co świadczy o tym, że po małych modyfikacjach nadają się też do jazdy po drogach asfaltowych.

Jednak te motocykle zdecydowanie się różnią. Przede wszystkim silnikami. Suzuki ma czterosurowy silnik o pojemności 400 ccm o mocy 40 KM, natomiast Yamaha sporo mniejszy, dwusurowy silnik o pojemności 125 ccm i mocy 15 KM. Jednak w takiej konfiguracji Yamaha nie ma zbyt wielu szans z Suzuki jeśli chodzi o osiągi, ale silniki 2t mają tą zaletę, że są podatne na różnego rodzaju „tuning”, dzięki któremu z małego silnika możemy wydobyć nawet do 30 KM.

Dodatkowym atutem DT-ki jest mniejsza masa, która w połączeniu z odblokowanym silnikiem może stanowić zagrożenie dla znacznie większego pieca Suzu-

ki. Charakterystyka tych dwóch silników jest zupełnie inna. DRZ ma wielki silnik i niezbyt dużą moc jak na tę pojemność, ale przez to nadrabia momentem i ciągnie od dołu jak traktor. Jeśli do takiej charakterystyki silnika dorzucimy suchą miskę olejową, to Suzuki staje się mistrzem jazdy na jednym kole. Możemy zapiąć dowolny bieg i dodając gazu DRZ-ka zacznie solidnie przyspieszać. W przypadku Yamahy sprawa wygląda zupełnie inaczej. DT-ka ma typową charakterystykę dla silnika dwusurowego, czyli bardzo słabo przyspiesza na niskich i średnich obrotach, natomiast po wkręceniu na obroty zaczyna szaleć.

W praktyce wygląda to tak, że dużo trudniej będzie nam pokonywać np. ostre podjazdy, gdzie będziemy musieli często pomagać sobie sprzęgłem, ale po przeładce na motocykl bardziej wyczynowy wszystko stanie się łatwiejsze.



Prędkość maksymalna Suzuki to ok. 140 km/h, Yamahy ok. 120 km/h, jednak jazda tymi motocyklami powyżej 100 km/h nie należy do przyjemności ze względu na aerodynamikę, endurowe przełożenia i opony. Przy mniejszych prędkościach po leśnych drogach wrażenia z jazdy na Suzuki są zdecydowanie lepsze. Mimo wagi ponad 140 kg jest bardziej stabilny, ma lepsze zawieszenie, sztywniejszą ramę i na szybkich przelotówkach zostawi Yamahę z tyłu. Różnica zatrze się, gdy z leśnej czy szutrowej drogi zjedziemy na całkowite bezdroża. Yamaha jest niższym motocyklem niż DRZ, dzięki czemu łatwiej nam będzie się podpierać nogami, co szczególnie przydaje się na początku przygody z offroadem. Zaletę tę docenią też niżsi kierowcy i dziewczyny. Yamaha jest też dużo zwrotniejszym motocyklem i łatwiej nam będzie manewrować między drzewami czy w ciasnych wąwozach.

Kolejną przewagą DT-ki jest waga, szczególnie istotna, gdy trzeba pod-



nieść motocykl albo siłować się z nim w głębokim błocie. Część z Was pewnie pomyśli, że podniesienie motocykla to kwesta siły i nie jest to istotny problem, ale jak będziecie jechać czwartą godzinę w ciężkim terenie w trzydziestostopniowym upale, gdzie właśnie skończyła się woda i przed oczami macie białe plamy, a w dodatku trzeba ten motocykl podnosić co kilka minut, to zrozumiecie, o czym mówię.

Podsumowując to wszystko, trudno jest wyłonić zwycięzcę tego starcia, ponieważ wybór motocykla będzie zależał od tego, w jakim terenie chcemy jeździć. Jeśli chcemy wybrać się w dalszą trasę po lasach, łąkach, szutrach, to Suzuki DRZ będzie lepszym rozwiązaniem ze względu na bardziej uniwersalny silnik, lepsze prowadzenie na prostych i miękkie zawieszenie, które pochłania wszystkie nierówności. Jeżeli natomiast chcemy pojeździć w lesie między drzewami, wjechać w duże błoto, zaatakować małe góry, czy pokreślić się w wąwozie, to na DT będzie nam wygodniej.

Na pewno obydwa motocykle nie nadają się do jazdy motocrossowej. Miękkie zawieszenia będą dobijać przy dalszych skokach, choć DRZ ma regulowane zawieszenie, a w DT zastosowałem tulejki usztywniające przód, jednak nie uzyskamy w tych motocyklach sportowego zawieszenia.

Na torze motocrossowym Suzuki będzie miało też problem z nadwagą, a Yamahą będzie rzucało po całej szerokości toru. Jednak te wszystkie niedogodności z pewnością zrekompensuje cena i niskie koszty utrzymania.

Decydując się na zakup jednego z tych motocykli, na pewno będziemy mieli kupę frajdy z jazdy, pod warunkiem że jeździliśmy już jakimkolwiek motocyklem, bo te maszyny też potrafią być niepokorne i zrzucić początkującego kierowcę.

**Piotr Gilewski**



# Yamaha Virago XV 535



tekst i zdjęcia: Piotr Lebioda

Każdy przyszły motocyklista staje przed wyborem pierwszego motocykla. Ja postawiłem sobie za cel pojemność 500 cm<sup>3</sup>. Uważam, że nie ma co szarżować na początku. Miałem znikomą doświadczenie, w dzieciństwie jeździłem Jawą 20p. Zawsze podobały mi się motocykle w klasycznym stylu. Nigdy nie miałem okazji zapoznać się z maszynami sportowymi, więc też nie brałem ich pod uwagę. W czasie poszukiwań oglądałem głównie motocykle typu chopper i naked bike. Virago 535 widziałem kiedyś na giełdzie samochodowej, motocykl utkwiał w mojej pamięci. Mimo średniej pojemności silnika, prezentował się jak prawdziwy chopper. Zastanawiałem się także nad większym modelem z rodziny Virago, czyli XV 750. Podczas oględzin takiego motocykla przestraszyły mnie głośne wydechy, gdyż chciałem jeździć nim turystycznie.

Moją Virago wypatrzyłem na jednym z portali internetowych. Pierwsze wrażenie było jak najbardziej pozytywne. Posiadała sakwy, gmole i szybę, a takie wyposażenie chciałem mieć. Stan ramy i lakieru nie budził zastrzeżeń. Uważam, że lakier jest oryginalny, nie porysowany. Jednak nie jestem specjalistą w tej dziedzinie. Gdy doszło do pierwszej jazdy nie było już tak wspaniale. Motocykl gaś i trzeba go było trzymać na wysokich obrotach. Wraz ze sprzedającym dolaliśmy paliwa, ale sytuacja pozostawała bez zmian. Jednak to wydarzenie nie zepsuło mi apetytu na virażkę. Dogadałem się, że jeżeli usterka zostanie usunięta, to będę zainteresowany. Umówiliśmy się na za tydzień.

Podczas kolejnej przejażdżki wszystko przebiegało w jak najlepszym porządku. Przyczyną niedomagań okazało się stare paliwo i brudne gaźniki. Transakcja doszła do skutku, a ja byłem dumny z pierwszego motocykla. Stałem się właścicielem Yamahy Virago XV 535 z 1991 roku. Po zakupie musiałem wymienić uszczelniacze w przednim zawieszaniu i łożyska w główce ramy. Od



tego momentu przejechałem niewiele, bo około 3 tys. kilometrów. Posiadam ją już trzeci sezon. Co roku wymieniam olej, a właściwie oleje i filtry. Raz zleciłem czyszczenie i synchronizację gaźników. Podczas powrotu z parady z okazji obchodów 500-lecia Województwa Podlaskiego zabrakło mi benzyny. To wydarzenie uświadomiło mi, że mam popsuty elektrozawór w kraniku. Rezerwa w takim przypadku nie włącza się. Do tej pory nie naprawiłem tego, pamiętam po prostu o częstym tankowaniu. Ten elektrozawór to jedna z głównych usterek w XV 535. Brak wskaźnika paliwa też trzeba uznać za wadę.

Podczas 16 lat produkcji w Europie sprzedano ponad 200 tys. bohatera tego artykułu. Takie powodzenie Virazka zawdzięcza swojej sylwetce i niezawodności. Wyeksponowany silnik, dziewiętnastocalowe przednie koło, wał kardana sugerują, że mamy do czynienia z większym motocyklem. Napęd wałem to jedna z zalet Yamahy, odpada smarowanie łańcucha. Oczywiście nie można zapominać o wymianie oleju w tym elemencie. Tylne piętnastocalowe koło jest szerokie, tym samym wpasowuje się w linię chopper. Z przodu, pod bakiem znajdują się chromowane obudowy. Niestety nie znajdziemy tam filtra powietrza. Są to atrapy, docierają do nich odpowie-

trzenia gaźnika. Filtr znajduje się pod bakiem, a to trochę utrudnia obsługę motocykla. Spaliny, wychodzące z silnika V2, sprawiają wrażenie, że trafiają prosto do tłumika. Jednak zanim dotrą do niego, trafiają do komory kompensacyjnej. Ukryto ją między silnikiem, a tylnym kołem. Środek ciężkości znajduje się nisko, dzięki temu prowadzenie jest bardzo poprawne. Pomaga w tym twarde, szczególnie odczuwa się to podczas jazdy z pasażerem. Pasażer ma niestety niewiele miejsca. Jeżeli są to pasażerki zakochane w swoich motocyklistach, to zniosą wszelkie niewygody. Do wad motocykla należy zaliczyć słabe





hamulce. Tarcza z przodu i bęben z tyłu mogłyby zapewniać lepsze hamowanie. Prowadząc XV 535 trzeba mieć to na uwadze. Masy motocykla, wynoszącej 195 kg, nie czuje się podczas jazdy.

Silnik motocykla jest bardzo prosty. Cylindry są rozchylone pod kątem 70 stopni. Mają po jednym wałku rozrządu w głowicy. Każdy z nich ma dwa zawory. Moc silnika jest dość duża jak na taką pojemność i wynosi 46 KM. Pozwala to na rozpędzenie się do ponad 150 km/h. Motocykl przyśpiesza od tak zwanego dołu. Jednak najprzyjemniej jeździ się na piątym biegu w zakresie prędkości 70-120 km/h.

Yamaha Virago XV 535 pojawiła się w Europie w 1988 roku. Początkowo zbiornik paliwa był atrapą, pod którą znajdowała się elektryka i filtr powietrza. Właściwy znajduje się pod kanapą. Rok później miejsce atrapy zajął prawdziwy zbiornik paliwa, większy wizualnie. Nie zepsuło to doskonałej linii, a poprawiło znacząco zasięg. Do podstawowego zbiornika o pojemności 8,6 litra dołączył górny o pojemności prawie 5 litrów. Oba zbiorniki połączone są gumowymi przewodami. Oprócz tej modernizacji wprowadzono dwuczęściową kanapę. Virago 535 była oferowana również w wersji S. Różniła się ona dwukolorowym malowaniem i innym logiem. W Polsce była dostępna od 1994 roku. W 1996 roku poprawiono układ zapłonowy i wydechowy. Zmieniono delikatnie stronę wizualną Yamahy. W 1998 roku wersję podstawową i S zastąpiono modelem XV 535 DX. Był to ten sam motocykl, miał dwubarwne malowanie jak wersja S, dodano jeszcze więcej chromu. W takiej specyfikacji produkowano go do końca produkcji, czyli do 2003 roku.

Opisywany motocykl jest często postrzegany błędnie jako „babski”. Każdy może zacząć z nim swoją motocyklową pasję. Uważam, że już zasługuje na miano youngtimera. Kiedyś stanie się poszukiwanym klasykiem, mimo ogromu produkcji. Przesiadając się na większą maszynę, warto model XV 535 zostawić



w garażu. Skłaniają do tego niskie koszty utrzymania. Spalanie średnie kształtuje się w okolicach 5,5 litra na 100 km. Zdarza się jej spalić także 7 litrów np. podczas jazdy w mieście. Niezawodność motocykla także zachęca do zakupu. Awarii ulega wspomniany kranik paliwa i regulator napięcia. Reszta kosztów związanych z użytkowaniem to typowo eksploatacyjne elementy. Warto wiedzieć z jakiego rynku pochodzi Virażka. Niewłaściwy dobór świec zapłonowych może powodować ich szybkie zużycie. Myślę, że znajdą się tacy, którzy się ze mną nie zgodzą. Ja mam takie doświadczenia i trzymam się danych fabrycznych. W moim egzemplarzu podczas eksploatacji porysowały się boczki pod kanapą. Rada jest taka: nie pozwalajcie jeździć pasażerowi/pasażerce w butach trekkingowych.

#### Wydatki jakie poniosłem w związku z eksploatacją:

**300 zł - Wymiana uszczelniaczy w przednim zawieszeniu wraz z olejem (z robocizną)**

**295 zł - Wymiana łożysk główki ramy (z robocizną)**

**130-180 zł - Średni koszt przeglądu: wymiana oleju silnikowego z filtrem, kontrola oleju w dyferencjale, filtry, smarowanie linek (z robocizną)**

**50 zł - Samodzielna coroczna wymiana filtra powietrza**

**56 zł - Zakup używanych gum i dystansów mocujących zbiornik paliwa**

**60 zł - Naprawa gwintu śruby mocującej bak poprzez wkręcenie sprężynki (z dojazdem i robocizną)**

**30 zł - Komplet świec NGK (raz w roku)**

**170 zł - Czyszczenie i regulacja gaźników**

#### Dane techniczne:

Silnik

Typ: czterosuwowy, chłodzony powietrzem

Układ: V2, 70°

Rozrząd: OHC, 2 zawory na cylinder

Pojemność: 531 cm<sup>3</sup>

Moc maksymalna: 34kW(46) przy 7500 obr/min

Maksymalny moment obrotowy: 47 Nm przy 6000 obr/min

Zasilanie: 2 gaźniki Mikuni 34 mm

Rozruch: elektryczny

Zapłon: bezstykowy, tranzystorowy

Przeniesienie napędu

Silnik/Skrzynia biegów: koła zębate

Sprzęgło: wielotarczowe, mokre

Skrzynia biegów: pięciostopniowa

Napęd tylnego koła: wał napędowy

Podwozie

Rama: otwarta grzbietowa, stalowa

Zawieszenie przednie: widelec teleskopowy, 36 mm, skok 150 mm

Zawieszenie tylne: wahacz wleczony, dwa boczne elementy resorująco-tłumiące, skok 85 mm

Hamulec przedni: tarczowy 298 mm, dwutłoczkowy zacisk

Hamulec tylny: bębnowy 160 mm

Opony przód/tył: 3.00 S-19/ 140/90-15

Wymiary

Długość: 2285 mm

Szerokość: 725 mm

Wysokość siedzenia: 720 mm

Rozstaw osi 1520 mm

Masa pojazdu gotowego do jazdy: 195 kg

Dopuszczalna masa całkowita: 415 kg

Zbiornik paliwa: 8,6 (od 1989 r. 13,5l)

Osiągi

Prędkość maksymalna: 159 km/h

Przyśpieszenie 0-100 km/h: 7,1 s

Średnie zużycie paliwa: 5,3l/100 km





Problemem transportowym w opisywanym motocyklu, jest konieczność przesunięcia kierunkowskazów, jeżeli chcemy zamontować sakwy. W moim motocyklu już ktoś tego dokonał. Kierunkowskazy znalazły się przy tylnej lampie. Bywają montowane za pomocą stelaża połączonego ze stelażem sakw. Uważam, że do turystyki najlepszy jest zestaw firmy Hepco Becker. Stelaż jest stabilnie zamocowany i zintegrowany z bagażnikiem. Na takie wyposażenie możemy zamontować prawie wszystkie modele sakw i oryginalne kufry Hepco Becker. Wadą tego rozwiązania jest znikoma dostępność, ograniczająca się do egzemplarzy używanych. Rzadko taki zestaw trafia do sprzedaży.

Yamaha XV 535 Virago to motocykl w klasycznym stylu. Zasługuje na uwagę, ale decyzję o zakupie każdy musi podjąć sam. Nie liczy się rocznik, a ogólny stan techniczny. Modele z początku produkcji z atrapą zbiornika będą kiedyś poszukiwane, więc warto walczyć o każdy egzemplarz.

**tekst i zdjęcia: Piotr Lebioda**



# Nie lubię krytykanctwa

z **Lechem Wanginem** rozmawia Dominik „Skura” Kamiński.



foto: Bartosz Wangin



foto: Bartosz Wangin

**SD:** Poznaliśmy się w 2007 roku. Był to początek Twojej działalności. Jak bardzo zmieniło się Twoje czasopismo w ciągu tych kilku lat?

**LW:** W sensie układu stało się bardziej podobne do czasopism zachodnich. Wprowadziliśmy newsy, aczkolwiek w branży customowej nie ma specjalnego ciśnienia na nowości, szczególnie jeśli chodzi relacje z imprez. Od bieżącego numeru każdy artykuł będzie miał uwypuklone pewne fragmenty tekstu, tak by ułatwić czytelnikowi rozeznanie w treści.

**SD:** Czy „Custom” jest realizacją Twoich marzeń, czy może masz jeszcze jakieś plany do zrealizowania?

**LW:** Prawda jest taka, że to co robię jest jedyną rzeczą, którą naprawdę potrafię robić. Skąd się wziął „Custom” – to jest dosyć długa opowieść, gdyż w dziennikarstwie motocyklowym pracuję odkąd ta branża w Polsce istnieje (istniała oczywiście przed wojną, a po wojnie odrodziła się w 1993 roku).



fot: Horst Rösler

**SD: Więc dlaczego akurat „Custom”, a nie jakaś odrębna rubryka w innym czasopiśmie?**

**LW:** Mam swoją część customową w „Świecie Motocykli”. Miałem też podobną w „Motocyklu”. Kiedyś kupiłem Harleya, chociaż nigdy nie marzyłem, by go mieć. Bardziej fascynowały mnie motocykle japońskie. Natomiast motoryzacja amerykańska jest bardziej medialna, to znaczy ma większą siłę oddziaływania na zmysły. Motocykle z Ameryki inaczej brzmią i mają nawet inny zapach. Przy moim bliższym kontakcie z nimi przyszła fascynacja, choć zarazem pozostał pewien niedosyt, ale to właśnie dzięki temu, że amerykańskie motocykle przy wszystkich swoich zaletach nie są

doskonale kształtuje ich wyrazisty charakter. Wszedłem jednocześnie w środowisko Harleyowe. Czułem się dobrze w środowisku starych motocyklistów. Wybrałem więc Harleya między innymi ze względów towarzyskich. Pracując swego czasu w „Motocyklu” przetłumaczyłem część książki o Harleyu. Dzięki tej pracy wszedłem w temat i wsiąknęłem w towarzystwo, które przerabiało motocykle. Wcześniej nie rozumiałem po co „psuć” motocykle. Tak się zrodził „Custom”.

**SD: Z zakupem pierwszej Electry wiąże się ciekawa historia...**

**LW:** Miałem wtedy Sportstera 883, którego dostałem w ramach gwarancji za



fot: Bartosz Wangin

poprzedniego. Ten drugi niestety też nie był niezawodny. W różnych momentach z niewiadomych przyczyn ślizgało się sprzęgło, a miałem jechać do Szwecji na Super Rally. „Wyczarterowałem” więc Electrę z „Motocykla”. Podczas przerwy w Berlinie doszliśmy z moją kobietą do wniosku, że może byśmy kupili ten motocykl (bo jakiś czas wcześniej sprzedałem małe mieszkanie), ale pobawimy się w ten sposób wszelkich rezerw finansowych. Ona z kolei stwierdziła, że skoro mamy gdzie mieszkać, to drugie mieszkanie nie jest nam potrzebne, więc kupiliśmy tę Elektrę. Wykręciłem na niej 100 tys. km. Od czterech lat mam drugą i ta przekroczyła właśnie 57 tys. km. Na podstawie tych doświadczeń mogę powiedzieć, że są to naprawdę rzetelnie skonstruowane motocykle.

**SD: Czy „Custom” ma jakąś polską specyfikę? Czy odróżnia się czymś od customowych czasopism z Zachodu?**

**LW:** W zasadzie prawie niczym. Nie ma tylko poradnika technicznego pokazującego jak przerabiać. Nie jestem tego w stanie zrobić sam. Ludzie, którzy się na tym lepiej znają, nie zawsze potrafią o tym pisać. No i dochodzi jeszcze kwestia dobrze zrobionych zdjęć. Dlatego gazeta wygląda tak, jak chcę ją widzieć. Właściwie od dziecka „pochłaniałem” masę czasopism motocyklowych i tak wyrobiłem sobie pogląd, jak takie piśmo powinno wyglądać, do tego dochodzi oczywiście szkoła jaką przeszedłem w Motocyklu i Świecie Motocykli. Na początku miałem obawy, czy będę miał o czym pisać. Potem okazało się, że nie ma z tym najmniejszego problemu. „Custom” stał się czasopismem środowiskowym, a nie rynkowym.

**SD: Jak oceniasz nasz kwartalnik?**

**LW:** O samej formie elektronicznej nie będę się wypowiadał, gdyż nie jestem z tej epoki. Natomiast jeśli chodzi o zawartość, to owszem, jest fajnie, ale mogę jedno skrytykować. Mam taki charakter, że na tematy motocyklowe wypowiadam się entuzjastycznie, albo nie wypowiadam się w ogóle. Jeżeli czegoś nie lubię, to się tym nie zajmuję. Nie lubię krytykanctwa. Można u Was wyczytać między wierszami lub wprost, że jak ktoś jeździ starą Jawiczką, to jest cacy, a jak jeździ nowym Harleyem, to jest be. To mi się bardzo nie podoba, bo człowiek, który ma pieniądze nie będzie wszystkich za to przepraszał. Szanuję ludzi, którzy remontują stare motocykle, ale to nie jest tak, że tylko oni mają prawo nazywać się prawdziwymi motocyklistami. Człowiek, który dysponuje kasą nie musi re-

montować starych maszyn tylko idzie do salonu i wybiera nową, dając przy okazji innym pracę. By jednak móc pozwolić sobie na ten luksus, najpierw musi się nieźle natyrnąć, bo nic na tym świecie nie jest za darmo.

**Z Lechem Wanginem rozmawiał  
Dominik „Skura” Kamiński.**



# Na ciemne piwo i whiskey



**Tekst: Maciej „Fitter” Lewan**

Po zeszłorocznej wycieczce po Skandynawii w tym roku mieliśmy zamiar odwiedzić hrabiego Drakulę w jego rodzinnych stronach. Plany jednakże się zmieniły pewnego jesienno-wieczoru, gdy wraz z Marcinem pod wpływem impulsu postanowiliśmy pozostać w chłodnych strefach klimatycznych. Zainspirowani widokami z właśnie oglądanego filmu postanowiliśmy zwiedzić wyspy. Pomysł z czasem podchwycił Paweł i Grzegorz i tak z dwóch motocykli zrobiło się cztery (po dwa VN900 i VN2000) i pięć osób, gdyż Paweł w trasę ruszył z Kasią.

Wiosna to tradycyjne przygotowania: od rezerwacji promów poprzez zakup prowiantu po zamówienie przyczepki do motocykli. Ogólnie trasa miała mieć około 6000 km i przebiegać w oparciu o kempingi, namioty i własny wikt. Życie jednak sprawia pozytywne niespodzianki, więc wyszło trochę inaczej...

26-go lipca ruszyliśmy z Marcinem z Warszawy o 6.00 - przed nami trasa w poprzek Europy. Pierwszy odcinek to w sumie nic ciekawego, gdyż obejmuje przelot autostradami. Zgodnie z planem na trasie dołączył Paweł z Kasią, a następnie Grzegorz. Nasze Vulcany

monotonnie nawijały kilometry drogi: autostrada - granica - autobahn, autobahn, autobahn... Wyszło 1065 km na zamknięcie dnia. Nocleg znajdujemy na campingu koło Hagen. Pomimo znużenia monotonią trasy pogoda ducha (a także ta naokoło) dopisuje, a to jest najważniejsze.

Na kolejny dzień mamy tylko zaplanowany dojazd w okolice Calais. Minęliśmy zagłębienie Ruhry, Holandię, Belgię i zatrzymaliśmy się w Dunkierce. Centrum miasta opustoszałe jak na niedzielne popołudnie, większość kawiarni pozamykanych, a po ulicach płaczą się nie-

liczni turyści. Obchodzimy w okolice katedry, ratusza oraz portu, a następnie przejeżdżamy jeszcze godzinę. Kolejny camping znajdujemy w okolicy kanału. Krótki spacer nad wodę i okazuje się, że tak się cofnęła, że plaża miała szerokość kilkuset metrów. Pomimo wszystko poszliśmy w kierunku wody, gdzie przez chwilę przyglądamy się miejscowym jak za pomocą zmyślnych urządzeń wyciągali z dna coś na kształt 50-cio centymetrowych dżdżownic o grubości kciuka. Do dziś nie wiem co to było, ale miało służyć za przynętę na ryby. Za nami 1/4 „planowanej” trasy – po powrocie okaże się, że tak nam się tylko wydawało.

Rano pogoda nas nie przywiała słońcem – jakby znając cel naszej podróży zaczęła nas przyzwyczajając do mokrych ciuchów. Półtoragodzinny rejs do Dover spędziliśmy z nadzieją, że na wyspach pogoda będzie lepsza. I była, przez pierwsze kilka kilometrów od białych klifów tego portu. Tradycyjnie jak u większości motocyklistów jak włożyliśmy „gumowe gacie” wyszło słońce. Ruszając lewą stroną ulicy pomknęliśmy w kierunku obwodnic Londynu na spotkanie z Krzysztofem, który popilotował nas w „swoje” strony – na południowe wybrzeże Anglii. Kilka miłych chwil, wspólny obiad i chwila na pogaduchy przy kawie (Krzysztof dziękujemy za wspiane przyjęcie) pozwoliły na podładowanie wewnętrznych baterii. Stonehenge otwarte było do 19-tej więc je pominęliśmy pamiętając, aby zjechać w drodze powrotnej. Na wieczór, tzn. koło 22 czasu wyspiarskiego, a 23 kontynentalnego, lądujemy na campingu w okolicach Gyfraith. Właściciel po kilku minutach pukania do drzwi wyszedł do nas w gątkach i wciągając koszulkę z mało zrozumiałym walijskim akcentem stwierdził że formalności załatwimy rano. A rano po łące obok łączyły owce, zaś dalmatyńczyk sąsiadów ukradł Pawłowi puszkę z mieloną. Ciekawe czy udało mu się ją zjeść?

Przed nami był tylko kawałek do Fishguard, więc po drodze zjechaliśmy w bok zobaczyć wodospad Henryd Waterfall.

### spacerkiem po Dunkierce – pod ratuszem



Aby do niego dojść trzeba wejść do kottinki po trochę za śliskim jak na motocyklowe buty podłożu. Niestety niski poziom wody zrobił z niego tylko słabą sikawkę. Potem szybki przeskok do promu i płynęliśmy na drugą wyspę - czas na Irlandię. Wrażenia z Walii - za dużo rond i dlatego oni nie stosują kierunkowskazów, już jazda pod prąd jest wyzwaniem, ale dodatkowo to...

Wieczorem przy wspaniałej pogodzie dojeżdżamy do Limerick. To nie pierwsza i nie jedyna zmiana wcześniejszych planów, zgodnie z którymi mieliśmy być co prawda w Killarney, ale nas wywiało trochę w innym kierunku. Zamiast namiotu mamy nocleg pod dachem - wszystko dzięki Pawłowi i jego Przyjaciołom. Długie nocne Polaków rozmowy wpływają na dalszy przebieg trasy. Pod wpływem





**Henryd Waterfall niestety bez wody**

rad przemilej Gospodyni postanawiamy zwiedzić półwysep Dingle.

Tak więc kolejnego dnia ruszyliśmy z rana i dotarliśmy do uroczej miejscowości Dingle (to na tym najbardziej wysuniętym na zachód pazurku w południowej części Irlandii). Miejscowość typowo turystyczna usiana kolorowymi domkami i masą sklepików z pamiątkami w centrum. Przy trochę pochmurnej pogodzie nasze motocykle budzą lekką sensację, ale na całej dotychczasowej trasie mijaliśmy więcej motocykli typowo turystycznych niż cruiser'ów, więc to może dlatego. Krótki postój poświęciliśmy na mały spacer i przy sprzyjającej pogodzie i ruszyliśmy na trasę widoko-

wą wzdłuż wybrzeża. Marcinowi spodobała się plaża na którą nas zaciągnął na motocyklach - różnica poziomu pomiędzy parkingiem na górze (przy drodze) a plażą wynosi na oko około 60m a droga miała coś ze 100 metrów przy spadku w granicach 30 - 40 stopni i łukiem 180o. Na dole okazało się, że miejsce do zawrócenia jest, ale na trzy razy, a sama droga to wyslizgane kamienie. W każdym razie wyjechaliśmy bez większych trudności i ruszyliśmy dalej. Na Conor Pass, najwyżej położonej irlandzkiej przełęczy, wjechaliśmy w chmury i mżawkę - sami nie wiedzieliśmy czy to pada deszcz czy chmura się skrapla - i zaraz byliśmy cali mokrzy. Zazwyczaj wspaniałego widoku nie było - mleko,

mleko, mleko - uciekliśmy więc w kierunku wybrzeża wyjeżdżając w „suche” powietrze i przyjmując kierunek powrotny na Limerick. Ta jednodniówka pozwoliła potwierdzić irlandzkie przysłowie - jak nie podoba ci się pogoda to poczekaj, za godzinę się zmieni. Wieczorem wizyta w irlandzkim pubie i wedle tradycji po ciemnym (jakże by inaczej) Guinness'ie. Kolejnego dnia żegnamy się z Gospodarzami i ruszamy w kierunku Belfastu. Po drodze jednak zahaczamy o chyba najbardziej znany fragment wybrzeża Irlandii - klify Moher. Po wykupieniu biletów będących jednocześnie wjazdówką na parking poszliśmy oglądać te niezwykłe widoki. Klify w najwyższym punkcie wznoszą się na wysokość 214m i roz-



### chwila przerwy przy polu w kratkę

ciągają na długości 8km. Przy okazji mieliśmy szansę posłuchać tradycyjnej irlandzkiej muzyki, gdyż na podejściu do wieży O'Briena miejscowa artystka pogrywała sobie na harfie. Potem to już była szybka droga na północ. Tym razem pogoda dopisała, a my grzaliśmy się z niewypiętymi membranami. Zwykle lokalne drogi nie mają poboczy - w skrajni jezdni rosną krzaki, tak więc nie wiadomo co czeka cię za zakrętem. Jak ktoś lubi winke to polecamy te ścieżki. Trzeba jednak uważać na drogi typowo podprzedne, gdyż mogą to być drogi tylko na jeden samochód, a „pomiędzy kołami” rośnie trawa. Na miejsce dotarliśmy wieczorem, a spojrzenie na licznik wskazało, iż za nami już 3305 km. Znów byliśmy na terenach będących pod panowaniem Królowej.

Początek sierpnia rozpoczęliśmy od odwiedzenia destylarni Bushmills'a - prawdziwej irlandzkiej whiskey. Pomimo zakazu robienia zdjęć na linii przemysłowej wyszliśmy zadowoleni, gdyż w cenie biletów była na zakończenie porcja 12-letniej irlandzkiej. Mając świadomość tego, iż dopuszczalny poziom w Irlandii Północnej to 0,8 promila dla bezpieczeństwa własnego i z powodu tego, iż to dopiero połowa trasy spokojnym tempem ruszyliśmy na Groblę Olbrzymów (Giant's Causeway). To niespotykane zjawisko geologiczne (ponad 40 tys. spasowanych ze sobą bazaltowych kolumn) będące rezultatem aktywności wulkanicznej zostało wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. A zgodnie z miejscową legendą jest to efekt pracy mocarnego olbrzyma Fin'a McCool'a.

Podczas wieczornych rozmów z kolejnymi naszymi Gospodarzami dowiedzieliśmy się, iż pozornie stabilna sytuacja w Belfaście to tylko teoria. Nadal na porządku dziennym są tu scysje pomiędzy katolikami a protestantami. Z racji tego, iż nocowaliśmy w dzielnicy protestanckiej na prośbę Gospodarzy zdjęliśmy z motocykli „biało-czerwone”, które towarzyszyły nam przez całą drogę - my wyjedziemy, a Gospodarze będą dalej tu mieszkać. Niestety Polacy kojarzą się z „papistami” a po ostatnich doniesieniach prasowych lepiej dmuchać na zimne.

Kolejny dzień rozpoczęliśmy przejazdem w deszczu przez Belfast. Zaprogramowana dzień wcześniej droga powiodła nas przez dzielnice odgródzone od siebie murem i zamykaną na noc bramą.

Wymalowane murale jednoznacznie wskazywały w jakiej dzielnicy się znajdujemy. Ograniczony czas nie pozwolił nam na dokładniejsze zwiedzanie miasta – czas na prom, gdyż przed nami druga część trasy – Szkocja.

Po zejściu z promu i kilku godzinach jazdy dotarliśmy do Kirkaldy położonego po północnej stronie zatoki Firth of Forth. Niestety Szkocja przywitała nas deszczem, więc całą drogę mokliśmy. Nie bardzo pomagały nawet ubrania przeciwdeszczowe, które założyliśmy zaraz na początku trasy. Ze zwiedzania cegokolwiek po trasie zmuszeni byliśmy więc zrezygnować. Mając nadzieję, że kolejnego dnia pogoda będzie lepsza doprowadziliśmy się do stanu używalności susząc mokre rzeczy i spędzając wieczór tym razem przy szkockiej.

Korzystając z pomocy naszej Gospodini jako przewodniczki z rana ruszyliśmy na objazdówkę po najbliższej okolicy, jak to określił Paweł bez celu - co będzie to będzie. Pierwszym przystankiem okazała się urocza miejscowość Falkland. W znajdującym się tam zamku, będącym dawną siedzibą królów szkockich znajduje się najstarszy kort tenisowy na świecie. I co ciekawe – w niczym on nie przypomina dzisiejszych kortów, a i zasady gry całkowicie odbiegają od nam znanych. Ze zwiedzania wewnątrz zrezygnowaliśmy, jednakże samo podziwianie ogrodu było niesamowitym przeżyciem (szczególnie, że wyszło słońeczko;) Niestety jak na złość moja wysłużona lustrzanka zaczęła robić fochy i odmawiać posłuszeństwa. Do robienia zdjęć częściej wykorzystywałem więc zaczęliśmy telefony. Dalsza droga poprowadziła nas do Stirling. W historii Wielkiej Brytanii Stirling zapisało się jako miejsce bitwy z 11 września 1297, wygranej przez powstańcze siły szkockie. Sam zamek otwarty jest tylko do 18-tej więc na zwiedzanie pozostało nam trochę ponad dwie godziny. Będąc w tym miejscu nie omieszkaliśmy również zobaczyć wznoszącego się na północno-wschodnim krańcu Abbey Craig Wallace Monumentt pozdrawiając ducha Brawehear-

**trasa widokowa na Singlach – albo my albo oni**



**typowy irlandzki kościół**



**klify Moher**



**klify Moher**



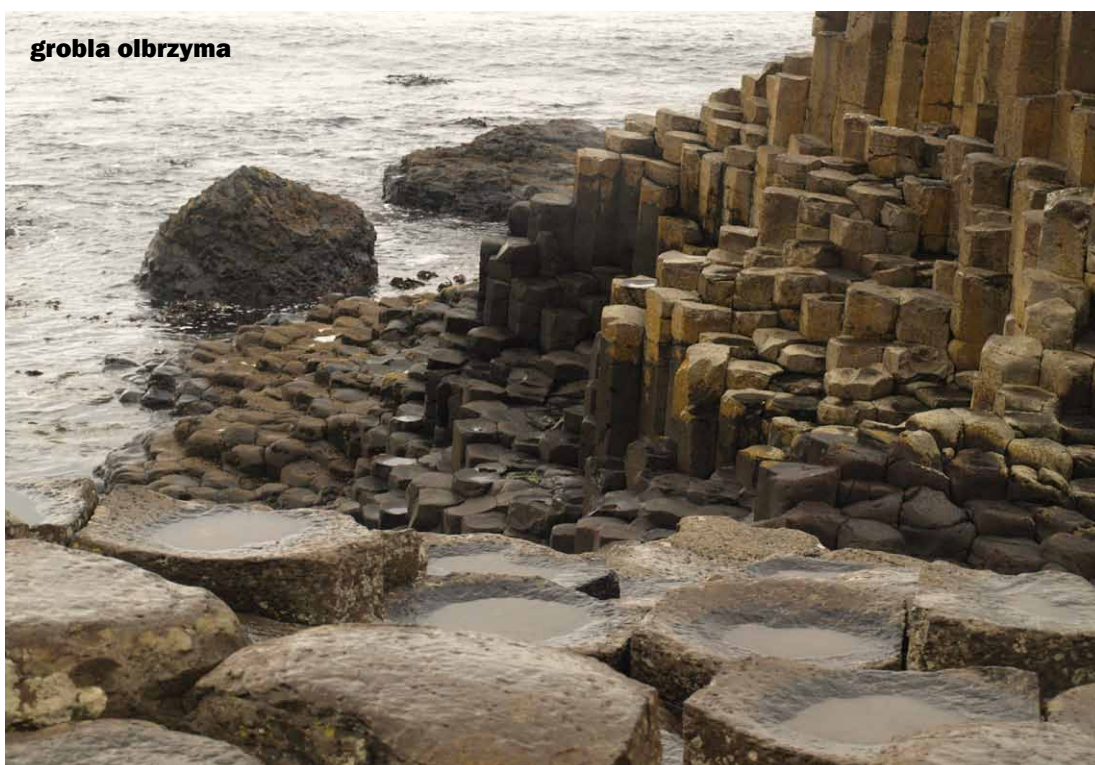
**zamek Dunguaire – jeden z wielu w Irlandii**



t'a. W drodze powrotnej cieszyliśmy się z ładnej pogody, gdyż udawało nam się uciec cały dzień przed deszczem – do czasu jak na 10 km przed celem w pięć minut przemokliśmy do suchej nitki. Nie pozostało nam zatem nic innego jak ponownie wieczorem suszyć rzeczy i rozgrzewać się szkocką. Wtedy też zapadło postanowienie, iż kolejny dzień to dzień przerwy od siodła – zwiedzamy miasteczko na piechotę i chłoniemy klimat miejscowych pubów. Szkocką pogodę można określić prosto – w kratkę a miejscami wiało jak u Szkota pod kilem po grochówce.

Dwa dni później opuściliśmy Szkocję obierając kierunek na południe. W trakcie 600km trasy robimy jednakże przystanki na zwiedzanie, chociażby słynnego wału Hadriana wybudowanego w latach 121-129 n.e. jako zaporę przed wojowniczymi plemionami Piktów z Kaledonii. Nocleg znajdujemy dopiero na trzecim campingu na północ od Londynu – dwa wcześniej wybrane dobiły nas ceną. W nocy deszcz i zaczynam pływać – tropik dotykał sypialni i w namiocie mały potop.

Szóstego sierpnia wstaliśmy dość wcześnie i ruszamy na Londyn. Prowadzeni przez Marcina „wbiliśmy” się motocyklami w centrum Londynu, pod sam parlament. Nie wiem co na turystach robiło większe wrażenie Big Ben czy my w trakcie jazdy lawirujący pomiędzy taksówkami i piętrowymi autobusami. Pozostawiwszy motocykle na podziemnym parkingu centrum zwiedzamy na piechotę. Moja lustrzanka padła ostatecznie zostały więc tylko telefony na obowiązkowe zdjęcia „na tle”. Marcin zdecydował się pokręcić się na London Eye – po zejściu stwierdził, iż też jest pięknie. Wylot z Londynu na zachód zaliczamy z małymi przygodami – Paweł prawie kosi słupki pomiędzy pasami, ja zostaję zablokowany taksówkami i dzięki pomocy Polaka na motocyklu (widać wszędzie nas pełno a „biało-czerwone” spełniają swoją rolę) udaje mi się nie zgubić reszty grupy. Znów noc na kolejnym campingu, ale dzięki temu zaczyna



zamek w Falkland



powoli znikać jedzenie, które wzięliśmy na trasę.

Kolejny dzień i tym razem krótka trasa do Stonehenge i do Krzystofa. 15 funtów za obejrzenie kilku kamyków to trochę dużo, ale skoro mieliśmy je w planie to realizujemy. Mając przed sobą już końcówkę trasy na wyspie po przeliczeniu funduszy na paliwo pozbywamy się resztek drobnych. Widok ludzi w okienku po wyspaniu drobnych bezcenny. Pod sam kamienny krąg podwożą nas autobusiki, a naokoło można tylko na piechotę.

Późnym popołudniem lądujemy na południowym wybrzeżu u Krzystofa, gdzie przyjęci przez jego syna w oczekiwaniu Gospodarza pijemy zimne piwo.

Ostatnim etapem jest ponowny skok przez Europę. Startujemy z rana i przed 11.00 byliśmy w Dover. Pogoda nie najciekawsza, ale już się do niej przyzwyczailiśmy. Zmiana stref czasowych i powrót do rzeczywistości - wcale z pogodą nie jest lepiej. Do Hagen docieramy po ciemku i w deszczu, ale ciepłe przyjęcie przez rodzinę Pawła poprawia nam na-

widok z Stirling na monument Wallace'a



grobla olbrzyna



stroje. Przed nami pozostał już ostatni, chyba najdłuższy etap podróży - ponad 1000 km do domów. Wystartowaliśmy w przeciwdeszczówkach, ale po drodze sukcesywnie je zdejmowaliśmy. Przed Berlinem już czuliśmy upał i duchotę. Przyczepka Pawła tak się cieszyła z powrotu, że próbując go wyprzedzić spała gumę. Obowiązkowy postój i zmiana dętki załatwia sprawę. Granicę minęliśmy około 15.00. Przed Poznaniem na autostradowym MOPie żegnamy się i kolejno na trasie odpadaliśmy w kierunkach swych domostw.

Łączna długość trasy wniosła w przybliżeniu 6900km, zakładana początkowo długość została więc trochę przekroczona. Wniosek końcowy jest jeden - dwa tygodnie na wyspy to za mało. Obojętnie czy to Irlandia, Szkocja, Anglia czy Walia - na każdy z tych krajów trzeba dwa tygodnie. Nie mniej jednak udało nam się zobaczyć trochę świata i poznać się w trasie, a o to chyba chodzi.

Jak można podsumować tą wycieczkę? Chyba najwłaściwiej to zrobił Grzesiek pisząc na naszym Klubowym Forum: Zadano mi wczoraj pytanie - "czy warto było?", odpowiedziałem tak:

Były chwile, gdy pot po tyłku spływał do butów, były chwile gdy deszcz robił to samo, były chwile gdy się przegrzewałem, były chwile gdy marzęm. Bolał mnie kark, plecy, ramiona, nadgarstki, tyłek - właściwie to chyba łatwiej powiedzieć co mnie nie bolało. Ale gdybym miał taką możliwość to dajcie mi 3 dni na przegląd motocykla i ekwipunku i pojechałbym z powrotem.

**Zdjęcia: uczestnicy wycieczki**  
**Tekst: Maciej „Fitter” Lewan**



#### **Uczestnicy wyjazdu serdecznie dziękują:**

- naszym kochanym gospodarzom - Dyżkowi z Asią, Krzysztofowi z Kasią, Anecie, Frankowi z żoną i Krzysztofowi - dzięki za serdeczne przyjęcie i gościnę, a nie zawsze mieliście łatwo ;)
- Firmom „Gifts of nature” z Warszawy i „Consulting” z Płocka za wsparcie działalności statutowej Klubu, a tym samym naszego wyjazdu.

# Sprawdźcie, jak się jeździ z Laną.

Miała być dzisiaj recenzja płyty Lany Del Rey. Nie będzie. To podobno ostatni numer, który się ukaże w swojej obecnej formie. Dlatego będzie dosyć ogólnie, z podsumowaniem. I jak zwykle subiektywnie.

Mam swoje preferencje muzyczne, jednak nauczyłem się, że warto się otwierać czasami na nowe. Oczywiście mówię o wartościowej muzyce, a nie o komercyjnej, telewizyjno-radiowej papce, gdzie wystarczy powtarzać piętnaście razy dziennie jaki to interesujący numer i po miesiącu na pewno stanie się on przebojem. Co z tego, jeżeli potem artysta wyjdzie ze studia i stanie przed publicznością na koncercie. Wygwizdanie to najmniejsza przykrość, która może mu się przytrafić. No chyba, że cała oprawa ma na celu pokazywanie prawie gołych damskich tyłków. Wtedy może przejdzie, bo połowa publiczności nie będzie zwracać uwagi na walory artystyczne, a na całkiem inne.

Nie chciałem się nigdy zawęzać do jakiejś konkretnej kategorii muzyki. Muzyka jest całością, harmonią. Jeżeli jedziemy i słuchamy, to nie ważne, czy będzie to Led Zeppelin, czy Dżem. Równie dobrze się jeździ przy Milesie Davisie, czy Michaelu Jacksonie. Tak jak każdy, słuchałem różnych gatunków muzyki. Bo muzyka jest różna i to nas bardzo ładnie określa. Wydaje mi się, że z tych wszystkich nut, które wpadły do naszej głowy coś na zawsze zostaje. Jak przypominam sobie młodość, myślę od razu Dezerter,

Moskwa, Sex Pistols. Szkoła kolarzy mi się z rockabilly, co było raczej rzadkością i mało spotykanym nurtem, ale również z cięższymi brzmieniami. Odkrywałem wtedy Zeppelinów, KAT, czy kilka innych długowłosych przypadków. Potem przyszedł czas na grunge i wielką czwórkę z Seattle, czyli nieśmiertelna muzyka Soundgarden, Pearl Jam, Alice in Chains i Nirvany. Do dzisiaj lubię ich słuchać. Zapomniałem, że w międzyczasie była fascynacja rapem. A wszystko zaczęło się od Wzgórza Ya-Pa 3. Jeżeli ktoś lubi hip hop, a nie słyszał o Wzgórzu, niech natychmiast nadrobi zaległości. To oni, razem z Liroyem, ułożyli podwaliny polskiej sceny tego gatunku. Co do Liroya, to jest on dzisiaj często wyśmiewany przez młodsze pokolenia i nie traktowany, według mnie, z należyтым szacunkiem. Bez niego nie byłoby rapu w Polsce.

Moja fascynacja tym odłamem muzyki wyewoluowała jednak znowu w stronę cięższych brzmień. Jednym z ulubionych artystów tamtego okresu był Ice-T. Razem z nim przejechałem się na ciemną stronę i zakochałem w projekcie Body Count. Jednak nie polecam wrażliwym i delikatnym.

Dzisiaj potrafię godzinami słuchać bluesa, rocka, a nawet country. Wszystko zależy od nastroju i sytuacji. Fajne jest to, że w pewnym momencie wyleczyłem się z ograniczeń, jakie sobie sam nakładałem. Przecież jak słucham ciężkich brzmień, to nie kupię płyty soulowej, jasne prawda? Nic bardziej błędnego. Okazało się, że można płynnie przejść z Pantery do

Shade. Albo z Lonstara do Eluveitie. Stąd ta Lana del Rey miała być, bo muszę przyznać, że nastroja mnie bardzo dobrze. Jednak to już sobie sami posłuchacie i sprawdźcie jak się jeździ z Laną.

Żegnam się dzisiaj z Wami, żegnam się muzycznie. Przeszliśmy przez Dżem, Sabaton, Lynyrd Skynyrd, The Doors i kilka innych. Dziękuję za Waszą uwagę, za Wasz wkład. Następnym razem recenzji na razie nie będzie, ale muzyka pozostaje. Bądźcie otwarci nie tylko na nią. Bądźcie otwarci po prostu na innych ludzi. I jeszcze jedno. Uważajcie na siebie na drodze. Macie tylko jedno życie, a jeszcze wiele płyt do przesłuchania.

**Paweł Szymański**





# 55. Rajd Świętokrzyski powrót do Miedzianej Góry po dziesięciu latach

autor: Jarosław Ozdoba

foto: <http://eoracing.blogspot.com>



W maju 1992 roku na terenie Toru Wyścigowego "Kielce" w Miedzianej Górze znajdowała się baza jubileuszowego 50. Rajdu Świętokrzyskiego, będącego polską rundą Mistrzostw Świata w rajdach Enduro. Impreza, choć znakomicie przygotowana pod względem organizacyjnym i sportowym, w wyniku kombinacji i zagrywek grupy zawodników i menadżerów, którzy pragnęli rozstrzygnąć rajd przy "zielonym stoliku", skończyła się skandalem. Grupa Husqvarna El Campero wystosowała do jury pseudo protest, potem list informujący o rzekomych wybrykach pseudokibiców na trasie i zmotywowała do jego podpisania inne ekipy. Kontrowersyjna decyzja jury zawodów o unieważnieniu wyników z soboty spowodowała bojkot drugiego dnia rajdu przez zagranicznych zawodników. Wystartowali tylko Polacy, którzy w tej sytuacji wygrali wszystko... Po tych ekscesach wszyscy zdawali sobie sprawę, że duża impreza spod znaku Enduro prędko na Miedzianą Górę nie wróci... I rzeczywiście. Rajdowe motocykle pojawiły się w Ośrodku "Moto-Raj" dopiero po dziesięcioletniej przerwie. Na weekend rozpoczynający lato 2002 roku – 22 i 23 czerwca – zaplanowano polską rundę Mistrzostw Europy w rajdach Enduro z bazą w podkieleckiej Miedzianej Górze. Dyrektorem 55. Rajdu Świętokrzyskiego został, obchodzący wówczas jubileusz czterdziestolecia działalności w sporcie motorowym, Ryszard Mikurda. Zastępcą do spraw organizacyjnych był niegdysiejszy motocyklista zespołu SHL Janusz Łata. Zastępcą do spraw sportowych został znakomity zawodnik, legenda polskiego Enduro, Zbigniew Banasik. Kierownikiem prób sportowych był niegdysiejszy zawodnik Kieleckiego Klubu

Motorowego, Korony Kielce i KTM Novi – Ryszard Bracik. Początkowo zanosilo się na obecność na liście startowej około dwustu dziesięciu zawodników ( w tym kilku zawodniczek ), co stawiało tę edycję Rajdu Świętokrzyskiego w gronie najsilniej obsadzonych w historii. Ostatecznie, po odbiorze technicznym, w Parku Maszyn stanęło równo sto sześćdziesiąt motocykli, co stanowiło wówczas największą frekwencję podczas rajdów Enduro organizowanych w Polsce. Trasę, wykorzystującą fragmenty z Mistrzostw Świata sprzed dziesięciu lat, opracował Zbigniew Banasik. Doszły nowe odcinki w okolicach Mniowa i Oblęgorka. W pobliżu dworku noblisty Henryka Sienkiewicza, na terenach nieużytków należących do Rolniczej Spółdzielni Produkcyjnej w Oblęgorku, na olbrzymiej pagórkowatej łące pokrytej bujną trawą wytyczono Cross Test. Prowadził doń malowniczy, ale pełen piasku, kamieni i wystających korzeni wąwóz.

Enduro Test usytuowano na łące przy kieleckiej obwodnicy w okolicach Janowa ( jadąc w kierunku Krakowa – po lewej stronie ). Na piaszczystym podłożu usypano i ugnieciono spychaczem kilka hopek, a resztę terenu otaśmowano, tworząc labirynt pełen zakrętów i agra-fek, gdzie zawodnicy podczas przejazdów wyrzucali spod kół fontanny piasku, efektownie szybując na skokach. Sama trasa o długości pętli circa sześćdziesięciu siedmiu kilometrów w jednej pętli – w sobotę były do pokonania trzy okrążenia, w niedzielę dwa – oferowała przejazdy po leśnych duktach z korzeniami, kamieniste przeloty, polne ścieżki, trochę asfaltowych dróg i przede wszystkim twarde podłoże. Jednakże, choć w okolicy nie padało od ponad dwóch tygodni, a temperatura oscylowała w okolicach dwudziestu siedmiu – trzydziestu stopni Celsjusza i mocno operowało słońce, na trasie należało zapoznać się z kilkoma błotnistymi odcinkami,



co ubarwiało rywalizację. Był też jeden, ale za to wymagający sporych umiejętności i dobrej techniki jazdy, leśny podjazd w okolicy Zalesia, nazywany od 55. Rajdu Świętokrzyskiego "Europa". Jak wiadomo pojęcie dobrej aury w rajdach Enduro jest określeniem raczej względnym. Podczas imprezy z czerwca 2002 roku dominował upał i świecące w oczy słońce, co nie ułatwiało jazdy. Swoje robiła też dziurawa, pełna korzeni, pieńków i kamieni trasa. Mimo tego odsiew zawodników nie był zbyt duży, sięgając nieco powyżej dziesiątki w obydwa dni. Niemniej jednak w niedzielę, przy przejeździe drugiej próby crossowej w Oblęgorze, u wielu zawodników można było zauważyć oznaki zmęczenia. No cóż – z natury rzeczy i regulaminów w Enduro lekko raczej nie ma. Taki to urok tej dyscypliny motocyklizmu.

imprezy i otrzymał okazały puchar za zwycięstwo w klasie Senior 250. Z rodaków całkiem dobrze poczynali sobie w międzynarodowym towarzystwie: Michał Szuster i Marek Przybysz. W stawce Weteranów w obydwa dni wygrał Ryszard Augustyn (nic dziwnego, bo zna tu każdą dziurę!), trzeci był Grzegorz Chorodyński.

Jubileuszowy 55. Rajd Świętokrzyski okazał się być imprezą bardzo udaną, sprawnie przeprowadzoną i dobrą organizacyjnie. Być może to przesądziło, że dwa miesiące potem PZMot przyznał organizację 79 ISDE 2004 Kielcom? A uczestnicy Mistrzostw Europy Enduro znów zjawili się w Miedzianej Górze we wrześniu 2003 roku, by rozegrać tu finał Mistrzostw Europy w rajdach Enduro.



■ Jarosław Ozdoba

55. Rajd Świętokrzyski należał do starego znajomego Ryszarda Gancewskiego z rajdowych europejskich zmaganiań – Stefano Passeriego. Zgarnął on generalkę

## 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.



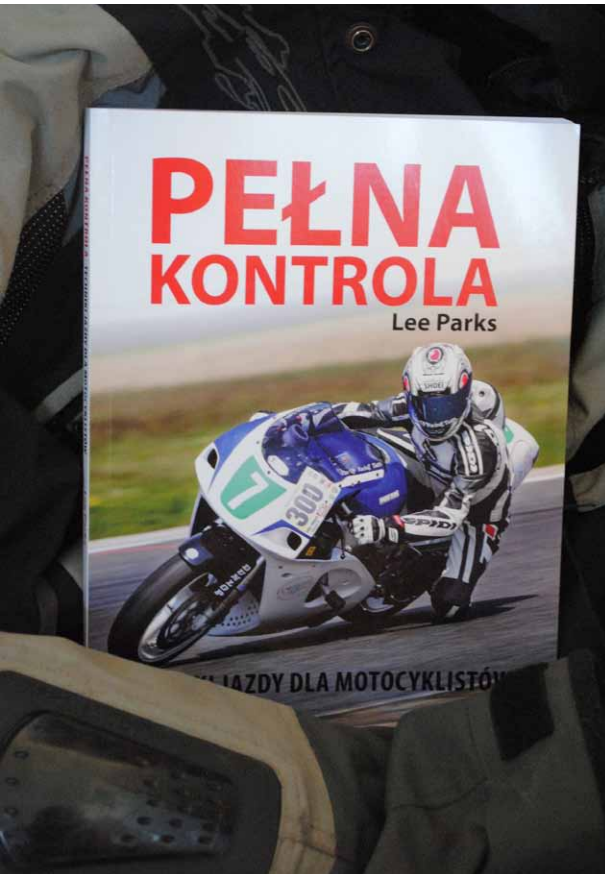
Ogrom detali i ręczne wykonanie!  
Na upominek, dla siebie, dla każdego!

[www.skrzynki.manifo.com](http://www.skrzynki.manifo.com)



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

# Wszystko pod pełną kontrolą



Wydawnictwo Buk Rower wznowiło pozycję książkową poświęconą bezpiecznej jeździe motocyklem: „Pełna kontrola. Techniki jazdy dla motocyklistów” Lee Parksa. Pracowało nad nią wiele osób i trzeba przyznać, że wzorowo poradziły sobie ze swoimi zadaniami: Anna Siecińska (przekład), Barbara Jampolska-Wasiak (redakcja), Tomasz Kulik (pomoc merytoryczna), Matylda Pawłowska (korekta).

Jako kilkunastolatek chłonałem cykliczne artykuły w jednym z czasopism motocyklowych poświęcone technice jazdy motocyklem, a potem, na tyle na ile mogłem, testowałem je podczas jazdy na swoich olejosuwach. Wiele z poznanych wówczas wskazówek pozostało w mojej głowie. Parks napisał: „Mądry motocyklista traktuje jazdę nie tylko jako hobby, ale również pożywkę intelektualną” i dlatego też każdą publikację motocyklową przyjmuję z radością. Nigdy nie jest tak, że biorę książkę do rąk z przekonaniem, że wszystko już umiem, bo umiem tak naprawdę bardzo mało.

Omawiana pozycja Buk Roweru dostarcza nam wielu wartościowych informacji. Treść można podzielić na trzy bloki tematyczne: to co związane z motocyklistą (np. strach, koncentracja), motocyklem (np. aerodynamika) i samą jazdą (np. zmiana biegów, hamowanie). Uświadamia czytelnikowi jak istotna jest kondycja psychiczna i fizyczna jeźdźcy, ustawienie zawieszenia, czy też umiejętność zawracania. Można oczywiście przeczytać lub jedynie przejrzeć książkę i jeździć nadal tak jak do tej pory. Jednakże nasza pasja to także zabawa i dla zaspokojenia samej ciekawości można przećwiczyć kilka trików, po czym z rado-

ścią przyznać: „Jakie to proste i jak bardzo ułatwia życie! Dlaczego wcześniej o tym nie wiedziałem?!” Książkę wydano zgodnie z dotychczasowym zwyczajem bardzo estetycznie, na eleganckim papierze, zilustrowano wysokiej jakości zdjęciami i rysunkami.

Jak wspomniałem na początku Buk Rower ma już na swoim koncie kilka publikacji motocyklowych autorstwa Davida L. Hougha, Keitha Code i Roberta Wicksa. Można z nich stworzyć cenną biblioteczkę. Parafrazując słowa jednej z pozycji wypada na koniec wyrazić nadzieję, że dzięki działalności wydawniczej na polskich drogach przybędzie motocyklistów doskonałych.

**Tekst i zdjęcie: Mariusz Sawa**



**Foto: Natalia Pawlicka**

<http://www.mymotorcyclejournal.blogspot.com/>

# Scheda po motocykliście...



KANCELARIA DORADZTWA PODATKOWEGO

MARIUSZ GOTOWICZ

[www.gotowicz.pl](http://www.gotowicz.pl)



Różne życiowe zdarzenia potrafią nas nie spodziewanie zaskoczyć. Najczęściej nie wiemy, jak się zachować w takich nietypowych sytuacjach, a tym samym możemy popełnić istotny błąd, lub co gorsza, ponieść zupełnie niepotrzebną stratę. Przez to, że najczęściej nie wiemy jak się zachować, jakie podjąć decyzje, co stanowi prawo, decydujemy się na rozwiązania podpatrzone u innych lub polecane przez naszych bliskich albo znajomych. Nie zawsze jest to dobre rozwiązanie, tym bardziej, że za każdym razem sytuacja jest zindywidualizowana. Kontynuując serię artykułów dotyczących spadków i ich skutków podatkowych trzeba zauważyć, że jedną z wydawałoby się miłych i pozytywnych życiowych niespodzianek, jest „odziedziczenie” spadku po dalszych krewnych, a nawet osobach zupełnie nam obcych.

Z ponad trzydziestoletniej praktyki zawodowej wynika, że wcale nie jest rzadkością, że sąsiad „zapisuje” nam w spadku swój stary motocykl, czy też dziedziczymy w wyniku jego ostatniej woli całe mnóstwo najróżniejszych części. Również zdarza się dziedziczenie po dalszym krewnym, który wiedząc o naszej pasji, postanawia przekazać nam swój majątek (w takiej niesformalizowanej darowiznie) lub wskazuje nas jako spadkobiercę, nakładając na najbliższych obowiązek przekazania „klamotów” właśnie nam (pasjonatom motocykli). Równie często występuje też sytuacja, że rodzina, sprzątając mieszkanie, stara się w jakiś sposób usunąć – jakiejś bliżej dla niej nieokreślone rzeczy – aby po zmarłym zostawić puste pomieszczenia.

Każda z tych sytuacji jest dla nas kłopotliwa, albowiem wiąże się z obowiązkami podatkowymi.

W pierwszej kolejności trzeba rozpatrzyć kwestię spadkową, dotyczącą osoby obcej lub dalekiego członka rodziny.

Dziedziczenie po obcych lub dalszych krewnych mieszczących się w trzeciej grupie pokrewieństwa zostało zdefiniowane w art. 14 ust. 3 ustawy o podatku od spadków i darowizn, gdzie dokładnie zdefiniowano pokrewieństwo i przyporządkowano do poszczególnych tzw. „grup podatkowych”. Dla pełnego obrazu wskazać trzeba na zapis art. 4a tej samej ustawy! Tam ustawodawca zawarł listę najbliższych członków rodziny, czyli taka de facto „grupa zerowa”. Według tego samego klucza „grup podatkowych” podzielono stawki podatkowe. Im dalsza rodzina tym wyższe stawki. Dla trzeciej grupy, czyli bardzo dalekiej rodziny i osób obcych ustalono najwyższe opodatkowanie. Sięga ono 20% wartości przedmiotu spadku lub darowizny. Jest to już bardzo wysoka danina podatkowa.

Do obliczenia samego podatku, zgodnie z przepisami ustawy o podatku od spadków i darowizn, ustalić trzeba wartość rynkową. Musimy jednak pamiętać, że odziedziczone „graty” mają często sporą wartość. Trzeba więc mieć w pamięci, że fiskus „wiecznie żywy” czeka na takie okazje, aby po wielu latach opodatkować nas sankcyjną stawką 20% podatku spadkowego, albo co gorsza uzna, że musimy zapłacić podatek od spadków wg ostatniego przedziału skali, czyli kwoty wg ostatniej pozycji skali podatkowej (kwota stała 2 877,90 zł i dodatkowo procentowa kwota liczona wg stawki 20% podstawy, czyli wartości spadku ponad 20 556,00 zł wartości spadku), a na dodatek naliczy odsetki za zwłokę!

Drugim wariantem przekazania przedmiotów i rzeczy jest darowizna. Darowiznę może jednak przekazać wyłącznie osoba żyjąca, a na dodatek ze swojego majątku. Innymi słowy darowiznę możemy otrzymać od naszego potencjalnego spadkodawcy (sąsiad, dalszy członek rodziny jeszcze za jego życia. W razie śmierci takiej osoby, ewentualną da-

rowiznę przedmiotów i rzeczy po niej musi poprzedzać unormowanie sytuacji spadkowej, albowiem możemy stać się uczestnikami późniejszych sporów majątkowych, jakie dość często powstają pomiędzy członkami rodziny osoby zmarłej. Darowiznę taką przekazują bowiem spadkobiorcy, czyli np. dzieci lub współmałżonek osoby zmarłej.

Kwestia opodatkowania darowizny jest analogiczna, a wręcz identyczna jak przy opodatkowania spadku. W przypadku otrzymania darowizny od osób obcych, nasze obciążenie podatkiem będzie również oscyloowało w granicach 20% wartości darowizny. W obu przypadkach, zarówno w zakresie opodatkowania spadku, jak i opodatkowania darowizny, dużą rolę w ustaleniu wysokości podatku ma wartość otrzymanego majątku/rzeczy. Zgodnie ze wspomnianym już art. 8 ustawy o podatku od spadków i darowizn, za wartość nabytych rzeczy i praw majątkowych stanowiących podstawę wyliczenia podatku przyjmuje się wartość określoną przez nabywcę, jeżeli odpowiada ona wartości rynkowej tych rzeczy i praw! Urząd skarbowy może jednak taką wartość weryfikować.

We wszystkich urzędach skarbowych istnieją wyspecjalizowane komórki organizacyjne, zajmujące się podatkiem od spadków i darowizn. Często są to ci sami urzędnicy (te same osoby), które w zakresie swoich obowiązków zajmują się podatkiem od czynności cywilnoprawnych, zwanym potocznie PCC. Wiedzieć trzeba, że urzędnicy opierają się na posiadanych taryfikatorach, na danych zebranych z sieci Internet, a nawet na danych z innych rozliczeń podatkowych, jakie przeprowadzono w tym urzędzie wcześniej. Posiadają w swoich zasobach inne umowy, opinie biegłych, cenniki. Jeżeli dojdą do przekonania, że podane wartości wykazane w deklaracji podatkowej są wg ich samodzielnej i niestety często

stronniczej oceny za niskie, to praktycznie trudno będzie nam dowodzić swoich racji, albowiem ryzykujemy sporem podatkowym, który może się okazać w ostatecznym rozrachunku znacznie droższy, albo... osiągniemy pyrrusowe zwycięstwo!

Trzeba jednak zachować pewien umiar zarówno w sporze z pracownikami fiskusa, jak i w bezrefleksyjnym akceptowaniu tego co nam przekazują. W przypadku kwestionowana podawanej przez urzędnika propozycji wysokości podatku może zostać powołany biegły rzeczoznawca, który dokona wyceny otrzymanych lub odziedziczonych rzeczy w oparciu o kryteria techniczne oraz rynkowe i ustali ich wartość rynkową. Powołanie przez urząd biegłego rzeczoznawcy może się dla spierającego z fiskusem zakończyć koniecznością dopłaty podatku od spadków i darowizn i co gorsza zapłaty

za usługę rzeczoznawczą. Stanie się tak, gdy rzeczoznawca wyceni – ustali wartość rynkową – części, motocykla lub innych „gratów” o 33% wyżej niż wartość przez nas zadeklarowana!

Z praktyki wynika, że najczęściej nowa wartość określona przez rzeczoznawcę jest wyższa od tych granicznych 33%. Tak więc warto się zawsze zastanowić, do którego momentu warto się sprzeczać z urzędem skarbowym w zakresie wartości otrzymanych lub odziedziczonych przedmiotów (majątku).

Cykl artykułów dotyczących dziedziczenia spadków dobiega końca. Niestety, nie wyczerpałem całości tematyki, która ze swojej istoty jest wyjątkowo obszerna i niestety zawiła. Prawo spadkowe, a co za tym idzie i opodatkowanie spadków, jest dziedziną

trudną i skomplikowaną z uwagi na różne uwarunkowania. Podział masy spadkowej, przyjęcie lub odrzucenie spadku, dział spadku, ciężary ustanowione na spadku, czysta wartość dziedziczenia, to wszystko utrudnia ocenę prawa i finansową. Zdecydowanie prościej jest w sytuacji darowizny, czy typowej transakcji kupna/sprzedaży.

Mam jednak nadzieję, że choć w podstawowym zakresie udało się ten trudny, ale jakże istotny zakres prawa przybliżyć czytelnikom naszego Kwartalnika.

**Mariusz Gotowicz**  
Doradca Podatkowy

## W drogę z rodziną!

Mimo iż przemysł sidecarowy w Polsce, a co za tym idzie również sport i turystyka, praktycznie nie istnieje, to można już spotkać pierwsze profesjonalne zakłady, zajmujące się instalowaniem wózków bocznych do motocykli. Współczesne polskie konstrukcje cieszą się popularnością również wśród motocyklistów na Zachodzie.

Jedną z nich jest kosz powstały w Ostrowie Wielkopolskim. Skorupa prezentowanego wózka bocznego wykonana jest z włókna szklanego – podobnie jak żaglówki, z dwóch połączonych ze sobą części. Rama i zawieszenie jest w całości autorską konstrukcją inż. Konrada Czwordona. Amortyzacja wspiera się na wahaczu, wleczonym

dźwigniowym z amortyzatorem z progresywną amortyzacją i regulowaną mechanicznie sztywnością. Wózek różni się od „typowego” kosza dwuosobowego z „sąsiadująco” ustawionymi fotelami pasażerskimi [zob. nr 8/2014 SD – Yamaha XS z koszem].

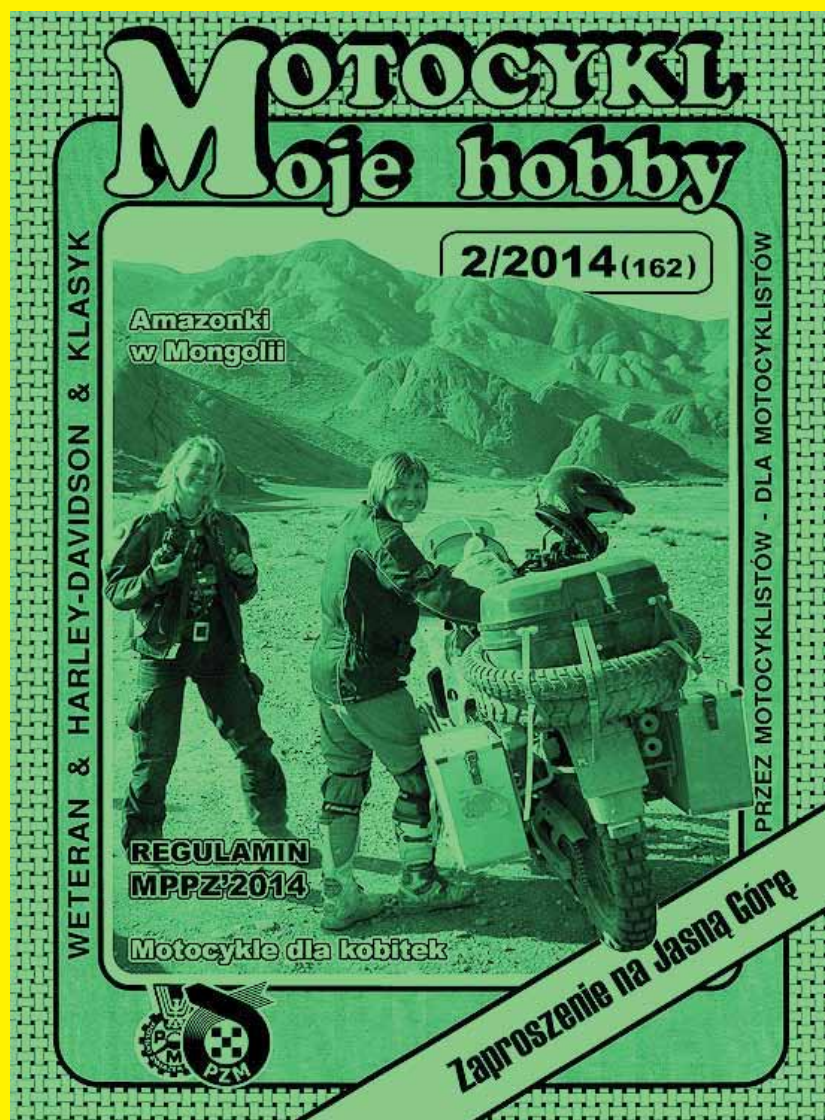
Z technicznego punktu widzenia szeroki wózek oznacza większy opór toczącego się koła na dłuższym ramieniu. Widoczny na zdjęciach umożliwia łatwiejsze manewrowanie i nie wymaga zmiany wyprzedzenia osi koła przedniego (np. przebudowy zawieszenia na wahacz pchany). Zdecydowanie lepiej prowadzi się w koleinach. Wyposażono go w dwa foteliki Maxi-Cosi i przeznaczony jest dla dwójki dzieci w wieku 5–12 lat.

Waga kosza gotowego do jazdy wynosi około 180–200 kg i zależy od wyposażenia dodatkowego. Przygotowanie prototypu, wykonanie rysunków technicznych trwało około pół roku. Montaż do motocykla może trwać kilka tygodni, w zależności od konieczności wykonania ramy pomocniczej lub elementów łączących. Koszt budowy, lakierowania, instalacji i badań technicznych zamyka się w kwocie 12 tys. zł.

Tekst: K. Czwordon, M. Sawa  
Zdjęcia: K. Czwordon



# POLECAMY DWA WSPANIAŁE PISMA!



# OSTATNIE KLIMATYCZNE POZYCJE NA RYNKU!



autor: Piotr Gilewski

# Honda CBR 600



**H**onda CBR 600 jest chyba najczęściej spotykanym motocyklem sportowym w Polsce. Ja również należałem do grona jej posiadaczy, dlatego teraz postaram się Wam opisać zalety i wady tego jednoślada.

Historia CBRki zaczyna się od modelu F1, jednak ja miałem przyjemność jeździć jedynie F3, F4 i posiadaną przeze mnie F4i-sport. Motocyklem tym jeździłem przez 5 lat przechodząc przez wszystkie etapy doskonalenia swoich umiejętności. Kupiłem go jako drugi po GPZ 500S, więc teoretycznie nie byłem „świeżakiem”, jednak Honda zweryfikowała moje umiejętności.

W pierwszym roku miałem dwie na szczęście niegroźne głębki, które dały mi sporo do myślenia. Powodem tych upadków były znacznie lepsze hamulce niż w motocyklach pokroju GPZ czy GS

500. Oczywiście przy dzisiejszych standardach produkcji motocykli hamulce CBRki są klasy średniej, ale dla młodego chłopaka, który ma motocykl od kilku miesięcy i chce robić terror na mieście, hamowanie na mokrym może się skończyć kontaktem z glebą.

Honda jest dość dużym motocyklem, jeśli porównamy ją ze współczesnymi sześćsetkami. Wygląd motocykla nawet po latach nie odstrasza, a jakość wykonania jest typowa dla Hondy, czyli bardzo wysoka. Plastik są wytrzymałe i ciężko je połamać, wszystkie przyciski nawet po wielu latach działają jak nowe i żeby coś się zepsuło, to musimy naprawdę nie dbać o nasz sprzęt. Podobnie jest z silnikiem.

CBR 600 F4i-sport jest jednym z najczęściej wybieranych motocykli przez stunterów, co świadczy o ogromnej wytrzymałości silnika oraz innych podzespołów. Sama charakterystyka silnika

w CBR jest typowa dla sportowych sześćsetek, czyli w zakresie niższych obrotów motocykl jest bardzo ospały, dopiero po przekroczeniu 7 tys. obrotów/ min Honda dostaje mocy, a po przekroczeniu 10 tys. uwalnia pełnię możliwości. Skoki mocy są tutaj dużo bardziej odczuwalne niż np. w Hondzie Hornet czy nowej wersji CBR F4i.

Ja w swojej maszynie robiłem bieżące przeglądy typu wymiany oleju, regulacja zaworów, wymiana sprzęgła i nigdy nie miałem obaw, że mogę nie wrócić z podróży. A swoją Hondą trochę zwiedziłem, bo poza lataniem po okolicach, CBRka zwiedziła też kilka miast w Polsce, a także na Słowacji, Węgrzech i w Rumunii.

Honda CBR jako sprzęt sportowy daje radę, pod warunkiem, że nie jeździmy po drogach gorszej kategorii. W Rumunii na dziurawej i szutrowej nawierzchni miałem trochę problemów, jednak jeśli



asfalt jest w miarę równy, to przebiegi rzędu 500-600 km dziennie nie będą stanowić dla nas większego wysiłku. Jednak dla przekładających komfort nad wygląd motocykla polecam kupić wersję CBR 600 f4i (bez sport).

Różnią się one tym, że F4i ma łączoną kanapę, która w dalszych trasach jest wygodniejsza dla nas jak i pasażera oraz ma podstawkę centralną, która przyda się, kiedy np. w trasie będziemy chcieli naciągnąć lub nasmarować łańcuch.

Pozycja pasażera jest nieco mniej wygodna niż kierowcy, jednak jak na sportowy motocykl jest dość komfortowo. Na pewno pozycja kierowcy jak i pasażera jest dużo wygodniejsza niż w R1. Swoją Hondę testowałem też amatorsko na torach kartingowych oraz zamkniętych lot-

niskach i uważam, że jest to jeden z najlepszych motocykli do tego typu zabaw. Oczywiście, jeśli będziemy chcieli bawić się w to na poważnie, to F4i nie ma szans z takimi motocyklami jak 600RR czy R6, jednak do amatorskich zabaw Honda jest perfekcyjna.

Ma wystarczająco dużą moc (110 KM) i niezłe zawieszenie, które pozwoli nam kontrolować motocykl. Jak wspomniałem na początku CBRka jest bardzo popularnym motocyklem, więc nawet jeśli na torze zaliczymy jakiś ślizg, to nie ma potem problemów z dostaniem używanych części.

Do tej pory pisałem wyłącznie o zaletach tego motocykla, a co z wadami? Honda wad właściwie nie ma. Oczywiście mógłbym napisać, że jak na motocykl spor-

towy, CBR nie ma takich osiągnięć ani nie prowadzi się jak CBR 600RR, R6 czy GSX-R, jak na motocykl turystyczny nie jest tak wygodny jak FZ6 czy CBF, albo że nie jest już produkowany przez co mamy ograniczony dostęp do nowych części. Jednak największą zaletą Hondy CBR F4i jest uniwersalność. Tym motocyklem możemy swobodnie dojeżdżać codziennie do pracy, jeździć w dalsze trasy po całej Europie, czy założyć owiewki torowe i ćwiczyć szybką jazdę. Jeżeli dodamy do tego wysoką jakość wykonania i bezawaryjność, otrzymujemy motocykl topowy, którego wybrały miliony właścicieli na całym świecie.

**autor: Piotr Gilewski**



# Pokonany Mistrz



Marc Márquez wygrał aż dziesięć wyścigów z rzędu. „93” przyzwyczaił nas do bicia różnego rodzaju rekordów w wyścigach motocyklowych. W tym roku prawie mu się to udało. Tak jak w poprzednim sezonie i w tym zdominował nam rywalizację. Jednak to co dobre musi się kiedyś skończyć. Wyścig u naszych południowych sąsiadów (Czechy, Brno) słynie z tego, że zarówno HONDA jak i YAMAHA mają praktycznie takie same szanse na zwycięstwo. Ten niezwykle obiekt pokazał już nam niesamowicie emocjonujące pojedynki (jak w 2012 roku Lorenzo vs Pedrosa). W tym sezonie również nas nie zawiódł. Marc Márquez po raz pierwszy został pokonany, a nawet można powiedzieć, że został upokorzony, gdyż wyprzedził go nie tylko Jorge Lorenzo, ale również kolega z teamu oraz Valentino Rossi. Co więcej „93” podczas całego wyścigu miał problemy z utrzymaniem tempa. Nie nawiązał walki nawet z samym „46” i ukończył wyścig z dosyć dużą stratą do niego. W związku z tym Marc Márquez nie stanął nawet na podium. Zwycięzcą okazał się być Dani Pedrosa.

Podejrzewam, że ustawienia motocykla z numerem 93 były nietrafione lub po prostu nasz Mistrz Świata z 2013 roku był w gorszej formie. Zła passa Marca Marqueza jednak nie trwała zbyt długo,

gdyż w następnym wyścigu w Wielkiej Brytanii pokazał, że to on będzie grał „pierwsze skrzypce” w kolejnej części sezonu. „93” stoczył niesamowity pojedynek z „99” i wydawałoby się nawet, że go przegra. Jednak, jak nas do tego zdążył przyzwyczaić, po niesamowitym wejściu pod „łokiec” uzyskał prowadzenie, które prawie spowodowałoby zdenerowanie się i tym samym wykluczenie z wyścigu Jorge Lorenzo. Oczywiście po tej akcji prowadził już wyścig aż do jego końca. Podczas ostatnich zmagania imponowało również DUCATI. Zawodnicy marki z Bolonii kilka razy ruszali już z pierwszego rzędu. Co więcej podczas jednego z wyścigów Andrea Dovizioso walczył jak równy z równym z samym Valentino Rossim. Tempo DUCATI imponuje na początku wyścigu, ale niestety inżynierowie muszą jeszcze popracować nad zużyciem opon.

Zapowiada się więc niesamowita końcówka sezonu, lecz w przyszłym roku będzie jeszcze ciekawiej. Do grona producentów prawdopodobnie dołączy fabryczny team SUZUKI i APRILII. Na dzień dzisiejszy nie ma jeszcze oficjalnych informacji, kto będzie zasiadał na motocyklach owych marek. Krążą jednak pogłoski, że dla koncernu z Japonii będą jeździli Aleix Espargaro i Maverick Viñales. Natomiast na włoskich maszy-

nach zasiadą Marco Melandri oraz Alvaro Bautista. Wiemy również tym razem z oficjalnych źródeł, że na motocyklu Aleixa Espargaro będzie jeździł Stefan Bradl. Natomiast na Hondę niemieckiego zawodnika przesiądzie się Cal Crutchlow. Tym samym lukę w fabrycznym teamie Ducati uzupełni Andrea Iannone. Skład pozostałych zespołów takich jak: REPSOL HONDA, MOVISTAR YAMAHA czy MONSTER ENERGY YAMAHA zostanie bez zmian.

Szykuje się więc bardzo ciekawy przyszły sezon. Dzięki większej liczbie producentów oraz „młodej krwi” (mam na myśli Mavericka Viñalesa) możemy spodziewać się niesamowitych pojedynków. Kto wie, może Mistrz Świata Moto3 z 2013 roku nawet zagrozi Marcowi Marquezo wi? Jest to wielce prawdopodobne, gdyż to, co pokazuje w tym sezonie w Moto2 jest godne podziwu, biorąc pod uwagę, że debiutuje w tej klasie i walczy jak równy z równym z czołówką.

**Piotr Kropisz**

# Kilka typowych pytań do Olgi



**z Olgą Kimel, organizatorką MotoShow Lublin, rozmawia Mariusz Sawa.**

**SD: Dlaczego nie ślub, nie dzieci, tylko motor i na dodatek taki niebezpieczny? Chcesz się zabić?**

**O:** Po pierwsze jestem jeszcze za młoda na ślub, a po drugie zawsze chciałam mieć motocykl. Od dziecka mnie to kręciło. Tym bardziej uginały mi się nogi, gdy jechałam motocyklem kobieta. Facet nie robił na mnie takiego wrażenia. Posiadanie własnego motocykla było moim marzeniem. Harowałam przez całe wakacje nad jez. Białym, by kupić pierwszy motocykl, Aprilię RS125. Najpierw dłuższy czas jeździłam z Michałem jako „plecak”. Motocykl nie robi człowiekowi

krzywdy, pod warunkiem, że osoba jest odpowiedzialna i nie przecenia swoich możliwości. Wszystko przychodzi z czasem, żadnego etapu nie da się przeskoczyć.

**SD: Dlaczego akurat Aprilia?**

**O:** Chciałam zacząć od czegoś małego. Jako osoba niska, która ma mniej siły nie mogłam sobie pozwolić na większą maszynę, bałam się. Poza tym ograniczała mnie nowa ustawa na temat wieku minimalnego do kategorii A. Motocykl świetnie spisuje się w mieście, wiele wybaczca.

**SD: Po co ci ścigacz? Prędkość cię jara?**

**O:** Zawsze podobały mi się zabudowane motocykle o sportowym, a wręcz agresywnym wyglądzie. Dodatkowo lubię szybką jazdę, wiatr we włosach i tą wolność, którą daje motocykl. Uwielbiam to niesamowite uczucie, które towarzyszy przy jeździe motocyklem. Wszystkie problemy zostają w tyle, liczy się tylko to co jest w danej chwili.

**SD: Utrzymujesz jeszcze kontakt z rodziną?**

**O:** Pewnie! Bardzo często ich odwiedzam. Tato kiedyś jeździł motocyklem, wujek także... Ale rodzice byli bardzo przeciwni. Mama chciała dołożyć pieniędzy, żebym tylko kupiła samochód. Do ostatniego dnia, gdy pojechałam kupić motocykl, nie wierzyła, że to zrobię. Od czasu zakupu kontakt z rodziną utrzymuję bardzo dobry, aczkolwiek przy każdym wyjeździe jest kilka telefonów, czy dojechałam. Zwyczajnie martwią się i wcale im się nie dziwię.

**SD: A czy twój Michał ma coś wspólnego z motocyklami?**

**O:** Tak, on jeździ od trzynastego roku życia.

**SD: W takim razie pochwal się Michał – czym.**

**M:** Najpierw była motorynka...

**SD: ...którą stawiałeś na koło.**

**M:** Właśnie nie. Potem przesiadłem się na WSK-ę 125, później MZ 150, 250, 251, Jawa 350... Po ukończeniu 18 roku życia, aby jeździć zgodnie z prawem trzeba było przesiąść się na coś mniejszego: najpierw Yamaha DT 80, LC 1, LC 2, LC 2 125...

**O:** Rower z komunii sprzedał, by mieć na części.



**SD: I pewnie poznaliście się dzięki motocyklom.**

**O:** Oboje jesteśmy z Chełma i mimo, że jeździliśmy na zloty, mieliśmy wielu wspólnych znajomych, to nigdy się nie spotkaliśmy, dopiero na studiach.

**SD: Teraz pytanie zasadnicze. Masz motocykl, jeździsz i co z tego mają inni?**

**O:** Kocham motocykle i lubię brać udział w motoryzacyjnych imprezach, więc pomyślałam, że można zrobić coś samemu.

Pierwszą okazją były KULTuralia w Lublinie. Podczas juwenaliów odbywały się krótkie imprezy motoryzacyjne, a my chcieliśmy czegoś więcej. Można przecież zrobić mały zlot. I tak powstał pomysł MotoShow, które w ubiegłym roku nosiło nazwę KULTuralne MotoShow. Impreza jest bezalkoholowa, bawimy się nie na promilach, a na oktanach.

**SD: A porównując edycję zeszłoroczną z tegoroczną?**

**O:** W tym roku było dużo więcej atrakcji. Mieliśmy dobrą pogodę...



**SD: Lepszych patronów medialnych...**

**O:** [śmiech]... którym serdecznie dziękujemy! ... Występ dała grupa FRS Zamość oraz wschodząca ekipa Total Mess Crew [od redakcji: o MotoShow Lublin przeczytacie w: nr 2(8)2014 „SD”].

**SD: A frekwencja?**

**O:** Na pierwszej edycji nie było wiele osób. Popsuła się pogoda. Druga i trzecia edycja ściągnęła dużo więcej osób. Imprezę odwiedziło około tysiąca osób oraz 200 motocykli. Niewątpliwą atrakcją była również parada ulicami Lublina rozpoczynająca event z udziałem kilkuset maszyn.

**SD: I co ci daje to, że zorganizujesz takie wydarzenie?**

**O:** Przyjemność. Tym bardziej, że studiuję psychologię biznesu i chcę się związać...

**SD: ...czyli braliśmy pewnie udział w jakimś zbiorowym eksperymencie psychologicznym. Nie wiedziałem...**

**O:** [śmiech] Skoro nie wiedziałeś, to znaczy, że był to udany eksperyment. Chcę swoją przyszłość związać z eventami, ich tworzeniem. Planujemy z Michałem założyć fundację eventową. Pozostaje zebranie funduszy... Będziemy się zajmowali organizacją szkoleń, począwszy od coachingu, motywacji, zarządzania czasem, po pierwszą pomoc dla motocyklistów itp. Chcemy organizować imprezy i na tym zarabiać. Przecież najlepiej zarabiać na tym, co się lubi.

**SD: Czy na pewno? Wtedy pasja przestaje być pociągająca, powszednieje.**

**O:** Trzeba nauczyć się systematyczności i pamiętać, że robi się to dla siebie. I w tym raczej się sprawdziliśmy. Organizując MotoShow jesteśmy uzależnieni od terminów, jakie narzuci nam uniwer-

sytet. Zazwyczaj musimy wszystko zrobić w ciągu miesiąca, chociażby zorganizować sponsorów. Przy okazji zawałamy czasem studia, ale tak naprawdę daje nam to satysfakcję i poczucie, że zrobiliśmy coś dobrze.

**SD: Michał. Twoja wybranka podchodzi do tego wszystkiego poważnie. Czy ty także?**

**M:** Bardzo często spotykam się z negatywnym postrzeganiem motocyklisty, że my to samo zło. Myślę, że da się to zmienić. Organizując MotoShow założyliśmy i pokazaliśmy, że da się przyjemnie dla wszystkich, bezpiecznie spędzić czas na dwóch kółkach.

**SD: I jaki był odbiór?**

**M:** Myślę, że pozytywny. Przychodziły nawet rodziny z dziećmi. Naszą uwagę przykuł jeden „motocyklista” w pełnej zbroi, w kasku, na wózku dziecięcym, w wieku trzech, czterech lat. Traktuję

więc to jako wyzwanie i mam nadzieję, że można coś zmienić. Można przyzwyczaić ludzi do tego, że istniejemy, potrzeba tylko czasu.

**SD: Może, gdy będzie nas więcej, to przestaniemy budzić emocje? Może ustawa umożliwiająca jazdę posiadaczom prawa jazdy kategorii B motocyklem do pojemności 125 ccm przyczyni się do tego?**

**O:** Jeżdżę samochodem i motocyklem i wiem, jak ma się jedno do drugiego. Jednośladem musiałam się nauczyć jeździć. Specyfika jazdy samochodem jest inna, moim zdaniem mniej wymagająca.

**M:** Na motocykl wsiada wtedy osoba niedoświadczona. A niektóre „125” potrafią być po prostu bardzo szybkie i niebezpieczne.

**SD: Może odłożymy te tematy na później. Fundacja fundacją, ale czy zamierzacie przy okazji gdzieś pojechać?**

**M:** Są plany wyjazdowe. Różnie jest z funduszami i ekipą, bo lubimy jeździć w grupie.

**O:** Po studiach chcemy pojechać na wycieczkę po Europie. A tak na co dzień jest niestety mało czasu na jazdę. W Chełmie mieszkamy od siebie tylko trzy kilometry, ale gdy mamy się spotkać, to każde z nas jedzie okrężną drogą, by się przynajmniej w ten sposób troszkę najeździć.

**SD: A w zimie kleicie porozbijane plastiki?**

**M:** Mój motocykl każdej zimy jest rozbierany w proch. W sumie to nie wiem po

co, ale już tak mam. Zawsze znajdzie się coś, co można poprawić.

**O:** Mimo iż jestem kobietą...

**SD: ...nie masz brody (jak kobiety z Austrii)...**

**O:** [śmiech] Bardzo dużo czasu spędzam w garażu przy motocyklu. Silnik swojego już rozbierałam i składałam dwa razy. Narzędzia i smar nie są mi straszne. Każda usterka jest dla mnie wyzwaniem, które podejmuję (prawie zawsze) z uśmiechem na twarzy. Wszystkiego uczę się od Michała, który jest z wykształcenia także mechanikiem.

**SD: W takim razie życzę wam realizacji wszystkich ambitnych planów, o których mówiliśmy dzisiaj i dziękuję za rozmowę.**

rozmawiał  Mariusz Sawa





**Foto: Natalia Pawlicka**

<http://www.mymotorcyclejournal.blogspot.com/>



# Dr Wentos

POWRACA

Z Krzysztofem Taczalskim rozmawia Mariusz Sawa





**Za tobą czternaście lat wariactw na motocyklu. I muszę przyznać, że mało który stunter wywołuje tyle kontrowersji. Oprócz zasłużonych pochwał spotkałem się także z prześmiewczymi opiniami na twój temat...**

- Hejterów na forach internetowych, szczególnie wśród młodzieży, nie brakuje. Spotkałem wielu łebków, którzy po prostu nie mają pojęcia, jak się jeździ na „er jedyńce” czy „gieesikserze”, nie wiedzą, jak takie motocykle reagują na dodanie gazu. Gdy umieszczę filmik w Internecie, pokazujący jazdę na tylnym kole na odległości powiedzmy 70 m, to dla niektórych jest to za mało. Nauczili się, że jak ktoś już postawi motocykl, to jedzie i jedzie i jedzie... Przez całą Amerykę, aż zniknie z zasięgu kamery. Ja natomiast zawsze chcę pokazać, jak to wygląda krok po kroku i być może jest to mało efektowne. Wielu po prostu zażdrości tego, co robię. To ja zbudowałem pierwszy symulator jazdy na tylnym kole – być może pierwszy na świecie. Gdyby ktoś dajmy na to wrzucił taką informację do sieci, powiedzmy z Hong Kongu, czy Brazylii, to bym o tym się na pewno

dowiedział. W 2004 roku zbudowałem Nysę, na której umieściłem Suzuki GSX-R 750 i chłopaki przyjeżdżali do mnie, by się uczyć jeździć. Uważam, że wiedza i umiejętności, które posiadałem, nadały się do tego, by móc się nimi dzielić. Głównie chodzi o to, by właściwie balansować motocyklem i bezpiecznie używać tylnego hamulca. Podnieść koło na małą wysokość to żadna filozofia. Sztuką jest postawić do pionu przy bezpiecznej prędkości.

**- A co da nam skonstruowany przez ciebie symulator?**

- Żeby nauczyć się samemu tego, co potrafię, trzeba się nieźle nagimnastykować, najeździć, nazawracać, wypalić paliwa, znaleźć odpowiednie miejsce do ćwiczeń i tak dalej. No i co? I ręk nie czujesz przy 180 koniach w takiej dajmy na to „er jedyńce”. Na symulatorze jest większa statyka, nie buja na boki... Właśnie. Śmieją się, że przecież na symulatorze „nie buja na boki”. Gdy mamy ośmicalową felgę z tyłu, to spuszczaś powietrze do powiedzmy 0,8 atmosfery. Robi ci się kapeć i dzięki temu jedzie

prosto tam, gdzie zechcesz, abyś tylko dobrze wycelował. Na symulatorze uczysz się tylko dwóch sposobów podnoszenia motocykla: z gazu i ze sprzęgła. Najważniejszy jest tylny hamulec. Gdy postawisz na koło za wysoko, to po ujęciu gazu motocykl nie będzie chciał opaść (chyba że przy dużej zębatce z racji dużego bezwładu). Trzeba wcisnąć tylny hamulec.

**- Dla mnie to na razie zbyt skomplikowane. Wróćmy może do początków.**

- Zaczynałem na Kawasaki GPX 750 o mocy 100 KM, który po maturze otrzymałem od rodziców. W silniku umieściłem mniejszą zębatkę. Motocykl stał się bardziej agresywny. Zmniejszeniu uległa prędkość, a zwiększyła się jego moc przy niższej prędkości. Potrafiłem go postawić na koło „z gazu”, siadając na baku z nogami na kierownicy. Wtedy nie miałem jeszcze bladego pojęcia o hamulcu. Wszystko robiłem na przepustnicy. Na tym motocyklu wzięłem udział w zawodach zorganizowanych na lubelskim torze. Wygrał Raptowny. Jeździł podobnie jak ja, bez hamulca. Miał

Kawazaki ZX 7 Ninja z innymi hamulcami, zawieszeniem, nawet kołami. Ja miałem szesnastkę z przodu, siedemnastkę z tyłu, a on siedemnastki. Mógł tym motocyklem zrobić więcej. Ja natomiast wyróżnałem. Wziąłem się w garść, motocykl sprzedałem jako powypadkowy i kupiłem Suzuki GSXR 1100. Ludziłem się najpierw, że przy tej pojemności będę mógł przejechać większy dystans, ale był to zdławiony sprzęt ze Szwajcarii o mocy nie 140, a 80 KM. To była porażka – miał osiemnastocalowe koła. Trudno było kupić do niego opony i był niezwykle ciężki. Z czasów liceum miałem jeszcze Jawę 350 TS. Na niej zacząłem jeździć na placu targowym o długości 150 m. Doszedłem do takich pionów (właśnie dzięki tylnemu hamulcowi), że przycierałem już rejestracją. Z tego powodu silnik się zalewał, jak to gaźnikowy. Ciągnąłem się za motocyklem, który jechał w pionie. Jak na tamte czasy była to fenomenalna sztuczka. Tak się zaczęło zawodowstwo, a prawie nikt jeszcze wtedy nie przerabiał motocykli.

#### - Na kim się wzorowałeś?

- Na Amerykanach: Jason Britton, Las Vegas Extreme... Wtedy dotarło do mnie, że jadąc na tylnym kole z prędkością co najmniej 140 km/h, opór powietrza trzyma maszynę w pionie. Można tak jechać i jechać! Na nich się wzorowałem. Analizowałem ich filmy. Imponował mi Craig Jones na Buellu, Szkot Kevin Carmichael, który był ze mną na Bielawie w 2004 roku. Wypłynąłem wtedy jako Dr Mentos. Przejechałem na Jawie cały dystans, nie pamiętam już ile, z osiemset metrów... Na wszystkich zrobiło to piorunujące wrażenie, bo motocykl miał jedynie 30 KM. Każdy motocyklista miał do czynienia przecież z takim motocyklem i wiedział, że takie rzeczy wyczynić jest sztuką. Zająłem wtedy trzecie miejsce. To spowodowało, że zacząłem uczyć ludzi. Przez pierwsze dwa sezony uczyłem ludzi na placu. Potem zamarzyłem sobie, by mieć taki sprzęt do nauki u siebie pod domem, po to by najpierw zademonstrować, a dopiero później wypuścić człowieka na własnym mo-

tocyklu. Jeździłem po składach złomu i złożyłem pierwszy symulator na Nysie z Suzuki GSXR 750 na wtrysku.

#### - Przyszła sława?

- Dostałem kilka angaży i zapraszano mnie na imprezy jako gwiazdę, pisała o mnie prasa motocyklowa. Był też Raptowny, Motodawcy z Bydgoszczy. Modny stał się już Internet i zaistniałem w sieci. Wypytywali mnie ludzie, jak to możliwe, że Jawa TS od razu idzie na tylne koło lepiej niż „er jedynka”. Chodzi o to, że Jawa ma nożne sprzęgło. Lewą rękę podnosiłem do góry, odkręcałem gaz do oporu, zdejmowałem nogę z dźwigni zmiany biegów, a sprzęgło „łapało” i motocykl wyrwał się do góry. Miałem też mniejszą zębatkę i motocykl był przez to wrażliwszy na gaz.

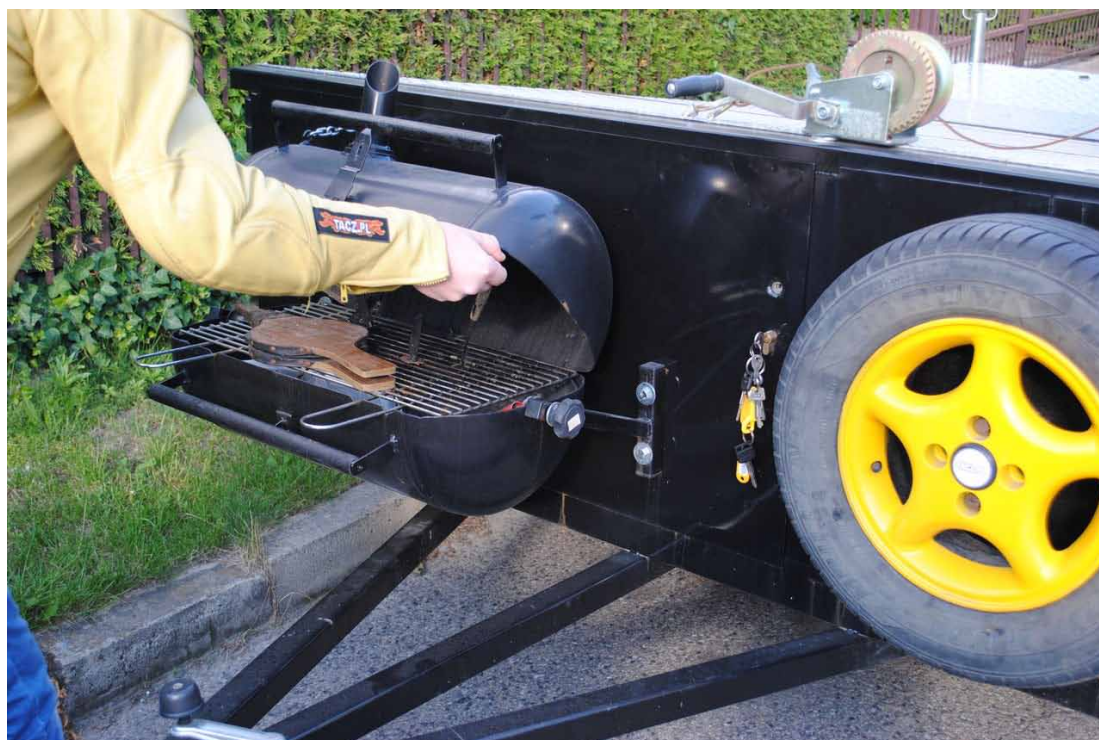
#### - Gdzie jest ta Jawa?

- Sprzedałem kolegom z sąsiedniej wioski. Potem przesiedli się na WSK-i i nazwali się Szrot Team. Zamontowali hamulec tarczowy z tyłu, a dźwignię hamulca umieścili w ręku i jeździli na tylnym kole bez przedniego. W ten sposób zainspirowałem kogoś. Walczyli, walczyli i wygrali z tą WSK-ą, ale podczas zawodów cztery razy wymieniali skrzynię

biegów. Fachowcy! Mnie nawet by się nie chciało do WSK-i podejść. „Trójek” miałem jedenaście. „czwórki” cztery, MZ Trophy... Byłem takim zbieraczem. Kupowałem nawet za marki niemieckie.

#### - Wyglupiałe się także za granicą?

- Auto Moto Rodeo pod Monachium. W 2005 roku podpisałem tam kontrakt. Tamtejsza grupa nazywała się Original German Helldrivers. Jeździłem u nich crossem, skakałem przez samochody, jeździłem na przednim, tylnym kole, Yamahą YZ 250. Przez ogień... Takie różne ciekawe sztuczki. Przychodziło wiele gapiów i mieliśmy takie powiedzenie odnośnie wstępu na nasze imprezy „kinda dziben, erwachsen cen” („kinder sieben, erwachsene zehn” – dzieci siedem euro, dorośli dziesięć). Chciałem się rozwijać. Zainteresowałem się więc beczką śmierci we Władysławowie. Jeździłem tam jeszcze przed wyjazdem do Niemiec, miałem doświadczenie i jak na polskie warunki dobrze zarabiałem. Przychodziły tłumy. Pojechaliśmy tam z kolegą Tomkiem z Konstancina Jeziornej. Nauczyłem się wszystkiego od podstaw. Na przykład w oponach musisz mieć bardzo dużo powietrza. Nie bardzo mi szło, nie mogłem oderwać się motocyklem od ziemi. Okazało się, że należy



pochylić motocykl na stronę od ściany i przypalić opony, by się nie ślizgały. I tu jest cała tajemnica – w grzaniu opon. Rozpędzasz się, a ze ściany, podestu o kącie nachylenia 45 stopni i podłogi robi ci się korytarz, żłób. Grawitacja ciągnie cię w lewo, do ziemi, ale jak dodasz gazu to wchodzisz na ścianę i jest zupełnie inaczej. Po tygodniu wjechałem na wysokość ośmiu metrów.

### - A jak teraz z twoim udziałem w zawodach?

- W 2009 roku miałem wypadek na motoparalotni i od tamtej pory ze względu na złamanie kręgosłupa musiałem zaprzestać startów. Wszystko stanęło. Nie mam już dobrego czucia w lewej nodze, więc akrobacje są wykluczone. Aczkolwiek są ludzie, którzy i bez kończyn potrafią uprawiać stunt. Tak naprawdę już się najeździłem, a chciałbym to umożliwić innym, uczyć. Miałem robić interes na symulatorze w Anglii za namową pewnego Polaka. Tam zostałem okradziony na zlecenie kilku rodaków i Jamesa Bowmana, który prowadzi szkołę Vertical Trix. I taki z tego morał, że jak ktoś cię ciągnie za granicę, to trzeba jechać z walizeczką. Mój brat pojechał z walizeczką, wrócił samochodem. Ja pojechałem ze wszystkim, co miałem, wróciłem z niczym. Wróciłem do Polski w 2010 roku i do 2013 budowałem nowy symulator.

### - Czym ten symulator różni się od poprzedniego?

- Motocykl ma przerobione smarowanie i układ chłodniczy. Seryjnego motocykla nie można wstawić do symulatora. Nie chodzi tylko, by się bujnąć i postawić motocykl. Pod motocyklem musi być też solidny wał z ogromnymi mocnymi łożyskami. W samej przyczepce, na której zamontowałem grilla, można nawet spać.

rozmawiał ■ **Mariusz Sawa**



# IV Wystawa Motocykli w Ostrowie Maz.



Dnia 1 czerwca 2014 roku w Zespole Szkół Nr 1 im. rtm. Witolda Pileckiego w Ostrowi Mazowieckiej odbyła się IV Edycja Wystawy Motocykli „Legendy PRL-u”. Pomysłodawcą i inicjatorem imprezy jak co roku był p. Tomasz Gałązka, nauczyciel i pasjonat motoryzacji. Już rano plac przed szkołą był pełen jednośladów.

Wśród ponad 160 różnych jednośladów było około 60 zabytkowych motocykli. Mogliśmy podziwiać legendarne marki z czasów wczesnego PRL-u, tj. Junaki, Osy, SHL-ki, WSK-i, Miński, WFM-ki, a także czeskie Jawy. Nie zabrakło także motorowerów, w tym popularnych Rometów oraz kultowych MZ-ek produkcji NRD-owskiej. Odwiedzili nas także fascynanci nowych modeli motocykli: ścigaczy oraz

uwiellbianych przez większość różnych pokoleń motocyklistów – chopperów. W samo południe odbyła się parada motocykli ulicami miasta: Widnichowską, Armii Krajowej, 3 Maja, Broniewskiego, Piłata, Duboisa. Ok. godz. 13.00 odbyły się konkursy. Tytuł “kultowego motocyklisty” zdobył Jarosław Góral, a konkurs powolnej jazdy oraz nagrodę za oryginalny motocykl wygrał Marek Kulesza i jego Simson SR2. Nagrodę za najstarszy motocykl, biorący udział w wystawie, otrzymał Adam Gałązka za Mińska z 1954 roku, a za najlepiej odrestaurowany motocykl – Paweł Kalbarczyk i jego SHL M11. Oglądającym motocykle czas umilała muzyka z lat 60.–80. Dodatkową atrakcją, cieszącą wzrok i wzbudzającą podziw, był pokaz stuntu w wykonaniu ucznia naszej szkoły Maćka Doncera i

jego kolegi z branży Mateusza Karabina. “Wystawa się udała” – krótko komentuje p. Tomasz Gałązka.

W przygotowaniach pomagali mu uczniowie z kl. II (Technik Pojazdów Samochodowych): Karolina Ościłowska, Adam Ty miński, Bartosz Rekosz, Adam Algrzym i z kl. I (Mechanik Samochodowy) bracia Marcin i Dominik Krutczenko oraz Dyrektor Szkoły Grzegorz Jasionowski.

**Tekst i zdjęcia: Karolina Ościłowska i Robert Wąsik**











Podstuchane na zlocie pojazdów zabytkowych...



# Rajd Paszków Rally 2014

Tekst: Łukasz Łowkiel, zdjęcia: Marcin Salkiewicz



***Pomiędzy 22 a 24 czerwca do Kotliny Kłodzkiej już po raz drugi zawitał Transgraniczny Rajd Paszków Rally.***

Tak jak i poprzednim razem miejscem spotkania było przyjazne wszystkim motocyklistom gospodarstwo agroturystyczne Zajacówka w Paszkowie.

Piątek był dniem zjazdu gości z całego kraju. Najliczniejsze reprezentacje wystawiły takie miasta jak: Wrocław, Warszawa, Poznań, Bydgoszcz, Gniezno, Jastrzębie-Zdrój, Płock i Swarzędz. W sumie na sobotniej odprawie przed wyjazdem na trasę stawiło się 120 zawodników i zawodniczek!

Pierwsi ruszyli już o dziewiątej rano. Przed nimi kręte górskie szosy zarówno po polskiej jak i czeskiej stronie Hrabstwa Kłodzkiego.

Na trasie uczestnicy odnajdywali szlak przy pomocy dostarczonego im roadbook-a nawigując po trasie pomiędzy ukrytymi punktami kontrolnymi. Organizator zadbał, byśmy trafili w takie niezwykle miejsca jak: pierwsze i chyba jedyne kłodzkie smoczysko zatopione w betonowym odlewie, tajemniczy opuszczony pałac, nieco zwariowany skansen z ty-

siącem starych przedmiotów i wesołą gromadką zwierząt niekoniecznie gospodarskich czy muzeum żaby...

Po czeskiej stronie do zwiedzenia był bunkier na linii umocnień pochodzącej z czasów II wojny światowej. Po betonowych podziemiach oprowadzała Pani przewodnik.

Smaku rywalizacji dodawały przeprowadzane na trasie konkurencje. W salonie Yamaha w Kłodzku należało wykazać się wiedzą na temat budowy motocykla. Do rozpoznania było 5 niekompletnych części z motocykla - niewielu udało się poprawnie udzielić wszystkich odpowiedzi. Były też militarna próba strzelecka. Kto miał celne oko i odrobinę szczęścia dobrze przeładował i oddał celną serię, wyjeżdżał z kompletem punktów. Na mecie czekał jeszcze Quiz. Kto dobrze obserwował trasę i był z dendrologią za pan brat wzbogacał się o kolejne punkty. A potem to już tylko pyszny żur, kiełbaska z grilla lub z ogniska i oczekiwanie na wyniki.

Miejsce przepiękne, z dala od miejskiego ruchu na zboczu Gór Bystrzyckich, kompani doborowi, więc i czas zlecał szybko.

Najlepszymi uczestnikami rajdu, którzy zgarnęli puchary i atrakcyjne nagrody okazali się: nr 1 Przemysław z Poznania, nr 2 Błażej z Opalenicy, nr 3 Joanna z Wrocławia. Organizatorzy docenili jednak całą pierwszą dziesiątkę, która otrzymała nagrody rzeczowe. Wszyscy uczestnicy zapowiedzieli powrót za rok. Do zobaczenia!

**Więcej informacji oraz zdjęć znajdziecie na stronie:**  
<http://paszkowrally.jimdo.com>









**Foto: Natalia Pawlicka**

<http://www.mymotorcyclejournal.blogspot.com/>

# Niedocenieni i zapomniani Inż. Leo Kuzmicki

autor: Adam Medyna



Leo Kuzmicki z silnikiem Hillman Imp.

*Na to nazwisko natknąłem się czytając książkę Berta Hopwood o rozkwicie i upadku brytyjskiego przemysłu motocyklowego w latach 1950 – 1975 pt. "Whatever happened to british motorcycle industry".*

Wśród wielu pozycji inżynierskich, a potem kierowniczych, które autor zajmował, był też epizod pracy dla firmy Norton w późnych latach 40-tych, gdzie piastował stanowisko głównego konstruktora. Efektem jego pracy było powstanie dwucylindrowego silnika używanego przez następne 26 lat w coraz to innych motocyklach tej marki (jego finalna wersja napędzała słynny model Commando w latach 70-tych). Jednak w latach 40-tych Norton produkował głównie jednocylin্দrówki, a najświetniejszą z nich była oczywiście wyścigówka Manx wytwarzana w wersji 350 i 500 ccm. Mr. Hopwood wspomina, że pewnego dnia jeden z jego pracowników zaczął rozmowę na temat silnika Manxa z człowiekiem zamiatającym podłogę jednego z pomieszczeń warsztatowych i szybko zorientował się, że wiedza tego sprzątającego na ten temat przekracza znacznie jego własną. Akurat do warsztatu wszedł Mr Craig - szef działu wyścigowego zaczynając swój dzień od ostrego opieprzenia rozmawiających, więc dyskutanci rażno ruszyli do swoich zajęć.

Jednak mimo tego udało się przekazać szefowi informacje o konieczności rozmowy z nietypowym sprzątającym, czego błyskawicznym efektem było oddzielenie go od miotły i postawienie przy desce kreślarskiej.

Ta krótka notatka zaciekaowała mnie bardzo, bo jedynym znanym mi polskim inżynierem pracującym po wojnie w angielskich firmach motoryzacyjnych był inż. Marek - wymieniony w książce W. Rychtera "Moje dwa i cztery kółka" - przed wojną pracownik montowni Chevroleta w Warszawie, a po wojnie konstruktor silników w firmie Aston Martin. Biorąc pod uwagę stosunki panujące w powojennej Wielkiej Brytanii, niechęć Anglików do obcokrajowców i ogólne przeświadczenie, że imigranci nie mogą mieć wiedzy przewyższającej wiedzę miejscowych na jakikolwiek temat, trudno sobie wyobrazić jaką trzeba było mieć osobowość, by jako cudzoziemiec przebić się na kierownicze stanowisko w jakiegokolwiek angielskiej firmie.

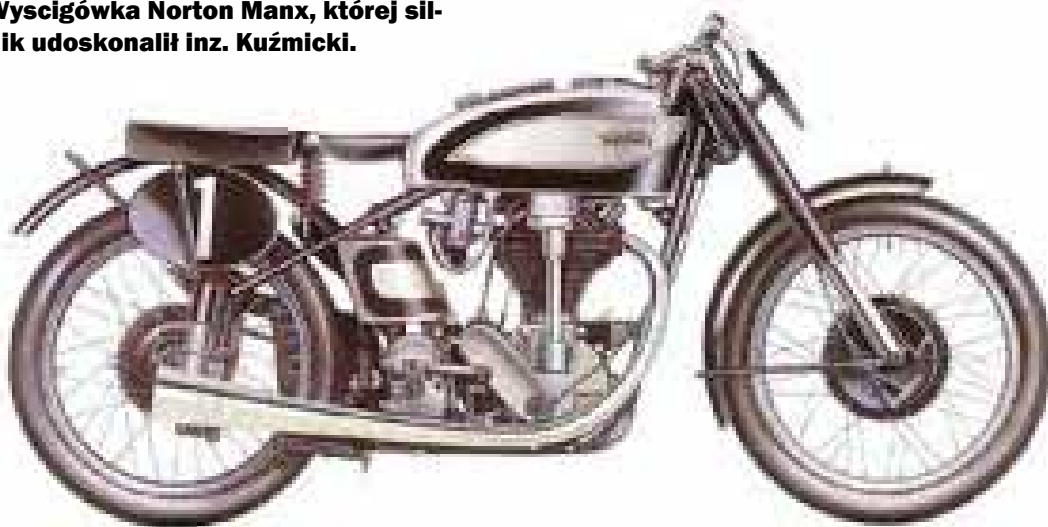
Inż. Marek najwyraźniej taka osobowość miał, ale Leo Kuzmicki? W jaki sposób on to zrobił? To pytanie przez dłuższy czas nie dawało mi spokoju. Nie mogłem nic znaleźć na jego temat w polskich źródłach. Dopiero poszukiwania w źródłach angielskich pozwoliły rozszy-

frować historię tej bardzo tajemniczej postaci. A ta historia jako żywo mogłaby być scenariuszem do dobrego filmu sensacyjnego.

Leo urodził się w 1910 roku w Warszawie w rodzinie lekarza wojskowego wysokiej rangi. Jego matka była nauczycielką w szkole muzycznej. On sam uzyskał maturę w 1931 roku i kontynuował studia na Uniwersytecie Lwowskim na kierunku konstrukcji mechanicznych. Jednocześnie brał żywy udział w sporcie, co miało mu się bardzo przydać kilka lat później. W połowie 1938 roku zdał magisterium i pracował jako asystent prof. Witkiewicza specjalizując się w konstrukcji silników wysokoprężnych.

Po inwazji Niemiec na Polskę został powołany do lotnictwa jako mechanik i po kampanii wrześniowej dostał się w ręce Rosjan. Wieziony i torturowany na moskiewskiej Łubiance trafił w końcu do obozu pracy za Kołem Polarnym, skąd uciekł i piechotą dotarł do Zatoki Perskiej. Tam wsiadł na statek i w 1942 roku dopłynął do Anglii.

**Wyścigówka Norton Manx, której silnik udoskonalił inż. Kuźmicki.**



Ta niezwykle długa i wyczerpująca wędrówka na zawsze podkopała jego zdrowie i doprowadziła do przedwczesnej śmierci w 1982 roku. Myślę też, że na zawsze odcisnęła swoje piętno na jego psychice. Jej efektem była niechęć do publikowania jakichkolwiek informacji o swojej osobie, minimalna ilość zdjęć, na których się pokazywał - ogólnie wolął pozostawać w cieniu.

W Anglii znowu wstąpił do lotnictwa i był w aktywnej służbie do 1947 roku jako oficer - nawigator. Po wojnie jego pierwszą cywilną pracą była mała fabryka motocykli AJW, ale po pół roku przeszedł do firmy Norton jako inżynier odpowiedzialny za rozwój i konstrukcje silników.

Cała historia jego przejścia do firmy Norton i zajmowane przez niego stanowisko owiane było mgłą tajemnicy. Dyrektor Gilbert Smith prowadził interview z Kuźmickim w hotelu, a nie w firmie i bardzo niewiele osób wiedziało, czym się on naprawdę w firmie zajmuje. Ten układ bardzo odpowiadał jego szefowi Joe Craig, który zbierał laury za nieoczekiwane podwyższenie mocy fabrycznych wyścigówek o 20%, ale odpowiadał również Kuźmickiemu który chciał uniknąć zainteresowania nim po swoich przejściach z KGB.

Z powodu swego zamiłowania do czystości i tego, że sam o tę czystość dbał zamiatając własne stanowisko pracy powstała historyjka opisana w książce Hopwooda. Leo na pewno nie był zatrudniony w Nortonie jako sprzątac, lecz wysokiej klasy konstruktor (chief engineer).

Pracował głównie nad kształtem krzywek rozrządu, zaworów, kanałów ssących i komory spalania, ale jego największym osiągnięciem było zastosowanie w silnikach Manx efektu "ściskania" (squish) co właśnie dało podwyższenie mocy fabrycznej wyścigówki 350 ccm z 30 do 36 KM.

Ta rola inż. Kuźmickiego w "ożywieniu" przestarzałych już wówczas silników Manxa (konkurencja włosko japońska



**Samochód wyścigowy Vanvall z silnikiem Kuźmickiego i nadwoziem Chapmann'a.**



**Istota usprawnienia głowicy Manxa polegająca na dodaniu "squish band" ( pierścienia wyciskającego gazy do srodka komory spalania ).**



**Zespół kontruktorski samochodu Hilman Imp, czwarty od lewej Leo Kuźmicki.**



używała już wówczas w wyścigach silników wielocylindrowych) została ujawniona prawie 30 lat później, gdy fabryczny kierowca wyścigowy Nortona z tych czasów Geoff Duke spotkał autora książki o Nortonie Manx, Micka Walkera i opowiedział mu swoje przeżycia.

Duke stwierdził, że to właśnie Leo Kuzmicki a nie Joe Craig, czy jakiś inny inżynier tam zatrudniony był autorem niezwykłych sukcesów sportowych Manxa z lat 50-tych. Zresztą Craig nie był inżynierem a byłym szefem działu wyścigowego w firmie i większość usprawnień silnika robił metodą doświadczalną - wyjdzie to dobrze, a nie wyjdzie to zmieniajmy. Dopiero Leo ze swoją świetną znajomością teorii i talentem do znajdowania najlepszych praktycznych zastosowań tej teorii potrafił pchnąć konstrukcje tych silników na nowe tory.

Jego prace zostały zauważone - jeden z dyrektorów Nortona, Tony Vandervell miał własną firmę produkującą jego patentowane łożyska ślizgowe i miał własne ambicje sportowe. Postanowił sponsorować produkcję samochodów wyścigowych Vanwall, które miały startować w nowej Formule 1 od 1954 roku. Silniki do tych samochodów zaprojektował właśnie Kuzmicki, który w 1953 roku przeszedł do firmy Vandervell Products jako jej główny konstruktor działu wyścigowego.

Dwulitrowy, czterocylindrowy silnik Vanwall był w gruncie rzeczy połączeniem czterech silników Manxa na wspólnym wale i ze wspólnym karterem. Głowica była właściwie kopią głowic Manxa z ich agrałkowymi sprężynami i napędem wałkiem królewskim. Nawet zastosowane gaźniki były motocyklowymi Amal MK1 Concetric Silnik produkował prawie 260 KM w tej wersji.

Po następnej zmianie przepisów i powiększeniu przez Kuzmickiego pojemności silnika do 2.5 l gaźniki zostały zmienione na wtrysk paliwa Bosch, nadwozie zostało zaprojektowane od nowa przez Colina Chapman, oraz zastosowano w samochodzie hydrauliczne ha-

mulce tarczowe. W tej wersji samochód uzyskał 280 KM i w 1957 roku wygrał swój pierwszy wyścig GP - pierwszy od 25 lat wygrany przez samochód angielski. W następnym 1958 roku każdy z kierowców zespołu wygrał po trzy wyścigi i Vanwall wygrał cały sezon bijąc zespoły Ferrari i Maserati.

Z powodu kłopotów zdrowotnych Tony Vandervell musiał wycofać się ze sportu w następnym roku i zespół przestał właściwie odnosić sukcesy z jego odejściem, a definitywnie zakończył starty w 1961 roku.

Znalazłem na Youtube filmik z jazdy jednym z samochodów Vanwall :

[https://www.youtube.com/watch?v=\\_XpSKJqcbdE](https://www.youtube.com/watch?v=_XpSKJqcbdE)

Razem z zakończeniem działalności sportowej przez Tony Vandervella Leo Kuzmicki przeszedł do grupy Roots - producenta samochodów Hillman i tam jako szef działu konstrukcyjnego współpracował przy dostosowaniu silnika wyścigowego Coventry Climax do projektowanego właśnie małego samochodu Hillman Imp. Po przejściu tej firmy przez Chryslera Kuzmicki pracował do końca kariery dla tego producenta samochodów.

Większość wiadomości na jego temat znalazłem w książce Micka Walkera "Norton Manx".

Autor po rozmowie z G. Dukiem skontaktował się z 88-letnią wówczas żoną Leo i od niej dowiedział się o jego przejściach wojennych i spędzonej w Polsce przedwojennej młodości.

Oprócz tego pojedyncze wiadomości pojawiły się w publikacjach dotyczących wypuszczenia do sprzedaży samochodu Hilmann Imp oraz książkach innych autorów dotyczących firmy Norton.

Kiedyś uczestniczyłem w dyskusji na jednym z forum junakowych gdzie uczestnicy żalili się na kiepskie rozwiązania techniczne tego motocykla i starali się udowodnić, że po prostu brakowało nam w Polsce konstruktorów motocyklowych

na miarę angielskich czy niemieckich. Chciałoby się powiedzieć "cudze chwalić...". To też było dla mnie inspiracją do znalezienia wiadomości o Polakach rzuconych przez los w różne strony świata i pracujących dla niepolskich firm, których pomysły i konstrukcje stały na najwyższym światowym poziomie.

 Adam Medyna

# Mistrzowie i celebryci

autor: Wojtek Kopczyński

Na pewnym internetowym forum motocyklowym, które osobiście założyłem i do którego staram się dobrać użytkowników, by uchronić się od przypadkowych „trollów”, ktoś zaprezentował zdjęcie motocykla wspominając, że powstał on w warsztacie Adama Badziaka. Ponieważ forum poświęcone jest głównie budowie cafe racerów i klimatom wokół klasycznych wyścigówek, myślałem, że to nazwisko obito się o uszy wszystkich użytkowników. Otworzyłem szeroko oczy ze zdumienia, gdy przeczytałem post jednego z nich, że musiał on wpisać w wyszukiwarkę Google „Badziak”, by dowiedzieć się co to za jeden. Za to wszyscy bez problemu skojarzyli Agnieszkę Szulim, z którą podobno Adam Badziak był przez jakiś czas związany. Moje zdumienie było tym większe, że do pomocy Googli musiał się uciekać chłopak pracujący w innym warsztacie motocyklowym znanym z ciekawych konstrukcji m.in. cafe racerów. Nie wiem... być może wzruszycie ramionami, zastanawiając się czemu się temu dziwię. Może najwyższa już pora pogodzić się z tym, że były wielokrotny motocyklowy mistrz Polski będzie anonimowy tak długo, dopóki nie zwiąże się z celebrytką?

Ten przykład wcale nie dotyczy tylko przedstawicieli niszowych dyscyplin sportu czy sztuki. Pamiętam, jak dobrych kilka lat temu we wszystkich plebiscytach na najlepszego saksofonistę w Polsce królował nijaki Robert Chojnacki (tak tak... ten od „Budzików”), zostawiając daleko za sobą cenionych na całym świecie polskich mistrzów saksofonu. Na podobnej zasadzie najlepszym polskim dyrygentem był Piotr

Rubik, a niektóre małolaty do dziś uważają Radosława Majdana za najlepszego polskiego bramkarza. Prawdziwi mistrzowie pozostają w cieniu „mistrzów – celebrytów”, zadowolając się uznaniem w wąskim gronie swojego środowiska zawodowego.

Ten medal ma jednak dwie strony. To niejednokrotnie celebryci są namawiani przez sponsorów do startu w prestiżowych zawodach sportowych. Przykładem niech będzie start Adama Małysza na rajdzie Dakaru. Wystarczyło mieć więcej niż przeciętne predyspozycje do uprawiania sportów motorowych i być uwielbianym przez większość Polaków, by trafić do bardzo dobrze sfinansowanej ekipy i wystartować w towarzystwie dobrego pilota, odbierając tam miejsce komuś o nadprzeciętnych zdolnościach, ale „bez nazwiska”. Adaś oczywiście wstydu nam nie przyniósł, jednak nawet średnio zorientowany kibic wie, że na tym rajdzie, wśród kierowców samochodów osobowych najlepsze wyniki i tytuły mistrzów osiągają byli zawodnicy z czołówki motocyklistów. Gdyby tak sponsorzy Małysza przyłączyli się do ekipy Czachora i Dąbrowskiego, nasi motocykliści – mając takie zaplecze – mogliby spokojnie konkurować, albo i wygrywać z najlepszymi ekipami fabrycznymi. Cóż z tego, jeśli tytułarni sponsorzy musieliby ustępować sobie miejsca na powierzchniach reklamowych, a i nazwiska Jacka Czachora i Marka Dąbrowskiego, pewnie nie ściągnęłyby przed telewizory tyłu widzów co magia Małysza. Trudno, musimy się pogodzić z tym, że Igrzyska Olimpijskie czy Rajd Dakaru w niczym nie przypominają początków tych im-

prez i całkiem o co innego teraz tam chodzi. Takie czasy, zmieniają się imprezy – zmieniają się mistrzowie. Niektórzy z nich nawet to dostrzegają i podejmują (nieraz rozpaczliwe) próby wejścia do grona celebrytów, by w ten sposób pozyskać zainteresowanie potencjalnych sponsorów.

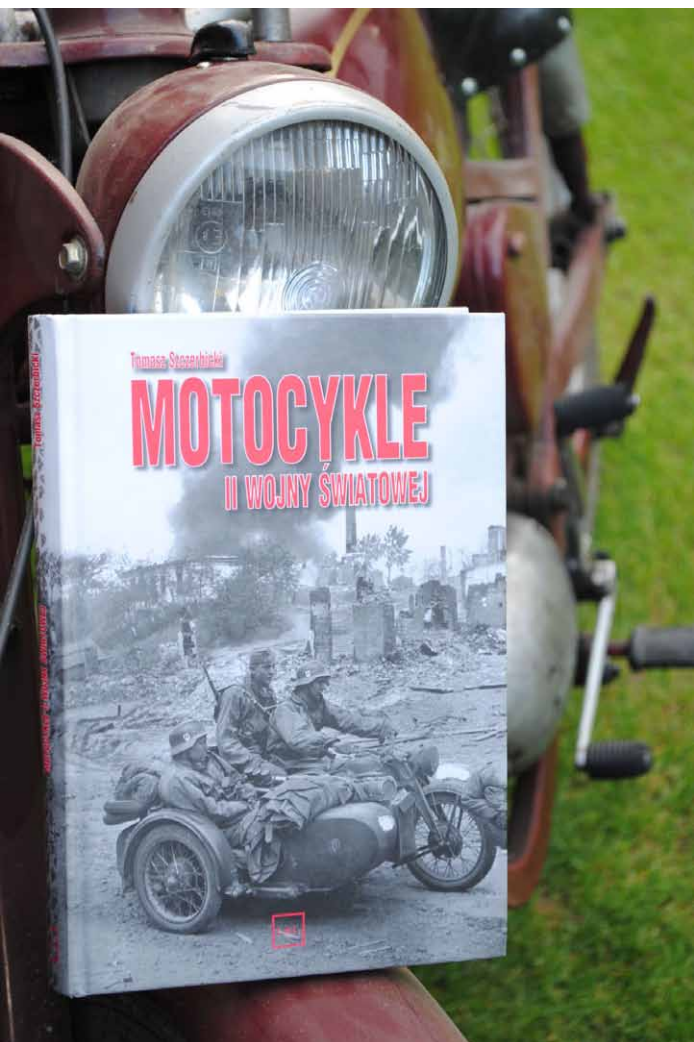
Wracając do przypadku z mojego forum dyskusyjnego – nasunął mi się jeszcze jeden wniosek. Ze wszystkich stron w naszym środowisku słychać narzekania, że motocykliści nie czytają prasy motocyklowej, bo „nie ma co czytać”. Czy to jednak jest prawda? Może to po prostu **NAM** nie chce się czytać. Może to **MY** ulegamy wygodzie „kultury obrazkowej”, niechętnie sięgając po teksty dłuższe od sms-a. Może to **MY** odwracamy się plecami od wydawnictw i publikacji internetowych, próbujących zgłębić i obszerniej przedstawiać tematykę motocyklową, dając tym wyraźny znak, że zadowolają nas same kolorowe obrazki z życia celebrytów i coraz bardziej infantylne notki zamiast „kobylistych” artykułów?

Czasy, kiedy to prawdziwi mistrzowie sportu czy sztuki byli celebrytami chyba już nie wrócą, ale ile w tym jest **NASZEJ** winy?

# Motocykle II wojny światowej

## TRZY PYTANIA DO AUTORA

*z Tomaszem Szczerbickim o jego książce „Motocykle II wojny światowej” rozmawia Mariusz Sawa*



### - Jakie są pańskie refleksje odnośnie książki z perspektywy tych kilku lat?

- Książkę „Motocykle II wojny światowej” napisałem w roku 2006, czyli 8 lat temu. Dziś, gdyby wydawca zapewnił mi dodatkowych 150–250 stron, rozszerzyłbym opisy poszczególnych motocykli, dodałbym trochę nowych zdjęć, a także napisałbym nowy rozdział – „Motocykle zdobycze”. Tu opisałbym wykorzystanie motocykli zdobycznych zarówno przez Niemców, jak i Aliantów. Dla nas to temat szczególnie ciekawy, bo właśnie za sprawą motocykli zdobycznych w armii niemieckiej trafiło do nas sporo nietypowych pojazdów, np.: wojskowe Nimbussy 4-cylindrowe, włoski desantowy Volugrafo Aeromoto, czy duże Indiany zdobyte przez Niemców we Francji w 1940 roku, a pozostawione w latach 1944–1945 roku na polach walki w naszym kraju.

### - Jak publikację przyjęli czytelnicy?

- Książka została dobrze przyjęta przez czytelników. Do dziś dostaję korespondencję od nowych – Pan też kupił ją do-

piero na zeszłorocznych Targach Książki Historycznej [listopad 2013 roku - MS]. Kontakt ze mną można nawiązać przez stronę internetową: [www.tomasz-szczerbicki.pl](http://www.tomasz-szczerbicki.pl)

Uwagą, która się często pojawia, jest to, że mogłaby być obszerniejsza. Też tak uważam, 240 stron to niewiele na tak duży i barwny temat, ALE...!

No właśnie – ALE...! Głos decydujący o rozmiarze książki ma wydawca. Wiele razy z bólem serca musiałem skracać książki, bo wydawca tak chciał. Raz nawet musiałem z 450 stron zejść do 200. Koszmar dla autora i uszczerbek dla książki. Tu pojawia się ekonomia. Gruba książka jest droga, a to znowu powoduje niższą sprzedaż i narzekania na jej cenę. Nie da się stworzyć dużej, rzetelnej i taniej książki. Pewnym wyjściem z tej sytuacji jest podział tematu na części (kolejne książki w cyklu), ale wydawcy rzadko po to sięgają, choć to rozwiązanie przyjazne zarówno dla nich, jak i czytelników.

### - Czyli pańskie odczucia odnośnie rynku książki motocyklowej w Polsce nie są zbyt optymistyczne?

- Literatura motocyklowa w naszym kraju cały czas jest w okresie raczkowania. Wydawcy podchodzą do tego tematu nieufnie, bo nie mają wiedzy o środowiskach motocyklowych, a nie chcą ryzykować pieniędzy na badania marketingowe. Jest jeszcze wiele tematów do opisanie.

Tu przydałoby się tak światli wydawcy jak Wojtek Echliczuk, który gdy zaczynałem zbierać materiały do książki o historii motocykli amerykańskich w Polsce, powiedział mi: „Tomek, pisz, co wiesz, wszystko, bez ograniczeń. To ma być pełna historia. Dzieło perfekcyjne. A jeżeli książka będzie za gruba i za droga, to najwyżej czytelnik kupi ją miesiąc czy dwa później”. Światły człowiek, z którym napisałem dwie książki.

# Likwidacja szkody z ubezpieczenia OC – cz. 3

W dwóch poprzednich tekstach rozpisywałem się na temat uprawnień poszkodowanego w wypadku komunikacyjnym oraz obowiązków, jakie wobec niego ma ubezpieczyciel sprawcy. Idealną jest sytuacja, w której zakład ubezpieczeń wypłaca sprawnie i w pełnej wysokości należne odszkodowanie. Sytuacje takie jednak zdarzają się rzadko, a ubezpieczyciel zazwyczaj stara się uniknąć odpowiedzialności lub wypłaca kwotę odszkodowania zupełnie nie przystającą do rzeczywistego rozmiaru strat. Jak zatem wyegzekwować należyte naprawienie szkody?

## Sąd sądem...

Oczywiście do naprawienia szkody ubezpieczyciela może zmusić sąd. Jednakże występując z powództwem cywilnym, należy liczyć się z długotrwałym procesem, wizytami w sądzie i dodatkowymi kosztami – uznajmy więc tę drogę za ostateczność. W wielu przypadkach zakłady ubezpieczeń skłonne są do zawarcia z poszkodowanym ugody, w której regulowane są wzajemne roszczenia stron. Ugoda taka jest dla poszkodowanego korzystnym rozwiązaniem, o ile tylko satysfakcjonuje go wynegocjowana kwota odszkodowania. Przed podpisaniem ugody należy uważnie ją sprawdzić

pod kątem niekorzystnych postanowień. Przede wszystkim powinniśmy unikać klauzul, na mocy których zrzekamy się roszczeń o naprawienie szkód, które mogą wyniknąć w przyszłości.

Nie należy się spodziewać, że to ubezpieczyciel wystąpi z propozycją polubownego załatwienia sprawy. Aby go do tego skłonić, warto jest wystosować wezwanie do zapłaty z podaniem żądanej kwoty, terminu jej zapłaty oraz możliwie dokładnego szkód i zdarzenia, z którego one wynikły.

Jeżeli wezwanie do zapłaty i ugodowe rozwiązanie sprawy nie skutkuje, pozostaje tylko droga sądowa. Sporządzenie pozwu i prowadzenie sprawy warto jest powierzyć profesjonalście, gdyż w przypadku popełnionego przed sądem błędu można nie tylko stracić możliwość dochodzenia swoich roszczeń, ale również ponieść dodatkowe koszty.

## Dokumentacja szkody

Istotną kwestią przy dochodzeniu odszkodowania są informacje o szkodzie. Ubezpieczyciel w korespondencji z poszkodowanym często powołuje się m.in. na wyceny rzeczoznawców, nie

ujawniając ich. Zakład ubezpieczeń ma obowiązek na pisemne żądanie poszkodowanego przesłać mu kompletne akta szkodowe sprawy. Akta te zawierają wszystkie dokumenty związane z likwidacją szkody, w tym wyceny dokonane przez różnych rzeczoznawców. Dopiero dysponując podstawami takich wycen, możemy wytknąć ich błędy.

## Nie tylko odszkodowanie

Warto pamiętać, że ubezpieczyciel ma obowiązek naprawienia nie tylko szkody majątkowej. Poszkodowany, który w jakikolwiek sposób ucierpiał, może domagać się wypłaty zadośćuczynienia za krzywdę. Zadośćuczynienie jest niejako rekompensatą za cierpienie fizyczne i psychiczne, którego doznał poszkodowany i jego kwota powinna być stosowna do rozmiaru tych krzywd. Ocena tego, jaka kwota tytułem zadośćuczynienia jest stosowna w danej sprawie, jest bardzo trudna, jednak należy pamiętać, że w przypadku poważniejszych urazów może ona sięgać nawet kilkuset tysięcy złotych.

**Bartosz Kamiński**  
**Pronkiewicz Kancelaria Prawna**  
 Wszelkie pytania prosimy kierować na  
 e-mail: bartoszkaminski0@gmail.com

# Zagubiony

Najlepsza podróż to taka której nie planujesz. Nie chodzi o to, że jest spontaniczna, że nie pakujesz się na nią tydzień z wyprzedzeniem, sprawdzając codziennie z podnieceniem sporządzoną wcześniej listę „itemów” do zabrania w sakwy. Chodzi mi o zupełnie inny rodzaj nieplanowania – taki kiedy wyruszasz w nią [podróż] niespodziewająca się tego do końca. Nagle odnajdujesz się... No właśnie, gdzie?

Raz tylko udało mi się prawdziwie doświadczyć tego, o czym teraz piszę, ale mam nadzieję, że ten raz nie był jedyny. Było to w ostatni ciepły dzień sezonu, o czym jeszcze wtedy nie zdawałem sobie sprawy, ale jakby nie patrzeć było to symboliczne.

Motocykl przebył już ze mną w trakcie wiosny i lata parę tysięcy kilometrów, ale w natłoku studiów i pracy było to w dalszym ciągu za mało. Dalej mimo dłuższych i krótszych wyjazdów czegoś brakowało, dalej rwało mnie w kierunkach „muszę odpocząć”, „wyrwać się”. Pragnąłem czegoś wyjątkowego.

Wyruszyliśmy rano w kierunku stacji benzynowej, ot zwykła przejażdżka po paliwo dla niej, a później powrót na parking i leniwe popołudnie spędzone w domu – przynajmniej tak myślałem wtedy o tym dniu. Jednak kiedy wyjechałem ze stacji tankując wcześniej Virago pod korek, coś pchnęło mnie do przodu.

- Przejedziemy się kawalek, zrobimy kółko i wracamy – powiedziałem do maszyny, tak aby nie dziwiła się tą nagłą zmianą trasy.

Od zawsze lubiliśmy porozmawiać. Myślcie co chcecie, ale po takiej rozmowie i okazaniu sympatii wobec motocykla, stawał się on mniej nieprzewidywalny, a nawet legendarny rozrusznik (który działał tylko według niezrozumiałej mi tajemnej mocy albo humorków mojej Yamahy) kręcił się jakby lepiej.

Małe „kółko” było coraz większe, co-

raz mniej okrągłe. Później już tylko wylotówka, jazda przed siebie i przekreślony znak Lublin, zwiastujący wyjazd z miasta. Nie myślałem gdzie jadę, nie było to ważne tamtego dnia. Świeciło rozgrzewające słońce, tak mocno, że pozwoliłem sobie na jazdę w rozpiętej kurtce. Po drodze mijalem innych, podobnych do mnie – lewa w górę. Lubię ten zwyczaj.

Zsiadłem z maszyny dopiero wtedy kiedy nogi zdrętwiały mi już do tego stopnia, że ciężko było mi zmieniać biegi, a ochota zapalenia papierosa przerosła ochotę dalszej jazdy.

Byłem w lesie – dosłownie. Zaparkowałem w pierwszym lepszym miejscu na poboczu drogi przebiegającej przez środek małej puszczy. Liście które opadając zwiastowały nadchodzącą jesień, nadawały temu miejscu niewyobrażalny klimat. Odpaliłem czerwonego M. i zaciągając się tytoniem poczułem wewnętrzny spokój. Mówię Wam – żadna joga, medytacje, prochy, zioła czy rozmowa z psychiatrą nie dadzą tego co poczułem w tamtym momencie. Czysta harmonia. Motocyklowe Ying i Yang. Mimo, że gdzieś tam czekał na mnie dom i mnóstwo problemów, które od tygodni nie dawały spokojnie zasnąć.

Rozprostowałem jeszcze przez chwilę nogi, racząc się kolejnym papierosem i nie chcąc tracić reszty dnia ruszyłem dalej. Czy w drogę powrotną? Możliwe, ale na pewno nie tę samą trasą którą przyjechałem. Gubiłem się coraz bardziej, przy okazji odkrywając jak niesamowicie dobrze wpłynęły te wszystkie unijne dotacje na życie kogoś takiego jak ja. Wioski, wsie i bezludzia witały prostymi i zapętlonymi w niesamowite zakręty drogami.

Ubawiłem się pochylając na nich motocykl próbując pokonać niektóre w szaleńczym pędzie – takim kiedy jest się przekonany, iż ledwo uszło się przed chwilą z życiem ale z tą samą chwilą

rzuca się samemu sobie wyzwanie, że przecież da się pokonać ten zakręt lepiej i szybciej.

Do domu trafiłem dopiero wtedy kiedy pozwoliła mi na to trasa. Dzień zaowocował w parę nie odebranych połączeń, siniaków i serię – ale tego pozytywnego – bólu oraz zmęczenia. Motocykl też jak gdyby ciesząc się z wyprawy przestał nagle cykać i przerywać, a jutrzejsza wizyta u mechanika okazała się zbędna. Dojechaliliśmy oboje, cali i zdrowi.

Może było to głupie i nieodpowiedzialne, zwłaszcza dla człowieka takiego jak ja – który rzadko kiedy odkręca manetkę, ale tego dnia zasady istniały tylko po to aby je łamać, z głową lecz również z lekką nutką wewnętrznej anarchii. Ten jeden dzień dał mi wspomnienia, które pozwoliły mi przetrwać mnóstwo ciężkich chwil.

Czasem oplaca się dać się porwać z niewiadomych przyczyn czemuś co każe ci nadłożyć trochę drogi. Obiecywałem sobie tamtego dnia, że niedługo powtórzę ten wypad, ale niestety nie udało mi się jeszcze tego dokonać. Zapewne dlatego, że planowałem tę powtórkę.

Teraz za oknem topnieje śnieg i człowiekowi nie chce wychylać się nawet na centymetr z domu. Motocykl (maruda moja) stoi w ciepłym garażu i czeka na pierwszy lot w nowym sezonie, a ja wspominam tamtą wyprawę i nie planuję zupełnie nic... Zamierzam przyjąć to co do zaoferowania będzie miał każdy dzień, nawet jeśli oznacza to, że zagubię się na dłużej.

Z tą samą filozofią, którą wskazała mi tamta przygoda, postępuję każdego dnia i nigdy nie czułem się bardziej szczęśliwy. Nie zmierzając nigdzie – bezcelowo – odnalazłem swoją drogę.

**Maciej Tuora**



# Kierować się sercem czy rozumem?

autor: **Paulina Pilch**

Takie pytanie zadałam sobie jakiś czas temu szukając pierwszego motocykla. Odpowiedź powinna być prosta: rozumem, który wskaże dobrze dobrany, bezpieczny dla niedoświadczonego kierowcy i odpowiedni do zawartości portfela. Dla mnie odpowiedź nie była taka oczywista. Serce krzychało: „er jedyneczkę!”. Rozum szeptał: „Horneta...”.

## **R1 czy Hornet?**

Zdecydowałam wysłuchać argumentów obojga podświadomych doradców. W R1 jestem zakochana od małego i jest to motocykl, który zawsze wisiał na mojej ścianie z przeznaczonym dla niego odpowiednim miejscem (a plakatów miałam bardzo dużo). Na sam jego widok dostaję gęsiej skóry, a głos poznaję z daleka. Jego moc i pomruk działa na człowieka podniecająco, powalająco. Jednakże na Yamaszkę mogą pozwolić sobie wybrani, tacy, którzy potrafią ujarzmić to stado 150 koni w silniku. To nie dla mnie. Co jak co, ale przesiąść się z MZ na R1 jest samobójstwem, gwóźdź do trumny jak nic. Z drugiej strony znam siebie dobrze i wiem, że nie potrafię się oprzeć pokusie prędkości. Maszyna jest również ciężka, więc trudno by mi było ją utrzymać, np. w korkach. Zawartość mojego portfela także pozostawiała wiele do życzenia. 20 tysięcy złotych lub więcej to już kupa kasy.

## **Zakup Horneta**

Niewiele brakowało, byśmy z Panią R1 zostały najlepszymi przyjaciółkami na zawsze, ale do akcji musiał wkroczyć zaalarmowany rozum. Zaczął wysuwać

po kolei swoje mądre argumenty, przedstawiając mi w pełnym świetle Horneta. Nie jest to nowy sprzęt, który dopiero wszedł na salony. Używany motocykl to dobra alternatywa dla tych, którzy nie dysponują na zawołanie kwotą 40 czy 50 tysięcy złotych. A Horneta sprzed 2003 roku możemy kupić za 10 tysięcy złotych lub nawet mniej. Poza tym motocykl jakoś strasznie szybko nie traci na wartości z każdym rokiem. Nabyłam egzemplarz z 2001 roku, który charakteryzuje się okrągłym zadupkiem, gaźnikiem i brakiem owiewki.

Przy zakupie używanego Horneta warto rzucić okiem na malowanie. Po pierwsze, dobrze by było zaopatrzyć się w czujnik lakieru i sprawdzić nim zadupkę oraz bak. Podczas wywrotek i szlifów, to one są najbardziej narażone na uszkodzenia. Brak crash-padów oraz nieobecność naklejek typu „honda” czy „hornet” to alarm dla nas. Sprzęt albo był szpachlowany i malowany albo ktoś się przewrócił i crash-pad uratował pokrywę silnika.



**Jazda**

Hornet prowadzi się świetnie. Wcześniej jeździłam na MZ i prawie nie czuję różnicy. Wiadomo, że na przykład waga motocykla jest inna, ale mi chodzi o jakość jazdy i prowadzenie motocykla. W zakręty wchodzi się lekko. Należy jednak pamiętać o dobrym ciśnieniu w oponach. Pozycja kierowcy jest dobra do dalekich wypadów. Najdalej za jednym razem dotarłam na Słowację. Po dwóch godzinach jazdy delikatnie bolały mnie ramiona i pośladki. Kanapa jest miękka, więc nie umiem wyjaśnić czemu, ale mój tyłek był cały ścierpnięty.

Wygodna jazda z pasażerem jest jak najbardziej możliwa. Uchwyty przeznaczone do zaczepu kufra mogą mu ją udogodnić. Wygodna kanapa i podnóżki pod odpowiednim kątem, zapewniają wysoki komfort jazdy zarówno dla kierowcy, jak i osoby z tyłu. Łagodne ruchy sprzęgła, zmiana biegów czy hamowanie nie są prawie w ogóle odczuwalne dla "plecaka" (wiem, bo sama często jako taki zasiadałam). Uważam, że Hornet to świetny motocykl dla dwójki.

**Koszty eksploatacji**

Przy jeździe jednostajnym tempem spalanie może wynieść około 4-5 l/100 km. Przy jeździe ostrzejszej motocykl może spalić nawet 10 l. Minusem jest też rezerwa, a właściwie jej brak. Teoretycznie powinna zawierać około 5 l. Jadę sobie z myślą, że spokojnie dotrę do najbliższej stacji benzynowej, a tu co? W połowie drogi maszyna zaczyna się krztusić i staje. Przechyliłam więc ją na bok, odpalam ponownie i jadę dalej. Niestety nie ma żadnej kontrolki, która informowałaby nas o konieczności tankowania.

Zakup czterech litrów oleju to maksymalnie 200 zł. Miałam również przyjemność poznać cenę wymiany klocków hamulcowych, zarówno przednich jak i tylnych. Te pierwsze to koszt rzędu 150 zł, drugie zaś 80 zł.

**Zmiany?**

Co bym w nim zmieniła? Bardzo chętnie założylabym wydech Scorpion czy Leovinci, ale na razie ze względów finan-

sowych nie mogę sobie na to pozwolić. Drugą rzeczą są tylne kierunkowskazy. Nie dość, że przymocowane do wielkiego plastiku na tablicę rejestracyjną, to jeszcze wyglądają jak wzięte wprost od jakiegoś starego samochodu. Chciałabym założyć malutkie.

**Paulina Pilch**

# WYPRAWA MAMUTA

autor: Adam



10 lat temu, w wieku 18 lat, udało mi się zdać prawo jazdy na kategorię A. Posiadałem wtedy mocno już zajeżdżoną, ale nadal w miarę sprawną czarną WSK 175. Przez jakiś czas śmigiałem, ale po niedługim okresie przyszła chęć zmiany. Jako że budżet maturzysty jest niezwykle ograniczony, szukałem w ogłoszeniach tanich, starych motocykli z bloku wschodniego. Po pewnym czasie natknąłem się na ofertę motocykla CZ 350 bez zdjęcia. Opis przedstawiał motocykl jako niemalże nowy, w pełni sprawny z kilkutysięcznym przebiegiem. Na dodatek w opisie zawarto informację, że silnik nigdy nie był otwierany w celu remontu. Miejscowość – Toruń. Ogarnęła mnie natychmiastowa ekscytacja. Sprzedawca w rozmowie telefonicznej potwierdził nienaganny stan techniczny pojazdu. Byłem zdecydowany pojechać zobaczyć motocykl. Niestety Toruń był

odległy o 200 km, ja nie miałem samochodu, a na dodatek była zima. Z góry odrzuciwszy pomysł podróży pociągiem lub autobusem (miałbym dojechać do Poznania, następnie przesiąść się do Torunia - zajęłoby to wszystko za dużo czasu), podjąłem decyzję podróży stopem. Namówiłem też brata, aby mi towarzyszył.

W sobotę skoro świt, w zimny grudniowy poranek stanęliśmy z wyciągniętymi kciukami przy drodze wylotowej na Jarocin. Dosyć szybko udało nam się kogoś złapać. Musieliśmy się kilka razy przesiadać, ale w końcu (już po zmroku) piekielnie zmęczeni dotarliśmy do granic Torunia. Skontaktowaliśmy się ze sprzedawcą, który po chwili odebrał nas swoim samochodem z miejsca, w którym oczekiwaliśmy. Po dojeździe na posesję udaliśmy się do szopy za domem.

Sprzedawca otworzył drzwi i... 'Jest! Oto ona!' Pomyślałem, widząc motocykl na razie jedynie z tyłu i do tego w półmroku. Zacząłem obchodzić go powoli dookoła. Tutaj nastąpił jednak zonk – mianowicie CZ 350 wydała mi się niezwykle brzydka – bezkształtny bak, pokraczne siedzenie i ten paskudny pomarańczowy kolor. Pomyślałem sobie jednak, że wygląd to nie wszystko i za tak niewielkie pieniądze nie można zbyt dużo oczekiwać. Po zewnętrznych oględzinach nadszedł czas uruchomienia silnika, a następnie jazdy próbnej. Zima jednak nie jest porą na jazdę jednośladem. Na dodatek zmęczenie poważnie dawało mi się we znaki. Zamiast więc udać się na kilkukilometrową przejażdżkę i rozbujać CZ do prędkości podróźnej, zdecydowałem się na krótką (2 min) przejażdżkę wokół szopy sprzedawcy. Następnie zostaliśmy zaproszeni do



domu. Torunianin poczęstował nas herbatą i przedstawiając się jako miłośnik motocykli stwierdził, że docenia ogromny trud, jaki zajęło nam dotarcie do jego miasta tylko po to, by obejrzeć motocykl. Dodał też, że sprzedaje CZ tylko dlatego, że potrzebuje pieniędzy na remont starego motocykla BMW. Mówił przekonująco i wyglądał na bardzo zadowolonego. Ja natomiast miałem średnio udany humor. CZ nie przypadła mi do gustu. Po prostu nie podobała mi się w 100%. Nie, ona nie podobała mi się nawet w 50%. Jednak po zastanowieniu ile trudu kosztowało mnie dotarcie do Torunia, oraz mając na uwadze, że motocykl - idąc za zapewnieniami właściciela - obiecywał bezawaryjną eksploatację, postanowiłem podpisać umowę. Co prawda jechałem głównie z zamiarem oględzin, nie zakupu, miałem jednak żadaną sumę przy sobie, tak na wszelki wypadek. Za namową sprzedawcy postanowiłem podpisać umowę przedwstępną. Wpłaciłem 400 zł jako gwarant z myślą, że poproszę ojca, aby załatwił samochód dostawczy i wraz ze mną odebrał motocykl. Sprzedawca jednak sam zaproponował pomoc w transporcie motocykla – stwierdził, że ma znajomego, który jeździ ciężarówką i który chętnie za odpowiednią opłatą dostarczy mi motocykl pod drzwi w ciągu najbliższego miesiąca. Było to znakomite rozwiązanie. Następnie pan odwiózł nas na dworzec PKP. Po przesiadce w Kutnie pojechaliśmy kolejnym pociągiem do Konina, gdzie przyjęła nas na nocleg nasza babcia. Było już około 3 w nocy.

Po kilku tygodniach oczekiwania otrzymałem telefon od sprzedawcy. Jego znajomy wybierał się swoją ciężarówką w rejon południowej Wielkopolski. Motocykl miał być dostarczony na dniach. Tak też się stało. Po odbiorze reszty pieniędzy za pojazd oraz wcześniej ustalonej sumy za transport, wspólnie z kierowcą wypakowaliśmy Cezetę z przyczepy. Była już noc, więc przejażdżkę odłożyłem na następny dzień, (nadal była zima). Jak postanowiłem, tak zrobiłem: rano odpaliłem silnik mocnym kopniakiem, wsiałem, objąłem kierownicę, wrzuciłem

jedynkę i ruszyłem! :) . Po przejechaniu 1 kilometra motocykl jednak zgąsł i nie dawał się ponownie uruchomić. Paliwo było. Zapchałem więc delikwenta z powrotem do garażu, rozważając zawaloną świecę lub ewentualnie zapchany gaźnik. Motocykl ostygł. Wymieniłem świecę, gaźnika na razie nie tykałem i poszedłem znów pojeździć. Pokonałem podobny dystans i cezetka znów zrobiła to samo. Podjąłem jeszcze kilka próbnych jazd, które również zakończyły się fiaskiem. Ogromnie rozczarowany zadzwoniłem do sprzedawcy mówiąc, że motocykl nie działa. Ten odpowiedział, że skoro nie działa, to trzeba szukać przyczyny. Rozmowa została zakończona. Zostając sam na sam z problemem przeprowadziłem jeszcze kilka desperackich prób jazdy podczas których odkryłem, że z obu tłumików kapie czarny, mięsisty olej. Pierścienie! – przyszło mi do głowy. Ściągnąłem głowice, cylindry i ku mojej rozpaczycy zobaczyłem, że wszystkie były całe. Wiedziałem, że problem mnie przerasta i że muszę oddać motocykl do mechanika. Szkopuł w tym, że wszystkie pieniądze wydałem na motocykl, a usterka nie wyglądała na trywialną. W międzyczasie CZ przestała jeździć kompletnie. Dawała się uruchomić na kilka chwil, po czym gaśła. Będąc w sytuacji bez wyjścia wspólnie z kolegą zapchałem ją do odległego o dwa kilometry mechanika specjalizującego się w motocyklach dwusuwowych. Pan uruchomił silnik, chwilę posłuchał, po czym wyłączył i rzekł: 'Łożyska na wale'. Zrozumiałem, że wydymano mnie na cacy. Remont oczywiście wymagał rozebrania całego silnika w mak, regeneracji wału i wymiany ww. łożysk. Złotousty sprzedawca powołując się na motocyklowe braterstwo wcisnął mi niezły bubel, przy czym prawdopodobnie niezłe się ze mnie uśmieł. Na remont motocykla zaciągnąłem się u kolegów, po około dwóch miesiącach pieniądze rzetelnie zwracając.

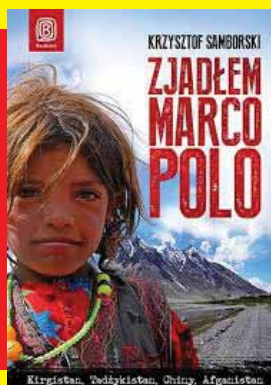
Po remoncie motocykl w końcu zaczął jeździć, jednak mimo to nie przemówił do mnie. Sprawiał mi jeszcze w czasie eksploatacji trochę problemów, jednak

były to usterki typowe dla prymitywnych konstrukcji z bloku wschodniego. Odbyłem na nim kilka dłuższych wyjazdów (po 100-200 km w jedną stronę). Po roku i przejechaniu około 3500 km motocykl sprzedałem za cenę bliską tej, za którą go nabyłem.

Teraz, 10 lat po zakupie feralnej CZ widzę jednak wiele plusów tamtej sytuacji. Kupując bubel za kwotę grubo poniżej miesięcznej średniej krajowej nauczyłem się paru rzeczy, jakich inni uczą się kupując używane motocykle za 20 lub 30 tys zł. Na przykład tego, że nigdy nie wierzy się ludziom na słowo. Dlatego też chciałbym pana z Torunia serdecznie pozdrowić - może nawet teraz to czyta - i podziękować za tę cenną naukę.

**Adam**

# Rozstrzygnięcie



## KONKURS 1

Za błyskawiczne nadesłanie hasła "odwaga literacka" książki Krzysztofa Samborskiego ufundowane przez Wydawnictwo Bezdroża "Zjadłem Marco Polo" otrzymują:

Olek B. (@interia.eu)

Krzyś (@wp.pl)

**Gratulujemy!**

## KONKURS 2

Najciekawsze zdjęcia z motocyklowych wakacji wysłali:

Dominik L. (@wp.pl)

Katon (@wp.pl)

Eliza B. (@interia.eu)

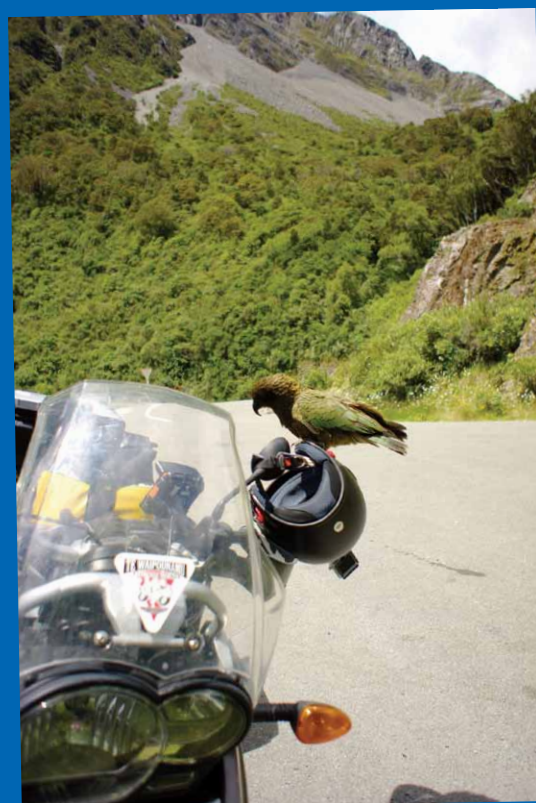
FrankS (@o2.pl)

Marek W. (@wp.pl)



Nagrody w konkursie ufundował Travel Channel.

**Gratulujemy!**



# Bobber Jazda 2014



*Pomysł powstał jakiś rok temu na forum bobber.com.pl. Nie wszyscy byli przekonani do pomysłu. Niektórzy znali się przed wyjazdem, inni nie (trzeciego dnia Przemek zapytał, dlaczego mówimy na niego Łukasz...).*

## Dzień pierwszy - Zbiórka

Do Warszawy przybywają pierwsi uczestnicy wyjazdu, niektórzy pokonując ponad 300 km. Pomimo niekorzystnych warunków atmosferycznych najdłuższą dzienną trasę mają już z głowy.



Przemek drze łacha z nakładki Roberta, po czym traci swój, jakże piękny, świeżo zmajstrowany na wyjazd błotnik.



## Dzień drugi - Wyruszamy

Narzędzia, namioty i wszystkie rzeczy wrzucamy do asekurowającego nas auta i na przyczepkę.

O godzinie 10 wyruszamy w składzie jedenastu motocykli. Dwa z nich odprowadzają nas tylko, dziewięć kieruje się do pierwszego noclegu na Leśnej Polanie nad Biebrzą.



### Nasz skład to:

**Darek- Honda CM400 Bobber,**

**Greg – Kawasaki KZ Custom ,**

**Zeed - Yamaha XJ900 Custom,**

**Szpyton – HD Sportster,**

**Michał – Suzuki GN400 Brat Style,**

**Szeryf- Suzuki GN 400 Bobber,**

**Tekla- Yamaha SR 125 Bobber,**

**Pająk- Suzuki GSX 400 Bobber,**

**Kimo – Zephyr Cafe Racer,**

**Robert – Honda CMX 450 Bobber**

**Przemek – Honda VT 600 Bobber**

Już prawie na miejscu mamy okazję, po parkingówce Michała (fisiował pawiana na żwirku) , przekonać się o życzliwości tubylców – oraz o ich stanie posiadania spawarek. Sobota popołudniu, mała wieś, ale udało się- Pająk spawa połamane sety i łącznik zmiany biegów. Pierwsza awaria zaliczona.



Trochę się gubimy z samochodem i na niego czekamy, i dzięki temu poznajemy Konrada i jego Zastawę 750, na widok której opadają nam szczęki, prawie tak, jak jej... niemal wszystko.

Jak się szybko okazuje, kilka kółek zakręconych dookoła parkingu nie było prezentacją auta, ale sposobem na wyhamowanie, po tym jak hamulce odmówiły współpracy kilkaset metrów wcześniej.



Dołącza do nas Maks na Virago. Jeszcze tylko po drodze przedmuchiwanie gaźnika w SR-ce i dojeżdżamy.



Teraz tylko piwko, konie, pszczoły, śmichy-chichy. Dumni jesteście z siebie za ten pierwszy dzień niezmiernie, co opijamy przy pierwszym wspólnym ognisku. Darek świętuje to w inny, dość oryginalny sposób, być może to jego metoda na okazywanie uczuć ale nie byliśmy na to gotowi. W szczególności Szeryf który do tej pory ma rysę na psychice. Wszyscy wtedy obecni będą wiedzieć o co chodzi.





## Dzień trzeci- A gitarre majo?

Rano Greg montuje tablicę i tylną lampę.... Tak zgadasz się, biedny zarobiony Gergu nie miał czasu i zrobił tak prawie 200 km. Darek odpala z pychu; do tematu „króćce ssące” będzie okazja jeszcze powrócić... Wyjazd o 10. Wpadamy do Maksa, gdzie korzystamy z zasobów jego garażu, przeprowadzamy diagnostykę komputerową, kasujemy błędy i ruszamy dalej.

Mamy też pomysł, by obejrzeć pokazy Red Bulla w Augustowie... Oglądamy kilka kolejnych parkingów, na których z braku miejsca nawet dla nas, tylko zawracamy. Tyle nas widzieli, spędom turystycznym dziękujemy.

W Smolnikach napotykamy lokalny festyn, z bardzo nie-lokalnymi stworzeniami,

a imprezę wieczorną przenosimy pod wodę.



Integrujemy się przy ognisku z klasycznym przedstawicielem regionu, który zabija nas powitanie pytaniem „A gitarre majo? A gręczne so?” Gitarry nie mają, ale śpiewać i bez gitary potrafią.

Odłącza się od nas Greg, któremu w drodze powrotnej luzuje się bagaż i wkręca w tylne koło, powodując hamowanie tak nieplanowane, jak nagle. Do strat musi zaliczyć przypaloną torbę podróżną i kurtkę. Udziela jeszcze pomocy kobiecie, która miała dachowanie autem.



## Dzień czwarty- księżycówka u bosmana

Wyjazd znowu o 10. Tak już zostanie. Trudno cenzuralnymi słowami opisać stan nawierzchni na dojeździe do piramidy w Rapie, szczególnie, gdy jedzie się na sztywnym tyle. Aha, no i na dodatek nie warto tam akurat się tłuc. Żegnamy też tutaj Maksa. Dalej- przepiękne widoki, bunkry i woda. Ktoś w Mamerkach powiedział, że trzy jeziora warto przepłynąć dla bimbru od tego bosmana. Miał całkowitą rację.



## Dzień piąty- Custom nie lubi próżni

Już bez patrzenia na zegarki gotowi jesteśmy do wyjazdu punkt dziesiąta. Dojechaliśmy do Tolkmicka tuż przed burzą. Okazuje się, że w naszym kraju są bezpłatne, wyznaczone miejsca do biwakowania.

Jako że kąpać się w Zalewie Wiślanym nie pozwoliły nam sinice, i nie znosimy ani próżni, ani seryjnych motocykli, powstał taki oto bobber, do którego materiałem wyjściowym był model zakupiony za grosze w lokalnym sklepie.



## Dzień szósty - Welcome to Hel

Zalew Wiślany wykąpać się nie pozwolił, więc postanawiamy popływać w morzu. Po drodze zwiedzamy dawny obóz koncentracyjny Stutthof. Aż trudno tam rozmawiać pełnym głosem, i choć w pełnym słońcu pięknego dnia, w czasie urlopu, dociera do nas głębia tej tragedii.

Na Hel dojeżdżamy popołudniu, na szczęście akurat korek jest w stronę odwrotną. Na kempingu rozbijamy namioty – ledwo udaje się wcisnąć między już tam biwakujących – a motocykle parkujemy obok namiotów. Od razu pan z namiotu obok wita nas przemitym: „To teraz tutaj jest parking, tak?” Grzecznie go ignorujemy. Pan idzie po rozum do głowy i... po syna, z którym po dwóch godzinach przychodzi, żeby zrobić sobie zdjęcia. Jako że dobrzy z Nas motocyści młody dostaje kilka forumowych gadżetów. Panu pozostaje tylko błysk zażdrości w oku, pewnie żona nie wyraziła zgody na motocykl. Pod wieczór pływanie w morzu, potem test helskich knajp. W tym miejscu pozdrawiamy karka w ortalionowym dresie, który bez kasku w koszulce na ramiączkach świrował na plastiku.

## Dzień siódmy – Ciuch-ciuch

Godzina 10, na głowy i na koń. I nawet pojechalibyśmy, gdyby CMka się nie zbuntowała. Rozebraliśmy połowę motocykla, iskra nie dała się znaleźć.

Przyczepa była już gotowa do załadowania sprzętu i wymiany na inny w Warszawie, gdy ktoś postanowił, tak w zasadzie bez nadziei, pchnąć sprzęt. Ten odpał...więc do przodu. Od tej pory dźwięk prychającej CMki, takie ciuch-ciuch, którego dynamikę trudno wyrazić w druku, będzie nam towarzyszyć do końca wyjazdu.

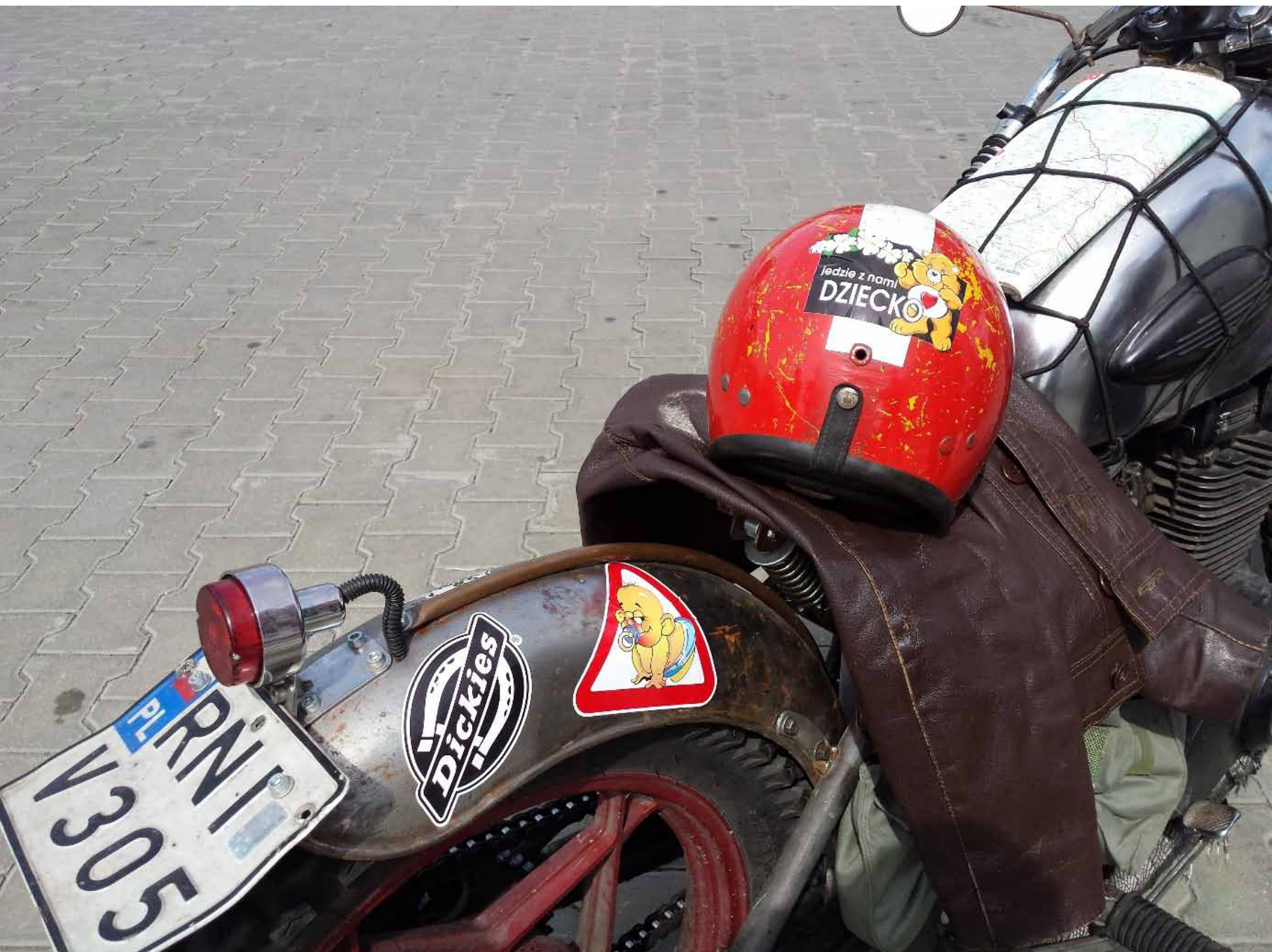
Nie etatowym pchaczem CM-ki zostaje Zeed. Dojazd do Stężycy, tam dołącza



E.T. na Transalpie, nie jest to custom ale przygarniamy gościa do ekipy co okazuje się strzałem w dziesiątkę. Montujemy kamery na Trampku co owocuje najlepszymi ujeciami z całej wyprawy. Dalsze grzebanie w motocyklu, wymiana króćca ssącego ( Darek zabrał go z domu, bo nawalał od roku, ale jakoś okazji nie było....), synchronizacja gaźników „na oko” i szukanie iskry. Iskra się nie znalazła.

## Dzień ósmy – Moto + brak nadzoru=psikus

Tuż przed 10-tą pchamy Cmkę, krótkotrwała pogarda wzrokowa Zeeda w kierunku motocykla w 70 % przypadkach sprawiała samozapłon, tym razem nie pomogło, Rafał napiera masą na Hondę. Jedziemy do Bornego-Sulinowa, gdzie urządzamy spontaniczny wieczór psikusów.





Gospodarz częstuje nas grochówką, a inni goście ze zdziwieniem odkrywają, że nie balujemy do rana. Sen zregeneruje wytrzęsione tyłki.

## Dzień dziewiąty- urodziny

Ilu facetów potrzeba do przygotowania jajecznicy? Wszystkich, którzy już nie śpią. Za to do zmywania tylko jednej kobiety. (Niech też ma coś z wyjazdu). Już bez E.T.iego odwiedzamy opuszczone miasto Kłomino, jedziemy do Międzyrzeckiego Rejonu Umocnionego. Wycieczka z przewodnikiem, który uśpił by nas niechybnie, gdyby nie radość, w jaką wprawiały nas pytania jednej z turystek- a jak człowiek kwiczy ze śmiechu, to nie usnie. Biwakujemy nad jeziorem we wsi Wysoka, dojeżdża do nas na dwa dni Szczupły, Yamahą Thundercat Custom. Darek obchodzi dziś urodziny. Jako prezent dostaje własny motocykl owinięty szczelnie folią spożywczą. Potem on sam zostaje folią owinięty. Cieszy się bardzo.



## Dzień dziesiąty- Sucha nitka

Dziś krótkie odwiedziny Ukiego na Intruderze i Huberta na Suzuki GN 250 -Bobber. Przekonujemy się, że najciekawsze noclegi znajduje się, gdy leje jak z cebra. Sucha nitka na nas nie została. Dla odmiany tym razem śpimy na luksusowo w łózkach, suszymy rzeczy (szkoda, że nieskutecznie). Po drodze opracowujemy prototypy błotników do sprzętów, z których się je celowo wcześniej wywaliło...



## Dzień jedenasty- Nie ma tego złego

Dziś odłącza się od nas Przemek. Dojeżdżamy do Nysy, i nagle orientujemy się, że przecież Góry Sowie, które były obowiązkowym punktem wycieczki...mi-nęliśmy. Ale nie ma tego złego- od razu powstaje pomysł pojechania tam na kolejny wypad, za rok.

W Otmuchowie, na kempingu, pogoda przestaje nas rozpieszczać, musimy to robić sami. Maskotki z automatu wyciągnąć się nie udaje, ale udaje się zmieścić Darka do bujanego samochodzika, takiego na żetony.



Dołącza do nas Kamil na Bobberze z chińczyka 50 ccm. Michał spełnia dobry uczynek i wspina się na budynek, na którym utknęła piłka bawiących się dzieci. Albo nie miały ojców, albo ojcowie ci nie umieją łązić po ścianach.

## Dzień dwunasty- kawa z noclegiem

Sesja zdjęciowa przy zamku w Otmuchowie, i jedziemy.



Kamil włożył bardzo dużo pracy w swojego Bobbera, ale przekonujemy się, że 50 cm<sup>3</sup> to pojemność raczej dla kieliszka, nie pojazdu na trasę. Dostajemy zaproszenie do Retro Custom Garage w Bielsku-Białej. Chcieli nas chyba zaprosić tylko na kawę, ale jak już jedziemy, to ... zostajemy.



Stanęli na wysokości zadania, tym bardziej, że CMka, nawet po wymianie akumulatora, nie zmieniła systemu pracy i (nie)odpalania. Przyjmują nas kolacją i rzucają się do boju z CMką. Ona jednak...cóż, pchamy dalej.



## Dzień trzynasty- Sanatoryjny czas

Dziś dołączają Pacek- Magna 1100 i Indianin – Yamaha VTX 1700 (Bobber).

Góry witają nas deszczem. A Road Bar w Krynicy-Zdroju wita hamburgerami i frytkami. Taaaakie wielkie porcje mają. I mają też pensjonat, w którym nocujemy.



Wieczorem ruszamy w miasto. Kto nie był, ten nie zrozumie klimatu dancingów zamykanych tuż po godzinie 22. Dobrze, że chociaż fontanny grają i świecą do 23.

## Dzień czternasty- Dmuchnij pan w balonik

Godzina 10. Pchamy, ruszamy. Do Soliny dojeżdżamy z jednym przystankiem, kiedy to w CMce puściło mocowanie siodła, i niektórzy z nas bardzo żałują, że nie widzieli akrobacji Darka z tym związanych. Zwiedzamy tamę, przesiadamy się z dwóch kółek na cztery, i to elektryczne- samochodziki, w wesołym miasteczku. To nieprawda, że największą radość z wesołych miasteczek mają dzieci. Grupa dorosłych (nawet bardzo), motocyklistów, rozrabia tam zdecydowanie weselej. Żeby jednak oszczędzić obecnym tam dzieciom traumy, na karuzelę z kaczorami nie poszliśmy. Jako że wciąż mokro, część z nas nie rozbija namiotów w glinie, ale zajmuje wiatę na kempingu.



Zresztą przydaje się ona do nocnego siedzenia. A jutro rano przyda się alkomat.



## Dzień piętnasty- wyklęty

Kiedy alkomat wykazuje, że jechać można, przenosimy się 40 km dalej, do wyszukanej w necie Bieszczadzkiej Przystani Motocyklowej w Czarnem.

Miejsce z właściwym klimatem, fajni ludzie, piękna okolica. Panowie postanawiają pojechać i nakręcić film na jakiś ciekawych zakrętach, Tekla wybiera bieganie. Kobięca intuicja to mit, ale jakby nie było to panowie przemokli do cna, z filmu nici... Przynajmniej dobry obiad zjedli po drodze. Po powrocie ogrzewamy się lokalnymi trunkami przy ognisku.

Długo rozmawiamy z gospodarzem, (choć wyklętym przez lokalnego księdza, nas to nie odstrasza) i innymi motocyklistami; tam naprawdę jest z kim gadać. Poryczech silnikami w środku nocy też.

Była ku temu jakaś okazja, ale jaka... jaka by nie była, poryczeliśmy.





## Dzień szesnasty- to ostatnia... sobota

Żegnamy się z Bieszczadami w piękny, słoneczny dzień. I tak szkoda jechać, a pogoda nas dobija. Ale co robić, 10 rano, pchamy, jedziemy. Trochę serpenty na pocieszenie. I rabat dla motocyklistów w Karczmie u Jana w Zaczerniu. Dojeżdżamy do Czyżowa, gdzie witają nas piwem, które czeka w kubekach z zimną wodą. Żegnamy Indianina i Packa i spędzamy z resztą ekipy ostatni wspólny wieczór. Zaopatrujemy się w pomidory od lokalnego sprzedawcy, skrzynki warzyw ładują na przyczepie. Miły wieczór, ale zaczyna do nas docierać prawda.

## Dzień siedemnasty- 180, 160, 150,130...

No i robi się naprawdę smutno. Piękna droga, gładko, przez lasy, i jak na złość drogowskazy na Warszawę: 180, 160, 150... cały czas przypominają o końcu podróży. Śmieją nam się tylko oczy na widok Darka pchającego CMkę. No i Warszawa, nie ma siły.

3200 km bez większych awarii (150-250 km dziennie), 19 maszyn w sumie, 6 przejechało całą trasę od początku do końca, reszta dołączała na kilka dni. Jeśli to prawda, że „aby poznać ludzi, trze-

ba wybrać się z nimi w podróż”, to my poznaliśmy tych właściwych ludzi, i nie była to nasza ostatnia wspólna podróż.



Można by pomyśleć wyprawa jak tysiące innych....co w tym nadzwyczajnego?!

Może to, że ludzie skrzyknięci w spontaniczny sposób poprzez świeżo powstały portal internetowy przez niecały rok, specjalnie w tym celu budują motocykle i wyruszają w podróż dookoła Polski?!

Może to, że jeszcze bardziej spontanicznie Sławek z SG Leather Custom z własnej inicjatywy daje pokazną sumkę na paliwo do auta.

Może to, że znana na całym świecie firma Dickies po wymianie kilku e-maili

prezentuje Nam całe pudło ciuchów..... tak po prostu. W zamian chce tylko kilka fotek z wyprawy w ich ubraniach.

Może to, że jest to pierwsza edycja wyprawy i nikt o Nas nie słyszał a firma Go-Pro przysłała kamerę wraz z kompletem gadżetów?!

Może to, że Robert wraz z synem specjalnie jedzie z Oświęcimia do Wawy tylko po to aby Nas poznać, wypić kilka piwek i oznajmić że nie może ruszyć w trasę. Po czym wrzuca do skarbonki kilka stówek, litr markowego alkoholu i życzy szerokiej trasy.

Może to że świeżo poznani ludzie potrafią się dogadać w każdej sferze, nie generują na siłę problemów i przez całe dwa tygodnie wyprawy jadę z bananem na ryju czerpiąc radość z tego co kochają – budowanie i jazda motocyklami!

Do przyszłego roku!

**Tekla i Pająk**

<http://www.bobber.com.pl/>





*www.SkullCrew.pl*

*Aerograf na motocyklach*



*Rzeźbienia*

*Portrety*



# Skutermania XV

autor: Mariusz Sawa



Bez zbytniego hałasu, ale za to w smugach błękitnego dymu w dniach 4-7 września odbyło się spotkanie miłośników skutera Lambretta i Osa. Organizatorem zlotu był Lambretta Club Poland. Zjazd odbył się w malowniczych rejonach Lubelszczyzny. Przez trzy piękne dni uczestnicy zwiedzali Puławę, Nałęczów i Kazimierz Dolny. Wypoczynkowe kurorty sprzyjały spotkaniom i rozmowom z wczasowiczami i turystami.

**Mariusz Sawa**









# Motocyklem do Australii

## nawiązać dialog międzykontynentalny



Liwia Klich i Sebastian Mazur, autorzy bloga podróżniczego LifeWeLove.com, w 2015 roku wyruszają w motocyklową podróż przez Azję do Australii. Poza przemierzaniem egzotycznych krain, postanowili w czasie podróży realizować autorski projekt artystyczno-kulturowy, w który zaangażują zarówno spotkanych ludzi, jak i uczniów szkół w wielu krajach.

„Historia o szczęściu, czyli kolory ludzi poznanych” to tytuł reportażu filmowego, który uwieńczy przeprawę przez kilkanaście krajów, w tym Gruzję, Rosję, Kazachstan, Chiny, Laos, Tajlandię, Malezję, Indonezję i Australię. Poczucie szczęścia i radości to motyw, który przeplatać się będzie w rozmowach podejmowanych przez Liwię i Sebastiana ze spotkanymi tubylcami. „Co nas uszczęśliwia? Czy łączą nas te same marzenia? Czy tak bardzo różnimy się od siebie?” – odpowiedzi na te pytania będą szukać na przestrzeni kontynentów, rozpoczynając od ojczystej Polski.

„W tę podróż chcemy zabrać ze sobą Polskę – polską kulturę i uroki naszego kraju, piękne krajobrazy i zwykłych-niezwykłych ludzi, którzy ją tworzą i dostrzegają jej walory. Z radością odwiedzamy skarby naszych ziem, zbieramy materiały, robimy wywiady z Polakami i tworzymy własny reportaż, który wyświećlać będziemy w odwiedzanych krajach. W ten

**MIĘDZYKONTYMENTALNY  
DIALOG w PODRÓŻY**  
MOTOCYKLEM PRZEZ ŚWIAT

**Wprawiamy w ruch wielkie marzenie** - przemierzyć świat na motocyklu, by "otwierać drzwi" do międzykulturowego dialogu.

To nie tylko podróż. To misja, wyzwanie, porzucenie bezpiecznej strefy, celebrowanie życia pod dachem gwiazd, udział w wymianie uniwersalnych wartości, globalny projekt społecznościowy.

To podróż MiędzykontyMentalna - z Polski, przez Europę Wschodnią, Azję aż do krainy kangurów - Australii i... dalej!  
Między ludzi, ich zakątki, małe-wielkie światy, tradycje i mentalność, spotkania w słowach, gestach, spojrzeniach, kolorach - w te momenty, które wlewają w nas najcenniejsze paliwo - inspirację.

lifeWeLove.com  
© 2014 Liwia Klich & Sebastian Mazur

sposób chcemy wziąć udział w pełnej wymianie kulturowej, gdzie nie tylko relacjonujemy spotkania z odmienną kulturą, ale także prezentujemy swoją własną.” – mówią autorzy projektu, swoją misję określając jako nawiązywanie „dialogu międzykontynentalnego”.

Do udziału w reportażu zapraszają także szkoły, aby najmłodszy mogli realizować zagadnienia programu edukacyjnego w sposób twórczy i praktyczny. „Chcemy, aby dzieci, ucząc się o świecie i odmiennych kulturach, mogły sięgnąć poza podręczniki i atlasy, poznać je w sposób twórczy i fascynujący. My wystąpimy w roli posłańców, którzy zabiorą ich wiadomość do dzieci na drugim końcu świata i przełożymy z kolei odpowiedź tych dzieci do Polski, również poprzez film.” – wyjaśniają Liwia i Sebastian.

**Przygotowania do wyprawy i relacje filmowo – fotograficzne śledzić będzie można na ich blogu:**

<http://lifewelove.com>, a także fan page: <http://facebook.com/lifewelove>

**Kontakt:**

Liwia Klich  
contact@lifewelove.com

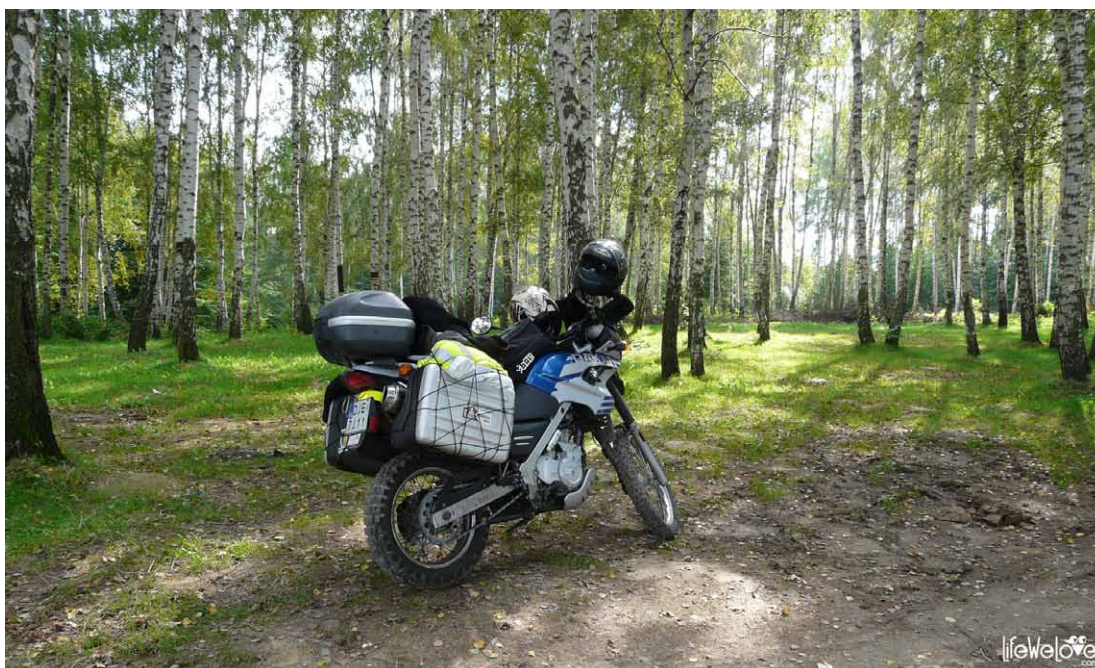




Foto: **Natalia Pawlicka**

<http://www.mymotorcyclejournal.blogspot.com/>

# Parada motocyklowa Drohiczyn-Siemiaticze 15.08.2014



**Tekst i zdjęcia: Piotr Lebioda**

Parada motocykli z Drohiczyna do Siemiatycz była kontynuacją imprezy z 2013 roku. W tymże roku województwo podlaskie obchodziło 500-lecie istnienia. Parada była wtedy „odwrócona”, zaczynała się w Siemiatyczach, a kończyła w Drohiczynie. Ideą imprezy z poprzedniego roku była taka sama liczba motocykli jak liczba lat województwa.

Niestety nie zebrało się tyle maszyn, ale było ich niewiele mniej. W 2014 roku do Drohiczyna przyjechało około 200 moto-

cykli. Liczba mniejsza, lecz jadąc drogą wzdłuż Doliny Bugu motocykle ciągnęły się po horyzont. Odległość między Drohiczynem a Siemiatyczami to 20 km.

Jeszcze przed wyjazdem parady wielkie zainteresowanie wzbudziły piękne gruzińskie dziewczyny w strojach ludowych, które przyjechały na obchody Dni Drohiczyna. W Siemiatyczach na motocyklistów czekał ciepły posiłek i koncerty z okazji Siemiatyckiego Blues Festiwalu.

Na tego typu imprezach zawsze skupiam się na motocyklach. Robię zdjęcia wszystkim, ale najbardziej interesują mnie te inne niż wszystkie. Pod tym pojęciem kryją się motocykle: zabytkowe, rzadko występujące w Polsce, wykonane przez właścicieli i motocykle z wózkiem bocznym. Gwiazdą imprezy był złoty chopper z samochodowym silnikiem. Silnik pochodził z grupy Volkswagena. Czterocylindrowy motor został zamontowany wzdłużnie używając terminologii samochodowej, a poprzecznie według motocyklowej. Jedna z trajek obecnych na paradzie została zbudowana z zespołem napędowym Fiata 126p.

Motocykle zabytkowe były reprezentowane przez czeskie konstrukcje i polskiego Junaka. Moje zainteresowanie wzbudził motocykl z wózkiem bocznym. Yamaha Royale Venture została przebudowana przez holenderską firmę EML. Jedno jest pewne, jest to doskonały pojazd rodzinny. Zawsze oglądam pojazdy młodzieży, badam jej gusta. Cieszy mnie fakt, jak wybiera motorowery z klasyczną skrzynią biegów. Nie neguję skuterków, są to świetne pojazdy do miasta. W Drohiczynie pojawił się Romet 50 Supermoto i Junak 901. W przyszłym roku planowana jest taka impreza po raz kolejny. Jeżeli przeczyta to ktoś z organizatorów, to proponuję trasę do Mielnika, wzdłuż rzeki Bug.

Szerokości!!!  
**Piotr Lebioda**









# OD WYDAWCY



**Szanowne Czytelniczki i Czytelnicy, Motocyklistki i Motocykliści oraz nasza wspaniała „Piechoto motocyklowa”, która wszak nie jeździsz, ale – co wiemy – czujesz klimat i czytasz nas również.**

**Szanowni Państwo,**

wszystko, co dobre ma swój kres i przyszło nam dziś się z Wami pożegnać. Przez dwa lata tworzyliśmy „Swoimi Drogami” w sposób adekwatny do nazwy, z radością odkrywając nieznane, poznając nowych ludzi i poszerzając swoją wiedzę motocyklową, a także historyczną, techniczną i prawną. Wszystko wedle własnego uznania, pomysłu i „po swojemu”. Były to prawdziwie piękne dwa lata!

Jako redaktor techniczny i wydawca chciałbym w tym miejscu gorąco podziękować Państwu za to, że byliście z nami jako czytelnicy, autorzy, komentatorzy, pomysłodawcy, znajomi i przyjaciele. Dziękuję za każde miłe słowo i konstruktywną krytykę, które pozwalały nam ulepszać pismo i czerpać z jego tworzenia prawdziwą radość.

Chciałbym również podziękować redaktorom, którzy tworzyli „Swoimi Drogami” na dowolnym etapie jego istnienia. Wasze zaangażowanie i wiara w sens była paliwem, które pozwalało nam pędzić ku horyzontowi przez tak długi czas. Praca z Wami była prawdziwym zaszczytem i jestem dumny z tego, że mogłem go dostąpić!

Dziękuję wszystkim naszym Czytelnikom, gronu redakcyjnemu i współpracownikom za wspólnie spędzony czas. Mam nadzieję, że dane nam będzie spotkać się jeszcze nie raz na zlotach, rajdach czy w trasie!

**Do zobaczenia!**

**Jacek Łukawski**

# Dziękujemy Wam za poświęcony czas.

Redakcja



Swoimi  
**DROGAMI**  
pismo zwyczajnych motocyklistów

[www.swoimidrogami.pl](http://www.swoimidrogami.pl)

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