

**Swoimi**

# **DROGAMI**

pismo zwyczajnych motocyklistów

Numer 10, grudzień 2020

**iMotocykl**





## W WYDANIU

Odświeżone R-18 - 6

Browar, czyli rzecz o wynajmie motocykli - 8

Co to jest skuter - 14

Muzeum motocykli Sammy Millera - 17

Motocyklistki - 25

Jak to było kiedyś - 28

Parilla nie Aprilla - 37

Imperium rzymskie - 40

Od czegoś trzeba zacząć - 44

Długa wycieczka - 46

Auf der Vespa durch die USA - 62

Harley mój kumpel - 64

**Swoimi Drogami/iMotocykl**  
miesięcznik

**Wydawca**

Fundacja Promocji m. st. Warszawy  
Bonifraterska 6/lok 18, 00-213 Warszawa  
redakcja@prowarszawa.pl

**Redaktor Naczelny**

Tomasz Szczerbicki  
imotocykl@prowarszawa.pl

Redaguje zespół

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść reklam

Teksty i fotografie są chronione prawami autorskimi

Zdjęcie na okładce: **Rajmund Biniszewski**

## OD REDAKCJI

**P** przed wami reaktywowany magazyn „Swoimi Drogami”, który poprzednio ukazywał się w latach 2012 – 2014. Był to kwartalnik dostępny bezpłatnie w Internecie. Ta forma pozwalała na określenie dokładnej liczby pobrań, co dawało pewien obraz o liczbie czytelników. Liczba pobrań poszczególnych numerów magazynu „Swoimi Drogami” wahała się w granicach 80.000 – 120.000, a lokalizacje osób sięgających po ten magazyn były na całym świecie. Magazyn był poczytny i wysoko oceniany za swoją treść. Jak głosił podtytuł, było to: „pismo zwyczajnych motocyklistów”.

Tym, którzy wcześniej nie mieli okazji trafić na ten magazyn, oferujemy wszystkie dziewięć archiwalnych wydań z lat 2012 – 2014, do pobrania na naszej stronie.

Nową, reaktywowaną odsłoną czasopisma „Swoimi Drogami” (z podtytułem „iMotocykl”) będzie teraz miesięcznikiem. Tak samo jak poprzednio do współpracy zaprosiliśmy ludzi fachowych, znanych i szanowanych. Zostawiamy też sporą część naszych łamów dla was – jeżeli chcecie podzielić się z innymi tematami związanymi z motocyklami – ZAPRASZAMY.

Tak samo jak poprzednio – mówiąc kolokwialnie – nie napinamy się ani nie puszymy. Chcemy robić „czasopismo dla zwyczajnych motocyklistów” – bez fajerwerków i sztucznego blichtru, za to z klimatem, charakterem i atmosferą motocyklową. Stawiamy na „motocyklistów” bardziej niż na „posiadaczy motocykli”. W naszych ramach jest miejsce na wszystko, co związane z motocyklami i pojazdami pokrewnymi. Każdy jest tu mile widziany, niezależnie czy jeździ motorowerem czy dwulitrowym monstrem. Czy ma pojazd przedwojenny czy wyprodukowany w roku 2020. Odrzucamy wszelkie podziały, sztucznie tworzone głównie przez producentów dla celów marketingowych.

Zapraszamy do lektury niniejszego, pierwszego numeru.

Tomasz Szczerbicki

Więcej o mnie na: [www.tomasz-szczerbicki.pl](http://www.tomasz-szczerbicki.pl)



## Reaktywacja

W ostatnich tygodniach motocyklową brać w Polsce i na świecie obiegła sensacyjna informacja, na temat reaktywacji legendarnego magazynu „Swoimi Drogami” (w odrodzonej formie dodatkowo z podtytułem: „iMotocykl”). Będzie on dostępny co miesiąc jako magazyn internetowy, do pobrania / przeczytania w każdym zakątku kuli ziemskiej. Warto przypomnieć, że poprzednie wydania „Swoimi Drogami” były licznie czytane przez motocyklową Polonię na całym świecie. Tak jak poprzednio, reaktywowany miesięcznik „Swoimi Drogami” (iMotocykl) deklaruje, że jest magazynem: „Zwyczajnych Motocyklistów”. Trudno powiedzieć, czy tym „zajebistym” lub „niesamowitym” też przypadnie do gustu, nie mniej polecamy lekturę wszystkim.



## "Zapach Garażu"

Kilka miesięcy temu Erwin Gorczyca z synem nakręcili amatorski film o pasji motocyklowej. Okazało się, że trafili nim w „10”. W internecie zawrzało. Ich opowieść okazała się solą ziemi dla miłośników starych i klasycznych motocykli. Poszli więc za ciosem – utworzyli na youtube własny kanał „Zapach garażu” i co kilka dni / tygodni dodawali kolejne filmy. Dziś to już pokaźny zbiór.

O genezę tego pomysłu zapytaliśmy twórców Erwina i Wawrzyńca Gorzcyców: – Kiedy rozpoczęł się tegoroczny sezon motocyklowy, wystarto-

waliśmy z realizacją krótkich filmów motocyklowych. Kanał na youtube, gdzie je można znaleźć, nazwaliśmy „Zapach garażu”. Ta nazwa, pomimo że nieoczywista, dość dobrze oddaje charakter naszej „produkcji”. Są to opowieści z pogranicza historii, mechaniki, filozofii. Każda z nich jest autentyczna i stanowi część naszego życia. Krótco po premierze drugiego filmu, na początku czerwca, spotkało nas nieszczęście – pożar zniszczył garaż i częściowo budynki mieszkalne naszego gospodarstwa. W ogniu straciliśmy sześć motocykli oraz niezliczoną ilość części, pamiątek, literatury. W

tej dramatycznej sytuacji kanał „Zapach garażu” stał się niespodziewanie płaszczyzną, na której mogliśmy się oprzeć wychodząc z problemów. Niedługo potem powstała na Facebooku grupa o tej samej nazwie, gdzie zrzeszają się właściciele i miłośnicy motocykli, zazwyczaj zabytkowych. Czego tam szukają(?) – myślę, że atmosfery, może porad, może pokrewnych dusz.



## „Motocyklista” – 2 lata na rynku!

W ostatnich 30 latach, poza weteranami prasy motocyklowej („Świat Motocykli”, „Motocykl”), na polskim rynku wydawniczym pojawiło się ok. 20 czasopism motocyklowych. Większość po 3 – 5 numerach zniknęła bezpowrotnie. Niewielu udało się przerwać 10 – 12 wydań. Nieliczne funkcjonowały 2 – 3 lata lub dłużej. W tej sytuacji rocznica 2 lat funkcjonowania na rynku jest wydarzeniem godnym odnotowania. W październiku 2020 roku

swój 24 numer wydał miesięcznik „Motocyklista”, jedyny w Polsce magazyn poświęcony motocyklom zabytkowym i klasycznym. Życzymy powodzenia na kolejna 2, a nawet 20 lat.



## Powrót „Karburatora”

Niezależny i wydawany nieoficjalnie magazyn „Karburator” ukazywał się w latach 1980 – 1985, tworzony przez pionierów polskiej sceny motocyklowej: Grzegorza Polikowskiego przy współpracy Piotra Czecha, Piotra Dudka i inni. Czasopismo skierowane było głównie do klubów i posiadaczy motocykli zabytkowych (wówczas zwanych: weteranami). To był wtedy trzon ruchu motocyklowego w naszym kraju. Pisano tam o wszystkim, co związane było z życiem klubowym i motocyklowym w Polsce.

Po latach reaktywacji tego magazynu podjął się klub VC 19-78 z Dąbrowy Górniczej. Jak



mówią inicjatorzy tego działania: (...) Nowy „Karburator” będzie miał na celu opisanie zasad i struktur klubowych, imprez zorganizowanych przez wszystkie kluby, będziemy chcieli pisać jak najwięcej o życiu klubów, ale skupimy się też na materiałach historycznych, które pokażą, jak budował się ruch motocyklowy w Polsce. Zapraszam wszystkie Kluby Motocyklowe, które chcą się pochwalić swoją

historią, wydarzeniami, urodzinami czy zlotami. Nasz e-mail: [karburator.kpkm@gmail.com](mailto:karburator.kpkm@gmail.com) (...).



# Odświeżone R-18



Firmy motocyklowe muszą produkować pojazdy takie, jakich oczekują klienci. To prosta zasada handlowa. Przez ostatnie 25 lat specjaliści o marketingu twierdzili, że w tej branży liczy się tylko nowoczesność i futurystyczna forma.

TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA BMW

**W** tym głównym trendzie pojawiały się jednak wyjątki, np. Kawasaki stylizowało jeden ze swoich modeli na wzór starego Indian, w innym modelu ta sama firma nawiązywała do klasycznych anglików (W650/800), oferowano również model Estrella, nawiązujący stylem do motocykli niemieckich z przełomu lat 50. i 60. Konkurencyjna Yamaha oferowała nieśmiertelny model SR 500 (dziś SR 400). W ofercie Hondy, Suzuki i Trium-

pha też znaleźlibyśmy kilka neoklasyków. Mamy tu nawet polski wątek – Romet Classic 400.

Na przestrzeni ostatnich lat firma BMW jawiła się jako niewzruszony strażnik konserwatyzmu – motocykl tej marki musiał być: solidny, średnio ładny i praktyczny, oczywiście z cylindrami w układzie boxer. Ten ostatni warunek zaczęto podważać już w latach 80. za sprawą modelu K100 i pochodnych. W drugiej połowie lat 90. przyszedł inny sty- ➔➔



listyczny przełom – BMW wprowadziło na rynek model R 1200 C, czyli pełnoprawnego customa. Choć R 1200 C wyglądał jak czołg, francuski kaskader Jean Pierre Goy udowodnił, że można nim robić rzeczy niewyobrażalne. Dowodem na to jest film z przygodami agenta 007 Jamesa Bonda „Jutro nie umiera nigdy” (Goy dublował tam P. Brosnana w scenach motocyklowych), a kilkaset osób mogło się o tym przekonać naocznie podczas warszawskiego pokazu w 2002 roku, gdzie wystąpił ów Francuz.

Od końca lat 90. coś zaczęło się zmieniać w polityce BMW. Świadczą o tym modele oferowane w latach 2000 – 2019. Rok 2020 przyniósł nowy model, nie pasujący do poprzednich dokonań BMW – mowa oczywiście o R-18 zaprezentowanym publicznie jesienią 2020 roku. To kolejny duży custom BMW, tym razem jednak nawiązujący w stylistyce do modeli tej marki z lat 30. Tak też jest reklamowany, na niektórych zdjęciach obok dawnego modelu R-5.

Co możemy o tym motocyklu powiedzieć? To co widać, nie mieliśmy jeszcze okazji nim jeździć. Duży, wręcz monstrualny (waga 345 kg) custom, dopracowany tematycznie i stylistycznie (np. imitacja sztywnego zawieszenia z tyłu). Wyraźnie nawiązujący do stylu lat 30. Silnik – o pojemność 1802 cm<sup>3</sup> i mocy 91 KM, moment obrotowy 158 Nm przy 3000 obr./min – jawi się jako niewysilony i solidny. Sporo elektroniki w całym pojeździe – znamię czasu, trochę kontrastujące z ideą motocykla

stylizowanego na klasyka. Jego cena wersji standardowej zaczyna się u nas od 100.000 zł.

Co nam przychodzi do głowy? BMW chyba poszukuje nowej niszy i model R-18 ma być w tym przypadku testerem rynku. Drugie przemyślenie, że BMW coraz jawniej rusza w konkurencyjny bój o klienta z amerykańską marką Harley-Davidson. Za oceanem może być to trudne, ale w Europie jest to bardzo realne. Jak będzie faktycznie pokażą najbliższe lata. ■





# Browar

*czyli rzecz o wynajmie motocykli*

Nie chodzi tu bynajmniej o piwo i jego pochwałę lub potępienie. Tytułowe słowo to część starego powiedzenia, pewnej mądrości życiowej – „nie musisz kupować browaru żeby napić się piwa”. No właśnie – nie musisz kupować motocykla, aby cieszyć się jazdą. Możesz go wynająć

**TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA BMW**

**D**o 1989 roku wynajem czy to samochodu czy motocykla był u nas usługą egzotyczną, dostępną przeważnie w hotelach dla gości z zagranicy. Widzieliśmy to na filmach, ale dla przeciętnego Polaka „samochód z wypożyczalni” nie był dostępny ze względów ekonomicznych.

W latach 90., w okresie transformacji gospodarczej, w odniesieniu do motocykli takiej usługi nie można było u nas znaleźć. Ubezpieczenie Autocasco motocykli było bardzo drogie, dochodzące niekiedy nawet do 25 – 30% wartości. Do tego amortyzacja pojazdu i zysk. Trudno było przy takich uwarunkowaniach stworzyć atrakcyjną cenowo ofertę →→





wynajmu motocykli. Czasy i realia rynkowe powoli się jednak zmieniały i dziś wynajem motocykla to ciekawa alternatywa. Warto się jej przyjrzeć, choć w sercu konserwatywnego motocyklisty gra stara ułańska maksyma, że: „konia (motocykla), fajki i kobiety się nie pożyczają”.

Przepastne zasoby internetu dostarczają nam sporo ofert wynajmu motocykli. Zacznijmy jednak od założeń i pragmatycznego „za i przeciw”.

**Co za tym przemawia:**

- dostajemy motocykl przeważnie nowy, sprawdzony technicznie i ubezpieczony,
- po skończonej wyprawie nie musimy martwić się o jego garażowanie, serwis, itp.

**Co przemawia przeciw:**

- nie nawiążemy więzi emocjonalnej z motocyklem, bo to koń pożyczony,
- nie mamy motocykla na co dzień przez cały sezon, do dyspozycji o każdej porze,
- jednorazowo musimy zapłacić sporą sumę za wypożyczenie.

Tu jednak należy pamiętać lub lepiej zliczyć koszty, jakie ponosimy rocznie z tytułu posiadania motocykla, głównie: garażowanie, naprawy, konserwa-

cja, ubezpieczenie. Zanim przejdziemy do przeglądu ofert rynkowych zobaczymy ile kosztuje nas utrzymanie własnego motocykla.

- Garaż – jeżeli mieszkamy w bloku musimy znaleźć jakieś zadaszone i bezpieczne miejsce dla motocykla. W dużych miastach jest to przeważnie koszt minimum 200 – 250 zł miesięcznie, tak więc rocznie wychodzi kwota 2400 – 3000 zł.
- Konserwacja, serwis, naprawy – zakładając, że motocykl będzie jeździł bezawaryjnie to za samą podstawową konserwację i serwis (oleje, filtry, regulacje, klocki hamulcowe, opony, łańcuch, itp. plus robocizna w warsztacie) musimy liczyć lekko 2000 – 2500 zł.
- Ubezpieczenie – podstawowa polisa OC to koszt ok. 200 zł rocznie.

Tak więc posiadając własny motocykl mamy podstawowych kosztów utrzymania rocznie minimum 4600 – 5700 zł. Sporo... Nie pokazujcie tego wyliczenia żonie, bo... ona myśli, że garaż jest nam udostępniany bezpłatnie z dobroci serca właściciela tej nieruchomości, a serwis motocykla kosztuje tylko tyle, co w reklamach firm samochodowych – promocyjnie zaledwie 99 zł. →→

Po wpisaniu w wyszukiwarce internetowej frazy „wynajęcie motocykla” ukazują się kilkadziesiąt ofert firm z całej Polski. Nie będę porównywał ofert, bo jest to niestała informacja. Wiele firm organizuje okresowe promocje, więc realne ceny są rozchwyane. Spójrzmy jednak na średni poziom tych cen.

Za punkt wyjścia weźmy na przykład trzytygodniowe wakacje zaplanowane jako objazd kraju lub Europy, czyli 21 dni wypożyczenia. Ewentualnie można też rozpatrywać 4 – 5 przedłużonych weekendowych wypraw, czyli też ogółem ok. 21 dni wypożyczenia.

**Tak więc do konkretów** – firma Motoexpert z Warszawy na dzień dzisiejszy (14 października 2020 roku) oferuje cztery modele: Suzuki GS 500, Kawasaki Versys 650, Honda CBF 1000 oraz youngtimera Jawa 350 Lux z koszem. Dla przykładu zobaczmy warunki wynajmu i cenę Kawasaki Versys 650. Doba wynajęcia tego motocykla kosztuje 210 zł, 2 doby – 380 zł, 3 doby – 535 zł, 1 tydzień – 1030 zł, 2 tygodnie – 1910, 1 miesiąc – 3150 zł. Przy wynajmie motocykla trzeba wpłacić kaucję zwrotną 1200 zł. Pojazd posiada ubezpieczenie OC, dodatkowe ubezpieczenie AC

najemca może wykupić we własnym zakresie. Zapytałem przedstawicielkę firmy Motoexpert (panią Julię Stach) czym zachęciłiby klientów do swojej oferty, oto odpowiedź: – *Zachęcamy do wynajmu motocykli w naszej wypożyczalni na przejrzystych warunkach, w dobrej cenie i z pewnością sprawności motocykla. Oferujemy również wynajem motocykli zastępczych z OC sprawcy. Cały rok obowiązuje u nas promocja weekendowa. Motocykle wynajmowane są na podstawie umowy, można je wyposażać w kufry, posiadają uchwyt na telefon, ładowarkę USB oraz można dodatkowo wypożyczyć kask.*

**Kolejna firma to Yamaha Uhma Bike.** W ofercie wynajmu mają 12 modeli marki Yamaha o pojemnościach od 125 do 1000 cm<sup>3</sup>. Powiedzmy, że chcemy wybrać się w podróż wygodnym skuterem i nasz wybór padł na Yamahę TMax 560. Za 1 dzień wynajęcia tego pojazdu zapłacimy 350 zł, przy opcji 2 dni doba wynajmu kosztować będzie 300 zł, przy opcji tydzień opłata za dobę wyniesie 220 zł, a przy opcji miesiąc opłata za dobę wyniesie 180 zł. To jednak nie koniec kosztów – limit kilometrów na dobę wynosi 200, w przypadku przekroczenia go klient płaci 35 groszy za każdy dodatkowy kilometr. →→





Wymagana jest również wpłata kaucji. Tak więc przykładowa trzytygodniowa wyprawa tym skuterem kosztowałaby 4620 zł, a w limicie mielibyśmy do przejechania 4200 km. Kilkaset złotych taniej można wypożyczyć Yamahę Tracer 900 GT, dobrego turystyka do dalekich wojaży. A za kilkaset złotych więcej można mieć Yamahę Tenere 700, pojazd do wypraw na bezdroża. Również tu zapytałem „dlaczego właśnie Uhma Bike?”, na co pan Piotr Uhma odpisał mi: – *Od konkurencji wyróżnia nas to, że nasze motocykle są co roku wymieniane na nowe, w związku z tym w środku sezonu (lato) nie mają przejechane więcej niż 4000 km. Wszystkie modele w naszej wypożyczalni to Yamahy. W naszej ofercie znajdują się również kaski i kufry do motocykli. Wszystkie motocykle posiadają polisę AC z Assistance. Udział własny w szkodach z winy użytkownika jest do wysokości kaucji.*

Warto zwrócić uwagę na zawartą w cenie wynajmu polisę Autocasco z Assistance. Dzięki temu możemy spokojnie cieszyć się wakacyjnymi wyprawami.

Dwie powyższe firmy są z Warszawy, zobaczymy więc teraz jak wygląda sprawa wynajmu motocykli

w Krakowie. Tu trafiamy na firmę Ring Auto Tuning ATC, która dysponuje 18 motocyklami do wynajęcia następujących marek: Honda CB500X, Honda NC750X, Honda CB500F, Honda CBF500, Honda Hornet 600, BMW F650, Yamaha Fazer 600, Suzuki GSR 600, Yamaha Tracer 700, Suzuki Gladius, Suzuki VZ 800 Intruder, Kawasaki Versys 650 oraz kilka modeli klasy 125. Dla przykładu weźmy Hondę CB500X i BMW F650 (w nawiasie ceny dla tego pojazdu), wynajęcie na 1 dobę kosztuje 190 zł (230 zł), dwie doby (weekend) – 360 zł (430 zł), 4 doby – 540 zł (700 zł), 1 tydzień – 780 zł (900 zł), 2 tygodnie – 1340 zł (1600 zł).

Oto jak firma zachwala swoje usługi: – *Jesteśmy pierwszą wypożyczalnią motocykli w Krakowie, działającą od 2008 roku czyli ponad 11 lat i na ten moment chyba największą w tym rejonie posiadającą 18 motocykli. Jako jedyni chyba w całym kraju nie pobieramy kaucji. Ceny również mamy konkurencyjne, dostosowujemy się do klienta, dając mu możliwość zwrotów i odbiorów motocykla nawet w niedziele. Minimum formalności – 10 min przy kawce.*





**Kolejna firma** to motocyklem.pl z Lublina, która swoje usługi świadczy na terenie całego kraju. Do wypożyczenia oferują motocykle: BMW R1200/1250 GS, BMW R 1200 RT, Yamaha Tracer 900, Honda NC 750 X DCT. To już pojazdy, którymi komfortowo można podróżować na długich dystansach. Pan Konrad Szwarz z firmy motocyklem.pl napisał: – *Działamy na terenie całego kraju, dowozimy motocykle pod wskazany adres przez 24 h na dobę, 7 dni w tygodniu, również w święta. Nie stosujemy limitu kilometrów ani opłat za wyjazd za granicę. W cenie 39 zł za dzień oferujemy pełną ochronę, dzięki której nie płaci się kaucji.*

Dla przykładu zobaczmy ile kosztowałoby wypożyczenie BMW 1200 RT i BMW 1200 GS (w nawisie ceny dla modelu GS) na 21-dniową wyprawę. Cena podstawowa za 1 dzień, przy zadeklarowanym wynajmie na 21 dni, wynosi 276 zł (246 zł). Do tego warto doliczyć wspomniane powyżej 39 zł za pełną ochronę i otrzymane wartości przemnożyć przez 21 dni. Tak więc koszt wynajęcia BMW 1200 RT na 3 tygodnie wynosi 6615 zł, a BMW 1200 GS

– 5985 zł. Mamy za to do dyspozycji drogi motocykl wysokiej klasy z pełną ochroną. Wydaje mi się, że w tym przypadku wynajem jest opcją wartą rozważenia.

**Ciekawą ofertę** wynajmu motocykli i obsługi klienta ma firma Motoride. Swoje placówki posiada w kilka kluczowych lokalizacyjnie miastach: Warszawa, Poznań, Kraków, Katowice, Gdańsk. Innowacją jest tam bezobsługowa forma wypożyczenia motocykla – wszystkie formalności dopełnianie są przez internet, nie ma konieczności spotkań, obecności w wyznaczonym miejscu i czasie. Dostępność motocykli w największych miastach w Polsce daje możliwość pobrania pojazdu w rejonie, gdzie chcesz docelowo odbyć podróż. Firma postawiła na motocykle klasy premium, posiadając we flocie: BMW GS 750, BMW GS 1200, BMW GS 1250.

Weźmy dla przykładu „750”. Ceny wynajmu w Motoride wynoszą: BMW GS 750 – 399 zł w okresie 1 – 3 dni, dzień powyżej 3 dni 299 zł. W cenę wliczone 3 kufry. Pełne ubezpieczenie Auto- ➔➔

casco. Dzienny limit kilometrów wynosi 399 km w cenie, każdy kilometr powyżej 0,49 zł. Kaucja zwrotna 2500 zł. Zapytałem panią Agatę Karolak-Maj z firmy Motoride czym zachęcałyby klientów: – *Jako jedyni na rynku świadczymy usługi online i jesteśmy bezobsługową wypożyczalnią. Motocykle dostępne są 24 h – można pobrać i zwrócić pojazd o każdej porze – klient otrzymuje od nas kody sms, dzięki którym pobiera i zdaje motocykl w godzinach, które jemu pasują.*

We wszystkich wspomnianych firmach, za niewielką opłatą, można dodatkowo wynająć: nawigację, interkom, kask, rękawice, dodatkowe kufry.

W pragmatycznym, nowoczesnym społeczeństwie XXI wieku, w którym sentymenty takie jak np. personifikacja motocykla lub metafizyczna braterska więź z nim, uznawane są za śmieszny zabobon lub dysfunkcję emocjonalną, wynajem motocykli wydaje się ciekawą propozycją. Jest to również dobre rozwiązanie dla osób, które dopiero chcą zacząć swoją przygodę z motocyklami. Przy nie-

wielkich kosztach (np. wynajem na 1 – 3 dni) mogą sprawdzić, jaki motocykl najbardziej im pasuje i czy bakcył motocyklowego szaleństwa zawładnie ich sercem i duszą.

Wynajem motocykli jest też ciekawą alternatywą dla starych motocyklistów, którzy po latach przerwy mogą przypomnieć sobie dawne emocje związane z motocyklowymi wojażami.

Patrząc na koszty wynajmu, z ekonomicznego punktu widzenia, również wypożyczenie motocykla na 3 – 4 tygodniową wprawę po Europie wydaje się sensownym. Co prawda tu pojawiają się już sumy rzędu 3000 – 6000 zł, ale gdy porównany to z kosztami rocznego utrzymania własnego motocykla, to wynajem jawi się jako bardzo atrakcyjna opcja.

Realnych informacji o rentowności tej usługi raczej nie uda się nam uzyskać. Każda firma chroni i utajnia te dane. Poszlakowo jednak, obserwując przyrost liczby nowych firm wynajmujących motocykle w naszym kraju, można przypuszczać, że Polacy chętnie korzystają z tej oferty. ■





## Co to jest skuter?

Zgodnie z Prawem o Ruchu Drogowym pojazd typu skuter nie istnieje, jest to jedynie forma nadwozia motoroweru lub motocykla.

TEKST: JACEK GRADOMSKI, ZDJĘCIE: TOMASZ PARZYCHOWSKI

**D**ziś ta grupa pojazdów jest bardzo szeroka – od małych pięćdziesiątek do dużych skuterów turystycznych, nadających się nawet do dalekich wojaży zagranicznych. W pierwszym odcinku tego działu postaramy się odpowiedzieć na pytanie – skąd się wziął skuter i dlaczego coś takiego powstało?

Motocykl – jako zupełnie nowy byt – powstał dokładnie w 1885 roku. Jego konstrukcja rozwijała się, wygląd również ewoluował, ale dopiero w latach 30. pojawiło się kilka jednośladów, które można

by zaliczyć do skuterów. Trudno jednak określić, który był pierwszy, gdyż ciągle trwają o to spory, który z nich był już skuterem, a który tylko motocyklem z podestami lub hulajnogą z silnikiem. Prościej będzie przenieść się w późniejsze czasy, czyli do powojennej Europy w drugiej połowie lat 40.

Wówczas przeciętni obywatele europejskich państw zamożnością nie grzeszyli, na samochód było stać nie wielu. Motocykl był mało praktyczny w słotne dni, gdyż zarówno szofer i pasażer nie dość, że byli mokrzy, to jeszcze ubrudzeni tym, →→

co koła zabrały z nawierzchni drogi. Wówczas to na drogach zaczęły pojawiać się dziwnie wyglądające jednoślady. Miały koła o małej średnicy, w większości całe były obudowane, miały osłonę na nogi oraz niektóre szybę na kierownicy. Skutery te w przeważającej większości były napędzane niewielkimi silnikami dwusuwowymi o pojemnościach skokowych od 50 cm<sup>3</sup> do około 200 cm<sup>3</sup>. Doskonale sprawdzały się jako środek do codziennej komunikacji indywidualnej, jak również do dalszych wyjazdów. Oczywiście te z większymi silnikami. Skrzynie biegów były manualne dwu lub trzybiegowe, rzadko kiedy miały cztery przełożenia.

Firmy produkujące skutery pojawiały się w każdym państwie, gdyż popyt na nie był duży. Stanowiły swego rodzaju namiastkę auta dzięki wspomnianym osłonom. Zaczął się pierwszy boom skuterowy wymuszony sytuacją ekonomiczną europejskiej populacji. Z biegiem czasu popyt na skutery malał, firmy i marki skuterowe zaczęły znikać, gdyż ich użytkownicy zarabiali więcej i przesiadali się do samochodów. Skuter stał się drugim, czasem trzecim pojazdem w gospodarstwie domowym używanym głównie do dojazdów do pracy, czy szkoły.

Zaczęły pojawiać się pierwsze przekładnie automatyczne w miejscu manualnych, głównie w japońskich pięćdziesiątkach. Na początku było to samo sprzęgło odśrodkowe więc ruszanie odbywało się stosunkowo majestatycznie z dużymi obrotami. Przełomem było opracowanie przekładni CVT. Można ją było stosować w większych skuterach, lepiej znosiła większe obciążenia, zaś dynamika skutera z taką przekładnią była często większa niż w przypadku tradycyjnej skrzyni biegów. W zasadzie w latach 70. jedynie Vespa miała tradycyjną skrzynię biegów, a jej konstrukcja z samonośnym nadwoziem i silnikiem zamontowanym poza osią wzdłużną pojazdu była jedyną w swoim rodzaju.

W tamtym okresie w Europie skutery były najbardziej popularne w krajach, gdzie klimat był ciepły, czyli Włochy, Francja, Hiszpania. Podróżnicy wybierali motocykle z dużymi, mocnymi silnikami. Przełomem w skuterach stał się rok 1986, kiedy to na rynku pojawiła się Honda CN 250 Helix. Już wcześniej sprawdzono nowy silnik o tej pojemności skokowej w modelu Elite, jednak był to niewielki skuter z dużym silnikiem. Helix był pierwszym prawdziwym maxi skuterem. Był niski, długi, komfor- ➔➔



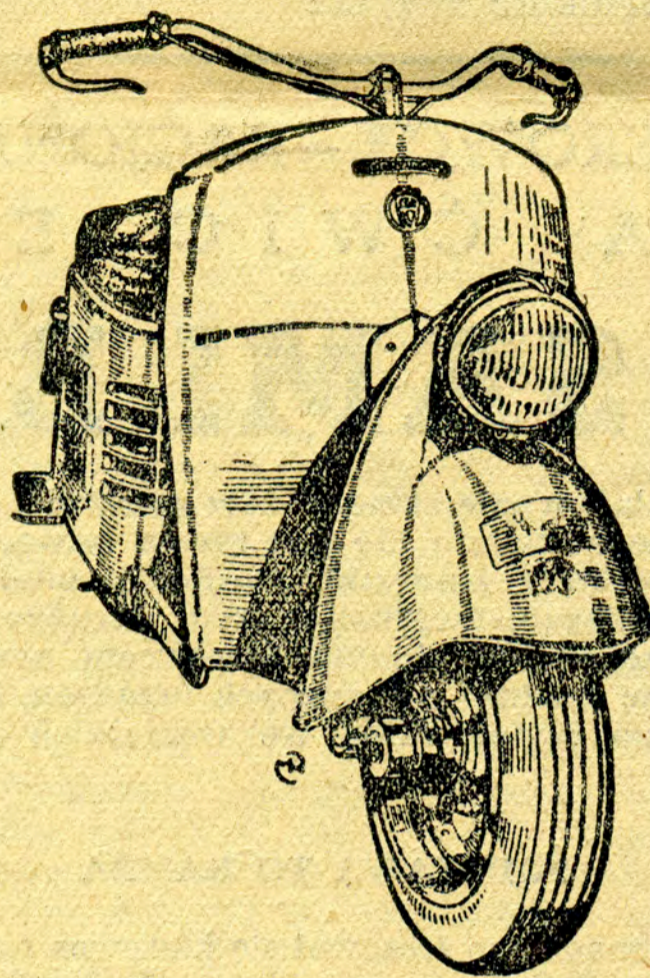
**Honda 250 Helix**

towy i miał schowki pozwalające zapakować się na kilkudniowy wypad. Wówczas rozpoczął się drugi boom skuterowy, ale na dwóch frontach. Rozwijały się niewielkie skutery miejsko – podmiejskie oraz każdy producent zaczął mieć w swojej ofercie maxi skuter. W zasadzie trwa to do dziś.

Obecnie różnorodność dużych skuterów zadowoli każdego chętnego na zakup tego typu pojazdu. Mamy skutery o zacięciu sportowym, nawet terenowym, czy typowe kanapy podrózne. Jedne mają koła małej średnicy, inne typowo motocyklowe. Jedyną wadą w zasadzie wszystkich maxi skuterów są bardzo szerokie kanapy. Mimo, że siedzenie jest nisko, to kierujący ma problem aby pewnie oprzeć stopy o podłoże, gdyż szeroka kanapa wymusza spory rozkrok. Poza tym same plusy. Spore możliwości załadunkowe nie wymuszają zakupu kufrów czy sakw, gdyż pod kanapą zmieścimy potrzebne bambetle na wakacyjne wojaże. Chyba że jedzie z nami dama naszego serca, to wówczas jakiś kufer będzie potrzebny. Dobrze dopracowane osłony pozwalają nie zmoknąć podczas jazdy w deszczu, zaś niektóre z maxi skuterów mają nawiewy ciepłego powietrza poprawiające komfort jazdy w chłodne dni.

W przypadku małych skuterów, miejsko – podmiejskich, postawiono na różnorodność form i ekonomię. Klasa 125 stała się najbardziej popularna. Są niewielkie, w korkach dużych aglomeracji wszędzie się wcisną, a osiągi pozwalają na dynamiczne poruszanie się przy bardzo niskim spalaniu. Po skasowaniu przez ekologów dwusuwów, klasa 50 cm<sup>3</sup> straciła na atrakcyjności. Mały czterosuw nigdy nie dorówna dwusuwowi, więc pięćdziesiątkami porusza się zazwyczaj młodzież nie posiadająca jeszcze prawa jazdy. Gwoździem do trumny w pięćdziesiątkach było umożliwienie jazdy skuterami 125 cm<sup>3</sup> osobom posiadającymi prawo jazdy kategorii B. Ponadto wprowadzenie prawa jazdy kategorii AM z wymogiem odbycia kursu podobnego jak na dorosłą kategorię A i pośrednich łączyło się z wyższymi kosztami, więc wielu postanowiło poczekać gdy skończą 16 lat i będą mogli zdobyć uprawnienia kategorii A1.

## PRAKTYCZNA MOTO- »HULAJNOGA«



Najnowszy popularny scooter francuski Bernadet, posiada całkowicie kryty motor 125 cm. Waga tej „zmotoryzowanej hulajnoogi“ wynosi 60 kg, szybkość 70 km/godz. i zużycie 2,5 l na 100 km.

*Notka prasowa na temat skutera opublikowana w magazynie „Za kierownicą” w lipcu 1949 roku.*

Na zakończenie krótka historyjka z mojego ogródka. Otóż w ostatnich latach kilku moich znajomych, zatwardziałych motocyklistów gardzących czymś takim jak skuter, zaczęło mnie zamęczać pytaniami – co bym polecił do jazdy po mieście? Zauważyli niezaprzeczalne zalety skutera, takie jak: niezła ochrona przed warunkami atmosferycznymi, możliwość przewiezienia czegoś bez montowania kufra, czy po prostu możliwość zostawienia kasku w skuterze, zamiast chodzić z nim, jak Alina z koszyczkiem zbierająca maliny. Natomiast prawdą jest, że więcej przyjemności z jazdy mamy na motocyklu, ale jednak skuter jest o wiele bardziej funkcjonalny. ■



# Muzeum motocykli Sammy Millera



*Wejście do muzeum. Nieco eklektyczne połączenie stylu wiejskiego skrzydeł budynku z futurystycznym frontonem ze szkła i aluminium.*

**TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA AUTORA**

Jeżeli interesuje cię historia motocykli lub z wykształcenia albo zamiłowania fascynujesz się techniką lub niezależnie od wszystkiego potrafisz dostrzec plastyczne piękno w bycie zwanym motocyklem – warto odwiedzać muzea motocykli.

**J**est ich w Europie dużo. Takich, które zapierają dech w piersiach, jest ok. 30 – 40. Nieco mniej spektakularnych, ale nadal bardzo ciekawych, jest pewnie jeszcze ok. 100. Jadąc w podróż służbową, wakacyjną czy w odwiedziny do krewnych warto sprawdzić, czy w okolicy nie ma takiej placówki.

W tym cyklu przedstawiać będziemy najciekawsze europejskie muzea motocykli. Jako pierwsze

zaprezentujemy Muzeum Motocykli Sammy Millera znajdujące się na południu Wielkiej Brytanii. Zanim jednak zapuścimy się do sal wystawowych kilka słów o jego twórcy.

Urodzony w 1933 roku Sammy Miller to legenda rywalizacji motocyklowej – rajdowej, wyścigowej, trialowej i motocrossowej. Po raz pierw- →→



*Po kupnie biletu pierwszy dylemat – od czego zacząć oglądanie?*

szy w wyścigu wystartował, gdy miał 16 lat. Był zawodnikiem bardzo uniwersalnym, choć największe sukcesy osiągnął w dyscyplinach terenowych, np. 11 razy był mistrzem Wielkiej Brytanii w trialu i dwukrotnie w tej samej dyscyplinie zdobył mistrzostwo Europy, wywalczył dziewięć złotych medali w Międzynarodowych Sześciodniówkach (Six Days). Dwa razy startował również w Polsce, w Rajdzie

ciężwie stanął na podium, dostał medal i nagrodę (ową WFM-kę). Podobno nie minęła godzina od oficjalnej ceremonii, a WFM-ka miała już nowego właściciela. ➔➔

*Podróżowanie weszło nam w krew – motocyklem, samochodem, pociągiem, samolotem. Podróżujemy dużo, a właściwie podróżowaliśmy przed pandemią. Miejmy nadzieję, że niedługo znowu do tego wrócimy.*

Tatrzańskim, w latach 1960 i 1961 (w obu na Arielu). W 1960 roku wygrał rywalizację w Tatrach i obok złotego medalu jako nagrodę dostał motocykl WFM 125. Wiąże się z tym pewna anegdota opowiedana przez stary zawodnik – Sammy Miller po zwy-



*Już na placu przed muzeum można oglądać pierwsze eksponaty.*



Zanim zdążymy dojść do kasy biletowej, umieszczonej nieco w głębi, już od progu wita nas kolekcja motocykli 4-cylindrowych: Indian, Henderson, AJS, OEC i inne.



„Czwórki” przy wejściu.



Oprócz „czwórek” przy wejściu w innych częściach muzeum można było zobaczyć ich jeszcze kilkanaście.



*Kolekcja motocykli Ariel, na pierwszym planie Ariel Square 600 OHC z 1936 roku.*



*AJS 500 model S3 z początku lat 30. Motocykl z silnikiem V, ale ustawionym poprzecznie.*

W połowie lat 60. Miller założył firmę zajmującą się częściami motocyklowymi. W siedzibie tego przedsiębiorstwa postawił kilka swoich starych motocykli i to stało się zalążkiem późniejszego muzeum. Dziś prezentowanych jest tam 420 wyjątkowo ciekawych motocykli, z których tylko 5 jest nie niesprawne. Pozostałe 415 w każdej chwili jest gotowe do odpalenia. A jakiej klasy są to motocykle zobaczcie na zdjęciach.

Muzeum Motocykli Sammy Millera znajduje się na południu Wielkiej Brytanii, w miejscowości →→



*Vincent i HRD z licznej kolekcji pojazdów tej wytwórni eksponowanych w muzeum.*



New Milton w hrabstwie Hampshire, zaledwie kilka kilometrów od wybrzeża i Kanału La Manche. Od Londynu dzieli go dystans 160 km, od Portsmouth – 70 km, a od przeprawy w Dover – 270 km.

Umieszczona na dwóch poziomach ekspozycja w muzeum Sammy Millera podzielona została na →→

*W brytyjskim muzeum nie mogło zabraknąć „motocyklowego Rolls Royce” czyli Brough Superiora. Było ich tam kilka, w tym dwa egzemplarze SS100.*



*Rower z doczepnym silnikiem, ale w jaki sposób!*



*Kolekcja Rudge.*



*Kolekcja Nortonów.*



*Obok motocykli angielskich prezentowane tam są również pojazdy z innych części świata.*





*Velocette, model triumfujący w latach 20. w legendarnych wyścigach Tourist Trophy na wyspie Man. Firma nie omieszkała pochwalić się tym, umieszczając stosowny napis na zbiorniku paliwa. To była wówczas najlepsza reklama.*



*Obok pojazdów interesująco wyglądała też wystawa silników motocyklowych.*



*Ekspozycja motocykli sportowych, głównie wyścigowych.*



*Motocykl angielskiej marki AJW (500 cm<sup>3</sup> ohv). Takiego motocykla, w rywalizacji sportowej na początku lat 30., dosiadała u nas krakowianka Irena Latasówna.*

kilka tematycznych części, m.in. motocykle: trialowe, wyścigowe, turystyczne – szosowe oraz kolekcje Nortonów i Vincentów (HRD). Do tego można tu zobaczyć kilkanaście prototypów, w tym kilka zbudowanych tylko w jednym egzemplarzu.

Zwiedzając to muzeum odniosłem wrażenie, że dwoma głównymi nurtami zainteresowania Millera są motocykle ciekawe konstrukcyjnie i modele sportowe. Nie traficie tam na nudne, nijakie seryjne egzemplarze. Jeżeli już coś pochodzi z seryjnej produkcji są to modele wyjątkowe i ciekawe. I jeszcze rzecz – wydaje mi się, że kluczowa – motocykle ze zbiorów Sammy Millera są w pełni sprawne! Nie



*Pięciocylindrowy motocykl Verdel z 1912 roku.*

są to ekspozycyjne wydmuszki, jak w innych muzeach. Wystarczy trochę paliwa i motocykle ożywają. To jest historia najwyższej próby. ■



*Motocykl Excelsior Silver Comet, ze sprężarką doładowującą, przystosowany do bicia światowego rekordu prędkości. Na początku lat 30. taki Excelsior kierowany przez Joe Wright osiągnął prędkość 261 km/h. Owa próba miała miejsce na odcinku autostrady na Węgrzech.*



# Motocyklistki

Jestem kobietą, bardzo to lubię i nigdy nie chciałabym tego zmienić. Jestem motocyklistką, motocykle to znacząca część mojego życia, moja pasja. Zastanawialiście się kiedyś czemu Kobiety wybierają takie hobby? Co je w tym kręci? Co im to daje?

Do tej pory mogłam mówić tylko za siebie, teraz chciałabym poznać i zgłębić historie innych Pań.

TEKST: KATARZYNA SZYMALA, ZDJĘCIE: PIOTR KOPEĆ



**N**a motocyklach możemy się bawić w różny sposób, sama płeć nie definiuje wyboru. Jeździmy w grupach, pojedynczo, po bezdrożach albo asfaltach. Kilka kilometrów po mieście lub kilkaset przez Polskę, Europę czy Świat.

Mamy różne gusty co do wyglądu, pojemności, mocy oraz tego, co ma nam dać motocykl. Czym kierują się Panie dobierając konkretny sposób użytkowania motocykla. Prawda jest taka, że od początku kobiety siadały na jednośladach, z cie- →→

kawości, potrzeby przemieszczania się, dla przyjemności. Szczególnie podziwiam przedwojenne polskie motocyklistki, za determinację, odwagę i dążenie do celu! Miały dużo trudniej niż współczesne Kobiety. Niektóre z nich za posiadanie własnego motocykla i jazdę na nim traciły pracę. Były też Panie startujące w rajdach z samymi mężczyznami i udawało im się odnosić sukcesy.

Ja zajmę się współczesną Motocyklistką. Postaram się ustalić czemu to robi. W jaki sposób motocykl pojawił się w jej życiu. Co ją pociąga w jednośladach. Co czuje podczas jazdy. Jak reaguje na jej hobby najbliższe otoczenie oraz inni motocykliści?.

Ponoć jest taka zasada, że w kongresowych klubach motocyklowych nie miesza się płci. Kluby są dla Panów lub Pań. Pierwszym w Polsce kobiecym klubem motocyklowym był założony w 2001 roku Amazons WMC, oddział amerykańskiego klubu o takiej samej nazwie. W 2006 roku Monika Jaworska ścigająca się w prestiżowych zawodach motocyklowych założyła kolejny kobiecy klub motocyklowy Mad Moto Girls. W 2008 roku powstał, jak same o sobie piszą na swojej stronie internetowej: „Queens of Roads – pierwszy rdzennie polski kobiecy Klub Motocyklowy”. Wiele motocyklistek nie ma potrzeby zrzeszania się w klubach motocyklowych. Jeżdżą w grupach nieformalnych lub zwyczajnie z najbliższymi koleżankami czy znajomymi. Czasy współczesne, social media, technologia ułatwiają nam znajdowanie towarzystwa do wspólnych wypraw małych i dużych. Sama jazda na motocyklu także otwiera możliwości i ułatwia nawiązywanie nowych znajomości. Przeglądając meandry Internetu pod względem kobiecego motocyklizmu można znaleźć fora, grupy, portale poświęcone Kobietom na motocyklach przykładem niech będzie speedladies.pl. W tym roku odbyła się X Impreza integracyjna Speed Ladies: Yamaha Speed Ladies Camp 2020 organizowany przez ten portal.

Są takie Kobiety, które lubią naprawdę długie wyprawy, jedną z nich jest Kinga Tanajewska

od On Her Bike objeżdżając świat na motocyklu BMW F800GS. Kolejny dobry przykład to Weronika Kwapisz znana z wyprawy Ride Across Europe, kiedy to na Suzuki VanVanie 125 zrobiła ponad 12 000 km czy Ride Across America pokonując blisko 20 000 km po Amerykę Północną Triumphem Bonnewillem. Jako przykład podam także, prywatnie moją koleżankę Agatę, która na swoim Suzuki GS 500 w roku 2019 pokonała ok. 4500 kilometrów w towarzystwie samych zabytkowych motocykli zjeżdżając trasę Polska, Słowacja, Węgry, Bośnia i Hercegowina, Czarnogóra, Albania aż pod granicę z Grecją, Macedonia, Serbia, Węgry, Słowacja, Polska.

Są organizowane stricte kobiece zloty motocyklowe czy wyprawy dla samych Pań przykładem może być Międzynarodowy Kobiecy Rajd Motocyklowy. Zapoczątkowały go motocyklistki z Wielkiej Brytanii i USA. WRWR 2019 (Women Riders World Relay), którego trasa biegnie przez ponad 100 państw to sztafeta, w której kobiety z całego świata przekazują sobie pałeczkę. Motocyklistki angażują się w pomoc i akcje charytatywne. W 2019 roku motocyklistki pozowały do charytatywnego kalendarza. Pieniądze ze sprzedaży zostały przekazane na rehabilitację motocyklisty po wypadku. Kobiety same także niekiedy są współorganizatorkami ogólnie dostępnych imprez motocyklowych czy rajdów. Przykład z własnego podwórka, jestem prezesem Stowarzyszenia, które organizuje cykliczną imprezę Cross Country Motocykli Zabytkowych i Klasycznych. Gdzie startują także Panie na swoich pięknych scramblerach.

Nie można pominąć kobiet jeżdżących w zawodach i wyścigach motocyklowych. Przykład Dominika 333 Orlik, licencjonowana zawodniczka, startująca w enduro, cross country i supermoto.

Mimo, że jestem kobietą, z zasady jeżdżę raczej tylko z mężczyznami lub sama. Wynika to z różnych powodów, choćby zainteresowania i zamiłowania do zabytkowych oraz klasycznych motocykli, →→

które jak obserwuję są rzadziej wybierane przez Panie. O gustach się nie dyskutuje. Mi takie coś odpowiada, jednak z chęcią poznam inny punkt widzenia. Chciałabym lepiej zrozumieć polskie kobiece środowisko motocyklowe i w kolejnych wydaniach przedstawić Wam swoje obserwacje i refleksje. Nie chcę robić porównań i rankingów, przewagi jednego rodzaju motocyklizmu nad drugim. Chcę zobaczyć prawdziwe zainteresowanie jednośladaami u innych Kobiet. Pamiętajcie miłość nie jest rozsądna ani logiczna, a prawdziwa pasja jest takim właśnie uczuciem. A jakie jest pierwsze słowo, które kojarzy Wam się ze słowem motocyklistka?

*Katarzyna Szymala (Siostra)  
motocyklistka prowadząca Fanpage  
„Klasyk w kobiecych dłoniach”,  
gdzie przedstawia swój punkt  
widzenia w temacie jednośladow,  
posiadaczka dwóch i pół motocykla,  
współorganizatorka Cross Country  
Motocykli zabytkowych i Klasycznych,  
od dawna związana z nieformalną  
grupą motocyklową Dziki Junak.*

Jesteś kobietą? Jeździsz na motocyklu? Przeczytałaś ten tekst z zainteresowaniem, myśląc kilka razy „kurcze, to o mnie”? Chcesz opowiedzieć o swojej pasji? Podzielić się swoją historią? A może jako facet, czytając tekst, od razu w głowie masz

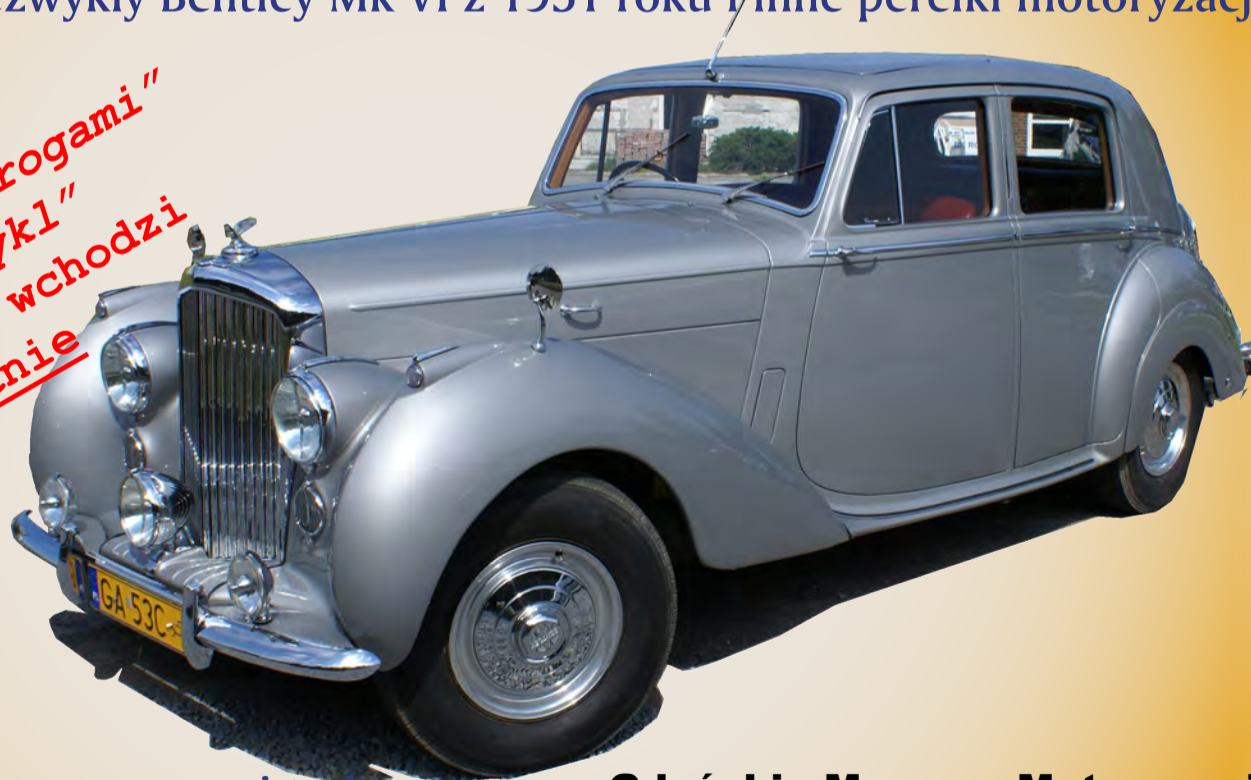
swoją koleżankę, której zajawką są motocykle? Napisz do mnie przez stronę Facebook – „Klasyk w kobiecych dłoniach” lub na adres: katarzyna-szymala88@gmail.com

reklama

## Zapraszamy w miejsce magiczne.

Czeka tu na Was niezwykle Bentley Mk VI z 1951 roku i inne perełki motoryzacji.

**UWAGA!**  
Na hasło „Swoimi Drogami”  
lub „iMotocykl”  
trzecia osoba wchodzi  
bezpłatnie



W czasie pandemii zapraszamy na wirtualne spotkanie w Muzeum - kliknij tu

**Gdyńskie Muzeum Motoryzacji  
ul. Żwirowa 2 C, 81-010 Gdynia**

# Jak to było kiedyś

*Motocyklem po Krakowie i dalej...*



*Krakowskie motocykle BMW.*

Jak wyglądał motocyklizm w Krakowie w latach 60., 70. i 80.? Ten niezależny, tworzony oddolnie, przez młodych pasjonatów. Czym jeździli, gdzie mieszkali, jak się kontaktowali, co ich fascynowało? To historia, którą znajdziecie tylko we wspomnieniach osób, którzy były częścią tego środowiska.

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI. ZDJĘCIA ZE ZBIORÓW BOHDANA MĄCZYŃSKIEGO

**M**otocyklizm w Krakowie zrodził się na przełomie XIX i XX wieku. Już przed I wojną światową funkcjonował tam prężnie klub motocyklowy – Krakowski Klub Cyklistów i Motorzystów SMOK, założony w 1912 roku. Co ciekawe klub ten przetrwał do naszych czasów. Jedyna zmiana w nazwie to zastąpienie archaicznego słowa – Motorzyści, słowem – Motocykliści.

W dwudziestoleciu międzywojennym przybywało w Grodzie Kraka nowych pasjonatów jednośladów z silnikiem. Rozwijał się tam zarówno sport, jak i turystyka motocyklowa. Po II wojnie światowej krakowskie środowiska motocyklowe zaczęły się rozrastać. Obok klubów, funkcjonujących w pewnych ramach organizacyjnych i na zasadach regulaminu, powstawały też grupy niezależne i nieformalne – większe lub mniejsze. Właśnie o tym →→

chcielibyśmy dziś opowiedzieć. Koloryt tych koleżeńskich „klubów”, zrodzonych z pasji motocyklowych, był niesamowicie barwny. Niósł też w sobie ogromne pokłady młodszej siły i aktywności.

Jak wyglądał motocyklowy Kraków w latach 60., 70. i 80. o to zapytałem Bohdana Mączyńskiego, jednego z uczestników tamtego środowiska. Oto jego wspomnienia...

## Kraków zakochany w... BMW

### Bohdan Mączyński, Kraków

W końcu lat 60. chyba najpopularniejszymi ciężkimi motocyklami w Krakowie były przedwojenne dwucylindrowe BMW. Nieporównywalnie mniejszy ruch, jak i samo jeszcze nie tak rozbudowane miasto, powodowało, że większość tych motocykli znało się z widzenia, a i właściciele znali się doskonale.

Największa i praktycznie jedyna nieformalna grupa motocyklowa z tamtych lat skupiająca posiadaczy ciężkich motocykli, to tzw. „Grupa z ulicy Sarego”. Nazwa pochodziła od kamienicy przy



Bohdan Mączyński, 1977 rok.

*Bohdan Mączyński urodził się 17 czerwca 1951 roku. Aktywnym pasjonatem motoryzacji był do końca swoich dni. Do motocykli dokładał jeszcze auta zabytkowe i samochody terenowe. Zmarł 4 września 2016 roku w Krakowie.*

ul Sarego 22 gdzie mieszkali Edek Pendyk (BMW R-66), Andrzej Makomaski (BMW R-61) i Rysiek Borys (BSA 500). Jak można się domyśleć przed kamienicą odbywały się próby sprzętów oraz często pojawiali się oczywiście na motorach mieszkający w innych dzielnicach koledzy. W najbliższej okolicy mieszkali bracia Ziemek i „Dzydza” Piątkowscy (BMW R-66), Hubert Wagner (BMW R-66), Łukasz Czort (Sarolea 500) i Andrzej Świątek (Norton 500). Z innych rejonów miasta pochodzili Bolek Stasicki (BMW R-66), i jedyny harleyowiec w tym towarzystwie, Adrian Staruszkiewicz (WLA). Ulica Sarego to niewielka cicha uliczka w centrum miasta, więc nic dziwnego, że nie wszyscy mieszkańcy mieli zrozumienie dla młodych ludzi mających tak głośne czasami hobby. Ze dwa razy była na ten temat notatka w gazetach, jak to młodzież zakłóca spokój.

Ja chodziłem wtedy do klasy 4A Technikum Mechanicznego wraz z Wieśkiem Hynkiem oraz Andrzejem Kaszubą. Borys chodził do klasy równoległej, stąd znaliśmy się. Zanim przesiadłem się na motocykl jeździłem i oczywiście grzebałem z motowerem, konkretnie z Simsonem SR2. Wiesiek Hynek miał Żaka, a zaprzyjaźniony z nami Tadek Dobrowolski Komara. Ojciec Tadka był dyrektorem Szkoły Podstawowej nr 2 na ul. Spasowskiego i dzięki temu mieliśmy się gdzie spotykać i trzymać sprzęty.

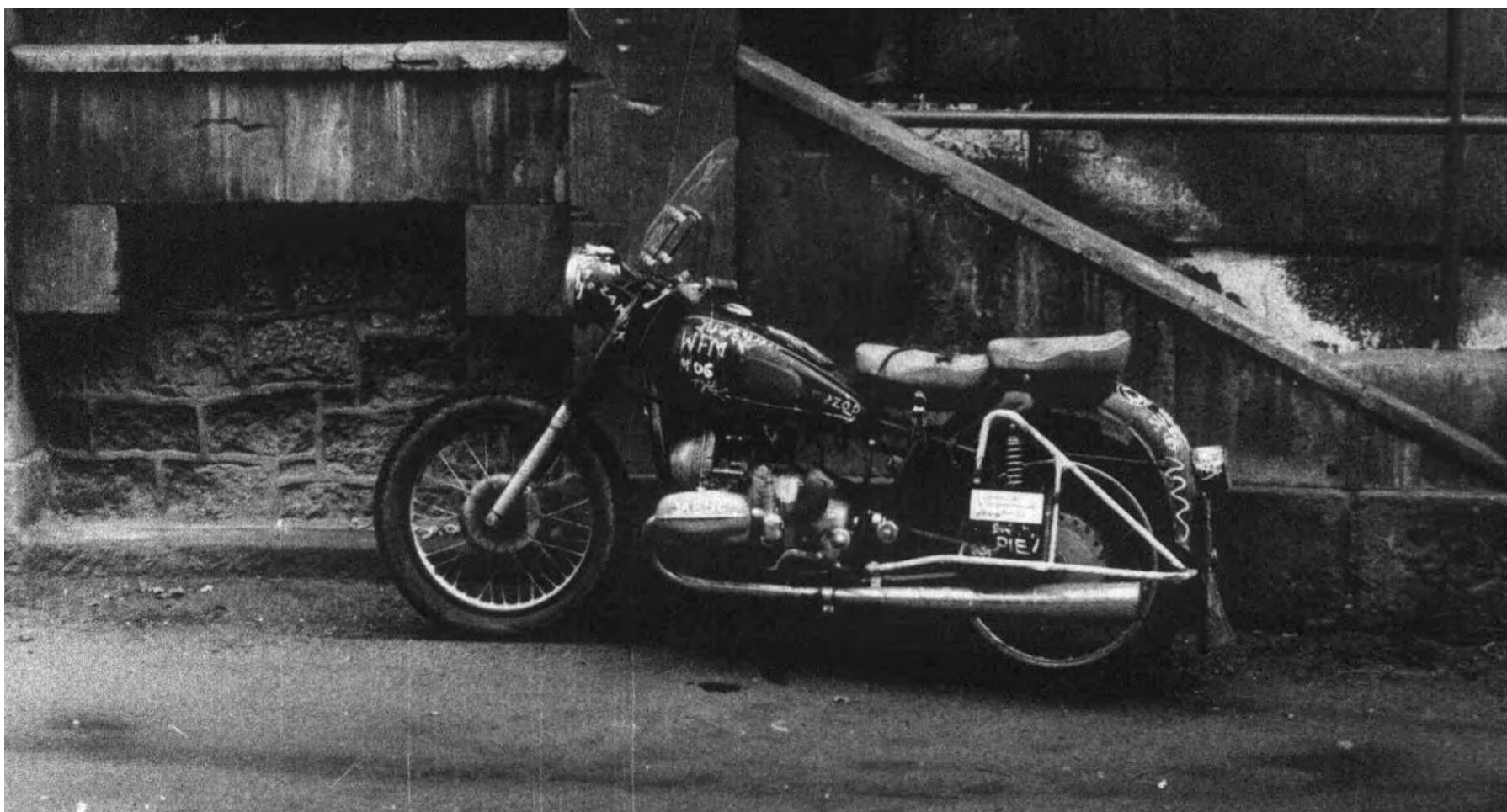
Jesienią 1967 roku zaczęliśmy chodzić na kurs na prawo jazdy organizowany w ramach technikum. Jazdy samochodem odbywały się w Warszawie, →→

Syreną, Skodą 1000MB oraz Zastawą 750, podobnie jak i dzisiaj w normalnym ruchu ulicznym. Natomiast nauka jazdy motocyklem polegała na jeżdżeniu po placyku koło Hali Wisły zdezelowaną WFM-ką. Podstawą poza oczywiście nie podpieraniem się nogami było przestrzeganie zasady „głowa, ręka, ósemka” czyli obejrzyć się, zasygnalizować zamiar skrętu i skręcić. Wszystko na placyku, instruktor siedział sobie na stołeczku a kursant kręcił ósemki. Egzamin wyglądał podobnie. Po pomyślnym zdaniu egzaminu w końcu dostaliśmy upragnione prawa jazdy. Moje ma datę wydania 22.02.1968. Miałem wtedy prawie dokładnie 16,5 roku, więc zaczynałem dość wcześnie. Teraz trzeba było jak najprędzej przesiąść się na coś „normalnego”.

Wiesiek kupił już wcześniej BMW R-61 więc i ja chciałem mieć coś podobnego. Trochę miałem odłożone, część dostałem w formie bezwrotnej pożyczki od rodziny i w dniu 28 lutego 1968 zostałem posiadaczem motocykla BMW R-61 z wózkiem. Była zima i wózek, mimo, że to był cywilny Steib, a nie typowy wojskowy, bardzo się przydawał. Pierwsze jazdy po śniegu, ślizganie się całym zestawem czy kręcenie się dookoła przedniego

koła to były zupełnie nowe doświadczenia, których na żadnych kursach nie uczyli, było cudnie. W międzyczasie również Andrzej Kaszuba kupił NSU 600 z zamiarem przywrócenia go do życia, a Tadek Dobrowolski NSU 250 OSL, też w worku. Z wiosną, jak zrobiło się sucho zaczęły się próby podnoszenia wózka, co okazało się wcale nie jakąś straszną sztuką, a następnie wózek został odpięty i zaczęły się jazdy solówką.

Wspominając dawne czasy trudno je porównywać do chwili obecnej. Zupełnie inaczej wyglądała rzeczywistość motoryzacyjna na przełomie lat 60. i 70. Odległości jakby były większe i przykładowo wyjazd w okolice Nowego Sącza był już poważną wyprawą. Ale wyjeżdżając wcześniej rano podczas całej drogi spotykało się dosłownie kilka samochodów i parę motocykli, coś dzisiaj trudnego do wyobrażenia. Stacji benzynowych było tyle, co kot napłakał, praktycznie wszystkie należały do CPN, poza dużymi miastami praktycznie nie było stacji całodobowej. Na stacjach dostępne były dwa rodzaje etyliny: niebieska 78 oktanowa w cenie 5,00 zł/l i żółta 92 oktan 6,50/l oraz olej napędowy w cenie 2,20 zł/l poza tym oleje i inne →→



**Krakowskie motocykle BMW.**

środki smarne niestety nie zawsze w pełnym asortymencie. Zapomnianym już dzisiaj elementem wyposażenia stacji były szafka olejowa, z której sprzedawano olej luzem oraz bańki mieszalniki do przygotowywania mieszanki do silników dwusuwowych. To bardzo słabe zaopatrzenie rynku w paliwo ratowali kierowcy zatrudnieni w państwowych firmach sprzedający zaoszczędzone nadwyżki paliwa. Prym tutaj wiedli kierowcy ciężarowych Ziłów, w większości wywrotek, które były wyposażone w benzynowe silniki i miały bardzo wysokie normy zużycia. Praktycznie każdy z kierowców miał na wyposażeniu kawałek gumowego węża do spuszczenia paliwa i dużą wprawę w wykonywaniu tej czynności. Paliwo kupowane od takich „dostawców” (była to tylko benzyna o LO 78) nosiło popularną nazwę „benzyny turystycznej” i cena jego zwykle wynosiła połowę oficjalnej, czyli 2,50 zł. Cenę można było jeszcze czasami obniżyć do 2 zł, jeżeli było się jedynym klientem a sprzedający zjeżdżał już do bazy. Dlatego też każdy szanujący się posiadacz czy to samochodu czy motocykla miał kilka kanistrów, w których przechowywał swoje zapasy. Co pewien czas więc przypinaliśmy wózek, ładowali kanistry i jechali w okolice jakiejś budowy. Często jeszcze przy takich zakupach hurtowych, poza benzyną można było dostać w charakterze premii kanister oleju napędowego, który używaliśmy do mycia części. W mieście nie było na niego amatorów, prywatne samochody z silnikami Diesla były rzadkością, więc często operator maszyn budowlanych, który rozliczał się z paliwa na podstawie rozpisanych, a nie faktycznie wykonanych, roboczogodzin miał duże nadwyżki, których musiał się pozbyć, czasami nawet po prostu wylewając je do ziemi.

Innym odstępstwem od obowiązujących dzisiaj przepisów był obowiązek jeżdżenia w kaskach wyłącznie poza obszarem zabudowanym. Kaski na terenie zabudowanym wprowadzono dopiero w lecie 1968 roku, więc moje pierwsze jazdy odbywały się bez kasku. Swój pierwszy kask typu „orzeszek” kupiłem specjalnie z okazji jazdy do podkrakowskiej Skawiny, gdyż na odcinku kilkuset metrów

między tablicami często była przeprowadzana kontrola. Zaraz po wprowadzeniu obowiązku jazdy w kaskach „orzeszek” zamieniłem na modny wówczas kask produkcji NRD. Kolejnym kaskiem był przywieziony w 1970 roku, z Francji, Bayard. Kask ten był chyba pierwszym w Krakowie kaskiem typu integralnego. Dolna część była odpinana i wtedy przekształcał się w głęboki zwykły kask. Ponieważ nosiłem okulary zazwyczaj używałem go w tej wersji, było to wygodniejsze. Natomiast jako integral był kilkakrotnie pożyczany przez Jurka Tynieckiego do zdjęć, na których występuje jako „prawdziwy” motocyklista. Służył mi całe lata i uszkodziłem go dopiero jak „udało” mi się postawić na boku cały zestaw z wózkiem.

W bardzo szybkim tempie jeżdżąc na co dzień motocyklem poznawało się podobnych zapaleńców, tak więc w niedługim czasie znałem przynajmniej z widzenia innych krakowskich beemkarzy czy też

*Zupełnie inaczej wyglądała rzeczywistość motoryzacyjna na przełomie lat 60. i 70. Odległości jakby były większe i przykładowo wyjazd w okolice Nowego Sącza był już poważną wyprawą.*

posiadaczy, co ciekawszych motocykli. Część z tych osób już nie żyje, w końcu sporo z nich było o pół, czy całe pokolenie ode mnie starszych, ale z niektórymi do dzisiaj mam kontakt. Z takich zdecydowanie starszych motocyklistów muszę wymienić ojca mojego szkolnego kolegi z podstawówki, Wojtka Krzystka, który posiadał Velocette 350 z rozrądem napędzanym wałkiem królewskim. Trochę młodszy, ale zdecydowanie jednak od nas starsi byli jeżdżący na bardzo podobnych do siebie BMW R-51, Baran i Sroka. Kolejnym posiadaczem bardzo ładnej pięćsetki jednak nieużywanej, lecz czekającej na amatora był Bębenek mieszkający na początku ulicy Chodkiewicza. Jednak cena była dla nas zdecy- ➔➔

dowanie zaporowa. Jeździły jeszcze dwie beemki z wózkami, górną R-66 miał mieszkający na ulicy Garbarskiej, Ludwik, krawiec w Teatrze rozmaitości, drugą dla odmiany dolną R-71, Wojnarowski, mieszkający na początku ulicy 18 stycznia, obecnie Królewskiej. Pierwsza została ukradziona w latach 90. z garażu (typowa kradzież „na zamówienie”), natomiast tą drugą kupił w połowie lat 70. jeden z naszych kolegów. Z mniej więcej równoletnich lub niewiele starszych krakowskich beemkarzy trzeba wymienić braci Udałów (Tadek, Kostek i Staszek) z Nowej Huty, mających najpierw BMW R-61, zamienione później na R-51. Ich sąsiadem na Osiedlu Hutniczym był Wojtek Muller, który jeździł Sokołem 1000. Z kolei naszym sąsiadem z ulicy Siemiradzkiego był Piotruś Niewiadomski z BMW R-6, a wcześniej R-12.

Jeżdżąc na dolniaku cały czas z zazdrością patrzyłem na górne beemki. W końcu kupiłem po długich negocjacjach, od wspomnianego w innym miejscu Bronisława Bodurki, R-66 w worku, ale kompletne, na szybkim przełożeniu. Kolejnym krokiem był zakup K-750, eks-milicyjnego, z którego wykorzystalem ramę i w ten sposób zbudowałem sobie dość przyzwoity pojazd. Oczywiście taki wynalazek podlegał, co sezonowym modyfikacjom, ale generalnie sprawował się bardzo dobrze i był jednym z szybszych w Krakowie. Również koledzy, z którymi zaczynałem zabawę z motocyklami, przesiedli się na poważniejsze sprzęty, Wiesiek Hynek na R-66, a Tadek Dobrowolski na R-61. Pozostałości

po K-750 zostały albo posprzedawane albo wykorzystane do budowy zestawów z wózkami, zwykle poza jednym jeżdżącym każdy miał w zapasie, co najmniej jeden rozebrany motocykl.

W lecie 1969 roku, Pendyk, Borys, Makomaski, Czort, Świątek i Piątkowscy wyjechali na wycieczkę do Jugosławii i „wybrali wolność”. Sprzęty pozostały w kraju i znalazły nowych właścicieli. Jednym z nich był Jacek Grochowski, niestety zmarł kilka lat temu, wówczas młody doktor nauk chemicznych, który stał się posiadaczem BMW R-66 po Piątkowskich. „Młodzi” posiadacze beemek i innych nietypowych wynalazków znali się i trzymali się razem, ale była to grupa nieformalna. Właśnie Jacek Grochowski był głównym inicjatorem zorganizowania jakiegoś klubu i zalegalizowania naszej działalności. Po kilku nieudanych próbach znalezienia „szyldu” (Automobilklub nie był zainteresowany motocyklami, KS Smok miał profil sportowy) udało nam się reaktywować Krakowski Klub Turystyki Motorowej PTTK.

Oficjalnie stało się to 11 grudnia 1972 roku. Wśród pierwszych członków klubu byli Tadeusz Dobrowolski „Mały”, Tadeusz Motyl, Jacek Grochowski, Bolek Stasicki, Tomek Szarski, Wiesiek Hynek „Szpak”, Olek Klisz, Bogumił Sikora „Cipiór”, Olek Jurewicz, Krzysiek Buszko, Rysiu Zieliński, Tadek i Kostek Udałowie, Jurek Dąbek, Jurek Tyniecki, Adrian Staruszkiewicz oraz ja czyli Bohdan Mączyński „Słoń”. Tak powstał dawny dobry KKTm, który później →→



Flaga sekcji BMW klubu Harley-Davidson Club Warszawa (legendarnego HDC '68). Lata 70.





**Krakowskie BMW – od lewej: Bohdan Mączyński, tyłem Olek Jurewicz, Jacek Grochowski.**

przekształcił się w Klub Motocykli Ciężkich Leader. Z czasem KKTМ został przyjęty również do PZM. Część z nas miała motocykle, część stare samochody, niektórzy i to i to, a byli również tacy tylko teoretycznie „nawiedzeni” starą motoryzacją. Spotykaliśmy się co tydzień w poniedziałki w lokalu PTTK przy ulicy Basztowej, obecnie mieści się tam Szkoła Muzyczna. Przez klub przewijały się bardzo różne osoby, kilka z nich jest na pewno wartych by je bliżej poznać. Jedną z nich był Jurek Dąbek, student form przemysłowych ASP, posiadacz niejeżdżącej BMW R-75 Sahary ze skrzynią z Zundappa oraz sporej kolekcji archaicznych silników motocyklowych w różnym, raczej gorszym stanie. Na co dzień poruszał się na bardzo charakterystycznym rowerze z małym kółkiem z przodu a tylnym normalnej wielkości, zwykle można go było spotkać w kawiarni RIO na św. Jana, jednym z kultowych, jak by to teraz określono, miejsc w ówczesnym Krakowie, gdzie był stałym bywalcem. My zresztą też praktycznie codziennie tam się spotykaliśmy wieczorem. Kolejną osobowością był Jurek Tyniecki. Jeździł beemką składakiem – z nowym, nieużywanym silnikiem saharyjskim (były jeszcze wtedy takie

okazje) w ramie suwakowej. Ponieważ musiał się wyróżniać z pośród innych, więc motocykl był praktycznie pozbawiony tłumików, a za to wyposażony w kilka dodatkowych reflektorów mocowanych na pałkach. To, że fabryczna prądnica nie radziła sobie z ich zasilaniem nie miało większego znaczenia, ważne, że były. Włączało się je w bardzo prosty i niewyszukany sposób, przy kierownicy majtały się kabelki, które po prostu skręcało się na „psie uszy” i wtedy reflektory świeciły. Legendarne stały się jego coroczne wspólne wyjazdy wraz z harleyowcem Adrianem Staruszkiewiczem do Bułgarii. Wyjeżdżali pod koniec czerwca a wracali we wrześniu, przez blisko trzy miesiące żyli nie wiadomo, za co, dzięki poznanym po drodze ludziom o podobnych zainteresowaniach. A należy pamiętać, że były to czasy książeczek walutowych, talonów na paliwo otrzymywanych w PZMot. i innych cudów. Standardowym ładunkiem w drodze powrotnej były po dwa kanistry 20 l rakiji, przy której snuli potem wspomnienia w gronie kolegów.

Poza beemkami w klubie były jeszcze inne sprzęty, zarówno motocykle jak i samochody. W okresie →→

początkowym działalności KKTm były to radzieckie motocykle takie jak Ural (Tadek Motyl) czy K-750, Sarolea 500 która po Łukaszu Czorcie trafiła do mnie a później do Tadek Wałacha, Rudge 500 Piotrusia Kasprzykiewicza, Sokoły itd. Zresztą i beemki ulegały modyfikacjom mającym poprawić komfort, moja i Grochowskiego miały zmienione ramy na wahaczowe od K-750, Piotruś Fyda w podobnym podwoziu miał silnik z R-75. Z samochodów były VW KdF typ 82 mój i Bolka Stasickiego, Willys Tadek Motyla i kilka innych cywilnych.

Jeździliśmy w bliższe i dalsze miejsca, nawiązywaliśmy kontakty z innymi klubami i nieformalnymi grupami, takimi jak warszawski „Skorpion” czy działający w ramach HDC '68, sekcji BMW. Właśnie z jednego z takich spotkań mam wśród pamiątek flagę, która wtedy otrzymaliśmy. Pomimo, że odległości były jak się wtedy wydawało większe to nie obawiałem się dalszych wyjazdów. Jeździliśmy zarówno na imprezy jak i indywidualnie. Z takich wyjazdów imprezowych jednym z najbardziej zapamiętanych był wyjazd na zlot w Wolsztynie. Pojechaliśmy w kilka motocykli. Już na początku okazało się, że nie wszyscy mają pojazdy we właściwym stanie. W jednym z Urali śruba mocująca tabliczkę rejestracyjną była za długa i w momencie mocnego ugięcia wahacza dotykała opony i wycinała w niej rowek. Niby nic wielkiego, każdemu może się zdarzyć błąd, wystarczyło uciąć śrubę i po problemie. Nawet brzeszczot od piłki był. Tylko właściciel, z zawodu podobno mechanik, nie umiał tego zrobić, ręce czasami opadały. Kolejne było, jak rzadko, miłe spotkanie z milicjantem. Przejeżdżamy przez Wrocław, stoimy na skrzyżowaniu ze światłami na środkowym pasie, jedynym do jazdy na wprost. Po drugiej stronie stoi milicjant z drogówki koło MZ i się na nas patrzy. Ewidentnie ma ochotę nas zatrzymać. Ja nie miałem jeszcze przeglądu, no, bo akurat się jakoś skończył. Skręcić w lewo czy w prawo, to się podłożymy a na pewno nas dopadnie. Więc jedziemy jednak prosto. I faktycznie halt, stop i pytanie: Panowie na ten zlot w Wolsztynie? Tak. To dobrze jedziecie, cały czas prosto w tamtym kierunku, szerokiej drogi! Impreza

w Wolsztynie była sympatyczna, co prawda trochę w warunkach mocno polowych, bo z oszczędności zamiast całego namiotu wzięliśmy tylko tropik, ale było ciepło i zewnątrz i wewnątrz. Wracaliśmy nocą w dwóch grupach, ja jechałem z Tadekiem Motylem (Ural) i Mariankiem Wanickim (R-61). Tak w połowie drogi Marianowi beemka osłabła i prędkość jej spadła do takiej, że rowerzyści by ją bez problemu wyprzedzali. Więc zostawiliśmy ją u przygodnego gospodarza gdzieś przy drodze, ja wziąłem Mariana i pojechaliśmy dalej. Wtedy to przydarzyło mi się zasnąć w czasie jazdy, dobrze, że na dosłownie moment. Tadek, który jechał za mną opowiadał później, że widział jak łagodnie zjeżdżam na lewą stronę i myślał, że chciałem przeczytać jakiś drogowskaz, którego on jeszcze nie widział... A to był właśnie ten moment, jak się ocknąłem to byłem już na lewej stronie. A jadący ze mną Marian był tak zmarznięty i zmęczony, że nawet niczego nie zauważył.

Jurek Tyniecki i Adrian Staruszkiewicz opowiadali jak to miło można spędzać wakacje w Bułgarii. Postanowiliśmy więc zorganizować klubowy wyjazd. Jak to zwykle bywa najpierw było wielu chętnych, ale koniec końców pojechaliśmy w dwa motocykle, razem z Jackiem Grochowskim i jego żoną. Mieliśmy specjalnie na tą okazję porobione duże bagażniki. Pozałatwiliśmy wszystkie formalności, wkładki paszportowe, vouchery, książeczki walutowe, talony na paliwo i inne wymagane wtedy papierki, spakowaliśmy się bez problemu i pojechali. Pech chciał, że jadąc przez Czechosłowację zgubiłem puszkę z olejem silnikowym. A ponieważ nieszczęścia zazwyczaj chodzą parami w Bułgarii zaczął mi łać simmering pod kołem zamachowym. Więc na kempingu niedaleko Sozopola, w warunkach zupełnie polowych musiałem wyjąć silnik, żeby się do niego dostać. Motocykl stał wypatroszony i co kto przychodził to jakoś specjalnie nie wierzył, że będzie w stanie o własnych siłach wrócić do kraju. Mieliśmy zapasowy, ale okazało się, że Jacek miał podtaczane koło i simmering na mniejszą średnicę wewnętrzną, więc jeszcze doszła wizyta u tamtejszego tokarza i przeróbka koła. Jeszcze trzeba →→



*Na którymś ze spotkań motocyklowych, od lewej: Jacek Grochowski, Bogdan Nowacki (Skorpion Warszawa), Bohdan Mączyński.*

było gdzieś załatwić olej, najlepiej nie na stacji, bo szkoda było kasy. Tutaj pomocny okazał się kierowca autobusu czechosłowackiego, który wracał do siebie. Zamieniliśmy się i za jeden koniak Słoneczny Brzeg dostałem jedną bańkę oleju, taki plastikowy kanister tak na oko z 15 litrów, pełny. Interes dobry, ten olej lałem jeszcze potem przez kilka lat. W drodze powrotnej w Budapeszcie wywróciłem się na rozlanym na jezdni oleju i rozbiłem pokrywę zaworową na głowicy. Pomimo sporych trudności językowych udało nam się znaleźć warsztat, który naprawiał BMW. Mieli taką pokrywę i wtedy jeden jedyny raz siedziałem i patrzyłem jak ktoś mi coś robi przy motocyklu. Dalszy powrót już przebiegał bez żadnych przypadków.

Poza imprezami motocyklowymi, czy jak by to dzisiaj określić weterańskimi, jak juwenalia, będąc przy PTTK musieliśmy wziąć udział w sztandarowej

imprezie turystycznej tamtych lat organizowanej na tutejszym terenie. Mianowicie w trasie motorowej Złotu imienia Lenina. Oczywiście nie jechaliśmy całej trasy, bo my na motocyklach to nie możemy w takiej pogodzie itd. tylko przyjechaliśmy swoimi ścieżkami na samo zakończenie, żeby się pokazać. Bo wypadało. Miało być szybko i sprawnie, ale organizator nas zaskoczył. Mianowicie parking zrobił zamknięty i to dosłownie na wielką kłódkę. Musieliśmy, więc zostać acz niechętnie. Jak się później już w trakcie wieczornej imprezy integracyjnej przekonaliśmy nie było to wcale skierowane do nas, tylko wynikało z doświadczeń lat ubiegłych w uniemożliwieniu uczestnikom różnych dziwnych popisów, których rano nie pamiętali.

Konieczność udziału w imprezie o charakterze mocno politycznym nas wkurzała i postanowiliśmy to wykorzystać. Wpadliśmy na iście szatański

pomysł. W tym czasie Milicja wycofywała z użytku motocykle z wózkami typu Ural i Dniepr, oraz jakieś śladowe jeszcze ilości K-750. Sprzedawane one były w drodze przetargu, sam kupowałem w ten sposób. Ale przetargi miały kilka wad, wystawiane na nich pojazdy były wyszabrowane, niby kompletne, ale wiadomo, że co lepsze zespoły były podmieniane, nigdy nie było wiadomo, kto jeszcze będzie chętny na upatrzony sprzęt i ile będzie gotów za niego dać. No i w końcu, że w ogóle trzeba płacić. Więc napisaliśmy pismo: że braliśmy udział w Zlocie imienia Lenina, że chcemy w przyszłym roku też wziąć w jeszcze większej liczbie, że zrzeszamy liczną grupę młodzieży pochodzenia proletariackiego, a więc z założenia biednej, która dłubie przy starych trupach zamiast się chuliganic i w ten sposób zyskuje praktykę w zawodzie mechanika i dalej w tym stylu. Uzyskaliśmy poparcie Zarządu Okregu PTTK, że to jest prawda, cała prawda i tylko prawda i złożyliśmy do Komendanta Wojewódzkiego Milicji. I zadziałało, w następnych latach parokrotnie dostawaliśmy bezpłatnie część motocykli przeznaczonych na przetarg, mogliśmy sami wybierać, które chcemy i kompletować je z innych. Mało tego jeszcze dostaliśmy po bardzo obniżonych cenach nowe części i całe zespoły w momencie całkowitego wycofania tego typu motocykli. Mając w nadmiarze silników uzyskaliśmy jeszcze jedno ustępstwo od obowiązujących przepisów. Mianowicie Wydział Komunikacji wydał zgodę na wpisywanie do dowodu rejestracyjnego dwóch numerów silników, mamy legalnie,

oficjalnie przekazane przez MO, czyli żadne lewe czy kradzione, a że się często psują i trzeba wymieniać to już nie nasza wina, a chcemy być w porządku z urzędem, przecież nie będziemy, co chwile zgłaszać wymiany silnika. Również otrzymaliśmy zgodę na rejestrowanie motocykli składanych z części „bez papierów”. Kopię tego pisma rozesłanego do Dzielnicowych Wydziałów mam do dzisiaj. A więcej na Zlot Lenina nie pojechaliśmy, bo organizowany na jesieni jakoś zawsze wypadał jak już zakończyliśmy sezon, w każdym razie oficjalnie.

Tak wyglądała działalność motocyklowa najpierw nieformalnych grup, a potem początki Krakowskiego Klubu Turystyki Motorowej PTTK w Krakowie w końcu lat 60. i na początku 70. Potem zaczęli do klubu przychodzić nowi ludzie, zmieniały się pojazdy, zaczęły pojawiać się nawet dwusuwowe, co prawda, MZ ale zawsze. Ale to już nowsze dzieje. ■

*Bohdan Mączyński, Kraków 8.06.2011 r.*

W swojej opowieści Bohdan Mączyński wspominał wiele nazwisk. Może ktoś z owych bohaterów nadal żyje i chciałby dopowiedzieć coś do tego. Nasze łamy stoją otworem. Zapraszamy. Jeżeli bohaterowie tej historii już odeszli może rodziny chciałby wspomnieć o nich.

reklama

# iAuto

<https://iauto.warszawa.pl>



iAuto to miesięcznik o pasjonatach motoryzacji i o samochodach, o technologiach nowych i zapomnianych, o tym, co było, co jest i co będzie w motoryzacji, o rajdach, wyścigach czy rallycrossie, o bezpieczeństwie na drogach i eksploatacji samochodów... Wszystkie wydania w plikach PDF do pobrania na stronie:

<https://iauto.warszawa.pl>

# Parilla, nie Aprilla



Jako anegdotę powtarzam zdarzenie sprzed kilku lat. Kupiłem nowy motocykl i chciałem się tym pochwalić kumplowi. Dzwonie do niego: – Cześć, kupiłem Parillę – oznajmiam radośnie. W słuchawce chwila ciszy i wreszcie jego głos: – chyba Aprillę, bo nie ma takiej marki jak Parilla.

TEKST I ZDJĘCIA: **TOMASZ SZCZEBICKI**

**O**wszem, była taka marka jak Parilla i co ciekawe, była kiedyś dobrze znana w Polsce. Używali jej do wyścigów drogowych członkowie polskiej Kadry Narodowej. Na początku lat 50. kupiono trzy egzemplarze sportowe Parilli 250 dla naszych najlepszych motocyklistów. Ten artykuł ma drugie dno lub jak kto woli ukryty cel – może dzięki niemu uda się ustalić co się stało z tymi egzemplarzami.

Moja Parilla 150 lusso (luksusowa) z 1953 roku, która stała się pretekstem do tego artykułu, to

model turystyczny. Jakiś czas temu trafiła do nas ze Szwecji. Nie ma co jej porównywać do sportowych „250”, które ścigały się u nas w latach 50. Patrząc na rok produkcji i pojemność silnika moją Parillę 150 można trafniej zestawić z naszą WFM 125.

Włosi to specyficzny naród, w odniesieniu do motoryzacji. Przez kilkadziesiąt lat za punkt honoru brali sobie tworzenie pojazdów nowoczesnych i zarazem ładnych. Tę filozofię konsekwentnie realizowali, zarówno w małych motorowerach, jak i dużych motocyklach sportowych. I chyba nadal są temu wierni? →→



*Parilla 150 lusso z 1953 roku. W takim stanie ją kupiłem.*



*Widoczny na pokrywie bębna hamulcowego nadlew z dwoma podłużnymi wycięciami do wentylacji hamulców. To samo jest na tylnym bębnie.*

Warto przyjrzeć się jak owa „włoska WFM-ka” wyglądała i co sobą reprezentowała. To czego nie widać: pojemność skokowa 153 cm<sup>3</sup>, moc 6 KM, prędkość maksymalna 85 – 90 km/h, spalanie 2,8 l/100 km. Parametry przeciętne. Zupełnie inaczej wypada ocena linii motocykla i całej karoserii. Mój egzemplarz zachował się w oryginale, z resztkami malowania. Nieoryginalne jest tylko siedzenie i tylna lampa. Ma też niewielkie braki – dźwigienkę hamulców przy bębnach i przełącznik świateł.

Mnie zachwycała linia tego motocykla – niby typowa, prosta, ale sprawiająca wrażenie lekkości i zwinności. Do tego delikatne ozdoby (chromowane listwy na zbiorniku i puszkach narzędziowych).



*Zachowane na zbiorniku oryginalne malowanie. Takie same znaczki są również na błotnikach.*



*Silnik mojej Parilli 150 w pełnej krasie. Na pokrywach z obu stron tłoczenia z logiem firmy –biegnącym chartem. Całość tej pięknej rzeźby dopełnia gaźnik Dell'Orto. W tym przypadku to w miarę prosty gaźnik, ale jakiej marki! Gaźniki Dell'Orto kojarzą się z motocyklami wyścigowymi z najwyższej półki.*

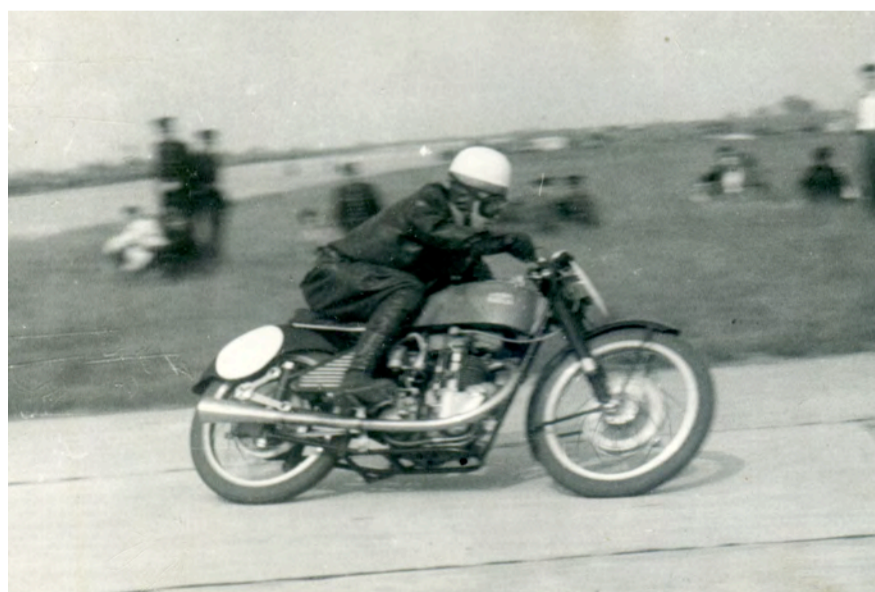
Żadnej przesady. Wszystko wyważone. Ładnie wystylizowany tył motocykla, z puszkami narzędziowymi i małą osłoną łańcucha. Nawet wahacz jest dopracowany stylistycznie. Zaskakujące jest – w motocyklu tej klasy i z tego roku – niewielkie wentylowanie hamulców. W tym przypadku praktyczność tego rozwiązania jest niewielka, jeżeli nie żadna, ale w subtelny sposób dodaje to motocyklowi klasy.

Motocyklowa marka Parilla powstała w 1946 roku. Główną ideą jej właściciela (Giovanniego Parilli) była produkcja profesjonalnych motocykli sportowych i w tym firma zaczęła się specjalizować. →→



*Trzy wyścigowe Parille 250 zakupione na początku lat 50. dla zawodników polskiej Kadry Narodowej.*

Ekonomia była jednak bezduszna. W pierwszych latach po II wojnie popyt na motocykle sportowe był niewielki. Do tego dochodziła silna konkurencja firm brytyjskich. Aby utrzymać główną linię fabryki – czyli produkcję maszyn sportowych – trzeba było ze względów finansowych wytwarzać również popularne modele turystyczne, w tym również skutery. Tego typu pojazdy marki Parilla zaczęły powstawać na początku lat 50. Najwięcej z dwusuwowymi silnikami o pojemnościach 98, 125 i 150 cm<sup>3</sup>. Wyścigowe Parille miały większe, czterosuwowe silniki. Warto



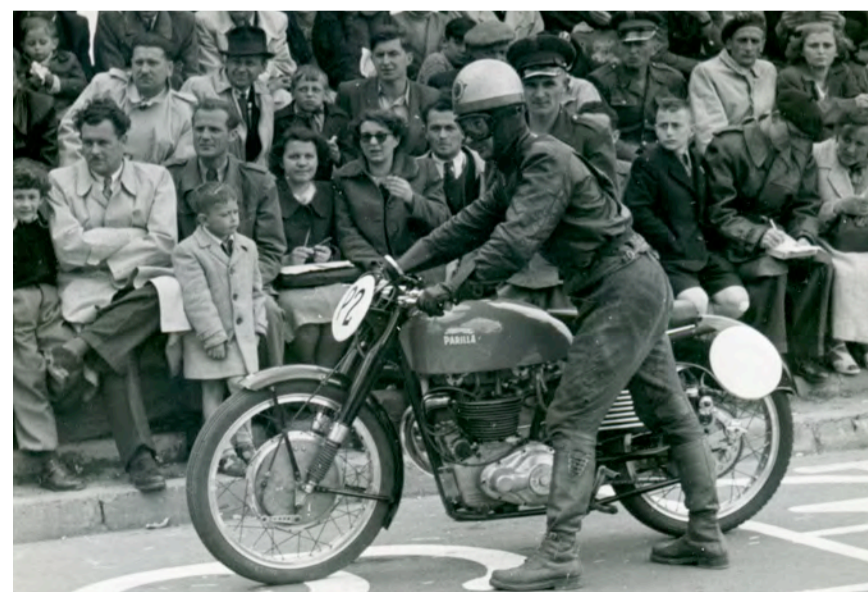
*Parilla 250 w akcji. Prowadzi ją Zbigniew Kupczyk. Połowa lat 50.*

też dodać, że pojawiały się one w rywalizacji wyścigowych, motocyklowych mistrzostw świata. Ta informacja powinna wystarczyć za wszelkie przymiotniki i superlatywy. Najważniejsze etapy historii motocykli Parilla wiązały się właśnie ze sportem.

Znakiem firmowym Parilli był biegnący chart. To w dobry, alegoryczny sposób, charakteryzowało tę markę. Historia motocykli Parilla nie była

długa, w połowie lat 60. (1964–1965) pojawiły się problemy finansowe. Firma najpierw została przejęta przez wierzycieli, a niedługo potem upadła. Dziś marka Parilla znana jest z silników do gokartów oraz elektrycznych rowerów.

Na koniec wróć do owego „ukrytego celu” tej publikacji, pytania – co stało się trzema wyścigowymi Parillami 250, którymi ścigano się kiedyś w naszym kraju? Czy ktoś z Was – Szanowni Koledzy – potrafi rzucić światło na tę tajemnicę? ■



*Stanisław Brun przy motocyklu Parilla 250. Połowa lat 50.*

# Imperium rzymskie

*i reszta świata*



Czas pandemii to taki dziwny okres, w którym z jednej strony czasu ma się niby pod dostatkiem a w rzeczywistości jednak niewiele można działać. Ambitne plany wyjazdowe musiały zostać zredukowane wobec niepewności związanych z przekraczaniem granic. A może raczej – co się może wydarzyć po powrocie. To generalnie dobry czas dla tych, co szukają wymówek, czemu gdzieś tam nie pojechali chociaż „bardzo chcieli”.

TEKST I ZDJĘCIA: HUBERT PAWŁOWSKI

**S**koro ambitne plany mamy raczej z głowy, to może czas na coś mniej wymagającego? Ruszam z miasta Saarlouis w Niemczech, gdzie mieszkam. Na przykład w dalszej okolicy? Szybka pomoc „wujka Googla” i mamy gotowy repertuar na pierwszy dzień wycieczki. Nie lubię etapu planowania i staram się przebrnąć

przez to jak najszybciej. Szczegóły zawsze przecież można dopracować na miejscu, niech to będzie w końcu jakaś przygoda.

Jak się jednak w praktyce okazuje, nie zawsze da się coś wymyślić na miejscu. Pierwszy punkt mojej wycieczki, czyli zamek z XI wieku w miejscowo- ➔➔



ści Dill (po naszymu znaczy to *Koperek*), okazuje się być własnością prywatną, niedostępną do zwiedzania. To dlatego na portalu turystycznym, na którym znalazłem informację o zamku, zamieszczone były wyłącznie zdjęcia wykonane z drona. Informacja o tym, że zamek jest niedostępny też była, tylko dobrze ukryta. Nie ma co, dobry początek. Przejechać kilkaset kilometrów po to, żeby zobaczyć kawałek płotu i zardzewiałą kłódkę na bramie. Nauczka aby jednak sprawdzać wszystko dokładnie przed wyjazdem. Całe szczęście, że w pobliżu są inne atrakcje.

Z Koperkowa wyruszam wobec tego na poszukiwanie kolejnego celu. Jest nim zrekonstruowana rzymska strażnica z I wieku, strzegąca przebiegającej wówczas nieopodal granicy Imperium Rzymskiego. Istniała tu cała sieć takich budowli obsadzonych legionistami i połączonych brukowanymi drogami, co zapewniało w razie konieczności szybki transport wojska. Strażnice te rozmieszczone były w takiej odległości od siebie, aby miały możliwość

komunikowania się ze sobą za pomocą sygnałów, na przykład ogniowych.

Problem zasadniczo jest jeden. Przy żadnej z dróg wyjazdowych z Dill nie ma tablicy, która informowałaby, w którym kierunku należy się udać. Bo i po co? Miejscowi przecież wiedzą. Nie pozostaje nic innego, jak zapytać jakiegoś autochtona.

Łatwo powiedzieć, trudniej zrobić. Wioska wygląda typowo po niemiecku, czyli na wymarłą. Gdy tylko kogoś już udaje mi się namierzyć, to zaraz znika on w domu albo innej stodole. W końcu, gdy już zrezygnowany tracę nadzieję i coś czuję, że z tą wieżą pójdzie mi tak samo dobrze jak z zamkiem, nagle, na moście, dostrzegam dwie nastolatki. Na moście, w około żadnych zabudowań – może chociaż one mi nie uciekną.

Zatrzymuję się więc obok nich i pytam, w którym kierunku trzeba jechać do rzymskiej strażnicy. Te patrzą na mnie zdziwione. Wobec tego powta- ➔➔



rzam pytanie, starając się mówić najwyraźniej jak potrafię. Dziewczyny zaczynają się chichrać jakby właśnie usłyszały dobry dowcip.

To jest właśnie ten moment, gdy człowiek traci całą pewność siebie. O ile jeszcze jakąś miał. Przypomniała mi się opowieść mojej znajomej sprzed wielu lat, gdy na ulicy koło dworca PKP zaczęła ją nieznamą kobietą. Z walizkami, w kapeluszu i okularach przeciwsłonecznych, pytając o drogę do kurortu czy tam innego uzdrowiska. Znajomej opadła szczeka, bo pierwszy raz o czymś takim słyszała a mieszka tu od urodzenia. Sprawa zresztą dość szybko się wyjaśniła. Otóż owa dama zamiast do Solca Zdroju pojechała do Solca Kujawskiego. Niby też Solec, tylko położony dokładnie w drugim końcu kraju. Taki drobiazg. Może ja też jestem w nie tym Dill co trzeba? Jest w ogóle jakiś inny Dill?

Wobec tego próbuję podejść inaczej. Z wiochy wychodzą trzy drogi. Jedną przyjechałem i żadnej wieży nie widziałem, więc to raczej nie może być ta. Więc pozostaje jedna z dwóch.

- *Lewa czy prawa?* – pytam.

Zamiast odpowiedzi jedna z dziewczyn pokazuje ręką na prawo. Ha! Działa! Ruszam zatem w prawo. Dziewczyny robią się czerwone od śmiechu. I tylko one wiedzą, z czego się śmieją. Albo po prostu to ja jestem już stary i kompletnie przestałem rozumieć nastolatków. Tak zapewne będzie wyglądał nasz pierwszy kontakt z cywilizacją pozaziemską. My przygotowujemy jakąś mowę powitalną, taką na kilka stron maszynopisu i w piętnastu językach – a oni będą się pokładać ze śmiechu. I tyle sobie pogadamy.

Z tego wszystkiego zapomniałem zapytać, jak daleko trzeba jechać do tej strażnicy. Z drugiej strony – zapytać zawsze można, tylko niekoniecznie otrzymasz odpowiedź jakiej oczekujesz. Na przykład tak, jak przed chwilą. Ale od czego jest współczesna technika. Fakt, w górach często nie działa. A ja właśnie jestem w górach. Co ciekawe, im dalej od wioski tym połączenie z Internetem jest lepsze. Nie próbuj zrozumieć. Z mapy wujka googla wychodzi,

że to powinno być gdzieś pomiędzy Dill a sąsiednią miejscowością Niedersohren. Ale jednak dużo bliżej Dill. Gdy więc po trzech kilometrach dojeżdżam do kolejnej wsi już wiem, że przestrzeliłem i jestem za daleko. Zawracam więc. Sam się sobie dziwię, skąd we mnie tyle determinacji i samozaparciu.

Tym razem powoli. I jest. Jedyny parking pomiędzy wioskami. Bingo! Jest nawet tablica z opisem, szkoda jednak że widoczna jest tylko z parkingu a nie z drogi. Są na tym świecie rzeczy, których pojąć nie jestem w stanie. Na przykład tego: robisz atrakcję turystyczną, po czym chowasz ją przed turystami. Dlaczego tak? Na to pytanie nie znam odpowiedzi.



Ponieważ zapowiada się dłuższa wędrówka na piechotę, robię na parkingu krótki odpoczynek, rozkoszując się cieniem rzucanym przez drzewa, po czym ruszam w poszukiwaniu wieży. Początkowo klimatyczna, piaszczysta droga prowadzi wśród pól. Później znika w niewielkim wąwozie. A zamiast piaszczu mamy solidną, brukowaną rzymską drogę. Do przejścia jest w sumie spory kawałek. Szacunkowo koło kilometra. Jednak na szczęście większość w cieniu i po rzymskim bruku.

W końcu jest i wieża. To tylko współczesna rekonstrukcja, ale i tak robi wrażenie. Z zewnątrz licowana kamieniem, środek jest betonowy. Po drewnianych schodach – drabinach można dostać się na taras obserwacyjny. Widok na Imperium Romanum. Albo Barbaricum. Tak nie do końca jestem pewien, z której strony powinien być Ren. Dziś to zresztą →→



wszystko jedno. Cechą granic wytyczonych przez ludzi jest ich niestałość. Dziś są, jutro ich nie ma. Albo odwrotnie. Jak to ze wszystkimi sztucznymi tworamami bywa.

Takich strażnic było dużo więcej. Kamiennych, ceglanych, konstrukcji mieszanej czy wreszcie całkowicie drewnianych. Wszystkie one strzegły granicy Imperium na dystansie wielu setek kilometrów. Niesamowita sprawa. Jest to w sumie coś na kształt chińskiego Wielkiego Muru, tyle że w Europie. Rozmach może mniejszy, ale za to subtelniej. ■



Felierton Erwina Gorczycy

# Od czegoś należy zacząć



*Tomek Szczerbicki zaprosił mnie do współpracy w nowym (reaktywowanym) magazynie motocyklowym. Zanim zdecydowałem się zaakceptować pomysł, zastanawiałem się, czy jestem odpowiednią osobą do prezentowania swoich poglądów na tych łamach. Niby motocyklami zajmuję się już kilkadziesiąt lat, ale moja aktywność w tej dyscyplinie jest dość mocno ograniczona do pojazdów raczej bardzo starych. Czy zatem, patrząc z tej niszy, jestem w stanie zainteresować czymś szersze grono czytelników? Czy moje poglądy nie okażą się nudne i staroświeckie? Myślę, że odpowiedź poznam za kilka miesięcy. Pytań mam więcej: kto będzie czytelnikiem magazynu, jaka tematyka będzie dominować, jak szerokie kręgi obejmie swoim zasięgiem. Gdybym był młodym, dobrze zapowiadającym się dziennikarzem, pewnie musiałbym*

*wszystko to wziąć pod uwagę, aby spełnić oczekiwania wydawcy. Ale nie jestem młody i tym bardziej nie zapowiadam się dobrze, wobec czego pisanie do magazynu traktuję po części jako trening mózgu w obronie przed tzw. Alzheimerem, a po części jako misję przekazywania oceny zjawisk z punktu widzenia świadka ostatnich prawie pięćdziesięciu lat motocyklizmu w Polsce.*

*Z całą pewnością od początku mojej motocyklowej historii starałem się chodzić własnymi drogami, nie tylko w kwestiach motocyklowych. Decyzje, które podejmowałem, nigdy nie były obarczone dogłębną analizą i rozważaniem różnych „za” i „przeciw”. Raczej kierowałem się emocjami i marzeniami, a na dodatek do dzisiaj trzymam się zastyszanej kiedyś rady – „Chcesz mieć tak jak wszy- →→*

scy? – postępuj tak jak wszyscy”. Kryształowo czytelna i zrozumiała maksyma. Towarzyszy mi od dawna i chyba mnie dotychczas nie zawiodła. W ten sposób unikam jak mogę towarów z reklam, nie kupuję żarcia z półek na wysokości oczu, nie zmieniam co trzy lata samochodu na nowy model i nigdy nie kupię elektrycznego motocykla. Stąd też, kiedy oglądam zdjęcia motocykli z lat 80. MZ, CZ, Jawy itp. z podpisem – „Każdy o nich marzył” – mogę się tylko uśmiechnąć i oświadczam: nigdy nie marzyłem ani nawet nie siedziałem na tych motocyklach. Nie dlatego, żebym uważał, że coś z nimi nie tak, tylko dlatego że nie podlegam trendom. Jak spojrzymy na temat z dużo szerszej perspektywy, to samo zainteresowanie motocyklami wydaje się być działaniem trochę „pod prąd”. Na pewno zmokniesz nie raz, zmarzniesz, zaliczysz niejedną glebę, narażasz się na poważne ryzyko utraty zdrowia „jakby co”. Nie ma w tym racjonalnej motywacji.

Żeby opisać krótko kogo czytacie. Zaczynałem od Junaka (pierwszy motocykl, na którym dużo jeździłem) w latach 70., później był Ural, M-72, Rudge (jest do dziś),

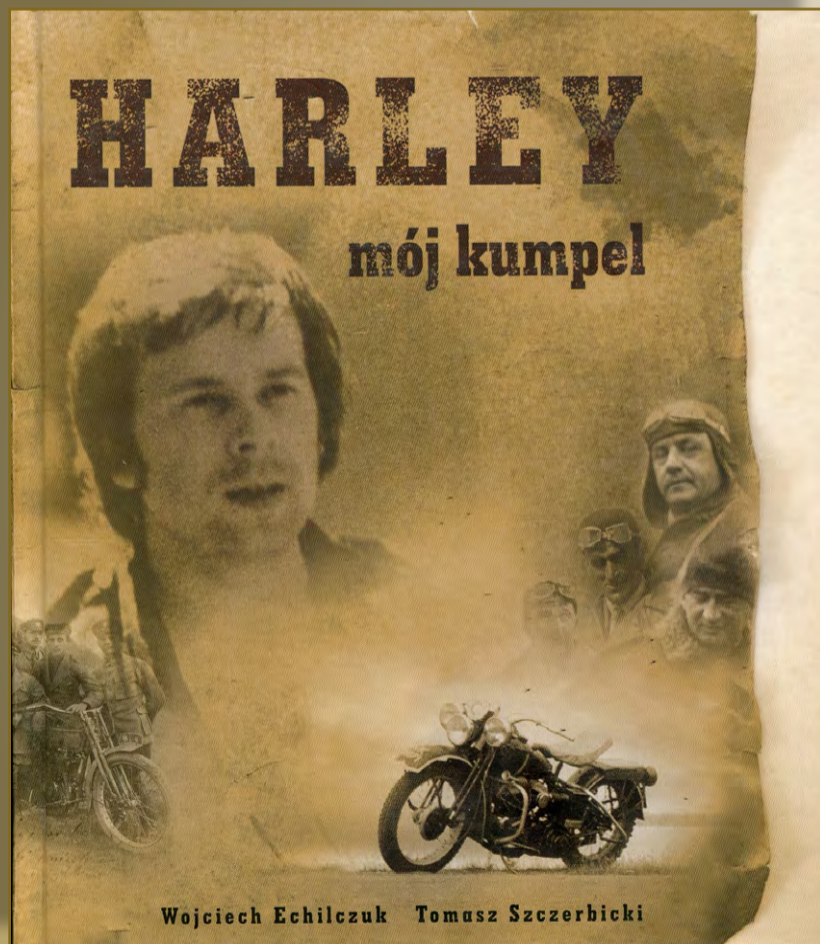
Sokół 1000, wiele innych motocykli zabytkowych, Suzuki GSXR, Honda CBR, Honda Shadow, Honda CB 750 K2, Africa Twin i pewnie jeszcze coś o czym zapomniałem. A teraz głównie stare Harleye i Indiany. Co będzie dalej? Jeszcze nie wiem, ale nie liczę na zbyt wiele. Rynek staje się coraz droższy a ja coraz wybredniejszy. Takie zestawienie nie gwarantuje rozwoju, więc mogę tylko liczyć na doprowadzenie do końca rozpoczętych projektów, z których najciekawszy wydaje się Harley JD z 1923 roku. Chciałbym aby wrócił na drogę w sezonie, w którym będzie miał setne urodziny. Trzeba się śpieszyć.

Za kilka dni wsiądę na motocykl i pojadę w Bieszczady cieszyć się najwspanialszą kolorową jesienią oglądaną z motocyklowego siodła. Tam gdzie puste, kręte drogi uruchamiają kalejdoskop zmieniających się najpiękniejszych krajobrazów.

Do zobaczenia na trasie!

Erwin Gorczyca

reklama



Już niebawem ukaże się limitowane wznowienie kultowej książki:  
**„Harley mój kumpel”.**

Będzie dostępne w sprzedaży wysyłkowej w naszej redakcji.

Na życzenie, egzemplarze kupione u nas mogą posiadać imienną dedykację dla ciebie lub osoby, która wskażesz.

Znasz lepszy pomysł na motocyklowy prezent?

Powieść w odcinkach

# Artur Zawodny „Długa wycieczka”

Na początku sprostowanie – nie jest to powieść tylko autobiograficzne wspomnienia. Słowa „powieść”, w tytule tego działu, używamy w nawiązaniu do tradycji prasy XIX i XX wiekowej, w której „powieść w odcinkach” gościła bardzo często. Dziś ta forma jest już zapomniana, choć nadal ma racje bytu. Dlaczego? Wiele ciekawych książek ukazuje się w niewielkim nakładzie, za sprawą wysiłków i finansów samych autorów. Bez szumnych reklam i promocji. Później giną one w całej masie innych książek, wydawanych w licznych nakładach przez duże wydawnictwa. Dlatego właśnie sięgnęliśmy po książkę Artura Zawodnego „Długa wycieczka”, która wydrukowana została 15 lat temu w nakładzie zaledwie kilkuset egzemplarzy.



**TOMASZ SZCZERBICKI**

**T**eraz kilka słów o autorze – Arturze Zawodnym. Był to sercem i duszą podróżnik motocyklowy. Może nie przejechał największej kilometrów, ale w swojej pasji nigdy do tego nie dążył. Za to starał się na swojej drodze spotykać podobnych sobie pasjonatów, dlatego przyjaźnił się z Markiem Michelem, Dave Barr, Gregory Fraizer i wieloma innymi motocyklowymi podróżnikami. Przez pewien czas fascynował się również żeglarstwem, pływając na własnym pełnomorskim jachcie.

Artur Zawodny urodził się 6 sierpnia 1934 roku w Warszawie. Po wojnie, po skończeniu szkoły

średniej, rozpoczął studia, początkowo reżyserskie, po roku zdecydował jednak, że zostanie inżynierem. Już od czasów szkoły średniej marzył o tym, aby wyjechać z Polski. Nie było to wówczas łatwe. W 1965 roku w końcu mu się udało. Wsiadł z żoną na Lambrettę 125 i pojechali do Belgii. Po trzech latach przenieśli się do USA. Tam Artur zaczął robić karierę jako konstruktor w dziedzinie aparatów fotograficznych. Jednym z efektów tych działań było 19 międzynarodowych patentów na wynalazki.

Historia emigracyjnego życia Artura Zawodnego była pewnego rodzaju odzwierciedleniem amerykańskiego mitu – „od pucybuta do milionera”. →→

Gdy wyjechał z Polski przez pierwsze tygodnie mieszkał z żoną pod Brukselą w namiocie i gotował posiłki na turystycznej kuchence spirytusowej. Później za sprawą swojej pracy konstruktorskiej piął się szybko po szczeblach kariery.

Stany Zjednoczone pozwoliły mu na realizację jego pasji – sportowych, samochodowych, żeglarskich i motocyklowych. Tu powiem tylko, że zbliżając się do 80 roku życia biegał maratony poniżej 5 godzin. Już po 80. biegał półmaratony w czasie 2 godziny 10 minut. W USA miał ponad 80 ekskluzywnych lub sportowych samochodów. Miał na to sposób – kupował wraki do remontu i własnoręcznie doprowadzał je go stanu świetności. Gdy auto było już piękne i sprawne cieszyło go przez chwilę, po czym sprzedawał je i szukała nowego „projektu”. Mam wrażenie, że bardziej cieszyło go poznawanie nowych rozwiązań technicznych niż sam prestiż danej marki czy modelu. Motocyklami objechał prawie cały świat. To była pasja, która dawała mu siłę i doping do działania. Zresztą od

tego wszystko w jego życiu się zaczęło – gdy w 1965 roku wyjechał z Polski skuterem Lambretta.

Po przejściu na emeryturę, w połowie lat 90., Artur powrócił do Polski i zamieszkał w Milanówku. Tu

*Motocyklami objechał prawie cały świat. To była pasja, która dawała mu siłę i doping do działania. Zresztą od tego wszystko w jego życiu się zaczęło – gdy w 1965 roku wyjechał z Polski skuterem Lambretta.*

rozpoczął kolejny etap swojej przygody z turystyką motocyklową. Co kilka miesięcy wyruszał w nową podróż. Każda kolejna musiała być dalsza, trudniejsza i w nowe miejsce na ziemi. Między innymi gdy miał 70 lat Yamahą SR 500 wybrał się samotnie do Władywostoku. Podróżował po wszystkich kontynen-

tach. W czasie gdy nie podróżował robił inne rzeczy pośrednio związane z motocyklowymi wozami, np. pisał artykuły do gazet, szczególnie planował kolejne wyjazdy, uczył się języków obcych, doszlifowywał kondycje fizyczną, założył również magazyn podróżniczy „Nomada”, utrzymywał kontakt z innymi podróżnikami. W jednej z takich przerw udało mi się namówić go na spisane historii swojego życia. Zawarł to w książce „Długa wycieczka”, którą wydał na własny koszt.



**Po latach Artur na takiej samej Lambrecie LD 125, na jakiej wyjechał z Polski.**



*Artur Zawodny z żoną na kilka chwil przed wyruszeniem w podróż swojego życia. Rok 1965.*

Cóż jeszcze zrobił Artur? Było tego tak wiele, że nie wiem od czego zacząć, bo wszystko się tu nie zmieści. W roku 2002 zaprosił do Polski francuskiego kaskadera, który w jednym z filmów dublował legendarnego Jamesa Bonda 007 podczas scen jazdy motocyklem BMW 1200. Warszawski pokaz odbył się na Torze Stegny. Rok później pojechał ze mną przeprowadzić wywiad z Ernstem Henne, światową legendą rekordów szybkości. Innym pomysłem – nie udało się go jednak zrealizować – były działania, aby sprowadzić do Polski Dave Barr, amerykańskiego motocyklistę, który po amputacji obu nóg (miał protezy) samotnie motocyklem objechał świat dookoła. Artur chciał zrobić z nim objazd po ośrodkach pomocy społecznej w naszym kraju, aby pokazać ludziom niepełnosprawnym jak wiele można zdziała nawet bez obu nóg. Artur

miał szczerą potrzebę pomagania innym, przy czym robił to według własnej filozofii – dawać wędkę a nie rybę, czyli stwarzać możliwości, a nie dawać potrzebującym produkt finalny.

Czym jeździł? Miał wiele motocykli, głównie japońskich i niemieckich BMW. Wśród wielu pamiętam Hondy Gold Wing 1000 i 1800, BMW 1200, BMW F650, Kawasaki KLR 650, Yamahę SR 500. Ostatnim jego motocyklem, którym jeździł jeszcze 4 lata temu, było BMW K75.

Artur Zawodny zmarł 2 lutego 2020 roku w Stanach Zjednoczonych. Jego całe życie było wielką podróżą i przygodą. Drugą jego pasją było pomaganie ludziom. Obie te rzeczy robił szczerze i z ogromnym zaangażowaniem.



## spis treści

A słowo ciałem się stało...	8
I. Kiedy Stalin wygrał wojnę...	10
II. Długa wycieczka	20
III. Belgia, ale po co?	32
IV. Ameryka	40
V. Korea	68
VI. Lady Baba	78
VII. Nowa Zelandia	82
VIII. Australia, Tasmania - XXI	90
IX. USA	102
X. Przez Syberię bez kałasznikowa?	110
XI. Golden Triangle	120
XII. Na koniec świata	138
XIII. Meksyk	148
XIV. Wenezuela - znów „Lady Baba”	168
XV. Korea Północna	182
XVI. Mapy	188
XVII. Epilog	210
	218
	238
	252
	262
	278
	280

Książkę tę dedykuję mojej żonie, Ani  
 towarzyszce mojego życia przez przeszło  
 pół wieku. Ania jest niezwykłą osobą  
 której randziłam wszystkim. To ona  
 podtrzymywała mnie na duchu w tru-  
 dnych chwilach, dodawała otuchy  
 i nie tylko tolerowała moje ekstra-  
 waganckie projekty i pomysły, ale  
 nawet pomagała mi w ich reali-  
 zacji.

Artur Zawodny

**spis treści**

	A słowo ciałem się stało...	9
I.	Kiedy Stalin wygrał wojnę...	10
II.	Długa wycieczka	20
III.	Belgique, ale co potem?	32
IV.	Ameryka! Raj?	40
V.	Hong Kong	66
VI.	„Lady Baba”	76
VII.	Co dalej? Motocykl!	82
VIII.	Chiny	90
IX.	W biurze	102
X.	Japonia	110
XI.	Filipiny	120
XII.	Znów w biurze	138
XIII.	Nowa Zelandia	148
XIV.	Australia, Tasmania - XXI wiek	168
XV.	USA	182
XVI.	Przez Syberię bez kałasznikowa?	198
XVII.	Golden Triangle	210
XVIII.	Na koniec świata	218
XIX.	Meksyk	238
XX.	Wenezuela – znów „Lady Baba”	252
XXI.	Korea Północna	262
	Mapy	278
	Epilog	280

## **A słowo ciałem się stało...**

No, nie tak dosłownie, ale wcieliło się w książkę dzięki...

Mój dobry kolega Tomek Szczerbicki, znając dość dokładnie historię mojego życia, cisnął mnie od lat, abym opisał swoją przeszłość. Nie lubię zbyt pisać, bo nie mam do tego żadnego fachowego przygotowania. Kiedy jednak moja żona Ania również zaczęła mnie poganiać, nie miałem wyjścia i zabrałem się do pracy.

Pisząc na początku XXI wieku (ależ to wspaniale brzmi) do wielu pism motocyklowych, podszlifowałem trochę swój „warsztat pisarski” na tyle, że chętnie czytano moje artykuły.

Jeżeli ta książka zyska uznanie czytelników, to nie tylko dzięki moim staraniom, ale również „napędowi”, jaki otrzymałem od Ani, mojej żony, i Tomka, oraz Alex (Aleksandry Rolewskiej), której cierpliwość przyczyniła się do powstania książki.

Osobne słowa uznania należą się mojemu bratu Michałowi, który skrupulatnie wyłowił wiele nieścisłości w treści.

Nie zapominajmy też, że treść należało stosownie oprawić. To już zasługa Darii Grad, która zaprojektowała okładkę oraz opracowała graficznie całość, tak aby zainteresować czytelnika nie tylko treścią, ale i ciekawą formą mojej książki.

Prawda, że się udało?





## Rozdział I

# Kiedy Stalin wygrał wojnę...



Decyzja o wyjeździe z Polski dojrzewiała we mnie kilka ładnych lat. Myślałem o tym, już będąc w szkole, ale w owych czasach nie było to takie proste, chociaż otaczająca mnie rzeczywistość i absurdy dnia codziennego potwierdzały tylko słuszność mojej decyzji.

Moi rówieśnicy zapewne pamiętają, że w PRL-u zawsze się na coś czekało. Pamiętam, że „doczekałem się” победы (zegarka, nie samochodu), który oddałem mojej żonie Ani, potem motocykla WSK, który dałem ojcu. Doczekałem się też w 1965 roku paszportu i skoro tylko wyjechałem na zachód, niecałe dwa lata później otrzymałem wizę do USA, a w PRL-u, jak mówi poeta:

*W międzyczasie ci, co spali  
Lub socjalizm budowali,  
Odbierali z srebrnej tacy  
Godła przodowników pracy...*

Mimo młodego wieku interesowałem się życiem na tyle, że mogłem ocenić sytuację polityczną. Czasem udało mi się złapać radio Wolna Europa lub BBC, mimo zagłuszania programu przez służby PRL-u. Słuchanie audycji tych rozgłośni było surowo potępiane, toteż oczywistą rzeczą było, że nikt się do tego nie przyznawał. Politruki z Centralnego Zarządu Kontroli Prasy, Publikacji i Widowisk wymyślały niestworzone rzeczy, żeby odciągnąć ludzi od aparatów radiowych. Pamiętam taką fraszkę, bodajże w „Szpilkach”: karykatura osła z olbrzymim łbem, przytulonego do radioodbiornika, a pod tym podpis: „Słuchaj, słuchaj bibisyna, aż ci spuchnie łepetyna” – na szczęście jakoś mi nie spuchła.

Pamiętam jak kiedyś ojciec zaprosił do domu swojego szefa na pół litra - szef był oczywiście partyjniakiem, bo inaczej nie byłby szefem. Zapytał, czy możemy odbierać stację BBC w naszym radio, czemu tata oczywiście zaprzeczył, ale ja, głupi nastolatek, myśląc, że ojciec się myli

i źle wypadnie w oczach szefa, mówię: „Ależ tato! Przecież słuchaliśmy niedawno Wolnej Europy!”. Dobrze, że noga ojca zawadziła o nogę od stołu, inaczej miałbym niezłego siniaka.

Prawdy boi się każdy reżim, bo kole w oczy. Pamiętamy przecież Katyń, kiedyś samo to słowo paraliżowało ludzi. Reżim walczył z prawdą jak mógł, i mimo że głośniki na ulicach nadawały kontrolowane programy, to przecieki były. Nawet dziś w Korei Północnej, w XXI wieku, ludzie robią, co mogą, aby dowiedzieć się prawdy, zwłaszcza teraz, w epoce Internetu.

Znając metody komunistycznej przemocy i terroru w stosunku do obywateli, nie byłem zdziwiony, kiedy dowiedziałem się z amerykańskiej prasy, że władze Korei Północnej często odcinały dopływ prądu do mieszkań, aby później sprawdzać, u kogo kasetą, czy też CD utknęła w odtwarzaczu. Oczywiście właściciele kaset na pewno idą mieszkać tam, gdzie jedynym kontaktem ze światem jest strażnik więzienny. Ale, jak mówi przysłowie, prawda w oczy kole.

Wracamy do naszego PRL-u. Już chodzę do szkoły, gram, jak każdy nastolatek, w piłkę, upalne lato zaś często spędzam z kolegami nad Wisłą. Jednak moje zabawy musiały się kończyć między godziną trzecią a czwartą po południu, o czwartej bowiem przywożono towar do spółdzielni i musiałem zająć miejsce w kolejce dla mamy.

W soboty chodzimy „na dechy”, czyli na zabawy taneczne organizowane w Parku Ujazdowskim. Oczywiście obecni tam tajniacy patrzą, czy młodzież nie tańczy czasem na modę zachodnią lub nie ubiera się na wzór amerykański. Winni są publicznie ośmieszani, a orkiestrze zabrania się grać boogie woogie – tylko przeważnie ruskie przeboje. Na tych zabawach, rzecz jasna, było dużo młodzieży, toteż zawsze udało się poderwać jakąś dziewczynę, ale to nie był jedyny sposób. Kupowało się też dodatkowe bilety do kina, aby potem podejść na koniec kolejki i zaprosić stojące tam dziewczyny na seans.

Dużo dziewczyn spotykaliśmy też na plaży miejskiej nad Wisłą, koło Mostu Poniatowskiego. Tu warunki do podrywania były dogodniejsze, no i mogliśmy lepiej obejrzeć kandydatki (ta, na kajaku, to Ania, wtedy jej jeszcze nie znałem). Mieszkałem niedaleko przystani Gwardii, przy Czerniakowskiej, toteż kiedy tylko była ładna pogoda, szliśmy nad Wisłę.



Ubranie chowało się w krzakach, kartę pływacką pod gumowy czeppek i przeprawialiśmy się wpław na plażę na drugą stronę Wisły. Często wypożyczaliśmy kajaki i mieliśmy dzięki temu dużą przewagę nad chłopcami, którzy chodzili na dziewczyny tylko „na piechotę”.

Moi rówieśnicy zapewne pamiętają, że w tym czasie pływały parowe statki do Młocin, nawet była o tym piosenka. Kiedyś namówiliśmy dwie dziewczyny na spływ kajakami do Młocin i powrót statkiem, ale, niestety, kapitan odmówił zabrania kajaków. Dziewczyny wróciły same, lecz i tak mieliśmy się czym chwalić! Forsy nie było, ale to były czasy!

Dobrze, że to były tylko przelotne znajomości, bo w przeciwnym razie, być może, Sylwester 1957 roku nie okazałby się dla mnie tak ważnym wydarzeniem. Otóż mój kolega Janusz, namawiając mnie na ten bal, powiedział, że będzie pewna ładna dziewczyna bez partnera. Poszedłem, bo właściwie ja też nie miałem partnerki - i do dziś Ania jest moją najlepszą żoną, najlepszym partnerem, przyjacielem, kompanem i towarzyszką. Zmieniło się tylko jedno: wówczas poszłaby za mną do piekła, a teraz nie chce nawet do raju, dlatego ja siedzę w USA (w raju?), a ona w Polsce. Jednak więź między nami jest równie silna jak kiedyś, ponieważ mamy telefony – już bez przydziału – i prawie codziennie ze



sobą rozmawiamy. Sekretom dobrego związku są: szczerść, wzajemne zrozumienie, szacunek, tolerancja; no, ale do tego przede wszystkim trzeba się dobrać.

Jeżeli niektórzy uważni czytelnicy kwestionują jakość naszego ślubnego zdjęcia, to chciałbym nadmienić, że w naszym albumie są tylko dwa; to drugie, niestety, nieostre.

Trochę się w szkole objąłem i matury nie zrobiłem, więc matka poganiała mnie, abym sobie znalazł jakąś pracę. Akurat sąsiadka, która pracowała w Kancelarii Cywilnej Prezydenta RP poinformowała nas, że potrzebny jest początkujący urzędnik do Biura Skarg i Zażaleń. Praca polegała na czytaniu korespondencji do prezydenta i wpisywaniu każdego listu do księgi, a potem biuro odpowiadało obywatelom.

Listy przychodziły różne, na przykład jakiś chłop z Pipidówki pisał: „Szanowny Obywatelu Towarzyszu Prezydencie, mam jedną krowę, która się ociełiła. Prezes zabrał mi krowę i cielaki do spółdzielni. Może chociaż cielaki by mi zostawił?”. Takie to były między innymi problemy ówczesnych rolników.

Moja pensja za pierwszy miesiąc (po potrąceniu na jakieś tam obligacje państwowe) wynosiła pięćset złotych „na rękę”; wówczas, nie mogąc oprzeć się pokusie, kupiłem moje pierwsze nowe buty z plecionym wierzchem, za całe czterysta pięćdziesiąt złotych. Do dziś pamiętam, jak mnie uwierały, bo były za małe, niestety, mojego numeru w sklepie nie było, brało się takie, jakie akurat dowieźli. (Podobnie jak buty uwierał mnie fakt, że bez pytania kupiono za moje pieniądze wcześniej wspomniane obligacje państwowe, ale odebrałem je od MZK jeżdżąc na gapę przez wiele miesięcy).

Na co dzień chodziliśmy wtedy w pepegach (PPG – Przedsiębiorstwo Przemysłu Gumowego), których czystą biel utrzymywało się za pomocą białej pasty do zębów. Tubę po paście należało zwrócić, aby później w fabryce zrobiono z niej nową. Oj, tak, rząd komunistyczny myślał o wszystkim!

Partia dbała również o uświadomienie obywateli. Co rano w pracy odbywała się tak zwana prasówka – zebranie, na którym informowano pracowników o osiągnięciach Krajów Demokracji Ludowej, ze Związkiem Radzieckim na czele. Zorganizowano też kurs języka rosyjskiego,

co mi się później bardzo przydało, kiedy jechałem motocyklem przez Syberię, ale o tym w dalszej części.

Prezydent Bierut w tym czasie jeździł studebackerem i tańczył na moskiewską nutę, podobnie jak jego następcy. Pogłoska mówiła, że miał bezpośrednie telefoniczne połączenie z Kremlem – czynne bez przerwy. Jednak sam aparat telefoniczny był dość niezwykły: po stronie moskiewskiej był tylko mikrofon, a słuchawka znajdowała się w Warszawie.

Maturę robię w końcu z rocznym opóźnieniem, w maju 1952 roku, w szkole wieczorowej. I znów dzięki sąsiadowi znajduję nową pracę – w Ministerstwie Przemysłu Chemicznego. Wypisuję kierowcom karty drogowe, obliczam przejechane kilometry, przepracowane godziny, zużycie paliwa. Szoferów, a co za tym idzie i samochodów, było około siedemna-  
stu. Minister jeździł chevroletem de luxe, a każdy z wiceministrów miał przydzieloną do dyspozycji warszawę z kierowcą. Kierowca nigdzie nie



mógł się ruszyć, bo może ktoś z towarzyszy zażyczy sobie pojechać do siedziby KC PZPR, mimo że do KC szło się pieszo coś około dziesięciu minut. Kierowcy siedzieli więc godzinami, grając w warcaby, chyba że sekretarka posłała samochód do pani ministrowej, którą należało zawieźć do fryzjera lub na zakupy.

Wkrótce przybył jeszcze jeden samochód, ponieważ powołano do życia Centralny Zarząd Środków Piorących, dzięki czemu można było kupić proszek do prania IXI. Ponieważ Centralny Zarząd Środków Podcierających jeszcze przez wiele lat nie został powołany do życia, trudności z nabyciem papieru toaletowego miały trwać długo. Przez następnych kilkadziesiąt lat częstym widokiem na ulicach, budzącym zazdrość innych, był widok ludzi przystrojonych rolkami papieru toaletowego. Wyglądało to na parodię, ale czy cały ten komunistyczny ustrój nie był parodią? Czy ten fakt, tak charakterystyczny dla PRL-u, nie zasługuje na wystawienie pomnika?

Okolo czterech samochodów pozostawało do dyspozycji Departamentu Gospodarczego. Kierownicy różnych wydziałów rezerwowali u mnie auta według swoich potrzeb. Na przykład pan Zając musiał jechać na Pragę po kalkę i ołówki, a jakiś drugi do TOS-u po części do samochodów, ktoś inny natomiast załatwiał coś w urzędach. Użytkownik podpisywał kartę drogową, wstawiał godzinę wyjazdu i powrotu, kierowca zaś musiał się rozliczyć z każdego kursu: podać liczbę przejechanych kilometrów i zużycie benzyny. Jeżeli zużył poniżej normy dostawał premię – albo też ukrywał oszczędności i sprzedawał paliwo na lewo. Każdy otrzymywał talony na benzynę, które również mógł po cichu odsprzedać.

Nie mogę nie przytoczyć zabawnego epizodu, kiedy to ukradziono jedną z warszaw. W środku nocy nagle budzi mnie walenie do drzwi (przydział na telefon dostałem siedem lat później), a jeden z kierowców woła od progu: „Panie Zawodny, chodź pan, samochód nam ukradli”! Zdziwiony pytam, co ja na to mogę poradzić, a on mi mówi, że dzwonił do niego dyrektor, kazał mnie ściągnąć w nocy i szukać samochodu! Wyszedłem więc z nim i przez pół nocy jeździliśmy po Targowej, pytając kręcących się tam pijaczków, czy nie widzieli gdzieś brązowej warszawy. Nie do wiary? A kto mógłby taką historię wymyślić!?

To też nie do wiary? Posłuchajcie. Kierownikiem Wydziału Samochodowego i jednocześnie moim szefem był Tadek, człek ze wsi, mieszkający gdzieś kątem, czekający już lat wiele na przydział własnego lokum, ale już zameldowany w Warszawie. W małym pomieszczeniu, z wejściem na zewnątrz gmachu ministerstwa był jakiś skład, do którego klucz miał naczelnik wydziału gospodarczego. Tadek namówił mnie, abym fortelem zabrał na chwilę klucz, tłumacząc, że musimy coś wziąć. Kiedy wróciłem z kluczem, Tadek miał przygotowaną kostkę mydła do prania i za chwilę gotowy odcisk poszedł do ślusarza, który po godzinie zrobił nam wierną kopię. Ależ my Polacy to cwaniaki!

Klucz pasuje jak należy i jeszcze tego wieczora Tadek ma własne mieszkanie! Mieszkał w nim nawet dość długo i dużo gorzałki tam się przelało! Ostatnio, pięćdziesiąt lat później, będąc w Warszawie, zajrzałem do składziku: Tadka nie było, tylko leżały jakieś graty.



doczekać własnego motocykla. Ojciec kupił tylko starego sachsa na pedały i ci koledzy, którzy mieli SHL-ki odpalane „z kopa”, patrzyli na mnie z góry. Długo jeszcze poczekam, zanim WSK z przydziału spełni moje marzenie.



Od najmłodszych lat, odkąd sięgam pamięcią, pasjonowałem się motoryzacją, a szczególnie motocyklami. Kiedy Stalin wygrał wojnę, po wielu latach wreszcie na pierwszy motor wsiadłem, na dekawkę dwieście. Taki to był mój pierwszy kontakt z moim hobby, które towarzyszy mi do dziś. Oczywiście w czasach młodości jeździłem jedynie w marzeniach i jak każdy nastolatek nie mogłem się

Pojazd to był bowiem niesamowity, silnik 125 cm, a stary nasz sachs miał zaledwie sto. Kto by pomyślał, że pięćdziesiąt lat później dosiędę goldwinga z silnikiem 1800cc. Na SHL-ce gnałem bez kasku, bo go po prostu nie miałem. Na goldwingu również jeżdżę bez kasku, a to dlatego, że Arizona jest jednym z trzydziestu stanów, w którym kaski nie obowiązują.

Moi koledzy z czasów szkolnych: Rysiek, Jurek i Roman, mieli ojców, którzy pracowali w KC PZPR. Nic więc dziwnego, że jeden wkrótce dostał SHL-kę, a drugi jawę 250. Tej jawy to

nie zapomnę, bo Rysiek mówił o niej od dawna. W końcu któregoś dnia woła mnie do siebie, pokazuje nową, czerwoną jawę i śpiewa: „Czy to jawa czy sen?”. Rysiek długo się tym cudem nie nacieszył, bo jego ojciec sprzedał ją za grube pieniądze. Dodam tylko, że nie mogłem zapomnieć tej jawy, śniła mi się po nocach, urocza, bo czerwona. Pięćdziesiąt lat później, mój kolega Tomek, również pasjonat motoryzacji, znalazł mi identyczną jowę z przebiegiem dwieście dwadzieścia pięć kilometrów na liczniku! Do dziś stoi w garażu i chyba wezmę ją tu, do siebie, do Kalifornii.

Teraz, kiedy mam za sobą objechanych chyba jakieś czterdzieści pięć krajów na różnych motocyklach, myślę często o współczesnych nastolatkach, marzących o tym samym. Boli mnie jednak, że wielu z nich rozbija się przez własną brawurę czy też głupotę. Inni znowu rozbijają się, będąc na podwójnym gazie.

Być może surowe kary (włącznie z konfiskatą pojazdu), takie jak w Kanadzie, co widać na zdjęciu, odstraszyłyby od takiego postępowania i nauczyły jazdy zgodnej z przepisami.

Nie wiem, może ja wtedy tak nie szarżowałem, no i chyba trudniej było się rozbić na słabym, wolnym motocyklu.



# Auf der Vespa durch die USA

Długo zastanawiałem się, jaka książka powinna się znaleźć w dziale „recenzje” reaktywowanego czasopisma. Bardzo chciałem, żeby było to coś nietuzinkowego, coś co pasuje do charakteru „Swoimi Drogami”.

Myślę, że chociaż obcojęzyczna, to jednak spełnia te założenia.

HUBERT PAWŁOWSKI

Niemiecki mototurysta kojarzy się nam stereotypowo z panem w nieco bardziej średnim wieku, z wydatnym brzuszkiem piwnym i jeszcze grubszym portfelem, w czystym kombinezonie bez jednej plamki czy ziarenka kurzu. Motocykl zaś to oczywiście ogromny potwór jedynie słusznej marki, na którego wsiadać musi przy pomocy drabinki, objuczony zestawem piętnastu kufrów, z którymi nie rozstaje się nawet na sekundę. Tak nawiasem mówiąc, z tymi kuframi to rzeczywiście jednak coś jest na rzeczy.

Powyższy opis nie pasuje jednak nawet w najmniejszym stopniu do autorów dzisiejszej książki. Trzech młodych Niemców (m.in. Dani Heyne i Daniel Phakos), którzy na starych, trzydziestoletnich włoskich skuterach Vespa PX 200, zamierzają przebyć ogromne przestrzenie Stanów Zjednoczonych. Ta niecodzienna kombinacja zapowiada niesamowitą lekturę. I tak jest w rzeczywistości.

Książka to zapis sześćdziesięciodniowej podróży z Los Angeles do Nowego Yorku. Sama odległość robi wrażenie. Jednak nie o to w niej chodzi. Jej głównym celem jest „zrozumienie USA”. Będzie to bowiem podróż przez przestrzeń i kulturę Stanów Zjednoczonych. →→



Ponieważ sprzęt, którym dysponują podróżnicy ma ponad 30 lat oraz całe dziesięć koni mechanicznych (w dobrych czasach), całą wyprawę podzielić trzeba było na drobne etapy. Każdy z nich kończy się podsumowaniem dystansu, zużytego paliwa i oleju, najwyższego punktu na trasie, największego nachylenia jezdni oraz... ilości napraw. Bo małe dwutakty, mimo iż konstrukcyjnie proste to jednak w rzeczywistości są naprawdę piekielnymi maszynami i psują się co chwila i w różnych konfiguracjach. Czyli wszystko jest tak, jak być powinno. Vespy popierdują, kopcą, psują się a ich jeźdźcy z benedyktyńską cierpliwością je naprawiają, biorąc wszystko z humorem. Nie wiem czy ja bym się na to zdobył, po raz kolejny połowiąc silnik w środku nocy w celu wymiany przeklętego pierścienia simmera, który siada po kolei w każdym z motorków.

Na pytanie, po co się tak męczyć ze starymi gruchotami zamiast wygodnie podróżować nowoczesnym motocyklem można odpowiedzieć na różne sposoby. Bo można, bo czemu by nie... Te stare

Vespy odgrywają jednak w tej podróży bardzo ważną rolę. Nie wiem z czego to wynika, ale te przestarzałe maszyny przyciągają ludzi. Najważniejszą bowiem częścią tej wyprawy są rozmowy z napotkanymi ludźmi, przy czym przekrój rozmówców jest niesamowity. Są wśród nich: właściciel browaru, największego na Zachodnim Wybrzeżu, sklepu muzycznego, szef kempingu, kelnerka, szefowa bistro, muzeum motocykli czy neonów... Są wśród nich amerykańskie pokolenie, dzieci imigrantów oraz niedawni przybysze, którzy postanowili rozpocząć tu nowe życie. Na podobne pytania każda z tych osób odpowiada w nieco inny sposób a z sumy tych rozmów powstaje odpowiedź na pytanie, co to jest ten legendarny „duch Ameryki”.

Książka zawiera oczywiście mapy, ryciny i niesamowitej jakości zdjęcia, co jeszcze bardziej podnosi jej walory. Oprawa miękka, liczba stron: około 270. Pomysł: Motorliebe (pod tą nazwą kryją swoje nazwiska autorzy). Wydana przez Delius Klasing&Co. Język: niemiecki. ■

reklama

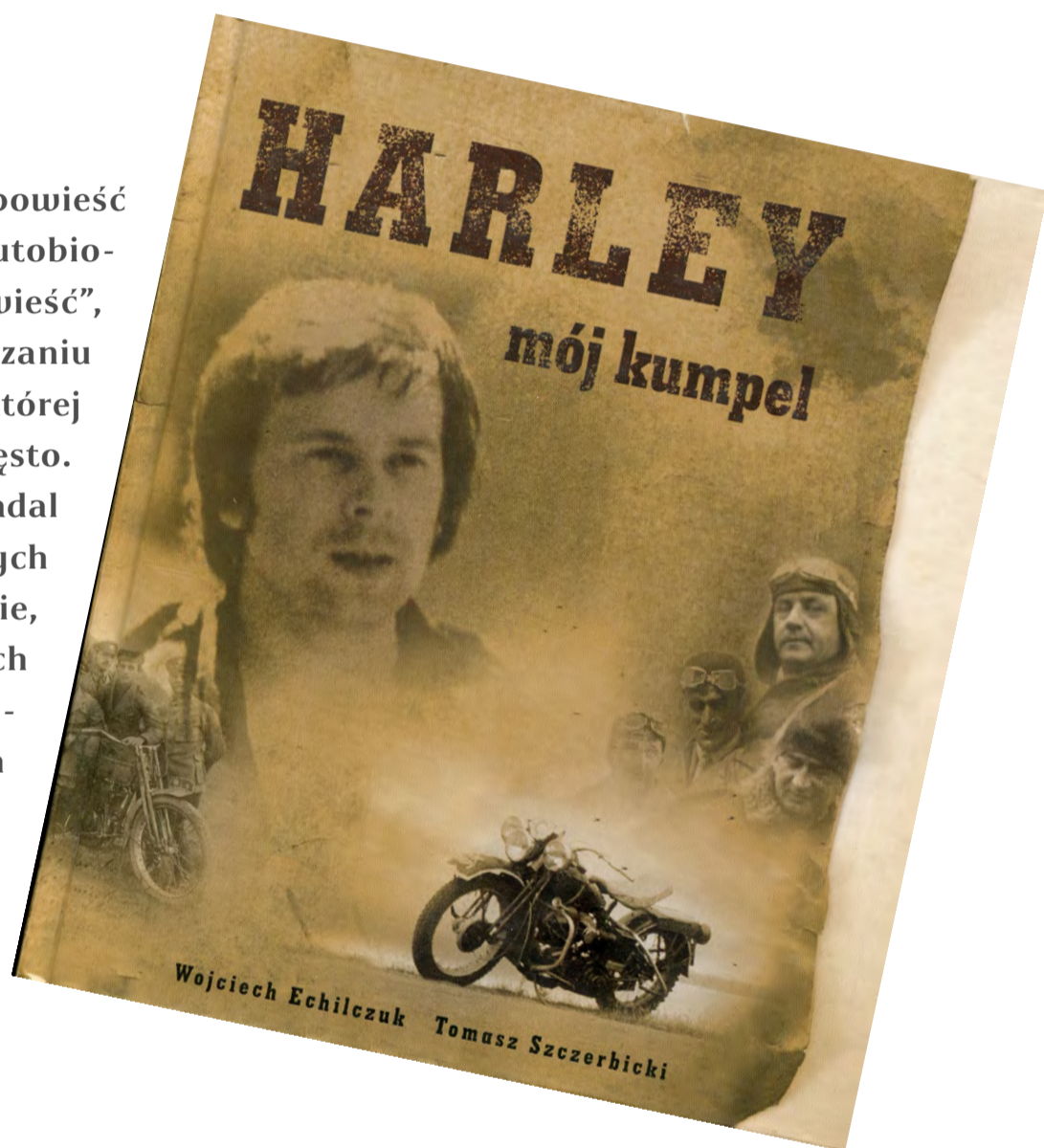
**espe**

**Książek z 40% rabatem szukajcie na [www.vesper.pl](http://www.vesper.pl)**

*Powieść w odcinkach*

# Wojciech Echilczuk, Tomasz Szczerbicki „Harley mój kumpel”

Na początku sprostowanie – nie jest to powieść tylko książka historyczna połączona z autobiograficznymi wspomnieniami. Słowa „powieść”, w tytule tego działu, używamy w nawiązaniu do tradycji prasy XIX i XX wiecznej, w której „powieść w odcinaka” gościła bardzo często. Dziś ta forma jest już zapomniana, choć nadal ma racje bytu. Dlaczego? Wiele ciekawych książek ukazuje się w niewielkim nakładzie, za sprawą wysiłków i finansów samych autorów. Bez szumnych reklam i promocji. Później giną one w całej masie innych książek, wydawanych w licznych nakładach przez duże wydawnictwa.



Książka „Harley mój kumpel” została wydana w 2008 roku. Choć w tytule wskazano jedną markę, w rzeczywistości jest to uniwersalna opowieść o pasji motocyklowej. Prawdziwej pasji, którą można dostrzec zarówno u niektórych motorowerystów, jak i u osób posiadających ogromne prawie dwulitrowe motocykle.

Wcale nie trzeba mieć tytułowego „Harleya”, żeby być prawdziwym motocyklistą. To pewien stan ducha, który można osiągnąć przy każdym jednośladowym. Dziś rozgraniczają to dwa pojęcia: 1. „Posiadacz motocykla”, 2. „Motocyklista”. Co ich różni? Podejście do motocykla. Sprawa zasadnicza.

W książce „Harley mój kumpel” pierwszy rozdział jest to opowieść o historii motocykli Harley-Davidson w Polsce, od czasów najdawniejszych do roku 1968. Drugi to wspomnienia Wojtka Echilczuka – „ojca” powojennego ruchu klubowego Harley-Davidson w naszym kraju i kilkadziesiąt lat później (po zmianach politycznych, gospodarczych i geograficznych zainicjowanych w Europie w roku 1989) pierwszego oficjalnego dealera marki Harley-Davidson w dawnym komunistycznym Bloku Wschodnim.

Tę „powieść” zaczniemy nietypowo, od rozdziału drugiego, czyli wspomnień Wojtka Echilczuka.



**Wojciech Echilczuk**

Mam już parę ładnych lat na karku. Jeździłem na kilku Harleyach: starych, ale też tych najnowszych. Czasami łapał mnie skurcz tęsknoty i nagle, jak w obłądnie, odpalałem Harleya w ciemną noc gorącego lata i gnałem, witając świt dnia, polskimi drogami. Tak naprawdę wiele lat byłem samotnikiem i jechałem do nikąd. I wracałem do domu znikąd. Jechałem bez celu. Włączyłem się po drogach nie patrząc na mapę. Pewnego dnia wybił dzwon. Pokochałem kobietę. Ona otworzyła moje serce. Miłość do niej otworzyła moje serce i wspomnienia. Opowiedziałem jej wszystko. To ona powiedziała pewnego wieczoru: „Wiesz, Wojtek, zacznij pisać.” Uśmiełem się do łez. Ja?... Po co?... Komu to potrzebne?... Tego nikt nie przeczytał! Kogo to obchodzi! Powiedziała słowami kochanej kobiety: „Pisz!” I tak powstała ta książka. Mój przyjaciel – Tomek Szczerbicki był też twardy. Pisz, Wojtek, ja ci pomogę, pisz swoim językiem, nie hamuj uczuć. Znam motocyklistów. Wezmą tę książkę do ręki. Trudno przewidzieć co z tego wyniknie. Napisalem! Trwało to kilka miesięcy. Czasami chciałem podrzeć rękopisy w odruchu spontanicznej złości, wtedy Ona kładła dłoń na mojej dłoni. Mówiła: „Całą noc czytałam te twoje kulfony. Uwierz mi na Boga warto zrobić tę książkę. Dla motocyklistów. Ty jesteś motocyklistą, Tomek jest motocyklistą. Zróbcie to.” I zrobiliśmy. Nie mogliśmy już czekać.

**HARLEY-DAVIDSON****Tomasz Szczerbicki**

Urodziłem się w 1970 roku.



Mieszkałem na ul. Grochowskiej, na przeciwko ul. Wspólna Droga. Pamiętam jak pod koniec lat 70. z kolegą zobaczyliśmy jakiś dziwny motocykl. Mój kompan powiedział wtedy: „... Tomek, mój tata mówił, że na Wspólnej Drodze był kiedyś klub takich dziwnych motocykli...”. Ziarno pasji motocyklowej zostało zasiane.

W połowie lat 80., wspólnie z kolegami z klubu „Kardan” spróbowałem klimatów, o których mówi ta książka – prawdziwej życiowej przygody – jazdy starymi motocyklami, włączyć na ukochanej maszynie z kilkoma groszami w kieszeni, prawdziwej przyjaźni. Spotkałem wtedy wielu wspaniałych ludzi.

Dzięki Ci Panie, że przed nastaniem bezdusznej i prymitywnej ideowo komercji dałeś mi tych kilka lat!

Na początku lat 90. zacząłem pisać. Po pewnym czasie dorzuciłem do książki o historii motocykli Harley-Davidson w Polsce. Zacząłem zbierać materiały. Kiedy miałem ich już dużo, zrozumiałem że w Polsce opowieść o Harleyach może powstać tylko wspólnie z Wojtkiem Echilczukiem. Jeżeli ktoś sądzi inaczej znaczy to, że nie znam prawdziwej historii Harleyów w Polsce.



patronat medialny

**TVP**  
**HISTORIA**
MIESIĘCZNIK MIŁOŚNIKÓW MOTORYZACJI  
**AUTOMOBILISTA**
GRABY • WOJNA • HISTORIA  
**ODKRYWCA**
**MILITARIA**

ISBN 978-83-927764-0-6-0

9 788392 776400





## **SPIS TREŚCI**

**HARLEY-DAVIDSON W POLSCE 1903-1968 7**

**WSPOMNIENIA WOJTKA ECHILCZUKA 161**

**Z INNEJ PERSPEKTYWY 317**

**HARLEYSTORY 387**

**I CO DALEJ? 424**

**ŹRÓDŁA 428**

---



**Jasne było** od samego początku zimy 1967 roku, że coś muszę ze sobą zrobić. Tak naprawdę już wiele się w moim życiu zdarzyło. Za mną było kilka dokonanych ruchów życiowych tzw. poważnych (szkoła średnia, rozpoczęcie studiów na Politechnice Warszawskiej), ale to wszystko jakby za mało. Na coś czekałem, czegoś chciałem, za czymś tęskniłem, serce mi biło... Ale do czego...?!

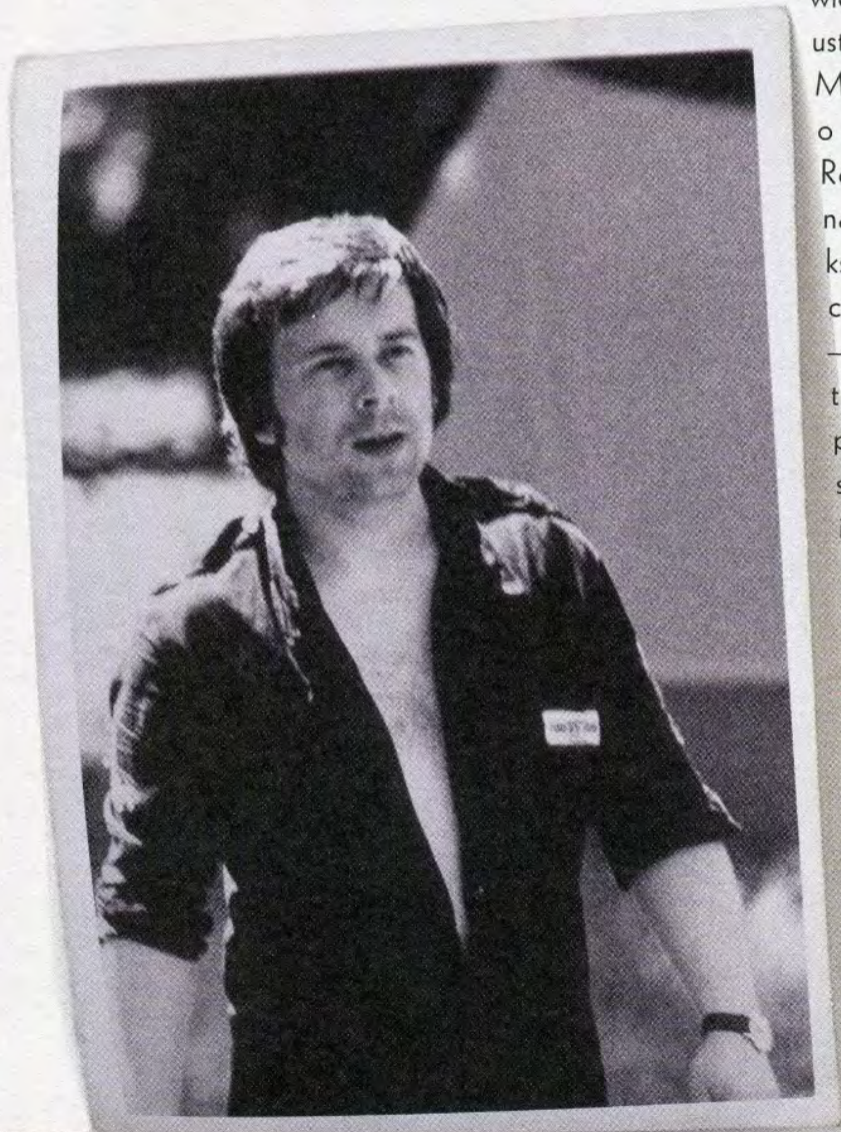
\*\*\*

Wychowywałem się w rodzinie, która osiadła w latach powojennych w dwupokojowym mieszkaniu na warszawskim Grochowie. Wszystko szło utartym trybem. Rodzice nie mówili za dużo o przeszłości, chociaż przeżyli wiele. Powojenny stalinizm zasznurował im usta. Bali się o przyszłość swoich dzieci. Mieli ich troje: mnie, brata starszego o sześć lat i siostrę starszą o dwa lata. Rodzice koncentrowali się na tym, aby nas wykarmić i dać nam najlepsze wykształcenie, na jakie pozwalały tamte czasy. Tamte czasy – nieciekawe czasy – wymagały wyższych umiejętności przetrwania. Dopasowanie się do biedy lat pięćdziesiątych i sześćdziesiątych w Polsce Ludowej wymagało wielkiego sprytu i umiejętności milczenia o przeszłości. Za byle gównem można było trafić do pierdła albo mieć kupę kłopotów.

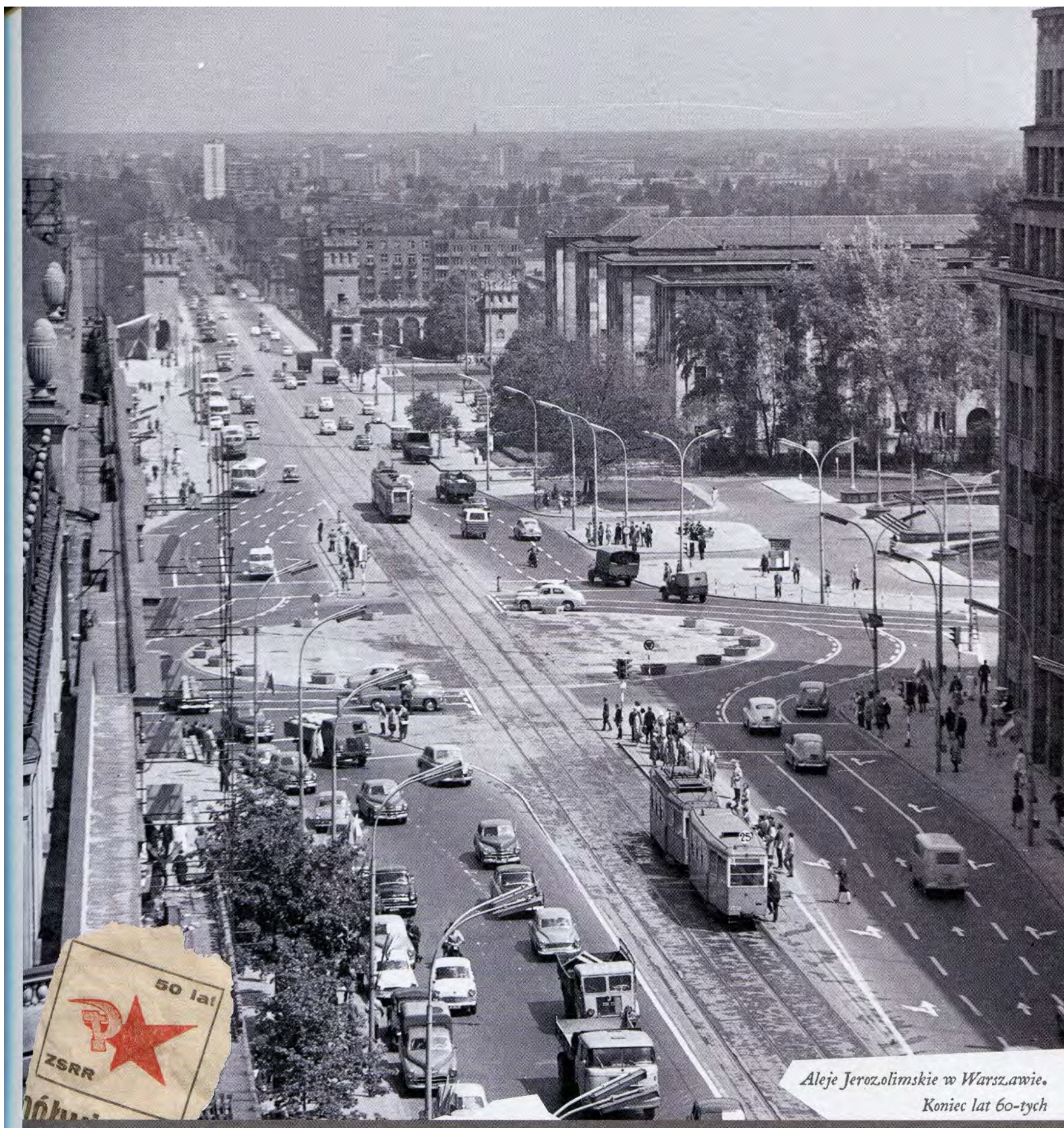
\*\*\*

W 1968 roku byłem w dalszym ciągu studentem Polibudy i tam zdobywałem tzw. „wiedzę życiową”. Nie tylko na wykładach! Również przy piwku w mordowniach, czyli knajpach, gdzie można było zająć stolik na kilka godzin, popijać piwo i gadać z rówieśnikami o polityce, dziewczynach i Bóg wie jeszcze o czym, byle tylko nie o nauce. Bła, bła, bła i czas leciał.

*Moja matka i ojciec  
Rajmunda i Stanisław  
Echilczukowie*



**HARLEY MÓJ KUMPEL**



*Aleje Jerozolimskie w Warszawie.  
Koniec lat 60-tych*

**WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA**

Przelewanie z pustego w próżne i odwrotnie. Ha, ha, ha i na koniec... smutno i ponuro. Brak było czegoś mocniejszego. Mocniejszych wrażeń.

\*\*\*

Wiosną 1968 roku przyszedł, nie wiadomo skąd, jakiś wiatr przemian. W marcu w Warszawie zawrzało. Strajki na Uniwersytecie i potem na Politechnice przerwały gomułkowską nudę. Słyszeliśmy o strajkach na paryskiej Sorbonie.

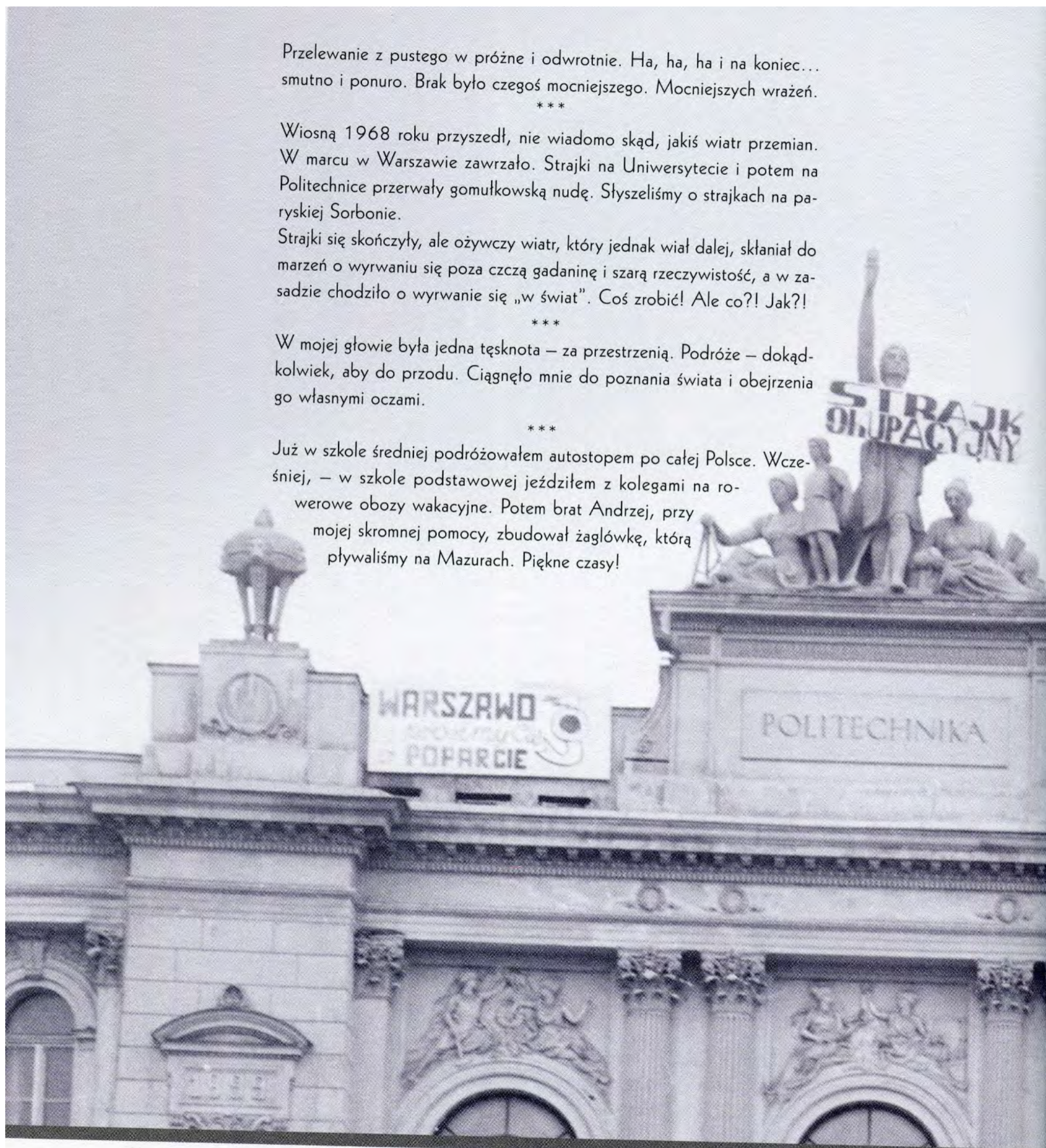
Strajki się skończyły, ale ożywczy wiatr, który jednak wiał dalej, skłaniał do marzeń o wyrwaniu się poza czczą gadaninę i szarą rzeczywistość, a w zasadzie chodziło o wyrwanie się „w świat”. Coś zrobić! Ale co?! Jak?!

\*\*\*

W mojej głowie była jedna tęsknota – za przestrzenią. Podróże – dokądkolwiek, aby do przodu. Ciągnęło mnie do poznania świata i obejrzenia go własnymi oczami.

\*\*\*

Już w szkole średniej podróżowałem autostopem po całej Polsce. Wcześniej, – w szkole podstawowej jeździłem z kolegami na rowerowe obozy wakacyjne. Potem brat Andrzej, przy mojej skromnej pomocy, zbudował żaglówkę, którą pływaliśmy na Mazurach. Piękne czasy!



HARLEY MÓJ KUMPEL



Czego się nie robiło, aby zarobić parę groszy na ciekawe wakacje i trochę mniej brać od rodziców? Każda praca była dobra. Zamiatanie, noszenie paczek, mycie okien, produkcja gitar elektrycznych – wszystko było możliwe, aby zarobić na zwiedzanie – na razie tylko Polski, ale w marzeniach dalszych krajów.

A tu bieda, bieda i brak możliwości. Gotowało się w głowie od kłębiących się planów, a piwko wypite z kolegami podkręcało wyobraźnię. Aż pewnego dnia pomysł: motocykl! O, to był temat!



**WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA**

Nic nie wiedziałem o motocyklach. Ciśnienie marzeń rozrywało mnie na strzępy. Jaki motocykl? Gdzie go kupić?

Niestety. To nie było takie proste. Ceny nowych motocykli lub używanych na giełdzie przekraczały moje możliwości finansowe. Nie pracowałem, a jako student nie mogłem nic kupić na raty. No i te motocykle – dostępne na rynku socjalistycznej Polski – to dla mnie była katastrofa! Słabe silniki, ledwo wyjechały z fabryki, już się psuły. Źle skonstruowane, źle zrobione i człowiek źle na nich się czuł. Nie pociągały mnie w żaden sposób. Nędzny wybór, potrzebna kupa forsy, aby kupić, a i tak na koniec brak satysfakcji.

\*\*\*

Prawdziwe motocykle i skutery. Owszem, dla właścicieli prywatnie sprowadzanych maszyn z Zachodu ich sprzęty były powodem do dumy. Eleganckie Lambretty i Vespy, potem ciężkie Triumphy, Nortony lub Besy wzbudzały zazdrość. Tylko jak ja, mały, szary żuczek i gołodupiec, bez bogatej rodziny na Zachodzie, mogłem się przymierzać do posiadania takich cacek?

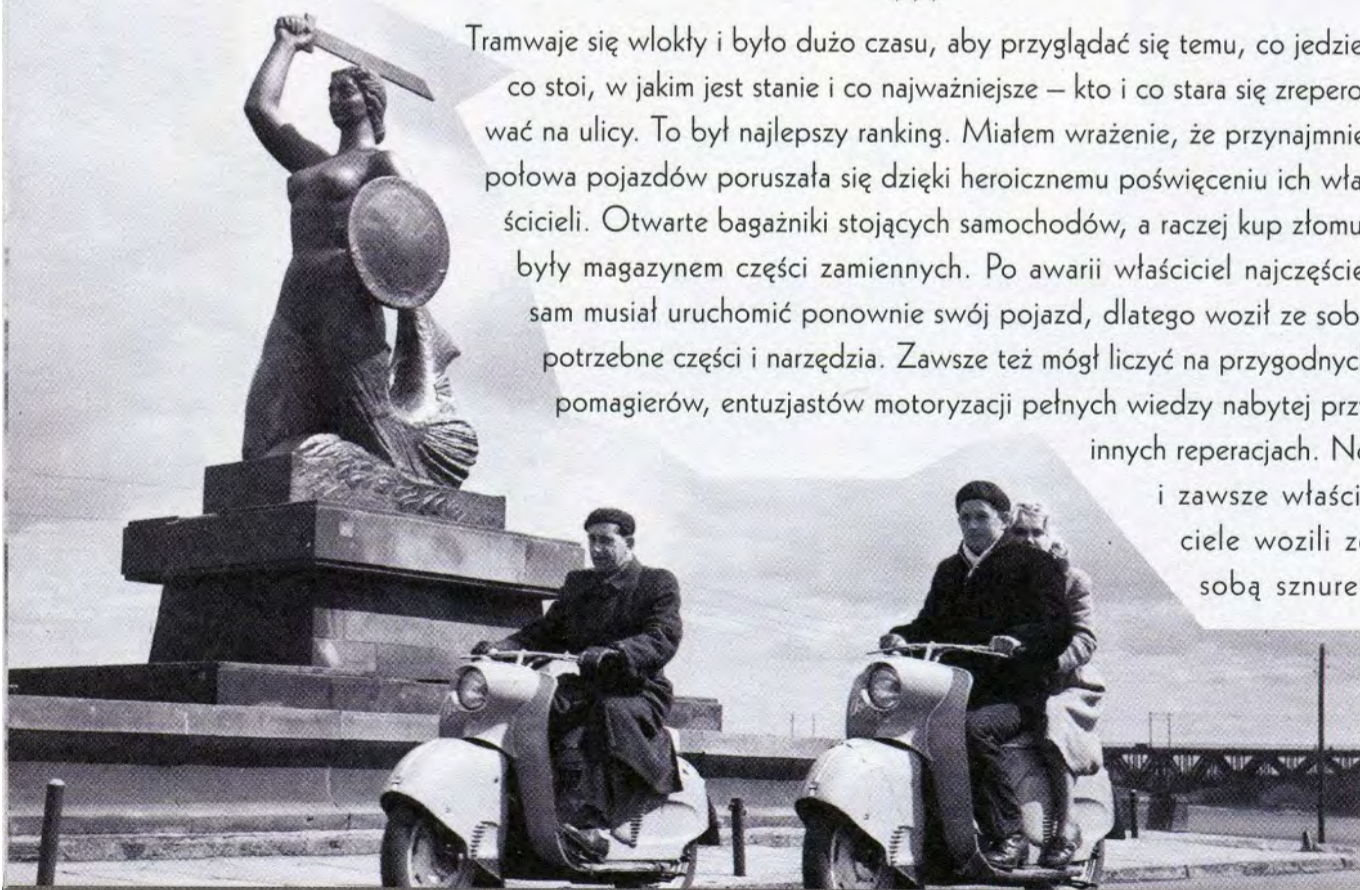
\*\*\*

Ja? Palant tramwajowy! Jeździłem tramwajami z Grochowa na Mokotów, do Politechniki i z powrotem, i gapilem się przez szybę na ulice, oglądając, co po Warszawie jeździ. O Boże, cała motoryzacyjna menażeria! Od pojazdów przedwojennych i wojennych, przez wytwory PRL-owskich fabryk, po rzadko widziane, ale podziwiane rodziniki prosto z Zachodu.

\*\*\*

Tramwaje się wlokły i było dużo czasu, aby przyglądać się temu, co jedzie, co stoi, w jakim jest stanie i co najważniejsze – kto i co stara się zreperować na ulicy. To był najlepszy ranking. Miałem wrażenie, że przynajmniej połowa pojazdów poruszała się dzięki heroicznemu poświęceniu ich właścicieli. Otwarte bagażniki stojących samochodów, a raczej kup złomu, były magazynem części zamiennych. Po awarii właściciel najczęściej sam musiał uruchomić ponownie swój pojazd, dlatego woził ze sobą potrzebne części i narzędzia. Zawsze też mógł liczyć na przygodnych pomagierów, entuzjastów motoryzacji pełnych wiedzy nabytej przy innych reperacjach. No

i zawsze właściciele wozili ze sobą sznurek



HARLEY MÓJ KUMPEL



lub linkę. Odholowanie „trupa” przy pomocy taksówki lub innego sprawnego samochodu było często stosowanym sposobem na powrót do domu. Pozostawienie pojazdu bez opieki na ulicy groziło jego utratą. Bezpowrotną utratą. Na rynku było mało części zamiennych i złodzieje czyhali na okazję, aby sprzedać potem swoją zdobycz natychmiast po rozebraniu jej na najdrobniejsze śrubki. Dlatego też nie widziało się rozkraczonych pojazdów. Właściciele nie opuszczali swoich drogocennych samochodów ani na jedną chwilę.

Co innego motocykliści. Ci radzili sobie inaczej. Po prostu pchali zepsute motocykle w bezpieczne miejsca. I to było straszne. Pchacze pchali i był to normalny widok. Nikt nie reagował.

A ja myślałem o swoim przyszłym motocyklu. Przysięgałem sobie w duchu, że mój motocykl będzie tak zrobiony, że – olaboga! – nigdy nie zepsuje się na środku ulicy! Nigdy. Już ja o to zadbam. Jak mało wtedy wiedziałem o życiu! No, ale ideały rodzą się w młodych głowach szybko i też potem, po pierwszych doświadczeniach, z tej głowy szybko wylatują.

\*\*\*

Rozpytywałem znawców o opinię na temat motocykli jeżdżących po polskich drogach. „Specjalistów”, mocnych w gębie, jak zawsze było wielu. Właściwie każdy z moich znajomych miał coś do powiedzenia. Rozpatrywane były wszystkie argumenty dotyczące najdrobniejszych szcze-



**WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA**