

Swoimi

# DROGAMI

pismo zwyczajnych motocyklistów

Numer 13, marzec 2021

*iMotocykl*





## W WYDANIU

- Aktualności - 3
- Nowa Jawa 300 CL - 8
- Indiany 2021 - 12
- Początki customingu w Polsce - 20
- Motocyklistki - 23
- Galeria - 27
- Muzeum Brooklands - 33
- Wiosno przyjdź, zimo wyjdź! - 39
- Rajd Weteranów - 46
- Wiedźmińskim szlakiem - 50
- Motocykle zdobyczne - 55
- Felieton Erwina Gorczycy - 61
- "Długa wycieczka" cz. 4 - 63
- "Motorowery w PRL" - 76
- "Harley, mój kumpel" cz. 4 - 77

**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: **Indian Polska**

## OD REDAKCJI

**P**rzyszła wiosna! Nareszcie! Wprawdzie zima jeszcze daje znać o sobie, ale to już jej ostatnie podrygi. Wiosna przyszła również w tematach motocyklowych. Importerzy zaczynają intensywnie promować modele na sezon 2021. To samo producenci odzieży, akcesoriów i wszelkich usług związanych z motocyklami.



Na rynku polskim pojawiło się oficjalne przedstawicielstwo indyjskich motocykli Royal Enfield. Harley-Davidson zaprezentował nowy model typu adventure. Indian rozpoczyna kolejny rok walki o rynek. Sporo zamieszania i dyskusji wywołały pierwsze egzemplarze nowych Jaw 300 CL, które pojawiły się na naszych drogach. W jednej z hal Targów Poznańskich otwarto ciekawe muzeum motoryzacji.

Rozkręcający się sezon motocyklowy skłonił nas do spojrzenia na historię początków customingu w Polsce. Marek Harasimiuk przygotował dwie wiosenne trasy wycieczkowe dla motocyklistów z Pomorza. Pierwsza rozpoczyna się w Gdańsku, druga w Szczecinie. Katarzyna Szymala przedstawi Wam ciekawą kobietę zakochaną w motocyklach klasycznych. Piękne blondynki czy brunetki na ścigaczach lub Harleyach to widok już dość powszechny, ale kobieta na starym "angliku" (trialowym lub crossowym) to widok wyjątkowy.

Co jeszcze w tym numerze? Trochę historii, spacer po muzeum, refleksyjny felieton Erwina Gorczycy, powieści w odcinkach oraz ważki temat pokazujący, jak motocykl może stać się pojazdem terapeutycznym. Do tego tematu będziemy powracać w kolejnych wydaniach. Okazuje się bowiem, że jazda na motocyklu może w wielu sytuacjach uleczać nasze nerwy i psychikę.

Jeżeli chcecie na bieżąco dostawać wszelkie informacje o naszym magazynie, „polubcie” nasz profil na Facebook-u. Jesteśmy tam pod nazwą „iMotocykl”.

Patrząc za okno i na termometr mogę już spokojnie życzyć nam – spotkania na trasie!

Zapraszam do lektury

Tomasz Szczerbicki

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

## Aktualności

### *Rejestracja jednośladów w styczniu 2021*

W styczniu zarejestrowano 711 nowych jednośladów, co dało wynik o 47,2% niższy niż przed rokiem. W tej liczbie zawarło się 410 motocykli oraz 301 motorowerów. Z owych 410 motocykli zarejestrowanych w styczniu najwięcej było: Hond (104 sztuki), na drugim miejscu BMW (56 sztuk), na trzecim Suzuki (22 sztuki). (SAMAR)

---

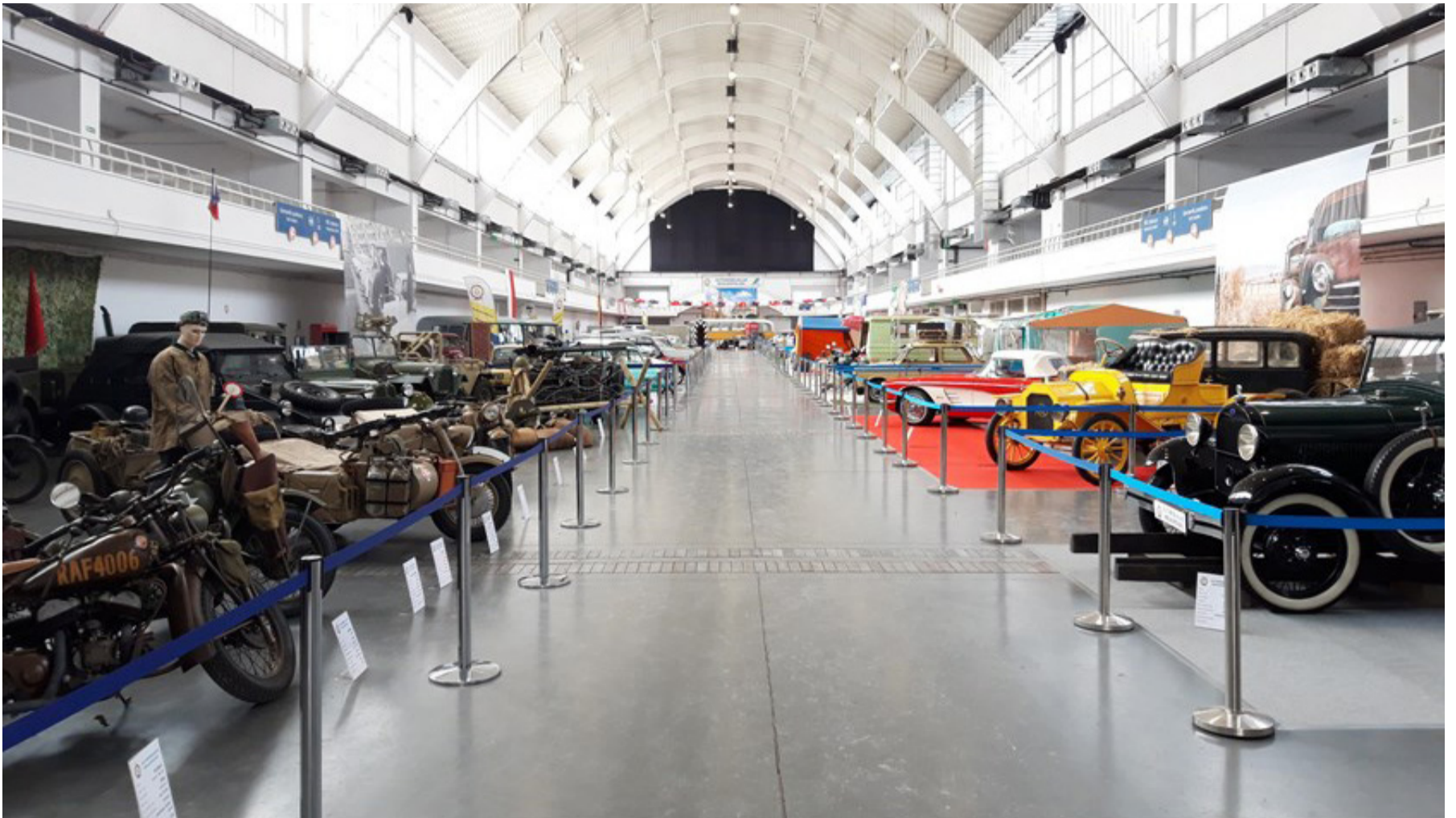
### *Royal Enfield znowu w Polsce*

Powraca do naszego kraju motocyklowa marka Royal Enfield. Po raz pierwszy oficjalnie pojawiła się w Polsce ponad 20 lat temu, oferując ciekawe klasyki. Później losy polskiego przedstawicielstwa bywały różne. Teraz oficjalnym importerem tej marki w naszym kraju jest firma Arrow z Katowic, która posiada jeden z największych salonów Harley-Davidson w naszej części Europy.

W Polsce sprzedawane będą modele: Interceptor 650, Continental GT 650, Himalayan LS410 oraz Meteor 350. Motocykle będą posiadały 3-letnią gwarancję. Cenny motocykli przedstawia się następująco: Interceptor 650 – 31 000 zł, Continental GT 650 – 32 000 zł, Himalayan 410 – 22 300 zł, Meteor 350 – 20 000 zł.



## Muzeum motoryzacji Poznań



19 lutego rozpoczęło działalność Muzeum Motoryzacji zlokalizowane w hali nr 2 na terenie Międzynarodowych Targów Poznańskich. Muzeum będzie otwarte w piątki, soboty i niedziele w godzinach od 10.00 do 17.00.

Muzeum zostało podzielone na kilka stref tematycznych, w których każda prezentuje wyjątkowe klasyczne egzemplarze z różnych stron świata.

Pojazdy prezentowane w muzeum pochodzą ze zbiorów członków Automobilklubu Wielkopolski, które zostało dodatkowo uzupełnione eksponatami z Muzeum Narodowego Rolnictwa w Szreniawie. Większość wystawy stanowią samochody, ale pomiędzy nimi trafiają się też jednoślady.

Normalny bilet wstępu kosztuje 20 zł, ulgowy 10 zł. Parking na terenie targów jest bezpłatny.

---

## Nowe wcielenie Harleya-Davidsona

Nowe wcielenie, czyli w poszukiwaniu przygody w bok od drogi głównej. „Wszystko już było, rzekł Ben Akiba, a gdy nie było, śniło się chyba...”, że zacytuje słowa Konstantego Ildefonsa Gałczyńskiego. Gdy spojrzymy na blisko 120-letnią historię motocykli Harley-Davidson to znajdziemy tam całą gamę motocykli turystycznych (to było podstawą produkcji), ale również wersje wojskowe, użytkowe

servi-cary a także rasowe wyścigówki i motocykle rajdowe. Nie było tam jednak dotąd turystycznego modelu uterenowionego (czegoś w rodzaju enduro) z silnikiem V. W tym sezonie to się zmieni. Kilka dni temu oficjalnie zaprezentowano nowego Harleya-Davidsona – model Pan America.

Z wielką fetą – ze względów epidemicznych w formie online – 22 lutego odbyła się oficjalna świa- ➔➔

towa premiera tego motocykla, choć jego fotki krążyły po Internecie już dużo wcześniej. Miało to zapewne na celu „podgrzanie” zainteresowania.

Tak o tym motocyklu pisze producent: (...) *Pan America to wszędobylska maszyna Harley-Davidson dla tych, dla których turystyka to również zjeżdżanie z utartych szlaków, zarówno na szosie, jak i poza nią. Ten wytrzymały, mocny i zaawansowany technologicznie pojazd wielozadaniowy został zaprojektowany od podstaw, aby zapewnić pewne prowadzenie i inspirować ducha przygody, gdziekolwiek droga cię zaprowadzi. (...).*

Warto by tu co nieco skomentować, ale nie chciałbym wyjść na czepialskiego, zwłaszcza że nie tyczyłoby się to owego nowego Harleya, ale całej idei dużych i ciężkich quasi-enduro. Tak więc dyskusje na ten temat odkładam na przyszłość. Póki co gratulujemy firmie Harley-Davidson nowego wcielenia i trzymamy kciuki za sukces rynkowy!

Jak to obecnie wszędzie bywa, każdy nowy motocykl musi być na wskroś nowoczesny i napchany po brzegi elektroniką. Odnoszę wrażenie (subiektywne?), że koncepcje nowych pojazdów wyznaczają marketingowcy a nie motocykliści.

Tak o tym pisze producent: (...) *Harley-Davidson zaangażował swoje najbardziej doświadczone*

*zespoły projektowe i inżynierskie, aby stworzyć Pan America 1250 i Pan America 1250 Special, zupełnie nowe motocykle typu adventure touring, które zostały wyposażone w dodatki i funkcje premium oraz szczytą się wyjątkowymi osiągnięciami i innowacyjną technologią. (...).*

A jak się tym jeździ? Trudno powiedzieć, opieramy się tylko na tym, co widzimy i co można przeczytać w oficjalnych materiałach producenta. Pierwsze niezależne testy drogowe ukażą się zapewne dopiero wiosną. Zobaczmy więc jak opisuje to producent: (...) *Modele Pan America 1250 i Pan America 1250 Special są napędzane nowym, chłodzonym cieczą silnikiem Revolution Max 1250 typu V-Twin o pojemności 1250 cm<sup>3</sup> i mocy ponad 150 KM, zaprojektowanym tak, aby zapewnić wysoki moment obrotowy dostępny w szerokim zakresie obrotów, aż do czerwonej linii. Aby zminimalizować całkowitą masę motocykla (Pan America 1250 – 245 kg / Pan America 1250 Special – 258 kg, z płynami) silnik Revolution Max jest zintegrowany z pojazdem jako centralny element konstrukcyjny podwozia (...).*

Brzmi to obiecująco, zwłaszcza informacje o charakterystyce momentu obrotowego. To chyba jeden z najważniejszych parametrów dla takiego dużego adventure. →→



Kiedyś jazda bocznymi drogami po szutrach czy leśnych duktach była męską przygodą, trochę szorstką, ale ekscytującą. Dziś nawet ta dzikość musi zostać poddana pod kontrolę i obciążona luksusem. Biedni ci nowi motocykliści.

*(...) Modele Pan America są wyposażone w technologie mające na celu poprawę wrażeń z jazdy, w tym elektronicznie sterowane tryby jazdy oraz systemy zwiększające bezpieczeństwo podczas jazdy w zakręcie. Ten szeroki zestaw technologii ma na celu dostosowanie osiągnięć motocykla do dostępnej trakcji podczas przyspieszania, zwalniania i hamowania. Model Pan America 1250 Special jest wyposażony w elektronicznie regulowane, półaktywne zawieszenie przednie i tylne. Wyposażono go również w innowacyjny w branży system Adaptive Ride Hide, nowy rewolucyjny system adaptacyjnego zawieszenia, które obniża motocykl po zatrzymaniu oraz podnosi i utrzymuje w optymalnym ustawieniu podczas jazdy (...).*

Czy motocyklista będzie jeszcze w ogóle potrzebny? Czy będzie musiał jeszcze coś potrafić? Czy równie dobrze będzie mógł być zastąpiony przez dziecko, gosposie domową, robota człękoksztaltnego czy małpę? Czy zapewniając te wszystkie systemy nie odbieramy radości z jazdy i przyjemności płynącej z kontroli nad pojazdem? Na to musicie już odpo-

wiedzieć sobie sami.

*(...) Elementy poprawiające bezpieczeństwo podczas jazdy w zakręcie w modelu Pan America 1250 obejmują: elektronicznie połączone hamulce z działaniem w zakręcie (Cornering Enhanced Electronically Linked Braking), układ ABS z działaniem w zakręcie (Cornering Enhanced Antilock Braking System), system kontroli trakcji z działaniem w zakręcie (Cornering Enhanced Traction Control System), układ kontroli poślizgu z działaniem w zakręcie (Cornering Enhanced Drag-Torque Slip Control System) oraz system zapobiegający staczaniu się pojazdu na wzniesieniu (Hill Hold Control) (...).*

Wybrany tryb jazdy umożliwia elektroniczną kontrolę charakterystyki osiągnięć motocykla oraz określenie poziomu interwencji technologicznej. W modelu podstawowym dostępnych jest pięć trybów (4 są zaprogramowane, a jeden można dostosować do własnych potrzeb). Model Pan America 1250 Special posiada dwa dodatkowe tryby, które mogą być dostosowane przez użytkownika. Zaprogramowane tryby jazdy dla modeli Pan America 1250 to Road, Sport, Rain, Off-Road i Off-Road Plus. Każdy tryb jazdy posiada określoną kombinację ustawień oddawania mocy, hamowania silnikiem, układu ABS i kontroli trakcji. Kierowca może użyć przycisku MODE na przełącznikach po prawej stronie,

aby zmienić aktywny tryb jazdy podczas jazdy motocyklem lub podczas postoju, z pewnymi wyjątkami. (...).

Ciekawe jak odniosą się do tego ortodoksyjni harleyowcy, jeżdżący na motocyklach z gaźnikami, gdzie cała „kontrola trakcji” to sprzęgło i hamulec oraz z zawieszeniami, które wiele nie dają? A może środowiska harleyowskie też ewoluują jak motocykle? To ciekawy temat motoryzacyjno-socjologiczny. →→





To jednak tylko połowa wyzwań, które staną przed nowym Harleyem Pan America. Drugą będzie konieczność zmierzenia się z poważną konkurencją o ugruntowaną renomę. Ikoną dużego turystycznego adventure czy quasi-enduro stał się w ostatnich latach motocykl BMW GS. Nowy Harley-Davidson Pan America staje się jego bezpośrednim konkurentem. Jak wypadnie to starcie przekonamy się w najbliższych latach. Dużo tu będzie zależało

od walorów trakcyjnych nowego Harleya. Szosa potrafi wybaczyć wiele, teren wprost przeciwnie.

Na koniec informacja: (...) *Modele Pan America 1250 i Pan America 1250 Special pojawią się u dealerów Harley-Davidson w czerwcu 2021 roku (...)*. I chyba najważniejsze – cena. Nowe harleyowskie adventure (w zależności od wersji i wyposażenia) będą kosztować od 72 000 zł wzwyż.

*Tomasz Szczerbicki, zdjęcia: Harley-Davidson*

---

## **Rok 2020 na rynkach europejskich i grupa Piaggio**

W roku 2020 w Europie zarejestrowano 1,45 mln motocykli i motorowerów. Z tej liczby aż 207 tysięcy egzemplarzy to jednoślady wyprodukowane przez grupę Piaggio, w skład której wchodzi marki: Piaggio, Vespa, Aprilia i Moto Guzzi. Ten wynik stanowi wzrost sprzedaży o 6% w stosunku do roku 2019 i oznacza, że łączny udział grupy Piaggio w sprzedaży jednośladów w Europie wyniósł 14,2%. ▣



# Nowa Jawa 300 CL

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: MMMK

Od pewnego czasu widać, że na rynku motocyklowym coraz liczniej pojawiają się motocykle w liniach i stylistyce klasycznej. Wiele firm posiada już w ofercie taki pojazd lub coś zbliżonego. W erze nowoczesności projektowanie klasów wychodzi różnie – od pojazdów naprawdę ładnych do tworców karykaturalnie klasycznych.

**D**o grupy motocykli klasycznych dołączyła niedawno nowa Jawa 300 CL. Od strony stylistycznej jest to naprawdę ładne dzieło. Ale jak mówi stare powiedzenie – diabeł tkwi w szczegółach. I to jest chyba najlepszy punkt wyjścia do oceny obecnych klasyków.

Etatowym producentem klasyków jest oczywiście Harley-Davidson. Klasyczny styl jest fundamentem tej firmy. Od niedawna próbuje z nią konkurować reaktywowany Indian. Ponad 20 lat temu pojawił się w Polsce indyjski Royal Enfield, z motocyklami nawiązującymi w stylu dla lat 40. i 50. Mniej więcej w tym samym cza- →→





*Jawa 250 model 353 z przełomu lat 50. i 60. Ten motocykl stał się wzorcem dla nowej Jawy 300 CL*

się w sprzedaży pojawił się motocykl Kawasaki W650. Obecnie dość ciekawe klasyki można też znaleźć w ofercie firm Benelli i Romet.

Na tym tle przyjdzie nam oceniać nową Jawę. Oczywiście Harleya i Indianę odsuwamy na bok, bo to z wielu powodów (choćby wielkość pojazdu i jego cena) zupełnie inna grupa. Kawasaki W650 też jest to już motocykl raczej duży. Na naszym rynku Jawa będzie zapewne konkurowała z Benelli 400 Classic i Romet 400 Classic.

Nowa Jawa, poza samą formą (wygląd) i treścią (parametry eksploatacyjne), niesie u nas również bardzo silny ładunek tradycji i sentymentów. Dla wielu osób ta kwestia może być decydująca przy kupnie.

Firma motocyklowa Jawa powstała w 1929 roku. W Polsce motocykle tej marki oferowane były już w drugiej połowie lat 30., ale nie zaistniały wów-

czas znacząco na naszym rynku. Ich prawdziwa popularność (przez duże P) przyszła dopiero po wojnie. W drugiej połowie lat 40. sprowadzono do Polski sporo Jaw 250 Perak oraz dużo mniejszą ilość wersji 350. Trafiły one głównie do wojska, klubów sportowych i jako nagrody dla przodowników pracy na Śląsku. Wtedy wielu marzyło o tym motocyklu, ale niewielu mogło się nim cieszyć. W 1953 roku Peraka zastąpił model 353, który wytwarzany był do 1965. Sporo tych Jaw pojawiło się na naszych drogach. Były uznawane za najlepsze wówczas motocykle dostępne w Polsce. Przez lata rósł ich prestiż. Długo po zakończeniu produkcji nadał były wysoko oceniane.

Na początku lat 70. cała Polska zafascynowała się „Samochodem dla Kowalskiego” – Polskim Fiatem 126p – nowoczesnym i zarazem tanim. Szybko okazało się jednak, że popyt na popularnego Malucha był 7 – 10 razy większy niż podaż. W tym →→



*Jawa 350 TS, szaleństwo na naszych drogach w latach 80. i 90.*

czasie popularność motocykli lepszej klasy nieco osłabła, choć nadal dobrze sprzedawały się tanie „wozidła” typu WSK 125.

Od początku lat 80. motocykle Jawa 350 (model 634 i jej następcą TS) znowu zaczęły być w Polsce popularne. W owym czasie uchodziły u nas za maszyny duże, szybkie i nowoczesne. Dobrą opinię marce Jawa przynosiły również motorowery 50 Mustang i ich odmiana skuterowa.

Dziś mamy sentyment do Jaw 250 (model 353), bo pamiętamy opowieści naszych rodziców lub dziadków o tych motocyklach. Z drugiej strony sami (myślę o pokoleniu 40+) w ten czy inny sposób zetknęliśmy się z Jawami 350 czy motorowalami tej marki. W takiej atmosferze, dosłownie 3 – 4 miesiące temu, na naszym rynku pojawiły się pierwsze egzemplarze nowych Jaw 300 CL produkowane obecnie w Indiach. Jest to pojazd młody, jego pierwsza publiczna prezentacja miała miejsce

w listopadzie 2018 roku. W założeniach miał on być (w kilku wersjach) dostępny tylko w Indiach. Reakcje motocyklistów w Europie sprawiły jednak, że założenia te trzeba było zweryfikować. To pociągnęło za sobą sporo problemów, które nadal są w trakcie rozwiązywania. Najprostsze były sprawy handlowe i praw do nazwy. Trudniejszym problemem jest przystosowanie nowych Jaw do norm Euro 5, które od tego roku zaczęły obowiązywać w Europie.

Obserwując w Internecie pierwsze doniesienia o nowych Jawach zaskakujący był fakt, że żaden motocykl (japoński, włoski, amerykański, niemiecki czy angielski) nie wywołał w ostatnich latach takich emocji. Można się było przekonać, że Jawy były bardzo lubiane nie tylko w Polsce, Czechach i Słowacji, ale również w pozostałej części Europy. Musiał być to poważny prztyczek w nos dla renomowanych fabryk motocykli, dominujących na europejskich rynkach. Nagle motocykl →→

z egzotycznych Indii, samym tylko pokazaniem się, wzbudził takie zainteresowanie, jakiego nie są w stanie zapewnić sztaby marketingowców.

Konstruktorzy i styliści za wzór wzięli Jawę model 353 z lat 60. Ich zadaniem było zachowanie starego stylu i klimatu przy niezbędnym użyciu nowych podzespołów. Jak widać (moje subiektywne zdanie) udało im się to bardzo dobrze. Stało się tak w dużej mierze dlatego, że przywiązywali uwagę do szczegółów. Zwróćcie uwagę na dekle silnika, rury wydechowe, które w części są stylistyczną atrapą, kształt lampy przedniej i zbiornika paliwa, puszki narzędziowe, przednie zawieszenie z błotnikiem. W tej całej kompozycji nie razi nawet tarcza hamulcowa. Całość wykonana bardzo estetycznie.

Silnik nowej Jawy 300 CL to czterosurowa, jed-

nocylinrowa jednostka napędowa o pojemności skokowej 294 cm<sup>3</sup> i mocy 23 KM, chłodzona cieczą. W głowicy umieszczono dwa wałki rozrządu i 4 zawory. Układ zasilania stanowi pośredni wtrysk renomowanej włoskiej marki Dellorto. Napęd przenoszony jest przez 6-stopniową skrzynię biegów, łańcuchem na tylne koło. Według danych fabrycznych nowa Jawa może osiągnąć prędkość maksymalną ok. 120 km/h.

W ostatnich miesiącach pojawiły się u nas pierwsze egzemplarze nowej Jawy 300 CL. Nie było ich dużo. W grudniu 2020 sprzedawano je w cenie 27 400 zł. Po przystosowaniu w pełni tego motocykla do norm europejskich – co ma nastąpić w drugiej połowie tego roku – sprzedaż ruszy zapewne bardzo dynamicznie. Być może zmniejszy się również cena, bo ta wydaje się trochę za wysoka. ■



*Nowa Jawa 300 CL*

# Indiany 2021

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: INDIAN

Indian to klasyka motocyklizmu. Gdybyśmy spojrzeli wstecz, na całokształt historii motocykli, i pokusili się o wskazanie niekwestionowanych filarów tego bytu, jednym z nich byłby na pewno motocykl Indian. Po latach chudych firma znowu walczy o rynek. Problemem jest tylko to, że zbyt długo była w niebycie i wielu nowych motocyklistów postrzega Indianę jako zupełnie nową markę.



**P**oczątki historii motocykli Indian sięgają roku 1901. Kolejne lata to dynamiczny rozwój produkcji ze skuteczną reklamą przez sukcesy sportowe. W 1923 roku przedsiębiorstwo zmieniło nazwę z „The Hendee Manufacturing Company” na „The Indian Motorcycle Company”. W drugiej połowie lat 20. firma

wyrosła na jedną z największych fabryk motocyklowych na świecie. Niektóre źródła twierdzą nawet, że obok niemieckiego DKW, Indian był największą firmą motocyklową na świecie. Czy to prawda – nie wiem, trzeba by dokładnie przeanalizować strukturę światowego rynku motocyklowego w tamtym czasie. Na pewno Indian →→

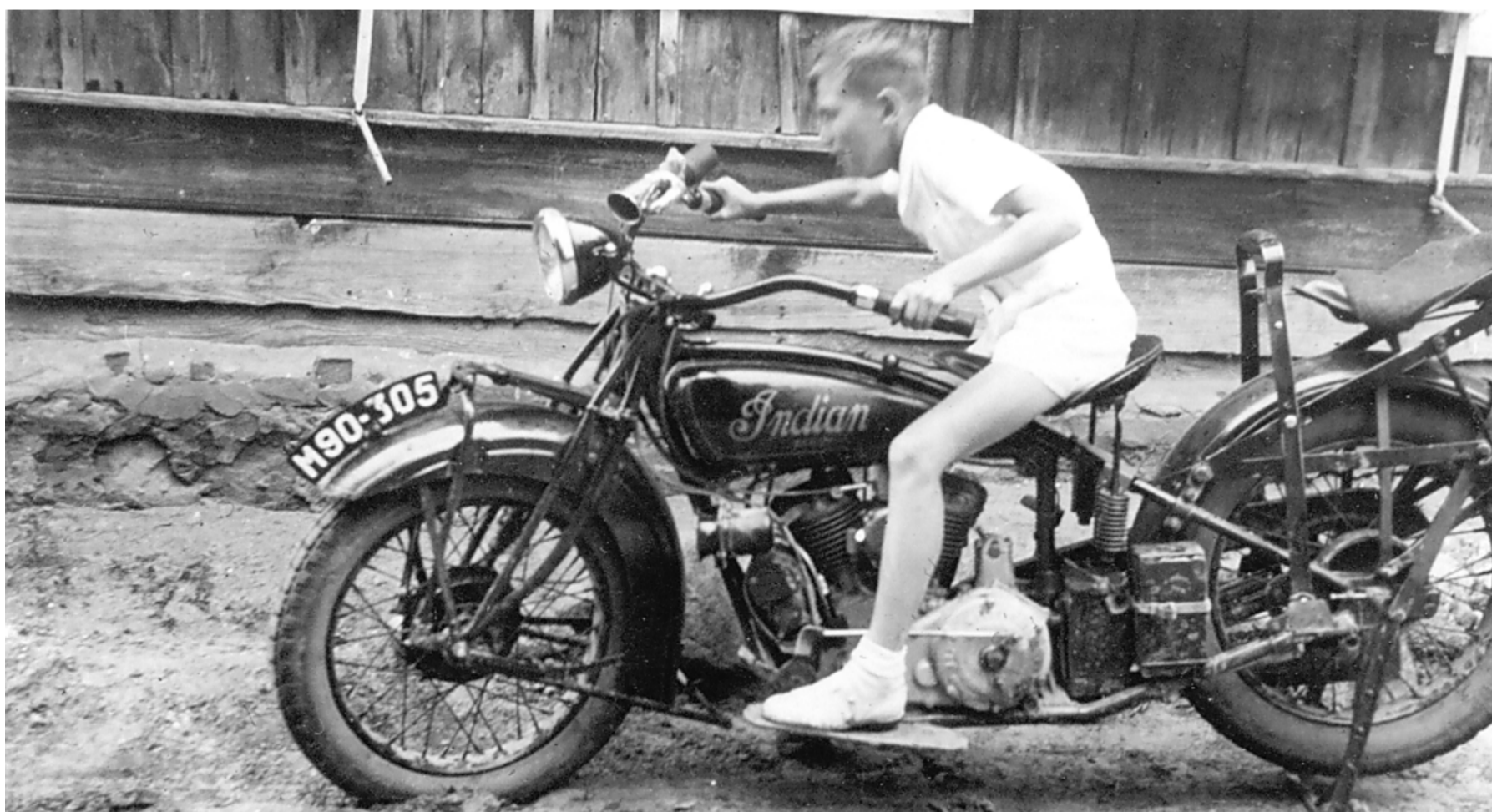


*O tym wyczynie z końca lat 20. możecie poczytać we wspomnieniach Witolda Rychtera pt. „Moje dwa i cztery kółka”.*

był liderem, i na pewno był w pierwszej piątce największych. Udało mu się przetrwać wielki światowy kryzys gospodarczy z przełomu lat 20. i 30. oraz dotrzeć do II wojny światowej. Podczas wojny produkcja została przestawiona na potrzeby wojska. Indiany trafiły na prawie wszystkie fronty walk.

A w Polsce? Pierwsze Indiany pojawiły się pod koniec I wojny światowej. Potem stały się motocyklami wojskowych odrodzonej Armii Polskiej. Na rynku cywilnym zaś stały się ideałem motocykla.

To co widzimy obecnie w mediach to działania reklamowe lub wizerunkowe stymulowane przez działą →→



*Indian gdzieś w Polsce. Lat 30.*



*Indian Criuser.*

marketingu. Taki podział obowiązywał do chwili sprzedaży motocykla. Później na rynku cywilnym i Harley i Indiany określane były wspólnym mianem: „Moto-

cykle Amerykańskie”. Antagonizmy, charakterystyczne dla działań marketingowych, wygasły zupełnie. Tak pisał o tym nasza prasa w latach 20.: →→



*Indian Vintage.*



*Indian Scout.*



*Indian FTR.*



*Indian Springfield Dark Horse.*

### **Kilka słów o jeździe na motocyklach**

*Rozpowszechnione jest ogólnie wśród kierowców – amatorów mniemanie, iż jeździć dobrze można tylko na motocyklach marki Harley-Davidson lub Indian. (...) Zachodzi pytanie, czemu przeważnie u nas amatorzy uznają tylko mocne Harley-Davidsony i Indiany? Dzieje się to przede wszystkim, dlatego że maszyny te są potężnie zbudowane, że byle laik wsiedzie i jedzie. (...) – „Auto” nr 21 – 22 / 1925*

Po zakończeniu wojny produkcja cywilna ruszyła w 1946 roku. Indian oferował wówczas swoim klientom trzy odmiany sztandarowego modelu Chief: najprostszy Clubman, bardziej dekoracyjny Sportsman i najbardziej ozdobiony Roadmaster. Po 1950 roku wszystkie Chiefy miały oznaczenia Blackhawk.

Jednak z uwagi na sytuację ekonomiczną zapotrzebowanie na luksusowe, duże motocykle drastycznie spadło. Jednocześnie masową ekspansję na rynek USA rozpoczęły motocyklowe firmy angielskie,

oferujące tanie, solidne i szybkie motocykle. Mimo prób wprowadzenia do oferty nowych, mniejszych (150 – 250 cm<sup>3</sup>) modeli i przeniesienia produkcji do Europy, firma Indian nie była w stanie konkurować z wytwórcami angielskimi. Spowodowało to w 1953 roku zamknięcie fabryki i zakończenie produkcji motocykli Indian.

Na swój wielki „come back” motocykle Indian czekały cztery dekady. W latach 1991 – 1993 pojawiły się pierwsze informacje o planach reaktywacji marki, a że było do tego kilku chętnych, to początkowo głównym działaniem była walka o prawa do nazwy. Potem było jeszcze kilka innych perypetii, przez co na produkcję nowych motocykli Indian trzeba było poczekać jeszcze kilka lat.

Obecnie, choć za oknem jeszcze śnieg, prezentowane są Indiany, które będą dostępne w sezonie 2021. Patrząc całościowo na ofertę odnosi się wrażenie pewnej różnorodności – od bazowych modeli (Scout) widzimy ukłon w stronę modeli o stylu- →→





### *Indian Chieftain Limited.*

style nowoczesnej (FTR), klasycznej (Chief Limited i Vintage) czy hołdowaniu modom (Chief Bober). Do tego są różne wersje turystyczne.

### **Indiany Anno Domini 2021**

W tym roku przypada 120 rocznica powstania

marki Indian. To piękna rocznica. Po takim zadaniu nie mogę zacząć od innego modelu niż Scout. Od dziesięcioleci to sztandarowy model marki, choć nie największy. Historia Indiana bardzo trafnie udowadnia, że nie ten ładny, który jest największy tylko ten, który... →→



*Stylizowane pokrywy zaworów, nawiązanie do dawny dolnozaworowych silników Indiana.*

Nowy Scout, w zależności od wersji, wyposażony jest w silniki: 1000 cm<sup>3</sup> o mocy 76 KM oraz 1133 cm<sup>3</sup> o mocy 94 KM. W obu przypadkach można wnioskować, że jednostka napędowa nie jest wysilona i ma charakterystykę typowego, amerykańskiego V-twina. Może w tym roku będziemy mieli okazję przeprowadzić test tego motocykla, co pozwoli więcej się o nim dowiedzieć. Z tego co widać – ciemne kolory, dużo chromu. I ceny zaczynające się od 52 000 zł. Oferowane wersje Scouta to: Sixty, Bobber Sixty, Scout, Scout Bobber, Scout Bobber Twenty.

Kolejny model to FTR (i pochodne: FTR S, FTR R Carbon). To propozycja dla osób, które poza stylem i elitarnością marki pociąga też szybka jazda. Z tego co widać karoseryjnie, zawieszeniowo i silnikowo są one do tego predysponowane. Tu do napędu użyto silnika 1203 cm<sup>3</sup> o mocy 120 KM. Ceny tych modeli zaczynają się od 65 900 zł. Następna grupa to Cruiser. Tu w ofercie są: Chief, Chief Bobber, Super Chief Limited, Vintage. Dwa ostatnie nawiązują w stylistyce do lat 40. i 50. Według mnie (ocena oczywiście subiektywna) to najładniejsze motocykle

w tej ofercie. W ramach cruiserów zamontowano silnik 1890 cm<sup>3</sup>. Tu ceny zaczynają się od 77 000 zł, choć te najładniejsze wersje kosztują sporo ponad 100 000 zł.

Kolejne w ofercie są Baggery. Ich ceny zaczynają się od 120 000 zł wzwyż. W ofercie są cztery wersje: Springfield Dark Horse i Springfield z głębokim błotnikiem z przodu oraz Chieftain Dark Horse i Limited. Silniki zamontowane w ich ramy to jednostki o pojemności skokowej 1890 cm<sup>3</sup>.

Patrząc na całą gamę modeli Indiana na ten rok odnoszę wrażenie, że tak jak kiedyś symbolem Indiana był kolor czerwony, tak teraz próbuje się na siłę zmienić ten stereotyp i przypisać nowym Indianom, jako „typowy”, kolor czarny lub jakąś burą szarą. Być może wiąże się to z jakąś ogólnoswiatową modą? Może. Bo nie wiem, czym innym to tłumaczyć. Dla wielu motocyklistów kolor czerwony był symboliczny dla Indianów. Nie wiem, czy dla tak młodej firmy (chodzi mi o przedsiębiorstwo po reaktywacji) przekreśla- ➔➔



**Indian Roadmaster.**



### **Indian Challenger Limited.**

nie odwiecznych estetycznych symboli to dobre działanie marketingowe. Indian w swej historii miał przykre i bolesne doświadczenia, gdy marketingowcy nie dostrzegli ważnych zmian rynkowych – pierwsze do zlekceważenie silników górnozaworowych, drugie to niedostosowanie się do ekonomicznych możliwości rynku na przełomie lat 40. i 50. Oba wspomniane błędy doprowadziły do upadku firmy.

Inną ciekawostką stylistyczną, być może nieznaną młodszym motocyklistom, jest stylizacja pokryw zaworów – charakterystyczne prążki na górze cylindrów. Seryjnie Indiany produkowane do 1953 roku miały silniki dolnozaworowe. Styliści, aby do tego nawiązać, symbolicznie zaakcentowali to na pokrywach zaworów. To zasługuje na uznanie. Indian przygotował też ofertę modeli turystycznych – Roadmaster (klasyczny

i czarny) oraz wersję Limited. Specyfiką tej grupy jest wyposażenie przystosowane do dalekiej turystyki (siedzenia, kufry, owiewki, itp.). Silniki 1890 cm<sup>3</sup>. Ceny od 145 000 w górę.

Kolejne Indiany to Challenger – „Czarny koń” i Limited. Cena jednakowa dla obu wersji – 139900 zł.

Swoją ofertą Indian oczywiście konkuruje głównie ze swym odwiecznym rynkowym rywalem, czyli Harleyem-Davidsonem. Patrząc jednak na ceny Scoutów może to być też alternatywnie konkurencyjna oferta dla motocykli japońskich, angielskich czy włoskich.

Odnoszę jednak wrażenie, że Indian próbuje odrywać się od tradycji i tworzyć nową jakość. To bardzo trudne zadanie na współczesnym runku motocyklowych. ■

# Początki customingu w Polsce

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: KRZYSZTOF FISCHER

Customing to dziś dziedzina powszechnie znana w motocyklowym świecie. Gdyby nie ona dziesiątki warsztatów nie miałyby pracy. Czy to obraz naszej próżności czy może potrzebna indywidualności w świecie korporacji i prowadzonej przez media kontroli gustów? Na to pytanie odpowiedzcie sobie sami.

**D**la tych, którzy nie za bardzo wiedzą, o co chodzi – customing to robienie z seryjnego motocykla pojazdu niecodziennego. Idę o zakład, że większość z Was uważa, że to dziedzina motocyklizmu znana u nas dopiero od 15 – 20 lat. Prawda jest taka, że historia customingu w Polsce sięga 50 lat wstecz, a może nawet więcej?

Już na przełomie lat 60. i 70. powstawały w Polsce niesamowite „projekty”, choć ich twórcy być może nawet nie znali słowa „customing”. Prekursorami tej dziedziny w naszym kraju byli członkowie Harley-Davidson Club Warszawa, znanego też pod skróconą nazwą: HDC '68. Wśród nich wybitnym talentem twórczym wyróżniał się Krzysztof Fischer. Jego dzieła były niecodzienne w formie, a do tego jeszcze jeździły, co nie zawsze było regułą przy tego typu pojazdach.

Krzysztof Fischer urodził się w 1950 roku. Dzieciństwo spędził

na warszawskiej Saskiej Kępie i tu po raz pierwszy zetknął się z motocyklami Harley-Davidson. Musiały one mocno wstrząsnąć jego osobowością, bo wierny jest im do dziś.

Pierwszego Harleya kupił na początku lat 70. mając niewielką wiedzę o tym motocyklu. Siłą pasji sprawił jednak, że szybko poznał dogłęb- ➔➔





**Członkowie klubu HDC '68 i ich motocykle.**

nie ten pojazd, a niedługo potem stał się jednym z najlepszych specjalistów w temacie wojennego Harley-Davidsona WLA.

Z racji dość intratnego zajęcia (zajmował się jubilerstwem) dysponował sporymi środkami finansowymi i zaczął skupować ciekawe motocykle amerykańskie (Harley-Davidson, Indian, Henderson). Gdy podczas naszej rozmowy wymieniał modele, jakie posiadał, szczęka opadła mi do ziemi. Jednak przesyt pięknych i rasowych oryginałów znudził go i zapragnął czegoś nowego – modnego wówczas choppera. Jak postanowił tak uczynił. Był to chyba pierwszy, tak profesjonalny chopper w Polsce. Potem zrodził się pomysł kolejnego, tym razem 4-kołowego. Kilka lat temu, podczas naszego spotkania, tak wspominał ten moment: (...) *Po zakończeniu sezonu rozebrałem Harleya i przenieśliśmy do pokoju, zresztą jak wszyscy – trzymaliśmy motory*

*mieszkaniach. Ponieważ forma mojego Harleya znudziła mi się, wpadłem na pomysł, aby zrobić z niego choppera. I tak na wiosnę następnego roku wyjechał pierwszy chopper na ulice Warszawy i na drogi Polski. Był swojego rodzaju sensacją – nie było człowieka, który by się na jego widok nie odwrócił (...).*

*Ponieważ trochę przesadziłem budując mojego choppera, nie wziąłem poprawki na to, że polskie drogi to nie autostrady amerykańskie, które są proste i równe, musiałem dokonać po roku parę zmian: zredukowałem kąt w główce ramy i przerobiłem tył na trzy koła, co spowodowało jeszcze dziwniejszy wygląd tego pojazdu. Koła były przerobione z felg samochodu Syrena (15") i tak się zaczęła era 15-tek z tyłu.*

*Miałem wiele nowości w tym chopperze: gaźnik Solex (bardzo mało palił), rozrusznik elektryczny, →→*

*olej żeby lepiej chłodzić puściłem ramą, z dolnej pompy olejowej pociągnąłem wymuszone smarowanie zaworów i był to pierwszy motor ze wstecznym biegiem, który zrobili mi w FSO. Mechanicznie wszystkie podzespoły (silnik, skrzynia biegów, piasty kół) przerobione były na wymiary łożysk metrycznych (...).*

Za sprawą czasopism, relacjonujących imprezy harleyowskie z połowy lat 70., zdjęcia jego moto-

cykli ukazały się w kilku gazetach w Polsce. Być może stały się one inspiracją dla innych miłośników customingu w naszym kraju.

Jak spora rzesza osób z jego pokolenia, w latach 80. Krzysztof Fischer wyemigrował z Polski w poszukiwaniu lepszego świata. Dziś mieszka w Niemczech. Bardzo często można go jednak spotkać w Polsce na imprezach harleyowskich lub Motobazarach. Cały czas w swoim garażu ma kilka Harleyów. ■



**Czterokołowy chopper, dzieło Krzysztofa Fischera.**

# Prawdziwa miłość do klasyków

TEKST: KATARZYNA SZYMALA, ZDJĘCIA: RENATA SELLIN

Ile znacie kobiet z zamiłowaniem do klasycznych motocykli? A interesujących się zabytkami? A co powiecie na kobietę jeżdżącą zabytkowymi crossowymi motocyklami?



**R**enatę Sellin poznałam w 2019 roku, kiedy wystartowała w VI Cross Country Motocykli Zabytkowych i Klasycznych w Kurdwanowie, gdzie w całej stawce jechały tylko 3 kobiety. Renia jako jedyna pani w klasie motocykle klasyczne – Cross / Enduro / Supermoto do 1985 roku na swoim Bultaco Pursang 250 z 1979 roku. Specjalnie na tę imprezę przy-

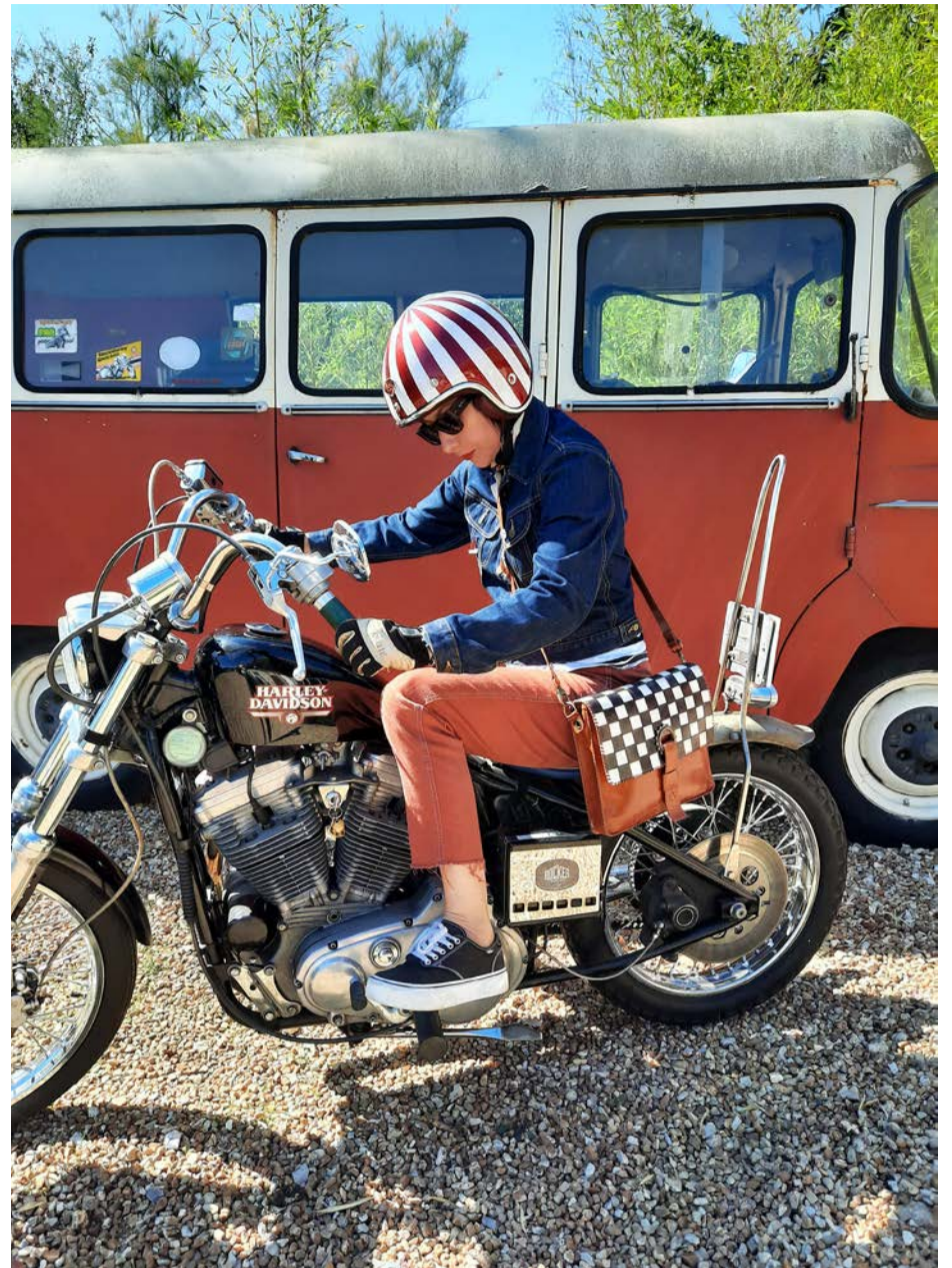
jechała z Francji, gdzie obecnie mieszka. Skradła tym moje serce!

Od 20 Renata lat mieszka w Francji ze swoim mężem Jean-Yves. Od 6 lat pracuje w „Atelier Chatokhine”. Jest to warsztat w pobliżu Chartres, około 80 km na południowy- zachód od Paryża, gdzie naprawiane i remontowane są motocykle. Ich →→

specjalizacją są angielskie klasyki sprzed 1980 roku: Triumph, BSA, Velocette, Norton itd. Renia mówi, że mechanika nie jest dla niej, w firmie zajmuje się tematami związanymi z administracją, księgowością i realizacją zamówień.

Jednak zacznijmy od początku. Jeśli ziarno trafi na żyzną glebę zacznie kiełkować. W naszej motocyklistce zainteresowanie najpierw wzbudził jej mąż, a następnie za jego przyczyną i motocykle. Najpierw razem jeździli BSA A7 z 1958 roku. Kiedy pytam o wrażenia, słyszę, że było super, ale czegoś jej brakowało. Jean-Yves jest fanem trialu klasycznego, uprawia go od młodości, i co doś unikatowe, w takich okolicznościach Renata zaczęła pierwsze samodzielne jazdy. Złapała bakcyła i postanowiła zrobić prawo jazdy. Na 40 urodziny Renata sprezentowała sobie, jak to określa, „ten cudowny dokument”.

Pierwszy motocykl? Triumph T110 z 1958 roku odrestaurowany przez męża Renaty, pewnie dlatego ma do niego cały czas ogromną słabość. Jednak kolekcja się rozrosła z czasem. Obec- ➔➔







nie Renata jest szczęśliwą posiadaczką swojego pierwszego Triumph, Harleya z 1990 roku w stylu chopper, do tego dochodzą crossowe cacka. Zaczynała od TriBSA (rama BSA i silnik Triumph T100) a potem Bultaco Pursang. Wisienką na torcie jest SHL Gazela – prezent od przyjaciół z Polski.

Jakie mogą być motocyklowe marzenia kobiety, która posiada już takie maszyny? Renia mówi, że może choć to dziwne, teraz nie marzy o kolejnych motocyklach, a jedynie o możliwości korzystania z tych, które już ma i o jak największej liczbie okazji do dzielenia tej pasji z bliskimi.

Szeroko pojęte hobby motocyklowe jest przyczynkiem do różnego rodzaju podróży, niekoniecznie zawsze na dwóch kołach. Często Renata z mężem trafiają na giełdy czy zloty motocyklowe. Nawet z podróży do USA przywieźli części do jej Triumph. Najmilsze wspomnienia to zgrupowanie motocykli

w Biarritz (południowy-zachód Francji). „Wheels and waves” kilka dni z kumplami, jazda po krętych drogach, mnóstwo motocykli we wszystkich stylach i najlepsze tapas w Hiszpanii.

Renata uwielbia classic cross i z tym związane są najlepsze motocyklowe przygody – Norman Scramble organizowany przez przyjaciela Reni i Jean-Yves z Normandii. Wyjątkowa, dwudniowa impreza, na którą jeżdżą już od kilku lat. Druga wymieniona impreza (i tu mnie duma rozpiera) to Cross Country Motocykli Zabytkowych i Klasycznych w Kurdanie, jedyna polska impreza na jakiej Renia była. Pozwolę sobie zacytować opinię: „*Super atmosfera! Trochę fizyczna, jazda po piachu to coś*”.

Truizmem jest, że jazda jednośladem jest niebezpieczna. Kwestia jak przekuć negatywną historię w pozytywną. Renata dzieli się swoją przygodą i przepisem. Zaliczony upadek na Triumphie, →→



jeden kilometr od domu, burza i blokada hamulca. Szybka wizyta w szpitalu. W konsekwencji nowy tatuaż na bliźnie!

Renacie nie brakuje też planów na motocyklową przyszłość. Razem z mężem realizują nowy projekt motocykla do Crossa – Bultaco Frantera. Jest już prawie skończony, z niecierpliwością czekają na nowy sezon. Takie osobiste marzenie to pojeździć po Polsce na motocyklu, np. Bieszczady.

Większość znajomych Reni to motocykliści, więc nikogo nie dziwi takie hobby, które dzieli z wszystkimi bliskimi jej ludźmi. Świat motocyklowy jest kojarzony przede wszystkim z mężczyznami, jednak jak Renia słusznie zauważa: „Widzi się coraz więcej dziewczyn na motocyklach i to jest super. Myślę, że faceci przyzwyczaili się do tego widoku.

*Ja osobiście nie spotkałam się z nieprzyjemnymi uwagami, raczej z szacunkiem, kiedy odpalam mojego Triumph'a z kopnięcia”.*

*Kiedy pytam czemu to robi? Jeździ? Słyszę odpowiedź: „Uwielbiam jeździć, ale nigdy nie byłam zainteresowana nowoczesnymi motocyklami. Wolę estetykę klasyków. Lubię zachowanie i dźwięk silnika, to prawdziwa muzyka. Jazda na motocyklu to uczucie swobody”. Co ją w tym kręci? „Motocykle to uczucie wolności. Przyjemność spróbowania nowych dyscyplin, mówiłam o crossie, ale również Flat Track czy Srint. Jest to dla mnie również praca w renomowanym atelier, dzięki której spotkałam wyjątkowych ludzi”.*

Renata swoim zachowaniem udowadnia jak wyjątkową jest kobietą, ale też to, że można zacząć w każdym wieku! Dlaczego sama zachęca innych do jazdy – to proste chodzi o uczucia, jakie dostarczają jedno-

ślady. „Trzeba tylko spróbować. To jest jak lekarstwo dobre na wszystko. Kiedy jedziesz to nie myślisz o problemach, czujesz się wolnym”.

Jednak człowiek nie tylko motocyklami żyje. Renata lubi kuchnię, mówi że „we Francji kwestia dobrego jedzenia jest ważna. Więc próbuję różne nowe przepisy. A poza tym podróże. Jak tylko sytuacja sanitarna pozwoli. No to w drogę...”.

Mam nadzieję, że udało mi się pokazać Wam, choć w pigułce, jak nietuzinkową, fascynującą i inspirującą kobietą jest Renata. Jest mi ogromnie miło, że nasze drogi się skrzyżowały! Mam nadzieję, że i w tym roku będę miała okazję gościć Renię na Cross Country Motocykli Zabytkowych i Klasycznych. Myślę, że ta historia jest na tyle dobra, abyście podzielili się nią ze swoimi kobietami. ■

# GALERIA

Ten dział udostępniamy do Waszej dyspozycji. Możecie tu pokazywać zdjęcia z archiwów rodzinnych, jak również współczesne fotografie – aby pochwalić się swoim motocyklem, czy udokumentować fajną wycieczkę. Zachęcamy też do prezentacji rysunków, grafik i innych form plastycznych przedstawiających motocykle. Dotychczas najbardziej znane rysunki, grafiki i karykatury motocyklowe tworzyli: Witold Parzydło, Piotr „Besa” Czech, Igor Szablewski. Może już czas, aby objawił się nowy talent z młodszego pokolenia.

## Fotografie z archiwum Zbigniewa Kupczyka

Kilka lat temu pan Krzysztof Kupczyk przekazał mi ponad 2000 fotografii swojego ojca Zbigniewa Kupczyka, wykonanych w połowie lat 50. Dokumentowały one kilka lat z historii naszego sportu motocyklowego.

Zbigniew Kupczyk był osobą dobrze znaną w latach 50., 60., 70. i 80. Był jednym z czołowych polskich motocyklistów sportowych, posiadał najlepszych motocykli, jakimi dysponowali wówczas zawodnicy, m.in.: Norton, Triumph, Parilla i BSA. Był kilkakrotnym motocyklowym mistrzem i wice-mistrzem Polski oraz członkiem Kadry Narodowej.

Kolejną jego aktywnością było dziennikarstwo. Pisywał o motocyklach dla kilku gazet oraz był współzałożycielem magazynu „Auto Moto Sport”.

W latach 60. Zbigniew Kupczyk rozpoczął pracę jako operator, scenarzysta i reżyser filmowy. W latach 1969 – 1987 uczestniczył w produkcji 59 filmów, głównie dokumentalnych i edukacyjnych. Wśród nich były filmy o tematyce motoryzacyjnej.

W Galerii prezentujemy kilka fotografii autorstwa Zbigniew Kupczyka wykonanych w połowie lat 50.

*Tomasz Szczerbicki →→*



*Motocross w połowie lat 50. Warto zwrócić uwagę jak wiele osób kibicowało tej rywalizacji.*



*Wyścig motocykli z wózkiem bocznym. Do połowy lat 50. przyznawano tytuł Mistrza Polski w tej rywalizacji.*



*Park maszyn na jednym z rajdów.*



*Młoda motocyklistka na motocyklu WFM 125 (z początków produkcji) na trasie rajdu.*





*Inscenizowany wypadek drogowy. Zdjęcie niepozbawione propagandowych podtekstów, ale o tym opowiemy przy innej okazji.*



*Motocyklowa Kadra Narodowa podczas zimowego zgrupowania w Zakopanem.*

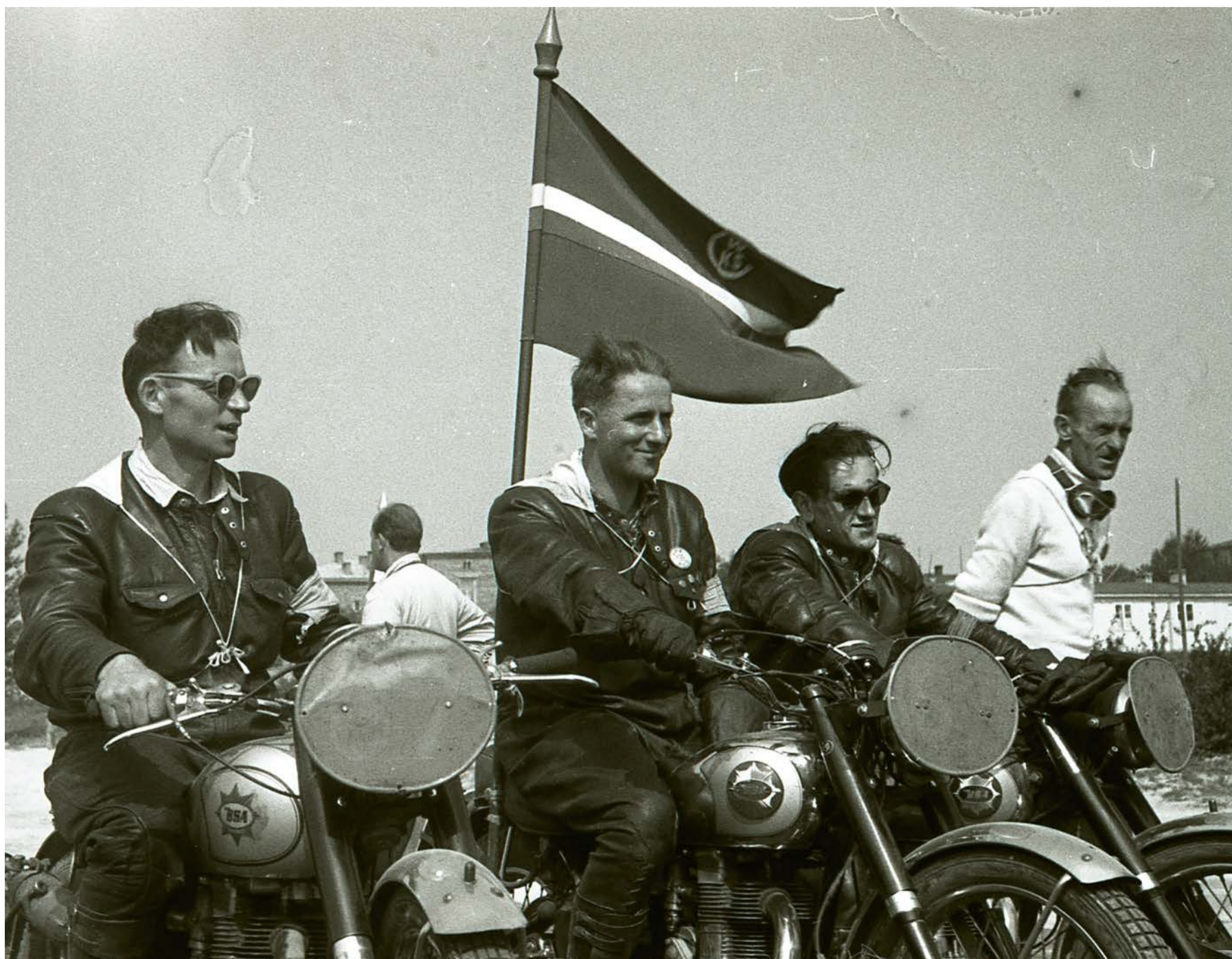


*Wyścigi uliczne. Kiedyś rozgrywano je w wielu miastach.*



*Start do rywalizacji. Miejsce łatwe do rozpoznania – Gdynia.*





*Zawodnicy warszawskiego klubu Legia na motocyklach BSA.*





# Muzeum Brooklands

TEKSY I ZDJĘCIA: TOMASZ SZCZERBICKI



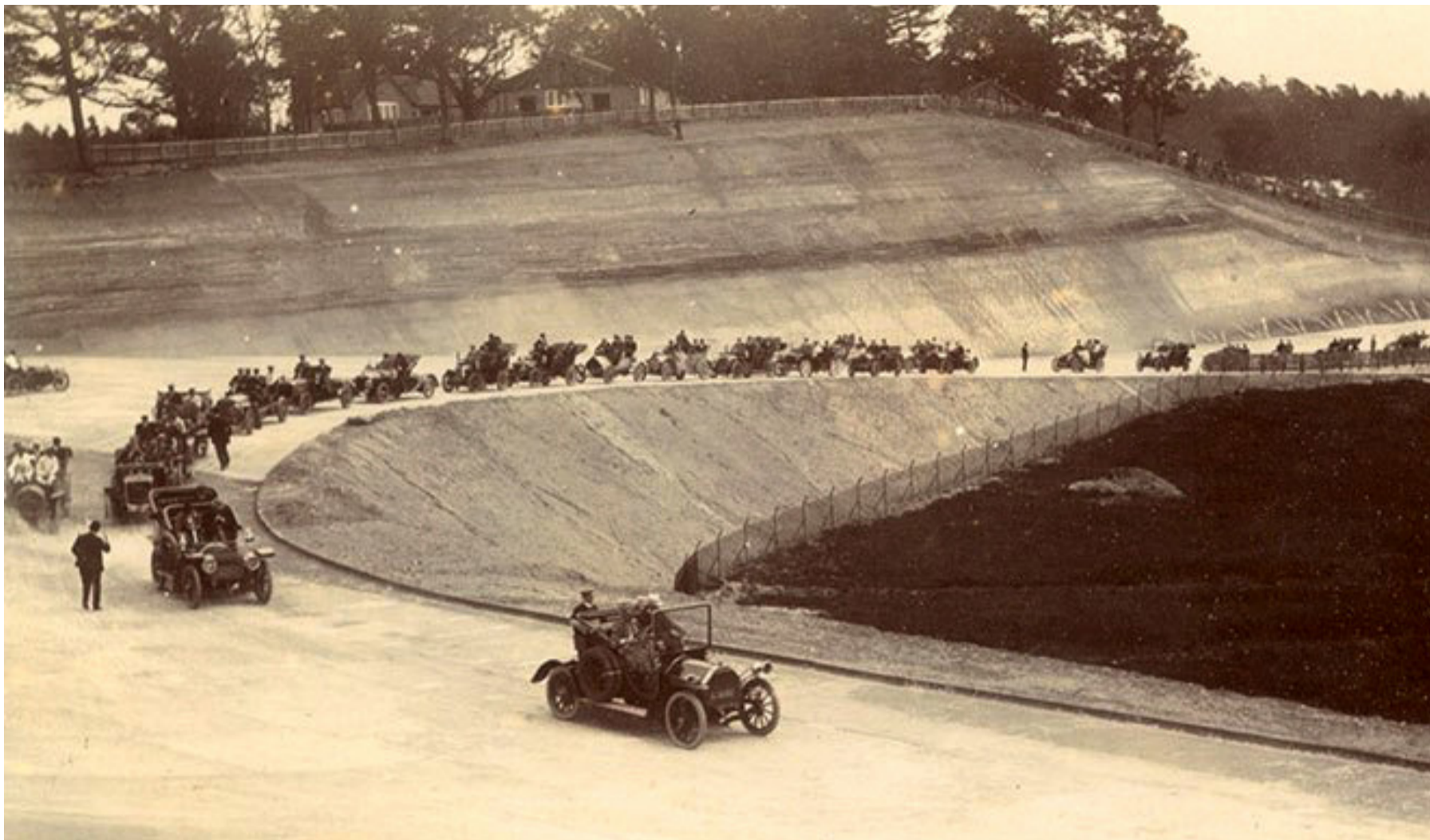
Muzeum to zbiór eksponatów historycznych z danej dziedziny zebranych w jednym miejscu. To wystarczy. Niekiedy jednak można dostać więcej – gdy muzeum powstało na „uświęconej” dla danej dziedziny ziemi. Tak jest z Brooklands Museum, które powstało w miejscu, gdzie kiedyś znajdował się jeden z najświetniejszych torów wyścigowych w Europie. Wizyta tam to dotknięcie historii.

Świadomi tego właściciele muzeum, zamiast silić się na elegancje, starają się wprowadzić odwiedzających w dawny klimat tego miejsca, z jego estetyką i zapachem.

Muzeum Brooklands znajduje się 34 km na południe od Londynu. Kiedy skończy się pandemia i

znowu będzie można swobodnie podróżować, warto odwiedzić to miejsce, gdy wybieriecie się do znanych w Londynie.

Tor Brooklands otwarto wiosną 1907 roku. Jak pisała ówczesna prasa: (...) był to pierwszy na świecie specjalnie zbudowany tor do wyścigów samo- →→



*Otwarcie toru wyścigowego Brooklands. Wiosna 1907 rok.*



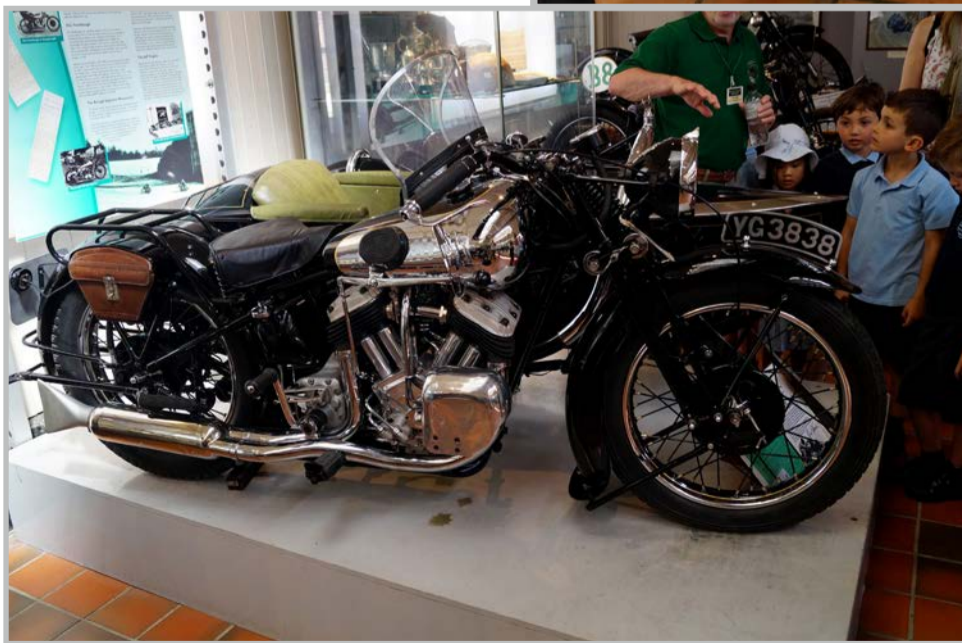
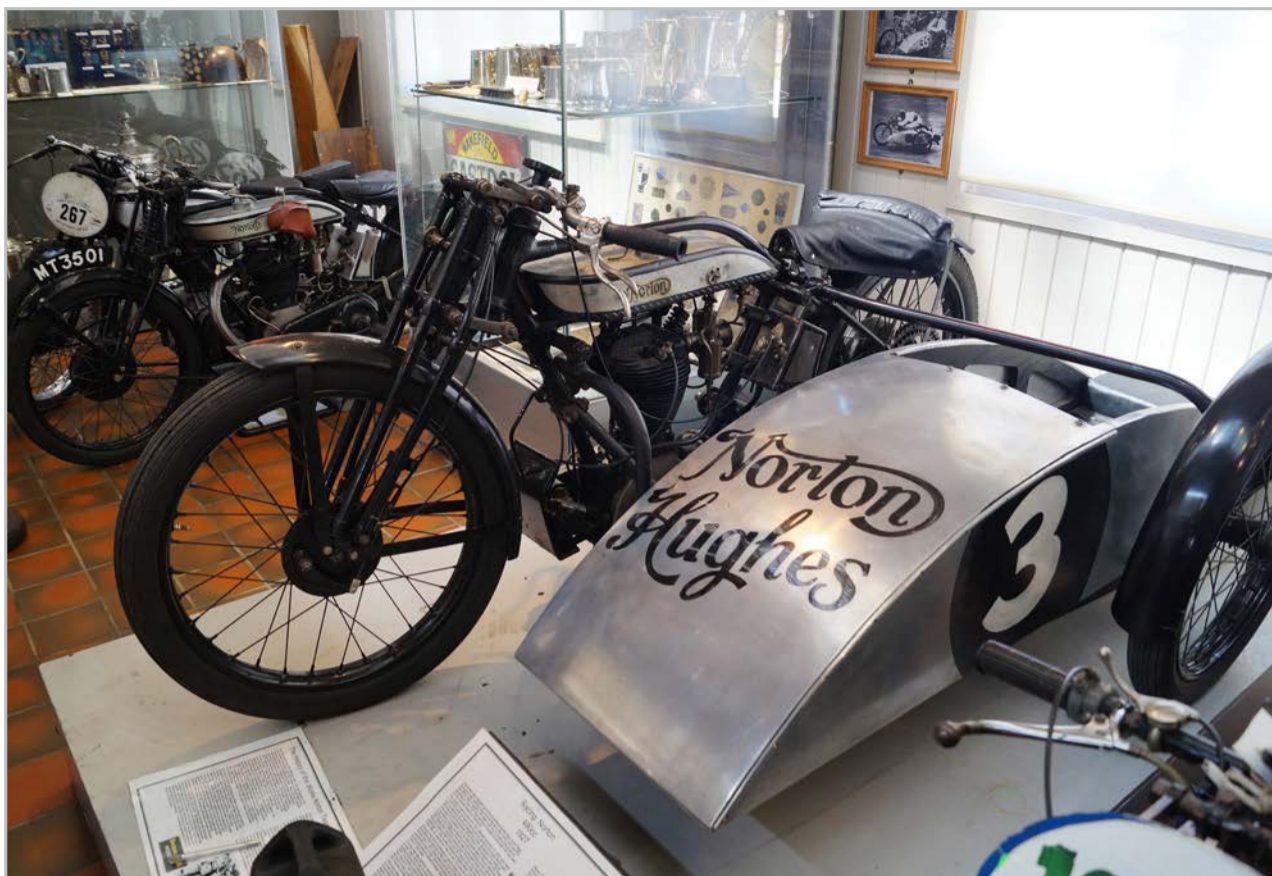
*Tor Brooklands w latach 30.*

chodowych (...). Miał kształt owalny, a długość bieżni wynosiła 4430 m.

Już w kilka dni po otwarciu toru ustalono tam pierwszy rekord 24-godzinnej jazdy non-stop. Pionier wyścigów samochodowych Selwyn Francis Edge, jadąc 6-cylindrowym Napierem, przez 24 godziny pokonał 2530 km, co daje średnią prędkość 105,5 km/h. Przypominam – to był w roku 1907!

W kolejnych latach tor Brooklands był miejscem wielkich rywalizacji sportowych, samochodowych i motocyklowych. Czasami startowali na nim również kolarze.

Wyścigi motocyklowe na torze Brooklands rozpoczęły się w 1908 roku, ale ich najlepszy czas to okres dwudziestolecia międzywojennego. Sztandarowymi imprezami tej rywalizacji były: „Hutchinson 100” oraz



„Brooklands 500 Miles Race”. W 1928 roku odbył się tu również pierwszy torowy wyścig motocyklowy kobiet. Był to tor szybki, w 1935 roku Eric Fernihough ustanowił motocyklowy rekord toru wynoszący 198,8 km/h. Cztery lata później, w roku zamknięcia toru, rekord ten poprawiono do 200,3 km/h. Ostatni wyścig odbył się tam w sierpniu 1939 roku.

Dziś po dawnym torze zostały tylko fragmenty nasypów dawnych bieżni, ale nawet →→

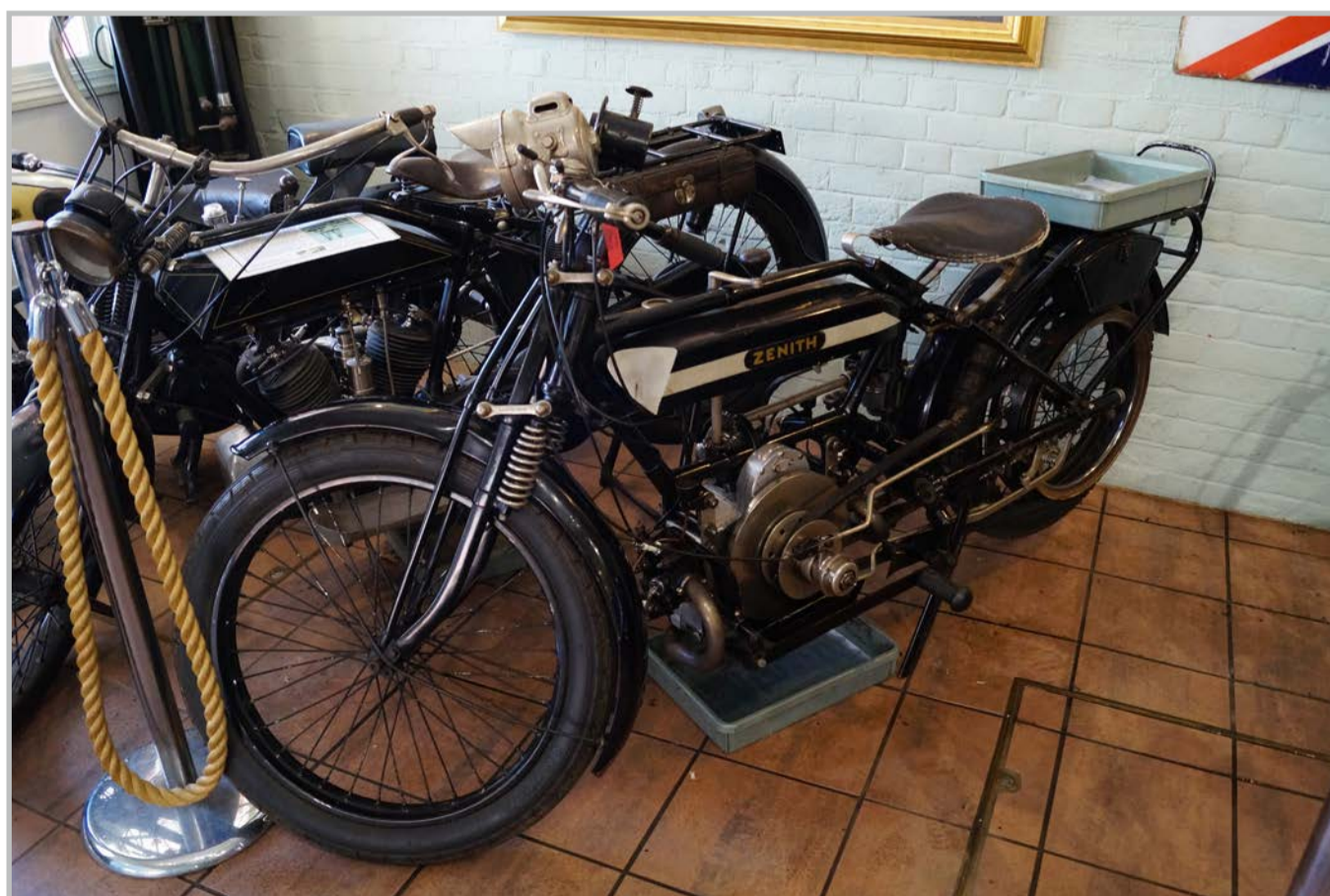


samo zbliżenie się do nich to obcowanie z historią wyścigów z lat 20. i 30. Na terenie toru powstało zaś interesujące muzeum. Placówka ta została otwarta w 1991 roku, a przez następne 20 lat cały czas się rozwijała.

Brooklands było również jednym z pierwszych lotnisk w Wielkiej Brytanii. Dlatego dziś znajdujące się tam muzeum prezentuje samochody i motocykle wyścigowe oraz dużą wystawę lotniczą.

Głównymi eksponatami muzeum Brooklands są samochody i motocykle wyścigowe. Co ważne, większość prezentowanych tam pojazdów jest w pełni

sprawną. Olej kapie z nich na podłogę, a w pomieszczeniach, gdzie są eksponowane, pachnie jak w rasowych warsztacie. Jakby owe wyścigówki zaraz miały powrócić na tor. Wśród wyścigówek prezentowane są też motocykle turystyczne. →→



Z motocykli można tam zobaczyć m.in.: Brough Superiora SS100, wyścigowego Nortona 500 z wózkiem bocznym z 1927 roku oraz kilka innych Nortonów, wyścigowego Francis Barnett 172 cm<sup>3</sup>, Rex Acme 350 z 1926 roku (rok wcześniej, przed powstaniem tego egzemplarza, motocykl tej marki wygrał wyścig na wyspie Man w klasie junior), Cotton 500, Douglas 600, Scott 500 do tego Rudge, ABC, Zenith, kilkanaście egzemplarzy motocykli sprzed 1914 roku i wiele innych motocykli.



Nie mniej ekscytująca jest wystawa samochodów wyścigowych z pierwszej połowy ubiegłego wieku. Dla nas jest to wyjątkowo egzotyczne, gdyż takich pojazdów nie zobaczymy nigdzie w Polsce. Każdy kolejny pojazd zapierał dech w piersiach, że wspomnę tylko wyścigówki z lat 20. i 30. takich firm jak: Napier, Alvis, Delage, Aston Martin, Bugatti, Lagonda, Duesenberg, Lorraine Dietrich. Bardzo często w wiosenne i letnie

dni na terenie muzeum odbywa się konserwacja pojazdów i okresowe odpalanie poszczególnych eksponatów. To stanowi dodatkową atrakcję dla zwiedzających. Na koniec muszę wspomnieć jeszcze o imponującej ekspozycji samolotów i silników lotniczych.

Ceny biletów do tego muzeum wynoszą: dorośli – 17 funtów, seniorzy (65+) i studenci – 16 funtów, →→



dzieci (6 – 16 lat) – 9 funtów. Co do godzin otwarcia trzeba poczekać do końca ograniczeń związanych z pandemią.

Dla mnie ogromną przyjemnością zwiedzania tego muzeum była możliwość obejrzenia wyścigowych

samochodów i motocykli oraz przespacerowanie się po terenie dawnego toru. Tu historia jest zaklęta w każdym kamieniu. Podobnego zdania są też chyba inni, bo jak widzę, w ocenach Google placówka ta ma notę 4,7 (w pięciostopniowej skali), a jest to opinia ponad 4000 osób. ■



# Wiosno przyjdź, zimo wyjdź!



Widok na most (kratownicowo-pylonowy) w Tczewie.

TEKST I ZDJĘCIA: MAREK HARASIMIUK

Dziś ruszamy w trasy na północy naszego kraju. Przygotowałem propozycje krótkich wycieczek motocyklowych w okolicach Gdańska i Szczecina. W drogę...

## Trasa 1:

*Gdańsk, Świbno (prom), Stegna (kościół szachulcowy), Sztutowo (muzeum), Malbork (cmentarze i widok na zamek), Bystrze (dom podcieniowo-szachulcowy), Tczew (most drogowy), Sobowidz (kościół „Maślaka”), Gdańsk. (około 170 km).*

**K**iedy piszę ten tekst, mający zachęcić czytelników-motocyklistów do ocknięcia się z zimowego letargu, właśnie za oknami szaleje śnieżna kurniawa i ściska mroź. Może przy okazji wymrozi naszego największego aktualnie wroga czyli koronawirusa?! No cóż, trochę ostatnio odwykliśmy od takich zim. W każ-

## Trasa 2:

*Szczecin, Maszewo (resztki murów, pomnik-mauzoleum), Pęzino (zamek), Stargard (stare miasto), Kołbacz (kościół pocysterski), Gryfino (brama Bańska, „krzywy las”) Szczecin. (około 160 km).*

dym bądź razie musimy być w gotowości i kiedy się ociepli i podeschną drogi to nasze motocykle muszą pięknie warknąć i ponieść nas w siną dal.

Kolejna rzecz która mnie, człowieka o twarzy pomarszczonej jak pieczone jabłko, onieśmiela, to jest świadomość, że będę proponował trasę →→



*Szachulcowy kościół w Stegny.*

ludziom, którzy w tych rejonach mieszkają a więc to oni powinni mi te trasy rekomendować. Ale czasem bywa, że aktualne jest powiedzenie: „*cudze chwalicie, swego nie znacie*”. Może więc i ja kogoś, z Gdańska czy Szczecina, skuszę tą propozycją niedługiej wiosennej przejażdżki.

A zatem zaczynamy od gdańszczan. Z grodu nad Motławą kierujemy się na wschód w stronę Stegny leżącej u początku Mierzei Wiślanej. Można tam się dostać pięknym mostem nad Martwą Wisłą i potem promem przez przekop Wisły istniejącym już 125 lat. Ale prom pływa od końca kwietnia (tak jest w rozkładzie) a nas może pogoda zachęcić wcześniej. Pozostaje więc przekroczyć Wisłę masywnym mostem w Kiezmarku. A potem via Mikoszewo i inne ośrodki wypoczynkowe, leśną drogą, dotrzeć do szachulcowego kościoła w Stegny. Jeśli będzie otwarty to zdecydowanie warto zajrzeć do jego wnętrza aby podziwiać jego wystrój. Wyjechawszy ze Stegny za chwilę parkujemy przed bramą obozu w Sztutowie. Warto zwiedzić to straszne miejsce aby tym bardziej umieć docenić nasze, niełatwe przecież czasy. Ze Sztutowa dojedziemy, minąwszy Nowy Dwór Gdański, do szosy E77 Gdańsk – Warszawa i →→



*Przed bramą obozu Stutthof w Sztutowie.*



za chwilę przeciąwszy ją skierujemy się na drogę nr 55 w kierunku Malborka. Droga jest dobra, a wokół nas rozciąga się nieprzejrzana równina. Te ziemie to w dużej części depresja, którą w czasie rozmaitych wysokich stanów wód czy to Wisły czy Nogatu, ludzie musieli zaciekle bronić przed zalewami. Tak docieramy do leżącego na prawym brzegu odnogi Wisły, czyli Nogatu, wspaniałego murowanego z cegły zamku. Widok jest monumentalny. To była od 1309 roku stolica Zakonu Krzyżackiego. Obejrzawszy tę twierdzę, w kilkadziesiąt lat później, król polski, Kazimierz Wielki stwierdził, że z Krzyżakami to on nie wygra. Ale już w 1457 roku zamek przeszedł w ręce polskie. Stało się to w wyniku wojny trzydziestoletniej (1454 – 1466). Wcale zresztą Polacy go nie zdobyli tylko zwyczajnie wykupili z rąk krzyżackich najemników walczących z wojskiem panującego w Polsce Kazimierza Jagiellończyka. Najemnikami walczącymi zarówno u Krzyżaków, jak i po stronie polskiej, w dużej części byli wówczas „vojaci” z Czech. Tak, tak, był taki czas (XV w.) kiedy Czesi byli jednym z najbitniejszych narodów Europy. A ten człowiek, od którego wykupiono Malbork, to był Czech i nazywał się Oldrzych (po polsku Udalryk – bardzo rzadkie w Polsce imię) Czerwonka. I tak Malbork aż do roku 1772 (a więc na ponad 300 lat czyli do pierwszego rozbioru Polski) stał się polskim miastem wojewódzkim.

Warto jeszcze, przejechawszy przez most na Nogacie, skierować się obok wieży ciśniń w stronę Kwidzyna. Po lewej stronie drogi zobaczymy dwa cmentarze wojenne. Dwa zupełnie inne sposoby oddawania czci poległym żołnierzom wynikające z zupełnie różnych kultur. Pierwszy to

cmentarz żołnierzy Armii Czerwonej, zabitych w szturmie na Malbork. Ogromny tryptyk z czerwonego piaskowca, ta stela grobowa to właściwie ilustracja taktyki walki sowieckich „bojców”. Czasami po wizycie jakiejś delegacji weteranów wojennych z Rosji pod pomnikiem można natknąć się na nie do końca opróżnioną flaszeczkę. A drugi to cmentarz żołnierzy alianckich, głównie lotników i jeńców wojennych z I i II wojny światowej, poległych w nalotach na Niemcy i zmarłych w niemieckich obozach wojskowych (stalagach). Obejrzawszy te dwie nekropolie wracamy do drogi nr 22 wiodącej do Starogardu Gdańskiego. Po ok. 7 km odbijamy z głównej drogi w lewo na Miłoradz i potem przez Mątowy Wielkie docieramy do podcienio- ➔➔



**Malbork. Cmentarz Żołnierzy Radzieckich.**



*Widok zza Nogatu na zamek w Malborku.*

wego domu szachulcowego w Bystrze. Tego typu domy występują właściwie w Polsce tylko na Żuławach więc warto się na niego pogapić. Stąd dojeżdżamy do drogi nr 22 a potem przekroczywszy Wisłę jedziemy do Tczewa. W Tczewie warto podjechać pod zabytek inżynierski z połowy XIX wieku, czyli most na Wiśle. Najpierw był to most kolejowo-drogowy, ale potem Niemcy wybudowali drugi most, tylko kolejowy. Ten pierwszy kolejowy, od czasów ostatniej wojny faktycznie nieczynny most, został mostem tylko drogowym. Zostawiamy za sobą ponad 150-letni zabytek i kierujemy się do ciepłych domów na obiado-kolację i herbatkę. Jeśli mamy jeszcze czas i ochotę to proponuję odbić na Sobowidz, znany mnóstwu motocykli-



*Malbork. Cmentarz żołnierzy alianckich z I i II wojny światowej.*

stom z okazji urządzanych na Wielkanoc spotkań o nazwie: „Jajcarnia”. Urządza je niezwykle zasłużony dla ruchu motocyklowego ks. Krzysztof „Maślak” Masiulanis. A w kościele, którego jest plebanem, →→

warto zobaczyć kunsztownie wyrzeźbione w metalu „drzewo Jessego”. I to by było tyle, co się tyczy wiosennej przejażdżki w okolicach Gdańska.

Przenieśmy się zatem w rejon Szczecina i Stargardu (d. Szczecińskiego). Z miasta słynącego ze swych Wałów wyruszamy na wschód w kierunku na Świnoujście, ale na zjeździe w Rzęsnicy odjeżdżamy w prawo na drogę, która kiedyś (przed II wojną) miała być autostradą wiodącą z Berlina do ówczesnego „Freie Stadt Danzig” czyli Wolnego Miasta Gdań-



**Bystrze. Dom podcieniowo-szchulcowy.**

ska. Autostrady już nie ma, ale od jakiegoś czasu jest na tej jednopasmowej drodze bardzo dobry →→



**Kołbacz. Kościół pocysterskiego opactwa.**



**Stargard. Baszta „Morze Czerwone” w murach miejskich.**

asfalt, którym dojeżdżamy (po 10 km) do odjazdu na Maszewo. W Maszewie specjalnie wielu zabytków się nie dopatrzemy, ale są stare mury miejskie z Basztą Francuską, ciekawa poczta w rynku i pomnik, na cyplu wchodzącym w jezioro, w kształcie rotundy (otwartego kwadratu) upamiętniający żołnierzy niemieckich poległych w I wojnie światowej. Polacy dodali napis upamiętniający żołnierzy polskich poległych w operacji berlińskiej 1945 roku. Z Maszewa kierujemy się na Stargard, ale w Grabowie odbijamy w lewo i docieramy do Pęcina. Znajduje się tutaj bardzo dobrze zachowany zameczek. Jakimś cudem Sowieci go nie zniszczyli i nie ograbili w nawale wojennej, a który potem udało się uratować z po-PGR-owskiego „zarządza-

nia”. Obecny właściciel zarówno urzęduje rozmaite imprezy w zamkowych pomieszczeniach, jak też udostępnia zamek do zwiedzania turystom. Między innymi jest tu ciekawa i niezwykle barwna wystawa średniowiecznych ubiorów, zwłaszcza damskich. Ale się te kobiety wtedy pięknie i „po kobiecemu” przyodziewały! Zamek, mający swoje początki w końcu XIV wieku, był rozbudowywany aż do lat międzywojennych. Mimo to udało się znakomicie zachować styl średniowieczny tzn. kształt głównej bryły i dobudowanych skrzydeł zamkowych. Zwiedziwszy zamkowe wnętrza i obszedłszy go z zewnątrz siadamy na motocykle i jedziemy do Stargardu.

To miasto miało kiedyś przymiotnik „Szczeciński”. Powód? Stargard leży nad niezbyt wyrazistą rzeczką o nazwie Ina. Jest ona nawet w pewnym sensie spławna. A przynajmniej taką była w dawnych czasach. Ale to Ina wpada jako niewielki suplement wodny dla Odry, a nad Odrą leży Szczecin. Gdyby było odwrotnie to Szczecin (może) byłby Stargardzki.

Stargard, mimo że w 1945 roku nie uniknął w ponad 70% niszycielskiej furii nacierających na Berlin oddziałów „Krasnej Armii”, ale w wyniku gospodarności swoich mieszkańców ciągle ma do zaoferowania wiele zabytków do zwiedzenia. Oczywiście w tej wiosennej trasie nie będzie czasu na ich kompleksowe „zaliczenie”, ale już przechadzkę wzdłuż murów miejskich trzeba sobie koniecznie zarezerwować. Postawiwszy zatem motocykle gdzieś w okolicach kolegiaty Najświętszej Maryi Panny udajemy się na spacer, aby zobaczyć Basztę Tkaczy, Bramę Pyrzycką, Basztę Czerwone Morze, kościół św. Jana z prawie 100-metrową wieżą i od Bramy Młyńskiej wrócić do naszych motocykli. Oczywiście, że w Stargardzie jest jeszcze mnóstwo rze- →→



**Stargard. Brama miejska „Pyrzycka”.**

czy do obejrzenia, ale przecież „nie od razu Kraków zbudowano”. I obiecawszy sobie, że tu wrócimy, wyjeżdżamy w stronę Szczecina (Stargardzkiego, ha, ha?). Po chwili przecinamy drogę nr 10 i kierujemy się na Kołbacz. Do reformacji, czyli ruchu religijnego zapoczątkowanego przez Marcina Lutra w pierwszej połowie XVI wieku, było tutaj opactwo cysterskie. O zasługach tego zakonu dla rozwoju średniowiecznego piśmiennictwa, rolnictwa, melioracji i górnictwa można

by pisać bez końca. Potem jednak w tym rejonie uzyskali przewagę protestanci i zakon uległ kasacji. Zakon nadal istnieje (m.in. w Polsce), ale w Kołbaczu wielka bryła kościoła już jest w gestii diecezji szczecińsko-kamieńskiej. Jeśli wygospodarowaliśmy czas na dalszą przejażdżkę to warto udać się jeszcze do Gryfina. Tutaj, oprócz obejrzenia niezbyt kunsztownej Bramy Bańskiej, zwłaszcza w porównaniu z bramami w Stargardzie, można pojechać w stronę elektrowni Dolnej Odry, aby podziwiać „krzywy las”. Są to sosny, które zostały przez ludzi przedziwnie powyginane, ale nie do końca wiadomo w jakich konkretnych celach. Stało się to już dość dawno bo około 90 lat temu. Chwilkę pokiwawszy głową nad niedorzecznościami tego świata wracamy do naszych domów. Jeśli zbrodniczy Covid-19 już nie będzie nas tak gnębił to możemy do Szczecina wrócić przeprawiwszy się mostem nad Wschodnią i Zachodnią Odrą uszczknawszy po drodze kawałek parku krajobrazowego i ziemi niemieckiej, którą kiedyś (X – XI w.) wyrwano plemionom słowiańskich Obodryców i Wieletoń. ■



**Pęzino. Ekspozycja strojów średniowiecznych**

# Motocykle w służbie weteranom

TEKST I ZDJĘCIA: SZCZEPAN GŁUSZCZAK

Od ponad 60 lat polscy żołnierze biorą udział w misjach i operacjach wojskowych na całym świecie. Od Korei, poprzez Kambodżę, Irak, Afganistan, Kuwejt, Czad po Haiti. Przeszło 115 tysięcy żołnierzy, funkcjonariuszy różnych innych służb, pracowników cywilnych pełniło niebezpieczne i odpowiedzialne misje pokojowe i stabilizacyjne.



**Z**azwyczaj uwaga ludzi jest zwrócona na zaangażowanie wojska, jako takiego, w konflikty, dyplomację, a najmniej na żołnierzy, którzy po powrocie do kraju czasami muszą zmierzyć się nie tylko z odniesionymi ranami, ale także problemami adaptacyjnymi, a w najgorszych przypadkach traumami.

Nie są to przypadki odosobnione. Podobne problemy przeżywają nasi towarzysze broni z innych państw sojuszniczych, z którymi dzieliliśmy dołę i niedolę podczas konfliktów.

Najwięcej do powiedzenia mają Amerykanie, których zaangażowanie we współczesne i nie- →→



gdysiejsze wojny jest bardzo duże. Od dawna próbują znaleźć najlepszy, a co za tym idzie najskuteczniejszy sposób na radzenie sobie ze pourazowym stresem pola walki, tzw. PTSD. Niestety, potrafimy wylądować bezzałogowcem na Marsie, ale wciąż nie mamy tego jedyne go remedium na tą bardzo przykrą dolegliwość weteranów. Pomiedzy leczeniem farmakologicznym, grupami wsparcia, rozmowami z psychologami i innymi specjalistami, pojawiają się inne, mniej konwencjonalne sposoby, które tak naprawdę nie wynikają z prowadzonych badań, a bardziej z doświadczeń i autopsji samych uczestników wojen.

Po zakończeniu II wojny światowej część jej weteranów pragnęła dalej utrzymywać relacje ze swoimi kolegami z wojska, a że łączyła ich pasja do motocykli zaczęli zrzeszać się w pierwszych klubach motocyklowych. Ten sam trend wykorzystują współcześni wojownicy wojen w Iraku czy Afganistanie. Zauważono przy tym pewną zależność, że osoby, które przejawiały symptomy problemów adaptacyjnych czy PTSD czuły zdecydowaną poprawę spotykając się z innymi motocy-

klistami i jeżdżąc swoim ulubionym jednośladem. Świetnym przykładem jest historia młodej Amerykanki, weteranki marynarki wojennej, Stephanie Cutts, która po stracie męża znalazła oparcie w środowisku motocyklowym, do którego razem ze zmarłym małżonkiem należeli. Wcześniej sama się przekonała, jak innym wojskowym pomagały takie spotkania, więc będąc w podobnej sytuacji także skorzystała z ich pozytywnego wpływu na ludzkie zachowanie i zdrowie.

Sierżant sztabowy Brian Steuber również odnalazł spokój po dwóch turach w Iraku dosiadając swój motocykl. Jeździł po całym kraju, spotykał się z innymi weteranami, którzy są motocyklistami. *„Trudne wspomnienia, retrospekcje, nocne poty i złość czasami uspokaja wspaniała kobieta mojego życia – moja żona. Ale to jest tylko 50 procent. Z resztą nie jest w stanie mi pomóc i to właśnie w tym momencie pojawił się mój Road King (motocykl)”* – powiedział Steuber w 2015 roku w rozmowie z Rickiem Barrettem z Milwaukee Journal Sentinel. *„Moja recepta to ponad 800 funtów amerykańskiego metalu i chromu. Żaden lek →→*

nie może się równać; żadne uczucie nie jest lepsze. Dlatego jeżdżę” – dodał.

„Misje Motocyklowe” to z kolei organizacja społeczna założona przez Crystal Hess, która wyciąga pomocną dłoń weteranom ucząc ich radości płynących z motocykli. Założycielce motocykle także pomogły na zakręcie życia, więc postanowiła wykorzystać ich „uzdrowicielską” moc współpracując z uczestnikami wojen. „Zdecydowałam, że nadszedł czas, aby wprowadzić w życie ten program, o którym myślałam, i użyć go jako środka terapeutycznego dla tych chłopców i dziewcząt, którzy zmagają się i cierpią z powodu traumatycznych doświadczeń, których doświadczyli, służąc naszemu krajowi i społecznościom” – powiedziała w artykule „Controlling danger’ – here’s why vets love motorcycles” opublikowanym w serwisie internetowym Military Times – Reboot Camp.

Weterani mogą wziąć udział w kilku kursach poświęconych motocyklom w ramach „Misji Motocyklowych”, które obejmują obóz motocrossowy, zajęcia spawalnicze lub warsztatowe, podczas któ-

rych uczą się budować motocykle. Bardzo mocno środowisko weteranów od lat wspierają dwaj najwięksi i najstarsi amerykańscy producenci motocykli. Pomagają w organizacji rajdów motocyklowych i zlotów, w zbieraniu funduszy czy oferując zniżki na swoje usługi i produkty. Podobny trend zauważamy w ostatnim czasie w Polsce. „Współpracujemy z żołnierzami ze Stanów Zjednoczonych, ale chcemy udzielić także naszego wsparcia polskim weteranom. I jedni, i drudzy wielokrotnie walczyli ramie w ramie o pokój w Europie oraz bezpieczeństwo na świecie.” – przyznał właściciel salonu Liberator Harley Davidson, Jan Kwilman.

Zarówno Harley Davidson jak i Indian zauważyli środowisko polskich weteranów i w podziękowaniu za ich poświęcenie i oddanie służbie zaproponowali upusty na zakup motocykli, akcesoriów czy serwis. „Chcieliśmy wykorzystać 100. rocznicę powstania jednego z naszych flagowych modeli Scout żeby zrobić ukłon w stronę naszych weteranów. Wiemy, jak odpowiedzialną służbę pełnią i mamy nadzieję, że motocyklowa przygoda i pasja pozwoli im przezwyciężyć największe problemy.” – podkreślił →→







dyrektor zarządzający marką Indian Motorcycle w Polsce Norbert Perliński.

Sierżant Mariusz Saczek został poważnie ranny podczas misji w Afganistanie. Pod jego pojazdem wybuchł improwizowany ładunek wybuchowy IED, a w wyniku odniesionych ran niestety porusza się teraz na wózku inwalidzkim i jest pod stałą opieką lekarzy. Pracuje w wojsku jako pracownik cywilny, nie chciał zerwać więzów z kolegami w mundurach. Choć odniósł poważny uszczerbek na zdrowiu to stara się walczyć każdego dnia. Oprócz rodziny pomagają mu w tym motocykle. Od lat odkupuje relikty PRL-u i wraz z synami przywraca im dawny blask. *„To zajęcie na wiele miesięcy. Pozwala skupić myśli*

*na innych sprawach”* – opowiada Saczek. Zdradza również, że jego marzeniem jest kupić trójkołowca i przerebować go tak by mógł znowu poczuć „wiatr we włosach”. Jakby tego było mało wraz ze znajomymi w jednostce wojskowej założyli sekcję motocyklową „Iskra”, której jest prezesem. Skupiają 40 członków. Być może w przyszłości wraz z nimi pojedzie w kolejnej edycji Rajdu Motocyklowego Weteranów.

Wraz z rosnącą liczbą użytkowników motocykli

w Polsce rośnie ich liczba także wśród weteranów. Żołnierze, policjanci, funkcjonariusze innych służb, cywile dostrzegają w nich świetny środek na „leczenie” misyjnych przypadłości, radzenie sobie z gorszymi chwilami. Kontrolowane niebezpieczeństwo związane z jazdą motocyklem – adrenalina to uzależnienie, którego potrzebują. ■



# Wiedźmińskim szlakiem

TEKST I ZDJĘCIA: HUBERT PAWŁOWSKI

Pewna moja znajoma zwykła liczyć książki „na metry”. Polega to na tym, że mierzy łączną długość półek z książkami i na tej podstawie szacuje, czy książek jest dużo czy mało. Śmieszna sprawa, ale owa znajoma ma paszport brytyjski, ale książki (i tylko książki) zwykła mierzyć miarą metryczną.



**L**icząc w ten sposób, z dawnych czasów studenckich pozostało mi jakieś siedem i pół metra bieżącego książek. W przeważającej części to stare podręczniki akademickie, które po latach mają już bardziej wartość sentymentalną niż naukową. Oprócz nich znaleźć jednak można inne pozycje, które były moją odskocznią

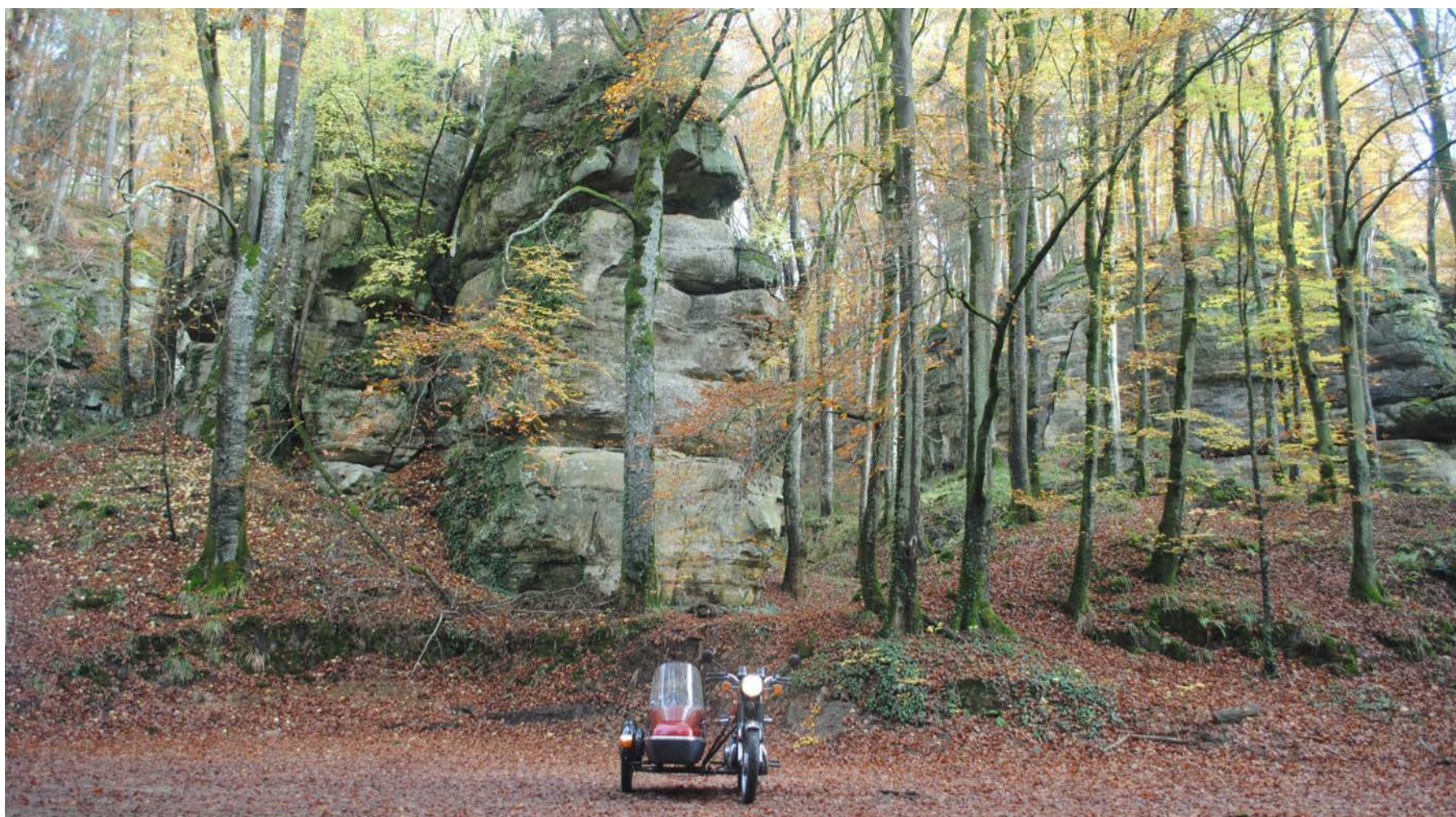
od chemii fizycznej, fizjologii roślin czy anatomii. Króluje wśród nich niepodzielnie science fiction, ale całkiem sporą część szafy zajmują pozycje fantasy a wśród nich kompletna Saga Wiedźmińska. I to właśnie jej lektura natchnęła mnie pewnego listopadowego ranka do wyjazdu. Pogoda do jazdy była raczej średnio zachęcająca. Ale cieplej to już w →→



tym roku raczej nie będzie, więc nie ma co wybrzydzać. Wczesnym rankiem schodzę do garażu. Dni zrobiły się krótkie, więc jeszcze jest ciemno. Szybka kontrola powietrza w kołach; napompowało się ciut

za dużo, ale niech będzie. Doświadczenie uczy, że lepiej więcej niż za mało. Olej w porządku. Szybkie pakowanie, polegające na wrzuceniu do wózka wszelakich przydasi, które wpadły w ręce. Nie →→





ma nawigacji, bo pożyczona. Ale w końcu jeszcze całkiem niedawno jeździło się przecież i bez takich wynalazków. Znaki drogowe i mapa wystarczyły.

Zasadniczo podróż do długich zaliczać się raczej nie będzie, bo tylko do sąsiedniego Luksemburga (z Saarlouis w Niemczech, gdzie mieszkam). Pamięć →→



tać jednak należy, że określenia „daleko” i „blisko” są względne i zależą od wielu rzeczy. Między innymi od pojazdu, którym się aktualnie poruszamy a także ukształtowania terenu, w którym przyjdzie się nam poruszać. W tym przypadku te dwie rzeczy są jednak raczej przeciwno.

Wschód Słońca zastaje mnie już niedaleko granicy z Luksemburgiem. Mając na uwadze fakt, że dzień jest krótki, staram się nadgonić jak najwięcej drogi. Mimo to zatrzymuje się jednak aż dwukrotnie, „z przyczyn technicznych”, jak to się ładnie mówi. Ostatnio dużo jeździłem solówkami i nie mogę jakoś zgrać się z zaprzęgiem. W końcu jednak trafiam we właściwy rytm z maszyną i teraz już wszystko idzie jak z płatka.

Słońce niby świeci, jest z nim jednak jeden problem. Jego promienie niemal wcale nie grzeją. Czuje się jego obecność, ale nic ponadto. Uroki jazdy motocyklem w listopadzie.

Tuż przed samą granicą, nad doliną Mozeli, wpadam we mgłę. Tak gęstą, że można ją niemal kroić nożem. Oczywiście promienie słoneczne nie mogą się przez nią przebić i nawet te pozory ciepła znikają. Na domiar złego natychmiast na wszystkim osiadają krople wody i robi się jeszcze zimniej.

Za mostem granicznym powietrze robi się nieco bardziej przejrzyste. Mgła okazuje się być jednak bardziej chmurą, która wisi teraz nad doliną i nie przepuszcza promieni słonecznych niżej. Chociaż w sumie, technicznie rzecz biorąc, to jedno i to samo. Droga biegnie teraz wzdłuż Mozy. Szosa odtwarza swym przebiegiem układ koryta rzeki wraz z wszelkimi jej zawijaszami. Wymarzona droga dla



motocykli, jeśli uwzględni się poprawkę, że tutejsze zakręty lubią się nieoczekiwanie zacieśniać.

Przed wjazdem w góry odwiedzam ostatnią znaną mi stację benzynową. Jest ona jedyna w swoim rodzaju. Budynek stacji bardziej przypomina kamienicę niż budowlę, która zwykle kojarzy nam się ze stacją paliw. Położona jest tuż przy szosie, ale w takim odstępie od niej, że chcąc zatankować musisz stanąć swoim pojazdem na chodniku. Jednak nikomu to nie przeszkadza. Szczęśliwe społeczeństwo, które ma widać inne sprawy na głowie niż uprzykrzanie sobie nawzajem życia. Są tu tylko cztery dystrybutory, po dwa dla E95 oraz ON. Czyli wybór jest bardzo prosty: tankujesz albo nie. Ja jakoś z pełnym zbiornikiem paliwa czuję się lepiej. Wewnątrz budynku stacji jest jeszcze jedna niespodzianka. Oprócz kas i małego sklepiku, jak to zwykle w takich miejscach bywa, znajduje się tu też mini muzeum motoryzacji. Wystawiono tu bowiem kilka starych egzemplarzy samochodów Porsche.

Dosłownie kilkadziesiąt metrów za stacją „ostatniej nadziei” zaczynają się bardzo strome podjazdy i serpentyny. Tu w użyciu jest w zasadzie tylko drugi bieg, raz ze względu na stromiznę, drugim powodem zaś jest fakt, że droga na bardzo krótkim →→

odcinku potrafi zmienić swój kierunek o sto osiemdziesiąt stopni – i to kilka razy na dodatek. Taka luksemburska wersja „drabiny trolli”.

Pół godziny później zaprzęg nadal mozolnie wspina się pod górę. To białe coś na oponach okazuje się być solą drogową, której w Luksemburgu w sezonie zimowym nie żałują. W górach nie ma żartów. Napotkany po drodze mały staw przy brzegu skutu był cienką warstwą lodu. Jakie to szczęście, że mój zaprzęg nie jest wyposażony w termometr. Gdyby takowy był na pokładzie to zapewne dawno bym się już poddał i wrócił do domu pod ciepłą pierzynę. A tak – ciągle walczę.

Wreszcie jestem na miejscu. Dolina Kwiatów – tak zwie się to miejsce. Jest jeszcze dość wczesnie, dzień pracujący. Jestem tu w zasadzie sam. Miejsce to nieprzypadkowo zwane jest Szwajcarią Luksemburską. Niesamowite formacje skalne, wąwozy i płynące na ich dnie górskie strumyki, ostańce oraz lasy. Czuję się trochę nieswojo widząc to, co dotychczas opisane było tylko na kartach książki fantasy. Mam bowiem przeczucie, że to właśnie miejsce jest pierwowzorem „wiedźmińskiego” Lasu Driad. Nie zdziwiłoby mnie to wcale. Udzielił mi się magiczny klimat tego miejsca. Doliny ciągnące się kilometrami, szemrzący strumień, ogromne

drzewa, skalne ostańce z grotami i wąskimi przejściami oraz niesamowita cisza. Dolina jest całkowicie odizolowana od reszty świata. Nazwy miejsc i miejscowości, topografia – myślę że zbyt wiele tu podobieństw aby było to tylko i wyłącznie dziełem przypadku. Czyżby to właśnie tu Geralt miał szukać Cirri? Ja myślę, że tak. I to jest kolejny powód, aby odwiedzić to niesamowite miejsce.

W drodze powrotnej zauważam jeszcze maszty radiowe. Chciałbym żeby to było słynne Radio Luksemburg, pieśczośliwie zwane „Luxy”, tak zasłużone dla generacji moich rodziców. Walcząc ze sobą oraz chłodem zawracam i postanawiam przyjrzeć się temu obiektowi bliżej. Okazuje się, że to owszem, stacja nadawcza, ale telewizji RTL. W sumie też kulturowo zasłużona, ale dla nieco późniejszego pokolenia. Szczególnie w godzinach nocnych.

Kolejny krótki postój na Drodze Wina. Wszędzie, jak okiem sięgnąć, rozciągają się winnice z tradycjami sięgającymi pewnie jeszcze czasów rzymskich.

Tak właśnie minął ostatni dzień zaległego urlopu (listopad 2018 roku). Wszystko wskazuje również na to, że był to jednocześnie także ostatni dłuższy wyjazd w tym roku. Mimo wszystko motocyklowo jednak udanego. ■



# Motocykle zdobyczne

TOMASZ SZCZERBICKI

W czasie II wojny światowej wszystkie armie biorące udział w walkach wykorzystywały motocykle wojskowe zdobyte na wrogu.



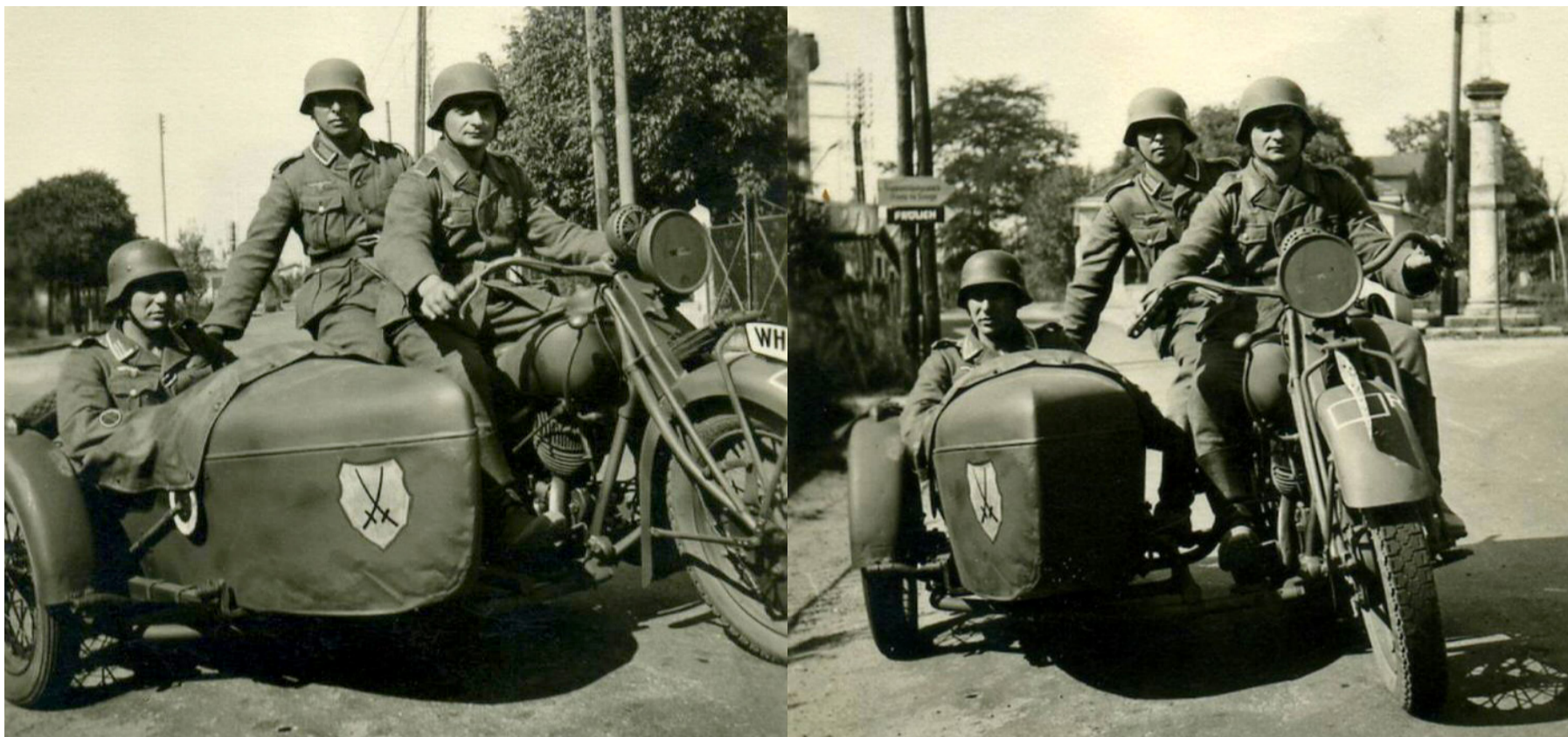
Motocykl CWS M111 (Sokół 1000 M111) w armii węgierskiej. Rok 1940.

Ht. szd. - D'Jsoz

**N**iekiedy trofeów było dużo i w znaczący sposób wpływały one na stan liczebny taboru zwycięzcy. Innym razem pojedyncze zdobyczne motocykle stawały się tylko ciekawostką lub maskotką oddziałów. We wszystkich przypadkach pojazdy nietypowe przesuвано przeważnie na tyły, do

jednostek żandarmerii, policji lub organizacji paramilitarnych. Rzadko kiedy motocykle zdobyczne ruszały na front w pierwszej linii.

Rozpatrując temat motocykli zdobycznych w różnych armiach świata, w czasie II wojny światowej, widać wyraźnie kilka charakterystycznych okre- →→



*Przed majem 1940 roku, ok. 3000 ciężkich amerykańskich motocykli Indian 340 B służyło etatowo w armii francuskiej. Po kapitulacji Francji w dużej liczbie zostały one przejęte przez Niemców.*

sów. Przeważnie wiązały się one z poważnymi i szybkimi zmianami na frontach.

Podczas kampanii wrześniowej Niemcy i Rosjanie obłowili się niewiele. W sytuacjach kryzysowych Polscy żołnierze starali się niszczyć sprzęt wojenny, aby w przyszłości nie był przydatny dla wroga.

Taka była zasada, choć nie zawsze był na to czas. W przypadku szybkich i zaskakujących akcji w ręce wroga wpadał sprzęt nieuszkodzony.

We wrześniu i październiku 1939 roku sporo w pełni sprawnych polskich pojazdów przejęły armie rumuńska i węgierska. Polscy żołnierze prze- ➔➔



*Włoski motocykl wojskowy Gilera LTE, zdobyty przez polskich żołnierzy w Afryce Północnej w 1940 roku.*



kraczający granicę tych państw musieli zdać cały sprzęt wojskowy, w tym pojazdy. Żołnierze byli kierowani do obozów internowania, a polskie motocykle do armii rumuńskiej i węgierskiej.

Kilka miesięcy później, w kampanii francuskiej, Niemcy zdobyli ogromną ilość nieuszkodzonych motocykli. Tchórzliwi żołnierze francuscy porzucali nieuszkodzone pojazdy i uciekali w popłochu, niekiedy z własnej woli

przekazywali sprawne motocykle Niemcom licząc na ich łaskawsze traktowanie. Kulminacją tego



*Angielski motocykl wojskowy Ariel W/NG w służbie niemieckiej.*

okresu była Dunkierka, na drogach przed miastem i na plażach tej nadmorskiej miejscowości pozostawiali →→



*Duński motocykl wojskowy Nimbus w służbie niemieckiej.*



**Francuski motocykl wojskowy Gnome&Rhone AX2 w rękach niemieckich. Bardzo dużo motocykli tego typu trafiło do służby w Wehrmachcie.**

stało kilka tysięcy pojazdów mechanicznych, w tym motocykli (francuskich, belgijskich, amerykańskich i angielskich), porzucanych przez ewakuujących się drogą morską do Wielkiej Brytanii, żołnierzy. Straty aliantów były tak duże, że Anglicy potrzebowali prawie roku, aby uzupełnić stany etatowe motocykli, po ewakuacji z Dunkierki.

Po rozpoczęciu wojny niemiecko-rosyjskiej, przez pierwsze miesiące Wehrmacht bardzo szybko posuwał się w głąb Związku Radzieckiego. Zdobyto dziesiątki tysięcy jeńców, ale motocykli niewiele, gdyż Armia Czerwona była tylko w minimalnym stopniu zmotoryzowana.

W tym samym czasie w Afryce zdobyte motocykle były mniej więcej

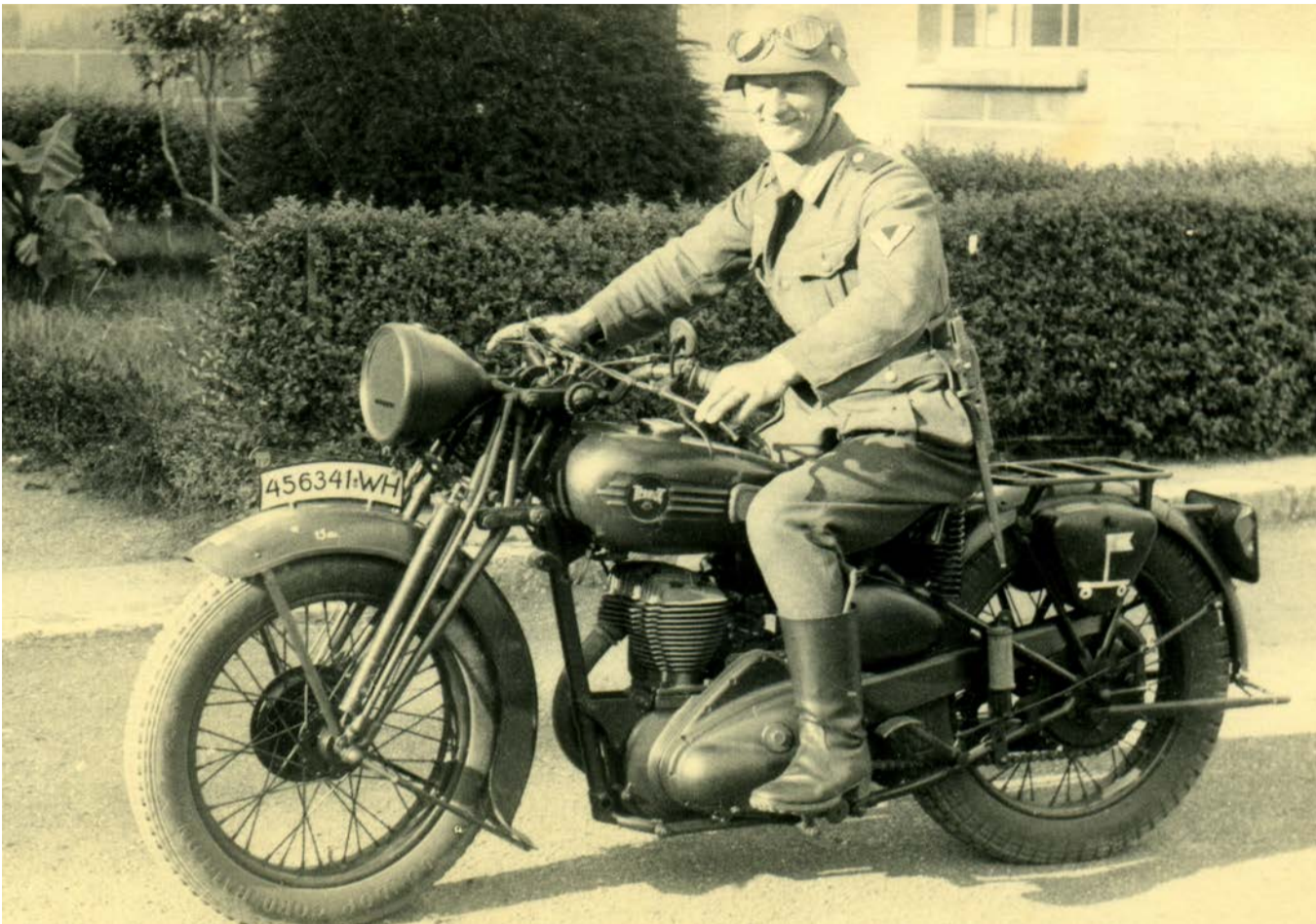
równomierne. Raz Niemcom wpadało coś w ręce, innym razem aliantom (w tym Polakom, gdyż nasze jednostki walczyły wówczas w tym regionie). Wojska włoskie, walczące w Afryce u boku Niemców, raczej oddawały swój sprzęt aliantom niż zdobywały cokolwiek. Ten pogodny naród nie pragnął wojny i starał się jak najszybciej ją zakończyć.

Po załamaniu się frontu na wschodzie kierunek ruchu został zmieniony. Teraz Niemcy uciekali, a Rosjanie parli na nich z całej siły. W tym okresie dość dużo moto-

cykli niemieckich przechodziło na służbę w Armii Czerwonej. W stosunku do ilości żołnierzy, zmotoryzowanie Armii Czerwonej było wielce niewystarczające (mimo pomocy USA i przysyłaniu na →→



**Polski wojskowy motocykl CWS M111 (Sokół 1000 M111) w rękach niemieckich. Na błotniku przednim polska przedwojenna tablica rejestracyjna. Zdjęcie wykonane w czerwcu 1940 roku.**



*Francuski motocykl wojskowy Terrot RDA w służbie niemieckiej.*

wschód amerykańskich motocykli wojskowych), dlatego każdy nowy pojazd zdobyczny był wprowadzany do służby.

Po inwazji w Normandii i stworzeniu frontu zachodniego, niemieckie motocykle stawały się też częstą zdobyczą wojsk alianckich, idących na Berlin

z Francji.

Kulminacją było zwycięstwo nad Niemcami. Od maja 1945 roku wszystkie zwycięskie armie przywłaszczały sobie motocykle używane przez armię niemiecką, zarówno ich rodzimej produkcji, jak i te, które pracowali w czasie okupacji znacznej części Europy. Mieszmasz na frontach II wojny światowej był tak duży, że w większości przypadków trudno prześledzić losy pojazdów poszczególnych

marek, charakterystycznych dla danego państwa. Przykładowy motocykl rozpoczynał służbę w rodzimej armii. Potem zdobywała go inna armia. Ta znowu ulegała innemu przeciwnikowi, który dany motocykl przekazywał swojemu sojusznikowi (czyli jeszcze komuś innemu). W pierwszych latach po zakończeniu wojny, ze względów politycznych →→



*Oddział motocyklistów Armii Czerwonej na zdobycznych motocyklach niemieckich BMW R-12*



**Zdobyczny niemiecki motocykl BMW R-75 Sahara używany w polskiej Samodzielnej Brygadzie Strzelców Karpackich.**

(np. rewindykacja mienia), nastąpiły kolejne migracje pojazdów. Pamiętam jak ok. 30 lat temu, na jednym ze zlotów motocykli zabytkowych, przy-

śluchiwałem się dyskusji, w jaki sposób w Polsce znalazły się wojskowe wersje duńskich motocykli Nimbus. Osobiście w latach 80. słyszałem o czterech takich pojazdach w naszym kraju, ale mogło ich być więcej. Dyskutanci nie zdawali sobie sprawy, jakie losy spotykały motocykle zdobywcze i jakie drogi je wiodły. W przypadku Nimbusów stały się one zdobyczą niemiecką, potem prawdopodobnie zdobyli je Rosjanie lub Niemcy porzucili je na polach walki w Polsce.

To tylko mały przykład. Warto jednak o nim pamiętać, kiedy natkniecie się na jakiś nietypowy motocykl wojskowy. ■



**Niemiecki motocykl BMW R-61 w Ludowym Wojsku Polskim. Pierwsze lata po wojnie.**

## Felieton Erwina Gorczycy



*Kiedy oddaję Tomkowi gotowy tekst do publikacji, zaczynam zastanawiać się nad następnym. Czasem temat już mam w głowie, a czasem trzeba coś wykombinować. Na szczęście, zazwyczaj doznaję czegoś, co mógłbym nazwać olśnieniem i dalej sprawy toczą się gładko. Bo temat to najważniejsza rzecz.*

*Miałem to szczęście, że dzięki uczestnictwu w tworzeniu „Świata Motocykli”, oraz ogólnej aktywności motocyklowej, poznałem kilka wyjątkowych osób. Jedną z nich był Andrzej Kwiatkowski. Kiedy zobaczyłem go po raz pierwszy, mógł mieć pod osiemdziesiątkę. Zresztą, któraś z naszych rozmów dotyczyła problemu wieku w aspekcie motocykla. Nie pamiętam, co wtedy ustaliliśmy, ale wiem, że jeździł do późnej starości. Nawet zapytany pewnego razu o zdrowie, odpowiedział: wie pan, z chodzeniem to już*

*mam problemy, ale za to dużo jeżdżę motocyklem. Nie chcę przytaczać tutaj życiorysu pana Kwiatkowskiego, wolę opisać wrażenie jakie zawsze wywoływał swoją obecnością. Często przyjeżdżał na ulicę Kaskadową w Warszawie, gdzie na początku lat 90. prowadziłem sklep i serwis Superbike. Jeździł wtedy Triumphem T140, jeśli dobrze pamiętam. Ponieważ zazwyczaj w sklepie było więcej osób, wzbudzał spore zainteresowanie, zarówno z racji motocykla, podeszłego wieku, starego angielskiego kombinezonu, jak i umiejętności. Rozmawiając z nim czułem się zawsze trochę jak na egzaminie. Nie był typem wyniosłym czy oschłym, ale moja wiedza na jego temat wymuszała na mnie wyjątkowy „spręż”. Cóż, on – wielki motocyklista – a ja jakiś typ miotający się w motocyklowym świecie. Gdybym miał znaleźć* →→

jedno słowo na ocenę tej postaci, to najbardziej pasuje – kultura. Bił od niego jakiś niedzisiejszy nimb, w spojrzeniu, w sylwetce, w sposobie konwersacji. A na to wszystko nakładały się wybitne umiejętności jazdy motocyklem. Kiedy uruchamiał swojego Triumphę (oczywiście z kopa), kiedy wrzucał bieg i kładł nogi na podnóżkach, kiedy zawracał na ciasnej uliczce tak jakby jechał odcinek rajdu obserwowanego. Goście serwisu mieli wtedy pokaz wzorcowej jazdy, ale czy wyciągali wnioski? Przy okazji tego wątku, strasznie razi mnie, kiedy widzę ruszającego motocyklistę, którego nogi zachowują się jak podwozie samolotu – długo po starcie wypuszczone i z żalem żegnające matkę Ziemię. I żeby nie wiem ile kotylionów miał na kurtce, to czar pryska w jednej chwili. Drugie słowo, które mi pasuje do opisu tego wyjątkowego człowieka, to skromność. Pan Andrzej, był skromnym człowiekiem. Mieszkał sobie z żoną i starym psem w mieszkaniu na Żoliborzu, w którym też było skromnie. Wielka ilość książek i żadnych elementów świadczących o wielkiej motocyklowej przeszłości. Zapewne były, jak sądzę, pochowane gdzieś w szufladach. Wartość tego

człowieka kryła się w środku. Pod niewyróżniającą się powierzchownością kryła się wybitna postać, bez której polski motocyklizm byłby znacznie uboższy.

Z wielkich postaci polskiego motocyklizmu, miałem przyjemność poznać Tadeusza Herynga. Ten były champion miał około 90 lat, kiedy odwiedziłem go w warszawskim mieszkaniu (wówczas ulica, przy której mieszkał, nazywała się Nowotki). Niewysoki starszy pan, którego spotkałem tylko raz w życiu i pozostawił po sobie to samo wrażenie, o którym przed chwilą pisałem. Tak samo skromny, kulturalny o niedzisiejszych manierach.

Może to przypadek, ale nie spotkałem wśród motocyklistów młodszego pokolenia nikogo, kto by mi ich przypominał. Jesteśmy zupełnie inni, ukształtowani przez inną rzeczywistość i funkcjonujący w innym świecie. Tamten świat odszedł a wraz z nim odeszły pewne wzorce zachowań. Jesteśmy bardziej bezpośredni, swobodniej się zachowujemy, bardziej wulgarnie, bardziej barwnie. I tak powinno być, ale czegoś mi żal...

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:

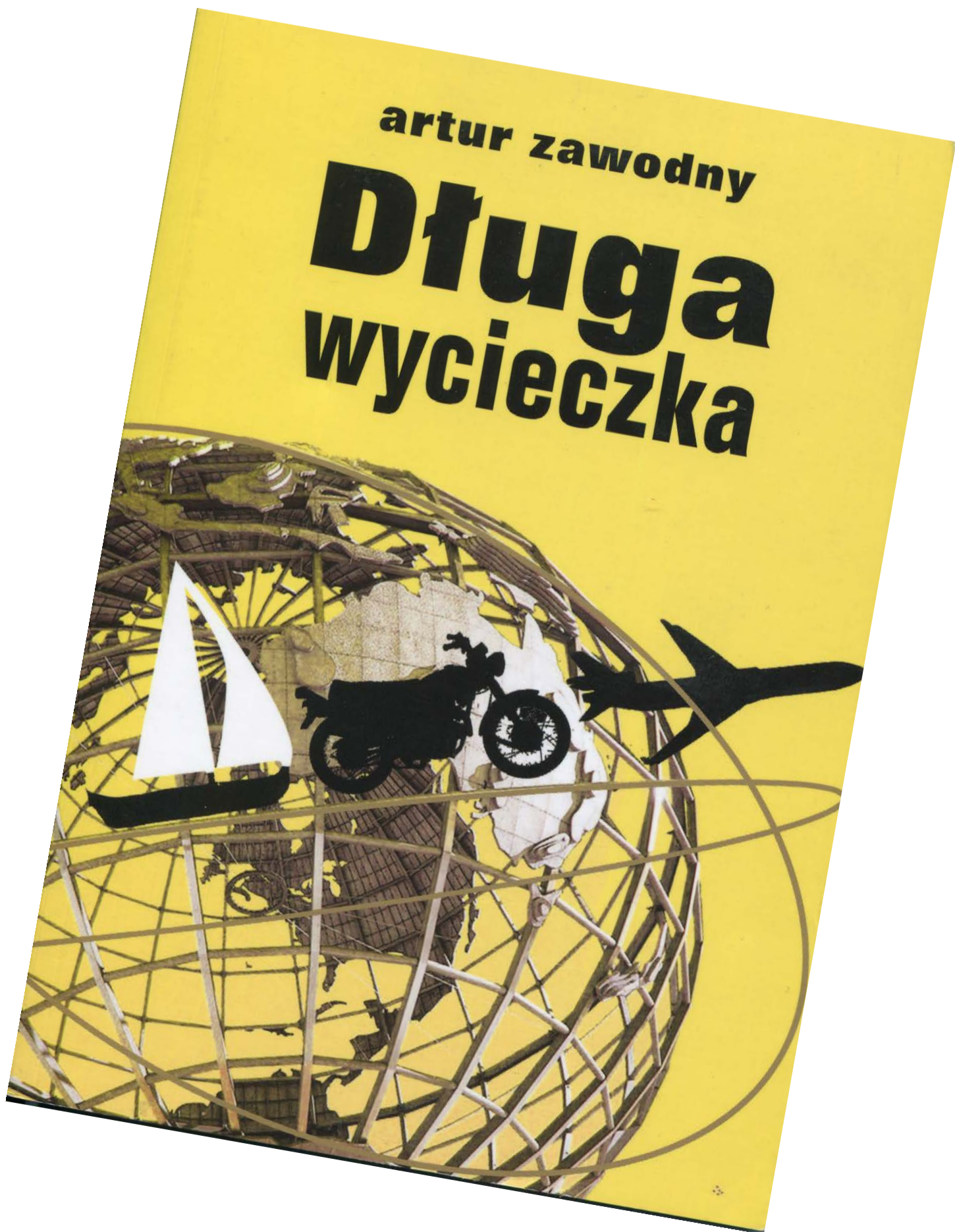
<https://iauto.warszawa.pl>



**W wydaniu 152 iAuto o Dacii Sandero i Sandero Stepway, o Citroenie C5, o Toyocie Yaris, o rzadkiej Suzuce, o salonach samochodowych, o węgierskim samochodzie elektrycznym, o finalistach konkursu Car of the Year. Tekst o fascynującym Buicku GNX, samochodach w czasach PRL-u, o dawnym podręczniku dla kierowców. Jest wspomnienie kibica rajdowego, są dywagacje o wydatkach na samochody i autorskie Kalendarium. Wydanie do pobrania - [iAuto 152](#)**

*Powieść w odcinkach*

# **Artur Zawodny** **„Długa wycieczka”** (cz. 4)



Wielokrotnie nabierałem się, bo zakup nie był dobry i wówczas sprzedawałem auto nawet ze stratą (lub bez). Pamiętam MB 230 SL z 1965 roku; kupiłem go za tysiąc osiemset dolarów i zaraz sprzedałem za dwa i pół tysiąca, odkryłem bowiem, że miał silnik gaźnikowy, a nie z wtryskiem paliwa. Ale i tak zarobiłem siedem setek.

Każdy zakup to pewne ryzyko, dlatego zawsze zadawałem sobie pytanie, ile na takim samochodzie mogę stracić. Sto, pięćset, tysiąc dolarów? Ileś zawsze wezmę, a ze stratą się pogodzę. Najtańszy mój nabytek to mustang z 1965 roku za sto siedemdziesiąt pięć dolarów, najdroższy to maserati merak za dziesięć tysięcy dolarów, niestety z rozwalonym silnikiem. Teraz, dwadzieścia lat później, kiedy piszę te słowa, mam tylko jeden – MB 560 SL cabrio z 1988 roku, ale za to kilka motocykli.

Muszę jeszcze wspomnieć, że Ania była bardzo wyrozumiała i tolerowała moje zachcianki samochodowe. Mało tego, nieraz jeździła po części, pokręciła starterem, kiedy byłem „pod maską”, i dlatego też słusznie jej się należy ta dedykacja, która jest na początku książki.



Zwykle miałem w domu trzy do pięciu samochodów, a mój rekord to osiem! Jak na ironię wtedy właśnie żaden z tych ośmiu nie chodził i musiałem jechać rowerem po jakąś tam część.

Ale się rozgadałem! My tu zaledwie parę dni w USA, a ja już wybiegam dziesięć lat do przodu! Proszę wybaczyć, wracamy już do „ofisu” do pracy, aby wykreślić trochę forsy na życie i samochody.

Po paru miesiącach zorientowałem się, że pracodawca płaci nam mniejsze stawki niż firmy amerykańskie. Nic dziwnego, bo czyż światem nie rządzi chęć zysku i chytrość? Wobec tego zwalniam się na dwa dni z pracy i jadę do New Jersey – stanu leżącego tuż pod Nowym Jorkiem. Tamże zatrzymuję się na kilka dni u naszych dawnych dobrych znajomych z Polski, Andrzeja i Wandy, którzy od dawna mieszkają w USA. Andrzej zasługuje



na osobne słowa uznania, bowiem na początku lat sześćdziesiątych przejechał motocyklem Pannonia przez Alpy do Paryża i z powrotem. Rzec można z pewnością, że w tamtych czasach wydarzenie to niebywałe! Kilka lat później wyemigrował z żoną Wandą do USA i jeszcze do dziś utrzymujemy ze sobą kontakt.

W New Jersey znów dzięki ogłoszeniu w gazecie znajduję pracę, tym razem w Monroe Calculator Co, firmie produkującej maszyny liczące i już na początek dostaję prawie osiemset dolarów miesięcznie. Teraz pozostaje mi tylko uporządkowanie swoich spraw w New Britain i przeprowadzka na nowe miejsce.

Zwalniam się z pracy, wypożyczam przyczepkę do przewiezienia naszych skromnych mebli i jedziemy do New Jersey. Znajdujemy mieszkanie za pięćdziesiąt dolarów na miesiąc, nawet niedaleko miejsca pracy.

Znalezienie tego mieszkania to również w pewnym sensie niezwykła historia, którą warto opisać, aby pokazać Polaków nieco innego kalibru. Otóż zdziwiłem się, że w ogłoszeniu w prasie nie podano numeru telefonu, a jedynie adres. Kiedy zapukałem do drzwi, męski głos zamiast: „Who is this?”, zapytał: „A kto tam?”. Okazało się, że coś pomyliłem i zapukałem do niewłaściwych drzwi. Mieszkający tam Polak był bardzo uprzejmy i zaprowadził mnie pod właściwy adres, gdzie mieszkała stara Litwinka z synem. Tam właśnie wynajęliśmy pokój z kuchnią na następne cztery lata.

Nowy znajomy, mieszkający tu z rodziną od kilku lat, okazał się bardzo życzliwy i chętny do pomocy. Osobnik ten, zwany przez swoją żonę Lucyperem (bo podobno był dla niej bardzo niedobry), był prostym chłopem, pewnie potomkiem któregoś z bohaterów noweli „Za chlebem”. Ledwo umiał czytać i pisać, pracował w pobliskiej wytwórni form do odlewania części plastikowych, wykonując proste czynności polerowania i końcowego wygładzania tych elementów – jak to sam określał – „poliszowania moldów” (*polish* – polerować; *mold* – forma odlewnicza). Jak widzimy znowu, nawet półanalfabeci szybko łapią nową „polszczyznę”.

Pewnego dnia Lucyper, który oczywiście jeździł do pracy własnym samochodem, przychodzi do mnie i mówi: „Panie, przejeżdżam codziennie koło jakiegoś sklepu z samochodami i jest tam napis, a nie mogę odczytać, co to może być? Na początku jest T, potem O, dalej wygląda

na Y i znów O. Nim sobie w głowie poukładałam litery, to już jestem daleko i nie mogę ich złożyć do kupy”. I tak było często, zawsze mnie o coś pytał, nie był więc zdziwiony, kiedy napisałam mu „Tojota” po polsku.

W tamtych czasach ci prości ludzie pochodzący z biednych okolic, kiedy zobaczyli na własne oczy, ile tu można zarobić, nie mogli się powstrzymać od ciułania pieniędzy, aż do nieprzyzwoitości oszczędzając na jedzeniu i na czym tylko się dało.

Pewnego dnia Lucyper przyprowadził do mnie swojego brata, który od wielu lat mieszkał w USA. Ja miałem rozstrzygnąć spór i doradzić, jak przewieźć dolary do Polski i jak je ukryć, aby później odnaleźć wszystko w nienaruszonym stanie. Drugi problem braci rozstrzygnąłem dość łatwo: otóż obydwaj chcieli szybko zostać milionerami i kłócili się, ile musi być zer za jedyneką, aby dały razem milion! Ciekawe zmartwienia, nieprawdaż?



Po trzech miesiącach dostałem pierwszą podwyżkę. Jak więc nie kupić nowego samochodu? Wybieram alfa romeo berlina, fabrycznie nowy, za całe trzy tysiące dwieście dolarów. Cieszyliśmy się jak dzieci, przejeżdżając bez celu dalekie trasy. Nigdy nie mieliśmy dość tej jazdy! Tak, to był raj dla nas! Samochody!

Pracowałem w Monroe pięć lat, aż przyszedł czas, że firma zaczynała mieć kłopoty. Od lat produkowano tu mechaniczne maszyny liczące, a nagły rozwój półprzewodników i elektroniki zniszczył dotychczasowe technologie, podobnie jak teraz aparaty cyfrowe usuwają w cień konwencjonalną fotografię (opowiem o tym nieco później, jako że byłem aktywnym uczestnikiem owego procesu). Zwolniono wielu inżynierów, a mnie przeniesiono do innego wydziału. Nie miałem pewności, co będzie dalej? Co robić?

Oczywiście znów pomaga mi ogłoszenie w gazecie. Po niespełna kilku dniach jestem na rozmowie z dyrektorem biura konstrukcji Keystone

Camera w Clifton w New Jersey. Keystone to stara, znana firma produkująca rzutniki do przezroczy, fotograficzne ośmiomilimetrowe projektory filmowe, kamery, a teraz zamierzano tu rozpocząć produkcję elektronicznych drukujących kalkulatorów, co w owych czasach stanowiło wielką nowość. Trudno było znaleźć inżyniera z takim doświadczeniem, a bardzo im zależało na szybkim ruszeniu z projektem. Bob – tak miał na imię mój kolejny (przez następnych siedem lat) szef – nie owijając niczego w bawełnę, powiedział mi krótko:

– Art, to jest dla nas bardzo ważny projekt. Jeśli nie zawiedziesz i okażesz się dobry, zrobisz karierę. Jeżeli nie, to, niestety, szybko wylecisz.

Ryzyko było duże: żona, sześciolatnie dziecko. Przecież pracę właściwie miałem niezłą, w Clifton nikogo nie znaliśmy... może więc nie ryzykować? No tak, ale można też było zawrócić z Kostrzyna...

Pracę wziąłem i - jak się okazało - Bob miał rację. Zrobiłem karierę i to niezłą. Zanim odszedłem z tej firmy, przez dziesięć lat byłem szefem biura konstrukcji; ciekawe, co bym osiągnął w FSO, będąc bezpartyjnym? Tu legitymacji partyjnej nie potrzebowałem. A kiedy pracowałem na kierowniczych stanowiskach w innych firmach, nikt mnie nigdy nie pytał nawet o dyplom inżynierski, zresztą do dziś nie wiem, gdzie jest. Ania mówi, że go gdzieś widziała, ale i tak do FSO nie pójde, za późno. Sceptycy powiedzą, że miałem szczęście. Zgoda, ale szczęściu trzeba pomóc.

Spisałem się dobrze, prototyp drukarki drukuje, a zadowolony Bob nagradza mnie podwyżką. Wobec tego kupujemy dom, dosyć daleko, bo aż sześćdziesiąt kilometrów od biura. Dom kosztuje trzydzieści dwa tysiące dolarów, wpłacamy „z dołu” osiem tysięcy – reszta na hipotekę na trzydzieści lat. Aby łatwiej było spłacać pożyczkę, wydzielamy górę domu i wynajmujemy ją jakiemuś kawalerowi (czyli mówiąc współczesną polszczyzną – singlowi) za dwieście czterdzieści dolarów na miesiąc.





Artek już chodzi do szkoły, ja coraz lepiej się czuję w pracy. Coraz częściej dostaję samodzielne projekty, mam też innych inżynierów do pomocy. Pisząc dalszą historię swojego życia, będę musiał wspomnieć o osiągniętych sukcesach – nie dlatego, aby się chwalić, lecz po to, aby pokazać, jak się pracuje w Ameryce. Tu znów odezwą się sceptycy, ale niech sobie gadają o mnie, co chcą.

Szybko obrastam w inżynierskie piórka. Mijają lata. Co jakiś czas dzwonią do mnie tak zwani *head hunters*, czyli łowcy głów. Są to zazwyczaj przedstawiciele prywatnych agencji pracy, starający się wyłowić lepszych fachowców dla konkurencyjnych firm. Oczywiście zwykle oferują ciekawsze warunki, lepsze stanowiska, wyższe pensje, a nawet – aby zachęcić do zmiany



posady – dają premie w wysokości kilku tysięcy dolarów. Trudno to porównać z sytuacją w Polsce, gdzie zatrudnia się kogoś bezpłatnie na miesiąc lub dwa po to, aby mu potem podziękować. Mało tego, w Ameryce prawo zabrania dyskryminacji wiekowej, dlatego też nikt nie zapyta o datę urodzenia. (Pamiętamy anegdotkę z czasów Stalina, że dziewczyny

w klubach ze streaptizem musiały należeć do partii minimum trzydzieści pięć lat!).

W ogłoszeniach nie podaje się też nigdy wymagań wiekowych. U nas w Polsce najchętniej przyjmuje się pracownika w wieku maksimum trzydziestu pięciu lat, ale pożądane jest, aby miał dwudziestoletnie doświadczenie! No, może to lekka przesada, ale „dobrze by było”.

Wobec dużej konkurencji w walce o tych lepszych fachowców amerykańskie firmy stosują tak zwany system kija i marchewki. Wiem, bo sam dałem się na to złapać. Kiedy dwukrotnie Bob nakrył mnie na rozmowach z konkurencyjnymi firmami, wpłacił na moje nowe konto do banku dość dużą sumę. Zaznaczył jednocześnie, że książeczkę bankową dostanę za rok. Po roku zawołał mnie i powiedział:

– Mogę dać ci książeczkę dziś albo też podwoić jej wartość, ale znów musisz czekać cały rok!

Oczywiście czekałem! Warto wspomnieć, że podczas rozmowy z potencjalnym pracownikiem żaden szef nie zapyta, ile się zarabia, ale ile chce się zarabiać. Nieźle, prawda? Piszę to po to, aby pokazać warunki pracy w USA; być może u nas kiedyś też tak będzie. Zauważyłem już nawet pozytywne przykłady, otóż jeden z moich przyjaciół, zatrudniony w zagranicznym banku w Warszawie, jest właśnie podobnie traktowany.

Czy łatwo być dobrym pracownikiem? Oczywiście że tak, ale nie można pracować tylko dla pieniędzy. Trzeba lubić swoją pracę, czerpać przyjemność z tego, co się robi, no i oczywiście mieć odpowiednie kwalifikacje. Przyznam się jednak, że ta filozofia nie stosuje się do wszystkich zajęć. Bywają na przykład miłe i niemiłe kelnerki; wiadomo, że nie są one traktowane przez pracodawcę i klientów w ten sam sposób. Dostyc, bo chyba za bardzo się rozwodzę.

Mija parę lat, firma się rozwija, ciągle opracowujemy nowe projekty, a Engineering Department zatrudnia już przeszło sto osób! Niektóre projekty nie wchodzi do produkcji, a część wyrobów niedobrze się sprzedaje, pensje inżynierskie zaś pochłaniają zbyt dużo pieniędzy. Wobec tego dyrekcja decyduje się na masową redukcję inżynierów.

Zwykle kiedy się zwalnia pracownika, szef woła go do gabinetu i stara się dyplomatycznie wytłumaczyć przyczynę zwolnienia. Pracownik, zależnie od stanowiska, dostaje odprawę w wysokości minimum

miesięcznej pensji i opuszcza biuro tego samego dnia. Często byłem świadkiem takich sytuacji, a później nieraz musiałem być tym, który zwalniał inżyniera. Przykry to obowiązek. Czasem trzeba było zwolnić kogoś, z kim łączyła mnie przyjaźń. Ale zwykle kiedy dyrekcja kazała mi kogoś zwolnić, miałem zawsze trochę czasu, by uprzedzić zredukowanego inżyniera, a on mógł wcześniej szukać nowej pracy.

Tym razem proces zwolnienia można było nazwać pogromem. Nigdy nie zapomnę tego dnia. Rano Bob zwołał zebranie całego wydziału i ogłosił smutną nowinę:

– Proszę wybaczyć, ale musimy zwolnić przeszło połowę inżynierów, techników i kreślarzy, wobec tego nie mogę sobie pozwolić, aby rozmawiać z każdym z osobna. Nie będę więc wyczytywał nazwisk osób zwolnionych, lecz wyczytam tylko tych, którzy zostają. Jeżeli czyjeś nazwisko nie zostanie wyczytane, proszę zgłosić się do działu finansowego po czek w wysokości miesięcznej pensji. Sorry, ale nie mamy dziś wyboru. Po prostu brak nam pieniędzy na nowe projekty.

Potem zaczął czytać powoli, wyraźnie, nie patrząc na reakcje pracowników... Moje nazwisko było ostatnie.

Nazajutrz Bob przedstawił nam program na przyszłość, delikatnie wspominając o konieczności zaciskania pasa. Oznaczało to, że podwyżki płac w tym roku nie będą duże. No ale nikt nie narzekał, bo przynajmniej mieliśmy pracę. Jednak wielu inżynierów zaczęło się rozglądać za nową posadą. Kiedy to doszło do naszego szefa, wezwał mnie i kilku innych, zapewniając, że nie musimy się obawiać dalszych zwolnień.

Płynie miesiąc za miesiącem, naczelny prezes kompanii wylatuje, na jego fotelu zaś zasiada Bob. Miejsce Boba zajmuje młody inżynier Eli. Nie warto byłoby o tym pisać, gdyby nie fakt, że ja dostanę później jego stanowisko i będziemy razem pracować przez wiele lat, ale w innej firmie! Właśnie w Hongkongu!

Przedtem warto jednak wspomnieć, w jakich to niezwykłych okolicznościach spotkałem się z Elim wkrótce po objęciu przez niego stanowiska głównego inżyniera. Było to parę miesięcy po masowym zwolnieniu wielu projektantów i nawet ci, którzy zostali, rozglądali się po cichu za pracą. Toteż kiedy dostałem telefon od pewnego „łowcy głów”, zdecydowałem się pójść na rozmowę do pewnej firmy, produkującej modele małych samochodów-zabawek o napędzie mechanicznym.

Ponieważ Eli był moim bezpośrednim zwierzchnikiem, uprzedziłem go, że nazajutrz przyjdę do pracy nieco później, muszę bowiem rano załatwić pewne prywatne sprawy. Eli uśmiechnął się zagadkowo i powiedział:

– OK, nie ma problemu, ja jutro biorę cały wolny dzień.

Następnego dnia pojechałem do nowej firmy na rozmowę i kiedy zameldowałem się u dyrektora działu, sekretarka poprosiła mnie, abym poczekał kilka minut, ponieważ rozmawia on właśnie z jakimś kandydatem. To, co nastąpiło po paru minutach, było dla mnie niesamowitym szokiem. Z gabinetu dyrektora wyszedł właśnie ów kandydat (na to samo stanowisko, o które i ja się ubiegałem) – ELI!!!

Oczywiście dyrektor wiedział, że Eli i ja jesteśmy z tej samej firmy, ale podczas rozmowy o tym nie wspomniał. Zaoferowano mi lepszą pensję, niż miałem w Keystone, ale jakoś głupio mi było pójść do Eliego i złożyć wymówienie. Nie żałuję, zrobiłem to bowiem parę lat później, ale o tym za chwilę.

Eli dawał mi więcej swobody niż Bob. Udało mi się też zaprojektować kilka ciekawych aparatów, które doskonale się sprzedawały. Miałem więc zapewnioną przyszłość. Brałem udział w zebraniach naczelnej dyrekcji i dobrze już obrosłem w piórka, mimo że pracowałem zaledwie od ośmiu lat.

Ale konkurencja działała. Któregoś dnia dostaję telefon: znana firma w Los Angeles poszukuje głównego inżyniera. Zawsze marzyliśmy z Anią o Kalifornii, toteż przyjmuję zaproszenie na rozmowę. Firma przysłała nam bilety na samolot i lecimy! Na miejscu dostaję taką ofertę pracy, że własnym uszom nie wierzę. Wracam, a następnego dnia idę do Eliego i składam wymówienie. Ów nie chce o tym słyszeć. Idziemy razem do Boba i tu zaczyna się



tortura. O zwolnieniu nie ma mowy! ( Było to już moje czwarte wypowiedzenie, które skończyło się takim samym skutkiem jak trzy poprzednie).

Nie lubię i nie umiem niczego odmawiać. Bob przyrzeka mi zawrotną pensję, a dnia następnego mówi do mnie w cztery oczy:

– Art, dobrze, że zostałeś. Eli jest na wylocie, a ty dostajesz stanowisko głównego inżyniera!

I dostałem! Trochę głupio się czułem, mówiąc moim inżynierom, z którymi spędziłem przy desce kreślarskiej tyle lat, co i jak mają robić. No cóż, praca jest pracą. Teraz odpowiadam nie tylko za naszą część projektu, ale za wszystkie produkty projektowane przez Keystone, za ich wdrożenie do produkcji. Teraz to ja musiałem decydować, kogo przyjąć, a kogo zwolnić.

Wkrótce po objęciu nowego stanowiska przeżyłem tak niecodzienne doświadczenie, że chyba nigdy go nie zapomnę. Pokazuje ono jeszcze raz, że nie należy oceniać ludzi po wieku, płci czy też wyglądzie - może przyda się to naszym dyrektorom w Polsce, szukającym pracowników.

Otóż dostaliśmy zamówienie na zaprojektowanie nowego aparatu, potrzebowałem więc jeszcze chociaż jednego inżyniera. Dałem ogłoszenie do gazety i parę dni później sekretarka przyprowadza do mojego gabinetu nie kandydata, lecz... kandydatkę! Do tej pory w firmie pracowali wyłącznie inżynierowie mężczyźni, nie wiem dlaczego, może to tradycja? Przyznam się, że byłem zaszokowany, zwłaszcza że ta pani była lekko pod sześćdziesiątkę, a wyglądała raczej na gospodynię domową, która zostawiła w domu zupę na wolnym ogniu i wpadła tu po...? Już na wstępie nadmieniła, że na aparatach i fotografii się nie zna, co mi wcale zresztą nie przeszkadzało. Zadałem jej kilka pytań z technologii, projektowania oraz produkcji drobnych plastikowych i metalowych mechanizmów i od razu wiedziałem, że jest doskonałym fachowcem.

Rozmowa trwała zaledwie kilka minut. Potem w pracy nasza koleżanka (inżynierka?) okazała się niezwykle zdolna, twórcza i sumienna. Oczywiście o dyplom i świadectwo z ostatniego miejsca zatrudnienia nie pytałem, bo po co, skoro wszystko mi opowiedziała na początku. Czy u nas ktoś zechciałby rozmawiać z takim kandydatem?



Podczas swojej kariery zawodowej przyjąłem i zwolniłem wiele osób; miałem kilku Polaków, dwóch rosyjskich inżynierów, no i wielu Chińczyków.

Warto wspomnieć o pewnym inżynierze z Monroe; otóż był on jednym z tych, którym robiłem rysunki na początku mojej pracy w USA. Kiedy potrzebowałem pracowników do nowego projektu, Gene, bo tak miał on na imię, nie mógł uwierzyć, gdy zobaczył mnie teraz w Keystone jako swego przyszłego szefa!

Najtrudniejsze zadanie miałem, kiedy przychodził okres dorocznych podwyżek płac. Szef naciskał, aby nie dawać za dużo, a tu ludzie płaczą, że podwyżka za mała. Raz, pamiętam, przyjąłem kreślarza z Polski, był to mój znajomy, który po angielsku mówił niewiele, ale chciałem mu dać szansę. Robiłem, co mogłem, prosiłem innych, aby mu pomagali, ale się nie udało, bo błędy w opisywaniu rysunków były kompromitujące. Poprosiłem go, aby się sam zwolnił, no i straciłem znajomego rodaka.

Skoro już mowa o pracownikach, to wspomnę pewnego rosyjskiego inżyniera, prosto z Leningradu. Otóż podczas rozmowy kwalifikacyjnej zwołałem sekretarkę, aby zrobiła kopię dokumentu, którą za chwilę przyniosła. Zapytałem mojego kandydata, czy u nich w biurach były podobne kopiarki. Odpowiedział, że tak, ale procedura robienia kopii była nieco inna. Inżynier szedł do szefa z formularzem na kopię, ów podpisywał, potem szło się do wydziału kopii, tam szef zatwierdził, pracownik zrobił kopie, sprawdzał ich liczbę i podpisywał, szef od kopii sprawdzał, podpisywał i Vladi wracał do pracy. Proste, nieprawda?

Z dnia na dzień obowiązków przybywało. Znowu dyrekcja firmy dostarczyła nam nowy projekt: kasety do magnetowidu typu VHS na licencji JVC. Nikt nie miał o tym pojęcia, bo ten system dopiero wchodził na rynek. Oczywiście najpierw musieliśmy mieć rysunki elementów kaset. Potem trzeba było znaleźć wytwórców form części plastikowych, zatwierdzić licencję od JVC, no i uruchomić produkcję. Oj, wiele potu spłynęło po moim czole, bo cały projekt zaczynał się w moim dziale. Przeszło półtora roku borykaliśmy się z uruchomieniem produkcji, a tymczasem kasety z Dalekiego Wschodu zalewały amerykański rynek po konkurencyjnych cenach! Nie było wyjścia. Dyrekcja sprzedała wszystko jakiejś firmie z Korei i tylko puste hale produkcyjne przypominały o fiasku



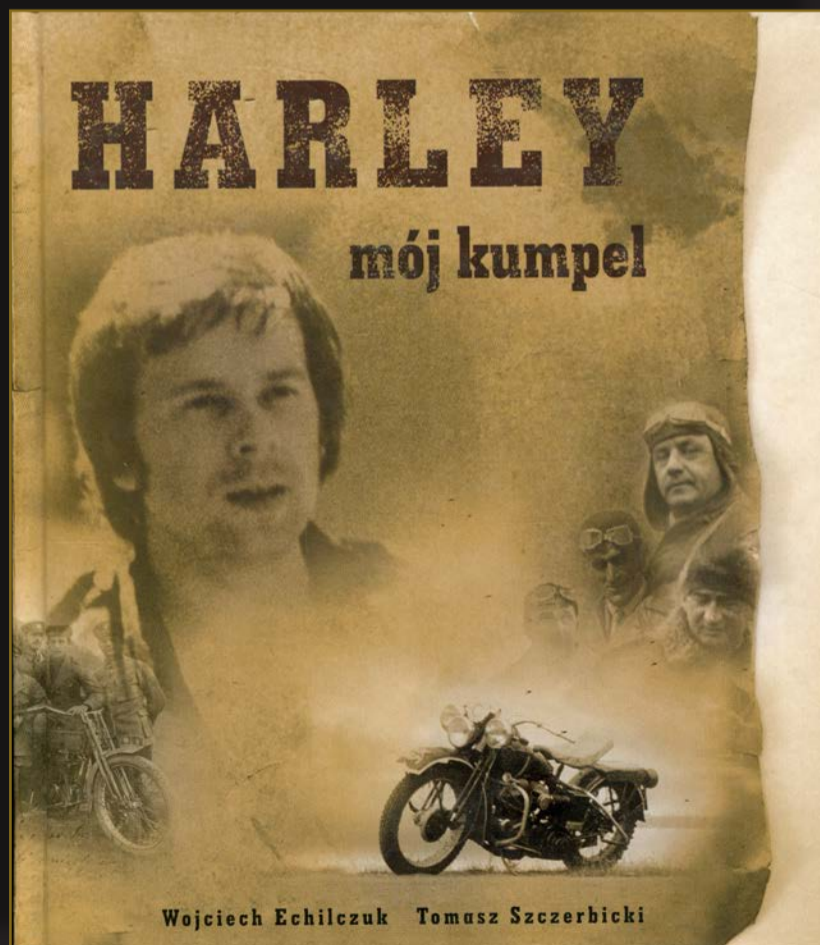
przedsięwzięcia. I pomyśleć, że zaledwie kilkanaście lat później każdy woli CD and DVD system. Podobnie jak dziś fotografia cyfrowa całkowicie wyeliminowała aparaty na film. O tym więcej się dowiemy nieco później, miałem bowiem zaszczyt być jednym z pierwszych „grabarzy”, sypiących piach na grób aparatów filmowych.

Zostawmy na chwilę Keystone i przenieśmy się do mnie do domu. Pewnego niedzielnego popołudnia, 18 lutego 1984 roku, siedziałem przed telewizorem, popalając jednego z dwudziestu dziennie sobie wydzielanych papierosów. Rozkosz palenia uzupełniałem łagodnym płynem – whiskey z wodą sodową. W telewizji była właśnie transmisja słynnego trójboju Ironmen Triathlon na Hawajach. Ukończenie tych zawodów to bardzo wielki wyczyn, proszę mi wierzyć, bo składają się na nie naprawdę trudne konkurencje: pokonanie czterech kilometrów w pław po oceanie, jazda na rowerze na dystansie stu osiemnastu kilometrów, a na „deser” maraton, czyli czterdziestodwukilometrowy bieg. To nie dla mięczaków! Trudno ukończyć całość w czasie krótszym niż dwadzieścia cztery godziny!

Ale patrzę, kto tam startuje: sześćdziesięcioletni facet, który mówi, że dwa lata temu nie mógł przepłynąć dystansu

**Polskie samochody osobowe z lat PRL**  
**SAMOCHODY w PRL** rzecz o motoryzacji i nie tylko... *Lyrana*  
**SAMOCHODY w PRL** rzecz o motoryzacji i nie tylko... *Warszawa*  
**MOTOROWERY w PRL** rzecz o motoryzacji i nie tylko...  
**SAMOCHODY w PRL** rzecz o motoryzacji i nie tylko...  
**MOTOCYKLE w PRL** rzecz o motoryzacji i nie tylko...  
**SAMOCHODY w PRL** rzecz o motoryzacji i nie tylko... **PROTOTYPY**  
 Tomasz Szczerbicki

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



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?

# „Motorowery w PRL”

KRZYSZTOF NOWAK

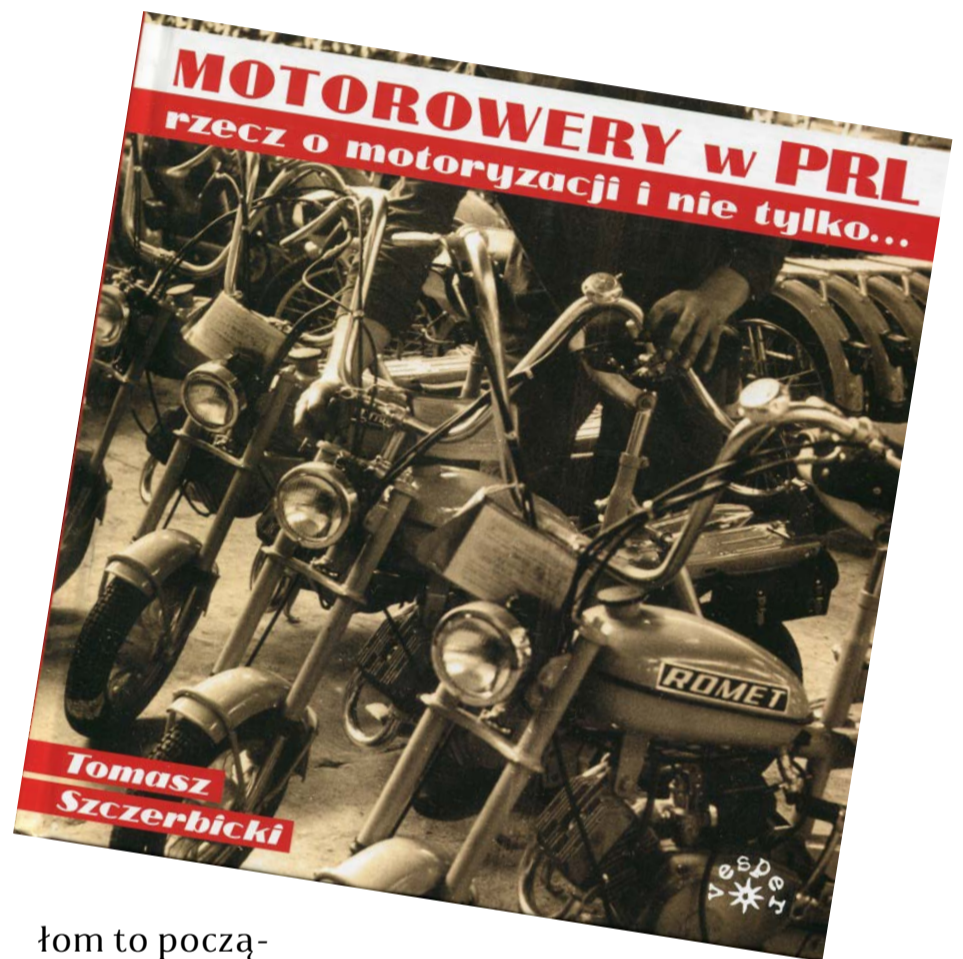
Choć w „dorosłym motocykliźmie” – w mediach czy środowiskach klubowych – temat motorowerów jest bagatelizowany, są to jednak pojazdy bardzo ważne. Nie ze względów na swoje parametry lecz na fakt, że większość motocyklistów właśnie od nich zaczynała swoją przygodę z jednośladami. To postawia trwałą ślad w sercu.

Nikt jak dotąd nie pochylił się nad historią motorowerów w Polsce. Pierwsza książka na ten temat ukazał się dopiero dwa lata temu.

Wydana w 2018 roku, bogato ilustrowana, książka Tomasza Szczerbickiego „Motorowery w PRL” opowiada o historii tytułowych pojazdów w Polsce od lat 20. do roku 1990. Prezentowane są w niej kolejne modele motorowerów (krajowych i importowanych), które jeździły po naszych drogach. Warto przy tym pamiętać, że przez ponad trzy dekady motorowery były pojazdami silnikowymi najliczniej spotykanymi na drogach. Każdego roku trafiało na rynek 150 000 – 200 000 nowych egzemplarzy. Były one również najtańszym pojazdem silnikowym u nas.

Obok pojazdów pokazane są też charakterystyczne okresy związane z historią motorowerów, jak również zjawiska społeczne, nierozdzielnie kojarzone z tymi pojazdami. Czytając tę książkę okazuje się, że było ich sporo.

Kolejne okresy rozwoju motorowerów w naszym kraju to: lata 30., gdy motorowerami były u nas pojazdy z silnikami do 100 cm<sup>3</sup>. Następnym krokiem milowym była połowa lat 50. gdy za sprawą Rysia i Żaka narodziły się nasze powojenne motorowery. Zaraz po nich na arenę wszedł Komar. Kolejny prze-



łom to początek lat 70. gdy rometowskie motorowery zaczęły przybierać ładne i modne kształty.

Społecznie zaś to fakt, że zmotoryzowały one polską wieś w latach 60. i 70. oraz obraz wiejskiego listonosza na Komarze. Potem początek lat 70. gdy motorowery zaczęły być ładne i atrakcyjne, jako pojazdy rekreacyjne dla młodzieży. Kulminacją tego zjawiska była motorynka, która na lata stała się marzeniem wielu nastolatków.

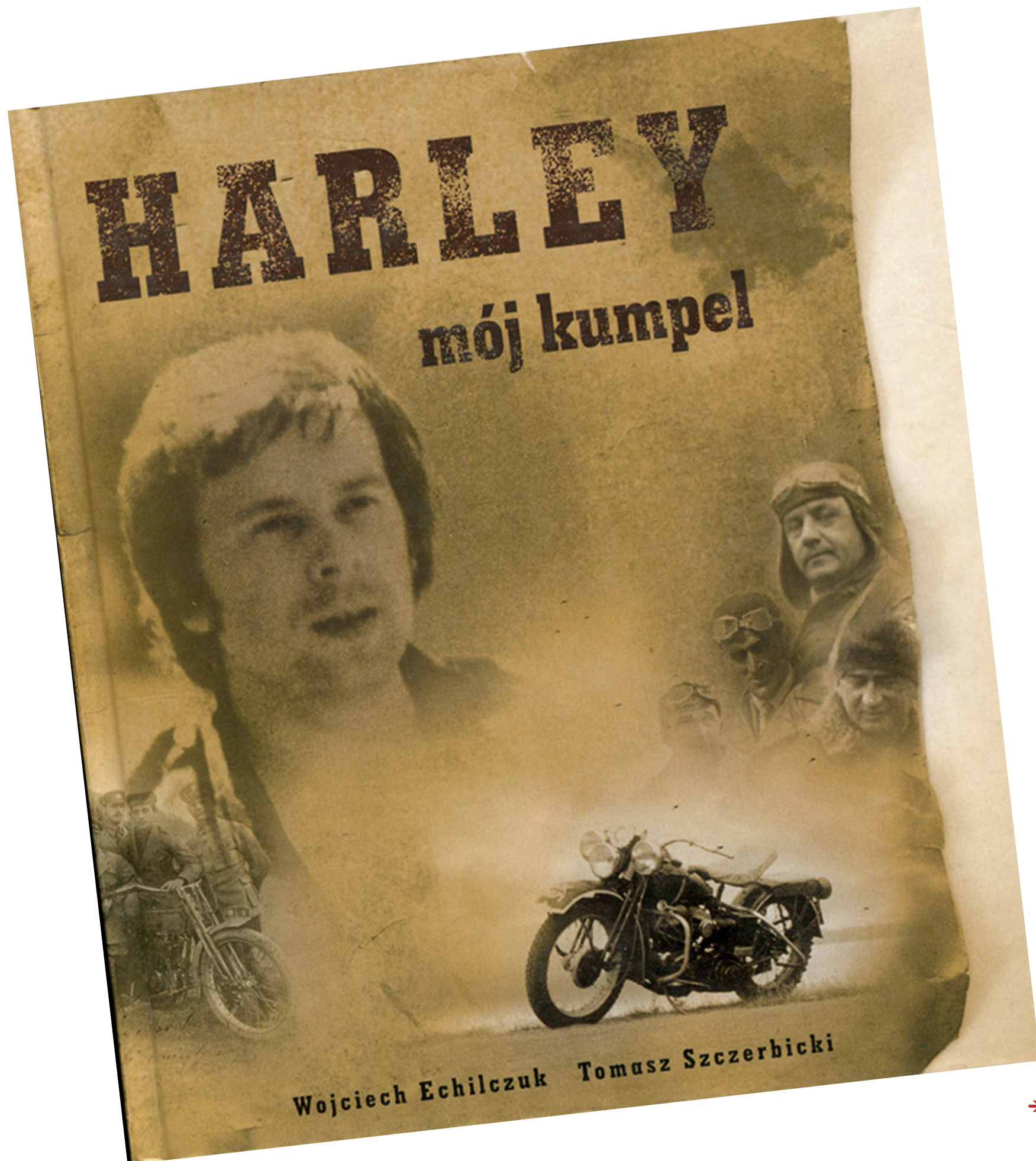
W książce jest też mowa o motorowerowej „arystokracji” czego reprezentantami były u nas marki Simson i Jawa.

Dla starszych książka ta może być ciekawą podróżą do początków ich pasji. Młodzi znajdą tam sporo wiedzy o motorowerach i historii społecznej lat PRL.

Tomasz Szczerbicki „Motorowery w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...”, wydawnictwo Verper, Poznań 2018, sztywna oprawa, stron 391. ■

Powieść w odcinkach

# Wojciech Echilczuk, Tomasz Szczerbicki „Harley mój kumpel” (cz. 4)



## HARLEY

Nadszedł długo oczekiwany dzień. Ja, Andrzej i Łukasz wyciągnęliśmy Harleya z piwnicy na podwórko. Harley ciężki był jak cholera. Pokonanie dwudziestu schodków z piwnicy na parter kosztowało nas dużo trudu. No, trzeba przyznać, że poprzedniego wieczoru świętowaliśmy przy gotowym Harleyu, oczywiście w piwnicy. W rezultacie rano byliśmy lekko osłabieni.

Czerwony lakier i świeżutkie chromy Harleya zobaczyły światło dnia. Co by nie mówić, maszyna prezentowała się wspaniale. Ręce mi się trzęsły przy pierwszej regulacji. Na świeżym powietrzu, pod niebieskim niebem. Posiedziałbym sobie i pogapiłbym się na to moje „dzieło”, ale gnało nas do sprawdzenia Harleya – czy aby naprawdę spełni nasze oczekiwania?

Zapalił od prawie pierwszego kopa. Dmuchnął dymem i na wolnych obrotach wszedł w cudowną muzykę: zaczął pracować na wolnych obrotach. Kto nie słyszał Harleya-Davidsona na wolnych obrotach, nie wie, co to znaczy „muzyka silnika”. My też nie wiedzieliśmy. Ale się dowiedzieliśmy. Ten cholerny silnik Harleya ma dwa cylindry w układzie „V”. Na wolnych obrotach lekko stłumiony, basowy dźwięk wchodzi w rytm podobny do bicia serca. I to prawdziwego motocyklistę potrafi rozłożyć na łopatki. Dum-dum i malusieńka przerwa. Dum-dum... dum-dum... dum-dum... O, jasny gwint! Coś pięknego.

\*\*\*

Kto jedzie pierwszy? Mnie się nogi ze zdenerwowania trzęsły. Mój brat Andrzej (jeździł na skuterze Osa, silnik dwusuwowy) mówi:

– Ja spróbuję.

Wsiadł, włączył pierwszy bieg, dodał gazu – tak jak na skuterze – i wystrzelił do przodu. Podwórko było poprzecinane szeregiem krzewów, a podwórkowa droga lekko wiła, między żywopłotami. Silnik Harleya zadudnił całą mocą. Zobaczyliśmy przez ułamek sekundy okrągłe oczy Andrzeja i... poszedł jak burza przez krzaki i żywopłoty, prosto jak strzelił do przodu po linii prostej. Zniknął nam z oczu. Po paru minutach Andrzej wrócił udekorowany liściastymi gałązkami z żywopłotów, w których miały wycięte szpary. Zgasił Harleya, położył go na łapie, odetchnął głęboko i mówi:

– Dziękuję, na razie nie jadę.

Siadł. Po dłuższej przerwie dodał:

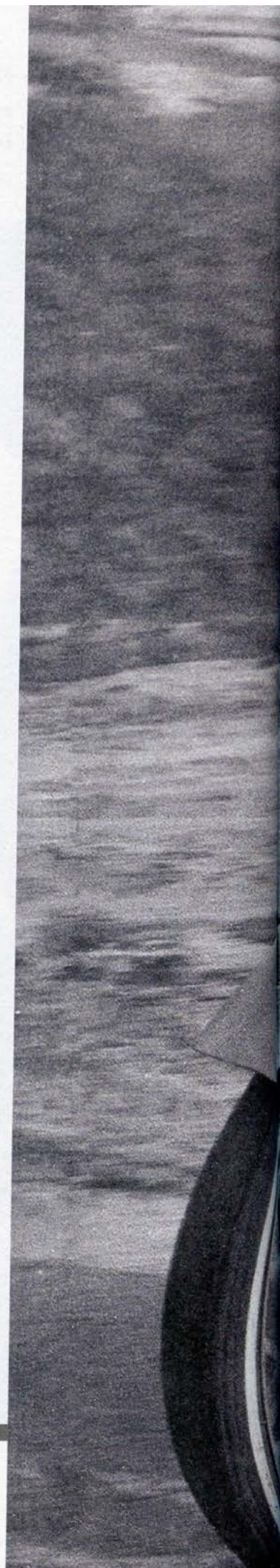
– Wiecie co, jak będziecie startowali, to nie dodawajcie za dużo gazu. Poczekajcie. Niech się uspokoję! Coś wam powiem.

Jego skuter Osa stał parę metrów dalej. Popatrzył na Osę przeciągłym spojrzeniem...:



HARLEY MÓJ KUMPEL

196





– Wiesz, Wojtek – powiedział – chyba będę musiał kupić sobie Harleya.

\*\*\*

Harley – maszyna „pełnej krwi”. Jak rasowy ogier. Trzeba nauczyć się nad nią panować. Teraz ja przejechałem się moim Harleyem. Pojeździł też Łukasz (szczęśliwy posiadacz motocykla WFM-125). Po kilku godzinach byliśmy naprawdę zmęczeni. Zmęczeni i każdy z nas na swój sposób szczęśliwy. Potworna (jak na tamte czasy!) moc Harleya połamała nasze męskie dusze motocyklistów na kawałki. Jak w transie odpaliłem go i zrobiłem ostatnie tego dnia „kółko” po dzielnicy Grochów. Wyczuwałem motocykl z sekundy na sekundę: coraz lepiej! Prowadził się lekko, słuchał jeźdźca i jego rozkazów bez dyskusji. Kładł się posłusznie na zakrętach i po dodaniu gazu wychodził na prostą – jak anioł. Odejście miał pionujące. Przyspieszenie niosło jak na skrzydłach. Tak, tak – trzeba było mocno trzymać się kierownicy. Rozpędzał się bez litości, jakby nic mu nie przeszkadzało. Rwał do przodu jak wyścigowy koń.

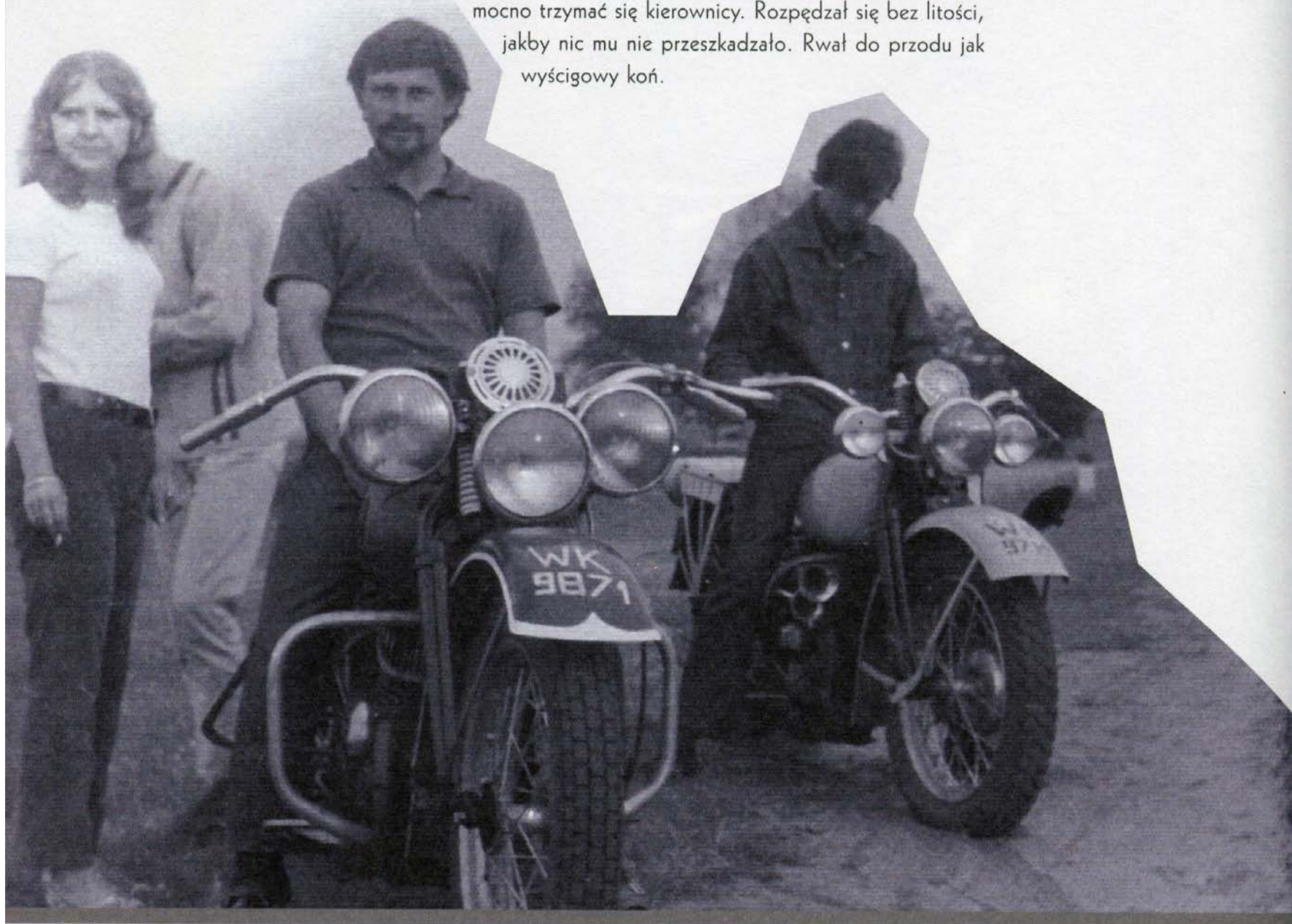
*Gdzieś na trasie.*

*Od lewej:*

*Małgorzata Echilczuk,*

*Andrzej Echilczuk,*

*Marek Ustaszewski.*



**HARLEY MÓJ KUMPEL**





WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

O święty Krzysztofie, patronie kierowców i motocyklistów, miej mnie w swojej opiece! I miał! Chyba Krzysiek też był w niebie harleyowcem!

\*\*\*

Łukasz zwlekał z powrotem do swojego domu. Andrzej już odjechał.

Łukasz przykucnął przy rozgrzanym Harleyu:

– Wiesz – mówi – nie chcę ci zawracać głowy, ale może masz adres kogoś, kto by chciał sprzedać Harleya?

Popatrzyliśmy sobie prosto w oczy. W naszych oczach skakały gwiazdy.

Tak małe, jak małe diabełki. Harley milczał. Zaczęliśmy się śmiać. Tak

serdecznie jak tylko potrafią śmiać się wariaci. Więc było nas już trzech.

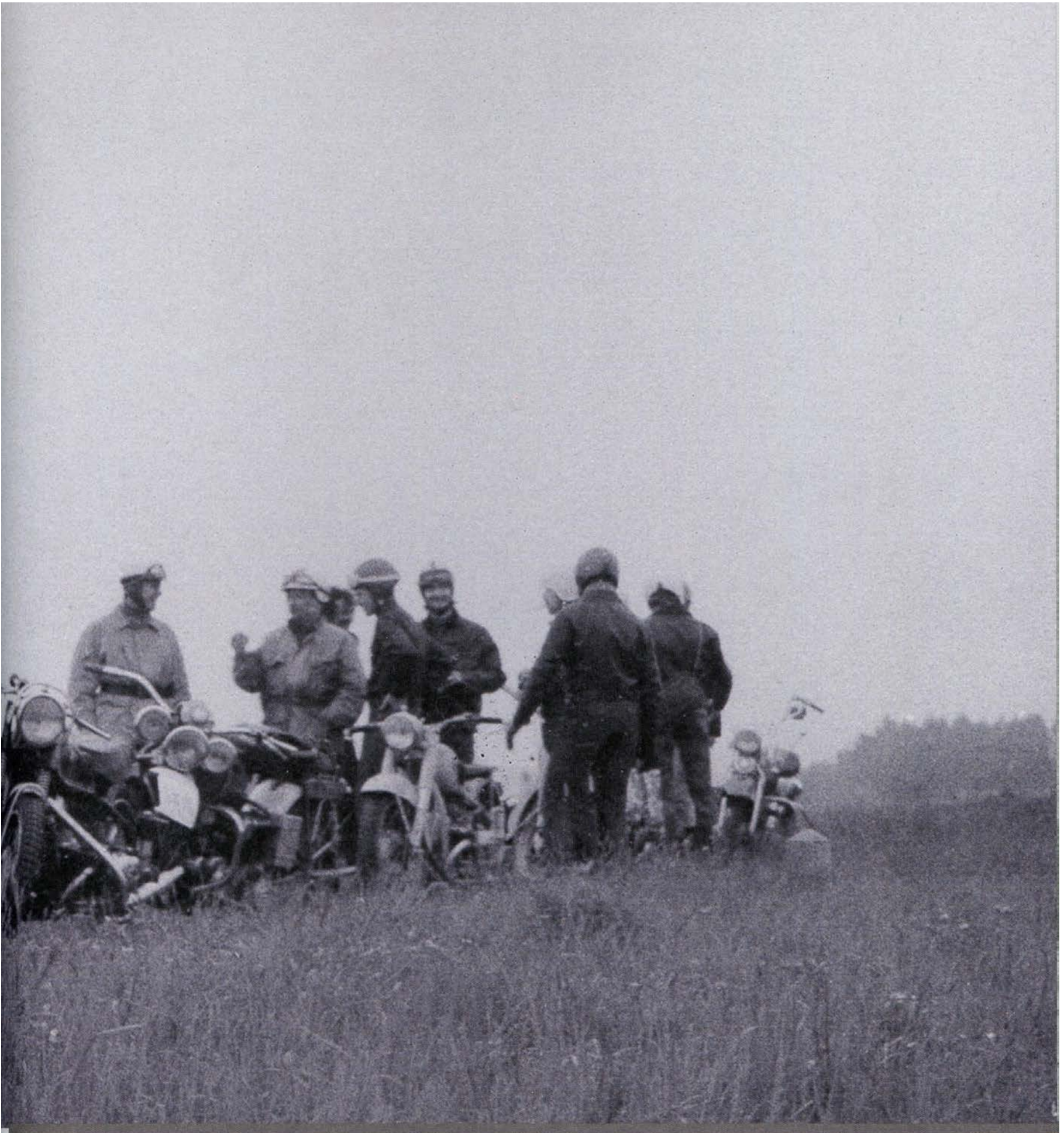
Trzech stukniętych wariatów. Wojtek, Łukasz i Andrzej.

TRZECH HARLEYOWCÓW.



HARLEY MÓJ KUMPEL

200



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

201

## HARLEYOWCY

Mój Harley był czerwony. Andrzeja był żółty. Łukasza Harley był niebieski. Latem 1969 roku byliśmy młodzi i wspaniali. Pewnego pięknego dnia staliśmy na poboczu szosy – każdy siedział na swoim Harleyu. I każdy z nas rozumiał, co jest grane.

Odpalić jednego Harleya i go słuchać to małe piwo – odpalić trzy Harleye i ich słuchać – O! To coś więcej!

Serce zaczyna bić. Adrenalina. Dreszcz. Zaczynasz myśleć i niczego nie żałujesz. Wchodzisz w motocyklową nirwanę. Opierasz mocno nogi o asfalt drogi. Siedząc na swojej maszynie, oglądasz się spokojnie na harleyowców – twoich przyjaciół – oni robią to, co ty. Procedura zapalania – znamy ją na pamięć. Zassanie silnika – gaźnik daje wtedy więcej paliwa do silnika – dwa kopy w kick-starter. Ruchy nogą – spokojne. Po zassaniu włączasz obrotową stacyjkę (umieszczoną na baku) na pozycję: zapłon silnika. Teraz musisz prawą stopą naciśnąć mocno kopniaka. Silnik odpala.

Miałeś opóźniony zapłon – lewa manetka na kierownicy. I tak trzymaj. Silnik zapalił. Przyspieszasz zapłon. Silnik wchodzi na lekko wyższe obroty. Przystawiasz powoli dyszę ssania gaźnika na pełne otwarcie – twoja dłoń jest pod bakiem – specjalną dźwignią regulujesz gaźnik. Rozgrzewany powoli silnik odbiera twoje dyspozycje. Słyszysz i wiesz, że Harley jest gotowy do podróży. Teraz ma pełną moc silnika i czeka. Możesz dla kaprysu znowu opóźnić zapłon i zamknąć gaz do granicy wolnych obrotów – słuchając super wolnych obrotów silnika. Upajająca melodia. Ta melodia należy się tym harleyowcom, co zimy nie przespali, a tak zrobili silnik, że zegarmistrz przy nich to... kowal od wozów drabiniastych!

Rytm serca – dum... dum... i mała przerwa – dum-dum... dum-dum...



**HARLEY MÓJ KUMPEL**

202

Poklepujesz bak i tym samym mówisz Harley'owi: jesteśmy teraz razem – ty i ja. I pojedziemy tam, dokąd nas droga zaprowadzi... a nasza droga nigdy się nie skończy...

\*\*\*

I teraz wiesz, że ruszysz w swoją Podróż. Oglądasz się na swoich kumpli. Twoich przyjaciół. Pokazują ci, że są gotowi do drogi. Słyszysz ich Harleye. Oglądasz się na prawo i lewo. Droga wolna.

Lekko i elegancko dodając gazu, robisz piękne „shimmy” – łagodnym łukiem ruszasz w trasę. Twoi towarzysze robią to samo. Jeden z nich się popisuje. Odkręca szpulę i już pędzi do przodu. Usłyszałeś przez chwilę ryk jego silnika. Dreszcz.

Znasz tych ludzi. Jadą z tobą. Bawią się jazdą po szosie. Słońce świeci. Piękna polska droga. Tu pola, a tam las. Polski las – zaraz poczujesz jego zapach.

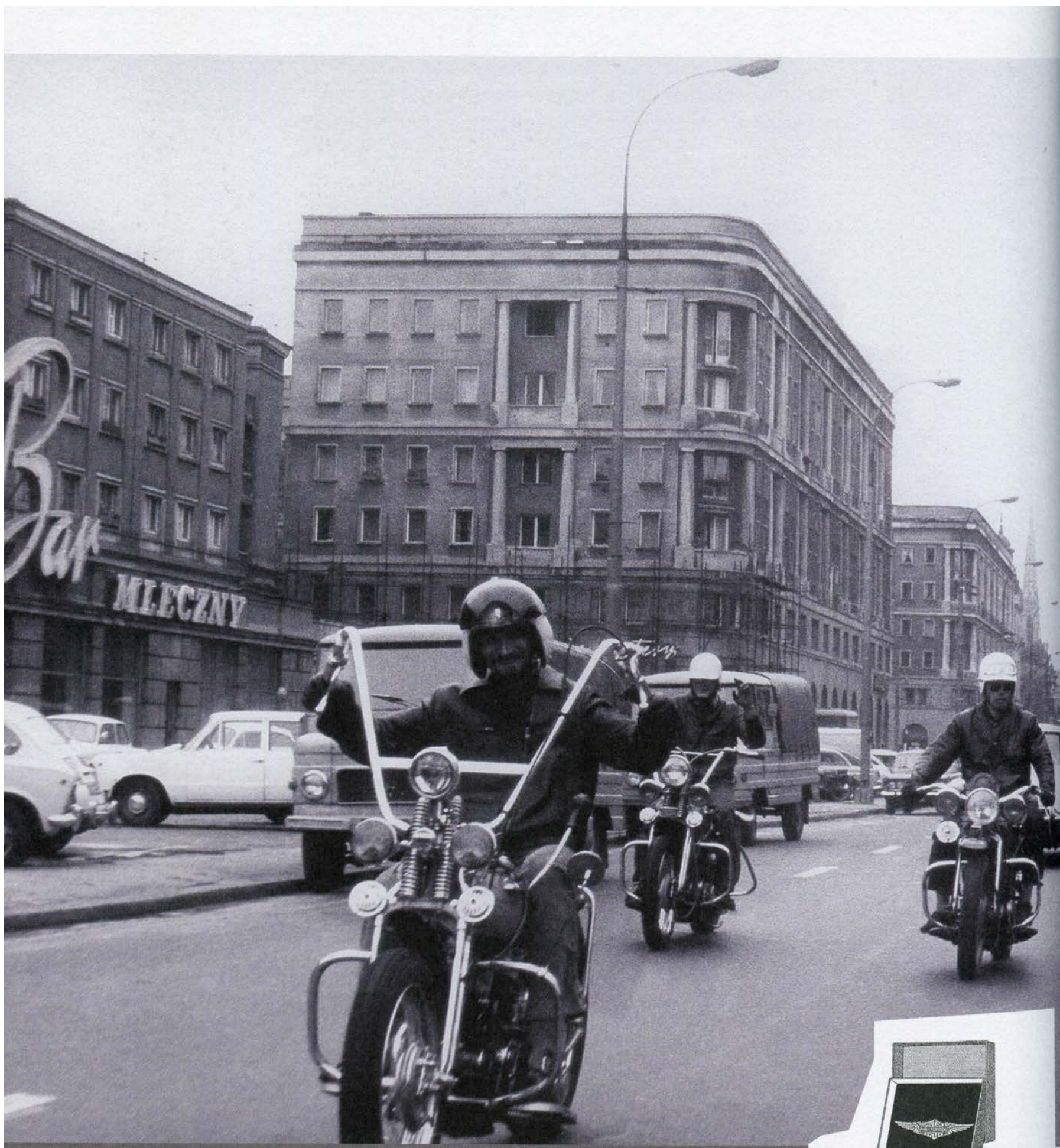
Patrząc na chłopaków, widzisz siebie. Przepiękne sylwetki na pięknych maszynach. Błękit nieba. Za lasem jezioro. Droga wiję się między polami pełnymi zboża, a od czasu do czasu na pastwiskach pasą się polskie białoczarne krowy. Słyszac basowe granie silników Harleyów-Davidsonów odwracają się zdumione, wytrzeszczając swoje ciepłe oczy. Do ciebie przytula się pasażerka. Tak strasznie bała się przed podróżą na Harleyu. Teraz pozdrawia resztę towarzystwa. Jest szczęśliwa. Poznaje paczkę harleyowców. Nie mówi nic – przeszkadza jej wiatr. Harleye pędzą jak szalone. Gang silników przenika ciało. Przytulona do twoich pleców dziewczyna nie musi nic mówić. Przekazuje gestami tylko jedno – wspaniała podróż!

Huk silników Harleyów straszy stada kur w każdej mijanej wsi. Gnamy jak wiatr. Ścigamy się z wiatrem! Kładziemy maszyny w zakręty. Każdy jest opętany rytmem jazdy. Szosa klei się do naszych kół. Pochylamy mo-



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

203



**HARLEY MÓJ KUMPEL**

204



tocykle do granicy ryzyka. W Harleyu jest zawsze rezerwa mocy. Zakręt i bezbłędne wejście rozpędzonej maszyny w promień zakrętu, a potem triumfujące wyjście łagodnym łukiem i czadu! Wyprzedzić tego, co się zagapił! Radość! Przestrzeń! Ja, dziewczyna, Harley i pędzimy przed siebie! ...A co? Czy życie nie jest piękne?

Tak mijало lato 1969 roku. Każdy wie, jak cudowny jest wrzesień po powrocie z urlopów i romantycznych podróży. Byłem tak przejęty Harleyem, że to lato przeminęło jak piękny sen. I byłem całkowicie przekonany, że nic ciekawego już w tym sezonie się nie stanie. Po prostu trzeba przetrwać do następnej wiosny.

Grubo się myliłem. Pojęcia nie miałem, co szykuje los.

\*\*\*

Fakt był faktem – byliśmy harleyowcami. Harley-Davidson był naszym herbem. Naszym znakiem rozpoznawczym. Praca, studia i normalne życie: TAK. Ale obok już coś ciekawego – podróże Harleyem. Każdy kilometr dostarczał dużo wrażeń. Często zasypiając po pracowicie spędzonych dniach, jechałem w snach Harleyem. Co by nie mówić polubiłem ten motocykl.

\*\*\*

W październiku, jadąc ulicą Waszyngtona, zobaczyłem, że z przeciwka jedzie Harley. Wyjechał z ulicy Saskiej na Saskiej Kępie.

Saska Kępa to pradawna dzielnica Warszawy znana szeroko ze swojej specyficznej atmosfery – tam mieściły się ambasady ciekawych krajów, a mieszkańcy tej dzielnicy już od stu lat tworzyli prawdziwą elitę intelektualno-snobistyczną Warszawy.

Gdy zobaczyłem Harleya, to natychmiast instynktownie przyhamowałem. Zatrzymałem się. Ten „ktoś” z przeciwnej strony zrobił dokładnie to samo. Pogadaliśmy. Nie wierzyłem własnym oczom! Nie wierzyłem własnym uszom! Ten facet miał zrobionego na błysk Harleya. Mówił o swoich znajomych, których poznał, jeżdżąc na Harleyu. Zrobili to samo, co ja i on. W tym samym czasie. Tylko w innej dzielnicy Warszawy. Zawirowało mi w głowie. To po prostu był ciężki, cudowny wstrząs. Jak to...?

Rozumiałem modę, rozumiałem trendy muzyczne, ale w pierwszej chwili mnie zatkało. Jakim cudem kilku zwariowanych na punkcie Harleya warszawiaków, nic o sobie nawzajem nie wiedząc, wpadło w ten sam obłąd harleyowy. Kupili „stare trupy” i z pełną desperacją i poświęceniem odrestaurowali stare maszyny w swoich piwnicach (lub sypialniach!), aby W TYM SAMYM CZASIE pokazać się na ulicy i realizować swoje marzenia?! Przecież nikt o tym wcześniej nie mówił. Muzyka – wiadomo! – wszyscy słuchają modnych melodii. Ubrania – wiadomo – wszyscy wiedzą, co jest modne! Ale przywracanie do życia motocykli Harley-Davidson...? Kto o tym mówił albo pisał...? NIKT!!!

**WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA**



*Pierwszy harleyowski ślub  
w naszym klubie. Ewa Paszuk  
z domu Echilczuk i Łukasz Paszuk.*

**HARLEY MÓJ KUMPEL**

206

*Powieść w odcinkach - c.d.n.*