

iMotocykl

Numer 16, czerwiec 2021

Swoimi

DROGAMI

pismo zwyczajnych motocyklistów





W WYDANIU

Aktualności - 3

Suzuki GSX-S 1000 - 6

WSK dookoła świata - 10

Dzikowisko kobiecym okiem - 14

Jawa story - 18

Galeria: Balladyna na Hondach - 22

Muzealna sztafeta pokoleń - 24

Wystawa motocyklowa (...) - 29

Hej, na Roztocze! - 33

Felieton Erwina Górczycy - 40

"Długa wycieczka" cz. 7 - 38

Recenzja - "8 tysięcy mil (...)" - 50

"Harley, mój kumpel" cz. 7 - 54

iMotocykl/Swoimi Drogami
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: **KAWASAKI**

iMotocykl

OD REDAKCJI

Przekazujemy Wam kolejny numer magazynu „iMotocykl” („Swoimi Drogami”). Co jest w środku przekonacie się za chwilę. Póki co mamy gorącą prośbę.



Każdy magazyn musi z czegoś się utrzymywać. Czasami są to wpływy ze sprzedaży, innym razem wpływ z reklam. My przyjęliśmy schemat magazynu bezpłatnego dla czytelników czyli na koszty wydania potrzebujemy wpływów z reklam.

Internetowe statystyki (weryfikowalne) wykazują co miesiąc kilkanaście tysięcy czytelników magazynu „iMotocykl”, ale nasz profil na Facebook ma niewiele „polubień”. Wielu reklamodawców bardziej niż statystykom google ufa temu, co widzi na Facebook.

I tu nasza prośba – jeżeli magazyn „iMotocykl” podoba Ci się, jeżeli znalazłeś w nim coś interesującego dla siebie, wejdź proszę na nasz profil Facebook i „polub go”. Będzie to ogromnie pomocne w naszym działaniu.

Przypominamy, że nasze łamy są otwarte dla Was. Jeżeli chcielibyście zaprezentować swój klub, grupę znajomych, akcję charytatywną, podzielić się wrażeniami z wyprawy motocyklowej, zapowiedzieć zlot motocyklowy lub inne spotkanie, pochwalić się swoim motocyklem lub opowiedzieć coś ciekawego związanego z motocyklizmem – ZAPRASZAMY.

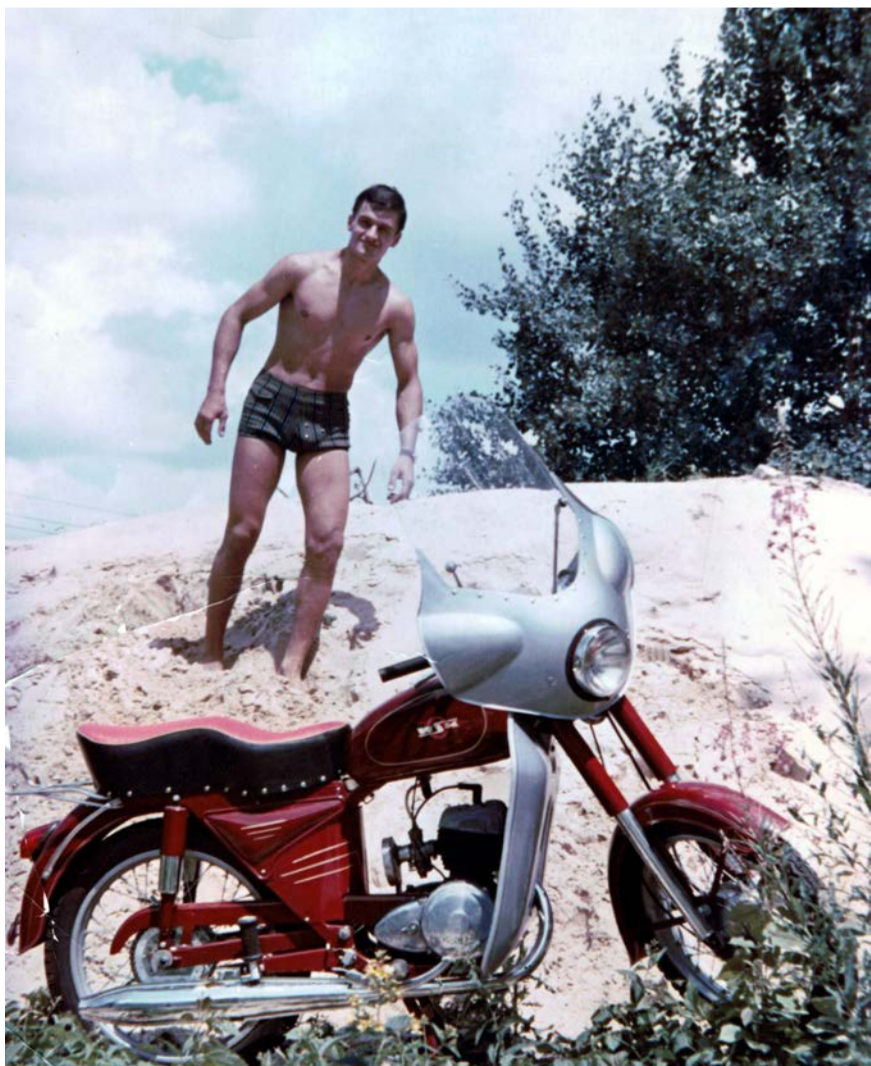
Tomasz Szczerbicki

Więcej o mnie na: www.tomasz-szczerbicki.pl

Aktualności

Zmarł Eugeniusz Rechul

13 maja w Świdniku, w wieku 76 lat, zmarł Eugeniusz Rechul, jeden z ostatnich czołowych zawodników klubu Avia Świdnik. Starty w tych barwach rozpoczął w 1965 roku. W czasie swojej sportowej kariery motocyklowej zdobył kilkanaście tytułów mistrza i wicemistrza Polski. Wyjątkowo atrakcyjna aparycja Rechula zapewniła mu sławę również w innej dziedzinie związanej z motocyklami. Dobrze zbudowany, przystojny Eugeniusz Rechul



stał się ulubionym męskim „modelem” fotografa Zbigniewa Piaseckiego, z działu reklamy WSK Świdnik, który angażował go do zdjęć reklamowych motocykli WSK.

Fotografie ze strony „Świdnik na kartach historii”. →→

Obalanie stereotypu

23 maja na ulicach polskich miast pojawili się gentelmani na motocyklach. Działo się to w ramach „Distinguished Gentleman’s Ride”. W kawalkadzie



motocykli znalazły się pojazdy zabytkowe, klasyczne i współczesne. W Polsce jest to już kolejna edycja tego wydarzenia. W tym roku gentelmani ruszyli motocyklami na ulice Bydgoszczy, Gdańska, Krakowa, Płocka, Poznania, Rzeszowa, Szczecina, Wrocławia i Warszawy.



Impreza ta zapoczątkowała swe istnienie w 2012 roku w Sydney, dzięki motocykliście Markowi Hawwa. Inspirowany zdjęciem Dona Drapera z serialu „Mad Men”, postanowił on zebrać swoich towarzyszy z Sydney Cafe Racers i wyruszyć na przejażdżkę po ulicach australijskich miast. Jednak, zamiast ubrań motocyklowych, postanowili założyć swoje najlepsze garnitury, buty i krawaty.

Tegoroczny „Distinguished Gentleman’s Ride” zwracał uwagę na potrzebę wczesnego wykrywania raka prostaty oraz zdrowia psychicznego u mężczyzn.

Uczestnicy przejazdu po Warszawie zatrzymali się m.in. w Centrum Weterana Działań Poza Granicami Państwa przy ul. Puławskiej. Tam uczestników rajdu przywitał pułkownik Szczepan Głuszcak, Dyrektor Centrum Weterana, pra-

cownicy tej placówki oraz żołnierze 1. Warszawskiej Brygady Pancerniej.



Wartym uwagi jest również fakt, jak „Distinguished Gentleman’s Ride” obala wszechobecny od dziesięcioleci mit motocyklisty w czarnej skórzanej kurtce, otoczonego zapachem benzyny i smaru.

Fotografie Michał Pawlik →→

Rusza 15. edycja SUZUKI MOTO SZKOŁY

Wraz z rozpoczęciem sezonu motocyklowego Suzuki Motor Poland wraz z firmą Allianz zapraszają na 15. edycję Moto Szkoły. Popularny projekt szkoleniowy dla posiadaczy wszystkich jednośladów z logo Suzuki rozpoczął się 22 maja.

Suzuki Moto Szkoła to projekt szkoleniowy dla posiadaczy motocykli Suzuki bez względu na wiek

i pochodzenie motocykla. Jego głównym założeniem jest doskonalenie techniki jazdy motocyklem w ramach poprawy bezpieczeństwa w ruchu drogowym. Program szkolenia obejmuje między innymi: naukę bezpiecznego pokonywania zakrętów, doskonalenie toru jazdy, określenie punktów skrętu, szczytu zakrętu, a także sprawne operowanie gazem i hamulcem.

Sprzedż jednośladów w kwietniu



W kwietniu 2021 roku zarejestrowano w Polsce 4024 nowe motocykle i motorowery. To wynik o 28% większy niż w poprzednim miesiącu i o 66% większy niż przed rokiem. Łącznie od początku roku (styczeń – kwiecień) wydziały komunikacji zarejestrowały w swoich bazach 9167 jednośladów, o 16% więcej niż rok wcześniej.

Na koniec kwietnia liderem rankingu rejestracji nowych jednośladów jest Honda, na drugiej pozy-

cji jest BMW, a trzeci w zestawieniu jest Romet Motors.

Segment motocykli

W kwietniu liczba rejestracji nowych motocykli wyniosła 2884 sztuki. W miesiącach styczeń – kwiecień 2021 roku Polacy kupili 6423 motocykle.

Segment motorowerów

W kwietniu 2021 roku liczba rejestracji nowych motorowerów wyniosła

1140 sztuk. Od początku roku Polacy kupili 2744 motorowery. Najpopularniejszą marką w segmencie jest Romet Motors, na drugi miejscu jest Junak a za nim Barton.

Import

Od początku bieżącego roku do Polski sprowadzono z zagranicy 23 638 używanych jednośladów.

Źródło: SAMAR ■



TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: SUZUKI

Najnowsza wersja modelu GSX-S1000 właśnie zadebiutowała w Wirtualnym Salonie Suzuki.

Pierwsza poważna modernizacja tego pojazdu ma głównie na celu poprawienie osiągnięć i prowadzenia motocykla oraz oczywiście dostosowanie pojazdu do nowych norm emisji spalin Euro 5.

Przy okazji tych zmian swoje trzy grosze dołożyli również styliści. Pierwsze egzemplarze nowej Suzuki GSX-S1000 mają pojawić się w polskich salonach już na przełomie lipca i sierpnia tego roku. Oficjalna cena nowego motocykla wynosi 56 900 zł.

Motocykl Suzuki GSX-S1000 został zaprezentowany w 2015 roku, jako nowy model. Jego silnik, o pojemności skokowej 999 cm³, pochodził z GSX-R1000, został jednak przeregulowany do spokojniejszej jazdy. Podwozie tego motocykla zostało skonstruowane tak, że pozycja kierowcy stała →→



się bardziej wyprostowana. Głównym założeniem konstruktorów z Suzuki było stworzenie szybkiego i wygodnego w prowadzeniu motocykla rekreacyjnego (ulicznego), mającego jednak sportowy pazur. Na ile to się udało przekonamy się po pierwszych jazdach testowych.

Koncepcja modelu GSX-S1000 wyraźnie definiuje jego rolę, jako ulicznego wojownika, który zapewnia sportowe wrażenia podczas każdego wyjazdu.

Chodzi tu przede wszystkim o najlepsze osiągi, pewność prowadzenia, optymalny komfort i atrakcyjny wygląd.

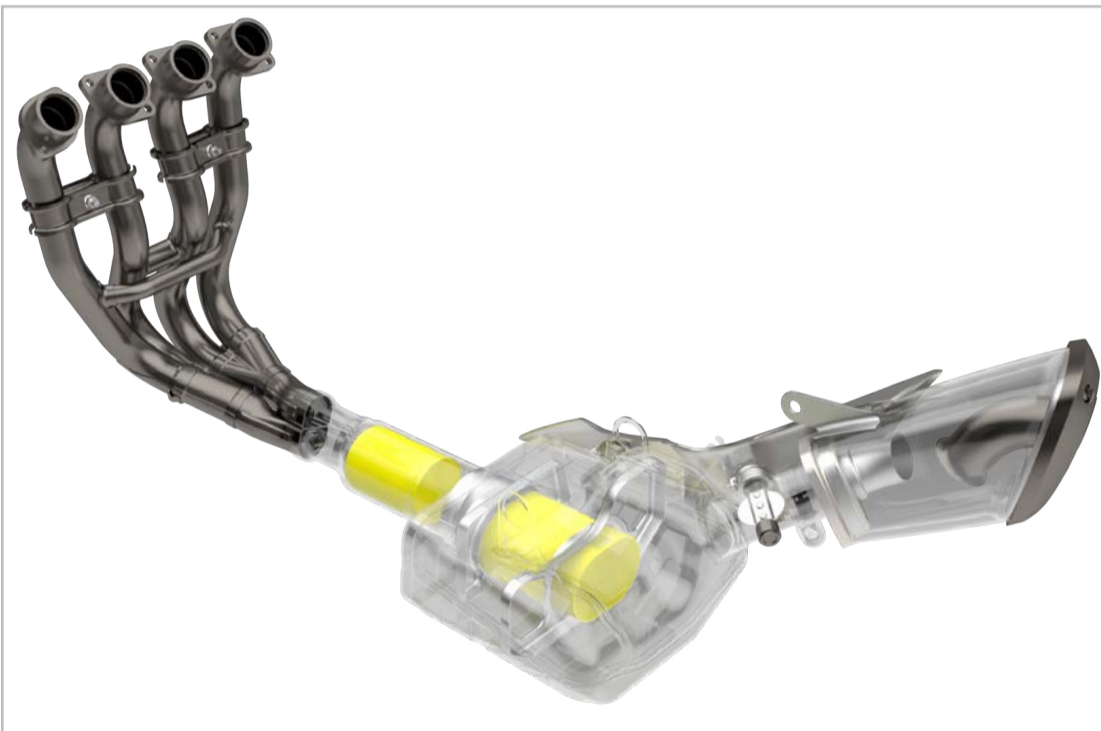
Stylistyka:

To pozostawiam do indywidualnej oceny. Każdy szuka czegoś innego. Czego można się spodziewać po nowej odsłonie GSX-S1000 pokazują zdjęcia. Dla mnie – subiektywnie – sprawia on wrażenie zwartego i konkretnego. Ma w wyglądzie spory pierwiastek „zwykłego motocykla”, który ma po prostu dobrze jechać i dawać z tego radość, a nie epatować wymyślnymi, do niczego nie potrzebnymi, gadżetami.

Dwie słuszne tarcze hamulcowe z przodu i jedna z tyłu dają poczucie pewności. W motocyklach tej klasy to jednak już standard.

To oczywiście opinii kierowcy, „na pierwszy rzut oka”. Myślę że mniej pochlebne w swoich ocenach będą pasażerki, dla których przygotowano wręcz „symboliczne” tylne siedzenie. Wygląda na to, że nowa Suzuki GSX-S1000 będzie pojazdem bardziej dla „poszukiwaczy przygód” niż żonatych motocyklistów.





nienia norm emisji Euro 5.

- Poprawiony układ wtrysku paliwa, wykorzystujący dziesięciootworowe wydłużone dysze wtryskowe w każdym korpusie przepustnicy, maksymalizujący efektywność wypełnienia komory spalania oraz przyczyniający się do zmniejszenia zużycia paliwa.

- Asystent sprzęgła Suzuki Clutch Assist System (SCAS) zapewnia łagodniejszy proces hamowania silnikiem, lepszą kontrolę podczas redukcji biegów oraz powoduje, że do obsługi dźwigni sprzęgła wymagane jest użycie mniejszej siły.

Systemy:

- System wspomagania jazdy SUZUKI INTELLIGENT RIDE SYSTEM (S.I.R.S.) – przełącznik trybów jazdy Suzuki Drive Mode Selector (SDMS) umożliwia wybór pomiędzy trzema charakterystykami mocy, według własnych preferencji oraz warunków panujących na drodze.

- System kontroli trakcji Suzuki Traction Control System (STCS) oferujący 5 ustawień oraz możliwość wyłączenia.

- Nowy system elektronicznego →

Silnik:

- Czterocylindrowy, rzędowy, chłodzony cieczą, o pojemności 999 cm³, opierający się na osiągnięciach motocykla klasy supersport, zmieniony i poprawiony w celu płynniejszego i bardziej liniowego dostarczenia mocy, głównie w niskim i średnim zakresie prędkości obrotowej. Tak charakterystyka jest przyjazna w codziennej jeździe po mieści.

- Poprawiony kompaktowy układ wydechowy o nowym kształcie kolektora, z przesuniętym systemem Suzuki Exhaust Tuning (SET), nowe katalizatory oraz przebudowana komora w celu speł-



sterowania przepustnicami ride-by-wire jest prostszy, lżejszy i bardziej kompaktowy niż poprzedni system oparty na mechanicznym sterowaniu linką.

- Dwukierunkowy quickshifter Quick Shift System (z możliwością wyłączenia) zapewnia szybkie i gładkie zmiany biegów bez konieczności użycia dźwigni sprzęgła. Funkcja automatycznego międzygazu podczas redukcji powoduje przyjemne, satysfakcjonujące wrażenie.

- System łatwego rozruchu Suzuki Easy Start System zapewnia większą wygodę i przyjemność z jazdy, umożliwiając kierowcy uruchomienie silnika jednym szybkim naciśnięciem przycisku rozrusznika i bez konieczności naciskania dźwigni sprzęgła.

- Asystent ruszania Low RPM Assist został zaktualizowany by współpracować z systemem SCAS i sprawiać, że ruszanie ze startu zatrzymanego było jeszcze łatwiejsze i płynniejsze.

Podwozie:

- Kompaktowe i lekkie podwozie zostało zaprojektowane tak by zapewnić zwinność, przyjemną charakterystykę i optymalne właściwości prowadzenia w rzeczywistych warunkach jazdy.

- Podwójna aluminiowa rama z prostymi, głównymi ramionami prowadzącymi od główki ramy aż

do mocowania wahacza, jest wyjątkowo sztywną i lekką konstrukcją.

- Aluminiowy wahacz pochodzi ze sportowego modelu GSX-R1000.

- Nowa, szersza o 23 mm kierownica, z poprawionym kątem ustawienia, wraz z zaktualizowanym kształtem siedzenia pozwala osiągnąć wygodniejszą, wyprostowaną pozycję podczas jazdy.

- W pełni regulowany, odwrócony widelec KYB (Kayaba) o średnicy goleni wynoszącej 43 mm zapewnia sportową i jednocześnie komfortową charakterystykę.

- Regulowane tylne zawieszenie zapewnia zwinność i stabilność.

- Nowy zbiornik paliwa o zwiększonej do 19 litrów pojemności zmniejsza częstotliwość postojów na tankowanie.

- System ABS dopasowuje siłę hamowania do dostępnego w danym momencie poziomu przyczepności nawierzchni.

- 4-tłoczkowe przednie zaciski Brembo mono-block współpracujące z dwoma pływającymi tarczami o średnicy 310 mm.

- Nowy kształt siedzenia zapewnia lepsze podparcie, wygodę oraz swobodę ruchu.



Nowa odsłona Suzuki GSX-S1000 sprawia wrażenie motocykla zawodniackiego. Dobre osiągi (silnik) połączono tu z bardziej rekreacyjną pozycją kierowcy. Motocykl też wygląda na lekki (w tej klasie pojemnościowej). Dla mnie, jako motocyklisty nieco starszej daty, za dużo w nim jednak elektroniki i wszelkich systemów, które mają myśleć i decydować za kierowcę. To odbiera sporo przyjemności z jazdy. Dobrze, że większość tych systemów ma opcje wyłączenia. Jeżeli ma to być „uliczny wojownik” to musi być nieco szorstki, a nie uładzony systemami. ■

WSK dookoła świata

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: MAREK MICHEL



Marek Michel w 2011 roku.

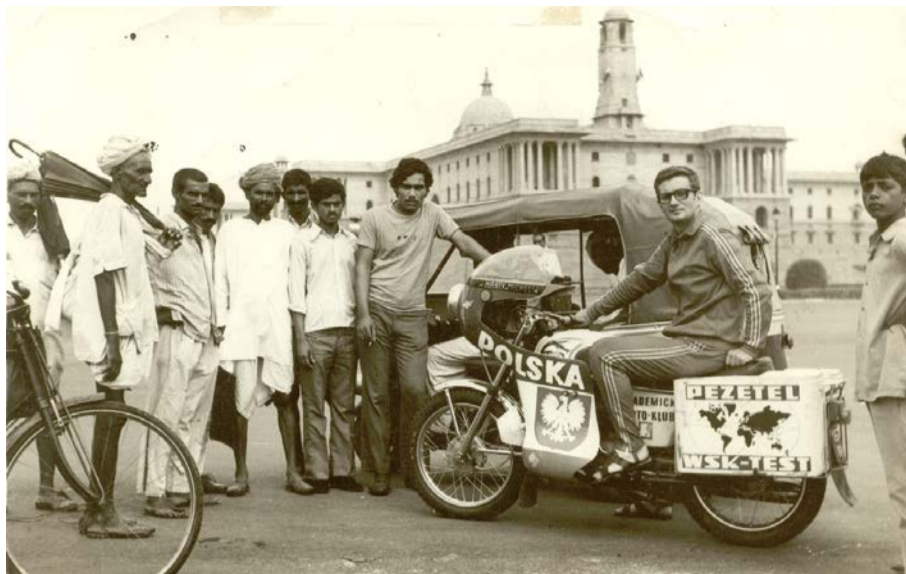
W poprzednim numerze Erwin Gorczyca podjął temat: ile mocy powinien mieć motocykl, aby sprawnie i dynamicznie jeździł. W licznych komentarzach do tego felietonu czytelnicy pisali – 30, 50, 100 KM. Mi zaś przypomniał się Marek Michel, który na 7-konnym WSK 125 w 1973 roku pojechał do Indii, pokonując trasę 24 000 km, a rok później na takim samym WSK 125 objechał świat dookoła.

Motocyklem WSK 125 dookoła świata – brzmi to prawie jak parafraza znanej podróżniczej powieści Juliusza Verne „W 80 dni dookoła świata”. W przypadku motocykla WSK 125, którym jechał Marek Michel, trwało to trochę dłużej, bo 115 dni, a pokonany dystans

wyniósł 39 500 km. Rok wcześniej Marek Michel odbył niemniej ciekawą podróż do Indii. Tak pisała o tym wówczas prasa:

Niecodzienny wyczyn.

Niecodziennego wyczynu – przejechania na motocyklu WSK 125 przez 19 krajów i pokonanie →→



Marek Michel na turystycznym szlaku podczas swojej wyprawy dookoła świata.

dystansu około 24.000 km non-stop – dokonał niedawno młody student zootechniki Akademii Rolniczej w Krakowie Marek Michel. Drogę z Polski do Indii zapalony turysta odbył na seryjnym motocyklu marki WSK 125 (typ M06-B3) ze Świdnika. Start do tej niecodziennej imprezy nastąpił 14 lipca 1973 roku. Trasa prowadziła przez: Czechosłowację, Węgry, Rumunię, Bułgarię, Turcję i dalej przez Iran, Afganistan, Pakistan do Indii. Po pobycie w tym kraju i zwiedzeniu licznych ośrodków kulturalnych i przemysłowych Indii nastąpił powrót do Europy przez Iran, Irak, Liban, Syrię, Turcję, Bułgarię, Jugosławię, Austrię, NRF do Paryża. W nadsekwąńskiej stolicy, w czasie odbywającego się tam właśnie salonu motocykl WSK ustawiono obok Polskiego Fiata, również rekordzisty z autostrady pod Wrocławiem. Oba pojazdy wzbudzały ogromnie zainteresowanie zwiedzających.

Nie trzeba chyba podkreślać, że była to ze wszechmiar wyprawa mordercza. Człowiek i motocykl poradził sobie ze wszystkimi trudnościami terenowymi i klimatycznymi. W uznaniu wielkiego wyczynu dyrekcja WSK w Świdniku obdarowała młodego studenta nowym motocyklem WSK 175.

„Motor” 2 / 1974

Marka Michela poznałem ponad 25 lat temu, podczas jednej z jego wizyt w Polsce. Przez te wszystkie lata cały czas jestem pod wielkim wrażeniem jego opowieści o legendarnej wyprawie z 1974 roku – w 115 dni dookoła świata na motocyklu WSK 125. Był to wyczyn pełen niesamowitych przygód, które

Marek barwnie i ze swadą opowiadał.

Rok 1973 (wyprawa do Indii) i 1974 (wyprawa dookoła świata) to był czas innych realiów politycznych, społecznych, ekonomicznych i gospodarczych na całym świecie. Przez kolejne 47 lat świat bardzo się zmienił.

Poprosiłem kiedyś Marka o kilka słów refleksji o swoich wyprawach motocyklowych z lat 70. Tu warto dodać, że „jego miłość do podróżowania” nie umarła z biegiem czasu, ale tylko przycichł na pewien czas i w latach 90. Marek Michel znowu wrócił do motocyklowego podróżowania po świecie, przy czym wybierał przeważnie te zakątki, gdzie trudno było dojechać innym pojazdem niż jednośląd.

(...) Okres moich podróży na motocyklu WSK to najwspanialsze chwile w moim życiu. Dziś, jak jest źle, podczas podróży, smutno, zimno i beznadziejnie to nic! Powtarzam sobie że: „Jeszcze nigdy nie było, aby jakoś nie było”. No i jest jakoś – po burzy z reguły pojawia się słońce, chyba że to już potop i będzie lało bez końca. Nie jestem idealny, ale idealnie sobie z tym radzę w każdych warunkach – uśmiech na twarzy choć niekiedy pustka w kieszeni. Dzięki motocyklom widziałem 124 kraje wszystkich kontynentów i ciągle mi mało i ciągle gna mnie w daleki i bliski świat. Niektórzy twierdzą, że wypadłem z jakiegoś wozu z taboru cygańskiego, tak lubię podróżować.

Zacząłem moje przygody z podróżą w 1968 roku, szwendając się autostopem po Demoludach (Krajach Demokracji Ludowej – jak komuniści nazywali swoje państwa w Europie środkowo-wschodniej). →→



Marek Michel w Stanach Zjednoczonych podczas swojej wyprawy dookoła świata.

Dalej komuna nie puszczała. Na wkładkę paszportową nie daleko można było pojechać. W 1973 roku dostałem paszport i dalej ruszyłem motocyklem, własnym kupionym za 8.500 zł w Polmozbycie. Władza Ludowa umożliwiła mi zakup dewiz, aż 105 dolarów amerykańskich. Powróciłem po 3,5 miesiącach, przejeżdżając 28.000 km i 28 krajów Dalekiego i Bliskiego Wschodu, wydałem z 300 dolarów na benzynę, jedzenie, wizy i jeszcze przywiozłem 350 dolarów amerykańskich. To można rozpatrywać tylko w kategoriach cudu, bo to był „CUD”. Ruszyłem do Singapuru, nie dojechałem, w środku Indii rzeka Ganges wylała i nie było jak jechać dalej. Z Indii poprzez Afganistan, Pakistan, Iran, Irak, Syrię, Liban, Turcję, Bułgarię, Jugosławię, Austrię, NRF dotarłem do Paryża. Tam poznałem znanych francuskich aktorów – Jann Paul Belmondo i ś.p. Michel Piccolo. Z Paryża, jak na skrzydłach powróciłem do Krakowa, aby kontynuować studia na Akademii Rolniczej w Krakowie. Już parę godzin po powrocie i po przejściu kaca znowu marzyłem o dalszej jeździe.

1 lipca 1974 roku ruszyłem w podróż dookoła świata. I tu następuje kolejny „CUD” – fabryka motocykli WSK Świdnik daje, czy właściwie pożycza mi nowy, seryjny motocykl WSK 125 model M06 B3 w wersji exportowej – więcej chromu i nie czarny, jak większość Wuesek, tylko białutki. Robią mi aluminiowe skrzynki i dają jeszcze na drogę 2500 dolarów. Nie posiadałem się ze szczęścia. W 115 dni z Krakowa do Krakowa objechałem dookoła świata, przejeżdżając

na motocyklu 39.950 km, przez NRD, NRF, Francję, Hiszpanie, Maroko, Algierie, Tunezję, Libie, Egipt, Liban, Syrię, Turcję, Iran, Afganistan, Pakistan, Indie, Bankog, Hong Kong, Australie. Samolotem przez Pacyfik przez Nowa Kaledonie, Fidzi, Thaiti do Los Angeles i dalej do Nowego Yorku, stąd do Holandii, Francji i znowu w uniesieniu, jak na skrzydłach do kochanego Krakowa. Boże..., jaki ten świat jest piękny. Byłem oczarowany tą podróżą dookoła świata. Nic lepszego nie mogłem wymyśleć.

I tu się – kurwa – zaczyna proza życia i Polska rzeczywistość. Przez kolejnych 10 lat nie pozwolono mi nigdzie wyjechać, zabrano mi paszport i „władza ludowa” poprzez UB utrudniała mi życie, twierdząc że będąc poza granicami kraju działałem na szkodę polskich interesów. Przez 10 lat prosiłem o paszport ponieważ znowu chciałem jechać dookoła świata, ale dostawałem odmowy i co gorsza za każdym razem z innego paragrafu. Absolutnie nic złego nie zrobiłem i nie powiedziałem na temat mojego kraju – Polski Ludowej. Przecież oni dali mi motocykl i pieniądze na podróż (dostałem 2500 dolarów. W podróży wydałem w sumie 2800 dolarów, dokładając 350 dolarów przywiezione z Indii). Nie chciałem być tą wroną, która własne gniazdo kala. UB chciało mnie też zamknąć do więzienia (podobno miałem pewne 2 lata odsiadki) między innymi za to, że na motocyklu był namalowany polski orzeł – godło narodowe. Podobno jako obywatel Polski mam prawo do flagi biało-czerwonej, ale za pokazywanie orla wsa- →→



Pamiątkowe zdjęcie po zakończeniu wyprawy dookoła świata. Rok 1974.

dzali do więzienia. Nie wiedziałem o tym i dalej nie jest to dla mnie zrozumiałe. Jakoś mi się udało, nie zamknęli mnie. Przez te 10 lat ciągnęło mnie w świat. Pojechałbym lub nawet poszedł pchając taczki przed sobą lub nawet wszystko do plecaka wsadzić, byle tylko podróżować. Dopiero w 1984 roku, po odwilży

„Solidarności”, otrzymałem paszport. Ja, żona Urszula i 6-letnia córeczka, jedy-naczka Marta. Z pielgrzymką do Rzymu wyjechaliśmy i tyle nas widziano. Od 1984 roku mieszkam w Houston w stanie Texas, w USA i dobrze mi tak. Ciągłe w podróży, byłem już 500 razy dookoła Ameryki i Kanady, przejechałem wielką, 18-kołową ciężarówką ponad 5 milionów mil i byłem kilka razy dookoła świata na motocyklach i dookoła Ameryki Południowej.

Tomasz to tyle. Muszę kończyć ponieważ już czeka na mnie załadowany samochód, jadę do Los Angeles z 24 tonami czekolady. Słodki ładunek.

Marek Michel, Dallas (USA), 21 kwietnia 2011 roku

W latach 90. i po roku 2000 Marek podróżował najczęściej motocyklem Kawasaki KLR 650. Marek Michel zmarł 8 lipca 2014 roku, po walce z ciężką chorobą. Jego WSK z 1974 roku znajduje się obecnie w muzeum w Świdniku.

Dziś podróżnicy nie ruszają w taką trasę motocyklami mniejszymi niż 600 cm³, do tego mają łączność

satelitarną z każdego miejsca na ziemi oraz budżet idący w dziesiątki tysięcy dolarów czy euro. Marek Michel miał tylko nowy 7-konny motocykl WSK 125, trochę bagażu, 2500 dolarów i serce pełne pasji podróżniczej. O jego wyczynie powinien wiedzieć każdy polski motocyklista. ■

Dzikowisko kobiecym okiem

TEKST: KATARZYNA SZYMALA, ZDJĘCIA: MARLENA BACH, KATARZYNA SZYMALA

Mamy już kolejny dziwny rok. Organizacja jakichkolwiek imprez cały czas jest wątpliwa. Jednak w przedostatni weekend maja, z nieznanym nikomu przyczyn, nagle ludzie na Junakach z całej Polski postanowili wybrać się „po butki” do Łeby.



W dniach od 21 – 23 maja 2021 roku w Holiday Resort & Camping InterCamp'84 w Łebie miało miejsce wyjątkowe wydarzenie. Odbyło się XXIV Dzikowisko, czyli co roczne spotkanie posiadaczy i miłośników prawdziwych motocykli Junak.

Dzicze rodziny zjeżdżały się od czwartku. Oficjalne przywitanie miało miejsce w piątek wieczorem. Na sobotę została zaplanowana wycieczka do Muzeum Techniki Wojskowej GRYF, wieczorem gry, swawole i zabawy przy ognisku, niedzielny poranek to już niestety czas pożegnań i wyjazdów. Dodatkowa →



Zapytacie co jest tak wyjątkowego w Dzikowisku? Ludzie! To oni tworzą tę niepowtarzalną atmosferę. Spotykamy się w tak dużym gronie raz do roku, a zawsze czuje się rodziną atmosferę – w pozytywnym znaczeniu tego słowa. Większość z nas zna się od lat, jednak miło jest też poznać nowe osoby lub przybić w końcu piątkę z ludźmi poznanymi za pośrednictwem Internetu. Jak zawsze miały miejsce szybkie naprawy, poprawki, jazdy testowe motocyklami innych posiadaczy lub zajęcia w pod grupach, czyli smakowanie trunków wszelakich.

atrakcją to wizyta Seby opowiadającego słów kilka o projekcie, który prowadzą razem z Wulkanem, czyli silnik motocyklowy OHRV2 1100 cm³, który jest budowany na bazie Junaka.

Po raz pierwszy Dzikowisko zawitało nad polskie morze. Nie można było nie wykorzystać okazji i zupełnie przypadkiem parę zbłąkanych maszyn wylądowało na plaży. W czasie wolnym udało →







mi się wraz z kilkoma odważnymi, po zachętach organizatorów i przykładzie płynącym z góry, sprawdzić temperaturę wody i cały czas się zastanawiam czy to było jeszcze morsowanie czy już zwyczajna kąpiel w Bałtyku. Szum morza, warkot silnika i ciepły piasek – nie ma lepiej!

Odrobina cyferek – z pierwszych obliczeń wynika, że w sumie w Łebie zawitało 105 Junaków plus Junaki zastępcze wszelkiej maści. Szacowana liczba uczestników dobija 330 osób – cały ośrodek był nasz! Najdłuższą trasę pokonał Wojtek z Limanowej, 795 km w jedną stronę, oczywiście Junakiem. Najstarszym kierowcą był 79-letni Zbyszek z okolic Łodzi! Dla potwierdzenia tezy, że na te imprezę przyjeżdżają całe rodziny, najmłodszym uczestnikiem była 11-tygodniowa Łucja. Udało mi się także w końcu spotkać Kobietę na Junaku, Justynę – to znaczy sama przyjechała na spotkanie

Junakiem, a nie tylko podkradała motocykl swojemu mężowi czy partnerowi. Junaki zjeżdżały z całej Polski, ja na swoim zastępczym jechałam z Mazowsza. W drodze do, pokonałam wraz z jedenastoma motocyklami 477 km w czasie 9 i pół godziny. Pogoda była dla nas łaskawa, cały czas w słońcu, choć z zimnym wiatrem. Powrót w 8 maszyn, start w deszczu, dalej spokojnie. Siedem i pół godziny – 433 km. Jak to mówią, nie ma złej pogody, są tylko, źle ubrani motocykliści.

Tegorocznymi organizatorami byli Kaszubi. Ogromne podziękowania dla Janusza Reitera, Andrzeja Rożka, Michała Maciejewskiego i ich Małzonek! Jak oni coś robią to wiadomo, że będzie cudnie! Prywatnie dziękuję Mazowieckim Kamratom za obstawę w obie strony! Za rok Dzikowski jest planowane w Bieszczadach. Już nie mogę się doczekać! ■

Jawa Story cz. 1

TEKST I ZDJĘCIA: HUBERT PAWŁOWSKI

W historii motoryzacji pojawiło się wiele motocykli, które określa się dziś mianem „kultowych”. Jedne bardziej, inne mniej zasłużenie. Ja osobiście nie lubię tego słowa, jest ono bowiem nagminnie nadużywane. A jeśli wszystko jest „kultowe”, to w sumie nic już takie nie jest. Podobnie jak nie wszystko może być „prestżowe”.



Jeśli jednak wziąć pod uwagę ilość legend, opowieści i anegdot związanych z wyrobami danej marki, oraz jej wpływem na kulturę masową, to Jawa bez wątpienia spełnia wszelkie wymogi, jakie stawia się przed marką aspirującą do miana „kultowej”.

Starsi motocykliści pamiętają mrozące krew w żyłach opowieści, jak to ktoś na 350 grzał 160 km/h, podczas ruszania gubił pasażera, czy o „ukrytym” gdzieś piątym biegu. To oczywiście wszystko bajki (może za wyjątkiem gubienia pasażera), jednak warto zauważyć, że opowieści takie krążyły →→



już w czasach świetności tych maszyn. Te miejskie legendy pomagają nam uzmysłować sobie, jakie emocje wzbudzał ten motocykl.

Jawa w czasach PRL była pewnym fenomenem. Socjalizm to był taki dziwaczny ustrój, w którym wychodzono z pewnego filozoficznego założenia, że cokolwiek jest lepsze niż nic. Mimo iż to założenie na pierwszy rzut oka może wydawać się nawet słuszne i logiczne, to jednak po chwili zastanowienia takim być już przestaje. W gospodarce planowych braków i niedoborów kusi bowiem, żeby to „coś” było tak byle jakie, jak to tylko możliwe. Niestety, tak też z reguły się działo.

Od tej ponurej zasady były na szczęście wyjątki. Nieliczne co prawda, ale jednak. Jednym z nich były „knedle”, czyli czeskie dwusuw. Motocykle „od zawsze” luksusowe. Świadczą o tym zdjęcia dawnych amantów kina na Jawach. Były etatowymi motocyklami elity wojska, czyli pilotów myśliwców.

Nawet w trudnych latach osiemdziesiątych motocykle te budziły respekt. Wielkie i ciężkie, jak na tamtą epokę. W szarych i ponurych czasach, gdy brakowało dosłownie wszystkiego, były namiastką motoryzacyjnego luksusu. Dwa cylindry, obrotomierz, chromowane gmole, bogata paleta dostęp-

nych kolorów nadwozia. Oczywiście, w naszej rzeczywistości z tym wyborem kolorów, wersji czy wyposażenia było jak było. Czyli nieliczni szczęśliwcy brali co akurat „dawali”, bez marudzenia i wybrzydzenia, szczęśliwi jakby „Pana Boga” złapali za nogi.

Bo trzeba pamiętać, że w latach osiemdziesiątych młody człowiek na Jawie TS wzbudzał taką sensację, podziw i zazdrość na betonowej pustyni z wielkiej płyty, o jakiej dzisiejsi posiadacze najdroższych i najwspanialszych wynalazków nie mają nawet co marzyć. Starszy brat mojego kolegi, co to miał ojca za granicą, na osiemnaste urodziny otrzymał właśnie nową Jawę 638, kupioną za dolary w Pewexie. Piękną, czarną, błyszczącą chromowanymi gmołami i zadartymi tłumikami. Ach, co to była za sensacja! Gdyby jeszcze benzyna nie była na kartki to świat byłby wspaniały! Jedna z pierwszych jazd na Jawie zakończyła się zwandalizowaniem rachitycznego trawnika przed blokiem. Niedoświadczony kierowca próbował ruszyć Jawą jak Komarkiem. I stało się. Motocykl wyrwał do przodu jak z procy, kierowca rozpaczliwie uwiesił się kierownicy, nieświadomie dodając jeszcze więcej gazu. Maszyna zjechała z chodnika na trawnik żłobiąc w nim głęboką bruzdę. No cóż, doświadczenia wyniesione z jazd Rometem nie na wiele się zdały w starciu z Twin Sportem i jego 26 KM. Kiedyś te konie były chyba jednak tłustsze?

Niedługo później jednak matka młodego motocyklisty doszła do wniosku, że Jawa jest dla niego zbyt niebezpieczna i zamieniła ów pojazd na używanego Polskiego Fiata 126p, zwanego szumnie „samochodem”. Niby w tamtych czasach był to jakiś awans, jednak „Maluch” takiej sensacji już na osiedlu nie wywoływał.

Bo trzeba pamiętać, że Jawa TS w schyłkowym PRL miała jednak nadwątloną reputację (czarny PR). Przypisano jej łatkę socjalistycznego „wido- ➔➔

wmakera”, jako najmocniejszemu „dostępnemu” na rynku jednośladowi.

Z tego okresu pochodzi moja ulubiona miejska legenda. Mówiła ona o gangu motocyklistów, na czarnych Jawach, grasujących po drogach naszego kraju. A wszędzie tam, gdzie się pojawili to natychmiast krowy przestawały dawać mleko, kury się nieść, a panny traciły wianki i w ogóle samo zło. Co ciekawe, opowieść tą słyszałem w dwóch różnych wersjach. Według jednej, którą usłyszałem mieszkając na Mazowszu, gang miał grasować na Mazurach a na plecach skórzanych kurtek motocykliści mieli wymalowany pentagram. Druga wersja, zasłyszana na Pomorzu, nic nie wspominała o symbolach na kurtkach, za to umiejscawiała miejsce akcji na Śląsku. Jakby nie patrzeć, jak tylko dzieje się coś ciekawego to ja mam zawsze daleko.

Oczywiście te opowieści są bardzo mocno przesadzone. Ale to przecież nic nowego. Szczególnie w świecie motocyklowym. Nawet słynna opowieść o „wydarzeniach w Hollister” też jest przecież mocno przesadzona. W rzeczywistości nie wydarzyło się tam nic, co by nie działo się na dowolnym lokalnym zlocie. Z tą różnicą, że tamta historia została odpowiednio podkoloryzowana i nagłośniona przez prasę. Sezon ogórkowy wszędzie rządzi się tymi samymi prawami.

W latach 90. dobra passa tych motocykli się skończyła. Ówczesne czasopismo motocyklowe nie zostawiało na nich suchej nitki. Z artykułów wynikało, że nie sposób przejechać tym motocyklem nawet stu metrów, żeby chociaż raz się nie zepsuł. W tej samej gazecie zresztą, kilka stron wcześniej, zamieszczono relację z podróży Jawą po Wielkiej Brytanii. Do dziś nie mam pojęcia jak to jest możliwe, że redaktorom nie kłóciło się jedno z drugim. Ale przecież szło „nowe”, więc wiele osób – nie wiedząc czemu – czuło się niejako w obowiązku szargać „stare”, obojętne czy było to zasłużone czy też nie. Jak mawiał poeta: „my już są Amerykany...”. No prawie.

Życie ma to do siebie, że pędzi nie zważając na nic. Temat Jawy rozwiął się z czasem niczym spalinę z dwusuwa, a człowieka pochłonęły codzienne zmartwienia. W początkowych latach dwutysięcznych zostałem handlowcem. A w zasadzie nawet „elitą handlowców”, jak nam to ładnie wyjaśniono na szkoleniu. Bycie zaś „elitą” oznacza w praktyce, że tyrasz dwa razy więcej niż „nie elita”, ale za to za te same pieniądze.

Któregoś dnia znajomy poprosił mnie abym załatwił dla niego pewną sprawę. Otóż znalazł ogłoszenie o sprzedaży działki gdzieś u wrót Mazur. Oferta wyglądała na atrakcyjną, jednak był pewien problem. Anons znalazł w gazecie, więc oczywiście nie było zdjęć. Wówczas rzecz normalna. W związku z tym moje zadanie polegałoby na tym, żebym przy okazji podjechał i zobaczył, czy cała rzecz warta jest zachodu. Bo skoro i tak sobie jeżdżę po Polsce...

Mazury leżały akurat w „moim rewirze”. Więc po załatwieniu spraw służbowych, w drodze powrotnej, udałem się na poszukiwania owej działki. Zostałem zresztą w tym celu odpowiednio poinstruowany, że „przy kapliczce należy skręcić w prawo”. W związku z tym od Brodnicy jechałem już w tempie emeryta, a nie z pedałem gazu wbitym w podłogę, jak na handlowca przystało. Musiało to budzić szok i niedowierzanie na drodze.

Po kilkudziesięciu kilometrach, według instrukcji, niby byłem już na miejscu. Kapliczka stała, droga w prawo też była, nawet jakieś zabudowania i las w oddali. Tylko nazwa miejscowości jakoś mi się nie zgadzała. Gdy tak stałem wśród pól i łąk, zastanawiając się co robić, niespodziewanie nadszedł drogą starszy człowiek. Dobra nasza, można zapytać miejscowego.

Hindusi twierdzą, że nie ma spotkań przypadkowych. Otóż człowiek ten był właścicielem wystawionej na sprzedaż nieruchomości. Porozmawialiśmy, obejrzelismy działkę, a na zakończenie →

zostałem poczęstowany obiadem. Ta staropolska serdeczność mnie zaskoczyła.

Ponieważ według mojego rozeznania oględziny wypadły pomyślnie, więc następnym razem zabrałem w trasę mojego znajomego. W międzyczasie firma wymieniła mój służbowy samochód. Było to dość częste, bowiem z racji dużych regionów, w których musieliśmy operować, przebiegi mieliśmy zaiste astronomiczne – ale nie aż tak, jak europosłowie i inni parlamentarzyści. Ich wyczyny są zresztą

chcąc, zacząłem mu pomagać, uważając tylko żeby nie zniszczyć garnituru. Wreszcie, spod jakiejś starej szmaty czy worka wyłonił się zbiornik paliwa, na którym, mimo ciemności i wieloletniego kurzu, można było bez problemu odczytać napis: „JAWA”.

Do domu wróciliśmy dużo później niż planowaliśmy. Znajomy usatysfakcjonowany, bo dopiął swoje sprawy związane z zakupem działki. Ja byłem chyba jeszcze bardziej szczęśliwy, ponieważ po dwudziestu latach, niespodziewanie stałem się właścicielem

motocyklowego marzenia z dzieciństwa.



Jawa 634 produkowana była w latach 1973–1984. Jak na socjalizm był to dość krótki okres. W tym czasie poddawano ją wielu modernizacjom, czasem bardzo poważnym. Jak to w miłującym pokój socjalizmie było w zwyczaju, powstała jej wersja wojskowa. Historia modelu jest zresztą pokręcona jak ustrój, w którym powstał. Generalnie można ją streścić w ten sposób: powstał nowoczesny prototyp

jeszcze bardziej imponujące, chociażby z tej racji, że nakręcili je nieistniejącymi samochodami.

Ta zmiana pojazdu nie umknęła uwagi sprzedawcy nieruchomości. „Skoro pan tak samochody zmieniasz to może chcesz pan motor kupić?”. Zaskoczył mnie tym pytaniem, bo cóż to za motocykl może mi chcieć sprzedać? Ale z ciekawości poszedłem za nim. W kącie drewnianej komórki, pod stertą żelastwa i desek, coś rzeczywiście było. Mężczyzna zaczął przekopywać się przez tą hałdę. Najpierw wygrzebał z niej Komara, ale zanim zdążyłem coś powiedzieć rzucił tylko: „To dla dzieci, nie dla pana”. Chcąc nie

z wieloma innowacjami, z którego do fazy produkcyjnej „czynnik” dopuściły tylko ramę. Resztę uzupełniono elementami ze starych modeli. Powstał w ten sposób motocykl o przesadnie mocnej konstrukcji, jak na klasę pojazdu. Rama bowiem zaprojektowana była jako element rozwojowy, w którym docelowo pracować miały czterosuwowe silniki o pojemności pół litra, a wyprodukowanie ich planowane było już na 1986 rok. Optymistyczny plan wprowadzania kolejnych modeli do produkcji obejmował okres aż do 1995 roku. Jak się to wszystko skończyło, wszyscy doskonale wiemy.

CDN...



GALERIA: *Balladyna na Hondach*

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI

W historii polskiego teatru było to wydarzenie bez precedensu. Choć minęło od tego czasu już ponad 45 lat, na polskich scenach nie zdarzyło się jeszcze nic bardziej zaskakującego.

W 1974 roku Adam Hanuszkiewicz wystawił w Teatrze Narodowym „Balladynę” Juliusza Słowackiego. W tym spektaklu na scenie pojawiły się trzy Hondy, których dosiadali Goplana oraz Skierka i Chochlik.

Opinię publiczną (tą oficjalną) szokowało wszystko – na najważniejszej scenie w naszym kraju, w sztuce będącej sztandarowym dziełem dramaturgii polskiej, autorstwa jednego z wieszczów narodowych, pojawiły się motocykle Honda, które były pojazdami nieosiągalnymi dla przeciętnego Polaka.

Inne oceny głosiła opinia publiczna, ale ta nieoficjalna. Młodzież była zachwycona tym spektaklem, doszło nawet do tego, że czasopisma dla dzieci „Miś” i „Świerszczyk” zamieściły recenzję tej sztuki. Dodatkowym elementem tego spektaklu, który dopełniał szokującego efektu, był niesztampowa scenografia. Trzy występujące w tej sztuce Hondy zostały zakupione z funduszu ówczesnego Ministerstwa Kultury. Po zejściu sztuki z afiszów poszły na licytację. Choć nie jest to zbyt odległa przeszłość, nie ma dziś pewności ile odbyło się spektakli *Balladyna na Hondach*. Dokumentaliści twierdzą, że było ich 200, Adam Hanuszkiewicz wspominał o 400.

Tak o tym spektaklu pisała Hanna Baltyn w magazynie „Inne strony teatru. Nietakt” (nr 16-17

z 2014 roku): (...) *Była histeria, pozostała historia. Jest rok 1974, luty, „Balladyna” w Narodowym. Adam Hanuszkiewicz, zaprzyjaźniony z całą krakowsko-warszawską profesurą polonistyczną, inscenizuje sztukę Słowackiego tak, jak by zapewne wystawiono ją w podziwianym przez wieszcz Cyrku Olimpijskim w Paryżu – żeby widza oszołomić, zachwycić, rozśmieszyć, stumanić i przestraszyć. Wychodzi, jak to formułuje Elżbieta Morawiec, „sukces-skandal”. Udaje mu się przy pomocy scenografa Marcina Januszkiewicza powielić rozmaite ikony popkultury i przy pomocy takich rekwizytów jak trzy hondy zmienić teatr w cyrk, w dodatku totalny, okrążający widownię. Zamiast pocziwej lektury, przy której i uczniom, i nauczycielom kleiły się oczy, leciał efekt za efektem. A żeby nie zapomnieli, co oglądają, w charakterze dekoracji w tle stały wielkie trójwymiarowe czerwone litery BALLADYNA. (...)*

Jak napisała Zofia Kucówna: *„teatr Hanuszkiewicza był, istniał, wnosił ferment, powodował wściekłość, zawiść, prowokował, zachwycał, drażnił – a więc niósł wszystko, co może teatr w sferze emocji wyzwolić” (...).*

A może ktoś z was – Szanowni Czytelnicy – pamięta te motocykle? Może ktoś z waszych znajomych kupił je na licytacji, po zakończeniu wystawiania „Balladyny” w Narodowym? Ten przetarg prawdopodobnie odbył się ok. 1976 – 1977 roku. →→

motor**15**

1974

ROK XXIII 14 KWIETNIA • CENA 3 ZŁOTE (1146)



BALLADYNA NA HONDACH

Ma ostatnio stolica szczęście do sensacji teatralnych. A więc najpierw zjechali do Warszawy Japończycy — grupa teatru eksperymentalnego, która pokazała rzeczy, jakich warszawiacy nigdy nie widzieli i nie słyszeli a wiadomo, że takich rzeczy jest niewiele bo trudno mieszkańca stolicy zadziwić. Japończycy przybyli w glorii superawangardowego teatru i aż dziw, iż niektórzy mieszkańcy Warszawy, miasta które zawsze było łagodne i wyrozumiałe dla muz, popadli po ich występach w stan osłupienia a potem oburzenia i raz na zawsze stracili serce do awangardy, zwłaszcza jeden pan i jedna pani. Spytajcie tego pana, którego jeden z aktorów japońskich usiłował zmusić do zjedzenia na surowo główki kapusty, albo spytajcie co sądzi o awangardzie dziewczyna, która w ciemnościach panujących podczas przedstawienia w sali Teatru Kameralnego została przez awangardowego artystę roznegliżowana — podarł na niej bluzkę, spodnie, poszarpał bieliznę, a na dodatek ciągał za włosy. Dziewczyna dostała szoku, a gdy się trochę uspokoiła podała sprawę do sądu, żądając odszkodowania za straty fizyczne i moralne. I wtedy dopiero w sali rozpraw na łamach prasy od „Expressu” po „Politykę” znawcy problemu zaczęli się zastanawiać nad nowoczesnością środków wyrazu we współczesnym teatrze, próbowali ustalić „granice awangardy”, starali się dać odpowiedź na pytanie — gdzie kończy się sztuka a zaczyna pseudosztuka przybierająca, jak w tym przypadku szaty bezprawia.

c. d. na str. 9

Adam Hanuszkiewicz wystawił w Teatrze Narodowym w Warszawie „zmotoryzowaną” Balladynę Juliusza Słowackiego. Na zdjęciu — Goplana — Bożena Dykiel.

O „Balladynie” na Hondach piszemy na str. 9. Fotokolor: Jerzy Płoński



Muzealna sztafeta pokoleń

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: AUTOR, KAROL CIAŻKOWSKI

Co jest potrzebne, aby powstało interesujące muzeum motocykli lub imponująca kolekcja? Pasja, czas, wiedza i pieniądze. Z tych czterech głównych składników (jest jeszcze kilka innych, pośrednich) jeden jest bezwzględny – czas. Tego nie jesteśmy w stanie przeskoczyć. Kilka kolekcji w Europie obroniło się jednak przed tym za sprawą kolejnych pokoleń przejmujących pasje swoich przodków.



Karol Ciężkowski

Jak wyglądają dzieje typowych kolekcji motocyklowych? Młody człowiek zarządza się pasją motocyklową. Po skończeniu edukacji zaczyna zarabiać duże pieniądze lub dziedziczy spory spadek. Gdy ma ok. 35 – 40 lat zaczyna

tworzyć kolekcję motocykli. Ma przeważnie na to ok. 40 – 45 lat. Gdy wieku ok. 80 lat umiera kolekcję przejmują spadkobiercy. Jest ona przeważnie dzielona, więc traci już swą unikatową wartość jako całość tematyczna lub chronologiczna. Następnie →→



Ekspozycja Gdyńskiego Muzeum Motoryzacji.

poszczególni spadkobiercy sprzedają odziedziczone motocykle, widząc w nich tylko wartość materialną. I tak kończy się historia pięknej kolekcji oraz pasji pewnego hobbysty. Owszem, są wyjątki od tego, ale rzadkie. Taki schemat jest typowy dla małych zbiorów rzędu 3 – 7 motocykli, jak i dużych liczących motocykle w dziesiątkach.

Ratunkiem dla kolekcji i kilkudziesięciu lat pracy danego kolekcjonera może być rozpalenie takiej samej pasją w swoich dzieciach lub wnukach. Nie zawsze musi to być syn czy wnuk, bo zdarzają się przypadki, że córki lub wnuczki przejmują motocyklową pasję ojca czy dziadka. Na to też za bardzo nie mamy wpływ, bo nie ma sposobu, aby w dziecku rozpaścić szczerą i mocną miłość do zabytków motoryzacji, ale mimo wszystko tu pojawiają się jednak szanse. Jak pokazuje praktyka na 10 analizowanych przypadków udaje się to przeciętnie 1 – 3 osobom. W Polsce dobrym przykładem takich pokoleniowych kolekcji w dziedzinie samochodów jest Maciek Peda, który po ojcu (Janie) przejął pasję i dalej ją rozwija. Kolejnym przykład – dotyczący motocykli i samochodów – jest Karol Ciążkowski, który od kilku lat wspólnie z ojcem (Witoldem)

prowadzi i rozwija Gdyńskie Muzeum Motoryzacji. Znam Witka i Karola od ponad 25 lat i widzę, jak z roku na rok rozrasta się ich kolekcja. Znam też ich zbiory, które nie są eksponowane. Jest tam kilkadziesiąt motocykli na co najmniej 20 – 25 lat prac renowacyjnych, przy założeniu, że rocznie robiliby kilka motocykli.

Kilkanaście lat temu, po wielu staraniach, Witek otworzył prywatne muzeum motoryzacji. Od kilku lat coraz prężniej jego rozwojem i funkcjonowaniem zaczyna zajmować się Karol.

Tomasz Szczerbicki: Karol, jak zrodziła się w Tobie pasja do zabytkowych pojazdów?

Karol Ciążkowski: *Ciężko powiedzieć, chyba była ze mną zawsze, ale zaczęła ujawniać się stopniowo. Pamiętam, że jako pierwsze zrobiły na mnie wrażenie futurystyczne samochody, które przyozdabiały strony pism motoryzacyjnych i co ciekawe te samochody, na które wtedy patrzyłem, dziś są już klasykami albo pojazdami koncepcyjnymi, które nigdy nie weszły do produkcji.*

Większość zabawek od Taty to również były →→



Ekspozycja Gdyńskiego Muzeum Motoryzacji.



samochody (nie muszę nadmieniać, że były to ulubione zabawki). Później odwiedzając warsztat Taty zacząłem bardziej się przyglądać pojazdom, których próżno było szukać na ulicach oraz w czasopiśmie przechodzących przez moje ręce.

Do dziś pamiętam Mercedesa Stuttgarta, który

stał w odległej ode mnie części warsztatu oraz stojącego w poprzek kanału Fiata 126p. Zawsze zastanawiało mnie, jak do diabła ktoś był w stanie tak wjechać (w ten sposób) samochodem. Po wielu latach kiedy zapytałem o to Tatę, uśmiechnął się i powiedział, że przeszkadzał mechanikom stojąc →→

„normalnie” na kanale to skrzyknęli się, podnieśli go i przestawili w ten sposób, aby jak najmniej miejsca zajmował.

I w tym miejscu nie można pominąć roli mojego Taty, bo gdyby miał inne hobby, np. zbierał znaczki, nie miałbym możliwości obcowania z tymi pojazdami, a tak były ze mną odkąd pamiętam.

Od czasu gdy Tacie udało się otworzyć Gdyńskie Muzeum Motoryzacji oficjalnie w 2007 roku mogę dzielić się tą pasją z innymi i trzeba przyznać, że to całkiem miłe uczucie.

Trzeba jednak głośno powiedzieć, że gdyby nie władze Gdyni, życzliwi urzędnicy i ludzie na pewno by się nie udało być w tym miejscu, w którym znajdujemy się dziś.

Każdy z nas kocha co innego w starych motocyklach i ten subiektywizm nadaje kolorytu środowisku kolekcjonerów, hobbystów i miłośników. Jednego fascynuje archaizm technik, inny kocha powiew wolności niesiony przez motocykle amerykańskie, ktoś inny pasjonuje się precyzją niemieckich konstrukcji (np. BMW, Zundapp, NSU), jeszcze inny nie widzi świata po za „anglikami”, a trafiają się i tacy, którzy – bez względu na markę czy kraj pochodzenia – podziwiają niepowtarzalność formy dawnych motocykli i twierdzą, że pojazdy te są pewnego rodzaju rzeźbą, a nawet technicznymi dziełami sztuki. Co ciebie urzeka w starych motocyklach?

Chyba wszystko. Motocykle to taka nie zapisana karta w moim życiu, bo nigdy nie miałem swojego. Tata często opowiadał jak za młodu jeździł na motocyklach, które trafiały w jego ręce. I gdzieś w głębi duszy żałowałem, że ja nie miałem takich możliwości. Do tego często w amerykańskich filmach akcji widziałem (i nadal widuje) jak bohaterowie tychże jeździli na Indianach lub Harleyach i to wyglądało naprawdę fascynująco. Nie wiem czemu, ale jakoś nigdy nie pociągały mnie specjalnie nowe motocykle, za to stare zawsze.

Więc mówiąc żargonem graczy komputerowych „misja mój własny klasyczny motocykl” jeszcze przede mną i naprawdę nie mogę się doczekać, kiedy zacznę ją realizować.

Na ekspozycji w waszym muzeum można zobaczyć samochody i motocykle. Wiem, że co pewien czas zmieniacie nieco wystawiane pojazdy. Jakie motocykle obecnie można zobaczyć w Gdyńskim Muzeum Motoryzacji?

Na chwile obecną w muzeum znajdują się następujące motocykle: CWS M111 (Sokół 1000), dwa Indiany Big Chief, angielski Raleigh, duński Nimbus, dwa Harleye-Davidsony WL, belgijska Sarolea 24T, trzy Royale Enfieldy, Hercules 500, Ariel 500, BMW R12, Ardie TM 500, BSA L, francuski Koehler-Escofier S6V, dwa Zündappy K5600, dwa Zündappy K800 oraz belgijski FN 500.

Wasze pojazdy są sprawne, czy w tym roku planujecie udział w jakiś rocznicowych imprezach miejskich, aby można było pojazdy zobaczyć w ruchu?

Bardzo byśmy chcieli, wszystko zależy od tego, jak szybko uda się opanować pandemię Covid-19, więc o planach ciężko mówić.

Nasze pojazdy poza paradami były wypożyczane również na różne okoliczności. Przez lockdown niestety wszystko zostało odwołane więc nasze pojazdy „leżakowały” rok. Mamy nadzieję, że już niedługo „wszystko ruszy”.

Na pewno będę realizował program edukacyjny dla wybranych Gdyńskich Szkół Podstawowych, podczas którego będę odwiedzał zabytkowym samochodem dzieci w szkole i przybliżał im różne motoryzacyjne ciekawostki, jak również opowiadał o historii motoryzacji na terenie Gdyni.

Chciałbym abyś powiedział kilka słów o tym czego nie widać, czyli waszych działaniach związanych z upamiętnianiem historii Gdyni. Wiem, że macie spory zbiór pamiątek po dawnych zawodnikach z Gdyni, prezentujecie swoje pojazdy w szkołach podstawowych? Tworzysz filmy pokazywane na Youtube. Tych działań nie widać patrząc na ekspozycje muzealną, a są one ogromnie ważne.

Chcielibyśmy jakoś skonsolidować to wszystko co robimy, ale ten etap jeszcze przed nami. Przede wszystkim naszą misją, którą przed sobą postawiliśmy, jest szerzenie wiedzy i kultury motoryzacyjnej. Brzmi to może wzniośle i pompatycznie, ale to tak →→



Jeden z magazynów Gdyńskiego Muzeum Motoryzacji. Na renowację czeka tam jeszcze kilkadziesiąt zabytkowych motocykli. Pośród motocykli Witold Ciężkowski, od niego wszystko się zaczęło.

naprawdę, po prostu, mówienie w różny sposób o tym, co lubimy robić i co nas pasjonuje.

I tu przykład: czasami realizuje programy edukacyjne dla uczniów, które polegają na odwiedzeniu dzieci w szkole zabytkowym samochodem. Jednym z kluczowych elementów dla mnie jest żeby dzieci widziały, jak przyjeżdżam do nich pod szkołę, że ten pojazd, w którym siedzę naprawdę jeździ, a nie tylko ładnie stoi i wygląda. Czasem ten element warsztatów bywa męczący, bo zdarzało się, że jednego dnia miałem takich zajęć sześć pod rząd, a za każdym razem chciałem zachować element przyjazdu pod szkołę. Później następowała prezentacja pojazdu i czego nigdy nie robimy, zaprosiliśmy każde z dzieci do środka żeby mogło na własnej skórze poczuć ducha minionej / zabytkowej motoryzacji. Przez Plymouth'a Q Four Door „przeszło” łącznie ponad 600 dzieci – niezły wynik!

Następnie już w klasie odbywała się bardziej merytoryczna część warsztatów polegająca na przybliżeniu młodym mieszkańcom Gdyni historii ich miasta oraz jak na tych terenach rozwijała się motoryzacja, ponieważ łączy się to naturalnie z powstaniem portu w Gdyni.

Oczywiście podczas tych zajęć jest dużo śmiechu i dość luźna atmosfera, ale właśnie o to chodzi żeby poprzez taką niekiedy zabawę pokazać dzieciakom coś ciekawego. I muszę przyznać, że mam tę komfortową sytuację, że często mogę sam poczuć tak zwany feedback, ponieważ widzę wiele z tych dzieci później, czy to z rodzicami na spacerze, czy to odwiedzających nas w muzeum, i to dzieci opowiadają rodzicom o motoryzacji. Oczywiście są to informacje, które ja im opowiadałem, ale to, że zapamiętali moje słowa sprawia, że uśmiecham się od ucha do ucha i dalej chce prowadzić takie projekty.

Od roku również stawiam nieśmiałe kroki na Youtube prowadząc kanał Gdyńskie Muzeum Motoryzacji. Podczas pandemii była to jedyna bezpieczna metoda kontaktu z chętnymi do pocucia ducha zabytkowej motoryzacji. Brak mi rzecz jasna jeszcze doświadczenia, dlatego w mojej opinii poziom moich filmów jeszcze nie jest na poziomie, który by mnie zadowalał, ale nie brak mi zapału i cały czas pracuję nad tym.

Dziękuję za rozmowę. Życzę wam powodzenia. ▣

Wystawa motocyklowa w Siedlcach okazała się strzałem w dziesiątkę

OPR.: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: MUZEUM REGIONALNE W SIEDLCACH

Otwarta kilka tygodni temu w Muzeum Regionalnym w Siedlcach odbyła się wystawa „Motocykle i Siedlce. Zarys historii motoryzacji w Siedlcach”. Od pierwszych dni stała się ogromnie popularna, zwłaszcza wśród motocyklistów. Prezentuje ona historię motocyklizmu (sportu i turystyki) w Siedlcach od 1905 roku do dziś. Na ekspozycji można obejrzeć zabytkowe motocykle, fotografie, plakiety, plakaty i wiele innych ciekawostek związanych z barwną historią jednośladów.

Wystawa powstała we współpracy z Klubem Motocyklowym Gryf MC Poland i nawiązuje do 90. rocznicy powstania tego klubu.

Wystawa będzie czynna do 10 października 2021 r.









Hej, na Roztocze!

TEKST I ZDJĘCIA: MAREK HARASIMIUK



Schronisko w Hucie Różanieckiej.

Moje Żonisko, zwane pieśczołtliwie „Hausgestapo”, które wielokroć się ode mnie nasłuchiwało o wspaniałościach spotykanych w czasie moich wielokrotnych pobytów na Roztoczu postanowiło w tym roku ze swoimi „psiapsiółkami” też tam się samochodem wybrać. Naraziłem jej znakomitą bazę, jaką jest Szkolne Schronisko Młodzieżowe w Hucie Różanieckiej. Ani my młodzież, ani tym bardziej nie młodzież szkolna, ale w tym schronisku mogą znakomicie przenocować również osoby w wieku podeszłym. Nie chwaląc

się, ale my motocykliści dorobiliśmy się tam bardzo dobrej opinii u pani kierowniczkii. Ba, przy schronisku można sobie wieczór umilić rozpaliwszy →→

Huta Różaniecka – Narol – Horyniec – Radruż – Lubaczów – Jarosław – Sieniawa – Stary Dzików – Osuchy – Górecko Kościelne – Józefów – Czartowe Pole – Szumy Tanwi – Huta Różaniecka.

ognisko. A gdzie tym razem proponuję wycieczkę z tej bazy?

Jadąc w stronę Narolu, mijamy sławne Szumy na Tanwi. Można zaparkowawszy nasze pojazdy pójść i zobaczyć tę przyrodniczą ciekawostkę. W Narolu warto rzucić okiem na kompleks parkowo-pałacowy. Potem kierujemy się w stronę Werchratedej. Pięknymi pofałdowanymi terenami, gęsto zalesionymi, docieramy do miejscowości z wydatnym kościołem i cmentarzem z I wojny światowej. Te tereny to miejsca krwawych pogromów cywilnej ludności polskiej przez uzbrojonych zbirów z UPA. Tutaj również na wzgórzach i rozpadlinach terenu był odcinek Rawy Ruskiej w Linii Mołotowa. Można się natknąć na jej betonowe „grzyby” czasami zresztą gęsto



Na rynku w Narolu.

rozsiane i na polach. Tam gdzie na polu wyrastają znieczarna kępy drzew i krzaków tam się można spodziewać trwającego dotychczas, betonowego punktu oporu, stworzonego przez „niezwyciężoną Czerwoną Armię”. Jak wiadomo w czasie „wiarołomnej” napaści „najlepszego” sojusznika czyli Niemców w czerwcu 1941 roku. Linia ta została dość szybko przełamana. Jedną z przyczyn było jej nieukończenie, zarówno w wyposażeniu bojowym, jak i braku wyszkolonych żołnierzy. Zresztą Sowieci mieli dość krótki czas na jej budowę. Bo ta serdeczna przyjaźń, scementowana krwią polskiego narodu, między dwoma socjalistycznymi totalitaryzmami trwała od sierpnia 1939 do czerwca 1941 roku.



Pomnik pomordowanych Polaków przez UPA.

Z Werchratedej kierujemy się na południe i docieramy do uzdrowiska w Horyńcu. Przy dojazdowej drodze jest urokliwy cmentarz z pięknym pomnikiem i szeregiem grobów z kamienia bruśnieńskiego (od pobliskiego Brusna). W Horyńcu jest sanatorium, ale my jedziemy naszymi motocyklami do przygranicznego →



Kościół w Werchrtej.



Zabytkowa cerkiewka w Radrużu.

Radruża. Znajduje się tu przeurocza drewniana cerkiew i przycerkiewny cmentarzyk. Zarówno cerkiew, jak i dzwonnice, warto zwiedzić.

Teraz czeka nas spory kawałek jazdy przez pola i lasy. Minąwszy Lubaczów, w którym też można by co nieco zwiedzić, tniemy dalej na południe, i w ten sposób przeprawiając się mostem przez San docieramy do rynku w Jarosławiu. Jest to jeden z najpiękniejszych rynków w Polsce, na środku którego pyszni się wspinały neorenesansowy ratusz. Zresztą cały Jarosław to miasto perła i zwiedzenie go zajęłoby bardzo wiele czasu, którego w czasie jednodniowej wycieczki nie mamy. Jest tu zatrzęsienie zabytków związanych z naszą historią. Warto jeszcze podjechać pod majestatyczny kościół i klasztor oo. Dominikanów. W Jarosławiu jest bardzo silny ośrodek ruchu motocyklowego.

Wróciwszy się na prawy brzeg Sanu kierujemy się teraz do Sieniawy. Są tutaj dwa bardzo ciekawe obiekty do zwiedzenia. W krypcie przykościelnej (kościół św. Jana Chrzciciela) są pochowani wielce zasłużeni dla naszych dziejów przedstawiciele rodu Czartoryskich. A w parku jest piękny pałac (aktualnie centrum konferencyjno-noclegowe). Pałac pierwotnie należał do hetmana Sieniawskiego (jednego z wodzów walczących pod Janem III Sobieskim) a od początku XIX w. stał się sie- ➔➔



Jarosław. Kościół i klasztor Dominikanów.

dzibą rodu Czartoryskich. Przebywał tu również Tadeusz Kościuszko co jest zaznaczone stosownymi tablicami.

Z Sieniawy kierujemy się na wschód czyli na Lubaczów, ale po 7 km odbijamy w lewo na Stary Dzików. Jest tutaj nieczynna cerkiew, w której reżyser Andrzej Wajda, umieścił w swym filmie „Katyń”, obóz w Kozielsku, z którego byli wywożeni na stracenie oficerowie polscy, w kwietniu 1940 roku, do Katynia k. Smoleńska.

Teraz postaramy się przebić wśród pól porośniętych tyto- niem, który jest w tym rejonie

prawie że monokulturą, do Woli Obszańskiej a z niej na północ w stronę Józefowa. Przeciąwszy Tanew →→



Ratusz w Jarosławiu.



Sieniawa, przed kościołem z kryptą rodu Czartoryskich.



Zespół parkowo-pałacowy w Sieniawie.



Cmentarz partyzantów AK w Osuchach.

nie możemy przegapić, po prawej stronie, cmentarza na którym leżą polegli w 1944 roku partyzanci AK (lasy Puszczy Solskiej) walczący bohatercko z silnymi oddziałami niemieckimi. Była to największa bitwa na tym terenie za czasów okupacji hitlerowskiej. W Józefowie na rynku stoi pomnik poświęcony ofiarom niemieckiego terroru. Trzeba przyznać, że główną daninę krwi złożyli licznie mieszkający tutaj do wojny polscy Żydzi (stanowili prawie 3/4 ludności). Wymordowali ich Niemcy, albo w tutejszym kamieniołomie, albo zostali wywiezieni na zagładę do obozu w Bełżcu.

Z Józefowa już jest niedaleko do naszej bazy. Po drodze, jeśli jeszcze nie jest późno, warto zatrzymać się przy uroczysku na rzeczce Sopot zwanym Czarowym Polem. Potem przez Susiec i wspomniane już Szumy docieramy do Huty Różanieckiej. A w hucie, jak to w hucie, dogadawszy się z kierowniczką organizujemy drewno na ogień i... dajemy

ognia. Tylko bez przesady, aby następnego dnia, móc pełni wspaniałych wrażeń i nie zostawiwszy po sobie złych wspomnień, wrócić bezpiecznie do swoich domów.

PS 1. Jadąc z Osuchów do Józefowa warto trochę zboczyć z trasy i zajrzeć do Górecka Kościelnego. Jest tutaj uroczy drewniany kościół, a nad rzeczką Szum są pełne zadumy kapliczki otoczone starymi drzewami. Jest tutaj też smakowita knajpa. Na dodatek w domu rekolekcyjnym, przy kościele, zdarza mi się w czasie zwiedzania Roztocza, dzięki uprzejmości tutejszego proboszcza, zakładać kolejną bazę obok tej w Hucie Różanieckiej. Tu też, jako motocykliści dopracowaliśmy się dobrej renomy, więc można noclegi w Górecku polecić powszechnie i innym turystom motocyklowym.

PS 2. Jeśli przyjedziemy na kilka dni to może pomyślmy o spływie kajakowym na Tanwi. U →→



Widok na drewniany kościółek w Górecku Kościelnym.

pana Sławka w Pisklakach jest świetna wypożyczalnia kajaków i można przez kilka godzin wic się po Tanwi. A potem kiedy skończymy nasz „rejs” koło

mostu w Księżpolu, to trzeba w tutejszym „Barze Zatokca”, uzupełnić w niedrogi i bardzo smaczny sposób zużyte kalorie. ■

Felieton Erwina Gorzycy

KRES ZASADNICZYCH ZMIAN



Zacząłem o tym myśleć, kiedy w lusterku zobaczyłem jadącego za mną Mercedesa 124 na żółtych tablicach, jakie przykręca się do pojazdów zabytkowych. Z otwartą ze zdziwienia gębą patrzyłem więcej w lusterko niż do przodu. Nie chcę rozważać tematu sensowności szczególnej ochrony takich samochodów, a raczej, co uznajemy za pojazd zabytkowy. Ustawa mówi wyraźnie ile lat musi mieć itd., ale ja też nie o tym. Trochę podobnie reaguję na widok np. Hondy CB 750 Four na imprezach dla motocykli zabytkowych. Czyli wpadam w zadumę nad upływem czasu i gwałtownością zmian otaczającego nas świata.

Próbując uporządkować temat, kiedy przygotowywałem się do pisania tego tekstu, zastanawiałem się, gdzie leży przyczyna mojego

sposobu widzenia zjawiska. I chyba odkryłem kryteria, według których coś jest motocyklem zabytkowym, albo nie. Przynajmniej w moich oczach. A więc usystematyzujmy te kryteria: wiek, konstrukcja, obsługa. Przy czym wiek wbrew pozorom powinienem umieścić na końcu, a nie na początku. Dla mnie, jeśli coś ma dwa wałki w głowicy, tarczowe hamulce, rozrusznik, metaliczny lakier i nie wymaga używania towotnicy, to nie może być zabytkiem. Nie, bo prawie niczym nie różni się od dzisiaj produkowanych następców. O elektronice, która opanowała wszystkie funkcje pojazdów nie mówmy.

Dość łatwy podział można przeprowadzić w kategorii wieku, uznając II wojnę jako granicę zabytkowości. Czyli co przed i podczas, to tak, a co po, to nie. I taki →→

podział mam od dawna w głowie i pomimo, że wiem, że jest nieprawdziwy, bezsensowny i głupi, to nie mogę się od niego uwolnić.

Rzeczywisty rozwój konstrukcji motocyklowych osiągnął w latach 70. kres zasadniczych zmian (o elektronice nie mówmy). W początku XX wieku każda dekada przynosiła rewolucyjne przeobrażenia w wyglądzie i działaniu motocykli. Dziesięć lat pomiędzy rokiem 1915 a 1925, to przepaść. Dziesięć lat pomiędzy rokiem 2005 a 2015 to zmiana koloru owiewek.

Gwałtowny rozwój myśli technicznej doprowadził do wyeliminowania wszystkich „ślepych uliczek”, od których roiło się w sto lat temu. Postęp, pomimo stałego przyspieszenia, paradoksalnie wyhamował zmiany po osiągnięciu kresu koncepcji. Wobec takiego widzenia zjawisk, kryterium wieku zdaje się być zupełnie nieistotne. A przynajmniej coraz mniej istotne.

W starych konstrukcjach fascynujące są zawory na wierzchu, nożne sprzęgła, ręczne zmiany biegów,

karbidowe lampy, ręczne pompy olejowe, skórzane siodła, błotniki z zawiasem, sztywne tyły. To wszystko zniknęło więcej niż pięćdziesiąt lat temu, ustępując znacznie lepszym, sprawniejszym i szablonowym konstrukcjom.

Jako trzecie kryterium uznałem obsługę, rozumianą jako niezbędny poziom zaangażowania właściciela w utrzymanie i eksploatację pojazdu. Im starszy motocykl, tym więcej wymaga od swojego posiadacza. Do tych najstarszych, ponad stuletnich, nie powinni przymierzać się ludzie bez poważnego doświadczenia i wiedzy mechanicznej. I tak zapewne też było w czasach, gdy motocykle te były nowe.

Ciekaw jestem, czy za następnych piętnaście lat, na rajdy motocykli zabytkowych będą przyjeżdżać Ducati 916, Hayabusy, VFRy itp. Kryterium wieku będą miały spełnione, pozostałe niestety nie.

Erwin Gorczyca



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:

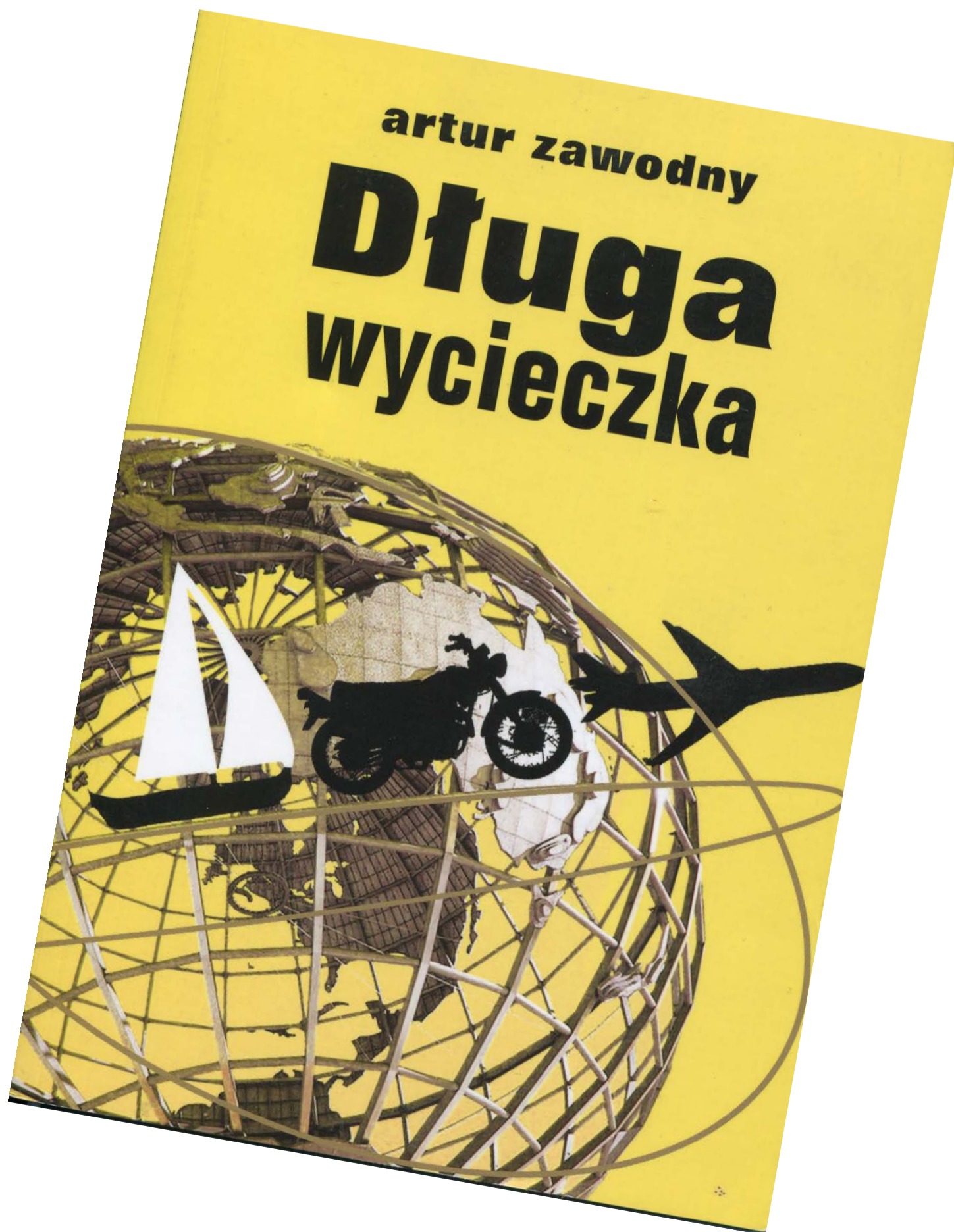
<https://iauto.warszawa.pl>



W najnowszym wydaniu iAuto: Kalejdoskop, czyli aktualności z firm, prezentacja Aston Martina, wrażenia z jazu: Peugeot 3008 i Audi Q7, auta używane – kupujemy samochód, pierwsza w Polsce elektryczna śmieciarka, oszczędności przeznaczamy na... kampery?, lepsza widoczność-naprawiamy reflektory, sport – rallycross, zapowiedź Pucharu Mazdy MX-5, co w Dakarze 2022, Sobiesław Zasada wraca na Safari, Kalendarium autorskie M. Rzońcy.
Wydanie do pobrania - [iAuto 155](#)

Powieść w odcinkach

Artur Zawodny „Długa wycieczka” (cz. 7)





Rozdział VII

Co dalej? Motocykl!

Praca pochłania mnie całkowicie. W wolnych chwilach mam tylko bieganie, bo na nic więcej nie wystarcza mi czasu. Większość dni w miesiącu zajmują mi podróże służbowe, każdy wyjazd to nowy stempel graniczny w paszporcie, który puchnie do stu czterdziestu stron. Projektujemy dla Kodaka aparat na nowy rodzaj filmu, szerokości 24 milimetrów, tak zwany system APS (Advance Photo System); projekt ten przynosi firmie dziesiątki milionów dolarów.

Kiedy Jack przyjmował mnie do pracy, nasze obroty roczne wynosiły coś około trzydziestu milionów dolarów, teraz już doszły do dwustu milionów! Akcje firmy, które otrzymałem na początku, wtedy warte półtora dolara każda, teraz dochodzą do czterdziestu pięciu dolarów za sztukę! Złote runo!

Gdybym uparł się i popłynął wcześniej do Polski, nieźle dostałbym po kieszeni. No cóż, sprawdza się porzekadło „nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło”, przypominając nam, jak należy przyjmować niektóre pozornie negatywne wydarzenia. Do końca XX wieku mamy wtedy jeszcze kilka lat i jestem przekonany w stu procentach, że nowe stulecie nie zastanie mnie już w Hongkongu. Tym razem się nie omyliłem, XXI wiek zastał mnie w Australii!

A więc skoro nie wracam jachtem do Polski, to może spróbuję motocyklem. Kupuję zatem na początek hondę 750 Magna, ale jest zbyt ciężka, zamieniam ją więc na suzuki 400, w końcu jednak decyduję się na Yamahę SR 500. Powrót planuję przez Chiny, Mongolię, Rosję, prosto do Warszawy; motocykl zostaje odpowiednio wyposażony w bagażniki i części zapasowe, ja zaś zdobywam odpowiednie mapy i przygotowuję marszrutę.

Ale zanim wyjadę motocyklem z Hongkongu, muszę cofnąć się parę lat w czasie i zapoznać czytelników z niesamowitym człowiekiem - Dave'em Barrem. Pewnego dnia, czytając jak zwykle „South China Morning Post”, znalazłem artykuł o Davie, który akurat był wtedy w Hong-

kongu, gdzie przygotowywał się do dalekiej wędrowki przez Chiny; swoją niezwykłą podróż odbywał na starym, dwudzie-stoletnim harleyu. To jeszcze nic niezwykłego, bo setki ludzi objechało świat dookoła na motocyklu, rowerze lub przeszło pieszo.

Dave jednak dokonał tego wyczynu, będąc pozbawionym obu nóg – jedną stracił powyżej kolana, drugą poniżej! Zrobił



sto trzydzieści pięć tysięcy kilometrów, mało tego, zimą 1996/97 roku przejechał od Atlantyku do Pacyfiku przez całą Syberię! Twardziel to niezwykły, nawet „Świat Motocykli” (styczeń 1997 r.) nazwał go – i słusznie – „człowiekiem z żelaza”.



Zaprzyjaźniliśmy się wówczas i Dave do dziś często gości mnie u siebie w Kalifornii.

Dał mi wiele wskazówek, które bardzo mi się przydały w dalszych wozajach motocyklowych. Kiedy powiedziałem mu, że chciałbym przejechać zimą motocyklem od Atlantyku do Pacyfiku, bardzo mi to odradzał, ze względu na wiele trudów i niebezpieczeństw podczas tej podróży. (Nawet żartował, że jemu nie grozi odmrożenie stóp). Zobaczmy na tych kilku zdjęciach co ten naprawdę wyjątkowy człowiek robił w różnych miejscach na świecie.

Dave wszędzie głosi swoje credo: „Patrzcie, jestem inwalidą, a zobaczcie, czego dokonuję!”. Swoją postawą pokazuje młodym ludziom, aby ambitnie dążyli do celu i nie przejmowali się trudnościami. Prowadzi również sesje motywujące w ośrodkach dla upośledzonych, w poprawczakach i domach dziecka. Byłem na takim jednym spotkaniu. Kiedy Dave skończył prelekcję i prezentację przezroczy, wyszedł zza pulpitu i pokazał swoje protezy – z ust zebranych słuchaczy padły okrzyki podziwu. Wiele wysiłku włożyłem później, aby zaprosić Dave’a do Polski, ale niestety, nie było zainteresowania.

Dave był właśnie tym kolegą, który namawiał mnie do powrotu do Polski przez Chiny i Rosję. Niestety projekt ten spalił na panewce, a do Polski wróciłem najzwyczajniej w świecie – samolotem.

Skoro już wspomniałem, że to Dave Barr był jednym z tych motocyklistów, którzy zainspirowali mnie do dalekich podróży, nie mogę nie wspomnieć o innych. Dwóch z nich, podobnie jak Dave, może pochwalić się niesamowitymi wyczynami, w porównaniu z którymi moje podróże motocyklowe po prostu wydają się niczym. Jeden z nich to nasz rodak Marek Michel, który już w 1974 roku odbył podróż dookoła świata na motocyklu WSK 125. Wyobrażam sobie trudności, jakie napotykał ten młodzieniec, aby zdobyć paszport, motocykl i pieniądze! Poznałem Marka w Ameryce przeszło ćwierć wieku później, kiedy jeździł jako kierowca olbrzymiej ciężarówki, takiej, które u nas nazywają tirami.



Później Marek, już jako pięćdziesięcioletni „młodzieniec”, po raz drugi objechał motocyklem świat dookoła. Czytelnicy, którzy chcą poznać Marka bliżej, powinni zajrzeć na jego stronę internetową: marekmichel.pl

Inny mój dobry znajomy to Gregory Frazier, również motocyklista, z pochodzenia Indianin, szczycący się doktoratem z ekonomii. Nie pracuje w swoim zawodzie, ale jeździ po świecie motocyklem, pisząc jednocześnie książki o swoich podróżach. A ma o czym pisać, bowiem przejechał pięć razy świat dookoła, ma na swoim liczniku dwa miliony kilometrów.

Otóż w czasie mojej podróży przez Syberię (tak, tej bez kałasznikowa) dojechałem pewnego dnia do Chabarowska, gdzie zagubiony



w miejskim tłoku zatrzymałem przypadkowego przechodnia z prośbą o pomoc. Szczęśliwym trafem ten człowiek okazał się motocyklistą, członkiem miejscowego klubu. Grisza, bo tak miał na imię mój nowy znajomy, nie tylko zaprowadził mnie do hotelu, ale także zaprosił na sobotnie spotkanie klubowe, co oczywiście przyjąłem z wielkim zadowoleniem. Zanim podlewane ruskim piwem zgromadzenie sięgnęło zenitu, dowiedziałem się, że w następnym tygodniu przyjedzie do Chabarowska pewien Amerykanin, odbywający na motocyklu podróż dookoła świata. Kiedy usłyszałem, że ma na imię Greg, od razu wiedziałem, że to Gregory Frezier. Oczywiście do Władywostoku pojechaliśmy razem.

Jak się potem okazało, pojechaliśmy nawet nieco dalej, bo aż do Tajlandii. Przekonałem się w czasie wspólnego podróżowania, że Greg to fajny facet, ucieszyłem się więc, kiedy umówiliśmy się w Chiang Mai na północy tropikalnej Tajlandii, gdzie Greg zwykle spędza zimy. Ma on tam swój motocykl i dziewczyny, a więc na pewno cieplej mu się tam mieszka niż w śnieżnym stanie Kolorado. Tajlandia okazała się krajem tak wspaniałym, że nie sposób nie poświęcić jej więcej miejsca.



„8 tysięcy mil motocyklowej przygody” - Leszek Domagała

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: BARTEK MIZERSKI

Dostałem ostatnio książkę niezwykłą, która z wielu powodów okazała się fascynująca. Jest to napisana w reportażowej formie relacja z udziału polskiego motocykla Sokół 1000 w prestiżowym wyścigu wytrzymałościowym Cannonball w 2014 roku.

Był to pierwszy polski motocykl, który wziął udział w tej imprezie. Dodatkowo Bartek Mizerski – właściciel i kierowca Sokoła – zadbał, aby fakt, że jest to motocykl POLSKI, nikomu nie umknął. Udało mu się to zrobić w iście amerykańskim stylu tamtejszych „kampanii prezydenckich”.

Równoległe do opowieści o przejeżdżanych przez Sokoła milach, autor opowiada również o terenach przez które jechali. To dla mnie osobiście (i być może subiektywnie) było dodatkową przyjemnością przy tej lekturze. Odezwało się młodzieńcze marzenie o przejechaniu Stanów Zjednoczonych śladami dawnych osadników czy bliższych nam czasowo bitników, który stworzyli „filozofię drogi”. Dla nich wzorcową wyprawą była trasa „od wybrzeża do wybrzeża”. To marzenie funkcjonowało we mnie niegroźnie dopóki nie wpadła w moje ręce książka Waldemara Łysiaka „Asfaltowy Saloon”. To spotęgowało wyobrażenie o tej mitycznej drodze. I nie chodziło tu tylko o przebyte kilometry czy mile, ale o podróż przez różne kultury, krajobrazy i miejsca, gdzie toczy się życie codzienne. →→



Książka „8 tysięcy mil motocyklowej przygody” na nowo rozpałała te marzenie.

Leszek Domagała dobrze wyczuł ten specyficzny sens „drogi” albo w młodości wczytywał się w książki o pionierskich osadnikach oraz bitnikach i hipisach, więc dobrze wiedział czym w kulturze Ameryki Północnej jest droga.

Za sprawą tego rajdu polski Sokół 1000 stał się na chwile częścią tej amerykańskiej kultury drogi. A może odnalazł tam korzenie? Wszak konstrukcja Sokoła 1000 jest przecież w dużej mierze kopia amerykańskich motocykli.

Leszek Domagała uważnie obserwował całość działań związanych z Cannonball 2014 i opisał to w sposób interesujący i wciągający. To jest ogromnym plusem tej książki. W przeszłości czytałem różne reportaże, czasami nudne jak flaki z olej, innym razem wciągające bez reszty. Reportaż to specyficzna forma, która może być sucha i jałowa albo ogromnie interesująca. Wszystko zależy od umiejętności autora, jego wiedzy i emocji, z jakimi pisał.

Warto tu dodać, że mimo swojej profesji (Leszek Domagała jest księdzem rzymskokatolickim) jest on zapalonym miłośnikiem zabytkowych motocykli i aktywnym motocyklistą.

Tomasz Szczerbicki: *Napisałeś wyjątkową książkę w nietypowym dla naszej literatury nurcie drogi. Czym było dla Ciebie doświadczenie udziału w polskim zespole na Cannonball 2014, i z jakimi uczuciami powstawała ta książka?*

Leszek Domagała: *Zrealizowałem swój „American dream” – byliśmy w tym wyścigu, przejechaliśmy drogę przez Stany i zwyciężyliśmy – to nasz ogromny sukces. Przez czas przygotowań dołożyliśmy wszelkich starań, by nasz bohater Sokół 1000 i Bartek Mizerski za jego kierownicą spisali się jak najlepiej. Tak się też stało. Przez całą drogę robiłem szereg notatek, dopytywałem, obserwowałem, zbierałem materiał – bo takie też było założenie, by zrelacjonować szerszej działalności popularyzujące ten nasz*



Leszek Domagała, urodzony 3 czerwca 1973 roku w miejscowości Kuczki k. Radomia, tam uczęszczał do szkoły podstawowej. Od 1988 roku uczeń Technikum Mechanicznego im. Tadeusza Kościuszki w Radomiu. Po egzaminie maturalnym w 1993 roku wstępuje do Wyższego Seminarium Duchownego w Radomiu, gdzie przygotowuje się do kapłaństwa. W 1999 roku kończy studia, zdobywając magisterium na Katolickim Uniwersytecie Lubelskim, po czym przyjmuje święcenia kapłańskie. Pracę duszpasterską rozpoczyna w radomskiej parafii jako wikariusz oraz katecheta w dwóch liceach ogólnokształcących. W 2001 roku bp Jan Chrapek kieruje go na studia specjalistyczne w KUL z zakresu teologii pastoralnej. W 2007 roku kończy studia, otrzymując tytuł doktora teologii. Po studiach pracuje w Duszpasterstwie Akademickim oraz jako asystent Katolickiego Stowarzyszenia Młodzieży. Jest jednocześnie kierownikiem Radomskiej Kolumny Pieszej Pielgrzymki na Jasną Górę. Autor kilku książek formacyjnych dla KSM. Pasjonuje się turystyką szeroko rozumianą - wędruje po górach, jeździ na nartach, pływa kajakiem, żegluje. Od wielu lat interesuje się zabytkową motoryzacją, a w szczególności zabytkowymi motocyklami.



„szaleńczy” zdawałoby się pomysł. Pokazaliśmy to co piękne w naszym narodzie – charakter i odwagę oraz Sokoła 1000. Zaskarбилиśmy sobie sympatię wielu, poczuwamy od organizatorów Cannonball – to później dało się odczuć w naszych kontaktach, rozmowach i spotkaniach. Społeczność motocyklistów w Cannonball to wielka rodzina i grono przyjaciół. Należymy do niej i to nas cieszy. Uczestnicząc w kolejnych edycjach mamy szereg tego dowodów.

Polecam moją książkę, która jest też nagrana i dostępna na portalach audiobookowych m.in. Storytel, przygotowuję także wersję ebooka. Wersja tradycyjnej książki jest do kupienia na Allegro.

Życzę dobrej lektury i odbioru oraz wszystkiego motocyklowego.

Głównym bohaterem tej opowieści jest motocykl Sokół 1000 i jego kierowca Bartek Mizer- ➔➔



Bartek Mizerski w swoim prywatnym muzeum w Chicago.

ski oraz 4000 mil (6400 km) drogi. Dla miłośników motocykli zabytkowych u nas to postać dość dobrze znana. Dla tych, którzy pierwszy raz słyszą o nim, postaram się go przedstawić.

Bartek Mizerski, mieszkający od 40 lat w Chicago, jest bezsprzecznie ambasadorem polskiego motocyklizmu w Stanach Zjednoczonych. Posiada imponującą kolekcję zabytkowych motocykli.

Urodził się w Krasnymstawie w 1952 roku. Jak wspomina, od wczesnych lat dziecięcych miał styczność z motocyklami, bo właśnie motocykl był głównym rodzinnym środkiem lokomocji. Bartek zawsze w sobotę mył go, a w nagrodę za pracę mógł przejechać się w koło domu.

W latach 70. wyjechał do pracy, budować Hute Katowice. Tam poznał wspaniałych ludzi, którzy do dzisiaj są jego przyjaciółmi. Głównym inspiratorem jazdy na motocyklach był Tadeusz Rybak, założyciel śląskiego klubu VC-1978. To właśnie poznanie Tadeusza Rybaka stało się początkiem jego wielkiej motocyklowej przygody.

Bartek Mizerski: motocykle kupowaliśmy aby nimi jeździć. O kolekcjonerstwie w ogóle nie myśleliśmy. Stare motocykle były wówczas relatywnie tanie, dlatego kupowaliśmy je masowo – większa ilość motocykli pozwalała na szybsze usunięcie awarii lub ewentualną zmianę motocykla w razie potrzeby. Na początku lat 80. miałem bardzo zapelniony garaż.

W 1981 roku wyjechałem do Stanów Zjednoczonych, aby zarobić na nowy samochód. Moja Syrena 105 rozlatywała się w zawrotnym tempie. Po pół roku pobytu za wielką wodą doszedłem do wniosku, że gdybym miał przy sobie żonę i córkę mógłbym spróbować życia w nowym kraju. Był to czas decyzji, gdyż dalsza rozłąka z rodziną nie wchodziła w grę. W dość zawiły sposób moja żona i córka znalazły się w końcu w USA. Do pełni szczęścia brakowało mi jeszcze tylko moich motocykli. Nie było to proste, ale po pewnym czasie, w częściach, zawartość mojego polskiego garażu przetransportowałem do mojego nowego domu w Chicago. Właśnie wtedy zacząłem świadomie →→



Motocykl Sokół 1000, którym Bartek Mizerski wziął udział w Cannonball 2014.

myśleć o kolekcjonowaniu motocykli. Do jazdy miałem motocykl współczesny, nie musiałem już katować weteranów.

Moim najlepszym przyjacielem w kolekcjonerstwie była moja żona Danusia. Zawsze inspirowała mnie do poszukiwań. Nigdy nie usłyszałem od niej: „może wystarczy, po co ci to”. Zawsze swoim słodkim głosem mówiła: „no to kup sobie”. Obecnie mam 25 motocykli i cały czas poszukuje kolejnych.

Kolekcja Bartka Mizerskiego jest imponująca, oprócz kilku Harleyów i Indianów oraz owianej legendą BMW R-75 Sahara, znajduje się w niej: Sokół 1000, dwa Sokoły 600, MOJ 130. Do niedawna Bartek posiadał również jednego z dwóch zachowanych do dziś górnoszaworowych Sokołów 500. Ma też sportowego Nortona, który w latach 50. brał udział w wyścigach w Polsce.

W 2014 roku Bartek Mizerski wziął udział w prestiżowym i niezmiernie ciężkim wyścigu wytrzy-

małościowym Cannonball, który startował z Daytona Beach na Florydzie, a kończył się w Tacoma w stanie Waszyngton. Uczestnicy musieli przejechać 4000 mil (6400 km) na motocyklach wyprodukowanych przed 1937 rokiem. Bartek reprezentował Polskę na swoim Sokole 1000 z 1936 roku. Wystartowało 115 uczestników z 11 krajów. Do mety dotarły tylko 24 motocykle, w tym polski Sokół, który zajął 11 miejsce w klasyfikacji generalnej. Warto dodać, że Sokół w Górach Skalistych, przy pokonywaniu przełęczy Loveland Pass, wspiął się na wysokość 3655 m.n.p.m.

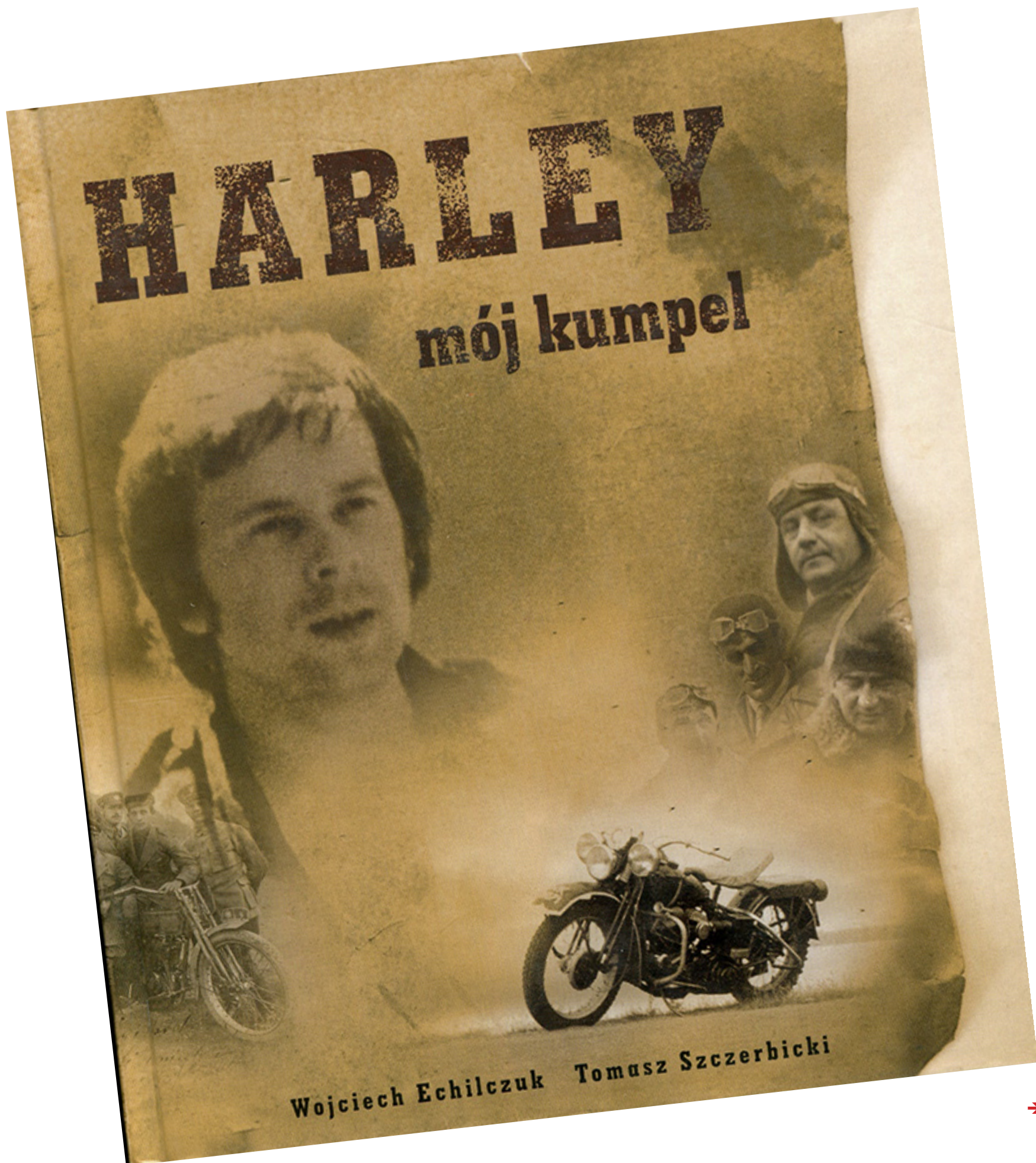
Bartek Mizerski pojawiając się na imprezach weterańskich w USA występuje zawsze jako ambasador polskiego motocyklizmu. ■

Leszek Domagała

„8 tysięcy mil motocyklowej przygody”
Radom 2021, wydanie drugie uzupełnione, str. 228.

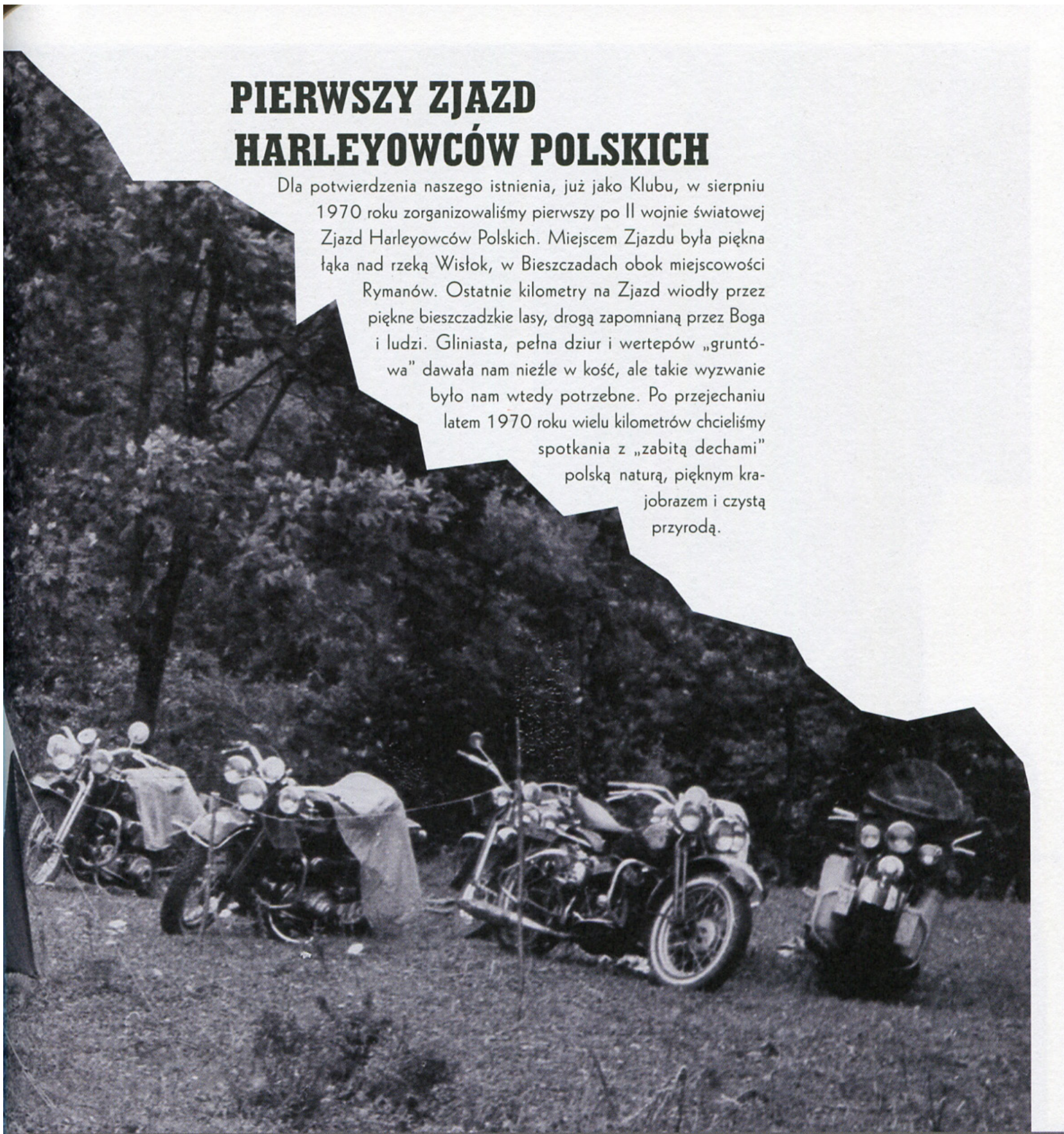
Powieść w odcinkach

Wojciech Echilczuk, Tomasz Szczerbicki „Harley mój kumpel” (cz. 7)

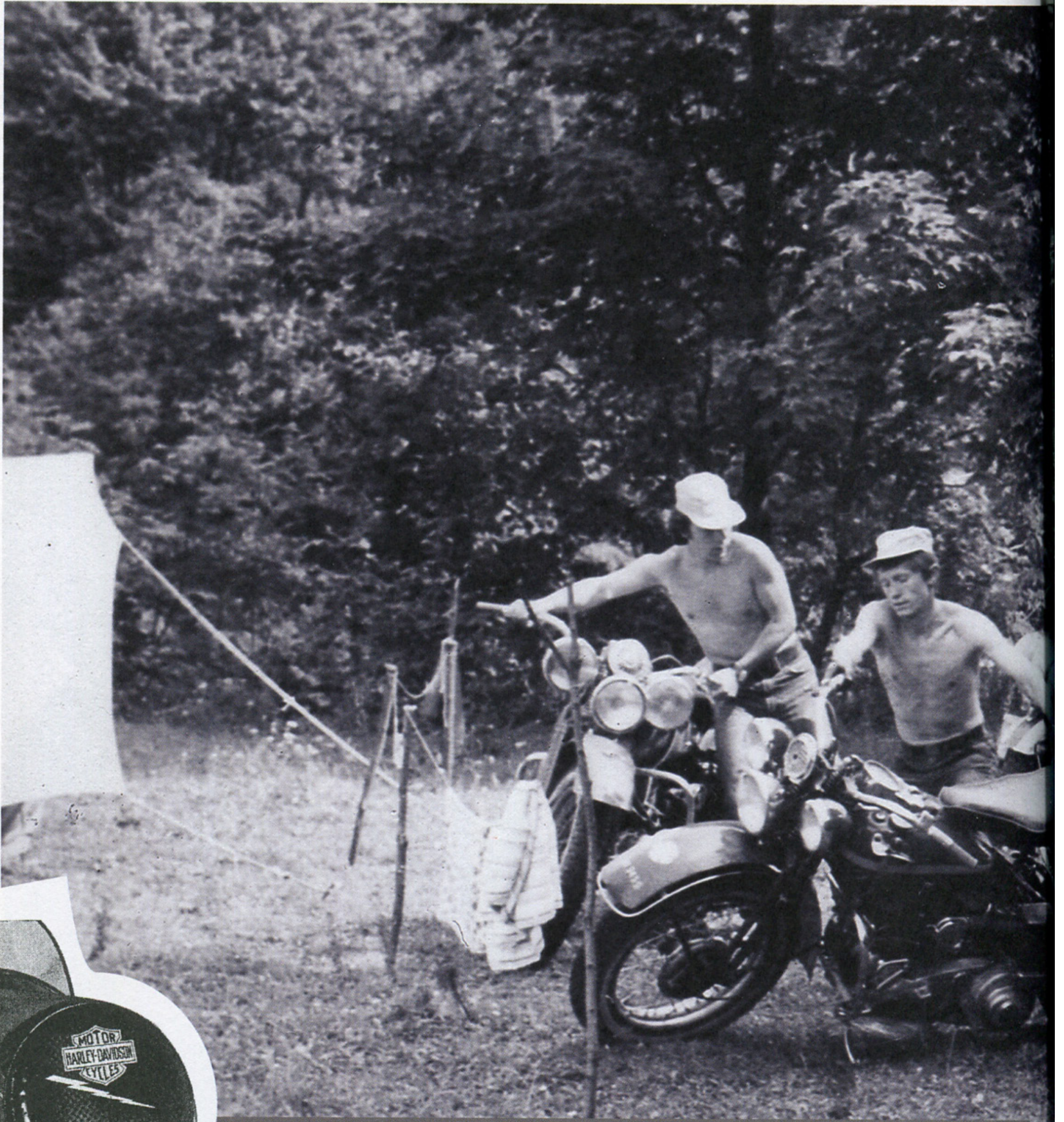


PIERWSZY ZJAZD HARLEYOWCÓW POLSKICH

Dla potwierdzenia naszego istnienia, już jako Klubu, w sierpniu 1970 roku zorganizowaliśmy pierwszy po II wojnie światowej Zjazd Harleyowców Polskich. Miejscem Zjazdu była piękna łąka nad rzeką Wisłok, w Bieszczadach obok miejscowości Rymanów. Ostatnie kilometry na Zjazd wiodły przez piękne bieszczadzkie lasy, drogą zapomnianą przez Boga i ludzi. Gliniasta, pełna dziur i wertepów „gruntowa” dawała nam nieźle w kość, ale takie wyzwanie było nam wtedy potrzebne. Po przejechaniu latem 1970 roku wielu kilometrów chcieliśmy spotkania z „zabita dechami” polską naturą, pięknym krajobrazem i czystą przyrodą.



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA



HARLEY MÓJ KUMPEL

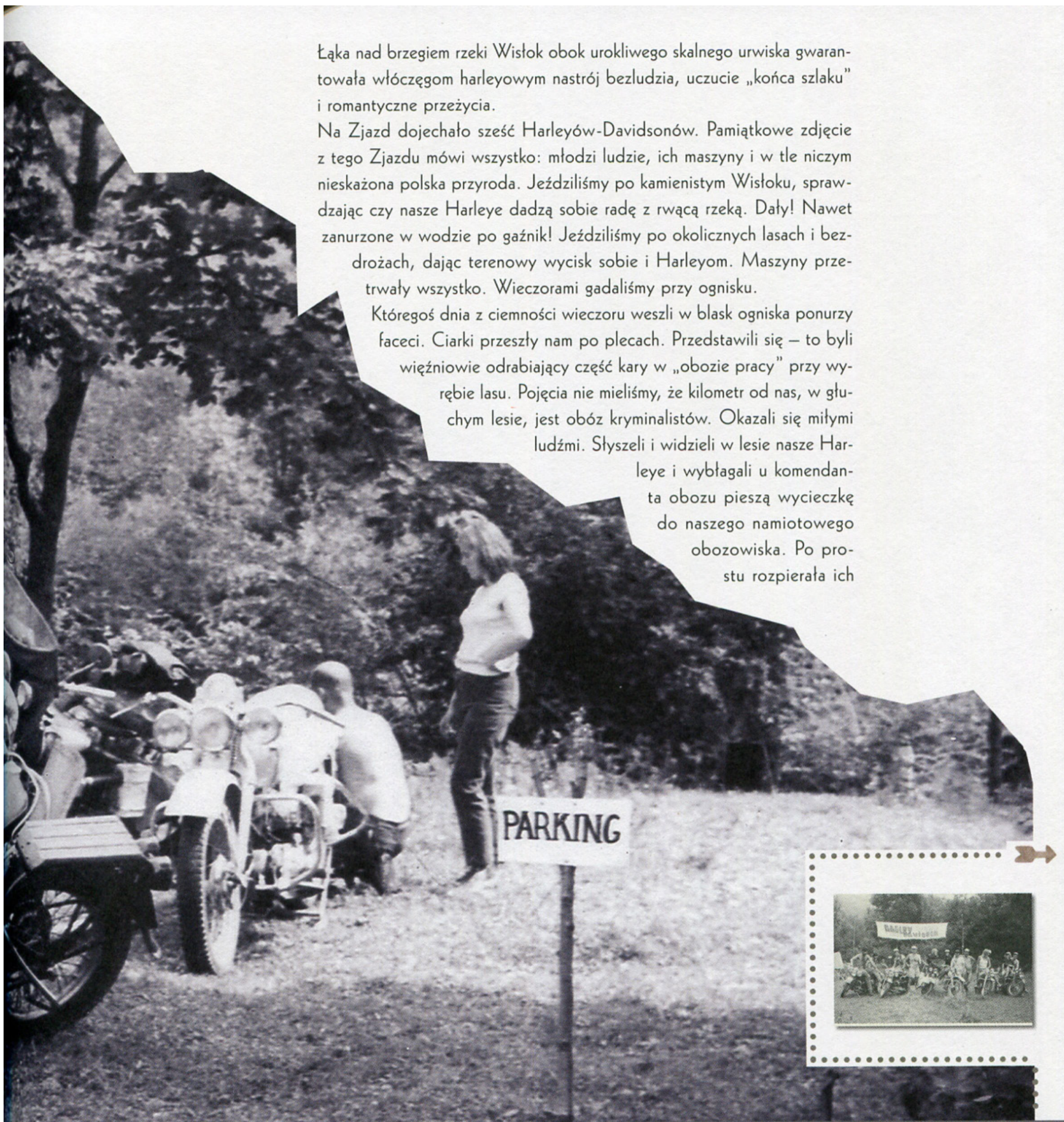
230

Łąka nad brzegiem rzeki Wisłok obok urokliwego skalnego urwiska gwarantowała włóczęgom harleyowym nastrój bezludzia, uczucie „końca szlaku” i romantyczne przeżycia.

Na Zjazd dojechało sześć Harleyów-Davidsonów. Pamiątkowe zdjęcie z tego Zjazdu mówi wszystko: młodzi ludzie, ich maszyny i w tle niczym nieskażona polska przyroda. Jeździliśmy po kamienistym Wisłoku, sprawdzając czy nasze Harleye dadzą sobie radę z rwącą rzeką. Dały! Nawet zanurzone w wodzie po gaźnik! Jeździliśmy po okolicznych lasach i bezdrożach, dając terenowy wycisk sobie i Harleyom. Maszyny przetrzymały wszystko. Wieczorami gadaliśmy przy ognisku.

Któregoś dnia z ciemności wieczoru weszli w blask ogniska ponurzy faceci. Ciarki przeszły nam po plecach. Przedstawili się – to byli więźniowie odrabiający część kary w „obozie pracy” przy wyrębie lasu. Pojęcia nie mieliśmy, że kilometr od nas, w głuchym lesie, jest obóz kryminalistów. Okazali się miłymi ludźmi. Słyszeli i widzieli w lesie nasze Harleye i wybłagali u komendanta obozu pieszą wycieczkę do naszego namiotowego obozowiska. Po prostu rozpieła ich

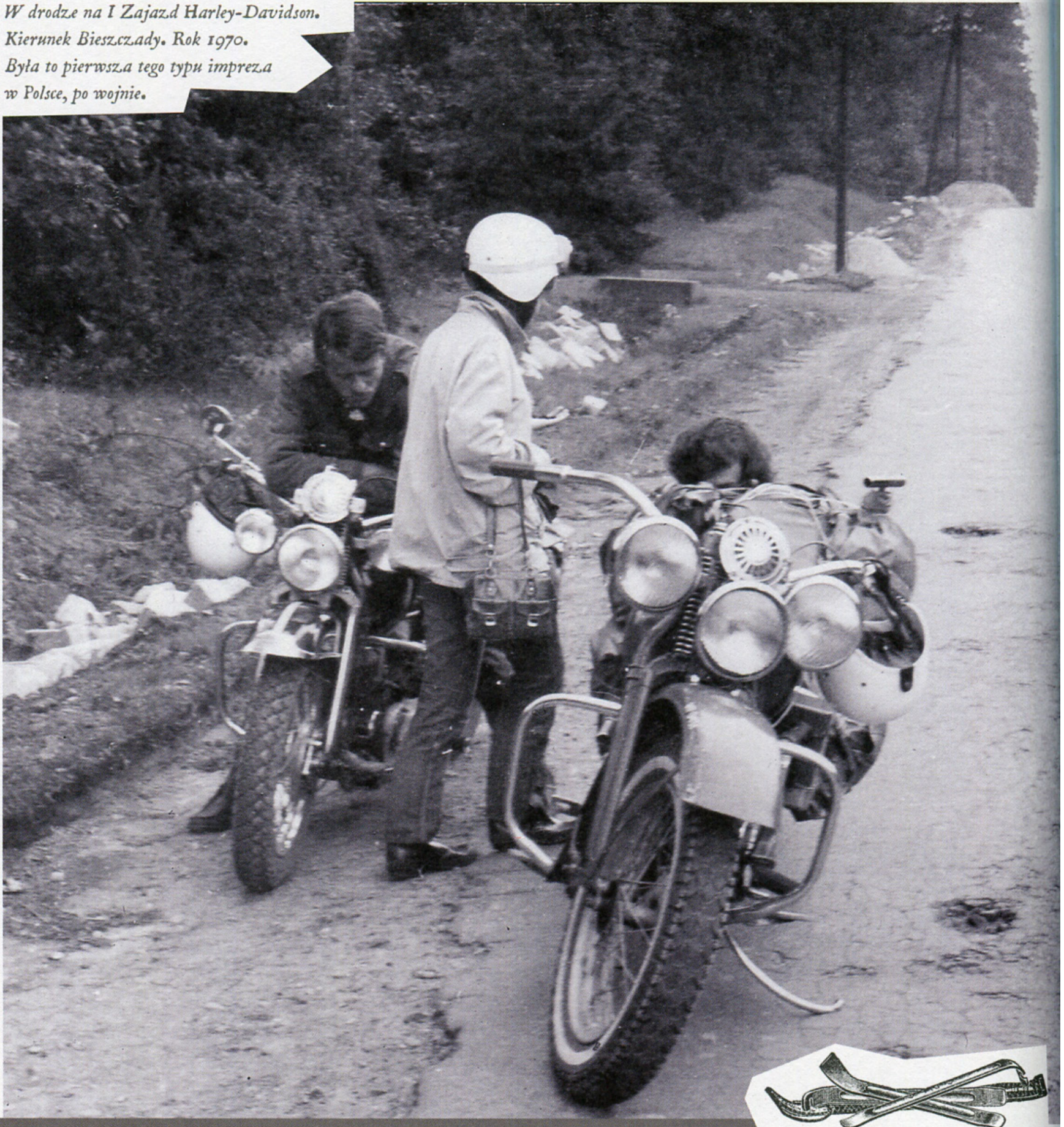
Harleye i wybłagali u komendanta obozu pieszą wycieczkę do naszego namiotowego obozowiska. Po prostu rozpieła ich



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA



*W drodze na I Zjazd Harley-Davidson.
Kierunek Bieszczady. Rok 1970.
Była to pierwsza tego typu impreza
w Polsce, po wojnie.*



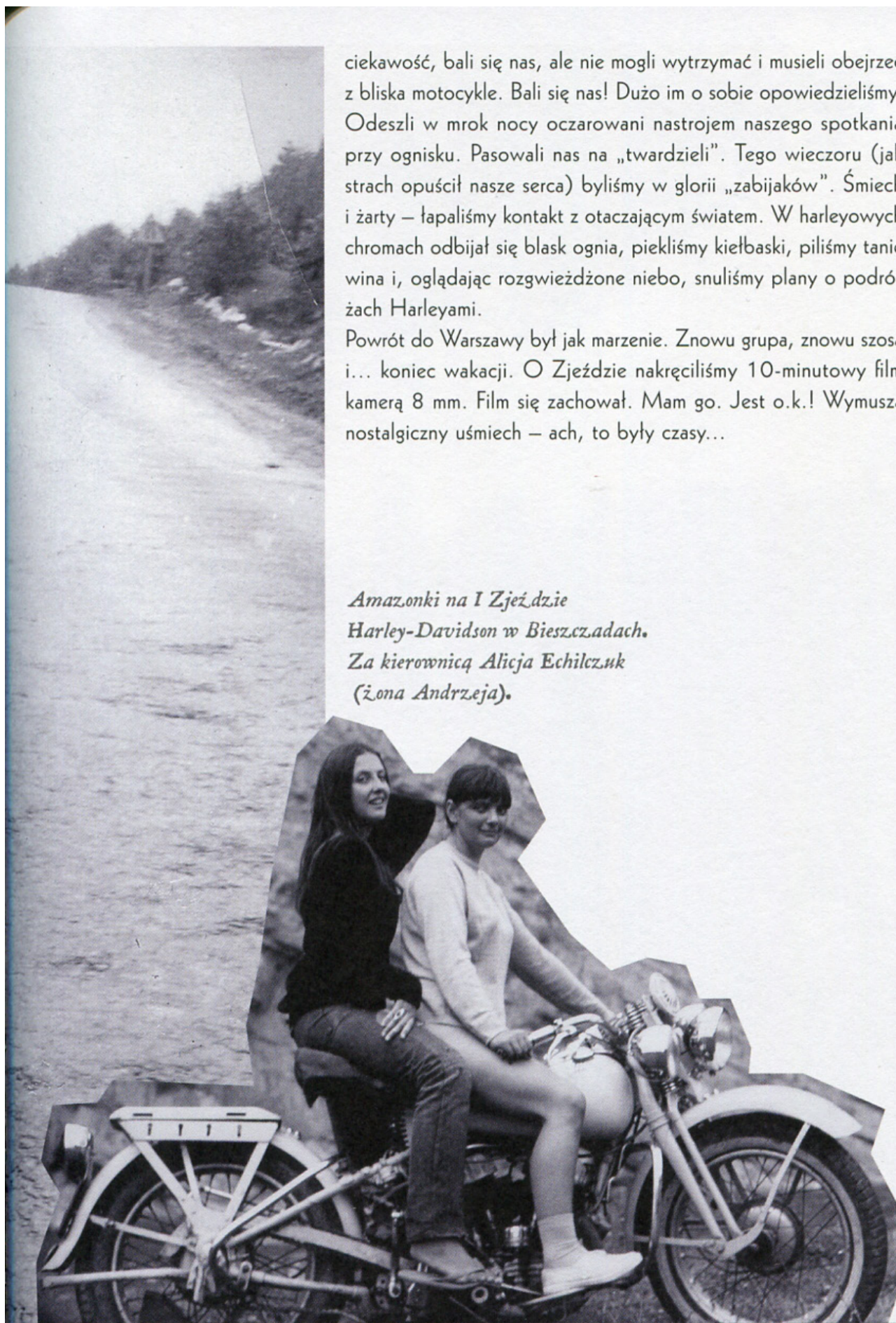
HARLEY MÓJ KUMPEL

234

ciekawość, bali się nas, ale nie mogli wytrzymać i musieli obejrzeć z bliska motocykle. Bali się nas! Dużo im o sobie opowiedzieliśmy. Odeszli w mrok nocy oczarowani nastrojem naszego spotkania przy ognisku. Pasowali nas na „twardzieli”. Tego wieczoru (jak strach opuścił nasze serca) byliśmy w glorii „zabijaków”. Śmiech i żarty – łapaliśmy kontakt z otaczającym światem. W harleyowych chromach odbijał się blask ognia, piekliśmy kiełbaski, piliśmy tanie wina i, oglądając rozgwieżdżone niebo, snuliśmy plany o podróżach Harleyami.

Powrót do Warszawy był jak marzenie. Znowu grupa, znowu szosa i... koniec wakacji. O Zjeździe nakręciliśmy 10-minutowy film kamerą 8 mm. Film się zachował. Mam go. Jest o.k.! Wymusza nostalgiczny uśmiech – ach, to były czasy...

*Amazonki na I Zjeździe
Harley-Davidson w Bieszczadach.
Za kierownicą Alicja Echilczuk
(żona Andrzeja).*



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA





Warszawska Legia

Jesienią 1970 roku przygotowałem Harleya do snu zimowego. Szukając lokalu klubowego dla naszej paczki, trafiłem do Polskiego Związku Motorowego. PZMot. nie mógł nam pomóc. Ktoś z działaczy poradził nam, aby odwiedzić Sekcję Turystyki Motorowej Wojskowego Klubu Sportowego „Legia”. Była to grupa miłych ludzi, ale samochodziarzy. Ich „sekcja turystyki motorowej” ułatwiała członkom podróże po Wschodniej Europie. Organizowali rajdy szlakiem Wojska (proradzieckiego) Polskiego w miejsca martyrologii i w zamian za prowadzenie prosocjalistycznej propagandy korzystali z ułatwień w wyjazdach do Jugosławii, Bułgarii itd., co w rezultacie pozwalało tym działaczom, trochę za pieniądze klubu, zaliczać piękne urlopy. Po kilku spotkaniach okazało się, że to nie dla nas. Kompletnie nieporozumienie – mieliśmy inne cele.



HARLEY MÓJ KUMPEL



Błąkając się po socjalistycznych instytucjach, trafiłem wreszcie (za radą mojego ojca) do dzielnicowego klubu HELIOS przy ulicy Wspólna Droga. Mieli piękny lokal na Grochowie. Klubem rządził mądry kierownik! To było to! W doskonałej atmosferze stworzyliśmy Sekcję Motocyklową Klubu HELIOS. Naprawdę używaliśmy nazwy: Harley-Davidson Klub Warszawa. Taka to wtedy obowiązywała schizofrenia. Kurwa mać!...



DZIAŁALNOŚĆ SEKCJI TURYSTYKI MOTOROWEJ WKS „LEGIA”

W 1970 r., poza wyjazdami o charakterze rekreacyjnym, sekcja wzięła udział w otwarciu sezonu motorowego, defilując w kolumnie samochodów przez miasto i wystawiła drużynę na eliminacje do Turystycznych Samochodowych Mistrzostw Polski, odbywających się w Płocku i Kielcach. Udział w tych eliminacjach zakończył się sukcesem kol. A. Siedleckiego, który na samochodzie Fiat 850 zajął w rajdzie kieleckim I miejsce na siedemdziesięciu kilku startujących, zdobywając maksymalną ilość 185 punktów. Sekcja opiekuje się również grupa motocyklistów uczestniczących w imprezach motorowych. W czerwcu b.r. grupa ta brała udział w międzynarodowym zjeździe „Harleyowców” w Czechosłowacji.

WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA



Legitymacja upoważnia do:

1. Wstępu do Klubu
2. Noszenia odznaki klubowej

SEKCJA MOTOCYKLOWA KLUBU
"HELIOS"
 WARSZAWA
 WSPÓLNA DROGA 13. TEL. 10-87-31



HARLEY - DAVIDSON CLUB
 WARSZAWA

Jest ich w „Harley Davidson Klubie“ już 200. Tak, dwustu młodych ludzi — robotników, studentów, pracowników naukowych, inżynierów, techników, urzędników, także chłopców szukających jeszcze swego miejsca wśród ludzi — których łączy pasja poznania techniki i poznania świata.

Najbardziej to nietypowy klub motorowy ze wszystkich w kraju. Z racji nieuznawania szablonów, szukania w turystyce własnych dróg.

Zaczęli blisko pięć lat temu od wysłużonych motocykli z de-

Harlejowcy

mobilu marki „Harley Davidson”. Teraz grupują tych wszystkich, którzy własnymi rękami doprowadzają do wzorowego stanu technicznego wysłużone, liczące dziesiątki lat motocykle. Są w klubie przedwojenne polskie Sokoły 600 i 1000, są BMW, są Triumphy i motocykle innych marek. Lśnią chromami, jaskrawymi barwami; wyróżniają się na jezdni wysokimi kierownicami, bateriami reflektorów, siódlami z oparciami, gustownymi pojemnikami na sprzęt turystyczny.

Jeżdżą na nich ci młodzi ludzie szybko, z fantazją. Jeżdżą bezpiecznie, kulturalnie, po dżentelmeńsku. Przez ostatni rok nikt z członków klubu nie miał żadnej kraksy, nie został ukarany mandatem. Milicjanci z warszawskiej służby ruchu już ich znają, więcej — lubią. Przekonali się do nich, choć jeszcze dwa lata temu wydawało się, że harlejow-

HARLEY MÓJ KUMPEL



Fot. Z. Szczęsny

po kolegiacie. Swą żądzą wiedzy, pasją poznawania.

Ci z Warszawy dali początek. I oto w innych miastach zaczęły powstawać sekcje tego klubu. Zgłosiło się do nich 25 właścicieli starych motocykli z Krakowa, kilkudziesięciu z Wrocławia, „Pomarańczowi” z Wolsztyna, dwaj właściciele Sokółów 600 z Kalisza, grupy z Gdańska, Lublina, Katowic. Do klubu przychodziły dziesiątki listów. Od właścicieli motocykli, i starych samochodów, od tych wszystkich, którzy nie znaleźli miejsca w innych sekcjach motorowych w automobilklubach, od takich którym odpowiada bardziej swobodna, życzliwa, przyjacielska atmosfera wśród harlejowców.

Borykał się ten klub z dużymi kłopotami. Przygarnął ich klub osiedlowy spółdzielczości mieszkaniowej „Helios” na stołecznym Osiedlu Młodych. Tam się zbierają wówczas.

z Osiedla Młodych

cy będą na jezdni postrachem. Ci młodzi, za punkt honoru klubowego, postawili sobie jeździć tak, by być wzorem kulturalnego zachowania się na jezdni. I są konsekwentni. Tak, że wielu kierowców, widząc mknący czerwony, żółty, niebieski, ciężki motocykl pozdrawia ich skinieniem ręki. A oni z fasonem odwzajemniają ukłon. Tworzy się więc ładna tradycja.

Zna ich już stolica, bo niejednokrotnie widuje się ich na różnych imprezach turystycznych, m. in. jako pilotów rajdu Folkloru Polskiego dla Polonii, na uroczystych otwarciach lub zamknięciach sezonu motorowego, na wycieczkowych szlakach Mazowsza. Ale już ich poznają i inne miasta. Kiedy zjawili się w tym roku w Toruniu na Międzynarodowym Zlocie Kopernikowskim, wzbudzili większe zainteresowanie niż słynne Hondy, Suzuki czy BMW, którymi przyjechali turyści zagraniczni. Organizując swój III Zjazd w Tucholi, z miejsca zyskali sympatię społeczeństwa i uznanie w oczach miasta. Kiedy urządzili wycieczkę do prastarego Czerwińska oczarowali innych turystów i przewodnika

gdy sale są wolne. Prezes obiecał im ostatnio stałe pomieszczenie, po byłych warsztatach. Liczą na to, że dotrzyma słowa.

Za własne pieniądze wydają biuletyn, bardzo pożyteczne pismo z licznymi poradami technicznymi i turystycznymi. W komórkach i prywatnych piwnicach remontują swe motocykle, a także już zabytkowe samochody np. „BMW Dixi”. Szukali pomocy, poparcia w warszawskim okręgu PZM. Nie znaleźli. Z finansową pomocą przyszedł klubowi na szczęście zarząd główny tej organizacji.

Mają wielkie plany na rok przyszły. Liczne wycieczki, rajdy turystyczne, zloty krajowe i międzynarodowe. M. in. organizowany wspólnie z podobnymi klubami w Pilźnie i Brnie rajd do Warszawy. Chcieliby rozszerzyć swą działalność, objąć wszystkich właścicieli starych pojazdów. Także harlejowców stojących jeszcze na uboczu — tych z Płocka, tych z dzikiej grupy „Skorpion” z Warszawy.

Życzymy im powodzenia. I pozdrawiamy tak, jak czynią to już niektórzy kierowcy — Cześć! (j)

WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

Gazeta Białostocka

Światowid

Lansujemy

EGO

— str. 4-5

Za tydzień
24 strony

Między innymi:

- **Dziś i jutro Puszczy Białowieskiej**
- **Zagadka skarbów Tutenkhamona**
- **Z namiotem przez stulecia**
- **Dwa konkursy**

Harley Davidson — najoryginalniejszy klub motorowy w kraju
— str. 11

Światowid

MAGAZYN TURYSTYCZNY

ROK XXI Nr 47 (761) 19 XI 1972 Cena 0 zł



HARLEY MÓJ KUMPEL

242

Światowid

MAGAZYN TURYSTYCZNY

Stary, acz wypielegnowany motocykl i majstrujący przy nim młody człowiek, to widok nieraz spotykany na wielu podwórkach. Tak się bowiem składa, że sporo młodzieży, zafascynowanej nowoczesną techniką, zwraca się ku pojazdom o wiele lat od siebie starszym. Ludzie o takich zamiłowaniach łączą się chętnie w grupy. Przykładem jest Harley-Davidson Klub w Warszawie.

i tyle lat po niej, że nadaje się do eksploatacji — budzi mój szacunek dla jego konstruktorów i robotników, którzy go wykonali.

Używam go przeważnie do jazd na rajdy i zloty turystyczne. Wspólne imprezy, spędzanie czasu wolnego w gronie ludzi o podobnych zainteresowaniach, to dla mnie duża przyjemność. Chciałbym zachęcić właścicieli „Sokołów” aby zgłosili się do naszej sekcji. Jednym przeciw z celów naszego działania jest wzajemna pomoc,

„Sokoły” ruszają w plener

Klub ten założyli właściciele motocykli Harley-Davidson. Z czasem postanowiono przyjmować właścicieli motocykli innych marek, ale wyłącznie wyprodukowanych do 1950 r. W ten sposób w sekcji znalazła się grupa turystów jeżdżących na przedwojennych polskich motocyklach „Sokół-600”.

Członkowie klubu często spotykają się z pytaniami: Skąd macie takie motocykle? Dlaczego interesują was te wystuzone graty? Oto odpowiadają członkowie klubu:

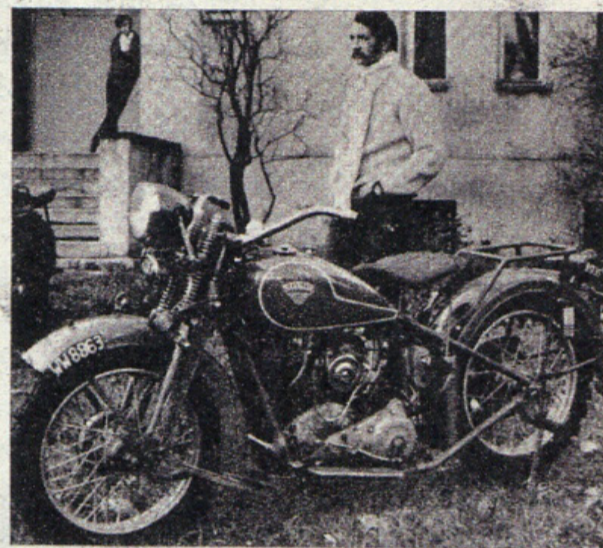
— Zafascynowała mnie oryginalna konstrukcja polskiego „Sokoła” — mówi Krzysztof Adamiak, student VI roku Wydziału Mechaniczno-Technicznego Politechniki Warszawskiej. — Miałem przedtem WFM, motocykl lekki, mało przydatny w dalekich wyprawach turystycznych. „Sokół” imponował mi solidną konstrukcją, mocą silnika i, jak na stary model, dużym komfortem jazdy. Cena i koszt wyremontowania motoru okazały się realne przy moich studenckich możliwościach. Fakt, że wyremontowałem motocykl sam, sprawiał mi wielką satysfakcję. Kupiłem tego „Sokoła” od byłego myśliwego. Używał go od 1945 roku do dojazdów na miejsce polowań; twierdził, że jest to dobry motocykl do jazdy terenowej. Sam zaś nabył go od rolnika w jakiejś wsi podlaskiej. Skąd ta maszyna tam trafiła, pozostaje tajemnicą.

— Od kilku lat szukałem „Sokoła” — opowiada Adam Medyna, student UW. — Wiem, że w Polsce ocalało ich niewiele. Nie znam dokładnie historii mojej maszyny. Po różnych znakach zorientowałem się tylko, że był to jeden z motocykli używanych przez Wojsko Polskie we wrześniu 1939 r. Sam fakt, że „Sokół” przetrwał wojnę

wymiana części. Nic prostszego, jak napisać pod adresem: Sekcja Motocyklowa Harley-Davidson — Klub „Helios”, Warszawa 44, ul. Wspólna Droga 13.

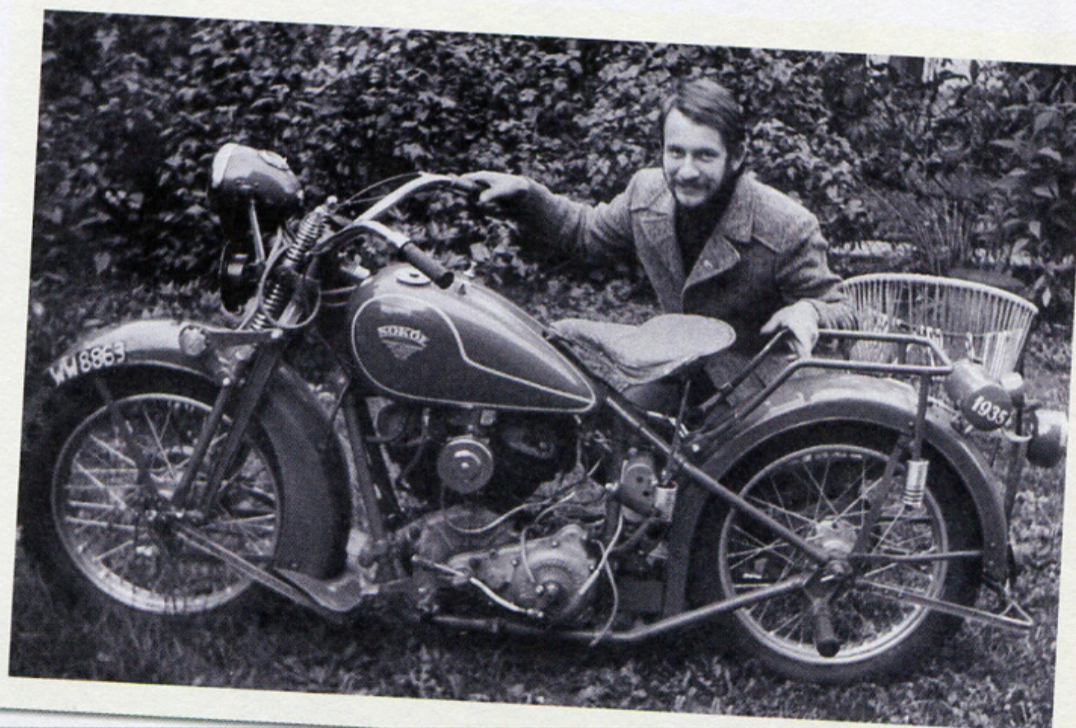
Jeśli gdzieś na turystycznych trasach spotkacie potężne motory obciążone sprzętem biwakowym, to wiedźcie, że ci młodzi ludzie, to właśnie członkowie wspomnianego klubu.

W. ECHILCZUK



Klubowe „Sokoły-600”, mimo szacownego wieku, prezentują się tak, jakby przed chwilą opuściły wytwórnię.

(Fot. Z. Szczęsny)

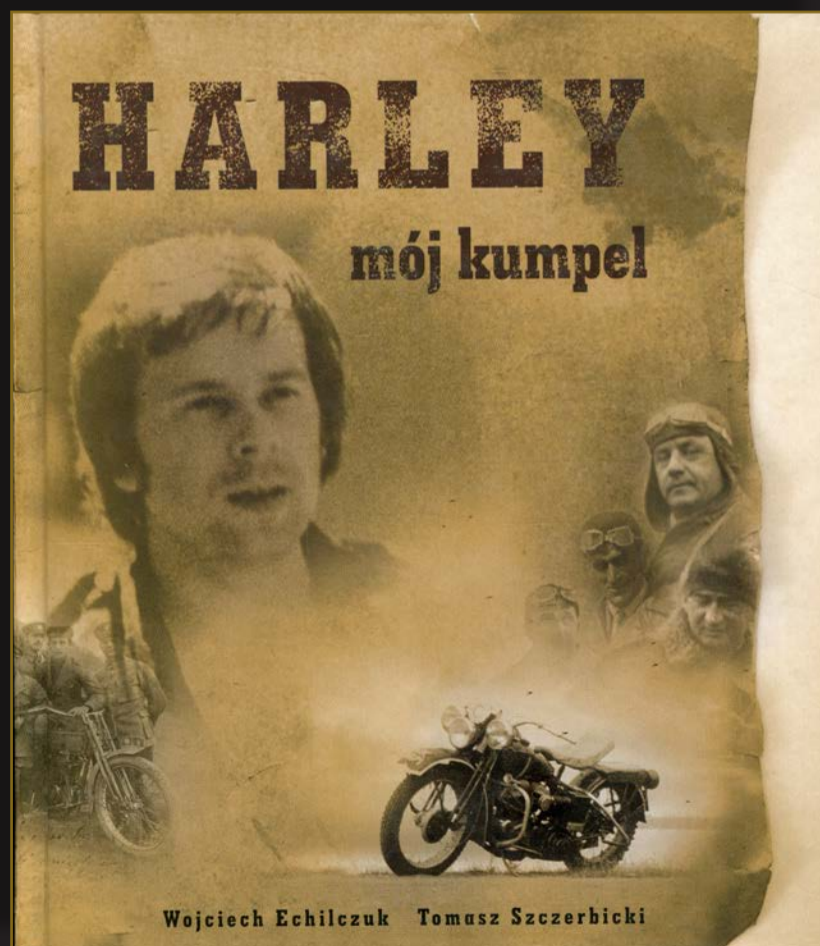


WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

reklama

espe **Książek z 40% rabatem szukajcie na www.vesper.pl**

reklama



Już niebawem ukaże się limitowane
wznowienie kultowej książki:
Harley mój kumpel

Będzie dostępne w sprzedaży
wysyłkowej w naszej redakcji.

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

Znasz lepszy pomysł na
motocyklowy prezent?

*i***Motocykl**

