

**NIEZALEŻNY****KWARTALNIK****MOTOCYKLOWY****Swoimi**

numer: 2/2012 grudzień

DROGAMI

pismo zwyczajnych motocyklistów

GRATIS!**0⁰⁰****100% FREE**

na okładce:

Dziadek Vulcan

VN700/750 - protoplasta rodu

Wyścigi sidecarów

Zapomniana dyscyplina

Kamizelki

Nieśmiertelny temat

Laachaer See. Eifel.

Europejskie Yellowstone

Zaściankowość

Moherowego faszystywww.SwoimiDrogami.pl

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

Marzenie
na trzech kołach**Cafe Racer**
Adama**Motocykle**
i podatki**Maroko**
część 2**Pierwszy**
Rockers RP**Trójkółowo**
na sportowo**O zawieszeniu**
w Bandicie

WYJĄTKOWA KSIĄŻKA

Niezwykły zbiór opowiadań
o motocyklistach, motocyklowych przygodach
i wietrze we włosach...

SUPLEMENT (fragment pewnego listu)

Dopiero wczoraj w tej malinie po intensywnej i długotrwałej pracy, gdy wyjście z domu było prawie wycieczką do innego świata, uświadomiłem sobie pewną rzecz: że życie zatoczyło pewne koło – ale pozytywne ze wszech miar - i tak mnie to ucieszyło, że zapomniałem zupełnie o zmęczeniu, niewyspaniu i czekającej mnie harówce.

O co chodzi? Już wyjaśniam. Bardzo skrótowo: w 1993 r. zakochałem się w motocyklach i z roku na rok było coraz gorzej - do tej pory nie rozumiem czemu, ale to nieważne. Ważne jest to, że przez wiele lat tęsknoty za własnym jednośladem to marzenie napadało mnie w każdej wolnej chwili - rysowałem motocykle (często z sakwami z krowiej skóry), myślałem o nich, marzyłem... tak plastycznie, że jadąc autobusem widziałem siebie jadącego obok, idąc chodnikiem, sam siebie mijalem na motocyklu, lub towarzyszyłem sobie wolno sunąc w takt marszu - ja po chodniku i ja po ulicy... To była romantyczna fascynacja, która rozpalala mnie wewnętrznie i pozwalała trwać i dążyć - wiedziałem, że kiedyś się uda... Czemu o tym piszę? O co chodzi poza tym, że jeszcze kawy nie piliem? ;) O to, że kiedy przejeżdżaliśmy koło „Castoramy”, motocykl na wolnych obrotach radował serce swoim puf, puf, puf... Ludzie patrzyli na nas tak, jak ja niegdyś na przejeżdżające motocykle. Patrzył ktoś jeszcze... Patrzyłem ja w odbiciu szklanej fasady - zastarzałem się już chyba, że nie dostrzegłem tego, nie doznawałem od razu lub chwilę po - i ta świadomość dotarła do mnie dopiero dzień później. Oto spełniły się wieloletnie marzenia - patrząc w bok widziałem siebie sunącego wolno na motocyklu, ale nie stałem już na chodniku ze smutkiem w sercu, gdy rzeczywistość dopominała się o swoje prawa. Byliśmy obaj - ja sprzed wielu lat, ten z marzeń i ja teraz... Obaj na motocyklu - odbicie rzeczywistości, a nie pragnień.

Warto mieć marzenia - choćby dla takich chwil :).

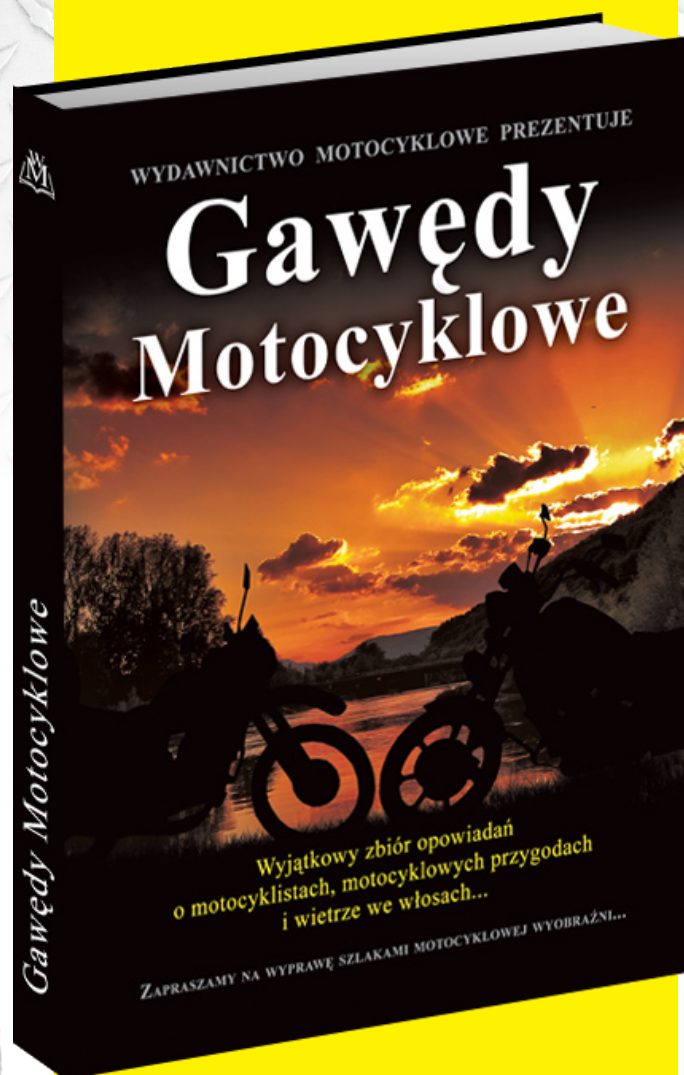


**To pierwsza pozycja stworzona przez redakcję
Swoimi Drogami.**

**Zapraszamy Państwa do uzupełnienia
biblioteczki o tę wyjątkową pozycję!**



Gawędy mogą Państwo
zamówić na stronie:
<http://www.podzegarem.com>



„Tylko motocykl potrafi tak pachnieć: tą wyjątkową mieszaniną stali, smaru, paliwa i gumy - unikalny i niepowtarzalny zapach obiecujący radość i przygodę.”

„Awaria motocykla zaraz po wyjeździe z domu jest jak brak papieru toaletowego, gdy już siadło się na sedesie. Radość jest tak wielka, że nie pozwala się jeszcze złościć.”

„Całe lata spędzamy w garażu, ślęczymy ze śrubokrętami, kluczami, brudni od smaru, często tak wykończeni robieniem silnika, że zasypiamy, podpierając się młotkiem, ale musimy to dziś skończyć, musimy być twardzi. I skończymy to dzisiaj... skończymy.”

„Im więcej jeżdżę, tym mniej jestem najeżdżony, tym bardziej chcę więcej i więcej...”

A my Wam życzymy...
Baków pełnych benzyny,

w głowach rozwagi,
autostrad pustych,
dziewczyn nagich,
złotów rozpustnych

W oponach powietrza,
pełnego garażu,
mistrzowskich rekordów
na każdym wirażu.

Swoimi
DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów

02/2012
Grudzień

Spis treści:



17



80



122

04 Od redakcji

05 Kochany pamiętniczku

06 Migawka

Ciekawostka historyczna

07 Cafe Racer

Ride with Pride - motocykl Adama

13 Przy kawie w Ace Cafe

Toma

14 Marzenie na trzech kołach

Wywiad z Moniką Podwysocką

17 Pierwszy Rockers RP

Wywiad z Wojtkiem Kopczyńskim

23 Konkurs

24 Okiem Zosi

Jak wejść w świat motocykli

25 Maroko cz. 2

36 Gitara WOŚP

Pod patronatem Swoimi Drogami

38 Manifest

Szałonego mechanika

39 Project Yesterdays

- Eine Motorradzeitreise

41 Laacher See. Eifel.

Europejskie Yellowstone

54 Jarek

i jego skrzynki.

58 Zapomniana dyscyplina

Wyścigi sidecarów

67 Zaściankowość

Moherowego faszysty

73 Trójkołowo na sportowo

Classic sidecar

77 Zawieszenie bandziora

80 Dziadek Vulcan

VN700 / 750 - Protoplasta rodu

92 Ariel 4F600 Square Four

Moje impresje motocyklowe

99 Michał Kubiak

List z podróży dookoła Świata

104 20lat HD Klub Saarland

Huta Völklingen, 15 września 2012 r.

112 Zimowy Złot Pingwina

117 Róid tu Hel

122 Kocham motocykle...

Wywiad z Arkiem "Szajbą"

126 Podatki dotyczą...

też motocyklistów i ich maszyn

130 Husaria

Klub motocyklowy

136 Zimowa Jaskinia Raj

147 Motocyklowo na sportowo

148 Mistrzowi

Pod patronatem SD:

149 Dookoła Świata na HD WLA

150 Akcja POLARIS 2013

151 Motocyklowe Odkrywanie Świata – Afryka

152 IFA BK 350

Traktat o motocyklu...

160 Stary nowy rok...

163 Komunikat

164 Przedwojenne

Samochody i motocykle

165 Łukasz Kulik

Nowa twarz w redakcji Swoimi Drogami

170 Listy

Ludzie listy (e-maile) piszą

172 Kamizelki

Okiem Rockersa

174 Mężczyźni bez

przyczepności

175 ZZ TOP

Warto posłuchać

177 Polecamy prasę

178 Słomka

Opowiadanie

179 Pocztyówki Wuja Matta

z podróży



rodzy Czytelnicy!



Teraz powinienem czegoś Wam życzyć z okazji jakichś świąt albo trafnie zauważyć, że jakaś pora roku się skończyła i podkreślić znaczenie tego dla jeżdżących motocyklami. Albo jeszcze lepiej – dostrzec jakieś zmiany w sytuacji ekonomicznej i zręcznie używając kilku trudnych słów, wyjaśnić jakie to będzie miało konsekwencje dla rynku motocyklowego w Polsce, Europie i na świecie...

Wszyscy by się tym bardzo przejęli, a dzierżący władzę w szczególności. „Ooo, ale napisał...!” – powiedzielibyście otwierając usta. I pojechalibyście dalej, swoją drogą. Tymczasem możemy jechać razem.

O jak to dobrze, że nasze życie nie składa się z samych motocykli. Też się ze mną zgadzacie? Cóż to za milczenie? Czyżby nie drażniła Was nadętość i groteskowe ideały? No widzicie... Musimy pozwolić Wam czasem odsapnąć. A kto czeka na nas za zakrętem? Pan Andrzej, którego spotkaliśmy i który dosiada na co dzień radzieckiego boksera, podzieli się z Wami swoją Ukrainą i opowie o kobyle. Powłóczycie się z Krzyśkiem Jawą wśród Arabów, Zosia poda Wam pomocną dłoń, Wojtek znów poruszy kontrowersyjny temat, a Michał opowie o „Bandycie”. Adam zabierze Was w ciekawą opowieść o swoim Angliku, a Szajba z polotem wyjaśni, czym jest dla niego prędkość. Paweł natomiast zapanuje długą, siwą brodą, by Wam zaśpiewać i zagrać na gitarze. Co? Sami się przekonajcie!

W tym miejscu mógłbym pokusić się o jakiś chwyt reklamowy w stylu: „Redakcja dziękuje wszystkim osiemdziesięciu pięciu tysiącom sześciuset dwudziestu trzem Czytelnikom, którzy przeczytali pierwszy numer Czasopisma!” Miernikiem pierwszego sukcesu Kwartałnika jest nie tylko ilość pobrań.

Z radością obserwuję, że „Swoimi Drogami” staje się tym, czym był Nestor Machno dla hulajpolskiej gromady. Przyjeżdża do nas wiele osób z różnych środowisk. Każdy ma coś ciekawego do powiedzenia, a wszyscy z Gazetą wiążą wielkie nadzieje. Każdego porusza jej świeżość i niezależność. Nie instruujemy autorów „w ilu znakach ma się zmieścić”. Ludzie piszący u nas mają wizję czegoś wielkiego i wartościowego.

Cieszymy się z tak wielu pochlebnych opinii, które do nas napływają. Ze swej strony obiecujemy dawać Wam jeszcze lepsze numery „SD”, byście pod koniec upływającego kwartału z niecierpliwością czekali na następne wydanie swojego Magazynu.

Mariusz Sawa

Redaktor Naczelny



Wydawca:
Wydawnictwo Motocyklowe

Redaktor naczelny:
Mariusz Sawa
naczelny@swoimidrogami.pl

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

motto numeru:

„Doceniaj jakość. Wiarę w legendy zostaw głupcom i bogaczom.”

Marcin Osikowicz



Swoimi Drogami gazetą bezpłatną!
Wszelkie prawa zastrzeżone. Ingerencja w plik, przedruk, kopiowanie oraz powielanie poszczególnych artykułów lub ich część bez pisemnej zgody wydawcy zabronione. Natomiast kopiowanie całości gazety, powielanie, przesyłanie i rozpowszechnianie bez zmiany treści jest wskazane i mile widziane.

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

www.swoimidrogami.pl

Kochany pamiętniczku

autor: Krzysztof Rudnicki

Szum wiatru był kojący. Stałem spoglądając przed siebie na czerwone skały, oczyma wyobraźni starając się zobaczyć, jak wiatr rzeźbił w nich te wspaniałe kształty. Szum wiatru... Niezmałowany żadnym innym dźwiękiem śpiew wiatru przenikający przestrzeń. Pewnie od milionów lat brzmiał tu tak samo. Niebo po horyzont... Góry po horyzont... Obie te przestrzenie jednoczyły się gdzieś bardzo daleko. Mógłbym trwać tak tu na wieki.

Jedno z moich marzeń się spełniło. Prastare góry Atlas. Mityczna kraina, do której zawsze chciałem dotrzeć i w niej pozostać. Pozostać? Niewiele brakuje, a spełni się moje marzenie całkowicie i boleśnie.

Z kontemplacji wyrывa mnie świadomość, że nie bardzo wiem, gdzie jestem, z paliwem jest kłopot, zaraz zapadnie noc, a ja nie mam świateł.

Nieśpiesznie ruszam w górę w kierunku kolejnej przełęczy. Po lewej obserwuję potężny żleb wycięty w skale. Jaka potężna siła mogła tego dokonać? Znam odpowiedź, jest oczywista – woda. Wrażenie jest niesamowite. Kiedyś na tej pustyni musiały z ogromną i niszczycielską siłą płynąć potoki.

Kątem oka dostrzegam sylwetkę. Człowiek z walizką. Na takim odludziu robi to dość dziwne wrażenie. Na co czeka? Okolice nie wygląda na taką, do której zapuszczają się jakiekolwiek pojazdy. Wygląda to raczej na ścieżkę dla mułów lub pieszych. On na pewno wie! Zatrzymuję się próbując nawiązać kontakt.

Mężczyzna jest średniego wzrostu, w wieku zbliżonym do mojego, może trochę młodszy. Uśmiecha się przyjaźnie. Próba kontaktu werbalnego niewiele przynosi. On nie zna żadnego z wymienionych przeze mnie języków, ja zaś francuskiego, którym on próbuje komunikacji ze mną. Podejrzewam, że zna go w podobnym stopniu jak ja, ale te czterdzieści słów, którymi włada, to inne niż opanowane przeze mnie.

Jedno co obaj rozumiemy to słowo: „HOTEL”.

- Hotel, no problem – odpowiada i daje do zrozumienia, że wskaże mi drogę.

Z jego gestykulacji wnoszę, że ma to zrobić z tylnego siedzenia mojego motocykla. Cóż, nie mam innego wyjścia. Przekładam plecak z tyłu na zbiornik, robię miejsce, przewodnik siada i ruszamy. Słońce już zaszło za postrzępionymi szczytami, a jego ostatnie promienie, odbite od pokrywających je czap śniegu, coraz słabiej rozświetlają otoczenie.

Mój pasażer, pomimo mroku, ani razu nie gubi drogi. W coraz słabszym świetle obserwuję niesamowite kształty łańcuchów otaczających mnie gór. W pewnym momencie przewodnik daje znak, abyśmy się zatrzymali. W mroku przed nami dostrzegam majaczącą sylwetkę jakiegoś małego zabudowania. Podjeżdżam bliżej i gaszę silnik. Przed drzwiami domostwa stoi kobieta wraz z trójką dzieci.

- Hotel? – pytam zaniepokojony.

Mój przewodnik zsiada z motoru i w szczerym uśmiechu zaprasza mnie do środka.

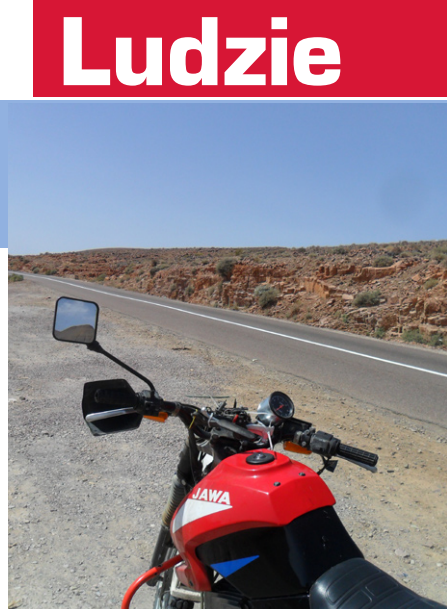
- Hotel, no problem – powtarza.

Jestem trochę zdezorientowany, ale widząc jak wita się ze stojącymi przed drzwiami, domyślam się, że zaprasza mnie do swojego domu. Nie bardzo wiem, jak się zachować. Nie czuję się zbyt pewnie. Rozglądam się dookoła dzięki światłu księżyca, który wylania się zza szczytów gór i zapoznaje się z sytuacją. Jesteśmy na zboczu jakiejś góry, na którym jest chyba tylko ten budynek, łączący w sobie wszystkie funkcje, jakie potrzebne są do życia rodzinie.

- City? – pytam nieśmiało.

- One day zu Fus – odpowiada kobieta.

Nie jest źle. Okazuje się, że zna troszkę angielskiego, przeplatając go z pewną liczbą znanych sobie wyrazów niemieckich, których akurat chyba nie zna w angielskim. Brzmi to dość komicznie, ale przełamuje lody. Odzyskuję śmiałość i przekraczam próg. Na stole widać przygotowaną kolację, która już na nas czeka. Jestem głodny i szybko zapominam o wszelkich obawach, jakie mnie przed chwilą nurtowały. W narożniku pomieszczenia, gdzie spożywam kolację jest palenisko, coś na kształt kominka, służącego do przygotowania posiłków, jak również ogrzewania. Noce są tu zimne. Gospodarz dorzuca do ognia nowego paliwa, którego zapach roznosi się po pomieszczeniu, czyniąc atmosferę jeszcze bardziej przyjemną i luźną. Dzięki żonie gospodarza konwersacja idzie coraz lepiej. Są bardzo ciekawi, skąd się tutaj wzią-



łem. Mnie natomiast nurtuje ich historia. Opowiadamy swoje dzieje, na przemian zadając pytania drugiej stronie. Śmiechu przy tym co niemiara. Większość zagadek językowych rozwiązujemy dzięki rozmówkom polsko – arabskim, które wzięłem ze sobą, jak mi się na początku wydawało niepotrzebnie, a dzięki którym teraz możemy spokojnie „porozmawiać”. Gospodarz ma na imię Hasan i twierdzi, że właśnie tu jest jego centrum wszechświata. Uciekł od cywilizacji razem z rodziną. Może stwierdzenie „od cywilizacji” to za dużo powiedziane, ale na pewno uciekł przed zgiełkiem i pogonią donikąd. Wychodzimy przed dom, a niebo spada nam na głowy. Widok nocnego nieba nad Wysokim Atlasem warty jest złota całego świata. Jeszcze nigdy nie byłem tak daleko, a zarazem tak blisko tego, o czym marzyłem od zawsze. Spokój.

Miliardy gwiazd i spokój niezmałony niczym. Stałem tu na zboczu jednego ze szczytów obserwując majestat i piękno, jakie dano mi podziwiać, kompletnie zagubiony i świadomy swojej nicości w tym bezkresie. Jak ziarnko piasku na pustyni. To, że nie mam paliwa i nie wiem, gdzie jestem, stało się kompletnie nieistotne. Z zadumy wyrwała nas żona Hasana, dając do zrozumienia, że pora spać. Można tak godzinami siedzieć i patrzeć w gwiazdy, ale jutro też jest dzień. Ułożyłem się wygodnie na przygotowanym pościu i popadłem w zadumę. Jak niewiele człowiekowi potrzeba, aby być szczęśliwym. Bez radia, telewizora, telefonu... Tylko najbliżsi i gwiazdy. Zasnąłem z poczuciem wszechogarniającego mnie spokoju.

■ Krzysztof Rudnicki

MIGAWKA Ciekawostki historyczne

Louis Lepoix i jego BMW R12

Louis (1918-1988) był z pochodzenia Francuzem, ale po II wojnie światowej zamieszkał na stałe w Niemczech. Z zawodu projektant przemysłowy pracował dla Dornier Flugzeugwerke i ZF Friedrichshafen.

W 1947 roku założył własną firmę, której celem było projektowanie nadwozi. Jego pierwszym projektem była karoseria dla zakupionego na aukcji BMW R12. Louis od dawna fascynował się opływowymi kształtami i konstrukcją pojazdów, o jak najmniejszym współczynniku oporów powietrza. Całą swą pasję i idee zawarł w nowej konstrukcji.

Powstał wyjątkowy motocykl. Niezwykle stylowe, futurystyczne i opływowe nadwozie zostało opracowane z myślą, o jak najlepszej aerodynamice oraz komforcie uzyskanym poprzez zastosowanie osłon, które chroniły jeźdźcę przed wyiębieniem dłoni, kolan i stóp.

Motocykl do dziś szokuje swoim wyglądem, którego mógłby mu pozazdrościć nie jeden produkowany aktualnie egzemplarz. Louis wyprzedził epokę obudowanych motocykli o kilka lat (potrzeba było siedmiu, aby Vincent stworzył swojego Black Prince'a). Brakuje źródeł, więc nie wiadomo jak motocykl zachowywał się na drodze i czy aerodynamiczna karoseria miała jakieś wady, czy też same zalety. Ta wyjątkowa R12 została sprzedana na początku lat 40-tych i słuch po niej zaginął, a Louis tymczasem tworzył kolejne projekty dla wielu znanych firm.

■ Jacek Łukawski

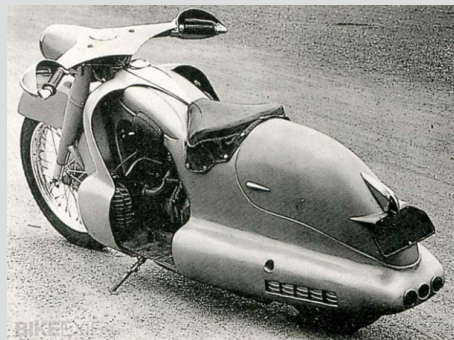


1

9

4

7



Cafe Racer

autor: Adam Śmieja „ACE”



Siedzisz sobie spokojnie w kawiarni w sobotnie słoneczne popołudnie, podchodzi do Ciebie koleś i mówi: – Hej, założę się, że nie dojedziesz do najbliższej kafejki i z powrotem przed zakończeniem rockandrollowego kawałka. Przyjmujesz wyzwanie, kładziesz 10 funtów na stole i jeśli wrócisz przed końcem utworu, zgarniasz kasę. To są właśnie Cafe maszyny. To jest właśnie CafeRacer.

Trochę historii

Wielka Brytania lata 60. Rockersi. Zbuntowana młodzież kochająca Rock 'n' Roll i motocykle, ale nie jakieś choppersy czy bobbery. Poszukiwali oni czegoś zwinnego i szybkiego, by móc ścigać się od kawiarni do kawiarni po nowo wybudowanych autostradach. Przerabiali więc seryjne motocykle, by jak najlepiej nadawały się do wyścigów i aby łamały magiczną granicę The Ton czyli 100 mil na godzinę. Pozbywano się zbędnych detali, by zmniejszyć masę, poprawiano zawieszenie i sterowność, a z jednocylindrowych silni-

ków starano się wycisnąć jak najwięcej. Zakładano pojedyncze siedzenie z charakterystycznym zadupkiem, seryjna kierownica była obracana do dołu, a podnóżki przesuwane do tyłu dla lepszej pozycji jeźdźca.

A jeśli Twój Cafe nie osiągał The Ton, to lepiej gdybyś został w domu...

Maszyna jest w moim posiadaniu od początku 2012 r. Bazą do przeróbki został klasyczny motocykl z kraju kwitnącej wiśni, czyli Suzuki Gs 400 z 1980 r. Długo szukałem odpowiedniego motocykla w stylu Cafe. Nie chciałem czegoś nowoczesnego, najlepiej gdyby była to maszyna z lat 70. Idealna byłaby Honda Cb750 właśnie z tamtego okresu. O Triumphach, Tritonach, Nortonach czy BSA prosto z Anglii marzę do dziś.

Ogólny "caferacerowy" wygląd został nadany motocyklowi przez poprzedniego właściciela. Mam tu

na myśli charakterystyczny dla tego stylu zadupek, który został połączony z jednoosobowym siedzeniem, wykonanym na zamówienie przez tapicera, filtr powietrza został zastąpiony stożkami, a seryjna kierownica połówkami, by nadać całości bardziej sportowy charakter. Zostały również założone puste, krótkie tłumiki stylizowane na lata 60, które pięknie ryczą. Ryczą niestety zbyt pięknie, dlatego na co dzień zastępują je klasyczne wydechy zadarte lekko do góry. Elementy takie jak lampa, zbiornik paliwa, puszka pod siedzeniem oraz tylny błotnik wraz z zadupkiem, przemalowałem na kolor niebieski w macie i nieco ciemniejszym odcieniu. Na powrót zamontowałem prędkościomierz, zwykłe lusterka zastąpiłem lusterkami montowanymi w końcówkach kierownicy, a stare piankowe manetki wymienione zostały na gumowe, nawiązujące do tamtych lat. Dodałem również biały pasek biegnący przez cały motocykl.

Plany na przyszłość? Owinięcie kolektorów bandażem termicznym, przywrócenie silnikowi dawnego blasku, zdobycie korka wlewu paliwa, najlepiej zamykanego, gdyż oryginalny został już niestety



skradziony podczas jednej z imprez, zdobycie obręczy ze szprychami oraz kilka innych drobnych prac.

Dlaczego Cafe?

Jazda na motocyklu to wspaniałe uczucie. Jeśli jesteś motocyklistą wiesz, o co mi chodzi. Ale jazda na cafe racer to dla mnie coś więcej, to rodzaj piękna. Piękna jedyne w swoim rodzaju. Ten dźwięk, te uczucia do motocykla, które pojawiają się dużo, dużo wcześniej zanim na nim usiądziesz.

Rodzą się, gdy jeszcze jesteś bardzo małym chłopcem, który dopiero co nauczył się jeździć na rowerze. Powoli dorastasz. Jesteś już na tyle duży, by Tata mógł zabrać Cię na pierwszą przejażdżkę i nie ma dla Ciebie znaczenia, że jest to zwykła Jawa 50 Mustang. Ważne, że możesz samemu trzymać kierownicę, że koledzy z podwórka bardzo Ci zazdroszczą i że gdy samodzielnie odkręcasz przepustnicę, gdzieś w środku masz to dziwne uczucie, które Ci zawsze towarzyszy, gdy jesteś na karuzelach wesołym miasteczku. Adrenalina.

I wtedy zakochujesz się w motocyklach na dobre. Za granicą widzisz wspaniałe maszyny i z czasem za-

czynasz reagować gęsią skórą na dźwięk ich silników. Jeszcze nie wiesz, co to za motocykle oraz kim są ludzie na nich jeżdżący. Wiesz jedno. Dla Ciebie są wyjątkowe, i w duszy myślisz: „kiedyś też będę miał taki motor”. Wkraczasz w świat dorosłych. Marzenie małego chłopca jakby pokrył kurz, ale wraz z erą internetu powraca. I już wiesz, że Ci ludzie to Rockersi, a ich wspaniałe maszyny to Cafe Racery.

I oto pewnego dnia jeden z nich jest Twój. Wyciągasz maszynę z garażu, przyglądasz się długo, wydaje się to nierealnym snem.

Przekręcasz kluczyk... Powoli dociera do Ciebie, że oto spełniło się jedno z marzeń małego chłopca. Mimo elektrycznego startera, kładziesz nogę na kopce i już wiesz...

Emocje, które temu towarzyszą, które pojawiają się w środku, są jak duchowe przeżycie. Odcinasz się od całego chaosu, którym na co dzień Cię otacza. Przestajesz myśleć o problemach. Żadnych komórek, telewizorów, komputerów.

To jest jak terapia.





Motocykl bardzo sportowy, a zarazem tak prosty i czysty, bez zbędnych plastików i dodatków.



Wsiadasz na motor i po prostu jedziesz przed siebie bez celu. By móc jeździć tak, jak żyjesz. Tylko Ty i Maszyna. Dwa serca bijące jednym rytmem.

Lubię ten prostoliniyjny kształt. Motocykli bardzo sportowych, a zarazem tak prostych i czystych, bez zbędnych plastików i dodatków. Lubię maszyny, które mają swój własny niepowtarzalny charakter, klasę, wręcz osobowość. Kocham piękne motocykle, kocham stare motocykle. Motocykle, które są tak stare jak my albo i starsze, które mają swoją własną historię. Motocykle, które mają duszę. Na których jeżdżąc, stajesz się jednością z maszyną.

To zaskakujące, że w dzisiejszych skomplikowanych, przepełnionych technologią czasach, wciąż możesz mieć coś prostego, coś co daje niesamowicie dużo prawdziwej frajdy.

Wielką przyjemność sprawiają również reakcje, jakie wzbudza motocykl na drodze. Każdy wyjazd wiąże się z niezliczoną ilością ludzi obracających się za nim z podziwem i lekką zazdrością w oczach. I nieważne, czy jest to wyjazd na stację benzynową, zlot motocyklowy czy przejażdżka po okolicy. Wszędzie, gdzie się pojawi wzbudza zainteresowanie, ludzie pytają, co to za motor, jaka jest jego historia. Chcą się dowiedzieć o nim wszystkiego. Do tego stopnia, że koleżanka jeżdżąca na stuningowanym FZ6 jest zazdrosna, że to nie jej maszyna jest obiektem westchnień przechodzących obok motocyklistów.

Jednak moment, który już chyba na zawsze utkwiał w mojej pamięci, miał miejsce w słoneczne popołudnie pod koniec września, kiedy to w centrum miasta, poruszając się między samochodami stojącymi w korku, zatrzymałem się obok czerwonego Ferrari, by mu się dobrze przyjrzeć. Jakież było moje zaskoczenie, kiedy to po otwarciu szyby z ust kierowcy padły słowa „nice bike” i gest dłoni z uniesionym kciukiem, po czym uśmiechnął się lekko i odjechał.

■ **Adam Śmieja „ACE”**



www.ForBiker24.pl



Proud to be a Biker

największy sklep online!

na nasze ciuchy
sezon trwa cały rok!



119,90zł

Jest zima więc **NIE** musi być zimno!

Idealne do jazdy
i do noszenia na codzień!

Koszulki i bluzy

Dla wszystkich, którzy kochają motocykle

100% AUTORSKICH WZORÓW

39,90zł



WSZYSTKIE WZORY Z KATALOGÓW KOSZULEK DOSTĘPNE NA BLUZACH!

Największy wybór wzorów zaprojektowanych specjalnie dla Was i dostępnych tylko w naszym sklepie.

PAMIĘTAJ: produkujemy w POLSCE i w produkcji nie korzystamy z żadnego szajsu z Chin!

Najwyższa jakość to nasz priorytet, bo sami jeździmy w naszych ciuchach!

Only For Girls



Dla niegrzecznych
dziewczyń
też coś mamy!

Zapraszamy do naszego sklepu
gdzie czeka na Ciebie ponad
pół tysiąca wzorów



nasze kategorie:

Brotherhood Motorcycle
Chopper & Custom
Enduro & Extreme
Racing & Superbike
Retro & Veteran
Road & Travel
Scooters & Mopeds
Special & Others

**MOTOCYKLOWE
KOSZULKI**

przez motocyklistów – dla motocyklistów

Born to Ride
Ride to be Free

Jedynie
niepowtarzalne
wyjątkowe

zapraszamy: www.forbiker24.pl

przy zamówieniach grupowych (kluby, fora, grupy)
ceny ustalane indywidualnie i projekty gratis!

Specjalna oferta dla KLUBÓW: **polary haftowane** - super jakość i cena!

Przy kawie w Ace Cafe

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



Toma

W Polsce jeździłem sporo na motocyklach. Zaczęło się - chyba tak jak u większości - od WSK. Kiedy byłem jeszcze małym gówniarzem, Wujek posadził mnie przed sobą na WSK i zabrał na przejażdżkę. Było okropnie niewygodnie. Przyciskał mnie od góry swoim ciężarem do baku, żebym nie spadł. Pęd powietrza i kurz (jeździło się wtedy bez kasków) sprawił, że oczy zaszyły mi łzami, prawie nic nie widziałem. Gdy mnie zdjęli z motocykla, cały byłem obolały, ale przeschęśliwy. Do dziś nie zapomnę tego pędu powietrza, podskoków na wybojach i emocji...

Potem przyszła pora na samodzielną jazdę. Najpierw motorowery, potem motocykle. W Polsce zawsze miałem jakiś motocykl. Mój ostatni to Honda CBF 750. Był dość nietypowy, bo zaadaptowałem do niego wózek boczny od Velorex. Był to zaprzęg z dodatkowym hamulcem, przygotowany specjalnie do wyjazdów na „Elefanttreffen”. Sprawował się bardzo dobrze. Zaliczyłem nim kilka tych zimowych zlotów.

Na tej Hondzie zresztą (ale już bez kosza) przyjechałem z Polski do Anglii. Moja żona sprowadziła się tu już kilka miesięcy wcześniej, a ja resztę dobytku zapakowałem na motocykl i przyjechałem za nią. Widząc tutejsze zatrzęsienie używanych motocykli i łatwy dostęp do części, nie mogłem się powstrzymać, by nie zacząć czegoś składać. Moim pierwszym projektem był cafe racer na bazie Hondy CB 650. W małym wynajętym mieszkanku nie było innych możliwości, jak zacząć pracę w największym pokoju. Nie wiem jak Agnieszka - moja żona - to wytrzymała. Całe mieszkanie zawałone kluczami, częściami, smród oleju i paliwa... Chyba jedynym pocieszeniem dla niej było to, że siedzę cały czas z Nią w domu i ma mnie zawsze pod ręką.

Zresztą żony motocyklistów to specjalny rodzaj kobiet. One rozumieją i wybaczą więcej od pozostałych żon. Korzystając z tej wyrozumiałości, „pomiędzy kuchnią a salonem” powstało jeszcze kilka innych projektów: supermoto na bazie Kawasaki KLE, flat tracker na bazie Moto Guzzi V50... Motocykle na szczęście szybko znajdowały nabywców, więc po mieszkaniu można było jeszcze jako tako się poruszać.

Jednak postanowiłem poszukać jakiego normalniejszego lokum na warsztat. Moja szefowa pozwoliła mi zająć kącik w magazynie, w którym pracuję i teraz tam, po pracy, składam swoje „wydumki”. Podbudowało mnie to, że ludziom podobają się te motocykle i chętnie chcą je kupować. Moją ostatnią produkcją był znów cafe racer, ale na dość nietypowej bazie, bo do przeróbki posłużyła Yamaha XJ600. Dojrzał ją na e-bayu jakiś Włoch i mimo że zastrzegłem sprzedaż jedynie na terenie Wielkiej Brytanii, wpłacił mi w ciemno pieniądze i sprowadził sobie ten motocykl, widząc go wcześniej tylko na zdjęciach.

Siedzimy tu już pięć lat i właśnie zdecydowaliśmy z żoną zostać na stałe. Dostaliśmy kredyt hipoteczny i kupiliśmy małą domkę pod Londynem. Wreszcie będę miał kawałek miejsca tylko dla moich motocykli, a żona odetchnie, bo nie będzie się potykała w kuchni o jakąś ramę motocyklową. Kto wie, może własny garaż pozwoli mi teraz bardziej rozwinąć skrzydła i w przyszłości powstanie firma Toma Garage...

MARZENIE NA TRZECH KOŁACH

Wywiad z Moniką Podwysocką

Rozmawiał ■ Mariusz Sawa



© marek samus

- Skąd wzięło się u Ciebie zamięłowanie do motocykli?

- Wiedziałam, że zadasz to pytanie! [śmiech] Nasi rodzice zawsze mieli jakiś motocykl, który z bratem intensywnie eksploatowaliśmy. Miałam też motorynkę, którą śmigałam po wiosce u dziadków. Potem była MZ rodziców, a następnie Romet, za który wziął się za jakiś czas mój syn. Zawsze miałam zmotoryzowaną naturę. Po prostu wsiadałam i jadę, nie mam żadnych zahamowań. Kocham to. Motocykl w mojej głowie tkwił od zawsze. Ciągnie mnie też do mechaniki, grzebania przy sprzęcie. Z mę-

żem kupiliśmy sobie kiedyś piękne Kawasaki 750. Niestety, nie mając czasu z powodów zawodowych na zajmowanie się motocyklem, sprzedaliśmy go. Powiedziałam sobie jednak, że kiedyś do tego wrócę...

- Wróciłaś?

- Tak, ale do trójkołowców. Chyba z racji wieku. Nie boję się usiąść za kierownicą, ale boję się dużej prędkości. Na trajce czuję się bezpiecznie i komfortowo. Na solówce nie miałabym takiej pewności. Co jeszcze jest dla mnie ważne: trajka jest pakowna.

Pierwszymi impulsami, które doprowadziły mnie do trajki, były opowieści brata, który przyjeżdżając z zagranicy, o nich opowiadał. Pewnego razu jedliśmy obiad na zewnątrz restauracji. Słyszymy jakiś dziwny dźwięk... Ni to motor, ni to samochód... Nagle pojawia się trajka! Szczęki nam opadły, a z ust wyrwało się: „Łaaaaa!” Zabawne jest to, że byliśmy z rodziną i nikt tego nie zauważył, nawet nikt się nie obejrzał za tym zjawiskiem. Siedzieli zajęci swoimi sprawami. Od tamtej pory o niczym innym nie rozmawialiśmy. Nie było dyskusji. Kupujemy! Zakupiliśmy dwa sprzęty na bazie Garbusa 1.6 i 1.2. Swoje trajki zarejestrowaliśmy jako samochody osobowe. Gdy sprowadziliśmy pierwszą na podwórko, to wkrótce okazało się, że dwie wioski dalej jeździ trajkers. Dzięki niemu trafiłam na forum e-trike. Z czasem poznałam trajkersów z okolicy i z kraju.



- Jesteś w klubie?

- Jako kobieta nie mogę należeć do klubu, ale jestem, można by tak powiedzieć, przyjaciółką Trajkersów. Znam prawie wszystkich członków i świetnie się z nimi dogaduję. Podziwiam ich talent konstruktorski. Potrafią dokonać cudów w garażu. Czuję się wśród nich jak w rodzinie. Są bardzo przyjacielscy i chętni do pomocy. Poważnie podchodzą do swojej pasji. W dodatku mają szlachetne serce i są prawdziwymi kumplami.

- Teraz może opowiesz Czytelnikom o tym, czego dokonałaś w ostatnim czasie. Powołałaś do życia wypożyczalnię trajek. Czy pomysł ten zrodził się sam z siebie, czy może wzorowałaś się na podobnych inicjatywach z Zachodu?

- Mój brat mieszka za granicą, gdzie miał okazję podejrzeć podobne przedsięwzięcia. Z tego co się zdążyłam zorientować, to moja wypożyczalnia trajek jest pierwsza w Polsce. Nie mówię tu o wypo-





życzaniu podobnych pojazdów na śluby. Ja właśnie taką działalność prowadzę, chociaż w świetle prawa wypożyczam po prostu samochody.

- Jak jest z zainteresowaniem?

- Najpierw trzeba zaznaczyć, że wypożyczenie trajki nie jest tanie. Utrzymanie motocykli, które muszą być ciągle w stanie zdatnym do jazdy, kosztuje. Nie trafiają się nam poważne awarie, ale motocykle wymagają serwisu. Zainteresowanie jest duże, mimo iż wypożyczalnia działa od czerwca. Przyjeżdżają rodziny, które chcą miło spędzić czas, pojechać w urokliwe miejsce, zwiedzić okolice. Zdarzają się też wypożyczenia na wesela. Jak już wspomniałam, nasze trajki zarejestrowaliśmy jako samochody osobowe. Nasi klienci nie zawsze mają prawo jazdy kategorii A. Większość ma kategorię samochodową. Dzięki temu na brak chętnych nie można narzekać.

- Drugim Twoim przedsięwzięciem jest szkoła nauki jazdy.

- Funkcjonuje od dwóch tygodni. Kursanci już rwą się do jeżdżenia! Przyznam, że prowadzenie szkoły jest wyzwaniem. Zdążyłam zauważyć, iż jeśli chce się być dobrym instruktorem, należy zmusić kursanta do myślenia, a nie tylko wymagać od niego znajomości testów. Dla mnie priorytetem jest to, by ten, kto kończy moją szkołę czuł się odpowiedzialny za innych uczestników ruchu. Staram się tłumaczyć, że ulica nie jest torem wyścigowym. Kurs to

nie nauka testów na pamięć! Liczę na to, że kiedyś obecne, fatalne przepisy ulegną zmianie.

- Czujesz powołanie do tego zawodu?

- Podchodzę poważnie do wszystkiego. Jeżeli się za coś zabieram, to chcę to robić dobrze, rzetelnie. Nigdy nie spóźniam się na spotkania, bo szanuję czas drugiego człowieka. Tacy ludzie nie mają ławo... Wiem! [śmiej] Dlatego cały czas powtarzam sobie: „świata nie naprawisz”. Wracając do szkoły. Moim zamierzeniem jest, by moi kursanci nie tylko zdali prawo jazdy za pierwszym razem, ale przede wszystkim, żeby z tego kursu coś wynieśli. Nie wolno uczyć się na pamięć.

- Jakieś marzenia?

- Trajka z silnikiem Alfa Romeo w automacie, na olbrzymich kołach, niska, długa. Byłaby tylko moja. Koniecznie w kolorze zielonym [śmiej]. Chciałabym uczestniczyć w jej tworzeniu. Poza tym marzy mi się podróż dookoła świata, na kilka trajek. Mogłabym pojechać w daleki świat i umrzeć. Na trajuni! [śmiej] Na koniec chcę serdecznie podziękować mojemu cudownemu bratu Bogdanowi za to, że zmienił moje życie, a Trajkersom z Klubu Motocyklowego Trajkersi, za poprowadzenie mnie w świecie motocykli, pomoc techniczną, dobre słowo i co najważniejsze - troskę.

Rozmawiał  Mariusz Sawa

PIERWSZY rockers RP

**Zosia rozmawia
z Wojtkiem Kopczyńskim**



Zosia: Witaj Wojtku. Poznaliśmy się lata temu. Wtedy byłeś, przepraszam za określenie, jednym z wielu, a dziś rozmawiam z polskim rockersem. Od czego wszystko się zaczęło?

Wojtek: Faktycznie. Od naszego pierwszego spotkania minęło chyba osiem lat... To był jeden ze zlotów zorganizowanym przez www.riders.pl. Było to w czasach świetności tego portalu motocyklowego. Liczył on wtedy tysiące "userów". Na zlot w okolicie Miedzianej Góry zjechało grubo ponad sto motocykli. Nie ukrywam, że trudno mi się odnaleźć na takich "spędach". Nie miałem nawet okazji poznać wtedy wszystkich przybyłych. Cieszę się, że uda-

ło mi się poznać Ciebie i Twojego męża. Wtedy to zrodził mi się w głowie pomysł założenia własnego (niszowego) portalu motocyklowego, nie nastawionego na liczbę zarejestrowanych użytkowników, ale skupiającego grupkę ludzi o wspólnych zainteresowaniach, gdzie wszyscy znają się po imieniu... Tak po czasie powstała stronka www.caferacer.vot.pl, potem www.rockers.webd.pl, no i w końcu www.caferacer.com.pl

Z: Kto lub co było Twoją największą inspiracją?

W: Trudno mi to teraz określić. Okres mojej młodości przypadł na lata 70-te i 80-te. Byłem wtedy ra-

czej szczerze odizolowany od wpływów zachodnich subkultur. Co prawda w 1976 roku udało mi się po raz pierwszy wyjechać na krótko za zachodnią granicę, ale moją uwagę bardziej przykuwały wówczas wystawy sklepowe niż "życie podskórne" miast. Oczywiście widziałem już wtedy film "Wild One", czy "Buntownika bez powodu", ale nie wywołały one jakosć specjalnej burzy w mojej duszy... :) Brak znajomości języka angielskiego i życie w PRL-owskich realiach skutecznie utrudniały rozwijanie zainteresowań subkulturą brytyjskich rockersów. Jedyne co mnie wtedy z nimi łączyło, to miłość do motocykli i rock'n'rolla. Tyle, że ja miałem jeszcze trudniejszy dostęp do tych "dóbr" niż oni... Te inspiracje pojawiały się chyba stopniowo i niedostrzegalnie. Z całą siłą ujawniły się dopiero gdy po dwudziestoletniej przerwie znów zapragnąłem mieć motocykl. Ich podłożem jest pewnie nostalgia za młodością i starymi "ciężkimi, dobrymi" czasami.

Z: Jeździsz Yamahą XS360, teraz przerobioną na motocykl cafe racer. Jak wyglądał proces jej transformacji? Jak dużo czasu poświęciłeś na przeróbkę?

W: Jak już wspomniałem, dziesięć lat temu postanowiłem znów wrócić do motocykli po ponad dwudziestoletniej przerwie. Wybór padł trochę przypadkowo. Szukałem motocykla o klasycznym wyglądzie z czterosuwowym silnikiem, a za pieniądze, jakie miałem do dyspozycji, znalazłem w ogłoszeniach jedynie Yamahę XS360 z 1977 roku. Transformacja motocykla przebiegała również stopniowo, podobnie jak moje fascynacje cafe racerami. Zakres przeróbek był ograniczony, bo nigdy nie dysponowałem warsztatem z odpowiednim wyposażeniem. Motocykl trzymam w garażu "blaszaku", w którym nie ma nawet prądu. Gdy moi koledzy postanowią coś uciąć, to biorą do ręki elektryczną kątówkę z tarczą i po minucie problem mają z głowy. Ja muszę ręcznie piłować brzeszczotem lub gładzić pilnikiem godzinami, by osiągnąć ten sam efekt. To nauczyło mnie cierpliwości w pracy. Noszę się z decyzją, aby coś przerobić w motocyklu tak długo, aż złapię "melodię" do roboty. To ma dobre strony. Unikam pochopnych decyzji o przeróbkach, których po miesiącu mógłbym żałować. Pracując powoli, więcej myślę nad tym, co mam zrobić. Jestem kiepskim mechanikiem, więc ograniczam się jedynie do niskobudżetowych, wizualnych przeróbek motocykla. Dziesięć lat temu styl cafe racer nie był jeszcze w Polsce tak popularny. Na giełdach można było znaleźć "zwłoki" japońskich motocykli z lat 70-tych



z bardzo ciekawymi dodatkami. Tak oto wpadł mi w ręce komplet sportowych podnóżków zaprojektowanych przez Pichlera – firmę specjalizującą się w produkcji owiewek i innych wyścigowych dodatków do motocykli. Kanapę i zadupek w stylu cafe racer postanowiłem zrobić własnoręcznie z żywicy epoksydowej. Tak to powoli powstał motocykl stylizowany na "kawiarnianą wyścigówkę". O budowie oryginalnego, brytyjskiego cafe racera nie śmiałem nawet marzyć. To są kosmiczne koszty, nie tylko dla mnie...

Z: A przeobrażanie Twojego moto i związany z tym budżet?

W: Koszta przeróbek? Daj spokój. Jeszcze żona to przeczyta i wtedy się zacznie... :). Staram się je minimalizować. Niestety, ostatnio ceny dodatków, używanych części i motocykli z lat 70-tych baaaardzo wzrosły...

Z: Czy od początku towarzyszyła Ci klarowna wizja, jak motocykl ma wyglądać?

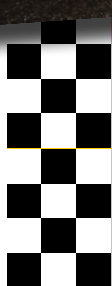
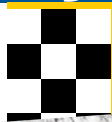
W: Towarzyszyła mi taka wizja. Niestety nie osiągnąłem jej. Po pierwsze boleję, że mój motocykl, zamiast aluminiowych odlewów, nie ma szprychowanych kół. Teoretycznie można je bez trudu znaleźć

w Internecie i sprowadzić. Takie koła były montowane oryginalnie przez fabrykę w wersjach eksportowych do USA i Ameryki Południowej. Posiadają one piękny bębnowy hamulec typu "duplex" z przodu. Niestety, pomiędzy teorią a praktyką stawał zawsze problem ograniczonego budżetu. Za to mam hydrauliczne hamulce tarczowe z przewodami w stalowym oplocie, które o wiele lepiej spisują się na drodze. Zresztą Yamaha XS360 – jeśli się nie mylę – była pierwszym motocyklem na rynku, posiadającym tarczowe hamulce na obu kołach. Było to nowością do tego stopnia, że po dwóch latach produkcji (1976 i 1977) powrócono do montowania bębnowych hamulców tylnych ze względu na łatwość blokowania tylnego koła podczas hamowania, co powodowało upadki u nieobeznanych jeszcze do końca z tym wynalazkiem motocyklistów. Tak się składa, że wygląd mojego motocykla zmienia się co roku. Jaki będzie za rok – jeszcze nie wiem...

Z: Czy jest coś, co chciałbyś jeszcze w nim zmienić, udoskonalić?

W: Mój zaprzyjaźniony mechanik – człowiek starej daty – ma takie powiedzenie: czym więcej grzebiesz, tym więcej zj...biesz. Tego się trzymam. Mój motocykl pochodzi z czasów, gdy dział marketingu w fabrykach motocykli dopiero raczkował. Do jego





produkcji używano materiałów, które miały wytrzymać dziesięciolecia, powodując zaufanie klienta do marki – zamiast obecnych "jednorazówek", które mają być szybko zastąpione przez nowsze modele, będące jeszcze bardziej "jednorazowe". Mimo że japońskim inżynierom kompletnie nieznany jest termin "remontu kapitalnego", japońskie motocykle z lat siedemdziesiątych jeżdżą do dziś po drogach kompletnie „niedłubane”. Znane są przypadki 200 i 300 tys. km przebiegu bez remontu. Co tu zmieniać?

Z: Jaki jest komfort jazdy?

W: Komfort jazdy i cafe racer to dwie sprzeczności. Nie ma mowy o długodystansowym połykaniu kilometrów na cofniętych podnóżkach, twardej ławeczce oklejonej karimatą i opuszczonej, wąskiej kierownicy. Nie mówiąc już o braku miejsca na jakikolwiek bagaż. Ten motocykl jest stworzony do szybkiej jazdy po krętych ulicach, przeciskania się w korkach pod światłami i do "zamykania" opon na torze lub zakrętach za miastem. Kompletnie do mnie nie pasuje, ale go kocham. To taka nieszcześliwa miłość.....D

Z: Największy dystans, jaki nim pokonałeś?

W: W okresie ekstremalnych przeróbek nie byłem w stanie pokonać nim dziennie więcej jak 250 km. Ale weź pod uwagę, że mam 55 lat... ;)

Z: Jak na motocykl reagują ludzie? W końcu nie jest to zbyt częsty widok na polskich drogach.

W: Bywało, że pod światłami zagadywali mnie, pytając o szczegóły. Kiedyś motocyklowy patrol policyjny darował mi przewinienie – chyba dlatego, że spodobał im się mój motocykl... Teraz styl cafe racer stał się już bardziej popularny i nikogo nie szokuje, ale "dłubnięty" motocykl zawsze budzi sympatię otoczenia.

Z: Założyłeś stronę poświęconą tego typu pojazdom. Proszę, opowiedz coś więcej na jej temat.

W: Strona nie jest poświęcona tylko cafe racerom i subkulturze rockersów. Ostatnio przybywa dużo tematów poświęconych współczesnym wyścigom klasycznych motocykli. Ograniczam rejestrację

użytkowników, bo nie chcę typowego "zgiełku" panującego na dużych forach internetowych. Dziennie odwiedza mojego bloga od 500 do 800 osób.

Z: Zauważyłam również silną fascynację stylem pin-up. Żona ją podziela?

W: Pin-up to nieodłączny element popkultury lat 1950-1960, więc trudno, żebym się tym nie zajmował. Żona i dzieci z przychylnym pobłażaniem podchodzą do moich pasji. Od czasu kiedy zamieściłem na mojej stronie wywiad z BettyQ & Crew, pojawiły się kontakty – głównie korespondencyjne i przez Facebooka – ze wspaniałymi dziewczynami, zafascynowanymi tym stylem. Panie zaprosiły mnie do wsparcia, powstałej z ich inicjatywy, akcji Rok Pończoch Nylonowych. Czytając ich blogi i oglądając zdjęcia BettyQ, Pinup Candy, Wanilianny, Rockagirl czy Niny Holly, poprawiam sobie nieco krączenie, co w moim wieku dobrze mi robi... :)

Z: Rockersi to lata 60., walki z modsami i nieustanny rock'n'roll. Czy chciałbyś przenieść się do tego okresu? Życ wtedy czy tu i teraz?

W: Czy dałbym radę żyć bez internetu, telefonu komórkowego i TV? Przecież kilkadziesiąt lat temu tak żyłem. Pewnie dałbym radę, ale czy byłbym szczęśliwy? To zależy na kogo bym trafił w swoim życiu i co bym robił. Fascynując się subkulturą rockersów idealizuję ją i idealizuję te czasy. Tak naprawdę to nie byli ani idealni ludzie ani idealne lata. Lepiej szukać szczęścia tu i teraz.

Z: Byłeś w Ace Cafe w Londynie. Jak wrażenia?

W: Było dokładnie tak jak sobie wyobrażałem. W tej knajpie czas się zatrzymał. Wcześniej znałem jej każdy kąt ze zdjęć i relacji innych. Wchodząc tam poczułem się, jakbym tam był już setki razy. Mark Wilsmore jest dokładnie taki jak sobie wyobrażałem. Typowy angielski rockers (choć to były policjant!) oszczędny w okazywaniu emocji, flegmatyczny, jednak potrafiący stworzyć wspaniały klimat rozmowy. Widać, że żyje on życiem Ace Cafe, a dzięki niemu czuć w niej





ducha cafe racingu. Mam nadzieję, że jeszcze nie-raz tam wrócę. Póki co utrzymuję listowny kontakt z państwem Lindą i Markiem Wilsmore.

Z: Projekty na przyszłość?

W: Mam już swoje lata i projekty na przyszłość dotyczą raczej emerytury :). Teraz żyję projektem kwartalnika „Swoimi Drogami”. Moim marzeniem jest napisać dla SD relację z wyścigów na wyspie Man...

Z: Wyobraź sobie, że możesz mieć każdy motocykl. O czym marzysz?

W: Każdy??? To na jednym bym nie poprzestał. Chciałbym mieć garaż wypełniony motocyklami na każdą okazję. Jakiś scrambler na bazie Triumphy, może włoska torówka... Oczywiście oryginalny cafe racer zgodny z "historic period", najlepiej jakaś hybryda. Może Triton? Ostatnio pociągają mnie klimaty "brat style". Może jakiś Harley w tym stylu... Najbardziej to jednak marzę o ogrzewanym warsztacie, żebym mógł sobie w zimie przy mojej "Małej Czarnej" podłubać :)

Z: Życzę Ci Wojtku, żeby marzenia stały się rzeczywistością (zwłaszcza te o ogrzewanym warsztacie) i bardzo dziękuję za czas, jaki mi poświęciłeś.

W: Ja również dziękuję i do rychłego!

rozmawiała **Zosia**

OGŁASZAMY **KONKURS** **FOTOGRAFICZNY**

Niniejszym mamy zaszczyt ogłosić I konkurs na łamach kwartalnika Swoimi Drogami.

Tematem konkursu jest:

„Motocyklowa zima”

Interpretację pozostawiamy Wam :-)

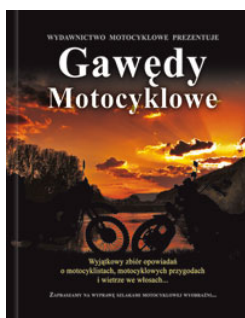
Na Wasze prace w formie elektronicznej czekamy do dnia 28 lutego 2013 roku!
Przysyłajcie pliki na adres: swoimidrogami@interia.eu z dopiskiem „konkurs”.

Prace mogą być wykonane aparatem fotograficznym lub telefonem (byle ich jakość pozwalała na rozpoznanie, co zdjęcie przedstawia). Ilość nadesłanych prac jest dowolna. Przysyłając nam zdjęcia zgadzacie się na ich publikację w kwartalniku oraz możliwość wykorzystania w celach reklamowych SD. (Oczywiście jest to dobrowolne - w wypadku, jeśli nie chcecie aby Wasze zdjęcie zostało wykorzystane później w celach reklamowych, napiszcie o tym w mailu. Zgoda lub jej brak nie ma wpływu na losowanie nagród).

Wyniki konkursu i galerię wybranych prac opublikujemy w numerze trzecim.

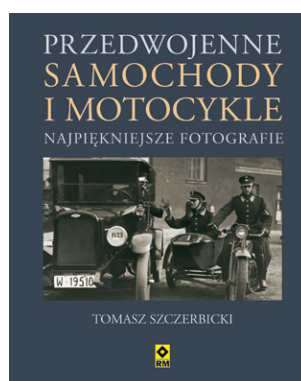
Wśród nadesłanych prac rozlosujemy nagrody, a jest o co walczyć:

Zwycięzcy otrzymają nagrody pocztą. Z każdym ze zwycięzców skontaktujemy się w celu uzyskania adresu do wysyłki.



„Gawędy Motocyklowe”
Zbiór opowiadań.

Z autografami większości autorów!



Przedwojenne samochody i motocykle. Najpiękniejsze fotografie.

**Najnowsza książka
Tomasza Szczerbickiego**



Gadżety motocyklowe

Sponsorami nagród w naszym konkursie są:



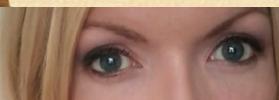
Sklep dla motocyklistów:
www.forbiker24.pl



Wydawnictwo RM Sp. z o.o.
03-808 Warszawa, ul. Mińska 25
<http://www.rm.com.pl/>



B.NOX CDM Sp. z o.o.
ul. I Brygady Legionów 12/14
72-100 Goleniów
<http://www.bnox.pl/>



Okiem Zosi

Jak wejść w świat motocykli.

Jak wejść w świat motocykli? Najlepiej ostrożnie. Już sama interpretacja słów, które nam mogą kojarzyć się tylko jednoznacznie, w samczo-motocyklowym słowniku wcale tak jednoznaczna być nie musi. Przykład: lato 2002, pierwszy wypad na motocyklu i wytyczne mężczyzny- załóż skórzane buty i „góre”. Ok, mam skórzane japonki, może być. Dalej miała być skórzana „góra” i jest- nowa skórka w kolorze nieba, cieniutka i lekka, z japonkami tworząca idealny duet. Duet idealny, owszem, ale na moło w Sopocie. Mina mężczyzny bezcenna.

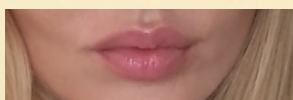
Cóż, różnimy się i to bardzo..

Świat motocykli to również stety, niestety złoty. Jak przez nie przebrnąć bez dożywotniego urazu? Najlepiej bez tzw. napinki. Złoty to przede wszystkim ludzie, więc pierwszy zlot zawsze będzie związany z ogromną niewiadomą. Nie ma szans na sztywny grafik. Improwizacja mile widziana. Pocieszające jest to, że z każdą tego typu imprezą jest lepiej, łatwiej, twarze już tak nie onieśmielają, podanie dłoni nie paraliżuje, zaczynamy przesiąkać atmosferą, którą tworzą wszechobecne motocykle i ich właściciele (właścicielki).

Świat motocykli to przede wszystkim podróże. Te wokół komina i te na koniec Polski, a czasem jeszcze dalej. Tu jest najtrudniej. Przesiadamy się z komfortowych czterech kółek na jakże różne dwa. Pierwsza trasa szokuje, jest głośno, dużo głośniej, wiatr owiewa nam kask, a my walczymy ze sobą połykając nie do końca wiadomo co.

Jest ciężko, tyłek boli, oczy łzawią, głuchnę.... Ratunku!!! Za drugim razem jest lepiej, zadek się zahartował, oczy mniej łzawią, nadal słyszę. Za trzecim jadę „do”, wracam „z”, jest ok. A potem pamięta się tylko te dobre chwile, gorącą herbatę i ciepły dom.

Wchodząc w świat jednośladów, odpowiedzmy sobie na pytanie, czy tego rzeczywiście chcemy. Czy chcemy być tzw. plecaczkiem, przyklejonym do pleców swojego mężczyzny, samej dosiadać motocykla, czy zostać przy „sprawdzonych” czterech kołach. Nie zapominajmy, że „plecakownie” to także obowiązki, np. funkcja grzewcza ;). A tak na poważnie, pamiętajmy, że mężczyzna zabierając nas ze sobą, ufa nam i dzieli się z nami swoją pasją. Uszanujmy to i docieńmy... i żyjmy długo i szczęśliwie.



MAROKO

Część 2

autor: Krzysztof Rudnicki



Najbardziej w Maroku

Najbardziej w Maroku spodobał mi się spokój, jaki tam panuje. Nie zauważam tu pogoni, ani nie odczuwam napięcia tak charakterystycznego dla "naszego świata". Jeśli chodzi o ruch uliczny, jestem pod ogromnym wrażeniem. Przez pierwszy dzień nie mogłem zrozumieć, na jakich zasadach się to odbywa, dopiero któryś z kolegów wytłumaczył mi to w prosty sposób:

- spokojnie, po prostu jedź tam gdzie chcesz jechać, wykonuj wszystkie manewry nienerwowo, bez napięcia, zwracaj oczywiście baczną uwagę na innych

użytkowników ruchu, a wszyscy w miarę możliwości zrobią ci miejsce, umożliwiając przejazd. W drugi dzień zacząłem to stosować i stwierdziłem:

- naprawdę genialna sprawa. To tak, jak spacer wśród tłumu, który nigdzie się nie spieszy, donikąd nie pędzi. Po prostu spacer wśród spokojnych ludzi.

Jeśli chodzi o światła, z moich obserwacji wynika, że w większych miastach one funkcjonują, a kierowcy przeważnie się do nich stosują. Natomiast w mniejszych miastach, są one raczej dla

kolorytu lub podkreślenia rangi miejsca, w którym się znajdują. Są kolorowym dodatkiem, którym nikt się za bardzo nie przejmuje, ale pomimo tego nie jest to przyczyną powstawania korków lub innych zagrożeń. Samochody po prostu sobie jadą, każdy w swoją stronę, ustępując miejsca, przepuszczając się wzajemnie. Ruch jest zrównoważony i spokojny, bez zagrożeń tak charakterystycznych na przykład dla naszego kraju. Kiedy przestają działać sygnalizacje, u nas dochodzi do kolizji, bo jeden pan miał pierwszeństwo, drugi się spieszył, żaden nie odpuszczał...

To co tu uderza, to właśnie ten spokój, brak pogoni. Po tych kilkunastu dniach, kiedy wróciłem do Europy, nie mogłem się kompletnie przestawić na to, co do tej pory uważałem za normę. Tu ludzie się spieszą, muszą gdzieś zdążyć, wyszli za późno, byli za długo na spotkaniu i muszą... Muszą...

Tam zauważyłem, że nikt niczego nie musi, a jeśli nawet, to ja tego nie zauważyłem. Policja, to osobny rozdział. Pierwszy mój kontakt po powrocie:

- zatrzymałem się na pasie rozdziału na rozjeździe drogi. Sprawdzam mapę. Nie wiadomo skąd pojawia się radiowóz, a w nim pan policjant, który już ma problem. Dlaczego ja tu stanąłem pyta cały poirytowany. Grzecznie odpowiadam, że właśnie wyciągnąłem mapę, w celu odnalezienia właściwego kierunku, w jakim powinienem podążać.

Dlaczego, przecież wszystko jest oznakowane? - z coraz większą irytacją w głosie atakuje. Już nerwy, już napięcie, żyły występujące na czoło. Nadal grzecznie i spokojnym tonem, ale już po polsku sugeruję stróżowi ładu i porządku, aby „odszedł prędko”, gdyż może mu pęknąć żyłka w mniej szlachetnej części pleców. Przypominają mi się nasi funkcjonariusze... Kiedyś zatrzymali mnie do kontroli tzw. „rutynowej”, podczas której stwierdzili odprysk na szybie, spowodowany przez uderzenie kamieniem wielkości 3 mm (słownie trzy milimetry). Jakaż była ich irytacja, jakiej tyrady musiałem wysłuchać na temat, jakim to ja jestem strasznym „zbrodzeniem” i jakie to wielkie zagrożenie spowodowałem w ruchu lądowym swoim niedopatrzniem. Gdybym miał w tym czasie „niż emocjonalny” lub depresję, pewnie bym się powiesił, uwalniając społeczeństwo od mojej niegodziwej osoby, postępującej tak strasznie wbrew prawom spisany...

Tam nikt się tym nie przejmuje. Jeździsz takim pojazdem, na jaki cię stać. Robisz to na własną odpowiedzialność, świadomie. Spokój.



Zbił ci się reflektor...
 Zbił ci się reflektor...
 To masz zbity...
 Chyba, że wymienisz...
 Bo jak nie wymienisz...
 To masz zbity...
 Określam to, jako posiadanie pojazdu o "nienachalnym" stanie technicznym.

Kontakty z policją

Kontakty z policją nie są tu powodem do negatywnych emocji. Pogubiłem się w (chyba) Fezie. Wjeżdżam na rondo. Widzę po lewej stronie policjanta, po przeciwnej stronie widzę, że rondo jest przedzielone barierami, w sposób uniemożliwiający przejazd dookoła, kask mam ściągnięty z głowy i przewieszony na przedramieniu, ponieważ od kilku chwil bezskutecznie próbuję się dopytać o drogę. Jadę więc w lewą stronę, pod prąd w kierunku policjanta. Rozmawia przez telefon i gestem daje mi znak, żebym zaczekał, aż skończy. Staję tak niefortunnie, że blokuję jeden z wjazdów na rondo,

uniemożliwiając innym pojazdom wjazd na nie. Inne pojazdy opuszczające rondo blokują mnie uniemożliwiając jakikolwiek ruch. Stoimy...
 Czekamy...
 Kierowca jednego z zablokowanych aut korzysta z chwili i idzie na zakupy, inni wysiadają ...
 Rozmawiają...
 - Salam – grzecznie się uśmiecha...
 Czekamy...

Nikt nie krzyczy, jaki to jest ważny i gdzie to ma wujka i co mi robi i jak bardzo jestem u niego przeegrany, i jak szybko powinienem "wyp..." jechać. Jest spokój, wszyscy grzecznie czekają.

Po pewnym czasie pan policjant kończy rozmowę i grzecznie, z uśmiechem pyta, jaki mam problem. Tłumaczę, że się zgubiłem i szukam drogi na Ifren.
 - Tu w lewo- grzecznie pokazuje mi drogę, ale ja widzę po oznakowaniu, że jest to droga jednokierunkowa, a ja jestem z jej niewłaściwego końca. Sugeruję mu, że nie bardzo mogę lub też nie powinienem jechać pod prąd, ale on z uśmiechem tłumaczy mi,



że jestem tak wąski (znaczy motocykl jest tak wąski), że bez problemu dam radę, a jeśli zabraknie mi miejsca, to mogę przy moich gabarytach kontynuować jazdę po chodniku. Lekko się opieram, nie będąc do końca przekonany, czy to aby nie "podpucha", która ma na celu pozbawienia mnie pewnej ilości środków płatniczych, ale policjant grzecznie mi tłumaczy, że jest to najprostsza droga i nie ma zamiaru tłumaczyć mi jak objechać tę część miasta w inny sposób. Poza tym na końcu tej jednokierunkowej ulicy stoi jego kolega, który wskaże mi jak jechać dalej (co i tak pomogło niewiele, bo dwa runda dalej znów się pogubiłem). Grzecznie wykonuję polecenia- jadę pod prąd, czasem po chodniku. Nie jest to jakąś sensacją ani powodem do złorzeczenia mnie i mojej rodzinie przez mijanych ludzi. Po prostu ustępują mi miejsca, umożliwiając przejazd. Kolejny policjant wskazuje mi drogę.

Nie ma nerwów.

Spokój.

Policja jest po to

Policja jest po to, żeby pomagać. Jest jej dużo i widać ją prawie wszędzie w miastach i na rogatkach. Zatrzymują, ale jest to normalna kontrola, żeby sprawdzić, czy nie jesteś np. przemytnikiem, handlarzem narkotyków, terrorystą. Na ich widok nie odczuwam niepokoju takiego, jak we własnym kraju- zawsze kontroli towarzyszy pytanie gdzieś z tyłu głowy: do czego tym razem się przypieprzy. Po prostu tu policja jest po to, żeby ci pomóc, a nie na siłę znaleźć ci jakieś wykroczenie.

"Masz niski bieżnik i nie działa ci kierunkowskaz – zamknijemy ci całą rodzinę ty zbrodniarzu".

To wymogi unijne. Trzeba ściągać haracz od obywateli, bo obywatele dość dużo zarabiają, a budżet (jakkolwiek się to pisze) potrzebuje pieniędzy i wszystko zmierza w kierunku, aby obywatel miał mniej, bo od nadmiaru środków może się obywatelowi coś pomieszać w jego biednej głowie.

Wracając jeszcze do ruchu. Ogólnie samochodów jest tu mało. W miastach jest tłoczno, za miastem spotykałem odcinki, gdzie samochód pojawiał się co pół godziny lub nawet rzadziej. Pomimo pustych dróg ruch jest spokojny, nie ma tu jakichś przygłupów sprawdzających, ile jego "fura" wyciągnie. Nie ma wyścigów, tak charakterystycznych dla naszych dróg, nikt nikomu niczego nie udowadnia. Każdy jedzie swoim tempem, takim jakie mu odpowiada i bez nerwów. Mam dziś gdzieś dojechać, wyjechałem o godzinie takiej, która mi to umożliwi w spokojny sposób. No i tyle.





Nigdzie nie pędzę...

Donikąd się nie spieszę jak wariat...

Spokój...

Czasu coraz mniej, a do Merzugi jeszcze spory kawałek. Kolejny człowiek pytany o drogę daje mi do wyboru:

- 1) Asfalt - 50 kilometrów
- 2) Pista - 25 kilometrów

Jak pisałem w poprzednim odcinku - w złą godzinę zapytałem... Mam dziś w kołach grubo ponad pięćset kilometrów i ten kuszący skrót na pozór wydaje się lepszym rozwiązaniem. Jestem już zmęczony i zapominam o starej prawdzie:

- "kto drogi skraca, ten na noc do domu nie wraca".

No to ognia.

Ruszam z impetem we wskazanym kierunku. Pista jest to droga gruntowa, niejednokrotnie lepsza od naszych "asfaltów". Gnam więc przed siebie, bo co to dla mnie dwadzieścia pięć kilometrów... Po jakichś piętnastu kilometrach nie jestem już tak pewny siebie i nie wiem czy jadę w dobrą stronę. Po następnych piętnastu kilometrach i kilku "skrzyżowaniach" wiem, że nie wiem gdzie jestem...



Po następnych piętnastu kilometrach gaśnie słoneczko i momentalnie robi się ciemno. Niby nie problem, pod warunkiem, że mamy sprawne światła. Moje świecą na pięćdziesiąt procent - zależy od kaprysu materii, albo świecą, albo nie. No to naskraciałem - myślę. Jestem wściekły sam na siebie. Polepszyłem sobie, że lepiej nie trzeba. Gaszę silnik, nasłuchuję. Z lewej słyszę warkot jakiegoś silnika. Odpalam, ruszam, po kilku metrach znów staję, gaszę silnik i nasłuchuję. Znów do przodu. Nasłuch...

Nie wiem po ilu przerwach "nasłuchowych" nagle zza jakiejś nierówności terenu wyłania się snop światła i słyszę ryk silnika. Ruszam w jego kierunku i po chwili już wyraźnie widzę motocykl zmierzający na szczęście na moje spotkanie. Zbliża się, zatrzymuje i pyta:

- łer is jo namber?
- hewee? - odpowiadam inteligentnie.
- namber? - ponawia pytanie.

Palcem nieśmiało wskazuję na moją tablicę rejestracyjną. Przybysz patrzy na mnie ze zdziwieniem. Jak się okazuje potem w okolicy jest rozgrywany "Tuareg Rejli", a mnie udało się natrafić na jednego z zawodników, który postanowił nocą doskonalic technikę jazdy. Wytłumaczyłem mu, że nie jestem jego konkurentem, tylko troszkę zagubionym turystą i bardzo chętnie dotarłbym do jakiegokolwiek cywilizacji. Kiwa ze zrozumieniem głową i każe podążać za sobą. Na szczęście nie było daleko, bo nie wiem jak długo dałbym radę dotrzymać mu kroku. Pewnie jego zdaniem jechał w żółwym tempie, ale dla mnie był to kres możliwości moich i motocykla. Udaje mi się dotrzeć do kasby, gdzie za drobną opłatą mogę odetchnąć i zmyć z siebie kurz drogi. Wysyłam SMS-a do kolegów, żeby się nie martwili:

- Jestem w Merzudze.

Miałem nadzieję, że i oni tu dotarli, lecz okazało się, że i owszem planowali tu zawitać, ale dopiero za dwa dni... Cóż nie zrozumieliśmy się... Mówi się trudno. Może spotkamy się w innym miejscu? Jestem zmęczony dzisiejszymi przygodami więc już po kilku chwilach śpię jak zabity.

Miałem pospać.

W pobliżu żadnego meczetu, ale są Włosi...

- Antonio!!! - ktoś ryczy na korytarzu. Powoli wstaję i pakuję się z zamiarem wyjazdu na pustynię. Widzę jednak, że nie tylko ja mam na to ochotę – na korytarzu ruch jak na jarmarku. Jest jeszcze ciemno, ale dostrzegam zaparkowany sprzęt...



Albo się zmieniła pogoda, albo Alberto Tomba też tu jest... http://pl.wikipedia.org/wiki/Alberto_Tomba

Włosi szykują się do startu. Okazuje się, że trafiłem w sam środek rajdu Tuareg i dlatego tyle jest w okolicy motocykli oraz samochodów.

Start planowany jest na 11.00, więc spokojnie zdążę polatać po "offie". Jest dopiero 5.00. Paliwa mam na jakieś 200 kilometrów z zapasem, więc postanawiam jechać 80 kilometrów w jedną stronę. Jeśli znajdę paliwo, to jadę dalej, aż do Zagory. Jeśli nie – wracam.

Ruszam przed siebie.

Po paru kilometrach zaczynam rozumieć co to znaczy "problemy z nawigacją". Właściwie nie powinienem mieć żadnych problemów, ponieważ nie mam żadnej nawigacji, ale...

Im dalej jadę tym bardziej mi się to podoba. Nie jestem "szatanem kierownicy", więc trzymam prędkość w okolicach 60-ciu kilometrów na godzinę. Widoki wspaniałe, a droga w niektórych miejscach lepsza niż nasze niektóre tzw. "autostrady". Teoretycznie można by się było napędzić, ale nie bardzo

mam ochotę; jestem pochłonięty obserwacją krajobrazu. Po drodze co jakiś czas widzę ludzi i wielbłądy. Jedni i drudzy bez pośpiechu przemierzają ten bezmiar przestrzeni. Mijam wioskę Ramilia (chyba), droga staje się coraz bardziej piaszczysta. To nie dla mnie, a właściwie nie dla moich opon. Postanawiam zawrócić. Wracając jadę jeszcze wolniej starając się nie zgubić drogi, którą tu dotarłem, bo paliwa raczej tu nie kupię, a perspektywa pchania motocykla po pustyni jakoś nie bardzo mnie nastraja do szybkiej jazdy. Sprawdzam czas, jest 8-ma, więc zdążę na start rajdu. Kontynuuję jazdę stojąc przeważnie na podnóżkach, nie bardzo mając możliwość obserwacji drogi za mną w lusterkach – zresztą po co – myśle, tyle tu miejsca do nieskrępowanej jazdy. Mam na prędkościomierzu około 50 kilometrów na godzinę.

Troszkę wąski przesmyk przede mną (około 10 metrów szerokości), pomiędzy zboczem góry, a suchym korytem okresowego strumienia.

Nagle czuję silne uderzenie z tyłu z prawej strony. Przelatuję (chyba) nad dachem jakiejś pędzącej terenówki.



Uderzenie o planetę wydusza ze mnie ostatki tchu...

Czuję się coraz słabiej...

Chyba zasypiam...

Otwieram powoli oczy...

Widzę niebo. Powoli zaczynam się ruszać. Słyszę głos mówiący spokojnie po arabsku, nie bardzo rozumiem, ale odwracam głowę w stronę głosu i widzę starszego człowieka, który ruchem ręki daje znak żebym leżał spokojnie. Mam ściągnięty kask, porozpinaną kurtkę i leżę w cieniu. Po chwili dociera do mnie, że cień daje wielbłąd. Powoli siadam. Człowiek zaczyna mnie badać – dosłownie, sprawdza w jakim jestem stanie. Daje mi wodę do picia. Pijąc i ja sprawdzam, czy wszystko jest na miejscu. Na zegarku w telefonie 10-ta.

Mam wszystko poza saszetką z dokumentami.

Mieszaniną wszelkich znanych mi języków (du si eto samochód?) udaje mi się z jegomościem porozumieć.

Mówi, że ("nie si żadem kar") nie widział żadnego samochodu, tylko kurz, a kiedy dotarł do tego miejsca znalazł mnie i leżący motocykl, który postawił. Zastanawia mnie co się stało z dokumentami, ponieważ wszystko inne jest, nawet pieniądze, które miałem, mam nadal. Brakuje tylko euro które miałem razem z dokumentami. Nie podejrzewam tego człowieka, o to że je zabrał. Po prostu musiałem je gdzieś zgubić. Dokumenty to nie problem, ale utrata karty do bankomatu (która też znajdowała się w saszetce) martwi mnie dość mocno..

No cóż – co się stało to się nie odstanie.

Reasumując mam potłuczone mocno (lub pęknięte) zebra, rozbity motocykl i nie mam dokumentów. Wracam do hotelu. W progu wita mnie właściciel, kiwając głową z politowaniem. W wyciągniętej ręce trzyma moją saszetkę z dokumentami, które jak się okazało zostawiłem przez nieuwagę w pokoju. Dziękuję mu i dopiero w pokoju sprawdzam zawartość. Okazuje się, że miałem tam jeszcze 200 jurków – nic nie zginęło. Jestem pod wielkim wrażeniem uczciwości tych ludzi. Postanawiam dać należne właścicielowi (przecież mógł nie oddawać mi tych papierów). Zostaję grzecznie zbesztany za tę próbę – właściciel nie wyobraża sobie żeby w jego domu jego gościowi mogło cokolwiek zginąć i delikatnie sugeruje, że takie praktyki mogą kogoś obrazić. Tłumaczę się, że w naszej kulturze jest to dobry obyczaj – "ale nie w moim domu" – ucina krótko gospodarz kończąc troszkę zenującą sytuację.





Troszkę się ogarniam, jem obiad, a na pobliskich wydmach dobiega końca kolejny etap rajdu Tuareg. Po krótkiej sjeście jadę do Erfoud. Muszę zatankować i dokonać niezbędnych napraw po kontakcie motocykla z planetą. Na pierwszej stacji niestety nie ma paliwa i obsługa kieruje mnie do następnej, a na następnej do następnej i tak przez kilkanaście kilometrów krążę po mieście w poszukiwaniu paliwa – bo jest piątek – cokolwiek to znaczy. Dopiero dziesięć kilometrów za miastem trafiam na stację, która ma paliwo i tam też uzyskuję informację o miejscowym mechaniku. Zostawiam motor w "warsztacie", a sam udaję się do „szpitala”, gdzie miejscowy "lekarz" z uśmiechem na ustach i mieszaniną angielskiego z niemieckim, tłumaczy mi, że „co mnie nie zabije to mnie wzmocni”. Z podejścia do pacjenta wnoszę jednak, że chyba więcej do czynienia ma ze zwierzętami niż z ludźmi, ale nie ma tego złego, co by na dobre nie wyszło – podobno powinienem jeść więcej "zielonego" na wzmocnienie sierści. Po powrocie w warsztacie zastawiam 20 jurków, a w zamian otrzymuję lampę od (chyba) Suzuki DR i ładowanie. Nie wiem jak udało się mechanikowi usunąć usterkę, ale nie bardzo mam ochotę wnikać. Dziękuję i wracam do hotelu. Chłopaki mieli dziś dojechać, ale nie bardzo to widzę, bo jest już ciemno, a tu lepiej po nocy nie jeździć... Zasypiam szybko, ale często się budzę. Mam gorączkę. Wstaje o 4.30. Właściwie to pewnie spałbym dłużej, gdyby nie Włosi...

Robią tak piekielny hałas, że umarłego by obudzili. Trudno, wstaję. Ból jest dość dotkliwy, ale i tak postanowiłem ruszać. Zanim jednak wystartuję muszę jeszcze dokonać jednej naprawy. Nie wiem jak to się stało – pewnie przez moje gapioństwo – ale odkręciła się nakrętka zębatego zdwójnika, a podkładka, która miała ją teoretycznie zabezpieczać przed odkręceniem zsunęła się z wielokłina tegoż wałka. Mniejsza o szczegóły techniczne, fakt jest taki, że mam z tym troszkę pracy. Przy okazji wyciągam filtr powietrza i czyszczę go sprężonym powietrzem, dzięki uprzejmości Włochów. Kiedy już jestem gotów do startu, dowiaduję się, że powstał mój „fanklub” we Włoszech. Pamiątkowe fotografie. Wywiady. Autografy. Uściski rąk. Wymykam się wielbicielom i ruszam. Z Merzugi w kierunku Rissani, gdzie skręcam w lewo i kieruję się na Quarzazate. Droga dość ciekawa i malownicza, aż do rozjazdu Agdz – Zagora, gdzie po prawej stronie wypatruję drogę pnącą się, na sam wierzchołek najwyższej (chyba) w okolicy góry – 1641 m n.p.m.

Bez zastanowienia wskakuję na szutrowy szlak. Redukcja, wyższe obroty i naprzód. Podjazd jest na tyle stromy, że nie mogę jechać na siedzeniu i muszę stać na podnóżkach. Niby normalka, ale po upadku żebra bolą jak diabli, a każde szarpnięcie odczuwam jakby ktoś przyłożył mi do boku rozpalone do białości żelazo. Kilka razy muszę cofać i zjeżdżać niżej, aby nabrać większej prędkości, bo silnik na bardziej stromych podjazdach po prostu nie daje rady. Niektóre zakręty są tak ostre, że ledwo udaje mi się je pokonać za jednym razem. Kilka zaś jest nie do pokonania i muszę korzystać, z usypanych platform na których wnosząc ze śladów każdy pojazd pokonujący te odcinki zakręcał co najmniej jak się to mówi "na trzy razy". Jestem mocno zdziwiony, że ktokolwiek próbował tędy wspinać się samochodem (na szczycie okazuje się, że nie tylko ja jestem zdziwiony).

Udało się. Padam wyczerpany. W prawym boku mam chyba płonącą dziurę – boli do tego stopnia, że nie mogę swobodnie oddychać. Po paru chwilach dochodzę do siebie, siadam i zaczynam "chłonać" krajobraz. Warto było.



Niewiadomo skąd nagle niedaleko mnie pojawia się jakiś człowiek. Po dłuższej "rozmowie" (z użyciem przedramion) dowiaduję się, że w pobliżu znajduje się "kopalnia" (nazwałbym ją dziurą w jednej ze ścian otaczających nas szczytów), w której wydobywane są różne skamieliny. Wyrażam podziw kierowcom, którzy tu dali radę wjechać samochodami, bo ja ledwo dałem radę motocyklem. Tubylec jest również pełen "podziwu" mojej decyzji wjazdu właśnie tędy.

- A jest tu jakaś inna droga? - pytam zmieszany... Człowiek wskazuje za siebie. Trakt jest wąski, otacza szczyt, a dalej delikatnym zboczem schodzi aż do drogi asfaltowej (którą wcześniej jechałem) łą-

cząc się z nią kilka kilometrów dalej od punktu mojego wjazdu na szuter. Teraz dopiero zrozumiałem, że ze względu na szerokość jest to szlak jednokierunkowy, który pokonałem pod prąd, a ślady jakie widziałem, pochodziły od pojazdów zjeżdżających w dół, a nie wspinających się jak ja... Cóż...

Warto było

Warto było, ale głód pędzi mnie w poszukiwaniu strawy, no i paliwo też by się przydało. W Agdz zaspokajam obie potrzeby. Jak zwykle kieruję się zapachem grilla. Im więcej ludzi, tym lepiej. Odnajduję dzięki węchowi odpowiedni lokal i próbuję nabyć dziwnie wyglądające "nitoszaszłyki, nitoniewiemco". Sprzedawca jednak odmawia. Wywiązuje się między nami mała sprzeczka, na którą reaguje właściciel lokalu. Wyjaśniam mu powód mojej irytacji, ale i on nie bardzo jest nastawiony na interes ze mną. Po parominutowych negocjacjach, jednak dochodzimy do porozumienia i dostaję te niby "szaszłyki". Po posiłku kolejny raz nie mogę się porozumieć ze sprzedawcą – nie chce moich pieniędzy. W mordę – myślę - przecież chyba nie wyglądam tak tragicznie, no i pokazywałem im, że mam pieniądze. Grzecznie biorą ode mnie równowartość za kolę tłumacząc, że reszta jest gratis – z tego co zrozumiałem, żaden biały tu tego jeszcze nie jadł – pewnie była to karma dla psów, albo kotów, ale smakowała wyśmienicie.

Grzecznie dziękuję i ruszam dalej. Za miastem czeka na mnie srogi podjazd. Przełęcz znajduje się na wysokości 1660 m n.p.m.. Znów podziwiam i fotografuję. Potem w dół malowniczymi serpentynami. W lusterku widzę dwa motocykle, które na prostych przybliżają się, zaś na zakrętach zostają z tyłu. Leszcze- myślę- objeżdżam ich na winklach, pewnie podziwiają moją technikę.

Zatrzymuję się na jednym z parkingów, który jest zarazem tarasem widokowym. Oglądam opony – pozamykane – myślę z dumą. Podchodzi do mnie jeden z motocyklistów (jak się okazało Szwed), którzy jechali za mną i również postanowili się tu zatrzymać. Widząc mój dumny uśmiech pyta:

- Ale masz świadomość, że jesteś nie całkiem normalny?
- Dlaczego?- pytam zdziwiony
- Nie czujesz, że w każdym zakręcie się ślizgasz?
- Znaczący czuję lekkie uślizgi... - tracę rezon.
- Uślizgi?! Człowieku jedziemy za tobą, bo mamy wrażenie, że każdy następny zakręt będzie twoim ostatnim i trzeba będzie cię ratować, o ile zostanie cokolwiek, jak spadniesz z jakiegoś urwiska...

- Przepraszam – mówię całkiem zbity z tropu. Patrzę na opony. Chyba rzeczywiście przesadziłem. Parę razy...

Resztę trasy jadę grzecznie jak młody kursant na egzaminie. Po paru kilometrach Szwedzi widząc, że już się uspokoiłem, wyprzedzają mnie i znikają po krótkim czasie na horyzoncie. Za Qourzazate skręcam w lewo na Tirhir, tu teoretycznie chciałem dojechać, ale po 90 kilometrach znajduję przyzwoity hotel, gdzie postanawiam się zatrzymać. Okolice jest przepiękna, więc zostanę tu co najmniej na kolejny nocleg. Jutro piesze wycieczki – z tą myślą zasypiam.

 **Krzysztof Rudnicki**





WOŚP

autor: Szymon Chwalisz



Z pomysłami na kolejne projekty w moim przypadku jest jak z owocami – muszą dojrzeć do stanu konsumpcyjnego. Tak też było i teraz. Profesja, którą uskuteczniłam, czyli malowanie aerografem, daje mi dużą swobodę ozdabiania różnych przedmiotów – nie tylko motocykli. Przyszedł czas na gitarę.... ale jak? Tak po prostu pomalować gitarę? I może jeszcze grać na niej? Nie, to byłoby zbyt prozaiczne.

Zapaliła się w mojej głowie żarówka odpowiedziałna za dobre serce. Etap projektowy niby taki sam jak zwykle, dziesiątki rysunków, projektów, założeń, lista elementów, o których trzeba pamiętać... Jednak finał tym razem motywuje jak nigdy, bo finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy bezapelacyjnie do takich należy. Fender Telecaster, legenda, klasyka i ikona wśród gitar. Zastanawiać się można tylko nad jednym. Co ma wspólnego gitara z motocyklami? Ano ma i to bardzo dużo.

Temat zrealizowania takiego projektu padł podczas tegorocznego Moto Parku w Chorzowie, organizowanego przez klub Vulcaneria. Krzysiek „Yamak” Bandurski – Prezydent Vulcaneria Club, po przedstawieniu mu mojego pomysłu, bez najmniejszego zastanowienia oświadczył: „Zróbmy to!”.

Klub zakupił gitarę i zaczęliśmy działać na pełnych obrotach. Szymon Marszałkowski z serwisu Marszał Music zajął się kwestią techniczną, bo poza tym, że gitara ma dobrze wyglądać, musi nienagannie brzmieć. Ja zacząłem projektować i przygotowywać wosło do malowania. Yamak w tym czasie wykonywał dziesiątki telefonów, by wynieść rangę projektu na najwyższe stopnie. Wszystko zaczęło się niesamowicie nakręcać i nasze marzenie, by poza stworzeniem orkiestrowej grafiki na gitarze umieścić portrety znanych polskich muzyków rockowych z autografami, stało się faktem. Renata Przemyk, Eugeniusz „Siczka” Olejarczyk (KSU), Jerzy Styczyński (Dżem), Tomasz „Tytus” Pukacki (Acid Drinkers),





Kazik Staszewski, Krzysztof „Grabaż” Grabowski, to skład, który z wielką chęcią postanowił wesprzeć nas w projekcie dla Wielkiej Orkiestry.

Z dnia na dzień przybywało też ludzi, którzy chcieli nas wspierać w promocji całego projektu. **"Swoimi Drogami" jako pierwsze objęło patronat medialny.** Prawie od razu dołączyło Moto Radio, "Chopper Magazin", AntyRadio i wielu innych.

W pierwszej kolejności spotkałem się z Jurkiem Styczyńskim i chyba dopiero w tym momencie uświadomiłem sobie, co my tak naprawdę robimy i jak ważny jest to projekt. Lubię oddech presji na plecach, ale przyznaję, że ten stan, w który zostałem wprowadzony podczas tworzenia tej gitary, był jedyny i niepowtarzalny. Z każdą kolejną namalowaną kreską rosła we mnie radość i duma, że tworzę przedmiot, dzięki któremu jakieś dziecko odzyska zdrowie, uśmiech lub chociaż na chwilę zapomni o bólu; że może kiedyś, przechodząc przez oddział dziecięcy spojrzeć na inkubator z orkiestrowym serduszkim i będę wiedział, że mamy w tym swój udział. Motywacja, jakiej nie było nigdy, ale i ogrom pracy.

Zakończyło się malowanie orkiestrowej grafiki na korpusie i gryfie, portrety gotowe, a pod nimi autografy. Ania Babik z Custom Leather stworzyła niesamowity pasek ze skóry z tłoczonymi aplikacjami nawiązującymi do designu Telecastera. Pozostało polakierować, poskładać gitarę i w drogę do Warszawy na 21 Finał Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. W kolejnym numerze zdamy Wam relację z naszej wizyty u Jurka oraz dołączymy obszerną galerię z przebiegu prac.

W imieniu swoim i Vulcanerii chciałem serdecznie podziękować wszystkim, którzy pomogli nam w zrealizowaniu tego projektu: Szymonowi Marszałkowskiemu z Marszał Music, Agencji Graficznej ANC z Ostrzeszowa, całej redakcji "Swoimi Drogami", Aleksandrze Perce z Moto Radia, Ani Babik z Custom Leather oraz Krzyszłowi Szydłowskiemu z Blik Customs i wszystkim mediom, które promowały stworzoną przez nas gitarę.

Szymon Chwalisz



MANIFEST

SZALONEGO MECHANIKA

autor: Michał Cwojdzński



Zastanawiacie się do kogo mogę kierować ten tekst? Otóż rzecz jest prosta! Do firm motoryzacyjnych w naszym pięknym kraju... Z nadzieją w sercu, by dotarł do rąk kogoś, kto **COŚ MOŻE** (i umie czytać).

„WHY?”

Jakiś czas temu napisałem do firmy Y***** Polska, że mam fajnego składaczka zrobionego na ich dziecku i chętnie udostępnię im go (za darmo) na jakąś wystawę, pokaz czy otwarcie salonu. Niestety odpowiedzi nie otrzymałem. Bywa. Minęło kilka miesięcy, a moja zabawka dostała się do konkursu organizowanego przez korporację matkę w/w firmki bez proszenia się. Wrzucili fotki na swoją stronę, a ja dostałem długą wiadomość mailową, „jaki to fajny motocykl zrobiłem”. Zleciał kolejny miesiąc, a tu niespodzianka: zdjęcie mojego motocykla pojawia się na fanpagu polskiego oddziału firmy... Ech. Czy naprawdę trzeba zabłysnąć za oceanem, żeby docenili cię w domu?

„I CO DALEJ?”

Otóż tu zaczyna się mój manifest.

Szanowni dealerzy, przedstawiciele firm motoryzacyjnych (nie zamierzam wymieniać nazw, bo i tak wszyscy was znają). Na waszych podwórkach rosną piękne customy, bobbery, streety, cafe racery i cała masa innych, bliżej nieokreślonych motocykli, w których biją silniki i podzespoły z waszych salonów. Dlatego chciałbym dać wam kilka drobnych rad odnośnie marketingu:



- ruszcie głowami,
- wyjdźcie zza biurek,
- zróbcie custom show na bazie waszych motocykli (albo open cat.),
- docieńcie nas, nim zrobią to gdzie indziej.

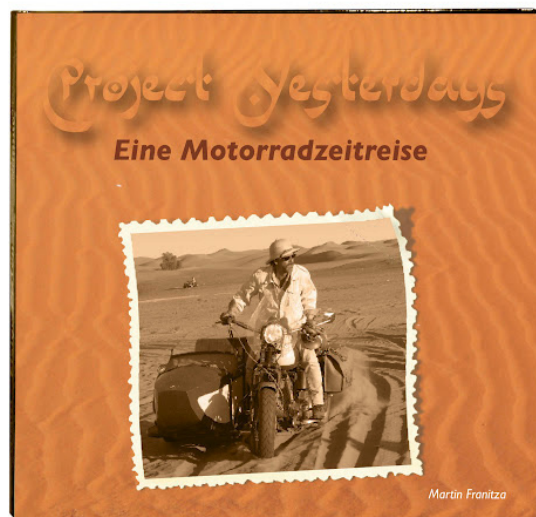
Rozumiem: „zbyt amerykańskie”, „to się nie przyjmie”, „po co wychodzić przed szereg?” - Jaki szereg ja się pytam?! Zobaczcie, co się dzieje w Japonii czy we Włoszech - tam już dawno na rynku customowym przestał rządzić Harley Davidson. Za daleko? To zajrzyjcie na targi w Pradze, Bratysławie czy Budapeszcie (ja wciąż jestem pod wrażeniem), wybierzcie się do Niemiec, gdzie na drogach spotkacie customy i trajki, wykonane na zamówienie w Polsce.

To jak? Dla nich jesteśmy wystarczająco dobrzy, a na rodzimym rynku nie istniejemy? Jeszcze trochę, a u naszych sąsiadów zaczną krążyć nowe dowcipy o tym, że z eksportu mamy najlepszy chleb, wódkę i tanie customy, nie wspominając o sile roboczej.

Może nie mamy budżetu jak OCC, a National Geographic i Discovery nie chcą o nas nakręcić programu. Nie budowaliśmy motorynek dla żadnej z polskich „gwiazd”, a MTV i Viva mają nas w du... nosie (podobnie jak dobrą muzykę). Niektóre NA-SZE motocykle są niedopracowane, trącą wiejskim tuningiem, a inne z kolei nie trafiają w politykę marketingową waszych firm... Spoko, nie muszą się wam wszystkie podobać. Ba! Nie musi się wam żaden podobać. Ale na Boga („nie ma Boga, jest motór!”) dajcie nam szansę, bo o szansę tylko nam chodzi...

...nie o wasze ciężko zgromadzone pieniądze.

■ **Michał Cwojdziański**



„Project Yesterdays - Eine Motorradzeitreise”

Na pustyni najbardziej przydatny jest ciężki motocykl enduro. Natomiast Andreas Öttl i Martin Franitza wybrali się motocyklem całkowicie innym. Przez Maroko dotarli, aż do Zwrotnika Raka i wspaniałych wydm Erg Chebbi na: Royalu Enfieldzie i Harleyu Davidsonie ze sztywnym tylnym zawieszeniem i amatorsko zamocowanym wózkiem bocznym.

„Chcemy doświadczyć tego, co przeżywali w podróży nasi Ojcowie i Dziadkowie”- tłumaczy Martin Franitza. Istniały obawy, że motocykle mogą nie znieść trudów podróży, ale powróciły bezpiecznie...

W bagażu podróżnicy mieli kamerę filmową oraz aparaty fotograficzne. Materiał zebrał później Martin Franitza w książce o mądrym tytule: „Project Yesterdays - Eine Motorradzeitreise” („Project Yesterdays - Motocyklowa podróż w czasie”).

Licząca 144 strony publikacja zaprasza w podróż, do której w każdej chwili możemy powrócić. Pozycja ta to nie tylko płynny tekst, który nie pozwoli czytelnikowi się nudzić, ale także wzorowa szata graficzna Yvonne Faber. Książka lepiej niż film przedstawia pomysły na „podróż w czasie”. Kiedy osiągniesz średni wiek, stwierdzisz, że odnalazłeś tu wiele podobieństw. Jedyne pytanie, jakie człowiek sobie stawia, brzmi: „Dlaczego ja nie pojechałem?”.

Podsumowując: „Project Yesterdays” Martina Franitza to piękne, niemal filozoficzne połączenie przeszłości z teraźniejszością. Książka warta polecenia!

Książka w cenie 24,80 Euro dostępna jest:
www.gespannfahrer-shop.de

Tłumaczył ■ **Hubert Pawłowski**

STUDIO AEROGRAFU

Szymon Chwalisz

kontakt:

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

tel: 665-360-692

email:
studioaerografu@o2.pl

www.studioaerografu.com

Artystyczne Malowanie Motocykli



www.studioaerografu.com

Bike: Notepad
Owner: Krzysztof
Painting: Szymon Chwalisz
All rights reserved



Laacher See. Eifel.

autor: Hubert Pawłowski

Europejskie Yellowstone

Miłe złego początku.

Podczas tankowania i kontroli ciśnienia powietrza zauważam, że nie mam światła „stop”. Żarówka okazuje się być w porządku. Winowajcą jest automat stopu, który się poluzował i po prostu się opiernicza zamiast pracować. Nie bardzo jest jak go przyłapać. W końcu sprawę załatwiają trzy „trytytki”. Mam nadzieję, że to koniec problemów. Swoją drogą, chyba pofatyguję się do jakiegoś majstra, niech wymyśli coś zamiast tego automatu. No przecież krew może człowieka zalać. Z niczym innym nie ma problemu, tylko z tym g.

Znów wyjazd na Autobahn. Kierunek północ. Pasma górskie Hunsrücku powoli zaczyna się kończyć, teren się wygładza. Podjazdy stają się coraz łagodniejsze. Przede mną jakieś 150 kilometrów równego.

Na jakimś blogu wyczytałem, że ponoć autostrady, a te niemieckie w szczególności, są nudne. Nie zgadzam się zupełnie. Autobahn wiedzie przez las. Można podziwiać zmieniającą się roślinność, w tej chwili akurat w drzewostanie przeważają świerki. Teren, mimo że to już nie góry, nadal ma urozma-

iconą rzeźbę. Zmienia się nawierzchnia drogi. Zaczyna się nieomal biały beton. Wygląda niesamowicie, kiedy tak ucieka pod nogami.

Jest tyle rzeczy wokół nas. Jak mawiał klasyk: „inteligentni ludzie się nie nudzą”.

Ruch na autostradzie jest niewielki. Widocznie innych podróźnych wystraszyła pogoda. Miało być słonecznie i ciepło, jednak już od rana pojawiły się chmury, a wraz z nimi ochłodzenie. Z jednej strony szkoda, bo mimo iż prędkość podróżna starego motocykla wynosi jakieś 80 – 90 km/h, to jednak napór zimnego wiatru nie jest zbyt przyjemny, a ponieważ brak tu owiewek, szyb i temu podobnych udogodnień, więc i schować się nie za bardzo jest za czym. Z innej strony patrząc – na drodze pustki, więc spokojnie można się oddać rozmyślaniom.

Końcówka wieku, a tysiąclecia to już szczególnie, jest zazwyczaj wspaniałą okazją dla wszelkiej maści katastrofistów do tego, aby publicznie snuć swe czarne wizje – jeśli nie końca świata, to chociaż globalnej katastrofy.



Zapowiadany na 2000 rok Armagedon jakoś nie nastąpił, jednak czarnowidze stale przesuwają jego datę. Teraz podobno ma nastąpić pod koniec 2012 roku, bo Majom zabrakło na kamiennej steli miejsca na dalsze wpisy... Pewnie jakby stela była nieco większa, to kalendarz dałoby się dociągnąć do 2100 roku albo i dalej. Swoją drogą, to dość komiczne. Majowie mieliby przewidzieć koniec świata, a nie znali daty zagłady własnej cywilizacji... To po cholere ryć tak długi kalendarz, z którego i tak nie skorzysta już żaden z ich potomków...

Ostatnio na topie są wszelkie zjawiska wulkaniczne. Co i raz wybucha jakiś wulkan, Yellowstone podobno szykuje się do erupcji...

Tymczasem zapominamy, że największy europejski „superwulkan” znajduje się tylko około 800 kilometrów w linii prostej od Wrocławia i ma postać pięknego, niemal okrągłego jeziora o powierzchni 3,3 km kwadratowego, otoczonego wzgórzami o średniej wysokości 125 metrów. Głębokość owego jeziora to 53 metry. Znajduje się ono na wysokości 275 metrów nad poziomem morza i jest największym jeziorem Nadrenii – Palatynatu.

Do Bonn jest stąd tylko 37 km, Koblencji 24 kilometry, a do Ardenach tylko 8 km.

Tyle wikipedia.

Jeśli dodamy do tego dwa czynne gejzery, które można podziwiać w tym regionie, to będziemy mieli pełną jasność.

Krajobraz znów się zmienił. Na horyzoncie pojawiły się znów góry, tyle że inne niż wcześniej. Nie tworzą one pasm, część ma charakterystyczny, trójkątny kształt.

Motocykl dojeżdża do Ulmen. Teraz należy zjechać z autostrady. Przy okazji zwiedzić to i owo. Ale najpierw paliwo.

I tu pojawia się mały dylemat. Benzyna 95 oktanova występuje tu tylko jako E10, czyli z dużym dodatkiem bioetanolu. Jakoś nie mam zamiaru jeździć na gorzale, więc decyduję się na 98 oktanową, z nadzieją że ta chociaż jest bez żadnego spirytusu. Jednak nadzieja matką głupich. Podczas tankowania wydziela specyficzny, dziwny zapach, zupełnie nie przypominający benzyny, jaką znam. Całe szczęście, do zbiornika wlało ledwo 7,5 litra tego „czegoś”.

Także spaliny nie mają charakterystycznego „bukietu” dwusuwu. Dym, który wydobywa się z wydechów ma zapach najbardziej zbliżony do... palonego cukru! Co jest? Benzyna z trzciny cukrowej czy jak?

Ulmen to piękne, małe miasteczko. Nie da się ukryć, w niemieckim stylu. Życie płynie tu spokojnie, mieszkańcy... No właśnie, jakoś nie widać mieszkańców. Gdzieś tam chyłkiem przeszedł jakiś staruszek, a tak – zupełnie wymarłe. Może to dlatego, że dziś jest wolny dzień, więc wszyscy śpią, ile się da? Zupełnie nie mam pojęcia.

Na przepięknym rynku znajduje się ciekawa fontanna. Opowiada ona historię o wiedźmach, matce i córce. Kiedy ich sekret się wydał, uciekły na miotłach przez komin, usypiając przypadkowego świadka na rok, tak dla pewności. Później już nikt ich nie widział.





Samo miasto położone jest nad niewielkim jeziorkiem. Nie trzeba być jakimś wielkim specjalistą, aby stwierdzić, że jest ono niczym innym, jak kraterem wulkanu, wypełnionym wodą. I to dość młodym kraterem. Ostatni wybuch Ulmenermaar miał miejsce bardzo niedawno, bo w 7 500 roku p.n.e. Jest to więc najmłodszy wulkan na północ od Alp. Jezioro ma dość nieregularny kształt, jest długie na około 510 metrów i szerokie na 350 metrów. Głębokość jego wynosi 37 metrów.





Nad jeziorem wznoszą się mury starego zamczyska. Co ciekawe, nie bardzo wiadomo, kto był pierwszym panem na zamku. Zbudowano go około roku 1000, na fundamentach starszej, rzymskiej

budowli. Zniszczono go dwukrotnie, w latach 1679 – 1789 oraz w 1852, kiedy to służył za źródło materiałów budowlanych dla miasta.



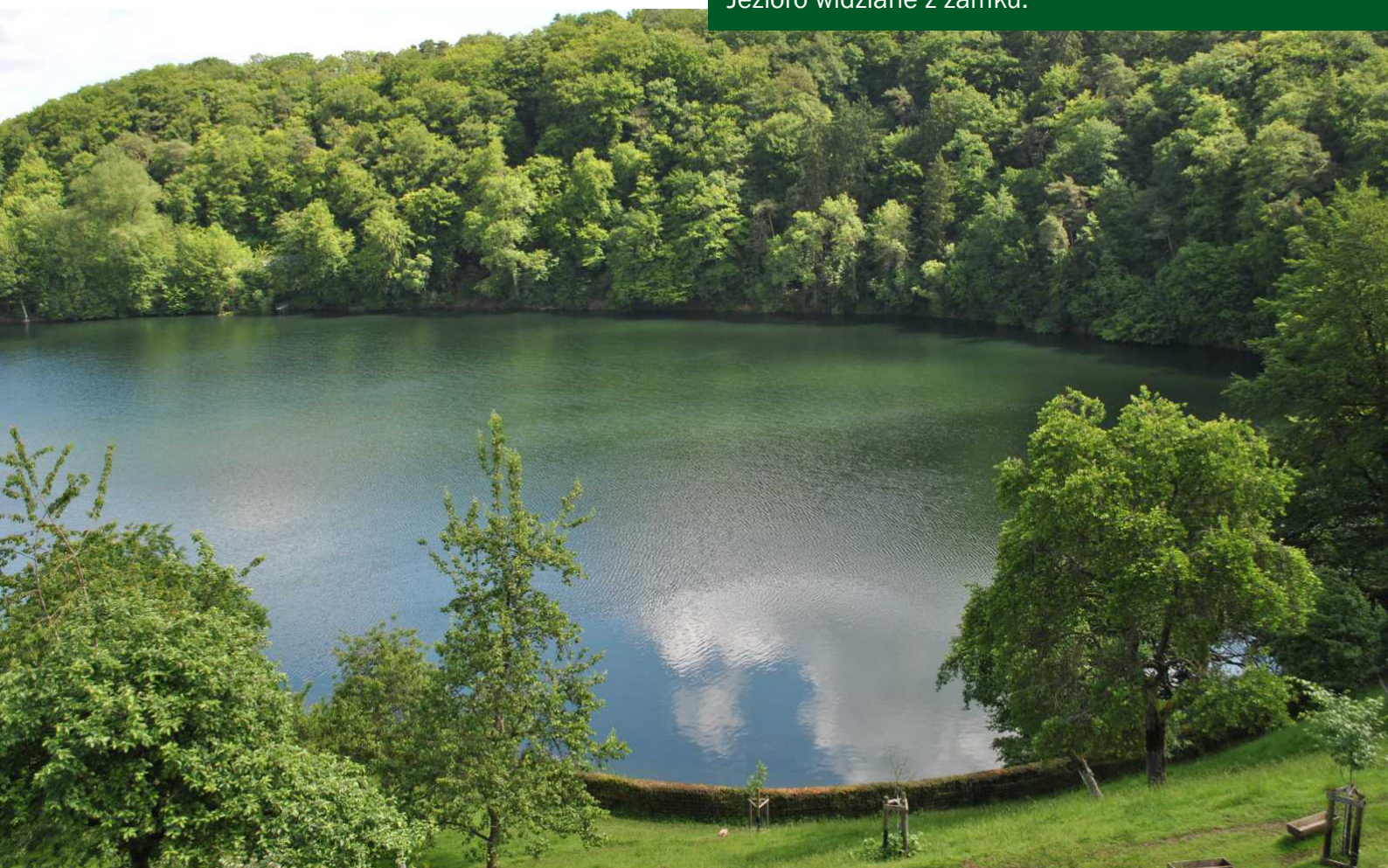


Zabezpieczono go dopiero w 1913 roku, od 1968 roku przeprowadzane są prace konserwatorskie.

Z jeziorem i zamkiem związana jest kolejna legenda, mówiąca o ogromnych rybach ponoć je zamieszkujących. Bazylejski uczonek, Sebastian Münster, w roku 1542 pisał w swoich pracach o tych trzydziestometrowej długości niby-szczupakach, podobno zamieszkujących jezioro. A ponoć, gdy się je zobaczy, pewnym jest, że umrze ktoś z rodziny panującej na zamku.



Jezioro widziane z zamku.



Kościół w Ulmen widziany z zamkowego okna.



Okolica wygląda sielsko – anielsko, jednak wydaje się, że drzemiące w głębi Ziemi potężne siły, nie powiedziały tu jeszcze ostatniego słowa. Od czasu do czasu, na dnie Ulmenermaar daje się zauważyć delikatne ślady pęcherzyków dwutlenku węgla...



Wystrój kawiarni.

Niedaleko znajduje się drugie, większe jezioro, powstałe także przez eksplozję wulkanu – tym razem mającego miejsce 118 000 lat temu.

Z Ulmen podążam teraz na północ. Przy zjeździe z autostrady na drogę ekspresową, na światłach, dołącza do mnie „dziadek” na Goldwingu. Dziadek to może duże słowo – gość miał może koło sześćdziesiątki. Stał swoim „autobusem” obok na pasie. Z jednej strony – wschodnioeuropejski motocykl, prosty jak to tylko możliwe, z drugiej – maksymalny luksus, jaki dostępny jest w pojeździe na dwóch kołach. Ja wychłodzony, wyszasty wiatrem. On – elegancko schowany za owiewkami, z nawiewem ciepłego powietrza na nogi. Radyjko gra, fajnie jest. Teoretycznie maszyny te nie pasują do siebie całkowicie. Ale, jak się okazało, nie jeżdźcy. Wystarczyło jedno spojrzenie i obydwaj wiedzieliśmy, że podążamy w tym samym kierunku. Chwilę później dwa motocykle pędzą szosą przez góry w kierunku Laachersee.

„Prujemy” te kolejne 100 kilometrów razem, chociaż dla Goldasa moja prędkość podróżna, wynosząca te 80 – 90 km/h pewnie jest męcząca. Ale kierowca nie daje po sobie nic poznać. Jedziemy razem aż do kempingu naprzeciwko Maria Laach przy samym jeziorze. Tam się rozstajemy. Mój nowy znajomy, z którym w trasie tak dobrze się rozumiałem, zjeżdża na obozowisko. Ja postanawiam najpierw objechać jezioro.



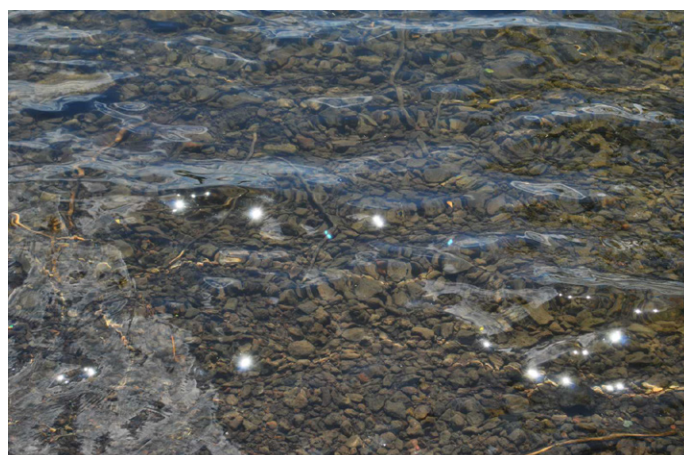


Las porastający wzgórza wokół jeziora jest nie-
samowicie bujny. Nie ma w tym fakcie nic dziwnego.
Ziemie wulkaniczne należą do najżyźniejszych
na świecie. Bujny las porasta wzgórza wokół jeziora,
którego szmaragdową taflę widać co jakiś czas
wśród drzew...

Coś pięknego.

Tylko że jest to zabójcze piękno. Cały obszar Eifel
to skupisko uśpionych wulkanów – pozostałość po
całkiem niedawnej (w skali geologicznej to jakby
wczoraj) próbie rozerwania kontynentu europejskiego
na dwie części wzdłuż doliny Renu. Gdyby doszła do
skutku, cały ten obszar byłby dziś ryftem wulkanicznym.
Tutejsze wulkany dymiły jeszcze w czasach, kiedy w
Europie dobiegała końca epoka lodowcowa. Jednym z
ostatnich akordów była eksplozja Laachersee, oceniana
na 6 VEI. Miała ona miejsce około 10 900 roku przed
naszą erą, czyli jakieś 12 900 lat temu. Trwała zaledwie
kilka dni. Mimo tego, zdołała zasypać dolinę Renu
siedmiometrową warstwą popiołu, żużlu i pumeksu.
Pyły wulkaniczne znajdowane są dziś w całej niemal
Europie. Część naukowców twierdzi, że eksplozja
Laachersee spowodowała przedłużenie epoki lodowcowej.
Niektórzy mówią, że nawet o tysiąc lat.

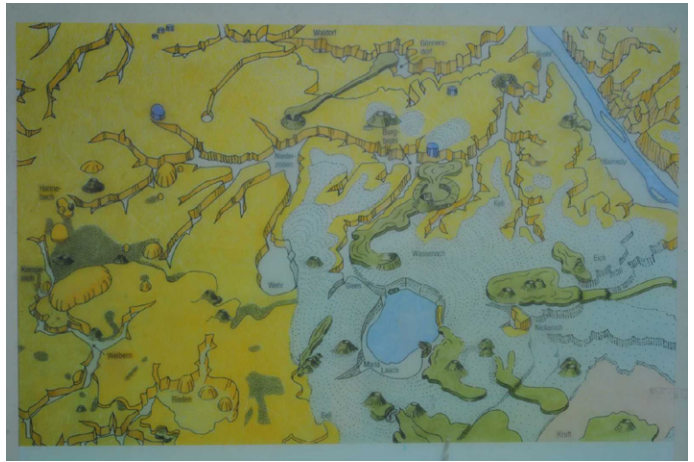
Żeby było ciekawiej, aktywność wulkaniczna w tym
regionie wcale się nie skończyła. Wręcz przeciwnie,
w ostatnich latach wstrząsy sejsmiczne są coraz silniejsze
i mają miejsce na coraz mniejszej głębokości. Od wieków
obserwuje się bąble dwutlenku węgla, pojawiające się w
południowo – wschodniej części jeziora. Ostatnio
wydzielanie jakby się wzmoгло. Według naukowców,
na chwilę obecną, wulkan Laachersee nie stanowi zagrożenia.
Jednak



w przyszłości, w przeciągu kilku tysięcy lat ponowna erupcja jest „bardzo prawdopodobna”.

Trochę to uspokajające stwierdzenie, tym niemniej „rękę na pulsie trzeba trzymać”. Pieszy rekonasans nie wykazał jakichś większych, wzmożonych przygotowań wulkanu do wybuchu.

Na dnie jeziora znajduje się wrak brytyjskiego czterosilnikowego bombowca Halifax, który wodował tu 29 sierpnia 1942 roku. Ponieważ niejasne było, czy na pokładzie nie zawiera wciąż uzbrojonych bomb, dlatego na tym akwenie zabroniono żeglugi i kąpiel. Mimo podejmowanych prób penetracji wraku przez saperów, z uwagi na trudne warunki panujące w głębi jeziora, nie udało się stwierdzić, czy stanowi on zagrożenie.

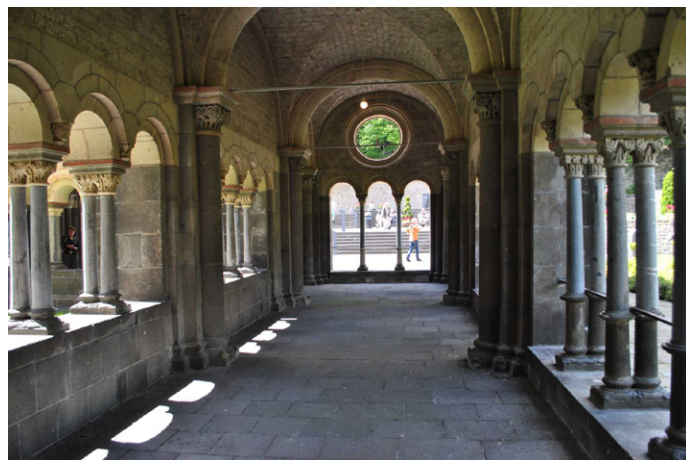


Na brzegu jeziora w 1230 roku zbudowano opactwo benedyktyńskie Maria Laach. Zakonnicy, ślubujący ubóstwo, zbudowali tu sobie skromny klasztor:





Ponieważ jezioro Laachersee nie posiadało naturalnego odpływu, jego poziom był bardzo zmienny. Po kolejnym zalaniu opactwa, zakonnicy postanowili uregulować niesforne jezioro i wybudowali specjalny kanał, odprowadzający nadmiar wody z kaldery. Ciekawe, że powtarzających się powodzi nie uznali za karę Bożą za grzechy, których najwyraźniej się dopuszczali. Tym niemniej, chyba jednak coś było na rzeczy, bo po pewnym czasie kanał uległ zawaleniu.



Wewnątrz katedry obowiązywał zakaz fotografowania, ale postanowiłem się tym specjalnie nie przejmować.





Ostatnie spojrzenia na Laacher See. Sama nazwa znaczy „Jezioro Jezioro”. Laach to po prostu archaiczna odmiana wyrazu „jezioro”.



Dalsza podróż przebiegła pod znakiem dziwnych zdarzeń. Po przydługim manewrowaniu przy klasztorze Maria Laach, przegrzał się silnik. Rozpoczęło się od trwającego kilka sekund spalania stukowego, potem nastąpiło kilka strzałów w wydech. Pomógł dopiero stary, „indiański sposób” z całkowitym otwarciem przepustnicy. Wpadająca do cylindrów w nadmiarze mieszanka wraz ze wzmożonym przepływem powietrza na zewnątrz cylindrów spowodowała schłodzenie silnika. Niebezpieczeństwo zatarcia zostało zażegnane. Chociaż przy dość niskiej temperaturze i wiejącym wietrze silnik zagrzał się podejrzenie szybko.

Kilkadziesiąt kilometrów dalej, podczas zmiany pasa ruchu zauważam, że kontrolka kierunkowskazów działa dość dziwnie. W prawo – normalnie. W lewo – zaszuwa jak oszalała. Wygląda na to, że spaliła się któraś żarówka w kierunkowskazie. Nic wielkiego, motocykl ma na szczęście instalację 12 Volt (już wcześniej była 6 Volt), więc żarówkę kupię na każdej stacji paliw.

Akurat napatoczył się jakiś Shell. Śmieszna sprawa, ale teraz obie żarówki działają. Co jest? Samo się naprawiło? Jedyńka, gaz, dwójka, lewy kierunkowskaz – znowu stroboskop. Regulator napięcia?

Ale taki wybiórczy? Tylko na lewą stronę? Silnik nie pracuje lub pracuje na wolnych obrotach – wszystko w porządku. Gdy obroty wzrastają, w pewnym momencie zaczynają się problemy. Nagłe olśnienie. Wczesną wiosną w Belgii odkręcił się niemal zupełnie tylny lewy kierunek. Czym go dokręciłeś? Palcami. I co, taki uścisk masz w łapie, że będzie się trzymał? I rzeczywiście, mimo że sam kierunkowskaz jest we właściwej pozycji, nakrętka mocująca go jest poluzowana. Przy wysokich obrotach, od wibracji po prostu zanika masa i stąd problemy. Tym razem pożyczonym na stacji kluczem dociągam mutrę. Problem zniknął jak ręką odjął. Po prostu jestem genialny. No, nie do końca. Automat stopu działa tak sobie. To znaczy działa jak mu się chce. A jak mu się nie chce, to nie działa. Naprawdę trzeba będzie coś z tym zrobić.

Kolejne kilometry na autostradzie. Znowu podziwianie krajobrazów, jezdni. Tym razem jadę po nowym asfalcie z jakimś dodatkiem podnoszącymi jego szorstkość. Drobnutkie kryształki dodane do nawierzchni (pewnie kwarc), błyszczą w słońcu tysiącami iskier. I cały ten spektakl przewija się właśnie pod kołami.

Czar pryska. Silnik dławi się i krztusi. Na rezerwę paliwa jest jakby sporo za wcześnie. Na szczęście dzieje się to przed zjazdem na stację benzynową „Hochwald”. Przynajmniej będzie można przyjrzeć się sprawie w cywilizowanych warunkach. Co teraz się dzieje?

Bez przekonania przerzucam kranik na rezerwę, motocykl wtacza się pod dach stacji. Zrzucam na luz, silnik nie gaśnie. A więc chyba jednak skończyło się już paliwo.

Rzut oka do zbiornika potwierdza tę teorię. Z drugiej strony jednak, nie zgadza się to ze stanem licznika. W porządku, jadę pod wiatr. Ale to jednak nadal nie tłumaczy tak dużego zużycia. Do Ulmen były przecież podobne warunki i spalanie było bardzo niskie. Nie ma innego wytłumaczenia jak to, że za-

tankowałem tam jakieś kiepskie paliwo. W porządku, teraz odmierzam sobie na „markowej” stacji dokładnie 10 litrów. Zobaczymy, po ilu kilometrach załączy się teraz rezerwa.

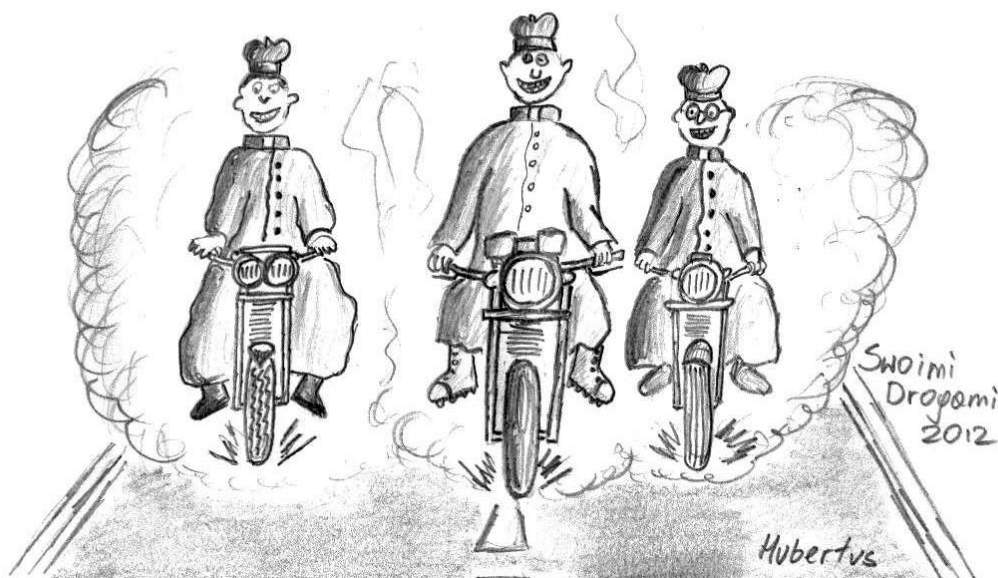
Przecucie mnie nie myliło. Rezerwa znów załącza się dopiero po około 250 kilometrach, a to znaczy że spalanie jest w normie. Czyli jednak to było paliwo.

Coś czuję, że powoli robię się za stary na takie eskapady. Albo to motocykl jest już zbyt zmęczony tymi wyjazdami. Czas na Gold Winga? Pewnie przyjdzie. Ale jak będę miał koło sześćdziesiątki.

Hubert Pawłowski



BELLS ANGELS



Jarek

i jego skrzynki

rozmawiał: **Wojtek Kopczyński**

"Musisz koniecznie to zobaczyć. Myślę, że warto zrobić z nim wywiad, może pojedziesz?" - czytam w wiadomości od Jacka. Oprócz tego krótkiego zdania, dorzucony odnośnik do strony internetowej, a w załączniku kilka zdjęć. Widać na nich dioramy o tematyce motocyklowej, zamknięte w skrzyneczkach ze szklanym frontem, otoczonym ramami jak obrazek lub fotografia. Przeglądam stronę internetową. Im głębiej ją wertuję - tym ciekawiej. Prosty wierszyk, opisujący w skrócie życie autora, przywołuje na myśl stare powiedzenie: "Raz na wozie, raz pod wozem..."

Ciekawy gość - myślę sobie - jadę! Tak oto, po pewnym czasie, znalazłem się w mieszkaniu Jarosława Wereszczyńskiego. Popijamy sobie kawkę, a ja zabieram się do zadania pierwszego, jakże oryginalnego i inteligentnego, pytania:



Jak to się zaczęło?

Hmmm... dobrych kilkanaście lat temu, kiedy byłem właścicielem firmy handlowej, dużo podróżowałem po Europie w interesach. Zwiedzałem rozmaite wystawy i targi. Na jednej z tych imprez dostrzegłem stoisko pewnego Francuza produkującego takie "skrzynki". Ponieważ od zawsze lubiłem "dłubać" - pomyślałem sobie, że koniecznie muszę tego spróbować. Wydawało mi się, że to będzie dla mnie idealne hobby. Niestety - jak to w biznesie - zawsze brakowało mi na to czasu. Pewnego dnia wszystko straciłem. Do tej pory próbuję odzyskać mój majątek, ponieważ uważam, że Urząd Skarbowy zajął mi go bezprawnie. Poruszam niebo i ziemię w poszukiwaniu sprawiedliwości, ale trudno mi powiedzieć, kiedy to się skończy. Znosi się na finał przed trybunałem w Strasburgu... Tak oto, stojąc przed oknem w wynajętym mieszkanku, z którego roztaczał się widok na nieukończoną budowę mojej firmy wartości 5 mln zł, zabranego mi przez komornika i zlicytowanego za 170 tys. zł, zastanawiałem się z czego ja teraz będę żył? Przypomniałem sobie o moim niespełnionym "hobby" i zabrałem się do roboty. Gdy przyjaciele zobaczyli pierwsze efekty - za-



częli mnie dopingować do dalszego działania. Duża w tym zasługa jednego z nich – Leszka Grzybowski. Dzięki niemu, jak również w wyniku zmiany mojej sytuacji materialnej, od pięciu lat bawię się tym na poważnie.

Skąd tyle motocykli w Twoich "skrzynkach"? Przecież nigdy nie siedziałeś na motocyklu.

Mylisz się. Siedziałem na motocyklu żużlowym. Ba! Nawet na nim jeździłem. Nigdy nie zapomnę tego uczucia. Coś wspaniałego! Swoją drogą, ledwo mogłem zapanować nad nim jadąc po pustym torze. Nie wyobrażam sobie jak bym to zrobił, gdyby obok mnie jechało jeszcze trzech zawodników... Ja od dzieciństwa kocham żuźle! Zresztą trudno kochać coś innego mieszkając w Bydgoszczy. Przyjaźniłem się z żużlowcami, sponsorowałem ich... Byłem stałym gościem w parku maszyn Polonii Bydgoszcz podczas ligowych meczów, kiedy tylko czas mi na to pozwalał. Popatrz, tu na tym zdjęciu widać na paradzie przed zawodami Jacka Gomólskiego z logo mojej firmy na nogawce kombinezonu. To oczywiście było za dobrych czasów, gdy jeszcze miałem firmę... Z racji moich ciągłych podróży służbowych po Europie, pomagałem zawodnikom w kontaktach z mechanikami i tunerami silników czy specjalistami od gaźników nowej generacji. W ten sposób poznałem słynnego mechanika, specjalizującego się rasowaniem silników pojazdów Formuły 1 – Udo Schmenka, który także zajmuje się ulepszaniem silników samochodowych i motocyklowych, wykorzystując najnowsze technologie. Swego czasu również przygotowywał silnik dla Tomka Golloba.

Mam również kolegę, który prowadzi sklep kibica w Bydgoszczy i zamawia u mnie miniatury motocykli żużlowych w barwach reprezentacji Polski, jak i innych poszczególnych zawodników. Głównie robię "skrzynki" na indywidualne zamówienia żużlowców z Polski, Anglii i Skandynawii. Ofiarowują je potem jako upominki swoim sponsorom lub po prostu zatrzymują dla siebie.

Widzę tu nie tylko motocykle żużlowe...

Zgadza się. Wśród moich przyjaciół jest wielu motocyklistów. Tę "skrzynkę" z Harleyem, Jeep'em i butelką Daniela zrobiłem dla prezidenta West Side Chapter, czyli poznańskiego HOG-a (Harley Owners Group).

Natomiast do inscenizacji ze ścigaczem nakłonił mnie mój przyjaciel z Torunia – Arkadiusz Pikulik, który uwielbia tego typu motocykle i sam takim jeździ. Z czasem zacząłem zamykać w skrzynkach scenki o innej tematyce niż motocyklowa...





Czego używasz do budowy? Wykorzystujesz jakieś gotowe elementy, modele?

Do motocykli wykorzystuję gotowe modele w skali 1:18. Przemalowuję je aerografem. Do żużłówek dorabiam plastry. Modele samochodów patynuję lub dekompletuję zależnie od potrzeb inscenizacji. Poza tym wykorzystuję części starych zegarków, radioodbiorników... Czasami przy indywidualnych, bardzo nietypowych, zamówieniach zmuszony jestem zlecić wytoczenie jakiegoś elementu lub wycięcie go z metalu. Staram się jednak tego unikać i wykonywać wszystko własnoręcznie. Moje podstawowe narzędzia to pinceta, klej i aerograf. Bardzo ważne jest też oświetlenie. Jeśli jest w mojej skrzynce lampka – to staram się, by świeciła. To sprawia, że diorama nabiera całkiem innego klimatu. Na zamówienie mogę zainstalować w skrzynce czujnik zmierzchowy, który uruchamia podświetlenie dioramy. Niestety, same fotografie moich skrzynek nigdy nie oddadzą pełnego efektu. Dlatego trudno jest sprzedać moje prace pokazując jedynie zdjęcia...

Masz może naśladowców, którzy podpatrują Twoją pracę i próbują robić to samo?

Myślę, że mam (śmiech)... Czasami ktoś zadaje mi pytanie: "Ile to kosztuje?" Odpowiadam zgodnie z prawdą: "180 złotych". Wtedy słyszę: "Co takiego?! Tak drogo?! To ja sobie sam takie coś zrobię". Po czym odchodzą i nie wracają. Stąd wnioskuję, że sobie takie skrzynki zrobili (śmiech). A tak poważnie mówiąc, niektórzy nie zdają sobie sprawy, ile cierpliwości i wysiłku wymaga ta żmudna praca. Na zachodzie Europy podobne "skrzynki" kosztują kilkadziesiąt euro i bez trudu znajdują nabywców.



Jak długo powstają Twoje "skrzynki" i ile czasu zajęła ci budowa najtrudniejszej?

Przy budowie powtarzających się tematów, jak np. żużel, nabrałem już takiej wprawy, że zajmuje mi to kilka dni. Najtrudniejsza? Najtrudniej jest zrobić "skrzynkę" dedykowaną konkretnej osobie. Chodzi o to, by zamknąć w niej jakiś etap życia człowieka lub coś, co on kocha. Zrobić to tak, by obdarowany zapytał darczyńców: "...Ooooo! Skąd wiedzieliście, że ja właśnie o tym marzyłem?"

Najtrudniej jest zrobić skrzynkę o człowieku...

A co umieściłbyś w skrzynce o sobie?

Ja zrobiłem taką skrzynkę, a właściwie ją robię. Jest nieskończona, bo moje życie jeszcze się nie skończyło. Ta skrzynka nosi tytuł "Ja". Umieszczam w niej różne rzeczy charakterystyczne dla różnych etapów mojego życia: okulary "Lenonki" z lat młodości, mój pierwszy telefon komórkowy... Chcesz to zobaczyć?

rozmawiał  **Wojtek Kopczyński**



Zdjęcia:

Wojtek Kopczyński
Jarosław

Jarosław zaprasza wszystkich zainteresowanych na swoją stronę internetową:
<http://skrzynki.manifo.com/>



Trzecim kołem zapręg

**ZAPOMNIANA
DYSCYPLINA**

WYŚCIGI sidecarów

autor: **Tomasz Szczerbicki**



Tadeusz Potajło na BMW po zakończeniu jednego z wyścigów.

Od końca lat 20.

coraz większą popularność w naszym kraju zdobywały wyścigi motocykli z wózkami bocznymi, z angielska zwanymi sidecarami. Każdy, kto spróbował jazdy takim „zestawem” wie, że to zupełnie inne doświadczenie niż jazda motocyklem solo. Prawdziwy szczyt popularności takich zawodów przypadł na koniec lat 40. Wtedy do większości motocykli zdolnych do ścigania przyczepiano wózek boczny i ruszono na start.

Dziś jest to dyscyplina zupełnie zapomniana, ale gdyby dobrze nadstawić ucha na dziadkowe opowieści, można by usłyszeć wiele ekscytujących historii.

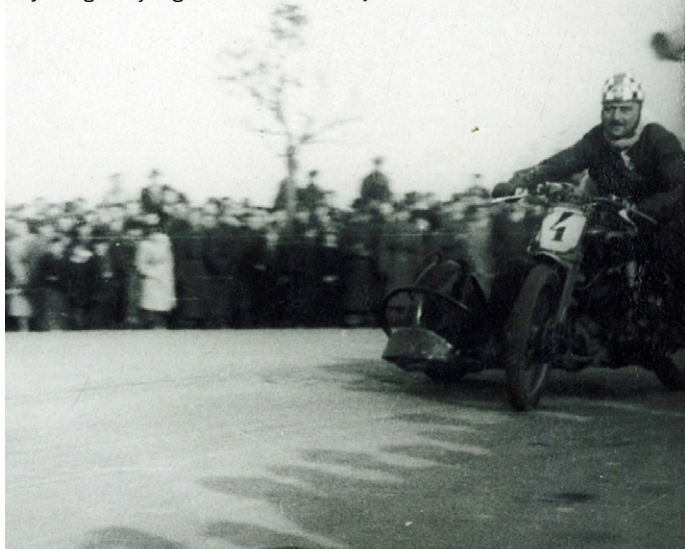
Wszystko zaczęło się w latach 20., kiedy motocykle były już na tyle sprawne i silne, że mogły szybko jeździć nawet z wózkami bocznymi. Ktoś, komu znudziły się zwykłe wyścigi motocyklowe, postanowił je utrudnić – wymyślił więc wyścigi sidecarów. Okazało się, że chętnych do rywalizacji nie brakowało. Nasi dziadkowie też lubili wyzwania, adrenalinę i irracjonalne zmagania.

Na sukces w takim wyścigu składały się umiejętności kierowcy i wózkarza. Kierowca prowadził motocykl najszybciej jak to było możliwe, a wózkarz (zwany w gwarze motocyklowej „pajakiem”) balansował na zakrętach tak, aby motocykl się nie wywrócił. W przypadku jazdy z wózkiem bocznym, w zależności od kierunku zakrętu, występują bar-

Znany zawodnik z Myślenic, Stanisław Hołuj, na Harley-Davidsonie przygotowanym do wyścigów sidecarów. Koniec lat 20.



Tadeusz Potajło na motocyklu Vincent Black Lightning podczas jednego z wyścigów sidecarów. Początek lat 50.



Wyścig sidecarów na warszawskim torze klubu sportowego Legia. Na linii startu od lewej: Harley-Davidson, BSA, BSA. Sierpień 1931 roku.

Trzech sidecarowców na motocyklach BMW. Pierwszy od lewej z silnikiem BMW R 75, dwa kolejne z silnikami R 66.



dzo mocne siły wypadkowe, powodujące podnoszenie wózka bocznego do góry lub jego odrywanie się od motocykla. Łagodzenie działań tych sił było głównym zajęciem wózkarza.

Przed wybuchem II wojny światowej wyścigi sidecarów były już dobrze znane w Polsce. Wtedy ścigano się na różnych motocyklach, choć największą popularnością cieszyły się jednocyldrowe, górnozaworowe motocykle angielskie o pojemnościach skokowych 500 – 600 cm³, z lekkimi szkieletami wózków bocznych.

Po II wojnie światowej

okazało się, że rasowych motocykli wyścigowych było w kraju niewiele, ale... po Niemczech pozostało dużo wojskowych górnozaworowych motocykli BMW i Zündapp, które idealnie nadawały się do wyścigów

sidecarów. To spowodowało w całej Polsce wielki rozkwit tej dyscypliny. Zawody odbywały się przeważnie albo na ulicach miast albo w terenie. W obu przypadkach były bardzo widowiskowe i ściągały tysiące kibiców, co najlepiej dokumentują zdjęcia. Od 1946 roku walczono o tytuł Mistrza Polski w wyścigach motocykli z wózkiem bocznym, w dwóch kategoriach: motocykle z silnikami o pojemności skokowej do 600 cm³ i powyżej. Ostatnie mistrzostwa w tej dyscyplinie odbyły się w 1959 roku.

Sztandarowe imprezy, jak np. Rajd Tatrzański, posiadały klasę motocykli z wózkami. Dla przykładu, w VII Rajdzie Tatrzańskim, w roku 1949, wystartowało pięć motocykli z wózkami, dwa Harleje i trzy BMW.

W drugiej połowie lat 40. w wyścigach sidecarów wyraźnie wyróżniali się dwaj zawodnicy z Warszawy



Fragment wyścigu ulicznego w latach 40. Warto zwrócić uwagę na technikę jazdy i poświęcenie wózkarza.

Tadeusz Potajło na angielskim motocyklu Triumph z wózkiem bocznym. Koniec lat 40.



Czasami zdarzało się i tak – kierowca za ostro wziął zakręt lub wózkarz za mało się wychylał. Warszawa, październik 1948 roku. Ogólnopolskie zawody o Mistrzostwo Warszawy.

– Tadeusz Potajało i Tomasz Kamiński. Pierwszy jeździł przeważnie górnozaworowymi motocyklami BMW, drugi wojennym Harleyem-Davidsonem WLA, którego zaadaptował do sportu.

Tu już widzę – oczyma wyobraźni – uśmieszki i złośliwe komentarze osób znających się na dawnych motocyklach: ...górnozaworowe BMW R 66, rozumiem – standardowo 30 KM mocy, a po lekkim „dłubnięciu” jeszcze kilka koników można wykrzesać, ale wojskowy Harley WLA ?! Przecież to 22-konny, dolnozaworowy muł roboczy armii amerykańskiej! Do sportu pasuje jak wół do karety...

A jednak, podczas wyścigów pocziwa WLA dawała baty BMW i Zündappom KS 600. Tomasz Kamiński przygotowania maszyny do startów rozpoczął od wnikliwej analizy poszczególnych części i poszukiwań możliwości zmniejszenia wagi pojazdu. Tam, gdzie to było możliwe, wiercił otwory, aby odjąć jak najwięcej masy. W ten sposób udawało mu się znacznie „odchudzić” Harleja-Davidsona WLA. Pozostałe ułomności i niedoskonałości tego pojazdu nadrabiał perfekcyjną i brawurową jazdą. W efekcie końcowym wygrywał niejednokrotnie z dużo szybszymi i sprawniejszymi motocyklami. Tomasz Kamiński był przykładem, że dobry zawodnik potrafi wygrać nawet na słabszym motocyklu.

Kamiński i Potajało

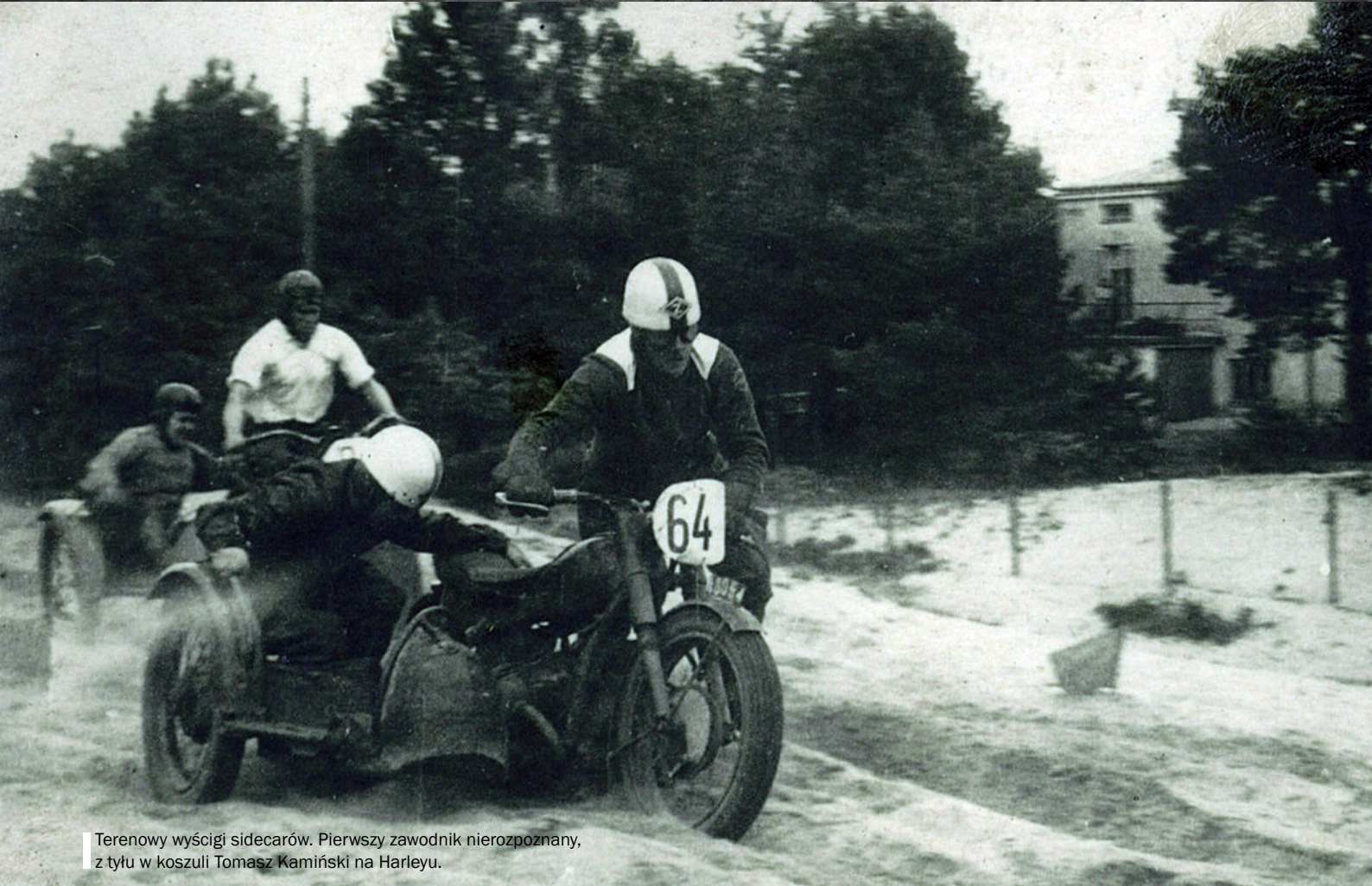
byli doświadczonymi zawodnikami i przeważnie rywalizowali ze sobą, pozostawiając resztę zawodników daleko w tyle. Ich pojedynki były zażarte i bardzo widowiskowe. Teoretycznie Potajało dysponował sprawniejszym i silniejszym motocyklem, jednak Kamiński udowadniał, że wojskowa WLA nadaje się również do sportu i nie ustępował pola konkurentowi. Ich rywalizacja zaczęła się w sezonie 1946 i po kilku latach przybrała nową treść – na najwyższym światowym poziomie. Obaj rywale dostali do dyspozycji nowe motocykle Vincent Black Lightning, które kupiono jesienią 1949 roku. Były to niecodzienne maszyny, w wersji solo jeździły 240 km/h! Tak, to nie pomyłka! Z wózkiem bocznym bez problemów przekraczały 200 km/h. Były to w owym czasie najdoskonalsze motocykle na świecie. Produkowane jednostkowo, w ciągu 4 lat zbudowano tylko 31 egzemplarzy.

Oba Vincenty stanęły po raz pierwszy w szranki w sezonie sportowym 1950 i... nagle okazało się, że nie mają z kim rywalizować, gdyż inne (o wiele słabsze) motocykle, nie miały żadnych szans. Vincenty były klasą same dla siebie i rywalizacja ogra-



Pozostały po wojnie niemiecki wojskowy motocykl BMW R-12 podczas terenowych wyścigów sidecarów. Druga połowa lat 40.

Tomasz Kamiński na wojskowym Harleyu-Davidsonie WLA podczas wyścigów sidecarów.



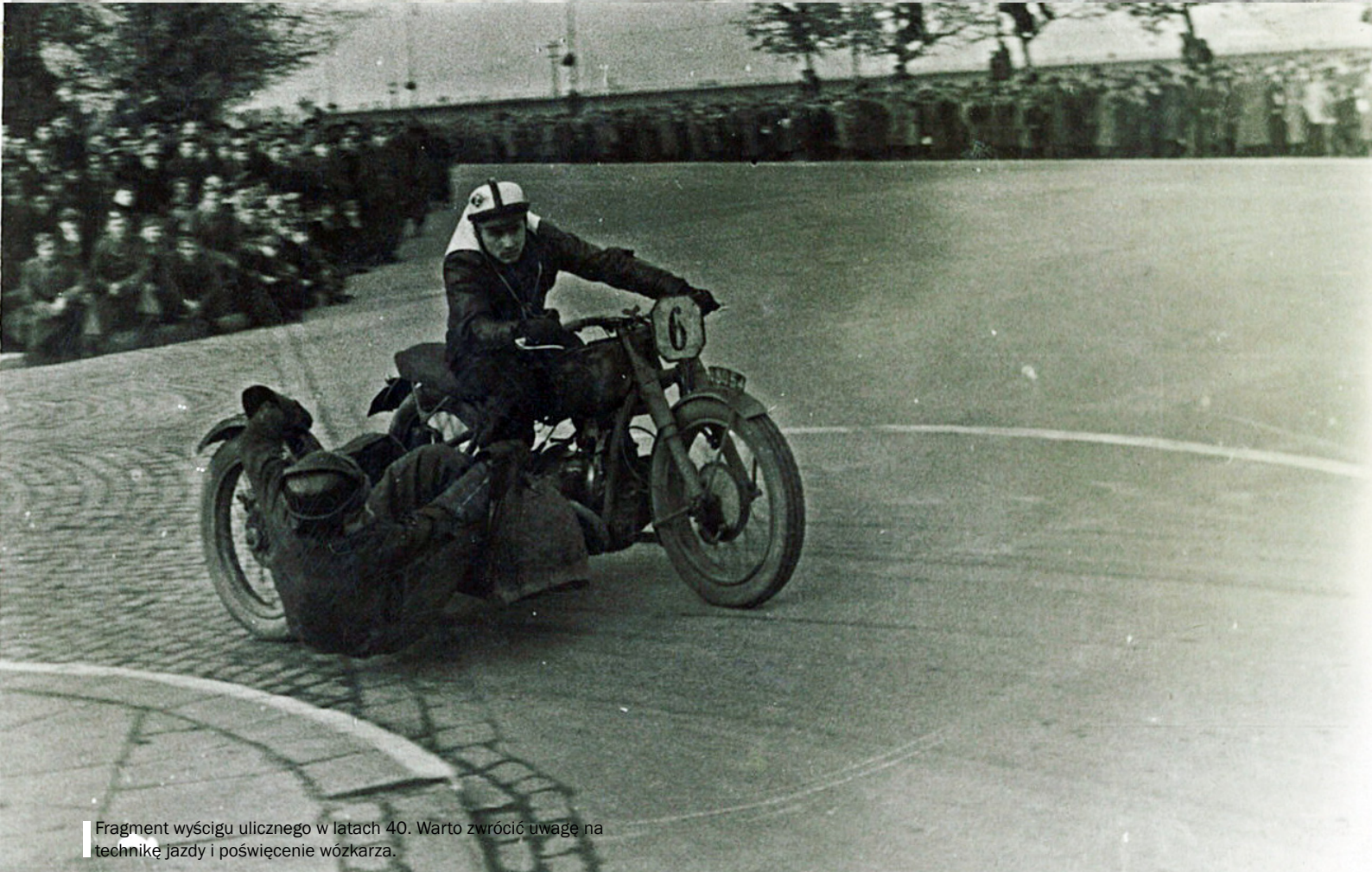
Terenowy wyścigi sidecarów. Pierwszy zawodnik nierozpoznany, z tyłu w koszuli Tomasz Kamiński na Harleyu.

Dwaj rywale, 133 – Tomasz Kamiński, 131 – Tadeusz Potajało.



Uliczny wyścig sidecarów. Druga połowa lat 40.
Warto zwrócić uwagę na tłumy widzów.

1 Motocykl z wózkiem na trudnej trasie Rajdu Tatrzańskiego.



1 Fragment wyścigu ulicznego w latach 40. Warto zwrócić uwagę na technikę jazdy i poświęcenie wózkacza.



Terenowy wyścig sidecarów

niczyła się do wyścigów Potajało – Kamiński. Jeden z ówczesnych miłośników sportów motocyklowych i częsty bywalec zawodów tak wspominał tamte wyścigi: (...) Na starcie wyścigów sidecarów stawało przeważnie kilkanaście motocykli. Były to głównie górnozaworowe BMW i Zündappy, przerobione do sportu. Wśród nich na Vincentach startowali Kamiński i Potajało. Po rozpoczęciu wyścigu Vincenty wysuwały się na prowadzenie i z każdą sekundą szybko odjeżdżały od grupy zawodników. Wyścig byłby przesądzony – o pierwsze miejsce walczyli Kamiński i Potajało, dla reszty pozostawały lokaty od trzeciej w dół. W pewnym okresie zaczęto nawet mówić na wyścigi sidecarów: „idziemy popatrzeć jak ściga się Kamiński z Potajało”. Warto też wspomnieć, że jeżeli trasa wyścigu była pętlą, powtarzaną kilkanaście razy, dużym osiągnięciem było, kiedy Vincenty zdublowały zawodnika tylko raz, bo bywali i tacy, których dublowano kilkakrotnie (...).

Przez kilka kolejnych sezonów sytuacja wyglądała podobnie, przy czym kuriozum było, kiedy na stracie, z różnych powodów, stawał tylko jeden Vincent.

Od połowy lat 50.

wyścigi sidecarów zaczęły tracić na popularności. W latach 60. były już zjawiskiem marginalnym. Jednym z głównych powodów był brak odpowiedniego sprzętu. Wojenne motocykle były już przeważnie skrajnie wyeksploatowane, a krajowy przemysł produkował tylko lekkie motocykle z silnikami 125 – 175 cm³. Jedyne dostępne, radzieckie, dolnozaworowe motocykle M-72, który ktoś nazwał kiedyś lekką wersją T-34, nie nadawał się do sportu. Pozostało tylko wspomnienie o wyścigach, w których kierowca i wózkarz ramię w ramię walczyli o zwycięstwo.

Tomasz Szczerbicki

Zdjęcia:

z archiwum autora,
Adam Potajało

www.tomasz-szczerbicki.pl

AŚCIANKOWOŚĆ

autor: Mariusz Sawa

moherowego
faszysty

Bezksiężycowa czarna noc. Jak płyniesz nocą małym jachtem, to musisz słuchać. Nie widzisz fali. Może przejść przodem lub tyłem. Człowiek nasłuchuje. Jesteś zawieszony w jakimś dziwnym świetle. Potem przychodzi świt. Wschodzi słońce. To są narodziny świata. Możesz wtedy zobaczyć skrzydła swojego anioła stróża, który przeleciał nad jachtem, musnął cię skrzydłami i powiedział „już dalej będzie dobrze”. Możesz popatrzeć w kolor fali i dostrzec oczy ukochanej, która śni ci się po nocach. Świt na morzu po czarnej nocy jest niesamowitym zjawiskiem. Myśli się o tym po zejściu na ląd. To cię wciąga.

(Andrzej Mazurek)

Moja praca pozwala na poznawanie ciekawych osób odwiedzających punkt obsługi klienta. Ktoregoś ponurego dnia przyszedł elegancki pan w maciejówce, bryczesach, kawaleryjskich butach z długimi cholewami i skórzanej kamizelce, z której zwisał łańcuszek od zegarka. Od razu wyczułem, że znajdziemy wspólny temat. Okazało się, że przybyły człowiek - Andrzej Mazurek - jest wielkim miłośnikiem polskiej historii i kresowej kultury. Przyszedł uzyskać kontakt z osobą zajmującą się dbaniem o polskie cmentarze za Bugiem. Sam z racji kontaktów zawodowych (doradca podatkowy) bywa często za naszą wschodnią granicą i działa na rzecz tamtejszych Polaków, organizując dla młodzieży wycieczki do ojczyzny. Strój ułański wziął się również z zamiłowania do koni. Gdy mi o tym wszystkim opowiedział, wiedziałem, że taki człowiek musi również jeździć motocyklem.

Na posesję Pana Andrzeja wjeżdża się przez bramę z łacińską maksymą: "Dla przyjaciół o każdej porze". Najpierw idziemy do jednego z budynków, by obejrzeć Kaškę. Stoi w pokoju już prawie złożona po malowaniu. By zobaczyć kolibę przechodzimy przez podwórze i mijamy przykryty jacht. Za garażem zapoznaję się kobyłą, która ujrzawszy przy mnie właściciela odgania dwa mniejsze hucuty, by zająć się tylko nią. W drewnianym domu siadamy przy winie domowej roboty, pośród wiszącego na ścianach końskiego rządu i lampowych radioodbiorników. Moją uwagę zwracają wschodnie ikony na ścianach. Następnego dnia ma przybyć jeszcze kilka. Swoją przyjazd zapowiedziało parę osób z Ukrainy (w tym prawosławny dziekan z Kamienia Koszyńskiego na Wołyniu), którzy mają przywieźć także wyszywanki z przeznaczeniem na organizowaną przez Pana Andrzeja aukcję. Pieniądze przydadzą się na trzykołowy rowerek dla dziecka sąsiadów. Podobna potrzeba była kiedyś z ukraińskiej strony, gdzie był chłopiec, który od osiemnastu lat nie chodził. Udało się załatwić w Polsce wózek i kule.

Kontakt z Ukrainą zaczął się mniej więcej osiem lat temu. Jeden z klientów Pana Andrzeja kupił tam fabrykę. W tym czasie rozpoczęła działalność szkoła prawa ukraińskiego w Katolickim Uniwersytecie Lubelskim, do której nasz bohater wstąpił. Kontynuował naukę we Lwowie na Uniwersytecie Iwana Franki, jak mówi: Jana Kazimierza Franko. Nauczył się języka ukraińskiego (narzecza dorzecza) w stopniu komunikatywnym. Parę lat temu ktoś mu powiedział: czy ty wiesz, że w okolicach, gdzie jeździsz jest polska parafia? Wybrali się tam, gdzie księdzem jest z pochodzenia Polak, z rodziny Sybiraków. Wtedy Pan Andrzej dotknął współczesnej Ukrainy „polskiej”. Z Ukrainą historyczną stykał się wielokrotnie wcześniej w literaturze i Kresy były zawsze dla niego sercem Polski. Zaczęło się pomaganie dwóm, trzem parafiom w rejonie Kowla. Tam na mszę przychodzi kilkanaście osób, nie ma czegoś takiego jak płatne intencje mszalne, a ksiądz z Maniewicz, mający do obsłużenia dwa kościoły w odległości kilkudziesięciu kilometrów, nie ma po prostu pieniędzy na paliwo. Dowożono więc ludziom jedzenie i ubrania, a nawet kabiny prysznicowe. Pewnego razu Pan Andrzej wiozł tak wielki ładunek, że chcieli go zawrócić na granicy ukraińscy celnicy. Kasza, olej czy mąka były na Ukrainie droższe niż w Polsce przy przeciętnie pięć razy niższych płacach niż u nas. W lecie przyjezdni Polacy przeobrazili się w Kowlu nawet w ekipę hydrauliczną, która dokona-

ła przeróbki centralnego ogrzewania tzn. poprawki po ukraińskich „fachowcach”.

Dzisiaj Pan Andrzej z podobnymi sobie pasjonatami zajmuje się inwentaryzacją oraz porządkowaniem polskich zapomnianych cywilnych, zdewastowanych cmentarzy. W planach ma także nekropole wojskowe. Istnieje tam problem tzw. czarnej archeologii, czyli rozkopywania grobowców w celu poszukiwania cennych rzeczy. Działania Polaków robią wrażenie na miejscowych Ukraińcach. Imponuje im to, że Polacy pamiętają o swoich. Wielu Ukraińców, których spotykają na Wschodzie i mają polskie korzenie, prosi o radę i pomoc w odszukaniu dokumentów, by uzyskać kartę Polaka. Jedni są dumni ze swego pochodzenia, ale niektórzy traktują kartę Polaka, jako przynoszący korzyści materialne papier.

Kołomyja

Jeden z kolegów Pana Andrzeja spotkał panią Stanisławę Kulusenko, emerytowaną lekarz kardiolog ze Stowarzyszenia Kultury i Języka Polskiego w Kołomyi, która prowadzi dla dzieci sobotnią szkołę języka polskiego. Opowiedział mu o problemach lokalowych organizacji oraz trudnościach w zapleczu dydaktycznym, czyli podręcznikach. Plan odnośnie dzierżawy budynku jest na razie w głowie Pana Andrzeja, ale książki udało się już załatwić. Zdobyli ponad trzydzieści kompletów nowych podręczników dla podstawówki oraz parę tysięcy woluminów z literaturą z własnej domowej biblioteki. Pieczętka na Ukrainie czyni cuda. Im masz więcej pieczętek lub większą, tym żeś większy pan. Na podręcznikach trzeba było nabić „Nie do sprzedaży. Do celów promocyjnych”, by nie przyczepili się do nich urzędnicy ukraińscy. Transport przez granicę poszedł na trzy auta w dzień św. Mikołaja 2010 roku. Do tego Pan Andrzej dołożył trzy komputery z własnego biura. Jako ochrona jechał emerytowany milicjant Wasyl. Zatrzymywał ich każdy patrol drogówki, bo pikap był przeładowany, ale dzięki pasażerowi i jego legitymacji wszystko udało się sprawnie dowieźć. Na miejscu w Kołomyi Pan Andrzej zachwycił się tamtejszym wolontariatem pani Stasi oraz innych Polaków. Osób, które korzystały z działalności stowarzyszenia było około osiemdziesięciu. Zaproponował, że zabierze grupę dzieci do Polski na półtora tygodnia. Za pierwszym razem przyjechało czternaścioro dzieci i dwoje opiekunów. Zaangażowało się w to jeszcze kilka osób, które z własnej kieszeni fundowały paliwo, zapewniały transport, obiady, bilety do muzeów. Z młodzieżą gimnazjalną w Ostrowie



Lubelskim zorganizowano wspólną lekcję historii, ognisko i dyskotekę. Dzieci z Kołomyi zwiedziły Lublin, Zamość i Kozłówkę. Dzieciaki przygotowały polskie pieśni patriotyczne i religijne. Słuchacze byli zachwyceni przygotowaniem. Kolejny wyjazd miał miejsce kilkanaście miesięcy później na 11 listopada. Dwudziestu dwóch pieśni historycznych dzieci nauczyły się na pamięć. Tydzień później występowały lokalne chóry polskie z podobnym repertuarem i wszyscy trzymali przed sobą kartki... Kilkunastoletnia młodzież polska z Kołomyi, dla której język polski nie jest językiem codziennym, nauczyła się pieśni na pamięć w półtora miesiąca. Drugiemu przyjazdowi towarzyszyła obstawa z członków grupy rekonstrukcyjnej „Wrzesień ‘39” i z 1 Pułku Strzelców Konnych w Garwolinie. Potem była kolejna wizyta, już samej płci pięknej - Kołomyjek, z okazji Świąt Bożego Narodzenia, z tradycyjnym kolędowaniem (wertepami). Najkrótszy dwujęzyczny występ kolędników w każdym domu trwał dziesięć minut! W przyszłości, dzięki współpracy z jednym z liceów lubelskich (tzw. Biskupiakiem), będzie możliwość zorganizowania nauki w ojczyźnie dla kilku młodych Polaków z Kołomyi.

Motyw polskiej Ukrainy, chcąc nie chcąc, w rozmowie z Panem Andrzejem często powraca. Nasz bohater zawsze przypomina, że po tamtej stronie granicy są Polacy i nie można o nich zapominać,

bo to nie ich wina, że się tam urodzili. Czasami mają oni więcej Polski w sobie niż niektórzy mieszkający w kraju. Był na Ukrainie 10 kwietnia 2010 roku. Tamci ludzie nie znają naszej animozji politycznych. Dla nich był to po prostu wielki szok, bo mówili, że „nasz prezydent nie żyje”. Największe wrażenie zrobiło na nim jednak spotkanie ze starszą kobietą, gdy rozwoził kilka lat temu paczki bożonarodzeniowe. Do niektórych wołyńskich wiosek nie był w stanie dojechać autem terenowym. Weszli do jakiejś chałupy, w której trwało rodzinne przyjęcie. Podeszła do niego babunia, pocałowała w rękę i powiedziała: „dziękuję, że o nas pamiętacie”. Dla tych ludzi ta paczka z polską flagą i opłatkiem była wielkim prezentem.

Pierwszy motocykl

Po raz pierwszy Pan Andrzej dosiadł motocykla przed ukończeniem osiemnastu lat. Był to Junak. Rozbił go na Górkach Czechowskich w drebiezgi. Kupili go z kolegą na początku lat osiemdziesiątych za pieniądze po sprzedanych butelkach i makulaturze, a odpalili w piwnicy. Pierwsza przejażdżka po poligonie skończyła się wspomnianą kraksą, bo Junak miał kiepskie hamulce. Kierowca ocknął się po dotkliwym kontakcie z murem i z wbitym w nogę żelastwem. Motocykl do życia przywrócił kolejny właściciel, wujek.

Żeglarstwo

Zanim rozwinę wątek motocyklowy, to może wcześniej wspomnę w paru zdaniach o innym hobby Łacha w oficerkach. Na początku była mowa o łódce na podwórzu. Żeglarstwo jest jedną ze starszych pasji Pana Andrzeja. Pierwsze pływanie było śródlądowe. Potem przyszły wyjazdy na morza i kupno własnego jachtu. Okazało się jednak, że system prawny i związane z tym formalności dla żeglarzy tkwiły w systemie co najmniej z czasów Gierka. Rozpoczął się nieformalny bunt podobnych Mazurkowi osób. Później zawiązało się stowarzyszenie. Zaczęli lobbować na rzecz zmiany przepisów. Zostali zaproszeni na obrady komisji sejmowej pracującej nad tym tematem. Przez cztery lata przynajmniej raz w miesiącu Pan Andrzej pojawiał się w sejmie. Udało się sporo rzeczy zmienić. Sama polityka, jako styl życia, nie bardzo mu się spodobała i nie chciałby mieć z nią



nic wspólnego. Zmiany wymagała również sytuacja pływania Polaków na jachtach pod nie polskimi banderami. Sam na przykład wejście Polski do Unii Europejskiej powitał pod szwedzką banderą. Z satysfakcją stwierdza, że nieformalne środowisko żeglarzy morskich w Polsce potrafiło doprowadzić do sytuacji, kiedy to od sześciu lat są zapraszani przez ministerstwo do konsultacji w sprawie aktów prawnych dotyczących żeglarstwa. Tak było na przykład przy zmianie przepisów dotyczących tak zwanego podatku dennego, który okazał się być niezgodny z konstytucją.

Nie są Panu Andrzejowi obce wody Bałtyku, Morza Północnego, Czarnego czy Śródziemnego. Akwen, w którym się zakochał to Archipelag Sztokholmski, Wyspy Alandzkie, Zatoka Botnicka i Gotlandia czyli

Karaiby Północy, tysiące niezamieszkałych, przepięknych wysp. Jego ulubionym jachtem jest zakupiony od Szweda jacht mahoniowy z 1950 roku. Przyjął członkostwo jednego z klubów żeglarskich w Sztokholmie. Dziś jacht ten jest w rękach kolegi, właściciela „Atmosfery” - knajpy jazzowej w Krakowie, który na co dzień jeździ Saabem z 1968 roku. Od jednego z przyjaciół w Szwecji otrzymał łódkę, która obecnie stoi na podwórku: dębowa, pełnomorska, rocznik 1934, silnik z 1950, trzy i pół tonowa, produkcji norweskiej. Podobną sześciometrową łodzią, z córką i dwójką znajomych, przepłynął swego czasu cały Bałtyk, bez wykwalifikowanej nawigacji, a właściwie na sprzęcie, jakim dysponowano w latach 50. Jeden z tych kolegów dał się już zarazić cmentarzami wołyńskimi.

Koń i Kaśka

Jazdę konno zaczął dość późno, bo w wieku trzydziestu kilku lat. Po przeprowadzce na wieś, kupił własne konie. Pasja ta ma tło historyczne. Dziadek Pana Andrzeja był Piłsudczykiem, co prawda z piechoty, ale mentalnie rodzina zawsze tkwiła w epoce i klimacie ułańskim. Łączy się z tym tytułowa zaściankowość, czyli jak tłumaczy: pozytywne wartości, pozytywne zacołanie i stabilne poglądy. Niektórzy koledzy nazywają go „typowym moherowym faszystą”.

Galop na koniu jest dla niego uczuciem nie do opisanie. Wiatr, pęd i swoboda. Na motocyklu jest podobnie, tylko z większym hałasem. Nigdzie mi się nie śpieszy. I wszyscy mi, cholera, zazdroszczą;



mimo że Kaśka może stanąć w każdej chwili, a pali jak samochód i to duży.

Wyjazd po motocykl to ciekawa historia. Znalazł go na Ukrainie znajomy. Jest to sześćsetpięćdziesiątka z połowy lat 70. Właścicielem był żołnierz zawodowy, chorąży, który służył w wojskach rakietowych. Na granicy najpierw trzeba było załatwić z odpowiednią zmianą zezwolenie na wywóz w cenie 200 dolarów. Motocykl kosztował miał 50 dolarów mniej. Motocyklem tym, w kolorze niebieskim, jeź-



dził właściciel u siebie w jednostce. Potem go wykupił. Został wyrejestrowany do remontu, co było ewementem, bo w tym kraju mało który motocykl był zarejestrowany. Po zapakowaniu motocykla na przyczepę, Ukrainiec zaprosił Pana Andrzeja na chrzciny do swojego kuzyna. Impreza odbywała się w jakiejś wiosce chmielniczej obłasti. Chrzcziny ukraińskie to bardzo ciężkie przeżycie, zwłaszcza że trzeba bronić lackiego honoru i pić toasty oficerskie z łokcia, co nie jest proste, bo rozlewają po sto gram samogonu. Na drugi dzień czterystukilometrowy powrót do domu był długi. Arbuzy po hrywnie za kilogram są doskonale na kaca. Na przejściu ukraińskim wszystko poszło tak jak miało pójść. Na stronie polskiej zaczęły się kłopoty. Zapytali ze zdziwieniem: to pan chce go legalnie odclić?! Osiem godzin zajęło bieganie w te z powrotem, by zalegalizować sprzęt. Kosztowało to 52 złote... Pan Andrzej stwierdził: wam strukturę jednostki ustalał tu chyba psycholog, który badał odporność ludzi na stres.

Części zamienne ściągał z Ukrainy. Powiedział znajomemu księdzu prawosławnemu, by mu załatwił błotniki. Batuszka ogłosił po mszy, że potrzebuje błotników. No i mu wierni naznosili. Znalazły się nawet nowe. Ktoś załatwił też za trzysta hrywien fabrycznie nową skrzynię biegów ze wstecznym. Oczywiście w przypadku radzieckiego motocykla nic to

nie znaczy, że skrzynia jest fabrycznie nowa.

Głos pracującego nabytku żona porównała do posutego kombajnu. Andrzej zaraził się radzieckimi sprzętami. Trudno mu określić na czym polega ich urok: może jest tak jak z carycą Jekateryną? Rosyjska caryca - z pochodzenia Niemka? Niewątpliwą zaletą Kaśki jest wózek boczny, w który można po prostu zapakować niezbędne kłamoty. Motocykl ma służyć jedynie relaksacyjnej jeździe po okolicy, ale nie są wykluczone dłuższe wojaże, jeśli maszyna się sprawdzi.

Wychodzi pewnego razu Pan Andrzej z urzędu skarbowego w stroju codziennym, opisanym na początku. Zagaduje go pani z ochrony, zapytując o maciejówkę i przyznaje się: bo ja ze swoim starym jeździmy na zabytkowych motocyklach. On ma NSU, a ja mam ruska. Czasami ludzie potrzebują impulsu, by uzewnętrznić swoje hobby.

■ **Mariusz Sawa**

Chopper Magazin

BIKES BLACK LEATHER ROCK'N'ROLL



Najtańsze pismo motocyklowe w Polsce!

www.ChopperMagazin.eu

TRÓJKOŁOWO na sportowo

autor: Wojtek Kopczyński





Prezentowany na zdjęciach sidecar powstał w latach 60-tych w Wielkiej Brytanii w warsztacie Colin Rides w Widnes (hrabstwo Cheshire) i przez pierwsze lata ścigał się na nim właściciel warsztatu.

Pojazd początkowo był wyposażony w silnik Triumphu typu twin i szesnastocalowe przednie koło z hamulcem bębnowym. W latach osiemdziesiątych zestaw przeszedł w ręce Nica Batesa z Leicester. Nowy właściciel z powodzeniem startował na nim do końca lat dziewięćdziesiątych w wyścigach typu Pre TT w klasie Sidecar Classic.

Oczywiście przez te dwadzieścia lat pojazd przeszedł wiele przeróbek. Koło przednie zostało zmienione na dziesięciocalowe z hamulcem tarczowym (takie samo jak pozostałe), a twina zastąpił trzycylindrowy silnik z Triumphu Trident.

Z czasem właściciele sidecara się zmieniali, aż w październiku 2012 roku trafił on do Polski w ręce Light Speed Team.

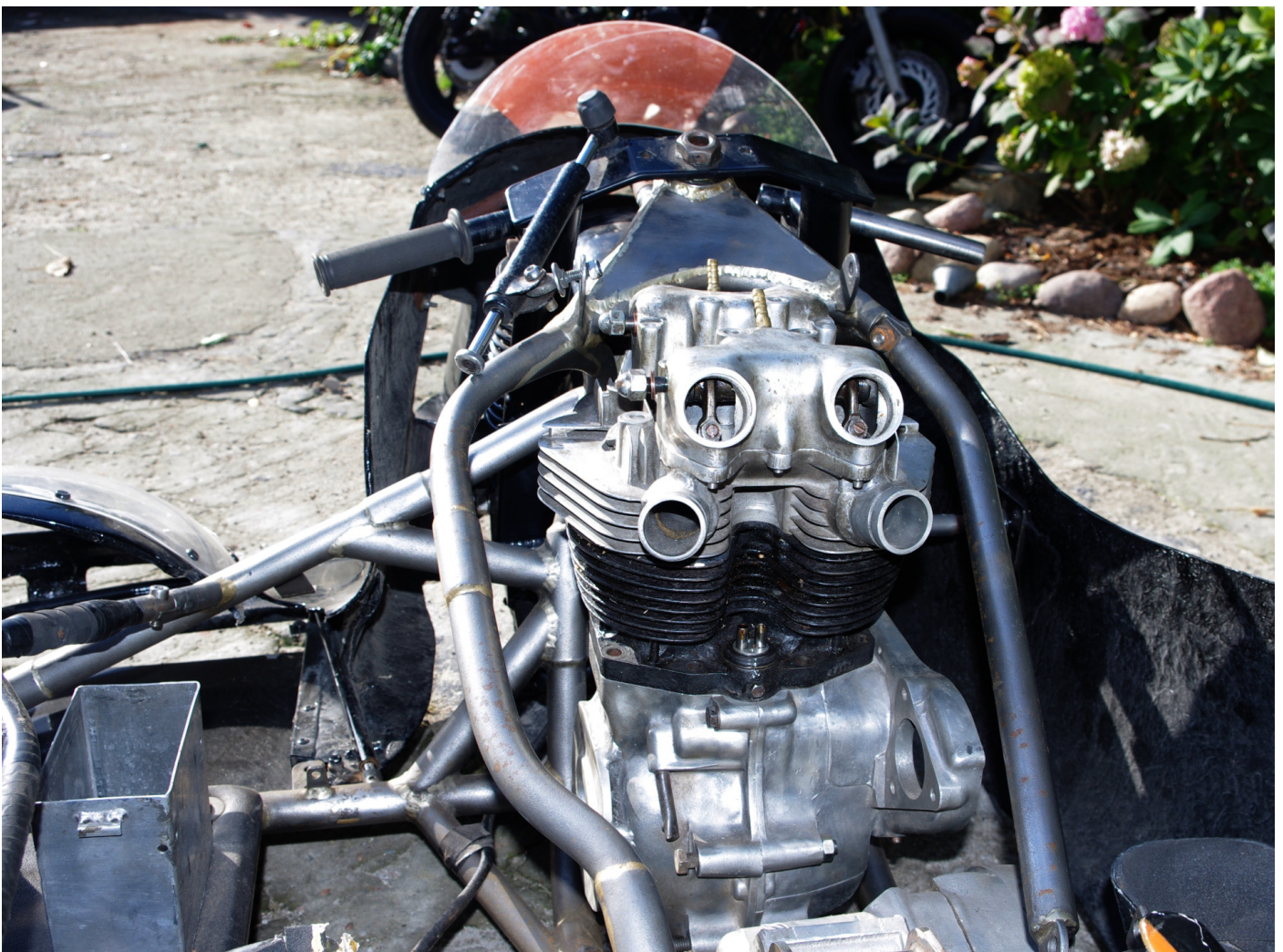
Dzięki udokumentowanej sportowej przeszłości, pojazd ma wszelkie niezbędne certyfikaty pozwalające na starty w wyścigach klasyków. Jest to już drugi wyścigowy sidecar, jaki ostatnio pokazał



zapręg **Trzecim kołem**

się w naszym kraju. Wcześniej na lubelskim Super-Veteranie można było obserwować Dniepra z bocznym wózkiem. Zanosi się więc na ciekawą rywalizację. Niestety, będziemy mogli ją podziwiać jedynie w Czechach lub innych ościennych krajach, bo u nas ta dyscyplina obumarła już w latach sześćdziesiątych...

Akurat, gdy odwiedziłem z aparatem fotograficznym świeżo upieczoną załogę sidecara, przechodził on gruntowną renowację, przywracającą mu wygląd z lat sześćdziesiątych. Był w trakcie wymiany silnika, ponownie na Triumphu w układzie twin, ze skrzynią biegów typu pre unit, ale 5-biegową - rzadko spotykaną i bardzo nowoczesną jak na owe czasy. Widok „rozbabranego” sidecara tylko mnie ucieszył, bo dzięki temu mogłem po raz pierwszy w życiu przyjrzeć się dokładnie budowie takiej maszyny. W pierwszej kolejności moją uwagę przyciągnęły spawy na ramie. Rama w swoich newralgicznych punktach konstrukcyjnych właściwie nie jest spawana tylko „lutowana” mosiężnym stopem. Jest to podobno wymagane przepisami obowiązującymi na wyścigach sidecarów. Koła tylko pozornie przypominają te od przyczepki z Niewiadowa. Założone są na nie opony dedykowane wyłącznie do





wyścigów: na przednim i tylnym kole były to Yokohama A032R, a na bocznym – opona firmy Avon, również przeznaczona tylko na tor. Wszystkie trzy koła wyposażone są w hydrauliczny system hamulców z tarczami i zaciskami Lockheeda. Oczywiście z przodu – podwójna tarcza. Charakterystyczne, przednie zawieszenie pochodzi z firmy Hagon. Tył ramy jest sztywny. Operowanie silnikiem jest typowo angielskie, tzn., że z lewej strony mamy dźwignię hamuleca, a z prawej - zmieniamy biegi. Nad tylnym kołem znajduje się puszka zbierająca olej z odmy, aby nie zabrudzić nawierzchni toru.

Pierwsze próby torowe sidecara przewidziane są na wczesną wiosnę 2013 roku, a „przetarcie” na wyścigach nastąpi pewnie na ulicznym torze w czeskim Kralovym Dworze. Oczywiście postaramy się towarzyszyć tym startom i w miarę na bieżąco zamieszczać z nich relacje w "Swoimi Drogami".

Tekst i zdjęcia ■ **Wojtek Kopczyński**



ZAWIESZENIE Bandziora

autor: Michał Cwojdzński



Szanowni motocykliści i Wy drodzy posiadacze motocykli. Dziś chciałbym poruszyć temat Suzuki Bandit 1200 N, potocznie zwanego bandziorem, B12 lub też olejakiem. Motocykl ten nie jest idealny, choć moim zdaniem niewiele mu brakuje. W końcu radzi sobie z naszymi polskimi drogami od paru ładnych lat, a to już nie byle co!

Wystarczy wyrzucić seryjną puszkę wydechową, żeby katalogowe 98 kucyków zmieniło się w oddział kawalerii z piekła rodem. Ten prosty zabieg uwolni nie tylko moc, ale da naszemu małemu rozrabiace

ście gangsterskie brzmienie (coś jak chryпка Marlona Brando w filmie "Ojciec chrzestny"). Jeśli to dla Was za mało, możecie bawić się przełoženiami, wyprzedzeniem zapłonu, rozwiercaniem cylindrów, co niewątpliwie wpłynie na moc i charakter naszej kasztanki.... Ale do czego zmierzam?

Nie da się ukryć, że przednie zawieszenie B12 jest jego piętą Achillesową. Nie twierdzę, że jest złe, ale na pewno mogłoby być lepiej! Dlatego, kiedy mój najlepszy kumpel Chriss zadzwonił do mnie z pytaniem, czy ma kupować cały przód od gsxr'a, moja

odpowiedź brzmiała TAK! (wykorzystam tę chwilę, by przeprosić wszystkich pasażerów poznańskiego tramwaju nr 8, których moja głośna reakcja mogła nieco zniesmaczyć - przepraszam!).

Już po kilku dniach na warsztacie leżał zestaw od gsx'r, składający się z:

- półki górnej
- półki dolnej i sztycy
- felgi (i nowej opony)
- ośki
- 2x laggi upside-down (nowych uszczelniaczy itd.)
- nowych łożysk główki ramy (od gsxr, nie od B12)
- nowych łożysk koła
- mocowania lampy (akcesoryjne znalezione na al-legro.pl; wiem, kolejna reklama, ale co ja poradzę, że to jedyne miejsce w tym kraju, gdzie można znaleźć względnie tanie części do „customizacji” swojego sprzęta?).



Nim przejdę do dalszej części tejże pięknej historii, muszę Was uprzedzić, że nie jest to instrukcja z gatunku „zrób to sam”. Podjęcie się tej modyfikacji wymaga nieco większej wiedzy i doświadczenia niż wymiana płynu do spryskiwaczy przy Waszych czterech kołach. Dlatego proszę Was, a właściwie błagam - jeśli interesuje Was taka zmiana, dajcie zarobić ludziom, którzy się na tym znają!





W wypadku tego konkretnego modelu zabawy było nieco więcej, ba, zarówno golenie półki, jak i felga poszły do malowania proszkowego na nieco niestandardowe kolory.

Motocykl został postawiony na nóżkę centralną (szpecący, aczkolwiek genialny dodatek), a pod kolektory podłożyliśmy specjalistyczny sprzęt, zwany pieńkiem (brzozowym, jeśli dobrze pamiętam). Rozbiórka przodu poszła migiem: koło, ośka, lagi, lampa, zegary, potem osprzęt i kierownica, a na sam koniec półki - 30 minut roboty z przerwą na fajkę. Następnie pomiary kąta główki ramy, który musi zostać zachowany dokładnie taki sam. Potem kilka cięć szlifierką i już po chwili główka była w drodze do przetoczenia kosza pod większe łożysko. W międzyczasie wykonujemy dwa małe otwory (pod reisery) w górnej półce i prostą modyfikację mocowań licznika (chyba że chcecie przerobić bandziora na clip-on, ale myślę, że mija się to z celem). Po kilku dniach poślizgu związanych z brakiem czasu, rama została ponownie zespolona w całość. Kolejnym krokiem jest przymierzenie dolnej półki i przypilnowanie ogranicznika - jeśli wszystko pasuje, można zwołać kumpli do pomocy i zacząć zabawę w składanie. Czytaj - odwrócić proces rozbierania, z uwzględnieniem nowych elementów takich jak mocowanie lampy.

Końcowy etap zajmie Wam trochę czasu (z wszystkimi poprawkami i regulacją nam zajął jakieś cztery godziny), więc spokojnie, nie denerwujcie się i pamiętajcie, że wszystko musi być dobrze dokręcone. Najlepiej sprawdźcie każdą śrubkę dwa razy, bo chyba nie chcielibyście wyprzedzić swojego przedniego koła?

Takim oto sposobem wyrok naszego bandziora został przedłużony o kolejnych kilka latek, jeśli nie o dożywocie....

PS.

O ile ten świat był by piękniejszy, gdyby w 2007 roku urzędasy nakazały zmienić zawieszenie na nowsze, a nie chłodzenie na wodne!

Michał Cwojdzński

V DZIADEK VULCAN

VN700 / 750 – Protoplasta rodu

autor: Jacek Łukawski



Historia zaczyna się piętnaście lat po tym, gdy w halach produkcyjnych SHL zgasło światło, a pracownicy WSK odkładali narzędzia, którymi złożyli ostatni egzemplarz Kosa. Rok wcześniej w Republice Czechosłowackiej firma Jawa zaczyna montować nowy, aluminiowy silnik dwusuwowy do swoich motocykli, za naszą zachodnią granicą z taśm produkcyjnych zjeżdża między innymi MZ TS 150 z „wydajnym” (15,5 konnym) silnikiem, a w Irbickich Zakładach Motocyklowych „bratni” Sowietci przykręcili właśnie ostatnią śrubkę w dwumilionowym egzemplarzu ciężkiego boksera.

Nad Wisłą księżyc wygląda zza chmur pozwalając, by rodacy śnili swoje motocyklowe sny o pachnących nowością i lśniących motocyklach z wystaw polmozbytu, o nowych emzetskach, cezetach, jawach i... koszmary o braku oleju do mieszanki, rozregulowanym zapłonie, awariach, nieszczelnościach i źle spasowanych częściach silnikowych... Coraz częściej i odważniej w snach tych pojawiają się również wątki o motocyklach, widzianych w prospektach ze "zgniłego" Zachodu, na które przyjdzie jeszcze poczekać...

Tymczasem w odległej Japonii słońce wspina się po nieboskłonie, a grupa inżynierów z firmy Kawasaki ogląda swój pierwszy seryjny motocykl z silnikiem w układzie V...



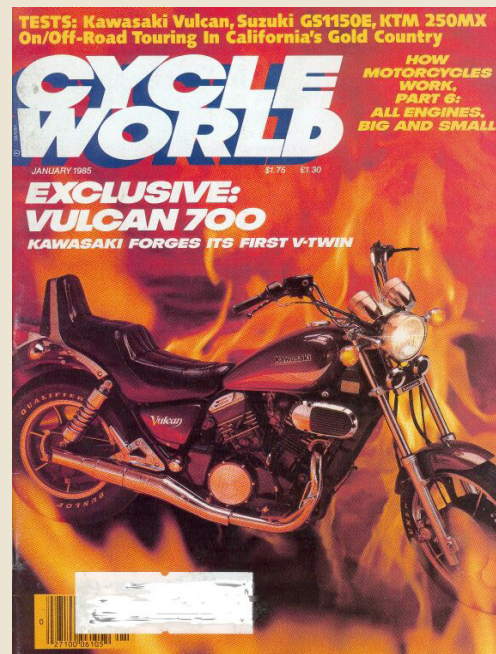
Czemu ten model zasługuje na uwagę? Może się podobać lub nie, można go lubić lub na niego narzekać, ale nie zmieni to faktu, że w niezmiennionej formie był dostępny w sprzedaży aż przez 21 lat (produkcję rozpoczęto w 1984, sprzedaż w 1985, a zakończono w 2006). Wyobrażacie sobie, że najistotniejszymi zmianami na przestrzeni tego czasu były: malowanie motocykla, wielkość/wysokość tylnego schowka, twardość sprężyn napinaczy zaworowych, automatyczny wyłącznik migaczy. Biorąc pod uwagę warunki gospodarki kapitalistycznej uznać to należy za fenomenalne.

Narodziny Vulcana

Vn 750 powstał u schyłku pewnej ery, gdy rynek nasycił się już japońskimi soft chopperami, „uzbrojonymi” w rzędowe silniki. Stanowiły one pewien kompromis pomiędzy próbą naśladownictwa amerykańskiej stylistyki, a technologią i gabarytami, które bliskie były mieszkańcom kraju kwitnącej wiśni. Motocykle tego typu zdążyły już zawojować drogi i portfele klientów na całym świecie, a teraz należało umacniać swoją pozycję, zajmując kolejne segmenty tego lukratywnego rynku, pójść krok dalej. Firma Kawasaki musiała na tym polu rywalizować nie tylko z producentami amerykańskimi i europejskimi, ale również, a może przede wszystkim, z japońskimi. Honda miała już przecież swoją pierwszą V-kę, która powoli, ale stanowczo, odbierała klientów m.in. Moto Morini i Ducati w klasie średniej. Należało więc stworzyć solidnego konkurenta.

Tym konkurentem stał się Vulcan 750 – pierwszy chopper Kawasaki z pierwszym w historii firmy silnikiem w układzie V.

Nowy silnik okazał się inżynierską perełką. Chłodzone cieczą cylindry o rozstawie 55 stopni, dwa wałki w każdej głowicy (Twin Cam), po cztery zawory i po dwie świece przypadające na każdy cylinder. Za poprawną pracę rozrządu odpowiadają aż cztery łańcuchy. Luzy zaworowe kasowane są hydraulicznie. Zapłonem steruje udana i bezobsługowa elektronika. Brak nadmiernych wibracji zapewniają wałki wyrównowazające i silentblocki. Krótkoskokowa i precyzyjna skrzynia biegów o pięciu przełożeniach przenosi napęd na tylne koło przez mokre sprzęgło i solidny wał kardana. W tamtych czasach był to prawdziwy „High-tech”.



Jeden z pierwszych lub pierwszy test Vulcana 700. Styczeń 1985.



Vulcan 700. 1985.



Vulcan 750. 1992.

Stylistom udało się stworzyć miękką i miłą dla oka linię softchoppera, a przy tym nadać mu niepowtarzalny charakter. Zwarta konstrukcja i silnik ciasno „upchany w ramie”, stosunkowo duży prześwit, płytkie błotniki i umieszczone pod bakiem charakterystyczne obudowy filtrów powietrza sprawiają, że motocykl ciężko pomylić z jakimkolwiek innym. Nawet dziś ten design potrafi przyciągnąć wzrok.

Jak się nim jeździ?

Trzeba przyznać, że VN 750 jest wygodnym motocyklem. Pozycja kierowcy i pasażera została dobrana optymalnie, dobrze umieszczone podnóżki, ergonomiczna kierownica, wygodna kanapa sprawia, że jazda nie męczy nawet na długich trasach. Do dyspozycji kierowcy oddano komplet wskaźników, w skład których wchodzi m.in.: prędkościomierz, obrotomierz, wskaźnik poziomu paliwa, temperatury silnika, biegu jałowego, kierunkowskazów, ciśnienia oleju.

Przysłowiową kropką nad i okazała się charakterystyka i osiągi motocykla. Można powiedzieć, że Vulcan wygląda jak chopper, prowadzi się jak turystyk i przyspiesza jak sport. Tu nie ma typowej dla chopperów mocy w dolnym zakresie. Motocykl na wyższym biegu przy niskich obrotach zdaje się ledwo toczyć i wyraźnie czuć, że to nie jest jego żywioł. Krótki skok tłoków sprawił, że silnik „zaczyna żyć” od 2500, a od 5000 kręci się jak turbina, osiągając moc maksymalną przy 8000. Czerwone pole zaczyna się na 8500. Do 100 km/h motocykl rozpędza się w około 5,4 sek. Maksymalna prędkość wynosi 161 km/h. Średnie spalanie 5,5l/100km. Dziś, po dwudziestu siedmiu latach, można śmiało powiedzieć, że jest całkiem żwawym staruszkem i nadal potrafi pokazać na światłach, kto tu rządzi.

Chop your bike

Vulcan 700/750 jest niezłym materiałem na customa. Poniżej kilka przeróbek wyszukanych w sieci.



Vulcan 700/750 z wózkiem lub na trzech kołach? - Czemu nie.



VN 750 bardzo szybko zaskarbił sobie sympatię użytkowników, którzy uznali, że wszelkie minusy motocykla, aż z nawiązką, rekompensowane są przez plusy. Niezawodność, dobre prowadzenie, wygoda i oszczędność to bezapelacyjne atuty modelu.

Kupić dziadka

Wybór motocykla to bardzo indywidualna sprawa i nie zamierzam Was przekonywać o tym, że wybranie akurat tego modelu jest właściwym posunięciem. Jeśli jednak kiedyś będziecie chcieli kupić motocykl używany w przedziale cenowym i wiekowym, w którym plasuje się VN 750 lub VN 700, to czytajcie dalej.

VN 700 a VN 750

W 1985 roku motocykl produkowano z silnikiem w charakterystycznym czarnym kolorze. Sprzedawany był w Kanadzie (750 ccm) i USA (700 ccm). Powodem zmniejszenia pojemności do 700 ccm były ograniczenia taryfowe obowiązujące w Stanach Zjednoczonych dla japońskich motocykli. Rok później niekorzystne ograniczenia zostały zniesione i VN sprzedawany był już normalnie. W roku 1986 zrezygnowano też z malowania silników na czarno

VN 700 / 750 był pierwszym motocyklem Kawasaki, który otrzymał nazwę Vulcan stając się protoplastą całej linii.

Dziś trudno sobie wyobrazić, aby cruiser lub chopper tej marki nosił inne oznaczenie niż VN.

i już do końca produkcji pozostały „sauté”. Kupując motocykl z czarnym silnikiem, macie prawie 100% pewności, że pochodzi z pierwszego roku produkcji. Siedemsetka występowała w dwóch rodzajach: model VN 700-A1 (US) – standardowy oraz VN 700-A1L (Ca) "California Model" – z instalacją filtra węglowego.

Czym się różni posiadanie siedemsetki od posiadania siedemsetpięćdziesiątki? Chyba tylko świadomością, że jeździcie motocyklem w wersji produkowanej tylko przez jeden rok. Dla miłośników indywidualizmu jest to dodatkowy atut, jednakże planując zakup kierujcie się raczej logiką i szukajcie motocykla jak najmłodszego.



Mina czy nie?

Zakup każdego motocykla używanego wiąże się z ryzykiem i VN nie jest wyjątkiem. Jeśli poprzednicy nie dbali o motocykl, możecie stać się właścicielami skarbonki. W sieci znajdziecie wiele informacji na temat wad i problemów, jakie możecie napotkać w trakcie eksploatacji, więc nie będę ich wszystkich tutaj powielał. Odniosę się natomiast do kilku najczęściej powtarzanych.

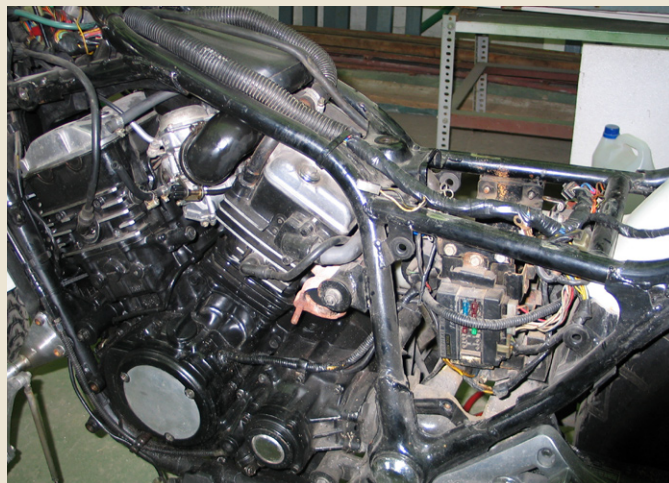
Podstawowym problemem motocykla jest to, że większość napraw zaczyna się od wyjęcia silnika z ramy. Samo skomplikowanie konstrukcji, wbrew obiegowej opinii, nie jest takie straszne, a przy zachowaniu zdrowego rozsądku i systematyki, naprawy są możliwe nawet dla osób bez większego doświadczenia.

W niektórych „zakładach naprawczych” możecie spotkać się z kręceniem głową i niechęcią do naprawy tego modelu. Pamiętajcie, że projektanci zadbali o właściwe oznaczenie każdej części i bogatą literaturę, więc jeśli jakiś mechanik nie chce się podjąć naprawy, znaczy to tylko tyle, że jest dupa i leń. Lepiej szukać kolejnego, niż na siłę namawiać lesera.

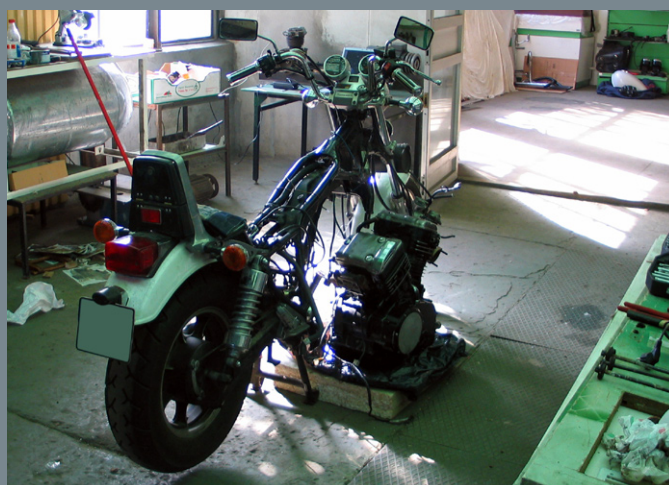
Strach przed kosztami wymiany „aż czterech” łańcuchów rozrządu jest bezzasadny. Musicie tylko pamiętać, aby kupić oryginały zamiast zamienników, bo te drugie są dwa razy droższe. W efekcie wymiana wszystkich łańcuchów rozrządu VN-a bywa tańsza niż wymiana tylko dwóch łańcuchów niektórych innych motocykli. Warto tu zwrócić uwagę na fakt, że jeśli słychać rozrząd w siedemsetce lub siedemsetpięćdziesiątce, nie musi to oznaczać, że czas już na jego wymianę. W pierwszych latach produkcji sprężyny napinaczy miały tendencję do utraty swoich właściwości. W starszych modelach czasami wystarczy zastąpić je obecnie produkowanymi, aby na jakiś czas zapomnieć o problemach. Koszt sprężyn nie jest wysoki.

Często zdarza się, że motocykl ciężko pali na ciepłym silniku. Powodów może być kilka, ale najczęściej winę ponoszą zużyte szczotki i zabrudzone styki. Z odrobiną cierpliwości można sobie z tym poradzić we własnym zakresie.

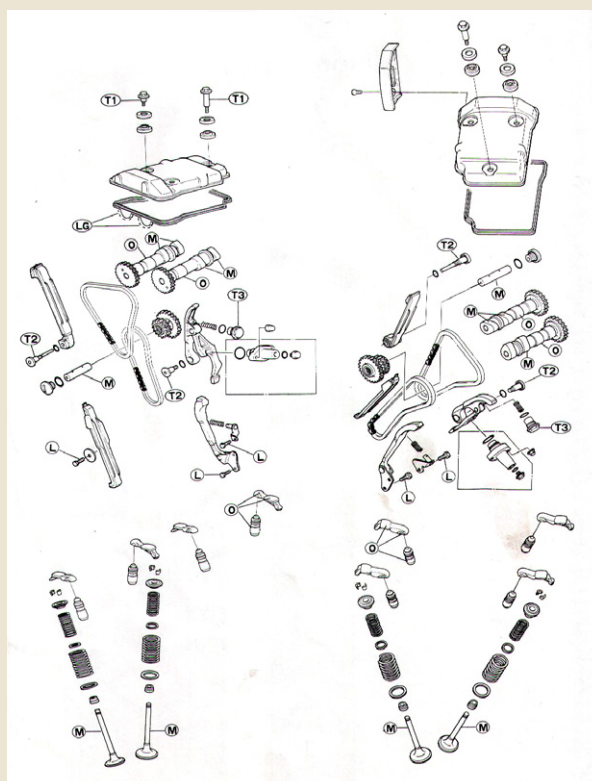
Strzelanie, szczególnie przy schodzeniu z obrotów, to standard. Większość użytkowników po prostu przyzwyczaja się do tego, a ci, których to denerwuje likwidują przyczyny w postaci przebić na masę lub regulują gaźniki.



Silnik ciasno „upchany w ramie”



Większość napraw zaczyna się od wyjęcia silnika z ramy.



Rozrząd, czyli koszmar kiepskich mechaników.

Regulator napięcia został umieszczony dość niefortunnie i zdarza się jego przegrzanie. Problem dotyczy motocykli wyposażonych w fabryczny układ wydechowy z centralnym tłumikiem. Niektórzy radzą sobie z tym, przenosząc regulator w inne miejsce na wzór późniejszych modeli Vulcana. Dość często spotyka się modele z tłumikami po jednej stronie, co poza walorami estetycznymi, niweluje ten problem.

Dzięki długiej obecności na rynku dostęp do części zamiennych nie jest problemem. Do waszej dyspozycji są części fabryczne, zamienniki i obszerny rynek wtórny. Dodatkowo w sieci znajdziecie wiele materiałów pozwalających na przeprowadzenie każdej naprawy lub generalnego remontu we własnym zakresie. Więcej na temat możliwych problemów i sposobów radzenia sobie z nimi znajdziecie na przykład na forum: www.vulcaneria.pl

Jeśli wasi poprzednicy dbali o motocykl i wy będziecie robić to samo, istnieje wysokie prawdopodobieństwo, że mimo wieku motocykla, poza podstawowymi czynnościami obsługowymi, pozostanie wam już tylko lanie paliwa i cieszenie się kolejnymi kilometrami. Ten motocykl został zaprojektowany przez inżynierów, a nie księgowych i jego zadaniem była długa i bezawaryjna eksploatacja. Dobrze utrzymane egzemplarze przeżyją niejednego współczesny motocykl.

Ewolucja modelu na przestrzeni lat



VN 700 - 1985 r.

VN 750 - 1986 r.



VN 750 - 1989 r.

VN 750 - 1993 r.



VN 750 - 2000 r.

VN 750 - 2000 r. Touring



VN 750 - 2004 r.

VN 750 - 2004 r. Touring



VN 750 - 2006 r. - ostatnie wcielenie

W niektórych źródłach natrafiłem na informację, wedle której w ostatnich latach produkcji VN 750 miał być wyposażony w koła szprychowane. Nie udało mi się jednak znaleźć żadnego zdjęcia motocykla z taką wersją felg, więc uznaję tę informację za niepotwierdzoną.

Najmniejsze Vulcany mają pojemność 400 ccm. Produkowane w latach 1986 - 2004. Początkowo wyposażone były w silniki rzędowe, a następnie już w V-twiny.



Mój dziadek Vulcan

W 2010 roku nadszedł moment, gdy mogłem znów kupić motocykl. Kilka lat biernego życia motocyklowego sprawiło, że z pewnej perspektywy patrzyłem na dotychczasowe motocyklowe fascynacje i zweryfikowałem priorytety. Do kolejnego zakupu postanowiłem się w jakiś sposób przygotować. Spisałem długą listę cech, jakie powinien spełniać mój kolejny jednoślad. Lista ta okazała się „wojną po stu z karnawałem” i zawierała w części to, do czego byłem przyzwyczajony, np.: „motocykl powinien być z lat osiemdziesiątych”, „powinien pozwalać na dokonywanie drobnych napraw we własnym zakresie”, „powinien być klimatyczny” oraz aspekty praktyczne, np. „powinien być stosunkowo niezawodny”, „powinien być praktyczny w ruchu miejskim i na długich trasach”, „ekonomiczny w utrzymaniu” itd. Nie uznaję kupowania motocykla po to, aby za rok go sprzedać i kupić kolejny. Dla mnie motocykl jest czymś więcej niż kawałkiem żelastwa lub zabawką, więc chciałem wybrać tak, aby być zadowolonym. Cekał mnie długi okres poszukiwań dodatkowo utrudniony tym, że kilka wpisów na mojej liście było sprzecznych ze sobą i każdorazowo, gdy rozpatrywałem dany model lub egzemplarz, starałem się osiągnąć jakiś między nimi kompromis.

Vulcana wypatrzyłem przypadkiem na jednym ze znanych serwisów aukcyjnych. Przypadek polegał na tym, że wyjątkowo nie zawęziłem wyników wyszukiwania, a właściciel motocykla popełnił jakiś błąd w opisie i wcześniej motocykl nie pokazywał się mimo tego, że spełniał zaznaczone przeze mnie kryteria. W tym jednym wypadku, po spojrzeniu na pierwsze tylko zdjęcie, już dzwoniłem pod wskazany w ogłoszeniu numer. To był impuls do tego stopnia, że to dopiero od sprzedającego dowiedziałem się co to za marka oraz model i po rozmowie weryfikowałem, czy spełnia cechy, jakie miałem na swojej liście.

Wstępnie umówiłem się na oględziny motocykla i zacząłem nadrabiać zaległości z wiedzy o modelu. W międzyczasie parę spraw mi się skomplikowało i musiałem kilka razy przekładać wizytę, tak że w efekcie sprzedający musiał czekać nieprzychylnie długo, ale mimo to, zgodnie z wymuszoną przeze mnie obietnicą, nie przyjmował kupców i nie wystawił motocykla ponownie. W końcu udało się pozapinać sprawy, znaleźć znajomego z przyczepką, który zgodził się pomóc w transporcie i pojechaliśmy. Na miejscu usłyszałem: „Szkoda, myślałem, że jednak pan nie przyjedzie”. Okazało się, że człowiek wła-



Mój Vulcan tuż przed zakupem.



Pierwsze wycieczki „wkóło komina”



W Kamieńczuku oszroniony, ale odpalił.



śnie szykuje się do ślubu i w ramach „mażeńskich kompromisów” obiecał przyszłej żonie, że sprzeda motocykl. Jednakże postanowił też, że wystawi go na sprzedaż tylko raz. Z czasem przyszła żona nieco złagodziła swoje stanowisko i wszystko było na dobrej drodze, aby motocykl został. Cóż...

Początkowo chciałem Vulcana od razu rozebrać, aby sprawdzić stan poszczególnych podzespołów i usunąć przewidywalne niedomagania, ale sezon właśnie się zaczynał, więc wybrałem jazdę. Motocykl nie był w pełni oryginalny. Poprzedni właściciel był mniej więcej mojego wzrostu, dlatego zadbął o przesunięcie podnóżków i dźwigni do przodu, co zapewniło komfortową pozycję do jazdy i ja nie musiałem już tego robić. Zupełnie puste wydechy ryczały tak, że na samo wspomnienie można było dostać gęsiej skórki.

Kolejne pokonywane kilometry upewniły mnie w tym, że warto było iść za tym irracjonalnym „pierwszym wejrzeniem”. Oczywiście nie obyło się bez drobnych komplikacji i niedomagań, z których większość dało się stosunkowo łatwo usunąć. Rok później był dobry moment, aby sprawdzić „co w silniku piszczy”. Po dłuższych perturbacjach w postaci braku miejsca lub czasu wreszcie znalazło się jedno i drugie, ale zwątpiłem tym razem w swoje

umiejętności. W końcu do tej pory wszystkie moje motocykle były o wiele prostsze konstrukcyjnie, a remontowałem tylko dwusowy. Na szczęście jeden z kolegów okazał się dobrym duchem i nie dość, że mnie w końcu namówił do rozebrania motocykla, to jeszcze, ze względu na swoje doświadczenie, dowodził pracą i pilnował, abym czegoś przy okazji nie zepsuł. Po wszystkim również poskładał ze mną motocykl do kupy. Raz jeszcze, Pawle, dziękuję!

I tu powrócę na chwilę do spraw, które zasygnalizowałem na samym początku tekstu. Po rozebraniu motocykla byłem bardzo zaskoczony stanem mechanizmów, które zdawały się w dużej części nie nosić większych śladów zużycia. Przypomniałem sobie wtedy swoje poprzednie motocykle, z których dwa ostatnie były młodsze od Vulcana o kilka lat, ich przebiegi były niższe o połowę, a mimo to stan tak dalece odbiegał od dopuszczalnego, że zaraz po zakupie robiłem co najmniej „pół silnika”, aby

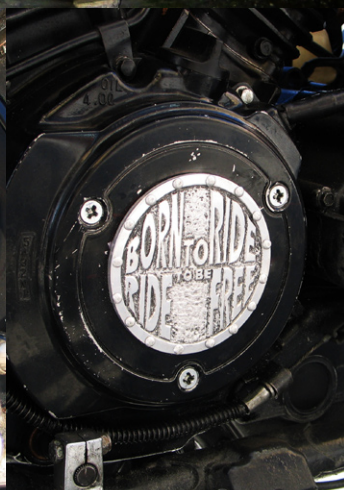
Nie wszystkie Vulcany miały silnik w układzie widlastym.

Motocykle takie jak EN 500 lub LTD 500, mimo iż są wyposażone w silnik rzędowy, również noszą przydomek Vulcan.

nie stresować się odjeżdżając dalej niż pięć kilometrów od domu. To były motocykle z tak zwanych „demoludów”. Oczywiście jest, że nie można porównywać tych „dwóch światów”, ale na samą myśl o tym, co wtedy „u nas” uchodziło za szczyt techniki, a przede wszystkim, gdzie byśmy mogli (jako kraj) „być” technologicznie, gdybyśmy mieli szansę i historia potraktowałaby nas łaskawiej, przysłowio-
wy nóż mi się w kieszeni otwiera.

W kolejnym roku w miejsce pustych wydechów zostały zamontowane przelotowe tłumiki. Motocykl pozostał głośny, ale teraz po kilku godzinach w siodle nadal „słyszę swoje myśli”. Oryginalną kierownicę zastąpiła „uszyta na miarę” t-barka, którą wykonał Łukasz z „Extreme Garage”. Łukasz pomógł mi też zmniejszyć ilość chromu na motocyklu zastępując go półmatem. Na silniku zamontowaliśmy aluminiowe ozdoby, które wyrzeźbił Damian ze „SkullCrew”. Na bak, w celu zabezpieczenia lakieru, założyłem krawat. Musiałem go zamówić bezpośrednio u producenta, bo na rynku dominują wersje z ćwiekami, saszetkami, znaczkami itp. A mnie zależało na gładkiej skórze bez żadnych dupereli. Tym sposobem stałem się posiadaczem motocykla, który wygląda dokładnie tak, jak chcę w chwili obecnej. Kilka kosmetycznych zmian wystarczyło, aby był niepowtarzalny i jedyny w swoim rodzaju w takim stylu, jaki mi najbardziej odpowiada: ascetycznym, prostym i bez „spuszczania się” nad nim. W końcu to motocykl i ma być przede wszystkim praktyczny.







Wkrótce zacznie się kolejny, trzeci już „wspólny” sezon, na który czekam z niecierpliwością. Mam nadzieję, że znajdę czas, aby jak najczęściej nawijać kilometry na „dziadkowe” koła i cieszyć się z jazdy maszyną, która dla mnie stanowi aktualnie kwintesencję motocykla.

Muszę przyznać, że VN 700 w stu procentach wpisuje się w to, czego od jednoślada oczekuję. Nie wiem, czym będę jeździł za pięć lub dziesięć lat, ale mam cichą nadzieję, że „dziadek” nie zmusi mnie zbyt prędko do tego, abym znów miał dylematy i czegoś szukał.

Do zobaczenia na trasie.

Jacek Łukawski

zdjęcia: Jacek Łukawski

oraz:
vn750.com
topspeed.com
motorcyclespecs.co.za
internet

Sesja zdjęciowa odbyła się w halach
byłej fabryki motocykli SHL w Kielcach.

Kawasaki Vulcan VN700-A1 (V-Twin Cruiser)™ produkowany wyłącznie w 1985 r. w dwóch wersjach:

1) VN 700-A1L (Ca) - "California Model" - z instalacją filtra węglowego (wyższe wymogi ekologiczne - pochłaniacz pary)

2) VN 700-A1 (US) - standard US

VIN: JKAVN6A1*FA000001

(*) oznaczenie literowe oznaczające model ramy

Cechą charakterystyczną modelu VN 700-A1 jest silnik pomalowany na czarno.

Dane techniczne VN 700 / VN750

długość - 2,295m

szerokość - 850mm

wysokość - 1,225m

rozstaw osi - 1,580m

prześwit - 150mm

wysokość siodła - 735mm

Masa motocykla bez płynów eksploatacyjnych (dry):

(Ca) - 219,5 kg

(US) - 219 kg

masa motocykla gotowego do drogi:

(Ca): przód 108,5 kg, tył 128 kg

(US): przód 108 kg, tył 128 kg

Pojemność zbiornika paliwa - 13,5 l

Zdolność pokonywania wzniesień - do 20 stopni

Długość drogi hamowania z 50km/h - 12,5m

Promień skrętu - 2,9m

Silnik

DOHC dwucylindrowy w układzie V czterosurowy 63,8 KM / 7750 rpm

moment obrotowy 60,76 Nm (dla 749 cm³ było to: 68 KM (wersje US, Canada)

i w wersji europejskiej: 50KM i 60KM (po 1993r.))

pojemność 699 cm³ / 749 cm³

stopień kompresji 10,3

5 - biegowa skrzynia z mokrym sprzęgłem

napęd na koło: wał kardana

chłodzenie: cieczą

gaźnik Keihin CVK 34 x2

Osiągi VN700:

Fabryczny czas na ¼ mili = 13,78 sec. (152,2 km/h)

Prędkość na ½ mili = 180 km/h

Prędkość maksymalna = 161 km/h

Przyspieszenie:

0-30 mph - 1,9 sec.

0-40 mph - 2,7 sec.

0-50 mph - 3,7 sec.

0-60 mph - 5,0 sec.

0-70 mph - 6,5 sec.

0-80 mph - 8,8 sec.

0-90 mph - 12,1 sec.

Dane eksploatacyjne:

Spalanie: min 5 l/100 km, max 6,5 l/100 km średnio 5,5 l/100 km\

Koła i ogumienie

przód - 100/90-19 57 H (ciśnienie 1,9 bar)

skok zawieszenia 150 mm

tył - 150/90-15 74 H (ciśnienie 2,2 bar)

skok zawieszenia 90 mm

Akumulator: YB14L-A2 14Ah 12V

Motocyklowy olej silnikowy 4 l - min. SF SAE 10W/40, 10W/50, 20W/40, 20W/50

Olej przekładniowy 150 ml API GL-5 75W/90

Świece - 4 szt. NGK DP7EA-9 lub Denso X22EP-U9 (po dwie na cylinder) odstęp elektrod 0,9 mm



partnerzy



Moje impresje motocyklowe

Adam Medyna

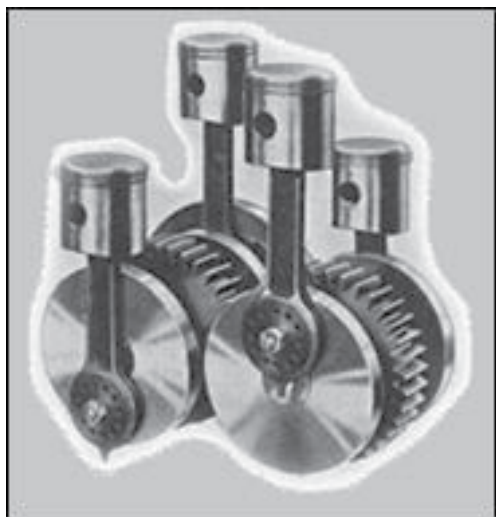
Ariel 4F600 Square Four

Pod tym tytułem chciałbym przedstawić cykl krótkich opowiadań na temat moich spotkań z rzadkimi motocyklami, które obecnie najczęściej można zobaczyć w muzeach, czy prywatnych kolekcjach zbieraczy, a które miałem szczęście przez jakiś czas mieć czy użytkować, oraz z tymi bardziej popularnymi, które jednak są zwykle tylko obrazkiem w książce dla współczesnej i już nawet nie tak współczesnej młodzieży. Oczywiście będą to moje wrażenia z tego użytkowania, przefiltrowane przez moją osobowość, oceny i układ odniesienia - nie sądzę więc, żeby były to opowieści w pełni obiektywne. Mam jednak nadzieję, że przybliżą czytelnikowi motocykle z nie tak odległej przeszłości, którymi emocjonowało się pokolenie ich ojców i dziadków.

Ariel 4F600 Square Four

Napisałem dokładną nazwę modelu tego motocykla specjalnie, bo późniejsza konstrukcja silnika popychaczowego 4G to w mojej opinii zupełnie inny motocykl.

Właściwie powinienem zacząć od małego rysunku:

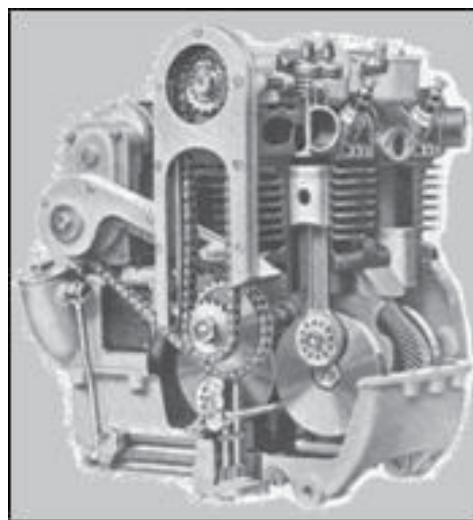


Coś takiego albo jeszcze prymitywniejszy szkic na odwrocie paczki papierosów zrobiony przez Edwar-

da Turnera w 1928 r. rozpoczął jego karierę, by w krótkim czasie wykatapultować go na szczyty brytyjskiego przemysłu motocyklowego. Ten sam szkic spowodował powstanie jedyne brytyjskie czterocylindrowca produkowanego przez 26 lat przez firmę Ariel.

W tym okresie Turner był młodym inżynierem poszukującym zatrudnienia w którejś z brytyjskich firm motocyklowych, obchodząc je po kolei z pomysłem swego rewolucyjnego silnika. BSA nie zaakceptowała go, ale Ariel, wchodzący wówczas w skład dużego konglomeratu przemysłowego, tak. Rada nadzorcza Ariela nie bardzo знаła się na motocyklach, a jednocześnie wiedziała, że firmie potrzebny jest nowy produkt i praktycznie dała Turnerowi wolną rękę w doprowadzeniu pomysłu do stadium prototypu i potem wprowadzeniu go do produkcji. Wkrótce do pomocy przy pracy nad projektem przyjęty został nowy rysownik - Bert Hoopwood i obaj młodzi ludzie ostro wzięli się do pracy.

Jej efektem było takie coś:



A właściwie niezupełnie, bo w tylnej części skrzyni korbowej tego silnika należy sobie wyobrazić wmontowaną w niego skrzynię biegów o 4 przełożeniach. Niestety nie udało mi się znaleźć żadnych

zdjęć prototypu w necie, więc muszę się tu odwołać do wyobraźni Czytelników. W każdym razie była to rewolucyjna konstrukcja, silnik zblokowany ze skrzynią, o pojemności 500 ccm, czterech cylindrach ustawionych w kostkę, gdzie praca tłoków, z których dwa były w GMP w czasie, gdy dwa pozostałe były w DMP, likwidowała prawie całkowicie wibracje powstałe od silnika. Wałek rozrządu umieszczony był w głowicy i napędzany łańcuchem, tak samo jak stojące za cylindrem magdyno Lucasa - dzięki temu zniknął hałas, będący rezultatem pracy powszechnych wówczas popychaczowych singli. Ponieważ wszystkie przewody olejowe umieszczone były wewnątrz karterów i cylindra silnika, nie było powszechnych wówczas ciągłych wycieków oleju. W dodatku całość swobodnie zmieściła się w ramie od robionej przez Ariela 250-tki i osiągała 24 BHP / 6000 obr/min - stosunek mocy do masy motocykla bardziej odpowiadał okresowi starej Japonii niż motocyklom z wczesnych lat 30-tych. Prototyp motocykla palił od dotknięcia i był bardzo łatwy w obsłudze, z dobrym dostępem zarówno do aparatu zapłonowego umieszczonego na czole wałka rozrządu, jak i do zaworów. Prototypy były gotowe w roku 1930 i zaczęły być objeżdżane przez testerów, nie mogących nachwalić się testowanego motocykla.

Firma planowała pokazać nowy model na Olimpia Show wiosną 1931 roku i od początku zdobyć jak najwięcej zamówień. Niestety, w momencie podejmowania decyzji o zaprezentowaniu maszyny na nadchodzącej wystawie, zarząd Ariela „pękł” i przekonany, że publika nie zaakceptuje tak rewolucyjnej maszyny nakazał jej przebudowę. Podwozie zostało wzięte z największej maszyny budowanej przez firmę (tzw. sloper 500) i natychmiast stosunek mocy do wagi motocykla uległ gwałtownemu pogorszeniu, skrzynia biegów została wyrzucona na zewnątrz bloku silnika, co spowodowało również konieczność zastosowania innego napędu pierwotnego i sprzęgła - to również zwiększyło znacznie ciężar całości. W efekcie powstała maszyna długa, ciężka i z bardzo miernymi osiąganiami (jak napisał Hopwood w swoich wspomnieniach) - jeden z wielu przykładów straconej szansy na prawdziwie rewolucyjny produkt, bardzo częsty w historii brytyjskiego przemysłu motocyklowego.

Mimo to motocykl zrobił furorę podczas wystawy w hali Olimpii i pierwszy pakiet zamówień wyglądał obiecująco. Niestety w roku 1933 nastąpił krach gospodarczy, w wyniku którego duży konglomerat przemysłowy, którego częścią był Ariel, padł. Sama

firma została kupiona za grosze przez Jacka Sangstera, syna szefa zarządu spółki, przeniesiona do o wiele mniejszych pomieszczeń, z wybranym przez niego o wiele mniejszym personelem i produkując tylko 2 modele motocykli: Red Hunter będący singlem 500 ccm i Square Four o pojemności 500 i 600 ccm, jakoś przetrwała kryzys.

Co do Edwarda Turnera, to rysunek na odwrocie paczki papierosów ustawił go na całe życie; podczas rozmów z Hopwoodem doszli do wniosku ze czterocylindrowy projekt można przeciąć na pół i w ten sposób powstał prototyp wszystkich późniejszych brytyjskich twinów. Kilka lat później firma Triumph, produkująca samochody pozbywała się za bezcen swojej części produkującej motocykle tej samej marki, którą znowu zakupił, będący wówczas w lepszej sytuacji finansowej J. Sangster i kiedy trzeba było wypuścić w świat nowy przebojowy model motocykla, to właściwie leżał on już od dawna w szufladzie Edwarda Turnera. Triumph Speed Twin, bo o nim mowa, zrobił niesamowitą furorę na świecie, kupę pieniędzy dla J. Sangstera i Edwarda Turnera, bo w ciągu następnych 40 lat jego odmiany były w ciągłej sprzedaży, a z tego Mr Turner dostawał swoje 10% zysku, mając tyle akcji firmy w swoim posiadaniu.

Speed Twin został w mniejszym lub większym stopniu skopiowany przez wszystkie brytyjskie firmy, a większość tych konstrukcji została z kolei zrobiona lub ulepszona przez współpracownika Turnera, Berta Hopwooda na spółkę z jego młodszym kolegą Doug Heale (sławny Norton Commando ma silnik oparty na konstrukcji Hopiego z lat 50-tych).

Potęga brytyjskiego przemysłu motocyklowego opierała się, jak z tego widać, na projektach kilku wybitnych konstruktorów, rozwijanych przez ich następców do momentu, kiedy specjalnie na potrzeby rynku amerykańskiego, dalszy rozwój wymagał nowego podejścia do tematu. Brytyjczycy nie potrafili odpowiednio szybko wprowadzić go w życie i dlatego polegli. No, ale to temat na osobne opowiadanie.

W każdym razie, jeśli chodzi o mojego Ariela to kupiłem go całkowitym przypadkiem. Był początek lat 80-tych, zaczęliśmy już wówczas prowadzić z siostrą sklep agencyjny i pierwszy raz w życiu znalazłem się w sytuacji, że mam więcej gotówki, niż potrafię wydać (bardzo chętnie znalazłbym się w tej samej sytuacji obecnie).

Podczas jakiejś wizyty u Janka Kwilmana, z którym wówczas blisko się przyjaźniłem, wspominałem, że chętnie bym nabył jakiegoś fajnego weterana. Janek stwierdził, że ma chyba coś takiego i zaprezentował list, który dostał w odpowiedzi na ogłoszenie o zakupie starych motocykli, dane z miesiąc przedtem do warszawskiej gazety. List był od młodego człowieka, który posiadał odbudowanego Squariela, ale w związku z powiększeniem rodziny gwałtownie potrzebował gotówki na większe mieszkanie. Cena, którą chciał dostać za motocykl wynosiła 35 tys. zł, co było wówczas sporą kwotą. Pamiętam, że po jej usłyszeniu stwierdziłem, że to jakaś bzdura, ale Janek zarzekł się, że motocykl jest w pełni sprawny po odbudowie, więc niewiele myśląc zaproponowałem mu wyprawę do chyba Poznania w celu obejrzenia maszyny. Napisałem list do właściciela, zawiadamiający o naszym przyjeździe (o telefonach nie było wówczas mowy) i za jakiś czas pojechaliśmy tam pociągiem.

Było lato i stojąc od strony postoju taksówek koło dworca już z daleka usłyszałem basowy ryk silnika. Spodziewałem się zastać na miejscu jakiegoś niezbyt dobrze zrobionego klekota, tymczasem to, co słyszałem, zdecydowanie przerosło moje oczekiwania. Dźwięk był bardzo równy i czysty i najwyraźniej pochodził tylko z wydechu, opadając i szybko wzrastając razem ze zmieniającymi przełoženiami. W pewnej chwili zobaczyłem motocyklistę, startującego spod najbliższych świateł i w tym momencie wyprzedzającego wszystkie ruszające samochody, który z dużą szybkością podjechał pod nasz postój i zatrzymał się. Prawdę mówiąc szczęka mi opadła i uderzyła o ziemię. Jankowi chyba też.

Motocykl stał przy nas, pracując na wolnych obrotach i wydając przy tym dźwięk podobny do starej maszyny do szycia marki Singer, będącej kiedyś w posiadaniu moich rodziców. Jakieś równe 800 obrotów, bez żadnego krztuszenia się, przerywania czy wachlowania obrotów. Na pewno był dość gorący, bo widziałem dokładnie drgający słup gorącego powietrza, obejmujący górę silnika i zbiornik, mimo to nie widziałem żadnego oleju kapiącego z tego silnika, czy z żadnej innej części mechanicznej motocykla.

Właściciel zgasił go, przywitał nas i zaczęliśmy rozmawiać. Okazało się, że jest inżynierem i kilka lat zajęła mu odbudowa tego motocykla i kompletowanie różnych elementów, że dalej różnych drobiazgów brakuje, tak jak np. oryginalnego amperomierza i bocznych puszek narzędziowych wchodzących

w trójkąty ramy przy tylnym kole, że wydech składa się z dorobionych pustych rur o sporej średnicy, z jakimś patentem na włożenie stalowych zmywaków w celu przejścia przeglądu, jak również gaźnik nie jest oryginalnym Solexem, tylko pochodzi z samochodu Zastawa 750. Jednakowoż pasuje średnica i silnik na nim dobrze pracuje. Dźwignia ssania wyrzucona jest na kierownicę, więc ułatwia to zapalanie w zimne dni. Motocykl był pomalowany amatorsko czarną farbą (wszystkie elementy ramy i błotniki z chromowanym bakiem). Szybkościomierz, amperomierz i stacyjka znajdowały się w specjalnym panelu na zbiorniku i szybkościomierz działał. Na moje pytanie o światła, właściciel stwierdził, że 3-szczotkowa prądnica Lucasa działa i światła pracują. Żeby to zademonstrować uruchomił znowu silnik, który w czas naszej rozmowy całkowicie wystygł. Zrobił to jednym niedbałym kopnięciem, po którym Ariel natychmiast zaskoczył i wszedł na swoje równe, wolne obroty.

Po zapaleniu światła na wolnych, wyglądało ono jak normalne światło ze starego reflektora podłączonego do instalacji 6V - żółto przydymione, jednakże po zwiększeniu obrotów rozjarzyło się białym światłem przypominającym jarzeniowe. Muszę przyznać, że drugi raz szczęka walnęła mi w ziemię. Powiedziałem chłopakowi, że jestem bardzo zainteresowany zakupem, ale więcej jak 30 tys. zł mu nie dam, bo nie mam. Umówiliśmy następne spotkanie w celu zapłacenia i odebrania moto i właściciel na Arielu odjechał. Odjechał dokładnie tak samo jak przyjechał - silnik ryknął zdrowo na jedyńce, kręcąc w miejscu kołem na dworcowej kostce, i po-o-o-o-o-szedł. Jeszcze dłuższą chwilę stałem w tym samym miejscu i słuchałem oddalającej się muzyki silnika. To, że byłem pod wrażeniem tego motocykla, to o wiele za słabo powiedziane.

Po przywiezieniu motocykla do Warszawy, zacząłem nim jeździć. Był to już chyba koniec sierpnia. Plan miałem taki, aby pojeździć do zimy, a w zimie rozebrać go (nie ruszając mechaniki) i poddać normalnym zabiegom w lakierni na Konopackiej - lakieryści piecowy czarny na wszystkie elementy poza zbiornikiem, czerwony ze złotymi szparunkami na zbiornik. Przy okazji sprawdzić i nasmarować przód, obejrzeć hamulce i elektrykę. Okazało się jednak, że Ariel zaskoczył mnie kilkoma rzeczami już podczas pierwszych jazd. Przede wszystkim wyszło na jaw, że jasno palące się żarówki świateł głównych robią to bardzo krótko - rozjaśniają się razem ze wzrostem obrotów, aż do efektownego BUM i do

widzenia. Próba regulacji napięcia trzecią szczotką prądnicy spowodowała, że na wolnych obrotach światło ledwie mżyło. Uznałem, że najlepszym sposobem na zabezpieczenie się przed eksplozjami żarówek było włożenie tam żarówki 12 V i tak zrobiłem. Starczyła na trochę dłużej.

Drugie odkrycie to szybkość motocykla. Rzeczywiście, przyspieszał wspaniale i szedł jak burza, tyle że gdzieś do stowy, a trzymanie go w tym zakresie obrotów dawało odczucia jakby silnik chciał wyskoczyć z ramy. Policzyłem zęby obu zębatek, zdawczej i tylnego kola i stwierdziłem, że ma ewidentnie wózkowe przełożenie. Niewiele myśląc, a jeszcze mniej licząc, postanowiłem zwiększyć zębatkę zdawczą w zimie o chyba trzy zęby, wzorując się tutaj na przeróbce, którą zastosowałem poprzednio w moim Sokole. Jak wymyśliłem, tak zrobiłem i motocykl wiosną wyglądał wspaniale, świecąc nowym lakierem, poprawionymi czy wypolerowanymi chromami i polerowanym aluminium.

Odpaliłem, ruszyłem... i niestety stwierdziłem, że znikły gdzieś moje wspaniałe przyspieszenia. Teraz motocykl przyspieszał dość statecznie, natomiast jadąc 80-tką obroty silnika były bardziej normalne i nie miałem wrażenia, że silnik się męczy. Pojeździłem kilka tygodni po Warszawie i jako pierwszą wycieczkę zaplanowałem wyjazd na rozpoczęcie sezonu przez olsztyński Rotor. W piątek po południu zapakowałem niewielki bagaż, mój dwuosobowy namiocik i pojechałem.

Ariel był motocyklem jednoosobowym, a zamiast miejsca dla pasażera miał solidny bagażnik, do którego bez problemu mogłem przymocować zarówno swoje boczne torby, jak i namiot z materacem i śpiworem.

Był piękny majowy dzień, prawie pusta droga na Gdańsk (teraz to brzmi jak opowieść o żelaznym wilku). Zapach wiosny razem z jednostajnym głosem równo pracującego silnika sprawiły mnie w świetny nastrój. Starłem się utrzymać szybkość koło 100 km/h, ale ile naprawdę jechałem trudno mi powiedzieć - odczyt szybkościomierza jakoś nie wzbudzał mego zaufania. Na drodze do Olsztyna zwykle robiłem sobie postój w zajeździe mieszczącym się w zamku w Nidzicy i to samo zrobiłem tym razem. Postawiłem motocykl na parkingu i poszedłem na kawę z ciastkiem.

Po powrocie chciałem odpalić moto normalnym

niedbałym kopnięciem, ale nie bardzo się to udało. Prawie stanąłem na kopniaku, który trochę się poruszył w dół i zleciałem z niego na bok. Zdziwiony i ucieszony tym nagłym zwiększeniem kompresji jeszcze raz kopnąłem, tym razem sposobem wypracowanym na Sokole - stając całym ciężarem na kopniaku z odbicia z ziemi i robiąc „skok w dół”. Miałem takie wrażenie, jakbym przepychał coś przez gorący asfalt - kopniak poszedł w dół i silnik zapalił, ale nie ze swoim normalnym wigorem tylko jakby z ociąganiem, jednakże po paru minutach rozgrzał się i zaczął normalnie pracować.

Ruszyłem i dalej czułem pewien opór, jednak razem ze wzrostem temperatury silnika opór wyraźnie zaczął znikać i wkrótce jechałem zupełnie normalnie. Zakonotowałem sobie, żeby po przyjeździe zbadać o co chodzi, jednakże nie udało mi się tego zrobić.

Po wjeździe na teren zlotu motocykl wzbudził taką sensację, że musiałem przez dłuższy czas stać i tylko odpowiadać na pytania. Potem znaleźli mnie koledzy z Gdańska, przynosząc od razu „trzy szybkie” na rozgrzewkę - dobrze, że udało mi się jeszcze w miarę na trzeźwo znaleźć miejsce i rozbić namiot, bo później byłoby z tym kłopoty. Zabawa oczywiście trwała do późna, tak że zbudziłem się już dobrze po 9 rano. Po szybkim myciu stwierdziłem, że trzeba podjechać do miasta na śniadanko, więc ubrałem się i chciałem uruchomić moto, ale to okazało się zupełnie niemożliwe - kopniak stał na mur i ani drgnął pod moim ciężarem. „Najgorsze wyrazy powtarzając po kilka razy” wyciągnąłem narzędzia z torby i zacząłem badać o co chodzi. Idąc krok po kroku odkryłem, że interesem trzymającym wszystko w bezruchu jest ... iskrownik.

Był to iskrownik Lucasa z wirującą cewką, pracowicie zregenerowany przez jakiegoś polskiego elektryka (cewka przewinięta i cała zalana świeżym szelakiem). Pod wpływem temperatury ten szelak spokojnie zamienił się w ciecz, która spłynęła na dno iskrownika i w ciągu nocy zastygła na kamień. Podczas moich prac ręcznych zebrał się koło mnie wianuszek gapiów, z których jeden zaofiarował daleko idącą pomoc (widząc mój problem zaproponował, że wymontuje swego Lucasa z BSA, którą przyjechał i mogę spróbować uruchomić silnik i sprawdzić, czy wszystko jest ok). Po lekkim namyśle i upewnieniu się, że uczynny kolega wie na pewno, jak ustawić później zapłon w swoim motocyklu, zgodziłem się i zamontowaliśmy jego iskrownik w moim silniku.

Odpaliłem moto, ale dalej coś było nie tak - motocykl nie pracował równo, a w pewnym momencie zaczął chodzić tak jak na jednym cylindrze. Uważałem, że przyczyną nierównej pracy silnika jest niedokładnie ustawiony zapłon (mimo że wyjmując iskrownik zaznaczyłem sobie, jak zębátka ma być ustawiona w stosunku do klina na stożku nowego iskrownika) i kilka razy sprawdzaliśmy i ustawialiśmy zapłon, by wreszcie dojść do wniosku, że to jednak nie to. Czasami silnik pracował prawie dobrze, ale po chwili zaczynał chodzić na jednym cylindrze i rozumiałem, że musiało się stać coś dużo poważniejszego. Wykręciłem wszystkie świece i zacząłem sprawdzać położenie tłoków w cylindrach, by ze zdziwieniem stwierdzić, że w DMP trzy tłoki są w dole, a tylko jeden w górze (normalnie dwa tłoki były w górze i dwa w dole). Domyśliłem się, że jeden z czopów wału jest luźny w przeciwwadze i nie obraca się razem z resztą wału korbowego. Oczywiście, nie miałem żadnego sposobu, żeby zabrać motocykl ze sobą do domu, a jeden z olsztyniaków zaproponował, że mogę zostawić motocykl w pobliskim gospodarstwie i odebrać go, gdy będę miał jakiś sposób na przewiezienie go do Warszawy. Po chyba dwóch tygodniach, tym sposobem okazała się jazda na lince za Syrenką mego przyjaciela, Andrzeja. Zrobiłem ponad 200 km, jadąc w ten sposób, ale jakoś dojechałem.

Nie muszę mówić jak wkurzony i rozczarowany byłem zachowaniem motocykla, w który wsadziłem taką kupę kasy i przez jakiś czas w ogóle do niego nie zaglądałem. W końcu jednak zebrałem się w sobie i zacząłem rozbiórkę sprzętu. W gruncie rzeczy trzeba było wyjąć silnik i rozebrać na śrubki - przy okazji oglądałem wszystko dokładnie poznając budowę silnika i stan poszczególnych części. Okazało się wówczas, że aluminiowy karter jest spawany (ale na tyle dobrze, że wszystko trzymało się kupy i nic nie ciekło), że małe tłoczki mają bardzo niewielki stopień sprężania, jako że nie tylko nie były one płaskie, ale wręcz wklęsłe. W porównaniu z tłokami o małej średnicy pierścienie były stosunkowo grube i dość sztywne, zaworki maleńkie i stojące prostopadle w głowicy jak w starym silniku samochodowym OHV. Nie pamiętam w tej chwili, jak to wszystko wyglądało od strony zużycia, dotarcia itd, w każdym razie wiem, że tuleje cylindrowe wyglądały dobrze, bez żadnych progów czy rys, a zawory w miarę trzymały. Cały cylinder z czterema dziurami na tuleje, jak i głowica wykonane były z żeliwa i dzięki temu fantastycznie ciężkie w stosunku do swojej wielkości, zespół obu sprzężonych wałów z czterema kor-

bami i tłokami też do lekkich nie należał. Osobnym zespołem przykręcanym do wierzchu głowicy był aluminiowy pojemnik z klawiaturą i wałkiem rozrządu - całość miała niezwykle zwarty wygląd, ale lekka nie była. Po wyjęciu wału moje podejrzenia się sprawdziły - jeden z czopów obracał się w jednym z wielkich kół zębatych, sprzęgających wały i będącym jednocześnie kołem zamachowym silnika. Zaniósłem to całe ustrojstwo do warsztatu na Pięknej, gdzie robiłem co roku swój wał do Kasi i właścicieli, ku memu największemu zdumieniu, stwierdził, że mi to w tydzień naprawi. Ten czop, który się obrócił był oprócz wcisku zabezpieczany wielką nakrętką - to pamiętam. Natomiast nie pamiętam, jaki sposób naprawy został zastosowany. W każdym razie musiał wzbudzić moje zaufanie, bo zdecydowałem się wał tam naprawiać. Po tygodniu go odebrałem i rzeczywiście czop siedział na mur, zresztą nie obrócił się już nigdy w czasie kiedy miałem Ariela, czyli przez następne cztery lata. Żaden z pozostałych zresztą też nie. Zacząłem składać silnik, ale to była tylko połowa problemu, dużo poważniejszym okazało się znalezienie działającego iskrownika. Zacząłem go szukać praktycznie następnego dnia po powrocie z Olsztyna, ale nie mogłem znaleźć nic będącego na sprzedaż i jednocześnie działającego. W dodatku nie miałem żadnej pewności, czy taki działający iskrownik długo popracuje.

Rozmawiając o tym problemie z kolegami dowiedziałem się, że jeden z nich ma na zbyciu dziwny przyrząd produkcji Boscha, od któregoś ze swoich NSU, który byłby skłonny oddać za jakieś 1.5 tys. zł. Ten przyrząd wyglądał jak magdyno, ale nim nie był. W jego korpusie znajdował się po prostu osadzony na łożyskach wałek ze stożkiem i klinem na jednym końcu, a dobrym aparatem zapłonowym Boscha na drugim. Na górze zamontowana była świetna prądnica tej samej firmy o mocy 60 W, z regulatorem zamontowanym na jej tylnej ścianie i przykrytym osłoną. Miałem już jakieś pojęcie o klasie tego sprzętu, bo prądnica Boscha rozwiązała wszystkie problemy elektryczne w moim Sokole 1000. Umówiłem się z kolegą, żeby przywiózł sprzęt celem przymiarki i jak będzie pasował, to wypłacam mu gotówkę od ręki. Kolega przyjechał i zaczęliśmy mierzyć. Nie chciałem uwierzyć, ale prawie wszystko idealnie pasowało. Stożek boschowskiego wałka pasował do stożka kółka napędowego Lucasa, całość pasowała do oryginalnego mocowania i musiałem tylko wykombinować blachę odpowiedniej grubości, żeby łańcuch napędowy tego „iskrownika” był właściwie naciągnięty.

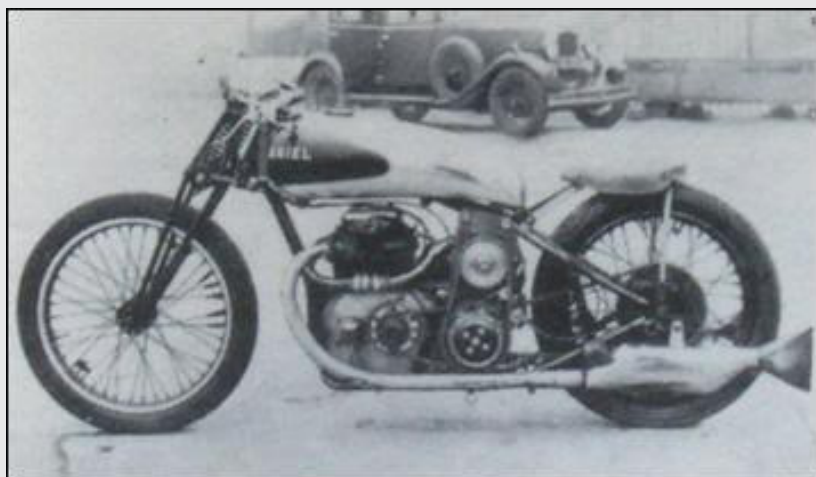
Oczywiście oprócz tego musiałem przerobić instalację na baterijną, co jednak nie stanowiło dużego problemu. Po złożeniu, poustawianiu wszystkiego, poprowadzeniu instalacji, przekręciłem kluczyk i z duszą na ramieniu kopnąłem. Ku mojej uldze silnik zaskoczył od razu i wszedł na swoje normalne „singerowskie” obroty. Zapaliłem światło - działało i rozjaśniało się z dodaniem gazu, tyle że żarówki jakoś przestały eksplodować. Wsiadłem i zacząłem jechać dookoła komina, żeby przekonać się, czy naprawdę wszystko jest w porządku, ale najwyraźniej było. Wyskoczyłem na Wisłostradę przedmuchać rurę - też nic, wszystko chodziło jak w zegarku.

Od tej pory nie miałem więcej żadnych kłopotów z Arielem, który przetrzymał kilka moich motocykli „do jazdy”. Jeździłem nim głównie po mieście, bo tam najlepiej się spisywał. Odcinki 20 - 50 kilometrów nie robiły na nim specjalnego wrażenia i w tych warunkach był właściwie motocyklem bezobsługowym. Raz ustawiony zapłon nigdy się nie przestawił, przerwa na przerywaczu zawsze była taka sama (dbałem tylko o stałe olejenie filcu smarującego krzywkę), zawory nigdy nie wymagały regulacji, a olej nigdy z niego nie ciekł. Wiedziałem jednak że w trasie mogło być trochę inaczej i tak zresztą było.

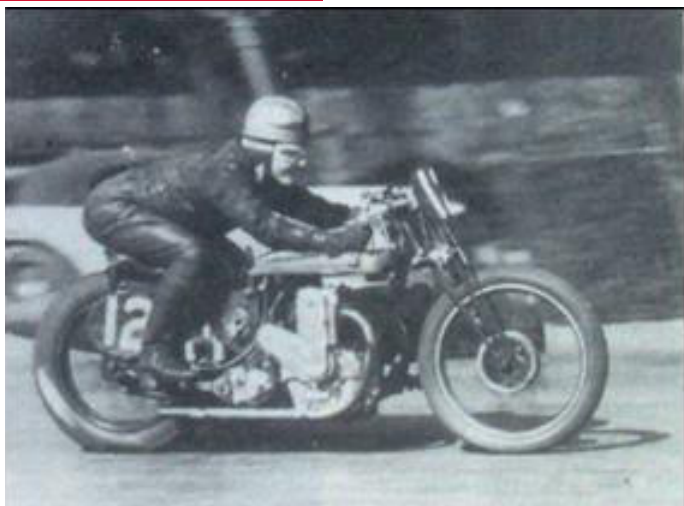
Pewnego razu, kilka lat później, mój przyjaciel Misio namówił mnie na zlot gdzieś przy niemieckiej granicy. Misio właśnie sprzedawał swoją BSA A7, poza tym umówił się z jakąś kochanicą, więc chciał pojechać maluchem - ja miałem w tym stadle robić za motocyklistę. No nic, zapakowałem się i pojechaliśmy. Jechaliśmy jak zwykle w piątek wieczorem i pamiętam, że ogólnie to było dość świeżo, w każdym razie dojechaliśmy bez większych przygód. Sprawa wyglądała zupełnie inaczej w niedzielę rano, kiedy skwar lał się z nieba, a my chcieliśmy utrzymać naszą szybkość w granicach stowy. Po jakichś 100 km silnik zaczął nagle pracować na 2 cylindrach, a żar

buchający od niego wyraźnie dawał do zrozumienia, że coś jest nie tak. Przyzwyczajony do całkowitej niezawodności Ariela i w związku z tym dość niemiłe zaskoczony, zjechałem na pobocze i zatrzymałem się. Szybko stwierdziłem, że nie pracują 2 tylne cylindry, więc zacząłem sprawdzać na nich iskrę, ale była. Trwało to jakiś czas, bo wyjęcie narzędzi plus cała operacja zajęła może z 20 minut. Stwierdziwszy, że iskra jest, wkręciłem świece i kopnąłem. Silnik zaskoczył od razu i zaczął normalnie pracować. Niewiele myśląc wsiadłem na moto i pojechałem, chcieliśmy w końcu jakoś zdążyć na obiad. Niestety po 50 km ta sama historia - żar z silnika i 2 tylne nie działają. Postanowiłem nic nie grzebać, tylko po prostu ostudzić silnik i zobaczyć co będzie. Po pół godzinie stania kop - i jedzie, teraz byłem już w domu. Na gorącą pogodę moje świece miały po prostu złą wartość cieplną i się przegrzewały, dzięki temu musieliśmy zrobić jeszcze kilka postoi w celu chłodzenia silnika.

Jeszcze kilka ciekawostek na temat tego modelu Ariela. Przede wszystkim był to jeden z pierwszych motocykli, w którym próbowano podwyższyć osiągi przez zastosowanie kompresora. Dwóch braci B. (już nie pomnę nazwiska) miało mały warsztat motocyklowy niedaleko Toru Brooklands i chcieli koniecznie udowodnić, że da się Arielem zrobić tam kółko z szybkością 100 mph. W 1933 r. byłby to pierwszy motocykl, który osiągnął taką szybkość. Niestety był jeden problem. Silnik Ariela był tak skonstruowany, że bardzo trudno było w nim poprawić osiągi „normalnymi” sposobami. Niewiele myśląc, bracia zdjęli z niego wszystkie zbędne części, a za to podłączyli, napędzany chyba od sprzęgła, kompresor. Motocykl dostał takiego szwungu, że spokojnie zapychał po torze ponad 110 mph, tyle że nie mógł dojść do momentu zakończenia rekordowego okrążenia, bo albo pacyła się głowica, albo pękała podstawa cylindra.



Tak wyglądał „rekordowy Ariel ze sprężarką.



W związku z tym, że Edward Turner nie zgadzał się na żadne przeróbki fabrycznych części, w końcu bracia dali spokój z rekordem. Późniejsza przedwojenna tysiącówka z żeliwnym silnikiem (4G) też nie osiągnęła 100 mph - jej rekord ciągłej jazdy to było 90 mph. Dopiero powojenna przeróbka silnika na aluminiowy blok pozwoliła podnieść moc do 42 KM i szybkość max do 100 mph.

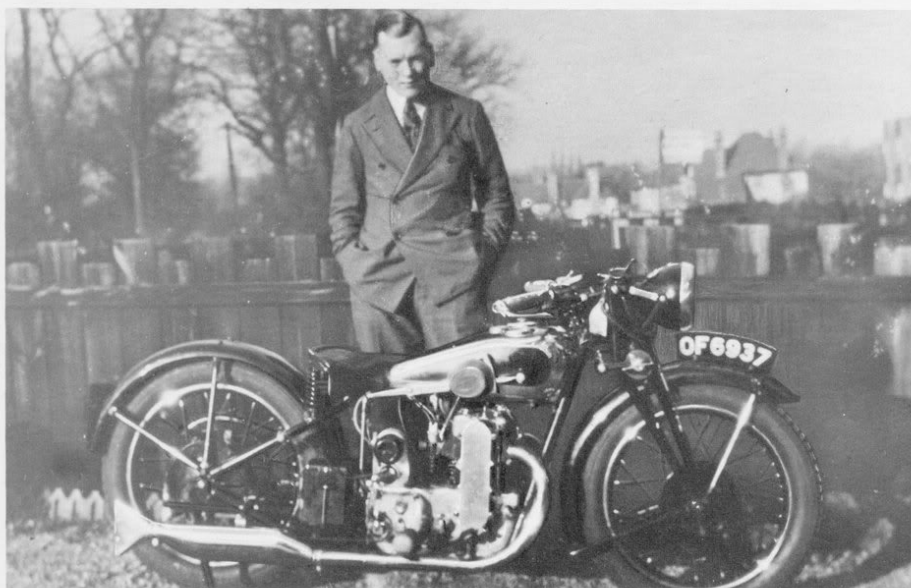
Jest też polski akcent w tej historii. Znanym przedwojennym właścicielem modelu 4F600 był konstruktor polskiego motocykla Sokół 600 inż. Rudawski.

A to „mój” Ariel w pełnej krasie.



Już jakiś czas po napisaniu tego tekstu jeden z moich nowozelandzkich kolegów napisał, że ma zdjęcie oryginalnej wersji Sqariela, tak jak wymyślił go Ed Turner i przesłał mi je. (Zamieszczone obok).

Mr Turner stoi ze swoim dziełem, które wygląda dla mnie dość pokracznie, jednak z ówczesnych wywiadów prasowych wiem, że jeździło znacznie lepiej, niż wyglądało. Warto zwrócić uwagę, że wszystko tutaj zblokowane jest w jednym zespole silnikowym, tak jak zaczęto to robić 30 lat później.



Turner with what we think must be an early Ariel Square Four prototype, the chain drive ohc 500. Note the hand gear change.

Adam Medyna

Michał Kubiak

List z podróży dookoła Świata

rozmawiał: Jacek Łukawski



Co sprawiło, że wybrał Pan właśnie ten kierunek o tej porze roku?

Michał, jak już na pewno wiecie, jest właśnie w trakcie podróży dookoła świata. Jedzie nowym Junakiem M20 na wschód. Udało nam się z nim skontaktować i zadać kilka pytań. Nieco wcześniej, w Rosji, zamontował do swojego Junaka koszyk boczny od IŻa i już na trzech kołach zmierzył się ze śniegiem i mrozem. Gdy nawiązaliśmy kontakt był w Mongolii, więc mógł podzielić się wrażeniami z jazdy zaprzęgiem w warunkach zimowych. Zapraszamy.

Już od wielu lat chciałem zobaczyć Rosję. Od osób, które tam były słyszałem, że zwykli Rosjanie to dobrzy i uczynni ludzie i nie mają nic wspólnego z kremlowską polityką.

Kierunek podróży wybrałem już rok temu i wtedy planowałem jechać latem. Jednak przygotowania motocykla trochę się wydłużyły i uznałem, że przejechanie Syberii zimą to może być bardzo ciekawe wyzwanie. Co prawda sądziłem, że będzie trochę łatwiej, ale gdyby człowiek nie podejmował się trudnych wyzwań, to życie byłoby bardzo nudne.

Proszę opisać wrażenia i doznania z jazdy motocyklem w obecnych warunkach (zimowych)

Podczas jazdy motocyklem zimą pojawiają się problemy, o których w czasie planowania wyprawy nie miałem pojęcia. Na przykład w temperaturach poniżej zera szyba w kasku motocyklowym pokrywa się lodem od wewnątrz. Co prawda mam na szybie podwójne szkło z powłoką zabezpieczającą przed parowaniem, ale przed lodem niestety to nie zabezpiecza. Po prostu para wodna wydychana z powietrzem powoli zamarza na szybie. Podobne problemy napotkałem z piciem. Zawsze wożę ze sobą wodę mineralną i na postojach powolutku popijam. Przy temperaturach poniżej zera, niestety, już nie jestem w stanie się napić, bo woda zamarzła. Kropelek do oczu również nie można używać. Po prostu wszystkie płyny zamarzają.

Za to przedzieranie się przez śnieżne zasy motocyklem z koszem daje tyle radości, że w pełni wynagradza „drobne” niedogodności.

Jak przetrwać w długiej podróży przy tak niskich temperaturach, jak się ubierać do jazdy, jak organizować nocleg?

Gdy stopniowo robiło się coraz zimniej, zwyczajnie nakładałem na siebie coraz więcej ciuchów metodą „na cebulę”. Na szczęście, w moich wielkich kufrach zmieściło się bardzo dużo ubrań. Metoda ta sprawdzała się mniej więcej do 0 stopni. Trzeba pamiętać, że jadąc na motocyklu nie liczy się tylko temperatura na termometrze, ale również prędkość wiatru, tzw. „czynnik chłodzenia wiatrem”. Odczuwalna temperatura jest znacznie niższa niż ta na termometrze.

W okolicach Nowosybirsk dotychczasowe, europejskie ubrania przestały mi wystarczać. Postanowiłem sprawdzić co nosi się na Syberii. Kupiłem buty z wyjmowanym wnętrzem, coś w rodzaju wa-





lonek. Dodatkowo te buty są wyposażone w kolce na podeszwach, by się nie ślizgać i na oblodzonych drogach spisują się znakomicie. Oprócz butów kupiłem też kombinezon syberyjskich myśliwych, który spisuje się wybornie. Junacek również dostał zimowe wyposażenie, w oponach motocyklowych zamontowałem kolce. Gdy jadę po śniegu i lodzie obniżam ciśnienie w oponach i wtedy kolce lepiej przylegają do lodu. Efekt jest bardzo dobry.

Noclegi zimą na Syberii bywają bardzo różne. Sporo pomagają rosyjscy motocykliści. Gdy jest taka możliwość to zatrzymuje się u nich, a gdy nie ma cieplej przystani, zwyczajnie rozkładam namiot.

Było tak, że uciekałem przed śnieżycą i jechałem przez całą noc. Tylko kilka razy zatrzymywałem się na postojach dla ciężarówek i stacjach benzynowych na kilkanaście minut, by odsapnąć. Nie gasiłem silnika, bo mam ubrania podgrzewane elektrycznie (kurtka, spodnie, rękawice i skarpety). Silnik pracował, alternator dawał prąd, a prąd dawał mi ciepło. Siedząc na motocyklu spałem szczęśliwie jak dziecko w kołysce, ciepło i przytulnie.

Rozpoczął Pan wyprawę motocyklem solo, niedawno zamontował Pan kosz. Jakie są wady, a jakie zalety jazdy zaprzęgiem?

Montaż kosza wymusiła zima. Po prostu po śniegu i lodzie nie da się bezpiecznie jechać motocyklem bez bocznego podparcia. W zimowych warunkach mam do pokonania ponad 5000 kilometrów, więc nie można było liczyć, że jakoś to będzie... Do Junaka dokupiłem rosyjski kosz od motocykla Iż Planeta model 5, który pamięta jeszcze czasy CCCP, ale konstrukcja jest solidna i przemyślana. Montaż kosza zajął około tygodnia. W Junaku wykonaliśmy ramę pomocniczą i odsunęliśmy go od motocykla bardziej niż przewidział to producent. Chodziło o to, by pomiędzy motocyklem i koszem zmieściły się moje „maleńkie” kufry. Bez kosza nie pokonałbym górskich przełęczy przed granicą z Mongolią. Koło przednie trzymało kierunek jazdy, koło kosza podpierało, żebym się nie wyrócił, a koło napędowe boksowało na podjazdach nawet przez kilka kilometrów. Taki dreefting był możliwy wyłącznie z koszem.

Jednak kosz to nie tylko zalety. Motocykl jest znacznie cięższy, sprzęgło jest dużo bardziej ob-

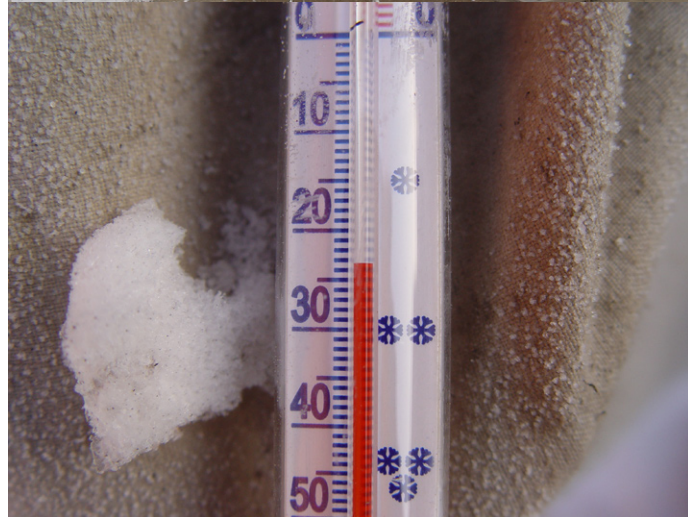


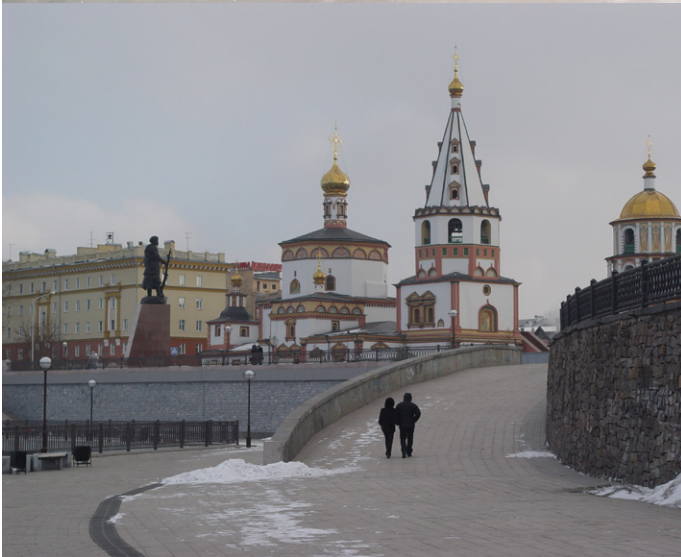
ciążone. Nie można już w korkach przejeżdżać pomiędzy stojącymi samochodami i zużycie paliwa wzrosło z 4,4 do 5 litrów na trasie, a po górach i w miejskich korkach nawet powyżej 6 litrów.

Jednak nie jest to problem. Benzyna w Rosji jest o połowę tańsza niż w Polsce, a zasięg na zbiorniku zmniejszył mi się z 550 do 400 kilometrów. To w zupełności wystarcza, by dojechać od jednej do drugiej stacji benzynowej.

Czy w takiej wyprawie należy kierować się planem, czy podróżować spontanicznie? Co zabrać ze sobą, a co można zostawić?

Ja podróżuję spontanicznie, nawet nie mam wyznaczonej dokładnej trasy. Odwiedzenie Mongolii nie było planowane, ale pojawiła się potrzeba przedłużenia rosyjskiej wizy, a to można zrobić tylko poza granicami Rosji. Podróżuję, by jak najlepiej poznać kraj i mieszkających tu ludzi, dlatego nie pędzę na złamanie karku jak najszybciej przed siebie. By jak najlepiej poznać kraj, nie śpiam w hotelach tylko w namiocie i u ludzi. Oczywiście kwestie finansowe są tu również bardzo ważne. Nie mam za dużo pieniędzy, a hotele to wydatek, z którego bez problemu można zrezygnować. Gdy już zakończę syberyjską przygodę i dojadę do Władywostoku, to trudno po-





wiedzieć, co będzie dalej. Na pewno będę się kierował na wschód - do Ameryki tylko jeszcze nie wiem czy Północnej, Środkowej czy Południowej. Cóż, zobaczymy.

Co zabrać na motocykl. Tu zasada jest bardzo prosta: jak najmniej. Jak widać na zdjęciach ja tej zasady nie przestrzegam. Lubię być zabezpieczony na każde warunki. Większość trasy śpię w namiocie, również w temperaturach poniżej zera, muszę więc mieć ciepłe śpiwory. Nie mam takich na - 20 stopni, więc śpię w dwóch śpiworach na raz, jeden do +5 a drugi do -2 stopni. Oba razem dają wystarczające zabezpieczenie. Mam również trzeci śpiwór, który będę używał w ciepłych krajach, taki malutki na +15 stopni. Przez to, że podróżuję po różnych strefach geograficznych, muszę mieć ubrania i całe wyposażenie na pełen przekrój temperatur. Trzeba również pamiętać, że w czasie podróży bagażu zawsze przybywa, nie chodzi tu tylko o drobne upominki dla rodziny, ale np. ciepłe ubrania i buty na syberyjskie mrozy, o przyczepce bocznej nie wspomnę.

rozmawiał ■ Jacek Łukawski

Wywiad został przeprowadzony korespondencyjnie.
Pan Michał odpowiadał na pytania drogą mailową.

**20
lat**

Harley Davidson

autor: Hubert Pawłowski

Klub Saarland

Huta Völklingen, 15 września 2012 r.



Idea wyjazdu narodziła się już dawno, po dostrzeżeniu w jednej z niemieckich knajp motocyklowych plakatu reklamującego imprezę.

Temat został rzucony wśród znajomych. Miło byłoby przecież pojawić się w gościnie w liczniejszym gronie. Niestety, jak to zwykle w takich przypadkach bywa, ci którzy zadeklarowali chęć uczestnictwa w wypadzie, powoli acz systematycznie, zaczęli się wykruszać z bardzo różnorodnych powodów. Koniec końców, znów zostałem sam.

Kilka dni przed terminem wyjazdu, zwierzyłem się ze swoich planów świeżo poznanemu koledze-motocykliście. Powiedział tylko:

– Zobaczymy co da się zrobić.

W razie jakby jednak jechał, ustaliliśmy punkt zbiórki oraz godzinę, do której będę czekał na telefon.

W umówionym dniu czekam jak na szpilkach. Niby nie martwi mnie samotna podróż, jednak wypad na złot jest dużo milszy w towarzystwie. Maszyna spakowana, wypucowana i gotowa do drogi.

A telefon milczy. No tak, można było się tego spodziewać. Jak od początku się nie klei, to trudno wyмагаć, żeby na koniec coś z tego wyszło.

Umówiona godzina minęła. Powoli zaczynam się szykować do drogi. W tym samym momencie dzwoni telefon.

- Cześć, śpisz jeszcze? Bo my już się zbieramy.

A więc kolega zwerbował jeszcze jednego kompana. No to w trójkę będzie jeszcze rażniej.

Pół godziny później następuje szybkie powitanie, a po chwili trzy maszyny prują w kierunku Völklingen.

Jednak im bliżej Völklingen, tym bardziej tempo spada. W końcu nikt z nas nigdy tu nie był i nawet nie bardzo wiemy, którym zjazdem mamy opuścić autostradę. Völklingen to całkiem duże miasto.

Nawigacja coś tam gada piąte przez dziesiąte, jednak nie można powiedzieć, żeby była jakoś specjalnie przydatna.

W pewnym momencie dopada mnie myśl, że być może jedziemy na darmo. Przypomniał mi się jeden ze zlotów „klubowych” w Polsce, który w reklamie miał być otwarty. I był, wejść mógł każdy, wjechać natomiast tylko posiadacz pewnej marki motocy-

kla. Na pytanie, co zrobić z motocyklem innej marki, gość na bramie wzruszył ramionami:

- Twój złom, twój problem.

Czy aby i tu nie będzie podobnie?

Z rozmyślań wyrwa mnie dźwięk Sportstera. Snujemy się jakieś 90 – 100 km/h prawym pasem autostrady, starając się nie przegapić zjazdu, więc Harley bez problemu nas wyprzedza. I o to chodziło. Skoro to Harley, do tego w okolicach największego zlotu tych maszyn w okolicy, to pewnikiem podąża prosto na imprezę. Przyspieszamy i lecimy za nim. Sportster, obciążony dodatkowo pasażerką, pruje rażno lewym pasem autostrady, jednak rządowe czwórki zdają się mówić:

- Spokojnie, nie zgubimy go.

Harley zjeżdża wreszcie jednym ze zjazdów. Gdy bariera zaczyna nas oddzielać od autostrady, na pokładzie Sportstera zapanowuje konsternacja. Widzimy jak między kierowcą a pasażerką trwa krótka wymiana zdań, po czym dziewczyna rozkłada ręce w geście bezradności. Patrząc na kolegę po swojej lewej, on patrzy na mnie. Co teraz? Domyślam się, że pod kaskiem rzucił siarczyste „Scheisse!”.

kazuje się jednak, że nie jest źle. Jesteśmy już w Völklingen. Harley, który nieco wbrew swej woli

Warto wiedzieć:

„Zabytek UNESCO, huta żelaza Völklinger Hütte to znany na całym świecie, jedyny zachowany zakład hutniczy z okresu rozkwitu przemysłu ciężkiego.

Zamknięta 4 lipca 1986 r. huta żelaza Völklinger Hütte została w 1994 roku wpisana na listę światowego dziedzictwa UNESCO jako pierwszy obiekt dokumentujący okres rozkwitu przemysłu ciężkiego. Dzisiaj huta Völklinger Hütte to najważniejszy całkowicie zachowany zakład metalurgiczny na świecie

z przełomu XIX i XX wieku, w którym mieści się Europejskie Centrum Sztuki i Kultury Przemysłowej. Od roku 2000, kiedy huta została udostępniona turystom, odwiedziło ją ponad milion gości. Jest to najczęściej odwiedzany obiekt kulturalny w regionie Saar-Lor-Lux (skrót od Saarland–Lorraine–Luxembourg) o powierzchni 600 000 m², gdzie realizowane są różne projekty w ramach tego niezwykle interaktywnego parku tematycznego. Hala konwertorów o powierzchni ponad 6000 m² z maszynami przypominającymi dinozaury, a także park hutniczy z sześcioma piecami olbrzymich rozmiarów oraz niespotykana na świecie ukośna winda to najwspanialsze osiągnięcia techniki inżynierskiej początku XX wieku. Znajdujący się na wysokości niemal 30 metrów nad ziemią pomost wsadowy, skąd wielkie piece napelňniane były koksem i rudą, służy obecnie jako olbrzymia platforma widokowa. Przewyższa ją jedynie nagrzewnica o wysokości 45 m.”



nas tu doprowadził, uciekł nam, przejeżdżając skrzyżowanie na „bardzo późnym żółtym” świetle sygnalizatora. Poza tym sama huta jest bardzo sławna, a nad skrzyżowaniem jest jak byk drogowy, kierujący wprost na nią. Więc wystarczy tylko jechać za strzałkami. Tym bardziej, że i zagęszczenie motocykli na kilometr kwadratowy zwiększa się z każdą chwilą. Po kilkunastu minutach jazdy przez miasto, zatrzymujemy się przed bramą olbrzymiego kompleksu Huty Völklingen.

Zorganizowanie złotu w tym miejscu to prawdziwy strzał w dziesiątkę.

Ciężkie motocykle w samym centrum ciężkiego przemysłu...Heavy Metal do kwadratu.

Co prawda Harley-Davidson Klub Saarland ma tu swoją siedzibę i miejsce narzucało się niejako samo, ale na pewno zorganizowanie w tym miejscu złotu dla kilku tysięcy uczestników wymagało sporo zachodu.

Moje obawy co do tego, jak zostaną potraktowani na złocie posiadacze „nie-V-twinów” okazały się całkowicie nieuzasadnione. Już na bramie Huty każdy wjeżdżający był witany przez organizatorów jak stary, dawno widziany przyjaciel.

Miejsca na terenie huty jest pod dostatkiem. Pierwszy parking oznakowano tabliczką „V-twins Only”, jednak najmniej z tego robili sobie właśnie gospodarze, wskazując także wjeżdżającym „Japończykom” wolne miejsca. Blisko sceny, ogródka piwnego. Żal nie skorzystać.

Zaczęliśmy, początkowo nieśmiało, gościć się na imprezie. Okazało się, że piwo i inne przysmaki serwowane w Biergarten są „na kartki”, a talon kosztuje całe 10 €. Jednak, jak zostaliśmy zapewnieni, talon służy jedynie usprawnieniu obsługi w barze i niewykorzystane środki płatnicze są bez problemu zamieniane później z powrotem na gotówkę. Zapewnienia okazały się być prawdziwe.

Za zakup jednego piwa z talonu umykało po 2 Euro, co trzeba przyznać, było bardzo przystępną ceną jak na warunki niemieckie. A zważywszy, że za wjazd na teren złotu nikt nie pobierał opłaty i koszty zorganizowania imprezy na pewno małe nie były, stwierdzić trzeba, że Harlejowcy nie zdzierali.



Dla tych, którzy preferują trunki bardziej „wysoko-prężne”, przewidziano miejsca w Whisky Hausie.



Mimo że dotarliśmy na miejsce złotu nieco ponad godzinę od jego oficjalnego otwarcia, impreza nadal dopiero się rozkręcała. Pierwszy z zespołów muzycznych, które dzisiejszego wieczoru miały nam umilać imprezę, dopiero instalował się na scenie. Goście wciąż jeszcze się zjeżdżali.

„Niewiarygodne, czy aby na pewno jesteśmy w Niemczech? Taki poślizg? I co, pewnie awantura?” – wiele osób zadałoby takie pytanie.

Nic z tych rzeczy. Jesteśmy w Niemczech, ale przede wszystkim w Kraju Saary. Ludzie tutejsi mają pewną specyficzną cechę, której brak Niemcom w innych landach. Luz. Mają go już w genach.

Przez ponad półtora tysiąca lat kraina ta była pograniczem pomiędzy Cesarstwem Rzymskim a Celtami, później pomiędzy Francją a Niemcami. Przez ten czas z niesłychaną regularnością przewalały się tu chyba wszystkie armie Europy wszystkich epok, niszcząc, paląc i rabując co się tylko dało.

W efekcie saarlandczycy nabrali niesłychanego dystansu do życia. Tu nikogo nie razi krzywe drzewo, czy dom na osiedlu w innym kolorze. Nie pucują też do przesady wszystkiego, jak mieszkańcy innych regionów. Bo i po co? Przyjdzie znowu jakaś armia i wszystko pójdzie z dymem...

Najważniejsze to dobrze się najeść i spotkać z przyjaciółmi. Wspólnie napić piwa. Resztą nie ma się co przejmować.

Zespół zaczął stroić instrumenty. Ponieważ wyglądało na to, że zjeździe im z tym jeszcze dobrą chwilę, poszliśmy obejrzeć motocykle. A było na czym oko zawiesić.







W międzyczasie muzycy skończyli stroić instrumenty i zaczęli grać. Co prawda wokalista zaczął świętować chyba wczoraj i do dziś nie skończył, bo za żadne skarby nie mógł trafić w rytm, tym niemniej nikomu nadal to nie przeszkadzało. W końcu przy mikrofonie zastąpił go jeden z kolegów z zespołu i już bez przeszkód popłynął ze sceny czysty, klasyczny blues.

Okazało się, że oprócz dwudziestolecia Klubu, urodziny (okrągłe sześćdziesiąte) obchodzi także jeden z jego członków. Z tej okazji koledzy sprawili solenizantowi jakże piękny, gustowny i praktyczny prezent:



Na zlot przyjeżdżali ludzie z całymi rodzinami. Wspólnym rozmowom i śpiewom nie było końca. Motocykle wciąż wjeżdżały na teren Huty, w ciasnych uliczkach pomiędzy halami echo niosło donośny grzmot V-twinów. Obyło się jednak bez popisów, palenia gumy i innych, tym podobnych „atrakcji”. Spokój, luz, kultura.

Kolejny zespół przyniósł ze sobą solidną dawkę dobrego, klasycznego rocka. Nie powiem, mimo tych trzydziestu lat z okładem na karku, poczułem się niemal jak za czasów studenckich.



Kolorowe plecy



W pewnym momencie do zabawy pod sceną przyłączyła się także wokalistka zespołu...



Cóż, są rzeczy z których nie potrafię wyrosnąć...



Mimo że nie znaliśmy nikogo z obecnych, bawiliśmy się w tym gronie doskonale.

I tak, na biesiadowaniu, rozmowach o motocyklach i fotografowaniu szybko płynął czas.

Szkoda tylko, że impreza trwała tak krótko...

 **Hubert Pawłowski**



ZIMOWY

ZLOT PINGWINA



Siedząc pewnego zimowego popołudnia przy kawie i przeglądając fora motocyklowe, natknąłem się na dziwny zlot. Nie wierzyłem własnym oczom. W styczniu zlot motocyklowy odbywał się po raz drugi, więc już nie mogłem się doczekać piątkowego wyjazdu.

Gdy jechałem na "Pingwina" w styczniu motocyklem, ludzie dziwnie na mnie patrzyli. Nawet panowie policjanci postanowili mnie zatrzymać do kontroli. Gdy zjechałem z drogi na pobocze od razu gleba. Poszło lusterko i lewa klamka od sprzęgła,

a pan władza powiedział "jedź pan dalej". Z połową klamki zjechałem do Świętochłowic. Widząc motocyklistów od razu mi się cieplej zrobiło w ten mroźny dzień. Zjechałem tylko na kilka godzin, a zostałem do niedzieli. Spałem na moto w wojskowym namiocie - jak się chce, można przeżyć. Nie będę się rozpisywał. Niech resztę dopowiedzą zdjęcia.

■ Marcin Menke Mrówa

zdjęcia: Organizator
więcej informacji: www.zlotpingwina.pl







**11 - 13 Stycznia 2013 kolejna edycja złotu Pingwina !!!
informacje i mapa dojazdu na www.zlotpingwina.pl**



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

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

MULTI MOTO

Motocykle z silnikiem diesla 1.5 litra ON na 100km!!!



www.multi-moto.eu

GOOD WORK AIN'T CHEAP
CHEAP WORK AIN'T GOOD
SERWIS Ognia i Mocy
Budowa Pojazdów
w specjalizacji motocykli

**MECHANIKA
MOTOCYKLOWA**

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

Żmigródek 52b
przy trasie
Wrocław - Poznań
tel. 603 982 797
www.sta-por.pl



WÓZKI BOCZNE
MONTAŻ I STYLIZACJA POD MODEL MOTOCYKLA
AKCESORIA
tel. 696 084 123
OPOLE



Ubezpieczenie dla Motocyklisty!

300 000 zł Sumy Ubezpieczenia tylko za **100 zł** miesięcznie
Bez badań, bez dodatkowej oceny ryzyka wynikającej z jazdy
na motocyklu.

Ciesz się jazdą, ale zadбай o najbliższych

Chcesz zapytać o szczegóły?

Zadzwoń pod numer: 723700007 lub 723249017

Całość oferty dla Ciebie (OC, AC, OC w życiu prywatnym i 170 innych ubezpieczeń)
możesz zobaczyć na www.agencjasocha.pl

Agencja Allianz Joanna Socha

Biuro:

01-381 Warszawa, ul. Powstańców Śląskich 44

Tel. (22) 517 87 90, Faks. (22) 517 87 97

e-mail: agencja.socha@allianz.pl

Filia I:

05-120 Legionowo

ul. Józefa Piłsudskiego 31 lok 331

Tel./Faks. (22) 784 42 47

e-mail: agencja.socha@allianz.pl

Filia II:

32-700 Bochnia

ul. Poniatowskiego 34D

Tel. (14) 69 13 404

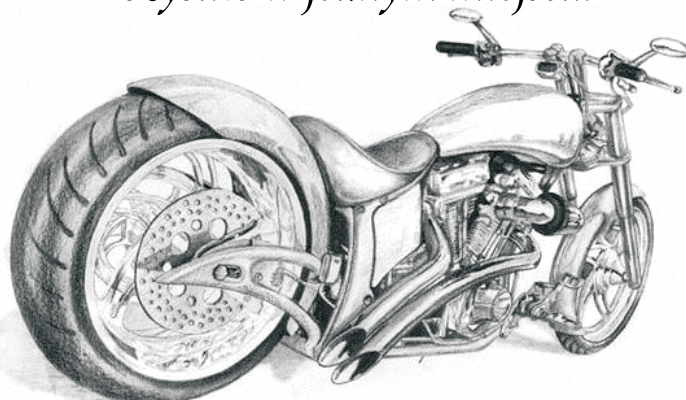
e-mail: agencja.socha@allianz.pl

Ubezpieczenie dla Motocyklisty!

www.chopper-cruiser.com.pl

Motocykle. Pasja. Hobby. Informacja.

Wszystko w jednym miejscu.



**Strona poświęcona motocyklom
chopper i cruiser, dla ludzi
i o ludziach nimi jeżdżących.**

Kontakt:

e-mail: admin@chopper-cruiser.com.pl

Reklama. Współpraca.

e-mail: reklama.wspolpraca@chopper-cruiser.com.pl

502 33 67 03 (Wojtek) 530 72 23 14 (Piotr)

Lokalizacja - Słupsk, obszar działania - ogólnopolski.

Rożd tu Hel

autor: Krzysztof Rudnicki



Aromat świeżej kawy wypełniał cały sklep. Delikatnie zacząłem „siorbać” parząc sobie wargi, nosem wciągając gorącą parę unoszącą się z kubka. Twarz powoli zaczęła rozmarzać, a pierwsze oznaki „odwilży” pozwoliły na grymas podobny do uśmiechu...

- Gdzie cię niesie? - zapytała żona.
- Jadę dokończyć pewną historię - odparłem.
- W zimie motorem? - bardziej stwierdziła niż spy-

tała i odwróciła się na drugi bok. Ubierając się nieśpiesznie, spojrzałem na zegarek – 6.02. Wyszedłem do garażu i spakowałem się. Niby normalnie jak człowiek ma kilka wolnych dni i lubi polatać motorem. Godzinę później siedzę już na maszynie, która jeszcze zasnana i zdziwiona nie bardzo ma ochotę na współpracę.

Temperatura powietrza -27 C – odczytałem na mijanej przydrożnej tablicy informacyjnej. Temperatury asfaltu nie podają chyba z grzeczności. Zapowiada

się piękny, słoneczny dzień, a na porannym niebie żadnej chmurki. Po paru kilometrach silnik zaczął łapać temperaturę i przestał kaprysić, więc śmieiej odkręciłem manetkę. Kierunek północ. Dokończyć...

Mniej więcej dwadzieścia lat temu postanowiłem objechać Polskę dookoła, trzymając się jak najbliższej granicy. Żaden wyczyn, zgadza się, ale wtedy nie było to jeszcze takie proste i oczywiste jak dziś. Wszędzie w pobliżu granic „kręcili się” żołnierze wojsk obrony pogranicza, którzy czujnym okiem obserwowali ruchy wszelkich podejrzanych pojazdów w swoim rejonie. Podejrzanych, bo co robi motocykl na opolskich numerach rejestracyjnych na tzw. „wschodniej ścianie” albo w pobliżu zmilitaryzowanych stref zachodnich granic? Wiele rejonów nadgranicznych było po prostu zamkniętych dla ruchu cywilnego, ponieważ znajdowały się tam poligony lub inne wojskowe instalacje. Nieopatrznie podjeżdżając zbyt blisko, było się natychmiast narażonym na kontrolę, a często na zatrzymanie, niby w celu weryfikacji prawdziwości udzielonych wyjaśnień.



Ze wspomnień wrywa mnie szyba, z którą coraz częściej mam problem. Zamknięta natychmiast zaparowuje i zamarza, uchylona wyciska łzy z oczu, które zamarzają na policzkach. Prowizorycznym rozwiązaniem okazuje się chusteczka do nosa, która włożona do kasku, pomiędzy „szczękę” a twarz, zakrywa nos i usta zatrzymując parę wodną w sobie. Doraźnie takie rozwiązanie zdaje egzamin, ale „tymczasowy absorber wilgoci” nie bardzo chce współpracować. Co rusz wędruje w dół. Taśma izolacyjna – pierwsza myśl. Po chwili zastanowienia stwierdzam jednak, że to dość głupi pomysł. Wyobraźcie sobie człowieka, który w zimie podjeżdża motocyklem na stację benzynową, ściąga kask, a naszym oczom ukazuje się jego oblicze przyozdo-

bione chusteczką do nosa, przytwierdzoną taśmą izolacyjną owiniętą wokół głowy. Zjawisko...

Powoli dochodzę do wniosku, że jazda bez kominiarki w taką pogodę, to nie był najlepszy pomysł. Pakowałem się szybko i jakoś tak w ferworze walki przeoczyłem ten drobiazg. Pośpiech w tym przypadku był uzasadniony - jak zwykł mawiać Król Julian - „róbmy to szybko zanim dotrze do nas fakt, że to kompletnie bez sensu” („Pingwiny z Madagaskaru”). Postanawiam dokonać zakupu po drodze w jakimś napotkanym sklepie motoryzacyjnym. Za Leszmem widzę ołowiane chmury, do których nieubłaganie się zbliżam. Nie wróży to nic dobrego. Początkowo zakrywają tylko słońce i robi się szaro, ale im dalej tym gorzej. Najpierw delikatne płatki sporadycznie lecą w sobie tylko znaną stronę, z czasem jest ich coraz więcej, by po kilku kilometrach zaatakować z całą mocą. Napór śniegu jest tak duży, że sznur samochodów zwalnia do 30 kilometrów na godzinę i w tym żółwym tempie mozolnie brnie w śniegu, który coraz grubsza warstwą pokrywa drogę. Po kilkunastu kilometrach dostrzegam tablicę z informacją o stacji benzynowej, na którą bez wahania skręcam. Nie tylko ja wpadam na ten pomysł – gdzie tylko się da stoją zaparkowane pojazdy. W środku tłum jak przed odjazdem „pośpiesznego nad morze”. Do automatu z gorącymi napojami kolejka.

- Przepraszam – mówię głośno do tłumu - przepuście mnie? Wezmę tylko czekoladę i wyjdę, bo jak postoję dłużej, to się ugotuję.

Tłum grzecznie rozstępuje się przede mną, jak Morze Czerwone przed Mojżeszem, pozwalając mi swobodnie przejść i dokonać zakupu. Po paru chwilach stoję już na zewnątrz z dymiącym kubkiem pachnącej czekolady. Spoglądam na szybę wystawową, w której odbija się obraz całej mojej sylwetki. Teraz już wiem, czemu ludzie tak chętnie mnie przepuścili – z przodu jestem oblepiony grubą warstwą zamarzniętego śniegu, dochodzącą w niektórych





miejscach do kilku centymetrów. Czuję się tak jak wyglądam. Bałwan...

Biorę łyk czekolady, śmiejąc się głośno sam z siebie i siadam na motocyklu. Szerokim łukiem mija mnie kolejna para zagubionych w śnieżycy wędrowców. W sumie nie dziwi mnie to, że starają się zachować jak największy dystans do mnie – mróz, śnieżycy i dziwnie odziany człowiek na dziwnym motorku, śmiejący się nie bardzo wiadomo z czego.

Na pierwszy rzut oka muszę wyglądać na nie całkiem zrównoważonego psychicznie osobnika. Cóż... życie. Śnieżycy powoli traci na sile i nim zdążyłem dopić czekoladę, przechodzi w spokojny opad, a widoczność wzrasta do około kilometra. Ruszam więc dalej. Wszystkie pojazdy na zaśnieżonej drodze poruszają się grzeczniutko 60 kilometrów na godzinę. Nikt nie „kozaczy”. Jak ja to lubię. Chusteczka irytuje mnie coraz bardziej i po kolejnej godzinie jazdy, kiedy nos przymarza mi do szyby i gotów jestem na przytwierdzenie jej do twarzy taśmą izolacyjną, po lewej stronie drogi dostrzegam moje wybawienie – sklep motocyklowy. Podjeżdżam, parkuję. Na szczęście otwarte. Wchodzę do pustego sklepu. Sprzedawca mierzy mnie zdziwionym wzrokiem:

- W taką pogodę? – zawiesza głos.
 - Nie wytrzymałem... Bez latania motorkiem długo się nie da... - odparłem odłupując kawałki lodu z twarzy.
 - Kawy? - zaproponował raczej niż spytał.
 Aromat świeżej kawy wypełniał cały sklep. Delikatnie zacząłem siorbać parząc sobie wargi, nosem wciągając gorącą parę unoszącą się znad kubka. Twarz powoli zaczęła rozmarzać, a pierwsze oznaki



„odwilży” pozwoliły na grymas podobny do uśmiechu...

- Potrzebuję kominiarkę - powiedziałem, delektując się każdym tykiem, który wypełniał mnie swoim ciepłem.

Po dwóch kwadransach uzbrojony w nową ochronę głowy, będącą zarazem mocowaniem chusteczki do nosa, ruszyłem dalej. „Czas nie stoi, słońko się nie pasie” - tak mawiała moja babcia. No - teraz jest super, chusteczka nie zmienia miejsca, szczelnie okrywając nos i usta, zatrzymując parę z oddechu. Jak wspomniałem czas biegnie nieubłaganie, a że droga staje się coraz lepsza więc mocniej odkręcam „manetkę”. Późnym popołudniem docieram do Koszalina i skręcam na wschód, aby dotrzeć dziś jak najbliżej celu mojej podróży, ale im ciemniej się robi, tym zimniej i jakieś sto kilometrów od Helu postanawiam w napotkanym przytulnym hotelu spędzić noc. Szybka kolacja z dużą ilością gorącej herbaty z cytryną i o dwudziestej drugiej śpię już snem sprawiedliwego.

Budzę się wypoczęty i wyspany o czwartej, śniadanie zamówione na czwartą trzydzieści, a o piątej silnik niezbyt chętny do współpracy popierduje lekko przerywając. Wiem, że po paru kilometrach

przestanie kaprysić, więc sunę powoli, delektując się rześkim porannym powietrzem. Dziś jakby cieplej - myślę, a po chwili, na mijanej tablicy informacyjnej, znajduję potwierdzenie moich przypuszczeń; minus dwadzieścia dwa. Jest dobrze, uśmiecham się do siebie i podkręcam tempo. Jest już jasno kiedy docieram na Półwysep Helski. Mijam Chałupy. Rozglądam się, wjeżdżam na plażę, ale naturystów, ani widu, ani słyhu. Trudno, przecież i tak nie po tu przyjechałem.

HEL.

Wspomniałem już wcześniej, że prawie objechałem Polskę dookoła wzdłuż granicy. Prawie...

Na przeszkodzie stały tereny wojskowe. Większość z niedostępnych stref do tej pory udało mi się odwiedzić, a do zamknięcia „pętli” pozostał Półwysep Helski. Wtedy zostałem zatrzymany przez wojsko i dostałem kolegium. Dziś również nie wszędzie można dotrzeć, ale zdecydowanie więcej miejsc jest dostępnych. Wojsko jest w odwrocie i duże części terenu, niegdyś pilnie strzeżonego, są dostępne dla turystów. Przelatuję przez puste ulice i docieram na sam „szczyt” półwyspu. Przez wąski przejazd wjeżdżam wprost na plażę.

*Prawie jak w „Słonecznym patrolu”...
Tylko plaże puste. Zupełnie wymarłe...*



Dzięki ujemnej temperaturze piasek jest zamrożony i jazda po plaży nie jest żadnym problemem. Dziwny spokój. Jakby po wojnie nuklearnej. Żadnych tłumów, kiosków i sprzedawców. Cisza, a właściwie kojący szum wiatru i delikatny chłupot fal. Buszuję po plaży, bunkrach, umocnieniach, porcie i wszystkich miejscach, gdzie da się wjechać zaprzęgiem. Zapuszczam się nawet na lód skuwający zatokę. Do samego wieczora udaje mi się zobaczyć wszystko, co zaplanowałem, więc chyba udało mi się dokończyć wyprawę rozpoczętą wiele lat temu. Wracają wspomnienia, przychodzą nowe marzenia o podróżach. Tyle jeszcze miejsc chciałbym zobaczyć...

Krzysztof Rudnicki

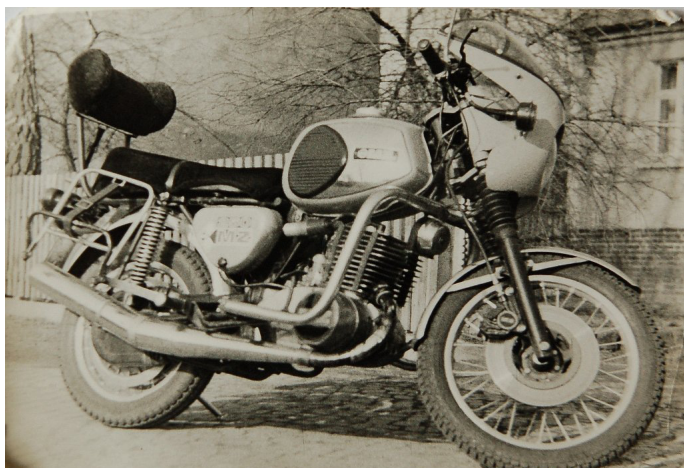


Kocham motocykle, które stawiają przede mną wyzwania.

z Arkiem „Szajbą” Pawlukowiczem.

rozmawiał: Wojtek Kopczyński

Mój pierwszy własny jednoślad? To chyba był Komar... Zbyt długo zresztą nie pojeździł, bo już od małego lubiłem wszystkie moje pojazdy rozbierać i coś w nich po swojemu przerabiać. Nie zawsze to im wychodziło na zdrowie... Pierwszy „poważny” motocykl kupiłem w wieku 16 lat, była to Jawa 350, potem przyszła kolej na MZ 250. Już wtedy zaczęła fascynować mnie prędkość. Wtedy też miały miejsce pierwsze „gleby”. Po upadku na Jawie mam pamiętkę do dziś. Przytarłem sobie rękę tak mocno, że strupy schodziły mi przez całe wakacje.



eszcze surowszą nauczkę dała mi MZ. Po wypadku na niej miałem operacyjnie składany obojczyk. Jednak to nie zraziło mnie do motocykli, raczej nauczyło respektu do nich i pokazało jak mało jeszcze umiem. Z czasem pojawiły się w moim garażu japońskie ścigacze. Cały tydzień ciężko się pracowało na to, by przez weekend poszaleć na motocyklu. To był właściwie mój jedyny cel w życiu. Okazało się, że w okolicy mieszka więcej takich „wariatów” jak ja. Zaczęliśmy regularnie spotykać się na obwodnicy, czy na torze w Starym Kisielinie. No i tak powstał „Dziki Zachód – pozytywnie szajbnięci” - nieformalna grupa motocyklowa. Nie mamy żadnego regulaminu ani hierarchii. Wszyscy jesteśmy równi i chcemy tylko jednego: popałować, podzidować, przypalić gumę, wyjeździć kilka baków paliwa przez weekend, by w ten sposób nabrać sił do pracy przez resztę tygodnia.

W pogoni za prędkością kupiłem sobie Suzuki Hayabuse. Był to wtedy najszybszy produkowany

seryjnie motocykl, ale dla mnie jeszcze zbyt wolny. Dołożyłem więc mu turbodoładowanie, potem jeszcze parę innych usprawnień, aż stał się on najprawdopodobniej najszybszym motocyklem w Polsce. Ja to wiedziałem, ale innym trzeba było to udowodnić.



Tak w 2007 roku powstał plan nieoficjalnego pobicia rekordu Polski w prędkości jazdy motocyklem. W sumie był to spontaniczny pomysł. Kilku kumpli zablokowało na chwilę ruch na obwodnicy i na ich znak rozpedziłem się, ile mogłem na pustej drodze. Licznik wskazywał ponad 350 km/h, ale według wskazania GPS jechałem 309 km/h. Wiedziałem, że mogę poprawić ten wynik, wolałem jednak poczekać, aż może ktoś się przyłączy do tej „rywalizacji”. Tak się nie stało i rekord przetrwał z długą brodą do dziś (w lecie tego roku rekord został pobity - przyp. W. K.). Zaraz potem pochłonęły mnie wyścigi „na ćwiartkę” – czyli na dystansie ¼ mili.

Tu też oczywiście chciałem być najlepszy. Jednak miałem problem ze znalezieniem warsztatu, który mi dobrze zestroi Power Commandera z turbiną i odpowiednimi wydechami oraz zainstaluje odpowiedni osprzęt. Miałem pecha, bo wtedy w Polsce nie było jeszcze doświadczonych mechaników w tym temacie. Można powiedzieć, że dopiero nabierali doświadczeń na moim motocyklu, a ja im jeszcze za to wszystko płaciłem. Skończyło się na tym, że wywoziłem motocykl do Londynu, by tam mi go zestrojono jak należy. W sumie to sam nie wiem, czemu tak inwestowałem w tę Hayabusę. Na ćwiartkę w klasie Maxi startowało nas ledwo kilku zawodników. Organizatorzy wyścigów uważali, że największą troską należy otaczać najliczniej obsadzoną klasę sześćsetek. Nie podzielali naszych argumentów, że publiczność przychodzi oglądać raczej nasze „potwory” niż motocykle, które widzi na co dzień na ulicy. Co z tego, że jest ich dużo? W boksie zawodników wagi super ciężkiej też jest zaledwie kilku, a to im płaci się największe pieniądze, by zobaczyć ich walki i to oni przyciągają najwięcej widzów. Skutek był taki, że za zwycięstwo w klasie „street” można było dostać 1000 złotych, a u nas zwycięzca zgarniał... komplet męskich kosmetyków. Dlatego motocykli w naszej klasie ubywało, a wraz nimi ubywało widzów, czego chyba organizatorzy nie przyjmowali do wiadomości, koncentrując się głównie na klasach samochodowych. W końcu, po wybuchu silnika w mojej Hayabusie, zmieniłem podejście do tych zawodów. Jeżdżę na nie od cza-



su do czasu i pewnie jeszcze będę jeździł, ale z nastawieniem rekreacyjnym. Jest to dobra okazja do bezpiecznego dzidowania motocyklem, można miło spędzić czas w piknikowej atmosferze w gronie znajomych, a kwestia wyników i nagród jest drugorzędna.

Kiedy zaczął mnie interesować custom? Właściwie to Hayabusę kupiłem za pieniądze ze sprzedaży mojego pierwszego customowego motocykla, tylko mało kto o tym wie. Później to moje ciągłe dłubanie w Hayabusie zmieniło ją w customa. Właściwie Hayka była spełnieniem moich wszystkich wcześniejszych marzeń: turbo, nitro, przedłużony wahacz, osprzęt z najwyższej półki... O tym jeszcze kilka lat wcześniej nie śmiałem marzyć. Wtedy dotarło do mnie, że marzenia nie muszą być nieosiągalne. Trzeba bardzo chcieć i konsekwentnie latami do nich dążyć - wtedy można je zrealizować. Pomyślałem, że skoro udało się z Hayabusą, to mogę zbudować kolejny motocykl marzeń. Tak to się zaczęło. Nie mam talentów malarskich, nie umiem też rysować planów technicznych. Moje motocykle powstają w głowie. Najczęściej w czasie długich podróży za kółkiem kierownicy, albo w czasie bezsennej nocy. Ponieważ mam warsztat na parterze domu, nieraz w połowie nocy schodzę tam i zaczynam budować to, co widzę oczami wyobraźni. Tak właśnie powstają moje motocykle. Chodzę, siedzę, myślę, czekam na natchnienie i potem nagle: JEST! Zapala się światełko w głowie jak Pomysłowemu Dobromirowi z filmu rysunkowego dla dzieci. Wtedy zamykam się sam w warsztacie. Nikogo tam nie wpuszczam, ani nie wychodzę z niego, dopóki mój pomysł nie zmieni się w realną rzecz. Tak też powstał „Cedzior”. Kratownicowa rama i wahacz wykonane na zamówienie, karoseria z karbonu, silnik z Suzuki GSX-R 1000 doładowany nitro, markowy osprzęt z najwyższej półki – jednym słowem kolejny motocykl marzeń. „Cedzior”, „Cedzik”... tak przyjaciele wołali na młodego chłopaka – Piotrkę Sadkowskiego. Przyjeżdżał często na obwodnicę podzidować z naszą grupą. Jedna z takich zabaw skończyła się tragicznie... Cedzik zginął na miejscu. Z jego Suzuki K4 zostały tylko szczątki. Udało mi się je odkupić od rodziny. Dostałem trochę instalacji elektrycznej, chłodnicę oleju, skrzynię biegów... Wykorzystałem to wszystko do budowy Cedziora, by tak szybko nie zapomniano o Piotрку. Cedzior ma moc 240 KM i może pojechać grubo ponad 300 km/h. Piotrkowi pewnie by się spodobał. Nie... Nie mam oporów, by odkręcić do końca manetkę Cedziora. Nie prześladowało mnie nigdy żadne widmo Cedzika w czasie

jazdy tym motocyklem. Cedzior przecież nie powstał „ku przestrodze”. On ma mieć tylko w sobie kawałek historii Cedzika. Czasem nawet mam wrażenie, że Cedzik opiekuje się tym motocyklem...



Lubię szybką jazdę, bo wtedy mogę się „wyłączyć”. Czym szybciej się jedzie - tym mocniej trzeba koncentrować się na motocyklu i drodze. Wtedy nie ma czasu na rozmyślanie. Z tyłu zostają tragedie, kłopoty, problemy. Mózg może odpocząć od natrętnych myśli. To jest trochę jak medytacja. Tak jak Ziemia ma swoją powłokę, chroniącą ją przed meteorami i kometami, tak kask motocyklowy izoluje mnie od zewnętrznego świata. Gdy założę go na głowę, wszystko cichnie. Nic do mnie nie dociera, poza widokiem drogi i kierownicy motocykla przede mną. Po dniu takiej jazdy czuję się zregenerowany jak po seansie u psychoanalityka.

Kiedy zaczęły się starty w konkursach Customów? To wszystko bierze się z mojej pewnej cechy charakteru. Zdarza mi się coś „chlapnąć” w czasie jakiejś zapalczywej dyskusji, a potem siedzi to we mnie i uważam, że skoro głośno powiedziałem, że coś zrobię - to muszę to zrobić. Tak było z rozbudową Hayabusy i biciem rekordu, tak było też ze startem Cedziora na zawodach customów. Powiedziałem kiedyś, że mój street fighter wygra w każdych zawodach, no to nie mogłem później unikać wystawiania go. No i tak się to zaczęło. Cedzik pew-

nie czuwał nad nami, bo przez dwa lata nie było mocnych na Cedziora: ani w Polsce, ani w Berlinie na Fighteramie, ani w Pradze na Mistrzostwach Europy Wschodniej. Wizyty na takich konkursach są bardzo ciekawe. Można pooglądać sporo fajnych motocykli, jednak nie staram czerpać wzorów i kopiować żadnych wielkich budowniczych. Chcę trzymać się własnego stylu, a jego głównymi cechami są funkcjonalność i osiągi. Nie interesują mnie ładnie stojące, lśniąco eksponaty na dwóch kołach. Dlatego lubię budować motocykle na bazie japońskich silników sportowych. Są lekkie, dobrze wyważone, dają gwarancję dobrych osiągnięć i są niezawodne. Nie pociąga mnie jakoś motocykl na bazie silnika Harleya. No chyba, że V-Rod. Ten silnik to już całkiem inny Harley Davidson. Wykonany z całkiem innym podejściem do jazdy i daje gwarancję silnych doznań. Kocham motocykle, które stawiają przede mną wyzwania. Siadając na nowy motocykl oczekuję, że wspólnie pokonamy jakąś nową barierę. Doznam czegoś, co wcześniej nie było dane mi przeżyć. Może dlatego tak szybko nudzą mnie fabryczne motocykle i muszę budować własne.



Często słyszałem pytania, czy uda mi się przebić osiągnięcia Cedziora następnym motocyklem, jaki po nim zbuduję. Budując Comara wcale o tym nie myślałem. Po prostu na ten czas zapomniałem o Cedziorze. Cały czas zaprzętał mi głowę tylko nowy projekt. Siadałem sobie przed nim, przyglądałem się i myślałem: czego jeszcze w nim brakuje. Starłem sobie go wyobrazić już w całości. Projekt Comar miał być połączeniem ducha Ton Up i street fightera. Czy to się udało? Jak ci już kiedyś mówiłem, Comar kojarzy mi się z kroplą rtęci. Ruchliwy, lśniąco, trudny do uchwycenia. Mimo to przyciąga wzrok i trudno go oderwać od tego motocykla. Comar nie powala mocą i prędkością maksymalną jak Cedzior, on ma dawać przyjemność z jazdy po mieście. Jest silny i zwinny, a przy tym delikatny i lekki.

Pewnie na prostej Comarowi brakuje tej mocy co ma Cedzior, jednak nie jeździmy tylko po samych prostych. W mieście, na górskiej wycieczce, czy na krętym torze silnik 600-tka świetnie sobie radzi i wtedy może na równi startować z „tysiącem”.

Comara budowałem właściwie pod siebie. To jest motocykl do takiej jazdy jak lubię. Ja lubię trochę poświrować, trochę poszpanować, pochulić. Zdarza mi się pojechać na tylnym kole 260 km/h... Już taki jestem. I ten motocykl oddaje mój charakter. Dzieci? O tak. Na pewno odziedziczyły mój charakter. Mam trzy córki i ze wszystkich jestem dumny. Martynka chyba najbardziej idzie w moje ślady. Miała dziewięć lat, gdy na Drag-skuterze, który jej zbudowałem, osiągnęła prędkość 90 km/h. Buduję im teraz mini cafe racera na bazie Hondy Monky. Czy nie boję się sadzać dzieci na tak szybkie jednoślady? Nie. Uważam, że tylko wtedy można bezpiecznie jeździć z dużą prędkością, gdy odpowiednio wcześniej zaczniemy się tego uczyć. Od małego należy wyrobić w sobie odpowiednie nawyki i odruchy. Wtedy młody człowiek panuje nad maszyną, nie traci głowy i nie daje się ponieść emocjom. Prędkość jest dla niego czymś normalnym, co zna od dawna i nie czuje potrzeby, by się popisywać tym, co potrafi. Najgorzej jest, gdy 20-latek usiądzie po raz pierwszy na motocyklu. Zaraz chce się popisać przed kumplami, jaki z niego kozak i z takiej właśnie głupoty rodzą się nieszczęścia. To nie szybka jazda motocyklem nas zabija, tylko brak dobrego wychowania z jazdy na motocyklu. Rozejrzyj się po naszych ulicach. Założę się, że wszyscy ci wariaci chcący się popisać ryzykując życie innych, to świeżo upieczeni właściciele motocykli. Doświadczony street fighter, podobnie jak doświadczony karateka, nie popisuje się przy byle okazji tym, co potrafi, bo nie widzi potrzeby, by to udowodniać na każdym kroku. Doskonale zna swoje możliwości i wie, jakie skutki może swoim działaniem wyrządzić. Ja doskonale wiem, co potrafię na motocyklu i co potrafi mój motocykl. Bawi mnie nieraz, jak podczas wycieczki w góry widzę młodych łebków, popisujących się na ciasnych zakrętach i nagrywających to wszystko na kamery, by zaraz w Internecie pokazać, jacy oni są wspaniali. Minki im nieco rzędną, gdy nagle podczas takiego nagrania mijam ich bez wysiłku po małym łuku. Może to im da trochę do myślenia, zanim trafią na swój „ostatni zakręt”...

Słuchał i notował: Wojtek Kopczyński
Foto: Prywatne archiwum Arka Pawlukowicza

Podatki dotyczą też motocyklistów i ich maszyn



Radość z zakupu motocykla, czy też zadowolenie z uzyskanej dobrej ceny sprzedaży, może zostać szybko popsute przez wcześniej nieprzewidzianą konieczność zapłaty podatku. Najczęściej mamy do czynienia z podatkiem od czynności cywilnoprawnych, potocznie nazwanym PCC lub opłatą skarbową. Gwoli wyjaśnienia wskazać trzeba, iż określenie PCC jest uzasadnione o tyle, że dotyczy deklaracji PCC-3, jaką należy złożyć do właściwego urzędu skarbowego, w celu rozliczenia się z podatku, a ponadto jest skrótem od „Podatek od Czynności Cywilnoprawnych”. Zupełnie zaś nieuzasadniona od początku roku 2001 jest nazwa „opłata skarbową”. Faktycznie, kiedyś taka opłata funkcjonowała i dotyczyła tej samej kwestii, ale mija już dwunasty rok, jak uległo to zmianie. Przyzwyczajenie jest jednak drugą naturą człowieka, a więc nadal ten archaiczny zwrot jest używany, co na wszelki wypadek warto wiedzieć. Nigdy bowiem nie wiadomo od kogo przyjdzie kupić motocykl, czy też części do niego.

Od roku 2007, zgodnie ze zmianą ustawy o podatku od czynności cywilnoprawnych, podatek ten zawsze obciąża osobę kupującą. Znacznie uprościło to rozliczenia stron transakcji i zniwelowało ryzyko konieczności zapłaty podatku przez dwie strony umowy. Nie chroniły w tamtym czasie zapisy w umowie wskazujące, kto ma zapłacić podatek, czyli zobowiązanego. Nie ma też potrzeby składania dwóch deklaracji przez kupującego, jak i sprzedającego. Zmiany wyraźnie uprościły obowiązki podatników.

Stan prawny na dziś jest taki, że o ile cena motocykla lub pojedynczej części albo podzespołu przekracza 1.000,00 zł, obowiązek zapłaty tego podatku ciąży na kupującym w wysokości 2% od podanej wartości, czyli najczęściej od ceny. Kupujący jest też obowiązany do złożenia deklaracji PCC, a wszystko to musi zrobić w terminie 14 dni od daty zawarcia umowy. Dla przykładu, jeżeli kupowany motocykl kosztuje 12.400,00 zł, to fiskus będzie chciał od nas 248 zł podatku!

Przypomnieć trzeba jednak, że ten obowiązek dotyczy też zakupu pojedynczych części, jak i podzespołów!

Przez podzespoły należy rozumieć pewne kompletne zespoły. Silnik, skrzynia biegów, wał napędowy, są podzespołami motocykla. Można też za podzespół uznać kompletne koło z tarczą hamulcową i oponą. Jak uczy doświadczenie podzespoły są droższe niż pojedyncza część.

Oznacza to, że jak zostanie zakupiony kompletny używany silnik za 1.100,00 zł, to osoba kupująca musi naliczyć podatek (2% od całej ceny 1.100,00 zł), wypełnić odpowiednio deklarację PCC-3 i w terminie 14 dni złożyć lub wysłać deklarację do urzędu skarbowego. Musi też wpłacić podatek do kasy lub na rachunek bankowy urzędu.

Najczęściej w urzędach powołane są odpowiednie komórki organizacyjne, zajmujące się podatkiem od czynności cywilnoprawnych i tam na miejscu dokonuje się wszelkich formalności. Tam też większość kupujących dowiadyuje się, iż cena wpisana w umowę jest za niska...

Urzednicy opierają się na posiadanych taryfikatorach oraz na innych umowach, z jakimi mają do czynienia. Najczęściej pozostają zupełnie niewrażliwi na argument, że cena jest faktyczna, bo to była super okazja albo motocykl zaliczył „glebę”, czy też jest uszkodzony. Jak w „tajemniczych książeczkach” fiskusa jest za-

pisane, że ten typ motocykla w tym roczniku kosztuje np. od 11.000,00 zł do 14.100,00 zł to praktycznie tylko „wysypanie” motocykla na biurko w urzędzie może spowodować obniżenie tej daniny. Trzeba jednak zachować pewien umiar w sporze z pracownikami fiskusa, gdyż w przypadku kwestionowana podawanej przez urzędnika propozycji wysokości podatku, może zostać powołany biegły rzeczoznawca, który dokona wyceny motocykla w oparciu o kryteria techniczne oraz rynkowe i ustali wartość rynkową. Powołanie przez urząd biegłego rzeczoznawcy może się dla kupującego, który spiera się z fiskusem, zakończyć koniecznością zapłaty za usługę wyceny. Tak więc wzrośnie nam wartość, a co za tym idzie i wysokość podatku, a do tego przyjdzie nam zapłacić kwotę wynagrodzenia rzeczoznawcy.

Stanie się tak, gdyż rzeczoznawca wyceni – ustali wartość rynkową - motocykla lub podzespołów o 33% wyżej niż wartość zawarta w umowie! Z praktyki wynika, że najczęściej nowa wartość określona przez rzeczoznawcę jest wyższa od tych granicznych 33%. Tak więc warto się zawsze zastanowić, do którego momentu warto się sprzeczać z urzędem skarbowym w zakresie wartości zakupionego motocykla.

Na szczęście bez względu na wartość zawsze będzie to 2% ceny. Trzeba się więc przygotować i zgromadzić dodatkowe pieniądze na podatek od czynności cywilnoprawnych.

Podatku tego nie nalicza i nie opłaca się tylko wtedy, gdy sprzedający jest podatnikiem VAT, a od tej transakcji naliczony jest właściwy podatek od towarów i usług! Tak więc, gdy kupimy nowy motocykl z salonu, obowiązki związane z podatkiem od czynności cywilnoprawnych nas zupełnie ominą. Jednakże w przypadku kupna maszyny używanej, nawet w salonie, mogą wystąpić różne sytuacje prawnopodatkowe. Bezwzględnie więc trzeba sprawdzić, dopytać, a wręcz się upewnić, czy sprzedaż jest opodatkowana VAT, czy też może ta transakcja jest z jakiś przyczyn zwolniona z VAT. Nawet jak posiadamy umowę kupna sprzedaży lub umowę komisnu, warto poprosić o fakturę VAT, gdyż każdy podatnik tego podatku na żądanie nabywcy (kupującego) ma obowiązek wystawić fakturę VAT!

Niestety, nie jest to jedyny podatek, jaki może się pojawić w związku z transakcją po stronie kupującego, gdyż w szczególnych sytuacjach może być zobowiązany do naliczenia i zapłacenia podatku VAT, ale to dotyczy wyłącznie sytuacji, gdy motocykl jest nowy lub prawie nowy i zostanie zakupiony poza granicami Polski. Sytuacja jest tu dość analogiczna do zakupu samochodów.

Każda transakcja charakteryzuje się tym, że są dwie strony - czyli kupujący i sprzedający. Kupujący, o ile nie jest przedsiębiorcą, w zasadzie musi tylko pamiętać o wcześniej omówionym podatku. Sprzedający nie ma już jednak tak łatwo, gdyż dotyczy go podatek dochodowy oraz może dotyczyć VAT.

Sprzedaż motocykla czy podzespołów powoduje powstanie przychodu. W wyniku prawa do odliczenia kosztów uzyskania przychodów powstaje dochód, a ten jest opodatkowany jedną z dwóch stawek 18 lub 32%. Opodatkowanie dochodu wynika z podstawowej zasady podatku dochodowego, gdzie ustawodawca wyraźnie wskazuje, iż „opodatkowaniu podatkiem dochodowym podlegają wszelkiego rodzaju dochody, a dochodem ze źródła przychodów jest nadwyżka sumy przychodów z tego źródła nad kosztami ich uzyskania osiągnięta w roku podatkowym. Jeżeli koszty uzyskania przekraczają sumę przychodów, różnica jest stratą ze źródła przychodów”.

Na powyższym przykładzie wyraźnie widać, że język podatkowy jest wyjątkowo hermetyczny i dla większości osób zupełnie niezrozumiały.

Tłumacząc to na język normalny należy pamiętać, aby wpisać do zeznania rocznego i opodatkować to, co zostało zarobione w trakcie danego roku, a jak się zarobić nie udało, to wpisać trzeba zgodnie z przepisami ujemny wynik matematyczny wynikający z odliczenia wydatków – np. ceny zakupu, od przychodów – ceny sprzedaży. Są jednak liczne wyjątki. Jak więc w tym gąszczu przepisów się połapać?

Skoro zrodził się zamiar sprzedaży motocykla, to pierwszą czynnością, jaka winna zostać dokonana jest sprawdzenie daty zakupu. Jeśli motocykl został zakupiony ponad sześć miesięcy temu, to można zapomnieć o podatku dochodowym. Trzeba liczyć bieg terminu od ostatniego dnia miesiąca, w którym motocykl został kupiony!

Jeżeli motocykl był jednak krócej w rękach danego właściciela, to wystąpi konieczność ujawnienia tej sprzedaży w zeznaniu rocznym. Jeżeli różnica pomiędzy ceną sprzedaży, a ceną zakupu będzie na plus, to wystąpi dochód. Te wartości dodać należy do innych przychodów i kosztów, a suma dochodów będzie opodatkowana wg stawki 18 lub nawet 32%. Może się bowiem okazać, że jak zsumuje się dochody z pracy, ze sprzedaży motocykla i z innych źródeł (np. jakiegoś zlecenia), to przekroczona zostanie granica 85 528 zł, a to oznacza wyższą daninę dla fiskusa.

A jak w tym samym roku z jakichś przyczyn sprzedane zostały dwa motocykle i trochę części... to zaczyna się już zupełnie inna bajka podatkowa. Może się bowiem okazać, że fiskus uzna taką aktywność za działalność gospodarczą. Tym samym wchodzimy w zupełnie nowy problem, z uwagi na inne uregulowania, dotyczące przedsiębiorców w tym w zakresie trudnego podatku VAT. O tym jednak następnym razem.

Mariusz Gotowicz
Doradca Podatkowy

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



POSIADASZ KAWASAKI VN LUB EN ?

PIERWSZY PRZEGLAD ZROBIMY ZA DARMO !!!

DOSIADASZ INNEJ MARKI?

YAMAHA, HONDA SUZUKI I INNE?

ZAPEWNIMY CI PEWNE ZAPLECZE TECHNICZNE!!!

Wojkowice ul. Skłodowskiej 6

Tel: 507 605 581



www.motocyklizm.pl

B.NOX

CDM

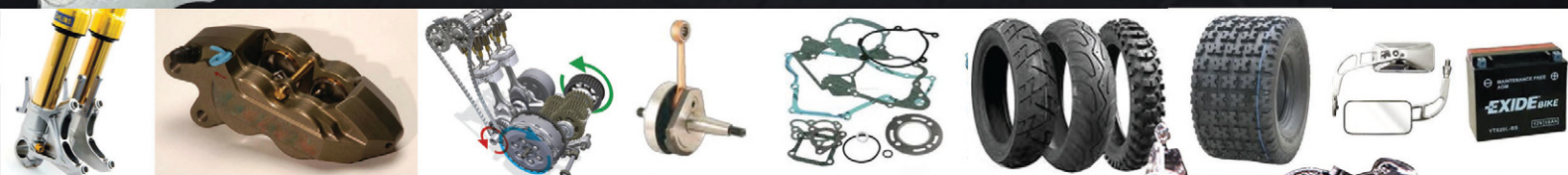
SALON • KOMIS:
MOTOCYKLE • QUADY • SKUTERY



AUTORYZOWANY DEALER



CZĘŚCI ZAMIENNE • AKCESORIA
KASKI • ODZIEŻ • OFFROAD
PROFESJONALNY SERWIS
MOTOCYKLI, QUADÓW i SKUTERÓW



B.nox CDM sp. z o.o.

I Brygady Legionów 12/14 • Goleniów

tel. 660 90 46 46

tel. 91 469 47 27

sklep@bnox.pl

www.bnox.pl



ZMIANA ADRESU!

od lutego 2013 zapraszamy do nowego punktu w Szczecinie Dąbiu
ul. Przestrzenna 76 (były salon Renault Terlecki).

Salon w Goleniowie kończy działalność.

Zaczął się któregoś marcowego wieczora 2007, kiedy grupa motocyklistów z Piły, Chodzieży, Jastrowia, Wałcza i Złotowa spotkała się (jak wiele razy wcześniej) w jednym z barów na obrzeżach miasta. Panowała miła atmosfera, ktoś przywiózł domowe ciasto, podano kawę i herbatę... Rozpoczęły się rozmowy o przyjęciu formalnych ram działalności. Padły propozycje zarejestrowania się, jako niezależnej grupy, ale także działania pod skrzydłami Ligi Obrony Kraju. W toku wymiany argumentów przeważała w końcu ta druga koncepcja, dając początek Klubowi Miłośników Turystyki Motocyklowej LOK 'Husaria' - Piła. Na siedzibę przystosowano niemałym wysiłkiem starą, poniemiecką szopę będącą własnością macierzystej organizacji. Tam zaczęło się życie organizacyjne i towarzyskie nowo powołanego, ligowego ogniw. Pomimo braku centralnego ogrzewania i zaplecza sanitarno-toaletowego jakoś dawano sobie radę, mając nadzieję, że w przyszłości znajdzie się dogodniejsze miejsce służące klubowej integracji.



autor: Wojtek Skowroński

Nie uniknięto nacisków ze strony lokalnej grupy spod znaku Kongresu Polskich Klubów Motocyklowych, której przedstawiciele z determinacją wartą lepszej sprawy, lecz bez powodzenia, starali się nakłonić nowo powstały klub do przyjęcia kongresowego jarzma.

Husarska kompania na początku działalności liczyła ok. 50 osób jeżdżących na różnych motocyklach począwszy od weteranów, na zaawansowanych technologicznie maszynach turystycznych skończywszy. Formuła działania opierała się na grupowych i indywidualnych wyjazdach wokół komina, a z czasem - krajowych i zagranicznych. Oczywiście, pierwsze miesiące wypełniało wzajemne poznawanie, weryfikacja, na ile grupa stanowi oparcie dla każdego z uczestników i odwrotnie, ile indywidualny klubowicz jest w stanie zaoferować dla wzmocnienia całej kompanii.

Wspólne wyjazdy obfitowały w wiele emocji, przede wszystkim za sprawą świadomości roli zespołu i nieograniczonych niemal możliwości, kreowanych przez grupę o wspólnych celach. W planach pojawił się piknik, od razu na dużą skalę, widziany w wymiarze motocyklowego festynu miejskiego. Jego organizacja, choć niełatwa dla początkujących, przyniosła Husarii wiele powodów do zadowolenia choćby przez rzeszę motocyklistów, jacy wzięli w nim udział. Przyjechali bikerzy nie tylko z Piły i najbliższych okolic, ale także z większych miast wojewódzkich. Cieszyła rola lokalnego integratora wśród społeczności na dwóch kółkach poszukujących właśnie takiej formy obcowania z innymi zapaleńcami. Czas zweryfikował apetyty zainteresowanych stron, lecz póki co, wszystkie wydarzenia napędzały apetyty na poszerzanie działalności zarówno wewnątrz klubu, jak i szeroko pojętym środowisku.

Niemal od początku zaczęła działać strona internetowa,



prezentująca dokumentację fotograficzną i tekstową. Funkcjonowała Księga Gości oraz poczta elektroniczna dla wygodnej korespondencji. Postawiono na szeroki front promocyjny, przede wszystkim służący cytowanej wyżej integracji oraz popularyzowaniu formacji w opinii lokalnej społeczności, nie tylko motocyklowej. Dla rozwijania tego projektu wykorzystywano prywatne kontakty towarzyskie i zawodowe członków, co potencjalnie otwierało wiele furtek dla realizowanych pomysłów. Dotyczyło to również współpracy z jednostkami samorządowymi, kulturalnymi oraz placówkami opiekuńczo-wychowawczymi dla młodzieży i dorosłych.



Kilkunastodniowy, pierwszy wspólny wyjazd odbył się w Bieszczady z wypadem do Lwowa, gdzie ustabilizowała się większość nowych znajomości. Uczestnicy wycieczki wrócili zadowoleni i wyraźnie umocnieni jej jednoczącą rolą. Równolegle, niemal co tydzień, organizowane były jednodniowe wyjazdy w promieniu do dwustu kilometrów, które cieszyły odkrywaniem horyzontami przygody i opcji na spędzanie wolnego czasu.

Ponieważ w pobliskich miejscowościach działały kompanie podobne do piłskiej Husarii, należało zadbać o przedstawienie nowej grupy m.in. poprzez liczny udział w sąsiedzkich imprezach motocyklowych. Życzliwe przyjęcie było zawsze regułą tym bardziej, że część klubowiczów Husarii była znana wcześniej kolegom zza opłotków. Serdeczne relacje przeplatane współpracą są niezmiennie kontynuowane do dziś. Koniec pierwszego sezonu



i zarazem roku kalendarzowego był fetowany podczas Andrzejków i sympatycznej wigilii motocyklistów, która stała się tradycją dla Husarii i szerokiego kręgu gości. Był to również okres zmian w składzie Zarządu oraz początek określania klubowej świadomości.

Kolejne lata przyniosły coraz to nowe i dłuższe trasy i kolejne pomysły na realizację celów wytyczanych z wysokości siodła motocykli. Zespoły motocyklistów Husarii odwiedzały kilku-, kilkunastodniowymi eskapadami Węgry, Słowację i nękaną powodziami Rumunię w 2008 roku, nie zapominając wszakże o harcach w granicach Rzeczypospolitej. W roku 2009 były Rosja, Austria, Chorwacja i sztandarowy wyjazd na dwa



tygodnie do Toskanii. W kolejnym sezonie 2010 odwiedziły „zaledwie” Czechy i Chorwacja, ale za to w 2011 ponownie wyjechały do Włoch i Skandynawii oraz przemierzyły wzdłuż i w poprzek gorące drogi i piaski Maroka. Bieżący sezon 2012 ukoronowany został w kategorii wyjazdów zagranicznych zdobyciem Syberii i Mongolii!

Oczywiście zagraniczne wyjazdy absorbowały jedynie część klubowiczów, a pozostali w kraju realizowali inne projekty. Były wśród nich tematyczne wyjazdy szlakami cystersów i templariuszy, poznawanie historii tworzonej w pejzażach posiadłości Żelaznego Kanclerza, czyli osławionego Otto von Bismarcka oraz wędrowki śladami pruskich posiadłości na Dolnym Śląsku. Podczas krótkich wypadów stara-



liśmy się pozostawić ślady np. na Litwie, Łotwie, Estonii, Bornholmie i pobliskiej Saksonii. Motocykliści Husarii jeżdżą intensywnie przez cały sezon, spotykając się w przelocie jedynie na krótkie posiedzenia w siedzibie Klubu, żeby poopowiadać i... jechać dalej!

Pomiędzy klubowymi wożami jest pełen pakiet wyjazdów do zaprzyjaźnionych formacji na prośzone imprezy oraz okazjonalne szwendanie się po różnych piknikach, zlotach, dożynkach etc. Czyli normalne życie motocyklisty, gdzie za każdym winklem



czyhają pokusy nie do odrzucenia! Klub nie pozostawał w tyle organizując własne fety w scenerii okolicznych jezior, z muzyką przednich kapel, wieloma konkursami dla uczestników w każdym wieku i obowiązkowym wspólnym śniadaniem następnego dnia. Z reguły była to niedziela, a ten dzień bywa w części poświęcany sprawom duchowym, więc za przyczyną jednego z członków, nieprzypadkowo księdza, zapraszano każdego chętnego na mszę polową, w której każdorazowo chętnie uczestniczyło nie małe grono osób. W tej samej kategorii nie można zapomnieć o specjalnej mszy świętej na rozpoczęcie sezonu, której wyraźnym przesłaniem każdorazowo jest bezpieczne jego zakończenie. To również okazja do wyświęcenia maszyn i ich właścicieli, co niezmiennie przyciąga tych, którym po drodze jest z łaską Opatrzności...

Imprezą, która na stałe wpisała się do kalendarza motocyklistów z Wielkopolski, a także pozostałych części kraju stał się motocyklowy rajd turystyczny na orientację „Włóczykij”. W bieżącym roku wystartowała już piąta edycja tej coraz popularniejszej imprezy. To świetnie przygotowany projekt niezbyt trudnego orienteringu, zawierający wiele zagadek oraz ciekawostek krajoznawczych i historycznych na trasie liczącej zwykle około 150 km. Każdorazowo projektowany w innej części regionu, jest poprzedzany skrupulatnym wywiadem realizowanym w okolicach i zawsze cechuje go oryginalne przesłanie. Podczas trwania imprezy integruje motocyklistów z lokalnymi społecznościami, stanowiąc doskonałą kanwę do naśladowania oraz niekończących się wspomnień i wizyt w galeriach fotografii. „Włóczykij” został laureatem prestiżowego plebiscytu ogłoszonego w 2010 przez Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, zajmując III miejsce w kategorii najlepsze wydarzenie/impreza turystyczna. To spektakularny przykład szerokiego frontu działalności na niwie turystycznej, jaki przyjęła Husaria w swojej działalności. Klub i jego członkowie nie ustają również w propagowaniu wszelkich innych form turystyki, jakie są





w kręgu ich zainteresowań. Jest to m.in. uczestnictwo w łączonych imprezach multidyscyplinarnych, jak np. turystyczne rajdy pieszo-kajakowo-rowerowo-motocyklowe, oraz wspólna promocja aktywnego spędzania czasu z innymi turystami. To również akcje i protesty wobec urzędniczych barier tworzonych w dostępie do obszarów chronionych, czego przykładem były wspólne wystąpienia w ramach Krytycznej Masy Kajakowej dla Rezerwatu Doliny Rurzy w 2011. Można powiedzieć, że motocykliści Husarii angażują się w wiele projektów daleko wykraczających poza motocykle, lecz zawsze ściśle związanych z turystyką kwalifikowaną.

Wspomniano wcześniej o stronie internetowej Husarii, która przeszła swoistą przemianę do formuły otwartej dla szerokiego grona czytelników. Niemniej jest prowadzona w sposób, jak to określono na pewnym portalu, który charakteryzuje 'oszczędna ekspresja motocyklowych środków wyrazu'. Cokolwiek to znaczy, internetowa wizytówka Husarii została dobrze przyjęta, czego dowodem jest rosnąca liczba odwiedzin oraz aktywne Forum, gdzie realizuje się kolejna część turystycznej pasji. Ciekawostką jest rozdział przeznaczony dla amatorów zagadek fotograficznych oraz innych konkursów, z wyłanianymi laureatami, często hojnie nagradzani za udział i zwycięstwo.

Jak można wnioskować, Husaria to kompania ludzi aktywnych i kreatywnych. Motocyklistów tryskających pomysłami, których idee nie zamykają się w klatce towarzystwa wzajemnej adoracji, lecz wychodzą daleko przed sztafpę i szarość codziennej egzystencji.



Choć nie zawsze jest tak różowo i szampańsko, to jednak przez 7 lat uformowała się grupa twardzieli odnajdująca niejako drugi dom, dla realizacji marzeń i ambicji. Świadczy o tym krąg osób oddanych i życzliwych, choć nie brakuje także niechętnych. Trudno jest wymienić powody kierujące tymi ostatnimi, bo jeśli nawet występują, to tylko nierzeczowe i wypływające z absurdałnych resentymentów lub szablonów, jakich Husaria nigdy nie powieliła.

Skład osobowy ulega normalnym zmianom; jedni odchodzą, inni przychodzą, lecz nigdy nie brakowało chętnych do wspólnych wyjazdów, ale także do pracy dla korzyści wszystkich.



Średnia wieku członków oscyluje wokół 40 wiosen, co przekłada się na pewien styl życia będący kwintesencją obecności rodziny, stabilnej pozycji zawodowej, lub towarzyskiej. To składa się na obraz nieco inny, niż prezentuje sobą standardowa grupa skupiająca młodych ludzi, w większości uczniów lub studentów z reguły bez obciążeń rodzinnych. Jest prawdą, że takich ludzi stać na więcej w sensie materialnym, co nie we wszystkich budzi należyty szacunek oraz zrozumienie dla naturalnych owoców, niełatwego wysiłku zawodowego, zbieranych przez lata.. Nie oglądają się za siebie i robią to, co lubią i co daje tak wiele radości. Nie zapominają przy okazji podzielić się tymi dobrami z innymi, jeśli ktokolwiek chce przyjąć coś darowanego ze szczerego serca...



Nie można przy tej prezentacji zapomnieć o bezpieczeństwie jazdy. Nie chcąc wywoływać pecha na przyszłość trzeba jednak podkreślić, że husarzom na motocyklach nie przydarzył się z ich winy żaden wypadek! Owszem, niektórzy uczestniczyli w nielicznych zdarzeniach drogowych, lecz nigdy, jako sprawcy. Szczęśliwie obeszło się bez skutków w postaci uciążliwego leczenia szpitalnego, bądź odsunięcia od jazdy motocyklem. Jest to bez wątpienia naturalny efekt doświadczeń nabywanych wraz z wiekiem oraz wpływu grupy na świadomość każdego z jej członków. O dużej dawce empatii świadczy choćby to, że w konfrontacji z nielicznymi na szczęście skutkami ponoszonego ryzyka, motocykliści Husarii zawsze wychodzili z pomocą i wsparciem dla

wszystkich, którym zabrakło furtki na drodze. Dali tego dowody i sprawdzili w realnych sytuacjach zalegając w serdecznej pamięci tych, z którymi spotkali się na szlaku.

Obecny czas, pomimo zakończenia sezonu nie jest spokojny, gdyż wypowiedziano chłopakom dotychczasowe pomieszczenie będące siedzibą Klubu. Na szczęście bez bólu znalazło się następne, o wiele bardziej atrakcyjne i otwierające nowe horyzonty do działania, o czym już niebawem będzie mogła, się przekonać społeczność motocyklistów wielkopolskich. Nastąpiła także zmiana formuły prawnej, w jakiej dotychczas działali pod skrzydłami Ligi Obrony Kraju. Nadzwyczajne Walne Zebranie rozwiązało dotychczasowy Klub i obecnie trwa procedura rejestracji stowarzyszenia, które tylko nominalnie będzie różnić się od poprzedniej organizacji. Główny trzon ludzi oraz spektrum celów i działań nie zmienia się, a można mówić nawet o pewnym progresie w programie i zakresie zadań. Rzeczywistość pokaże czas i kolejne sezony, oby dla członków Klubu równie udane, jak minione. Mamy nadzieję, że będą bezpieczne, radosne i kolorowe, choć z pewnością nie łatwe...

Zimowa Jaskinia Raj

autor: Jacek Łukawski



Podziemnym wejściem dostali się do jaskini. Cud natury, jaki zobaczyli, dziwne kształty nacieków i ich barwy, przypomniały bajkowy, nieziemski świat. - "Przecież to raj" - krzyknął jeden z wędrowców. "Prawdziwy raj"

Do raju droga przez...

Dziś chciałbym was zabrać w wyjątkowe miejsce, które powinno być obowiązkowym punktem na trasie waszej wycieczki po Górach Świętokrzyskich. Tym miejscem jest jaskinia o wdzięcznej nazwie Raj, której unikalna szata naciekowa kształtowała się od trzeciorzędu i stanowi obecnie jeden z najwspanialszych w Polsce cudów natury. Żaden opis ani zdjęcie tak naprawdę nie oddadzą tego, jakie wrażenie robi jaskinia oglądana na żywo, więc mam nadzieję, że tym tekstem uda mi się was zachęcić do jej odwiedzenia.

Ze względu na to, że mieszkam niedaleko, Raj zwiedzałem już kilka razy, ale tym razem po raz pierwszy postanowiłem wybrać się tam zimą. Oczywiście na motocyklu.

Cała wycieczka miała być pretekstem do sprawdzenia możliwości motocykla i zastosowanych przeróbek. Ze względu na to, że planuję poświęcić na to osobny artykuł, więc w tym miejscu ograniczę się tylko do krótkiej informacji:

Motocykl CZ180 Roland po zdjęciu karoserii z laminatu został dostosowany do jazdy w zimie na wzór szwedzkich motocykli wojskowych. Jak widać na zdjęciach, między innymi zostały zamontowane specjalne płozy pozwalające stabilizować motocykl na śliskiej nawierzchni, sterowanie biegami przeniesione "w rękę", wzmocniony układ zapłonowy itd. O szczegółach (mam nadzieję) przeczytacie wkrótce. Ponadto postanowiłem po raz pierwszy, odwiedzając jaskinię, poczuć odwrotną zależność ciepłą i nie marznąć wewnątrz.

Gdy świat pokryty jest białym puchem, znane trasy nabierają nowego wymiaru. W moim wypadku dystans w linii prostej wynosi około 10 kilometrów,

więc postanowiłem tę wycieczkę nieco urozmaicić, układając marszrutę z uwzględnieniem bocznych dróg i przeprawy poprzez lasy.

Zabawę czas zacząć.

Termos z gorącą herbatą ładuje w kufrze i po woli zakładam na siebie kolejne warstwy odzieży. Swetry, kominiarka, szalik, bechatka i szwedzkie spodnie wojskowe. Membranę mam tylko w rękawicach, ale mam nadzieję, że będzie dobrze. W końcu w podobnym zestawie kilkanaście lat temu łąziłem po lasach i nie narzekałem. Akumulator w garść i do garażu. Motocykl ma instalację 6-woltową, więc wolałem nie ryzykować, zostawiając baterię na kilka dni bez ładowania.

Odpalam bez problemu i już po chwili ostrożnie ruszam w drogę. Przez ostatnie dni prawie w ogóle nie padało, więc asfalt jest suchy i opony dobrze trzymają się drogi, pozwalając na jazdę jak „w sezonie”. Towarzyszą mi ciekawskie spojrzenia, każdy chce popatrzeć na wariata na motocyklu... Zakręty staram się brać na "kwadratowo", aby nie szlifować lub nie położyć się na płozie i nie zrobić "cyrkla".





To dopiero początek i powoli będę nabierał wprawy, ale na razie wolę nie ryzykować i nie sprawdzać, na ile mogę sobie pozwolić.

Łatwo już było.

Wkrótce zatrzymuję motocykl. Razem z asfaltem kończy się zabawa. Przede mną odcinek offu, którym w sezonie z łatwością przelatywałem w drodze do pracy, a teraz stanowi prawdziwe wyzwanie. W końcu nogi z podnóżków przenoszą się na płozy. Bieg wbijam ręcznie i... "Sezon nigdy się nie kończy!" Jazda!



Tylek tańczy w każdą stronę, ale po chwili już jadę balansując na płozach. Wyślizgany śnieg sprawia, że każde mocniejsze odkręcenie manetki kończy się pływaniem tyłu, operuję więc tak, aby uzyskać maksimum przyczepności. Dopiero na zjeździe ze wzniesienia mogę wrzucić dwójkę, a nawet trójkę, z której i tak zaraz schodzę na dwa, aby nie tracić zdolności manewrowych. Stanowczo będę musiał później „podciągnąć” tylni hamulec, bo zdaje się stanowić jedynie zbędną ozdobę na kierownicy.



Pola się kończą, ostrożnie przedostaję się przez jezdnię i po chwili wjeżdżam w las. To wschodni stok góry Telegraf. Miejsce nie cieszące się dobrą sławą i pamiętające cierpienia wielu. Tu hitlerowcy rozstrzeliwali w trakcie wojny swoje ofiary zwożone z Kielc i okolic. Nieopodal wśród drzew znajduje się cmentarz jeńców radzieckich, którzy zostali zamordowani przez Niemców. Cmentarz składa się z dwudziestu dziewięciu kwater i pomnika. Kwatery są symboliczne, bo od 1941 do 1944, gdy tuż obok, na Bukówce istniał obóz dla radzieckich jeńców, zginęło lub zostało zamordowanych około 12 tysięcy osób. Po wojnie w 1946 dokonano w tym lesie egzekucji dziewięciu osób skazanych w procesie



pogromu żydowskiego. Warto odwiedzić to miejsce zadumy. Teraz wszystko ukryte jest pod śniegiem, więc zdjęć nie robię.

Brnę przez las.

Jest dobrze, lepiej niż myślałem. Normalnie ta droga jest kamienista i nierówna, ale teraz śnieg staje się moim sprzymierzeńcem. Pierwszy odcinek, kręty i wyślizgany, musiałem pokonywać na jedyńce, ale gdy wjechałem głębiej w mniej uczęszczany teren, puszysty śnieg sprawił, że mogłem przyspieszyć i znów zostawiać za sobą tylko jeden ślad. Jakiś czas później znów czekała mnie walka z materia, nierównościami, wystającymi kamieniami i tak już do końca drogi.

Ponownie przecinam asfalt, mijam "cywilizację" i kieruję się na wschód, aby przeprawić się przez kompleks leśny Stadion-Pierścienica-Biesak-Białogon.

Na terenie Stadionu Leśnego hitlerowcy rozstrzelali w latach 1940 - 1944 kilka tysięcy osób, przywożonych głównie z kieleckiego więzienia. Wśród ofiar byli mieszkańcy Kielc i ziemi kieleckiej. W miejscu, upamiętnionym pomnikiem, pochowano 21 nieznanymi ofiar. Na rozstajach waham się, czy nie odwiedzić pomnika upamiętniającego tę zbrodnię. Pomnik autorstwa Bolesława Cetnera odsłonięto w 1960 na zboczu Pierścienicy. Mam do niego około 300 metrów, ale ostatecznie nie skręcam i jadę dalej wytyczoną trasą. Przy pomniku byłem kilka miesięcy temu, a dziś nie chcę tracić krótkiego, zimowego dnia.



„Nikt im tam iść nie kazał. Poszli bo tak chcieli, bo takie przykazanie wziął po ojcach wnuk.”

Edward Słoński

Jeden z czterech bloków piaskowca, które "prowadzą" nas ścieżką do pomnika. Na każdym z nich wyryto inny patriotyczny cytat.



Istotne jest to, że korzystam w tym celu tylko z dróg, które są otwarte dla ruchu. Nie chcę ani straszyć zwierząt ani ludzi. Omijam szerokim łukiem rezerwat Biesak-Białogon, który warto obrać za cel pieszej wycieczki. To najmniejszy z kieleckich rezerwatów, ale jeden z najciekawszych. Obejmuje dawny kamieniołom piaskowców kwarcytowych oraz otaczające go obszary leśne. Można tu znaleźć skały wulkaniczne, szczątki fauny, a przede wszystkim anormalne zalegania warstw tektonicznych (kambr na ordowiku). Kamieniołom zalany jest wodą w której, jak twierdzą niektórzy, można okresowo spotkać pstrągi. Jak tłumaczył mi kiedyś znajomy ichtiolog ten, fenomen miałyby się brać z silnego podziemnego strumienia, którym to ryby miałyby się przemieszczać na tarło. Osobiście pozwalam sobie pozostawać sceptyczny wobec tych rewelacji.

Znów asfalt

Kończy się jazda terenowa. Wykorzystuję okazję, aby nieco odpocząć, bo mimo krótkiego dystansu, jazda w takich warunkach naprawdę daje w kość. Z każdą kolejną wyprawą będzie lepiej, ale za pierwszym razem nie ma sensu się forsować. Ciuchy i ciągnęła konieczność balansowania na motocyklu sprawiły, że jest mi optymalnie ciepło i chętnie napiłbym się czegoś letniego lub chłodnego, ale termos niestety trzyma jak należy. Popijam więc gorącą herbatę z widokiem na górę Patrol. Miejscowi nazywają to miejsce Trupieniem lub Trupieńcem. Wedle legendy nazwa pochodzi z czasów potopu szwedzkiego, kiedy to oddział szlachty polskiej, wspomaganej chłopską tuszą, urządził w tym miejscu krwawą zasadzkę na maszerujące w stronę Kielc wojska Karola Gustawa. Kolejna wersja mówi, że zasadzkę zorganizował zbój "Pozner", a jeszcze inne źródła genezy nazwy doszukują się w roku 1657r., kiedy to Siedmiogrodzianie, pod dowództwem księcia Jerzego II Rakoczego, po obróceniu w ruinę Chęciny, skierowali się w stronę Kielc i w tym właśnie miejscu spotkali się z oddziałami polskimi. W każdej z wersji trupów było tak dużo, że sącząca się krew na rubinowo zabarwiła płynącą u stóp wzgórza rzekę Bobrę.

We wrześniu 1939 w tym miejscu żołnierze 154 p.p. próbowali powstrzymać niemiecką kolumnę pancerną. Niestety bezskutecznie.

W trakcie okupacji na Trupieniu funkcjonowała ziemianka łącznikowa, której resztki kilkanaście lat temu wraz z grupą przyjaciół staraliśmy się odnaleźć.



Z widokiem na górę Patrol

Ruszam na południe, przez Słowik – miejscowość, która przez wiele lat była miejscem wypoczynku kielczan. Przyjeżdżano tam bryczkami i samochodami aby "zażyć przyrody". Do dziś stoją tu wille, które gościły letników. Następnie Zgórsko. Tu 15 marca 1945 r. lądowała awaryjnie "latająca forteca", czyli Boeing B-17 zestrzelony nad Kielcami. Maszyna o numerze seryjnym 44-6674, wchodząca w skład 96 dywizjonu 2 Grupy Bombowej 15 Armii Powietrznej, brała udział w nieudanym bombardowaniu podberlińskich magazynów z benzyną, w trakcie którego została poważnie uszkodzona przez ostrzał przeciwlotniczy. Dowódca Phillip Good podjął decyzję o odłączeniu się od grupy i skierowaniu bombowca na południe, w stronę terenów zajętych przez Armię Czerwoną (Kielce zostały zajęte w połowie stycznia). Forteca na dwóch ocalałych silnikach, mimo niekorzystnych warunków pogodowych, dotarła w pobliże Kielc, gdzie została omyłkowo ostrzelana przez radziecką artylerię przeciwlotniczą. Tym razem pozostało już tylko awaryjne lądowanie, w trakcie którego sam samolot uległ dalszym uszkodzeniom, ale na szczęście nikomu z dziesięcioosobowej załogi nic się nie stało. Lotnicy, po krótkim pobycie w Kielcach, zostali przez Lwów odtransportowani do macierzystej jednostki we Włoszech. Przez krótki czas samolot stanowił okoliczną atrakcję, a później został rozszabrowany.

W oddali mający zamek w Chęcinach, ale dziś nie on jest moim celem. Skręcam w prawo na drogę, która kończy się parkingiem. Niektórzy uważają, że budynek restauracji Raj, stojący tuż obok, pojawił się w jednym z odcinków znanego serialu "Zmiennicy". O ile pamiętam chodzi o odcinek, w którym bohaterowie jadą wraz z pewnym reżyserem po "nagrodę" w postaci mercedesa. Zatrzymują się na obiad w restauracji (słynne powiedzenie "proszę mi tu nie antycypować!"). Miała to być właśnie ta sama restauracja... ile w tym prawdy? Oceńcie sami.

Tu na parkingu powinienem zostawić motocykl i w dalszą drogę udać się pieszo, ale jest już "po sezonie", parkingowego brak, więc nikt nie przypilnuje pojazdu. Wykorzystuję więc sytuację i jadę aż pod samo wejście.

Jaskinia Raj

Pierwsza współczesna wizyta w jaskini miała miejsce w 1963 roku. Wtedy to, podczas wydobywania kamienia do celów budowlanych na zboczu wzgórza Malik, poprzez szczelinę do środka dosta-



Przy charakterystycznej willi w podkieleckim Słowiku. Najlepsze lata ma już dawno za sobą. Na drugim planie widać ciąg identycznych architektonicznie budynków.



Czy to tu kręcono scenę ze "Zmienników"?

Jeździmy wkoło komina

li się kilkunastoletni chłopcy z pobliskiej Sitkówki. Niestety, dokonując szeregu zniszczeń form naciekowych.

Dopiero rok 1964 możemy przyjąć, jako oficjalne odkrycie. Wtedy to czterech uczniów Krakowskiego Techniku Geologicznego (Bohdan Bałdun, Zbigniew Bochajewski, Włodzimierz Łucki i Wojciech Pucek) podczas letniej praktyki terenowej przedostali się do wnętrza jaskini i zachwyceni jej pięknem nazwali Rajem. W tym samym roku sporządzili jej dokumentację.

Początkowo istnienie obiektu utrzymywane było w tajemnicy, a wejście maskowane. Rok później nastąpił (jak byśmy to obecnie nazwali) przeciek do prasy. Pierwszy był "Przegląd Geologiczny", w którego 3 numerze ukazał się artykuł Mirosławy Boczarowej pt. "Odkrycie nowej jaskini w Górach Świętokrzyskich". Gorsze jednak było to, że jakiś idiota w kieleckiej gazecie zamieścił informację o dokładnej lokalizacji jaskini (!!!). W efekcie jaskinia została "najechna przez stonkę" w postaci spragnionych wrażeń "odkrywców", którzy dokonali dalszych zniszczeń. Zanim ludzie ze Świętokrzyskiego oddziału Instytutu Geologicznego zdążyli zabezpieczyć wejście solidną kratą jaskinia została dość mocno zdewastowana.



Mieszkaniec jaskini w trakcie drzemki.



W 1966 Geolodzy postanowili jednak udostępnić jaskinię zwiedzającym. Przeprowadzono wiele prac górniczych, aby zabezpieczyć i udostępnić jaskinię dla turystów. W 1967 jaskinia została objęta oficjalną ochroną, a rok później jej najbliższa okolica została wpisana do rejestru jako rezerwat przyrody (warto o tym pamiętać!). Prace badawcze i budowlane zakończyły się w 1972 roku, a 10 maja nastąpiło uroczyste otwarcie dla turystów. Zwiedzanie jaskini odbywa się pod czujnym okiem przewodnika, wedle surowo przestrzeganego regulaminu i tylko w obrębie wytyczonych ścieżek.

Zwiedzanie jaskini trwa około 45 minut. W okresie cieplejszym warto pamiętać o dobrym ubraniu ponieważ wewnątrz panuje stała temperatura +9 stopni Celsjusza i wilgotność powietrza 95%.

PROSZĘ PAMIĘTAĆ, ŻE W JASKINI OBOWIĄZUJE CAŁKOWITY I RESTRYKCYJNIE PRZESTRZEGANY ZAKAZ ROBIENIA ZDJĘĆ.

W tym miejscu muszę wyjaśnić, skąd zdjęcia do artykułu. Otóż pracuję w firmie, która zajmuje się m.in. przygotowywaniem materiałów reklamowych i jakiś czas temu miałem przyjemność zrobić sesję zdjęciową na potrzeby publikacji promujących atrakcje turystyczne, a w tym właśnie Jaskinię Raj. Uprzejmie proszę o nie kopiowanie zamieszczonych zdjęć, gdyż są chronione prawem.



WAŻNE:

Ze względu na ochronę mikroklimatu jaskini oraz jej szaty naciekowej wprowadzono ograniczenia w ruchu turystycznym. Dziennie "Raj" może zwiedzić określona przepisami ilość osób.

Tylko wcześniejsza rezerwacja gwarantuje wejście do jaskini.

Rezerwacja:

- tel. 41 346 55 18,
- fax. 41 346 55 18 wew. 22
e-mail: jaskiniaraj@lysogory.com.pl

Rezerwacja w godzinach 9.00-17.00
Poniedziałki – nieczynne





Jaskinia Raj jest typową jaskinią krasową rozwiniętą w wapieniach. Choć niewielka, wyróżnia się wśród polskich jaskiń bogatą i dobrze zachowaną szatą naciekową. Należy do nielicznych w kraju jaskiń oświetlonych elektrycznie (oświetlenie światłowodowe) i udostępnionych do zwiedzania pod opieką przewodnika.

Korytarze jaskini wytworzone zostały w wapieniach środkowego dewonu, które ok. 360 milionów lat temu powstały na dnie płytkiego morza. Rozwój jaskini zachodził w kilku etapach, głównie pod koniec trzeciorzędu i w czwartorzędzie. Zamieszkiwana była przez neandertalczyków.



Opis jednego ze zdjęć: To hit wśród turystów. Nie da się nie uśmiechnąć na widok tego kamiennego tworu. Podobno najwięcej czasu spędzają przy nim goście z Azji... ciekawe dlaczego...



Opis trasy:

Długość trasy turystycznej wynosi 180 metrów i rozpoczyna się w pawilonie, gdzie zorganizowana jest wystawa muzealna wprowadzająca turystów w tematykę krasu.

Można zobaczyć tu znalezione w namulisku krzemienne narzędzia pracy człowieka neandertalskiego, zamieszkującego jaskinię ok. 50.000 lat temu, a także szczątki prehistorycznych zwierząt - mamuta, nosorożca włochatego, niedźwiedzia jaskiniowego - będących obiektem polowań i szukających w jaskini schronienia. W muzeum odtworzone zostało obozowisko rodziny neandertalskiej z trzema naturalnej wielkości postaciami.

Z pawilonu, do wnętrza jaskini prowadzi sztuczna sztolnia o długości 21 metrów. Pełni ona rolę śluzy zabezpieczającej mikroklimat jaskini. Tuż za nią znajduje się obszerna Komora Wstępna łącząca trzy ciągi korytarzy jaskini. W górnej części komory usytuowany był otwór, którym odkrywcy dostali się do jaskini. Kolejna - Komora Złomisk - jest największą salą w jaskini. Widać tu ogromne głązy, które oderwały się od stropu, a później zostały pokryte naciekami. Na uwagę zasługuje kolumna naciekowa o nazwie Harfa, prześwitująca po podświetleniu.

Następnie 40 metrowy, sztuczny tunel rozszerza się i przechodzi do Sali Kolumnowej, w której znajdują się pełne uroku kolumny naciekowe i stalaktyty, w ścianach liczne skamieniałości koralowców, zaś dno pokrywają jeziorzka, misy martwicowe i pola ryżowe.

Wielką rzadkością są pizoidy, czyli luźne nacieki w kształcie kulek, zwane perłami jaskiniowymi. Przerzucony nad niewielkim jeziorzkiem mostek prowadzi do Sali Stalaktytowej. Występują tu setki stalaktytów w różnych stadiach rozwoju. Ich liczba sięga ponad 200 szt./m².

Na spagu występują stalagmity oraz nacieki zespolone, tworzące ciekawe formy, np. kolumnę naciekową zwaną "Pagodą". Kolejnym fragmentem jaskini jest Sala Wysoka ze stropem - 8 m ponad poziomem chodnika. Przechodząc dalej ponownie trafiamy do Komory Wstępnej, zamykając pętlę trasy turystycznej.





Jaskinia Raj w liczbach

Długość naturalnych korytarzy jaskini: 240m

Długość sztucznego chodnika: 40m

Długość trasy turystycznej we wnętrzu jaskini: 180m

Temperatura we wnętrzu jaskini: 8-10 °C

Wilgotność: powyżej 95%



Polecam uważne zwiedzenie ekspozycji muzealnej. Poza znaleziskami archeologicznymi w postaci kości zwierząt upolowanych przez neandertalczyków, którzy zamieszkiwali jaskinię i narzędziami, jakich do tego celu używali, polecam waszej uwadze cienkie krzemienne noże i pięściaki. Na uwagę zasługuje fakt, że do tej pory nawet wybitni specjaliści w zakresie obróbki krzemienia nie są w stanie ich odtworzyć w takiej formie. Technologia obróbki, jaką stosowali nasi przodkowie, odeszła wraz z nimi. Z muzeum bezpośrednio wchodzimy do Raju.

Jak już pisałem we wstępie: żadne słowa ani zdjęcia nie oddadzą bajkowego piękna jaskini. Matka Natura rzeźbiła ją przez 100 tysięcy lat z prędkością 1 mm rocznie. Tu naprawdę wystarczy nawet odrobina wyobraźni, aby baśniowy krajobraz zachwyił nasze zmysły. Zapraszam Was do Raju.

Jacek Łukawski

Zdjęcia:
Jacek Łukawski
Ireneusz Rusak



MOTOCYKLOWO NA SPORTOWO



SPARTA

Towarzystwo Miłośników Sportu Motorowego „SPARTA” WROCŁAW, uprzejmie informuje, że w dniu 27.10.2012 na Wzgórzu Oławskim odbyła się IX i X Runda Motocyklowych Mistrzostw Strefy południowej Polski w „TRIALU”. Strefa zrzesza Kluby Motorowe z Okręgów PZM Poznańskiego, Zielonogórskiego, Opolskiego, Katowickiego i Wrocławskiego.

Trasa Rajdu składała się z 4 okrążeń, na których rozmieszczono 32 Odcinki Specjalne. Startowało 28 zawodników w dwóch klasach oraz w Konkursowej Jeździe Motocyklem.

W Klasyfikacji Generalnej (Grupa „A”) zwyciężył zawodnik z AMK Gorce Nowy Targ – Rafał Luberd a w Klasyfikacji zawodników należących do strefy pierwsze miejsce zdobył zawodnik Sparty Wrocław Dariusz Błaszczuk. Mimo złej pogody Odcinki specjalne odwiedziło wielu fanów sportu motocyklowego.

W Klasyfikacji Klubowej zwyciężyła „Sparta” Wrocław (65 pkt), II miejsce zajął Tur-Mot Turek (54 pkt), a trzecie AMK Gliwice (34 pkt).

Klasyfikacja Indywidualna Mistrzostw Strefy:

Klasa „Weteran”

- I m-ce Mariusz Ambrożewicz - Sparta Wrocław
- II m-ce Wojciech Zieliński - Sparta Wrocław
- III m-ce Andrzej Wyrwich KMGiE Bytom

Klasa „Otwarta” – Grupa „A”

- I m-ce Dariusz Błaszczuk - Sparta Wrocław
- II m-ce Michał Brzyszczyk - Tur-Mot Turek
- III m-ce Łukasz Grzybowski - Tur-Mot Turek

Klasa „Otwarta” – Grupa „B”

- I m-ce Zbigniew Kałuża - AMK Gliwice
- II m-ce Piotr Cichoń - Sparta Wrocław
- III m-ce Mariusz Sobczyk - AMK Gliwice

Zawodnicy Klubów AMK Nowy Targ i KKCiM Kraków zajęli miejsc 1 i dziesiąte

Zawody cross country Kielberg

TERMIN: 28 Października 2012

MIEJSCE: Sobków (koło Kielc)

Wyniki zawodów:

Weteran: 1. Ryszard Augustyn (RTM Radom), 2. Zbigniew Wywiół, 3. Jarosław Kargul (CKM Cieszyn).

Młodzik: 1. Kamil Szuta (CKM Cieszyn), 2. Piotr Szczepanek, 3. Kacper Zięba (obaj KTM Novi Kielce).

Licencja A: 1. Maciej Gienza, 2. Rafał Bracik (obaj KTM Novi Kielce), 3. Tomasz Zych (Automobilklub Głogów).

Licencja B: 1. Łukasz Stępień (ET Kielce), 2. Dominik Drag (BKM Bielsko Biała), 3. Roman Kapela (ETC Łódź).

Licencja C: 1. Łukasz Pawlik (ET Kielce), 2. Jarosław Cedro (Brzeziński Klub Motorowy), 3. Rafał Olejarczyk (Moto-Max Kielce).

125cc: 1. Adam Zych (AMK Gorce), 2. Sebastian Markowicz, 3. Janusz Baran (ET Kielce).

250 cc: 1. Rafał Troszok, 2. Jakub Maślany, 3. Jarosław Michalec.

II Edycja MC Rally

TERMIN: 6-7 Października 2012

MIEJSCE: Kosianka Boruty (Podlasie)

Wyniki zawodów:

Klasa 1

Motocykle jednocyylindrowe do 590 cm³

Miejsce	Imię i nazwisko	Czas
1	Artur Polak	12'33"
2	Marcin Czołno	13'09"
3	Włodzimierz Król	13'41"
4	Bartek Ciemiński	13'48"
5	Sławek Lewczuk	13'49"
6	Paweł Krzemiński	14'11"
7	Wojtek Kopystyński	15'40"
-	Aleksandra Gburek	Awaria motocykla

Klasa 2

Motocykle jednocyylindrowe powyżej 590 cm³

Miejsce	Imię i nazwisko	Czas
1	Robert Matejek	12'47"
2	Michał Szumilewicz	15'50"
-	Sayers Craig	Dyskwalifikacja
-	Rafał Ściskalski	Awaria motocykla

Klasa 3

Motocykle wielocyylindrowe

Miejsce	Imię i nazwisko	Czas
1	Mirosław Kopeć	15'25"





Inż. Andrzejowi Kwiatkowskiemu

wielokrotnemu Mistrzowi Polski w rajdach motocyklowych, współtwórcy motocykli WFM i Junak oraz autorowi wielu publikacji motoryzacyjnych.

Redakcja kwartalnika „Swoimi Drogami” pragnie złożyć

**najserdeczniejsze
życzenia
z okazji
90 urodzin!**



**Wyprawa
Macieja
Abramczyka**

DOOKOŁA 130 lat na 200 ŚWIATA

Harleyem WLA z 1942 r.



plan wyprawy

Uczestnicy wyprawy:

kierowca - Maciek rocznik 53

motocykl - Harley wla "Wojownik" rocznik 42

I część trasy: Warszawa, Mińsk, Moskwa, Jekaterynburg, Irbit (muzeum Urala), Irkuck, Ułan Ude, Ułan Bator, Władywostok

II część trasy: Kagoshima, Nagasaki, Hiroszima, Tokio, Sapporo (w tej części trasy planuję odwiedzenie między innymi fabryk motocykli Kawasaki, Yamahy, Hondy i Suzuki)

III część trasy: Los Angeles, Las Vegas, kanion Kolorado, Sturgis (złot), Milwaukee (110 rocznica H-D), Chicago, Nowy Jork

IV część trasy: Londyn, Paryż, Berlin (muzeum BMW), Warszawa

Czas trwania wycieczki to 3-4 miesiące (start koniec maja)

Trasa na 200 to ok. 25.000 km

UWAGA!

W 2012 roku Maciej na swoim Harleyu odbył samotną wyprawę nad Bajkał i z powrotem! Pisaliśmy o niej w pierwszym numerze SD. Więcej o wyprawie możecie przeczytać na stronie Maćka: www.podrozemacka.pl



Maciej SZUKA Sponsorów i osób chętnych do wsparcia jego wyprawy. Wszystkie zainteresowane osoby i firmy prosimy o kontakt bezpośrednio z Maciejem: e-mail: pracownia.macabra@op.pl, tel.: 602 390 316

Akcja Polaris 2013

Konrad "Bies" Dobrzyński
wyrusza zobaczyć Zorzę Polarną
z siodłka MW 750 rocznik 1968



Szanowni Państwo.

Od wielu lat podróżuję samotnie na zabytkowym motocyklu, pokonując w ten sposób trasy dalsze- np. nad Bajkał, jak i bliższe- po Polsce. Swoje relacje zamieszczam na stronie internetowej www.konrad-mw.home.pl, na którą serdecznie zapraszam!



Cel. Zobaczyć Zorzę Polarną z tak bliska i tak bezpośrednio, jak to tylko możliwe, czyli z siodłka motocykla. Aby uzyskać najlepsze ku temu warunki dojechać jak najdalej na północ naszego kontynentu, czyli na północ Norwegii.

Termin. 04.02.2013 r. - 22.02.2013 r. Optymalnym czasem obserwacji Zorzy Polarnej jest okres nowiu Księżyca, kiedy jego blask nie rozjaśnia zimowego nieba. Takim terminem jest data 10. 02. 2013 r. Zakładam, że podróż do celu zajmie mi 6 dni i dlatego początek wyprawy zaplanowałem na 04.02.2013 r. Powrót- 22. 02.2013 r.

Planowana trasa. Gdańsk- Nynashamn- Sztokholm- Upsala- Sundsvall- Lulea- Tornio- Rovaniemi- Ivalo- Inari- Kirkenes.

Tu albo kilka dni pobytu oraz krótkie wypady po okolicy i powrót tą samą trasą, albo- z Kirkenes do

Hammerfest i przez Alta-Kautokeino- Muonio-Kolari do Tornio- Lulea- Sundsvall- Upsala- Sztokholm- Nynashamn.

Będę pierwszym polskim motocyklistą, który tego dokona samotnie na starym motocyklu. Do dzisiaj jestem pierwszym (i jedynym) Polakiem, który dojechał na Syberię(i wrócił!) nie tylko, że sam, to jeszcze bez pomocy współczesnej myśli technicznej. Moim środkiem lokomocji jest motocykl MW 750 rocznik 1968, pochodzący z przepastnych magazynów Armii Czerwonej i choć obaj mamy w sumie 100 lat to jestem pewien i wiem, że zawsze dojedziemy do celu. Jesteśmy zbudowani z dobrego, starego surowca, ponadto mało skomplikowani w obsłudze i nie wymagamy skomputeryzowanego serwisu.

W trakcie podróży unikam głównych dróg i drogich hoteli poszukując tego, czego nie sposób znaleźć w ofertach biur podróży- wszystkich kolorów i zapachów mijanego świata oraz kontaktu z jego mieszkańcami. Ciekaw jestem życia spotkanych po drodze ludzi- cieszę się ich szczęściem, smucę wraz z nimi nie będąc tylko bezdusznym obserwatorem.

Ten wyjazd ma dla mnie wyjątkowe znaczenie nie tylko ze względu na inną skalę trudności niż dotychczasowe. Staram się „na stare lata” realizować swoje marzenia z czasów młodości- jednym z nich była kąpiel w Bajkale. Drugą jest przeżycie wszystkimi zmysłami niesamowitego zjawiska o nazwie Aurora Borealis. Dobrze wiem, na co się porywam i nie chcę podejmować zbędnego ryzyka. Niestety rzetelne przygotowanie do takiej wyprawy wymaga sporych nakładów. Na przykład koszt polarnego śpiwora to minimum 1400 zł, do tego dochodzi przygotowanie motocykla: opony i kolce do nich, specjalne środki smarne, modyfikacje zawieszenia, układzie smarowania itp. Jako, że żadna armia na świecie nie liczy się z czymś tak trywialnym jak zużycie paliwa mój pojazd zużywa latem 10 litrów benzyny na 100 km. Zimą oczywiście więcej. Skandynawia, a zwłaszcza północna Norwegia słyną z katastrofalnych dla portfeli turystów cen występujących na stacjach paliw. Do pokonania planowanych 4000 km(w wersji minimum) zużyję minimum 400- 500 litrów przerażająco drogiej benzyny...

Czy mogę liczyć na Państwa współudział w finansowaniu tego niecodziennego przedsięwzięcia?



UWAGA! Konrad SZUKA Sponsorów i osób chętnych do wsparcia jego wyprawy. Wszystkie zainteresowane osoby i firmy prosimy o kontakt bezpośrednio z Konradem: e-mail: kond@wp.pl

Motocyklowe odkrywanie świata **AFYKA**

Wyprawa Krzysztofa Tyburka



Witajcie!

Nazywam się Krzysztof Tyburek i pochodzę z Bydgoszczy. W przyszłym roku odbędę samotną wyprawę motocyklową przez północno-zachodnią część Afryki. Początek zaplanowany jest na 12 sierpień 2012 roku i potrwa ok. 43 dni. Moim zasięgiem obejmie 6 państw europejskich (w formie tranzytu) oraz 10 państw afrykańskich. Cała trasa przebiega przez Niemcy, Francję, Hiszpanię, Maroko, Saharę Zachodnią, Mauretanię, Senegal, Gambię, Gwineę Bissau, Gwineę, Sierra Leone, Mali, ponownie Mauretania, Sahara Zachodnia, Maroko... i wjazd do Europy. Powrót do Polski tym razem przez południowe wybrzeże Hiszpanii i Francji. Następnie Włochy, Austria, Czechy. Przebycie tej trasy będzie stanowiło wytyczenie niewielkiej pętli afrykańskiej przez (jak sądzę) jedno z najciekawszych Państw tego kontynentu. Według wstępnych wyliczeń trasa obejmuje ok. 18000 kilometrów. Jest to wyprawa jednoosobowa i zostanie pokonana motocyklem BMW R1100RT. Informacje związane z przygotowaniem do wyprawy znajdują się na stronie www.krykom.pl/afryka. Wraz z pierwszym dniem wyprawy na w/w witrynie pojawi się dziennik podróży zawierający relacje, z trasy przejazdu oraz towarzyszącymi jej wydarzeniami - oczywiście zostaną również dołączone materiały fotograficzne.

Bardzo bym chciał, żeby wyprawa miała również szersze znaczenie, dające korzyści niekoniecznie skierowane do motocyklistów lub podróżników. Jako pracownik uczelni wyższej doskonale zdaję sobie sprawę z wagi współpracy międzynarodowej, która bezpośrednio wpływa, na jakość i efektywność kształcenia, współpracę naukową oraz podnosi wizerunek regionu. Jako koordynator Instytutowy Instytutu Mechaniki i Informatyki Stosowanej programu Erasmus, na co dzień spotykam się z kwestią wymiany międzynarodowej studentów. Podczas mojej wyprawy chciałbym nawiązać współpracę między UKW Bydgoszcz oraz uczelniami Państw Afryki kształcącymi w zakresie informatyki, mechaniki lub mechatroniki. Jestem między innymi zainteresowany podjęciem rozmów z:

1. The University Of The Gambia (Gambia)
2. Centre Universitaire de Labé (Gwinea)
3. Université Kofi Annan de Guinée (Gwinea)
4. Universités de Bamako (Mali)
5. University Mohammed V AGDAL-RABAT (Maroko)
6. Universite Hassan II Casablanca (Maroko)
7. Iniversite de Nouakchott (Mauretania)
8. Universite Cheikh Anta Diop de Dakar (Senegal)
9. The University of Sierra Leone (Sierra Leone)
10. Njala University (Sierra Leone)

**Mam nadzieję, że wszystkie plany związane z tą wyprawą uda się zrealizować.
Trzymajcie za mnie kciuki!**

Traktat o motocyklu

IFA BK 350

autor: Daniel Pałyga

21 dolarów czyli cicho matka będę miał dzinsy



Akt 1

Synu! Dlaczego sprzedajesz? Twój ojciec jeździł ze mną, twój starszy brat też jeździł, ty też żeś jeździł, to czemuś się uparł???

- Cicho matka! Będę miał dzinsy...

Artur z Piotrem spojrzeli po sobie, cicho obserwując całą sytuację. Tak naprawdę bardziej uwagę skupiali na tym, co stoi przed nimi, a nie na rodzinnej kłótni.

Jakieś żelastwo z grubsza przypominające motocykl, obdrapane, ozdobione twórczością kurzego kupra, ale pali, chodzi, nawet jeździ. Obejrzelі wszystko dokładnie i są zdecydowani.

Znad stołu i kieliszka wtrącił się Ojciec D. Upierając się, że to na pewno ma cztery biegi, że on pamięta. Starszy Syn, który dopiero co dostał przepustkę z wojska i raczy się wysokoprocento-

wą wolnością wraz z Ojcem, uparcie twierdzi, że to "coś" ma trzy biegi i nie więcej. Kolejne przekomarzania, matka strofuje młodszego, dlaczego sprzedaje, ojciec starszego, że na pewno cztery biegi nie trzy...

Ale decyzja zapadła. Dzinsy Levisa z Pewexu kosztują 21 dolarów. Na to poleci więcej pańienek niż na stary, pordzewiały i rozkapryszony motocykl. Pieniądze w łapę, motocykl odpalony, ugodany termin na odebranie wózka bocznego i pozostałych gratów, podanie dłoni z państwem D. i dwutaktowa poczwarka sunie na jednym cylindrze ku nowej, przytulnej komóreczce.

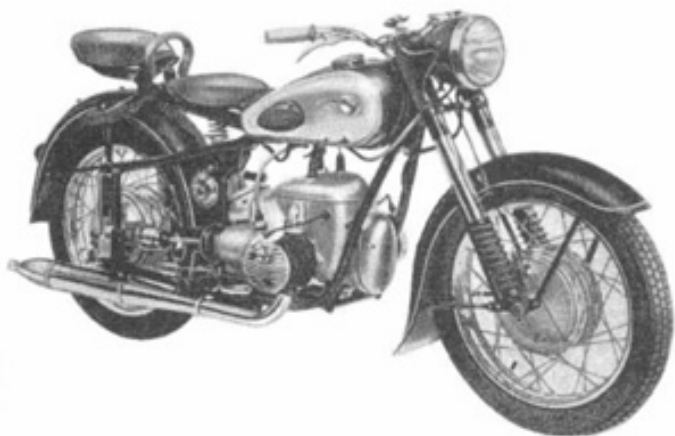
Jest rok 1986, Lubelszczyzna, konkretniej Włodawa i okoliczne wsie. Komunizm przekwitł

i zaczynają opadać mu liście. Na drogach królują czarne Jawy Ts-ki i czerwone Mz-tki ETZ. Szczegółem luksusu jest Duży Fiat lub Polonez. Stare motocykle albo zaczynają przymierać rdzą w zbiorniku gdzieś pod boczną ścianą stodoły, albo zostają przerobione na użyteczny sprzęt rolniczy.

Ta historia jest nieco inna. Mimo krzyku "coś ty kupił, miałeś kupić motocykl!" dwaj motocyklowi zapaleńcy rozpoczynają przygodę z motocyklem Ifa BK 350.

Posłuchajcie...

Wielu z Was wie, co to za motocykl, o czym mowa i z czym to się je. Dla innych egzotyką jest, gdy się mówi, że to taka stara MZ-łka w bokserze i dwusuwie. Dwusuw i bokser?



Bez wątpienia jest to jeden z najciekawszych motocykli spod znaku IFA/MZ. Jego produkcję rozpoczęto w 1952 r. a zakończono już w 1958 r. Powodem jej zakończenia były względy ekonomiczne. Silnik w układzie bokser, napęd wałem kardana i inne ciekawe rozwiązania techniczne w tym motocyklu były zbyt drogie, by motocykl w ciężkich powojennych czasach mógł zdominować drogi.

POCZĄTEK PRODUKCJI

Po II wojnie światowej w NRD istniało duże zapotrzebowanie na jakiegokolwiek środki transportu. Ponieważ nikt w tamtych czasach nie przejmował się prawami własności, konstruktorzy IFY śmiało czerpali rozwiązania z motocykli BMW i Zundapp.

Stąd w Ifie znajdujemy tylne zawieszenie suwakowe, rurową, stalową, zamkniętą ramę, sprawdzony system przeniesienia napędu, jakim jest wał kardana i ułożenie zespołu napędowego. Jako jednostki napędowej nie użyto bardzo drogiej w produkcji, ale sprawdzonej od BMW (silnik bokser, czterosuwowy), ale o wiele prostszy w budowie silnik dwusuwowy,



także w układzie bokser. Silnik ten nie był jednak nową konstrukcją, powstała pod Ifę BK. Stworzono go o wiele wcześniej, jeszcze na deskach kreślarskich konstruktorów DKW. W pierwotnym założeniu był to silnik o pojemności 250 ccm, przeznaczony prawdopodobnie dla firmy Junkers oraz jako studyjny projekt do mikro-samochodu. Nie był jednak, jak się często wskazuje, silnikiem rozruchowym do większych agregatów. Wiąże się to tylko z jego wizualnym podobieństwem do rozrusznika Riedla.

Różne źródła wskazują, iż silnik Ify pierwotnie miał mieć pojemność 250 ccm. Rok przed premierą pojawił się AWO 425, co wymusiło konieczność zwiększenia pojemności motocykla, by ten w ogóle mógł trafić do produkcji. O zastosowaniu napędu wałem kardana zdecydował w dużej mierze fakt braku we wschodniej strefie okupacyjnej fabryk produkujących łańcuchy, co w konsekwencji powodowało wzrosty kosztów produkcji motocykla, jak i jego ceny, ale zapewniało - przynajmniej w założeniu - wysoką trwałość układu napędowego. Od dwóch charakterystycznych elementów motocykla, czyli dyfra i silnika w układzie bokser powstało oznaczenie BK: Boxer-kardan. Tak w skrócie można opowiedzieć o narodzinach pięknej królowej dróg oferowanej także z wózkiem bocznym STOYE SML.

DANE TECHNICZNE

Silnik: dwucylindrowy bokser, dwusuwowy, umieszczony wzdłużnie (wał korbowy wzdłuż motocykla).

Średnica tłoka: 58 mm, skok tłoka 65 mm, **pojemność skokowa** 343, 3 ccm, **stopień sprężania** 6,5, **moc maksymalna** 15 KM przy 5000obr/min (MZ BK 350 17KM).

Wał korbowy: podparty na dwóch łożyskach, posiada wykorbienia, co 180 stopni, co powoduje zapłon mieszanki w dwóch cylindrach jednocześnie.

Gaźniki: 2x BVF NB 22-7 położone pod górną pokrywą silnika i połączone z cylindrami dosyć długimi łącznikami dolotowymi. **Filtr powietrza** w wersji 15 KM znajduje się pod pokrywą silnika, a w wersji 17-konnej w górnej części korpusu skrzyni biegów.

Zapłon: Bateriajny z regulacją automatyczną zapłonu (przyśpieszczacz), wyprzedzenie 3 mm przed GMP, świece 14 mm o wartości 225 wedle starej skali BOSCH.

Instalacja elektryczna: Prądnica prądu stałego o mocy 45/60W 6V i akumulatorem 6V/Ah.

Sprzęgło: jednotarczowe, suche, zawieszone bezpośrednio na wale.

Skrzynia biegów: 4 stopniowa, niesynchronizowana o następujących przełożeniach:

I bieg: 3,84

II bieg: 2,1

III bieg: 1,38

IV bieg: 1,07

Napęd: ze skrzyni przenoszony jest na tylne koło za pomocą odkrytego wałka napędowego, wyposażony w elastyczny przegub gumowy - od strony skrzyni biegów i przegub krzyżakowy - od strony dyfra. Przekładnia napędowa umieszczona jest w aluminiowej, zamkniętej obudowie, zestrojonej przełożeniem odpowiednio do wersji z wózkiem bocznym jak i bez, smarowana olejem.

Zawieszenie: tył; podwójny suwak resorujący, ale nietłumiący o skoku 50 mm. Zasadniczo tylny suwak uznać można za element mający bardziej zapewnić resorowanie dyfra, by zapobiec pęknięciom wałka, gdyż skok tylnego zawieszenia w rzeczywistości jest symboliczny.

Przód; teleskopy olejowe o skoku 140 mm, dodatkowo smarowane 2 kalamitkami.

Koła: 2,5 x 19 cali z aluminiowymi bębnami hamulcowymi o średnicy 200 mm.

Opony: 3, 25 x 19 cali.

Hamulce: przód i tył bębnowe o średnicy bębna 200 mm.

Osiągi/spalanie: 115 km/h, spalanie na poziomie 4,5 l na 100 km.

Motocykl był ceniony za stosunkowo dużą niezawodność, komfort podróżowania i bardzo dobre osiągi. Zgrabna sylwetka, elegancko zaprojektowana obudowa silnika, dodawały lfie dostojnego wyglądu i sprawiały, iż przy ocieężałych motocyklach BMW, filigranowa lfa urzekała harmonijną i delikatną, niemalże kobiecą linią. Zastosowane rozwiązania techniczne, takie jak przedni teleskopowy widelec z tłumieniem olejowym, udany dyfer, pełne, aluminiowe o dużej średnicy bębny hamulcowe, na tle których negatywnie wypadał - archaiczny już wtedy - tylny suwak, sprawiały, iż motocykl ten mimo swej ceny był atrakcyjną alternatywą dla AWO czy BMW. Sam silnik, choćby dlatego, że dwusuwowy zapewniał bardzo dobre osiągi, świetne rozłożenie momentu obrotowego nawet przy podpiętym wózku bocznym i wysoką niezawodność przy niewielkim nakładzie czynności serwisowych. Wedle danych fabrycznych motocykl rozpędzał się do 115 km/h, ale bez problemu większość egzemplarzy rozpędzała się do 120 km/h czy nawet 125 km/h przy 15 KM (17 KM po modernizacji) tego silnika, był to jeden z najszybszych motocykli bloku wschodniego. Można powiedzieć, że skoro lfa była tak udana powinna zawojować rynek i stać się przebojem. Dlaczego tak się nie stało i wyprodukowano niecałe 44 tysiące egzemplarzy?

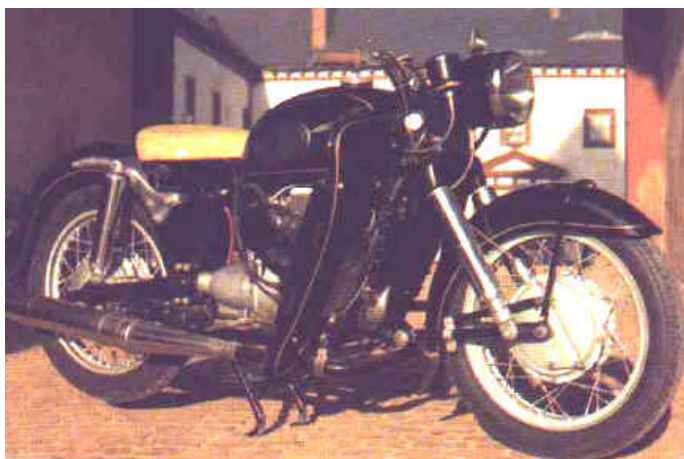
ZAKOŃCZENIE PRODUKCJI

Niestety tak udana konstrukcja, jaką bez wątpienia była IFA BK 350, ze względu na koszty budowy, które były ponad możliwości przeciętnego obywatela, przestała zjeżdżać z taśm produkcyjnych już w roku 1958 po niecałych sześciu latach produkcji. Przyczyniła się też do tego silna czterosuwowa konkurencja w klasie. Warto zauważyć, iż w roku 1956 motocykl ten przeszedł modernizację, która de facto zbyt wiele nie wniosła, ale zmiany były i warto je odnotować:

- nazwa na MZ BK 350, a przez to zmiana emblematu na zbiorniku,
- tłumiki (z "rybek" na "cygara"),
- filtr powietrza z zasłoniętego na odkryty, co wiązało się też z delikatną kosmetyczną korektą korpusu karterów i skrzyni biegów,
- głowice i stopnie sprężania, przez co zwiększono moc do 17 KM (warto zauważyć, że w 17 - konnej lfie występowały dwa rodzaje głowic, a w 15 konnej tylko jeden),
- pokrywy gaźników,
- gaźniki na wersje z okrągłą przepustnicą (zmiana późniejsza),
- głowice składano bez uszczelki,

- prawdopodobnie Ifa w tym okresie otrzymała światło stopu, co wiązało się ze zmianą obudowy dyfra i szczęk hamulcowych,
- skrzynka narzędziowa/akumulatora ma delikatnie inne przetłoczenia na podstawie.

Nie należy się jednak sugerować tym, iż wszystkie modele z roku 1956 są już po modernizacji, gdyż w roku 1956 wykorzystywano jeszcze zapasy z magazynów. W latach 60. BMW przejęło dokumentację IFY BK 350 planując znaczny "lifting": wprowadzenie amortyzatorów z tyłu, zmianę kanapy i estetyki motocykla na bardziej współczesną. Sporządzono nawet model prototypowy jednak zaniechano produkcji. MZ użyło podwozia IFY (i Simsona) do testów silnika Wankla. Niestety niemożność rozwiązania problemu szczelności komór spalania doprowadziły do porzucenia projektu.



Bardzo ciekawie opisuje Ifę Jan Tarczyński (artykuł z czasopisma z lat 80?). Niestety posiadam tylko wycinek o Ifie. Jest to chyba najstarszy opis tego motocykla, z jakim się spotkałem, dlatego pozwolę sobie go tutaj zacytować:

DWUSUWOWY "BOXER" Z ZSCHOPAU

„Wśród bogatego asortymentu motocykli wyprodukowanych w NRD od 1949 roku, wyróżnia się nietypową konstrukcją IFA MZ BK350, budowana w latach 1953-1959 przez VEB Motorradwerk w Zschopau, należący do Industrie Verband Fahrzeugban (IFA), czyli Zjednoczenia Przemysłu Motoryzacyjnego naszego zachodniego sąsiada. (Litera "MZ" w nazwie i charakterystyczny stosowany do dzisiaj znak firmowy otrzymał motocykl w 1956 roku w wyniku reorganizacji struktury przemysłu NRD). Koncepcja konstrukcyjna pojazdu nawiązywała wyraźnie do układu stosowanego w przedwojennych ciężkich modelach motocykli BMW (silnik dwucylindrowy, o przeciwnym układzie poziomych cylindrów, napędzający tylne koło za pomocą



Z ciekawostek warto dodać, iż IFA/MZ opracowała kilka modeli BK 350 w wersji Sport o zwiększonej do 18,5 KM mocy, podniesionym układzie wydechowym i zmienionym mocowaniu błotników.



wał z przegubami, umieszczony w ramie rurowej z teleskopowym zawieszeniem przednim i suwakowym tylnym), lecz w ówczesnych warunkach ekonomiczno-techniczno-technologicznych, zdecydowano się na silnik dwusuwowy, mniej skomplikowany niż czterosuwowy stosowany w BMW, zbudowany w niespotykanym dla dwusuwu układzie dwóch przeciwległych cylindrów. System ten, ze wspólną skrzynią korbową, miał jednak ważną zaletę - konstrukcja silnika mogła być uproszczona w stosunku do rozwiązań tradycyjnych z cylindrami ustawionymi równolegle, gdzie wymagana była szczelność skrzyń korbowych obu cylindrów. Chłodzenie było bardzo dobre, lecz równomierność pracy silnika pozostawiała wiele do życzenia, gdyż w obu cylindrach suwy pracy następowały równocześnie. Wybór dwusuwowej jednostki napędowej o niskiej mocy jednostkowej do pojazdu turystycznego, jakim była IFA BK 350, wynikał z założeń produkcyjno-eksploatacyjnych: miał to być motocykl prosty w obsłudze i działaniu, trwały i o niezbyt wysokich kosztach wytwarzania. Silnik dwusuwowy, charakteryzujący się m.in. prostotą budowy (brak skomplikowanego układu rozrządu, systemu smarowania etc.) i na pewno oraz mniejszą masą - przy tej samej pojem-

ności, co czterosuwowy, ma jednak wiele wad, do których m.in. zaliczyć trzeba bez wątpienia wysokie zużycie paliwa, wynoszące w przypadku modelu BK 350 (przy szybkościach eksploatacyjnych): dla 80 km/h - ponad 4, 5 l/100 km, dla 100 km/h 6,0 l/100 km oraz dla 110 km/h - 7, 0 l/100 km.

IFA MZ BK350, modernizowana w czasie produkcji (np. w 1957 roku - wzrost mocy silnika do 17 KM) sprawdziła się w eksploatacji: była niezawodna, miała niezłe przyspieszenie i dość wysoką prędkość maksymalną (115 km, /h), lecz rozwiązania konstrukcyjne tej jednostki napędowej nie były kontynuowane.

Chyba co nie co przybliżyłem Wam konstrukcję tej perełki motoryzacji. Jeśli tak to, dlaczego nie miałbym wam opowiedzieć o tajnikach budowy tej maszyny, o jej słabościach, mocnych punktach, o przebiegu remontów, wiedzy na temat renowacji zbieranej przez wielu miłośników Ifki? Dlaczego Miałbym nie opowiedzieć Wam historii jednego egzemplarza, konkretnego egzemplarza, o którym zacząłem na wstępie?



No właśnie, jest rok 1986, na fali nie są archaiczne wyglądające motocykle, ale te w trendzie easyridera - krótko mówiąc stylowe choppers z długim przodem.

Piwnica bloku i ciasnawa komóreczka na jakiś czas zmieniły się w przydomowy warsztat customizingu i lfa powoli wracała na polskie drogi dumnie preżąc swe cylindry. Początki łatwe nie były, zanim panowie rozpracowali układ podkładek w skrzyni biegów trzykrotnie ją zajeżdżając. Nim ogarnęli uszkodzony przyspieszacz zapłonu zaliczyli kilka gęb i pchań o zmroku. Zanim odkryli idealną dawkę oleju do dyfra kilka razy przelecieli przez różne bramy pozbawieni hamulców, ale o tym chyba kiedyś pisałem (One way ticket). W końcu, gdy uporali się ze stroną mechaniczną na warsztat poszła część wizualna.

Zimowymi wieczorami motocykl przy udziale tokarzy PKS-u, użyciu brzeszczotu, pilnika i farb olejnych nanoszonych gąbką, uzyskał nowe wcielenie

i barwy. Czy ciekawe? Sami oceńcie. Fakt faktem, były późne lata 80., słaby dostęp do czegokolwiek, a tak archaiczny motocykl jak lfa udał się ubrać w rockowo- raiderskie ciuszki... Za młody wtedy byłem, by opowiedzieć o tamtych czasach i kilometrach zwanych przez stomliowskie opony tego motocykla. Ale zlizalem, co nie co patyny tamtych czasów z jej chromów, racząc się jej rozkoszą.

I tak moja lfa, mój wymarzony motocykl, dotrwał niemal do końca lat 90., gdy Arturowi znudziło się grzebanie przy nim i postanowił go sprzedać. Sprytnie, gdy kupcy pojawili się w garażu Piotra ten miał motocykl już rozebrany i poskładany w kilkunastu kartonach, oświadczając na pytanie: co się k... stało z lfą? Krótkie: wracamy do oryginału.

A wiadomo, nie kupuje się kota w worku. Niestety, podczas przeprowadzki o 150 km z komórki do przytulnego garażu, troskliwi sąsiedzi ograbili komóreczkę z ciekawszych fantów i części do lfy. Wózek zdewastowano, skradziono oryginalne lampki,





przełączniki, manetki i większość zapasowych części, które można było wykorzystać w czymkolwiek dwukołowym. I tak rozebrana lfa stała w garażu i rozbudzała moje marzenia o byciu motocyklistą, o objęciu nogami tego krągłego, smukłego zbiornika i odpaleniu silnika jednym cyknięciem podszwy buta, siedząc na gumowym siodle ze znacznikiem MOVE. Marzenie ziściło się 25 lat później, w 2011 roku. Składając jeden podpis otwierałem własny garaż nie jako marzyciel, ale jako właściciel lfy, nie jako brzdąc, który głaskał obdrapany poszpachlowany zbiornik, ale jako pasjonat widzący w tym motocyklu potencjał, który już niedługo miał ukazać się oczom niedowiarków.

Co było dalej? O tym opowiem przy kolejnym piwie.

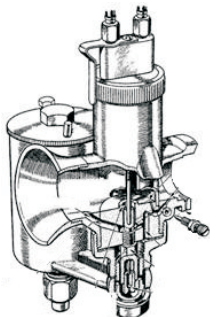
Daniel Pałyga
daniel_palyga@swoidrogami.pl

c.d.n...



Gaźniki i części zamienne do:

AMAL
ZENITH



Szprychy:

- Stalowe galwanizowane
- ze stali nierdzewnej polerowane
- cieniowane
- cieniowane podwójnie
- skręcane (tzw. Twisted)

Minimalne zamówienie to 10 sztuk

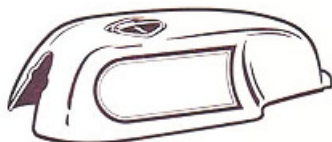


Obręcze kół:

- chromowane
- ze stali nierdzewnej polerowane
- aluminiowe Morad/Akront

Zbiorniki, zadupki, owiewki

Wykonujemy z aluminium
i włókna szklanego.



Części zamienne i akcesoria do:

- motocykli angielskich
- cafe racer
- zabytkowych motocykli wyścigowych

Nie masz czasu/pomysłu/ochoty?
zostaw motocykl u nas
zrobimy go dla Ciebie!
Tel. 607 604 228, 785 428 585

Więcej na naszej stronie:

www.LightSpeedTeam.pl

Red Hot Chili Customs

Ul. Zakładowa 5

71-253 Szczecin

POLAND

Tel. +48-505-225-456

moto.klinika@gmail.com



BUDOWA MOTOCYKLI NA ZAMÓWIENIE

OPONY DO CUSTOMÓW, HOT RODÓW

LICZNIKI I AKCESORIA MOTOGADGET

GAŹNIKI MIKUNI

CZĘŚCI DO BUDOWY MOTOCYKLI



facebook.com/redhotchilicustomsONLY

www.redhotchilicustoms.com

Stary nowy rok...

autor: Krzysztof Rudnicki



Spoglądam przez okno na ośnieżony szczyt Szrenicy, z głośnika Jimi Hendrix woła "Hey Joe". Za oknem mróz, minus dwadzieścia jeden stopni Celsjusza.

Zakończenie sezonu...

Dla każdego z nas znaczenie tych słów jest chyba takie samo. Po prostu przestajemy jeździć na motocyklach. Ja ostatni raz zakończyłem sezon chyba w 1998 roku... Chyba... Od wielu lat zmieniam tylko sprzęt, dostosowując go do warunków atmosferycznych. Ślisko – motor z wózkiem. Tym razem było właśnie w myśl tej zasady. Jeszcze tydzień wcześniej "latałem" na dwóch kołach, ale spadł śnieg i trzeba było się przesiąść na zaprzęg.

Koniec roku to chyba dla wszystkich ludzi okres podsumowań. Przeważnie każdy z nas robi "rachunek sumienia" i snuje plany na nadchodzący lepszy rok, co do którego ma nadzieję, że będzie lepszy. Ruszyłem rano w kierunku Otmuchowa. Początko-

Minał rok...

wo niezbyt ciekawa droga, im dalej od domu, tym bardziej zmieniała swój charakter na bajkowy. Uwielbiam tę porę roku. Ruch na drogach lokalnych niewielki, a ci którzy przemierzają zimowe szlaki robią to bardzo ostrożnie i spokojnie, mając na uwadze, że zimowa "biała trasa" niechętnie wybacza błędy. Mogę wtedy wolno sunąć, delektując się widokami całkiem innej planety. Zupełnie jakbym trafił do świata alternatywnego. Niby znajomy krajobraz, a jakże odmienny. Jeszcze niedawno zielone łąki są dziś białą pustynią. Nie brzęczą robale i nie rozbijają się o szybę, nie wpadają pod kurtkę i nie gryzą. Pot nie leje się po plecach. Sielanka... Nad zaporą jeziora otmuchowskiego robię małą przerwę na kawę i coś słodkiego, a potem dalej w drogę. Jeszcze tylko krótki postój na małą sesję fotograficzną u podnóża zamku w Kamieńcu Ząbkowickim i obieram kierunek na Szklarską Porębę. Napisałem zamek (bo tak go nazywam), ale jest to tak naprawdę pałac neogotycki, wzniesiony przez królową niderlandzką Mariannę Orańską w XIX wieku. Obiekt, mimo zaniedbania i zniszczeń, robi wrażenia i staram się tu co jakiś czas zaglądać.

Udało mi się zrealizować kilka ciekawych projektów, odwiedzić kilka pięknych zakątków, ale to tylko utwierdziło mnie w przekonaniu, że jeszcze wiele rzeczy chciałbym zrobić i wiele jeszcze miejsc odwiedzić. Wciąż marzę o wielkiej podróży. Wicie - jak to się mówi - wyprawa życia. Podróż dookoła świata. Coraz głośniej o niej mówię. Wiem, że wielu ludzi już objechało świat i wielu właśnie teraz jest w podróży. Nie mam zamiaru z nikim współzawodniczyć ani też nie chcę z nikim się ścigać. Po prostu chciałbym wsiąść na jakikolwiek mobilny sprzęt i ruszyć przed siebie, wiedząc, że nie muszę się nigdzie spieszyć. Jechać powoli i chłonać otoczenie. Odkrywać nowe smaki i widoki. Poznawać innych ludzi, wsłuchiwać się w ich opowieści. Wiem, pomysł nie jest oryginalny, nic na to nie poradzę, ale ja też do oryginalnych nie należę. Stawiam pierwszy krok (być może) mówiąc głośno o swoim marzeniu, ale nawet najdalsza droga ustępuje przed nawet najmniejszymi krokami, jak mawiał filozof (nie pamiętam jak się nazywał). Być może to pierwszy krok na drodze do spełnienia marzenia?



Jeździmy wkoło komina

Za oknem znów zaczyna sypać śnieg. Ktoś dorzucił drzewa do kominka. Zapadam się w miękkim fotelu, patrząc na coraz mniej widoczną przez zadymkę Szrenicę. Powoli sączę jakiś dobry napój pachnący słoneczną plażą i kokosami. Patrzę w okno i zatapiam się w marzeniach. Jutro już kolejny nowy rok... Co przyniesie? Dokąd zaprowadzi?...

■ **Krzysztof Rudnicki**



UWAGA KOMUNIKAT

Ze względu na to, że dość często mamy w redakcji różne wizje na każdy temat i musimy wybierać wśród różnych pomysłów, tym razem postanowiłem (w drodze wyjątku) umieścić tu dwa oficjalne nagłówki, bo nie udało nam się ustalić, który będzie lepszy.

(Red. Techniczny)

**Do naszego
baku dolali
kilka złotych:**

**Przeczytali
Swoimi Drogami i
zaraz potem wy-
skoczyli z kasy:**

Roman z Poznania

Mirośław z Warszawy

DZIĘKUJEMY!

**Dzięki Wam możemy
dalej jechać
Swoimi Drogami!**



O KSIĄŻCE **Tomasza Szczerbickiego**

"Przedwojenne samochody i motocykle"

Najpiękniejsze fotografie

To niezwykle album, zawierający unikalne fotografie, które prezentują wycinek historii polskiej motoryzacji od jej początków, aż po wybuch drugiej wojny światowej. W pożółkłych, czarno białych zdjęciach zakłute jest echo postaci, miejsc i sytuacji, które łączy wspólny mianownik w postaci pojazdu, jaki im towarzyszył. To wspaniała podróż do czasów, gdy samochody i motocykle były czymś niezwykle, a ich kierowcy musieli wykazywać się poza odwagą, fantazją i brawurą, też prawdziwym hartem ducha i ciała.

Autor, zabierając nas w tę sentymentalną wycieczkę, oddaje w nasze ręce nie tylko zbiór fotografii, ale również wprowadza czytelników w ówczesne realia, opowiadając historię motoryzacji i ludzi, którzy ją tworzyli w naszym kraju. Na uwagę zasługują takie smaczki jak, na przykład tabele ukazujące ilość pojazdów w Polsce w latach 1925 – 1939, czy liczbę pojazdów w różnych województwach.

Polecam tę książkę wszystkim tym, którzy kochają motoryzację. To pozycja, która powinna zagościć w waszej biblioteczce na stałe, bo gwarantuję, że będziecie do niej wracać.

■ **Jacek Łukawski**

Kilka egzemplarzy tej wspaniałej książki leży u nas w redakcji i czeka na Was!

Ogłosiliśmy konkurs (szczegóły na stronie 23) w którym możecie, obok innych nagród, wygrać również książki Tomasza Szczerbickiego, zapraszamy Was do udziału!

PRZEDWOJENNE SAMOCHODY I MOTOCYKLE

NAJPIĘKNIEJSZE FOTOGRAFIE



TOMASZ SZCZERBICKI





Łukasz Kulik

**Nowa "twarz" w redakcji
Swoimi Drogami**

Będę dla was pisał o sporcie, choć można powiedzieć, że nie interesuję się sportem, bo czym jest sport dla mainstreamu? Dla większości ludzi sport to WYNIKI, tymczasem dla mnie sport to **PERFORMANCE**, co rozumiem jako wydajność, czy to techniki jazdy, czy maszyny. Sam wynik to tylko efekt. Mnie interesuje natomiast wszystko to, co jest pod powierzchnią, **CO ZA TYM WSZYSTKIM STOI? TECHNIKA** także.

ALE...

Hasłem przewodnim będzie: **WALKA Z MITAMI (NO DELUSION RACING), z POWIERZCHOWNOŚCIĄ/SENSACYJNOŚCIĄ/EXTREMALNOŚCIĄ, LENISTWEM i KWESTIONOWANIE - CZEPIANIE SIĘ – SZCZEGÓŁÓW**, żeby dotrzeć **"DO ISTOTY"**.

Muszę więc rozczarować wszystkich liczących na dobre rady czy wręcz magiczne tajne zaklęcia, których mogliby użyć, aby w mgnieniu oka poprawić swoje umiejętności i zaimponować innym. **JEDYNĄ SKUTECZNĄ DROGĄ JEST PRACA:** zarówno trening umiejętności, jak i zdobywanie wiedzy, która jest jedynym sensownym skrótem.

ZAPRASZAM WSZYSTKICH, KTÓRYM SIĘ CHCE...



Kim jestem?

Motocyklami zainteresowałem się za sprawą motorynki bez tłumika jeżdżącej po łąkach koło kościoła. To była taka swoista legenda mojego dzieciństwa na miarę ghost ridera, choć nie w istocie, bo to co reprezentuje ghost, cała ta ekstremalność, jakoś do mnie nie trafia. Potem zaczęły się pojawiać offroadowe maszyny produkcji czechosłowackiej, czyli w temacie ENDURO. Były to JAWY, a MX: CZ. Praktycznie przełomowym było zdarzenie, kiedy poszedłem tropem JAWY SDM i JAWKI MUSTANG i kiedy ta druga poddała się w offroadowych warunkach. Podawałem klucze i starałem się pomóc, a potem zostałem... podwieszony do najbliższej drogi. I to było TO.

Do tej pory nie wiem czy to był początek mojego życia, czy właśnie koniec. Czy "motocyklizm" jest motorem mojego życia, czy może przekleństwem. Po tym doświadczeniu wszystkie moje wysiłki finansowe zostały ukierunkowane na kupno motocykla. Jako, że państwowe kluby motocyklowe albo już upadły albo dogorywały, a pojawiające się nowe wymagały posiadania własnego sprzętu, byłem zdany na siebie. W międzyczasie jeździłem rowerem, był to BMX (w końcu mcGRATH też zaczynał od tego sportu), wzbudzający w tamtych zamierzonych czasach różne reakcje, od śmiechu, przez ataki dresów, po zatrzymanie w zimie przez policję.

Sam fakt zdobycia odpowiedniej sumy nie wystarczył. Samo znalezienie motocykla było też nie takie łatwe, bo nie było przecież internetu!

Osobny zupełnie temat to stan techniczny tych pokłubowych motocykli, dostępność części. Konstrukcyjnie też nie było szafu, tak więc zamiast

sportowcem stałem się mechanikiem. Już wtedy na początku drogi byłem niejako zmuszony rozszerzyć swoje zainteresowanie motocyklami o tę dziedzinę. Części np. zdobywało się od zawodników lub zlikwidowanego OTZu. To był prawdziwy raj, nowe części poukładane na półkach, ale niestety już tak przebrane, że nie było tego, co najpotrzebniejsze. Epoka czeskich JAW i CZek nauczyła mnie cierpliwości i praktycznych podstaw mechaniki. Do dziś sąsiedzi pamiętają, że więcej pchałem niż jeździłem, ale nie poddawałem się.

Następnym krokiem był motocykl jako środek transportu, bo przecież jako motocyklista nie mogłem „się sprzedać” i zrobić prawo jazdy na samochód. Padło na K750, która po zweryfikowaniu stanu technicznego dostała wszystko co trzeba nowe, włącznie z silnikiem Urala po remoncie. Wymieniłem wszystkie łożyska i uszczelniacze na lepszej jakości. To było moje oczko w głowie: projekt SAHARA. Zdobyłem nawet farbę robioną według oryginalnej receptury przez firmę HP HEMMES zainspirowany BMW Sahara prezentowanym na łamach popularnej gazety motocyklowej. Niestety projekt zatrzymał się na biurokratycznej ścianie: motocykl nie posiadał papierów.



Następnym krokiem był KTM mx500... Nie mogłem nic sensownego znaleźć na sprzedaż i trafił się ten motocykl gdzieś koło Nowego Sącza. Pojechałem, przetestowałem już po ciemku, kupiłem. MX500 okazał się motocyklem dopracowanym i niezawodnym jak na standardy, do których byłem wówczas przyzwyczajony. W praktyce przebieg krzywej i wartość momentu takiego silnika okazały się mieć możliwości 4T. Cały sezon jazdy to było już coś, ale kiedy przyszło do odbudowy ceny części okazały się za wysokie, a eksperymenty z „patentami” nauczyły mnie ostrożności w podejściu do modyfikacji bez odpowiedniej wiedzy.

Potrzeba osobistego transportu zaowocowała

w końcu pierwszym japońskim motocyklem: HONDA BOLDOR CB 900 z 1981 roku. I znowu, jeździłem sezon. Padła uszczelka pod głowicą i poddałem się. Zostawiłem polskie warunki finansowe i wyjechałem.

W UK kupiłem ku zaskoczeniu innych, jak i mojemu własnemu GSXR750K2. To był kolejny punkt zwrotny: motocykl, którym zacząłem w końcu JEŹDZIĆ bez ograniczeń. Choć ogólnie rzecz biorąc o ile UK według mnie nie jest lepszym krajem od Polski, to w temacie MOTOCYKLOWYM faktycznie jest to niebo, a ziemia. Pomimo niezaprzeczalnych zalet w tym temacie, zdecydowałem się zaryzykować pierwszy powrót do Polski. Wróciłem motocyklem jadąc 17 godzin. Sprawdziłem, da się, nawet motocyklem sportowym. Wiem, że kiedyś wrócę do tematu turystyki, ale dopiero, gdy już nauczę się jeździć. Tu pojawia się kolejne zagadnienie: technika jazdy. Po kolejnym powrocie do UK zafundowałem sobie w ramach swoistego odszkodowania szkolenie w CALIFORNIA SUPERBIKE SCHOOL UK, potem RONA HASLAM RACING ACADEMY, MICK EXTANCE OFF ROAD SCHOOL i kolejny raz zakochałem się. ZROZUMIAŁEM, ŻE NIE UMIEM JEŹDZIĆ i to było wspaniałe odkrycie. Pokora to pierwszy warunek do doskonalenia samego siebie. Drugą rzeczą, którą dała mi szkoła, a zwłaszcza wspaniała postawa ANDYego IBBOTTA (wówczas dyrektora szkoły) to fakt, iż NIE MA W TYM NIC DZIWNEGO, że każdy z nas, nawet najbardziej utalentowany, nie jest stworzony do jazdy motocyklem. TO ŻADEN PROBLEM, bo mamy TECHNOLOGIĘ JAZDY. Pierwszy raz w życiu ZYSKAŁEM (nie – zaakceptowałem), swego rodzaju AUTORYTET.

Kolejny powrót do Polski zaowocował pomocą w lokalnym warsztacie motocyklowym, co dało mi dokładny ogląd sytuacji w tym temacie. Wróciłem na rok do UK, zarobiłem na narzędzia i zaryzykowałem swój własny projekt: NOdelusionRACING/SMX. Na razie przygotowałem warsztat, doprowadziłem swoje projekty do momentu, na który pozwoliły finanse: 1. modyfikacja GSXR 750 2000, inspirowana dokonaniem PERFORMANCE BIKES MAG, próba pokazania, jak bliskie współczesnym maszynom możliwości ma tak stary, jak na sportowe standardy motocykl, 2. projekt 2T, czyli przygotowanie YZ250 w ograniczony tylko finansami sposób. SMX ma być bazującym na warsztacie projektem ogólnomotocyklowym, zawierającym: dziennikarstwo (w tym fotografię), technikę jazdy i inne. Mam chęć pogłębiać swoją wiedzę nie tylko w oparciu o literaturę, ale biorąc udział w kursach, szkoleniach nie tylko

z zakresu techniki jazdy. W planach jest szkolenie w ANDREANI we Włoszech (taki substytut, kompromis finansowy dla amerykańskiego RACE-TECHu). Jest też, na razie w formie pomysłu, zorganizowanie szkolenia szkoły LEE PARKSA, z którym jestem w kontakcie mailowym, autora książki „PEŁNA KONTROLA”.

W międzyczasie w Polsce udało mi się parę razy pojechać na tor, czy to wyścigowy, czy MX, co dało mi świadomość naszej lokalnej sytuacji i możliwości.

W tym roku mieliśmy od dawna wyczekiwana wizytę CALIFORNIA SUPERBIKE SCHOOL w Poznaniu, gdzie pomagałam w komunikacji trenerów z kursantami. Niestety stosunek strony polskiej do tematu stawia znak zapytania nad spełnieniem największego mojego marzenia: zostania trenerem CSS, choć strona angielska jest otwarta i pozostajemy w kontakcie.

Wyjazdy za granicę dały mi dwie bardzo ważne rzeczy: „światową” perspektywę (nie mam kompleksów jako Polak, ale mam jednak wystarczająco pokory, żeby uczyć się od lepszych) i znajomość języka. Bogactwo literatury tematycznej w języku angielskim jest naprawdę powalające. Zgromadziłem zatem sporą biblioteczkę. Zawsze kiedy nie mogę poświęcić czasu na trening, nie marnuję go, tylko zdobywam wiedzę. Spotkałem się z wieloma opiniami, iż uczyć się należy praktycznie, że liczy się doświadczenie, ale... ja WIEM, że wiedza książkowa to jedyny mający sens SKRÓT. Często jedna książka to doświadczenie całego życia kogoś, kto reprezentuje sobą światowy poziom. WIEDZA książkowa to nic innego jak doświadczenie innych.

Poziom mediów w naszym kraju jest jaki jest, próbowałem się parę razy zaangażować, czy to piszząc, czy fotografując, i jak do tej pory jedynie współpraca z wydawnictwem BUK ROWER przy przekładzie „TWIST OF THE WRIST II” (polski tytuł „PRYŚPIESZENIE 2”) była wartościowa. Kiedy już się poddałem w temacie dziennikarskim, zwłaszcza że wszystkie ciekawe według mnie rzeczy, którymi staram się dzielić w notatkach na profilu SMX (na facebooku przyp. Red.) mają po 2-4 otwarcia, pojawiło się „SWOIMI DROGAMI”. Wygląda na to, że może nie tyle to samo nas interesuje czy podoba się, a to samo nam się NIE podoba w polskich mediach i tak rozpoczęła się nasza współpraca.

Bazując na doświadczeniu w takich miejscach jak CSS chcę próbować stworzyć coś interesującego na naszym rodzimym podwórku, oczywiście na miarę możliwości, głównie finansowych niestety.

Moją rolę tutaj widzę w dzieleniu się z Wami swoją wiedzą na temat SPORTU, ale od kuchni, z punktu widzenia techniki jazdy, technologii motocyklowej, fizyki, a nawet psychologii, czyli CAŁYM BOGACTWEM, KTÓRE ZA TYM STOI. Wyniki sportowe pozostawiam mediom, bo zdaje się, że tylko na tyle je w Polsce stać (z małymi wyjątkami). Osobiście ratuję się prenumeratą z zagranicy: „PERFORMANCE BIKES”, „FAST BIKES” (ze względu na kolumnę IBBOTTA), „PRACTICAL SPORTSBIKES”, „DIRT RIDER”, „MOTOCROSS ACTION”.

TECHNIKA JAZDY. Nurtuje mnie to samo, co KEITHa CODEa w latach 70. (niestety trochę zostaliśmy z tyłu), że w tym musi być coś więcej, niż zapier****. Jak na razie wielu jeszcze wierzy, że technika jazdy sprowadza się do tego właśnie jednego słowa. I choć z braku środków na treningi nie mogę poprzeć tego, w co wierzę, własnymi wynikami, WIEM, że to jest droga słuszna i chcę się dzielić wiedzą na temat techniki jazdy, która jest nierozdzielnie związana z:

TECHNOLOGIĄ MOTOCYKLOWĄ. Jazda na motocyklu to nie walka z nim (jedyne skuteczne wydaje się być KEVIN SHWANTZ). Stąd wiedza na temat budowy motocykla pomaga w technice jazdy i odwrotnie.



Docelowo w swoim warsztacie mam plany zajmować się podwoziami motocyklowymi: serwisem zawieszek, SET-UPem, czyli dostrojeniem, co jest niemożliwe bez znajomości techniki jazdy. Jestem wielkim fanem 2T jako formatu silnika i wciąż mam nadzieję na jego renesans.

FIZYKA: przede wszystkim jest jedna - taka sama dla mistrza świata jak i każdego z nas, a wiedza z tego zakresu niesamowicie wspiera technikę jazdy.

PSYCHOLOGIA: żeby zrozumieć dlaczego na przykład nasze błędy to żaden wstyd.

Interesuje mnie TECHNIKA JAZDY OPARTA NA ZROZUMIENIU PODSTAW FIZYKI ZACHOWANIA MO-

TOCYKLA W RUCHU, BĘDĄCA W ZGODZIE Z KONSTRUKCJĄ MOTOCYKLA, POZWALAJĄCA NA PRZEPROGRAMOWANIE TYCH ELEMENTÓW NASZEGO UMYSŁU, KTÓRE NIE ZDAŻYŁY SIĘ DOSTOSOWAĆ NA DRODZE EWOLUCJI.

Weźmy choćby ostatnią gorącą sprawę z motoGP. ROSSI+DUCATI. Znakomita większość fanów dała się przekonać Valentino, że dałby radę wygrać wyścig choćby WSKą. Jego przejście z doskonałego teamu HONDA do YAMAHY miały właśnie na celu pokazanie, że nie maszyna, a człowiek się liczy. Mając takiego technicznego geniusza jak Burges udało mu się zrobić motocykl mistrzowski z YAMAHY, ale po przejściu do DUCATI okazało się, że jednak nie, że to tylko człowiek. Jasno wynika z lektury biografii zawodników - składowe mistrza świata to: świetny kierowca, team, sprzęt i wiara w to, że się jest najlepszym. Nieważne z jakiego powodu DUCATI nie udało się dostroić do Rossiego, jak i w drugą stronę. Ostatecznie nawet sam mistrz próbował dostroić swoją doskonałość do motocykla. Nieoficjalnie, ze względu na swój gwiazdorski status, Rossi był trenowany przez Andy IBBOTTa... Przecież STONER zdobył na nim tytuł... Choć z drugiej strony DIRT-TRACKowy background STONERA nie jest jednak odpowiedzią, skoro na Ducati nie radzi sobie również Hayden.

Cale to zamieszanie pokazuje nam, jak ważnym zagadnieniem jest DOSTROJENIE, że to wszystko to KOMPROMIS... Dlatego mówię, że nie interesuje mnie sensu stricto sport, bo o tym kto jest mistrzem świata decyduje przypadek, na 100% nie kierowca. Weźmy choćby wyścigowy tor jazdy, który jest kompromisem. Idealny tor jazdy (kwalifikacyjny) jest zupełnie inny. To wszystko CO ZA TYM STOI jest dla mnie niezmiernie interesujące...

Tym będę się tu zajmował.

GORACO ZAPRASZAM DO DYSKUSJI

mój email: lukasz_kulik@swoimidrogami.pl

■ **Łukasz Kulik**



MotorSet.pl

Rower z ekologicznym silnikiem benzynowym o mocy do 3,6KM

Pojemność 49ccm (oraz wersje 80ccm)

Spalanie od 0,7L/100km (tryb pozamiejski)

Waga moWera - do 26Kg

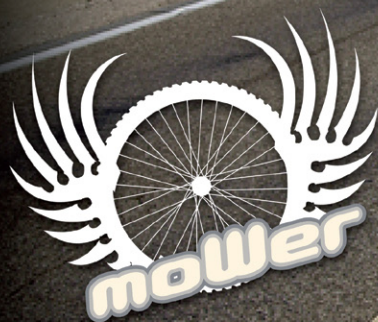
Bezpieczeństwo gwarantowane zawsze dwoma systemami hamulcowymi

Wygoda dzięki wyprostowanej sylwetce kierującego

Polska Produkcja - 100% Jakości

Pełna gwarancja producenta

MANUFAKTURA MOWERÓW
MOWER - Z SILNIKIEM ROWER
WWW.MOTORSET.PL



mower - z silnikiem rower!!!

Witam serdecznie,

[...]

Bardzo fajnie pismo w przyjemnej formie.

Jeżeli mogę mieć jedną sugestię, to proponuję zmienić czcionkę w artykułach – według mnie jest mało „czytelnicza”. Oczywiście, proszę odebrać to jako sugestię, a nie krytykę.

Pozdrawiam serdecznie
Karol

Sz. P. Karolu

Dziękujemy za odpowiedź i cenną uwagę. W drugim numerze (ostatni dzień grudnia) będziemy eksperymentować z krojem pisma prostym, a co za tym idzie, czytelniejszym. [...]

Mamy nadzieję, że trzeci lub czwarty numer będzie już pozbawiony większości „chorób wieku dziecięcego”.

Redakcja

Witajcie Bracia!!!

Jestem pod wrażeniem!!! Naprawdę. Warto było czekać na takie pismo! Jestem przekonany, że gdybyście wydali magazyn w wersji klasycznej (celuloza), szybko byłibycie numerem jeden w Polsce! I pewnie nie tylko - taki towar sprzedałby się sam w wielu krajach!!! Przy Was królujący na rynku „X” [Tytuł czasopisma zachowujemy dla siebie – Redakcja] przypomina piśmko dla przygłupów niecierpiących nadmiaru liter! Macie potencjał i perspektywy na dużą kasę! Inne pisma chowają się w lesie! Kurcze, aż nie wiem, co wpierw przeczytać! Jest lektura na długą jesień, choć jeszcze nie utuliłem mojej Gwiazdy do snu zimowego. Wg mnie to pismo idealne, z niezwykle logicznym rozmieszczeniem artykułów. Kocham ten magazyn od pierwszego spojrzenia! Naprawdę czegoś takiego się nie spodziewałem!

[...]

Dzięki za pasję, profesjonalizm i chęć podzielenia się tym wszystkim z innymi motocyklistami w kraju!!!

Wszystkiego dobrego!!!!
Robert

Cieszymy się bardzo i gratulujemy inicjatywy - wszystko co związane z motocyklami zasługuje na promocję. Napiszemy o projekcie w najbliższym wydaniu Ch.M. - może to strzał w kolano, ale zaryzujemy, w naszej ocenie warto! Szczerze życzę sukcesów, powodzenia i wiernej rzeszy czytelników. [...] niech się wszyscy motocykliści dowiedzą. Wspaniała inicjatywa.

Redakcja „Chopper Magazin”

Witam

[...]

Chciałbym tylko zwrócić uwagę (to nie tylko moja opinia, ale również kolegów motocyklistów), że tekst o stunterach-skuterzystach nie pasuje do gazety motocyklowej. Wynika z niego, że popieracie jazdę bez kasków w krótkich spodenkach na pana zdrapkę. Takie przynajmniej mamy odczucia po przeczytaniu tego artykułu. Niby lepiej, że nie piją i nie ćpają i mają pasje, ale nie są mimo to godni naśladowania.

To tak na szybko. Możliwe, że potem dodam coś więcej.

Pozdrawiam serdecznie
Robert

Sz. P. Robercie

Tekst o młodych ludziach na skuterach, którzy do realizacji swojej pasji w postaci jazdy bardziej ekstremalnej wykorzystują zamknięty kawałek drogi, czy parking i przygotowują się do tego w postaci zabezpieczenia terenu, apteczki itd. miał na celu pokazanie różnych przejawów pasji. W końcu ci młodzi ludzie za kilka lat będą zapewne tacy jak my. Uznaliśmy, że nie pisząc o zjawisku nie sprawimy, że go nie będzie - dzieciaki zawsze będą szaleć na tym, co pod ręką. Chcieliśmy natomiast pokazać młodym ludziom, że można to robić z „większą głową” niż się to odbywa standardowo. Nie jest to raczej temat, do którego będziemy wracać, ale nie chcemy się też na „różne oblicza pasji” zamykać.

Redakcja

Witam szanowne grono, wasz kwartalnik jest więcej niż OK.

Fajnie jest poczytać o ciekawych wyprawach motocyklowych, mogą one być inspiracją dla szerokiego grona pasjonatów dwóch kółek. Ja po dwudziestu latach przerwy w bikerowaniu swoją pierwszą wyprawę zacząłem od wyjazdu do Moskwy na otwarcie domu moich znajomych na starej BMW K100. I poszło jak z góry. Następnie Rumunia, Albania, Monte Negro itd. Trzymajcie tak dalej, trzymam kciuki za pismo i za was

Romek.

[...] A poważnie - byle tak dalej i nie popełnijcie błędów poprzedników - nie starajcie się być „świętsi od papieża”. Popełniajcie błędy, bądźcie zwykli, przyziemni, piszcie o ludziach i ich historiach, a nie o bełkocie typu dual ABS i o motocyklach za 100 000 pln na trzydzieści stron... Większość z nas nigdy takich mieć nie będzie i to nie one są powodem, dla którego zostaliśmy motocyklistami...

źródło: forum e-trike

[...]

13. Felieton [Okiem Rockersa przyp. Red.] - moim zdaniem totalna dupa... No, ale to tylko moje zdanie prywatne, bo tak prawdę mówiąc mało mnie obchodzi czyjś jednostkowy punkt widzenia na jakąś sprawę i wymądrzanie się w tym temacie z pozycji mędrca wschodu. Zawsze mnie to drażniło w pismach i nigdy tego nie czytałem, bo miałem wrażenie, że autorom felietonów towarzyszy jakaś megalomania i licencja na nieomyślność na bazie ich osobistego odbioru wycinka rzeczywistości.

[...]

18. Usiłowałem przebić się przez felieton... Nie dałem rady... Słaby tekst w swojej formie i treści. Drobnomieszczenie? Bezsensownie brzmi to pojęcie w odniesieniu do tego, co jest opisane, a na koniec zupełnie nietrafna konkluzja. Gdzie tu jest jakiś problem wymagający roztrząsania? Jeżeli to

typ nieszkodliwy, to jego sprawa, że nawija mało kilometrów i robi to od święta. Oddawanie krwi, jest również sprawą osobistej decyzji i nic nikomu do tego. Autor wziął się za ocenę czegoś, co moim zdaniem nie powinno podlegać ocenie, bo każdy ma prawo tak sobie żyć, jak mu się podoba, pod warunkiem, że nie przeszkadza innym. Jeden lubi niedzielną jazdę na motocyklu w stroju za grubą kasę, inny zaś katuje się tysiącami kilometrów na jakimś gracie, bo tak lubi. Powody tego mogą w obu przypadkach być skrajnie różne i nie ma sensu pchać się tu w jakieś dywagacje. Czytelnika może to drażnić i wywoływać niezdrowe emocje względem pisma w stylu: „Co oni k... tu wypisują?!”. Uważam, że luz i optymizm w treści przynosi lepsze efekty niż tzw. teksty nawiedzone.

[...]

Czytelnik

Ta ocena dała mi sporo do myślenia. Nie znaczy to oczywiście, że teraz żałuję, czy wstydzę się mojego felietonu. Nie wyobrażam sobie dobrego felietonu, który wsiąka w mózg czytelnika niczym wazelina w dupę, nie powodując żadnych doznań: przyjemnych bądź nie. Staram się, by moje teksty spełniały definicję felietonu. Próbuję w nich zachęcić do zastanowienia się nad rzeczami, obok których przechodzimy na co dzień i bezrefleksyjnie akceptujemy je na zasadzie: „widocznie tak musi być...”. Myślę, że nie do końca tak wszystko jednoznacznie potępiam. Po prostu, uwypuklam to co mi się nie podoba, by zachęcić do polemiki kogoś o odmiennym zdaniu. Nie poprzestaję tylko na gderaniu i krytykowaniu otoczenia. W felietonie „Kupujemy motocykl... po

25 latach” [ukazuje się w jednym z kolejnych numerów „SD”], piszę przecież wyraźnie o sobie. Myślę, że kto mnie zna - ten to dostrzeże. Bo ja wiem... Może to od tego felietonu należało zacząć... Po namyśle postanowiłem podpisywać się imieniem i nazwiskiem i wcale nie chodzi tu o moją „mentorską” próżność. Pomyślałem, że skoro dotykam określonych ludzi, lub środowiska, kąśliwymi uwagami - należy robić to z podniesioną przyłbicą, a nie kryć się za bezpiecznym, anonimowym pseudonimem. Wiem, że w ten sposób narażam się na niewybredne ataki podyktowane prywatnymi pobudkami, ale leję na to.

Wojtek Kopczyński

Cześć Zosia

wyciągnęłam od chłopaków maila do Ciebie bo muszę skrobnąć kilka słów :)

[...]

Przeczytałam twój artykuł Okiem Zosi "Nie imponuje mi to" i czułam się tak, jakby ktoś spisywał moje myśli. Już pierwsze kilka zdań wywołało uśmiech na mojej twarzy i przypomniła mi się sytuacja sprzed 4 tygodni, kiedy to z mężem jechaliśmy 180 km po moją "nową" maszynę, Virago 535 kupione i na pierwszej stacji benzynowej w drodze do domu zrywałam frędzle z klamek, a resztę świecidełek, srebrnych listewek, płomieni, łańcuszków i innych świecących czaszek i osłonek zrywaliśmy sumiennie następnego dnia. Teraz po wielu przeróbkach mam swój, taki jak mi się podoba, niepowtarzalny czarny motocykl, chciałabym jeszcze, żeby był matowy, ale z czasem i to da się zrobić z tak zdolnym mężem. Jesteśmy oboje "młodymi" motocyklistami, mamy prawko kat. A od roku z kawałkiem. Ja byłam prowodyrką, było to moje zadanie do zaliczenia przed 40-ką i udało się z powodzeniem. W tej chwili oboje śmigamy Virago 535, choć mój mąż jak ma babę ciągle za sobą (poprzednio miałam 125 i zostawałam daleko z tyłu), to pewnie

w przyszłym sezonie zachce mu się większej maszyny.

Najwięcej frajdy sprawiają nam niedzielne przejażdżki po małych miasteczkach i wsiach wokół Poznania, a teraz jak drzewa się złocą, wokoło pachnie skoszoną trawą to czysta przyjemność. Zosiu mam nadzieję, że przetrwasz w tym męskim światku i dadzą Ci jakiś dział tworzony przez kobiety dla kobiet motocyklistek, w tym temacie niestety jest jeszcze słabo u nas. Trzymam kciuki i życzę powodzenia. Robicie kawał dobrej roboty.

Pozdrawiam

Anka

Witaj.

Bardzo dziękuję za mail i miłe słowa. Jeśli chodzi o motocykle, to również jestem zwolenniczką czerni, a czerń plus mat to już jest idealne połączenie ;)

[...]

Fajnie, że jeździsz z mężem i że jesteście młodymi motocyklistami, bo tak się złożyło, że mój kolejny tekst prawdopodobnie będzie dotyczył motocyklowych początków, więc mam nadzieję, że również Wam się spodoba.

Życzę samych bezpiecznych tras.

Pozdrawiam

Zosia

KAMIZELKI

NIEŚMIERTELNY TEMAT

autor: Wojtek Kopczyński

Zanim zmierzę się z tym jakże popularnym w środowisku motocyklowym tematem, muszę wyjaśnić jedną rzecz. „Rockersami” często nazywa się motocyklistów noszących kamizelki z tzw. „rockerami” na plecach, czyli półokrągłymi wstęgami, na których na górze widnieje nazwa klubu motocyklowego, a na dole nazwa terytorium, z którego dany klub pochodzi. Ja NIE należę do tych rockersów. Tak się składa, że tą samą nazwą obdarzono w latach 50-tych młodych „buntowników bez powodu”, noszących czarne skórzane kurtki, wypomadowane fryzury i słuchających Rock'n'Rolla (od tej muzyki prawdopodobnie wzięła się ich nazwa) i to przez nostalgię do tej subkultury noszę mój przydomek. Rockersi „z mojej bajki” uwielbiali jeździć szybkimi motocyklami, urządzać „kawiarniane wyścigi” i dlatego nazywani byli również „Ton Up Boys” czy „Cafe racers”. Idea klubów motocyklowych była im od zawsze obca. Tworzyli oni jedynie lokalne nieformalne grupy motocyklistów, słuchających muzyki płynącej z szaf grających, znajdujących się w ich ulubionych knajpach.

Wróćmy jednak do rzeczy. Od dłuższego czasu, z sympatią i uznaniem, śledziłem poczynania pewnej nieformalnej grupy bardzo sympatycznych ludzi, których połączyła w działaniu miłość do bardzo popularnej, a w epoce tzw. Krajów Demokracji Ludowej wręcz pospolitej, marki motocykli. Organizowali oni zloty miłośników tego pocziwego motocykla, gdzie można było podziwiać wręcz perfekcyjnie odrestaurowane przez nich cacuszka z epoki późnego Gomułki i wczesnego Gierka. Ich działania na rzecz popularyzacji historii tych, niedocenianych na ogół, motocykli budziły uznanie i przyciągały zainteresowanie mediów. Otóż dowiedziałem się niedawno, że ci sympatyczni ludzie postanowili założyć klub motocyklowy i nosić kamizelki z fabrycznym logo swych motocykli na plecach. Według nich ma to lepiej służyć rozstawianiu zalet ich ukochanych maszyn i sprawić, że będą lepiej postrzegani przez otoczenie. Nie oni pierwsi i nie ostatni tak myślą, ale czy rzeczywiście mają rację?

Co do jednego chyba wszyscy są zgodni: kluby „MC” i wszelkie „terytorialne” kluby są jedną z ikon motocyklizmu, ale czy koniecznie ikoną świętą? Sami protoplaści tego ruchu, poczynając od słynnej rozróby w Hollister w 1947 roku, która posłużyła potem za fabułę kultowego filmu „Wild One”, skwapliwie potwierdzili, że zaliczają się do „jednego procenta wszystkich amerykańskich motocyklistów” - jak ich oceniła AMA (American Motorcyclist Association) – świadomie wybierając egzystencję na pograniczu prawa i radykalny sposób bycia. W jaki sposób struktura klubowa, wymagająca bezwzględnej lojalności wobec braci, oparta na wojskowych doświadczeniach weteranów II wojny światowej, ma wpływać na lepsze promowanie motocykli zabytkowych lub rozwijanie turystyki motocyklowej?

Nie chcę tu publicznie atakować ani potępiać jednoprocentowych klubów motocyklowych. Przyznam, że robi na mnie wrażenie konsekwencja i twardość charakteru ludzi, którzy mając niemal cały świat przeciwko sobie, potrafią kultywować tradycje swoich klubów przez kolejne pokolenia. Na pewno, jeśli nie szacunek, to należy im się za to przynajmniej „respect”. Nie rozumiem jednak tego parcia na przywdziewanie kamizelek z „rockerami”, by za ich pomocą „zneutralizować” obraz klubów MC w naszych oczach. Nie rozumiem też antagonistów klubów jednego procenta. Jakoś kłóci mi się widok kamizelki z barwami MC i naszywki „99%”. Panowie! Przecież 99 procent motocyklistów nie nosi skórzanych kamizelek z barwami

na placach! Równie mieszane uczucia budzą we mnie kluby Wolnej Mazurskiej Strefy Neutralnej. Moim zdaniem ta inicjatywa brnie w ślepy zaułek. Wprowadzanie polskiego nazewnictwa w nomenklaturze klubowej i świadoma abnegacja w wyglądzie klubowiczów Strefy, wygląda mi na siłową polonizację czegoś, co nigdy w żaden sposób nie przystawało do tradycji polskich przedwojennych „KM”.

Moim zdaniem przynależność do klubu "MC" wymaga poświęcania porównywalnego z powołaniem. Jeśli bym chciał, by ktoś szanował moją kamizelkę z barwami, sam musiałbym ją traktować jak tatuaż. Jeśli już ją mam – to na całe życie. Nie traktować tego tylko jak dobrą rozrywkę. Można oczywiście zrobić to dla zabawy, by się efektownie prezentować w grupie kumpli na zlocie. Trzeba jednak liczyć się z tym, że zawsze będzie się tylko „supportem” poprzedzającym nadejście prawdziwych „gwiazd” i to one zgarną cały „respect” otoczenia...

Na koniec pragnę zaznaczyć, że powyższy felieton wyraża jedynie moje osobiste poglądy i proszę ich nie utożsamiać z poglądami redakcji „Swoimi Drogami”, z której gościnności korzystam.

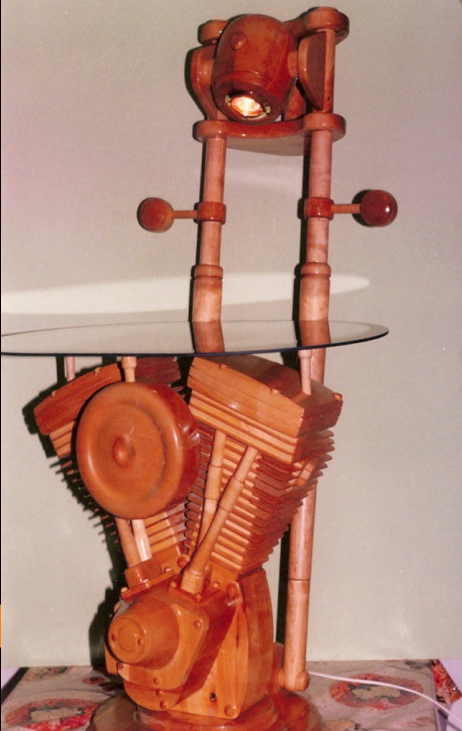
Wojtek Kopczyński

MOTORCYCLE WOOD WORLD



www.mwwmotomeble.republika.pl

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



www.mwwmotomeble.republika.pl

Hubert Pawłowski **O KSIĄŻCE** Marcina Osikowicza pt.

"Mężczyźni bez przyczepności"



"Mężczyźni bez przyczepności" to kolejna książka Marcina Osikowicza, autora „Dawcy”.

Jest to opowieść o wyścigach motocyklowych, jednak ukazuje nam je w zupełnie innym świetle niż znane nam z gazet czy telewizji.

Wykreowany przez media obraz przedstawia nam wyścigi, jako pasmo sukcesów odnoszonych przez zawodników, którzy później w glorii stają na stopniach podium. Szampan, wielkie pieniądze, piękne dziewczyny, egzotyczne miejsca, zdjęcia na pierwszych stronach gazet, wywiady w telewizji...

Rzeczywistość jest jednak zupełnie inna. Książka obdiera ten sport z fałszywej, medialnej otoczki. Co nam zatem pozostaje?

Przede wszystkim ciężka praca zawodników, analiza błędów i bezustanne doskonalenie własnych umiejętności, próby przezwyciężenia słabości i walka ze strachem.

To znoszenie wszelkich niewygód, to łatanie pokiereszowanych w wyścigu motocykli po to, aby były gotowe do następnego startu. To małe, drobne przeciwności urastające do rangi ogromnych problemów, gdy na chwilę przed startem okazuje się, że mamy niewłaściwy numer startowy...

To także „brak przyczepności” w życiu osobistym, rodzinnym i czasem rozpaczliwe próby tej „przyczepności” odzyskania, nie zawsze zresztą udane.

To wreszcie kontuzje, krew, kalectwo i śmierć. I próby oszukiwania siebie i bliskich, że być może pechowcowi nic poważnego się nie stało, chociaż wszyscy i tak już znają prawdę.

Zwycięstwa, sława, pieniądze, wywiady w televi-

zji – to wszystko staje się udziałem bardzo nielicznych. Reszcie pozostaje co najwyżej miejsce gdzieś w okolicach podium i medialna niepamięć. Skazani na zapomnienie.

Media nie lubią „przegranych”.

Dodatkowym atutem tej autobiograficznej książki jest fakt, że znajdziemy w niej nazwiska ludzi sławnych, z pierwszych stron gazet. Jednak zastaniemy ich bynajmniej nie w chwilach triumfu.

W kolejnych scenach, niby następujących po sobie ujęciach filmu, spotkamy także bohatera w podróży do różnych egzotycznych miejsc. Jednak egzotycznych w innym sensie niż ten, o którym się zwykle myśli.

Cała opowieść, mimo tych przeskoków w „kolejne sceny”, składa się w jedną, logiczną i uporządkowaną całość.

Gdzieś tam bohater wtrąca swoje spostrzeżenia w formie „złotych myśli” – w większości głębokich, wartych szerszego rozpropagowania.

Jest to lektura zdecydowanie nie na jeden wieczór, mimo iż książka ma niewielki format i tylko około 130 stron. Jednak jest to dzieło z gatunku tych, które zawierają znacznie więcej treści, niż wynikałoby to z ich objętości i ilości użytych słów.

Gorąco polecam – nie tylko miłośnikom wyścigów motocyklowych.

ZZ TOP

Uczestnicząc w rozmowach o wyższości motocykla nad samochodem i odwrotnie, zawsze mam problem z obronieniem dwóch tez, jakie rodzą się w dyskusjach pomiędzy zwolennikami czterech i dwóch kółek. Wcale nie chodzi mi tutaj o większą ochronę przed wypadkiem, klimatyzację, czy po prostu zwyczajny dach, który utrzymuje nas w stanie suchym w samochodzie.

Te dwa tematy, których nigdy nie mogłem obronić, to było palenie papierosów podczas jazdy i słuchanie głośnej muzyki.

Co do pierwszego to pomińmy, bo nałóg jest paskudny i uważamy go za *passé*, ale co do muzyki to możemy na chwilę się zatrzymać.

Jeżeli mamy Electrę, Goldwinga, skuter ze wzmacniaczem i basowym głośnikiem pod kanapą oraz tym podobne kredensy, to dysponujemy radem z CD i problem z głowy. Jeżeli nasz sprzęt nie mieści się w tej kategorii, pozostają nam słuchawki, zestawy bluetooth itp.



Mniejsza o to. Porozmawiajmy o muzyce. Czego słuchamy? Każdy ma swój gust muzyczny i będzie go bardziej lub mniej zaciekle bronił. Co prawda z wiekiem próg tolerancji przesuwają się znacznie w stronę środka, jednak jeśli ktoś zapytałby mnie o uniwersalną, niezniszczalną, ponadczasową, czerwoną, rockową, motocyklową muzę, odpowiem bez zastanowienia – ZZ TOP!

Jeżeli nie jesteście jeszcze koneserami dziadków z długimi brodami, to na pierwszy ogień polecam album z 1992 roku, który po prostu nazywa się „Greatest Hits”. To będzie dla Was wstęp do geniuszu panów Billego, Dustiego i Franka. Takie hity jak „Legs”, „Viva Las Vegas” czy „Gimme All Your Lovin” zawiozą Was od razu na rockowo – bluesową autostradę (osobiście polecam A4, bo na A2 wymieniają asfalt). Kiedy będziecie wjeżdżać przez bramy na złot, zapodajcie „La Grange”. Nawet jak inni nie usłyszą, poczujecie się jak prawdziwi twardele. Kiedy kurz opadnie i zapagniecie uspokoić emocje przy swojej lub nie swojej (co raczej odradzam, przynajmniej na zlocie) kobiecie, puśćcie jej kawałek „Rough Boy”. Jedyny wolny, ale też łapie za... serce. Myślałem o sercu.

Nawijajcie kilometry, kochajcie swoje maszyny (nawet te bez odtwarzacza) i słuchajcie muzyki. Muzyka łagodzi obyczaje i często w trasie jest jedynym kompanem. Niech ZZ Top, który gra – również dla motocyklistów – od czterdziestu trzech lat, pojedzie czasem z Wami na tylnej kanapie.

■ **Paweł Szymański**





**Na rękach smar, na czole pot,
Na zardzewiałe śruby - stalowy młot!**

**Już w następnym numerze:
prezentacja oraz obszerny wywiad
z zespołem Monstrum
(tym od "Wolności smak"),
a w nim m. in: o nowej płycie,
graniu na złotych motocyklowych
i zawodach żużlowych
oraz fascynacjach starymi szanklami**

Zapraszamy na stronę: www.monstrum.pl



Motocykl Moje Hobby

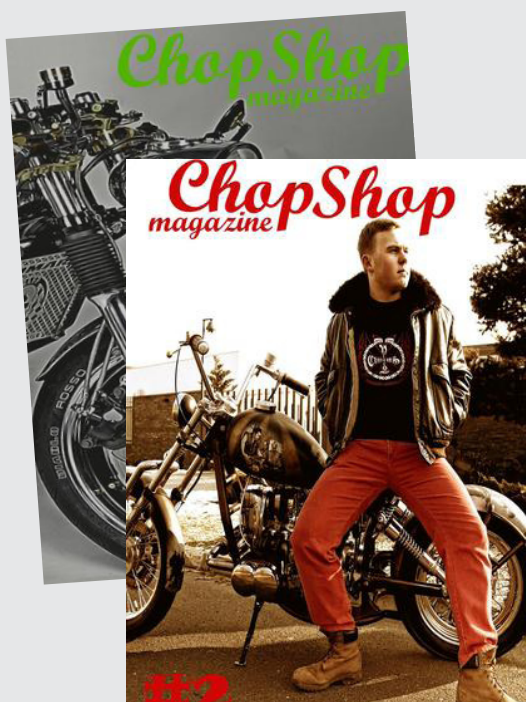
To wydawnictwo jest szczególne. Mimo iż MMH jest gazetą niszową i znaną głównie wśród miłośników motocykli zabytkowych, to jest jedną z tych gazet, bez których trudno wyobrazić sobie motocyklizm w Polsce. Daleko od kiosków i saloników prasowych, od kolorowych zdjęć, komercyjnego blichtru i rozdmuchanych ego redaktorów pchających się na afisz, powstaje gazeta, która w prawie niezmienionej formie towarzyszy nam już od dwudziestu siedmiu lat. W każdym z numerów znajdziecie motocykle klasyczne i zabytkowe, sylwetki sławnych motocyklistów, konstruktorów, historie firm motocyklowych, relacje z imprez na terenie kraju i za granicą, terminarze i wiele innych.

MMH jest gazetą całkowicie non-profit i dostępną tylko w prenumeracie. Jeśli jeszcze nie jesteście stałymi czytelnikami tego tytułu, a lubicie zabytkowe motocykle i wszystko, co z nimi związane, nie czekajcie.

Więcej o tytule oraz jak zapisać się na prenumeratę, dowiedziecie się na stronie:

<http://www.prm.riders.pl/>

Szczerze polecam ją wszystkim, którym serce bije szybciej na widok starych jednośladów.



Chop Shop Magazine

Lubicie customowe motocykle? To świetnie się składa, bo Sławek – młody i nagradzany customizer – stworzył elektroniczny magazyn poświęcony customom i branży customowej.

Gazeta, tak jak jej twórca, jest młoda, ale wciąż się rozwija i ma potencjał. Zapraszam Was do zapoznania się z dwoma pierwszymi numerami Chop Shop i sądzę, że każdy miłośnik customów znajdzie tu coś dla siebie. Dodatkowym atutem jest fakt, że publikacja dostępna jest za darmo.

Chop Shop znajdziecie tu: issuu.com/chopshopmag



Umęczone słońce łało z nieba żar, przypiekając promieniami twarz Szarego. Leżał w trawie gdzieś na polanie otumaniając umysł słodkim nic nie robieniem. Co jakiś czas przerzucił między zębami słomkę polnej trawy delikatnie nadgryzając jej koniec tak, by poczuć lekko słodkawy smak żdźbła.

On, Szary, tak po prostu leży w trawie.

Czasem spojrzy leniwie spod powieki na słońce, czy nadal nad nim wisi i nie znudziło mu się prażyć strudzonego wędrowca odurzającego się promieniowaniem UV.

Chciałby nie myśleć, po prostu opalać się w słońcu i olać cały świat, zatracić się w tej chwili i tak trwać do zmroku.

Ale spokój ducha zatruwa mu jedno pytanie.

- Czym ty się Szary interesujesz?

Podparł głowę na skórzaną kurtkę, od niechcienia rzucił okiem na swój motocykl. Każdy, kto go zna, mógłby powiedzieć, że to jego największa pasja życiowa.

Ale nie....

- Motocyklami się nie interesuję, o nie. Ja tylko nimi jeżdżę, zdobywam kilometry, gubię z nimi stres i ból istnienia.

Nie chcę, żeby te kilkaset kilo stali zajęło mu całą przestrzeń życiową. I tak motocykl odgrywał w jego życiu zbyt dużą rolę.

- Nie, nie chcę wszystkiego skupiać wokół motocykla.

- To, co cię Szary interesuje?

Strącił z nosa natarczywą muchę, która zakłócała mu i tak odporne i rozleniwione myśli.

- Może interesujesz się muzyką, filmem, literaturą i ratowaniem świata przed ekologiczną zagładą?

- To banały, które może wymienić każdy.

- Może sława, seks, „wielki świat”?

Sam się zaśmiał ze swoich myśli...

- Nie, chyba bardziej interesuje mnie to, co jest dookoła mnie, to, co tu i teraz. Tak to chyba jest to, no, bo ile piękna i zagadki jest w skradającym się po łące zwykłym kocie, w jego precyzyjnych ruchach, w skoncentrowanym wzroku, w uporze poszukiwania bezbronnej ofiary. W tym jak wyłapuje każdy szum trawy. Ile mistycznej tajemnicy jest w jego bliskości z naturą.

- Tak to jest ciekawe, ale nie tylko to,

- Przecież lubię też obserwować drugiego człowieka. Proste rysy starszego pana, który bierze na ręce swoją wnuczkę i otacza ją niezwykłym uczuciem i troską. Jego rozradowana twarz, która zniszczona zmarszczkami trudów życia jest jak otwarta książka pozwalająca na poznanie jego życiorysu.

- Tak to też mnie interesuje, ludzkie uczucia, zachowanie, proste a głębokie emocjonalnie gesty.

- No tak, ale co to jest? Jak nazwać taką pasję?

Zerwał kolejną trawkę, oderwał od niej żdźbło, wsunął słomkę w usta

- Ty, Szary jesteś po prostu obserwatorem. Obserwujesz świat, jego tak skomplikowaną prostotę i tym się zachwycasz, tym się interesujesz i to starasz się połknąć, jako bakcyła życia. To cię interesuje. To, jak wygląda życie, jak wygląda zwykły dzień, to jak rano wschodzi przepite nocą słońce, jak powoli rozlewa się na wiecznym jedwabiu nieboskłonu.

Z pasją wsłuchujesz się w cykanie świerszcza, obserwujesz jego skok ze żdźbła na żdźbło i cieszysz się tą chwilą. Spotykasz znajomych, słuchasz, rozmawiasz, obserwujesz, badasz w ich nastroju i zachowaniu to, co cię intryguje. Odkrywasz przyjaźń, coś, czego nie potrafisz określić. Po prostu czerpiesz radość z płynącej chwili, kolekcjonujesz wrażenia, uczucia, spostrzeżenia. Wieczorami patrzysz na miedziane od zachodzącego słońca niebo i czujesz, że to jest ci bliskie... Przecież uwielbiasz jak delikatny letni deszcz narkotyzuje twoje nerwy. Dziwny jesteś Szary, dziwny... Nie interesuje cię życie gwiazd, komercyjny blichtr, nie marnotrawisz życia na pogoń za politycznymi sensacjami, nie spalasz się w imprezach, nie biegniesz za sławą a...

- A idę we własnym kierunku, z dala „wielkich spraw”, do swych małych marzeń, małych szczęść i snów. Po prostu jestem.

Pocztówki wuja Matta z podróży

Nowy Jork z huraganem Sandy w tle.

Zdjęcia: Mariusz Sawa



REDAKCJA Swoimi Drogami POLECA:

Radio na dwóch kołach

MOTORADIO.com.pl

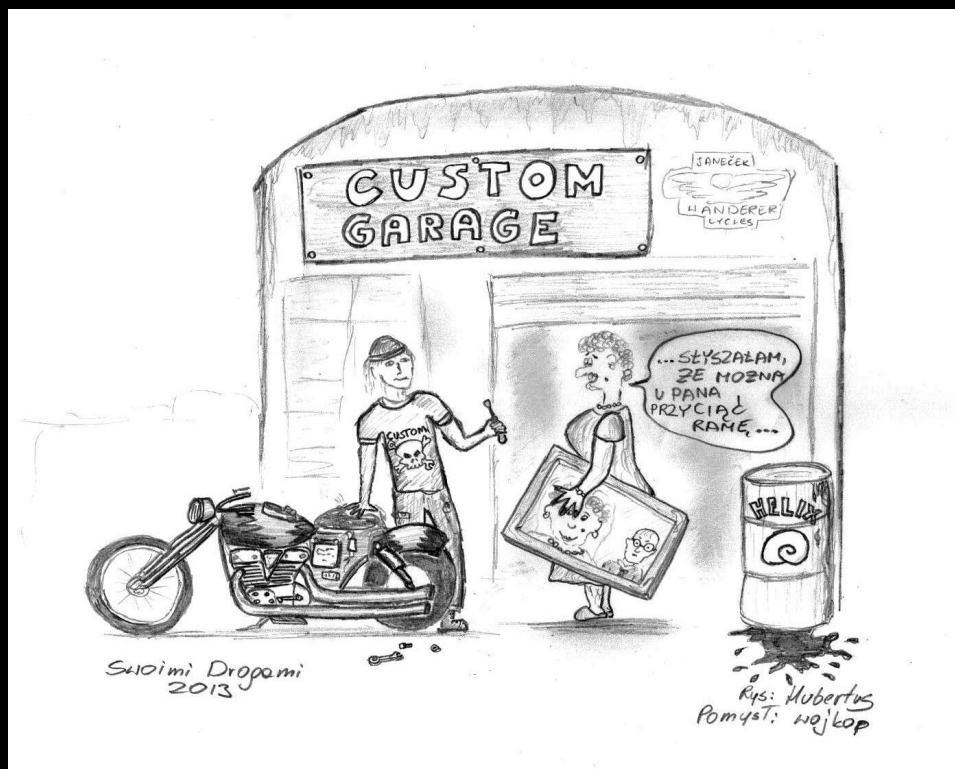


www.MotRadio.com.pl

Audycje i muzyka
z jednym śladem!

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

Redakcja



Kolejny numer już w marcu 2013
Zapraszamy!

Swoimi
DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów

www.swoimidrogami.pl

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