NIEZALEŻNY KWARTALNIK MOTOCYKLOWY

numer: 1(3)/2013 marzec

Swoimi DROGAMI

pismo zwyczajnych motocyklistów

GRATIS! 0,00 100% FREE

na okładce:

TDM Wojtka
Z trzecim kołem

Vincent HRD
Black Lightning

Włochy - Verona
Zlot Vroc 2012

Legendarna Route 66
Wywiad z Pawłem

Augusta Treverorum
Starożytność i średniowiecze

www.SwoimiDrogami.pl

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

w numerze m.in.:

Skrzydlaty motocyklista | Wymienię na nowszy model | Kawasaki GPZ Huberta | Maroko część 3 | ACE CAFE historia | Trajka Windy | Honda Oldschool hardtail custom

WYJĄTKOWA KSIĄŻKA

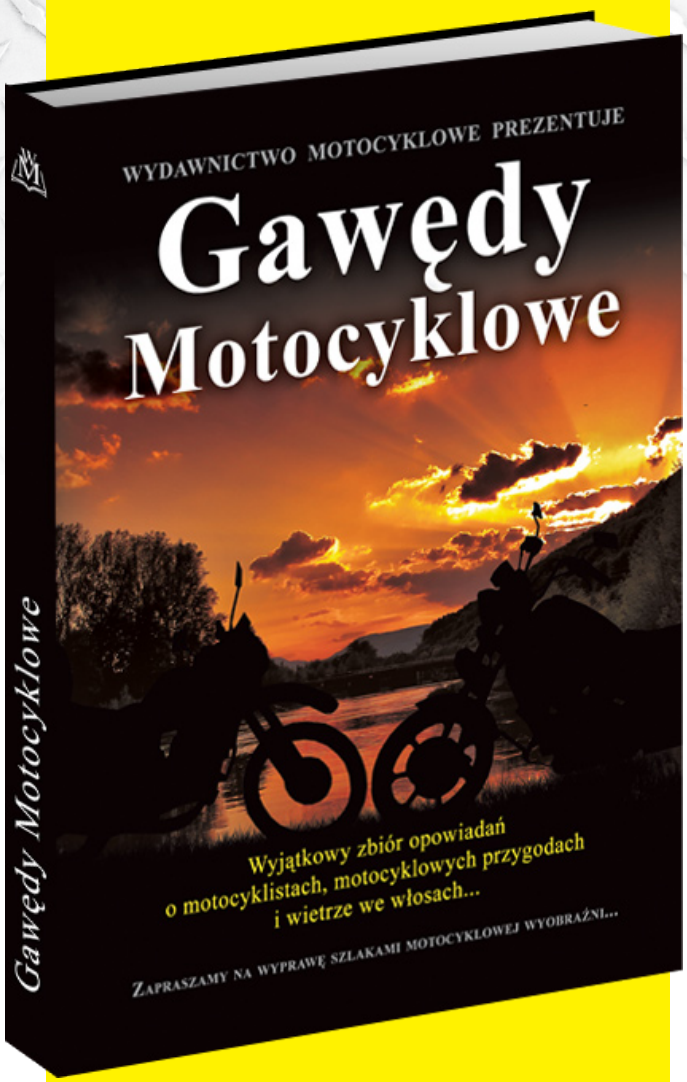
**Niezwykły zbiór opowiadań
o motocyklistach, motocyklowych przygodach
i wietrze we włosach...**

SUPLEMENT
(fragment pewnego listu)

Dopiero wczoraj w tej malignie 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 mijałem na motocyklu, lub towarzyszyłem sobie wolno sunąc w takt marszu - ja po chodniku i ja po ulicy... To była romantyczna fascynacja, która rozpalała mnie wewnętrznie i pozwalała trwać i dążyć - wiedziaem, że kiedyś się uda... Czemu o tym piszę? O co chodzi poza tym, że jeszcze kawy nie piłem? ;) 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 - zestarzałem się już chyba, że nie dostrzegłem tego, nie zrozumiałem 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..."

***

Swoimi DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów
01/2013
Marzec

strona 36

Spis treści:

04 **Od redakcji**
05 **Hotel ostatniej nadziei**
08 **Choroba zwana**
Zapomanią
12 **Przy kawie w Ace Cafe**
Boski Jaco
15 **Motocykl Zygmunta**
20 **Okiem Zosi**
Wymienię na nowszy model
21 **Maroko cz. 3**
28 **Recenzja**
Mój chłopiec, motor i ja
29 **Honda Oldschool**
Hardtail custom
36 **Route 66**
Zosia rozmawia z Pawłem Balukiem
46 **Wyścigi w Brannej**
Czym są...
56 **Veterama Mannheim**
2012
62 **Z Panem Markiem**
Na pograniczu Mazowsza i Podlasia
69 **Skrzydlaty motocyklista**
72 **Motoyoungtimer**
Tanie ściganie dla każdego
75 **TDM Wojtka**
78 **Augusta Treverorum**
93 **Traja na warsztacie**
Silnik Alfy + skrzynia garbusa
96 **Recenzja**
Książka o Rajdzie Katyńskim
97 **Jubileusz**
80 lat sportów motocyklowych w Kielcach
98 **Komunikat**
102 **BMW R75 i Zündapp KS750**
Moje impresje motocyklowe
106 **Fiskus liczy**
na naszą nieuwagę!
109 **Ostatni wojownik dróg**
Kawasaki GPz 750
118 **Kupujemy drugi motocykl**
po 25 latach
122 **O kucharzach i szaleńcach**
czyli o wizerunku motocyklisty
123 **Muzeum BMW**
128 **KMM ŻUBR**
Chapter Belgium
130 **Lynyrd Skynyrd**
132 **Gitara WOŚP**
Pod patronatem SD
134 **Zlot VROC**
Włochy - Werona
138 **Vincent HRD**
Black Lightning
146 **Prace konkursowe**
Galeria i wyniki I konkursu SD
152 **II konkurs SD**
153 **ACE CAFE**
Historia w pigułce
157 **Puknął i uciekł**
159 **Hrubieszowski szlak**
kolejowy
169 **Dookoła Polski**
Pod patronatem SD
170 **Monstrum**
Zespół muzyczny
177 **Domowy serwis**
instalacji elektrycznej motocykla
180 **Kiedy mniej znaczy więcej**

OBSERWUJEMY I KIBICUJEMY
184 **Ride 2 Life**
SM - Dookoła Polski
185 **Dookoła Australii**
185 **Rajd Caban 2013**
185 **Project Pamir 2014**

187 **Nieudany dzień**
Opowiadanie
188 **Pocztówki Wuja Matta**
z podróży
189 **Wyniki ankiety czytelniczej**

www.SwoimiDrogami.pl

OD REDAKCJI

Drodzy Czytelnicy!

W trzecim numerze "typowej motocyklowej gazety" moglibyście przeczytać wywiad z nawróconym piosenkarzem, znanym aktorem lub byłym sportowcem opowiadającym, jakie to poruszenie w jego środowisku wzbudza motocyklowy styl życia, który „od dawna" prowadzi (ubiór). Łał! Ale fajnie – prawda? Albo dowiedzielibyście się, czy żona pozwala mu na realizację jego niecodziennej „pasji" – niesamowicie ciekawe!

Na szczęście, jadąc swoimi drogami, nikogo takiego nie spotkaliśmy. A kogo?

Wyobraźcie sobie upalny dzień, a wokół setki błyszczących motocykli. Gdzieś w oddali stoi namiocik z tabliczką: „recepcja zlotu". W kamizelce odblaskowej plącze się spocony organizator z megafonem w ręku nawołujący, by wszyscy wyjeżdżali na paradę w kaskach. Motocykliści smażący się w słońcu udają, że nie jest im gorąco, a dziewczyny na tylnych siodełkach, że jest im wygodnie. Za chwilę wszyscy ruszą, ktoś tam na kogoś wpadnie, ktoś wyrwie do przodu; ot typowy spęd motocyklowy zlotem zwany. Z boku natomiast stoi starszy facet, w spodniach na kant i jasnej koszuli z przetartym kołnierzykiem. Podchodzi do Waszego motocykla i zapytuje o rocznik. Mruga do Waszej ładnej pasażerki i zaczyna opowiadać, jak to sześćdziesiąt lat temu posiadał motocykl tej samej marki, jeno sprzed wojny oraz równie urodziwą pasażerkę, też przedwojenną, i że na swoim motocyklu, w pięćdziesiątym drugim, z kolegami objechał Polskę Ludową dookoła; a tam coś ich spotkało, a tam się coś urwało. Taki trochę Burt Munro. I, zanim facet skończy opowiadać, już parada wraca. „Swoimi Drogami" daje Wam możliwość spotkania takich ludzi i poznania ich ciekawych opowieści. Takich, którzy nie łudzili się stabilnością, grzęznąc w wyrzeźbionych nie ich kołami koleinach, takich, których nie interesowały przetarte szlaki.

Tak jak w pierwszym numerze poznaliście Towarzysza Matejkę, w drugim Moherowego Faszystę, tak jednym z bohaterów trzeciego numeru będzie Skrzydlaty Motocyklista. Krzysiek przedstawi Wam kolejną część podróży do Maroka, zagrają nam chłopaki z Rzeszowa, Hubert zawita do hotelu ostatniej nadziei, „Winda"" dokona skomplikowanej operacji na swojej trajce, a zwycięzcy konkursu zgarną nagrody!

Jak widać, przygotowaliśmy dla Was dużo ciekawych tekstów, których próżno by szukać gdziekolwiek indziej. Zaczytawszy się w artykułach, nie zapomnijcie jednak pojeździć. Zresztą, co tu dużo gadać. Zosia i tak wymieni Was na nowszy model.

Mariusz Sawa
Redaktor Naczelny

motto numeru:

"Podróż tysiąca mil zaczyna się od jednego kroku."
Konfucjusz

"Kto pali gumę - ten stoi w miejscu"
Kopczyński

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

www.swoimidrogami.pl

Swoimi DROGAMI pismo zwyczajnych motocyklistów

Wydawca:
Wydawnictwo Motocyklowe

Redaktor naczelny:
Mariusz Sawa
naczelny@swoimidrogami.pl

Opracowanie techniczo-graficzne:
Jacek Łukawski
jacek_lukawski@swoimidrogami.pl

REKLAMA i współpraca:
Krzysztof Rudnicki
reklama@swoimidrogami.pl

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 rozpowszechniane bez zmiany treści jest wskazane i mile widziane.

Hotel ostatniej nadziei

autor: Hubert Pawłowski

Do celu pozostało już niecałe 300 kilometrów. Wskazówka obrotomierza od dobrych kilku godzin utknęła gdzieś pomiędzy 3 000 a 4 000 obrotów na minutę, co dla tego silnika jest już dość poważną wartością. Jednak osiągana prędkość w granicach 90 – 100 km/h na Autobahnie, nie zapewnia psychicznego komfortu. Cały czas mam wrażenie, że za chwilę ktoś z tyłu na mnie najedzie. Samochody osiągają tu dużo większe prędkości.

Na dodatek, według drogomierza, za niedługo zostanie mi w baku tylko rezerwa paliwa. Póki co kranik jest w pozycji normalnej, ale przejście na tryb rezerwowy to kwestia tylko kilkunastu – kilkudziesięciu kilometrów. Czyli w wariancie optymistycznym mam co najwyżej pół godziny względnego spokoju. Później trzeba będzie na poważnie rozglądać się za stacją benzynową. Z uwagi na fakt, że autostrada należy do tych „mniej głównych" i stacje paliw bywają tu w odległościach nawet ponad 100 kilometrów, nauczony doświadczeniem postanawiam nie czekać dłużej i już teraz poszukać wodopoju. Lewą ręką próbuję na ekranie nawigacji wyszukać najbliższe stacje paliw; jedno oko zerka na ekranik, drugie musi ogarnąć drogę przed motocyklem i lusterka na dokładkę. Dobrze, że o tej porze ruch jest tu względnie niewielki.

Elektroniczny pomocnik grzebie chwilę w swojej pamięci, po czym oznajmia z dumą, że do najbliższej stacji mamy jakieś 15 kilometrów, ale trzeba będzie za niedługo opuścić Autobahn. W porządku, nie ma sprawy. Lepiej nie ryzykować braku paliwa i pchania motocykla nie wiadomo ile kilometrów po autostradzie.

Pogoda jest wprost wymarzona do jazdy. Wczesny wieczór, na niebie nawet chmurki, słońce powoli chyli się ku zachodowi, nadając niebu różową poświatę. Autostrada i jej otoczenie także kąpią się w czerwieniach i różach, słońce przegląda się w chromach maszyny, promyki figlarnie błyskają na starej „armaturze". Długi cień motocykla i jeźdźca kładzie się aż na sąsiedni pas ruchu. Przez chwilę przyglądam mu się uważnie. Kąt padania promieni słonecznych powoduje, że cień nie bardzo pasuje do rzucającego go motocykla. Przednie zawieszenie wydaje się być dużo dłuższe, niż jest w rzeczywistości. Ogólnie, maszyna zrobiła się bardzo smukła. Jeszcze tylko kierowca powinien mieć zamiast kasku kapelusz i... wypisz, wymaluj „Captain America" z kultowego filmu „Easy Rider"!

Wszystko zresztą pasuje. Autostrada ciągnie się gdzieś hen, po horyzont, wśród gór i lasów pogranicza. Jest ciepło, ruch niewielki, silnik dudni miarowo...

„Na highwayu, z moją małą
Mym harlejem mknę,
W zachodzącym słońcu Kansas
Me kowbojki świecą się..."

swego czasu prześmiewczo śpiewał Kazik Staszewski. Jak to mawiają: „Kansas to jeszcze nie koniec świata, ale stamtąd już go widać". Co prawda, maszyna to nie Harley, ale za to droga to Autobahn, czyli prawie jak highway. Stary motocykl pruje przed siebie całą mocą swej dwutaktowej maszynowni, zostawiając za sobą ledwo zauważalne smużki spalin. W żeliwnych cylindrach wiekowe tłoki w szaleńczym tempie wykonują swoją mrówczą pracę. 120 zapłonów na sekundę, 7 000 na minutę, 420 000 w godzinę... To ile przez 30 lat? Ba, ile dzisiaj, przez cały dzień jazdy? Kilka państw po drodze, piękne krainy, nowi znajomi...

Mam takie niejasne wrażenie, że od pewnego już czasu ktoś usiłuje się do mnie dodzwonić. Dzwonka telefonu oczywiście nie mam szans usłyszeć poprzez świst powietrza i huk silnika, do tego w kasku na głowie. Ale wydaje mi się, że czuję delikatne wibra-

cje komórki w tankbagu. A może tylko mi się zdaje? W sumie cała maszyna wibruje w takt pracy silnika. Chyba jestem przeczulony, ale sprawdzę to później na stacji benzynowej. Tym bardziej, że to już niedaleko – już tylko kilkaset metrów dzieli mnie od zjazdu z autostrady.

Nawigacja doprowadza mnie w końcu do stacji paliw. Jest to malutka stacyjka, nawet nie wiejska, bo nie ma tu nic więcej poza nią. Kilka dystrybutorów, malutki sklepik i pola. Totalne zadupie.

Napełnianie zbiornika w dwutakcie, to tak zwane „tankowanie precyzyjne". Nie jest to proste „moczenie kija", jak w 4T. Tutaj co prawda także upychamy paliwa ile się da, bacząc jednak, aby zostało miejsce na niezbędny olej do mieszanki. Ile tego miejsca potrzeba? A to zależy, ile nam się uda upchnąć benzyny. Pozornie sytuacja bez wyjścia, za dużo niewiadomych w równaniu. Nie szkodzi, nieocenione są tutaj: pewna ręka, wprawne oko i doświadczenie. Tankuję prawie pod korek, odczytuję z dystrybutora, ile weszło i przy pomocy niezbędnej menzurki odmierzam właściwą ilość środka smarnego. Fullsynthetic barwi benzynę na piękny, marchewkowy kolor. „Tankowanie precyzyjne" w pełni zasłużyło na swoją nazwę. Do korka zostało dosłownie kilka milimetrów wolnej przestrzeni.

Płacę za paliwo, do tego zimna cola z lodówki. Rzut oka na paragon upewnia mnie, że do rezerwy było już bardzo blisko. Co to ja miałem sprawdzić? A, już wiem. Telefon. To przecież normalne, że najwięcej telefonów jest właśnie wtedy, gdy akurat nie możemy rozmawiać, ale 9 nieodebranych połączeń i kilka SMSów to już lekka przesada. Znów dzwoni telefon.

- Gdzie jesteś?!!!
- Jak to gdzie? Za kilka godzin będę u Was. Mam jeszcze tylko jakieś 300 km...
- W żadnym razie nie jedź tutaj! Szukaj noclegu, tylko pod porządnym dachem! Tutaj mamy oberwanie chmury, wichurę, załamanie pogody i co tam jeszcze jest możliwe, pełen program!

Rzeczywiście, jest dziwnie spokojnie. Żadnego podmuchu wiatru, nic, cisza. Owady i ptaki umilkły i pochowały się w bezpiecznych kryjówkach. Cisza przed burzą. Na południu, na horyzoncie teraz i ja dostrzegam ciemną linię, jakby namalowaną ostrym ołówkiem na bezchmurnym niebie. Nie ma szans jej ominąć, nadchodzi akurat z kierunku, w którym ja podążam. Nic nie da się poradzić, trzeba szukać noclegu.

Dopijam colę, sprawdzam „możliwości" portfela i wracam do budynku stacji. Trzeba zasięgnąć języka i dowiedzieć się, gdzie w najbliższej okolicy można znaleźć jakiś motel. Chłopak z obsługi stacji instruuje mnie jak mam dojechać, ale ciągle podejrzanie się uśmiecha i na koniec stwierdza, że „chyba raczej się nie wyśpię". Co miał na myśli? Nie mam teraz czasu na wybrzydzanie, ciemna kreska na niebie poczyniła dość znaczne postępy i już teraz widać, mimo wciąż dużej odległości, że jest to ogromny zwał chmur, za którym rozciąga się już tylko strefa mroku.

Zgodnie z ustną instrukcją dojeżdżam do skrzyżowania z główną drogą i skręcam w lewo. Po kilkunastu kilometrach znajduję wreszcie „swój" motel, a w zasadzie motelik. Już na pierwszy rzut oka widać, że czasy świetności ma za sobą. Biały niegdyś tynk wymagałby odświeżenia albo chociaż porządnego mycia. Na okiennicach, nieco już wypaczonych, straszą szare pajęczyny. Nawigacja co prawda informuje mnie, że do jakiejś „większej" miejscowości jest całkiem niedaleko, lecz nie wiem, czy chmura da mi jeszcze czas na szukanie innego noclegu. Skoro kierowcom ciężarówek to nie przeszkadza, więc i ja nie będę marudził. Ważne że tabliczka oznajmia: „ZIMMER FREI". Reszta się nie liczy.

Motel to w zasadzie dwa budynki z łącznikiem pomiędzy nimi. W mniejszym mieści się recepcja i jakieś pomieszczenia służbowe, w większym pokoje.
W budynku recepcji, poza włączonym radiem, nie ma nikogo. Spiker jakiejś lokalnej rozgłośni informuje o wiosce bez prądu, zamkniętej drodze. Czyli chmura nie żartuje. Sam wystrój motelu jest ładny, tylko nieco zaniedbany. Ściany, sufit – wszystko w naturalnym drewnie, nieco podniszczonym, ale jednak. W rogu dwa stare fotele i stolik.
Moje „Guten Abend" zawisa gdzieś bez odpowiedzi. Dopiero po którymś tam z kolei „Hallo" pojawia się w końcu dziewczyna z recepcji. Wygląda na zaskoczoną przybyciem gościa, a może mi się tylko tak wydaje? Załatwiamy formalności, opłata nie jest nawet wygórowana.

Motocykl znajduje swoje miejsce pod dachem łącznika, ja dostaję pokój na pięterku-poddaszu. Z kaskiem i rękawicami w jednym ręku, plecakiem i tankbagiem w drugim wdrapuję się po drewnianych, wąskich schodach na górę. Wszędzie czuć zapach

starego drewna. W sumie jest tu bardzo przytulnie. Odnajduję swój pokój; okazuje się być całkiem sympatyczny, nieduży, z lekko skośnymi ścianami, z miniaturową łazienką na dodatek, z której natychmiast korzystam.

Po kąpieli odzywa się głód. Cały dzień w siodle daje teraz o sobie znać. Cały problem w tym, że motelik nie serwuje żadnych posiłków, chociaż kuchnię posiada. Czyżby klienci nie życzyli sobie nic do jedzenia? Kierowca ciężarówki, który nie jest głodny? Co najmniej dziwne. Niestety, nie przewidziałem tego i nie zaopatrzyłem się w nic do jedzenia, chociażby na ostatniej stacji paliw. Nie ma jednak tragedii. W plecaku znajduję jeszcze kawałek suchej bagietki z Luxemburga i zmiętolony niemiecki „gorący kubek", z dumnym napisem „Tomatensupe" na torebce. Na szafce przy łóżku stoi porcelanowy kubek, który po umyciu w łazieneczce okazał się jeszcze całkiem zdatny do użytku. Teraz potrzebuję tylko trochę gorącej wody i mam wieczerzę. Na śniadanie zjem coś na stacji benzynowej i jakoś to będzie.

Czajnika, niestety, w pokoju nie ma. Najwyraźniej, celem pozyskania wrzątku trzeba będzie zejść na dół, do recepcji. Tymczasem zaczął się ruch, który wyraźnie słyszę w moim pokoju. Co chwilę trzaskają drzwi, słychać podniesione głosy. Na schodach natykam się na gości. Kobieta, której wiek trudno określić nie tylko z racji półmroku, ale także „ciężkiego" makijażu, ubrana dosyć wyzywająco. Mężczyzna, w garniturze, na oko jest dużo starszy. Coś zaczyna mi świtać w głowie.

Oczekując na wodę przy portierni, napotykam na podobną parę. Płacą przy tym za pokój stawkę godzinową, a nie dobową. A więc to miał na myśli facet na stacji benzynowej! Motel zarabia nie na kierowcach ciężarówek, tylko na podstarzałych playboyach, którzy z dala od żon i dzieci mają tu ostatnią szansę i nadzieję na „miłość w promocyjnej cenie". Zresztą wygląda na to, że burza pokrzyżowała im plany i starają się uciec stąd przed nadciągającą nawałnicą.

Niedługo później, z gorącym kubkiem w ręku, mam okazję oglądać wspaniały spektakl natury. Całe szczęście, siedząc bezpiecznie w motelowym pokoju. Na zewnątrz zrobiło się ciemno, zerwał się wiatr, porywając ze sobą tumany pyłu, liście i drobne śmieci. Z przeraźliwym hukiem trzasnęła gdzieś źle umocowana okiennica, pod naporem wiatru jęknęło belkowanie dachu. Chwilę później spadły pierwsze, ciężkie krople, bez ostrzeżenia przechodząc w ulewę. Woda z niebios leje się strumieniami, ciemność rozświetlają raz po raz błyskawice... Taka burza ma swój urok, szczególnie, gdy ogląda się ją zza hotelowego okna. Lecz, gdy sobie pomyślę, że mógłbym być teraz gdzieś na autostradzie... Lepiej może nawet o tym nie myśleć. Całe szczęście, że siedzę teraz w suchym, hotelowym pokoju. No, może niezupełnie suchym, bo naporu wody nie wytrzymało okno i teraz coraz więcej strużek wędruje po parapecie, łącząc się po drodze w coraz większe strumyki.
Sprawę przecieku tymczasowo załatwia ręcznik hotelowy. Mam tylko taką nieśmiałą nadzieję, że ulewa nie potrwa zbyt długo...

Wczesnym rankiem wyprowadzam motocykl spod dachu, pod którym przetrwał ulewę w stanie „niemal suchym". Odpalam i powoli, ostrożnie wyjeżdżam z parkingu hotelowego. Już widać „krajobraz po bitwie". Burza trwała raczej długo i nie próżnowała. Wyjazd na szosę zniknął całkowicie pod wodą i zmienił się w jedną ogromną kałużę. Przejeżdżam powoli samym jej skrajem; nie mam pojęcia, jak jest głęboka, ani co kryje pod powierzchnią.

Szosa w większej swej części jest tylko mokra, ale bez kałuż. Przygoda zaczyna się dopiero na stoku góry, w lesie. Tutaj asfalt bardzo często ginie pod brudnożółtą wodą. W wielu miejscach w poprzek drogi przepływają prawdziwe strumienie, spływające ze stoku. Przeprawa przez nie jest niebezpieczna; są one niesamowicie śliskie. Na jezdni dodatkowo zalega warstwa mułu, przemieszanego z liśćmi oraz porwanymi przez wodę kamieniami, czasem nawet całkiem dużymi. Znak ostrzegający o „spadających odłamkach skalnych" nie kłamał. Trzeba uważać. Praktycznie 80% tego odcinka pokonuję na drugim biegu, wypatrując i starając się ominąć wszelkie możliwe przeszkody. Większe jeziorka staram się objechać jak najbardziej skrajem drogi, mając na uwadze, że na środku, gdzieś pod powierzchnią, może już nie być w ogóle asfaltu... Fontanny wody wzbite przez przednie koło, w kontakcie z rozgrzanymi elementami silnika i wydechów, z sykiem zamieniają się w obłoczki pary. Taka jazda przeprawowa z samego rana rozbudza lepiej niż dobra kawa. I pomyśleć, że wczoraj po południu przeleciałem tędy ponad 80 km/h, a dziś nie mogę rozpędzić się powyżej „czterdziestki".

Dwadzieścia minut później, po „szybkim śniadaniu", skonsumowanym na stacji benzynowej „na zadupiu", wjeżdżam na przymusowo opuszczoną wczoraj autostradę. Poranne promienie słonecznie szybko osuszają nawierzchnię. Za chwilę nie będzie tu już żadnych śladów po nocnej nawałnicy.

Motocykl gładko nabiera prędkości. Za sobą zostawiam motelik bez nazwy. „Hotel ostatniej nadziei", jak go sobie w myślach nazwałem...

Hubert Pawłowski

Choroba zwana ZAPOMANIĄ

autor: Tomasz „Fido” Piątkowski

Zaczęło się dość wcześnie, bo już w latach dziecięcych od rodzinnego samochodu rosyjskiej marki Zaporożec, a dokładniej od modelu 968A z wlotami powietrza jak F16. Ta „Zemsta Stalina” lub inaczej „Fordkozak” wrył się w moją pamięć dość głęboko i po wielu latach dał o sobie znać.
Będąc uczniem szkoły średniej, często przeglądałem czasopisma motoryzacyjne. Moją uwagę przyciągnął motocykl, w którym zastosowano jednostkę napędową z Zaporożca. Wiele razy przyglądałem się temu zdjęciu, które pomału wyzwoliło u mnie chęć posiadania czegoś takiego, co wyróżniałoby się pośród innych motocykli.
Niestety marzenia były marzeniami i do ich spełnienia była daleka droga, bo ani kasy nie miałem, ani umiejętności budowniczego.

Szkołę skończyłem, wojsko wezwało do przymusowego odsiedzenia, a potem trafiła się okazja i wyjechałem za groszem do zachodniego sąsiada.

Któregoś dnia postanowiłem przejrzeć sobie wszystkie czasopisma, które uzbierały się za młodu. I znów trafiłem na Zaporożca. W moim mózgu zawirowało, tysiąc myśli na sekundę i to jedno zdjęcie z sercem auta w motocyklu.

Tym razem nie dałem za wygraną. Postanowiłem drążyć temat. Niestety, w internecie były szczątkowe informacje na temat tego typu wynalazków.
Ale pewnego zimowego dnia trafił się na portalu aukcyjnym wymarzony SAM o nazwie „Arlen Ness”. Zbudowany gdzieś w okolicach Boguchwały na Podkarpaciu. Nie zastanawiając się długo, ruszyłem do Sandomierza, bo stamtąd było ogłoszenie. Moim oczom ukazał się srebrny egzemplarz i po krótkim targu szybko wylądował na przyczepce.

www.SwoimiDrogami.pl

Jednostka napędowa wymagała remontu, skrzynia biegów uszkodzona, a cała reszta była do drobnych poprawek.

Rozebrałem go w drobny mak, a każdą zimową chwilę spędzałem w garażu, czyszcząc i polerując elementy. Jego remont nie trwał zbyt długo i bardzo szybko wyjechałem na ulicę. To było to – smak wolności i myśl, że nikt nie ma identycznego motocykla jak mój.

By się nim pochwalić, wystawiłem go na aukcję w internecie. Niestety, w mgnieniu oka znalazł nabywcę, a ja zostałem z pustym garażem. Po kilku dniach nie mogłem żyć z myślą, że go sprzedałem. Ale było za późno.

Mając gotówkę w ręku, postanowiłem kupić kolejnego, ale łatwo nie było. Poszukiwania przeciągały się w nieskończoność.

Trafił się pod Poznaniem w czarnym malowaniu, profesjonalnie zbudowany, ale jak to w handlu bywa, ktoś mi go sprzątnął sprzed nosa.

Pokazało się kolejne ogłoszenie. Pojechałem do Otwocka, obejrzałem i załadowałem na przyczepkę. To był „Rajtar", czyli konstrukcja lat 90-tych pochodząca z Rymanowa na Podkarpaciu, przerabiana wielokrotnie przez kolejnych właścicieli.

Postanowiłem zrobić stronę internetową, relację z remontu pod adresem http://www.zapomania.cba.pl Powrzucałem zdjęcia i uruchomiłem księgę gości. Bardzo szybko skontaktował się ze mną właściciel Zapka, opisywanego w czasopiśmie motocyklowym pod tytułem „Kozak, który chciał do Ameryki".
Był nim Jaca i zaproponował uruchomienie forum internetowego.

Zgodziłem się. Forum ruszyło, a z dnia na dzień przybywało właścicieli, którzy, tak jak ja, zachorowali na chorobę zwaną Zapomanią. To z niego dowiedziałem się całej historii o moich motocyklach.
Na dzień obecny portal nadal się rozwija, skupia nie tylko zapaleńców motocykli, ale i od niedawna fanów czterech kółek...

„Rajtar" nadal w remoncie, ale już cieszy słuch mój i oczy.

A czym dokładnie jest Zap ?

Przeważnie to Ural lub Dniepr z wpasowanym silnikiem w przedłużoną ramę i dopasowaną skrzynią przez specjalną kryzę zwaną dzwonem. Ot i cała filozofia, choć nie do końca. Dzisiejsze konstrukcje to także profesjonalne wykonanie wszystkiego od podstaw, od ram po przednie i tylne zawieszenie, koła, kierownicę i zbiornik. Trzeba w to włożyć wiele pracy i serca, by efekt końcowy zadziwiał, a nie odstraszał. Ale o gustach się nie dyskutuje.

Tomasz „Fido" Piątkowski

Czy choroba jest zaraźliwa?
Odpowiem z całą pewnością, że tak.

ZAZ

Forum dostępne pod adresem
http://www.zapek.cba.pl
na które serdecznie zapraszam.

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:

Boski Jaco

Mój pierwszy kontakt z motocyklem? Nie wiem, ile mogłem mieć wtedy lat. Pamiętam, jak Tata posadził mnie przed sobą na swojej wuesce. Żeby złapać się kierownicy, musiałem cały rozciągnąć się na baku i tak pojechałem z Tatą w moją pierwszą motocyklową podróż. Pamiętam tylko wibrujący bak WSK-i pode mną... To musiał być chyba mój pierwszy orgazm!

Nigdy nie miałem żadnego rowerka z durnymi, bocznymi kółeczkami. Naukę jazdy na dwóch kołach rozpocząłem na motorowerze Komar, mimo że jeszcze nogami do ziemi nie sięgałem. Starszy Brat mnie na nim sadzał, zapinał pierwszy bieg, popychał lekko i tak jeździłem w kółko po obejściu, dopóki mnie ktoś nie złapał albo paliwo się nie skończyło. Potem zaczęło się... Panonia, Iż, M-ka, Dniepr... O! Dnieprem długo jeździłem. Tak go zrobiłem, że na hamowni wyszło 70 koni! Zwiększyłem mu pojemność do 800 ccm. Tłoki i cylindry miał z Garbusa, wypolerowane korbowody, odciążone na maksa koło zamachowe. Wstawiłem mu chłodnicę oleju. Do tego skrzynia z szybką czwórką, dyfer dziesiątka i 160 km/h szedł bez problemu.

Jednak tak wyszło, że zostawiłem swoje motocykle i wyjechałem do Londynu szukać lepszego życia. Bardzo chciałem zostać kurierem motocyklowym. Wyobraź mnie sobie wtedy: młody chłopak z małej mieściny, który pierwszy raz w życiu zobaczył Londyn na własne oczy i kurierka motocyklowa. Jednak nie poddawałem się. Przez dwa pierwsze tygodnie jeździłem autobusem miejskim po Londynie z planem miasta w ręku. Poznawałem poszczególne dzielnice, zacząłem powoli czaić, o co chodzi z tymi kodami pocztowymi, no i na początek zacząłem rozwozić pizzę. Po pewnym czasie dorobiłem się wreszcie mojego pierwszego motocykla na obczyźnie – Fazera 600 i zacząłem upragnioną robotę motokuriera. Wreszcie mogłem najeździć się do woli: 600 mil dziennie. Wyobrażasz sobie 600 mil dziennie po Londynie, w tym w godzinach szczytu? A bywało, że i tysiąc. Bez względu na pogodę i porę roku. Na początku jeździłem moim Fazerem, ale szybko go odstawiłem i wziąłem służbowy motocykl – Hondę CBF 500. Zrobiłem nim 100 tysięcy mil w ciągu roku. Trasy różne: czasem dłuższe gdzieś do Leeds, Manchesteru albo tzw. „wrzutki", czyli przesyłki po mieście. Co woziłem? Chyba łatwiej powiedzieć czego nie woziłem. Najdziwniejsza przesyłka? Londyńskiego motokuriera chyba nic nie zadziwi. Np. pół butelki „Stolicznajej" z niedaleko stąd właśnie na wschód Londynu. Woziłem gotówkę, diamenty albo... wałki do włosów. Ktoś zamawia kurs 100 mil, płaci za to 200 funtów, by mu dostarczono wałki do włosów, które zostały w łazience u jakiejś pani. Normalka! Często wozi się dokumenty sądowe albo wezwania do sądu. Według tutejszego prawa dokument dostarczony pod wskazany adres przez kuriera uważa się za doręczony. Bywa, że na przesyłce jest adnotacja od dyspozytora: „Rzuć za bramę lub przez okno i uciekaj!". Zdarzały się też ciekawe zlecenia, np. przesyłki do Panis Studio, to tam, gdzie kręcili Jamesa Bonda. Mogłem dokładnie obejrzeć te jego Aston Martiny i inne pojazdy. Widziałem na długość wyciągniętej ręki różne gwiazdy filmu i sportu. Np. przyjeżdżasz na plan filmowy lub na jakiś superważny mecz sportowy, gdzie nagrywany jest wywiad z jakąś supergwiazdą, czekasz na kasetę z nagraniem, by potem błyskawicznie zawieść ją do studia telewizyjnego,

bo za kilka godzin będzie emisja. Ogólnie fajna praca, tylko że czasem masz wrażenie, ze wszyscy na drodze chcą cię zabić. Ja przez dwa lata pracy miałem jeden poważny wypadek. Najgorsze są zimy. Niby zima jest tu łagodna, ale jazda na motocyklu dzień w dzień po kilkaset mil, przy temperaturze kilku stopni i w deszcz, może załamać. Niby mówi się, że nie ma złej pogody – są tylko złe ciuchy, ale pewnej zimy, tuż przed świętami, było tak zimno, że mimo potrójnej warstwy ciuchów, jechałem i płakałem z zimna. No i do tego te godziny pracy. Zaczynasz pracę o 9.00 rano, a nigdy nie wiesz, kiedy skończysz. Bywało, ze wracałem do domu o 4.00 rano. Motokurierowi płaci się od przejechanej mili, więc chętnie bierzesz dalekie trasy, by odetchnąć od londyńskich korków i łatwo zarobić parę funtów. Bierzesz np. kurs do jakiejś wioski w Walii ponad 200 mil w jedną stronę. Szkopuł w tym, że tam na wsiach nie numerują domów. Każdy dom ma własną nazwę. Tylko że jak jedziesz w nocy, to nazw domów nie widzisz... Pracowałem tak przez dwa lata.

Przez cały pobyt w Angii brakowało mi grzebania przy motocyklach. Niestety, mieszkam na stancji w centrum Londynu, gdzie nie można nawet pomarzyć o żadnym garażu czy komórce. Jednak chęć „grzebania" zwyciężyła. Tak zrodził się projekt Cold Bitch na bazie Hondy CB 750. Motocykl przypiąłem łańcuchem do balustrady przed domem i w wolnych chwilach rozkładałem na chodniku klucze. Wszelkie elektronarzędzia miałem na baterie, jedynie prace spawalnicze wymagały transportu motocykla do zaprzyjaźnionego warsztatu. Anglicy mają świra na punkcie motocykli, więc sąsiedzi kibicowali mi przy robocie. Często zatrzymywali się przy moim ulicznym warsztacie, udzielali dobrych rad, pytali o szczegóły. Sielanka pewnie trwałaby nadal, gdybym nie musiał przeprowadzić pod domem regulacji silnika, po założeniu stożkowych filtrów i przelotowego pojedynczego tłumika. Po pierwszym odkręceniu manetki okna w okolicznych domach zamknęły się z hukiem, a sąsiedzi przestali mnie pozdrawiać...

Czy planuję powrót do Polski? Bo ja wiem... ja biorę to, co mi życie przyniesie. Dziś mieszkam w Anglii, ale kto wie, czy za rok nie wyjadę do Rosji albo Polski. Choć w Polsce moje motocykle już na mnie nie czekają. Wszystkie sprzedane...

Rozmawiał Wojtek Kopczyński

REDAKCJA Swoimi Drogami POLECA:

Radio na dwóch kołach

MOTORADIO.com.pl

UBEZPIECZENIE ZLOTÓW MOTOCYKLOWYCH

Zadbaj o bezpieczeństwo uczestników imprezy – uwolnij się od ewentualnej odpowiedzialności.

Jesteś organizatorem zlotu motocyklowego lub innej imprezy o charakterze masowym – to dobrze, że to czytasz - mamy dla Ciebie ofertę ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej.

Nie ma znaczenia skąd jesteś. Procedura zawarcia ubezpieczenia jest bardzo uproszczona. Wniosek wypełnimy via e-mail a Polisę dostajesz pocztą.

O szczegóły oferty pytaj:
017651@ag.ergohestia.pl lub kom. 604 956 656

Zapraszam do współpracy.
W ofercie także inne ubezpieczenia ERGO Hestia

ERGO HESTIA®

Motocykl Zygmunta

autor: Mariusz Sawa

Z pierwszym śniegiem Zygmunt wyjechał z domu. Jeden z nielicznych motocyklistów, którzy czekają na zimę, by pojeździć (posiada sprzęt do takich wojaży stworzony).

Początki „Jawoemzety" giną w śnieżnej zamieci...

„Zaczęło się w pierwszej połowie lat 60., gdy mój brat jeździł Jawą stosiedemdziesiątkąpiątką. Ładny lakier, kształt, a przede wszystkim bardzo miły głos silnika. W 1975 roku, za 18 tysięcy złotych, stałem się właścicielem nowiutkiej CZ 175, innego kształtu, z kołami osiemnastkami i bez ładnych blach. Epidemiczne awarie regulatorów napięcia oraz pękanie wodzików w skrzyni biegów stawały się niczym, w porównaniu z rozkoszą jazdy przy mruczeniu metalicznego basu motoru. Kilkanaście lat intensywnego jeżdżenia i reperowania doprowadziło motocykl do zupełnego zużycia. Daleko położone sklepy, z bardzo drogimi częściami w Rzeszowie i Krasnymstawie, zniechęciły mnie do jawocyklizmu. Nastąpił okres przejściowy, okraszony jazdą i remontem Jawki (kaczki), należącej do mojej żony. Były różne emzetki, etezetki, Awoki, a następnie poszukiwania lekkiego wózka bocznego. Pozostał też sentyment do Jawy" – słucham, wpatrując się w pierwsze tej jesieni płatki śniegu.

Załadował Zygmunt pewnego mroźnego ranka swojego AWO w wersji chopper na przyczepkę. Zamienił go w Rudce za Ciechanowem na wózek boczny Velorex, doczepiony do Jawy 350 bez papierów.

„Zestaw bardzo ładny, mimo że niebieski. Jeździć to nie chciało, bo jeden cylinder zawsze nie chciał palić. Rozbiórki silnika, wymiana kostek pod cylindrami już mi się znudziły, ale za to poznałem budowę dwucylindrowego dwusuwa” – mówi dalej Zygmunt. I w tym momencie pojawia się motocykl marzenie, czar dawnych czasów, który wyzwolił nowe pragnienia:

„Poszukiwałem legalnych dokumentów oraz jakiejś chodzącej maszyny, która mogłaby ciągać kosz. Przed jesienią otrzymuję wiadomość, że jest Jawa 250 z papierami i na dodatek u rodziny. Jawa nie była taka ładna jak papiery – dosłownie złom”.

W ten sposób zaczął powstawać motocykl, który Czytelnicy oglądają na zdjęciach. Ze starej Jawy wzięte zostały dokumenty, dlatego też zaprzęg figuruje w ewidencji jako Jawa 250 z wózkiem bocznym rocznik 1957. Zygmunt odratował z niej zbiornik paliwa i boczki, ale z tego, co pamięta nie oba tylko jeden. Drugi dostał prawdopodobnie od nieżyjącego już okolicznego Jawocyklisty Mariana Deca. Z MZ Trophy (zdobytej gdzieś na wsi) ocalił ramę i błotniki, jak też jedno z siodeł oraz serce maszyn – silnik. Tylne siodełko wyprodukowano w 1956 roku w ZSRR. Przednia lampa to nabytek z SHL jeżdżącej niegdyś w Zegrzu. Zygmunt przywiózł ją, dając w zamian maciorę wódki, a opchnął już bez lampy za 10 litrów ukraińskiej benzyny i elektroniczny regulator napięcia do Leopoldowa, gdzie Sucha Elka jeździ do dziś. Kierownicę i tylną lampę przeinstalował z jakiejś WSK-i, a przód z MZ. Mocował się nieco ze śladowaniem łańcucha między zębatkami, ale kilka podkładek załatwiło sprawę. Najwięcej frajdy było z koszem i w tym miejscu raz jeszcze oddam głos Zygmuntowi:

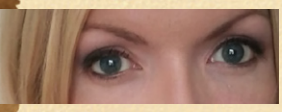
„Problem wystąpił przy zakładaniu wózka bocznego, który ma cztery wątłe wysięgniki, a nie trzy jak MZ Trophy. Bez ingerencji spawarki udało mi się najpierw zamontować na ramie uchwyty. Po kilku próbach jedno z mocowań musiałem przesunąć spod główki ramy nieco w dół i w ostateczności przyspawać do rury. Dało to lepsze możliwości przy ustawianiu zbieżności i kąta nachylenia wózek–motocykl. Wszystko wykonywałem we własnym zakresie starając się wyczuć maszynę. Oczekiwałem, że pojawią się wibracje kierownicy, ale nic takiego nie wystąpiło. Zakręty i próby jazdy z wózkiem bocznym w górze wychodzą lekko. Silnik mógłby być mocniejszy, szczególnie, gdy jeździ się z pasażerem”.

Właśnie, jeśli chodzi o pasażera, to nasz konstruktor musiał zastosować pewne udogodnienia. Kiedyś zapytałem Kristosa, jak radzi sobie z wsiadaniem i wysiadaniem z Velorexa. *„Nie radzę sobie. Nie jeżdżę w koszu”* – usłyszałem odpowiedź. Ja natomiast z zygmuntowym wózkiem poradziłem sobie bez wysiłku. Co na to nasz Motocyklista:

„Nie jest to kosz z otwieraną karoserią, jaki zrobili Niemcy do Tropika. Postanowiłem to zmienić. Dzięki poziomemu cięciu po ścianach gondoli, wzmocnieniu jej rurkami, umieszczeniu wieka na zawiasach uzyskałem ciekawy i praktyczny efekt, dopóki nie przekonałem się, że mimo to konstrukcja stała się zbyt wahliwa. W związku z tym pozbyłem się zawiasów, skróciłem część ruchomą, przesunąłem do przodu i teraz do wózka wchodzi się elegancko. Wyjście też nie sprawia trudności. Jadąc w nim czuję się jak faraon w lektyce i mam bliską styczność z psami atakującymi zaprzęg”.

Miałem okazję przejechać się opisywanym sprzętem na początku grudnia. Nigdy nie jeździłem tak świetnie skonstruowanym zaprzęgiem! Powstał w zwykłym garażu, jego właściciel nie dysponował profesjonalnym warsztatem, własnoręcznie montował kosz, a mimo to maszyna prowadzi się wyśmienicie. Zarówno z pasażerem w koszu, jak i bez niego, nie ściąga w żadną stronę ani przy hamowaniu, ani przy przyśpieszaniu. Kosz nawet nie posiada hamulca. Wszystko jest proste, złożone z różnych części, które z pozoru do siebie nie pasują. W czym więc tkwi sekret? Może duch tych wszystkich motocykli razem wziętych odwdzięczył się w ten sposób swojemu wskrzesicielowi za to, że nie wyrzucił ich na złom?

Rozmawiał Mariusz Sawa



Okiem Zosi

Wymienię na nowszy model.

Wymienię kobietę na motocykl, motocykl na motocykl, motocykl na kobietę, kobietę na kobietę... hmmm. Co za dużo, to niezdrowo. Skupmy się na zmianie motocykla na nowszy (droższy? większy? szybszy?) i na zmianie partnerki na nowszą (młodszą? ładniejszą? łatwiejszą?).
Przeglądając fora motocyklowe, natrafiłam na takie wpisy:

"Co Wy z tą pięćdziesiątką. Piękny wiek. Przed pięćdziesiątką nawet nie wiedziałem, że żyję. A teraz mając 55 lat smakuję życie, jak się tylko da. Co tam, że skrzypi, co tam, że coś boli, mieć to głęboko gdzieś. Nawet żonę w tym roku zmieniłem na 37 letnią."

„Co do zmian partnerek, to należy wymieniać je mniej więcej co 7 lat. Po tym okresie robią się jakieś takie gderliwe.
A jak wymieniać to tylko i wyłącznie na młodsze."

Pozytywne podejście do życia imponuje. Pozytywne podejście do zmian partnerek nieco mniej.
Victor Hugo kiedyś napisał: „Po czterdziestce zaczyna się starość młodych, a po pięćdziesiątce młodość starych."

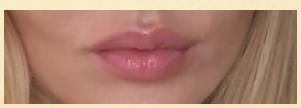
Chcemy więcej, chcemy szybciej? Zmieniamy kobiety, zmieniamy motocykle, ale czy zmieniamy siebie. Kupujemy nowy motocykl, bo:
1) podoba się nam,
2) podoba się kolegom,
3) podoba się kobietom,
4) podoba się nam, kolegom i kobietom,
5) stary nam się nie podoba,
6) stary nie podoba się kolegom,
7) stary nie podoba się kobietom,
8) stary nie podoba się nam, kolegom i kobietom,
9) mamy małego... pieska.

Chcę, żebyśmy się dobrze zrozumieli. Sam fakt zmian jest naturalny i oczywisty, tak jak naturalną i oczywistą konsekwencją życia jest śmierć (tytuł filmu „Życie, jako śmiertelna choroba przenoszona drogą płciową" wydaje się niezwykle trafiony). Irytujące i żałosne mogą być natomiast impulsy tych zmian. Robimy coś dla siebie czy dla innych? Czy potrafimy odciąć się od tego uzależniającego pragnienia podobania się innym ludziom, czy potrafimy powiedzieć „nie", gdy inni mówią „tak"?

Cały czas zastanawia mnie jedno. Tak bardzo gonimy za akceptacją środowiska, że całkowicie zapominamy o zaakceptowaniu samych siebie. Jesteśmy, jacy jesteśmy i ani nowy, błyszczący motocykl, ani nowa, oszałamiająca kobieta u boku, tak naprawdę nie spowodują, że będziemy bardziej szanowani czy doceniani. Dlaczego? Ano dlatego, że nie są to „atrybuty", za które się kogokolwiek szanuje. Ulegamy tylko iluzji blichtru. Dajemy się zwieść nic nie znaczącym poklepywaniom po ramieniu i kciukom skierowanym ku górze. Takie wirtualne „lajkowanie". Chcesz pomóc głodnemu psiakowi – daj „lajka". Chyba nie muszę nikomu tłumaczyć tej "fejsbukowej" bzdury, za którą nic nie stoi. O nie, przepraszam, stoi desperacka próba zwrócenia na siebie uwagi kosztem wszystkiego – poranna kupka (podobała się daj "lajka", nie podobała zostaw komentarz, nie masz zdania – udostępnij), biedne zwierzątka, goły tyłek... Gdzie jest granica upodlenia.

Jeden z moich ulubionych pisarzy stwierdził: „Ludzie potrzebują wiary w bogów, choćby dlatego, że tak trudno jest wierzyć w ludzi. Bogowie są niezbędni." To może na przekór uwierzmy w siebie, w swoich partnerów, w swoje dwa koła.

OkiemZosi@swoimidrogami.pl **Zosia**



MAROKO

część trzecia

autor: Krzysztof Rudnicki

Co prawda, to co poniżej powinno być na początku, ale chaos to moja druga natura...

W związku z tym, że posiadam wrodzoną skłonność do konfabulacji, a i składanie liter w wyrazy nie jest mi obce, będę nieudolnie coś starał się naskrobać. Po tym przydługim wstępie chyba zacznę...
Jeden z kolegów powiedział:
,,Patrząc na sprzęty i doświadczenie poszczególnych osób, można odnieść wrażenie, iż ekipa jest na tyle niejednorodna, że nie można będzie tego rozsądnie ogarnąć. Z przyjemnością jednak powiem, że dla mnie był to najfajniejszy z afrykańskich wyjazdów."

Zacznijmy od dojazdu do Malagi, który już sam w sobie był dość ciekawy i barwny, choć powrotu nie przebije intensywnością wrażeń...

Wspólnymi punktami drogi tam i z powrotem były: poszukiwanie paliwa we Francji, nawigacja kolegi Steve'a zwanego ,,Kangurem", z racji posiadania ,,największej torby" (cokolwiek to znaczy...).
Każdy z tych elementów zasługuje na odrębną opowieść. Ja delikatnie na początek wspomnę tylko sprawę nawigacji, obsługiwanej w głównej mierze przez ,,Kangura". Parokrotnie w osłupienie wpędzały mnie wybory drogi, jakich dokonywał dzięki niej nasz kolega, ale na moje pytanie:
A ju szur?
Zawsze otrzymywałem odpowiedź:
Jes, of kors...
Zaś w jego szczerej twarzy odnajdywałem potwierdzenie wypowiedzianych słów.
Był pewien...
Cofnę się tu do początku naszej znajomości. Był dość trudny – nie bardzo mogliśmy się komunikować. Wynikało to z tego, że w ,,sofcie" (cokolwiek to

jest) miałem wgranego tylko lektora niemieckiego, a translator na angielski bardzo zardzewiał z powodu wieloletniego pobytu w niesprzyjającej aurze zapomnienia. Dopiero po trzech dniach przyspieszonego kursu jakoś dawałem radę w wypowiadaniu – nazwijmy to –,,myśli" monosylabami (nie wiem, jak ,,Kangur to zniósł, ale nie bardzo miał dokąd uciekać...).

Jedna z ciekawszych sytuacji związanych z nawigowaniem:
Otwieram oko (chyba spałem), po swojej lewej stronie widzę skupione oblicze ,,Kangura", a za szybą przesuwa się wielki napis :
,,Santiago Bernabeu"
Przetaczamy się naszym ,,zaprzęgiem" obok kas biletowych (duże Iveco z przyczepą). Dobrze, że jest noc i nie ma żadnego meczu – pomyślałem. Na moje pytające spojrzenie Steve odpowiada spokojnym tonem:
Ewry ting is ander kontrol.
Znów zapadam w letarg...
No!
Spanie...
To też inna historia...
Ile człowiek potrafi się dowiedzieć o swoim organizmie w czasie takiej podróży...
Bus kolegi Samborskiego nie jest ,, Mount Everest'em" kamperwagena, ale na pewno było to miejsce, w jakim osiągnąłem jeden z wyższych szczytów (lub też stopni wtajemniczenia) stanu medytacyjno-wegetacyjnego.
Wyobraźcie sobie :
– Trzy osoby w trzyosobowej kabinie, gdzie jedyne ,,wygodne" miejsce jest za kierownicą (ale ile można prowadzić...), a na pozostałych miejscach nie bardzo jest miejsce na wyprostowanie nóg – ja i tak miałem najmniejsze prawo do narzekania z tego powodu, ponieważ moja osoba charakteryzowała się najkrótszymi kończynami dolnymi w wymienianej kabinie z pośród osób tam przebywających. Pochylić się w stronę deski rozdzielczej (czyli do przodu) też nie bardzo można było, bo wtedy nasza sylwetka zasłaniała prawe lusterko wsteczne, co narażało osobę pochyloną na agresywne zachowania ze strony kierującego pojazdem. Siedzieliśmy więc jak w szkolnej ławce. Plecy proste. Do ,,snu" układaliśmy się (jeśli można to tak nazwać) lekko wypinając pierś do przodu, dzięki czemu odchylona do tyłu głowa nie opadała nam tak często na podłogę.
Myślicie, że siedzący od strony drzwi miał lepiej?
Nic bardziej mylnego...
Przeważnie siedział lekko spłoszony, nie bardzo mogąc się opierać o drzwi, ponieważ zamek w nich ,,niedomagał". Był również nie bardzo przypięty pasami – znaczy się był, ale swoim pasem do pasa kolegi siedzącego w środku, nie dlatego że nie miał się do czego przypiąć. Zapięcie a i owszem było, ale od innego samochodu i nie bardzo się ,,konektyng" z pasem ,,naszego" busa.
Po prawie trzech dniach, w ciągu których pokonujemy zadany dystans, już wiem, że nie ma niewygodnych łóżek, ani też złych poduszek...
Po prostu wtedy kiedy marudziłem, że nie mogę zasnąć i jest mi niewygodnie, nie chciało mi się spać – i tyle.
Już czuję na plecach oddech ortodoksów...

Znaleźli mnie, niewiernego...
Motocykle na przyczepie?!
Nie na kołach?!
No cóż – odpowiem – są różne zboczenia. Jedni chcą się ,,ujechać", inni chcą się przejechać...
Rozumiem w pewnym sensie tych, którzy chcą dojechać na kołach, bo przecież i po drodze można zobaczyć wiele ciekawych miejsc, ale tu nasuwa mi się pewna konkluzja związana z królową wszelkich nauk – matematyką.

Do pokonania jest około czterech tysięcy kilometrów. Goniąc po tysiąc dziennie, to i tak cztery dni, a przy tym ile zwiedzania...
No szał doznań...
Dobra więc zwolnijmy. Pięćset kilometrów na dzień?
No, już lepiej. Każdego dnia bliżej celu, a i coś ciekawego można zanotować (zaobserwować po drodze).
No tak, ale tu wychodzi nam osiem dni...
Dopiero dotarliśmy do celu. Po drodze zobaczyliśmy małe ,,co nieco" i tu rodzi się problem:

przeciętny urlop to 14 dni, czyli dwa tygodnie.
My mamy już za sobą osiem, więc pozostało tylko sześć...

Wniosek:
na zwiedzanie Maroka pozostało dwa dni, bo przecież trzeba wracać do ukochanej pracy i tym razem w drodze powrotnej nie ma już ,,ściemy". Trzeba cisnąć tysiąc kilometrów dziennie. Oczywiście nie łapiemy gum, nie mamy żadnych awarii...
Dwa dni w Maroku...
No istna rozpusta...
Biorąc pod uwagę, że kraj ten jest ,,nieznacznie" większy od Polski...
Się nazwiedzamy...
Dobra. Bierzemy cały należny nam urlop, czyli dwadzieścia parę dni. No to już coś.
A reszta roku gdzie?
Gdzie drobne przyjemności związane z długimi ,,łikendami", które można zintensyfikować i jeszcze bardziej wydłużyć, niekiedy kosztem zaledwie jednego dodatkowego dnia wolnego pochodzącego właśnie z urlopu?
Wiem!
Urlop bezpłatny!
Jest tylko jeden drobny mankament w tym rozwiązaniu:
bezpłatny, czyli środki płatnicze nie wpływają na nasze konto, a dzięki pokonywanym przez nas kilometrom skutecznie z niego wypływają.
O.K.
Ekstremalnie.
W myśl zasady:
jeśli praca przeszkadza Ci w podróży, rzuć pracę.
Mając dobrego sponsora (np. bogatą starszą panią), to nawet ma sens, ale...
Zbieractwo.
Przez trzy lata zbieramy skrzętnie urlop, robimy godziny nadliczbowe, ciułamy dzień wolny do dnia wolnego. Jest zajebiście. Mamy ponad siedemdziesiąt dni urlopu do wykorzystania. Już w marzeniach widzimy się przemierzającego bezmiar przestrzeni. Idziemy do szefa i ...
Wariant ,,a":
wypłaca nam ekwiwalent za zaległy urlop,
wariant ,,b":
zgadza się, a po powrocie z tak długich wojaży zastajemy nasze biurko zajęte przez kogoś, kto nie potrzebował urlopu właśnie wtedy, kiedy firma ,,najbardziej" liczyła na jego wsparcie...
Pozostaje jedynie (moim skromnym zdaniem) transport maszyn samochodem. Zyskujemy dzięki temu dwa atuty.

Po pierwsze:
wsiadamy do samolotu i po paru godzinach jesteśmy w miejscu, gdzie przez najbliższe czternaście dni delektujemy się bez większych stresów krajobrazem.

Po drugie:
w razie awarii naszego pojazdu mamy o cztery tysiące kilometrów mniej problemów, wynikających z ewentualnego transportu uszkodzonej maszyny do domu. Mniej zmartwień, to większa radość z wycieczki. Niektórzy z moich współtowarzyszy (jak również i ja) wiedzą o czym mówię i pewnie nie kontynuowaliby tak beztrosko dalszej jazdy ze świadomością, że jeszcze muszą wracać na kołach do domu. Ja na pewno poległbym jeszcze w Maladze, gdzie trzykrotnie zablokowało mi silnik (zacierające się tłoki). Dzięki zaparkowanemu w ,,pobliżu" busowi (pomimo awarii), mieliśmy jednak udany wyjazd. Jak się potem dowiedziałem - pomimo że Maroko to kraj muzułmański – kilku z nas może uważać wyjazd za nawet ,,stosunkowo" udany. Oni już wiedzą, co i jak...

Wracając do mojej skromnej osoby – w związku z tym, że natura nie obdarzyła mnie skrzydłami, po prostu nie latam. Pozostaje mi więc tylko przemieszczanie się po drogach lądowych i morskich (nie bardzo wiem, czy aby na pewno, bo płetw nie posiadam). Jako że jestem osobą pracującą, pozostaje mi tylko urlop w wymiarze zgodnym z kodeksem pracy, a nie chciałem wykorzystywać go w całości na ten jeden wyjazd w roku., dlatego uznałem takie rozwiązanie za najoptymalniejsze i po trzech niecałych (chyba) dniach podróży busem byłem na miejscu w Maladze, skąd rozpoczynałem swoje pierwsze spotkanie z Afryką.

Napisałem ,,najoptymalniejsze" o rozwiązaniu, ponieważ słyszałem, że jest jeszcze kilka, podobno lepszych rozwiązań tego problemu.
Nad jednym z nich głowi się wielu naukowców. Rozwiązanie to zawiera się w prostym wzorze:
$E=MC^2$
Prace jednak nad nim wciąż trwają...
Do drugiego zaś dostęp ma niewielu:
Teleportacja.
Kto widział film ,,Motór", ten zrozumie...
O innych, aż strach pisać. Wracajmy jednak na czarny ląd.
Dopiero tu w Maroku spostrzegłem niebezpieczeństwa związane z posługiwaniem się translatorem ,,wujka Gugla". W pierwszej chwili nie zrozumiałem

obrazu, jaki mam przed oczyma i dopiero po pewnym czasie dotarła do mnie ta bolesna prawda:

Ktoś tu, w tym odległym od nas o tysiące kilometrów kraju, próbował w tani i ekologiczny sposób rozwiązać problem ogrzewania samochodu. Na swoje nieszczęście posłużył się chyba wspomnianym wcześniej przeze mnie tłumaczem...

Wiem, powiecie, że w Afryce problem ogrzewania auta nie istnieje, a jednak...

W Atlasie Wysokim temperatury często spadają poniżej zera i trzeba sobie jakoś z tym poradzić.

Miałem tak więc przed sobą przykład, jak ktoś dzięki translatorowi w błędny sposób zinterpretował innowacje ogrzewania pojazdu opisane kiedyś przez kolegę Marcina Lepaka, zbyt wielką wagę poświęcając odpowiedzi na pytanie, które nurtowało Rycha – współczynnik 1,3 z którego w prosty sposób wynika ograniczenie przestrzeni ładunkowej. Co prawda udało się konstruktorowi w iście szatański sposób uniknąć pewnych błędów popełnionych przez podlaskiego wynalazcę, ale...
Pozwolę sobie na pełny cytat:

„Kozowóz, czyli ballada o Podlasiu".

Na głębokim Podlasiu, w czasach nam współczesnych, żył sobie chłop prosty o imieniu Rychu. Porządny był, bo wszystkie Ryśki to porządne chłopy. Nie kradł zatem, poza sznurkiem do snopowiązałki, ale to było dekadę temu, a niecny występek każdy może wytłumaczyć ogólnym brakiem tego towaru, winny zatem był system a nie jednostka. Nie pił zbyt wiele (a i to zawsze z klasą), a żonę bił tylko od święta.
Poczciwiec ów miał zatem żonę, dwie kozy i myśli nieposkromione, podlewane różnej maści wyrobami winopodobnymi. Dwa niepozorne zdarzenia odmieniły niesamowicie jego życie. Jednym z nich było zawitanie Internetu pod strzechę gminnej biblioteki.
Dzień, jak to na Podlasiu, upływał leniwie. Jedynym wszak obowiązkiem było codzienne karmienie kóz, polegające na znalezieniu dowolnej substancji organicznej w przeróżnej postaci. Wszystko to lądowało w solidnym radzieckim elektrycznym rozdrabniaczu. Tak przygotowaną paszę obie kózki delektowały się z rozkoszą.
Dnia pewnego, a była to niedziela, Rychu stojąc nad rozdrabniaczem jął wytrzepywać słomę z buta, co by w kościele odpowiednio się prezentować. Pech chciał, że ów gumofilc wpadł w wirnik i wkrótce stał się zbiorem amorficznym gumy i filcu oraz wytrzepanej właśnie słomy. Po krótkiej, acz intensywnej akcji myślowej wsypał chłop wszystko do żłoba. Tego dnia Rychu po raz pierwszy od przed wojny nie pojawił się w kościele. Ludzie zaczęli mówić, że Rychu się zmienił.

Tymczasem Rychu coraz częściej przesiadywał w trabancie, co go to jakiś DDRowiec kiedyś zostawił przy drodze, jak to mu tłok bokiem wyszedł. Czasem mieszkały w nim kury, czasem zasnął jakiś „zmęczony" podlasianin. Poza trabantem spędzał Rychu czasu niemało w bibliotece, świat obrazków internetowych chłonąc z wypiekami na twarzy.
Stryjek, a może i wujek Rycha, na kolei pracował i problemy do wódki przynosił. Bo pić trzeba mieć po co, a jak jest problem to i wypić warto. Trapiły go okrutnie stare akumulatory trakcyjne, co w przejściu na dyżurce stały i nieraz Stryjek szlabanu na czas nie zamknął, bo wyrżnął przez nie fikołka przez całą długość podłogi. Zaznaczyć przy tym trzeba, że butelki nigdy nie rozbił. Szlabany to nie problem, bo lud na Podlasiu sprytny i na podniesiony szlaban nabrać się nie da. Zdarzało się, że jeden czy drugi w opuszczony szlaban przywalił, ale w stojący – nigdy.

Rychu nie mówiąc nikomu, wszak przyszłą sławą dzielić nikt by się nie chciał, układał plan niesamowity. Czerpiąc garściami z nieograniczonych zasobów wiedzy z bibliotecznego komputera, poskładać postanowił auto lepsze niż wszystkie. W zasadzie miał wszystko – auto stało przy zagrodzie, nawet go rdza nie zżarła, silnik radziecki w szopie był, a akumulatory już obiecane czekały na sposobność transportu.

W oczekiwaniu na akumulatory Rychu poczynił pierwsze przygotowania. Wyrwał ów silnik z rozdrabniarki i nadludzkim wysiłkiem umieścił w trabancie, zlecając jednocześnie małżonce przejęcie obowiązków maszyny. Plan był doskonały. Miejscowy kowal ze strażackiego Stara 19, co to stał na szrocie, uzyskał kilka piór z zawieszenie i za korzyść alkoholową przetransplantował do trabiego. Trochę tył stał wysoko, ale wszystko miało się wyrównać po włożeniu akumulatorów, o które wciąż przewracał się stryjek.

Choć czas płynął wolno, to zima Podlasia nie omija. Wkrótce zrobiło się chłodno i Rychu coraz częściej

www.SwoimiDrogami.pl

klął pod nosem, bo zimno nie pozwalało mu oddawać się kontemplacjom swojego przyszłego bogactwa w nieogrzewanym trabancie. Że chłop było niegłupi, szybko zauważył, że w nieogrzewanej szopie z kozami nigdy nie zamarza okienko. Ileż ciepła z tej kozy – myślał. Pochopnie niczego Rychu nie czynił, bo już i naukowego myślenia liznął. W internacie, znaczy w Internecie, wyszukał, jakie jest wykorzystanie pięcioosobowego auta (zaokrąglił wyniki dla czteroosobowego trabanta). I wyszło co następuje: Średnio w aucie jadą 1,3 osoby.
90% czasu auto przewozi tylko jednego pasażera.
Wszystko wskazywało, że w aucie jest miejsce dla co najmniej jednej kozy! Dziwował się, jaki to naród głupi, a on sam musi takie trudne zadania rozsupływać.

Bez zwłoki zamontował Rychu na tylnej kanapie kozę płci żeńskiej, bo to i ciepło da, a i w trasie można sobie nieco ciepłego mleka udoić. Trochę niepokoiło go te pozostałe dziesięć procent czasu, gdy dla kozy miejsca nie będzie. I tu szybko rozwiązał kalambur. Sprawdził ilość dni słonecznych na Podlasiu. Pomnożył 0,1 razy 360 i skonfrontował wyniki. Wszystko gra! Plan jest doskonały!

Nic na przeszkodzie już nie stało, gdyby nie mróz, który z dnia na dzień tężał. Rankiem widać było, że szyby po stronie aparatu gębowego kozy były rozmarznięte, natomiast ze strony przeciwnej tylko, gdy akurat trafiło się wydalanie. Sposobem miała być odpowiednia dieta, dzięki której koza miała dostosować się do czasu przesiadywania Rycha w aucie. Zwierzę jednak krnąbrne było niespodziewanie. Pozostało rozwiązanie ostateczne, totalne: zamontowanie drugiej kozy w układzie przeciwsobnym. System stał się jednocześnie samoreplikowalny, co dowodziło geniuszu Rycha. Zrodził się także pomysł, by w przyszłości odchody kozie, gdy już oddadzą ciepło, przetwarzać w małej aparaturze na metan, którym dodatkowo można by dogrzewać kabinę w najsroższe mrozy. W Internecie stało jak wół: technologia już jest! Sąsiad ma palnik, a po wyjęciu tapicerki nie będzie niebezpieczeństwa pożaru.
Śniegi były już spore, więc i saniami można było owe akumulatory przytargać. Teraz akcja potoczyła się jak w amerykańskim filmie. Akumulatory sru do środka. Pióra jęknęły, ale nie poddały się. Trochę kabli, co to ich na kolei dostatek i kozowóz jest gotów! Kozy odpowiednio nakarmione, co by cieplej było i już można jechać w pierwszą podróż. Udało się dotoczyć, aż pod sam sklep gminny, gdzie to zacne grono znawców cmokało z zachwytu. A i o piątaka na napój prosiło – wszak bogactwo wynalazcy jest pewne. W drodze powrotnej zajechał Zbychu na szrot sprawdzić, czy ów star jeszcze tam stoi. Zdawało się bowiem, że łożyska kół tylnych coś jakby chroboczą.

Tego dnia Rychu usnął snem spokojnym, jaki zapewnia jedynie miejscowy napój owocowy. Zasnął snem człowieka spełnionego. O jednym tylko zapomniał. Nie deaktywował ogrzewania bikoziego. A że kozy stresa miały po pierwszej jeździe, to tak im się w głowach porobiło, że gumofilca, którego to kiedyś zjadły, za całkiem smakowitego uznały. Poczęły zatem konsumpcję trabanta nie bez kozery. Rankiem widok ukazał się taki: koła, silnik, dwie kozy i krąg dwumetrowy roztopionego śniegu. Niektórzy mówią, że nawet krokusy się pojawiły.

Ale co z Rychem? Rychu to był porządny chłop, wiec tylko się na małżonkę zamachnął, ale nie uderzył. Myśli, że kozy co mu kapitał początkowy zżarły, to przecież uchroniły go przed zepsuciem bogatego życia. Wszystko, co go otacza piękne, bo podlaskie i to mu starczy.'

autor: Marcin Lepak

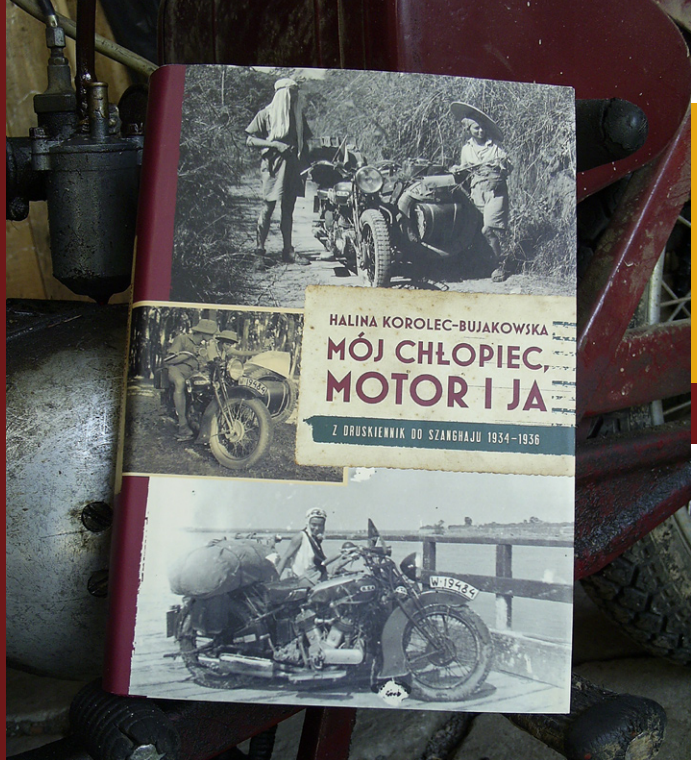
Kozowóz - wersja marokańska.

Znów gdzieś mnie poniosło...
Wstaję przed świtem i ,,ruszam w miasto". Poranna zorza nieśmiało odkrywa uśpione jeszcze ulice.

Jest cicho i spokojnie. Im bliżej centralnego placu, tym coraz więcej ludzi. Piekarze już czekają na swoich pierwszych klientów. Siadam w jednej z otwartych kafejek i przy kawie z ciastkiem cieszę się promieniami porannego słońca. Mógłbym tak przesiedzieć cały dzień, ale dziś chciałem zobaczyć z bliska uprawne poletka, znajdujące się nad brzegiem rzeki Dades. To niesamowite, jak ci ludzie radzą sobie w tak niesprzyjających warunkach. Dookoła tylko suche skały, więc gdy tylko trafi się na choćby niewielki strumyczek, od razu wykorzystuje się cały jego potencjał. Gdzie tylko jest możliwe doprowadzenie wody, tam kopie się kanały, a tam gdzie jest woda, tam jest życie. Po kilku krokach przenoszę się do zaczarowanej krainy. Kontrast jest tak silny, że wychodzę znów na ulicę i znów wchodzę do pachnących i chłodnych ogrodów. Gorąca, sucha i szara ulica, a parę kroków dalej szemrze woda, a w koronach drzewek pomarańczowych śpiewają ptaki. Zaczarowana kraina. Mieszkając tu, gdzie mieszkamy, nie zdajemy sobie sprawy, w jakim wspaniałym otoczeniu żyjemy. Rozejrzyjcie się dookoła. Zewsząd otacza nas ziemia, na której coś rośnie, nie ma problemu z wodą, czyli wystarczy trochę poruszyć glebę łopatą i wsadzić np. cebulki tulipanów, by po pewnym czasie cieszyć się ich widokiem i zapachem. Powiem więcej, nawet nie trzeba niczego uprawiać, ani sadzić czy też siać. Wystarczy tylko wyjść z domu, znaleźć polanę w lesie lub łąkę pełną kwiatów i chłonąć kolory i zapachy. Tu natomiast praca nigdy się nie kończy. Zasypane kanały trzeba odkopać na nowo, zamulone odmulić. Potem i tak przyjdzie większa woda i zniweczy całą naszą dotychczasową pracę. Znów będziemy zaczynać od nowa. Nie pójdziemy gdzieś dalej i nie położymy się na łące, co najwyżej możemy wyjść na pobliski nagi szczyt i z niego obserwować inne nagie szczyty. To niesamowite, ile człowiek musi włożyć wysiłku, żeby przetrwać w tych niekorzystnych warunkach. Późnym popołudniem dociera do mnie jeden z kolegów. Poobijał się trochę na pustyni, odłączył się jak ja od grupy i postanowił jutro trochę odpocząć. Ja rano ruszam w stronę wąwozu Todra, a potem dalej zdobywać Atlas...

Krzysztof Rudnicki

www.SwoimiDrogami.pl



„Mój chłopiec, motor i ja”

Czy warto realizować marzenia?

autor i zdjęcie: Mariusz Sawa

Mniej więcej w tym samym czasie co Theresa i Florence przemierzały Afrykę na motocyklu Panther (patrz: nr 1 „SD”), Halina ze Stachem na BSA pokonywali drogę z Druskiennik do Szanghaju. Opowiada o tym książka „Mój chłopiec, motor i ja”, którą pod redakcją Łukasza Wierzbickiego w 2011 roku wydało Wydawnictwo W.A.B. Otwiera ją słowo wstępne redaktora, zamyka zaś jego posłowie, w którym ciekawie kreśli dalsze losy podróżników oraz archiwum, które stało się bazą dla publikacji. Za tekstem właściwym Haliny Korolec-Bujakowskiej umieszczono też dwa krótkie rozdziały jej męża Stanisława Bujakowskiego na temat porad, w jaki sposób zorganizować wyprawę z Polski do Chin oraz opis motocykla BSA G34-14 Twin World Tour, pisany z perspektywy samej maszyny. Książka jest bogato ilustrowana. Autorka to wilnianka pochodząca z inteligenckiej rodziny (ur. 1907). Jej mąż urodził się (1906 r.) w rodzinie lekarza, jednego z najbogatszych mieszkańców Druskiennik.

Halina Korolec-Bujanowska jest według mnie mistrzynią wciągającego opisu, kobietą obdarzoną wnikliwym spojrzeniem, wrażliwością i lekkim piórem. Przedwojenna stylistyka tekstu wymusza na czytelniku nieustanne skupienie. Opis jest zwarty, logiczny, a chwilowe wyłączenie się podczas czytania sprawia, że tracimy istotne wątki. Autorka bowiem wody nie leje. Jakże pouczająca to lektura dla dzisiejszych gawędziarzy, którzy relację z podróży dostosowują do schematu: jechałem, jadłem, spałem, zobaczyłem, jechałem, spałem, jadłem i tak w kółko. Książka „Mój chłopiec, motor i ja” uświadamia, że aby napisać wartościowy reportaż podróżniczy, trzeba mieć w głowie nieco oleju i zdawać sobie sprawę z tego, co się widzi i o czym się pisze. Autorka miała tego świadomość (zob. s. 134). Zdjęcia dobrej jakości to nie wszystko!

Podobnie jak we wspomnianej na początku „The Rugged Road”, tak i tutaj wzrusza mnie klimat tej książki, który jest wynikiem realiów, w jakich trwała wyprawa. Tam mamy do czynienia ze skolonizowaną jeszcze Afryką. Tutaj trasa omijała Związek Sowiecki. Podczas drogi w Niemczech wszędzie powiewały flagi ze swastykami i pobrzmiewały słowa „Heil Hitler!” Wieść o śmierci Piłsudskiego dotarła do nich w Kalkucie. Motocykliści obserwowali konflikt japońsko-chiński z 1937 roku.

Porusza mnie w tej książce kontekst, jakim jest późniejsze życie Bujakowskich. Wyjechali jako młode małżeństwo ze swoich pięknych Druskiennik. Wiem, że to ładne miasto, z tradycjami uzdrowiskowymi, centrum wypoczynku wielu osobistości; sam także lubię nadniemeńskie krajobrazy i mam do nich sentyment. Pojechali w swoją podróż poślubną. Miała to być wielka przygoda, po której wrócą do swojego miasta po to, by było jeszcze piękniej. Tymczasem wkrótce wybuchła wojna i zburzyła dotychczasowy porządek. Musieli emigrować w dalekie strony świata, żyć w rozłące, tułać się po kontynentach, by w końcu umrzeć w niezbyt zaawansowanym wieku. Nie tak to miało wyglądać; ale dzięki temu, że tuż po ślubie odpalili motocykl i pojechali w tę szaloną podróż, przeszli do historii. I przede wszystkim przeżyli oboje piękne chwile. Kto wie... Może właśnie były to najpiękniejsze momenty w ich życiu? Biorąc pod uwagę późniejsze losy Bujakowskich z wielką, tragiczną historią w tle, wniosek nasuwa się sam. Czy warto zastanawiać się nad realizacją motocyklowych marzeń?

Elizabeth

Honda Oldschool

hardtail custom

autor: Jacek Łukawski

Motocykl zbudowali bracia:
Piotr i Marcin Urbańscy
Moim rozmówcą był Piotr (na zdjęciu).
e-mail do Piotra i Marcina: **listopad@opoczta.pl**

Ten wyjątkowy motocykl wypatrzyłem przypadkiem. Kiedy przeglądałem z nudów znany portal aukcyjny, od razu przykuł moją uwagę. Wyjątkowa konstrukcja w starym stylu – prawdziwy duch przerabiania motocykli, zanikający już w czasach „cioperów z katalogu". Surowy, nieokrzesany, ale pełen pasji i nie pozwalający przejść obok obojętnie. W dodatku motocykl znajdował się całkiem niedaleko... Szybki telefon w stylu: „nie chcę kupić, ale chciałbym opisać..." i tak, godzinę później, uzbrojony w aparat i dyktafon, jechałem na spotkanie z jednym z dwóch twórców tej maszyny.

- Opowiedz o motocyklu od początku.
- Plan był prosty: stworzyć oldschool'a. Żeby nie wyszła wielka opona i jakaś reszta, tylko motocykl. Naoglądaliśmy się dużo dziwnych filmów typu "Easy Rider" itp. i w tym duchu chcieliśmy działać – zrobić ciekawy motocykl w starym stylu z tego, co wpadnie w ręce. Pewnego dnia po prostu wzięliśmy się do roboty.

- Skąd był dawca? Kupiliście go specjalnie na potrzeby projektu, czy mieliście taki motocykl i coś trzeba było z nim zrobić?
- Początkowo planowaliśmy wykorzystać jakiegoś twin-a, ale w nasze ręce wpadła Honda Xr 600, z której zaadaptowaliśmy silnik. Kilka z pozostałych części wykorzystaliśmy do budowy, a resztę musieliśmy zrobić we własnym zakresie. W pracy używaliśmy tylko podstawowych narzędzi, może się to wydawać dziwne, ale tak właśnie było. Tylko w kilku wypadkach skorzystaliśmy z pomocy tokarza, a reszta to szlifierka, spawarka i młotek.

- A co z ramą? Też robiliście ją w warunkach garażowych?
- Tak, zrobiliśmy ją sami. Przedtem jednak przygotowaliśmy sobie specjalną konstrukcję wsporczą, która była niezbędna, aby wszystko miało ręce i nogi i aby prawidłowo zrobić robotę. Dzięki temu rama jest symetryczna i gotowy motocykl prowadzi się jak po sznurku, nie wali w zakręty i nie zachodzi. Do

www.SwoimiDrogami.pl

budowy wykorzystaliśmy rury konstrukcyjne, bezszwowe ciągnione na zimno... Symbolu nie pamiętam (śmiech). Rama oczywiście na sztywnym tyle, a z przodu klasyczny trapez.

- Jaka była myśl przewodnia?

- Miał być w oldschool'owym stylu, ale miał być inny od wszystkich oldschool'owych maszyn nie tylko przez to, że serce pochodzi z enduro. Inspiracją była Elizabeth Báthory, czyli wampirzyca z Siedmiogrodu. Ma to swoje odbicie w kolorze motocykla, czy herbie na zbiorniku oleju. Kolor co prawda miał być trochę inny, ale trudno, nie jesteśmy lakiernikami, więc wyszedł jak wyszedł (śmiech).

- Widać te inspiracje również w przełączniku biegów, pięknie wykonanym i ozdobionym baku czy oparciu, które jest zakończone motywem...

- Cmentarnej bramy (śmiech), tak samo jak spacerówki. Zbiornik paliwa miał być początkowo typową trumną, ale w trakcie prac postanowiliśmy go nieco udoskonalić i stąd te krzywizny. Brat stwierdził też, że „trumna bez róży jest jak... trumna bez róży" (śmiech), więc ozdobiliśmy go fantazyjnym motywem.

- No właśnie! Gdy pierwszy raz zobaczyłem Wasz motocykl, to ta aplikacja od razu mnie zaintrygowała. Jak ona jest zrobiona? Jeśli oczywiście to nie tajemnica...

- To jest odpowiednio wygięty drut. Sama róża wykonana jest z blachy i stanowi wlew paliwa. Liście to też blacha klepana na gorąco.

- Kierownica i wydech to też Wasza robota?

- Tak, nasze nie są tylko koła i silnik, ale silnik odbudowaliśmy sami, bo w momencie zakupu niestety był w kiepskim stanie. Skrzynia, tłok i głowica wymagały remontu, wszystkie uszczelki i uszczelniacze przy okazji wymieniliśmy.

- Ile czasu zajęło Wam zbudowanie tego motocykla?

- Nie pracowaliśmy przy nim regularnie, ale w sumie około cztery miesiące pracy pochłonął. Oczywiście nie jest jeszcze skończony. Będziemy wymieniać rollgaz, klamki i manetki.

- Jakie wrażenia z jazdy?

- Motocykl miał być długi i niski, ale miał się też dobrze prowadzić. Dlatego trapez, że kąt główki ramy

jest dużo mniejszy i chcieliśmy uzyskać efekt ujemny. Dzięki temu dobrze jedzie po prostej i dobrze skręca. Jedyne, co czasem przeszkadza, to sztywny tył, na co narzekam tylko ja, bo brat, w przeciwieństwie do mnie, nie ma problemów z kręgosłupem (śmiech).

- Liczyliście kąt główki ramy?

- W poprzednich konstrukcjach zawsze opieraliśmy się na wyliczeniach, ale tym razem postanowiliśmy popuścić wodze fantazji i skupić się na wyglądzie. Główka została zrobiona więc tak na wyczucie i pod wygląd, a potem kąt skorygowaliśmy trapezem. Wiesz... po kilku zrobionych motocyklach człowiek już mniej więcej wie wizualnie, jaki powinien być kąt, aby całość się jakoś rozsądnie prowadziła.

- Czyli udowadniacie taką tezę, że czasem chęci, rozsądek i pasja pozwalają na tworzenie motocykli mimo braku kierunkowego wykształcenia, bo o ile pamiętam żaden z Was nie jest konstruktorem ani nawet mechanikiem?

- Tak, ja jestem z wykształcenia historykiem, a brat kończył politechnikę, ale na kierunku elektromechaniki. Ale to nie do końca tak, bo biorąc się za budowę motocykli dokształcaliśmy się we własnym zakresie i, jak już wspomniałem, wszystkie poprzednie motocykle wyliczaliśmy od podstaw,

a w tym dopiero odpuściliśmy główkę ramy. Samą ramę jednak liczyliśmy. Ponadto, żebyśmy mieli jasność, to nie jest partyzantka. Jestem w stanie podać wszystkie wymiary z pamięci. Po prostu główkę robiliśmy pod wygląd, ale później skorygowaliśmy konstruując przednie zawieszenie. Udało się osiągnąć kompromis: długi i niski motocykl, którym da się jeździć i skręcać bez problemów.

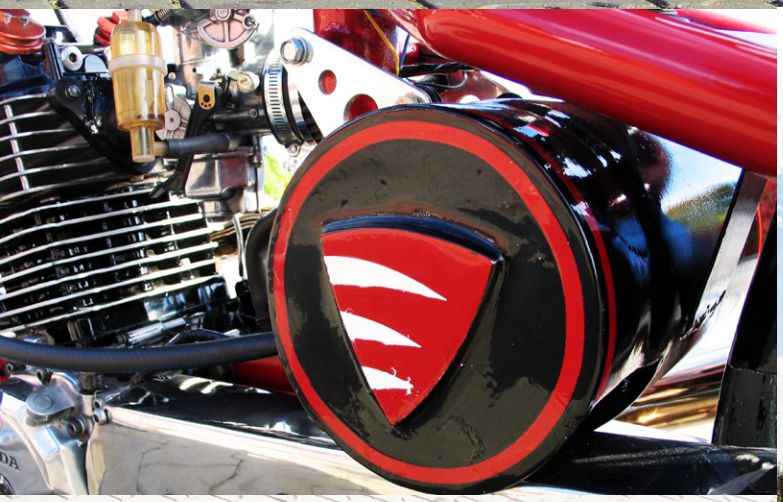
Elizabeth Báthory

Siostrzenica króla polskiego Stefana Batorego. Nazywana jest najsłynniejszą seryjną morderczynią w historii, „wampirem z Siedmiogrodu lub Krwawą Hrabiną z Čachtic.

Elżbieta zasłynęła okrucieństwem wobec sług, a także utrzymywaniem kontaktów z licznymi kochankami obojga płci. Wierzyła, że kąpiele w ludzkiej (dziewiczej) krwi pozwolą jej utrzymać młodość. Maltretowano służące nawet wtedy, gdy Elżbieta – chora i osłabiona – nie była w stanie zejść z łóżka. Według zeznań z późniejszego procesu, jedną z kobiet przyprowadzono do łoża Elżbiety, a ta zaczęła pożerać służkę żywcem. Podobno na podstawie znalezionego w jej komodzie rejestru zbrodni, śmierć z rąk Elżbiety i jej sług poniosło sześćset pięćdziesiąt osób.

źródło: wikipedia.org

HONDA



- Jak wyglądał Wasz podział pracy, kto więcej pracy czy pomysłów włożył w budowę?
- To jest 50 na 50. Lakierowaniem zajmował się głównie mój brat, więc tu można powiedzieć, że ma pakiet większościowy, ale cała reszta była wspólna. Albo robiliśmy pół na pół, albo jeden jedno, a drugi drugie. Razem też podrzucaliśmy nowe pomysły w trakcie pracy, przez co motocykl jest sumą kompromisów. Jak to zwykle bywa, motocykl miał wyglądać inaczej, ale koncepcja zmieniała się kilkakrotnie w trakcie pracy. Co chwila któryś z nas rzucał nowe pomysły i część z nich wdrażaliśmy w życie w tej, czy innej formie. Po prostu praca wspólna z równym podziałem odpowiedzialności za efekt końcowy.

- Wykończycie motocykl i co dalej?
- Dalej? (śmiech) Już mamy pomysł na trajkę i na kilka innych projektów, więc nie wiem tak naprawdę, czy skończymy Elizabeth. Zresztą sam zobaczyłeś ją przecież na aukcji – jeśli znajdzie się kupiec sprzedamy i zarobioną kasę wpompujemy w nowe pomysły, bo to jest samonapędzająca się machina. Poza tym prawdziwy custom nigdy nie jest skończony (śmiech).

- Dziękuję w takim razie za rozmowę i chodźmy jeszcze raz do motocykla, bo chciałbym go ponownie obejrzeć i... przyznaję się – mieć na nim zdjęcie!
- Dzięki.

Rozmawiał Jacek Łukawski

DLA KLUBÓW
HAFTOWANE
BLUZY
POLARY
NASZYWKI
DLA WYMAGAJĄCYCH
NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI POLSKI MATERIAŁ
TRWAŁY HAFT, INDYWIDUALNY WZÓR
ROZSĄDNE CENY
FOR BIKER
www.forbiker.pl

Route 66

Zosia rozmawia z Pawłem Balukiem

Pawle, przejechałeś jedną z najbardziej znanych legendarnych tras, czyli amerykańską Route 66. Pomysł zrodził się spontanicznie, czy był Twoim wieloletnim marzeniem?

Legendarnych (śmiech)... Tak, to prawda. Ale ta trasa jest legendarna dla Europejczyków. Amerykanie twierdzą, że są inne ładniejsze trasy w ich kraju.

Ale do rzeczy. To był zupełny spontan. Pomysł narodził się pewnego wrześniowego wieczoru w motelu w okolicy Sulejowa. Po kilkugodzinnej jeździe moim Vulcanem, zatrzymałem się na nocleg. Był ze mną Krzysiek „Yamak" z VC. Od słowa do słowa zeszliśmy na temat Route 66. Że fajnie byłoby pojechać, zobaczyć Stany, przemierzyć ten bezkresny kraj motocyklem. Zupełnie nie miałem pojęcia, że jest to jedna z kultowych tras motocyklistów. Że jest znana pod kilkoma nazwami, w tym "Mother Road", "MainStreet of America," oraz "Will Rogers Highway". Route 66 służyła podróżującym przez około 50 lat, zanim całkowicie została zastąpiona autostradami międzystanowymi.

Wróciłem do domu i zacząłem szperać w necie. Trafiłem na Piotra (http://www.droga66.pl/) i kilka miesięcy później byłem już w na Route 66.

Na co dzień dosiadasz Vulcana (Kawasaki), w Stanach był do wyboru Harley albo... Harley. Jak Ci się nim podróżowało? Komfort jazdy, bezawaryjność?

Tak, ja wybrałem Road Kinga. Pojemność podobna do mojego Jazzy Nomada (1600), ale komfort jazdy zupełnie inny. Przede wszystkim brak hydraulicznego sprzęgła dał mi się we znaki już po dwóch dniach jazdy. Dostałem nowy(!) motocykl i miałem ogromne problemy ze znalezieniem biegu neutralnego. Zwykle, jak stawaliśmy na światłach, to zanim znalazłem „luz", trzeba było już ruszać. Bardzo sztywne zawieszenie (na szczęście na Route 66 nie ma wielu dziur w jezdni) chwilami dawało się we znaki. No i silnik chłodzony powietrzem. Pamiętam, jak staliśmy w korku, dojeżdżając do tamy Hover'a. Smażyło z góry, a od dołu jeszcze bardziej. Zaskoczeniem dla mnie było, że poziom oleju w HD sprawdza się na rozgrzanym silniku. A poziom ten sprawdzaliśmy każdego ranka, niestety te silniki

www.SwoimiDrogami.pl

są „olejożerne”. Bezawaryjność? „Mój” nowy Road King w Las Vegas musiał zaliczyć serwis. Bez powodu gasł mi na skrzyżowaniach. Coś przy nim pogrzebali i do końca trasy było już OK.

Współczesny Harley ma niewiele wspólnego z legendarnymi maszynami. Dużo plastiku, niby chromowane części. Ach, zapomniałbym. Co dwa, trzy dni musiałem dokręcać śrubki to tu, to tam :). Po prostu sam się rozkręcał. Raz odpadła mi szyba. Na szczęście na postoju i na szczęście była na zaczepy.
Generalnie nie miało dla mnie znaczenia czym będę jechał. Ważne, żeby miało dwa koła i silnik. Cała reszta się nie liczyła. Do wszystkiego można się przyzwyczaić. Ale kiedyś chciałbym pokonać tę trasę moim Jazzy Nomadem.

Po jakim odcinku trasy, liczącej prawie 4000 km, dopadł Cię kryzys, a może nie pojawił się wcale?

Zrobiliśmy prawie 5000 km (śmiech). Dokładnie mój licznik na „mecie” w Los Angeles pokazał 3082 mil, czyli 4931 km. I chociaż Route 66 ma 2448 mil, to my zjeżdżaliśmy z niej, żeby zobaczyć Las Vegas czy Sedonę.

Kryzys, cała wyprawa to był jeden wielki kryzys (śmiech).
Prawda jest taka, że miałem ponad 20-letnią przerwę w jeździe motocyklem. W 2011 roku nabyłem Vulcana i po jednym sezonie wybrałem się w długą podróż. Ale jeśli ktoś ma to we krwi (jazdę motocyklem), to zmęczenie po kolejnych etapach jest również przyjemnością.
Pamiętam tylko jeden moment, w którym pomyślałem sobie: „ kurcze i co ja tutaj robię?”.
Wyjechaliśmy z Amarillo do Santa Fe. Wiał bardzo silny wiatr, do tego stopnia, że kładłem motocykl na prawy bok i ciągle mnie podrywało. Nie miałem za-

łożonej szyby na kasku i chwilami nie mogłem oddychać. Na szczęście, mój przyjaciel Duszek zauważył moje problemy, zatrzymał się i oddał mi swoją szybę, a sam zasłonił usta chustą. W tym dniu zobaczyłem również, że kuliste krzaki przetaczające się przez jezdnię to nie wymysł filmowców. Te krzaki naprawdę tam latały (śmiech)
Poza tym cała trasa to sama przyjemność.

Z naszych wcześniejszych rozmów pamiętam, że w Saint Louis powiało grozą. Był stres?

Owszem był (śmiech). To był trzeci dzień naszej podróży. Wyjechaliśmy z Bloomington, a celem podróży było właśnie Saint Louis. Im dalej od Chicago, tym cieplej się robiło na trasie. Po kolei pozbywaliśmy się podpinek, odzieży termicznej itd. Temperatura była około 30 st. C. Po przejechaniu 220 mil, dotarliśmy do Saint Louis. Z daleka widać było Gateway Arch (Łuk Wjazdowy), który chcieliśmy zobaczyć z bliska. Niestety, nawigacja prowadzącego grupę Piotra miała inne plany i... zafundowała nam odrobinę adrenaliny. W pewnym momencie zaczęliśmy oddalać się od centrum (strasznie zakorkowanego) i znaleźliśmy się na dalekich przedmieściach. Saint Louis jest drugim miastem w Stanach pod wzglę-

dem przestępczości. Wjechaliśmy do dzielnicy, której mieszkańcy nie wyglądali na przyjaznych. I chyba tylko dlatego, że byli bardzo zdziwieni i zdecydowanie zaskoczeni widokiem grupy motocyklistów, która ośmieliła się wjechać na ich teren, nie doszło do żadnych ekscesów. Prawie nie zatrzymywaliśmy się na skrzyżowaniach, chcąc jak najszybciej opuścić nieprzyjazny teren. A jak już musieliśmy stanąć, to wyciskając sprzęgło byłem gotów w każdej chwili ruszyć. Trochę wtedy przeklinałem HD-ka, że nie ma hydraulicznego sprzęgła (śmiech). Pamiętam, że najlepszym autem, jakie tam wiedziałem było... Daewoo Nubira (śmiech). Po kilkudziesięciu minutach kluczenia wąskimi uliczkami udało nam się wydostać. To była wielka ulga (śmiech), przynajmniej dla mnie.

Który z przejechanych odcinków był najtrudniejszy?

Wszystkie (śmiech). Tak na poważnie, to nie było najtrudniejszego czy najłatwiejszego odcinka. Czy mieliśmy do pokonania 200, czy 500 km zawsze zajmowało nam to 12 godzin. Krótkie etapy były w miejscach, gdzie trzeba się często zatrzymywać, żeby zwiedzić coś ciekawego. Wielokrotnie zatrzymywaliśmy się przy starych stacjach paliw, w opuszczonych miejscowościach.

Zwiedzaliśmy Parki Narodowe, był też czas na zakupy. Ale zastanawiam się, kiedy było najtrudniej. Chyba w dużych miastach. Oklahoma City, Las Vegas i Los Angeles. Trzeba było uważać, żeby się nie zgubić. Przejechać na światłach całą grupą graniczyło z cudem. Część motocykli przeskakiwała na zielonym i za światłami czekała na tych, co nie zdążyli. Niestety, nie wszyscy uczestnicy znali zasady jazdy w grupie w miastach, więc tak robiliśmy, by było bezpieczniej. I był jeden odcinek specjalny (śmiech) . Jechaliśmy szutrem „pod słońce", które już zachodziło i bardzo ostro świeciło. Widziałem przed sobą tylko światło HD-ka Duszka i nic więcej. Chmura pyłu skutecznie zasłoniła wszystko. To był niebezpieczny, ale niezwykle fajny odcinek trasy. Szkoda, że tylko kilka mil...

Czy pogoda dała Wam się we znaki?

Chicago przywitało nas deszczem i taki był pierwszy etap – deszczowy. Upał na pustyni najbardziej dał się nam we znaki. Nie dość, że grzało z góry, to i z dołu (od silnika). Pod tym względem najgorszy był etap do Las Vegas. Bardzo ważne jest dobre ubranie. Trzeba też zasłaniać twarz chustą i mieć pod ręką wazelinę (śmiech) do ust. Pamiętam, że akurat do Las Vegas jechałem w krótkich spodniach. Nie był to dobry pomysł.

www.SwoimiDrogami.pl

Im dalej na zachód, tym cieplej. Jedynie w Santa Fe dało się odczuć, że to teren położony wysoko (wieczorem było chłodno). Z natury jednak jestem ciepłolubny, więc mi to odpowiadało. No i ważne. W niektórych stanach można jeździć bez kasku, co, w połączeniu z prześliczną słoneczną pogodą, było wspaniałym przeżyciem.

Jedzenie? Tęskniłeś za polską kuchnią?

Amerykańska kuchnia bardzo mi odpowiadała. Pomijam śniadania w motelach, bo z tych nie korzystałem. Zwykle zatrzymywaliśmy się w przydrożnych knajpach, także kultowych, jak np. Truckers Dixie, najstarszy i najlepiej prosperujący truck stop w stanie Illinois. Wypełniony pamiątkami z Route66, działa nieprzerwanie 24h od 1928 roku. Za 9,99 USD można było najeść się do woli. Takich miejsc na trasie było sporo. W Chicago jedliśmy śniadanie w Lou Mitchell, restauracji, która istnieje od 1926 r. To właśnie tam podróżnicy wybierający się na zachód do Kalifornii spożywali śniadanie przed wyruszeniem w drogę.

Wieczorami chodziliśmy do Steakhous'ów. Wyśmienite steki, sałatki i dobre piwo. Było smacznie i przyjemnie.
Jedliśmy też u chińczyka, czy u meksykanów. Było naprawdę różnorodnie. Chyba jedynie kawa nie była taka, jak w Polsce. Tam serwują zwyczajną lurę, bez specjalnego smaku. Za to w dowolnej ilości za darmo.
Faktem jest, że Amerykanie pochłaniają ogromne ilości kalorii. Tyle rodzajów płatków śniadaniowych co tam, w życiu nie widziałem. W przeróżnych odmianach, wszystko oblane lukrem i zero smaku.
Chyba w Seligman nie zdążyliśmy na kolację (przyjechaliśmy dość późno, a tam czas pracy to świętość) i Duszek kupił na stacji pizze i hamburgery do szybkiego odgrzania. Muszę dodać, że zawsze, w każdym pokoju w motelach była mikrofala. Czyli kupił takie typowe amerykańskie żarcie do szybkiego przygotowania. Sorry, tego się nie dało zjeść. Gumowate i bez smaku. Poza tym było OK :)
Muszę jeszcze opowiedzieć o kultowym Texan Steak Ranch w Amarillo. To właśnie tam można stanąć w szranki z... ponad 2kg stekiem z dodatkami.

Jest na to godzina czasu, a wielki stoper odlicza tenże czas. Jeśli się komuś uda, to... wynosi wszystko w żołądku za darmo. Jeśli nie... cena to 70 USD. Wcześniej jednak trzeba podpisać oświadczenie, że w razie problemów STEAK HOUSE kłopotów mieć nie będzie (śmiech). Potem siada się na podwyższeniu i po chwili przed takim śmiałkiem ląduje rzeczony stek 2kg + dodatki (frytki, pieczony ziemniak, sałatka). Nie wolno wstawać, ale za to (bleeee) są wiaderka, żeby opróżnić żołądek i jeść dalej. Z naszej ekipy, jeden śmiałek udał się na podwyższenie, ale obsługująca nas kelnerka już po 15 min powiedziała, że nie da rady. I nie dał... zostało niewiele.

Jakie widoki zrobiły na Tobie największe wrażenie?

Zdecydowanie dwa. Grand Canyon Colorado i trasa do Sedony.
Pierwszy to ogromna dziura w ziemi, wszystkie kolory świata i na dole maleńka rzeczka. Miałem możliwość polecieć śmigłowcem nad i w kanionie.

Rzeka jest większa i szersza niż nasza Wisła. Lot – rewelacja. Polecam każdemu, kto tylko będzie miał taką możliwość. Widok kanionu naprawdę zaparł mi dech w piersiach, a w oku zakręciła się łza. Nie da się tego opisać.

Sedona – miasto położone w górach, otoczone skałami o czerwonawej barwie. Droga do miasta jest niezwykle kręta, kilkanaście mil w dół, chwilami było stromo.

Ponadto całe Stany to ogromna przestrzeń, która robi wrażenie. Gdzieś czytałem, że w Stanach na jedną milę kwadratową przypada 68 mieszkańców. Często było tak, że widok był po horyzont i ani jednego domu czy gospodarstwa. Mijaliśmy też znaki z napisem „100 mil pustkowia przed Tobą" – robi to niesamowite wrażenie. I tak było :)

Co wspominasz najczęściej?

Jest dużo wspomnień. Z jazdy, z wieczorów w motelu, „trudnych" poranków :)
Wszystkie wspomnienia są niezwykle pozytywne. Pierwszy widok na Pacyfik, czy chociażby Las Vegas – całkowicie odjechane miejsce na świecie. Z jednej strony chodnika stoi gość i prawi, że Jezus żyje, a naprzeciwko panie lekkich obyczajów zapraszają do wspólnego spędzania czasu. Neony , kasyna, ruchome chodniki i tłum ludzi. Kosmos...

www.SwoimiDrogami.pl

I ślub. Nasi przyjaciele i towarzysze podróży Agnieszka i Michał postanowili wziąć ślub w Vegas. Za 160 USD wszystko się udało, więc byliśmy zaproszeni na przyjęcie weselne (śmiech)

Najbardziej jednak w pamięci utkwił mi moment powrotu. Kiedy oddawaliśmy motocykle, myślałem: ”No dobra, przez miesiąc nie wsiądę na motocykl”. Jakże się myliłem. Już w samolocie planowałem kolejne wypady. Wracaliśmy jakieś 30 godzin (przesiadki, opóźnienia lotów). Pamiętam, że wróciłem bardzo zmęczony, ale następnego dnia już kręciłem się swoim Nomad’em wokół komina.

Był to wyjazd zorganizowany. Wiele dni spędziłeś z obcymi ludźmi. Obyło się bez zgrzytów?

Bez. Wyjazd, tak jak wspominałem, organizował Piotr, który jest fanatykiem Route 66. W zeszłym roku przejechał nią 6-ty raz. To on dobiera ekipę, ocenia ludzi przed wyjazdem. Ma chyba niesamowitą intuicję lub po prostu doświadczenie. Za każdym razem(jak mówił), zabiera ze sobą innych ludzi. A jeśli nie ma chętnych, to jedzie sam. Spotkaliśmy się przed wyprawą, bo przecież chciałem wiedzieć, jak to wszystko wygląda. On też chciał wiedzieć, jaki jestem, czy będą ze mną problemy, czy nie. Chyba nie było (śmiech).

Piotr ma dokładnie opracowaną trasę, co nie jest łatwe, bo można wjechać na autostradę i jechać tak ze 150 mil do następnego zjazdu. Trzeba wiedzieć, gdzie i kiedy zjechać (bo są odcinki, że można przejechać tylko autostradą) na Route 66.

Wracając do sedna. Nie było żadnych zgrzytów, sprzeczek czy niedomówień. Wszyscy zgodnie rano o 8.00 byli gotowi do drogi. Było dużo śmiechu i radości. Ja dodatkowo byłem z Duszkiem, a Duszek to po prostu „człowiek dusza” (śmiech).

Czy spotkaliście na trasie dużo motocyklistów (może też rodaków)?

Co chwila spotykaliśmy motocyklistów. Jechali z przeciwka lub w tym samym kierunku. Wszyscy niezwykle przyjaźnie nastawieni. Dużo było grup z Niemiec, Holandii i Francji. Ci pierwsi byli przygotowani do tego stopnia, że jechał za nimi wóz z przyczepką, a na niej zapasowe motocykle (śmiech).

Spotykaliśmy również pojedynczych motocyklistów, a z jedną parą spotykaliśmy się prawie codziennie, bo zatrzymywaliśmy się w tych samych miejscowościach.

Czytelników zapewne najbardziej interesuje temat rodzimych amerykańskich motocyklistów. Otóż spotykaliśmy ich dużo. Tylko jeden raz spotkaliśmy po drodze tzw. „szybki motocykl". Królują choppery i cruisery. Mieliśmy przyjemność rozmawiać z bikerami w kamizelkach i bez. Wbrew powszechnie panującej opinii (takie słyszałem przed wyjazdem), nie było żadnej agresji ze strony tych pierwszych. Ja osobiście przechadzałem się na postojach w kamizelce Vulcaneria Club i na pytanie „skąd jesteście" odpowiadaliśmy Poland. Oni rozumieli to jak Holland, więc odwracałem się i pokazywałem kongresówkę na plecach. Wielokrotnie spotkałem się ze słowami uznania oraz zdziwienia, czemu nie MC (śmiech). Trudno mi było to wytłumaczyć, zważywszy, że mój zasób słów w j. angielskim jest nieco ograniczony :). Dostawaliśmy wizytówki, zaproszenia do Club Haus'ów i życzenia powodzenia w trasie. Właśnie w czasie takich rozmów, dowiedziałem się, że Route 66 nie jest kultową trasą amerykańskich motocyklistów. Dla mnie jest...

Rodaków spotkaliśmy w dwóch miejscach. Raz przed rezerwatem Indian Navajo.

Kierowca ciężarówki ogromnego amerykańskiego truck'a zatrzymał się z piskiem, przewracając znak stop'u, bo zobaczył na motocyklu Duszka polską flagę. Okazało się, że jest naszym rodakiem mieszkającym na stałe w Stanach. W tym samym miejscu spotkaliśmy małżeństwo Polaków, podróżujące po Stanach samochodem. Kilka dni później spotkaliśmy Polkę, która przemierzała Stany (w zasadzie była to podróż z Londynu do Pekinu)... rowerem. Takie momenty miło się wspomina.

Jak odbierasz Amerykanów? Ich kultura i mentalność trafiła w Twoje gusta?

Bardzo pozytywnie. Przede wszystkim mają na wszystko czas i nie widać, żeby gdziekolwiek się śpieszyli. Są bardzo przyjaźnie nastawieni, uśmiech wręcz nie schodzi im z twarzy. No może do Kalifornii było tak samo. Kalifornijczycy uważają się chyba za lepszych. Wyobraź sobie, że na granicy stanów... i Kalifornii jest normalny punkt kontroli.

Nie wolno wwozić żywności, o czym informuje milion tablic przed granicą. Za taki czyn grozi dosyć wysoka grzywna. Kalifornia to już taka Europa. Kierowcy samochodów za nic mają motocyklistów. Pod tym względem to najgorszy stan w USA. Nawet Route 66 nie jest tam zbyt zadbana. Wszystkie wcześniejsze stany były dla nas przyjazne. Tzn. kierowcy byli. Zawsze ustępowali nam pierwszeństwa, nie wciskali

się, zostawiali sporo miejsca. Za to właśnie polubiłem Stany i ich mieszkańców. Ciekawostką jest też to, że Teksańczycy nie uważają się za Amerykanów tylko... Teksańczyków :). To jest jeden z najbogatszych stanów w USA.
I nie zapominajmy, że rdzennymi Amerykanami są Indianie. Spotykaliśmy ich dosyć często w rezerwatach, przez które przejeżdżaliśmy. Smutny widok...

Zaskoczyli Cię czymś pozytywnie, negatywnie?

Zaskoczyli mnie m.in. przestrzeganiem prawa. Jeśli stoi znak ograniczenie do 20 mil, to nikt nie jedzie szybciej niż 25 mil/h. Zresztą przed takim ograniczeniem stoi mnóstwo znaków informujących, że za nieprzestrzeganie przepisów grozi grzywna np. 1000 USD lub... 7 dni aresztu. Nie sposób się nie dostosować. Kilkukrotnie widziałem, jak jechał za nami Sheriff. Obserwował, ale nie zatrzymywał.
Tak jak mówiłem, Stany to raj dla motocyklistów. Kierowcy samochodów starają się trzymać odpowiedni dystans. Nie trąbią, nie wpychają się. Inna kultura jazdy. Faktem jest, że wielu nie używa kierunkowskazów. Jeśli hamuje, to znaczy, że będzie wykonywał jakiś manewr. Można się do tego przyzwyczaić. Raz „zaspałem" na światłach i przegapiłem zmianę. Nikt nie krzyczał, nie trąbił, nie pokazywał niezadowolenia. Widocznie skoro stałem, to miałem ważny powód. Taki jest ich tok rozumowania.
W Chicago na początku Route 66, robiliśmy sobie zdjęcia pod znakiem BEGIN ROUTE 66. Zatrzymał się jakiś człowiek i zaczął z nami rozmawiać. Od słowa do słowa, zapytaliśmy go, gdzie można posłuchać fajnej muzyki wieczorem na żywo. Poprosił o nr telefonu i... wieczorem zadzwonił. Przyjechał po nas do motelu i wspólnie pojechaliśmy do pubu bluesowego. Ot tak bezinteresownie. To zaskoczyło mnie pozytywnie.

Pawle, a teraz pomówmy o kwestiach organizacyjnych. Załóżmy, że ktoś z czytających chciałby/marzy/planuje odbyć taką podróż. Co byś mu doradził?

Przede wszystkim trzeba dobrze zaplanować trasę. Route 66 jest częściowo oznakowana, jako Historic Route 66. Ale trzeba wiedzieć, gdzie zjechać, skręcić, żeby nie wbić się na autostradę. Trzeba dokładnie wiedzieć, gdzie zatankować, żeby nie zostać np. na pustyni z pustym zbiornikiem.
Noclegi. Można jechać w ciemno, nie rezerwując noclegów, bo moteli jest tam całe mnóstwo. Jednak szukając okazji, lepiej popatrzeć w necie na możliwości. My mieliśmy trasę zaplanowaną przez Piotra. Zajął się również rezerwacją moteli o dosyć wysokim poziomie, ale leżących przy samej lub bardzo blisko Route 66. Bardzo ważne jest dobrze się wyspać przed następnym etapem. Dużo moteli leży tuż przy linii kolejowej. A tamtejsze pociągi są... bardzo głośne. Dlatego warto znaleźć motel/hotel gdzieś z dala od torów.

Ważnym elementem jest... worek na rzeczy. Może służyć jako oparcie kierowcy :).
Trzeba pamiętać, że do samolotu można wziąć tylko 20kg bagażu+bagaż podręczny. Jak ktoś bierze skórzane ubranie, to lepiej mieć je na sobie. Kask również zabiera się jako bagaż podręczny, a do środka można włożyć jakieś drobne przedmioty. Ja jechałem w ubraniu jeans'owym i było mi bardzo wygodnie. I w samolocie, i na trasie.
Sam chyba nie odważyłbym się pojechać na taką wyprawę. Byliśmy w 100% zdani na Piotra i jego perfekcyjnie przygotowany plan poszczególnych etapów. Nie było w tym przypadku. Cała trasa od A do Z zaplanowana z najdrobniejszymi szczegółami. Tylko raz pozwolił nam pospać do 10-tej (śmiech).

Finanse. Od jakiej kwoty możemy zacząć rozmawiać ? Koszt podróży, noclegów, wynajęcie motocykli, wyżywienie, przewodnik, ewentualne bilety wstępu?

Z tym akurat jestem na bieżąco i dobrych informacji dla czytelników nie mam. W tym roku w Stanach wzrosły ceny ubezpieczenia. Oczywiście, nie trzeba się ubezpieczać, ale... nie polecam tej opcji.
Zatem krótko i na temat. Wynajęcie motocykla to koszt ok 3500 USD, bilety lotnicze w obie strony ok. 2800 PLN, hotele i motele w zależności od standardu od 29 do 59 USD za dobę. Paliwo ok. 3,25 USD za galon. Wyżywienie, bilety wstępu około 100-150

PLN (30-40 USD) na dobę. Przewodnik – nie wiem, nie korzystałem (śmiech).
Do tego dochodzą koszty transferu z i na lotnisko (my akurat mieliśmy wynajęty samochód, który całą trasę jechał za nami) i jakieś własne wydatki na pamiątki, kasyna etc. Generalnie trzeba być przygotowanym na jakieś 6500 USD. Jednak wszystko zależy od oczekiwań, ilości dni i wielu, wielu innych czynników. Można nie lecieć śmigłowcem w Kanionie, można nie korzystać z kasyn i spać w najtańszych motelach. Będzie taniej, ale czy lepiej(?). Kwestia gustu.

Czy było warto?

Oczywiście było warto, bo wspomnień nikt mi nie zabierze. Ponadto nie miałem w tym czasie telefonów z pracy (śmiech). Wypoczywałem tak, jak lubię najbardziej. Na motocyklu, codziennie w innym miejscu. Route 66 jest jakimś magicznym miejscem. Ciągnie mnie tam z powrotem jak „wilka do lasu"(śmiech). Warto, polecam wszystkim. Wiem, że może nie jest tanio, ale naprawdę warto.

Plany na ten rok?

Czekałem na to pytanie (śmiech). Może Cię zaskoczę, ale... znowu Route 66. Tak, jak mówiłem „ciągnie jak wilka...". Tak się złożyło, że Piotr potrzebował kogoś do pomocy w organizowaniu tegorocznej wyprawy. Zadzwonił do mnie i zgodziłem się od razu. Nie wiem, czemu zawdzięczam ten zaszczyt, ale w tym roku będę zamykał grupę. Poza tym mam jeszcze inne zadania, ale za dużo by o tym mówić. Przy przygotowaniach jest co robić. Ale ja lubię ten czas przygotowań do wyprawy. Tym razem podróż potrwa 3 dni dłużej, bo z Los Angeles jedziemy jeszcze do San Francisco.
Później udało mi się wynegocjować, że zabiorę ze sobą córkę Zuzannę. Nie było łatwo, bo „perfekcyjny" Piotr musi mieć pewność, że dana osoba podoła w 100%. Zuzanna jeździ ze mną dużo, więc bez obaw mogę zabrać ją w tak daleką podróż. Ale idąc za ciosem udało mi się też przekonać Piotra, żeby pojechała ze mną jeszcze moja najstarsza córka Eliza. Udało się i Eliza pojedzie w samochodzie, który będzie towarzyszył nam podczas podróży Route 66. Takie rozwiązanie jest dla mnie idealne, bo chociaż mam bardzo tolerancyjną żonę, to nie wiem , czy zgodziłaby się na moje kolejne samotne wojaże (śmiech).
Poza tym chcę pokazać córkom kawałek innego świata, a to jest okazja, która może się nie powtórzyć. Motocykl i tak muszę wynająć, więc koszt dla drugiej osoby odpada. Tak samo noclegi, czy wyżywienie. Jakoś się podzielimy (śmiech). Dodatkowym kosztem będą tylko bilety i partycypowanie w wynajęciu samochodu, którym będzie jechała Eliza. Promesę wizy już dostały, bilety kupione i 1-go maja startujemy do Chicago. No i co tu dużo gadać. Dziewczyny rozmawiają w języku angielskim i tutaj liczę na ich pomoc (śmiech).
Za to plany na przyszły (2014) rok są również obiecujące. Może Argentyna, może Australia, a może zachodnie wybrzeże USA i Kanady. Zobaczymy. W końcu mam jeszcze trzecią córkę, której też chciałbym coś pokazać (śmiech).

Dziękuję za rozmowę.
Dziękuję.

Rozmawiała **Zosia**
OkiemZosi@swoimidrogami.pl

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

CUSTOM DESIGNS ORIGINAL CUSTOM DESIGNS

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!

Dla niegrzecznych dziewczyn też coś mamy!

Zapraszamy do naszego sklepu gdzie czaka 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

Jedyne 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!

Czym są wyścigi w Brannej?

Ryk silników, rosnące obroty, bieg wyżej, by po chwili znów redukować...

autorzy:
Mariusz Sawa i Krzysztof Rudnicki

zdjęcia:
Katarzyna Zalewska

KATARZYNA ZALEWSKA

Mariusz Sawa

Nie zapomnę tego rześkiego poranka w malowniczej miejscowości położonej w górach. Do naszych uszu dobiega nieustanny ryk zabytkowych motocykli, rywalizujących o miejsce na podium. Nikt nie oszczędza maszyn. Każda podrasowana, dostosowana do tego typu zmagań, imponująco prezentuje się na torze, za który służą uliczki zamkniętego na czas wyścigów miasteczka. Pod namiotami, załogi doglądają swoich wiekowych sprzętów, które w Brannej się nie starzeją. Dzięki tym ludziom czas się zatrzymuje, przenosimy się pół wieku wstecz i podziwiamy widowisko z otwartymi ustami.

Organizatorem ulicznych wyścigów motocykli zabytkowych i sidecarów jest Kolštejnský Moto Klub Branná, działający w ramach Autoklubu Republiki Czeskiej (AČR), zarejestrowanego w Międzynarodowej Federacji Motocyklowej (FIM). Impreza jest wpisana do kalendarza Europejskiej Unii Motocyklowej (UEM) oraz oparta na regulaminie FIM. Odbywa się w ramach Mistrzostw Czech Zabytkowych Motocykli Wyścigowych i Sidecarów (JPHZM). Zawodnicy rywalizują o nagrodę Václava Parusa, czeskiego kierowcy motocyklowego, wielokrotnego mistrza z lat 1947-1969, uczestnika zmagań na wyspie Man (1956). Motocykle kwalifikowane są do głównych kategorii: antik (do 1919 r.), vintage (1920-1930), post vintage (1931-1949), classic (1945-1967), sidecar (do 1947), sidecar classic (1950-1967), GP (1968-1978), clubsport (różne pojemności oraz 2t i 4t, do 1978). Dopuszczane są maszyny wyprodukowane przed 1978 rokiem.

Do Brannej ściągają motocykliści, którzy ścigają się od kilkudziesięciu lat. Niektórzy przed kilkoma dekadami startowali na tych samych sprzętach. Rywalizują ekipy z całej Europy, w tym z Polski. Pierwszego dnia odbywają się treningi, a w niedzielę od samego rana biegi, od najmniejszych do najpotężniejszych pojemności. Można powiedzieć, że Jawy królują we wszystkich kategoriach, ale nie brak na torze ulicznym również marek niemieckich, a nawet Indianów, Junaków i starej „Japonii". Jednym z najciekawszych i najbardziej efektownych zmagań jest ostatnia gonitwa, w której biorą udział zaprzęgi. O niej napisał dla Was Krzysiek.

>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>

Krzysztof Rudnicki

Weź i napisz.
Dryń, dryń...
Szerzej otwieram powieki.
Dryń, dryń...
Koncentruję spojrzenie na ekraniku telefonu...
Dryń, dryń...
23:30
Dryń, dryń...
Wiem, że nie odpuści...
Powoli budzę się z letargu.
Fajnie, że jeszcze nie śpisz – głos Naczelnego w słuchawce wydaje się być radosny – pomyślałem, że dobrze by było, gdybyś opisał... - ciągnie, a ja znów chcę zapaść w letarg.
Tak, tak... - mówię, odkładając słuchawkę.

Nie mogę jednak zasnąć, zaczynam się coraz bardziej irytować. Weź i opisz... To tak jakby niewidomemu opowiadać o kolorach, kiedy samemu jest się daltonistą z dużą wadą wzroku.
„To masakra jakaś." – jak mawiał Fistach w „Testosteronie." Masakra...
No dobra, zamknijcie oczy i posłuchajcie.
(W tym celu poniższy tekst należy przeczytać na głos i dokonać zapisu owego odczytu na nośniku, pozwalającym na jego odtworzenie w głośnikach np. dyktafonu)

Siedzę na końcu prostej startowej, która łagodnym lewym łukiem opada ku dolinie, ale na wysokości mojego punktu obserwacyjnego przechodzi w ostry lewy łuk, zaczyna piąć się pod górę, skręcając dość brutalnie w prawo. Znów prosta, jakieś 200 metrów i lewy ostry skręt, momentalnie przechodzący w prawy łuk, zakończony zwrotem w lewo, pod kątem prawie 180 stopni.

Spoglądam w kierunku startu, co prawda nie widzę go, ponieważ jest za zakrętem jakieś 500 metrów ode mnie, ale wiem, że tam jest...

Powietrze nad gorącym asfaltem faluje. Jeszcze słychać świergot ptaków i rozmowy otaczających mnie ludzi. W powietrzu czuć narastające napięcie. Spiker przez megafon coś ogłasza (mówi po czesku i przez megafon, więc docierają do mnie jedynie niezrozumiałe monosylaby). Wszystko wkoło zamiera. Cisza...

Nagle bardzo odległy grzmot rozrywa przestrzeń, lecz nie jest to zwiastun burzy, bo takowy z czasem cichnie. Ten natomiast, z każdą chwilą staje się coraz głośniejszy i przybliża się z rosnącą prędkością. Wytężam wzrok. Wpatruję się w przestrzeń za zakrętem, chcąc przejrzeć na wylot wzniesienie, które zasłania mi obiekt grzmotu.
Nagle są.

V4
V 99
V 99
KATARZYNA ZALEWSKA

KATARZYNA ZALEWSKA

KOLŠTEJNSKÝ OKRUH 2012
C54
C54
KATARZYNA ZALEWSKA

M 1487
KATARZYNA ZALEWSKA

18
YAMAHA
KATARZYNA ZALEWSKA

Pojawiają się jak rozszalałe stado wściekłych wilków, mknących w szaleńczym pędzie za urojoną ofiarą. Dopadają do zakrętu. Ryk silników jest ogłuszający. Piski opon na dohamowaniu, redukcje biegów i silniki wybuchają jeszcze większym rykiem. Lewy łuk – pająki (ludzie balastujący na wózkach bocznych) rzucają się w lewą stronę. Ci z wózków zamontowanych po lewej stronie motocykla, szorują po asfalcie barkiem i kaskiem, starając się za wszelką cenę nie pozwolić sile odśrodkowej na wywrócenie zaprzęgu. Ułamki sekund później już wiszą z prawej strony tylnego koła motocykla, szorując niebezpiecznie blisko krawężnika kaskiem po asfalcie. Prosta, pająki padają na pokład wózków, chowając się za miniaturowymi owiewkami. Ryk silników, rosnące obroty, bieg wyżej, by po chwili znów redukować bieg na końcu prostej, zakręcając w lewo. Pająki znów ślizgają się na barkach i kaskach po jezdni. Nikną mi za zakrętem. Ryk silników trochę osłabł, wytłumiony zabudowaniami i odległością, jaka mnie od nich oddziela. Serce bije szybciej. Spoglądam na syna – ma wypieki na twarzy.

Jaaaaa! - to jedyne, co umie z siebie wydobyć.

Noooo! - odpowiadam niewiele składniej.

Znów spoglądamy w kierunku startu. Za parę chwil to rozszalałe stado się tu pojawi.

V 99
V 99
KATARZYNA ZALEWSKA

60x
KATARZYNA ZALEWSKA

KATARZYNA ZALEWSKA

V 99
V59
KATARZYNA ZALEWSKA

Z37
51
KATARZYNA ZALEWSKA

M98

Z11
SUZUKI
KATARZYNA ŻALEWSKA

HONDA
KATARZYNA ŻALEWSKA

KATARZYNA ŻALEWSKA

Z99
KATARZYNA ŻALEWSKA

Nic nie robi takiego wrażenia, jak wyścigi zaprzęgów. Owszem, można podniecać się techniką, rozwiązaniami przednich zawieszeń, zastosowanymi silnikami, ale kiedy przelatują obok ciebie te pociski w szalonym pędzie, przestaje to być kompletnie istotne.

Walka tych ludzi z trasą jest niesamowicie widowiskowa. I ja tutaj, na tych wyścigach, jestem tylko dla nich. Nie to, żeby inne kategorie i motocykle mi się nie podobały. Wręcz przeciwnie. Widok Indiana z 1926 roku, pędzącego pełną mocą, też jest zachwycający, ale... „Pędzącego pełną mocą" – to też jest warte podkreślenia. Nikt nie przyjeżdża tu „zaprezentować" sprzęt. Tu ludzie przyjeżdżają naprawdę się ścigać, bez względu na to, ile oni i ich motocykl mają lat. Dają z siebie wszystko i wyciskają wszystkie możliwości z maszyn. Nikt tu niczego nie żałuje i niczego ani siebie nie oszczędza. To nie jest „parada" pojazdów zabytkowych, to prawdziwy wyścig. Widać to podczas każdego biegu, a zwłaszcza po nim, kiedy laweta zwozi do parku maszyn sprzęty, które się poddały lub które w wyniku kolizji (jest ich zawsze kilka) nie są w stanie kontynuować jazdy. Każdy wyścig jest niesamowity i fascynujący, a dla mnie wisienką na torcie są zawsze wyścigi zaprzęgów.

tekst **Mariusz Sawa**
Krzysztof Rudnicki

zdjęcia **Katarzyna Zalewska**

Z43
KATARZYNA ZALEWSKA

75
SUZUKI
KATARZYNA ZALEWSKA

Z99
KATARZYNA ZALEWSKA

51
KATARZYNA ZALEWSKA

W94
KATARZYNA ZALEWSKA

W2
KATARZYNA ZALEWSKA

SUZUKI
75
Z90
KATARZYNA ZALEWSKA

M98
KATARZYNA ZALEWSKA

Veterama Mannheim 2012

12-14 października

autor: Hubert Pawłowski

Jesień tradycyjnie kończy sezon motocyklowy. Jest to właściwy moment, żeby zadbać o maszyny, które mają prawo być już nieco zmęczone po wiosennych i letnich podróżach.

Posiadacze old bądź youngtimerów stają zwykle przed ciężkim wyzwaniem: skąd wziąć potrzebne części i narzędzia warsztatowe? Zima jest długa, można wyruszyć w niekończącą się wędrówkę po sklepach motoryzacyjnych, jednak zazwyczaj bez większych szans powodzenia. W Internecie teoretycznie znaleźć można wszystko. Niestety, praktyka pokazuje, że kupienie dobrej jakości części do zwykłej Jawy „żeliwniaka", której produkcję zakończono niecałe dwadzieścia lat temu, to jak wygrać w totolotka...

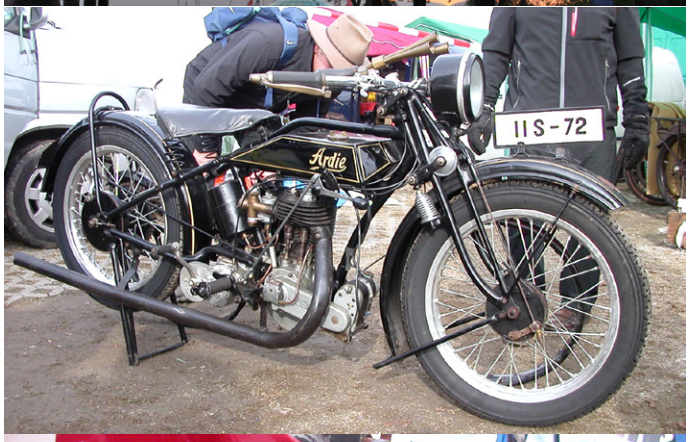
Pozostaje szukać na bazarach i giełdach motoryzacyjnych. Jeśli znalezienie potrzebnych części graniczy z cudem lub ociera się o niemożliwość, jest tylko jedno miejsce w Europie, gdzie na pewno je znajdziecie. Veterama.

Veterama to niemal 300 000 metrów kwadratowych powierzchni i ponad 4 000 stoisk sprzedawców. Targi te mają długoletnią tradycję sięgającą

www.SwoimiDrogami.pl

1975 roku. Kupić tu można wszystko, co związane jest z dawną motoryzacją – od najmniejszych części po całe pojazdy. Od starych rowerów poprzez motorowery, motocykle i samochody osobowe, aż po pięknie odrestaurowany autobus Mercedes z przyczepą z lat pięćdziesiątych XX wieku.
Nie brakuje zabawek i modeli, wyposażenia starych warsztatów i stacji benzynowych, olejów rafinowanych według dawnych receptur, replik odzieży, kasków, gogli. Słowem – jest tu wszystko, co podnosi ciśnienie miłośnikom dawnej, dobrej motoryzacji.

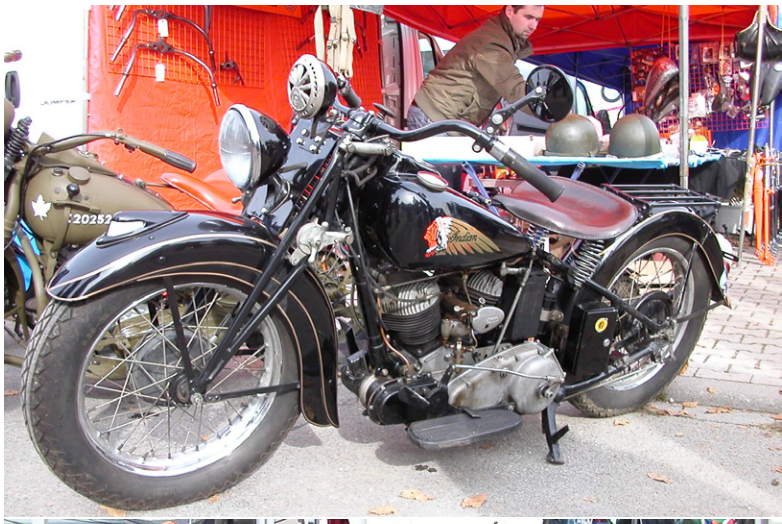
Wstęp na teren wystawowy kosztuje 12 Euro. Kolejne 4 Euro należy zapłacić za parking. Jednak nikt nie będzie żałował. Niejeden muzealnik dostałby na widok zgromadzonych tu skarbów zawału serca. Nie dość, że duża część samochodów i motocykli jest perfekcyjnie odrestaurowana i utrzymana, to jeszcze są one jak najbardziej na chodzie.
Co jakiś czas któryś z zabytkowych motocykli zostaje odpalony, aby zaprezentować wszystkie swe wdzięki potencjalnemu kupcowi. Harleye postrzeliwują z wydechów, groźnie mruczą stare japońskie rzędówki, pykają dwutakty.
W pewnym momencie dobiega nas dźwięk dużego V-twina. Piękne, głębokie, melodyjne „tadam-tadam-tadam-tadam". Na pewno dolnozaworowy, bo tylko one mają ten pogłos. Ale to nie Harley. Za równy. Podążamy w jego kierunku. Zmiana obrotów, silnik wchodzi i schodzi z nich równiutko, bez strzałów i zacięć, jak na wtrysku. Gdy podchodzimy bliżej motocykl znów pracuje spokojnie, równiutko jak zegarek na wolnych obrotach. Piękne „tadam-ta-



dam-tadam”... Nie ma osoby, która nie byłaby pod wrażeniem. Dziewczyna ubrana w skóry przytupuje nogą do taktu...
To pieśń Indiana Chiefa...
Sprzedający wyłącza zapłon. Silnik posłusznie milknie. Żadnych strzałów, buntów. Dwa obroty wału i koniec. Cisza.
Sprzedający i kupujący dobijają targu. Cena – odpowiednia. Motocykl szykuje się w podróż do nowego domu. Do Polski.

Chwilę później obok, powoli i dostojnie, przetacza się, dudniąc swoim potężnym, wielocylindrowym silnikiem z kompresorem, ogromny, wyścigowy Mercedes SSKL z lat trzydziestych. Biały potwór z cudownie wypolerowanymi chromami udowadnia, że najlepsze czasy motoryzacji mamy już chyba jednak za sobą...

Veterama to jednak nie tylko targi. To także, a może przede wszystkim, największy zlot miłośników oldtimerów i youngtimerów na kontynencie europejskim. Trzy dni trwania giełdy, to niekończąca się wymiana myśli, spostrzeżeń i informacji. Usłyszeć tu można wszystkie języki Europy. Niemcy, Polacy, Francuzi, Czesi, Brytyjczycy, Hiszpanie, Holendrzy, Węgrzy – których nikt za bardzo nie rozumie, Rosjanie i Ukraińcy – wszyscy ze sobą rozmawiają, dyskutują, sprzedają i kupują, wymieniają się informacjami, telefonami, mailami, dają sobie namiary na warsztaty i ludzi, którzy mogą mieć szczególnie rzadkie pojazdy, wiedzę i części do nich.



www.SwoimiDrogami.pl

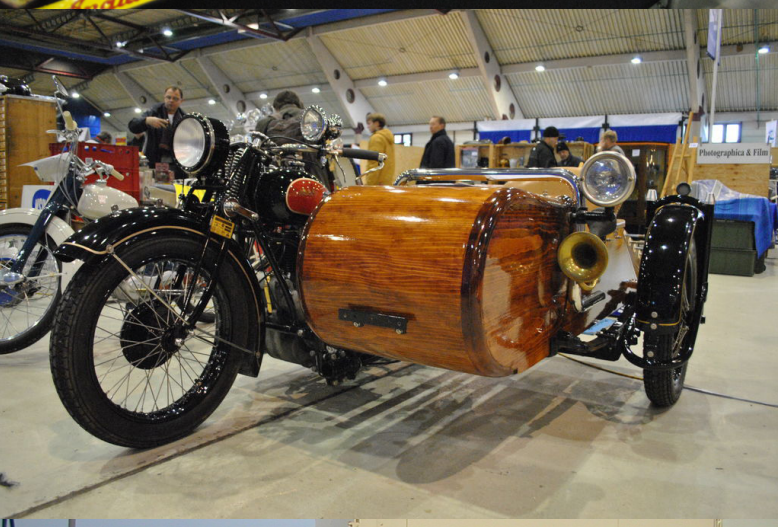
AW AE 175
AW AE 175
New Hudson

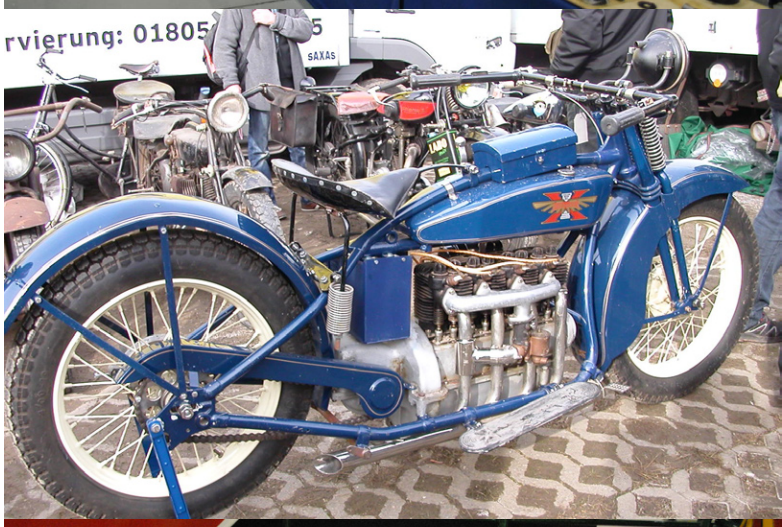
562
YUH

PANTHER

MEGOLA

Indian
INDIAN
PARTS & SERVICE
Indian
MOTOCYCLES SINCE 1901




rvierung: 01805
SAXAS

Bunny

Indian
SALES & SERVICE
"COUNT THE INDIANS ON THE ROAD"

To trzy dni podziwiania piękna dawnych pojazdów. To także trzy dni nieustannej zabawy, piwa, ognisk i niekończące się, „nocne Europejczyków rozmowy”...
Właśnie ten klimat ogromnego zlotu wyczuwa się od razu przy wejściu.

Po całym dniu chodzenia, zwiedzania, rozmawiania z ludźmi opuszczam teren targów. Bogatszy o doświadczenia, wiedzę, nowe znajomości.
W plecaku niosę kilka fantów do Jawy – prosto z Czech, oryginalną serwisówkę do Kawasaki i parę drobiazgów dla kolegów.
Innym także się poszczęściło. Młoda dziewczyna i towarzyszący jej chłopak pchają w kierunku bramy dwa motorowery Hercules. Kilku mężczyzn mocuje się z radzieckim zaprzęgiem. Ludzie ciągną wózki wyładowane wszelkim dobrem. Ktoś pcha BMW „osiołka”.

Jeśli komuś wydaje się, że nie czuje „klimatu” starych motocykli i samochodów, po wizycie na Veteramie będzie mógł powiedzieć: „tak, rzeczywiście – wydawało mi się”.

Ja już od tej chwili zaczynam zbierać pieniądze do skarpety. Na następną Veteramę mam zamiar przyjechać z przyczepką. Po Gutka.
Następna Veterama: Hockenheim, 15 – 17 Marca 2013.

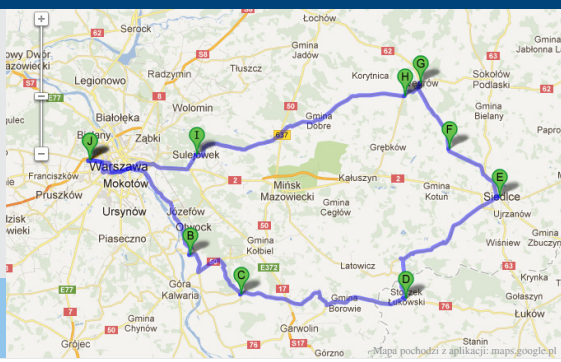
tekst i zdjęcia Hubert Pawłowski

WKOŁO KOMINA

Z PANEM MARKIEM

Na pograniczu Mazowsza i Podlasia.

Warszawa Bemowo-40km-[Otwock Wielki]-20km-(Osieck)-45km-(Stoczek Łukowski)-40km-(Siedlce)-18km-(-Mokobody)-17km-(Węgrów)-6km-[Liw]-53km-(Sulejówek)-31km-Warszawa Bemowo. Razem 270km.



autor: Marek Harasimiuk

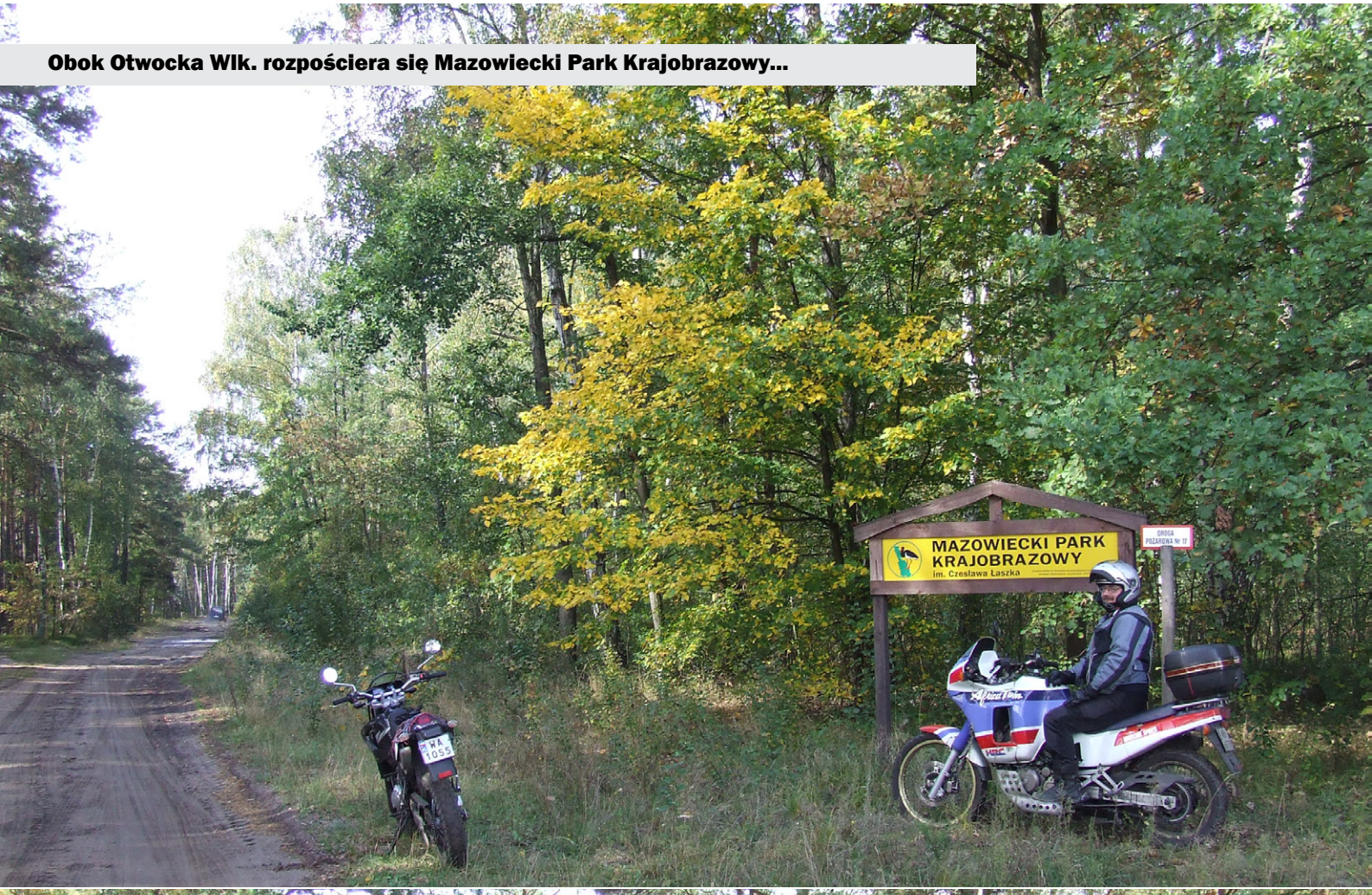
Kominy, wokół których często się poruszamy naszymi motocyklami, są bardzo różne. Ba, w niektórych chatach w ogóle komina nie było. „Kurna chata owinięta w dym" śpiewała, bodajże „bezśmiertna", Maryla. Jedne kominy ledwie wystają nad pokrycie dachu, a inne wysterczają się nad okolicę ponad 200 m. Aby taki objechać trzeba zakreślić koło na mapie większym cyrklem. Żeby coś ciekawego zobaczyć poza wielkomiejskim gwarem i tłokiem w stolicy, trzeba mieć duuuży cyrkiel. Na jeden raz objechanie Warszawy, z jej okolicznymi zabytkami i miejscami historycznych zdarzeń, jest absolutnym niepodobieństwem. Zatem zapraszam na lewy brzeg Wisły, czyli, jak mówią niektórzy złośliwcy (zwłaszcza ci, którzy nie wiedzą jak się nazywają „kartofle" i dlatego mówią na nie „pyry"), będziemy jeździć w Azji! Ponieważ mieszkam na Bemowie, a zatem na zachodnim obrzeżu Warszawy, więc, aby dotrzeć do pierwszego obiektu, który będziemy zwiedzać, muszę przedostać się przez całe miasto. Całe szczęście, że nie trwa to zbyt długo, bo Trasa Łazienkowska wyrzuca mnie zaraz za mostem na podwójną aleję prowadzącą na Puławy.

Otwock Wielki.

Po około 40 km jestem już u celu, którym jest pałac Bielińskich w Otwocku Wielkim. Do Otwocka Wlk. zjeżdża się, minąwszy po lewej obwodnicą Karczew, pierwszym zjazdem w prawo na rondzie, z którego są również odjazdy do Karczewa i wiodący dalej na południe kierunek na Puławy. Przez bramę wykutą ze stalowych prętów wjeżdżamy na parking. Za mostkiem pyszni się pałac otoczony fosą i parkiem ze starymi drzewami.

Przed pałacem Bielińskich

Obok Otwocka Wlk. rozpościera się Mazowiecki Park Krajobrazowy...



...w którym są m.in. schrony bojowe z II wojny światowej

Pałac od strony parku

Wnętrza pałacu w Otwocku Wielkim

Neogotycki kościół w Osiecku

Warto zajrzeć do środka. Historię pałacu poznamy albo z opisów, albo z opowieści przewodnika. Jeśli chcemy być już wstępnie przygotowani na zwiedzanie zarówno pałacu jak i parku, to zapraszam do obejrzenia „Polska. Przewodnik Motocyklowy" – Wydawnictwo Bezdroża. Tam na stronach 123-125 jest parę słów o tym obiekcie. Zachęcającą ciekawostką niech będzie, że znajdują się w nim autentyczne meble z Belwederu, przy których i na których siadywał Naczelnik Józef Piłsudski, układając swoje pasjanse. Zresztą same wnętrza, może niezbyt bogato wyposażone w meble z epoki, czyli XVII-XVIII w., są też godne uwagi. Potem, przeszedłszy się niewielkim, ale uroczym parkiem ograniczonym zewnątrz nawodnioną fosą, wracamy do motocykli i ruszamy na mazowieckie, tchnące melancholijnym spokojem, równiny okolone od północy Mazowieckim Parkiem Krajobrazowym.

Aby sobie nie komplikować drogi, wracamy do szosy wiodącej w kierunku Puław i jedziemy nią (przeciąwszy szosę Mińsk Maz. – Góra Kalwaria) aż do Dziecinowa, w którym skręcamy w lewo na Warszewice i Osieck.

Osieck.

W Osiecku zatrzymujemy się przed potężną, ale proporcjonalną bryłą neogotyckiego kościoła z czerwonej cegły. Znowu zachęcam do rzutu oka we wspomniany wyżej „Przewodnik Motocyklowy" na str. 126. A tak w ogóle to zawsze lepiej jest wiedzieć przed wycieczką, co na niej będziemy oglądać. To naprawdę wzbogaca nasze zainteresowanie. Bo jak zwykłem powtarzać – zupełnie inaczej patrzy się na przydrożną sosnę lub stojący gdzieś głaz, jeśli wiemy, że to jest miejsce, gdzie kogoś powieszono albo ścięto. Tego typu imprezy zawsze ściągały sporą widownię i współczesna „tolerancja" pozbawiła nas możliwości oglądania na żywo często edukacyjno-rozrywkowych spektakli. Ech, obejrzałoby się obcinany łeb takiego Stalina czy Hitlera, nie wspominając o pomniejszego płazu mężykach stanu żyjących współcześnie. Ale dość tych dywagacji zwłaszcza przed obiektem sakralnym. Z Osiecka kierujemy się na Pilawę. Tu przecinamy linię kolejową i po chwili musimy się przebić na drugą stronę ruchliwej szosy Warszawa-Lublin. Motocyklem jakoś damy radę i niezadługo będzie Parysów. Stąd na Wichtę, a w niej trzeba być czujnym i nie przegapić skrętu

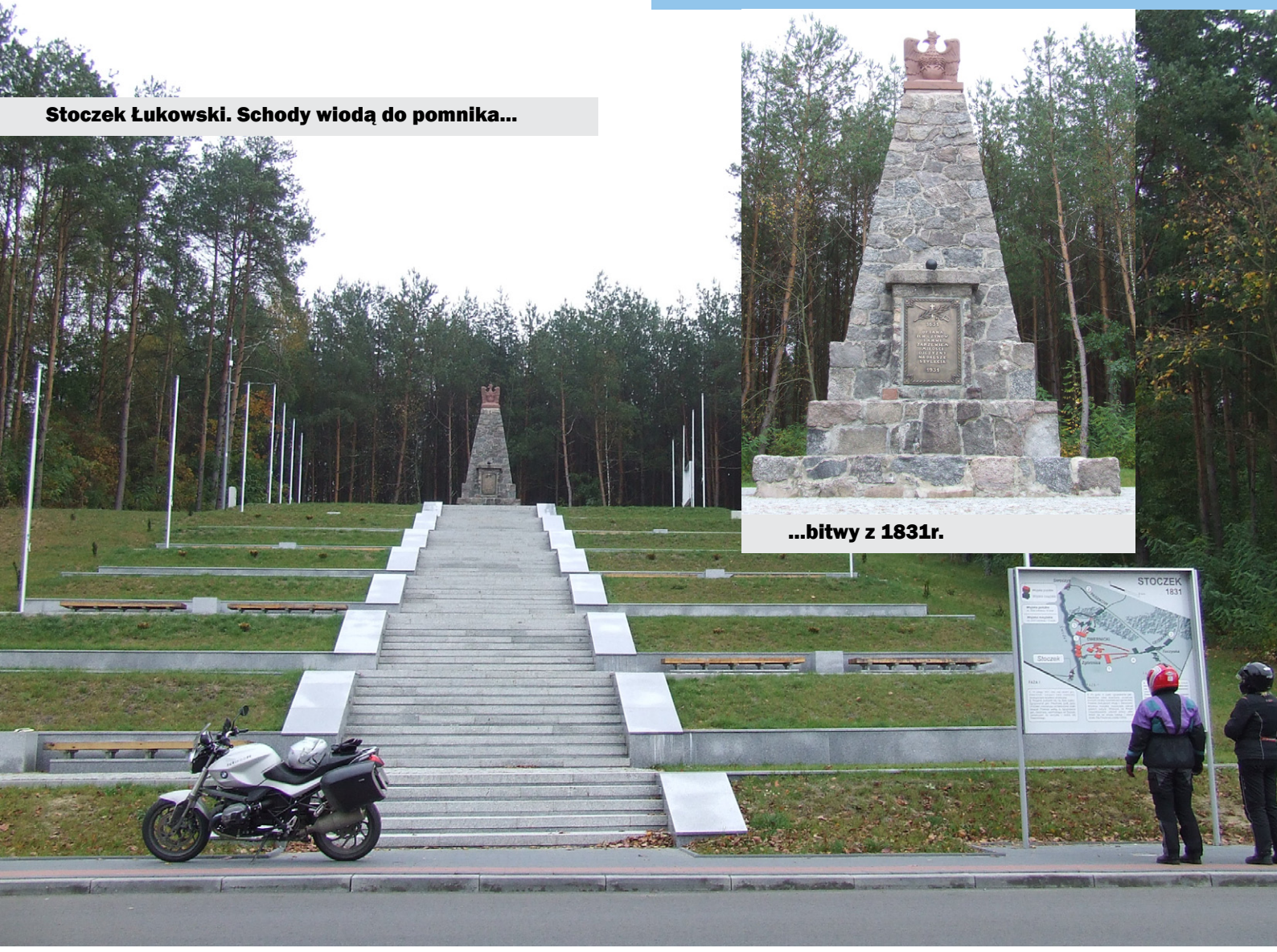
w lewo na Stoczek Łukowski. Do tej pory jechaliśmy przez „laski i pola”, a teraz będziemy mijali „pola i laski”. Ale ruch jest niewielki i otoczenie powoduje, że coraz bardziej ulatniają się z nas napięcia i stresy dnia codziennego.

Stoczek Łukowski.

Kiedy już osiągniemy Stoczek Łukowski, to skierujemy się na rozstajach w kierunku na Mińsk Maz. i Siedlce, czyli będziemy jechali na Seroczyn. W samym Stoczku z siodełka popatrzymy na ładny neogotycki kościół i pomniki Jana Pawła II, gen. Józefa Dwernickiego i Tadeusza Kościuszki. Stoczek wyraźnie góruje nad nizinną okolicą przez co niektórzy mówią o nim jak o Szwajcarii Podlaskiej. Opuszczamy miasteczko i kierujemy się na północ w stronę Seroczyna. Za Stoczkiem, w Zgórznicy, na zboczu wzgórza jest przecinka leśna, a na wierzchołek wiodą szerokie kamienne schody do stóp pomnika bitwy z 14.02.1831 r. To tutaj świetnie dowodzone i wyszkolone wojsko polskie pod dowództwem gen. Józefa Dwernickiego sprało carską armię dowodzoną przez gen. Fiodora Geismara.

Przyjrzawszy się z bliska pomnikowi, do którego podejście okupiliśmy lekką sapką, ruszamy w drogę. W Seroczynie skręcamy w prawo w stronę Siedlec i klimatycznymi drogami osiągamy to, jeszcze kilka lat temu, dumne miasto wojewódzkie.

Teraz radzę przerzucić się na inny przewodnik pt.: "Motocyklem po Mazowszu, Kielecczyźnie, Lubelszczyźnie i Księstwie Łowickim” wydanym przez WKŁ, czyli Wydawnictwa Komunikacji i Łączności. Konkretnie będą to strony 46-49. Będzie tam i o Siedlcach, Mokobodach, Węgrowie i Liwie. Naturalnie, że istnieją inne przewodniki, a zwłaszcza Internet, ale mając w ręku stricte motocyklowy przewodnik, wydaje się, że jest po prostu poręczniej.



Stoczek Łukowski. Schody wiodą do pomnika...

...bitwy z 1831r.

Siedlce.

W Siedlcach można oczywiście zobaczyć kilka ciekawych obiektów, z których niewątpliwie najciekawszym jest mec. Andrzej Barciński znamienity motocyklista i mój przyjaciel, robiący na swojej działce wspaniałe zakończenia sezonu, ale z braku czasu, niezbędnego, aby stosownie uszanować czcigodnego gospodarza – motonitę, skierujemy się do centrum, aby podziwiać oryginalny w kształcie ratusz zwany „Jackiem". Pogapiwszy się na stojącego na szczycie figurę Atlasa z kulą ziemską na barkach, skierujemy się teraz w stronę Sokołowa Podlaskiego i Węgrowa. Po kilku kilometrach w Chodowie wybieramy to drugie miasto i jadąc spokojną okolicą osiągamy rynek w Mokobodach.

Ratusz w Siedlcach

Mokobody.

Kształtny, niewielki kościół to prawzór dla Świątyni Opatrzności Bożej, którą miano postawić już w końcu XVIII w. Trochę się to odwleka w czasie, najpierw z powodu rozbiorów, a potem z powodu polskiego rozmamłania. Zresztą aktualny obiekt będzie totalnie inny. A czy ładniejszy... to mogą ocenić uczestnicy wycieczki. Bijąc się z tymi myślami jedziemy do Węgrowa. Tylko się nadmiernie nie frasujmy, żeby nie przegapić stojącego przy skrzyżowaniu dróg (po lewej stronie) wiodących z Węgrowa do Siedlec i Warszawy, pomnika z wielkiego polnego kamienia. Upamiętnia on bitwę stoczoną tutaj 2/3 lutego 1863 r., czyli w czasie Powstania Styczniowego.

Kościół w Mokobodach

Węgrów.

Po dotarciu do miasta zatrzymujemy się w rynku vis-à-vis szerokiego frontonu kościoła farnego, czyli parafialnego. Rynek jest obszerny, jak na tego formatu miasteczko, ale związane to było z okresem „chwały i sławy" Węgrowa (XVI–XVIII w.), kiedy przeżeń transportowano mnóstwo zboża najpierw do Gdańska, a potem, hen do całej północno-zachodniej Europy. To z tego okresu pochodzi m.in. stojący przy rynku „Dom Gdański". Do domu rodzinnego jeszcze daleko, a przed nami kolejny obiekt, któremu warto poświęcić więcej uwagi, więc wyruszamy. Cofniemy się do krzyżówki, gdzie stał pomnik powstańczy i teraz pojedziemy w kierunku Warszawy do Liwa położonego nad rzeczką Liwiec.

„Dom Gdański" w Węgrowie

Pomnik bitwy pod Węgrowem w 1863r.

Liw.

Daleko nie pojedziemy, bo niedługo po przejechaniu przez rzekę Liwiec dotrzemy do Liwa, w którym jest średniowieczny zamek piastowski, a w przylegającym do niego dworze bardzo ciekawe muzeum. To w tym muzeum dowiemy się bardzo wiele na temat bitwy stoczonej w czasie Powstania Styczniowego. Obejrzymy też uzbrojenie obydwu walczących stron i rozmaite artefakty wydobyte z pola bitwy. W muzeum jest oprócz tego wiele innych ciekawych rzeczy i dlatego gorąco zachęcam, aby je w środku zwiedzić. Pozwolę sobie zacytować opis ze wspomnianego powyżej przewodnika „Motocyklem po...": *„Jak to z dawnymi zamkami bywa i tutaj fama niesie, że był on połączony podziemnymi korytarzami z kościołem w Węgrowie, o zakopanych nieprzebranych skarbach i duchach rycerzy pojawiających się na błoniach Liwca. W nocy bywa, że po budynku snuje się duch „pięknej inaczej" kasztelanowej z XVII wieku, ubranej na brązowo, z żół-*

Do zamku przylega dwór, w którym jest muzeum

tym okryciem głowy. Ta nieszczęsna kobieta została ścięta katowskim mieczem na rozkaz swojego męża, który podejrzewał ją, że sprzedawała ofiarowane jej pierścienie z brylantem (słownie 3 sztuki), a pieniędzmi opłacała wyświadczane przez okolicznych gładyszów usługi seksualne. Tymczasem prawda o pośmiertnej niewinności kobiety wyszła na jaw, gdy strząsano z drzew wronie i srocze gniazda i w jednym z nich oprócz rozmaitych błyskotek uczciwy pacholik kasztelana znalazł również owe, nieszczęsne pierścionki. Zrozpaczony mąż popełnił samobójstwo, skacząc z murów zamkowych na wybrukowany dziedziniec. Choć niektórzy mizantropi

Makieta zamku w Liwie

wolą wersję, jakoby kasztelan wcale nie sam, w ramach ekspiacji skoczył z murów, lecz „dopomógł" mu w tym duch „Brunatnej Pani". Najciekawszą historią jest wcale nie legendarny „kit", który polski administrator wcisnął niemieckim okupantom w czasie ostatniej wojny światowej. Kiedy Niemcy chcieli zamek rozebrać na cegłę, wytłumaczył im, że jest to zabytek krzyżacki, a zatem dokumentujący odwieczne parcie germańskie na słowiański wschód, znane wśród Teutonów pod dźwięcznie brzmiącym sloganem „Drang nach Osten". Zamek się ostał, ale ten dzielny człowiek, zresztą o germańskim imieniu Otto, nie zamierzając przeciągać struny niemieckiej naiwności, na wszelki wypadek się ulotnił".

Tutaj w Liwie właściwie skończyliśmy naszą „daleko kominową" wycieczkę. Po dojechaniu do Stanisławowa przetniemy szosę Ostrów Mazowiecka-Mińsk Mazowiecki i dojedziemy do Sulejówka.

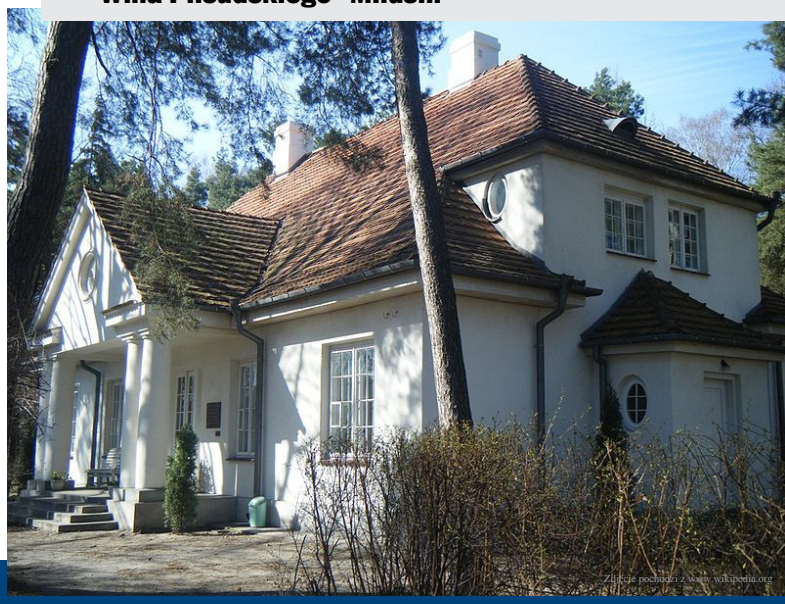
Sulejówek.

Warto tutaj chwilę poświęcić na obejrzenie willi „Milusin", z której po Zamachu Majowym w 1926r. do Belwederu przeprowadził się, jak uważali jedni „Wskrzesiciel Polski", a według innych „Bandyta spod Bezdan", czyli Józef Piłsudski. Meble, przy których stawiał pasjansa widzieliśmy w Otwocku Wielkim i tak zamknęła się historycznie nasza trasa.

PS. Jak widać z powyższego opisu, mimo braku tak fascynujących krajobrazów, jak w wielu innych rejonach Polski, też całkiem ciekawie i pożytecznie można spędzić czas na motocyklu. C.B.D.O.

Myślę że, jeżeli w miarę wcześnie wyjedziemy i nie będziemy bezpotrzebnie na „piciu, siusiu" mitrężyć czasu, to „z palcem w... po łokieć" uwiniemy się, a po drodze coś wrzucimy na ruszt. Oczywiście radzę jechać w dni weekendowe, kiedy ruch jest mniejszy. Chociaż, ogromna większość trasy wiedzie przez drogi drugorzędne, co nie znaczy, że marnej jakości. Amen.

Willa Piłsudskiego "Milusin"



Marek Harasimiuk
zdjęcia autora
oraz z internetu (źródła przy zdjęciach)

Skrzydlaty Motocyklista

autor: Mariusz Sawa

Skrzydlaty Motocyklista

Marka po raz pierwszy spotkałem, jak frunął. Pod Krasnymstawem, z okna swojego Poloneza, zrobiłem zdjęcie jadącemu na Osie motocykliście. Za jakiś czas spotkaliśmy się na zlocie, gdzie się skojarzyliśmy i poznaliśmy. Marek już dosiadał BMW K 100. Z czasem dowiedziałem się, że lata nie tylko Osą, ale posiada też skrzydła.

Skrzydła

Na jego podwórzu powitał mnie klimatyczny błękitny skrzydlak z DDR-u: Trabant. W malowniczym starym garażu stały jednoślady. Zanim opowiem Wam

o motocyklach, kilka zdań chcę poświęcić samolotom.

Pasja modelarska zrodziła się już w latach młodzieńczych. Na stole u Marka w pokoju leży kilka staranie zawiniętych w folię silników modelarskich, w tym stare sowieckie Radugi. Silniczki chodzą na metanolu zmieszanym z olejem rycynowym. Do zapłonu mieszanki dochodzi dzięki świecy żarowej. Zestawy napędowe Marek nabywa na aukcjach internetowych, ale ramy, skrzydła czy śmigła robi i wyważa samodzielnie, także za pomocą własnoręcznie zrobionych narzędzi (np. wyważarka do śmigieł). Przydało się tu dawne doświadczenie jako modelarza-konstruktora w branży ceramicznej, które nasz bohater wykorzystał także przy robieniu łodzi i stojących w ogrodzie dużych kwietników. Prezentowany na zdjęciach model z silnikiem o pojemności 4 cm sześciennych może latać na pełnym zbiorniku przez kwadrans. Zasięg nadajnika do sterowania wynosi około dwóch kilometrów. Niektóre z silników mają nawet moc 2 KM. Wśród wynalazków jest też mały pojazd, poruszający się na zasadzie poduszkowca. Marek testował go na wodzie i na śniegu. Nie wszystko zdążyłem pojąć, więc część opowieści niech Wam zilustrują zdjęcia.

Motocykle

Po krótkiej pogawędce Marek zabrał mnie do garażu. Wypchnął z niego zieloną Osę, której aktualnie padł wał. Motocykl został poskładany z różnych części. Skuter malował sam. Własnoręcznie też wytopił z ołowiu emblemat „Osa". Pod dachem stoi również WSK dziadka z początku lat 60. przywieziona z Białegostoku. Na tym motocyklu uczyła się jeździć jego mama. Dalszych wojaży Skrzydlaty Motocyklista podejmuje się na niezniszczalnej, wygodnej „Kasecie". Zawsze marzył o tej marce. Z rozmowy wywnioskowałem, że wszystkie trzy sprzęty Marek kocha po równo, ale różnymi miłościami. Każdy z nich uszczęśliwia na swój sposób i jest niezastąpiony.

tekst Mariusz Sawa
zdjęcia:
archiwum Marka Witka, autor

Tekst organizatora.
Jako redakcja popieramy i trzymamy kciuki za to, aby ta impreza na stałe wpisała się w kalendarz.

Motoyoungtimer

tanie ściganie dla każdego

autor: Konrad Filipiak

Kto nie słyszał o takich nazwiskach jak Rossi, Stoner, Biaggi, czy o dawnych gwiazdach Moto GP - jak Mick Doohan, John Kocinski, Carl Fogarty? Czy wśród motocyklistów są tacy, którzy choć raz nie marzyli o tym, aby zasmakować sportowej rywalizacji i poczuć na własnej skórze dreszczyk emocji i frajdę z jazdy po wyścigowym torze?

Wbrew pozorom spełnić marzenia nie jest wcale tak trudno – trzeba tylko chcieć. Oczywiście jak w każdej dziedzinie główną przeszkodą są pieniądze, na których nadmiar chyba nikt nie narzeka.

Do tej pory najtańszą opcją współzawodnictwa na torze był puchar w klasie „Pretendent". Niestety, dla kogoś, kto dysponuje niezbyt „świeżym" motocyklem i niewielkim zapleczem, start w tej klasie nie miał praktycznie sensu ponieważ, nawet mając jakiekolwiek umiejętności, ciężko rywalizować z profesjonalnie przygotowanymi, nowoczesnymi motocyklami sportowymi jadącymi w stawce. Poza tym w klasie Pretendent nie prowadzi się klasyfikacji rocznej, co także mogło mieć wpływ na małe zainteresowanie. Z kolei klasy „Rookie" dla przeciętnego śmiertelnika są poza zasięgiem z uwagi na to, że spora część zawodników startujących powinna już dawno jeździć w klasach mistrzowskich, a nie robią tego z wiadomych powodów – starty w Mistrzostwach Polski pociągają za sobą już niebotyczne wydatki.

W środowisku wyścigowym słyszy się komentarze o upadku zawodów w Polsce. Z pewnością przyczynił się do tego nadmuchany przez media kryzys. Importerzy całkowicie wycofali się z organizacji pucharów markowych. Od jakiegoś czasu mówiło się o potrzebie stworzenia „taniego pucharu dla wszystkich". Takiego, który umożliwiłby zdrową i w miarę konkurencyjną dla każdego uczestnika rywalizację. Takiego, który mógłby uatrakcyjnić zawody, przyciągnąć nowych zawodników, wypełnić lukę po pucharach markowych. Możliwe, że nowi zawodnicy przyciągnęliby na tor, może nie tłumy, ale choć odrobinę kibiców, chociażby swoich znajomych.

Narzekamy na wszelkiego rodzaju związki i beton w nich zakorzeniony, ale na szczęście organizatorzy nie pozostali głusi na głosy środowiska i w 2013 r. ma wystartować nowa formuła, roboczo nazwana – Motoyoungtimer.

Główne założenie jest proste – w pucharze mogą wziąć udział zawodnicy na dowolnych motocyklach wyprodukowanych do (modelowo) 1997 roku, zarówno już wcześniej jeżdżący w pucharach (z licencją B), klasach mistrzowskich (licencja A), jak i zupełni nowicjusze (bez licencji, ale tylko w pierwszych zawodach – potem obowiązuje już licencja B).

Pierwszy rok organizatorzy chcą poprowadzić pilotażowo, dlatego regulamin techniczny jak na razie jest dość liberalny. Oczywiście motocykl musi być sprawny i nie zagrażać bezpieczeństwu. Należy także dokonać niezbędnych przeróbek służących bezpieczeństwu zawodników. Najważniejsze rzeczy to wanna (pozwalająca pomieścić sporą ilość oleju w przypadku „wybuchu" silnika – niezbędna także dla motocykli typu naked), zabezpieczone drutem korki spustowe płynów eksploatacyjnych, a filtr oleju opaską, zdjęte podnóżki pasażera, kierunkowskazy, bagażnik, lusterka, centralna i boczna podstawka, lampy zaklejone taśmą, płetwa na wahaczu (zabezpieczająca przed „wciągnięciem" stopy pomiędzy łańcuch a koło łańcuchowe) oraz gąbka w zbiorni-

www.SwoimiDrogami.pl

ku paliwa (zabezpieczająca przez rozpryskiem paliwa w przypadku uszkodzenia zbiornika). Podczas zawodów w ferworze walki nie można wykluczyć, a wręcz trzeba się liczyć z tym, że się wyłożysz – dlatego niezbędnym wydają się być crash-pady, aby zminimalizować ewentualne szkody przy upadku, a czasem po prostu po to, by móc kontynuować wyścig.

W skrócie: wystarczy posiadać (lub nabyć) motocykl za kwotę 3 do 5 tys. PLN, dokonać w nim przeróbek za kilkaset złotych i można stanąć na starcie z równie zakręconymi zawodnikami, cieszyć się rywalizacją i uczyć się wyścigowego rzemiosła!

Jednocześnie chciałbym zaapelować do wszystkich, którzy twierdzą, że ich motocykl nie nadaje się na tor. Otóż zaryzykowałbym stwierdzenie, że prawie każdy się nadaje – no może oprócz chopperów i cruiserów dysponujących naprawdę niewielkim prześwitem. Oczywiście tor jest naturalnym środowiskiem dla motocykli sportowych, ale równie skutecznie można jeździć motocyklem typu naked, a nawet turystycznym enduro. Wystarczy sięgnąć pamięcią parę lat wstecz i przytoczyć odbywający się w Polsce puchar Suzuki GS500, czyli konstrukcji z końca lat osiemdziesiątych, a korzeniami sięgającej końca lat siedemdziesiątych. Podczas treningów torowych w ostatnich latach można było zaobserwować uczestników na bardzo różnym sprzęcie, wśród nich także na takich motocyklach jak Suzuki Bandit czy Honda Africa Twin, a ich kierowcy poruszali się po torze bez kompleksów w stosunku do kolegów na nowoczesnych sportach. Z własnego, niewielkiego doświadczenia wiem, że jazda po torze wciąga, daje bardzo dużo frajdy i wiele uczy. Jeśli już raz przyjedziecie musicie się liczyć z tym, że nie będzie się łatwo od tego uwolnić.

Powyżej opisaliśmy wymagania w stosunku do motocykli. Ale to nie wszystko. Jako zawodnicy również musimy się przygotować, zwłaszcza jeśli chodzi o kwestie bezpieczeństwa. Preferowany jest skórzany kombinezon jednoczęściowy. Koszt nowego może trochę zaboleć, ale warto rozejrzeć się za jakimś lekko używanym. Z przecieków wynika, że w drodze wyjątku dopuszczeni zostaną zawodnicy w kombinezonach dwuczęściowych. Obowiązkowy jest integralny kask mający homologację. I tu ciekawostka – niekoniecznie musi spełniać normę europejską ECE 22.05, lecz dopuszczony jest także taki, który spełnia amerykańską normę Snell lub japońską JIS. Kask może być wyposażony w dowolne zapięcie – niekoniecznie DD. Buty z wysoką cholewą i rękawice – całe ciało ma być osłonięte. Obowiązkowym wyposażeniem jest także ochraniacz pleców. W regulaminach nie ma podanych norm, ale wkładka z gąbki nie wystarczy – ma być „żółw". Zanim zdecydujemy się na wyścigi musimy odwiedzić jeszcze lekarza medycyny sportu lub udać się do przychodni sportowej celem przebadania. Koszt podstawowych badań laboratoryjnych wraz z badaniami lekarskimi i orzeczeniem w poznańskiej przychodni sportowej to 170 PLN. Młodzież szkolna badania ma za „free", lecz trzeba najpierw odwiedzić lekarza rodzinnego, aby wydał skierowanie.

Rozgrywki pucharu Motoyoungtimer mają odbywać się wraz z krajowymi (poznańskimi) rundami Mistrzostw Polski – pierwsza eliminacja jest zaplanowana na 18-19.05.2013. W sezonie przewidziane są łącznie cztery rundy. Koszt wpisowego to 350 PLN i obejmuje trening kwalifikacyjny oraz wyścig. **Serdecznie zachęcamy do udziału w pucharze!**

Jako ciekawostkę dodam, że organizatorzy WMMP mają zamiar zorganizować wraz z jedną z rund, wyścig klasy Classic – motocykli wyprodukowanych przed 1972 r. Szczegóły na razie nie są jeszcze znane, niemniej zadeklarowano, iż zaproszeni zostaną zawodnicy z Europy. Kilku kolegów z Polski, startujących w czeskich wyścigach motocykli zabytkowych, także wyraziło zainteresowanie startem.

Więcej informacji na stronie:
www.motoyoungtimercup.pl (na razie w wersji beta) oraz na fan page na FB:
http://www.facebook.com/MotoyoungtimerCup
Do zobaczenia na Torze Poznań!

tekst **Konrad Filipiak**
foto **fotomuszak.pl**

PRZYSUCHA: OŚRODEK "MARYSIEŃKA"

VULCANERIA 2013

WANTED

~~DEAD~~ OR ALIVE

THE OUTLAW KNOWN AS

KAWA "VULCAN" SAKI

ZA DOSTARCZENIE DO KARYSIENKI
W TERMINIE 14 - 16 CZERWCA

REWARD:

SWIETNA IMPREZA
KONCERTY BLUESOWO-ROCKOWE
GORĄCA ATMOSFERA
KONKURSY Z NAGRODAMI:

mecz piłkarski w kaskach: VC vs Goscie, przeciąganie liny, arm-wrestling, głosne wydechy, itp.

IMPREZA CHARYTATYWNA
PARADA MOTOCYKLI

VULCANERIA CLUB

WWW_ZLOTY_VULCANERIA_PL

TDM Wojtka

autor: Wojtek z Opola

Przed ślubem, w 1995 roku, trzeba było się rozstać z moją kawalerską ETZ 250. Kto żonaty, ten zrozumie. W garażu została jeszcze MZ ES 250/1 z koszem bocznym, rocznik 1963. Nie była jednak w dobrej kondycji, kawałek się pojechało – z powrotem się pchało. Zawsze brakowało na remont.

Po ślubie przez osiem lat byłem wyleczony z motocykli. W 2003 roku, szczęśliwym trafem, nastąpił jednak nawrót "choroby". Pod uwagę brałem Hondę Magna 750, Suzuki Freewind 650 i Yamahę TDM 850. Wybór padł na Yamahę i w garażu pojawiła się 850 4TX rocznik 1997. Pojeździłem cztery lata, polubiłem ten model i kiedy w 2007 roku przyszedł czas na zmianę, nie było wyboru – kupiłem TDM 900 z 2002 roku.

Przed dopieszczeniem

TDM

TYSKIE

PENNY MARKET
MAKOVEC
MASO UZENINY

Będąc kiedyś na zlocie w Krotoszynie, zobaczyłem Hondę CBR 1000 F z dwuosobowym wózkiem bocznym. I wtedy właśnie nastąpiły komplikacje "choroby". Przypomniała się jazda MZ z koszem, a po głowie zaczęły chodzić myśli o trzecim kole. To był 2010 rok. W Polsce nie znalazłem jakiejś "japonii" z koszem, a na Zachodzie ceny powalały. Tak więc, skoro nie można kupić, to trzeba dopiąć do TDM.
W internecie, na jakiejś stronie, trafiłem na zdjęcia takiego zestawu – to mnie przekonało. Co, ja nie dam rady? - jak to niektórzy powiadają.

W Opolu jest mechanik, który robi takie zestawy. W lutym 2011 roku odstawiłem mu TDM i po pięciu tygodniach moto miało doczepiony wózek – czeski Velorex 562. Wtedy przyszedł czas na piaskowanie, malowanie proszkowe ramy, przeróbkę i lakierowanie gondoli, światełka, kabelki oraz trochę innych drobnych rzeczy.

W motocyklu nie ma wielkich zmian. W główce ramy zamontowany jest amortyzator cierny od jakiejś "rosji", a w tym sezonie na wałku zdawczym zębatka 15 (zamiast 16 zębów). Przez to licznik kilometrów zawyża o 10%, a prędkość od kilku do kilkunastu km/h (im większa prędkość, tym większe przekłamanie).

Przez dwa sezony zrobiłem zestawem 11,5 tysiąca km i jest fajnie.

Wojtek z Opola

Augusta Treverorum

autor: Hubert Pawłowski

Marzec to wbrew pozorom bardzo dobry czas na podróżowanie po tym rejonie Europy. Temperatura w nocy i nad ranem nie jest zbyt wysoka, jednak w dzień spokojnie potrafi dobić do 18 – 20 stopni Celsjusza. A najważniejsze, że prawdopodobieństwo wystąpienia opadów deszczu w tym miesiącu jest niemal żadne. Za to w lato pada tu bardzo często.

I tym razem na pogodzie się nie zawiodłem. Jest już dość ciepło. Pojawiły się nawet pierwsze owady. Zarówno w powietrzu, jak i na szybce kasku.

Same góry nie są wysokie. Najwyższy ich szczyt ma raptem niecałe 900 metrów nad poziom morza. Średnio zaś nie przekraczają 400 – 500 metrów wysokości.

Droga przyjemnie wije się wśród wzgórz. Stan nawierzchni niemal idealny, ruch niewielki. Zakręty zazwyczaj są dość łagodne. Ot, w sam raz, aby się w nie dobrze złożyć i mieć z tego trochę radości. Wygląda na to, że jest to raj dla motocyklistów. Niezupełnie. Czasem trafiają się zakręty bardzo ostre, nawet agrafki. Na pierwszy rzut oka wygląda-

www.SwoimiDrogami.pl

ją jak te łagodne i nawet jeśli to nie my popełnimy błąd, to może go zrobić ten jadący z naprzeciwka. Dokładnie tak, jak niecałą godzinę temu w dolinie Saary, kiedy kierowca osobowego Peugeota na francuskich rejestracjach dał się zaskoczyć i wziął zakręt za szybo, w efekcie czego, ratując się przed zjazdem w przepaść, zakończył manewr na moim pasie. Motocykl minął samochód o centymetry, a ja o mało co nie zasiliłem tragicznych, wiosennych statystyk wypadków z udziałem motocyklistów. Trzeba mieć się na baczności. Jedynym plusem tej sytuacji było to, że poranny chłód w tym momencie jakoś przestał mi dokuczać.

Dodatkowo, napotkany po drodze wystrój przydomowego ogródka, nie nastraja jakoś szczególnie optymistycznie:

Góry są niewielkie, raptem kilka, kilkanaście procent. Motocykl spokojnie daje radę pokonywać je na trójce, czasem nawet na czwórce. I całe szczęście, bo ciągną się na przestrzeni kilku kilometrów. A potem następuje znów kilkukilometrowy zjazd, w czasie którego pozwalam sobie jechać „na latawca", to znaczy na luzie. Co prawda, zasady kierowania pojazdami nakazują zjeżdżać zawsze z zapiętym biegiem, ale silniki dwutaktowe rządzą się swoimi prawami.

I tak, z mozołem pokonując kolejne wzgórza, dojeżdżam do Trier, po naszemu Trewirem zwanego. Starożytność miesza się tu ze średniowieczem i współczesnością. Nawet nie zdajemy sobie sprawy, jak wiele nasza kultura zawdzięcza ludziom z nim związanym.

Miasto to pretenduje do miana najstarszego w Niemczech. Legenda, spisana we wczesnym średniowieczu głosi, że Trewir założył Trebet, syn króla Asyryjczyków, na 1300 lat przed powstaniem Rzymu. Do tej legendy odnosi się napis na jednej z kamienic na głównym rynku: ANTE ROMAM TREVERIS STETIT ANNIS MILLE TRECENTIS", czyli po polsku: „Przed Rzymem Trewir stał 1300 lat".

Tyle legenda. Pewne jest natomiast to, że tereny te zamieszkiwał celtycki lud Trewerów. W latach 58 – 50 p.n.e. został on podbity przez legiony Juliusza Cezara. W 30 roku p.n.e. legioniści założyli tu na krótko obóz wojskowy.
Dopiero w 16 roku p.n.e. powstało miasto, nazwane Augusta Treverorum na cześć cesarza Augusta. Po reformie administracyjnej cesarz mianował Trewir stolicą prowincji Gallia Belgica.

W mieście panuje duży ruch. Korki to tutaj codzienność. Przyczyną ich są w równym stopniu duża ilość pojazdów na drogach, jak i fatalna synchronizacja świateł na skrzyżowaniach oraz sama organizacja ruchu. Na dodatek jest ona co chwilę

zmieniana, co powoduje że mapa w nawigacji, chociaż z ubiegłego roku, staje się momentami bezużyteczna.

Na początku wszystko wygląda dosyć zabawnie. Dziesięć minut stania, dwie minuty jazdy, dziesięć minut stania. Tu skręcić nie wolno, tam zakaz, tutaj też. Nawigacja zaś twierdzi coś innego. W porządku, zdaję się na znaki drogowe i podążam za nimi. Kiedy jednak orientuję się, że po raz szósty przejeżdżam tymi samymi drogami, przestaje mi być do śmiechu. Na dodatek zrobiło się bardzo ciepło. Chłodzony wiatrem silnik ma dość. Gdyby mógł, to by się już pewnie zagotował. Niestety, nie może. Nie ma co się w nim gotować. A sytuacja jest niewesoła. Żar aż bucha z cylindrów. Na głowicach można spokojnie grillować. W końcu, na kolejnych światłach przy Rzymskim Moście, duszę silnik, który stwierdza, że najwyższy czas już na przerwę i oczywiście ani myśli zapalić. Ale wał się obraca, więc wszystko w porządku.

W tej sytuacji nie pozostało mi nic innego jak zepchnąć motocykl na chodnik. Podczas gdy silnik łapał oddech, ja postanowiłem podpytać o drogę miejscowych. Pewne sprawy zostały jednoznacznie ustalone. W tym czasie silnik nieco odsapnął i niechętnie, ale jednak, dał się namówić do współpracy.

Postanawiam zostawić motocykl jak najbliżej Starego Miasta i na zwiedzanie udać się pieszo. Wydaje się to najrozsądniejszym wyjściem.
Próba zaparkowania na Starym Mieście to osobny temat, tym niemniej udało mi się znaleźć odrobinę miejsca. Dalej postanowiłem już podążać na piechotę.

W chwili, gdy Trewir stał się stolicą prowincji Gallia Belgica, dla miasta nastały dobre czasy. W II wieku zaczęła się wielka rozbudowa. Na rzece Mozeli zbudowano nowy most.
Pierwszy most, drewniany, powstał w 17 roku p.n.e. W 45 roku zastąpił go rzymski most kamienny. W roku 152 oddano do użytku nowy most rzymski – ten, po którym miałem okazję dziś przejechać – w sumie aż cztery razy. Pierwotnie kamienne były tylko filary, natomiast przęsła drewniane. Most funkcjonuje do dziś, a pięć z dziewięciu filarów to oryginalna, rzymska robota. Dziś dzierży on zaszczytny tytuł „najstarszego mostu w Niemczech".

Miasto otoczono murami obronnymi. Miało ono kształt czworoboku. Na środku każdego z boków stała brama wjazdowa. Wyznaczały one dwie główne ulice miasta.

Do dziś zachowała się jedna z nich, Porta Nigra (łac. Czarna Brama). Jest to najstarsza budowla obronna na terenie Niemiec i największa brama wjazdowa na północ od Alp. Wzniesiono ją około 200 roku n.e. z bloków szarego piaskowca, bez użycia zaprawy. Kamienne bloki połączono za pomocą żelaznych haków zalewanych później ołowiem. Szary piaskowiec potem ściemniał i stąd najprawdopodobniej brama wzięła swoją nazwę.
Brama jest naprawdę ogromna i robi wrażenie. Mimo obiektywu o ogniskowej 18 mm ledwie mieści się w kadrze:

Pierwotnie miała składać się z dwóch jednakowych wież, jednak nie wiedzieć czemu, jednej z nich nigdy nie ukończono.

www.SwoimiDrogami.pl

We wczesnym średniowieczu użytkowano ją jako kościół, co prawdopodobnie uchroniło ją przed zniszczeniem. Pozostałe trzy bramy (Porta Alba, Porta Inclyta, Porta Media) nie zachowały się.
Brama wewnątrz:

Upływ czasu:

Szanujące się rzymskie miasto nie może obyć się bez amfiteatru. Trewir ma także swój. Powstał około 100 roku i mógł pomieścić 20 000 widzów. Oprócz funkcji „rozrywkowej", był on także ważnym fragmentem fortyfikacji miejskich, służąc jednocześnie jako zachodnia brama wjazdowa.

To tutaj, w myśl maksymy: „chleba i igrzysk", głodna makabrycznych wrażeń gawiedź oglądała krwawe spektakle:

Kwestie higieny mieszkańców rozwiązywał zespół łaźni, zwanych Barbarathermen, zbudowany w II wieku. Niestety, w średniowieczu czystość i higiena miały niewielkie znaczenie i do dziś z łaźni dotrwały tylko ruiny części podziemnych.

W roku 275 miasto najechali i złupili Frankowie. Nie zahamowało to jednak rozwoju Trewiru. Wręcz przeciwnie. Cesarz Konstancjusz w 293 roku uczynił z niego swoją rezydencję. Miasto pełniło funkcję reprezentacyjną aż do 395 roku.

W roku 300 Trewir ze swoimi 80 000 mieszkańców stał się największą metropolią tamtych czasów na północ od Alp.

Złoty okres przypada na panowanie cesarza Konstantyna Wielkiego. Miasto zostało mocno rozbudowane.
Dla siebie wybudował cesarz pałac, łaźnie oraz salę tronową.

Około 300 roku powstają łaźnie cesarskie. Należą one do największych tego typu budowli w dawnym cesarstwie rzymskim. Składały się z kompleksu pomieszczeń, których częścią była ogromna hala, dorównująca wielkością sali tronowej cesarza Konstantyna. W podziemiach znajdował się system kanalizacji i ogrzewania. Rozmiary kompleksu łaźni cesarskich to 200 metrów długości i około 100 szerokości. Jednak obiekty te nigdy nie były używane, na co wskazuje stan kanalizacji. Pozostawiono je w stanie surowym.

Dopiero około 360 roku cesarz Walentynian zaadaptował niewykorzystane budynki jako koszary dla wojska. Ogromną halę zburzono, zasypano podziemne instalacje. Pozostawiono łaźnię parową (Caldarium), które służyło jako gmach sądu.

Ruiny pomieszczenia do gorących kąpieli (Caldarium):

O wielkości budowli niech świadczy fakt, że gdy w XII wieku ruiny łaźni stały się częścią fortyfikacji miejskich, jedno z okien z powodzeniem służyło jako brama wjazdowa do miasta.

Sala tronowa cesarza Konstantyna (Aula Palatina), mimo różnych burz dziejowych, dotrwała do naszych czasów. Dziś jest największą salą rzymską na świecie. Jej wymiary wynoszą: 67 metrów długości, 27 metrów szerokości i 33 metry wysokości. Zbudowano ją w IV wieku, bez przypór i wsporników! Podłogi i ściany auli były ogrzewane przez pięć pieców mieszczących się pod podwójną podłogą.

W średniowieczu aula przeszła na własność biskupa Trewiru, który „ozdobił" ją wieżyczkami i blankami.

Jednak największych zniszczeń dokonał w XVII wieku Lothar von Metternich, budując w bezpośrednim sąsiedztwie „Pałac książąt elektorów" (Kurfürstliche Palais). Zniszczył w ten sposób dwie ściany (południową i wschodnią), a pozostałości auli zintegrował z pałacem. Dopiero król Fryderyk Wilhelm IV nakazał przywrócenie budynku do stanu sprzed przebudowy.

W 1856 roku aula przechodzi na własność landu Nadrenii – Palatynatu i od tego czasu służy jako kościół ewangelicki. W 1944 roku spłonęła doszczętnie. Mimo odbudowy, jej wnętrza nie zostały zrekonstruowane.

Warto w tym miejscu poświęcić kilka słów samemu cesarzowi Konstantynowi zwanemu Wielkim lub Świętym.

Sprawował on władzę cesarską od 306 roku n.e., krwawo eliminując innych pretendentów do tego tytułu. Podobny los zgotował nawet swojej rodzinie – nakazał powiesić swojego teścia, udusić szwagrów, poderżnąć gardło synowi i zamordować swoją żonę (parą w łaźni). Nie przeszkadza to jednak Kościołowi wschodniemu zaliczać go w poczet świętych jako równego apostołom.

Wygląda na to, że cesarz odkrył patent, jak żyć niegodziwie, a umrzeć w cnocie.

W 313 roku wydał edykt o swobodzie religijnej w cesarstwie rzymskim. Od tego momentu miał zapanować „błogosławiony pokój religijny". Edykt doprowadził jednak do nowego konfliktu. Tym razem prześladowanymi stali się poganie. Wydarzenie to było ważnym krokiem do zaprowadzenia w cesarstwie chrześcijaństwa jako obowiązującej religii

Sam przyjął chrzest dopiero na łożu śmierci. Legenda głosi, że na krótko przed bitwą z najważniejszym z pretendentów do tronu miał widzenie Chrystusa, który nakazał mu umieścić na tarczach i sztandarach połączone znaki XP i powiedział: „Pod tym znakiem zwyciężysz". Jednak wcześniej podobno doświadczał także i wizji boga Słońca, Apolla.

Po wizji, a w innej wersji legendy – śnie, w której ujrzeć miał Chrystusa, cesarz Konstantyn korzystał nadal symboliki cesarskiego kultu solarnego, używając na monetach symbolu triumfującego Słońca.

W 325 roku w Nicei odbył się pierwszy sobór powszechny biskupów chrześcijańskich, zwołany – a jakże, przez Konstantyna. Mało tego, pogański cesarz przewodził

i nadawał ton całym obradom. To podczas tego zjazdu powstało między innymi „Wyznanie wiary".
Za jego czasów Bizancjum, dawna grecka kolonia, stało się drugą stolicą cesarstwa, nazwaną na jego cześć - Konstantynopolem. W mieście urzędował senat oraz urzędy na wzór rzymski.
Zawdzięczamy mu także dzień wolny od pracy – niedzielę (ustanowiony w 321 roku).

Charakterystyczne, wąskie rzymskie cegły:

Wnętrze, mimo braku pierwotnego wyposażenia, robi niesamowite wrażenie:

Po raz pierwszy mam okazję być w Sali tronowej rzymskiego cesarza. Jej ogrom przytłacza. Jakie wrażenie musiała robić na poddanych.

Do auli przylega „Pałac Książąt Elektorów", przy budowie którego wyburzono aż dwie ściany sali tronowej. Za nim widoczna jest Aula Konstantyna:

Nieco dalej na Starym mieście możemy zobaczyć dwa kościoły. Bezsprzecznie górują one nad Starym Miastem:

www.SwoimiDrogami.pl

Starszy, św. Piotra, ufundowany został przez św. Helenę, matkę cesarza Konstantyna. Jest to najstarszy kościół biskupi w Niemczech. Według legendy przekazała ona swój pałac pod budowę bazyliki. Wersja ta znalazła potwierdzenie podczas badań archeologicznych. Wewnątrz kościoła znaleziono pozostałości rzymskiego domu wraz z malowidłem sufitowym datowanym na około 320 rok.

Bazylika została wzniesiona w 326 roku z polecenia cesarza Konstantyna, który na 20 – lecie swojego panowania (formalnie będąc poganinem) postanowił zbudować cztery wielkie kościoły:
- katedrę św. Piotra w Rzymie;
- bazylikę Grobu Świętego w Jerozolimie;
- kościół Narodzenia Chrystusa w Betlejem;
- oraz katedrę św. Piotra w Trewirze.

Dla rodzącej się nowej religii państwowej, chrześcijaństwa, potrzeba było namacalnych dowodów istnienia i męki Chrystusa. Cesarzowa Helena udała się więc z pielgrzymką do Ziemi Świętej, skąd przywiozła – a jakże – szereg relikwii, w tym między innymi krzyż Chrystusa. Dlatego też na obrazach przedstawiana jest często z krzyżem.

Katedrze św. Piotra w Trewirze przekazała: domniemaną tunikę Chrystusa, ząb św. Piotra, gwóźdź z krzyża Chrystusa oraz sandały świętego Andrzeja. Wszystkie te rzeczy ponoć odnalazła cesarzowa w Jerozolimie.

Katedra była wielokrotnie przebudowywana oraz naprawiana i odbudowywana po licznych burzach dziejowych. Pierwszy raz poważnie uszkodzona została już w V wieku, podczas wędrówek ludów. Później uległa poważnemu zniszczeniu podczas najazdu Normanów w 882 roku.

W 1200 roku do katedry dobudowano specjalny skarbiec, aby zabezpieczyć relikwie i kosztowności przed zniszczeniem i grabieżą. Kościół bogacił się tak szybko, że w 1480 roku trzeba było zbudować nowe pomieszczenie skarbca. Jego zbiory przetrwały nienaruszone aż do 1792 roku, kiedy to przetopiono prawie 400 kg złota na monety, aby sfinansować wojnę przeciwko francuskim rewolucjonistom.

Oprócz dzieł sztuki z różnych okresów – od antyku, przez średniowiecze, aż do współczesności – skarbiec przechowuje też cenne rękopisy.

Ten artefakt jest raczej współczesny:

Uwagę zwraca potężna, kamienna kolumna, nazywana „Domstein", leżąca przed wejściem do katedry.

Ludowa legenda głosi, że do budowy katedry podstępem zatrudniono diabła, który pomagał ją wznosić aż do momentu, kiedy zorientował się, że budowla przy której się tak męczy będzie kościołem. Zdenerwowany, ze złością cisnął kolumnę przy wejściu do świątyni i poszedł precz.

www.SwoimiDrogami.pl

W rzeczywistości „Domstein” to jedna z czterech kolumn, które znajdowały się w świątyni, a uszkodzeniu uległa w V wieku.

Obok katedry św. Piotra, połączony z nią wąskim przejściem, stoi kościół Najświętszej Marii Panny z XIII wieku, który z kolei jest najstarszym kościołem gotyckim w Niemczech (drugim pretendentem do tego tytułu jest kościół św. Elżbiety w Marburgu).
Kościół zbudowano na miejscu wcześniejszej, drugiej katedry cesarza Konstantyna. Wzorowano się przy tym m.in. na katedrze w Reims. Budowę rozpoczęto w 1230 roku, jednak z powodów finansowych prace wkrótce wstrzymano. Rozpoczęto je na nowo w 1243, jednak budowę ukończono dopiero w 1260 roku.
Architektonicznie kościół jest bardzo ciekawy. Zbudowany jest na planie krzyża greckiego. Dolna część ma kształt 12-płatkowej róży, symbolu patronki (Rosa Mistica). 12 płatków to także 12 apostołów, 12 plemion Izraela albo 12 punktów Składu Wiary (Apostolskie Wyznanie Wiary). Kościół posiada także cztery portale, wychodzące na cztery strony świata.
Piękny, stary gotyk:

Portal, przedsmak tego, co czeka na nas wewnątrz:

Cnoty:

I grzechy:

Biblia w obrazkach:

Niestety, wewnątrz katedry obowiązuje absolutny zakaz fotografowania. Szkoda, gdyż wnętrze jest przepiękne.

Oprócz tego Trewir posiada przepiękną starówkę. Uwagę zwraca wczesnogotycki „Dom Trzech Króli" (Dreikönigenhaus) z 1230 roku.

Dawny „Marketkreuz"na średniowiecznym rynku.

Oraz fontannę św. Piotra.

Zabytkowe kamieniczki.

www.SwoimiDrogami.pl

Klimatyczne, średniowieczne, wąskie uliczki Trewiru:

Dawny klasztor:

Wracam na ulicę „Brückenstrasse”, gdzie zaparkowałem motocykl.

W tym budynku, 50 metrów od miejsca postoju mojej maszyny, w roku 1815 urodził się Hirschel Marx, znany światu jako Karol Marx.

Tego filozofa, ekonomisty, działacza rewolucyjnego, twórcy teorii marksizmu i współzałożyciela I Międzynarodówki chyba nikomu przedstawiać nie trzeba.

Przed wyjazdem z Trewiru, każdy motocyklista obowiązkowo musi zawitać na ulicę „Luxemburgerstrasse”. Mieści się na niej duży sklep motocyklowy „Polo” a naprzeciwko – "Louis". Warto wcześniej

sprawdzić ceny interesujących nas artykułów w jednym i drugim sklepie, bo potrafią się dość znacznie różnić. Należy oczywiście przygotować sobie „żelazną listę zakupów”, bo w przeciwnym razie możemy nie dać rady później zabrać się motocyklem z zakupionymi rzeczami. Im bliżej sklepów, tym więcej motocykli. Od pozdrowień zaczyna boleć ręka.

Po zakupach kontynuuję podróż ulicą „Luxemburgerstrasse”. Sześć kilometrów za Trewirem, w miejscowości Igel, znajduje się kolejny zabytek z czasów antyku. Jest nim pomnik nagrobny rodziny Sekundiniusów, najlepiej zachowana tego typu budowla na północ od Alp. Inne, po upadku cesarstwa rzym-

skiego, uległy zniszczeniu i pozostały po nich tylko fundamenty.

Pomnik ten to 23-metrowa kolumna wykonana z czerwonego piaskowca, zbudowana w pierwszej połowie III wieku. Pokryto ją płaskorzeźbami. Jedna z nich przyczyniła się do uchronienia pomnika przed zniszczeniem, uważano bowiem, że przedstawia ona zaręczyny cesarza Konstancjusza (ojca Konstantyna Wielkiego) z cesarzową Heleną, późniejszą świętą, fundatorką bazyliki św. Piotra w Trewirze. W rzeczywistości na płaskorzeźbach przedstawiono życie codzienne handlarzy tkanin (rodzina Sekundiniusów prowadziła sklep z tkaninami w Trewirze) oraz sceny z mitologii rzymskiej.

Kolumnę wieńczy rzeźba orła z szeroko rozpostartymi skrzydłami. Od łacińskiej nazwy orła (aquila) pochodzi nazwa miejscowości Igel.

Podczas powrotu w stronę Trewiru, na jednym z podjazdów silnik znowu zaczyna słabnąć, by w końcu odmówić posłuszeństwa. W pierwszym odruchu przełączam kranik na rezerwę, trochę to pomaga. Po spojrzeniu na licznik przebiegu dochodzę do wniosku, że na opróżnienie zbiornika jest za wcześnie. O wiele za wcześnie. Silnik musiałby spalić ponad 10 litrów na 100 kilometrów. Wycieku

cieczy pędnej też nie mam. Zerknięcie do zbiornika potwierdza moje przypuszczenia. Na oko jest jeszcze paliwa na ponad 150 kilometrów, może nawet więcej.

Przyczyna problemu okazuje się być prozaiczna. Jest nią po prostu zabrudzony filtr paliwa. Przez zimę musiało osadzić się w zbiorniku trochę paprochów, które podczas pierwszych wiosennych wyjazdów dały takie oto objawy.

Na szczęście w tankbagu jest zawsze zapasowy – nauczka po wiośnie 2010, kiedy to podobne brudy zatkały filtr tak skutecznie, że wracałem do domu skokami. Po 20 minutach od zgaśnięcia silnika

przez zapchany filtr przesiąkało tylko tyle paliwa, że silnik był w stanie zaskoczyć i przejechać 500 – 1000 metrów i gasł znowu, więc większość drogi do domu pchałem motocykl ku uciesze innych kierowców, także motocyklistów...

Maszyna odzyskuje wigor. Widoki są przepiękne. Szkoda, że aparat fotograficzny tak spłaszcza perspektywę...

Podczas jednego ze zjazdów widzę stojące w zatoczce autobusowej BMW R 1200 z włączonymi światłami awaryjnymi. Pamiętając swoją przygodę z filtrem, kiedy wystarczy czasem niewielka pomoc, aby oszczędzić komuś poważnych problemów, zatrzymuję się obok niego. Kierowca jest nieco zdziwiony, ale ucieszony. Okazuje się że to jego pierwsza przejażdżka po zimie i elektryka zaczęła płatać mu figle. Wspólnym wysiłkiem udaje nam się ją nieco ogarnąć, jednak BMW świeżo poznanego kolegi nadal nie ma świateł mijania. Do wyboru są tylko światła drogowe albo pozycyjne. Postanawiamy więc jechać wspólnie – ja przodem, na światłach mijania, a on za mną na pozycjach. Żeby nie musiał się za mną wlec, postanawiam trzymać mniej więcej 100 km/h, o ile będzie to możliwe. Jednak na podjazdach nie daję rady. Po jakichś 20 kilometrach decydujemy, że ze względu na duże dysproporcje pojemności i osiągów motocykli pojedziemy dalej samotnie. Zresztą do domu nowy kolega ma już niedaleko. Szybka wymiana serdeczności i na kolejnym skrzyżowaniu nasze drogi się rozchodzą. Samemu jedzie mi się o wiele lepiej. Jemu pewnie też.

Droga jest super. Same zakręty, dosyć łagodne. Motocykl pięknie się składa, opony pracują całą szerokością bieżnika. Staram się brać je na pełnej prędkości. To jest to, co tutejsi nazywają „Kurvenspass", czyli przyjemność pokonywania zakrętów. Na jednym z nich teraz ja bałaganię. Zbyt późno orientuję się, że zakręt jest agrafką, w dodatku bardzo wąską. W ostatnim momencie udaje mi się jeszcze wyprostować motocykl i nieco wytracić prędkość. Jednak czuję, że za mało. W lewo, w lewo! Pochylam motocykl. Jeszcze trochę. Jeszcze! Już prawie się mieści...

Zgrzyyyyyttttt... Maszyna trze o jezdnię. Czym? Na pewno nie podnóżkami. Pewnie stopką boczną. Albo tłumikiem. Dalej motocykla pochylić się już nie da.
Mieszczę się w zakręcie. Jednak udało się. Co prawda, od prawej krawędzi jezdni i szatkownicy dzieliły mnie centymetry, ale na szczęście obyło się bez strat w ludziach i sprzęcie.
Kilkanaście kilometrów dalej zatrzymuję się na przydrożnym parkingu, aby oszacować ewentualne uszkodzenia motocykla. Na tłumiku nie ma żadnych śladów, stopka boczna na minimalny ubytek materiału, jednak bez wpływu na funkcjonowanie całości.

Dalszą drogę pokonuję już dużo ostrożniej, z mocnym postanowieniem poprawy. To była już druga sytuacja podbramkowa w dzisiejszym dniu. I nie jest żadnym wytłumaczeniem, że ta poranna przygoda z Peugeotem nie była z mojej winy, bo powinienem był przewidzieć taką możliwość. A druga to już ewidentnie moje „dzieło". Mędrcy tego świata ostrzegali, że zawsze na wiosnę motocykliści mają najwięcej wypadków. I prawdy tej nie należy lekceważyć.

Teraz tempo jazdy co prawda spadło, ale to dobrze, bo krajobrazy robią się coraz ciekawsze. Przede mną przepiękne góry Hunsrück.

Hubert Pawłowski

moWer
z silnikiem rower

Stylowa podróż.

Skontaktuj się ze swoim lokalnym dealerem:

Warszawa: eramowera@gmail.com

Łódź: c-b-t@o2.pl

Silnik Alfy + skrzynia Garbusa

Na warsztacie

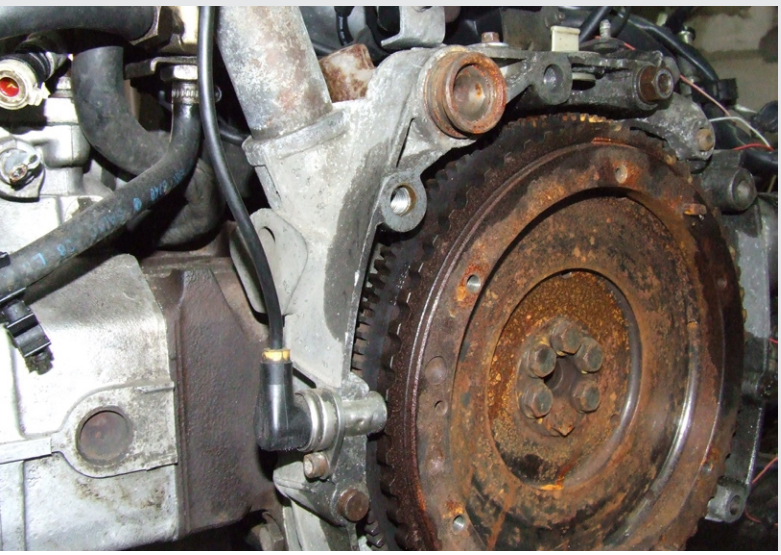
autor: Grzegorz Wojtyła „Winda”

Zestaw, jakim dysponowałem, składał się ze skrzyni Volkswagena Garbusa na mokrych półosiach oraz ośmiozaworowego silnika Alfa Romeo 33 1.7 na wtrysku o mocy 110 KM. Od zarania dziejów wiadomo, że najłatwiej (?) zrobić trajkę na Garbusie. Wykorzystuje się cały tył. Piękne i bezproblemowe tylne zawieszenie na drążkach skrętnych, wytrzymała i pancerna skrzynia, silnik mocowany tylko do skrzyni. Można wybrać skrzynię na suchych lub mokrych półosiach. Mokre sprawiają, iż łatwiej jest zamocować tylne błotniki oraz akumulator. Od „sanek” skrzyni wypuszcza się rury do główki ramy i tym sposobem mamy całą ramę do trajki. Tak można przedstawić to w dużym uproszczeniu. Dlaczego silnik Alfy? Ten od Garba ma swoje niepodważalne zalety: ładny dźwięk, prosta konstrukcja, chłodzenie powietrzem. Dla mnie jednak istotniejsze były wady. Moc 30-40 KM to troszkę za mało, aby sprawnie wyprzedzić tira. Poza tym spalanie jest dość duże w porównaniu z mocą. Ceny części też nie zadowalają. Za cenę dobrych gaźników do Garba kupisz całą Alfę. Silnik typu boxer jest niski i ułatwia zachowanie ładnej linii trajki. Tego nie chciałem zmieniać. Na rynku nowszych silników mamy dwie marki boxerów: Subaru i Alfa Romeo. Te drugie uważam za ładniejsze, co jest ważne, gdy silnik wyeksponu-

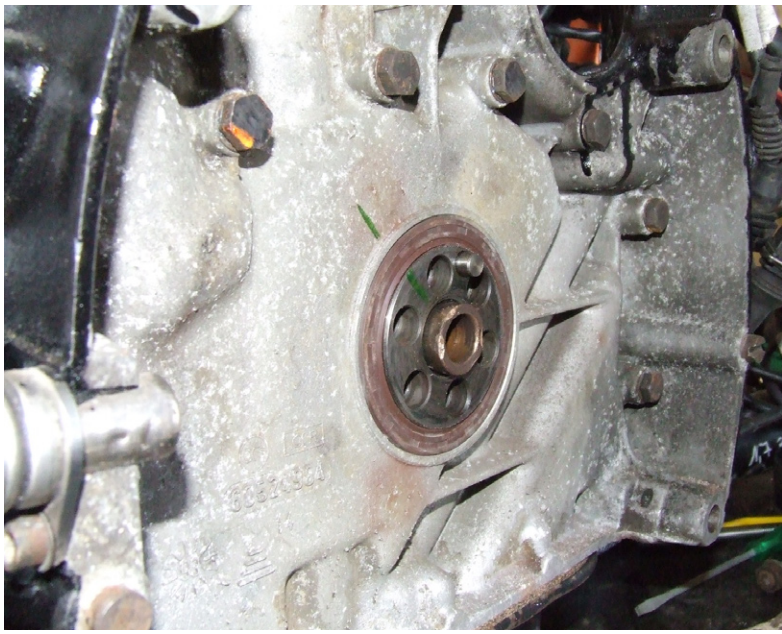
jemy na wierzchu. Oczywiście w każdym przypadku trzeba liczyć się z tym, że są to silniki chłodzone cieczą. Dochodzą więc problemy chłodnic, wiatraków itp.

W moim przypadku wtrysk był firmy Bosch, ale możemy założyć także włoski. Przy łączeniu ze skrzynią nie ma to znaczenia. Daje o sobie znać natomiast przy awarii komputera. Włoskich jest na rynku więcej i o niższej cenie. Z doświadczenia wiem, jak ważne jest opisanie całej elektryki. Kabli jest kilka metrów. Trudno to potem ogarnąć.

Silniki wtryskowe Alfy mają dłuższy kołnierz bloku silnika, co oznacza, że koło zamachowe jest osadzone głębiej o ok. 20 mm niż w gaźnikowym. Silnik posiada również czujnik położenia wału. Te dwie kwestie sprawiają, że jest trudniej niż w gaźnikowym. Moja flansza, łącząca skrzynię z silnikiem, ma 15 mm grubości oraz pierścień osadzający od strony skrzyni.



Aby sprzęgło mogło być obsługiwane przez widełki na skrzyni Garbusa, należy całe koło zamachowe odsunąć od bloku silnika o 50 mm. Musimy w ślad za kołem zamachowym odsunąć czujnik położenia wału oraz zrobić podparcie dla wałka skrzyni.

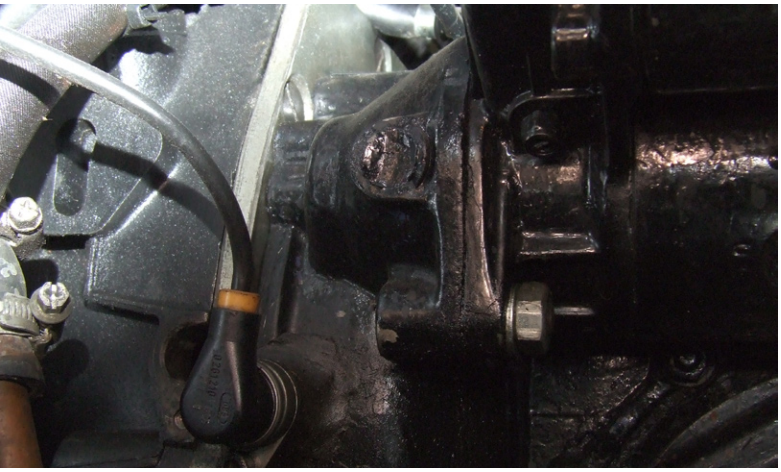


Należy dorobić dystans 50 mm oraz tulejkę do podparcia wałka ze skrzyni biegów. Śruby mocujące koło zamachowe do silnika muszą być dłuższe również o 50 mm.

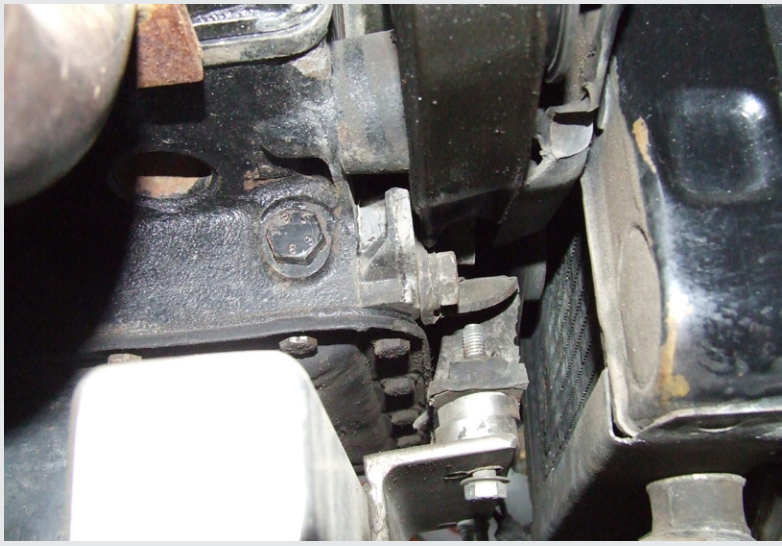
Gdy odsuniemy całe sprzęgło, oryginalny rozrusznik Alfy wyrzucamy.
Na kole zamachowym są dwa pierścienie zębate: jeden ostry dla rozrusznika, drugi łagodny dla czujnika wału. Zamieniamy je miejscami. Wystarczy rozgrzać koło zamachowe (ja robiłem to na grillu ogrodowym), a pierścienie zwiększą swój promień i same spadną.

Zamiana powoduje, że pierścień idealnie pasuje nam pod rozrusznik Garbusa, który konstruktorzy umieścili na skrzyni biegów. Pierścień musimy liznąć o 1 mm na tokarce, aby miał niższe zęby. W przeciwnym razie nie wejdzie w otwór skrzyni biegów, gdyż ma większą średnicę niż światło skrzyni. Tu parę słów o słoneczku, czyli docisku sprzęgła. Od zewnątrz do środka docisku biegną blaszki ułożone promieniście. Jest ich dużo. W centralnym miejscu tworzą okrąg, przez który przechodzi wałek ze skrzyni. Wałek od skrzyni Garbusa jest grubszy niż skrzyni Alfy. Dlatego otwór ten musimy powiększyć o 1,5 mm.

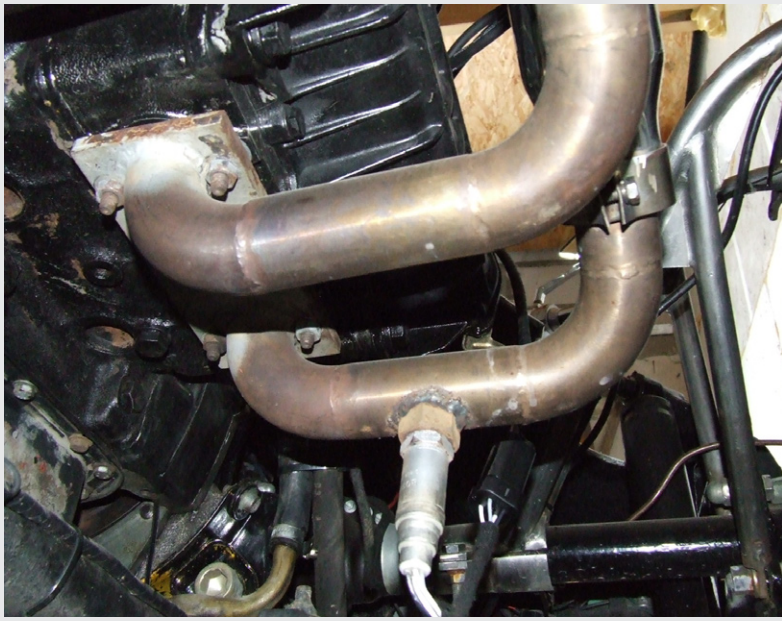
Z bloku silnika również musimy przenieść na blok skrzyni biegów czujnik położenia wału, aby „widział" swój pierścień. Wiercimy otwór w boku skrzyni i mocujemy go. Operacja musi być dokładna. Milimetr w złą stronę i mamy brak iskry.



W tle widać oryginalny otwór na czujnik w bloku silnika.
Silnik podparty na oryginalnej poduszce przy tylnej chłodnicy.



Musimy zamontować sondę lambda. Przy jej pomocy komputer analizuje skład spalin i odpowiednio dawkuje paliwo na wtryski. W aucie wydech to 4 w 1. Sonda jest zamontowana już w pojedynczej rurze, dlatego bada spaliny ze wszystkich czterech cylindrów. W mojej trajce było to niemożliwe, bo mam cztery oddzielne wydechy. Sondę zamontowałem do jednego i działało. Jeździłem tak jeden sezon. Jednak odczyt tylko z jednego wydechu oszukiwał komputer, który dawał więcej paliwa niż trzeba. Stąd spalanie sięgało 10 litrów. Teraz, poprzez połączenie dwóch wydechów, komputer pobiera odczyt z dwóch cylindrów, co daje mu lepszą analizę. Spalanie obecnie to 8 litrów, a jak jadę spacerowo to nawet 7.



Zaprezentowałem jeden ze sposobów połączenia. Może da się łatwiej. Na pewno prościej jest z silnikiem gaźnikowym. Odpada wtedy sonda lambda, czy czujnik położenia wału.

Grzegorz Wojtyła „Winda”

Książka o Rajdzie Katyńskim

Podczas III Kiermaszu Wydawnictw Instytutu Pamięci Narodowej w Warszawie natrafiłem na publikację wydaną w 2009 roku przez wrocławski Oddział tejże instytucji pt. "Szlakiem pamięci narodowej. Kronika VII Międzynarodowego Motocyklowego Rajdu Katyńskiego (25 VIII-8 IX 2007)". Na książkę autorstwa Jerzego Kirszaka składają się: słowo wstępne prezydenta Ryszarda Kaczorowskiego, tekst kroniki, aneksy (skład komitetu honorowego, lista uczestników wszystkich rajdów, wybrane podziękowania ze Wschodu, lista osób nagrodzonych związanych z Rajdem) oraz płyta z filmem o VI Rajdzie Katyńskim.

Książka jest bezsprzecznie ciekawa i potrzebna. Napisana bardzo dobrym językiem, zilustrowana świetnymi zdjęciami ("Izi" na okładce), ma duży potencjał edukacyjny. Dzięki kronice jednego z Rajdów czytelnik ma okazję zapoznać się z ważnymi momentami historii Polski. Opis, w moim mniemaniu, oddaje klimat wyprawy. Czytający odczuwa szacunek dla tegoż przedsięwzięcia. Ma też okazję wzruszyć się i poczuć atmosferę spotkania z Polakami na Wschodzie. Autor umiejętnie wplata w przekaz rajdowy wątki historyczne.

Szkoda tylko, że IPN słynący z monumentalnych i rzetelnych publikacji (np. "Atlas polskiego podziemia niepodległościowego") poprzestał na wydaniu tylko jednej relacji z Rajdu. Przypuszczam, że wybór, jaki padł na siódmą jego edycję, jest trafny, bo wybrano zapewne przykład najbardziej reprezentatywny. Chciałoby się jednak poznać punkt widzenia, obserwacje i oceny osób, które pojechały z innych chociażby środowisk zawodowych.

Mariusz Sawa

80 lat

Jubileusz sportów motocyklowych w Kielcach

autor:
Jarosław Ozdoba

Zdjęcie pochodzi z albumu "Kielczanie z albumów rodzinnych" wydanego nakładem Wydawnictwa Jedność; ISBN: 978-83-7442-643-5. Wykorzystane na zasadzie cytatu.

Kielce 1935

Kielecczyzna to region bez wątpienia bardzo bogaty w tradycje sportu motocyklowego. Sukcesy zawodników Ludwikowa, SHL, Stali, sekcji motorowej Korony, KKM czy KTM Novi ciągną się nieprzerwanym pasmem od czasów międzywojennych po lata współczesne. Wymienienie nazwisk kieleckich medalistów Sześciodniówek Motocyklowych, Mistrzostw Europy, Pucharu Krajów Demokracji Ludowej, Mistrzostw Polski i rozgrywek pucharowych przybrałoby formę książki telefonicznej. A wszystko zaczęło się osiemdziesiąt lat temu.

W roku 1933 rozegrano po raz pierwszy w Kielcach uliczny wyścig motocyklowy. Start i metę zlokalizowano na ulicy Sienkiewicza na wysokości hotelu Bristol. Motocykliści dziesięciokrotnie pokonywali trasę ulicami: Sienkiewicza, Małą, Placem Panny Marii, Dużą (ówczesna nazwa ulicy Jana Pawła II), Krakowską, Zacisze, Chęcińską, Karczówkowską, marszałka Focha (dziś Paderewskiego) i Sienkiewicza. Najlepszym w stawce okazał się, debiutujący w takiej imprezie, dwudziestodwuletni kielczanin Jerzy Nowak, który wypracował dużą przewagę nad rywalami. Startował on na angielskim Nortonie 500. Należy dodać, że wówczas kieleckie ulice nie znały asfaltu. Dominował klinkier, granitowa kostka i "kocie łby". Wyścig z 1933 roku i sukces Jerzego Nowaka uważa się za początek sportów motocyklowych na Kielecczyźnie. Wyścigi uliczne kontynuowano w Kielcach do roku 1939. Wojna przerwała ich

kieleckie edycje. Stosowano różne warianty tras, z których dużym powodzeniem cieszyła się trasa "sprinterska" – start na Placu Panny Marii, poprzez Dużą, dookoła Rynku i Małą.

Po wojennej zawierusze, już w roku 1945, za sprawą Stanisława Lesiaka – legendarnego kieleckiego działacza motoryzacyjnego – zorganizowano w Kielcach uliczny wyścig motocyklowy, pierwszy w powojennej Polsce. Na starcie stanęło kilku zawodników dysponujących cudem ocalałymi z wojennej pożogi maszynami, które uniknęły rekwizycji przez okupanta. Były też motocykle z demobilu. Dopisała publiczność szczelnie oplatając trasę wyścigu. Na ulicach Kielc znów zawarczały motocykle!

Uruchomienie w Hucie Ludwików w 1947 roku produkcji motocykli SHL 125 zaowocowało powstaniem Działu Doświadczalnego. Opracowane tam przez bardzo uzdolnionego konstruktora, a zarazem zawodnika, Jerzego Jankowskiego, sportowe SHL WJ-1 i WJ-2 wielokrotnie pokazywały swoją klasę na wyścigach organizowanych w Warszawie, Poznaniu, Katowicach, Krakowie, Szczecinie, Łodzi, Białymstoku i Kielcach.

Wyścigi motocyklowe na trasach ulicznych odbywały się w Kielcach do lat sześćdziesiątych. Obok motocrossu i rajdów motocyklowych cieszyły się dużym powodzeniem w mieście nad Silnicą. Po wybudowaniu w Miedzianej Górze toru wyścigowego "Kielce", zaczęto na tym obiekcie organizować także wyścigi motocyklowe. Tor w Miedzianej Górze wymagał dużych umiejętności ze względu na swą konfigurację. Po raz ostatni wyścigi motocyklowe rozegrano na torze "Kielce" w roku 1998 - niestety tylko w klasach 50/80.

Czy po oczekiwanym z wytęsknieniem generalnym remoncie toru w Miedzianej Górze wrócą tam wyścigi motocyklowe? Oby! Wszak to obiekt nietuzinkowy, położony w centralnej Polsce. Łatwo tu dojechać z Warszawy czy Łodzi.

Z grona kieleckich motocyklistów wielu odnosiło sukcesy w wyścigach drogowych. Dla potomnych warto odnotować nazwiska Ryszarda Potockiego, Feliksa Świercza, Zygmunta Sikory, Tomasza Armaty, Zdzisława Kałuży, Jerzego Bonara, Mieczysława Radka. Ten ostatni zdobył w wyścigach dwanaście medali Mistrzostw Polski, a Tomasz Armata siedem.

Na podziw zasługuje wyczyn legendarnego Zenona Wieczorka. W roku 1964 zdobył on tytuły Mistrza Polski w rajdach szosowo-terenowych, motocrossie i wyścigach drogowych. Potrójna szarfa!

Jest nadzieja, że pokazowe wyścigi uliczne oldtimerów powrócą na ulice Kielc podczas któregoś ze Zlotów motocykli SHL. Chyba warto poczekać...

Jarosław Ozdoba

UWAGA KOMUNIKAT

Do naszego baku dolali kilka złotych:

Bartłomiej z Wędrzyna

Roman z Poznania

Krzysztof z Chorzowa

Aleksandra z Jarosławia

Andrzej z Warszawy

Mirosław z Zaczernia

Paweł z Chlewisk

Karol z Radomia

Piotr z Kozienic

DZIĘKUJEMY!

Dzięki Wam możemy dalej jechać Swoimi Drogami!

Swoimi DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów

Jeżeli podoba Wam się to, co robimy i uważacie, że zasługujemy na Wasze wsparcie, oraz jeśli chcecie nam pomóc w rozwoju Kwartalnika,

zajrzyjcie na naszą stronę www.swoimidrogami.pl do działu:

-XTREME GARAG-
CUSTOM BIKES

www.extremegarage.pl
e-mail:extremegarage@o2.pl
tel: 600-954-001
694-435-177
606-436-480

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 zadbaj 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!

Mini quady
motorowery
skutery
oraz motocykle marki Junak, Barton Motors.

Części i akcesoria do motocykli
oleje Motul, Bel-Ray i inne

72-100 Goleniów
ul. Pocztowa 44
tel 91 4180085, 696 426 994, 501 072 528

V-moto.pl

CZĘŚCI, AKCESORIA,
FILTRY, CHEMIA

www.v-moto.pl
e-mail: v-moto@v-moto.pl

SZUKASZ KAPELI?

THE REASON

The Reason, bieszczadzka kapela mająca sześcioletni staż na scenie muzycznej, prezentująca mocne rockowo-punkowe uderzenie wprost w słuchaczy.
Jeśli szukasz kapeli na zlot motocyklowy lub na koncert to możesz nas posłuchać na www.thereason.pl i na YouTube.
Sprzęt na którym gramy daje wysokiej jakości brzmienie podczas występów, a różnorodność muzyki, którą gramy zadowoli każdego słuchacza.
Ogień, który płynie ze sceny rozgrzeje publikę do czerwoności, to będzie dla wszystkich widzów powrót do czasów kiedy muzyka była mocna, głośnia, brutalna i trafiała w ucho.

Nasz konkakt:
thereason@op.pl , 721068030-Przemek,
www.thereason.pl
www.facebook.com/TheReason.Lesko .

Let there be rock we were born to be wild!
Pozdrowienia z Bieszczadów!

STUDIO AEROGRAFU
Szymon Chwalisz

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

tel: 665-360-692
email:
studioaergrafu@o2.pl

www.studioaerografu.com

Artystyczne Malowanie Motocykli

UWAGA!

TEN TEKST PRZECZYTA MINIMUM

189 000 osób

CZY WIESZ, ŻE
mogła tu być
Twoja reklama?

Zapraszamy:
reklama@swoimidrogami.pl

MOTORQ

SPONSOR NAGRODY GŁÓWNEJ NA V FINAŁ MOTOSERCA W WARSZAWIE

Importer części do skuterów, motocykli i ATV

Inteligente żelowe akumulatory z testerem

Nowość!!!

Motorq Sp z o.o , ul. Targowa 7, 06-300 Przasnysz
tel. +48 29 756 47 50 www.motorq.pl fax. +48 29 756 47 60

Moje impresje motocyklowe

BMW R75 i Zündapp KS 750

autor: Adam Medyna

Moje krótkie eseje na temat tych motocykli nie będą dokładnym ich opisem. To można znaleźć w Internecie, czy literaturze. Przedstawię swoje impresje ze spotkań z tymi motocyklami, odczucia, które miałem jeżdżąc nimi bądź odbudowując i naprawiając je. Niektórzy mogą na to patrzeć zupełnie inaczej.

Powyższe motocykle są dość dobrze znane większości osób. Produkowane w sporych ilościach dla potrzeb niemieckiej armii, były w miarę częstym widokiem na ziemiach PRL w latach 1950-1980. Pojawiają się i dzisiaj.
W znacznym stopniu zunifikowane, budowane, jako kombinacja motocykla z wózkiem możliwa do rozłączenia, ale niewygodna w użyciu solo, były chyba najwyższym stopniem wtajemniczenia w dziedzinie motocykla wojskowego lat 40-tych i jednocześnie na pewno najbardziej skomplikowaną konstrukcją motocyklową tych czasów.

Z literatury wiem, że w wyścigu do niemieckich kontraktów rządowych dla wojska wygrała firma Zündapp. Założenia konstrukcyjne zestawu i większość podzespołów była wytworem tej firmy, a nie BMW. Ta ostatnia musiała dostosować swój produkt do wspólnego podwozia wózka. W ciągu trwania działań wojennych unifikacja osiągała coraz wyższy stopień, a koszty były cięte, w związku z czym rozwiązania bardzo dobre zastąpiono dobrymi, ale tańszymi (np. zawieszenie wózka, zmiana drążków na rurę skrętną). Od normalnego motocykla z wózkiem różniły się głównie geometrią podwozia, która w ich wypadku była geometrią trójkołowca.

Same motocykle były jednak zdecydowanie rożne, mimo że porównując ich dane na papierze ma się wrażenie, że patrzy się na ten sam motocykl. Oba o pojemności 750 ccm, mocy 26 KM przy 4000 obr/min i 5 kgm momencie obrotowym, silniki dwucylindrowe, rozrząd OHV, układ bokser z suchym sprzęgłem i rozbudowaną skrzynią biegów, napędzane wałem z przeniesieniem napędu na kosz, hydraulicznym hamulcem na tylne koło i koło kosza oraz bardzo skutecznym bębnowym hamulcu przednim. Wszystkie cztery koła były o rozmiarze 16X3" i oponach balonowych 450X16.

Jednakże poczynając od ramy, która w BMW była skręcana z elementów i miała przedni widelec teleskopowy, a w Zündappie była spawana z rur o przekroju owalnym ze wzmocnieniami z grubej blachy i przodem będącym odmianą trapezu z osobnym hydraulicznym tłumieniem, a na skrzyni biegów kończąc, wszystko w nich było różne.

Silnik Zündappa był tak naprawdę bardzo szeroko rozchyloną V-ką (w celu uzyskania lepszego prześwitu pod cylindrami), do tego był silnikiem o długim skoku (75 x 85 mm) z bardzo krótkimi czasami otwarcia zaworów, generującym swój maksymalny moment przy stosunkowo niskich obrotach (2650). Żeby osiągnąć swoje 26 KM miał troszkę wyższy stopień sprężania w porównaniu do BMW (6.2 : 1). Silnik BMW był typowym silnikiem tej firmy z końca lat 30-tych, przygotowanym do użycia w normalnym motocyklu. Został, jak mi się wydaje, z lekka na siłę dostosowany do służby wojskowej. Przy wymiarach kwadratowych (78 x 78 mm) miał stopień sprężania obniżony do 5.6 / 5.8 :1. Z powodu o wiele "lepszych" czasów zaworowych, jego moment maksymalny generował się na o wiele wyższych obrotach tuż pod obrotami mocy maksymalnej (3600).
Oba silniki były również w zupełnie inny sposób skonstruowane. BMW ze składanym wałem i dość "otwartą" konstrukcją, Zündapp z wałem kutym z jednego kawałka stali i dzielonymi korbowodami chodzącymi na rolkach w dzielonym koszyku. Później w warunkach powojennych okazało się to jego piętą Achillesa.

Do tego silnik Zündappa był w pełni zamkniętą jednostką z pokrywami skutecznie zabezpieczają-

cymi jego osprzęt elektryczny i gaźnik. BMW wszystko miała na wierzchu, dysponując do tego dwoma gaźnikami skutecznie utrudniającymi ustawienie silnika w warunkach bojowych (i nie tylko).

W Zündappie sprzęgło to skomplikowany mechanizm dwóch tarcz ciernych z trzema przekładkami, a skrzynia dość prosta z czterema przełożeniami o zębach prostych i dwoma reduktorami – jednym zmieniającym kierunek napędu, drugim obniżającym przełożenie (biegi terenowe). Mechanizm zmiany biegu na baku powodował blokadę przełożeń na wstecznym do najniższego. Oba mosty napędowe miały zwolnice, mechanizm różnicowy jak i jego blokadę.

BMW oczywiście odwrotnie – przy stosunkowo prostym jednotarczowym sprzęgle z bardzo ciężkim dociskiem, skrzynia biegów była rozbudowanym i składającym się z kilku podzespołów mechanizmem, różniąca się również tym, że dwa ostatnie przełożenia realizowały koła zębate o zębach skośnych. Efektem tego było to, że prosta skrzynia Zündappa wyła jak potępieniec na każdym biegu, a BMW była cicha od dwójki w górę.

W warunkach PRL każdy z tych motocykli miał swoje słabe punkty, które zdecydowanie utrudniały remont. Dla Zündappa był to praktycznie nienaprawialny wał korbowy, dla BMW bardzo trudna do naprawienia skrzynia biegów. Tam z kolei wic polegał na tym, że wodziki wybijały wgłębienia w bębenku prowadzącym i zmiana biegów przestawała być precyzyjna. Jeżeli jeszcze ktoś próbował zastosować tulejki pod kołami zębatymi z taniego brązu lub mosiądzu, skrzynia rozjeżdżała się błyskawicznie.

Tak się stało, że Zündapp był pierwszym, który wpadł w moje ręce. Była to sztuka kupiona przez mego znajomego dla mnie z przeznaczeniem czysto handlowym. Miała być jak najtańszym kosztem odbudowana, pomalowana i uruchomiona, po czym wywieziona za granicę i sprzedana. Jakkolwiek miałem już za sobą odbudowę Sokoła, to Zündapp okazał się o wiele trudniejszym zadaniem, w kilku przypadkach powodując niemożność posunięcia się do przodu, co spowodowało, że zakończenie całego projektu znacznie rozciągnęło się w czasie. Co prawda mieliśmy od razu gotowe rozwiązanie największego problemu, naprawy wału korbowego (przez podmianę na wał z R75 i wycięcie dodatkowego otworu w tyle karteru silnika), to wiele innych rzeczy okazało się przerastać moje umiejętności i możliwości techniczne. Wówczas jeszcze raz stwierdziłem, że jeżeli chodzi o malowanie to najlepiej wychodzi mi usuwanie starego lakieru. Nie miałem specjalnie pojęcia o działaniu iskrownika i tylko szczęśliwemu przypadkowi zawdzięczałem, że nie zniszczyłem go przy próbie rozebrania. Duża ilość kół zębatych w skrzyni powodowała u mnie zawrót głowy. Również zdecydowanie za dużym zaufaniem dążyłem kogoś, kto wieki przedtem położył jakąś instalację elektryczną.

Skutki nie dały na siebie długo czekać. Po złożeniu wszystkiego w kupę, motor nie dawał się uruchomić. Postanowiłem złapać byka za rogi i zamontować nowy gaźnik od Syreny 102, który jako żywo przypominał (z zewnątrz) oryginalnego Solexa. Po założeniu gaźnika nastąpiła wyraźna poprawa w zachowaniu motocykla. Zapalił po około dwóch tysiącach kopów, wszedł na obroty bliskie maksymalnych bez żadnego udziału z mojej strony, po czym po kilku minutach również bez żadnego powodu zgasł. Niezwykle zadowolony z efektu próbowałem jednocześnie rozkminić problem dość losowego w gruncie rzeczy zapalania silnika. Udało mi się to kilka razy powtórzyć, ale żadnych efektów tego nie było.

W międzyczasie wiosna przeszła w lato i pojawił się w Warszawie mój holenderski kontrahent, który miał prowadzić sprawę sprzedaży motocykla za granicą. Obejrzał z zainteresowaniem działanie wspaniałej maszyny (trzy minuty obrotów maksymalnych i zdechł). Jako optymista stwierdził, że szczegółami będziemy martwić się na miejscu i pojechał. Za kilka dni miałem pójść w jego ślady.

Tak się złożyło, że wybierałem się z razem z braćmi Z., z których jeden był moim szkolnym kolegą. Obaj liczyli na złapanie jakiejś roboty w Holandii. Do tego ktoś ze znajomych wcisnął mi jeszcze motocykl R12 do sprzedania tamże, więc przygotowania do podróży wyglądały dość imponująco. Udało mi się pożyczyć Fiata 125 z gigantycznej długości przyczepą (mój ówczesny pojazd Renault 4 nadawał się do wszystkiego tylko nie do ciągania jakiegokolwiek bagażu). Na niej oba motocykle z wózkami mieściły się bez żadnych problemów. Nasz własny bagaż zmieścił się w Fiacie bez problemu i pojechaliśmy. Był to koniec epoki gierkowskiej z jej ograniczeniami benzynowymi i coraz większymi trudnościami z zakupem żywności. Wiedzieliśmy, że z dojechaniem na prom będą problemy.

I tak było. Jechaliśmy powoli i w nocy, mimo to Fiat palił jak smok i dość szybko byliśmy zmuszeni zacząć szukać jakiegoś źródła benzyny. W dodatku ciągle miałem wrażenie, że przyczepa chce się urwać z haka, a Fiat ciągnie ją z najwyższym wysiłkiem. Na szczęście dla mnie obaj bracia prowa-

dzili, więc mogliśmy się zmieniać przy kierownicy. Ostatnia nocna zmiana padła na mnie i po kilku godzinach jazdy zatrzymałem się na poboczu chcąc trochę odpocząć. Była chyba 6 rano, mgła i zimno. Zacząłem chodzić dookoła mego pociągu, żeby się troszkę rozgrzać i nagle stwierdziłem, że coś jest nie tak z moją przyczepą, że jakoś dziwnie stoi.
Po bliższym przyjrzeniu się okazało się, że jeden z resorów jest urwany. Obudziłem braci i zaczęliśmy szukać jakiegoś spawacza.

Mgła trochę się podniosła i okazało się, że okolica nie jest tak bezludna, jak mi się to poprzednio wydało. Jakoś udało się znaleźć człowieka, który przyprowadził do nas gazowy aparat spawalniczy na wózku i pospawał nam zerwany uchwyt za... 20 zł. Nie mogłem uwierzyć własnym oczom.

Ruszyliśmy i za dosłownie 50 km znowu zaczęło nam brakować benzyny. Tym razem nie obyło się bez postoju i jeżdżenia z kanistrami do najbliższej miejscowości i podobnych hec. Do Świnoujścia dobiliśmy około 17.00, dość długo po odejściu promu.

Po stwierdzeniu, że jesteśmy spóźnieni, a możliwość wyjazdu będzie dopiero dnia następnego, znaleźliśmy miejsce w jakimś hotelu, gdzie zjedliśmy bardzo obfity późny obiad. Było to o tyle zrozumiale, że z powodu emocji w trakcie podróży nie jedliśmy nic przez półtora dnia.

Popuszczenie sobie cugli bardzo źle odbiło się na jednym z braci – Leszku, który najpierw obudził mnie w nocy twierdząc, że mu się "ulewa" (?!), a potem zaczął męczyć nas seriami nieprawdopodobnych bąków, co niestety wcale nie przeszło mu dnia następnego.

Po tej niezbyt dobrze przespanej nocy wstaliśmy i po dość skomplikowanej i długiej odprawie znaleźliśmy się na promie, gdzie nagle stwierdziliśmy, że jesteśmy w jakimś socjalistycznym raju żywieniowym. W głównym salonie promu wystawiony był tzw. zimny bufet, z którego każdy podróżny mógł swobodnie korzystać. Stały tam na wielkich talerzach stosy zimnych zakąsek i wędlin, jakich jako żywo w krajowych sklepach nie widzieliśmy od jakichś pięciu lat – łosoś, sardynki z puszek – rzeczy, o których rodzice opowiadali mi jako o wspomnieniach sprzed II wojny, które już nigdy nie miały się urzeczywistnić. Do tego był tam świetnie zaopatrzony sklep alkoholowy Pewexu z szerokim wyborem najróżniejszych alkoholi w cenach, których naprawdę nigdy później nie spotkałem.
Zacząłem rozumieć dlaczego Skandynawowie lubili przypływać do PRL-u promami.

Reszta podróży do Holandii przebiegła bez szczególnych wydarzeń. Jedna rzecz wstrząsnęła nami głęboko – był to kibelek, jaki odwiedziliśmy, jadąc autostradą przez Danię. Stał sobie na parkingu w środku puszczy. Była to głęboka noc między godziną 24.00 a 1.00 Wkoło żywego ducha, a w kibelku – Europa.

Delikatna muzyka sączyła się z głośników, wszystko lśniło białymi kaflami i nierdzewną stalą, do tego pachniało!!! Papier toaletowy wielowarstwowy i mięciutki w niczym nie przypominał produktu, z którym musieliśmy zmagać się codziennie w Polsce, a oprócz tego wszędzie masa dodatkowego papierowego wyposażenia, nakładki na sedesy, podpaski, specjalne ściereczki do wycierania niemowląt. Chyba z godzinę spędziliśmy w tym przybytku sprawdzając i oglądając, czy wszystkie kabinki są równie dobrze wyposażone. Ja byłem już nieźle zahartowany poprzednimi podróżami na Zachód, ale dla braci był to po prostu szok.

Po przybyciu na miejsce (mała miejscowość na przedmieściach Hagi) i rozlokowaniu się, zdjęliśmy motocykle z przyczepy i rozpoczęliśmy próby uruchomienia Zündappa. Najpierw zaczęliśmy od kilku seansów kopania, co nie przyniosło rezultatów. Następnie bracia stwierdzili, że na pewno odpalą "z pychu". Po paru próbach wyglądali jakby zaraz mieli płuca wypluć, ale na szczęście silnik zaczął się odzywać. Wyglądało to dokładnie tak jak u mnie w garażu – silnik gwałtownie załapywał i motocykl z dużym animuszem robił rzut do przodu. Ja starałem się trzymać jak najdalej od pobliskich szklarni, a bracia gubili nogi. Po 3 – 4 minutach wszystko kończyło się efektownym "puffff" i silnik zdychał.
Na moje szczęście, starszy z braci był inżynierem elektrykiem i on zaproponował, żeby sprawdzić instalację motocykla. Wydawało się, że silnik dostaje cały czas benzynkę, bo świece były mokrawe.

Zgodziłem się i zaczęliśmy grzebać. Wówczas okazało się ze ORYGINALNY kabel masujący wyłącznika iskrownika, który zostawiłem głównie ze względu na jego oryginalność, nie tylko nie ma dobrego kontaktu we włączniku, ale jeszcze ma przetartą izolację na 1/3 długości i masuje, kiedy mu się podoba do pokryw silnika.
Po wymianie kabla i lekkiej regulacji gaźnika okazało się, że silnik zapala od ręcznego przepchnięcia go przez kompresję na którymkolwiek cylindrze, chodzi na równiutkich wolnych obrotach i radośnie wkręca się na obroty po dodaniu gazu. Jednym słowem ZWYCIĘSTWO!
Natychmiast wsiadłem na motocykl, wrzuciłem jedynkę, która jednak z wielkim trzaskiem wyleciała.

www.SwoimiDrogami.pl

Po kilku próbach stwierdziłem, że mogę zapomnieć o jedynce. Pamiętałem, że same koła w skrzyni wyglądały dobrze, wiec prawdopodobnie było to moje nieumiejętne ustawienie zmieniacza. Natomiast zaprzęg bez problemu ruszał z dwójki, na której silnik targa tą masą żelastwa, jakby nic nie ważyła. Wyższe biegi też działały prawidłowo, tyle że jazda z szybkością większą niż 20 km/h generowała stałe wycie przekładni. Potem zrobiliśmy specjalnie przedstawienie dla mojego Holendra, z zapalaniem motocykla i jeżdżeniem wkoło komina. Całe to doświadczenie nauczyło mnie, że najczęściej diabeł tkwi w szczegółach i nie można zostawiać "nieobróconych kamieni" podczas odbudowy starego motocykla.

W każdym razie przy okazji następnej renowacji, tym razem BMW R75, byłem o wiele ostrożniejszy i bardziej uważny. Motocykl z koszem poszedł do lakiernika z prawdziwego zdarzenia. Nad skrzynią i iskrownikiem siedziałem pół roku. Na szczęście miałem dobry środek do skrzyni z zupełnie niezużytym bębenkiem i wodzikami. Na wzór skrzyni uralowskiej zastosowałem pod kołami zębatymi stalowe tuleje. Mimo to kilka razy zmuszony byłem wyciągać skrzynie z tego motocykla i za trzecim razem szło mi to jak z płatka – godzinka i skrzynia była na wierzchu. Nawet oryginalna prądnica została naprawiona przez fachowca od takich sprzętów – Fatera z warszawskiego klubu Weteran. Był to niezły kawałek roboty z podłączeniem wszystkiego i wyregulowaniem mechanicznego regulatora, którą Fater załatwił w ciągu kilku godzin wspólnego pobytu w moim garażu. Warto nadmienić, że jest to facio, którego jedynym pojazdem do dnia dzisiejszego jest HD WLA.

Wracając do Beemy: za każdym razem, gdy mnie mogła kopnąć robiła to. Ustawienie obu gaźników, które były w tym wypadku produkcji rosyjskiej i oryginalnie zasilały jakaś M72, wymagało niezłej wirtuozerii. Iskrownik mimo że całkowicie sprawdzony, w momencie założenia dekielka od strony aparatu zapłonowego przestawał dawać iskrę, ale nie od razu, a po przejechaniu 50 kilometrów. Zastosowanie za cienkiej sprężynki na dźwigni blokady mechanizmu różnicowego o mało co nie spowodowało, że na łagodnym łuku Wisłostrady przechodzącej w Krasińskiego pojechałem prosto. Skrzynia miała miły zwyczaj wstrzymywania się ze zmianą biegów, gdy tylko temperatura spadała poniżej zera. Wiedziałem, że motocykl złożony jest na dobrych, oryginalnych częściach i przestałem się dziwić, że Niemcy w końcu przesiedli się do Kubelwagena.

Porównując oba motocykle muszę szczerze przyznać, że BMW podoba mi się o wiele bardziej niż Zündapp, jednakże silnikowo i zawieszeniowo Zündapp jest o wiele lepszym motocyklem. Jeździłem BMW w lekkim terenie na Mazurach i jej silnik zdecydowanie odczuwał jakiekolwiek pogorszenie warunków w stosunku do drogi bitej. Przede wszystkim nie było tego targnięcia całością przy stosunkowo niskich obrotach. Maksymalny moment BMW występował tylko 400 obr. niżej niż jej moc maksymalna, co było całkowitą pomyłką. Teleskopowy przód BMW i jej składana z kawałków rama były w terenie zdecydowanie za giętkie jak dla mnie. Dla odmiany Zündapp szedł jak czołg, a jego ramę zdeformować mogło tylko bezpośrednie trafienie pociskiem przeciwpancernym sporego kalibru.

Dodatkowo podobało mi się w Zündappie ciche przeniesienie napędu na rozrząd i pojedynczy gaźnik, łożyska rolkowe w dźwigniach zaworowych i dokładnie przemyślane kartery z przewodami olejowymi, zamkniętymi w ich środku bez możliwości wycieków, które były ciągłą zmorą BMW.

Oczywiście wał korbowy Zündappa był wymysłem szatańskim, ale gdyby warunki były normalne, przy dalszym istnieniu producenta części, nie stanowiłoby to żadnego problemu. Obecnie ten problem jest już rozwiązany (przeróbka korb na panewki z mocniejszą pompą i pełnoprzepływowym filtrem) i silniki tak zrobione osiągają duże udokumentowane przebiegi. W Zündappie nie lubiłem wycia skrzyni na każdym przełożeniu. No ale nie można mieć wszystkiego.

Do dzisiaj trzymam całą literaturę dotyczącą tego motocykla i myślę, że może go jeszcze zakupię w okresie emerytalnym. Na razie jazda na dwóch kółkach sprawia mi ciągle za wiele frajdy, żeby to zrobić.

To co czytałem o złym prowadzeniu się tych motocykli w mojej opinii wynikało nie z błędów konstrukcji, tylko z błędów odbudowy, tzn. nieprawidłowej regeneracji przedniego zawieszenia albo przeoczenia takiej rzeczy jak uszkodzona obręcz przedniego kola. Miałem takie uszkodzone koło na zapasie w swoim BMW. Kiedyś wracając z Mazur złapałem gumę i byłem zmuszony wrzucić je na tył. Dalsza jazda przypominała pływanie jachtem po wzburzonym Atlantyku. Osobiście musiałem kiedyś zrobić 1000 km w ciągu dwóch dni BMW R75 (ze średnią szybkością jak sądzę około 50 km/h) i dałem radę. Gdybym miał jakieś problemy z prowadzeniem, zapamiętałbym to.

Adam Medyna

Fiskus liczy na naszą nieuwagę

Każdy może stać się VAT-owcem!

Nie zawsze zdajemy sobie sprawę z tego, że każda nasza czynność życiowa, każda umowa przekłada się na powstanie takiego czy innego obciążenia podatkowego. Może być też tak, że zmuszeni jesteśmy zapłacić dwa podatki, a często jeszcze dodatkowe inne przymusowe świadczenie. Na co dzień nie zdajemy sobie sprawy z tego, że każda czynność jest opodatkowana podatkiem dochodowym, czyli tak zwanym podatkiem bezpośrednim pomniejszającym nasz dochód oraz podatkiem pośrednim obciążającym obrót. Przedsiębiorcom jest znany ten mechanizm, bo muszą samodzielnie rozliczać się z podatków, płacąc fiskusowi co najmniej dwie daniny miesięcznie. Do tego płacą przymusowe składki społeczne (ubezpieczeniowe), składkę zdrowotną (na NFZ) i szereg różnych innych opłat.

Jednak zadać trzeba pytanie, czy zwykły motocyklista, nie będący przedsiębiorcą, nie prowadzący żadnej działalności gospodarczej, musi się zastanawiać nad tym, czy aby nie powinien zapłacić jeszcze jakiegoś podatku? Odpowiedź niestety jest twierdząca. Przede wszystkim trzeba wiedzieć, że można stać się płatnikiem podatku od towarów i usług wyłącznie dlatego, że zbyt ambitnie, zbyt profesjonalnie zabraliśmy się do likwidacji naszych zapasów czy też wyprzedaży majątku.

W ustawie o podatku od towarów i usług, inaczej zwanym podatkiem VAT, w art. 15 ust. 1 i 2 (tekst jednolity - Dz. U. Nr 177, poz. 1054 ze zm.) ustawodawca zawarł sformułowanie, iż „podatnikami są osoby prawne, jednostki organizacyjne niemające osobowości prawnej oraz osoby fizyczne, wykonujące samodzielnie działalność gospodarczą, o której mowa w ust. 2, bez względu na cel lub rezultat takiej działalności.”

Z kolei przywołany ustęp 2 tego samego artykułu ustawy o VAT brzmi:
„Działalność gospodarcza obejmuje wszelką działalność producentów, handlowców lub usługodawców, w tym podmiotów pozyskujących zasoby naturalne oraz rolników, a także działalność osób wykonujących wolne zawody, również wówczas, gdy czynność została wykonana jednorazowo w okolicznościach wskazujących na zamiar wykonywania czynności w sposób częstotliwy. Działalność gospodarcza obejmuje również czynności polegające na wykorzystywaniu towarów lub wartości niematerialnych i prawnych w sposób ciągły dla celów zarobkowych.”

Zestawiając te dwa zapisy trzeba uznać, że w zakresie możliwości opodatkowania podatkiem VAT, decydującym kryterium jest powtarzalność czynności. Drugim kryterium, które ma bardzo istotne znaczenie, to nasz „zamiar”. Dlatego też, w każdym indywidualnym przypadku należy badać (analizować), czy naszym zamysłem, naszą koncepcją wykonania danej określonej czynności, jest dokonywanie tej czynności wielokrotnie, czy też jednokrotnie. Nadto czy czynność ta np. sprzedaż, miała charakter profesjonalny, czy też stricte prywatny. Pamiętać bowiem trzeba, że z każdym działaniem zawsze łączą się skutki podatkowo-prawne. W powstaniu skutku podatkowo-prawnego, w jego ocenie i w efekcie w określeniu wysokości podatku nie ma dla fiskusa żadnego znaczenia nasza niewiedza, czy też fakt, iż nie chcieliśmy być podatnikiem VAT. Nie ma znaczenia, że chcieliśmy tylko sprzedać trochę zbędnych części, lub trochę sobie dorobić, aby kupić wymarzony motocykl.
Pamiętać więc trzeba, że przyczyna i skutek oraz możliwość przewidzenia skutków swoich działań, są przedmiotem analizy dokonywanej przez urzędy skarbowe w sytuacji ujawnienia naszej aktywności.

Z powyższego wynika więc, że nie jest i nie będzie podatnikiem podatku od towarów i usług taka osoba fizyczna, która dokonuje jednorazowych lub okazjonalnych transakcji, za które nie jest przewi-

www.SwoimiDrogami.pl

dziana regularna zapłata. Pamiętać trzeba, że dokonywanie określonych czynności incydentalnie, poza sferą działalności gospodarczej, również nie pozwala na uznanie danej osoby (nie przedsiębiorcy) za podatnika w zakresie tych czynności. Ważne jest też, czy zachowujemy się jak przedsiębiorca, czy też nie. Takie przykładowe działania jak porównywanie się do innych, określanie swojej oferty jako najlepszej, czy najtańszej, udzielanie reklamacji, czy w końcu przyjmowane zamówień, może być przyczynkiem do uznania nas za przedsiębiorcę, a tym samym za podatnika VAT.

Jak to wszystko przekłada się na codzienność motocyklisty? Bardzo prosto.

Wystarczy w danym okresie czasu (a ten w VAT nie jest definiowany, co może oznaczać zarówno rok jak i miesiąc), że sprzedamy drogo motocykl, odpowiednio go na portalach, czy w ogłoszeniu „podrasowując" poprzez określenia wartościujące typu: „Motocykl, prawie nowy, super zadbany, unikalny na rynku, wprost ze Stanów, w pełni odprawiony z papierami – sprzedam". Czy też: „Dowiozę na wskazany adres. Przyjmę zamówienie na model, odprawy, rejestracja – każdy model". Jest to oczywisty tekst reklamowy, wskazujący na w pewien sposób zorganizowane dość profesjonalne działanie, polegające na zaplanowanym chronologicznie dokonaniu zakupu i przywozu wybranego motocykla na teren RP. Tak samo sprawa wygląda z częściami, a ogłoszenie typu: „Nowe części do ... - sprzedam" jest jednoznaczne. Jak raz się tak wydarzy, to sprawa jest jeszcze do obronienia, ale jak tych transakcji będzie więcej...
Oczywiście w tym momencie powstaje pytanie, skąd fiskus będzie o tym wiedział?

Informację uzyska z deklaracji PCC i dołączonych do tej deklaracji przez kupującego załączników, z wydziału komunikacji, od służb celnych naliczających cło i VAT graniczny, od administracji podatkowej Państw członków Unii Europejskiej, a nawet od nas samych, o ile zmuszeni jesteśmy wystąpić z wnioskiem VAT-23 lub VAT-24, gdy kupujący chcące zarejestrować taki motocykl. Zgodnie z przepisami każdy, kto kupił motocykl poza granicami Polski powinien zgłosić się do swojego urzędu skarbowego i złożyć wypełniony formularz VAT-24.

Nie każda jednak sprzedaż jest ryzykowna. Sądy rozstrzygające w sprawach podatkowych jednolicie stwierdzają, że sprzedaż kilku różnych np. podzespołów lub części, jakiś gromadzonych przez lata w piwnicy czy garażu „klamotów" nie będzie podlegała opodatkowaniu podatkiem od towarów i usług, bowiem będzie dokonana przez osobę fizyczną z majątku osobistego poza sferą prowadzonej działalności gospodarczej. Można nawet przyjąć, że sprzedaż kilku takich samych przedmiotów nie powoduje jeszcze skutków w podatku VAT, ale tu już poziom ryzyka jest wyższy.

Dla przykładu i lepszego zrozumienia przytoczyć warto wyrok z 9 listopada 2011 r. (sygn. akt I FSK 1655/11), gdzie Naczelny Sąd Administracyjny uznał, że dla potrzeb ewentualnego opodatkowania transakcji VAT istotna jest ocena, czy z okoliczności sprawy wynika, że w celu dokonania sprzedaży podjęto aktywne działania w zakresie obrotu, angażując środki podobne do wykorzystywanych przez producentów, handlowców i usługodawców w rozumieniu art. 15 ust. 2 ustawy o VAT. Jeśli tak, to skutkuje to koniecznością uznania sprzedawcy za podatnika VAT. W przeciwnym przypadku obowiązek podatkowy w VAT nie powstanie. Czynności związane ze zwykłym zarządem prywatnym majątkiem nie mogą być uznane za prowadzenie działalności gospodarczej. Powołując się na wyroki Trybunału Sprawiedliwości UE z 15 września 2011 r. (sprawa C-180/10 i C-181/10), NSA wskazał, że dokonanie podziału gruntu w celu osiągnięcia wyższej ceny ze sprzedaży mniejszych działek nadal mieści się w zakresie czynności stanowiących zwykły zarząd nieruchomością.
Wprawdzie ten konkretny wyrok dotyczył nieruchomości, ale ma on takie samo znaczenie dla oceny sprzedaży każdej innej rzeczy, a tym bardziej wyodrębnionej z większej całości. Bowiem, jak likwidujemy na części stary samochód czy motocykl, to tak samo „wydzielamy" drobniejsze elementy.

Mając na uwadze powyższe, można zauważyć, że ryzyko opodatkowania podatkiem VAT sporadycznych, niepowtarzalnych transakcji jest znikome, o ile nie działamy ze znamionami profesjonalnych zachowań.

Na zakończenie tematyki VAT-owskiej, a szczególnie sytuacji, gdy z jakichś przyczyn stajemy się podatnikiem VAT-u, przypomnieć trzeba, co już było wcześniej w niniejszym artykule wspomniane, że VAT-owcem z mocy ustawy staniemy się też, gdy zdecydujemy się na zakup nowego lub prawie nowego motocykla.

Zakup prawie nowego motocykla z zagranicy jest transakcją szczególną. W przepisach ustawy o VAT znajdziemy bowiem szereg uregulowań mających zastosowanie tylko do nowych środków transportu.

Najistotniejsze z nich jest zaś to wynikające z art. 9 ust. 3 pkt. 1 i 2 ustawy. Wskazany przepis jest szczególny, ponieważ wynika z niego, że w przypadku nabycia nowego lub prawie nowego motocykla z krajów Unii zawsze będziemy mieli do czynienia z wewnątrzwspólnotowym nabyciem towarów, czyli tzw. WNT. Nie ma też żadnego znaczenia, czy kupujący miał do czynienia z zagranicznym przedsiębiorcą, czy z osobą prywatną! Warto doprecyzować, że przez nowy środek transportu rozumie się pojazd przeznaczony do transportu osób lub towarów, który spełnia następujące kryteria:

- napędzany jest silnikiem o pojemności skokowej większej niż 48 centymetrów sześciennych lub o mocy większej niż 7,2 kilowata,
- przejechał nie więcej niż 6000 kilometrów lub od momentu dopuszczenia go do użytku upłynęło nie więcej niż 6 miesięcy.

Zakup nowego lub prawie nowego motocykla poza terytorium Polski nie jest zbyt częstym zjawiskiem, a wiedząc z jakimi problemami można się spotkać, z reguły korzysta się z wyspecjalizowanej pomocy. Taka pomoc przyda się też przy imporcie motocykli ze Stanów Zjednoczonych i z takiej pomocy kupujący korzystają.

Jednak zupełnie inaczej wygląda nasza sytuacja, gdy chcemy sprzedać części, podzespoły, czy przysłowiowe „klamoty", jak i pojazdy używane. Szczególnie zaś problem ten dotyczy osób aktywnych na portalach aukcyjnych, tam ogłaszających swoje oferty. Poza powyższymi uwagami, dodatkowego znaczenia nabiera ilość komentarzy, sposób prezentacji oferty, powtarzalność oferty i... ogólnie nasza pozycja na portalu.

Dlatego też w tym zakresie trzeba liczyć wyłącznie na samych siebie, na wiedzę i dobre doradztwo, bo to, czy będziemy musieli zapłacić VAT, rozstrzyga się na etapie decyzji o sprzedaży danej rzeczy. Konsekwencje podatkowe zaniedbań czy zwykłej niewiedzy mogą być jednak bardzo poważne, a nawet zupełnie rujnujące nasze finanse.

Reasumując pamiętajmy, że wszędzie i zawsze obecny jest fiskus, który chętnie zaopiekuje się naszymi pieniędzmi!

Mariusz Gotowicz

9 marca 2013
Odszedł

WŁODZIMIERZ SZWENDROWSKI

Pionier i Mistrz polskiego żużla.

Dwukrotny indywidualny mistrz Polski z lat 1951 i 1955. Zdobywca Srebrnego Kasku w 1962 roku. Pięciokrotny uczestnik finałów IMP, wielokrotny reprezentant kraju. Zwycięzca Criterium Asów (Bydgoszcz 1955), zdobywca II m. (1955) i III m. (1954) w Memoriałach Alfreda Smoczyka, rozgrywanych w Lesznie. Uczestnik finału europejskiego Indywidualnych Mistrzostw Świata (Oslo 1956 – XIII m.).

Składamy szczere wyrazy współczucia rodzinie i znajomym.

Redakcja

www.SwoimiDrogami.pl

Ostatni Wojownik Dróg

Kawasaki GPz 750

autor: Hubert Pawłowski

Chłodne oceny i kalkulacje poszły na bok. Zaplanowałem sobie kiedyś, że kolejny motocykl, który pojawi się w moim garażu będzie posiadał cechy, których brakowało dotychczasowemu.

Silnik miał być nadal co najmniej dwucylindrowy, jednak o większej pojemności i osiągach, do tego koniecznie chłodzony cieczą. Za przenoszenie napędu umyśliłem sobie wał Kardana, ewentualnie pas napędowy, w żadnym razie łańcuch.

Życie jednak weryfikuje zamiary w dość zabawny sposób. Przy okazji potwierdziła się raz jeszcze znana prawda, że kupując motocykl raczej bardziej kierujemy się emocjami, mniej zaś logiką.

Dawno niewidziany znajomy poprosił mnie, abym pomógł mu dogadać szczegóły zakupu Intrudera. Przesłał mi w tym celu link do znanego portalu z używanymi motocyklami w Niemczech, wiedząc, że od jakiegoś czasu posługuję się na co dzień językiem germańskim. Jeden krótki telefon, szczegóły dogadane. Z nudów zaczynam przeglądać ogłoszenia, bez zamiaru kupowania czegokolwiek. Na razie jest czym jeździć.

Przewijam kolejną stronę, jeszcze jedną... W pewnym momencie wzrok mój przykuwa znajoma sylwetka. Maszyna prawie „goła", z minimalną owiewką, kryjącą przed wzrokiem ciekawskich chaos techniczny wiązek kabli i przewodów, idących do deski rozdzielczej i kierownicy motocykla. Maszyna niska, przysadzista, o linii przypominającej charakterystyczną spłaszczone „S" leżące na boku albo... kręgosłup, z charakterystycznymi lordozami i kifozami. Troszkę kanciasta, w stylu lat osiemdziesiątych. Malowany na czarno silnik, żadnych chromowanych ozdobników.
W każdym razie motocykl bardzo charakterystyczny.

Wracają wspomnienia... Ostatni raz widziałem taką dekadę temu, w Chicago na Montrose Avenue Beach. Była wczesna wiosna, śnieg dopiero co stopniał. Motocykl był czarny, doskonale pamiętam charakterystyczny, zachrypnięty dźwięk silnika. Był zupełnie inny niż te, które zwykle można było spotkać na ulicach. Wtedy też stwierdziłem, że sprawię sobie kiedyś taki.
I tak minęły lata.

No tak, ale to jeszcze nie teraz. Przewinąłem ze dwie strony ogłoszeń, jednak czerwone Kawasaki jakoś nie chciało mi zejść z oczu. To nic, w nocy przejdzie.

Nie przeszło. Na nic logika, podpowiadająca, że przecież ten silnik to wiatrowiec, a nie chłodzony cieczą albo chociaż olejak, że pędzone toto jest łańcuchem, na dodatek bez osłony, więc na pewno wszystko będzie pięknie wyświechtane smarem... Dodatkowo to jednak sport, więc do turystyki raczej się nie nada...
Następnego dnia odszukuję ogłoszenie. Okazało się, że motocykl jest nawet całkiem niedaleko. Krótki telefon do właściciela.

Ogłoszenie nadal było aktualne, umówiliśmy się wstępnie na oględziny i za trzy dni motocykl stanął w moim garażu:

Zadbany, z niewielkim przebiegiem, praktycznie w 100 procentach oryginalny. Jedynym elementem, który został zmieniony jest układ wydechowy z 4w2 na 4w1 z jedną grubą puchą tłumiącą. Wygląda ona tak sobie, ale za to panowie z TÜV podczas badań technicznych są bardziej usatysfakcjonowani i szczęśliwi.

Kawasaki GPz 750
Rok 1983

SILNIK I PRZENIESIENIE NAPĘDU:
Pojemność skokowa: 733 ccm
Typ silnika: rzędowy czterocylindrowy
Ilość suwów: 4
Moc maksymalna: 87.00 KM (63.5 kW) przy 9500 RPM
Moment obrotowy: 70Nm przy 7500 RPM
Stopień sprężania: 9.5:1
Średnica cylindra x skok tłoka: 66.0 x 54.0 mm
Liczba zaworów na cylinder: 2
Układ rozrządu: DOHC
System chłodzenia: powietrze
Skrzynia biegów: 5 biegowa
Sprzęgło: wielotarczowe, mokre
Pierwotne przeniesienie napędu: łańcuch
Wtórne przeniesienie napędu: łańcuch

WAGA motocykla gotowego do jazdy: 241.0 kg (531.3 pounds)

PODWOZIE:
Opona przednia: 110/90-18
Opona tylna: 130/80-18
Hamulec przedni: dwutarczowy
Hamulec tylny: jednotarczowy

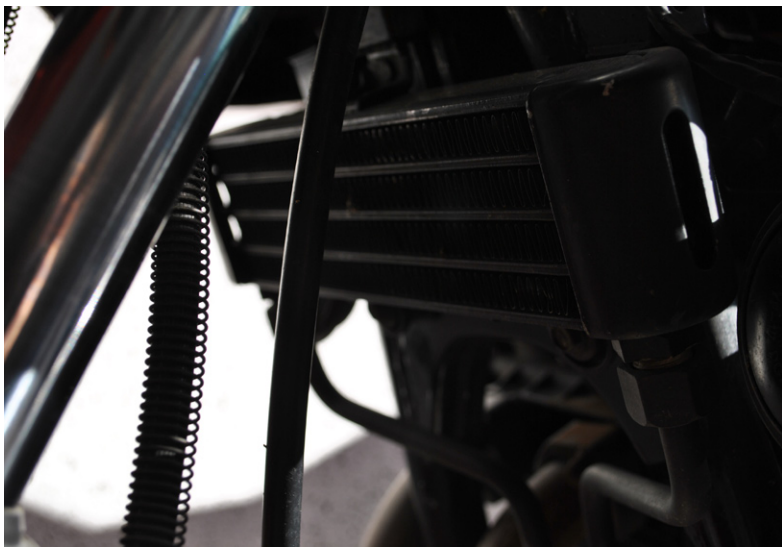
PRĘDKOŚĆ I PRZYSPIESZENIE:
Prędkość maksymalna: 216.0 km/h (134.2 mph)
Przyspieszenie 0-100 km/h: 3,9 sekundy
Przyspieszenie 0-200 km/h: 11 sekund

INNE DANE:
Pojemność zbiornika paliwa: 18.0 litrów
Świece zapłonowe: NGK BR9ES
Olej silnikowy: 3,5 litra, SAE 20W50
Luz zaworowy: 0,08-0,18 mm
Alternator: 238W
Zapłon elektroniczny

Suche dane techniczne musiały robić wrażenie we wczesnych latach osiemdziesiątych, dziś już raczej nie powalą nikogo na kolana. Ale przecież nie w tym rzecz.

Jednak myślę, że w tamtych czasach miłośnicy wszelkiego rodzaju nowości musieli być troszkę zawiedzeni. Silnik bowiem posiada co prawda aż dwa wałki rozrządu w głowicy, ale tylko po dwa zawory na cylinder (jak dla mnie to akurat zaleta a nie wada).

Dodatkowo maszynownia chłodzona jest wiatrem, co u pasjonatów wszelkich technicznych nowości może budzić uśmiech pobłażania. Widocznie jednak inżynierowie Kawasaki uznali, że to wystarczy, aby zapewnić sporemu silnikowi optymalne warunki pracy. W razie, gdyby jednak nie wystarczyło, przewidziano dodatkową chłodnicę oleju.



Sama jednostka napędowa wywodzi się jeszcze ze starej serii „Z". Unosi się tu jeszcze subtelny klimat pierwszego, kultowego „Mad Maxa".

Warto wiedzieć, że jest to ostatni „wiatrowiec" Kawasaki. Jego następca otrzymał już chłodzenie cieczą i 16 zaworów w głowicy...
Ostatni wojownik dróg...

Żeby miłośnicy nowoczesnych technologii nie byli tak do końca zawiedzeni, dodano, specjalnie dla nich, na zbiorniku paliwa bajerancki komputerek, pokazujący ilość paliwa, oleju, ładowanie i ostrzegający o niezłożonej stopce bocznej.

Gdy dodamy do tego deskę rozdzielczą z dużymi kontrolkami świateł, luzu, kierunkowskazów, możemy poczuć się jak za sterami starego myśliwca, ewentualnie dostać tylko małego oczopląsu. Sam silnik wyposażono w masę czujników i czujniczków, monitorujących parametry pracy i umożliwiający podpięcie komputera diagnostycznego w celu zlokalizowania ewentualnej usterki.

Kawasaki uni-trak

Motocykl wyposażono w system zapobiegający nurkowaniu podczas hamowania oraz tylne zawieszenie typu UNI-TRAK, oparte na centralnym elemencie resorującym. Przyznać trzeba, że działa to zadziwiająco skutecznie, zważywszy na wiek konstrukcji.

www.SwoimiDrogami.pl

Pierwsza wersja GPz 750 z 1982 roku:

źródło: www.motorcycleclassics.com

Oraz GPz 750 Turbo

przez wielu specjalistów uważany za najlepszy seryjny motocykl z turbodoładowaniem wszechczasów:

źródło: www.motorcyclespecs.co.za

Z układem hamulcowym jest dość podobnie; jak na swój wiek podwójna tarcza z przodu i pojedyncza z tyłu dają sobie radę, jednak nie należy zapominać, że motocykl swoje waży.

Maszynę odchudzano poprzez zastosowanie wahacza tylnego z aluminium oraz kół o zaledwie trzech szprychach, odlanych ze stopów lekkich. Błotniki, a także cała „karoseria" wykonane są z tworzyw sztucznych. Mimo tych zabiegów motocykl ciągle waży około ćwierć tony, chociaż prowadzi się dość lekko i w czasie jazdy masy tej niemal wcale się nie czuje. Do plusów należy zaliczyć także zadziwiająco dobrą zwrotność, jak na rozmiary maszyny. Czy nada się do turystyki? Raczej nie widać specjalnych przeciwwskazań, nie jest jakimś szczególnym problemem zamontowanie w GPz kufrów czy sakw. Z powodu obecności wspomnianego wcześniej już komputerka pewne trudności mogą pojawić się z zainstalowaniem tankbaga na zbiorniku paliwa. Jakiś pogląd na ilość cieczy pędnej warto by jednak mieć, poza tym bajeranckie kontrolki „deski rozdzielczej" umieszczone są w takim miejscu, że nawet niewielka torba na zbiorniku skutecznie je zasłania.

Ciekawostką jest kanapa, która w klasie motocykli bądź co bądź sportowych, zaskakuje pozytywnie swoim komfortem. Na brak wygód nie będzie tu narzekał ani kierowca ani pasażer. Oczywiście, Goldwing to nie jest, ale porównując inne motocykle tej klasy, w GPz jest naprawdę dobrze.

Dodatkowym plusem jest obecność centralnej podstawki, dzięki czemu nie będziemy się obawiać, czy aby stopka boczna da radę utrzymać w pozycji zbliżonej do pionu ciężko obładowany motocykl.

Z akcesoriów warto chyba jednak zainwestować w małe gmole, chroniące wystające pokrywy silnika w razie wypadku czy chociaż gleby parkingowej. Mój egzemplarz został właśnie przez poprzedniego właściciela „położony" w garażu, czego efektem jest lekko zgięta klamka hamulca, przytarte lusterko, kierunkowskaz oraz prawa pokrywa silnika. Na szczęście bardzo lekko i niemal niewidocznie.

Problemem może być zasięg maszyny, standardowo zbiornik mieści 18 litrów benzyny, co (przy podawanym zużyciu paliwa wynoszącym około 7 litrów na 100 kilometrów) oznaczać może dość częste wizyty na stacjach paliw. Jednak testy pokażą, czy przypadkiem nie uda się zejść poniżej deklarowanego zużycia.

Z drugiej strony oznacza to tankowania, a więc także przerwy w podróży co około 250 kilometrów, więc chyba nie jest źle.

Ciekawostką może być fakt, że tak naprawdę istnieją dwa różne motocykle o tej samej nazwie: Kawasaki GPz 750. Żeby było zabawniej, oba pochodzą z tego samego okresu, początku lat 80-tych dwudziestego wieku. Jak to możliwe?

Otóż pierwsza wersja tego motocykla, delikatnie mówiąc, nie była zbyt udana. Nie był to w zasadzie zły motocykl. Gdyby pojawił się na rynku kilka, kilkanaście lat wcześniej, klienci byliby zadowoleni a prasa piała z zachwytu. Niestety, w latach osiemdziesiątych sytuacja wyglądała już nieco inaczej. Pozostali japońscy gracze oferowali więcej, a klienci stali się bardziej wybredni.

Prasa fachowa nie pozostawiła na motocyklu suchej nitki. Pisano, że „szczególną cechą tego motocykla jest brak czegoś szczególnego". Nawet dzisiaj, patrząc obiektywnie, projektanci powołali do istnienia maszynę o linii równie pasjonującej i ciekawej jak kolejny odcinek „Tańca z gniotami" lub innego programu odmóżdżającego, zwanego także „rozrywkowym".

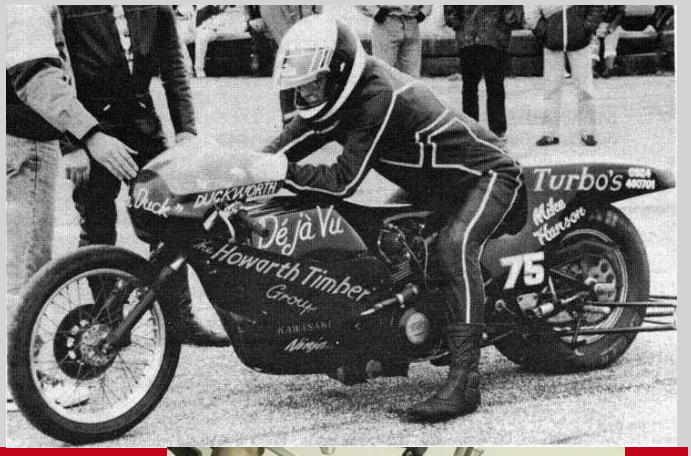
Silnik był już wówczas podstarzałą konstrukcją z dwoma zaworami na cylinder i chłodzeniem za pomocą wiatru, na dodatek z przeciętnymi osiągami. Hamulce były słabe, podwozie oparte na starym rozwiązaniu z klasycznymi, dwoma elementami resorującymi z tyłu. Nie zastosowano także układu zapobiegającego nurkowaniu podczas hamowania. Szału nie było.

Jakby tego było mało, motocykl miał dość poważne problemy z trakcją, objawiające się dokuczliwymi drganiami podwozia przy jeździe na wprost. Katastrofa.

Japończycy nie byliby jednak sobą, gdyby tak to zostawili. Szefostwo firmy z Akashi zareagowało

www.SwoimiDrogami.pl

Zmodyfikowane GPz 750 Turbo



źródło: www.motorcycleclassics.com

bardzo szybko. Postanowiono nie poprawiać pierwszej wersji, tylko od razu zaprojektować motocykl na nowo.

Ze starego motocykla pozostał tylko silnik, który i tak zmodyfikowano, poprawiając głowicę i zmieniając kąty rozchylenia i czasy otwarcia zaworów. Podniesiono stopień sprężania, zmieniono gaźniki i układ wydechowy. Osiągi nie odstawały już tak mocno od konkurencji.

Nowa rama i zawieszenie z systemem zapobiegającym nurkowaniu podczas hamowania i tyłem opartym na zawieszeniu typu UNI-TRAK spowodowały, że motocykl przestał drgać przy dużych prędkościach. Poprawiono także hamulce, działają już dobrze, chociaż nie rewelacyjnie. Projektanci odpowiedzialni za design odrobili pracę domową i motocykl zaczął się pozytywnie wyróżniać na tle maszyn innych producentów.

GPz-k 750 w całej okazałości. Z tyłu, na zadupku, dumny napis: „UNI-TRAK”.

Inną ciekawostką jest fakt, że maszyna zmieniała się z roku na rok i zmiany te nie były tylko kosmetyczne, typu coraz większa owiewka, od kusej niby minispódniczka, aż do wielkiej plastikowej wanny.

Dodatkowo, ze względu na różne wymagania klientów w różnych krajach, motocykle posiadają różne malowania i wyposażane, mimo tego samego roku produkcji. Tak na przykład, udało mi się znaleźć informację, że maszyny na rynek amerykański, w przytłaczającej większości, malowane były na czarno.

W tym przypadku nie ma wątpliwości, do jakiego klienta adresowany był ten egzemplarz:

Wisienką na torcie i gratką dla kolekcjonerów są dziś egzemplarze GPz 750 wyposażone w turbodoładowanie. Do charakterystycznego, zachrypniętego dźwięku tego silnika dochodzi jeszcze gwizd turbiny... Coś pięknego.

Motocykl wszedł na rynek wraz z całą rodziną, od 250 poprzez 305, 400, 550 i 750, aż do 1100 ccm.

Czas pozytywnie zweryfikował jakość wykonania tego motocykla. Okazał się być trwałą, udaną i niezawodną konstrukcją. Czyli, że nie ma wad?

Tak słodko nie jest. Trzy czwarte litra Kawasaki, zwane czasem także "dużym pół litra", cierpi także na kilka przypadłości. Podobno czasem źródłem problemów bywa aluminiowa głowica cylindrów, a zwłaszcza ułożyskowanie wałków rozrządu, pracujących bezpośrednio w aluminiowym odlewie. Silnik wyczulony jest na właściwą temperaturę pracy. Wysokie obroty przy nierozgrzanej jednostce napędowej kończą się niestety przeważnie uszkodzeniami głowicy i rozrządu.

Hałasować lubi sobie także łańcuch przełożenia pierwotnego. Stosunkowo głośne klekotanie nie oznacza jeszcze, że nadszedł czas jego wymiany. Po prostu ten typ tak ma. Można to polubić, można też wymieniać łańcuch, gdy tylko zacznie znów po pewnym czasie się odzywać. Wtedy warto także przyjrzeć się napinaczowi łańcucha, bo także potrafi płatać figle. Niestety, operacja ta nie jest ani prosta, ani tania.

Trwałością nie grzeszą uszczelki silnika, co niestety trapi także mój egzemplarz. W sumie to nic dziwnego. Po latach, na porządku dziennym są krople oleju pod motocyklem po dłuższym postoju.

www.SwoimiDrogami.pl

Do tego mogą dojść także problemy z komputerkiem pokładowym, który może zacząć wskazywać problemy, których w rzeczywistości nie ma, lub odwrotnie: w sytuacji usterki będzie nadal uparcie twierdził, że wszystko jest w porządku. Powodem takiego stanu rzeczy jest najczęściej po prostu „korozja-sklerozja" starych styków i złączek elektrycznych, powszechna dolegliwość wiekowych maszyn.

Przykładowe ceny niektórych części:

Tarcza hamulcowa: około 540 zł
Komplet tarcz sprzęgłowych: około 300 zł
Filtr powietrza: około 60 zł
Komplet uszczelek: około 300 zł
Zestaw naprawczy gaźnika: około 115 zł
Napinacz łańcucha rozrządu: około 60 zł

Zestaw napędowy:
Zębatka przednia: około 50 zł
Zębatka tylna: 100 - 120 zł
Łańcuch napędowy DID: około 580 zł

Czy warto kupić starą GPz-kę?

Mógłbym teraz zacząć się wymądrzać i podeprzeć jakąś własną, subiektywną oceną wybranymi „za i przeciw" w celu jej umotywowania.

Wszystko zależy do czego chcemy tego motocykla używać. Umówmy się, że „sportem", w tym powszechnie rozumianym znaczeniu tego słowa, to on już raczej nie jest. Na codzienne dojazdy do pracy też się nie nadaje. Nie ten wiek, nie to spalanie.

Czym jest zatem? Wdzięcznym klasykiem, motocyklem o pięknej linii, niby sportowym, a jednak jakże odmiennym od tych, które można spotkać na ulicach. Motocyklem, któremu z racji wieku należy się już trochę opieki i troski. Wdzięcznym towarzyszem podróży (niestety, raczej tylko po asfaltach) na bliższych, ale także i dalszych trasach. Motocyklem, który może toczyć się dostojnie szosą, z którego wysokości siodła jeździec ma możność podziwiać piękno przyrody, architekturę, rzeczy cudowne i ulotne.

Ale także maszyną, która ma wszelkie predyspozycje do tego, aby pruć z prędkościami bliskimi maksymalnej po autostradach, wyprzedzając z rykiem przelatującego myśliwca także tych, którym wydaje się, że jadą szybko, lotem błyskawicy przenosząc się w zupełnie inne regiony, po to, aby później dostojnie toczyć się po nieznanych, asfaltowych szlakach i podziwiać rzeczy piękne i ulotne...

Nie mam zamiaru nikomu niczego sugerować. Myślę, że każdy wyrobi sobie jakąś własną opinię.

Hubert Pawłowski

Felieton "Okiem Rockersa"

KUPUJEMY drugi motocykl...
po 25 latach.

autor: Wojtek Kopczyński

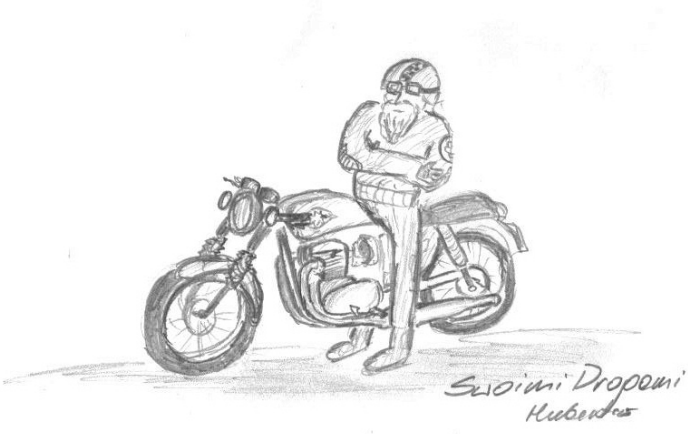
Wielu motocyklistów popełniło w swoim życiu ten sam błąd – sprzedało motocykl tuż przed ślubem. Powody bywały różne: finansowe, emocjonalne... Często też bywaliśmy przymuszani do tego czynu w delikatny, ale stanowczy sposób przez swoje wybranki. Nieważne! Grunt, że po 25 latach doznaliśmy olśnienia: przecież możemy ten błąd naprawić i to od zaraz! Trzeba tylko rozwiązać kilka ważnych problemów. Wcale nie chcę tu zaczynać wykładów na temat: „Jaki motocykl", bo to akurat doskonale wiemy. To ma być właśnie TEN motocykl, o którym marzyliśmy przez całą młodość i nie było nas na niego stać, ewentualnie TEN motocykl, który mijaliśmy wczoraj na parkingu i który nam się teraz śni po nocach. Zostawmy więc to i wróćmy do prawdziwych problemów.

Problem pierwszy: Co na to powie żona?

Z tym możemy sobie w prosty i łatwy sposób poradzić. Oto rozwiązanie: „Kochanie! Zgadnij, jaki prezent kupiłem Ci na rocznicę ślubu?"
Nie chwyci? Nie przejmujcie się tym, bo żadne inne rozwiązanie też nie chwyci! W jaki sposób byście tego nie tłumaczyli, to nie obalicie argumentów, że hormony wam zalały szare komórki, że to pewnie nowy sposób na przygruchanie sobie młodszej kochanki, że sklerotyk na motocyklu to zagrożenie dla innych kierowców... itd. itd.

Problem drugi: Co na to powiedzą dzieci?

Tutaj należy spodziewać się skrajnie różnych reakcji. Na ogół córka będzie waszym pomysłem zachwycona. Wiele zyskacie w jej oczach, a jeśli jeszcze obiecacie, że od czasu do czasu przewieziecie ją po mieście lub podrzucicie na zajęcia tak, żeby koleżanki widziały – macie wiernego wspólnika w rodzinnym spisku.
Jeśli chodzi o syna, to sprawa nie musi być taka prosta, jakby się pozornie wydawało. Krążą oczywiście legendy o „garażowych klimatach", o męskiej solidarności powstającej w rodzinnym garażu, ale w tej sytuacji nasz syn może spojrzeć na nas całkiem innym okiem. Od dzisiaj dostrzeże w nas rywala czyhającego na jego pozycję „samca Alfa" w rodzinnym stadzie. Jeśli, na domiar złego, jego narzeczona wpadnie w zachwyt, słysząc o waszym pomyśle, obdarzając was powłóczystym spojrzeniem, przyjdzie wam stanąć przed prawdziwym problemem: zamiast jednego motocykla, trzeba będzie wysupłać jeszcze na drugi – dla syna.



Problem trzeci: Co na to powie sprzedawca?

Tutaj sprawę należy załatwić krótko. Nie ma co wysnuwać swoich przemyśleń, teorii życiowych czy wspomnień przed ekspedientem w salonie, czy sprzedającym motocykl z ogłoszenia małolatem. Oni, podobnie jak wasza żona, nic z tego nie zrozumieją. Mówmy krótko: to nasz kolejny, ...nasty już motocykl

w życiu albo, że to niespodzianka dla syna – dlatego kupujemy go w tajemnicy przed nim, choć sami nie za bardzo się na tym znamy i dlatego nie wiedzieliśmy, ile biegów ma motocykl, który pragniemy kupić. Sprawa nieco się skomplikuje przy kupowaniu stroju motocyklowego. Zwłaszcza, jeśli uparliśmy się kupić biało-niebieską Suzuki GSX-R lub zieloną Kawasaki Ninja. Z góry musimy się pogodzić z tym, że łysiejący facet po pięćdziesiątce, przymierzający przed lustrem jednoczęściowy kombinezon – zerkający to z lewej strony, to z prawej na swój brzuszek, wystający spod szczelnie przylegających do ciała skór – nigdy nie będzie tak dobrze wyglądał, jak stojący przed sąsiednim lustrem dwudziestopięciolatek w takim samym stroju...

Problem czwarty: Co na to powie szef?

Tutaj znów mamy do czynienia z syndromem „samca Alfa", jednak tym razem kupno kolejnego motocykla nie wchodzi już w grę. Nie pozostaje nam nic innego, jak wysondować (w niby przypadkowych rozmowach), jaki jest stosunek naszego przełożonego do motocyklizmu w ogóle. Jeśli okaże się, że w jego życiorysie nie pojawił się nigdy motocyklista, który odbił mu dziewczynę lub spuścił łomot na dyskotece – to jest szansa, że przy najbliższym rozdzielaniu podwyżek zostaniemy potraktowani przez szefa przychylnie.
W podsumowaniu można powiedzieć tylko jedno. W Wielkiej Brytanii, Czechach czy w Niemczech nikogo nie dziwi widok 60-latka na motocyklu. W Polsce siwe włosy pod kaskiem motocyklowym – zwłaszcza sportowym – wciąż należą do rzadkości. Młodych motocyklistów nie dziwi może jedynie widok starszego pana na bogato chromowanym cruiserze. Postarajmy się jak najszybciej naprawić swoje błędy z młodości i wracajmy na swoje wymarzone motocykle, nie oglądając się na to, co sobie o nas pomyślą inni. Może zmieni się i w naszym kraju nastawienie do motocyklistów „po sześćdziesiątce".

Wojtek Kopczyński

POLECAMY POLECAMY POLECAMY POLECAMY POLECAMY POLECAMY

K+K Kwiecień

www.Motocykle.pl

- Sprzedajemy nowe motocykle
  Quady, skutery wodne i śnieżne
- Świadczymy usługę Remapping`u
- Naprawiamy amortyzatory WP
- Robimy przeglądy gwarancyjne i pogwarancyjne

- **Posiadamy myjnię motocyklową i kosmetyki**
- Posiadamy **laserowe urządzenie do pomiaru ram**
- Udzielamy **gwarancji na** usługi wykonywane w naszej firmie
- Na życzenie klienta **odbieramy i dowozimy** motocykl własnym transportem

Części i akcesoria oryginalne i zamiennikowe, Remapping / chip tuning, Laserowy Pomiar ram, Diagnostyka komputerowa

aprilia · ARCTIC CAT · Benelli · BMW · CAGIVA · can-am · DUCATI · HARLEY-DAVIDSON · HONDA · HUSABERG · Husqvarna · KTM RACING · Kawasaki · POLARIS The Way Out. · PIAGGIO · MOTO GUZZI · SUZUKI · TRIUMPH · Vespa · YAMAHA · Malaguti

POLECAMY:

BLOG MOTOCYKLOWY: My, Motocykle, Zloty, Newsy

blog.allemotocykle.pl

O kucharzach i szaleńcach, czyli o wizerunku motocyklisty...

autor: Paweł Szymański

Dziesięć minut.
Kiedy tylko temperatura za oknem osiągnie więcej niż kilka stopni powyżej zera, zamieniam komfortowy, klimatyzowany samochód na dwa koła. Zamiast podgrzewanych siedzeń i zestawu stereo, wolę mój czerwony motocykl, który ma pewną zasadniczą wyższość nad samochodem. Potrafi dojechać do pracy dwa razy szybciej.
Gniecie mi się biały kołnierzyk i krawat pod kombinezonem, marzną mi ręce, czasami zmoknę.
Jednak, przekładając to na czas i zdrowie (przede wszystkim psychiczne), i tak jestem do przodu. Jeżeli samochodem jadę godzinę, a motocyklem trzydzieści minut, to jestem bogatszy o godzinę zegarową dziennie. Przy dwudziestu pracujących dniach to jest dwadzieścia godzin. Czyli mam dodatkowy dzień na dowolny cel. Na przykład na jazdę motocyklem.
To wszystko jest oczywiste i chyba wszyscy z nas doskonale znają zalety poruszania się jednośladem w zatłoczonych aglomeracjach. Jakby Włochów, Hiszpanów czy Greków wsadzić do samochodów i zakazać im jazdy skuterami, motocyklami i innymi wynalazkami na dwóch kołach, to jestem pewien, że za moment wybuchłyby zamieszki i krwawa rewolucja, która skończyłaby się spaleniem Koloseum, Camp Nou i Akropolu, zanim Unia Europejska zdążyłaby wydać kolejną „mądrą" regulację.
Nie wspomniałem jeszcze, że moja jazda do pracy mogłaby trwać dwadzieścia minut zamiast trzydziestu. Mogłaby, jeżeli z premedytacją maniaka łamałbym podstawowe przepisy dotyczące prędkości, przeciskał się z impetem i z hukiem pustego tłumika przez rzędy samochodów, ogłuszając innych wkręcając się na obroty, z jakimi Rossi rusza do wyścigu. Mogłaby, gdybym jechał poboczem, chodnikiem, nie zważałbym na czerwone i żółte światła. Mogłaby, jeżeli stałbym się egoistą, stawiającym sobie za cel patrzeć tylko na koniec własnego nosa, nie zważającym na innych uczestników drogi. Na pewno byłbym szybciej na miejscu. Przecież oszczędziłbym kolejne dziesięć minut...
Kiedy w życiu dostajemy jakiś przywilej, powinniśmy nauczyć się z niego korzystać. Jeżeli będziemy go eksploatować do granic wytrzymałości i wykorzystywać tylko dla własnych potrzeb i własnej wygody, szybko spowoduje to frustrację u bliźnich, nie posiadających takowych apanaży albo po prostu nie dzielących tak entuzjastycznie naszych pasji.
Ktoś powie, po co w takim razie przesiedliśmy się z furmanek na motocykle? Powinniśmy dalej poganiać szkapę i turlać się bezpiecznie po dziurawym bruku.
Ja odpowiem tak, nóż kuchenny generalnie służy do krojenia pokarmu, a pokarm jest po to, żebyśmy mogli żyć. Ten sam nóż w rękach szaleńca jest narzędziem zbrodni. Może odbierać życie i sprawiać ból. Widok szefa kuchni, który zna swoją profesję i umie się nim posługiwać wywołuje podziw i przyjemne doznania. Chociaż sami nie zawsze umiemy przyrządzać tak pysznych dań, nie czujemy do niego nienawiści czy złości. Skupiamy się na walorach smakowych, estetycznych i zapachowych. Jednak człowiek biegnący po ulicy z nożem wywołuje już zupełnie odmienne, skrajne wręcz doznania – sieje panikę, zagrożenie i strach...
Codziennie rano zakładam kask, rękawice, zapinam kombinezon i ruszam do pracy. Dwadzieścia kilometrów. Dokładnie tyle dzieli mnie od mojego domu do biura na warszawskim Mokotowie. Wiem, że patrzą na mnie ludzie w samochodach, które mijam. Jedni podziwiają maszynę, inni zazdroszczą zaoszczędzonego czasu. Jeszcze innym jestem zupełnie obojętny.
Miło poczuć się znowu kimś wyjątkowym i wyróżnionym. Kimś, kto nie musi stać w korkach i spóźniać się notorycznie do pracy. Staram się z tego przywileju korzystać rozsądnie, bo nawet najlepszy szef kuchni, który popadnie w rutynę i będzie chciał zaoszczędzić dziesięć minut, mając do czynienia z ostrymi nożami, może się niechcący zaciąć. W najgorszym wypadku obciąć sobie nawet palucha...

Z motocyklowym pozdrowieniem

Paweł Michał Szymański

Muzeum BMW

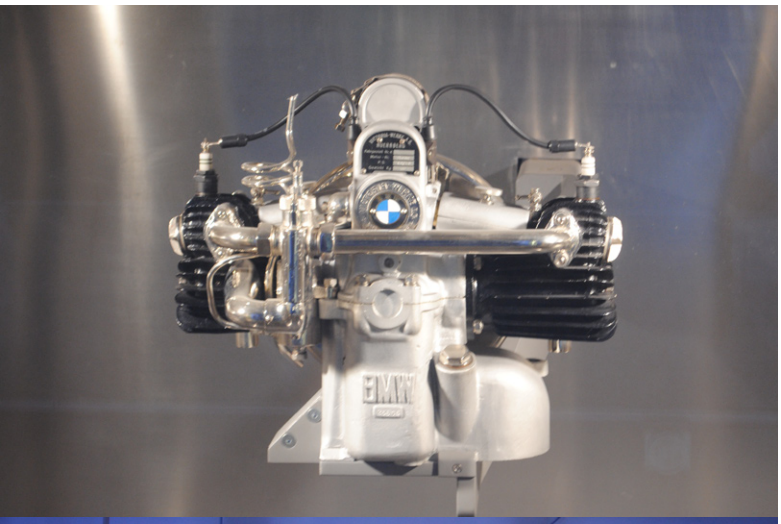
autor: Mariusz Sawa

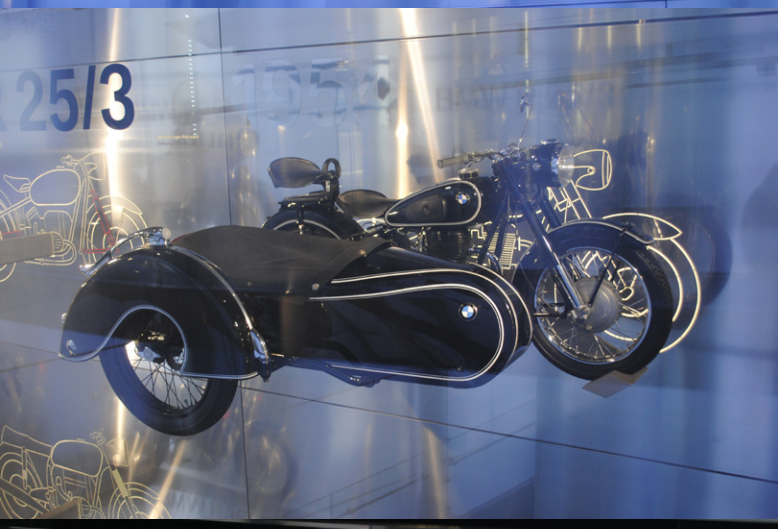
München to miasto, które w mojej pamięci zapisze się zapachem grzanego wina i ponczu pitego wieczorem na Marienplatzu, motocyklami na ulicach, które przysypał śnieg oraz Muzeum BMW, o którym chciałbym Wam opowiedzieć. Zacznę obiektywnym stwierdzeniem, które być może powinienem zamieścić na końcu: warto je zobaczyć. Podczas swojego tygodniowego pobytu w stolicy Bawarii przeważnie poruszałem się starym, ale świetnie działającym metrem, którym dojechałem również do muzeum. Nie ukrywam, że najbardziej interesowała mnie wystawa motocykli. Bilet wstępu kosztuje 9 euro. Dużo to czy mało – rozważać bez sensu, bo i tak i tak zapłacić trzeba. Oczywiście na terenie obiektu można robić zdjęcia, ale dotykać eksponatów już nie. Wszędzie zobaczymy etykietę „don't touch", a jeśli ktoś „nie zauważy", to dostanie po łapach od strażnika. Osoba zwiedzająca może posłuchać przewodnika, w słuchawkach lektora (po niemiecku bądź angielsku), obejrzeć filmy, trofea, poczytać książki, wypić kawę i zakupić drogie gadżety BMW.

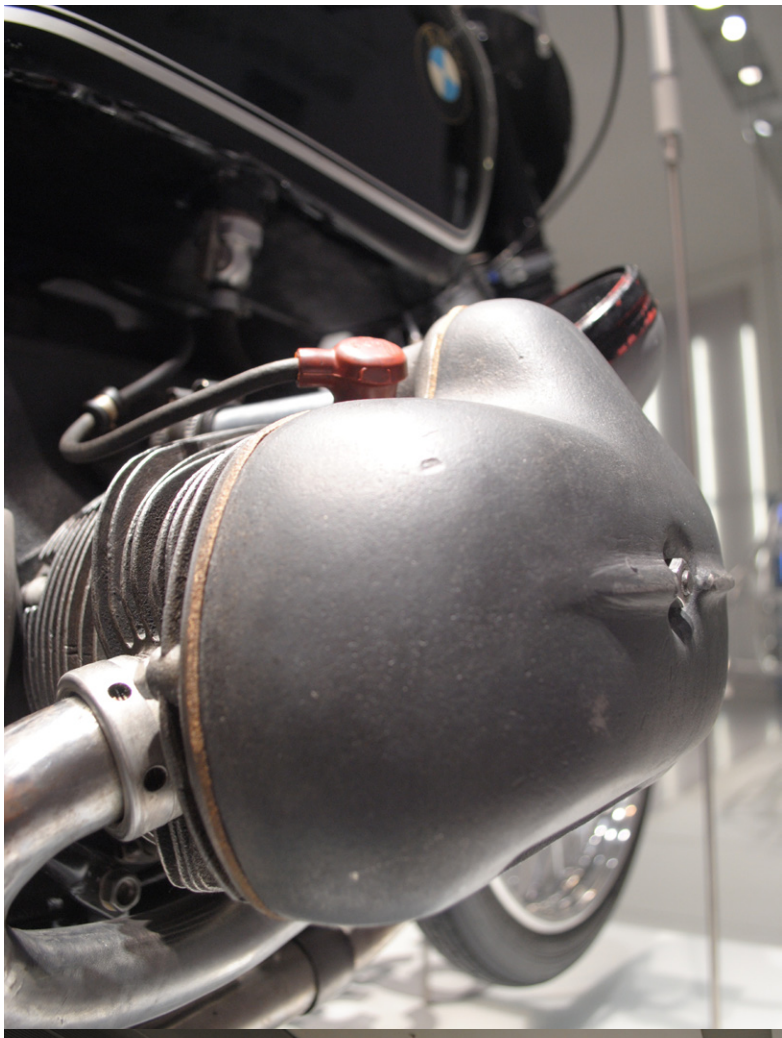
Część najbardziej słynnych modeli motocykli jest zawieszona w powietrzu za szybą. Jest wśród nich R 25/3 z koszem, R 50/2 w wersji Polizei, Sahara oczywiście, pierwszy sportowy singiel R 39, a także nowsze: luksusowy turystyk K 100, chopper R 1200 C, sportowy R 1100 RS, wciąż dla mnie dziwaczny K 1 i niby BMW, czyli F 650. Większość maszyn sportowych znajduje się w oddzielnej sali. Są to między innymi pierwszy superbike na gaźnikach Dell'Orto R 90 S, RS 255, a także dwa RS 500 (z 1956 i 1972). Niedaleko tradycyjnego BMW R 100 RT stoi ciekawy sprzęt zrobiony w 2012 roku – Blitz Bike. Za kilkadziesiąt lat pewnie trafią w mury muzeum motocykle BMW, które znamy z dzisiejszych czasów, jak, na przykład monumentalny K 1200 LT, czy też zadziorny streetfighter K 1200 R. Na razie królują tu stare, tradycyjne boksery. Umiejscowienie motocykli oraz przestrzeń muzeum umożliwia obejrzenie ich z każdej strony, także od spodu. W przypadku samochodów w co najmniej dwóch miejscach można było obejrzeć gołe silniki. Niestety, nie przewidziano tego, jeśli chodzi o motocykle. Jedynie przy samym wejściu umieszczono z daleka za szybą jeden z bokserów. Według mnie zbyt mało miejsca przeznaczono dla maszyn prototypowych. Od czasu do czasu zwiedzający mogą motocykli dotknąć i posłuchać ich głosu. Pracownicy obiektu demonstrują wówczas poszczególne egzemplarze, ale niestety nie było mi dane trafić na taki pokaz.

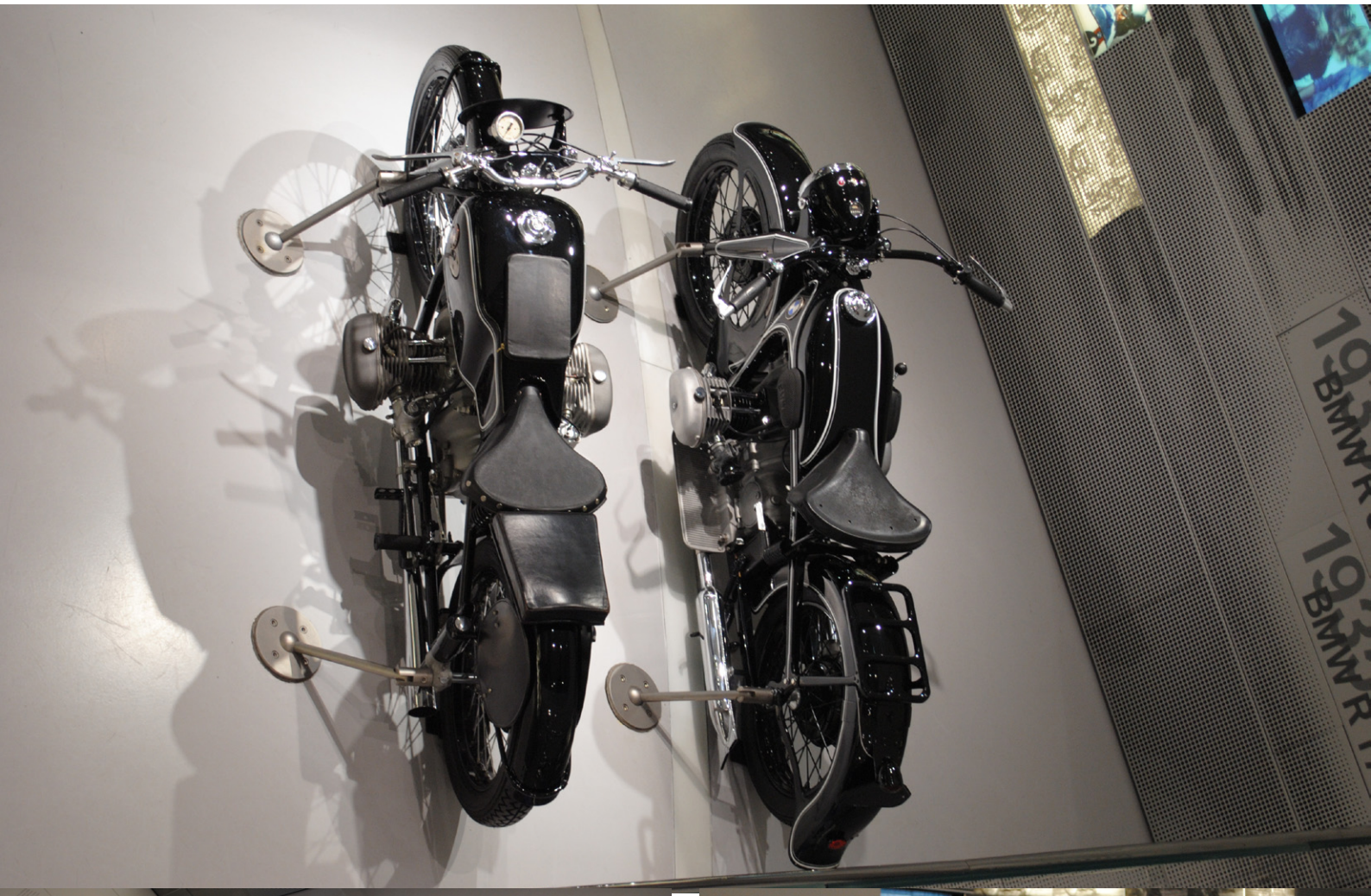
Podczas spaceru zimnymi korytarzami muzeum, pośród nietykalnych eksponatów, zatęskniłem za swoją BMW stojącą w garażu: "wydotykaną", zajeżdżoną i przesiąkniętą duchem słowiańskich tras.

Mariusz Sawa

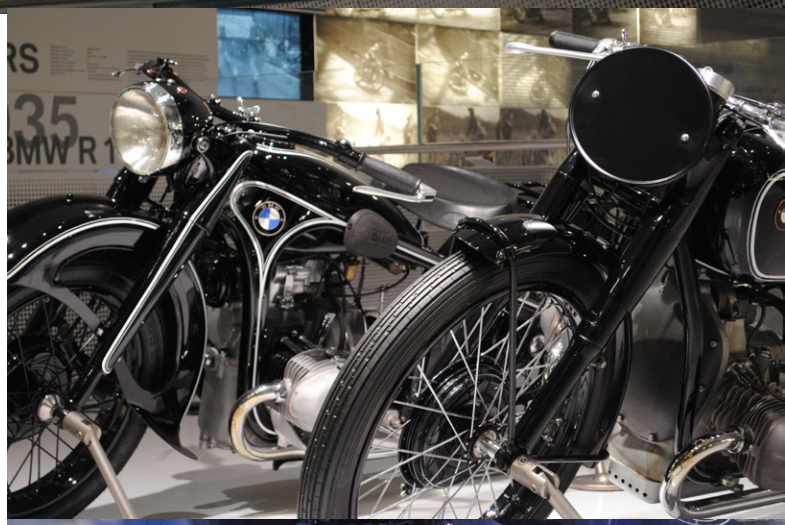


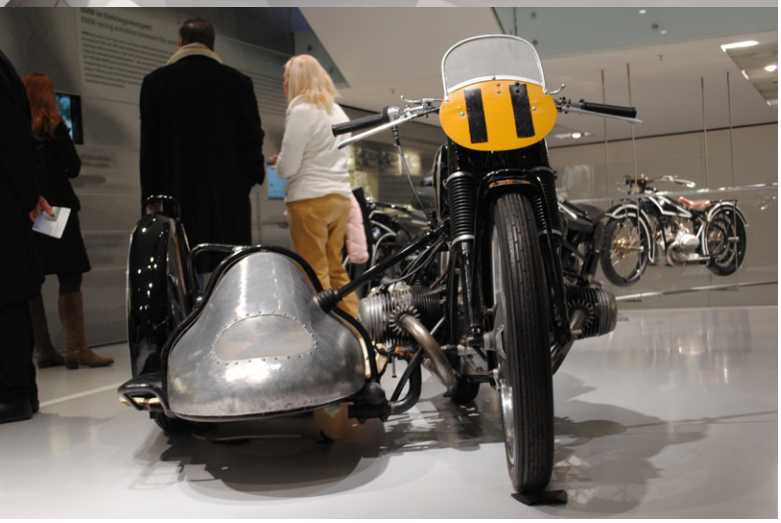


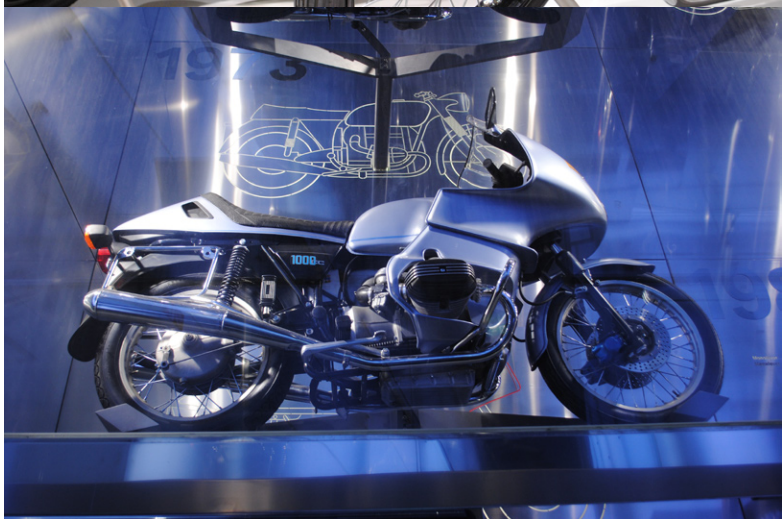


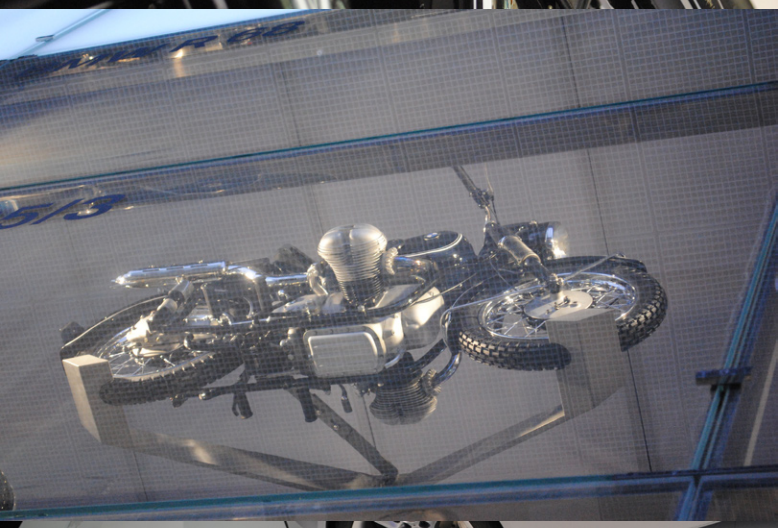

1935 BMW R
1935 BMW R

Castrol


RS
35
BMW R







BMW 328

KMM ŻUBR CHAPTER BELGIUM

autor: Tomasz Treblinski

Czy może istnieć nierozerwalna więź pomiędzy człowiekiem a maszyną?

Ludzie, którzy mają inny pogląd na rzeczywistość niż ogół, nie zastanawiają się nad tym.
Mają zainteresowania, wspólne tematy i nie czekając, aż coś się stanie samo – realizują swoje postanowienia.

MOTÓR, MOTÓR, MOTÓR, MOTÓR!

Nie samą pracą człowiek żyje, bo trzeba mieć pasję, a my ją mamy.
Styczeń 1999 roku jest uważany przez nas, jako formalny początek działalności **Klubu Miłośników Motocykli ŻUBR ZAMBRÓW.**
Grupa ludzi, która kocha motocykle i jazdę w marcu 2009 otworzyła oddział w Belgii **KMM ŻUBR CHAPTER BELGIUM.**
To dopiero było wyzwanie: masa papierów, zezwoleń, ale jaka satysfakcja!

10-12.07.2009 roku odbył się III OGÓLNOPOLSKI ZLOT MOTOCYKLOWY w Klubie Macierzystym.

www.SwoimiDrogami.pl

MOTOSERCE

21-04-2013 BRUKSELA

KMM ŻUBR CHAPTER BELGIUM

Gdy jedziemy, to czujemy, że żyjemy

W tym roku już trzeci raz organizujemy w Belgii MOTOSERCE. Staramy się też angażować w tworzenie innych imprez z ludźmi dobrej woli.

I tu przy okazji CHCIELIBYŚMY podziękować naszym nieocenionym sponsorom za wkład wniesiony w rozwój naszego Klubu.

10.10.2009 ROKU - KLUB MIŁOŚNIKÓW MOTOCYKLI ,,ŻUBR" ZYSKAŁ NA KONGRESIE POLSKICH KLUBÓW MOTOCYKLOWYCH STATUS KLUBU ,,FREE GROUP"

Od roku 2009 organizujemy zloty motocyklowe na terenie Belgii.

Pozdrawiamy

Tomasz Trebliński

www.klub-zubr.be www.klub-zubr.pl

www.SwoimiDrogami.pl

Lynyrd Skynyrd

autor: Paweł Michał Szymański

Dzisiaj podjąłem się dla Was trudnego zadania. Trudnego, bo zespół jest mocno amerykański, co w dzisiejszych czasach może powodować uczucia ambiwalentne.

Ja, na przykład, nie zakładam koszulki z flagą w paski i gwiazdki z powodów politycznych, co nie zmienia faktu, że Harleyem nie pogardzę. Trudnego również, bo w życiu tej grupy są dwa okresy. Przed i po. To tak, jak czasami, odpukać w niemalowane, u nas motocyklistów. Przed i po wypadku, na przykład. Oby Was to ominęło. Mnie się niestety nie udało, co zresztą, dzisiaj postrzegam jako pozytywne doświadczenie.

No ale dość polityki, bo ona nigdy z muzyką nie idzie w parze. Wyjątkiem jest PSL i „Majteczki w kropeczki", co tylko potwierdza regułę. Dość o mnie, bo pogadać sobie zawsze możemy, a muzyka czeka.

Jacksonville na Florydzie. Rok 1964. Powstaje southern-rockowy band, na początku znany jako „The Wild Thing", potem „The Noble Five", potem jeszcze „One Per Cent". Dopiero w 1972 pojawia się nazwa znana do dzisiaj, „Lynyrd Skynyrd".
Tak, tak. To ci od „Sweet Home Alabama". Zastanawiam się, ilu z Was skojarzyło ten kawałek z zespołem. Ja przyznaję się, że na początku nie wiedziałem, że oni to oni.

Ciekawostką jest, że nazwa zespołu pochodzi od bardzo nielubianego nauczyciela tych niegrzecznych chłopców, Leonarda Skinnera. Podobno kazał im ciągle chodzić do fryzjera. Jestem chyba w stanie ich zrozumieć. Biorąc pod uwagę powszechny dostęp do broni w tamtych czasach, facet i tak miał farta.

www.SwoimiDrogami.pl

Wracając już na poważnie. Pierwszym sukcesem było wejście na listę Billboard singla „Free Bird”. Potem drzwi do kariery otworzyły się na dobre. Zagrali jako suport dla „The Who” w ich tracie koncertowej "Quadrophenia", a czym był ten zespół w owych czasach każdy chyba wie.

Wszystko zmieniło się 20 października 1977 roku. W katastrofie lotniczej zginął wokalista Ronnie Van Zant, gitarzysta Steve Gaines i jego siostra, śpiewająca w chórkach – Cassie Gaines. Przyczyną katastrofy był brak paliwa. Do dzisiaj nie zostało wyjaśnione, jak taka sytuacja mogła zaistnieć, jednak biorąc pod uwagę niedawne doświadczenia z naszego podwórka, spuśćmy na ten temat zasłonę milczenia. W każdym razie, co chyba logiczne, zespół przestał istnieć.

Prawie dokładnie dziesięć lat później nastąpiła reaktywacja „Lynyrd Skynyrd”. Ronniego zastąpił młodszy brat Johnny Van Zant i, według mnie, współczesne lata tego zespołu zasługują zdecydowanie na uwagę.

Panowie z Jacksonville serwują nam dosyć prostą, ale jakże prawdziwą muzykę, która opowiada o tradycji, przywiązaniu i korzeniach. Jest to kawał świetnego, gitarowego rock`n`rolla. Na scenie podczas koncertów powiewa flaga Południa i wszyscy wiedzą, o co tu chodzi. Bez ściemniania, bez kolorowych, plastikowych teledysków. Po prostu muzyka płynąca z serca.

Moje ulubione kawałki to oczywiście te na żywo. Szczególnie polecam „Still Unbroken” i „Simple Man”. Myślę, że każdy z nas, pomimo odgrywania różnych ról w swoim życiu i zakładania masek na odpowiednie okazje, jest takim prawdziwym, prostym, zwykłym człowiekiem, którego niełatwo złamać. Ja jestem, a Ty?

„Lynyrd Skynyrd” znajduje się w tak zwanym „Rock and Roll Hall of Fame” (instytucja honorująca artystów i osoby, które wniosły znaczący wkład w rozwój rocka i rock`n`rolla). Za kolegów mają między innymi Santanę, ZZ Top, The Beatles.

Paweł Michał Szymański

Gitara WOŚP

autor: Szymon Chwalisz

Nadszedł ten dzień... „I have a dream”... Nie było już nic poza tą jedyną, przynoszącą nam tyle radości i dumy, gitarą. Fender Telecaster zasponsorowany przez Vulcaneria Club, a pomalowany przeze mnie, przybył w końcu do tych, którzy zadbali, by stał się obiektem pożądania milionów – do sztabu Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy. Przyznam, że jakiekolwiek relacjonowanie naszego pobytu w studiu TVP2 wydaje mi się co najmniej nieprofesjonalne, ponieważ czuję niemoc przekazania tej fenomenalnej atmosfery, która tam panowała. Nie potrafiłem chyba też tak do końca okazywać mojej radości z faktu, że udało nam się... że pomysł, który zabłysnął najjaśniejszym światłem w naszych umysłach właśnie się dokonał. Widziałem w oczach wszystkich zaangażowanych w tę akcję, którzy licznie przybyli do studia, niesamowite świeczki w oczach... i chyba każdy zdał sobie sprawę, że w tej gitarze jest cząstka jego samego. Wcześniej była praca, bieganie, dziesiątki godzin na telefonach, a teraz cisza pomimo hałasu, spokój i wzruszenie. Jurek Owsiak spotkał się z nami przed nagraniem i jeśli wcześniej wspomniani mieli w oczach świeczki, to Jurek zdecydowanie zapalił kilkumetrowe, góralskie ogniska.

To właśnie są momenty, których każdą sekundę trzeba smakować. Zachwyt unosił się w powietrzu. Nadszedł czas nagrania. Wspólnie z Krzyśkiem „Yamakiem” Bandurskim – Presidentem Vulcaneria Club – odpowiadaliśmy dzielnie na wszystkie pytania Jurka, przybiliśmy uznaniową piątkę i gitara powędrowała do sztabu allegro. Wtedy też zdałem sobie sprawę, że już nigdy nie zobaczymy, nie dotkniemy tego instrumentu. Z jednej strony ogarniał mnie żal, z drugiej jednak byłem przeszczęśliwy, że pieniądze ze sprzedaży Fendera powędrują na tak szczytny cel. Czy tak wiele trzeba, by pomóc innym? Teraz zdecydowanie mogę powiedzieć, że niewiele. Tak naprawdę te dziesiątki godzin pracy i miesiące organizowania są niczym w porównaniu ze zdrowiem i szczęściem potrzebujących. Nie udało by nam się osiągnąć tego wszystkiego bez artystów, którzy złożyli swoje autografy pod wykonanymi przeze mnie portretami. Nie potrafię wyrazić, jak ogromnie im za to dziękuję. Po powrocie z Warszawy zauważyłem kilka dni dziwnie peszącego spokoju. Nikt nie dzwonił, nikt nie pytał, nikt nie poganiał... Tak dłużej być nie mogło i zapadła decyzja. „Przecież musimy zrobić coś w przyszłym roku!”. Co to będzie ? Nie powiemy. Czy będzie jeszcze ciekawiej niż tym razem – zdecydowanie!

Póki co nie pozostaje mi nic innego, jak zaprosić do przeglądania galerii zdjęć z wręczenia gitary i zachęcenie wszystkich, by grali razem z Orkiestrą, choćby po cichutku w zakątku domowym, bo inicjatywa ta podnosi stężenie szczęścia w organizmie do maksimum.

www.SwoimiDrogami.pl

POD PATRONATEM "Swoimi Drogami"

Szymon Chwalisz

Zlot Vroc

Włochy – Verona

14-17.06.2012

autor: Anka

Tradycją już jest, że Vulcaneria pojawia się na spotkaniach miłośników Vulcanów również poza granicami Polski. Tak też się stało i tym razem. 13 czerwca 2012 r., dokładnie dwa dni po naszym zlocie w Fijałkowie, ruszamy na podbój Italii. Wyjazd wcześnie rano z naszej bazy – Wojkowic – w ilości sześciu motocykli: Andrew i Mira, Sławek, Ola, Steve i Morela, Anka i Ja (Sheriff). Pogoda nie nastrajała optymistycznie, padało przez cały czas nieustannie. Przeciwdeszczówki okazały się niezastąpione. Udało nam się dotrzeć do Czech prawie bez większego problemu, miejsce miała tylko mała awaria w motocyklu Anki – zgubiłaby kufer - na szczęście nie był mocno załadowany – po szybkim przykręceniu utraconych śrubek jechaliśmy dalej. Minęliśmy Brno i już za chwilę Austria, a naszym celem było niemieckie miasteczko Passau, gdzie czekali już na nas nasi czescy przyjaciele – Lequi z Evą oraz Martin i Mira. Dotarliśmy po zmroku do przemiłego hotelu, w którym rozmiar pokoików podziałał na nas rozbawiająco... Udaliśmy się jeszcze do pobliskiej pizzerii, bo całodzienna jazda w deszczu dała nam się we znaki. Pierwszego dnia zrobiliśmy ok. 650 km.

Rankiem szybkie śniadanie i w drogę. Kierujemy się na Innsbruck i potem dalej już do granic Włoch. Zaczęły się piękne widoki, majestatyczne wyglądające Alpy, tunele, jak również zwiększył ruch na autostradzie. Jedynie tankowanie i bramki z opłatami zmuszały nas do zatrzymania. Wreszcie dotarliśmy do naszego campingu „San Benedetto", przepięknie położonego nad jeziorem Garda. Tam czekał już na nas Sauro z Asią. Po zakwaterowaniu i szybkim „odświeżeniu", udaliśmy się na kolację, otwierającą zlot Vroc Italy 2012. Musieliśmy uzupełnić płyny i kalorie, bo to był kolejny intensywny dzień – zrobiliśmy ok. 530 km. Impreza szybko przeniosła się pod nasze „polskie" domki i zrobiło się naprawdę międzynarodowo...

Następny dzień to pierwsza z wycieczek po okolicy. Zobaczyliśmy piękne starożytne ruiny i zabudowania. Odwiedziliśmy także mającą już 100 lat winnicę „Fraccaroli" w Peschiera del Garda Verona. Ten rodzinny interes prowadzi włoskie małżeństwo i troje ich synów, a założono ją w 1912 r. Właściciele pokazali nam cały proces powstawania trunków – od winorośli do zakorkowania butelki. W piwnicach

poczuliśmy przyjemną ulgę od upału. Mogliśmy dokonać degustacji win, jak również skosztować włoskiej mortadelli, salami oraz podawanego tam ogromnego sera - parmezanu. Każdy z uczestników tego spotkania otrzymał na pamiątkę butelkę wina (pojechały z nami do Francji). Po powrocie na camping większość uczestników udała się w stronę basenu. Tam też odbyła się wieczorna „integracja".

Kolejny nowy dzień przyniósł nam nowe atrakcje – parada do Verony. Sznur motocykli, wjeżdżających do miasta Romea i Julii, nie miał końca. Zwiedzanie zaczęliśmy od ogromnego amfiteatru zwanego „Areną", a dalej odszukaliśmy dwa sławne werońskie domy. Na początek słynny balkon Julii Capuletti. Posąg Julii z brązu, naturalnych rozmiarów, stoi na dziedzińcu. Przejście z bramy na podwórze ma na ścianach pełno poprzyczepianych karteczek, prawdziwe graffiti zakochanych. Na podwórzu – tłumy, każdy przeciska się do brązowej rzeźby Julii. Turyści dotykają piersi Julii wierząc, że przyniesie im to szczęście w miłości. Dom Romea znajduje się kilka uliczek dalej, to autentyczny średniowieczny pałac. Na jego fasadzie widnieje cytat z tragedii Szekspira, rozpoczynający się od słów: "Ach! Gdzież jest mój Romeo?". Tuż obok znajduje się kościół. Wnętrza domu Romea nie można zwiedzać. Po kilkugodzinnym spacerze poczuliśmy głód, więc korzystając z okazji nie mogliśmy nie spróbować prawdziwej włoskiej pizzy (oczywiście podawanej tam bez sosów!!!). Ostatni wieczór zlotu minął nam na biesiadowaniu i opowieściach. Wręczono również pamiątkowe upominki każdemu z przedstawicieli klubów z poszczególnych państw. I tak oto 6 RADUNO VROC ITALY 2012 dobiegł końca.

P.S.
Szkoda, że to co dobre szybko się kończy. Pozdrawiamy i dziękujemy za towarzystwo wszystkim uczestnikom tego wyjazdu. Pozostają nam na szczęście spisane choć w części „wspomnienia"...

Anka

www.SwoimiDrogami.pl

www.AlpenAdria

Scala della Ragione
Palazzo della Ragione

VROC
2012
verona
MENU

VULCANERIA
CLUB

Vincent HRD Black Lightning

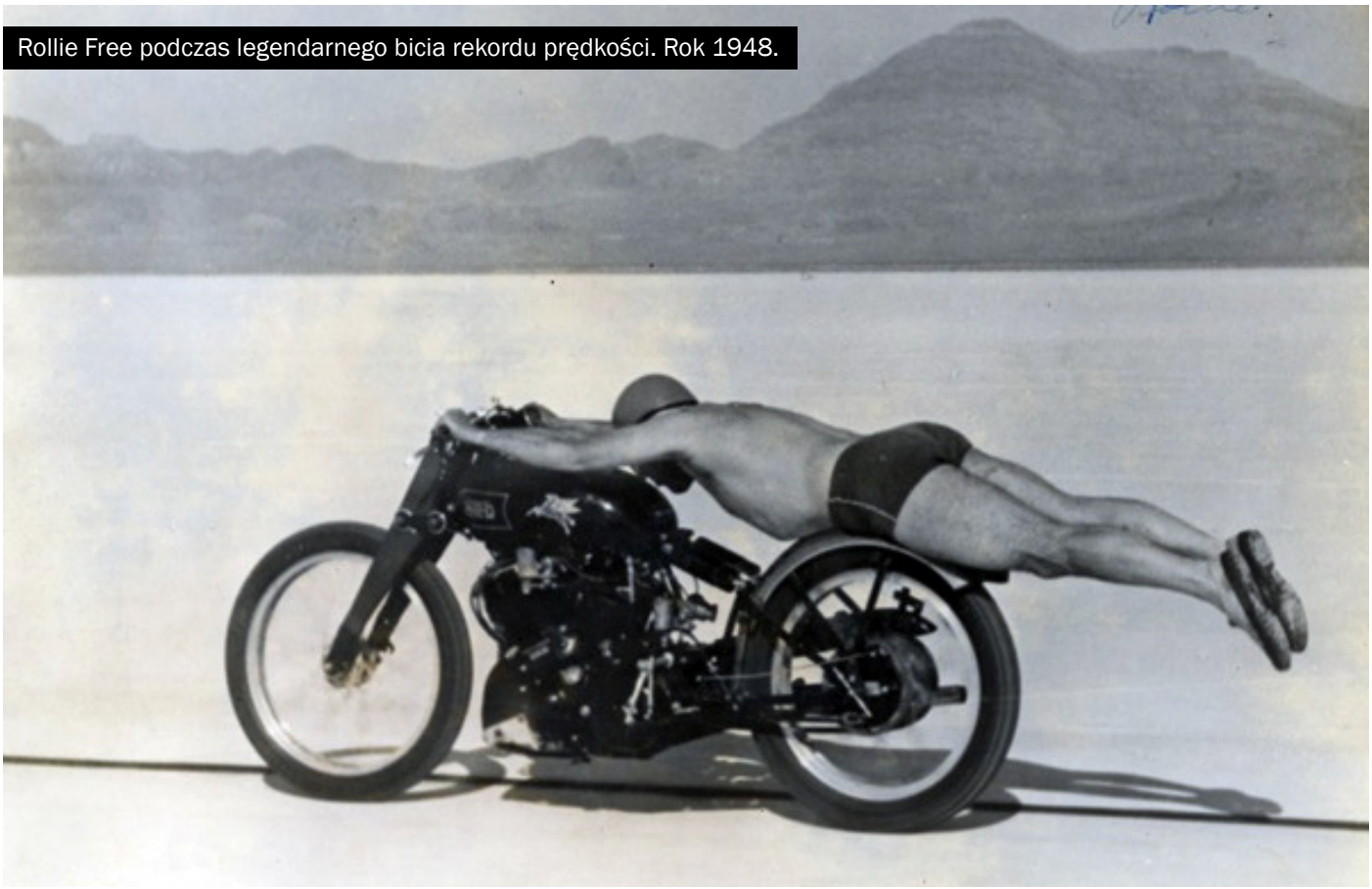
autor: Tomasz Szczerbicki

To legenda w pełnym tego słowa znaczeniu – perfekcyjna, rasowa wyścigówka najwyższej klasy. Sława tego motocykla zaczęła się jeszcze przed rozpoczęciem jego produkcji. We wrześniu 1948 roku, na prototypowym egzemplarzu modelu, amerykański kierowca wyścigowy Rollie Free osiągnął prędkość 150,3 mph (czyli nieco ponad 240 km/h). Wyczyn przeszedł do legendy nie tylko z powodu wyniku, ale również dlatego, że podczas jazdy Rollie Free leżał na motocyklu ubrany tylko w... kask, majtki i tenisówki.
Do Polski trafiły dwa Vincenty HRD Black Lightning! A żeby jeszcze podnieść sensacyjną gorączkę – dwa z trzydziestu jeden wyprodukowanych w ogóle!

Vincent HRD Black Lightning został ochrzczony „najszybszym standardowym motocyklem świata" i od początku 1949 roku był dostępny dla klientów. W tym też roku sprzedano 15 egzemplarzy, w następnym – 7. W 1951 roku nabywców znalazło 6 sztuk, a w 1952 – ostatnim roku wytwarzania – 2.

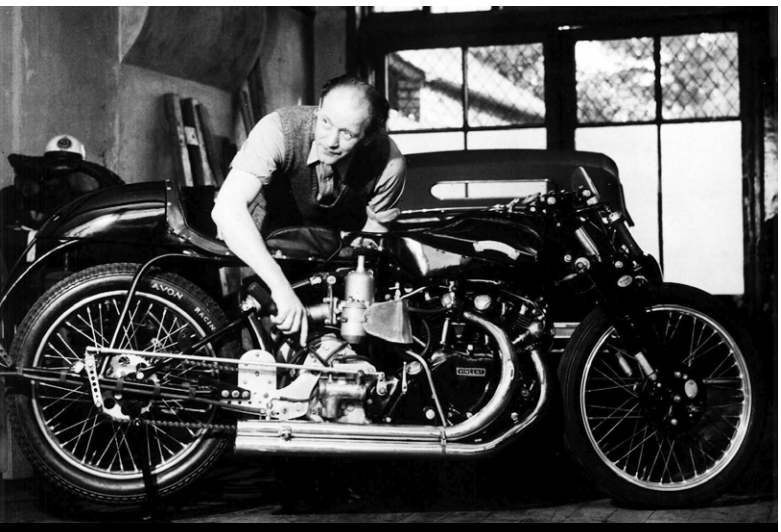
Podstawowe dane techniczne: silnik 2-cylindorwy w układzie V; pojemność skokowa 998 cm^3; w zależności od zastosowanych tłoków stopień sprężania mógł wynosić od 6,8 do 12,5; moc maksymalna, w zależności od stopnia sprężania, wahała się

www.SwoimiDrogami.pl


Rollie Free podczas legendarnego bicia rekordu prędkości. Rok 1948.

pomiędzy 75 – 90 KM; waga motocykla gotowego do jazdy – 172 kg; prędkość maksymalna ok. 240 km/h. Do tego najlepsze materiały (w tym sporo elementów z metali lekkich), z jakich został wykonany oraz kilkanaście bardzo nowatorskich rozwiązań konstrukcyjnych.

Na chwilę chciałbym jeszcze zostać przy prędkościach. Na przełomie 1949 – 1950 Anglicy postanowili podjąć próbę pobicia światowego rekordu prędkości motocykli. Posiadali wprawdzie rekord szybkości w Ameryce, ale światowy to była najwyższa półka w rywalizacji o miano najszybszego na ziemi. Oficjalny obowiązujący wówczas rekord, ustanowiony w 1937 roku, wynosił 279,5 km/h.


Rekordowy (sprężarkowy) Vincent HRD Black Lightning.

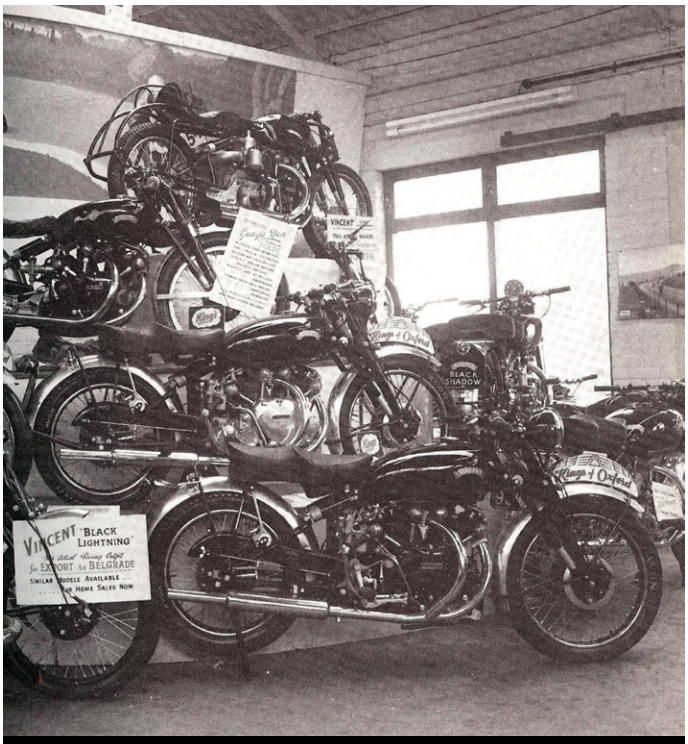
W tym celu zamontowano sprężarkę do standardowego egzemplarza Vincenta Black Lightning oraz wprowadzono kilka modyfikacji i rozpoczęto próby. W międzyczasie poprzeczka poszła w górę. W roku 1951, za sprawą motocykla NSU, rekord wzrósł do 290,3 km/h. Vincent kilkakrotnie podejmował próby, ale bez sukcesu. Ocierał się o rekord, ale go nie pobił.

Po latach ów rekordowy Vincent pobił zupełnie inny rekord. W 2008 roku sprężarkowy Vincent Black Lightning został sprzedany na aukcji za sumę 221.500 funtów i tym samym stał się najdroższym motocyklem, jaki został kiedykolwiek sprzedany w Wielkiej Brytanii.

W 1949 roku, kiedy sporo motocykli Vincent HRD zostało wyeksportowanych do USA, firma zdecydowała o usunięciu z nazwy liter „HRD". Uczyniono tak, aby uniknąć konfliktów z amerykańską marką Harley-Davidson, często w skrócie nazywaną H-D.

Vincenty Black Lightning w Polsce

Oba Vincenty zostały zakupione w Anglii na przełomie listopada i grudnia 1949 roku. Podmiotem, który występował jako nabywca, było handlowe przedsiębiorstwo państwowe „Motozbyt". Cena jednego egzemplarza wynosiła ok. 500 funtów, co było kwotą astronomiczną dla przeciętnego obywatela. W Polsce suma ta (po kursie czarnorynkowym) sta-



Zdjęcie Vincentów w największym salonie tej marki w Wielkiej Brytanii. Rok 1949. Po lewej stronie na przednim kole jednego z motocykli widać plansze z napisem: Vincent Black Lightning for export to Belgrade (...). Żaden nowy egzemplarz tego modelu nie został sprzedany do Jugosławii. Amerykański kolekcjoner motocykli Vincent i jeden z największych znawców historii tej marki – Herb Hariss – przypuszcza, że był to jeden z egzemplarzy wysłanych potem do Polski.
Na samej górze piramidy Vincent Black Lightning przystosowany do bicia rekordów prędkości.

nowiła równowartość 300 przeciętnych pensji, czyli pełnego dochodu z 25 lat pracy zwykłego robotnika. Na zachodzie Europy też było to niemało. Przykładowo, oficer Polskich Sił Zbrojnych w Anglii otrzymywał 20 funtów miesięcznie i musiał za to utrzymać rodzinę. Jak wspominała żona Tomasza Kamińskiego – jednego z polskich właścicieli Vincenta – (...) aby kupić ten motocykl mąż musiał między innymi sprzedać 3 wagony cegieł, które w odbudowującej się Warszawie były na wagę złota (...).

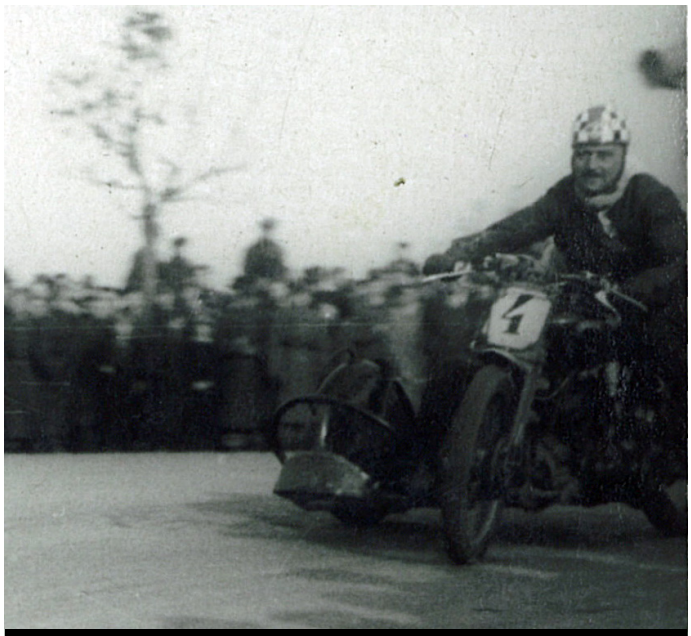
Co do formy własności tych motocykli relacje są niejasne. Najprawdopodobniej jeden z Vincentów był własnością prywatną Tomasza Kamińskiego, a drugi należał do warszawskiego klubu sportowego „Legia" lub Zrzeszenia Sportowego Związków Zawodowych.

Pierwszy (nr ramy: RC4652, nr silnika: F10AB/1C/2752) i drugi (nr ramy: RC5130, nr silnika: F10AB/1C/3230) były w wersji do wyścigów z wózkiem bocznym. Ich osprzęt różnił się trochę od modelu standardowego. Były to jedyne egzemplarze tego modelu fabrycznie przystosowane do wyścigów sidecarów.

Dwaj rywale

W drugiej połowie lat 40., w wyścigach motocykli z wózkiem bocznym w naszym kraju, wyraźnie wyróżniali się dwaj zawodnicy z Warszawy – Tadeusz Potajało i Tomasz Kamiński. Pierwszy jeździł górnozaworowymi motocyklami BMW, drugi wojennym Harley-Davidsonem WLA, którego zaadaptował do sportu. Obaj byli doświadczonymi motocyklistami i przeważnie rywalizowali ze sobą, pozostawiając resztę zawodników daleko w tyle. 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.

Jak wspominał syn Tadeusza Potajało – Adam: (...) ojciec opowiadał mi o przygotowaniach Vincenta do wyścigów. Silnik sprężany był do wartości stopnia sprężania ok. 10 – 12 i w zależności od rodzaju paliwa osiągał moc – na benzynie 75 KM, a na paliwie spirytusowym ok. 90 KM. Motocykl nawet z wózkiem bocznym bez problemu osiągał prędkość ponad 200 km/h. W Polsce był bezkonkurencyjny w owym czasie, no – poza drugim Vincentem Kamińskiego. (...)



Tadeusz Potajało na motocyklu Vincent Black Lightning podczas jednego z wyścigów sidecarów w latach 50.

Sport

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 ograniczyła się do wyścigów Potajało – Kamiński. Jeden z ówczesnych miłośników sportów motocyklowych i częsty bywalec różnych zawodów tak wspominał

www.SwoimiDrogami.pl

Dwaj rywale – Tomasz Kamiński (nr 133) i Tadeusz Potajało (nr 131) podczas zawodów motocyklowych. Koniec lat 40.

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 były przesadzony – 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, 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.

Grzegorz Timoszek za kierownicą Kraba z silnikiem Vincenta Black Lightning. Lotnisko Rudnik, listopad 1960 roku.

(...) Po wojnie w ramach „Polski Ludowej" uznano sport samochodowy za relikt burżuazji, a motocykle za element „Ludu Pracującego Miast i Wsi" (bo jednośladem można było jeździć po miedzach) i dlatego samochodziarze ścigali się na jednym Jaguarze SS-100, kilku Lanciach Aprilia i kilku BMW 328, następnie na kleconych „za stodołą" SAM-ach z resztek pozyskanych części z wraków przedwojennych. Natomiast dla ludu zrzeszonego w klubach i Zrzeszeniach Sportowych Związków Zawodowych sprowadzono „drogą państwową" kilka Nortonów 350 i 500 oraz dwa Vincenty HRD 1000 Black Lightning do wyścigów, kilka AJS, Matchless i BSA do rajdów, Maico, Zündapp Elastic i Zündapp Elephant do rajdów szybkich (dziś zwanych Enduro). Te ostatnie używano też do Motocrossów, ku zgorszeniu zachodnich fachowców. (...)

Ś.p. Władysław Paszkowski, od końca lat 40. do lat 90., zawodnik sportowy i szkoleniowiec, autorytet w temacie historii sportów motorowych w Polsce. Korespondencja z Tomaszem Szczerbickim, luty 2008 r.

Pierwszy Vincent Black Lightning

Przyjrzyjmy się losom obu egzemplarzy, które znalazły się w Polsce. Pierwszy, którego użytkownikiem był Tadeusz Potajało, po kilku latach startów powędrował do garażu. Tam wymontowano z niego silnik i wbudowano w podwozie samochodu wyścigowego Krab. Nowy pojazd spisywał się bardzo dobrze, czego dowodem może być fakt, że 11 października 1959 roku, na lotnisku w Częstochowie, podczas wyścigów samochodowych o Mistrzostwo Polski, Longin Bielak jadąc Krabem z silnikiem Vincenta osiągnął na jednej z prostych prędkość 196 km/h! Po pewnym czasie silnik wrócił do ramy motocyklowej. Całość była już dość zużyta, więc właściciel motocykla – klub Legia lub Zrzeszenie Sportowe Związków Zawodowych – sprzedał Vincenta na przetargu. W kolejnych latach Vincent często zmieniał właścicieli, którzy nie mogli opanować motocykla – ani w naprawie ani w prowadzeniu. Około roku 1972 bracia Andrzej i Wojciech Echilczukowie – miłośnicy motocykli Harley-Davidson – kupili Vincenta, sugerując się jego silnikiem z układem cylindrów „V". Szybko okazało się jednak, że to nie jest „ten klimat", którego szukają – Vincent był rasową szybkoobrotową wyścigówką, a ich pasjonowały wolnoobrotowe, majestatyczne Harleye. Sprzedali go dalej. Nowy właściciel zrobił to czego można było się spodziewać – wywiózł Vincenta do Wielkiej Brytanii i sprzedał jednemu z tamtejszych muzeów motocykli. Tak zakończyła się jego polska historia.

Jeden z egzemplarzy motocykla Vincent Black Lightning w 1972 roku stał się własnością braci Andrzeja i Wojciecha Echilczuków, znanych miłośników motocykli Harley-Davidson.

Drugi Vincent Black Lightning

Drugi Vincent – prywatna własność Tomasza Kamińskiego – w latach 60. został sprzedany Tadeuszowi Tabenckiemu. Kto to był... nie muszę chyba mówić. Na przełomie lat 60. i 70. jego kolekcja pojazdów była w pierwszej dziesiątce rankingu europejskich prywatnych zbiorów samochodów i motocykli zabytkowych. Zbiory Tabenckiego były ogromne, a jednym ze sposobów ochrony przez złodziejami było rozkręcanie pojazdów i umieszczanie poszczególnych zespołów w różnych garażach, których miał kilkanaście. Tak też się stało się z Vincentem. Rama i silnik została schowana oddzielnie, w zupełnie innych miejscach. W połowie lat 90. Tadeusz Tabencki zmarł, a jego garaże na kilka lat stały się żerem dla złodziei.

Pod koniec lat 90. dwóch młodych ludzi oferowało ramę od motocykla Vincent Black Lightning na łódzkim Moto Bazarze. Chętnych na kupno nie było, więc pojawiali się z tym towarem na dwóch czy trzech kolejnych imprezach w Łodzi. Większość nie widziała, co to jest. Nieliczni, którzy wiedzieli, domyślali się źródła pochodzenia. Według plotki, jaka krąży w środowisku kolekcjonerów, rama znalazła w końcu nabywcę. Silnik nie pojawił się „na wolnym rynku". Jak niesie kolejna plotka został wywieziony do Niemiec i tam sprzedany. Plotka to marne źródło informacji, ale w tym przypadku jedyne.

(...) Z motocyklem Vincent Black Lightning zetknąłem się dwukrotnie. Pierwszy raz na początku lat 50., kiedy podczas jednego z wyścigów w Warszawie, na Wybrzeżu Kościuszkowskim pojechałem z Kamińskim, jako wózkarz, bo jego etatowy wózkarz był niedysponowany. Przeżycie było niesamowite. W pełni zrozumiałem to dopiero po wyścigu, gdy ochłonąłem, bo w trakcie jazdy musiałem ostro balansować. Taka była rola wózkarza.

Miałem też drugą okazję przejechać się tym samym Vincentem, ale tym razem w wersji solo. Będąc kiedyś u Tadeusza Tabenckiego, w jednym z jego podwarszawskich garaży, miałem sposobność pojeździć tym motocyklem. Odpaliliśmy go z pychu (bo wersja wyścigowa nie miała kopniaka), ruszyłem dość ostrożnie, jednak za pierwszym zakrętem na prostej „odkręciłem" i o mało nie zdmuchnęło mnie z motocykla. Przyspieszenie było oszałamiające, ale prowadził się idealnie.

W swoim życiu zetknąłem się z wieloma motocyklami, w tym m.in. z Brough-Superior SS100, którym kilka razy jeździłem w Warszawie (tak, było takie cudo w stolicy), i uważam, że Vincent Black Lightning to motocykl numer 1. Było to techniczne dzieło sztuki, że wspomnę: regulowane wyprzedzenie zawieszenia, 4-szczękowe hamulce, mechaniczne wspomaganie sprzęgła, kartery i dekle odlewane z elektronu (stop magnezu). (...)

Andrzej Esse, autorytet w dziedzinie sportów motorowych oraz pojazdów sportowych. Relacja złożona Tomaszowi Szczerbickiemu w lutym 2008 r.

Za kierownicą motocykla (w białej koszulce) Jerzy Stankiewicz.

www.SwoimiDrogami.pl

Vincent Black Lightning w „Skorpionie”

W latach 70. i 80. nieliczną elitę polskich motocyklistów stanowili członkowie warszawskiego klubu „Skorpion”. Ciekawa i barwna była również spora rzesza sympatyków tej organizacji, ale stać się Skorpioniarzem nie było łatwo – trzeba było mieć charakter i odpowiednio szybki motocykl.

W 1967 roku klub „Skorpion” założyli bracia Michał i Jerzy Stankiewiczowie oraz grupa zaprzyjaźnionych młodych ludzi zafascynowanych bardzo szybkimi motocyklami. Początkowo swoje pasje starali się realizować poprzez kilka marek motocykli angielskich i niemieckie BMW. Od połowy lat 70. stopniowo, ale konsekwentnie przesiadali się na motocykle japońskie. W całym kraju o wyczynach Skorpioniarzy i o nich samych krążyły niesamowite opowieści. A jak było naprawdę, o to zapytałem Jerzego Stankiewicza, jednego z założycieli tego klubu. Spotkaliśmy się 11 czerwca 2011 roku w Warszawie.

(...)

Tomasz Szczerbicki:

Słyszałem, że mieliście też epizod z Vincentem HRD model Black Lightning?

Jerzy Stankiewicz:

Tak, pewnego razu Bogdan Nowacki oznajmił nam, że kupił Vincenta. Nie za bardzo wiedzieliśmy co to jest, więc trzeba było sprawdzić – rasowy wygląd, palony z pychu, obuty w stare opony Pirelli – wielka niewiadoma. Wziąłem ten motocykl, żeby sprawdzić na co go stać. Pojechaliśmy z kilkoma kolegami na Wisłostradę. Szybki start, przyspieszenie było oszałamiające. Podczas jazdy (bez kasku), przy około 145 km/h motocykl złapał shimmy. Ta sytuacja mnie zaskoczyła. Nie za bardzo wiedziałem, co robić. Wszystko działo się bardzo szybko. Decyzję podjąłem odruchowo – hamowanie. Pisk opon. Udało się.

Nie ma jednak tego złego, co by na dobre nie wyszło. Motocykl miał jeszcze sporo pary ponad to, co wykręciłem (145 km/h), a prosta jeszcze zaledwie kilkaset metrów. Shimmy spowodowały, że gwałtownie hamowałem. Gdybym nie hamował i nadal przyspieszał, nie wiem jak złożyłbym się w najbliższy zakręt.

Po tej próbie Boguś doszedł do wniosku, że ten motocykl do jazdy szosowej się nie nadaje i sprzedał go.

(...)

Fragment wywiadu z Jerzym Stankiewiczem opublikowanego w książce Tomasza Szczerbickiego „Motocykle w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko”, Poznań 2012.

Odniesienia kulturowe polskich Vincentów

W 1991 roku angielski piosenkarz Richard Thompson na swojej płycie „Rumor and Sigh” umieścił utwór „Vincent Black Lightning rocznik 1952”. A w Polsce – na początku lat 90., na fali nostalgicznych wspomnień, Andrzej Echilczuk i Witold Parzydło stworzyli i wydali komiks, który opowiadał historie z lat 70. Jeden z odcinków był o Vincencie Black Lightning, który przez pewien czas był własnością Echilczuków. To ciekawa lektura, w zabawny sposób pokazująca fragment historii tego motocykla. Komiks ukazał się w sprzedaży w 1991 roku, w nakładzie 110.000 egzemplarzy i rozszedł się błyskawicznie.

Komiks Andrzeja Echilczuka i Witolda Parzydło pt. „Harley Story" (Warszawa 1991), rozdział opowiadający epizod historii Vincenta Black Lightning w Polsce. Forma komiksowa, lecz treść w pełni zgodna z prawdą.

www.SwoimiDrogami.pl

6

7

8

Zakończenie

Wspomniane dwa wyścigowe Vincenty model Black Lightning to była ówczesna pierwsza liga światowa. Ani wcześniej ani później nie sprowadzono do Polski motocykli tej klasy. Nawet dziś, kiedy można pozyskać bogatych sponsorów, nowe motocykle wyścigowej czołówki światowej są dla polskich zawodników raczej niedostępne. Do nas trafia drugi sort lub egzemplarze używane.

I niech ktoś powie, że zaraz po wojnie było nudno w środowiskach motocyklowych. Ludzie spotykali się, podróżowali, rywalizowali w wyścigach i rajdach, po prostu cieszyli się motocyklami. A ci, którzy kochali sport ponad wszystko zdolni byli do wielkich czynów i poświęceń, a tak trzeba rozpatrywać zakup profesjonalnych motocykli wyścigowych, takich jak opisywane Vincenty.

Tomasz Szczerbicki

Zdjęcia: archiwum autora, Władysław Paszkowski, Adam Potajało, Wojciech Echilczuk

Prace konkursowe

KONKURS FOTOGRAFICZNY

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/

Przedstawiamy Wam wybrane prace, które napłynęły na konkurs. Tematem była "Motocyklowa zima" w interpretacji dowolnej :)

Tomek nas rozbroił :)

w załączniku przesyłam zdjęcia z wycieczek (...) które często wspominam zimowymi wieczorami :)

Kilka dni później Tomek uzupełnił opis:

W załączniku przesyłam zdjęcia z wycieczki po Alpach, które często wspominam zimowymi wieczorami :)
Postanowiłem troszkę uzupełnić opis jeżeli to możliwe :)

Jako że zima za oknem, trochę śniegu, lodu i temperatury nie sprzyjają podróżowaniu na motocyklu czasem wracam pamięcią do miejsc, które mogłem odwiedzić dzięki temu, że jestem motocyklistą - gdyby nie to, pewnie nie pojechałbym do muzeum, nie odwiedziłbym zakrętów w Alpach Austriackich, nie spotkałbym w Belgii olbrzymiej grupy Polskich Motocyklistów, którzy zjechali się z okolicznych państw po to tylko, żeby spotkać się ze znajomymi i pogadać przy piwku :) - nie poznałbym faceta, który pieczołowicie przywrócił życie w Suzuki GS650 i pięknie pomalował bak. Gdyby nie miłość do motocykli to pewnie człowiek nie pojechałby do sąsiedniego kraju tylko po to, żeby pooglądać wyścigi super moto i pewnie by się nie wywalił i nie złamał obojczyka tuż przed końcem sezonu i wyprawą do Polski na motocyklu. Ale to przeszłość, można wspominać, oglądać zdjęcia i narzekać czasem na ból ramienia. Ale Pasja do motocykli trwa nadal i poza wspomnieniami już człowiek sobie planuje...
Na razie palcem po mapie, ale już się myśli i kombinuje gdzie by pojechać, co można jeszcze zobaczyć i kogo poznać bo przecież świat jest taki piękny - zwłaszcza widziany zza szybki kasku z perspektywy swojego motocykla :)

Pozdrawiam
Tomek M.

Wojtek wykazał się kreatywnym podejściem do tematu.

Kolega o pseudonimie Bandit popracował fizycznie.

Sebastian nas zmroził pisząc:
cześć Redakcjo
przesyłam te kilka zdjęć na konkurs, które zrobiłem w ubiegłym roku,
gdy mnie "zaskoczyła" zima podczas powrotu z roboty.
Pozdrawiam Sebastian

Dembisowi nie tylko zima, ale i noc nie straszna.

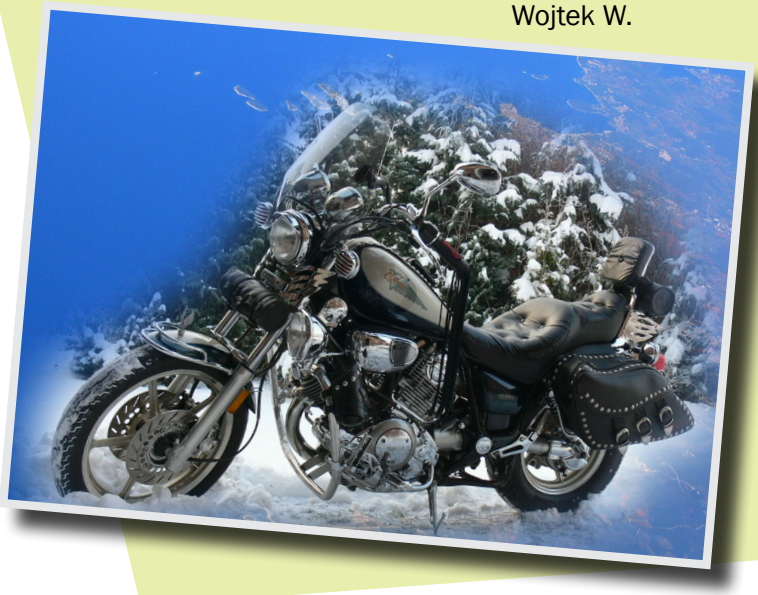
Majzel po prostu jeździ.

Ryszard również.

Arkadiusz w drodze na WOŚP.

Wojtek R.

Wojtek W.



Stanowi i jego Pasażerce śnieg również nie przeszkadzał w turystyce.

Bergu nie dość, że "daje radę" na białym, to jeszcze "rzeźbi" w długie zimowe wieczory... mam nadzieję, że podeśle nam później fotki gotowej przyczepki.

Jarosław natomiast po prostu się "zlotuje".

Kolega, który się nie podpisał, daje czadu.

Marzenka gościła na zimowym zlocie Płoną-
cych Wałów.

Marian wystąpił w dwóch wcieleniach.

Przyznajemy, że staraliśmy się wybrać prace, które nagrodzimy, ale... po burzliwych naradach i kilku piwach podjęliśmy decyzję, że...

NAGRADZAMY WSZYSTKICH!

Może to mało pomysłowe rozwiązanie i w sumie pójście na łatwiznę… ale chrzanić to :)
To nasz pierwszy konkurs, a Wy zasłużyliście!

Następnym razem już się postaramy i będziemy rzetelnie wybierać w oparciu o solidne kryteria.

UWAGA OGŁASZAMY!

II KONKURS

Kwartalnika Swoimi Drogami

Na najlepsze zdjęcie/zdjęcia z inauguracji sezonu 2013.

Nagrodami będą:
książki Marcina Osikowicza "Mężczyźni bez przyczepności"
oraz "Ilustrowana Historia Motocykla WSK" Grzegorza Doroby.
Nagrody ufundowali Autorzy.

Nagrodami będą także książki Davida L. Hough'a ufundowane przez Wydawnictwo Buk Rower:
- "Motocyklista Doskonały"
- "Motocyklista Doskonały. Droga do mistrzostwa"
- "Strategie uliczne".

Na Wasze prace czekamy do 31 maja 2013 roku.
Nadsyłajcie je na mail: konkurs@swoimidrogami.pl

Powodzenia!

ACE CAFE
HISTORIA W PIGUŁCE

autor: Linda Wilsmore

Motocykle, rock'n'roll i Ace Cafe.

Te trzy proste wyrażenia stworzyły nierozerwalną fuzję nie tylko w czasach rock'n'rolla, ale i obecnie.

Ace Cafe powstała w 1938 roku w Londynie, jako przydrożny zajazd, w którym mogli zatrzymywać się kierowcy na świeżo wybudowanej North Circular Road. W czasie II wojny światowej budynek został poważnie uszkodzony podczas jednego z niemieckich nalotów bombowych. W 1949 roku został odbudowany w nowoczesnym, jak na owe czasy, stylu industrialnym. Pojawił się wtedy na nim neon, co również było absolutną nowinką. Całodobowa kawiarnia, położona przy ruchliwej sieci dróg północnego Londynu, szybko stała się ulubionym miejscem odwiedzin młodych motocyklistów, spędzających noce na gonitwach po północnej obwodnicy. W Ace Cafe mogli spotkać podobnych sobie młodych ludzi, poszukujących swojej tożsamości i wspólnie posłuchać „diabelskiej muzyki" – rock'n'rolla.

Pokolenie wyżu demograficznego z początku lat pięćdziesiątych, spotkało się z okresem szczytowej produkcji brytyjskich fabryk motocykli. To spowodowało pojawienie się nieformalnych grup motocyklowych – tzw. „Ton-Up Boys". Zbiegło się to z gwałtownym wzrostem popularności muzyki rock and rollowej, której nie chciały puszczać stacje radiowe, a która zdobywała coraz większą popularność wśród brytyjskiej młodzieży. Można było jej słuchać do woli jedynie z szaf grających, stojących w przydrożnych kawiarniach.

1938

1938

II wojna światowa

1949

Wrzuć monetę do grającej szafy...

Z tej wspomnianej już fuzji rock'n'rolla i motocykli powstały legendarne wyścigi – „record racing". Nieoficjalnym torem wyścigowym stała się North Circular Road, a startem i zarazem metą – Ace Cafe. Wyścig rozpoczynał się po wrzuceniu monety w otwór grającej szafy. Należało przejechać motocyklem określoną trasę i pojawić się w kawiarni jeszcze przed zakończeniem muzyki z płyty.

W latach sześćdziesiątych Ace Cafe stała się miejscem początków kariery dla wielu brytyjskich zespołów rock and rollowych, Szczególnie znany był Johnny Kidd & The Pirates. W czasie swojego tournée po Wielkiej Brytanii, odwiedził Ace Cafe również Gene Vincent. Podobno bywali tam również The Beatles – jeszcze zanim stali się sławni. Stałymi klientami Ace Cafe byli tacy znani brytyjscy motocykliści jak: Dave Croxford, Dave Degens, czy Ray Pickrell, którzy swoje wyścigowe talenty zaczynali po raz pierwszy ujawniać na North Circular Road. Szczyt popularności rock'n'rolla skończył się w połowie lat sześćdziesiątych. Ugrzecznione piosenki The Beatles usunęły go w cień, rozpoczynając erę Carnaby Street i Modsów. Wzrost dobrobytu w społeczeństwie spowodował zmierzch ery motocykli na rzecz rozwoju sprzedaży samochodów. Ace Cafe również traciła swą popularność, wychodząc z mody i stając się ostoją tylko dla najwierniejszych wielbicieli Rock&Rolla i wypomadowanych fryzur. Gwoździem do trumny dla knajpy stało się przejście jej właściciela na emeryturę. Ostatnią przed zamknięciem porcję „egg and chips" Ace Cafe wydała w 1969 roku. Później miejsce to pełniło rolę stacji obsługi samochodów i składu opon. Sam budynek przetrwał jednak do dziś w prawie nie zmienionej formie.

W 1993 roku Mark Wilsmore, pasjonat motocykli i historii rock'n'rolla, postanowił uczcić 25-lecie zamknięcia Ace Cafe. Uzyskał zgodę od ówczesnych właścicieli terenu na zorganizowanie okolicznościowej imprezy. Efekt przeszedł wszelkie oczekiwania. Na uroczystość 4-go września 1994 roku zjechało się 12000 miłośników motocykli i Rock & Rolla. Z okazji rocznicy powstał film „Ace Day", w którym pojawiają się wywiady z byłymi bywalcami kawiarni i rock and rollową muzyką w tle.

To wszystko zdopingowało Marka do wysiłków, by ponownie otworzyć Ace Cafe. Kosztowało to siedem lat zabiegów u właścicieli terenu i władz miasta, aby wykupić teren i budynek oraz sprawić, by Ace Cafe wyglądała tak jak dawniej. Początkowo kawiar-

1950/60

1950/60

1950/60

Ace Reunion 1994

nia otwierana była tylko w weekendy i na okazjonalne wydarzenia, a serwowano w niej jedynie dania z małej gastronomii objazdowej.

W marcu 1999 roku miała miejsce spektakularna awaria. Pęknięcie rury wodociągowej o średnicy 60 cali, przez którą zaopatrywano w wodę cały północny Londyn, spowodowało wybuch gejzeru wodnego, który zalał całą Ace Cafe i okoliczne posesje. Z powodu awarii North Circular Road została zamknięta na tydzień. Tryskający pod ciśnieniem strumień wody uszkodził poważnie ściany, okna i nadwyrężył konstrukcję budynku. Pomimo tego niepowodzenia, determinacja Marka w ratowaniu ikony motocyklizmu ani trochę nie osłabła.

Wybiła godzina...

Uroczyste ponowne otwarcie odbyło się we wrześniu 2001 roku. U progu XXI wieku, Ace Cafe jest kawiarnią, restauracją, sklepem i miejscem spotkań. Ściany pełne są pamiątkowych zdjęć i plakatów, przypominających jej barwną historię. Odbywające się przez cały rok imprezy – poczynając od Ton-Up Day, a na Hot Rod Night kończąc – przyciągają do Ace entuzjastów klasycznej motoryzacji z całego świata.

Atmosfera jest bardzo wyluzowana. Można tu odpocząć i poczytać najnowsze czasopisma, pograć z kumplami w piłkarzyki, posłuchać muzyki z grającej szafy, czy po prostu pogapić się na wspaniałe motocykle, których zawsze wokół jest pełno.

Na imprezach tanecznych można potańczyć Rock & Rolla przy muzyce artystów z USA takich jak: Robert Gordon czy Linda Gail-Lewis oraz pobawić się przy prawdziwym rockabilly, granym przez współczesne zespoły i didżejów. Wiele koncertów poświęconych

Ace Reunion 1994

jest pamięci nieżyjących już wielkich gwiazd rock'n'rolla, takich jak: Gene Vincent, Elvis, Johnny Kidd, Hank Williams itp. Organizowane są też koncerty pamięci - połączone z charytatywną zbiórką pieniędzy, jak coroczny Sutch A Night (poświęcony „Screaming Lord" Sutch'owi) albo Billy Fury Memorial Night.

Możemy też organizować imprezy okolicznościowe. Jeśli chcecie – możecie nawet wziąć ślub w Ace Cafe!
Motocykle i muzyka mogą się zmieniać, ale duch Ace Cafe pozostaje ten sam!

Pełną listę bieżących wydarzeń i koncertów znajdziecie na stronie internetowej: www.ace-cafe-london.com
Zdjęcia: http://www.ace-cafe-london.com/History.aspx

Linda Wilsmore

Tłumaczenie: Memphis

Lord Sutch (z lewej) i Mark Wilsmore
Ace Reunion 1994

Puknął i uciekł

autor: Bartosz Kamiński

Wbrew temu, co niektórzy mogliby sądzić po tytule, dzisiejszy artykuł nie będzie poświęcony kwestiom alimentacyjnym, lecz zgoła innej, bliższej motocyklistom tematyce. Czytając motocyklowe fora internetowe i słuchając zlotowych opowieści nie raz spotykałem się z pewnym scenariuszem, w którym tajemniczy kierowca samochodu spycha motocyklistę z drogi lub zahacza o motocykl, powodując jego upadek, po czym wykorzystując bezradność leżącego na poboczu motocyklisty, umyka z miejsca zdarzenia. Takie incydenty, w najlepszym wypadku kończą zadrapaniami maszyny i siniakami jeźdźca, ale mogą być też bardzo groźne i kosztowne. Co robić w przypadku, gdy sprawca wypadku zbiegł z miejsca zdarzenia?

Zaraz po wypadku

Przede wszystkim zawsze wzywamy Policję. Warto też wezwać kartekę pogotowia, po pierwsze dlatego, że zawsze przy upadku zachodzi podejrzenie np. wstrząśnienia mózgu, po drugie dlatego, że lekarz sporządzi dokumentację, która ułatwi nam dochodzenie ewentualnego odszkodowania. Jeśli uda się zapamiętać numer rejestracyjny pojazdu sprawcy, sprawa będzie ułatwiona, gdyż na stronie https://zapytania.oi.ufg.pl możemy sprawdzić, czy pojazd był na dany dzień ubezpieczony, a jeśli tak, to w jakiej firmie – do tej firmy należy kierować roszczenia.

Zgłoszenie szkody

Szkodę zgłaszamy do jakiegokolwiek zakładu ubezpieczeń – każdy ubezpieczyciel ma obowiązek takie zgłoszenie przyjąć. Ubezpieczyciel przeprowadzi likwidację szkody i jeśli sprawca nadal pozostanie nieustalony, przekaże dokumentację sprawy do Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego (UFG). UFG to fundusz, na który „zrzucają się" wszystkie zakłady ubezpieczeń, by zapewnić wypłatę odszkodowań poszkodowanym, którzy z nie swojej winy nie mogą ich uzyskać od osób odpowiedzialnych.

Odszkodowanie z UFG

UFG odpowiada za wszelkie szkody na osobie, zarówno majątkowe jak i niemajątkowe. To znaczy, że możemy domagać się odszkodowania za wszelkie koszty, które ponieśliśmy w związku z leczeniem (stwierdzone rachunkami) oraz zadośćuczynienia za krzywdę, które będzie tym wyższe, im więcej niepryjemności (takich jak ból, unieruchomienie związane z leczeniem, konieczność pobytu w szpitalu) spotkało nas wskutek wypadku. Inaczej odpowiedzialność UFG przedstawia się co do szkód w mieniu, a więc uszkodzenia motocykla, ubioru itp. Za te szkody UFG odpowiada tylko w przypadku śmierci lub rozstroju zdrowia poszkodowanego trwającego ponad 14 dni, wywołanego tym samym wypadkiem. Kwotę odszkodowania za szkodę w mieniu należy zawsze pomniejszyć o 300 Euro tzw. udziału własnego. Odszkodowania z UFG nie dostaniemy również, jeśli uzyskaliśmy wypłatę z ubezpieczenia AC.

Wysokość odszkodowania

Wysokość odszkodowania ustalana jest przez zakład ubezpieczeń, do którego zgłosiliśmy szkodę i który prowadził w tym zakresie postanowienie likwidacyjne. Oczywiście od wyceny likwidatora szkód przysługuje odwołanie. We wszystkich sprawach spornych (niewypłacenie odszkodowania lub wypłacenie zbyt niskiego), poszkodowany zwraca sie z roszczeniem (w tym na drodze sądowej) bezpośrednio przeciwko UFG.

Ile to trwa?

Co do zasady, UFG wypłaca odszkodowanie w terminie 30 dni od przekazania dokumentów przez zakład ubezpieczeń, do którego zgłosiliśmy szkodę. W przypadku, gdy sprawa wymaga wyjaśnienia dodatkowych okoliczności, świadczenie zostanie spełnione w terminie 14 dni od ich wyjaśnienia.

III Ogólnopolskie spotkanie Kawasaki Zephyr 24-26 maja 2013

Chcielibyśmy serdecznie zaprosić wszystkich posiadaczy oraz fascynatów motocykli Kawasaki Zephyr na III Ogólnopolskie spotkanie, które tym razem odbędzie się na obiekcie Campingu 190 WOSiR we Wrześni

W Polsce, jak i w całej Europie znajduje się oddana rzesza sympatyków tego mało popularnego, lecz ponadczasowego motocykla, którzy na co dzień dyskutują na forum internetowym. Jednak co jakiś czas nadchodzi potrzeba, by spotykać się na zlocie, uścisnąć sobie dłoń w rzeczywistości, wymienić doświadczenia, zaprezentować swoje maszyny no i wspólnie pobawić się przy całonocnym ognisku. Trzecie spotkanie odbędzie się w ostatni majowy weekend. Zakwaterowanie w przytulnych domkach usytuowanych nad jeziorem, spokojna okolica i duży plac na ognisko to gwarancja sympatycznie spędzonego czasu. W sobotę przewidywana jest przejażdżka po okolicy, a wieczorem ognisko.

Wstęp na **imprezę jest darmowy, obowiązuje jednak wcześniejsza rezerwacja miejsc**

Kontakt:

tel. 601-140-307 Pałasz

ZephyrPunPl

www.zephyr.pun.pl

Hrubieszowski szlak kolejowy

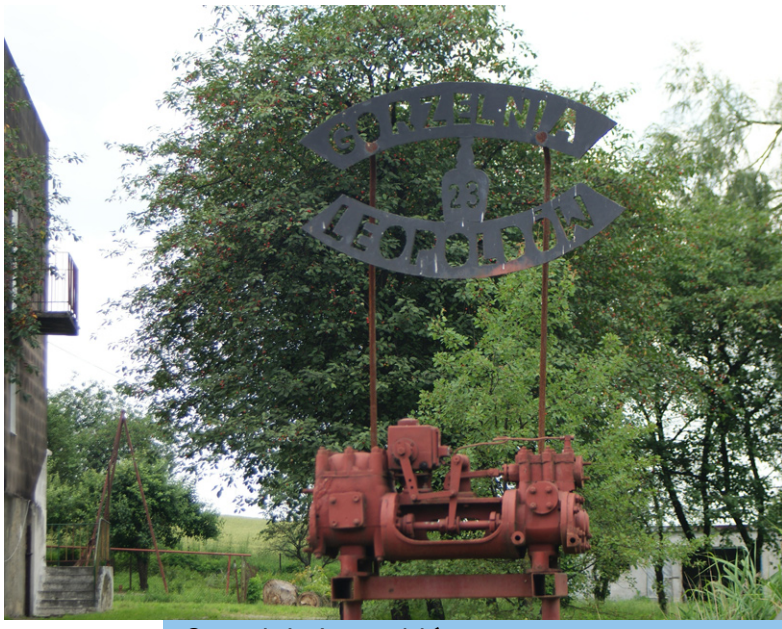
Tekst: Hubert Chwedyk, Mariusz R. Sawa, Bartosz Sojda

Mariusz: Półtora roku przygotowań, specjalistyczny serwis motocykla, kilkadziesiąt osób zaangażowanych w promocję wyprawy, rezerwacja internetowa hoteli, szczepienia, wykup pozwoleń... Nie tego mi było trzeba. Chciałem przejechać się po okolicy, którą znałem dobrze, ale nie na tyle dokładnie, by jechać samemu. Potrzebny był mi kompetentny pasażer. Miał nim być motocyklista znający się na kolejkach wąskotorowych.

Któregoś razu w redakcji „Zamojskiego Kwartalnika Kulturalnego" Agnieszka Szykuła zwierzyła mi się, że ma kolegę w Łabuniach, którego było niegdyś słychać z odległości kilku kilometrów. Zacny człek ujeżdżał wtedy Junaka. Był to Hubert Chwedyk, współautor książki (obok Bogdana Pokropińskiego) o hrubieszowskich kolejach wąskotorowych. Zaproponowałem Hubertowi opracowanie jednodniowej turystycznej trasy motocyklowej, której objechanie umożliwiłoby poznanie najważniejszych ocalałych zabytków związanych z koleją. Wiele miejsc odwiedziłem już wcześniej Awokiem z kuzynem Bartkiem Sojdą, zapalonym miłośnikiem tejże tematyki, który też zgodził się wziąć udział w przejażdżce. Hubertowi natomiast zaoferowałem miejsce w radzieckim wózku bocznym mojego BMW.

Hubert: Po wielu mailach i wspólnych ustaleniach

w końcu osobiście poznałem Mariusza. Przyjechał do mnie swoim niemiecko-radzieckim zaprzęgiem do Łabuń. Już w tym momencie wiedziałem, że wyprawa będzie udana. Cel naszej wyprawy - „ocalić od zapomnienia" hrubieszowską kolej wąskotorową!



Gorzelnia Leopoldów

Bartek: O pomyśle wycieczki szlakiem hrubieszowskiej wąskotorówki Mariusz napisał mi w sms-ie na pół roku przed wyprawą. Przyznam szczerze, że po przeczytaniu wiadomości aż podskoczyłem z radości! W pierwszej chwili bardzo ambitnie pomyślałem sobie, że oto wreszcie po tylu latach zwiedzania pojedynczych obiektów czy odcinków dawnej wąskotorówki, będzie okazja objechać te wszystkie pozostałości dawnej, liczącej 150 km sieci w jeden dzień; w ten sposób odwiedzić dawno nie widziane miejsca i zaliczyć ostatni brakujący mi odcinek z Łaszczowa do Wożuczyna. Tyle marzycielstwa. Natomiast „w praniu" okazało się, że chłopaki muszą ograniczyć przejazd do krótkiego programu obowiązkowego hrubieszowskiej kolejki. W pierwszej chwili byłem trochę zawiedziony, ale z drugiej strony pomyślałem sobie, że przecież mieszkam teraz daleko od rodzinnych stron, nie mam już dwóch miesięcy wakacji i kto wie kiedy teraz będę miał okazję odwiedzić nawet tych kilka miejsc.

Przed gorzelnią w Leopoldowie

Mariusz: Pierwszy obiekt, który zwiedziliśmy to stacja w Malicach, a drugi to stacja w Werbkowicach. Dla miejscowej ludności stacja PKP (dla normalnego toru) w Werbkowicach, podczas II wojny światowej, była schronieniem dla Polaków mordowanych przez nacjonalistów ukraińskich i bramą z krainy szczęśliwości dla miejscowych Ukraińców, w lecie roku 1947 wyrzucanych stąd w ramach akcji „Wisła". W Werbkowicach jeszcze kilka lat temu była lokomotywownia, obok której przeciskałem się ścieżką Tropikiem, by wyjechać na kolonię. Szyny po trochu ktoś rozkrada.

Hubert: Codzienność życia – rodzina, praca, kredyty, problemy... O tym człowiek przestaje myśleć w pewnych chwilach. Tak było w moim przypadku, gdy rozpoczęliśmy podróż beemą Mariusza. Delektowałem się jazdą i przypominałem sobie dawne przygody z motocyklami. Tak jak przed laty – ciesząc się jak dziecko z jazdy jako pasażer w wózku bocznym - wkrótce znaleźliśmy się w Malicach. Kiedyś tętniło tu wąskotorowe życie. Dziś stoi tylko piękny budyneczek po dworcu. Na szczęście zamieszkały – gwarancja, że szybko nie podzieli losu innych wyburzonych obiektów kolejowych. Po dojechaniu

www.SwoimiDrogami.pl

na stację w Werbkowicach nastała smutna chwila – okazało się, że po wyburzeniu kilka lat temu budynku lokomotywowni zburzono także sam budynek wąskotorowego dworca i sąsiadujące z nim schronisko dla rewidentów taboru. Może obiekty te zbudowane w latach 50-tych zeszłego wieku nie miały wartości zabytku, ale dlaczego w tym kraju słowo „zburzyć" ma dalej takie ważne znaczenie? Na szczęście stoi jeszcze piękny i okazały budynek dworca na stacji normalnotorowej, który do lat powojennych pełnił także rolę stacji dla wąskotorówki. Ten budynek wiele widział i przeżył. Przypomniały mi się stare zdjęcia ukazujące stojących przed stacją żołnierzy Wehrmachtu oraz inne, gdy po przejściu frontu w 1944 roku stacja nie miała okien i dachu. Dziś z Mariuszem też robimy zdjęcie przed tym samym obiektem.

Stacja w Werbkowicach

Mariusz: Zaraz potem przyjechaliśmy po Bartka, który skorygował nieco nasze plany odnośnie trasy i najpierw pojechaliśmy do Hrubieszowa. Po raz pierwszy jechałem swoją maszyną z kompletem pasażerów i muszę przyznać, że jechało się wyśmienicie.

Hubert: Po wjechaniu na teren stacji wąskotorowej w Hrubieszowie, miłe zaskoczenie. Trawa ładnie przycięta – widać, że ktoś jednak o te kolejowe pozostałości dba. Tory na swoim miejscu, kompletne. Na środku między szynami siedzi i gawędzi dwóch starszych ludzi, jeden na wózku. Z zaciekawieniem i przyjaznym uśmiechem przyglądali się motocyklo-

wi Mariusza.

Bartek: Kilka lat temu, dzięki zainteresowaniu miłośników kolei i byłych pracowników wąskotorówki, gmina Hrubieszów wyraziła gotowość przejęcia od PKP SA, znajdujących się na jej terenie pozostałości wąskotorówki wraz z gruntami. Choć do transakcji nigdy nie doszło, to jednak od tamtej pory widać wyraźnie, że o teren kolejki zaczęto dbać. Niestety zupełnie inaczej jest w gminie Werbkowice. Tamtejszy samorząd na temat ewentualnego przejęcia milczy, a wąskotorowe pozostałości są powolutku choć systematycznie rozkradane. Trzeba tutaj jednak zaznaczyć, że i tak tory oraz inne elementy infrastruktury kolejki przeleżały sobie spokojnie w trawach i zielsku 15 lat, aż do czasu, gdy PKP postanowiło w 2007 roku wyburzyć lokomotywownię w Werbkowicach. Wtedy chyba coś w ludziach pękło i uznali, że skoro PKP samo niszczy swoją własność, to nic im nie zaszkodzi „sprywatyzować" sobie reszty.

Mariusz: Z Hrubieszowa mieliśmy się udać w kierunku dwóch miłych sercu obiektów: wytwórni win oraz gorzelni. Pierwszy był kiedyś cukrownią i trzeba przyznać – po dziś dzień jego czerwone budynki wyglądają imponująco.

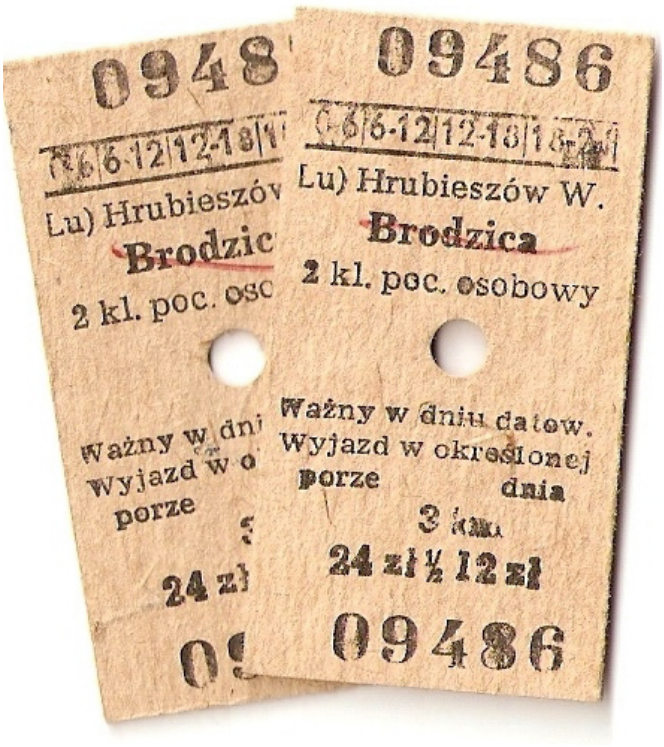
Hubert: Kolej wąskotorowa dla Cukrowni w Nieledwi budowana była już od 1901 roku staraniem właściciela majątku Stefana Władysława Świerzawskiego. Była jedną z najstarszych kolejek w regionie. Właściciel majątku był dobrym gospodarzem i próbował ożywić gospodarczo region. Kolejka wąskotorowa miała się do tego przyczynić. Jej sieć została w późniejszym okresie włączona do kolei Hrubieszów-Uhnów. Cykamy fotki.

Bartek: Pod imponującymi zabudowaniami dawnej cukrowni robimy krótką sesję fotograficzną z motocyklem. Główny szlak wąskotorówki tutaj nie docierał. Do bramy zakładowej dojeżdżało się tylko bocznicą z ładowni Nieledew, położonej kilkaset metrów od winiarni przy placu buraczanym. Do dziś pośród pól można zobaczyć delikatnie zarysowane wykopy po ostrych łukach bocznicy, wspinającej się pod wzniesienie między zakładem a ładownią.

Mariusz: W Leopoldowie ledwo zsiedliśmy z motocykla przy gorzelni, a już nadleciał zbulwersowany mężczyzna „Panowie, może byście się najpierw zapytali, czy można robić zdjęcia". Hubert jednak umiejętnie załagodził sprawę, upewnił stróża, że nie jesteśmy z prasy i nie szukamy sensacji. Bartek zaś zrobił mu mini wykład na temat hrubieszow-

Nieledew

Budyneczek kolejowy w Nieledwi



www.SwoimiDrogami.pl

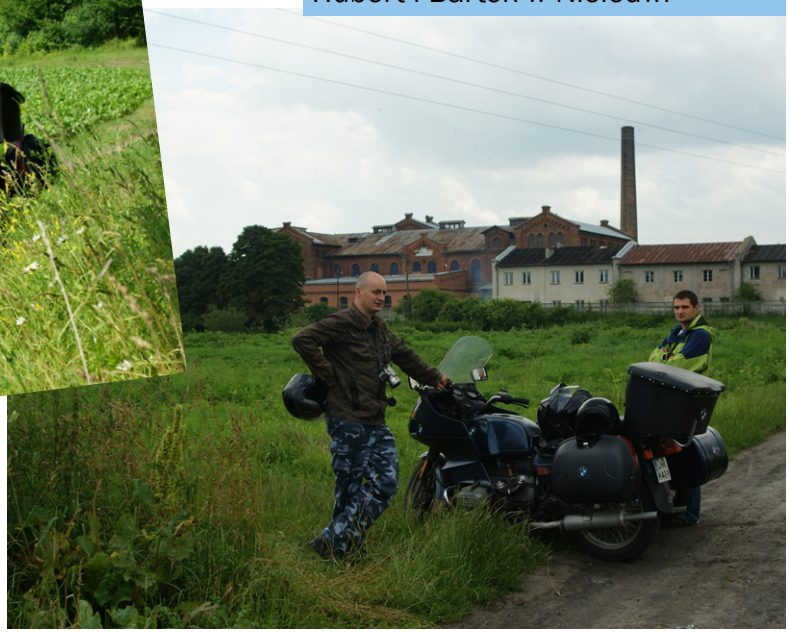
skiej wąskotorówki. Ostatecznie człowiek życzył nam „miłego zwiedzania”. Mi nawet nie przyszło do głowy, by się tam kogokolwiek o jakąkolwiek zgodę pytać, mimo iż gorzelnia jest własnością prywatną. Leopoldów to miejscowość, w której urodził się mój tato. Czuję się tam u siebie. Utrzymuję też bliski kontakt z przedwojennymi jej właścicielami, czyli rodziną Sękowskich.

Do nasypu kolejki wąskotorowej w Leopoldowie mam pewien sentyment. Stoi tam jeszcze kolejowy słupek hektometryczny, przy którym mój tato Zygmunt w latach 60-tych czekał na kolegów przed pójściem do szkoły w Podhorcach. Gdy byłem mały, wybraliśmy się tam z rodzicami naszą MZ ETZ 150. Mama powiedziała, że tu są pewnie ślady taty, czego ja kompletnie nie mogłem zrozumieć i płakałem jeszcze po powrocie do domu, bo nie mogłem ich znaleźć na drodze. Parowóz był dla małego chłopca ze wsi, takiego jak mój tato, uosobieniem tajemniczości i siły. Miał może ze trzy latka, gdy bawił się na nasypie i właśnie przestraszyła go jadąca ciuchcia. Parę lat potem potrąciła go zahaczając o tornister. To właśnie przy tym nasypie pierwszy raz w życiu poczuł, czym jest jazda jednośladem. Wykradł ojcu Simsonka i rozpędziwszy maszynę, zauważył na liczniku prędkość 60 km/h.

Przejechawszy w Podhorcach obok szczątków zabudowań pałacowych i cmentarza z okresu I wojny światowej, skierowaliśmy się na Bohorodycę, dzisiaj Brodzicą nazywaną.

Bartek: Tuż za Podhorcami przejeżdżamy przez most na rzece Huczwie. Obok mostu drogowego, jakieś sto metrów w dół rzeki, spotkać możemy, schowane w gęstych zaroślach, betonowe przyczółki i potężne filary po moście wąskotorowym. Każdy, kto jakimś cudem tu trafi, idąc polną drogą wytyczoną w miejscu, gdzie leżał kiedyś tor linii Gozdów – Uchanie, pomyśli sobie, jaki to kolos musiał spoczywać na tych solidnych budowlach. Tymczasem stalowe, pozbawione torowiska przęsło, które leżało tam do zimy 2002 roku (nim PKP sprzedało je na złom), prezentowało się wobec betonowych konstrukcji nader filigranowo.

Mariusz: Po tzw. akcji sylwestrowej w 1942 roku, tutejsze oddziały Armii Krajowej otrzymały rozkaz niszczenia torów i niemieckich transportów kolejowych, podążających na front wschodni. Jeden z kolegów mojego dziadka z partyzantki – Stefan Sękowski ps. „Trzynastka” wspomina, że w sytuacji braku materiałów wybuchowych skonstruowali specjalne żelazne kliny, które mocowali na zakrętach torów, co skutkowało wykolejeniem pociągu. Oczywiście Niemcy znaleźli potem na to sposób. Przed właściwym transportem puszczali dwa, trzy wagony z bezwartościowym ładunkiem lub własowcami. Trzeba jednak wspomnieć, że chłopaki z AK pierwsze próby przeprowadzali przy życzliwości zna-



Hubert i Bartek w Nieledwi

jomego kolejarza. Kliny testowali na wąskim torze pod ciuchcią w lesie między Leopoldowem a Podhorcami. Dodam jeszcze jeden osobisty wątek. Mój drugi dziadek pracował w wojnę na kolei. Wszelkie demolki dokonane przez Akowców na torach musiał potem naprawiać...

W Bohorodycy tęsknie spojrzeliśmy na kępę krzaków, gdzie stała kiedyś cerkiewka, którą prawosławnym autochtonom zburzyła polska władza w 1938 roku, realizując politykę asymilacji narodowej. Został jeno krzyż prawosławny, tyle że z „imperatorskimi" napisami. Ciągle ktoś się miejscowym wtrącał w ich wiarę. Teraz może wspomnę o akcencie kolejowym w mojej rodzinnej historii, związanym z Bohorodycą. Pewnego razu Stanisław Błotniak, brat mojej babci, jechał parowozem z Hrubieszowa do Gozdowa. W tej ukraińskiej wsi celowo „puścił iskry", aby padły na zabudowania. Strzechy zaczęły się palić. Stanisław Błotniak był poszukiwany z tego powodu. Podczas jednej z ucieczek Ukraińcy postrzelili go w rękę.

Hubert: Zwiedzając stację w Brodzicy, postanowiliśmy odwiedzić także osobistość wartą uwagi – sołtysa – Piotra Sendeckiego. Pan Piotr jest zawodowym strażakiem, ale także osobą, która ma na szczególnej uwadze los swojej miejscowości. Jego działania wykraczają daleko do przodu, za co go doceniono – w 2010 roku został „Sołtysem Roku", pokonując w szrankach wszystkich sołtysów z całej Polski. Otrzymał wówczas od Prezydenta RP Bronisława Komorowskiego list gratulacyjny. Pan Piotr jest żywo zainteresowany ocaleniem pozostałości toru kolei wąskotorowej, jego marzeniem jest reaktywacja i zabezpieczenie kolei. Niestety, pana Piotra nie zastaliśmy w domu. Pełnił służbę.

Bartek: Pomysł reaktywacji hrubieszowskiej wąskotorówki nie jest nowy. Pierwszy na taką możliwość zwrócił uwagę w latach 90-tych w swojej pracy doktorskiej Leszek Bylina. Wtedy jednak takie działania uniemożliwiały przeszkody natury prawnej. Gdy nowa ustawa o transporcie kolejowym z 2003 roku wprowadziła możliwość przejmowania kolejek od PKP i prowadzenia na nich działalności przez samorządy, pomysł powrócił. Zabrakło jednak zgodnego działania gmin Hrubieszów i Werbkowice. Teraz, gdy pojawiają się propozycje, aby wąskotorówkę wzorem Kolejki Nałęczowskiej przejęło miejscowe starostwo, na przeszkodzie stają naprawdę duże pieniądze, jakie trzeba by wyłożyć, aby mocno zdekapitalizowaną infrastrukturę przywrócić do stanu używalności.

Poza tym, Ziemi Hrubieszowskiej zdecydowanie bardziej brak połączeń pasażerskich na torach normalnej szerokości prowadzących do Zamościa i to ich odzyskanie przez Hrubieszów powinno być teraz priorytetem. Przykład kursów szynobusów, które wywalczyły sobie Zamość i Bełżec pokazuje, że starać się warto!

Mariusz: Zawróciliśmy do Gozdowa, by zatrzymać się przy stacji kolejowej, przerobionej na budynek mieszkalny. Dziś to miejsce przypomina tragiczne wydarzenia z 15 marca 1944 roku, gdy to ukraińskie formacje zbrojne zamordowały tutaj kilkudziesięciu polskich kolejarzy. Tablica upamiętniająca tę zbrodnię umieszczona jest niedaleko stacji, zaś pomnik przy kościele, przy którym też zatrzymaliśmy się na chwilę. Pod Gozdowem od strony Werbkowic dziesięć lat temu były jeszcze tory, zresztą są jeszcze i dziś choć w dużym stopniu zdekompletowane. Miałem wtedy Komara, którego ustawiałem na szynie i pędziłem do samej wsi. Było to bardzo przyjemne, bo jechało się równiej niż asfaltem.

Hubert: Stacja wąskotorowa w Gozdowie odgrywała bardzo ważną rolę w dziejach kolei hrubieszowskiej. Przez wiele lat były tu warsztaty i lokomotywownia. Stacja ta była „sercem" kolei. Jednakże miejsce to ważne jest nie tylko z tego powodu. Jest ono świadectwem historii – jakże trudnej i niestety krwawej – dwóch bliskich sobie narodów. To tu, już pod koniec wojny, w marcu 1944 roku doszło do masakry, kiedy to nacjonaliści ukraińscy zamordowali miejscowych kolejarzy, pełniących służbę na stacji. Pamięć o tym jest w Gozdowie wciąż żywa, na pomniku i pod tablicami pamiątkowymi stoją świeże kwiaty. Dziś wiele mówi się o pojednaniu Polaków i Ukraińców. To ważne, jednakże o tak trudnej wspólnej historii należy pamiętać i wciąż o niej

Za stacją w Gozdowie

www.SwoimiDrogami.pl

Za stacją w Gozdowie

Dworek w Gozdowie

Budyneczek kolejowy w Nieledwi

mówić. Ku przestrodze.

Bartek: Dziś po gozdowieckiej parowozowni, warsztatach i wieży ciśnień zostały już tylko resztki zarośniętych zielskiem fundamentów. Gdy rozbieraną kolejkę rzutem na taśmę wpisano w 1993 roku w rejestr zabytków ówczesnego województwa zamojskiego, wspomniane obiekty były już ruinami i na konserwatorskie koło ratunkowe się nie załapały.

Mariusz: Jak wspomniałem na początku, z Hubertem do tej pory nie spotkałem się osobiście. Korespondowaliśmy przez e-mail, ustalając szczegóły wyjazdu. Podczas spotkania Hubert zapytał, czy byłem na pierwszym zlocie motocykli w Zamościu. On był wówczas z kolegą na Dnieprze. Gdy jechałem przez Łysą Górę oświeciło mnie:

- Czy ten Dniepr miał ukraińskie blachy, kolor khaki i właściciel zaparkował przy bramie?
- Tak.
- A czy obok nie stał czasem taki żółty Simson AWO z polerowanym silnikiem?
- Tak!
- No to my się już spotkaliśmy. Mój tato podszedł wtedy do was i pytał o szczegóły dotyczące zaprzęgu. Minęło od naszego spotkania jakieś 15 lat.

Hubert: Pamiętam jak dziś, kiedy to w 1997 roku w Zamościu odbywał się pierwszy zlot motocykli na terenie Ośrodka Sportu i Rekreacji. Miałem wtedy 18 lat. Przyjechał do mnie Dnieprem mój znajomy wraz z kolegą Serhiejem z Rawy Ruskiej na Ukrainie. Wsiadłem wówczas do wózka bocznego i razem pomknęliśmy na zlot. Gdy byliśmy na miejscu, zaciekawił mnie bardzo ładny żółty Awo z pięknie wypolerowanym karterem silnika. Zrobiłem mu zdjęcie. Chociaż jakby przez mgłę, ale pamiętam, gdy staliśmy przy Dnieprze, podszedł do nas mężczyzna z synkiem. Rozmawialiśmy. To był Mariusz z ojcem. Jaki ten świat jest mały.

Mariusz: Będąc w Gozdowie, zawitaliśmy przed drewniany dworek. Hubert jeszcze nie wysiadł z wózka, a już pytał panią myjącą auto, czy można robić zdjęcia. W sklepie natomiast poprosił o świeże pieczywo z pytaniem, jakie nadzienie jest w drożdżówkach. Pani ekspedientka, beztrosko przewracając gołą ręką drożdżówki na półce, poinformowała go, że „ta jest z dżemem" – i na bok, „ta jest z makiem"

– i na bok, „a ta jest – z jagodami”. Hubert ostatecznie wybrał te w woreczku.
Z Gozdowa dłuższym susem przeskoczyliśmy do lasu w Sahryniu, gdzie stoi pomnik upamiętniający męczeńską śmierć siostry zakonnej Wandy Longiny Trudzińskiej, z kilkorgiem dzieci zamordowanych przez Ukraińską Powstańczą Armię w 1944 roku. W 1975 roku udało się zlokalizować mogiłę, ekshumować zwłoki i przewieźć do Starej Wsi koło Brzozowa.

Hubert: Pomnik w lesie w Sahryniu usytuowany jest w pięknym miejscu. Z jednej strony skraj lasu, a z drugiej bajeczna panorama z budynkami w dali. Niestety, monument i panująca wówczas cisza, uświadomiły mi, że miejsce to jest kolejnym symbolem trudnej historii dwóch krajów, historii która przeplatana jest mordowaniem dzieci i kobiet, krwawymi odwetami i próbą fizycznej eliminacji z tego terenu całego narodu. Osobiście jestem zwolennikiem całkowitego pojednania naszych narodów. Niestety, okres drugowojenny tak odcisnął piętno na naszych stosunkach, że niektórym ludziom przychodzi to z trudnością. Należy mieć nadzieję, że nasze potomstwo wspólną egzystencję opierać będzie na przyjaźni i wzajemnym zrozumieniu, lecz z pamięcią o przeszłości.

Bartek: Sahryń... Było się tam tyle razy. Zwykle albo przemykając przez miejscowość „na biegu” podczas powrotu z dalszych wojaży, albo zaglądając na chwilkę pod kościółek podczas niedzielnej popołudniowej rowerowej wycieczki z Werbkowic do Werbkowic przez Terebiń, Sahryń, Sahryń Kolonię, Malice i Łysą Górę. O historii siostry Wandy Longiny Trudzińskiej słyszałem wielokrotnie, ale w miejscu, w którym znajduje się obelisk byłem pierwszy raz w życiu. Miejsce jest faktycznie bardzo urokliwe i znacznie oddalone od zabudowań Sahrynia. Gdy

Sahryń

tak stałem na skraju lasu, patrząc na falujący bezkres jęczmienia, srebrzyście połyskującego w popołudniowym letnim słońcu, pomyślałem, że pomimo swej bolesnej i skomplikowanej historii piękna jest nasza Ziemia Hrubieszowska. I choć przy obecnej tendencji gospodarczej i demograficznej za 20-25 lat zostanie jedynie garstka jej mieszkańców, to i tak zawsze będę chciał tu wrócić.

Mariusz: Po drodze do Łabuń chcieliśmy jeszcze zwiedzić Turkowice. Zatrzymaliśmy się przy pomniku upamiętniającym wspomniane wyżej wydarzenie.

Hubert: Pomnik w Turkowicach jest drugim obeliskiem z motywami kolejowymi. Na pomniku upamiętniającym zamordowanych kolejarzy w Gozdowie ułożone są szyny kolejowe. Na pomniku w Turkowicach także. Ten fakt nie jest tylko upamiętnieniem ludzi, których śmierć związana była z pracą i życiem na kolei. Stojąc przy pomniku i widząc ułożone szyny, które nagle kończą się przy jego płycie, zdajemy sobie sprawę, że żywot człowieka tak samo może zakończyć się nagle. Życie ludzkie jak pociąg toczy się po szynach, które nagle mogą się urwać. Dlatego też po refleksjach przy tych dwóch pomnikach, z których można wyczytać tragedię ludzi, wróciłem do domu z innym nastawieniem do życia i drugiego człowieka. W tym miejscu Was wszystkich, których celem życia jest bezwzględny życiowy „wyścig szczurów”, namawiam do tego, aby odwiedzić pomniki w Turkowicach i Gozdowie, żeby przekonać się, że nasze problemy życiowe w porównaniu z losem tych ludzi są niczym. My żyjemy i nie umiemy tego docenić oraz właściwie wykorzystać!

Mariusz: Czających się wokół monasterskiej cerkwi motocyklistów przyuważyła siostra Eufalia, niegdysiejsza ihumenia i zaprosiła nas do zwiedzania świątyni. Jedna z mniszek otworzyła drzwi i mogliśmy stanąć przed Ikoną Matki Bożej Turkowickiej, która po dziejowych zawirowaniach powróciła wreszcie kilka lat temu na swoją ziemię. Od niedawna w tutejszej cerkwi znajdują się też „swiatyje moszczi” (relikwie) świętej mniszki Paraskiewy oraz kilku innych świętych prawosławnych.

Hubert: Wizyta w cerkwi w Turkowicach była moim drugim spotkaniem z prawosławną świątynią. Kilka lat temu, na zaproszenie mojej znajomej, byłem na liturgii prawosławnej w cerkwi w Hajnówce. Było to dla mnie ogromne zaskoczenie, że msza święta może być tak piękna. Modlitewny śpiew, roznoszą-

www.SwoimiDrogami.pl

cy się po świątyni, przyprawił mnie o ciarki na plecach!

Bartek: Po wizycie w cerkwi i zwiedzeniu terenu dawnego monastyru, który obecnie służy technikum rolniczemu, udaliśmy się na dawną stację wąskotorową w Turkowicach. Po wschodniej stronie szosy towarzyszyło nam starotorze wąskotorówki, która niegdyś dowoziła pasażerów pod sam kompleks szkoły rolniczej (zachował się tam jeszcze zarośnięty fundament betonowej wiaty przystankowej). Natomiast stacja Turkowice, ulokowana w samym sercu wsi, może poszczycić się bodaj najpiękniejszym dworcem na całej sieci Hrubieszowskiej Kolei Wąskotorowej. Skromny, drewniany budyneczek stoi tuż przy szosie prowadzącej z Wronowic i służy obecnie właścicielom położonego po sąsiedzku gospodarstwa za trochę magazynek, a trochę spichlerz. Z tego co wiem, nie jest on wpisany w rejestr zabytków, a szkoda. Najważniejsze jednak, że chronią go dobrze sąsiedzi, gdyż inne drewniane budynki tego typu zwykle łatwo padają ofiarą podpaleń.

Z Turkowicami, a właściwie szerzej, z całą częścią sieci hrubieszowskiej wąskotorówki, położoną po południowej stronie linii normalnotorowej z Zamościa do Hrubieszowa, wiąże się jeszcze jeden ciekawy aspekt. Otóż dziś, po upływie zaledwie 20 lat od zamknięcia kolejki, nie sposób ustalić nawet dokładnej daty rocznej, gdy konkretna linia była fizycznie likwidowana. Archiwalnych dokumentów z końcowego okresu eksploatacji kolejki w latach 80-tych jest mniej (!) niż tych z międzywojnia czy okupacji i, co gorsza, rzadko kiedy oddają one stan faktyczny. W ogóle niecodzienny był tryb likwidacji wąskotorówki w końcu lat 80-tych. Wszystko niszczono w wielkim pośpiechu, niekiedy uprzedzając działaniami decyzje formalne. Mówi się, że południową sieć odcięto w Werbkowicach od reszty kolejki już w roku 1985 i rozpoczęto jej postępującą rozbiórkę właśnie od tej miejscowości. Z drugiej strony rozkłady jazdy jeszcze do roku 1987 przewidują pociągi pasażerskiej Werbkowice – Łaszczów! Cóż, jak widać historia najnowsza okazuje się być dużo bardziej zagmatwana niż ta sprzed stulecia.

Mariusz: Wyjechawszy z Turkowic, odwieźliśmy Huberta do Łabuń, gdzie powitała go rodzina.

Hubert: Pochodzę z Łabuń koło Zamościa. Mariusz i Bartek z Werbkowic. Jako cel wyprawy obraliśmy sobie nasz rejon, który bardzo dobrze znamy. Wydawałoby się, że na ziemi, którą bardzo dobrze się zna, nie ma już nic ciekawego, że takie doznania może zapewnić tylko Chorwacja (przykładowo). Nic

Turkowice

Turkowice pozostałości kolei

Latarka kolejowa z prywatnego muzem Mariusza

bardziej mylnego. Ziemia, na której się mieszka, może dostarczyć wiele wrażeń i za każdym razem poznaje się coś nowego oraz nowych ludzi. W dniu naszej wycieczki tylko zahaczyliśmy o teren związany z koleją hrubieszowską. Pozostała jeszcze część na południe od Werbkowic – Łaszczów, Wożuczyn, Witków, a na północy do Hrubieszowa i Leopoldowa, Uchanie, Telatyn, Dziekanów, Matcze i Strzyżów. Mam nadzieję, że niedługo nasza wspólna wyprawa dojdzie do skutku. Śladami hrubieszowskiej kolei wąskotorowej z wciąż żywą, trudną historią dwóch narodów w tle. Do zobaczenia na drogach Ziemi Hrubieszowskiej!

Bartek: Przyznam, że po powrocie do Werbkowic czułem mały dysonans. Z jednej strony wrażenia z powrotnej podróży na honorowym miejscu w koszu BMW były niezapomniane. Oj, chciałby mieć człowiek taki sprzęt (najlepiej jeszcze z szoferem) na każde zawołanie. Z drugiej, kolejowo czułem troszkę niedosyt, gdyż mam jeszcze w głowie żywe wspomnienia, jak wielokrotnie tułaliśmy się w minionych latach z Mariuszem jego motocyklami po różnych rubieżach i ostępach Ziemi Hrubieszowskiej. Nieraz jeździło się do późnego wieczora. Mimo kilku godzin w siodle, łapało się jeszcze łapczywie kolejne kilometry, robiąc swoisty wyścig z leniwie zachodzącym za horyzont letnim słońcem. Aby tylko zdążyć w jeszcze jedno ciekawe miejsce, jeszcze tylko jedną pamiątkę zdołać utrwalić na kliszy w ostatnim promieniu światła dziennego. To były piękne wakacyjne przygody. Teraz cóż, zamiast dwóch miesięcy letniej laby szczytem marzeń jest tydzień urlopu. I tym bardziej żal go na jakieś ciepłe kraje czy inne „atrakcje" rodem z kurortu. Ziemia Hrubieszowska ma w sobie to magiczne „coś", które sprawia, że zawsze chcę tu wracać, w każdej wolnej chwili. Zapraszam i Was - Szanowni Czytelnicy!

Czapka kolejarza z prywatnego muzem Mariusza

Hubert Chwedyk
Mariusz R. Sawa
Bartosz Sojda

Zdjęcia:
Bartosz Sojda
Hubert Chwedyk

Motocyklem dookoła Polski? Czemu nie!

Motocyklem dookoła Polski? – Czemu nie! Najlepszy przykład, jak łatwo można przeistoczyć zwykły wyjazd do Opola w podróż dookoła kraju. Początki naszej historii sięgają czerwca 2012 roku, kiedy
Michał i Mateusz okrążali Polskę na motorowerach. Poznaliśmy ich podczas wyprawy i obiecaliśmy spotkanie w wakacje 2013 roku. Podczas planowania wyjazdu zainspirowało nas pewne miejsce na Podkarpaciu i nasza podróż do Opola nieco się wydłużyła. Dołożyliśmy jeszcze wschodnią i północną ściankę naszego kraju. Okazało się, że trasa zakłada objechanie Polski dookoła.

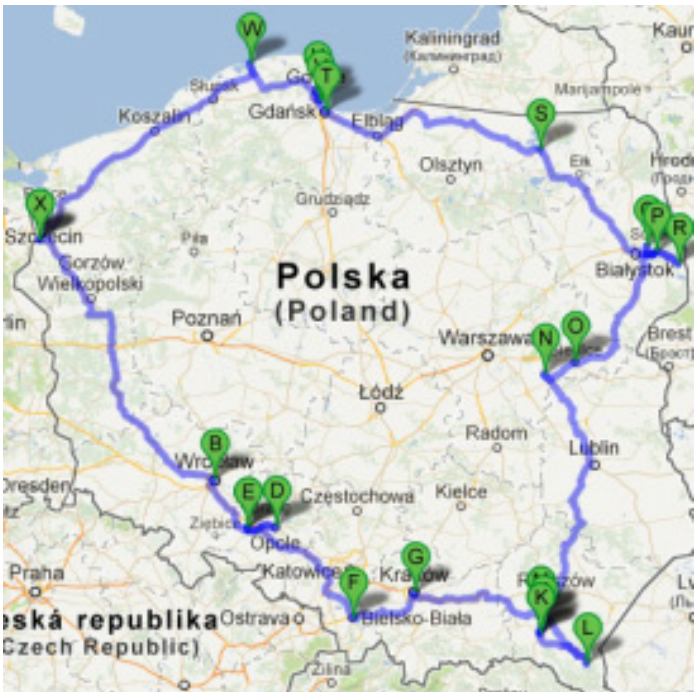
Nasz skład to grupa przyjaciół zarażona pasją do motocykli:
Adrian wraz ze swoim plecakiem - Karoliną: Honda CBR125R
Denis na swojej Hondzie Shadow VT 600
Marcin na KTMie EXC 525

Humor, zabawa, pozytywne i konkretne podejście do życia – to cechy, które nas opisują. Staramy się udowodnić, że młodzież nie musi ślęczeć całymi dniami w domu, a może zrobić coś, czego nie powstydziłby się niejeden dorosły.

Start 28 czerwca 2013, Szczecin. Malownicza trasa mierzy ok. 3 000 km. Zamierzamy ją pokonać w 13 dni, podczas których chcemy poznać możliwie największą liczbę osób i jak najlepiej się bawić.

Każdy kilometr będzie przez nas nagrywany z dwóch kamer onboard Go Pro HD Hero 2 i Hero 3 Silver.

Wszystkie informacje do znalezienia na naszej stronie www.2013mdp.pl



Monstrum

autor: José Morales

O zespole "Monstrum" napisano już wiele, ale jak się okazuje, jeszcze nie wszystko – bo zespół, mimo dziewiętnastki na karku i po wielu przetasowaniach personalnych, istnieje nadal i nie powiedział jeszcze ostatniego słowa, choć wielu sądzi, że to tylko plotki...

Jak to właściwie jest?

Czy o zespole, który koncertuje nie za często, pije nie za wiele – za to bez umiaru – i ponad rok pieprzy się z wydaniem nowej płyty (pomimo że jest od dawna gotowa, włącznie z okładką) można powiedzieć, że funkcjonuje?

Samych zainteresowanych pytać nie warto, bo i tak nakłamią, że tak i że wszystko ok. Sprzedadzą kit, że lada dzień wyjdzie nowa płyta, potem trasa koncertowa – wóda, dziwki, hotele, narkotyki i co tam jeszcze im fantazja podpowie, a ślina na język naniesie. Szkoda czasu. Takie bajki mogą sprzedawać u siebie w Zaczerniu na Podkarpaciu i to za parę lat, jak już im zdrowie grać nie pozwoli i będą wspominać stare dobre czasy, spożywając piwo za sklepem GS-u – pod warunkiem, że im wątroby nie odmówią posłuszeństwa, a kierowniczka sklepu da na zeszyt.

Porozmawiajmy zatem o muzyce i motocyklach. – Jakim sposobem zespół "Monstrum" jest kojarzony z motocyklami, skoro zaledwie czterech z pięciu członków porusza się na dwóch kółkach i tylko połowa z nich ma na rękach smar? Co było pierwsze – granie czy dłubanie przy szanklach?

– Najpierw był chaos, a później, zanim jeszcze się pojawiło zamiłowanie do motocykli, było granie – mówi Wacław (gitarzysta zespołu), który ma najwięcej smaru na rękach i brudu za paznokciami, bo i najwięcej szankli przewinęło się (o czym nieco później) przez jego garaż. Jeśli zaś chodzi o początki z graniem i gitarą elektryczną, to zawdzięczam je mojemu starszemu bratu Dudisowi, który to miał takowy sprzęt i jeśli tylko gdzieś wychodził z domu, ja podłączałem się na full i była to dla mnie ogromna frajda ;). Gorsza sprawa jak brat wracał i zauważał, ze gitara była ruszana i grana. Zara mi wpier*** spuszczał i miałem zakaz podpinania i użytkowania (po prostu się bał, że mu uszkodzę) :). Tak samo było z muzyką, jaką od niego się zaraziłem (chodzi mi tu o winyle i kasety).

www.SwoimiDrogami.pl

– Skoro o początkach muzykowania mowa, to i ja dużo zawdzięczam Dudisowi – mówi Paweł (drugi i zarazem ostatni gitarzysta "Monstrum", który jako jedyny z zespołu, ma z motocyklami tyle wspólnego, co z mercedesami – dlatego jego wypowiedzi będziemy skracać do minimum jako najmniej interesujące) – Miałem w domu pudło (gitarę akustyczną - przyp. red) przywiezione przez ojca z Rosji. Leżało na szafie i zbierało kurz, aż któregoś dnia postanowiłem, że nauczę się na tym grać. Tu warto wspomnieć, że był to początek lat 90-tych ubiegłego wieku i choć trudno to sobie co poniektórym wyobrazić nie było jutuba, fejsbuka ani nawet internetu! Nie było szkółek do nauki na DVD, bo nawet nie było jeszcze DVD. Były kasety VHS, ale na nich też jeszcze nie było szkółek do gry na gitarze, poza tym i tak nie miałem w domu video. Kto wie, może jakby ojciec z Rosji magnetowid przywiózł zamiast gitary, miałbym w życiu łatwiej? Była za to w Rzeszowie Księgarnia Muzyczna i w niej (na spółkę z Klawą – późniejszym pierwszym garkotłukiem MM) nabyliśmy drogą kupna książkę "Tabela chwytów akordowych na gitarę". Tyle że weź tu rozszyfruj te tabelki z chwytami, jak nawet nie wiesz, w której łapie gitarę trzymać. W pierwszym odruchu łapałem instrument odwrotnie (jak Hendrix!), dopiero Klawa mi uświadomił, że chwyty się łapię lewą, bo prawą się bije ;-). Potem Dudis pokazał nam parę chwytów i nauczył kilku piosenek i to mi wystarczyło (zresztą, co tu ukrywać: wystarcza do dziś!), żeby załapać się do kapeli "Monstrum", która się wtedy dopiero wykluwała u Wacka w głowie i mimo że jeszcze nawet nie miała nazwy, to muzycy tego wyimaginowanego tworu rwali już dziewczyny na koncertach, byli sławni itd. Potem pożyczyłem (i nie oddałem do dziś!) od swojego kuzyna Leszka czerwoną gitarę elektryczną Defil Aster (była to podobno druga w wiosce i szósta w całej gminie gitara elektryczna) – z tego też powodu, siłą rzeczy – Klawa musiał zostać perkusistą, mimo że znał dwa chwyty więcej ode mnie...

– No dobra Panowie, ale do brzegu, bo już w połowie drugiej strony jesteśmy, a Wy mi tu dopiero o nauce chwytów. A jak zaczynali pozostali? Tylko w skrócie, bo to nie jest aż tak interesujące, jak się Wam może wydaje...

Wokalista zespołu – Mariusz pseudonim Mario, miłośnik skatologicznego humoru, z zawodu elektryk i znawca zasad BHP – tak oto wspomina swoje zamiłowanie do śpiewu, które przejawiał już w przepięknym przedszkolu sąsiadującym z zakładami piwowarskimi w Zaczerniu (stąd też pewnie jego

zamiłowanie do piany ;)) – Nawiązując do najmłodszych lat, bardzo miło wspominam właśnie okres przedszkolny, gdzie panie przedszkolanki i pan od rytmiki uczyli nas dziecięcych przyśpiewek, Fasolek i tego typu muzy. Śpiewanie na wszelkiego rodzaju akademiach tak weszło w pamięć, że przeżyłem déjà vu podczas jednego z naszych pierwszych koncertów zorganizowanych WDK w Zaczerniu (5 lutego 1995 roku ubiegłego stulecia) w sali kinowej, gdzie ludzie siedzieli na krzesełkach jak babcie na występie wnuków i bili brawo w przerwie między kawałkami.

– W międzyczasie dłubałem w nosie, a w upalne wakacyjne dni kąpałem się w naszej zaczerskiej Czarnej rzece oraz grałem w piłkę nożną, oczywiście do momentu, gdy nie zaczęło się palenie i trunkowanie, a to jak wiadomo kondycji fizycznej nie służy, więc spodenki przewiesiłem na niższy kołek, jak tylko pojawiła się propozycja grania w zespole heavy-metalowym. Wtedy zaczął się czas kompletowania sprzętu (struganie gitar z desek szalunkowych i wklejanie gryfów z radzieckich gitar akustycznych oraz robienie elektroniki typu przystawka, potencjometr i gniazdo). Wszystko to wpięte do wzmacniaczy typu radio Kasprzak bądź Grundig brzmiało jak jeden potężny pierd :).

Kamil (basista) – znany w okolicy rumpolog (z prywatną praktyką i wieloletnim doświadczeniem) oraz znawca tradycyjnej medycyny naturalnej – zamiłowanie do muzyki przejawiał już od najmłodszych lat. – Najpierw, kiedy miałem około dwa latka była gitarka dla dzieci, z którą ponoć miałem szczególną więź i grałem na niej takie akordy, że nawet Satriani by nie wyczaił ;). Później tato (wykształcony akordeonista) zaczął uczyć mnie gry na zmarszczce, ale obciachowość tego instrumentu nie pozwoliła mi kontynuować nauki. Dopiero w wieku 16 lat zacząłem myśleć o grze na czymkolwiek jak o swojej pasji. Coś tam przez rok lub dwa pobrzdękiwałem na pudełku made in PRL i stwierdziłem, że perkusja to jest to!!!! Poszedłem do szkoły muzycznej i pan nauczyciel, gdy usłyszał, że mieszkam w bloku, chciał ze mną zamieszkać(!), jednak rodzice się na to nie zgodzili, dlatego też poradził mi gitarę basową jako instrument w sumie też rytmiczny, ale nie tak uciążliwy dla sąsiadów. I tak się zaczęło i jest do dziś AMEN.

Fot. 1 Oprócz gry na basie sam sobie potrafi postawić bańki

Fot. 2 Rok 1997, pierwszy raz na zlocie – kiełbasa zjedzona, piwo dopite. Zajarałby! Od lewej: Baton (ówczesny perkusista MM) i Mario

Ponieważ to już trzecia strona, a początki perkusisty były tak długie i nieciekawe jak pozostałych – z szacunku do Szanownych Czytelników – nie będziemy ich tu przytaczać. Jedziemy dalej.
– Założyliście zespół, nie mieliście na sprzęt, nikt nie chciał was słuchać ble, ble, ble, itd. Jakim wobec tego sposobem zespół po raz pierwszy pojawił się na zlocie motocyklowym i gdzie był ten pierwszy raz?

[PG] – Pierwszy raz był na Pustyni tzn. w miejscowości Pustynia k. Dębicy w 1998 r. w pierwszej połowie czerwca, a dokładnie szóstego. Zespół istniał od niedawna i nie grał zbyt wielu koncertów, więc ta wyprawa była naprawdę CZYMŚ! W życiu my wcześniej nie widzieli tylu motorów na raz i do dziś nie wiem dlaczego akurat nas tam zaproszono ;).
Mimo że zespół nie miał praktycznie żadnego doświadczenia, występ został dobrze przyjęty, choć to nie najlepsze określenie. Może inaczej: nie poleciały w ich kierunku żadne przedmioty i nikt ich nie przepędził ani nie odłączył prądu, jak to wcześniej w krótkiej "karierze" młodego zespołu bywało. Ogólnie więc było w porządku – „przeżywka" potem przez 2 tygodnie była na jakiej to imprezie się nie grało [MW]. Podobno któremuś tam ponoć nawet dziewczynę motórzyści wychędożyli, ale kto by rozpamiętywał dziś takie historie? Za występ dostaliśmy kiełbasę i piwo. Było fajnie![WD]

Już wtedy zespół, oprócz pierwszych własnych kompozycji, włączał do repertuaru covery klasyków hard rocka i heavy metalu. Podobno niektóre kawałki z tamtych czasów grają do dziś. Na pytanie, czy nie wstyd tyle lat tymi samymi kawałkami ludzi katować odpowiadają pokrętnie, że wstyd to snochactwo uprawiać albo się kuplerstwem trudnić, chociaż z tego drugiego nieźle można pożyć w przeciwieństwie do muzykowania, które pomimo czterech nagranych płyt i wielu zagranych koncertów jest dla nich wciąż "tylko" pasją i nieszkodliwym hobby.

Prawdopodobnie też już wtedy, na pierwszym zlocie, pod wpływem spożycia zarobionej kiełbasy i piwa, narodził się pomysł nagrania piosenki o motorach i teraz żeby nie przynudzać, z roku 1998 przeskakujemy szybko do roku 2002, kiedy to zespół (w mocno zmienionym składzie), po wygraniu Rzeszowskiego Przeglądu Zespołów Rockowych wchodzi do studia, by w ramach nagrody zarejestrować materiał na pierwszą płytę oraz teledysk. Na niej właśnie znajdzie się utwór "Wolności smak" do teledysku którego, część zdjęć nakręcona została podczas zlotu motocyklowego w Zdyni. Od tej pory zespół coraz częściej gości na zlotach, a "Wolności smak" staje się jego wizytówką.

Fot 3. Tyle ciekawszych rzeczy można napisać na motorze ;-)

Rozpoczynają się koncerty w całej Polsce. Prócz małych klubów zespół występuje na dużych plenerowych scenach, często obok zespołów, na których się wzorował i wychowywał. Podczas samych koncertów i dojazdów na nie, zdarzają się sytuacje, których się nie zapomina.

www.SwoimiDrogami.pl

[MW] – Sprzętu przybywało, a miejsca na pokładzie busa pana Zbigniewa (który nas wtedy woził) niestety nie. Tak narodziła się idea kupna przyczepki do przewożenia naszych zabawek.
Jak się okazało później, ta nasza wymarzona "Tancbuda", kupiona gdzieś w okolicach Łodzi – jeszcze przed albo zaraz po mszy porannej niedzielnej – była udręką a nie zbawieniem. Śmiało ją można porównać do tych starych szankli (o których później). Najczęściej psikusa sprawiała nam podczas wyjazdów w góry. Raz podczas przyjazdu do Zakopanego okazało się, że przyczepka przyjechała z nami na przysłowiowej nitce, gdyż złamał się dyszel i niewiele brakło byśmy musieli grać unplugged :). Dzień później (po zagranym koncercie) była wielka "parada" głównymi ulicami Zakopanego do domu naszego znajomego o pseudonimie "Beer", w celu naprawy zdezelowanego dyszla. W ruch poszła spawarka i tego typu narzędzia, było bardzo metalowo, wręcz heavy.

Innym razem wracając z Nowego Targu, gdy zabawa w busie zaczęła się rozkręcać, w lusterkach ukazała się nam wielka czerwona łuna, przypominająca spadający meteor na syberyjskie pola:). Efekt był tak cudny, że postanowiliśmy się zatrzymać i sprawdzić cóż to takiego. Po wstępnych oględzinach okazało się, że tym meteorytem było nasze koło od przyczepki, które postanowiło się uwolnić i poszło gdzieś w pobliski las a "Tancbuda" jechała na urwanej piaście, wydając przy tym piękne efekty świetlne no i na pewno dźwiękowe :). W trakcie czekania na lawetę odprawione zostały rytualne tańce na środku ulicy, po czym spokojnie wróciliśmy do domów.

Wracając do muzyki, zespół "Monstrum" ma na swoim koncie... żużlowy hymn!

WD: – Zespół rozwijał się, graliśmy coraz więcej koncertów i któregoś dnia dowiedzieliśmy się, że podczas przerw w biegach żużlowych puszczają nasz numer "Wolności smak".

Legenda głosi, że ich ówczesny menago zakradł się na stadion i podrzucił płytę zespołu do odtwarzacza gościowi, który puszcza muzykę pomiędzy biegami na zawodach żużlowych. Nie dość, że numer zaczął być regularnie podczas zawodów odtwarzany, to jeszcze przypadł do gustu fanom speedwaya. Wtedy właśnie pojawił się pomysł nagrania oficjalnego hymnu dla rzeszowskiego teamu żużlowego, który na tyle się spodobał, że sam Klub zgodził się zasponsorować nagranie w studiu oraz nagranie teledysku do kawałka. Muzyka powstała dosyć szybko, gorzej szło z tekstem...

– No właśnie? Wybicki go wam raczej nie napisał...

[PR] - Zgadza się. Za nic nie mogliśmy ugryźć tematu. W końcu był to nasz pierwszy hymn...
[MW] - Na szczęście ktoś wpadł na pomysł, żeby słowa napisali kibice – któż mógł to zrobić lepiej, jak nie prawdziwi fani czarnego sportu?
[WD] - Propozycji (w tym zabawnych, jak np.: "Hej rycerze – nadstawcie swoje armaty" itp.) było wiele, jednak nie wszystkie nadawały się czy pasowały do stworzonej wcześniej muzyki. Udało się jednak wybrać jeden tekst, który wpasował się idealnie – niestety, nie mieliśmy okazji poznać autora...

Z ciekawostek: w trakcie nagrań padł pomysł, żeby we wstępie pojawił się ryk maszyn. Problem w tym, że czas w studiu był ograniczony, a nikt takich nagrań nie posiadał. Wtedy to Wacław, niczym pomysłowy Dobromir, złapał za swój instrument i za pomocą ramienia tremolo (czyli tzw. wajchy w gitarze) dograł dźwięki symulując start historycznego już FISa, Jawy lub GM'a!

Warto dodać, że premiera hymnu miała miejsce w przerwie zawodów pomiędzy Intarem Ostrów Wielkopolski a Stalą Marmą Rzeszów, 25 września 2005 roku, na stadionie w Rzeszowie, kiedy to zawodnicy rzeszowskiej drużyny awansowali do ekstraligi. Podczas tego "święta" hymn został wykonany na żywo.

– Ponieważ to gazeta dla zmotoryzowanych na koniec chociaż po dwa słowa o motocyklach...

[MW] – Jeszcze w podstawówce miałem składanego z części Rometa, później tzw. Jawkę pancerkę, którą uwielbiałem jeździć w zimie na śniegu i składać się jak na żużlu :), poza tym rower Wigry 3 Jubilat i jeszcze kilka bliżej nieokreślonej marki jednośladów napędzanych siłą własnych mięśni ;).

Obecnie szlajam się na Virago 535 choć – jak śpiewam w utworze "Szankiel" – marzę o maszynie rodem z USA :). Jeżeli spełnię założone cele prywatne i będę miał więcej czasu, to oddam się motoryzacji szczególnie dlatego, że córka bardzo lubi, jak wiatr targa jej włosy.

Fot 4. Junak Kamila

Fot 5. Na rękach smar, na czole pot... [na zdjęciu Wacław w swoim garażu]

[KŚ] – Jeśli o mnie chodzi, to ja żem od Junaka zaczynał, później Suzuki GSXr i teraz Virago 750. Jak mam czas to popier... se na zloty.

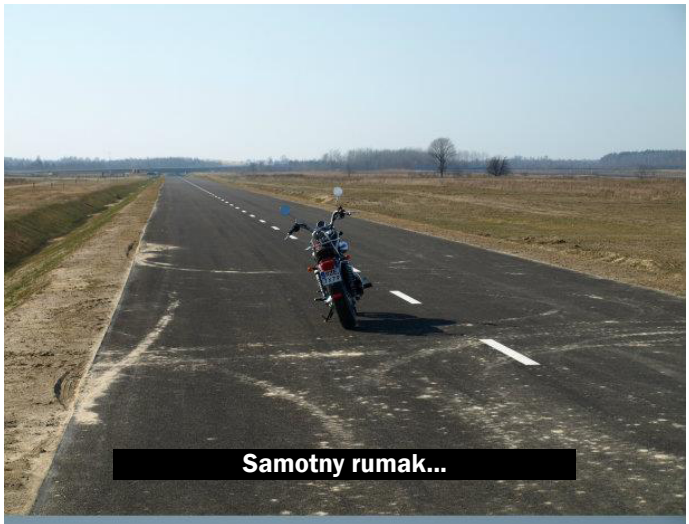
Zdecydowanie najwięcej w tym temacie (i nie tylko) ma do powiedzenia Wacław, który to cierpi na niesłabnącą i niewytłumaczalną miłość do motocykli, na których nie da się jeździć, bo są tak popsute, że po prostu się nie da. Czyli do tzw. "szankli".

[WD] – Jeśli chodzi o sprawy motoryzacyjne, to zaczynałem od wujkowego Komara SPORT, którego to wiozłem przez całą wieś na wózku, gdyż motorek był nie na chodzie i jakoś musiałem go sobie zataszczyć do domu (bardzo miło ten czas wspominam). Drugą maszyną jednośladową była CZ-350 brata, którą to męczyłem na osiedlu, gdy tylko wracałem po lekcjach.

Trzeci sprzęt to Junak od braci Kubasów, na którego pieniążki dała mi babcia za świadectwo na zakończenie roku szkolnego (oceny może nie były najlepsze, ale za to brak dni opuszczonych w szkole wzruszył babcię ;)).

Czwartym moim sprzętem był AWO SIMSON SPORT poprzerabiany troszkę, ale za to do przodu gnał, bym po jakimś czasie znów go pchał ;). Później dokoksowałem sobie drugiego AWO (oryginalnego!), którego nie zdążyłem ukończyć, gdyż po paru latach zamieniłem go na motocykl M-72 i też radości końca nie było. Coraz wyżej piałem się ;).

Do mojej kolekcji dołączyły także modele motocykli DKW SB 200 (składak), dwa SIMSONKI SR2, dwa KOMARY MR232, K-750, MZ ES- 250, BMW K 100LT i nie składam jeszcze broni :).



Samotny rumak...

...i jego jeździec

www.SwoimiDrogami.pl

Chyba nie trzeba dodawać, kto mógł wpaść na pomysł napisania kawałka pod tytułem "Szankiel", znajdującego się na singlu do najnowszej płyty zespołu, która już wkrótce (może nawet w tym roku) powinna się ukazać. Tymczasem zespół przygotowuje się do kolejnego sezonu i jest otwarty na wszelkie formy współpracy (nie tylko wróżbiarskiej i koncertowej).

Więcej na ich temat można znaleźć na oficjalnej stronie: www.monstrum.pl

Zdjęcia z archiwum zespołowego

Skróty użyte w tekście: [MW] - Mariusz Waltoś (wokal), [WD] - Wacław Dudek (gitara), [PG] - Paweł Guzek (gitara), [KŚ] - Kamil Śliwiński (gitara basowa), [PR] - Przemysław Rzeszutek (perkusja)

José Morales

Czym skorupka za młodu...

DOM KULTURY W ŁAPACH SERDECZNIE ZAPRASZA NA SPOTKANIE Z MOTOCYKLISTĄ

MAĆKIEM ABRAMCZYKIEM

5.04.2013 r., piątek, godz. 18:00, wstęp wolny

Spotkanie na pewno dla motocyklistów, ale nie tylko!!!
Wszyscy ciekawi świata są mile widziani.

DOM KULTURY W ŁAPACH, UL. NOWY RYNEK 15, 18-100 ŁAPY
TEL. 85 715 23 00, WWW.DKLAPY.PL

NA WESOŁO

-Czym się różni normalny zając od zająca latającego???
-nie wiem?
-orłem na plecach!

***

Policjant zatrzymał blondynkę jadącą motorem w wełnianej czapce i pyta:
- Dlaczego Pani nie ma kasku?
- Bo ja, proszę Pana, zrobiłam wczoraj eksperyment. Z 3 piętra zrzuciłam czapkę i kask.
Kask pękł, a czapka nie.

***

Dlaczego łysy motocyklista cały czas ma rozpięty rozporek??
On też ma prawo poczuć wiatr we włosach...

***

Pytanie:
Dlaczego ekolodzy protestują przeciwko futrom, a nie skórom?

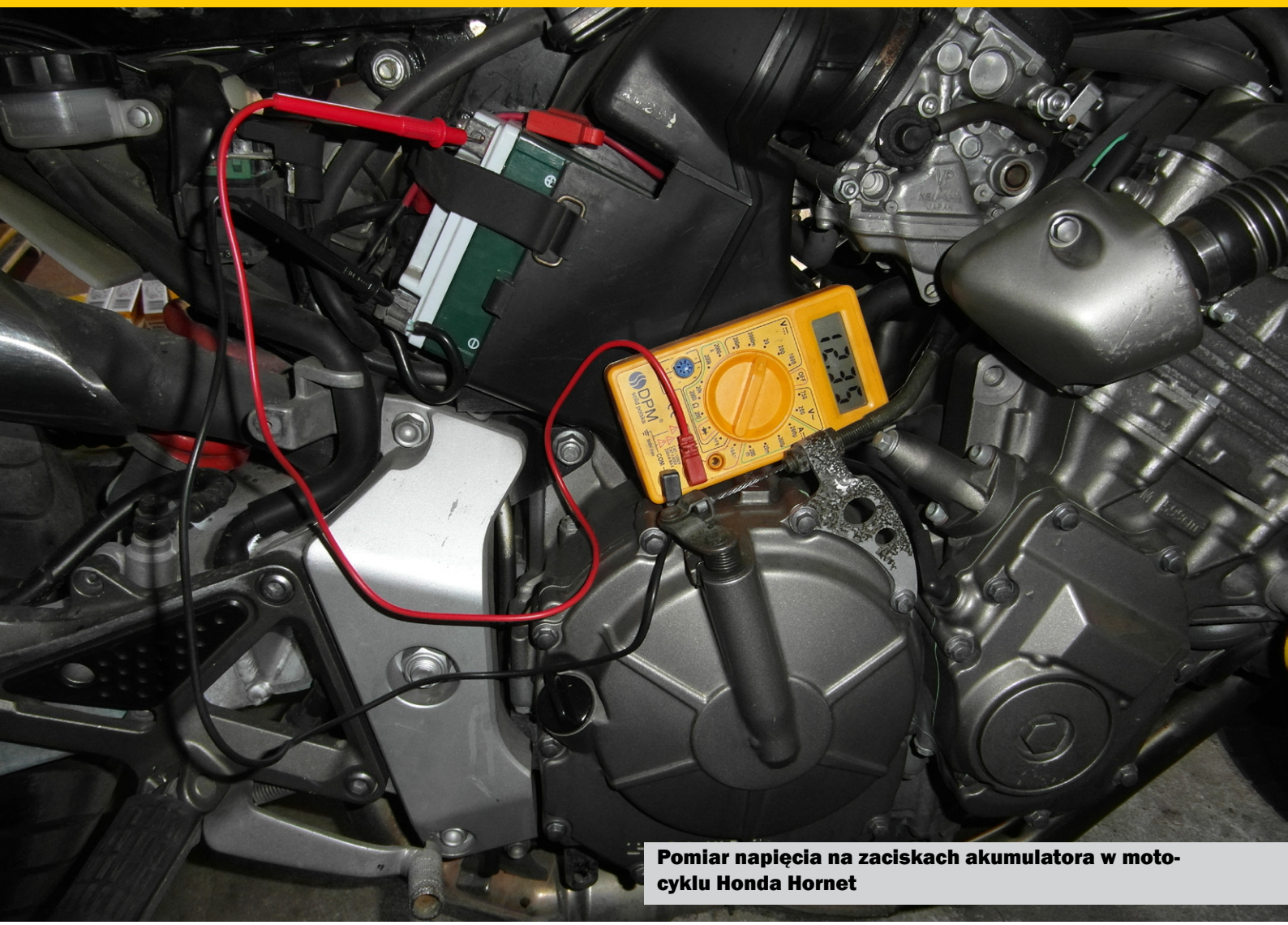
Odpowiedź:
Bo łatwiej naubliżać bogatej kobiecie niż motocykliście...

***

-Dzień dobry kontrola drogowa, poproszę dowód rejestracyjny ubezpieczenie, prawo jazdy
-A oddaliście?

DOMOWY SERWIS INSTALACJI ELEKTRYCZNEJ MOTOCYKLA

autor: Rafał Dmowski
Szef szkolenia Akademii Motocyklowej www.mechanikmotocyklowy.pl



Pomiar napięcia na zaciskach akumulatora w motocyklu Honda Hornet

Usterki instalacji elektrycznej wywołują dreszcz przerażenia wśród większości motocyklistów. Nie umieją oni wykonać najprostszych czynności naprawczych przy instalacjach elektrycznych swoich motocykli i lękają się tych awarii. Oczywiście, jeżeli ktoś się czegoś boi, to tego unika i dlatego wiedza o motocyklowej „elektryce" przyswajana jest niechętnie i opornie. Bez wnikania w zawiłości fizyki, elektrotechniki i elektroniki, spróbujemy pokazać kilka bardzo łatwych sposobów serwisowania i diagnozowania motocyklowych instalacji elektrycznych.

Każdy wie, że współczesne motocykle wymagają diagnozowania przy użyciu specjalistycznego, drogiego i skomplikowanego sprzętu. Chyba nikt nie myśli poważnie o wyposażeniu w taki sprzęt przydomowego garażu, dlatego przeciętny motocyklista powinien nauczyć się uzyskiwania możliwie rozległych informacji o „elektryce" swojego motocykla,

jedynie przy użyciu narzędzi najprostszych, takich jak woltomierz, omomierz, multimetr uniwersalny, a nawet próbnik wykonany z żarówki i kawałka przewodu elektrycznego.

Na początek spróbujmy sprawdzić stan akumulatora.

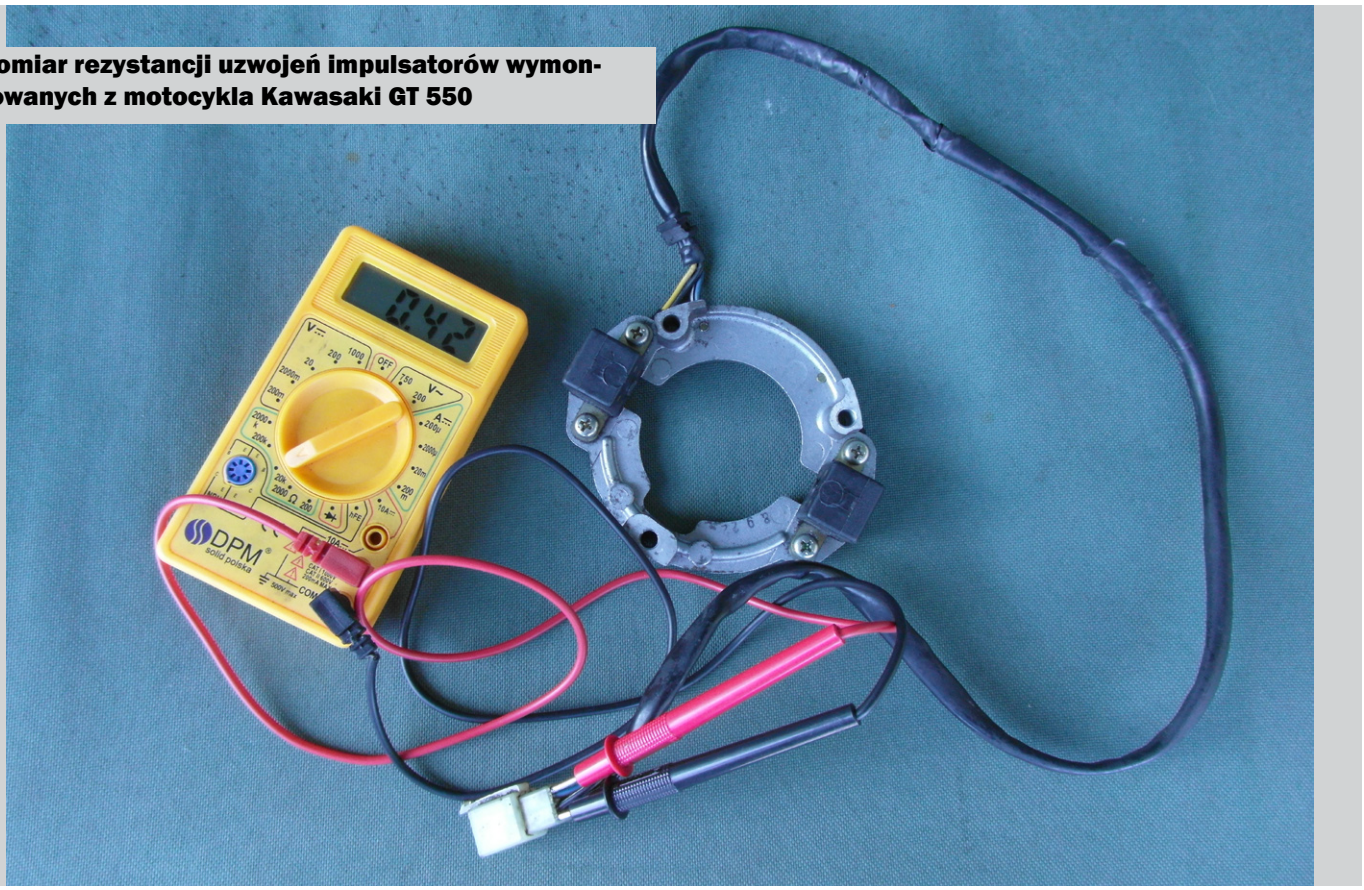
Często bywa, że przy uszkodzonym lub mocno rozładowanym akumulatorze występują problemy z układem ładowania, dlatego zanim zajmiemy się kontrolą instalacji, sprawdzimy, czy nasz akumulator jest nieuszkodzony i naładowany.

Do zacisków akumulatora wymontowanego z motocykla, podłączamy zaciski woltomierza lub multimetru pracującego w funkcji woltomierza (zacisk „+”do plusa akumulatora, a zacisk „-„ do minusa akumulatora). Napięcie na zaciskach naładowanego i sprawnego akumulatora powinno wynosić około 12,5 – 12,8 V. Napięcie niższe świadczy o rozładowaniu lub uszkodzeniu akumulatora. Jeżeli po naładowaniu akumulatora, nadal napięcie jest niższe od 12,5 V, należy uznać, że akumulator jest uszkodzony.

Dla pewności warto też zmierzyć napięcie pod obciążeniem. W tym celu tak podłączamy do zacisków akumulatora żarówkę H4, aby świeciły się oba włókna. Akumulator pracuje wówczas pod obciążeniem około 8 A. Napięcie na zaciskach akumulatora będzie powoli spadać, nawet do wartości poniżej 12V (zależy to pośrednio od pojemności akumulatora). Po odłączeniu żarówki napięcie na zaciskach akumulatora powinno szybko wrócić do wartości powyżej 12 V i, po maksymalnie kilku minutach, osiągnąć wartość równą wartości uzyskanej wcześniej przy pomiarze napięcia bez obciążenia. Jeżeli napięcie nie powróciło do wartości powyżej 12 V, to znaczy, że akumulator jest uszkodzony lub rozładowany.

Następnie spróbujemy w prosty sposób skontrolować pracę układu ładowania.

Przy użyciu woltomierza należy skontrolować napięcie na zaciskach akumulatora przy włączonym zapłonie i wyłączonym silniku oraz podczas pracy silnika na nieco podwyższonych obrotach (około 1300 – 1600 obr/min). Napięcie powinno wynosić odpowiednio 12 V i około 13,5 – 14,5 V. Jeżeli napięcie na zaciskach akumulatora przy wyłączonym silniku jest niższe niż 12 V, to prawdopodobnie akumulator jest uszkodzony lub rozładowany. Wówczas instalacja zapłonowa może pracować nieprawidłowo, może także występować zbyt niskie napięcie ładowania. Jeżeli akumulator nie jest ładowany podczas pracy silnika, to wkrótce także ulegnie rozładowaniu. Jeśli stwierdzimy brak ładowania, to przed rozpoczęciem naprawy, warto na próbę za-



Pomiar rezystancji uzwojeń impulsatorów wymontowanych z motocykla Kawasaki GT 550

www.SwoimiDrogami.pl

montować sprawdzony, dobry lub nowy akumulator i ponownie skontrolować ładowanie.

Jeżeli występują trudności z uruchomieniem motocykla, możemy spróbować odszukać uszkodzenie w instalacji zapłonowej.

Najłatwiej sprawdzić, czy jest napięcie na „plusowym" zacisku modułu zapłonowego lub centralnej jednostki sterującej. Powinno ono być takie samo, jak napięcie zmierzone na zaciskach akumulatora. Jeżeli napięcie nie dochodzi, to poszukajmy przepalonego bezpiecznika lub przerwy w obwodzie (może to być na przykład, urwany przewód lub brak kontaktu na „kostce elektrycznej").

Przełączając multimetr na funkcję omomierza możemy skontrolować połączenie z masą „minusowego" zacisku modułu. Wystarczy w tym celu jeden zacisk omomierza połączyć z zaciskiem masowym modułu, a drugi zacisk omomierza połączyć z masą motocykla lub z zaciskiem „minusowym" akumulatora. Zmierzona rezystancja nie powinna przekraczać kilku omów „Ω".

Bardzo łatwo możemy sprawdzić też działanie impulsatora zapłonowego.

Przy pomocy omomierza sprawdzimy, czy uzwojenie cewki impulsatora nie jest spalone. Odłączamy w tym celu impulsator od modułu zapłonowego i podłączamy zaciski omomierza do jego końcówek. Jeżeli omomierz pokazuje przerwę w obwodzie, to uzwojenie jest spalone, a jeśli jest odczyt rezystancji, to prawdopodobnie uzwojenie jest sprawne.

Teraz sprawdzimy, czy impulsator generuje impulsy elektryczne. Jeżeli jest on zamontowany w motocyklu przełączamy multimetr na woltomierz i po naciśnięciu przycisku rozrusznika mierzymy napięcie pojawiające się na zaciskach impulsatora. Brak napięcia wskazuje uszkodzenie impulsatora. Do pomiaru należy ustawić odpowiedni zakres napięć na multimetrze. Jeżeli nie znamy wielkości napięcia generowanego przez impulsator, pomiary rozpoczynamy od wysokich zakresów.

Jeżeli impulsator jest wymontowany, poruszamy namagnesowaną końcówką śrubokręta przy jego rdzeniu, wówczas także powinniśmy zmierzyć jakieś niewielkie napięcie na zaciskach cewki impulsatora.

Jak widać, przy użyciu zwykłego taniego multimetru lub woltomierza i omomierza, można całkiem sporo sprawdzić w instalacji elektrycznej współczesnego motocykla. Najtańszy multimetr zakupimy już za cenę kilkunastu złotych, więc nie powinno zabraknąć tego urządzenia w garażu każdego motocyklisty.

Rafał Dmowski

Kiedy mniej znaczy więcej

autor: Łukasz Kulik

Silnik 2t z racji swojej konstrukcji (cykl pracy przy każdym obrocie wału) ma potencjalnie dwukrotnie większą moc od 4t przy zaangażowaniu mniejszej ilości części (prostsza eksploatacja/obsługa, tańsza produkcja), niższej masie (mniejszym efektem żyroskopowym wirujących mas silnika, co wpływa korzystnie na poręczność motocykla), spontanicznej reakcji na gaz i łatwiejszym rozruchu. I choć jego genialnie prosta budowa (nie odnosi się to już do działania) pierwotnego 2t (rozrząd za pomocą tłoka) skomplikowała się (zawory membranowe w dolocie, zawory zmieniające pojemność układu wydechowego), by zwiększyć wydajność, to wciąż jest konkurencyjny na tym polu wobec 4t, ustępując mu jedynie pod względem elastyczności i trakcji. Współczesne bardzo zaawansowane konstrukcje 4t 450cc w MX, z mocą niewiele ponad 50 KM w niewielkim stopniu przewyższają swoją niemal o połowę mniejszą i zaniedbywaną konkurencję 2t.

TROCHĘ HISTORII;

Pierwszy silnik 2t zaprojektował szkocki inżynier DUGALD CLERK. Miał on dodatkowy napełniający cylinder. Ojcem silnika wykorzystującego komorę wału korbowego do napełniania cylindra jest Anglik JOSEPH DAY. Pionierem użycia silnika w motocyklu była angielska firma SCOTT (1908-1978), która już na początku XX wieku produkowała chłodzone cieczą motocykle 2t (świetnie radzące sobie w już w początkach TT na wyspie MAN). Pierwsza wersja Megoli z rotacyjnym (gwiazdowym, znanym z lotnictwa) układzie silnikiem też była w ukladzie 2t. Nie sposób nie wspomnieć o największym producencie motocykli lat 30. - firmie DKW, której wszystkie pojazdy były napędzane silnikami 2t. DKW już w 1939 roku osiągało 40KM z 250cc (dwa cylindry ze wspólną głowicą/komorą spalania i pompą doładowującą/dodatkowym tłokiem). Był to czas wzrostu wydajnosci dzięki unowocześnieniu konstrukcji

www.SwoimiDrogami.pl

dolotu; zawory obrotowe, zjawiska falowe, doładowanie. Po zakazaniu doładowania w latach 50. (nie ostatni raz kiedy przepisy regulują konkurencyjnosc 2t względem 4t), konstrukcja 2t wymagala rozwoju, aby pozostać konkurencyjna wobec 4t. Zawory obrotowe i znany już wpływ długosci wydechu na sprawność silnika przestały wystarczać. Na przełomie lat 50. i 60. pracujacy dla spadkobiercy DKW - MZ inżynier WALTER KAADEN zmienia oblicze silnika 2t angażując swoje doświadczenie ze zjawiskami rezonansu w układzie wydechowym zdobyte przy pracy nad pociskami V2. Układ wydechowy KAADEN'a to niejako doładowanie od tyłu. Stosując dodatkowo zawór obrotowy w dolocie i okno w tłoku (oryginalnie mające poprawiać smarowanie korbowodu) buduje w 1961 roku pierwszy motocykl, który osiąga wydajność 200km/litr: MZ125. Kto wie jak potoczyłaby się dalej historia MZ, gdyby kierowca ERNST DEGNER nie sprzedał technologii firmie Suzuki. 2t zaczynają dominować w niższych klasach GP. Zawór membranowy początkowo wprowadzony dla poprawy elastyczności rozwijany później głównie przez Yamahę (RD 500 lata 80.) przejął całkowicie kontrolę nad dolotem poprawiając wydajność silnika w całym zakresie obrotów i zadomowił się na dobre we wszystkich wyczynowych silnikach. Lata 60. to ofensywa rozwiązań 2t w niższych klasach GRAND PRIX. Rozwój SUZUKI, a zwłaszcza zaawansowanych konstrukcji YAMAHY (cztery cylindry 125 i 250 chłodzone cieczą), za pomocą ktorych firma ta skutecznie walczyla z czterotaktową konkurencją (głównie HONDĄ). Rozwoj ten został czasowo wstrzymany przez przepisy. Niestety to nie ostatni raz kiedy 4t dostają wsparcie ze strony organizatorow zawodów ograniczające ilość cylindrów w wyścigach. W tym samym czasie BULTACO zastosowało silnik 2t w modelu SHERPA rewolucjonizując niemal z dnia na dzień rajdy obserwowane (trial). Utworzenie mniejszej klasy 250 w motocrossowych mistrzostwach świata zaowocowało sukcesem takich marek jak HUSQUVARNA, CZ (mistrzostwo świata w motocrossie;1964 250 cc,1965 250 ,1966 500, 1967 500 ,1968 500, 1968 250 ,1969 250), czy brytyjski GREEVES. W królewskiej klasie GP 500 2t zaczynają swoją ofensywę w latach 70. YAMAHA wraca do GP w 1973 roku z motocyklem 2t OW - serii prototypów dostępnych dla kierowców fabrycznych (cztery cylindry w rzędzie, rozrząd tłokiem), rok później dołącza SUZUKI (kwadratowa czwórka, z zaworem tarczowym w dolocie). W 1975 roku przerwana zostaje trwająca od połowy lat 50. hegemonia MV AGUSTY (cztero i trzy cylindrowymi maszynami 4t)) przez motocykl YAMAHA YZR500 (0W23), korona pozostała w rękach Japończyków na zmianę; YAMAHY, SUZUKI I HONDY do końca ery 2t. W 1977 roku Yamaha w poszukiwaniu mocy na jakiś czas zarzuca zawor membranowy w dolocie (ograniczający jeszcze na tym etapie rozwoju moc maxymalną) na rzecz zaworu/klapy w układzie wydechowym (POWER VALVE), aby w końcu połączyć oba rozwiązania wraz z ukladem V4 w połowie lat 80. Nawet taki zatwardziały zwolennik 4t jak HONDA broniący się za pomocą wielocylindrowych konstrukcji 4t (pięć cylindrów - 125, sześć cylindrów - 250), czy owalnych tłoków NR500 musiał się poddać i wprowadzić w 1982 roku model NS500 w GP (zdobywajac tytuł w następnym roku). Również w latach 70. powstają trzycylindrowe supermotocykle drogowe; KAWASAKI MACH III (firma miała również sukcesy w niższych lasach GP na przelomie lat 70. i 80.) i SUZUKI GT, a gdy w 72 AMA zwiększyła limit pojemności TZ750 zmieniła oblicze maszyn wyscigowych, zmuszając konstruktorow do olbrzymiego wysiłku w dziedzinie podwozi (potrafiących dorównać wytrzymałością jednostce napędowej). Fakt, iż Polska w latach 70. była wiodącym producentem motocykli w zasadzie też można uznać za pasujący do charakteru niniejszego tekstu, bo choć motocykle same w sobie nie pasują do 'performance', to skala zjawiska w jakimś sensie tak. Nawet ikona 4t, HARLEY DAVIDSON miał swoją przygodę z 2t (AERMACCHI). Trwający od lat 50. (początkowo w Europie) proces zastępowania w MOTOCROSSIE i ENDURO jednostek 4t, lżejszymi i mocniejszymi 2t, osiągnął w latach 70. swoj szczyt, praktycznie całkowicie eliminujac 4t. Zaangażowanie się japońskich producentów w latach 60. przez SUZUKI jako pierwsze, zaoowocowalo wzrostem zaawansowania w konstrukcji motocykli MX. W 1973 powstaje CR250 M ELSINORE jako pierwszy skonstruowany od podstaw motocykl HONDY do MX. Złota era w amerykanskim motocrossie trwa aż do wykluczenia z zawodow prototypowych motocykli fabrycznych w MX przez AMA w 1985 roku. Lata 80. to już niemal całkowita dominacja 2t w sporcie i drogowych replik GP (np. RGV) choć równolegle rozwijają się takie serie wyścigowe, bazowane na produkcyjnych motocyklach 4t jak FORMULA1, SBK. Można też przyjąć, że przełom lat 80. i 90. to zmiana akcentu w konstrukcji 2t z poszukiwań różnych rozwiązań na doskonalenie tych uznanych za najefektywniejsze. W latach poprzednich było olbrzymie bogactwo bardzo ciekawych pomysłów, jak choćby wspomniane DKW, czy bardzo ciekawy GALBUSERA 500CC V8 z 1939 roku, w królewskiej klasie rzędowe czwórki Yamahy z zaworami wydechowymi, kwadratowe czwórki

Suzuki (zawory tarczowe) i trzycylindrowe (zawory membranowe) Hondy zostały w końcu zastąpione przez V4 z zaworami membranowymi. Produkcyjne wyścigowki TZ, motocykle w dostępnej dla prywatnych kierowców cenie, które były bazą dla rozwoju amatorskich/klubowych wyscigów, obok fabrycznych prototypow serii OW czynią YAMAHĘ producentem o największym wkładzie w rozwoj wyscigów ery 2t. Emisja spalin silnika 2t wynikająca z niedokładnego spalania mieszanki nieobciążonego silnika i spalania oleju zawartego w paliwie (specyfika układu smarowania 2t) doprowadziła do wprowadzenia (zapoczątkowane w Kalifornii) przepisów dających niemal dwukrotną (zależnie od dyscypliny i klasy) przewagę pojemnościową, dając z powrotem szansę konstrukcji 4t. Warto wspomnieć o ciekawej historii EXP-2. HONDA w 1995 roku próbowała rozwiązać problem niespalanej mieszanki systemem RADICAL ADVANCED COMBUSTION (wykorzystującego zjawisko samozapłonu, które obserwujemy kiedy silnik 2t po wyłączeniu zapłonu wciąż pracuje, i nie jest to DIESELowski samozapłon, a reakcja chemiczna na poziomie cząsteczkowym) za pomocą wtrysku paliwa. Dominacja formatu 2t w sporcie zakończyła się na przełomie wieków. W 1998 roku powstaje YAMAHA YZ400F 4t, motocykl nowej generacji (bardziej w stylu swojej 2t konkurencji, niż dotychczasowych za ciężkich maszyn). Dominacja 4t doprowadza do znacznego wzrostu kosztów. PRO CIRCUIT team ocenił wzrost kosztów jako czterokrotny. Dopiero w 2006 roku wciąż wygrywając wyścigi na 2t JAMES STEWART przesiada się na 4t. W 2002 roku w moto GP przepisy dopuszczają 4t silniki o pojemności 990 w klasie 500 (aczkolwiek zmniejszone do 800 w 2007), poglebiając jeszcze bardziej problem wzrostu kosztów królewskiej klasy (obserwowany od lat 90.) w 2010 moto 2 4t 600cc zastępuje gp 250 2t, w tym roku klasa moto 3 zastąpi ostatnią 2t klasę 125cc ...

TERAŹNIEJSZOŚĆ

Zatem co dla zwolennika 2t pozostaje dzisiaj? Jeśli YAMAHA przestanie produkować YZ (konstrukcja tak naprawdę nie rozwijana od 2006 roku), to w japońskiej ofercie pozostanie tylko SUZUKI RM (choć tylko model 09 w USA). Ostatnim bastionem wydaje się być Europa. KTM wciąż rozwija swoje 2t konstrukcje i sprzedaje więcej motocykli 2t niż niektórzy japońscy producenci wszystkich swoich motocykli off road. HUSQUWARNA, HUSABERG ,TMracing, GAS GAS, MAICO, FANTIC wciąż mają w ofercie motocykle 2t, a OSSA po sukcesie swojego trialowego modelu na wtrysku bezpośrednim wypuściła motocykl enduro. Inne bardziej niszowe współczesne projekty to: SUTER SRT 500 dostępny na zamówienie u znanego konstruktora podwozi (m.in. MOTO2) V4 200km, 129 kg..., ATK 700 INTIMIDATOR (supermoto i mx bazowane na silniku z wyścigów MX side car), SERVICE HONDA 500 AF (silnik cr, lub kx 500cc, we współczesnym podwoziu AF-aluminium frame), TULARIS 800CC RACER (z silnikiem od skutera śnieżnego). LOTUS pracuje nad 500cc 2t o zmiennym stopniu sprężania. MIRRA motorcycles z Nowej Zelandii pracuje nad projektami 250cc 1 cyl, i 1500 3 cyl. Australijska firma TSS ma w swojej ofercie motocykl rs500gp. JJ2S X4 500; polska bardzo ciekawa - choć wciąż w fazie projektu - konstrukcja X4 (prezentowana na łamach SD - nr 1). Ze względu na swoją niską

masę motocykle 2t wciąż dominują w trialu i FMX A w dobie kryzysu na świecie można zaobserwować renesans 2t wśród amatorów, offroad/MX, właśnie ze względu na koszty obsługi. Dwusuwowe konstrukcje całkiem dobrze się mają w lotnictwie, marynarce, czy skuterach śnieżnych. Nie sposób też nie wspomnieć o segmencie 50cc, gdzie paradoksalnie 'polityka' zdaje się być motorem rozwoju. Młodzi użytkownicy ze względu na limitowaną pojemość 50cc nie wymagającą prawa jazdy, nie ustają w wysiłkach w modyfikacjach mających na celu osiagnięcie maksymalnej wydajnosci z pojemnosci skokowej. Coraz większą popularność zyskują też MISTRZOSTWA ŚWIATA MX 2T, czy seria wyścigów drogowych TSGP (two stroke GP). W Japonii motocykle 2t stały się popularne do tego stopnia, iż są zagrożeniem dla rynku wtórnego, wykupując większość dotępnych wyścigowek 2t i podnosząc tym samym ceny.

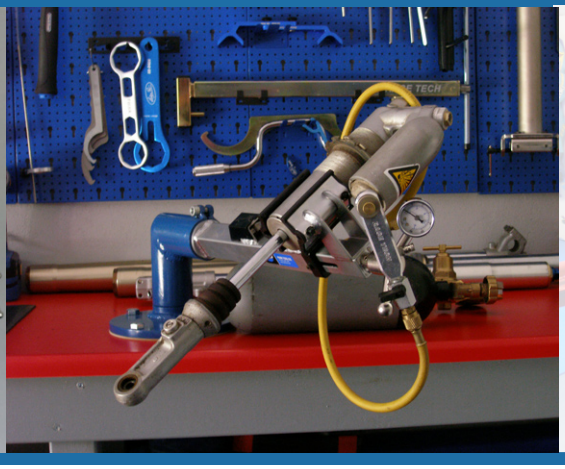
PRZYSZŁOŚĆ

Polityka doprowadziła do zepchnięcia formatu 2t do niszowych działań. Jedynie KTM pozostał w grze w MAINSTREAMie. Jakie są zatem szanse na powrót? Olbrzymi potencjał zdaje się mieć technologia bezpośredniego wtrysku. ADI firmy ORBITAL, LD.I.C. firmy ATHENA, PFI system firmy HGT, dzięki której silnik 2t bije 4t o tej samej pojemności na każdej płaszczyźnie. Oprócz oczywistej przewagi w dziedzinie; mocy maksymalnej, masy i kosztów produkcji, także pod względem; momentu obrotowego, elastyczności, emisji spalin i zużycia paliwa (będącymi do tej pory domeną 4t). Przy powrzechności elektronicznych systemów kontroli trakcji w 4t chyba nie warto wspominać o niższości 2t na tym polu. Technologią tą interesował się KTM, , a APRILIA zbudowała nieoficjalne prototypy RS 250 i 600cc. Technologia ta coraz częściej jest stosowana w skuterach. System podwójnego wtrysku KOKUSAN-DENKI jest na wyposażeniu produkowanych seryjnie motocykli OSSA. Najnowszym rozwiązaniem, mającym wejść do produkcji seryjnej jest SmartCarb firmy APT. Gaźniki o bezdyszowej konstrukcji, których podstawową przewagą jest bardzo wysoka atomizacja paliwa (przewyższają pod tym względem wtrysk paliwa). SmartCarb będzie na wyposazeniu motocykli GAS GAS. Rozwiązaniem tym interesuje się rowniez KTM, który jako jedyny wykorzystuje nisze 2t w poważnej skali. KTM SX250 2013 posiada seryjnie m.in. akcesoryjną membranę V-FORCE4 firmy MOTO TASSINARI, dorównuje swoimi osiągami konkurencyjnym 450 4t. Czy będzie kolejny zwrot na miarę układów wydechowych KAADEN'a? A nawet jeśli, czy to wystarczy, by wyrównać pojemnościowy handicap 2t, czy to dorównując osiągom większej konkurencji, czy eliminując argument emisji zmieniając przepisy? Czy 2t uratuje sport motocyklowy w dobie kryzysu? Czy zobaczymy jeszcze kiedyś na drogach współczesne RGV, czyli prawdziwe drogowe repliki motocykli GP, albo seryjne wyscigówki pokroju TZ? Tendencja zdaje się być odwrotna; seryjne silniki w motGP (!), SUPERBIKE i coraz bliżej maszyn GP, a jedyna dostępna prawdziwa seryjna replika GP to ducati D16RR i planowana na 2014 rok drogowa HONDA RC213V (4t). Czyżby rozwój motocykla osiagnął już swój kres?

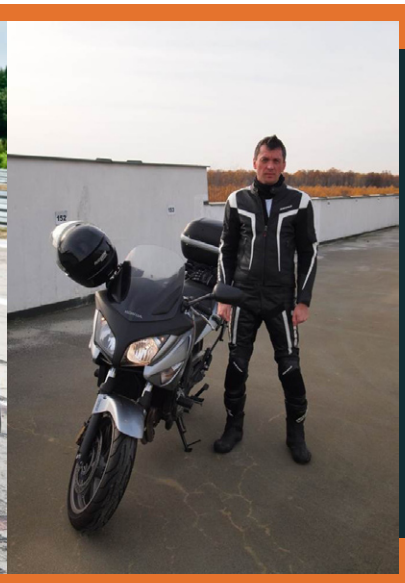
Czy 2t zdąży powrócić przed epoką elektryczną? A może lepiej niech pozostanie elitarną mniejszością, bo jak mówi Roger deCoster: "Jazda motocyklem 2t wymaga większego talentu".

Łukasz Kulik
www.smx.com.pl

ZAWIESZENIA MOTOCYKLOWE
ABY TWÓJ MOTOCYKL NADĄŻYŁ ZA TWOIMI MOŻLIWOŚCIAMI



SM RIDE2LIFE Dookoła Polski



autor: Paweł Szymański

Dwunastego maja rusza w trasę dwóch nieustraszonych motocyklistów. Piotr Uljasz i Damian Śmigielski chcą objechać Polskę wzdłuż jej granic w siedem dni. Jednak ich podróż, to nie tylko dobra zabawa, czy wycieczka motocyklowa. To coś więcej. **To trzy i pół tysiąca kilometrów poświęconych propagowaniu wiedzy, czym jest choroba Piotra, stwardnienie rozsiane.** Obalenie mitów i stereotypów, które jej towarzyszą. Pokonanie własnych słabości i sprawdzenie się w trudnych warunkach. Panowie większość trasy pokonają drogami innymi niż asfaltowe. Spać będą pod gołym niebem i radzić sobie w warunkach co najmniej mało komfortowych.

Tak naprawdę, ta podróż to tylko wstęp do większego projektu społecznego, gdzie stawką jest zebranie stu dziewięćdziesięciu tysięcy złotych na leczenie dla Piotra. W Polsce żyje ponad trzydzieści osiem tysięcy ludzi chorych na stwardnienie rozsiane. Co więcej, choroba ta atakuje młodych, w sile wieku. Dlatego jest tak ważne, żeby uświadomić innym czym jest. Jeszcze ważniejsze, żeby pokazać że można z nią żyć i robić rzeczy takie jak Piotr. Koszt miesięcznego leczenia, to około trzech tysięcy złotych, które nie są refundowane przez NFZ. Dla wielu ludzi to wyrok.

Obaj Panowie bardzo ambitnie podeszli do sprawy i udało im się zaangażować do projektu wielu znanych ludzi związanych ze światem motocyklowym i nie tylko. Liczą jednak również na zwykłych motocyklistów, którym takie akcje nie są obojętne. Z tego co wiemy, takich ludzi w naszym środowisku nie brakuje i jestem dziwnie spokojny o rezultat końcowy. Bycie motocyklistą to nie tylko umiejętność jazdy. Bycie motocyklistą to również wartości. Nie zapomnijcie o tym. Tak jak zawsze zatrzymujecie się na drodze i oferujecie pomoc innemu nieznajomemu na dwóch kołach, tak i w tym wypadku zatrzymajcie się i ofiarujcie pomoc chłopakom. Tak naprawdę to się niczym nie różni.

Relacja z kluczowych momentów będzie prowadzona przez Piotra i Damiana w mediach społecznościowych.

Jednocześnie cała redakcja „Swoimi Drogami" gorąco kibicuje obu motocyklistom, oraz czeka na informacje z trasy.

https://www.facebook.com/RIDE2LIFE

www.SwoimiDrogami.pl

Dookoła Australii

W ostatnich dniach Kinga Tanajewska, Polka z Sydney, rozpoczęła podróż motocyklem dookoła Australii. Nie jest to zwykła przejażdżka. Wyjazd ma cel charytatywny. Motocyklistka będzie wspierać, również poprzez zbieranie funduszy, The Shepherd Centre, instytucję, która opiekuje się głuchymi dziećmi. Trasę Kingi można śledzić na stronie onherbike.com oraz na facebook.com/onherbike.

Redakcja „SD" życzy powodzenia w tej wyjątkowej misji, a Czytelników zapewnia, że wkrótce zamieści relację z podróży.

Motocyklowy Rajd Caban 2013

Można zaryzykować stwierdzenie, że chrzanowski Motocyklowy Rajd Caban na stałe wpisał się w krajobraz imprez motocyklowych na południu Polski. W tym roku odbędzie się już czwarta edycja tego wielkiego – małego wydarzenia.

Zasady są proste – w jednodniowej rywalizacji udział biorą czteroosobowe drużyny. Czas i trasa przejazdu? Niespodzianka. Na trasie czeka zawodników również zestaw zadań, których prawidłowe wykonanie zaważyć może na punktacji końcowej. Wszystkie zadania pozostają tajemnicą aż do końca, a opierają się na współpracy wszystkich członków rajdowej ekipy.

Jednak niemniej ważną od dobrej zabawy kwestią jest możliwość pomagania, które jest wizytówką organizatorów i uczestników rajdu. Co roku organizująca rajd Nieformalna Grupa KCH Motocykle wybiera jedno potrzebujące sprzętu rehabilitacyjnego dziecko i organizuje podczas imprezy zbiórkę, dzięki której udało się zakupić sprzęt już trójce niepełnosprawnych dzieci. W tym roku Caban pojedzie dla Nikoli Chwastarz, która potrzebuje lekkiego wózka inwalidzkiego. Nikola urodziła się z wodogłowiem pokrwotocznym i padaczką lekoodporną. Wózek to dla niej jedyna szansa na swobodne poruszanie się i prawidłowy rozwój. Dlatego właśnie podczas Caban zorganizowane zostaną aukcje gadżetów, z których cały dochód trafi do puszki kwestarskiej, podobnie jak pieniądze z wpisowego oraz te wrzucane przez amatorów porajdowych przejażdżek motocyklem.

Chcecie wziąć udział w tegorocznym Motocyklowym Rajdzie Caban? Polubcie rajdowego fanpage'a na Facebooku, gdzie możecie śledzić niektóre z atrakcji, które przygotowaliśmy dla uczestników. W ten sposób dowiecie się także, kiedy ruszą zapisy do imprezy, która odbędzie się 1 czerwca 2013 roku w Chrzanowie. Zapraszamy!

Iza Prochal

Project PAMIR 2014

Na co dzień niby zwykli, niepozorni mężowie, ojcowie, a w głowach istna burza pomysłów, marzeń i planów! **Tym razem obrali kierunek Azja Centralna - Góry PAMIRU.**

Przewodnim celem będzie poznanie życia tamtejszej ludności, obyczajów, ich problemów. Ale o szczegółach to już w planie podróży.

Więcej o projekcie tu:
https://www.facebook.com/pages/Project-PAMIR-2014/391516340945760

„Nieudany dzień”

autor: Wojtek Kopczyński

Z każdym kilometrem coraz bardziej żałował, że zdecydował się na wyjazd. Co prawda przestawało padać, ale mokry asfalt i spory ruch nie pozwalały na odprężenie i czerpanie przyjemności z jazdy. W dodatku wyjechał sam. Jeszcze kilka dni temu do kogo by nie zadzwonił, słyszał w słuchawce zapewnienia: „Na sto procent jedziemy razem...”.

W miarę jednak jak prognozy pogody nie dawały nadziei na słoneczny dzień, odbierał tylko kolejne SMS-y od kumpli z mało wiarygodnymi tłumaczeniami z nieobecności. Szczerze mówiąc teraz też żałował decyzji o samotnym wyjeździe. Zamiast marznąć na motocyklu w drodze na jakiś mało znany, niewielki zlot, organizowany przez nowo powstały klub MC – mógł sobie leżeć na kanapie przed telewizorem i oglądać na żywo wyścigi motocyklowe.

„No dobra. Teraz skup się bracie, bo gdzieś tutaj powinien być zjazd...” – zganił sam siebie w myślach za to roztkliwianie się zamiast śledzenia drogi. Zaczął redukować prędkość do „podróżnej”, spodziewając się niedługo skrzyżowania. Pierwszy raz zapuścił się w te strony. Okolica raczej nie słynęła z malowniczości i nie przyciągała do siebie turystów. Przez to „dumanie” całkiem przeoczył w lusterkach wyprzedzający go z dużą prędkością, niemal muskający jego łokieć, motocykl. Spod tylnej opony unosiła się fontanna wody. Mały tankbag przed kierowcą dawał nadzieję, że też on udaje się na zlot. „Jeśli będzie skręcał na skrzyżowaniu – pociągnę za nim. Może zna drogę?” - pomyślał i znów przyśpieszył, by nie stracić z oczu motocykla. Nie było łatwo dotrzymać mu towarzystwa. Kierowca wściekle zielonego Kawasaki „dawał ostro”. W końcu dojechali do skrzyżowania. „Przewodnik” faktycznie skręcił w prawo, ale zdawał się nie być zbyt zadowolony, gdy spostrzegł, że jakaś leciwa Honda próbuje dotrzymać mu kroku. Trzeba było dobrze się starać, by nie stracić go z oczu, zwłaszcza że wysłużone opony po raz kolejny przypomniały o najwyższej porze na przejście w stan spoczynku. Skupiony na rywalizacji z uciekającym Ninją, nawet się nie spostrzegł, gdy dotarli na miejsce zlotu. Ledwo przekroczył bramę – znów zaczął siąpić delikatny deszczyk. Miał ochotę na dwie rzeczy: gorąca herbatę i zobaczenie twarzy kierowcy Kawasaki. Na jedno i drugie musiał jednak zaczekać. Zajął miejsce w kolejce do bufetu i obserwował swojego przewodnika, który też już odstawił motocykl i pojawił się w kawiarnianym ogródku. Czekała tu na niego spora grupa przyjaciół, zajmująca całą długość stołu. Wszyscy kolejno ochoczo unosili się z się z ławy, splatając dłonie z nowym przybyszem w charakterystycznym dla motocyklistów przywitaniu. Najwyraźniej przybyła właśnie gwiazda i dusza towarzystwa. Zrozumiał dlaczego, gdy zobaczył wreszcie twarz ukazującą się spod ściąganego kasku. Twarz... młodej dziewczyny! Była bardzo młoda, dużo młodsza od niego. „Taka smarkula, a tak nagina...” - pomyślał z uznaniem. Z racji różnicy wieku nie miał śmiałości podejść do ich stolika, usiadł jednak w pobliżu ze swoją herbatą w nadziei, że może to dziewczyna go rozpozna i nawiąże rozmowę. Faktycznie zatrzymała na nim dłużej spojrzenie i po wyrazie jej twarzy łatwo się domyślił, że go poznała. Jednak doczekał się tylko drwiącego uśmieszku, po czym szybko odwróciła głowę do towarzyszy, by dokończyć im opowieść: „... i te chuje jebane myślały, że się kurwa przestraszę ich radiowozu i się zatrzymam? Taki chuj! Nawet nie próbowali mnie gonić, a ja zapierdalałam dalej....”. Wyzwiska i obleśne słowa padały co rusz z pięknych usteczek, wzbudzając wyraźny zachwyt i uznanie słuchaczy. Jemu za to już odechciało się bliższej znajomości z motocyklistką o anielskiej twarzy i słownictwie prostytutki. Zaczął za to wreszcie dokładniej przyglądać się otoczeniu. Było jeszcze wcześnie i zlot dopiero się rozkręcał.

Scena zlotowa była pusta, a z głośników płynęły piosenki znane mu już na pamięć. Obowiązkowy zestaw na każdym zlocie. Można powiedzieć – kanon, którego zmiana natychmiast powoduje gwałtowne protesty uczestników i domaganie się powrotu do oklepanych i w kółko granych „ponadczasowych hitów”. Tuż przy scenie znajdował się rewir stolików zarezerwowanych dla organizatorów. Już na pierwszy rzut oka dało się zauważyć, że byli zgranym towarzystwem. Świetnie się bawili w swoim gronie, prezentując pozostałym plecy ustrojone w klubowe barwy ze świeżo doszytymi literkami „MC” i kongresowymi naszywkami. Widać było wyraźnie, że znaleźli się w swoim ukochanym, zamkniętym świecie i teraz, gdy mają

swoje naszywki „MC" nic więcej do szczęścia im nie brakuje. No dobra. Tylko po co było z tej okazji organizować otwarty zlot, skoro wszystkich mają w dupie? - pomyślał. Tubalny wybuch śmiechu przyciągnął jego wzrok do stolików stojących po przeciwnej stronie ogródka. Tym razem byli to jego rówieśnicy. Kilka par małżeńskich prawie nie do odróżnienia. Wszyscy w takich samych – markowych – kurtkach skórzanych, skórzanych – markowych – spodniach i butach. Kobiety różniły się od swych towarzyszy życiowych jedynie tym, że na głowach miały skórzane „Stetsony" zamiast skórzanych bandan – oczywiście „markowych". Przed nimi na stole wylądowała kolejna już butelka Tennessee Whiskey – co było właśnie powodem wybuchu radości. Wiadomo – butelka Whiskey to obowiązkowe „menu" w takich okolicznościach. Każda para postawi kolejną butelkę nie w obawie o to, że mogą byś wzięci za niewdzięczników - tylko ze strachu, by inni nie pomyśleli sobie, że ich już nie stać... Tuż obok przysiadła się para młodych ludzi. Położyli obok siebie śmieszne „orzeszki" rodem jeszcze z PRL i natychmiast zagłębili się w rozmowie, patrząc sobie głęboko w oczy i zapominając o całym otoczeniu.

Plac zlotowy powoli się zaludniał. Co chwila słychać było dźwięki silników podkręcanych „do odcinki" na przemian z głośnymi okrzykami wpadających sobie w objęcia ludzi. Między bufetem a stołami zaczęły kursować tace z plastykowymi kubkami pełnymi piwa. Robiło się wesoło choć, jak to w życiu bywa, nie wszystkim ten nastrój się udzielał. Tu i ówdzie dostrzegł „samotnych jeźdźców", siedzących w napięciu ze wzrokiem utkwionym w jeden punkt gdzieś przed sobą lub czujnie rozglądających się dookoła – jakby na coś nerwowo wyczekujących. Ot – zlotowy dzień powszedni...

Pod scenę zajechał samochód. Na tylnej szybie widniała nazwa zespołu znanego i cenionego w motocyklowym światku – muzycy też byli motocyklistami. Kapela zaczynała powoli stroić instrumenty, a przed jego oczami pojawił się widok ni to dziwny ni to śmieszny. Mały chłopiec – góra może 10-letni – ubrany w markową, malutką skórzaną kurteczkę, markowe skórzane buciki i spodnie, a na głowie zawiązaną miał – oczywiście markową – skórzaną bandankę. „Ciekawe, czy tatuaże też już mu zrobili" - przemknęła mu przez głowę niedorzeczna myśl. Odwrócił się znad swojej herbaty w kierunku chłopca i posłał mu jeden ze swych najszerszych uśmiechów. Uśmiech jednak szybko zamarł na twarzy, gdy zobaczył wyciągnięty w swoim kierunku mały środkowy paluszek, dumnie sterczący z zaciśniętej piąstki, odzianej w malutkie skórzane bezpalczaste rękawiczki...

Odechciało mu się czekać na darmową grochówkę, konkursy i zmianę pogody. Szybko ruszył do parku maszyn, by jak najszybciej znaleźć się w domu.

Wojtek Kopczyński

Pocztówki wuja Matta z podróży

Migawki ze zlotu z Rehlingen.

Zdjęcia: Hubert Pawłowski

WYNIKI
ANKIETY CZYTELNICZEJ

Szanowni Państwo

Niedawno zaprosiliśmy Państwa do udziału w naszej ankiecie czytelniczej, a dziś chcemy podzielić się z Państwem jej wynikami.

Ze względu na objętość zdecydowaliśmy się nie publikować ich w numerze, a w osobnym pliku, który możecie Państwo pobrać korzystając z poniższego linku.

http://www.swoimidrogami.pl/inne/wynikiankiety.pdf

Swoimi DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów

Rewolucyjny Serwis Aukcyjny

- **BRAK** prowizji od sprzedaży!
- Stała cena wystawienia niezależnie od Kategorii!
- **100 zł** na start - dla każdego
- **2000 zł** na Start dla Sklepów
- Dodanie przedmiotu do 2 kategorii **GRATIS!**

Wreszcie alternatywa dla Allegrogo

allemotocykle.pl

facebook.com/allemotocykle

IMPORT MOTOCYKLI

Sprowadzamy:
motocykle
akcesoria
części
opony
odzież

ATRAKCYJNE CENY!

tel. 668 494 596 oraz 603 982 797
biuro@sta-por.pl www.sta-por.pl

Na razie to tyle...
Dziękujemy Wam za poświęcony czas.

Redakcja

Kolejny numer już w czerwcu 2013
Zapraszamy!

Swoimi DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów

www.swoimidrogami.pl

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