

**NIEZALEŻNY****KWARTALNIK****MOTOCYKLOWY****Swoimi**numer: 2₍₄₎/2013 czerwiec

DROGAMI

pismo zwyczajnych motocyklistów

GRATIS!**0⁰⁰****100% FREE**

na okładce:

Henry Cole

W rozmowie z Zosią

Wyścigowy Junak

na Czech Tourist Trophy

W obiektywie Izy M.

Zosia rozmawia z Izabelą Masłowską

Motorradkumpels Party

Fraulautern 2012

Royal Enfield

Dominika "Skury" Kamińskiego

www.SwoimiDrogami.pl

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

Sześciodniówka
Jelenia Góra 1987**Gaźniki**
jak to się je?**Rockers o**
oświadczeniu woli**Maroko**
część 4**Lazurowe**
Wybrzeże**Bobber**
projekt**Motocyklizm**
nad Dnieprem

support your local brotherhood



DLA KLUBÓW MOTOCYKLOWYCH

HAFTOWANE POLARY DLA WYMAGAJĄCYCH
NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI POLSKI MATERIAŁ
TRWAŁY HAFT, INDYWIDUALNY WZÓR
OPCJA DODATKOWEGO WYKOŃCZENIA



www.forbiker.pl

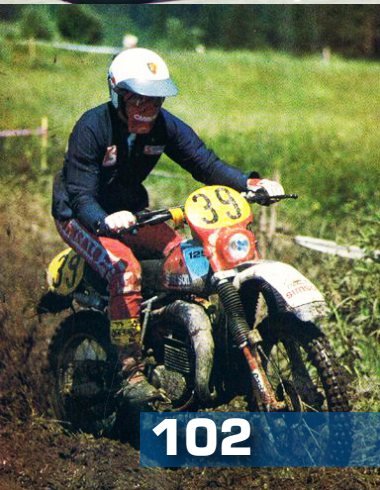


strona
20

Spis treści:



66



102



141

04 Od redakcji

05 Royal Enfield

Dominika "Skury" Kamińskiego

10 Proste historie

Roman

11 Tractor-Cycle

Motocykl gąsienicowy

12 Okiem Zosi

Trolling i głodne dziewczęta

13 Maroko cz. 4

20 Henry Cole

Wywiad

28 Honda CB750

"Lighter"

32 Izabela Masłowska

Wywiad

38 Projekt bobber

Część 1

43 Przyspieszenie 2

Recenzja

44 Jurand

Wskrzeszenie Junaka...

52 Gospodarze ACE Cafe

Wywiad

56 Stunt

O co tu chodzi?

60 Nad Dnieprem

65 Źli motocykliści

W kamizelkach

66 Junak

Na Czech Tourist Trophy

71 O "sportach"

I szlifowaniu "Slajderów"

75 Kolekcja muzeum HD

Recenzja

76 Motorradkumpels Party

Fraulautern 2012

80 Sabaton

81 Roztocze Rajd

Zaproszenie

83 Oldi Club

Dolna Saksonia

86 III Zlot Jawerów

Wiosenny

88 Polecamy prasę

Oktany

89 Jak mały skuter

Spełnił wielkie marzenie

95 Recenzja

Motocyklem dookoła Polski

97 Bobber nad Wisłą

102 Jelenia Góra 1987

62 Szesciodniówka Motocyklowa

112 Recenzja

"Czas" - Monstrum

113 Gaźniki

Jak to się je?

117 Recenzja

Ilustrowana historia motocykla WSK

118 MGI F103

Kompaktowy komputer motocyklowy

119 Polecamy prasę

Biznes Motocyklowy

121 Harleya nie kupię...

Rozmowa Złotdzioba z Maciejem

127 Komunikat

128 Wyniki konkursu

129 Z Panem Markiem

Wkoło kolumny

134 Wakacje

Na Łazurowym Wybrzeżu

141 Vulcaneria 2013

Fotorelacja

145 Saarburb

Miasto, w którym czas się zatrzymał

152 IFA BK 350

W renowacji

159 Testujemy

Generator wodorowy w motocyklu

163 Motocykl

Przyczyna problemów podatkowych

166 Recenzja

Wyprawy Motocyklowe

169 Od czytelników

Wojtas o swoich motocyklach

171 Okiem Rockersa

Oświadczenie woli

173 Rejser

Opowiadanie

176 Listy

178 Pocztówki Wuja Matta

z podróży



rogie Czytelniczki i Czytelnicy!

Ponad sto osiemdziesiąt tysięcy par oczu: błękitnych, skośnych, przekrwionych nie tylko od wiatru i much... Wśród nich oczy Wasze. Tyle par rogówek i tęczęwek zajrzało do Internetu, by przejechać się „Swoimi Drogami” po raz drugi. Potem po raz trzeci. A teraz?

„Ochy i achy na własny temat” lub „mamo chwalą nas, wy mnie, a ja was” – nie mogłem się zdecydować, który tytuł dla wstępniaka będzie lepszy. Niech zatem zostaną dwa, bo i jeden, i drugi jest uzasadniony. Chwalipięctwo też jest, jak wynika z wyteżonych wieloletnich klinicznych badań amerykańskich naukowców, uzasadnione. [Podobno angielscy naukowcy dowiedli, że amerykańscy naukowcy nie istnieją (Przyp. Red. Tech.)]

Był taki czas, kiedy otrzymaliśmy sześć tekstów: Tomasza Szczerbickiego, Marka Harasimiuka, Rafała Dmowskiego, Alenki Miroshnyk, Kingi Tanajewskiej (zapowiedź) i Artura Zawodnego. Trzy autorstwa znamienitych dziennikarzy motocyklowych z Polski, trzy z różnych krajów świata: Ukrainy, Australii i Hiszpanii. Na dodatek przyjechały pocztówki z podróży po Kanadzie Adama Medyny i relacja z imprezy w Niemczech Huberta Pawłowskiego. Oniemieliśmy, że cały świat zaczął z nami, i przede wszystkim z Wami, jeździć „Swoimi Drogami” (rym jest pięknym wymysłem), po tym jak zajrzeliśmy nieśmiało do Stanów Zjednoczonych, Maroka, Belgii, Rajchu i Czech w pierwszych trzech numerach Kwartalnika. Ważne jest to, że czytacie: na Wyspach, na fiordach, w buszu Kamerunu, na Atlantyku, w kraju samurajów, na Ziemi Ognistej. Takie są fakty. I nie poruszy nas już fotka strzelona z ulubionym magazynem w rękę na tle mauzoleum Lenina czy Maczupikczu. Gdzie Wy, tam za ułamek sekundy my – w nieograniczonej ilości „egzemplarzy”.

To dzięki Wam, Czytelnikom rozsianym po całej planecie, którzy klikacie i ściągacie, motocykliści na całym globie spojrzą dzisiaj na świat okiem Zosi przez obiektyw Izabeli, przyśpieszą z Pawłem, staną na kole z Michaliną, zadymią Maroko z Krzyśkiem, sięgną chmur ze Skurą i wskrzeszą legendę z Konradem.

Mariusz Sawa

Redaktor Naczelny



Wydawca:
Wydawnictwo Motocyklowe

Redaktor naczelny:
Mariusz Sawa
naczelny@swoimidrogami.pl

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

motto numeru:

"Płyn pod prąd – z prądem płyną tylko śmieci"

Zbigniew Herbert

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

www.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 rozpowszechnianie bez zmiany treści jest wskazane i mile widziane.

Royal Enfield

Dominika "Skury" Kamińskiego

"Jeszcze nigdy
w dziejach wojen
tak liczni nie zawdzięczali
tak wiele
tak nielicznym."

Winston Churchill



Klucz Spitfire'ów powoli wyłaniał się zza horyzontu. Widać było, że przeżyły ciężkie chwile; rozproszone, niektóre dymiąc z silników ostatkiem sił, starały się dotrzeć do upragnionego lotniska. Jeden po drugim kołując, siadały na pasie pod hangarami, koledzy piloci patrząc w niebo liczyli: 1,2,3,4... Nikt nie chciał pierwszy powiedzieć, ilu jeszcze nie doleciało. Minuty przeciągały się w grobowej ciszy, wtem ktoś wskazując palcem krzyknął: „leci”!!! Nisko nad lasem pojawiły się światła; myśliwiec chwiejnym lotem zbliżał się w obłokach dymu, tuż nad płytą wzbił się w górę i jeszcze raz kołując pokazał, że nie ma podwozia. Zawrzało – na pas wytoczyła się sanitarka i straż; kto tylko był w stanie zmierzał do miejsca lądowania. Spitfire powoli obniżał pułap, na ułamek sekundy wszyscy wstrzymali oddech – tępy odgłos gniecionego metalu i ryk gwałtownie zatrzymanego silnika wstrząsnął lotniskiem; samolot ślizgając się bezwładnie zatańczył

autor: Dominik Kamiński

na pasie i wydając ostatnie tchnienie zarył nosem, po czym zamarł w bezruchu.

Nim ktokolwiek zdążył zareagować, resztki kabiny odpadły; sanitariusze ruszyli, ale pilot – o dziwo – o własnych siłach stanął na ziemi. Z uśmiechem stwierdził: „ubiłem dwóch szkopów”! Ale zaraz odwrócił się w stronę hangaru, jakby o czymś sobie przypomniał i szybkim krokiem oddalił się od samolotu.

W hangarze panował półmrok; pilot jakby chcąc przebić go wzrokiem wpatrywał się w jakiś zamazany kształt – im bardziej się zbliżał, tym wyraźniej wyłaniała się sylwetka jego drugiej ukochanej maszyny... Uśmiech pojawił się na czarnej od dymu twarzy; spokojnie, bez pośpiechu wyciągnął papierośa i siadając na siodelku swojego Royal Enfielda, zaciągnął się głęboko dymem.

Moje spotkanie z Royalem było trochę przypadkowe, choć myślałem o nim od dłuższego czasu. Wypadek, jakiemu uległem półtora roku temu, i wynikające z niego następstwa, zmusiły mnie do sprzedaży swojego Harleya, a w późniejszym czasie SHL-ki M04. Szukałem motocykla przede wszystkim klasycznego, nietuzinkowego – po prostu motocykla z duszą, który w dalszych aspektach musiał posiadać rozrusznik nożny, hamulce bębnowe, bardzo dobrą dostępność części... no i niskie spalanie, toteż moją uwagę przykuł Royal Enfield Bullet 500. To była maszyna spełniająca moje wymagania.

"A słowo ciałem się stało" – jak na zamówienie wykopałem w internecie dokładnie taki motocykl, do tego jeszcze wersję wojskową; jakież było moje zdziwienie, gdy okazało się, iż „mój” Royal znajduje się w Krakowie. Tego samego dnia wieczorem oglądałem go osobiście, a dwa dni później zostałem jego właścicielem.

Motocykl – jak się okazało – miał swoją historię: został skonstruowany na potrzeby Armii U.S.A., po czym przewieziony na placówkę do Niemiec,

a stamtąd trafił do demobilu. Moje szczęście nie trwało zbyt długo. Dość poważnie zachorowałem, a nie mając innego środka transportu pojechałem do lekarza motocyklem, i tu – niestety – sprawdziły się słowa Krzysztofa z Royal Enfield Club Poland: "Royal Enfield to nie motocykl, to stan ducha"... Bo wracając motor najwzyczajniej padł na zdrowiu jak ja i resztę drogi przebyłem na holu sąsiada.

Mechaników od Royała w Polsce jak na lekarstwo, ale dzięki Jackowi Łazarkiewiczowi od wielu lat działa prężnie forum właścicieli Royali. Toteż tworząc konglomerat szczypty własnej wiedzy, fachowej pomocy i rady przyjaciół z Forum – rozebrałem go na czynniki pierwsze. Co prawda, nie miałem go w pierwszym zamyśle stylizować, ALE!!!... Skoro już tak ładnie leży rozłożony, grzechem byłoby tego nie zrobić.

Po oględzinach okazało się, że sam silnik jest w stanie agonalnym: rozkręcił się wał, panewki nie istnieją, wżery na cylindrze, wałek pompy wytarty do zera... jednym słowem ARMAGEDDON. Na szczęście, jak pisałem wyżej, w doborze motoru ważną



rolę odgrywa dostęp do części; tu poniekąd można dostać wszystko – tyle że ceny są NIESTETY ANGIELSKIE. Oprócz cen części mankamentem jest także koszt przesyłki do Polski, ale znów z pomocą ruszyli koledzy z forum Enfielda i na biegu zorganizowano grupowe zamówienie, obniżając znacznie koszty przesyłki.

W oczekiwaniu na części zacząłem tworzyć projekt stylizacji. Chcąc utrzymać jego wojskowy charakter, przypominałem sobie, iż na cmentarzu nieopodal miejsca zamieszkania widziałem grób pierwszego lotnika, który został zestrzelony podczas II wojny światowej, kpt. Mieczysława Adolfa Medweckiego. 1 września 1939 r. około godziny 7:00 wystartował z lotniska w Balicach do walki z nadlatującymi po bombardowaniu Krakowa niemieckimi bombowcami: He-111 i Ju-87. Został zestrzelony tuż po starcie przez Ju-87, którego pilotował Lt. Frank Neubert. Pilotowany przez kpt. Medweckiego P11c spadł na pola w rejonie Morawica-Chrosna-Brzoskwinia.

Jako nastolatek interesowałem się lotnictwem brytyjskim, więc pomysł narodził się błyskawicznie. Jak mówią "ogranicza nas tylko wyobraźnia",

tak więc skoro Royal to marka brytyjska, ja jestem krakowianinem, a w Wlk. Brytanii stacjonował 308 Dywizjon Krakowski – kontynuator tradycji II Dywizjonu Krakowskiego – to temat malowania był jasny, a efektem końcowym miał być motocykl, jakim mógł jeździć pilot tego dywizjonu. Oznaczenie bojowe oparłem na samolocie kpt. Tadeusza Schele, dlatego na przednim błotniku widnieje namalowana "Wielka Niedźwiedzica" upamiętniająca jego pierwsze zestrzelenie.

W moim zamyśle motocykl miał wyglądać tak, jakby pochodził z czasów wojny; efekty przybrudzonej i powycieranej farby, zatartych znaków rozpoznawczych wprowadziły w błąd – co do jego wieku – niejedną osobę.

Drugim elementem stylizacji było użycie materiałów dających efekt wiekowości, np. mosiężnych śrub – ten pomysł był dobrym posunięciem, gdyż okazało się, że ramki zegarów wykonane są z mosiądzu, więc pozostało tylko usunąć z nich chrom... Podobnie oklejenie powycieranym brezentem sakw



Grób kpt. Mieczysława Adolfa Medweckiego w Morawicy



amunicyjnych. Pozostała tylko kwestia nazwania projektu. Osobami, z którymi kojarzył mi się rozwój naszego lotnictwa w Anglii byli gen. Władysław Sikorski oraz Winston Churchill; pierwszy jest wielkim bohaterem narodowym, więc byłoby to nazbyt patetyczne, a drugi? Dlaczego nie. Czytając sentencje i wypowiedzi Churchilla uznałem, że jego osoba będzie idealna do tego projektu.

Części przyszły dosłownie w ciągu dwóch tygodni; siedząc nad paczką i schematami, byłem zaskoczony prostotą wykonania. Royal budował swoje motocykle na potrzeby wojskowe, a także miał okazję testować je podczas dwóch wojen: esencją tego były maszyny, które można było za pomocą paru kluczy naprawić w szczerym polu... a co dopiero, jak ma się tak dobrze wyposażony warsztat.

Pominę już samo składanie i montaż, bo musiałbym pisać o fascynacji i emocjach, jakie towarzyszyły z każdą chwilą zmierzającą do efektu końcowego; wspomnę tylko na koniec, że model Bullet 500 był bez większych zmian (poza dodaniem rozrusznika i zmian w elektryce) produkowany od 1955 do 2002 roku.





...przemierzałem z kumplem Pustynię Błędowską, gdy podeszły do mnie dwie kobiety. Młodsza pyta – Z którego roku jest ten motocykl? Odpowiadam – 2002. Jej matka (jak się okazało później) – Tzn. odnowienie było w 2002? Odpowiadam – Nie, motocykl jest z 2002. Młodsza – zwracając się do matki – mówiłam Ci, że nie dowiesz się prawdy od niego. Skończyło się na pokazaniu dowodu rejestracyjnego i opowiedzeniu krótkiej historii tej marki...

Dominik Kamiński

Szczególne podziękowania dla Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie za pomoc przy realizacji sesji zdjęciowej.

Dane techniczne:

model: Royal Enfield Bullet 500
rok produkcji: 2002
skrzynia biegowa: smarowana smarem stałym
4 biegi (na potrzeby armii USA biegi z lewej strony)
hamulce bębnowe
napęd: łańcuch
pojemność: 498,88 cm³
moc: 18 kw
waga: 185 kg



stylizowany 2013 projekt
i wykonanie "SKURA"
www.warsztat-skury.pl



Roman

Jeżdżę motocyklami od pięćdziesięciu lat [2013].

Zacząłem jeździć jako dziecko w wieku siedmiu lat. Wyjechały wtedy na drogi pierwsze motorowery. Ojciec kupił dwa Żaki, dla mnie i dla brata. Matka, gdy to zobaczyła, zaraz zaczęła krzyczeć: „Co ty głupi zrobiłeś? Przecież się dzieciaki pozabijają!” A ojciec tak podsumował: „Głupie się wybijają, a mądre przeżyją!” I naprawdę, podczas gdy szalałem, bo się przecież szalało, to te słowa zawsze przychodziły mi na myśl.

Tak się zaczęło, a potem wszystko po kolei ewoluowało. Motory trafiały się coraz lepsze, bo każdy z nas mieć chciał coraz lepszy sprzęt. WFM, WSK potem MZ-etki, ruski... Ruskich motocykli miałem dużo, podobnie jak niemieckich. Ja po prostu zawsze motocykle kochałem. I tak się to ciągnęło latami, bo bez motocykla nie mogłem żyć. Miałem ich bardzo dużo, z całego świata. Zawsze musiały być co najmniej dwa lub trzy.

Po Żaku nastąpiły zamiany. Przerabiałem Komary, aby jeździły po 80 km/h. Składaliśmy je z kolegami w piwnicach. Niestety, po dystansie 50 km, urywały się w nich korbowody. Robiliśmy motocykle na wzór Harleya z części, które wpadły w ręce. Składaliśmy je od podstaw z różnych motocykli. Jeździły!

Jeszcze w podstawówce dorabiałem sobie na Grochowskiej w zakładzie samochodowym. Myłem samochody, coś tam robiłem, więc zawsze parę złotych miałem. Czasem dali mi się przejechać autem. Dzięki temu nauczyłem się naprawiać samochody. Zacząłem uczyć się w samochodówce. Potem skończyłem studia na Politechnice Warszawskiej.

W 1973 lub 1974 roku miałem Indiana. Przy stadionie 10-lecia była beczka śmierci. Komuś popsuł się tam Indian. Zatarł się silnik. Odkupiłem go chyba za jakieś wino, a nie... za Gazelę. Naprawiłem go i jeździłem ze trzy lata.

Trochę też próbowałem jazdy na żuźlu, dopóki mnie nie przejechali. Jechałem pierwszy i zaliczyłem wywrotkę prosto pod koła. Ojciec mi po tym wypadku zabronił jeździć na torze. Zabrał mnie stamtąd i tak się przygoda z żużlem skończyła.

Miałem ze czterdzieści urazów, wypadków i tym podobnych zdarzeń. W Konstancinie mi z boku przyłożył. Nowy samochód kupili kilka dni wcześniej i facet się zagapił. Patrzył, czy ktoś z Warszawy nie nadjeżdża. Zmiażdżył mi prawą nogę. Jechał z dziećmi i z żoną. Ciężko było poskładać mnie do kupy i do dzisiaj mam problemy z chodzeniem. Zresztą dwa razy już mi kręgosłup pękł. Cztery miesiące w gipsie.

Aktualnie? Posiadam około dziesięciu motocykli, ale nie ma co się przechwalać. Handluję pojazdami i z tego żyję. Nie mam motocykla, który chciałbym zostawić sobie „na zawsze”. Tyle ich było, że inaczej już na nie patrzę. Co mam teraz? To byłoby chwalenie się, lepiej tego nie pisać. Motorynkę mam, którą jeżdżę po mieście, jak mam jakąś sprawę w urzędach do załatwienia. Kocham ścigacze, lubię je najbardziej. W tej chwili szaleję na CBR 1100 XX. Najszybciej jechałem nią 320 km/h. [Miejsce w Warszawie, gdzie Roman osiągnął taką prędkość Redakcja zachowuje dla siebie]. Ale jak jadę chopperem, to jadę spokojnie. Dziś przyjechałem Harleyem z prędkością około 90 km/h. Gdy siadam na ścigacza, to po prostu zmienia się perspektywa. Słyszę ten dźwięk i idę... Zapierdzielam!

Dwie SHL-ki i WL-kę z 1942 roku oddałem wnuczkom i tych motocykli nie sprzedam, bo nie są już moje. Wyznaję zasadę, że jak trafi się pierwszy kupiec, to niech bierze. Na przykład jeśli przyjdzie klient, to tego Road Kinga, którym dziś przyjechałem, też sprzedam bez oporów. Jeśli nabywcy będzie odpowiadać cena, to nie ma problemu. Do domu wrócę pociągami lub autobusem. Nie przywiązuję już wagi do motocykli. Nie przyzwyczajam się do nich, tak samo jak do zabytkowych samochodów. Naprawię je, zrobię i tyle. Oczywiście mam sentyment do starych pojazdów, ale za dużo ich już było, abym się przywiązywał. Spowzedniały. Naprawiam, sprzedaję i biorę się za kolejne. To moja pasja i moje życie.

słuchał i notował **Jacek Łukawski**

Tractor-Cycle

- Motocykl gąsienicowy

A konkretniej motocykl, który do jazdy miał wykorzystywać pas, zbliżony konstrukcyjnie do gąsienicy czołgowej, ułatwiający poruszanie się w terenie i pokonywanie przeszkód. Francuz J. Lehaitre był najprawdopodobniej pierwszym człowiekiem, który postanowił taką wizję przekuć na realny pojazd. W 1938 roku zbudował jeżdżący prototyp i nazwał go Tractor-Cycle.

W zamierzeniu konstruktora pojazd miał być „wszędolazem” o lepszej mobilności w trudnym terenie niż miały ówczesne motocykle. Armia żołnierzy dosiadających tych pojazdów miałaby z łatwością przemieszczać się z dala od dróg i zwyciężać sięgając postrach i wojenną pożogę nie tylko rykiem silników, ale i pociskami wystrzeliwanymi z zamontowanych na pokładzie karabinów. Ta wizja akurat niekoniecznie musi pochodzić od samego twórcy, ale została przedstawiona na okładce magazynu „Modern Mechanix” wzbudzając niemałą sensację. Niestety, pojazd nie spełnił pokładanych w nim nadziei. Jego prędkość wynosiła jedynie 30km/h i okazał się niezwykle trudny i nieporęczny w prowadzeniu. Testy na poligonie wykazały ponadto, iż prototyp radzi sobie znacznie gorzej niż klasyczne motocykle. Lehaitre nie poddał się jednak „bez walki” i przygotował kolejny model uwzględniający sugestie komisji wojskowej. Został on wyposażony m.in. w dodatkowe koła po obu stronach pojazdu, poprawiające stabilność oraz nożyce do cięcia drutu kolczastego. Ciężko określić wszystkie zmiany ze względu na brak źródeł. Nie jest nawet pewne, czy druga wersja pojazdu była nową konstrukcją, czy daleko zmodyfikowanym pierwszym prototypem. Po kolejnych próbach francuska komisja wojskowa ostatecznie orzekła, że nie widzi możliwości zastosowania tego pojazdu do jakichkolwiek celów militarnych, a tym samym uznaje jego produkcję za bezzasadną. To był koniec tego pojazdu.



Belt Drive Replaces Wheels On Novel Motorcycle



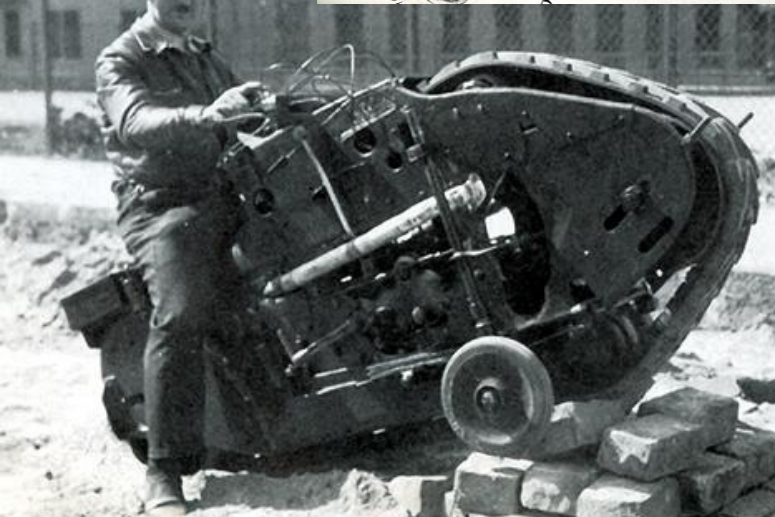
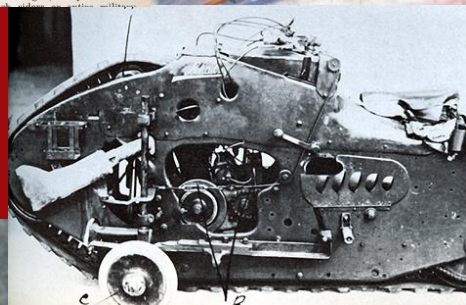
DEVELOPED primarily for operation over rough ground, a new type of motorcycle invented by J. Lehaitre, of Paris, France, features a tractor-type drive belt as its means of locomotion in place of conventional wheels. Named the "tractor-cycle" by the inventor, the novel vehicle is said to be superior to an ordinary motorcycle in its ability to climb steep and rough grades, although its speed on level ground is limited.

Equipped with a drive belt instead of wheels, this "tractor-cycle" is said to traverse steep hills and rough roads with ease. A military adaptation of the novel cycle is shown on the MM cover miniature reproduced at the left.

control a sideways motion of the drive belt. The tractor-cycle could easily be adapted for military use, as depicted on the cover of this issue by a MODERN MECHANIX artist. Fitted with a machine gun, the cycle could be used in a variety of ways.

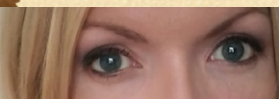
U góry pierwsza wersja pojazdu, artykuł w MM oraz artystyczna wizja.

Po prawej i na dole druga wersja pojazdu - ostatecznie odrzucona.



Tractor-Cycle ważył 414 kg i napędzany był 500 ccm silnikiem (brak danych w zakresie, jaka to była jednostka). Rozpędzał się do 30km/h.

Pojazd dziś wygląda niezwykle ekstrawagancko i potrafi rozpać wyobraźnię. Patrząc z perspektywy późniejszych wydarzeń można pokusić się o podejrzenia, że prawdziwym powodem zarzucenia projektu była zbyt niska prędkość pojazdu – niepozwalająca na szybkie opuszczenie teatru działań wojennych i brak lusterka wstecznego, co uniemożliwiłoby francuskim żołnierzom śledzenie przebiegu bitwy.



Okiem Zosi

Trolling i głodne dziewczęta

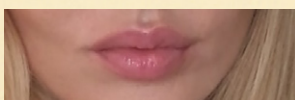
Ile to razy na forach motocyklowych spotkaliście Państwo „znafczynię”? Pewnie sporo. A czy „znafczyni” coś o motocyklach wie? Odpowiedź brzmi: raczej nie.

Może i niewiele wie, ale za to jak ożywia każdą dyskusję. Jej osobowość, barwna niczym tęcza, dzielnie dotrzymuje kroku ponętnej fizyczności i zalotnemu spojrzeniu „wielkich błękitnych oczu”, czule spoglądających ze zdjęcia profilowego. Czasem pojawi się „chcąc-co-niechcąc” podwinięta koszulka i ups mamy brzuszek, a na brzuszku kwiatuszek (mogą być też wisienki – kwestia gustu), a czasem i krótkie majteczki (kolor „jestem słodką różową chmurką” mile widziany) ups też przez przypadek, bo przecież: *sorry za fotkę, ale innej nie miałam...*

Panowie, jak to panowie, postanawiają rycersko zaopiekować się zagubioną niewiastą, którą jakże pomysłne wiatry przywiały w ten wciąż jeszcze samczy zakątek. Zagubiona dusza wymaga parasola ochronnego. Instynkt opiekuńczy pojawia się niemal automatycznie. Jak to się zaczyna. Bardzo prosto. Najczęściej mamy gorące pierwsze słowa wypowiedane przez jeszcze gorętsze: Kocice, Szpary czy Ciupcie. Jakoś anatomicznie się zrobiło, ale właśnie tak ma być, bo znawczynie jak nikt inny znają się przecież na anatomii... motocykla oczywiście.

Ad meritum. O co chodzi? Podobno jak nie wiadomo, o co chodzi, to chodzi o pieniądze. W tym przypadku pieniądź może ułatwić ten wirtualny taniec zagubionych dusz, może odjąć lat, a dodać męskości, może stać się pomostem, dzięki któremu wrota serca (?) otworzą się z hukiem na całą swą szerokość... może, ale nie musi, ale jednak może, bo przecież, cytując klasyka: *Pieniądze to nie wszystko, ale wszystko bez pieniędzy to...*

Ale nie! My NIE idźmy tą drogą. Nie popełniamy tego strasznego błędu! Nie dajmy się zwieść ani oczom, ani uszom, ani czemukolwiek innemu ;-). Nasze znawczynie NIE chcą pieniędzy, nasze znawczynie KOCHAJĄ motocykle! Są to dziewczęta spragnione i głodne – spragnione benzyny, a głodne stali. Apeluję więc: nakarmmy je i napójmy. Pozwólmy im na eksplorację niedostępnych dla zwykłego śmiertelnika męskich przestrzeni, a także doceńmy ich odwagę i determinację w dążeniu do celu. Przygarnijmy IWONki! Choćby raz i w... ;-)



MAROKO

część IV ostatnia

autor: Krzysztof Rudnicki



Budzi mnie świergot ptaków. Spoglądam przez okno na rodzący się nowy dzień. Na pierwszym planie ogrody nad rzeką, dalej wyschnięte pustkowia, wśród których wiatr tańczy taniec na powitanie słońca. Na horyzoncie, ledwie widoczne, mającą wysokie szczyty Atlasu, bielejąc śniegiem. Po śniadaniu ruszam przez jeszcze zaspane ulice. Za miastem wiatr jest coraz silniejszy. Da się jechać, ale z każdym kilometrem sprawia mi to coraz większą trudność. Porywiste podmuchy miotają mną po całej jezdni. Nie stanowi to większego zagrożenia ponieważ, gdzie tylko sięgam wzrokiem są jedynie skały i nie widać nikogo oprócz mnie (prawie).



W pewnym momencie, wpatrując się w horyzont przede mną, dostrzegam ze zdziwieniem, że obraz zamazuje się i szarzeje. W pierwszej chwili myślę,

że pewnie oczy mi łzawią od wiatru, ale zdziwiony dostrzegam, że obraz zamazuje mi się coraz szybciej i ciemniej, a prędkość wiatru raptownie się zwiększa.



Udaje mi się dostrzec przepust pod drogą, a właściwie mostek, pod którym pewnie przepływa okresowo strumień. Chronię się w nim na kilka chwil przed uderzeniem nawałnicy. Burza piaskowa – myślałem, że takie zjawisko można spotkać tylko na pustyni. Wiatr wieje niemiłosiernie, niosąc ze sobą wszystko, co napotka na swojej drodze: piach, pył, drobne kamyczki, reklamówki. Zatykam usta i nos zwiniętą koszulą, ale na niewiele to się zdaje. Piasek i pył mam dosłownie wszędzie. Po kilku (chyba) minutach robi się jaśniej i można oddychać, nie połykając za każdym razem szklanki kurzu. Wiatr nie ustępuje, ale słabnie na tyle, że nie niesie już ze sobą porwanych drobinek otoczenia. Ruszam dalej. Im bliżej Tinerhir, tym bardziej siła wiatru maleje, a w mieście cichnie on zupełnie. Szybko odnajduję mój cel – droga 703 w kierunku na Agoudal. Ruszam w górę, a z każdym metrem widoki są coraz piękniejsze.

Wijącymi się serpentynami wspinam się coraz wyżej, aż wjeżdżam w wąwóz Todra. To taka tutejsza „Dolina Prądnika”, tyle że niezbyt zielona, bardziej surowa i dostojna. Robi wrażenie.





Każdy zakręt odsłania cudowny widok, za którym wiem, że jest następny, następny, następny... i tak wydawać by się mogło w nieskończoność. Staję co kilka metrów, napawając się cudami natury. Radość moją w pewnym momencie mąci pewien drobiazg – brak paliwa. Zapamiętałem się tak mocno w zachwytach, że nie zauważyłem upływu czasu i przejechanej drogi. Od dłuższej chwili, właściwie od momentu wjazdu w wąwóz, przestałem śledzić mapę, a po drodze mijałem mniejsze i większe wioski, często zmieniając kierunek jazdy. Wyjechałem z wąwozu, goniąc za kolejną panoramą lub innym cudem natury. Na domiar złego słońeczko też nie próżnowało i coraz bliżej horyzontu planuje udać się na spoczynek.

Co prawda „na rezerwie” powinienem przejechać 50, a może nawet 100 kilometrów... Gdybym tylko wiedział, w którą stronę... W okolicy, co prawda prze cudnej, ale kompletnie pustej, nie ma nikogo, kogo mógłbym zapytać o drogę. Jedyne, co mi przychodzi do głowy, to brnąć dalej na północ, ponieważ przyjechałem chyba z południa. Od ostatniego tankowania zrobiłem około 250 kilometrów, więc zakładam, że bliżej mam już do drogi N8, która na mapie zaznaczona jest na czerwono, co w moim mniemaniu



oznacza drogę główniejszą, na której istnieje duże prawdopodobieństwo odnalezienia stacji paliwowej. Nie ma co dumać. Ruszam. Po drodze wykorzystuję każdy możliwy spadek terenu, by wyłączyć silnik i złapać choć trochę gratisowych kilometrów. Po jakiejś pół godzinie tego „rajdu o kropelce”, na kompletnym odludziu spotykam samotnego wędrowca, który pomógł mi wyrwać się z pułapki, dał nocleg, jedzenie oraz trochę jakże cennego dla mnie paliwa. Opisałem to już w poprzednim wydaniu pod tytułem „Kochany pamiętniczku” do momentu podziwiania nocnego nieba nad Atlasem, więc pominię ten epizod i przejdę dalej.

Dom mojego wybawcy



Rankiem mój gospodarz sugeruje, że rozwiąże mój kłopot z paliwem i byłby zobowiązany, gdybym ja rozwiązał jego problem z transportem. Jesteśmy skazani na siebie, więc bez zbędnej zwłoki pakujemy tobołki i ruszamy. Mój przewodnik prowadzi mnie drogami, którymi nigdy nie przyszłoby mi do głowy się poruszać. W większości są to ścieżki zaplątane wśród skał. Znów co pewien czas zatrzymuję się, aby podziwiać widoki, ale to nie przeszkadza mojemu towarzyszowi. Żałuję tylko, że nie przygotowałem się odpowiednio i nie zabrałem ładowarki do aparatu fotograficznego na 12V. Cóż, tylko ten co nic nie robi, nie myli się. Po pewnym czasie docieramy do wioski ukrytej wśród skał. Otoczenie nie wygląda zachęcająco. Ludzie też raczej niechętnie witają tu obcych. Dostrzegam, że niektórzy są uzbrojeni. Jestem intruzem, nieproszonym gościem, to widać i czuć aż nazbyt dobrze. Zatrzymuję się w środku wioski na prośbę mojego pasażera, który zeskakuje z motocykla i idzie w stronę jednej z groźnie wyglądających grup miejscowych. Rozpoznają go i witają się hałaśliwie. Nagle jak za dotknięciem czarodziejskiej różdżki, marsowe dotąd oblicza, zmieniają się w szczere uśmiechy. Kilku z obecnych zna trochę angielski i niemiecki, szybko otaczają mnie grupą, a pytaniom nie ma końca.



Przy kawie i chlebie maczanym w oliwie opowiadam nieskładnie o tym, skąd pochodzę i jak bardzo podoba mi się ich kraj. Przepraszają za niezbyt gościnne powitanie, ale boją się obcych. Tak jak i my wszyscy, nie lubią ludzi, którym wydaje się, że są lepsi od nas, a turyści najczęściej kojarzą im się – jak to określają – z „białym panem”, który ma ich za gorszy gatunek i któremu wydaje się, że za swoje pieniądze może mieć wszystko i nie musi nikogo ani niczego szanować. „Biały pan...” Stereotypy pokutują wszędzie. Oni w każdym turyście widzą „białego pana”, natomiast większość z nas ocenia, nie zadając sobie trudu, by ich poznać, zrozumieć. Wszyscy przyjmujemy bezkrytycznie stereotypy, jakimi karmią nas media, nie siląc się na żadną refleksję. To tak jakby na podstawie informacji medialnej: „pijany ojciec w Pcimiu Dolnym, zakałował swoje dziecko” – wysnuć wniosek, że Polacy dlatego mają ujemny przyrost naturalny, bo piją i mordują swoje dzieci. Podkreślić należy, że Polacy to katolicy, więc wszyscy z tej wiary są tacy sami i chrześcijaństwo jest złą religią. Kompletnie wariactwo i dramat, ale komu to służy? Przecież nie nam. Nie mamy interesu w tym, by źle oceniać innych ludzi. Cemu więc narzucany nam jest ten stereotyp? Najpierw papież wysyłał krzyżowców, potem konkwistadorzy i świę-



ta inkwizycja szerzyli „jedynie słuszną” wiarę. Teraz Amerykanie niosą „najlepszy” ustrój – demokrację, ale po co my się w to wszystko pchamy, zwłaszcza w towarzystwie Ameryki, kraju który sprzedał nas w Jalcie i traktuje jak gorszych od siebie, pomimo że jesteśmy „niby” sojusznikami. Wymaga, byśmy ponizali się i prosili o wizy. My, którzy daliśmy odpór Hitlerowi w roku 1939, którzy cierpieliśmy okupację niemiecką, a potem dzięki nim sowiecką, my którzy walczyliśmy u ich boku w Iraku i przelewamy krew w Afganistanie, w imię ich interesów. Wciąż nas indoktrynują i wmawiają, że „Ci” lub „Tamci” to źli ludzie, kiedy tak naprawdę nic złego nam nie uczynili. Dajemy sobą manipulować jak niedorozwinięci. Niedawno Związek Radziecki mówił nam, co jest dobre, a co złe, teraz tę rolę przejęła Ameryka. Jak szybko zapomnieliśmy zdrady, jakich się dopuścili względem nas. Za garść „kolorowych paciorków i amerykański mit”, który nie będzie nigdy naszym udziałem. Obudźcie się ludzie i zacznijcie myśleć samodzielnie. Ktoś, kto sprzedał waszego ojca, nie jest godny, by mu podawać rękę. Kiedyś przy ognisku dawno temu ktoś śpiewał:

„Przyjaciół nikt nie będzie mi wybierał, wrogów poszukam sobie sam...”

Utkwiły we mnie te słowa głęboko.

Poniosło mnie i znów odbiegłem od tematu (zrobię przerwę i spalę jakąś flagę z gwiazdkami).

Tymczasem w górach Atlasu...





Cały dzień jeździłem od wioski do wioski, a mój przewodnik odwiedzał całą swoją liczną rodzinę, przy okazji obdarowując gospodarzy owocami własnej pracy. Wujkowi Alemu – mleko, stryjowi Hasanowi – ser, kuzynowi Ahmedowi – wełnę i tak przez cały dzień do samego wieczora. Na nocleg zatrzymujemy się niedaleko Midelet, u rodziny mojego towarzysza podróży. Jemy kolację i rozmawiamy. Oni są ciekawi mojego świata, a ja ich. Spać idziemy grubo po północy. Rano śniadanie, pożegnanie i prezenty. Na drogę dostaję różne przysmaki i jest mi głupio, że nie mam z sobą żadnych drobiazgów, którymi mógłbym obdarować tych ludzi. Co prawda nie oczekują niczego w zamian, ale i tak jestem zły na siebie i postanawiam następnym razem wziąć saszetkę z jakimiś drobiazgami. Nie muszą to być jakieś wyszukane cuda, wystarczą długopisy, kredki dla dzieci itp. Liczy się sam gest. Następnym razem będą pamiętał.

Ruszam przed siebie w kierunku słonej wody. Tak, z gór ruszam nad morze. Postanowiłem przez kolejne dni pobyczyć się na plaży. Wieczorem docieram w okolice Ksar-Es-Seghir, gdzie w sąsiedztwie portu znajduję przyzwoity hotelik ze śniadaniem,

w dobrej cenie. Szybka kąpiel i zaraz po zachodzie słońca smacznie śpię w wygodnym łóżeczku. Rano okazuje się, że znów znalazłem nocleg w pobliżu meczetu, a głośniki wzywające na poranną modlitwę skierowane są wprost w moje okna... Miałem się lenić na plaży... Miałem się cieszyć piaskiem i słoną wodą... Miałem...

Udaje mi się to przez jakąś godzinę, może dwie. Wyobraźcie sobie, że macie tani hotel ze śniadaniem, tanie paliwo, sprawny motor, którym lubicie jeździć, do dyspozycji po prawej stronie 220 km jednej z najpiękniejszych dróg nad Morzem Śródziemnym, jaką jechaliście, po lewej ocean, o którym zawsze marzyliście, w głębi lądu natomiast całą masę ciekawych tras o zróżnicowanej nawierzchni, w urozmaiconym terenie. Jak tu siedzieć na miejscu i moczyć nogi, kiedy tyle jest jeszcze nowych miejsc do odwiedzenia?





Codziennie po śniadaniu siadam na motor i robię wypad, raz w jedną, raz w drugą stronę. Mógłbym o tym pisać jeszcze wiele, ale... Przypomniał mi się jeden z epizodów. Jadąc brzegiem oceanu, dostrzegam miejsce, które spodobało mi się do tego stopnia, że postanawiam zażyć kąpieli. Woda okazała się cudowna, jak balsam, więc dość długo pluskałem się i nie chciało mi się w ogóle wychodzić na plażę. W pewnym momencie dostrzegłem dwóch miejscowych oglądających mój motocykl, więc niechętnie jak waleń wypelzłem na brzeg, spiesząc im na spotkanie.

Piękna pogoda – zagałem – Nie kąpiecie się?

Nie, my boimy się rekinów – odparli.

Sielanka. Szkoda, że wszystko co dobre, szybko się kończy.

Na zapleczu redakcji...

Naczelnny: Zawsze chciałem zapytać: jak Ty w rozmowie z tymi Arabami przeklinasz? Bo nie mogę uwierzyć, że nie przeklinasz, gdy z nimi rozmawiasz...

Krzysztof: Heloł, kur#a. Ajm kur#a hangry. Ai nid samting zaje#istego. Du ju andestend kur#a?

Parę słów podsumowania na koniec. Koszt dwutygodniowego pobytu (jedzenie, hotele, paliwo) zamknął się w kwocie 2.000 PLN. Czy było warto? Jak do tej pory był to najlepszy wyjazd w moim życiu. Dobra kuchnia, tanie paliwo, hotele i wolność. Nikt nie krzychał, że nie wolno wjechać na tę czy inną górę. Poznałem kilka ciekawych osób. Z bliska zobaczyłem inny styl życia, taki spokojniejszy. A ludzie? Zdania (jak zawsze) są podzielone. Ale ja myślę, że to działa w myśl zasady „akcji towarzyszy reakcja”. Starłem się być otwarty i przyjazny, nie denerwowałem ich postawą „białego zdobywcy”, a oni odwodzili się życzliwością i pomocą. Na pewno, jeśli zdrowie, czas i pieniądze pozwolą, wrócę tu. Najważniejsze to postawić pierwszy krok. A jeśli mówicie, że was na to nie stać, to jeżeli palicie papierosy, gadacie bzdury oszukując się, ponieważ na tę wątpliwą przyjemność wydajecie ponad 5.000 PLN rocznie, więc nie stać Was?

Życie jest sztuką wyborów.

Krzysztof Rudnicki

Zosia i jej gość

Henry Cole

World's Greatest Motorcycle Rides

Najwspanialsze trasy motocyklowe świata



travel
CHANNEL



THANKS HENRY!

Na początku chciałabym bardzo podziękować za możliwość rozmowy – to naprawdę wiele znaczy zarówno dla mnie, jak i dla naszego kwartalnika. Zaczniemy więc!

Zosia: Od kiedy interesujesz się motocyklami?

Henryk: Pasjonuję się motocyklami od ósmego roku życia!

Z: Pierwsze wspomnienia z nimi związane?

H: Jeździłem i grzebałem w wielu różnych motocyklach od bardzo młodego wieku, ale takim wspomnieniem, które naprawdę utkwiło mi w pamięci, była jazda Hondą CB550 K3.

Pokochałem ją tak bardzo, że teraz mam dwie takie Hondy w garażu.

Z: Seria „Najwspanialsze trasy motocyklowe świata” jest świetna. Jak wpadłeś na pomysł nakręcenia jej i ile czasu zajęło Ci wprowadzenie go w życie?

H: Przez wiele lat prowadziłem programy samochodowe, ale w końcu przekonałem Travel Channel, że program motocyklowy to coś, co należałoby zrobić.

Wreszcie jakieś 12 lat temu zgodzili się i przejechałem Route 66. Na podstawie tej wyprawy powstał program, który zdobył dla nich bardzo wysoką oglądalność. Tak narodziły się „Najwspanialsze trasy motocyklowe świata” i 50 programów później nadal trzymają się mocno.

Z: Jakie są Twoje wrażenia z komfortu jazdy, biorąc pod uwagę stan dróg w różnych krajach?

H: Jeśli chcesz podróżować wygodnie, w cieple i nieprzemoczona – wybierz samochód!

Dla mnie nie ma znaczenia ani pogoda, ani jakość dróg gdziekolwiek na świecie, w końcu jadę motocyklem i przeżywam prawdziwą przygodę. Nie dbam specjalnie o komfort, możesz to zobaczyć choćby po chopperach, na których przejechałem tysiące mil w Ameryce.

Z: Przejechałeś tysiące kilometrów na różnych kontynentach. Z pewnością widziałeś wiele zwierząt potraconych przez samochody. W którym kraju było najgorzej? Australia, mam rację?

H: Śmierć zwierząt doprowadza mnie do łez. Zwłaszcza dlatego, że większość kierowców nie dba o to, a część po prostu nie zwraca na nie uwagi. W Australii jest to bardzo częste, ponieważ oprócz kangurów wysokich na 2 metry jest tam 500 000 wielbłądów i strusi Emu, które wszystkie mają zwyczaj pożywiać się przy drogach o zmierzchu, czy nad ranem. W tych godzinach nie powinno się jeździć po australijskim interiorze, bo któregoś dnia na pewno jakieś zwierzę się trafi!

Mokradła Everglades na Florydzie też są niebezpieczne, bo na drodze możesz spotkać krokodyla i czarne sępy.



Z: Hamish, producent, jest zawsze obok. Spędzacie ze sobą masę czasu. Często się sprzeczcacie czy już zdążyliście się do siebie przyzwyczaić?

H: Hamish pracuje ze mną od 10 lat i rzeczywiście, spędzamy masę czasu razem w drodze. Oczywiście pojawiają się nieporozumienia, ale to zawsze jego wina!!! A tak serio, to tych nieporozumień tak dużo nie ma.

Podstawą przeżycia w podróży jest dobrze ze sobą współpracować albo nie jechać w ogóle.

Z: Co wolisz: wyjazdy czy powroty?

H: Obie rzeczy lubię – wyjazdy pełne podniecenia i oczekiwania, oraz powroty, gdy spieszę się, by znów zobaczyć moją żonę i dwóch małych synków.

Z: Co jest ulubioną częścią tych podróży?

H: Spotykanie ludzi podczas tych tras, a następnie sama jazda.

Z: Najlepszą kawę wypileś w...?

H: Najlepsza kawa? Pamiętam Chin Chin na Sunset Blvd w Los Angeles.

Z: Czy podróże zmieniły Ciebie i sposób, w jaki patrzysz na świat?

H: Nigdy nie przestaje mnie zadziwiać fakt, jak małym i pełnym pokory czuję się objeżdżając świat na motocyklu. To dobre uczucie. Sam świat natomiast jest pełen ludzi przekonanych, że jest tu miejsce na ich arogancję czy fanatyzm. Miejsca na to w świecie nie ma!

Z: Najtrudniejsza sytuacja, jakiej musiałeś stawić czoło?

H: Zostanie bez papierosów na pustyni Kalahari w Afryce Południowej!

Z: Co jest/było najtrudniejsze i najbardziej męczące w kręceniu tego typu programów?

H: Podstawowym problemem w robieniu programu jest czas – zawsze jest przeciwko nam i zawsze jesteśmy przez coś spóźnieni – przez pogodę, motocykl lub coś innego.



**” Kwintesencją motocyklizmu
jest bycie wolnym i bycie
indywidualnością.**



Z: Pamiętam, że prawdopodobnie w Australii dostaliście mandat. Czy macie więcej tego typu „prezentów” z innych krajów?

H: Dostajemy mandaty, płacimy mandaty, ale również korzystamy ze wspaniałej gościnności; a to czasem trafi się paczka herbatników lub czapka bejsbolowa – kocham prezenty, jednakże nikt jeszcze nie podarował mi motocykla!

Z: Odkładając na bok show, czy mógłbyś mi opisać swój motocyklowy świat?

H: Kwintesencją motocyklizmu jest bycie wolnym i bycie indywidualnością.

Jego częścią są również uderzenia adrenaliny i to, że stanowi się część globalnego bractwa pokrewnych dusz. Na motocyklu jesteś kimś, w samochodzie jesteś widzem. Jadąc motocyklem jesteś częścią otaczającego cię świata!

Z: Jak wygląda Twój prywatny ranking na najlepszy, najpiękniejszy bądź ulubiony motocykl?

H: Mam około 15 motocykli i każdy ma swoje miejsce w moim sercu – obecnie ulubionym jest CRF 250 R Honda Cross.

Z: Jaki jest Henry Cole prywatnie?

H: Jestem taki sam w domu jak przed kamerą, jedyna różnica jest taka, że przeklinam więcej, gdy nie filmujemy programu. Nie chodzę na party czy spotkania z celebrytami, jako że oni wszyscy gonią za jakąś ułudą, a ja jestem akurat tak szczęśliwy, jak chciałbym być.

Z: Co czyni Cię szczęśliwym?

H: Moi dwaj synowie Charlie i Tom, moja żona, przyjaciele, moja kolekcja motocykli, czarna kawa i paczka papierosów.

Z: Jesteś znany. Twoja twarz jest rozpoznawalna. Nie przeszkadza Ci to?

H: Nie myślę o tym – jestem motocyklistą, który przy okazji prowadzi kilka programów telewizyjnych. Największą przyjemność odczuwam wtedy, gdy ludzie podchodzą do mnie i opowiadają mi o tym, że obejrzeli program i sami pojechali identyczną trasą.

Z: Kiedy jeździsz, fanki rzucają już w Ciebie biustonoszami?

H: Chciałbym!

Z: Właśnie wróciłeś z Południowej Afryki. Jak wrażenia?

H: Płd. Afryka jest rewelacyjna. Koniecznie musi

UWAGA KONKURS!



1 Wymień pięć krajów, które odwiedził w "Najwspanialszych trasach motocyklowych świata" Henry Cole.

2 Przyślij odpowiedź na nasz adres: konkurs@swoimidrogami.pl

3 Weź udział w losowaniu i wygraj jeden z trzech zestawów nagród:

A słuchawki, pokrowiec wodoszczelny, kubek termiczny, torba na buty

B aparat wodoszczelny, pokrowiec wodoszczelny, kubek termiczny, torba na buty

C torba termiczna, pokrowiec wodoszczelny, kubek termiczny, torba na buty



SPONSOREM NAGRÓD JEST



się znaleźć na liście miejsc wartych odwiedzenia dla motocyklisty. Jest tak wibrująca życiem, młoda i ekscytująca. Cholernie mi się podobała!!!.

Z: Czy jest jakaś trasa, którą czujesz, że musisz przejechać?

H: Chciałbym pojeździć bocznymi drogami we Francji na moim nowym Nortonie 961. Nie wiem dlaczego, ale muszę to zrobić!

Z: Polska – szybkie skojarzenia (mam nadzieję, że nie tylko negatywne ;))?

H: Jechałem przez część Polski do Wrocławia i Warszawy i pamiętam, że drogi były świetne – po wyprzedzeniu wolno jadących ciężarówek sceneria była piękna, choć z dziwnymi rzeczami, jak zaparkowane w szczerym polu rdzewiejące radzieckie samoloty odrzutowe. Poza tym ludzie, których spotkałem we Wrocławiu i Warszawie, byli dla mnie wspaniali i odniosłem wrażenie, że również kochają motocykle.

Z: Plany na przyszłość?

H: Przygotowuję się do zaatakowania światowego

rekordu szybkości na suchym jeziorze Bonneville w Utah w sierpniu na starym Brough Superior z 1924r. Zrobimy o tym cztery programy, tak więc mam nadzieję, że będziesz mogła stwierdzić, czy mi się to udało czy też nie!

Gorąco dziękuję za rozmowę i życzę samych bezpiecznych tras, jeszcze więcej tak fantastycznych i inspirujących programów oraz takiej samej liczby wyjazdów co powrotów.

rozmawiała  **Zosia**

konsultacja językowa: A. Medyna
zdjęcia dzięki uprzejmości Travel Channel Polska

Many thanks to Hamish Rieck for all help with the interview.





(...) ludzie, których spotkałem we Wrocławiu i Warszawie, byli dla mnie wspaniali i odniosłem wrażenie, że również kochają motocykle.



Henry'ego i jego podróże możecie śledzić w Travel Channel.

Poniżej plan emisji w lipcu 2013

2013-07-03	19:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	2	3	Głębokie południe Ameryki - Prawdziwy 'Easy Rider'	Podczas tego odcinka Henry Cole odwiedzi Park Narodowy Everglades. Następnie przez Tallahassee, stolicę stanu Floryda, pustkowią Alabamy i Mississippi, dotrze aż do Luizjany.
2013-07-06	20:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	2	3	Głębokie południe Ameryki - Prawdziwy 'Easy Rider'	Podczas tego odcinka Henry Cole odwiedzi Park Narodowy Everglades. Następnie przez Tallahassee, stolicę stanu Floryda, pustkowią Alabamy i Mississippi, dotrze aż do Luizjany.
2013-07-06	01:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	2	2	Głębokie południe Ameryki - Prawdziwy 'Easy Rider'	Podczas tego odcinka Henry Cole odwiedzi Park Narodowy Everglades. Następnie przez Tallahassee, stolicę stanu Floryda, pustkowią Alabamy i Mississippi, dotrze aż do Luizjany.
2013-07-08	09:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	7	1	Nowa Zelandia, cz. 1	Henry Cole swoją wyprawę na dwóch kółkach rozpocznie w Auckland na Wyspie Północnej, ale szybko odwieje się od ziemi, by z góry podziwiać niezwykle piękno Nowej Zelandii.
2013-07-08	16:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	7	1	Nowa Zelandia, cz. 1	Henry Cole swoją wyprawę na dwóch kółkach rozpocznie w Auckland na Wyspie Północnej, ale szybko odwieje się od ziemi, by z góry podziwiać niezwykle piękno Nowej Zelandii.
2013-07-08	23:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	7	1	Nowa Zelandia, cz. 1	Henry Cole swoją wyprawę na dwóch kółkach rozpocznie w Auckland na Wyspie Północnej, ale szybko odwieje się od ziemi, by z góry podziwiać niezwykle piękno Nowej Zelandii.
2013-07-09	09:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	7	2	Nowa Zelandia, cz. 2	Po trzygodzinnym rejsie promem Henry Cole rozpoczyna zwiedzanie Wyspy Południowej. Trasa jego wyprawy wiedzie przez pierwotny las deszczowy, aż do pięknych miast na zachodnim wybrzeżu - Hokitika oraz Greymouth.
2013-07-09	16:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	7	2	Nowa Zelandia, cz. 2	Po trzygodzinnym rejsie promem Henry Cole rozpoczyna zwiedzanie Wyspy Południowej. Trasa jego wyprawy wiedzie przez pierwotny las deszczowy, aż do pięknych miast na zachodnim wybrzeżu - Hokitika oraz Greymouth.
2013-07-09	23:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	7	2	Nowa Zelandia, cz. 2	Po trzygodzinnym rejsie promem Henry Cole rozpoczyna zwiedzanie Wyspy Południowej. Trasa jego wyprawy wiedzie przez pierwotny las deszczowy, aż do pięknych miast na zachodnim wybrzeżu - Hokitika oraz Greymouth.
2013-07-10	09:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	1	1	USA - Autostrada nr 1	Jedli jest jakaś trasa, która zilustruje Amerykańskie Marzenie w ciągu jednego latwej, tygodniowej i latwodosłanej wycieczki, to jest to trasa Autostrady nr 1.
2013-07-10	16:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	1	1	USA - Autostrada nr 1	Jedli jest jakaś trasa, która zilustruje Amerykańskie Marzenie w ciągu jednego latwej, tygodniowej i latwodosłanej wycieczki, to jest to trasa Autostrady nr 1.
2013-07-10	23:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	1	1	USA - Autostrada nr 1	Jedli jest jakaś trasa, która zilustruje Amerykańskie Marzenie w ciągu jednego latwej, tygodniowej i latwodosłanej wycieczki, to jest to trasa Autostrady nr 1.
2013-07-11	09:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	1	2	Przez pustynie Ameryki	W tym odcinku Henry Cole wsiada na swój typowy amerykański motocykl, aby zmierzyć się z jednym z najpiękniejszych na świecie, a zarazem najbardziej niebezpiecznych krajobrazów.
2013-07-11	16:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	1	2	Przez pustynie Ameryki	W tym odcinku Henry Cole wsiada na swój typowy amerykański motocykl, aby zmierzyć się z jednym z najpiękniejszych na świecie, a zarazem najbardziej niebezpiecznych krajobrazów.
2013-07-11	23:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	1	2	Przez pustynie Ameryki	W tym odcinku Henry Cole wsiada na swój typowy amerykański motocykl, aby zmierzyć się z jednym z najpiękniejszych na świecie, a zarazem najbardziej niebezpiecznych krajobrazów.
2013-07-12	09:00	Najważniejsze wyścigi motocyklowe na świecie	3	1	Niemcy	Henry Cole wyrusza do Niemiec, domu europejskich rowerzystów, pełen entuzjazmu chce wymienić doświadczenia i opowiedzieć o życiu w trasie oraz zakosztować niemieckiego asfaltu.
2013-07-12	16:00	Najważniejsze wyścigi motocyklowe na świecie	3	1	Niemcy	Henry Cole wyrusza do Niemiec, domu europejskich rowerzystów, pełen entuzjazmu chce wymienić doświadczenia i opowiedzieć o życiu w trasie oraz zakosztować niemieckiego asfaltu.
2013-07-12	23:00	Najważniejsze wyścigi motocyklowe na świecie	3	1	Niemcy	Henry Cole wyrusza do Niemiec, domu europejskich rowerzystów, pełen entuzjazmu chce wymienić doświadczenia i opowiedzieć o życiu w trasie oraz zakosztować niemieckiego asfaltu.
2013-07-13	16:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	10	1	Skandynawia, cz. 1	Henry Cole swoją wyprawę na dwóch kółkach rozpocznie w Auckland na Wyspie Północnej, ale szybko odwieje się od ziemi, by z góry podziwiać niezwykle piękno Nowej Zelandii.
2013-07-13	17:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	10	2	Skandynawia, cz. 2	Henry Cole rozpocznie tym razem jedną z najtrudniejszych i najbardziej wyczerpujących podróży wzdłuż wschodniego wybrzeża Ameryki. Licząca sobie 2100 mil trasa z położonego w północno-wschodniej części kraju Bostonu do Key West na Florydzie, najbardziej na południe wysuniętego miejsca USA, biegnie legendarną autostradą 1A.
2013-07-14	09:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	7	1	Nowa Zelandia, cz. 1	Henry Cole swoją wyprawę na dwóch kółkach rozpocznie w Auckland na Wyspie Północnej, ale szybko odwieje się od ziemi, by z góry podziwiać niezwykle piękno Nowej Zelandii.
2013-07-14	10:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	7	2	Nowa Zelandia, cz. 2	Po trzygodzinnym rejsie promem Henry Cole rozpoczyna zwiedzanie Wyspy Południowej. Trasa jego wyprawy wiedzie przez pierwotny las deszczowy, aż do pięknych miast na zachodnim wybrzeżu - Hokitika oraz Greymouth.
2013-07-15	09:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	2	1	Najdłuższa autostrada Ameryki - Z Bostonu do Waszyngtonu DC	Henry Cole rozpocznie tym razem jedną z najtrudniejszych i najbardziej wyczerpujących podróży wzdłuż wschodniego wybrzeża Ameryki. Licząca sobie 2100 mil trasa z położonego w północno-wschodniej części kraju Bostonu do Key West na Florydzie, najbardziej na południe wysuniętego miejsca USA, biegnie legendarną autostradą 1A.
2013-07-15	16:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	2	2	Najdłuższa autostrada Ameryki - Z Bostonu do Waszyngtonu DC	Henry Cole rozpocznie tym razem jedną z najtrudniejszych i najbardziej wyczerpujących podróży wzdłuż wschodniego wybrzeża Ameryki. Licząca sobie 2100 mil trasa z położonego w północno-wschodniej części kraju Bostonu do Key West na Florydzie, najbardziej na południe wysuniętego miejsca USA, biegnie legendarną autostradą 1A.
2013-07-15	23:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	2	1	Najdłuższa autostrada Ameryki - Z Bostonu do Waszyngtonu DC	Henry Cole rozpocznie tym razem jedną z najtrudniejszych i najbardziej wyczerpujących podróży wzdłuż wschodniego wybrzeża Ameryki. Licząca sobie 2100 mil trasa z położonego w północno-wschodniej części kraju Bostonu do Key West na Florydzie, najbardziej na południe wysuniętego miejsca USA, biegnie legendarną autostradą 1A.
2013-07-16	09:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	2	2	Najdłuższa autostrada Ameryki - Z Waszyngtonu DC do Key West	Henry Cole rozpocznie tym razem jedną z najtrudniejszych i najbardziej wyczerpujących podróży wzdłuż wschodniego wybrzeża Ameryki. Licząca sobie 2100 mil trasa z położonego w północno-wschodniej części kraju Bostonu do Key West na Florydzie, najbardziej na południe wysuniętego miejsca USA, biegnie legendarną autostradą 1A.
2013-07-16	16:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	2	2	Najdłuższa autostrada Ameryki - Z Waszyngtonu DC do Key West	Henry Cole rozpocznie tym razem jedną z najtrudniejszych i najbardziej wyczerpujących podróży wzdłuż wschodniego wybrzeża Ameryki. Licząca sobie 2100 mil trasa z położonego w północno-wschodniej części kraju Bostonu do Key West na Florydzie, najbardziej na południe wysuniętego miejsca USA, biegnie legendarną autostradą 1A.
2013-07-16	23:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	2	2	Najdłuższa autostrada Ameryki - Z Waszyngtonu DC do Key West	Henry Cole rozpocznie tym razem jedną z najtrudniejszych i najbardziej wyczerpujących podróży wzdłuż wschodniego wybrzeża Ameryki. Licząca sobie 2100 mil trasa z położonego w północno-wschodniej części kraju Bostonu do Key West na Florydzie, najbardziej na południe wysuniętego miejsca USA, biegnie legendarną autostradą 1A.
2013-07-17	09:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	2	3	Głębokie południe Ameryki - Prawdziwy 'Easy Rider'	Podczas tego odcinka Henry Cole odwiedzi Park Narodowy Everglades. Następnie przez Tallahassee, stolicę stanu Floryda, pustkowią Alabamy i Mississippi, dotrze aż do Luizjany.
2013-07-17	16:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	2	3	Głębokie południe Ameryki - Prawdziwy 'Easy Rider'	Podczas tego odcinka Henry Cole odwiedzi Park Narodowy Everglades. Następnie przez Tallahassee, stolicę stanu Floryda, pustkowią Alabamy i Mississippi, dotrze aż do Luizjany.
2013-07-17	23:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	2	3	Głębokie południe Ameryki - Prawdziwy 'Easy Rider'	Podczas tego odcinka Henry Cole odwiedzi Park Narodowy Everglades. Następnie przez Tallahassee, stolicę stanu Floryda, pustkowią Alabamy i Mississippi, dotrze aż do Luizjany.
2013-07-18	09:00	Najważniejsze wyścigi motocyklowe na świecie	4	1	Amerykański Dziś Zachód	Nie minie wiele czasu od ostatniej przygody, a nasz szalony podróżnik Henry Cole znowu przesiada się na kolejny dzwiczny motocykl. Tym razem wybierze się w podróż po Dzikim Zachodzie.
2013-07-18	16:00	Najważniejsze wyścigi motocyklowe na świecie	4	1	Amerykański Dziś Zachód	Nie minie wiele czasu od ostatniej przygody, a nasz szalony podróżnik Henry Cole znowu przesiada się na kolejny dzwiczny motocykl. Tym razem wybierze się w podróż po Dzikim Zachodzie.
2013-07-18	23:00	Najważniejsze wyścigi motocyklowe na świecie	4	1	Amerykański Dziś Zachód	Nie minie wiele czasu od ostatniej przygody, a nasz szalony podróżnik Henry Cole znowu przesiada się na kolejny dzwiczny motocykl. Tym razem wybierze się w podróż po Dzikim Zachodzie.
2013-07-19	09:00	Najważniejsze wyścigi motocyklowe na świecie	4	2	Amerykański sen	Prezenter Henry Cole opowie nam o najciekawszych przygodach, jakie spotkały go podczas liczącej 30 tysięcy mil motocyklowej wyprawy po Ameryce.
2013-07-19	16:00	Najważniejsze wyścigi motocyklowe na świecie	4	2	Amerykański sen	Prezenter Henry Cole opowie nam o najciekawszych przygodach, jakie spotkały go podczas liczącej 30 tysięcy mil motocyklowej wyprawy po Ameryce.
2013-07-19	23:00	Najważniejsze wyścigi motocyklowe na świecie	4	2	Amerykański sen	Prezenter Henry Cole opowie nam o najciekawszych przygodach, jakie spotkały go podczas liczącej 30 tysięcy mil motocyklowej wyprawy po Ameryce.

2013-07-21	09:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	1	1	USA - Autostrada nr 1	Jedli jest jakaś trasa, która zilustruje Amerykańskie Marzenie w ciągu jednego latwej, tygodniowej i latwodosłanej wycieczki, to jest to trasa Autostrady nr 1.
2013-07-21	10:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	1	2	Przez pustynie Ameryki	W tym odcinku Henry Cole wsiada na swój typowy amerykański motocykl, aby zmierzyć się z jednym z najpiękniejszych na świecie, a zarazem najbardziej niebezpiecznych krajobrazów.
2013-07-22	16:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	5	1	Odcinek 1	Rozpoczynając w Chicago, Henry Cole wyrusza na swoim amerykańskim chopperze do Oklahoma, sławna droga 66.
2013-07-22	23:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	5	1	Odcinek 1	Rozpoczynając w Chicago, Henry Cole wyrusza na swoim amerykańskim chopperze do Oklahoma, sławna droga 66.
2013-07-23	09:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	5	2	Odcinek 2	Entuzjasta motocykli i prezenter zarazem Henry Cole kontynuuje swoją podróż przez Teksas, Nowy Meksyk i Arizone. Czy Droga 66 rzeczywiście zasługuje na miano najpiękniejszej i drogi na ziemi do tego typu jazdy?
2013-07-23	16:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	5	2	Odcinek 2	Entuzjasta motocykli i prezenter zarazem Henry Cole kontynuuje swoją podróż przez Teksas, Nowy Meksyk i Arizone. Czy Droga 66 rzeczywiście zasługuje na miano najpiękniejszej i drogi na ziemi do tego typu jazdy?
2013-07-23	23:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	5	2	Odcinek 2	Entuzjasta motocykli i prezenter zarazem Henry Cole kontynuuje swoją podróż przez Teksas, Nowy Meksyk i Arizone. Czy Droga 66 rzeczywiście zasługuje na miano najpiękniejszej i drogi na ziemi do tego typu jazdy?
2013-07-24	09:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	5	3	Droga numer 66, część 3	Ostatnia część podróży słynną amerykańską drogą numer 66. Nasz przewodnik Henry Cole odkryje prawdziwe skarby jadąc przez Nowy Meksyk, Arizone i Kalifornię.
2013-07-24	16:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	5	3	Droga numer 66, część 3	Ostatnia część podróży słynną amerykańską drogą numer 66. Nasz przewodnik Henry Cole odkryje prawdziwe skarby jadąc przez Nowy Meksyk, Arizone i Kalifornię.
2013-07-24	23:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	5	3	Droga numer 66, część 3	Ostatnia część podróży słynną amerykańską drogą numer 66. Nasz przewodnik Henry Cole odkryje prawdziwe skarby jadąc przez Nowy Meksyk, Arizone i Kalifornię.
2013-07-25	09:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	7	1	Nowa Zelandia, cz. 1	Henry Cole swoją wyprawę na dwóch kółkach rozpocznie w Auckland na Wyspie Północnej, ale szybko odwieje się od ziemi, by z góry podziwiać niezwykle piękno Nowej Zelandii.
2013-07-25	16:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	7	1	Nowa Zelandia, cz. 1	Henry Cole swoją wyprawę na dwóch kółkach rozpocznie w Auckland na Wyspie Północnej, ale szybko odwieje się od ziemi, by z góry podziwiać niezwykle piękno Nowej Zelandii.
2013-07-25	23:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	7	1	Nowa Zelandia, cz. 1	Henry Cole swoją wyprawę na dwóch kółkach rozpocznie w Auckland na Wyspie Północnej, ale szybko odwieje się od ziemi, by z góry podziwiać niezwykle piękno Nowej Zelandii.
2013-07-26	09:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	7	2	Nowa Zelandia, cz. 2	Po trzygodzinnym rejsie promem Henry Cole rozpoczyna zwiedzanie Wyspy Południowej. Trasa jego wyprawy wiedzie przez pierwotny las deszczowy, aż do pięknych miast na zachodnim wybrzeżu - Hokitika oraz Greymouth.
2013-07-26	16:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	7	2	Nowa Zelandia, cz. 2	Po trzygodzinnym rejsie promem Henry Cole rozpoczyna zwiedzanie Wyspy Południowej. Trasa jego wyprawy wiedzie przez pierwotny las deszczowy, aż do pięknych miast na zachodnim wybrzeżu - Hokitika oraz Greymouth.
2013-07-26	23:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe świata	7	2	Nowa Zelandia, cz. 2	Po trzygodzinnym rejsie promem Henry Cole rozpoczyna zwiedzanie Wyspy Południowej. Trasa jego wyprawy wiedzie przez pierwotny las deszczowy, aż do pięknych miast na zachodnim wybrzeżu - Hokitika oraz Greymouth.
2013-07-28	09:00	Najważniejsze wyścigi motocyklowe na świecie	4	1	Amerykański Dziś Zachód	Nie minie wiele czasu od ostatniej przygody, a nasz szalony podróżnik Henry Cole znowu przesiada się na kolejny dzwiczny motocykl. Tym razem wybierze się w podróż po Dzikim Zachodzie.
2013-07-28	10:00	Najważniejsze wyścigi motocyklowe na świecie	4	2	Amerykański sen	Prezenter Henry Cole opowie nam o najciekawszych przygodach, jakie spotkały go podczas liczącej 30 tysięcy mil motocyklowej wyprawy po Ameryce.
2013-07-29	09:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	8	1	Australia - część 1	Henry Cole na swoim motocyklu Harley Davidson Street Glide odważnie zmierzy się z piaskowymi karkami w Sydney, a następnie wyruszy do Melbourne.
2013-07-29	16:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	8	1	Australia - część 1	Henry Cole na swoim motocyklu Harley Davidson Street Glide odważnie zmierzy się z piaskowymi karkami w Sydney, a następnie wyruszy do Melbourne.
2013-07-29	23:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	8	1	Australia - część 1	Henry Cole na swoim motocyklu Harley Davidson Street Glide odważnie zmierzy się z piaskowymi karkami w Sydney, a następnie wyruszy do Melbourne.
2013-07-30	09:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	8	2	Australia - część 2	Henry Cole, znad zatoki Apollo Bay, wyrusza do Adelaidej. Szlak wiedzie jedną z najpiękniejszych tras widokowych na świecie, The Great Ocean Road.
2013-07-30	16:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	8	2	Australia - część 2	Henry Cole, znad zatoki Apollo Bay, wyrusza do Adelaidej. Szlak wiedzie jedną z najpiękniejszych tras widokowych na świecie, The Great Ocean Road.
2013-07-30	23:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	8	2	Australia - część 2	Henry Cole, znad zatoki Apollo Bay, wyrusza do Adelaidej. Szlak wiedzie jedną z najpiękniejszych tras widokowych na świecie, The Great Ocean Road.
2013-07-31	09:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	8	3	Australia, część 3	Henry Cole ma przed sobą najtrudniejsze wyzwanie: przemierzenie niesławnego pustkowi Nullarbor Plain. To ponad dwa tysiące kilometrów nieprzeznaczonych dla ludzi przestrzeni, z rozrzuconymi co jakieś 300 kilometrów zająkami. Na terenie Nullarbor rozciąga się najdłuższa prosta droga na świecie, licząca prawie 200 kilometrów. Do tego spotkać tam można wielkie kangury oraz dzikie wieblady, które mają zwyczaj wbiegania na drogi, co jest oczywiście bardzo niebezpieczne. Trudna wyprawa zakończy się w mieście Perth.
2013-07-31	16:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	8	3	Australia, część 3	Henry Cole ma przed sobą najtrudniejsze wyzwanie: przemierzenie niesławnego pustkowi Nullarbor Plain. To ponad dwa tysiące kilometrów nieprzeznaczonych dla ludzi przestrzeni, z rozrzuconymi co jakieś 300 kilometrów zająkami. Na terenie Nullarbor rozciąga się najdłuższa prosta droga na świecie, licząca prawie 200 kilometrów. Do tego spotkać tam można wielkie kangury oraz dzikie wieblady, które mają zwyczaj wbiegania na drogi, co jest oczywiście bardzo niebezpieczne. Trudna wyprawa zakończy się w mieście Perth.
2013-07-31	19:00	Motocyklem po bezdrożach Nowej Zelandii	1	1	Część 1	Henry Cole zamienia komfortowe, asfaltowe trasy, na spektakularne bezdroża Nowej Zelandii.
2013-07-31	23:00	Najwspanialsze trasy motocyklowe na świecie	8	3	Australia, część 3	Henry Cole ma przed sobą najtrudniejsze wyzwanie: przemierzenie niesławnego pustkowi Nullarbor Plain. To ponad dwa tysiące kilometrów nieprzeznaczonych dla ludzi przestrzeni, z rozrzuconymi co jakieś 300 kilometrów zająkami. Na terenie Nullarbor rozciąga się najdłuższa prosta droga na świecie, licząca prawie 200 kilometrów. Do tego spotkać tam można wielkie kangury oraz dzikie wieblady, które mają zwyczaj wbiegania na drogi, co jest oczywiście bardzo niebezpieczne. Trudna wyprawa zakończy się w mieście Perth.



Zapraszamy!

Honda CB750

„Lighter”

Japończyk w angielskim garniturze



autor: Wojtek Kopczyński
zdjęcia: Wojtek Kopczyński, Szymon Spychała

Mogłoby się wydawać, że nie ma nic prostszego, jak przerobić motocykl na cafe racera. Wyrzucić to i owo, obniżyć kierownicę, zamontować zadupek i gotowe. Na ulicach widać coraz więcej takich przeróbek. Styl „cafe racer” staje się coraz popularniejszy, bo łatwo i tanio można mieć tym sposobem motocykl o niesztampowym wyglądzie, przy tym lekki i wygodny w ruchu miejskim. Niestety, niskobudżetowe działania na skróty powodują, że łatwo popadamy w nową „sztampę” i, zamiast zindywidualizowanych projektów, na ulicach pojawiają się byle jak przerobione na cafe racery, leciwe japońskie motocykle. „Lighter” z LightSpeedTeam (LST) jest dowodem na to, że tak być nie musi. Czasem

warto wyłożyć trochę grosza i wysiłku, by nasz japoński cafe racer przyciągał wzrok angielskim szykiem, a my – jadąc nim – byśmy odczuwali ducha „Ton Up”, niczym brytyjscy rockersi.

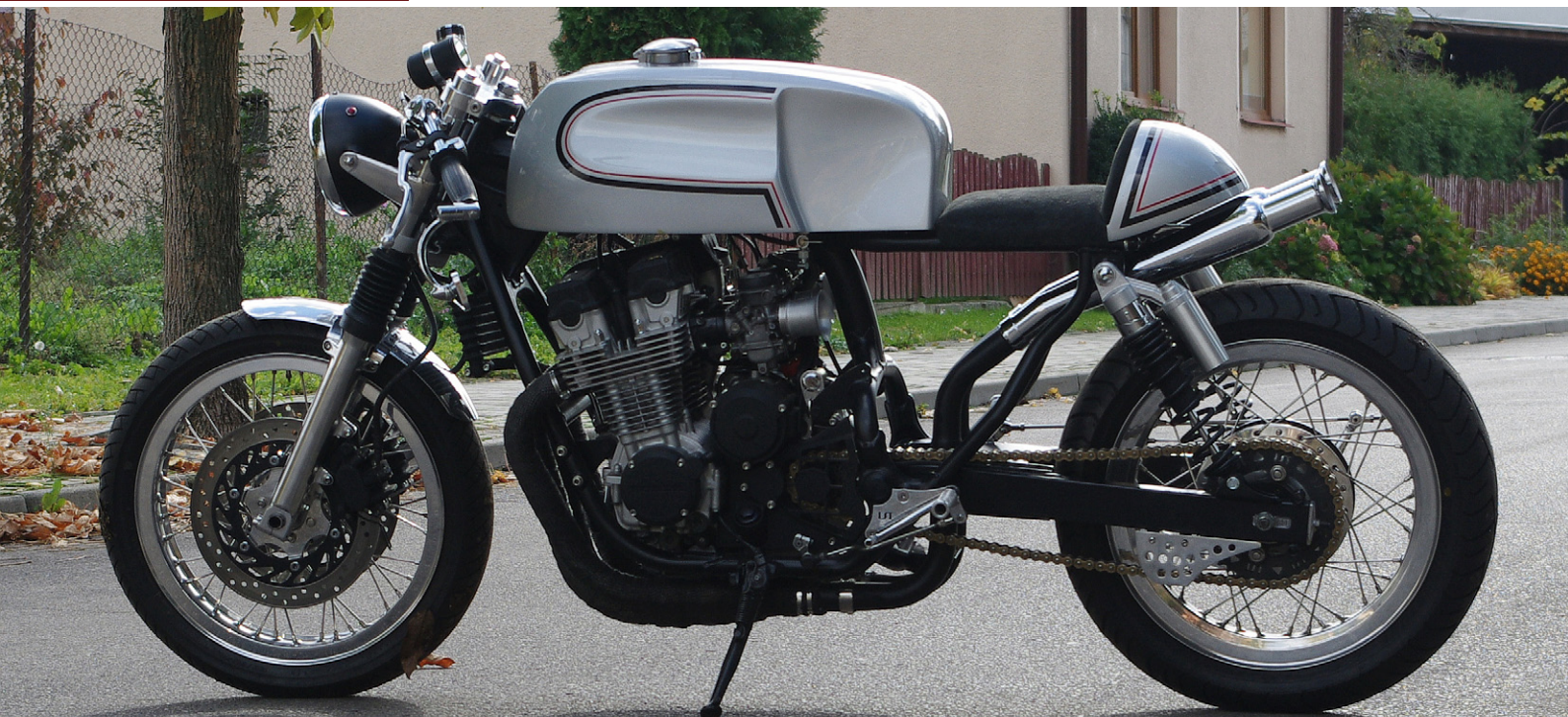
Motocykl został zbudowany przez dwóch szwagrów: Szymona i Tomasza – twórców LST. Z racji, że jeden z nich mieszka w Rychwale, a drugi w Bydgoszczy – projekt powstawał niejako korespondencyjnie, przenosząc się co jakiś czas z jednego warsztatu do drugiego. Teraz szwagrowie też muszą na przemian cieszyć się z jazdy gotowym motocyklem. Ja, by obejrzeć Lightera, postanowiłem odwiedzić w tym celu Szymona.



Lighter powstał na bazie Hondy CB750 Seven Fifty z 1995 roku. Motocykl został zakupiony specjalnie do realizacji wizji powstałej w LST, która zrodziła się w ich głowach podczas jednego z posiedzeń w pewnej czeskiej knajpce. Motocykl od początku nie miał łatwego życia u nowych właścicieli. Już w czasie załadunku po zakupie... spadł z przyczepy! To tylko utwierdziło szwagrów w przekonaniu, że przeróbki muszą być radykalne.

Na pierwszy ogień poszła rama. Cała jej tylna część została odcięta tuż za silnikiem i dospawana nowa. Z ramy zniknęły też wszystkie zbędne uchwyty i dodatki. Wahacz pozostał bez zmian, został tylko lekko zmodyfikowany. Motocykl stanął na nowych kołach Akront o średnicy 18 cali. Bęben tylnego hamulca pochodzi z Hondy CB z 1978 roku, piasta przedniego od CB 750 z lat 70-tych. Pozostałe elementy takie jak zębatka, mocowania tarczy hamulcowych to już radosna twórczość chłopaków.







Od redakcji: Motocykl prezentowany w tym artykule, został wystawiony w konkursie Custom Festival 2013, który miał miejsce w Poznaniu w kwietniu tego roku i zajął tam **pierwsze miejsce w klasie "Cafe Racer"**. Custom Festival ma rangę Mistrzostw Polski Motocykli Customowych i jest jednocześnie jedną z eliminacji cyklu V4, czyli Mistrzostw Europy Wschodniej. Informacja o nagrodzie nie pojawiła się w tekście, ponieważ został on przesłany do redakcji kilka miesięcy przed tą imprezą.

Pompę przedniego hamulca zaadaptowano z Hondy CBR. Zawieszenie pozostało oryginalne, silnik w zasadzie też. Zyskał tylko malowanie harleyowskim czarnym „barankiem” i ozdobny ażur bocznej kapy osłaniającej zębatkę i łańcuch napędowy. Układ wydechowy mocno zmodyfikowali za pomocą trzpieniowej gietarki do rur. Rury wydechowe zastępują w zasadzie tylny błotnik, wyprowadzając fantazyjnie wydechy nad tylnym kołem, aż za zadupek, który tak jak zbiornik paliwa, zostały zaprojektowane i wykonane z żywicy poliestrowej w LST. Bak, poza paliwem, mieści w sobie również akumulator kwasowy i część instalacji elektrycznej. Reszta „prądów” została schowana pod zadupkiem.

Wszelkie mocowania, uchwyty, podnóżki, półka przedniego zawieszenia i przedni błotnik to także robota LST. Osprzęt kierownicy to repliki Lucasa z lat 60-tych i wyścigowych rollgazów typu quick action. Skorupa lampy to również 7-calowa replika Lucasa, w której wylądował bardzo ciekawy wkład, znaleziony w „sieci” – mieszczący w sobie diody kierunkowskazów. To jakoś pozwoliło na znalezienie kompromisu pomiędzy zachowaniem klasycznej, wąskiej budowy motocykla, a przepisami kodeksu drogowego.

Warto zwrócić uwagę na bardzo staranne malowanie motocykla, wyraźnie nawiązujące do Nortona Manxa. Nie zadowolono się tutaj pierwszym lepszym lakierem typu „silver metallic”. Odcień został bardzo starannie dobrany i położony w tradycyjny sposób. Szparunki są oczywiście malowane ręcznie. Wszystko to sprawia, że Lighter prezentuje się nam niczym Japończyk z dobrego domu w nienagannie skrojonym garniturze od angielskiego krawca. Prezentowany tu motocykl nie został zbudowany z myślą o startach na wystawach motocykli customowych, choć bez obaw mógłby tam rywalizować o podium. Nie został też zbudowany z myślą o wyścigach.

Niewysilony motor o sprawdzonej konstrukcji zapewnia niezawodność i osiągi wystarczające do dynamicznej jazdy po ulicach i podmiejskich winiarniach. Dokładnie to, o co chodziło rockersom.

Wojtek Kopczyński



W obiektywie Izabeli Mastowskiej

rozmawiała: Zosia



„Staram się poprzez szkło mojego obiektywu pokazać fragment historii tego środowiska, jakim ja go widzę, które stało się też dużą częścią mojego życia.

Robi Pani przepiękne, profesjonalne zdjęcia. Od czego wszystko się zaczęło?

Był taki przełomowy moment, wakacje w Turcji, rok 2007. Wzięłam aparat do ręki z zamiarem zrobienia turystycznych zdjęć i tam właśnie zaczęłam "inaczej" patrzeć poprzez szkło obiektywu...

Po powrocie moimi głównymi motywami fotograficznymi były odbicia w oknie, wodzie, szybach samochodów oraz fragmenty architektury. Ludzi nie potrafiłam fotografować, miałam opory, tego nauczyłam się, gdy pojawiłam się w środowisku Klubów Motocyklowych, tu właśnie zdobyłam spore doświadczenie w fotografii reportażowej.

Ile czasu zajęła Pani droga do tej perfekcji?

Perfekcja to za mocne słowo, zwłaszcza w dziedzinie fotografii, zdjęcie może się podobać lub nie, inna sprawa to walory techniczne, kompozycyjne. Wciąż się uczę, ale nie poprzez teorie, tylko doświadczenie. W tym roku to już, albo dopiero, 6 lat minie od momentu jak zaczęłam bawić się fotografią.



Fotografia to sposób na życie czy raczej hobby?

To moja pasja i właśnie dzięki niej odreagowuję rzeczywistość. W moim przypadku jest niesamowitą odskocznią od szarości dnia codziennego, pracy i problemów. Jest moim motorem napędowym do życia, aczkolwiek bardzo czasochłonnym i niestety dość kosztownym. Zawodowo zajmuję się zupełnie czymś innym i może dlatego fotografia sprawia mi tyle satysfakcji.

Jakim sprzętem posługuje się Pani obecnie, a od jakiego Pani zaczynała? Czy jest Pani wierna jednej marce?

Zaczynałam od zwykłego cyfrowego aparatu, Olympus SP 500, ale po roku to już było za mało. Zakupiłam lustrzankę cyfrową Canon EOS 400, następny i obecny to Canon EOS 550.

Obiektywy, jakich używam to Sigma i Tamrony. Wierna pozostanę już Canonowi :) Jest nam dobrze ze sobą ;)



Duża część Pani fotografii poświęcona jest życiu motocyklowemu. Jak się Pani w nim odnalazła?

Czy łatwo było wkroczyć w ten zdominowany przez mężczyzn świat?

Odpowiedź na to pytanie wbrew pozorom jest prosta. W momencie, kiedy tylko pojawiłam się w tym świecie od razu poczułam się jak wśród "swoich". Trudno mi to wytłumaczyć, zwłaszcza że nie jestem motocyklistką i nie ciągnie mnie do jazdy. Ale tak właśnie się zadziało. Myślę, że ta "chemia" zadziałała w obie strony :-)

Początkowo poznałam śląskie Kluby Motocyklowe, gdyż pochodzę właśnie z tego rejonu Polski. W ciągu kolejnych lat poznawałam coraz więcej Klubów z całego kraju i bardzo ciekawe osoby, które tworzą ten świat. Zupełnie nieznani mi ludzie, świat zdominowany przez mężczyzn, czasem twardy i surowy, a jednocześnie mocno fascynujący, bo tworzą go ludzie wyjątkowi, z ciekawymi, silnymi osobowościami i zasadami. I tak, wraz z upływem czasu, z dużym poświęceniem i zaangażowaniem, jakie włożyłam w moje wyjazdy na zloty i imprezy motocyklowe dokumentując je, zostałam obdarzona zaufaniem i szacunkiem przez środowisko motocyklowe, co oczywiście odwzajemniam i bardzo cenię.

Dzielę teraz moje życie na to "sprzed" świata motocyklowego i "po" pojawieniu się w nim.

Maj 2008 roku, wtedy wszystko zaczęło... :-). Najpierw pojawiłam się z aparatem fotograficznym na trzech zlotach motocyklowych: Dzierżno k./Pyskowice, Ortowice, Prudnik i tak już zostałam. Od 2009



Powyższa fotografia zdobyła I-sze miejsce w konkursie fotograficznym im. Arka Słowińskiego pt. "Motocykl" w Końskich.

roku prawie każdy weekend w sezonie poświęcam imprezom motocyklowym w całym kraju, utrwalając historie na fotografiach. Moja pasja fotograficzna była przepustką do tego świata, który początkowo zafascynował mnie od strony fotograficznej (robiąc zdjęcia pięknym głośnym maszynom), a następnie z chęci poznania idei i zasad panujących w Klubach Motocyklowych oraz ludzi, którzy tworzą historie i środowisko motocyklowe.

Fotografia utrwała moment, sytuację, uśmiech, a czasem ważne i decydujące momenty w historii człowieka, grupy, Klubu...ale także pozostawia w pewien sposób "ślad" po człowieku, który stoi po tej drugiej stronie obiektywu... ;-)

Dla jednych Klub i wszystko, co jest z nim związane to odskocznia od dnia codziennego, dla innych natomiast to życie codzienne jest odskocznią od Klubu. Jest całym ich życiem. Jest także spełnianiem pasji jazdy motocyklem i czasem zabawy wśród przyjaciół... Dla pewnych wydarzeń, momentów i chwil warto być z tymi ludźmi...

Przez zaledwie 4 lata mojej obecności w tym świecie przeżyłam więcej niż przez wszystkie poprzednie lata mojego życia.

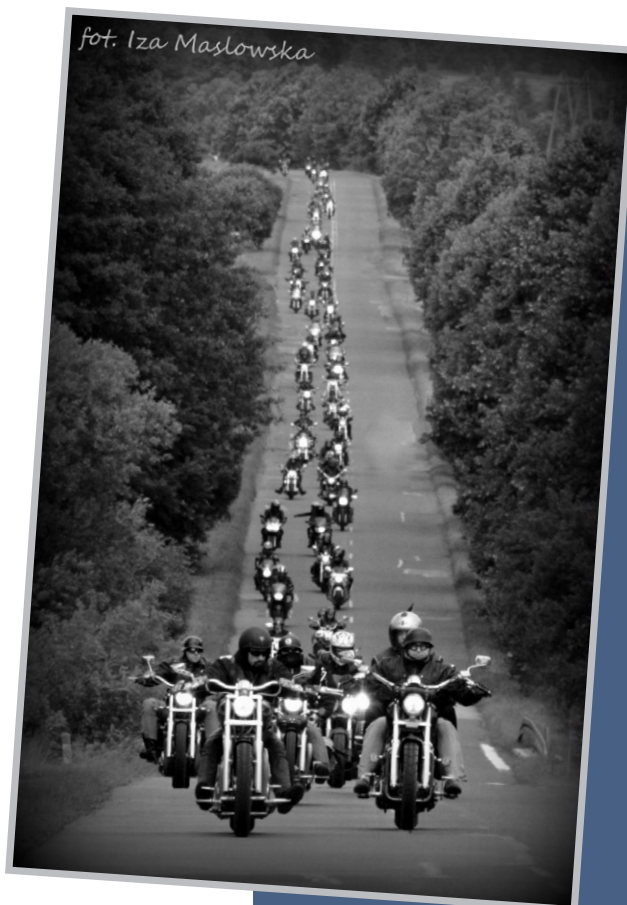
Emocje i wewnętrzna satysfakcja przebywania w tym środowisku są nieocenione. Pewnych sytuacji nie da się nawet opisać słowami. To się po prostu czuje.

Staram się poprzez szkło mojego obiektywu pokazać fragment historii tego środowiska, jakim ja go widzę, które stało się też dużą częścią mojego życia.

Czy pamięta Pani jakieś zabawne sytuacje z tym związane?

Jedną z takich humorystycznych sytuacji było, jak jeden z motocyklistów będąc na jakimś zlocie, nie został utrwalony na moich zdjęciach i nie pojawił się w opublikowanej relacji, powiedział mi potem, że jego żona oglądając fotorelacje "zdziwiła" się, że nie było go na zlocie, a mówił, że tam jedzie ;-)

Drugą z sytuacji jest pewna opinia, którą już słyszałam od kilku osób, oczywiście traktując ją z przymruczeniem oka, że jak nie jestem na jakiejś imprezie motocyklowej i nie ma z niej mojej fotorelacji to znaczy, że impreza się nie odbyła :)





A czy coś Panią zszokowało? Czy panowie zawsze byli grzeczni i szarmanccy? ;)

Powiem tak, w tym świecie są mężczyźni z różnymi charakterami, temperamentem, kulturą i osobowością. Zdarzyło się, że na przestrzeni tych lat tylko nieliczne osoby zachowały się nieodpowiednio, żart nie na miejscu czy niekulturalny komentarz, ale to było incydentalne i przez osoby, których nie znam. Podobne sytuacje mogły zdarzyć się wszędzie i w każdym środowisku, gdzie ma się styczność z różnymi osobami.

Ciekawą sprawą jest to, że osoby będące w Klubach Motocyklowych, zakładają swoje kamizelki z różnymi barwami (insygnia Klubu odróżniające jeden Klub od drugiego), tworząc swój Klub jako jedność, natomiast "prywatnie" są to ludzie z różnych środo-

wisk, reprezentujący różne zawody: profesorowie wykładający na uczelniach, strażacy, biznesmeni, właściciele firm, lekarze, mechanicy, muzycy itd.

Kluby Motocyklowe to nie tylko jazda motocyklem, wyprawy, organizacja zlotów, spotkania, ale również akcje charytatywne, takie jak, np. zbiórka krwi dla potrzebujących dzieci (ogólnopolska akcja Motoserce), czy odwiedzanie domów dziecka objętych patronatem Klubu.

Fotografuje Pani motocyklistów i ich maszyny, dokumentuje życie klubowe. Ma Pani jakieś preferencje? Ulubione motywy?

Motocykle: Harley'e czy motocykle zwane Customami, także plecycy z barwami Klubów Motocyklowych. Jednak najbardziej motocykliści na drodze, to zna-

czy podczas jazdy. W ubiegłym roku miałam okazję zrobić takie zdjęcia, jadąc jako pasażerka w kawalkadzie kilkudziesięciu motocykli jednego Klubu Motocyklowego. Coś pięknego. Wrażenia z jazdy niezapomniane. Zdjęcia też :)

Jest różnica między samotną jazdą na motocyklu, a w grupie... na czym polega ta różnica? Wystarczy tylko zobaczyć, a najlepiej z nimi pojechać...

Kilkadziesiąt maszyn, które wywierają niezatarte wrażenie, w których jest moc... to trzeba samemu usłyszeć, zobaczyć, poczuć...

Sepia czy żywe kolory? ;)

Obecnie ciągnie mnie w stronę sepii i fotografii black&white. Są bardzo klimatyczne i potrafią odmienić wyraz zdjęcia.



Czy ma Pani w głowie jakiś wymarzony obraz, który chciałaby Pani udokumentować?

Tak, mam przed sobą ten obraz: słynna historyczna droga 66, Route 66 w USA, zdjęcia z jazdy, kilkaset motocyklistów z Klubów Motocyklowych na motocyklach marki Harley Davidson :). Pozostaje to w sferze marzeń... ale podobno marzenia się spełniają :)

Zajęła Pani I-sze miejsce w konkursie fotograficznym im. Arka Słowińskiego pt. "Motocykl" w Końskich. Czy to pierwsza tego typu nagroda w Pani dorobku?

To prawda, jak na razie pierwsza. Sprawia mi wiele osobistej satysfakcji. Jest to właśnie jedna z takich sytuacji, która pokazuje mi, że warto robić to, co robię dla tego środowiska i dla siebie. Zdjęcie, które zajęło I-sze miejsce, zostało wykonane w tonacji sepii. Przedstawia ślubną paradę motocyklową Prezydenta jednego ze śląskich Klubów Motocyklowych.

Ja ze swej strony gratuluję Pani serdecznie tego wyróżnienia i mam nadzieję, że jest to tylko wstęp do kolejnych. Dziękuję za rozmowę.

Dziękuję :-)

rozmawiała  **Zosia**

Więcej zdjęć Izabeli Masłowskiej
znajdziecie na Facebooku
oraz picasaweb





Projekt Bobber

autor: **Shepherd**

część 1

Jako baza do tego niecnego planu posłuży mi dobrze znany motocyklistom japoński bike – Kawasaki VN 800 classic. Jest to jedna ze średnich maszyn stajni Kawasaki (serii VN). Jednakże w środowisku przeróbek motocyklowych jest uważany za najbardziej podatny na metamorfozy właśnie w stylu bobber. I chyba ten czynnik był decydujący przy zakupie mojej 800-ki.

Kilka przykładowych inspiracji





Tak mój VN wyglądał na początku

Maszyna została wyprodukowana w 1997 roku, a swój pierwszy dom otrzymała we Włoszech. W 2009 roku przyjechała do Polski, a dwa lata później z przebiegiem 34 000 km trafiła do mnie. Był to gołas bez zbędnych dodatków (cena też nie była wygórowana), tak jakby chciał mi powiedzieć, że chce iść od razu na przeróbkę, i od samego początku było takie założenie. Natomiast złośliwość rzeczy martwych jest nie do przewidzenia, a mianowicie posłuszeństwa odmówił drugi cylinder i fundusze przeznaczone na metamorfozę wizualną zostały wykorzystane na mechaniczne doprowadzenie VN-a do zdrowia. I tak zaczynając od demontażu silnika, głowicy, cylindra poprzez wymianę pierścieni, czyszczenie zaworów, regulację luzów zaworowych, czyszczenie i regulację gaźnika, czyszczenie zbiornika, kończąc na pomiarze sprężania (wyszło 12 bar – szczelność ok).

Pakiet finansowy na tamten rok był już wykorzystany, a projekt bobber musiał czekać na lepsze czasy. Najważniejsze było to, że sezon 2011 był w pełni, a mój bike najdłuższą trasę pokonał do serwisu i z powrotem, więc kolejne postoje nie były wskazane w tym roku. Zaplecze finansowe w zawrotnie wolnym tempie gromadziło się na oddzielnej kupce przeznaczonej na bobberka. W międzyczasie wymiany wymagała tylna opona, co się wiąże z kolejnym wydatkiem, ale tego nie da się przeskoczyć.

No i zaczynamy... Na pierwszy plan poszła kierownica. Stara (ta, z którą kupiłem) nie była fabryczna, niska i średnio szeroka nie przypadła mi do gustu, jak i nie dawała mi komfortu z jazdy.



Mam ponad 190 cm wzrostu i pozycja, jaką przyjmowałem bardziej przypominała położenie na motocyklu sportowym, więc nie było innej możliwości, jak to zmienić. W pierwszym momencie miała to być kierownica fabryczna Ape Hanger (natomiast cena około 600 zł uświadomiła mi, że sam mogę ją zrobić o wiele taniej i z wymiarami jakie będą mi pasowały).

Potrzebna mi była tylko rurka kwasoodporna o długości 2 metrów, średnicy 26,9 mm i grubości ścianki 2 mm. Poprzecinałem ją na 2 odcinki po 30 cm pod manetki oraz oprzyrządowanie, 2 odcinki po 50 cm określające wysokość kierownicy i jeden 40 cm, który będzie podstawą przykręcony do riserów. Samo zespawanie byłoby za proste, więc postanowiłem elementy określające wysokość (50 cm) delikatnie wygiąć, a zrobiłem to w następujący sposób. Jedną stronę rurki zabiłem drewnianym korkiem, nasypałem suchego piachu tak, aby nie było wolnych przestrzeni na powietrze i zabiłem drugim drewnianym korkiem z przeciwnej strony (piach wsypany do wnętrza rurki wypełnia ją w 100% i podczas wyginania uniemożliwia deformacje owalu lub pęknięcie rurki). Tak przygotowaną rurkę podgrzewałem palnikiem na całej długości i ze wszystkich stron, a za pomocą siły dwóch par rąk wygiąłem na stalowym kole o średnicy 1 m (koło pochodzi od jakiejś maszyny rolniczej). Teraz trzeba odpowiednio wyciąć kąty i zespawać wszystko do kupy – oto (po prawej) efekt czterogodzinnej pracy.



Wystarczy oszlifować spawy i pomalować, ewentualnie wypolerować. Oczywiście wszystkie linki oraz elektrykę trzeba było przedłużyć, koszt (2 x gaz – 90 zł, 1 x sprzęgło – 45 zł, przewód hamulcowy – 80 zł, elektryka i pancerze – 50 zł).

Następnie zająłem się podnóżkami, jak już pisałem mój wzrost nie jest idealny do VN 800, a problem z komfortem dla nóg powtarzał się na każdej trasie powyżej 200 km. Więc co...?

Szukamy w internecie porządných setów do mojego bike'a i kolejne zdziwienie jak akcesoria mogą być drogie. Tu moje zdziwienie sięgnęło zenitu, a oczy wielkością przypominały 5 zł. Cena, jak dobrze pamiętam 1500 zł, była dla mnie nie do zaakceptowania.

I tu przydały się studia na Politechnice, kartka w rękę, ołówek, suwmiarka i zaczynamy projektować własne przedłużenia do podnóżków. Jako baza posłużyła mi gruba 6 mm blacha z pieca hutniczego, która w żaden sposób nie ma prawa się odkształcić. Po zaprojektowaniu lewej jak i prawej strony przyszedł czas na wykonanie. Konstrukcja nie była trudna, tak więc domowa szlifierka kątowna i wiertarka dały sobie radę. Wydłużenie wyniosło 12 cm, a korzystając z okazji rozebranych elementów, poszerzyłem je o 6 cm. Oto efekt (po prawej). Na kosmetykę i malowanie przyjdzie czas.



Jak przystało na prawdziwego bobbera – o oryginalnym siedzeniu i tylnym błotniku trzeba zapomnieć na starcie (foto 12, 13), i tak też się stało.

Po zdjęciu kanapy oczom ukazuje się bardzo ordynarne okablowanie (foto 14). Jak na mój gust producent Kawasaki powinien się bardziej postarać i zamaskować to wszystko choćby nawet i osłoną plastikową. Ale i tu studia się przydały, kartka, ołówek, taśma miernicza i blacha 2 mm i jedziemy... Po kilku godzinach w ciepłym garażu mamy efekty (foto 15, 16). Jeszcze tylko malowanie i mamy gotowe elementy, które zakryją okablowanie, a jednocześnie posłużą jako mocowanie siedzenia.

Tylny błotnik to też duży ból zęba jak dla mnie. Skąd go wziąć? Gdzie kupić? Z czego i jak zrobić? I tu z pomocną radą przyszedł mi Szymon Chwalisz, którego miałem okazję poznać dzięki Vulcaneria Club. Szymon właśnie dokonał pięknej przeróbki na bobbera ze swojego VN 800 (SD nr 1/2012 przyp. red.).

Potrzebny jest nam błotnik od starej WSK-i ewentualnie Komara. Przecinamy go wzdłuż jego osi, przygotowujemy odpowiedni kawałek blachy do wstawienia i wspawujemy. Jednak mi udało się znaleźć gotowy błotnik od ciągnika rolniczego T25, który idealnie pasuje na koło do 800-ki.

foto 12



foto 13



foto 14



foto 15



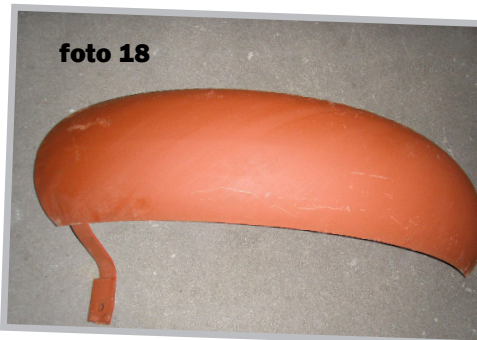
foto 16



foto 19



foto 18



Trzeba go tylko ukształtować oraz podocinać (foto 18). Zamontowany będzie do tylnego wahacza tak, aby wysokość od opony była zawsze jednakowa i nie zmieniała się w zależności od obciążenia. W tym przypadku wysokość od opony to około 1-1,5 cm. Teraz tylko ładne malowanie i zakładamy.

Na czymś trzeba siedzieć... No to wertujemy internet.

Siedzenia jak dla mnie trochę drogie, przedział cenowy to 600-1000 zł. Sytuacja jest do opanowania. Mój ojciec kiedyś pracował jako tapicer, więc zadeklarował swoją pomoc. Za patelnię do siedzenia posłużyła mi blacha 3 mm, która została wycięta pod odpowiedni wymiar tj. 32 cm długości i 26 cm szerokości i uformowana w odpowiedni kształt.

Wspawujemy 4 gwinty fi 6 mm, które umożliwią montowanie siedzenia, z przodu mocujemy w tym miejscu zbiornik paliwa, natomiast tył umożliwi przykręcenie sprężyn 5 cm (foto 19). Do tak przygotowanej podstawy zostanie przyklejona specjalna pianka neoprenowa (w tym przypadku o grubości 2 cm), która jest stosowana w siedzeniach motocyklowych. Gąbka ta dzięki temu, że została wtórnie spieniona nie odkształca się z upływem czasu. Całość będzie obszyta skórą bydlęcą o grubości 3 mm farbowaną na czarno, a dwa elementy łączone będą białym rzemieniem.

Została jeszcze elektryka i umiejscowienie tablicy rejestracyjnej. Oryginalne kierunki, jak i tylna lampa, raczej nie pasują do bobbera. Tego

Motocykl

tematu nie jestem w stanie przeskoczyć, więc trzeba kupić zapewne w internecie. Jak się okazało, kierunki nie są drogie. Komplet w granicach 60 zł (obok), tylna lampa ok. 60 zł (obok). Mocowanie tylnej lampy oraz tablicy zostanie przeniesione na lewą stronę i za pomocą stelaża wykonanego przez mnie będzie przykręcone do wahacza.

CDN...

■ **Shepherd**



**Tak było przed
rozpoczęciem
prac**



**a to wstępny
zarys jak
będzie
wyglądał**



REKLAMA

uglyBROS.net

dżinsy motocyklowe
dla wymagających





Keith Code „Przyspieszenie II”

Czy można szkolić się przed telewizorem?

Tak to jest w redakcji, że jak coś ma na okładce motocykl, który nie jest trajką, odrestaurowanym rarytasem, samodzielnie zbudowaną maszyną albo innym cudem, to trafia w moje ręce. Tak też stało się w tym przypadku. Naczelny zobaczył zdjęcie niebieskiej sportowej maszyny i z automatu koperta z przesyłką została wysłana do Warszawy na mój adres.

Wcale mi to nie przeszkadza, bo tym razem w moje ręce trafiła świetna płyta DVD z filmem szkoleniowym „Przyspieszenie II” Keitha Code'a wydana przez Buk Rower. Pamiętam pierwszą część, jeszcze jako książkę, gdzie omawiane były elementy bardziej zaawansowane niż podstawy sztuki prowadzenia motocykla. Na pewno warto było z tym materiałem się zaznajomić. Druga część, jak wspomniałem nagrana w formie filmu szkoleniowego na DVD, to jeszcze lepsze podanie podstawowych motocyklowych informacji. Przystępna forma wizualna pozwala łatwiej przyswoić elementy istotne w jeździe motocyklem. No dobrze, przyznam się. Przeczytałem kilka książek o technice jazdy i czasami mnie trochę nudziły. Nie znaczy to, że były słabe, ale jakoś tak mam, że mój zmysł percepcji podczas nauki ogarnia bardziej obraz niż literki. Oczywiście książka „Motocyklista doskonały” stoi u mnie na honorowym miejscu i na pewno zmieniła moje motocyklowe życie. No dobrze, wracajmy do „Przyspieszenia II”.

Elementem, który jest gwarancją, że ta płyta zapadnie w Waszą pamięć i pozwoli na podniesienie kwalifikacji jest postać autora. Keith Code to człowiek legenda. Jest założycielem i dyrektorem California Superbike Schools, która posiada dziewięćdziesiąt oddziałów w piętnastu krajach. Według szacunków, ludzie Keitha przeszkolili do dzisiaj ponad sto pięćdziesiąt tysięcy motocyklistów, z których wielu to zawodnicy wygrywający w czołowych wyścigach świata. W 2006 roku Keith miał okazję trenować nawet korpus Marines. Mówi się o nim, że jest najwybitniejszym trenerem torowej jazdy motocyklowej.

Co znajdziecie na płycie? Książkowe cztery części i dwadzieścia sześć rozdziałów wyczerpują praktycznie wszelkie kombinacje jazdy motocyklem na poziomie wyższym niż żółtodziób. Bardzo przemawiająca do widza rzeczą jest postawiona na samym początku teza, że naszym wrogiem numer jeden jest instynkt przetrwania. I rzeczywiście, w miarę zagłębiania się w film otwieramy oczy i uzmysławiamy sobie, że tak naprawdę musimy zacząć uczyć się jeździć od nowa. Mechanizmy obronne, jakie nami kierują, tak drastycznie przeszkadzają w poprawnej jeździe, że aż nie chce się wierzyć. Oczywiście w dalszych częściach dowiemy się, jak używać gazu, jakie znaczenie ma ustawienie zawieszenia, jak skręcać, hamować i w ogóle czym, w rozumieniu fizyki, jest jazda motocyklem. Mój ulubiony fragment, to ten w którym pokazane jest, co dzieje się z dzieckiem po odkręceniu bocznych kółek w rowerze. Naprawdę polecam.

Oczywiście w Internecie można znaleźć masę opinii hejterów, że nic tak nie nauczy jak praktyka, że takie podejście jest nudne i nic nie daje. No cóż. Jak kogoś nauka boli i zawsze wie lepiej, to prędzej czy później się przejedzie. Byłe na miękkiej trawce, a nie na asfalcie.

„Przyspieszenie II” jest według mnie pozycją „must have” każdego motocyklisty, a forma zaprezentowania wykładów poprzez przejażdżkę dwóch motocyklistów, to świetna formuła.



JURAND

czyli praktyczne podejście do wskrzeszania Junaka.

autor: Konrad Daszyński "DAKO"

Jako bardzo młody człowiek, marzyłem o posiadaniu Junaka. Podobała mi się jego klasyczna, elegancka sylwetka. Uwielbiałem wsłuchiwać się w potężny gang silnika. Bardzo chciałem mieć taki dojrzały, ciężki motocykl – w czasach, gdy nawet właściciel Motorynki brylował w grupie nastolatków, a posiadacz Jawy 350 lub MZ ETZ był uważany za półboga.

Minęło wiele lat, dorosłem, ożeniłem się, posadziłem drzewo, rozpocząłem budowę domu i spędziłem dzieci. W końcu udało mi się też spełnić marzenie ze szczenięcych lat – stałem się posiadaczem bardzo przerobionego Junaka M10, zakupionego wedle panującej wówczas mody – w częściach (zdjęcie obok). Dopiero po kilku tygodniach ślęczenia w garażu zdałem sobie sprawę, w co się wpakowałem i jak wygląda zderzenie idealistycznych marzeń nastolatka z twardą rzeczywistością posiadania i serwisowania Junaka.



W poszukiwaniach wsparcia przy restauracji motocykla trafiłem na internetową listę mailingową "Dziki Junak". Poznałem tam wiele bardzo miłych, uczynnych i wykształconych technicznie osób. Dzięki tej grupie przyjaźniół bardzo wzbogaciłem nie tyl-

ko swoją raczkującą wiedzę techniczną, ale przede wszystkim poznałem zagadki i niuanse związane z Polską Legendą. Dopiero wtedy zrozumiałem, czym naprawdę jest Junak. To w zasadzie bardziej sposób życia, doskonalenia swoich umiejętności i nabywania szacunku do myśli technicznej jako takiej. Sam motocykl jest tak naprawdę dodatkiem do idei, która stanowi mieszaninę religii, polityki, wiedzy i osobistych subiektywnych odczuć jego posiadaczy.

W prasie motocyklowej, na forach internetowych i w zwykłych rozmowach niejednokrotnie jak bumerang powraca temat wskrzeszenia produkcji Junaka. Zagadnienie to bardzo kontrowersyjne, pełne wewnętrznych sprzeczności. Krajowi producenci i importerzy już dwukrotnie "wskrzeszali" Junaka. Rezultatem było bardzo silne spolaryzowanie grup sympatyków tego motocykla. Część świata motocyklowego ucieszyła się z faktu, że po drogach znów jeździ coś "świeżego" z dość powszechnie rozpoznawalnym logo. Nie wszystkim jednak podoba się idea nazywania "Junakiem" motocykli i motorów sprowadzonych z Korei lub Chin. Wielu miłośników Junaka tęskni za prawdziwą, rodzimą produkcją jednoślada, który przynajmniej z wyglądu przypominałby Legendę. Są nawet tacy zatwardziali ortodoksi, którzy pożądamy Junaka produkowanego współcześnie, ale ściśle według planów konstrukcyjnych z lat 60-tych. Cóż. Tym artykułem z pewnością wsadzę kolejny kij w mrowisko...

Czy autentyczne wskrzeszenie produkcji Junaka jest utopią? Wydaje się, że w dużej mierze tak. Na pewno nie da się dziś wytwarzać wiernej kopii M10. Wszak mamy Unię, z jej dyrektywami, normami, certyfikatami i homologacjami. Ciężko byłoby zbudować cokolwiek nowego - bez katalizatora, wtrysku paliwa, komputera pokładowego i ekologicznych rozwiązań. Poza tym nie oszukujmy się. Mimo wszystkich zachwytów nad M10 i głębokiego szacunku dla pionierskiej, polskiej myśli technicznej - był to produkt głęboko niedoskonały, do dziś zadręczający swoich użytkowników niuansami technicznymi i bolączkami często niespotykanymi w żadnym innym motocyklu zabytkowym. Nikt przy zdrowych zmysłach, kto autentycznie serwisował swojego Junaka, a nie tylko "przejechał się motocyklem wujka" - nie chciałby dziś ponownie wyprodukować dokładnie takiego samego silnika. Na potwierdzenie tej tezy mógłbym przytoczyć całą plejadę patentów i poprawek, wprowadzanych przez Junakowców przez kolejne lata, by tylko dało

się jeździć. Jako gwóźdź do trumny pomysłu jest zaś najczęściej podawany czynnik ekonomiczny - nakłady na park maszynowy i uruchomienie produkcji, stopa zysku, szacowana konieczna ilość wytwarzanych maszyn i temu podobne czynniki. Z pieniędzmi się nie dyskutuje.

Po wielu burzliwych wymianach zdań z kolegami - doszedłem do wniosku że współczesna kopia Junaka może powstać chyba tylko jako jednostkowa, niszowa wytwórczość, względnie projekt typu "open source" - jak przy komputerowym systemie operacyjnym "Linux". Grupa osób dyskutuje nad projektem, ustala techniczne szczegóły budowy, prawne możliwości dopuszczenia do ruchu, buduje i testuje prototypy - a wyniki swoich dywagacji prezentuje publicznie, za darmo. Takie podejście do tematu umożliwia włączenie się do projektu dowolnej liczby entuzjastów (a nie biznesmenów, wyłącznie kalkulujących zyski), którzy wnoszą do niego swoją wiedzę i doświadczenia - a korzystając z pozostałej zgromadzonej bazy technicznej - są w stanie samodzielnie zbudować swoją własną kopię Junaka M10. Czy jest to w ogóle możliwe? Ależ oczywiście!

Rozmowy z przyjaciółmi motocyklistami nie doprowadziły koniec końców do skryształowania się jakiegoś spójnego planu, ani tym bardziej do podjęcia konkretnych działań. Ponieważ miałem za sobą już kilka mniej lub bardziej udanych konstrukcji, a jestem człowiekiem, który nie za długo potrafi wysiedzieć spokojnie - kwestię budowy prototypu kopii Junaka M10 podjąłem samotnie, mając nadzieję, że pojawią się entuzjaści pomysłu i jego kolejni realizatorzy. Sprawę ułatwiał fakt, że lubię się wciąż uczyć i sprawdzać w nowych dziedzinach życia. Powstający motocykl ochrzciłem "Jurand" - raz po to, by nawiązać do polskiej tradycji, synonimu siły, odwagi; dwa - by uszanować oryginalną nazwę pierwowzoru.

Zacząłem się od ustalenia głównych założeń "Projektu Jurand". Za cel pierwszorzędny uznałem uzyskanie maksymalnego wizualnego podobieństwa tworzonego motocykla do oryginalnego Junaka M10. Równie ważną kwestią stało się wyeliminowanie wszystkich typowych bolączek "staruszka", pozwolę sobie wymienić ważniejsze:

- ciekący silnik
- niedostateczna moc
- puchnące w korkach ulicznych sprzęgło
- kłokoczący rozrząd konstrukcyjnie ograniczający

maksymalne obroty

- zawodny układ zapłonowy o delikatnej konstrukcji
- bardzo awaryjna prądnica o niedostatecznej mocy
- silne wibracje
- nieskuteczne hamulce
- niezbyt komfortowe zawieszenie
- symboliczne, słabe oświetlenie

Wniosek nasuwał się automatycznie – trzeba zastosować inny, nowocześniejszy silnik, o lepszych parametrach oraz inne zawieszenie i współczesne hamulce.

Przy budowie chciałem też wykorzystać jak najwięcej elementów dostępnych na rynku współcześnie, popularnych, o niewygórowanych cenach, za wszelką cenę unikać zaś użycia oryginalnych, zabytkowych części od Junaka; konstrukcję finalną uczynić powtarzalną.



Najwięcej wątpliwości wzbudził wybór ramy, na której mogła być oparta budowa jednoślada. Idealnym byłoby zastosowanie ramy od Junaka. Jest to jednak kwestia problematyczna – artykuł jest poszukiwany, kosztowny, a nade wszystko szkoda używać zabytkowej ramy do budowy motocykla, który Junakiem nie będzie. W tym punkcie założyłem zatem daleko idącą dowolność, z zastrzeżeniem by rama pozwalała na późniejszą rejestrację i użytkowanie motocykla, była wyglądem zbliżona do oryginału – i oczywiście odpowiednio wytrzymała dla zastosowanego silnika i planowanych osiągnięć. Można oczywiście pokusić się o własnoręczne wykonanie ramy dokładnie na wzór Junaka, niesie to jednak za sobą konieczność żmudnego rejestrowania motocykla jako SAM.

Z kolei wykorzystanie ramy gotowej daje możliwości "zbudowania" Juranda nawet osobom mniej zaawansowanym technicznie, lub nie ufającym we własne możliwości. Dlaczego?

Juranda budujemy wybierając ramę, dołączamy do niej stosowny silnik, nowoczesne zawieszenia, koła z hamulcami i całość upodabniamy do Junaka M10. W najprostszym przypadku wystarczy więc wziąć jakiś gotowy motocykl, możliwie najbardziej przypominający podwoziem Junaka – i dokonać jego "tuningu wizualnego". Nie jest to może koncepcja szczególnie ambitna, jednak otwiera szerokie możliwości. W sumie dziwię się, że do tej pory żaden z krajowych importerów jednoślądów nie wpadł na ten prosty pomysł – sprowadzać kompletne podwozia z silnikami i osprzętem – i w Polsce "ubierać" je w Junakowe fatalaszki. Przy okazji skorzystałby na tym nie tylko handel, ale i rodzima produkcja.

No właśnie – w jaki sposób upodobnić budowany bądź gotowy motocykl do Junaka?

W sumie to dosyć prozaiczne – zastosować tą samą, lub podobną karoserię: błotniki, obudowę lampy, zbiornik paliwa, puszkę narzędziową, kanapę, ozdoby. Oczywiście nie można wykorzystać oryginalnych części od Junaka, bo kłóciłoby się to z jednym z fundamentalnych założeń "Projektu Jurand". Nie ma też za bardzo szans, aby współcześnie tłoczyć z blachy nowe części według starych planów konstrukcyjnych. Co robić? Technologia jest znana od wielu lat, powszechnie dostępna, nawet w domowych warunkach i niezbyt droga. Mam na myśli wykonywanie elementów z tkanin i mat włókna szklanego, przesycanego syntetyczną żywicą poliestrową lub epoksydową. Czyli laminaty. Nie jest to technika zbyt wygodna, wydajna i tania przy masowej produkcji. Za to świetnie nadaje się do wykonywania pojedynczych elementów lub krótkich serii. Elementy karoserii z czegoś trzeba skopiować. Najlepiej mieć pod ręką zaprzyjaźnionego posiadacza Junaka. Zazwyczaj motocyklista ten poza swoim jednośladem "pokazowym", ma przynajmniej jeszcze dwa Junaki "w skrzynkach". Na pewno chętnie pożyczy elementy karoserii – np. w zamian za ich



oczyszczenie i przygotowanie do lakierowania lub inną formę wdzięczności.

Skopiowanie w laminacie wszystkich "blach" jest o tyle pracochłonne, że najpierw należałoby z części Junaka zdjąć laminatowe negatywowe formy, a dopiero później odlaminować w nich docelowe elementy. Przy jednym Jurandzie jest to trochę sztuka dla sztuki i nadprodukcja skorup. Dlatego wydaje się celowe, by entuzjaści pomysłu skupiali się w grupy – wówczas jeden komplet form służyłby kilku osobom do realizacji ich wizji. Sprawę znacznie uprościłoby wytwarzanie elementów w małych seriach w jakimś fachowym zakładzie, zajmującym się produkcją przedmiotów z laminatu. Choćby jako działalność uboczną. Pozostaje mieć nadzieję, że te słowa właśnie czyta jakiś pasjonat Junaka, posiadający własny warsztat wytwarzający żaglówki, szybowce, wanny czy choćby kosze na śmieci z laminatu. Na całym świecie istnieje rynek "kit-carów" – samochodów replik, do samodzielnego złożenia – najczęściej z laminatową karoserią. Może ktoś wyprodukuje taki "kit" dla Juranda pod określoną ramę lub całe podwozie? Marzenia i melodia przyszłości...



Laminatowe elementy skopiowane z karoserii Junaka mają tę zaletę, że bardzo łatwo jest poddać je modyfikacjom w celu dostosowania do wykorzystanego podwozia, jak też przeprowadzenia zmian pod własnym, indywidualnym kątem. Budując kilka kolejnych Jurandów dużo eksperymentowałem i zmieniałem. I tak na przykład – dwie junakowe puszkarki: narzędziowa i filtr powietrza – koniec końców zostały połączone w jeden przelotowy zespół, stanowiący spory schowek na narzędzia, akumulator, osprzęt

elektryczny, czy choćby kanapki na drogę.

Obudowa lampy najpierw zyskała w dolnej części dwa "nadlewy", umożliwiające założenie jej na zawieszenie przednie MZ. Wypukłości te stały się też bazą do zamocowania

kierunkowskazów. Górna część lampy po kilku próbach do różnych prędkościomierzy – w ostatnim Jurandzie otrzymała "garb" mieszczący seryjny, bogaty zestaw wskaźników od skutera. Tylne błotnik stracił z prawej strony podcięcie na łańcuch napędowy, by odzyskać je po lewej stronie (dostosowanie do innego silnika). Ostatnim rzutem na taśmę udało mi się nawet wykonać kompletny zbiornik paliwa skopiowany z Junaka, ale z lotniczym wlewem paliwa, innym kranikiem, czujnikiem poziomu paliwa i o zwiększonej pojemności – dolna część z przetłoczeniem na głowicę Junaka została "wyprostowana", a kanał na belkę ramy zwężony i obniżony – konkretnie dla przerobionej ramy Ogara 200 użytej przy budowie motoroweru.

No właśnie. Trzy ostatnie Jurandy to motorowery. Dlaczego poszedłem w tym kierunku? Dla niektórych miłośników Junaka może to być "policzek" – taka "niepoważna" kopia Junaka. Powodów

było kilka. Najważniejszy – dwójka dorastających dzieci, które właśnie zaliczyły kursy i testy i zdobyły karty motorowerowe. Mogłem im oczywiście kupić po chińskim skuterze, ale postanowiłem, że dostanę w prezencie coś naprawdę wyjątkowego. Jestem człowiekiem o skromnym budżecie, a lubię eksperymentować. Testy i zmiany prowadzone na tanich motorowerach były dużo mniej obciążające finansowo niż poprawki "dużych" motocykli. W którymś momencie mojego "jurandowego obłądu" zadałem też sobie dość istotne pytanie. Gdyby kiedykolwiek jakiś poważny producent podjął się skomercjalizowania idei Juranda, jaki segment rynku zmotywowałby go potencjalnymi zyskami do podjęcia tego ryzyka? Duży, ciężki motocykl za kilkadziesiąt tysięcy, który sprzedawałby się w liczbie 1-2 egzemplarzy rocznie? Nie sadzę. W przypadku pojazdów zaliczanych do klasy motorowerów docelowy rynek zbytu jest bardzo szeroki: przede wszystkim osoby, które nie posiadają prawa jazdy, a do końca 2012 roku ukończyły 18 lat, wszystkie osoby niepełnoletnie, które zdążyły szczęśliwie zdobyć kartę motorowerową, wszystkie osoby posiadające prawo jazdy na samochód osobowy, w tych grupach zaś – miłośnicy Junaka i innych oldschoolowych jednośladów, którzy niekoniecznie rozumieją "relaks", jako przemieszczenie się z punktu A do B z prędkością średnią





200 km/h... Ostatni argument: na rynku obecnie dostępnych jest wiele fabrycznie nowych silników małej pojemności, przeznaczonych do motorowerów i quadów, w bardzo przystępnych cenach. Części zamienne do owych silników są powszechnie dostępne i bardzo tanie, mimo przyzwoitej jakości wykonania i trwałości.

Mamy zatem gotowy przepis na budowę Juranda – zbliżone konstrukcyjnie do Junaka podwozie, mocny, niezawodny silnik, karoseria Junaka odtworzona w laminacie. Oczywiście to nie wszystko – diabeł tkwi w szczegółach. Na szczęście wiele oryginalnych elementów Junaka M10 jest wytwarzanych współcześnie jako części zamienne. Np. kompletna "biżuteria" lampy przedniej – ramki reflektora i licznika, ozdobne chromowane boczne "strzałki", czy powszechnie rozpoznawalny "uśmiech" znany też jako grill. Nie są to elementy tanie, niemniej można je kupić od ręki. Podobnie duplikat tylnej lampy. Wkład optyczny reflektora o oryginalnej, sporej średnicy można adaptować z motocykla Jawa 350 lub polskiego samochodu dostawczego Żuk i Nysa. Dostępne są też gąbki i pokrowce kanapy, a nawet kompletne siedziska. Gumowe repliki manetek kierownicy, nakładek na podnóżki itp.



Co zatem jest jeszcze potrzebne, by zbudować swojego własnego Juranda?

Przede wszystkim pasja, entuzjazm i wiara we własne możliwości. Osoby, którym spodobał się jeden z moich Jurandów często stwierdzają, że na pewno mam mnóstwo wolnego czasu, pokażne konto w banku, a już bez wątpienia jestem jakimś mechanikiem, ślusarzem, tokarzem itp. Nic bardziej mylnego. Zajmuję się dość pochłaniającą pracą, nie mającą nic wspólnego z mechaniką ani branżą motoryzacyjną. Z wykształcenia jestem lekarzem, a koleje życia rzuciły mnie bardzo daleko od wyuczonego fachu. Nie zarabiam więcej niż średnia krajowa. Do dyspozycji mam niewielki korytarzyk w budynku gospodarczym – tam spawam, tnę, laminuję i lakieruję (nauczyłem się sam). Posługuję się prostymi narzędziami kupowanymi przez kilka lat w marketach budowlanych i dla majsterkowiczów. Pierwszego Juranda budowałem w okresie, gdy urodziło mi się kolejne dziecko. To prawda, że bywały dni kiedy sypiałem po cztery godziny na dobę, ale czegoż się nie robi dla realizacji marzeń? Koszt zbudowania Juranda w zależności od użytych części (nowe czy używane, motocykl czy motorower) waha się w granicach 2500-4000 zł. Oczywiście plus dużo własnej pracy. Zaletą i ułatwieniem jest możliwość dowolnego rozłożenia kosztów i postępów budowy w czasie. To ma być świetna zabawa i wzbogacanie swoich umiejętności, a nie wyścig.

Jak to było z moimi Jurandami?

Jako spory "lajkonik", mający jedynie doświadczenia z serwisem Junaka i kilku prostszych motocykli, podjąłem się budowy prototypu z mieszanymi uczuciami i mglistą wizją. Większość wyobrażeń miałem w głowie, krystalizowały się dopiero w metalu i laminacie na gotowym egzemplarzu. Mnóstwo

rzeczy uległo metamorfozie tuż przed zrobieniem. W dodatku nie byłem zbyt pewny, czy produkt finalny będzie w ogóle zasługiwał na miano motocykla, więc drastycznie ciąłem koszty. Pierwszy Jurand powstał w zasadzie z tego", co było w garażu i szopie", co otrzymałem w podarunku albo odkupiłem za minimalne kwoty jako części "na złom". Konstrukcja została oparta na oryginalnej ramie Junaka M10 – mocno skundlonej i zdekompletowanej, albowiem ktoś wcześniej usiłował zrobić czopera, tyle że mu nie wyszło. Przednie zawieszenie od MZ ETZ 250, bo takie gdzieś mi się walało, jako pamiątka po pierwszym dorosłym motocyklu. Do tego przednie koło MZ z obowiązkowym tarczowym hamulcem. Tylne koło – akurat się trafiło od Junaka, tyle że przerobione wedle mody lat 80. – na oryginalnym bębnie zaszprychowana felga od Syrenki i szeroka gruba łańka 140x90 15 cali. No cóż, trzeba było poszerzyć świeżutko skopiowany laminatowy błotnik... W tym samym czasie podjąłem się odświeżenia lakieru na oryginalnym M10 mojego kumpla, w związku z czym po raz pierwszy zaświtał mi w głowie pomysł odlaminowania karoserii tuż przed lakierowaniem. W chwili budowy prototypu przerażało mnie jeszcze technicznie wykonanie kopii bocznych puszek i zbiornika paliwa – elementy te pochodzą więc od oryginału – użyłem najbardziej zdewastowanych egzemplarzy, ponieważjących się w garażu, ciężko byłoby je w pełni odzyskać dla prawdziwego Junaka, więc zgasiłem szybko wyrzuty sumienia. Silnik znalazłem przypadkiem, na aukcji internetowej. Skusiła mnie niska cena i cały wachlarz osprzętu – moduły, regulatory, gaźniki, wiązka elektryczna, manetki i przełączniki. Szybko więc stałem się "w ciemno" posiadaczem jednostki z Yamahy XS 400 DOHC. Miałem trochę wątpliwości, czy ten kawał czarnego żelastwa zmieści się w ramie Junaka – o dziwo wystarczyło tylko przemieścić dolne wzmocnienie i wszystko pasowało jak ulał. Potem oczywiście szlifowanie, szpachlowanie, lakierowanie, dorabianie dodatków, szukanie rozwalonych lamp i kierunkowskazów, nadających się jeszcze do restauracji. Po 9 miesiącach dłubania "w wolnych chwilach", oraz wydaniu łącznie kwoty 2 670 zł (poza gratami które miałem gdzieś na półkach) – powstał motocykl "przypominający Junaka", o nieco zczoperowaciejszej sylwetce, ale całkiem przyzwoitych osiągnięciach. Moc silnika 27 KM zapewniała bezproblemowe rozpędzenie maszyny na szóstym biegu do 135-140 km/h. Jak dla mnie to aż za dużo, a wielu posiadaczy oryginalnego Junaka "do poprawek" często musi się zadowolić nieco ponad połową takich osiągnięciach.



Czy mój Jurand 400 DOHC spełnił moje oczekiwania?

I tak i nie. Zbudowałem samodzielnie fajny motocykl, przy okazji nauczyłem się robić w laminacie i lakierować, zbliżyłem się do realizacji "Projektu Jurand", ale jak to bywa z prototypami – wiele rzeczy chętnie bym zmienił lub poprawił.

Okazja nadarzyła się wkrótce, gdy uświadomiłem sobie, że nadchodzi zmiana Ustawy Prawo O Ruchu Drogowym i trzeba w te pędy posłać dzieciaki na kurs karty motorowerowej, póki jeszcze mogą ją zdobyć na starych, ludzkich zasadach. Zbliżały się urodziny starszego syna Wiktora, a ja dysponowałem formami elementów Junaka, zwłokami Ogara 200 i zapalem. Oczywiście od razu zrezygnowałem z dwusuwowego silniczka i w jego miejsce zamontowałem fabrycznie nową, podrasowaną jednostkę od quada – ówczesny koszt zakupu wyniósł 650 zł. Silnik ma około 4 KM, czterobiegową skrzynię z nożną zmianą i leżący cylinder, który bardzo ułatwił wmontowanie go do grzbietowej ramy Ogara. Potem była już rutyna: zawieszenie przednie i koło MZ, tylne od Jawy 350, zrobiony pod wymiar wahacz z profilu, przedłużanie tylnej części ramy dla innego fotela, "atrapa" podwójnej zamkniętej kołyski z przodu – dokręcona do ramy bazowej, laminowanie, tapicerowanie, lakierowanie, cięcie, spawanie, szlifowanie. Po 5 miesiącach prac i wydaniu około 2 500 zł (starłem się w miarę możliwości sięgać po nowe części) światło dzienne ujrzał Jurand Junior, motorower teoretycznie mogący się rozpędzić do ponad 80 km/h. Z żalem musiałem pozakładać blokady dławiące Vmax do 45 km/h, by świeżo upieczony adept motoryzacji nie prowokował Funkcjonariuszy.

Następne w kolejności były urodziny córki Lidki. Już wiecie, co było dalej? Zgadza się. Kolejny Jurand Junior – motorower. Tym razem wykorzysta-



łem zakupione podwozie od Ogara 205, odrobinę krótsze. Motocykl miał być dla dziewczyny, więc na wyraźne życzenie córki poszedłem w kierunku maksymalnego uproszczenia obsługi i konstrukcji. Tym razem dla eksperymentu użyłem obu kół od CZ 350 i takiegoż przedniego zawieszenia. Silnik – również fabrycznie nowy, jednak zamiast typowej skrzyni biegów – posiada jedno przełożenie zazębione na stałe i automatyczne, odśrodkowe sprzęgło. Dodajesz gazu – jedziesz. Zamykasz manetkę – zatrzymujesz się. Ponieważ nie było nożnej dźwigni zmiany biegów, ani startera – również obsługę tylnego hamulca przenieśliśmy na kierownicę, w miejsce zarezerwowane dla klamki sprzęgła i użyłem długiej linki. Męczył mnie jeszcze problem ssania, wszak dziewczyna nie musi o czymś takim pamiętać – zakupiłem więc gaźnik od skutera z automatyczną ssawką. Laminatowa karoseria (zaczyna się już robić nudno), akrylowy lakier wybrany przez beneficjentkę – i gotowe. Czas budowy – rekordowy – 3 miesiące, koszt zakupionych części około 2 300 zł.

Ponieważ sezon motocyklowy 2012 jakoś tak szybko się skończył, a ja nie lubię próżni – zabrałem się za "ożywienie" innych osieroconych elementów rozlokowanych po półkach. Kolejne 8 miesięcy spokojnej, rozważnej pracy, jakieś 2 900 zł wydane na części. Tym razem postanowiłem połączyć ostatnie eksperymenty z dążeniem do uzyskania Juranda "powtarzalnego", którego gotowe rozwiązania konstrukcyjne można by rozpowszechnić jako sprawdzone i bezpieczne. Przede wszystkim chciałem raz

na zawsze skończyć z ciągnącym się "ogonem" starych, zdewastowanych części Junaka M10. Do tej pory jeszcze odzyskiwałem pogniecione zbiorniki, pozbawione uchwytów i kratki na baku, często ciekące. Tym razem również i bak powstał w laminacie, z użyciem specjalnej odmiany żywicy odpornej na chemikalia. Drugą kwestią był zestaw wskaźników. Użycie sprawdzonego zawieszenia przedniego od MZ niestety ograniczało konstrukcyjnie sprawę licznika – górna półka częściowo przysłaniała oryginalny otwór obudowy lampy. We wcześniejszych Jurandach podcinałem i skracałem obudowy zegarów albo wręcz tworzyłem od zera "płaskie" wskaźniki oparte np. na rowerowych prędkościomierzach cyfrowych. Było to jednak żmudne i wkurzające – za każdym razem ten sam problem. Postanowiłem więc odrobinę zdeformować obudowę lampy dodając na niej "garb" i zastosować gotową baterię wskaźników od skutera. Mam mieszane uczucia, ponieważ wskaźniki sprawują się świetnie, ale sylwetka lampy już wizualnie odbiega od Junaka M10. Albo rybki, albo akwarium. Innym eksperymentem było zastosowanie tylnego koła od MZ – zaledwie 16 cali, za to z grubą oponą. Motorower zyskał "poważniejszy" wygląd, ale jest niższy i ma bardziej nachyloną główkę ramy. Osobiście podoba mi się taka nowa forma, w przyszłości jednak zdecydowanie będę szukał kół w rozmiarze 18 lub 19 cali.

Zaraz zaraz... Jaka przyszłość? To już nie wystarczy? Cztery Jurandy za mało??? Hmmmm.... jak by to powiedzieć, żeby nie skłamać, ale i nie do końca



trafić w prawdę. To jest trochę jak choroba. Ciągłe chcesz więcej. Kiedy za długo siedzisz na kanapie i trenujesz pilota – tyłek zaczyna swędzieć i myśli same wędrują do zestawów kluczy i porzuconej spawarki. "A jak by to było, gdybym zamiast tamtej ośki na tulejach dał jednak łożyska kulkowe"... itd. Nigdy nie wezmę się za produkcję Jurandów. Nie mam do tego nerwów ani natury biznesmena. W garażu leży jednak jeszcze sporo gratów (mam trudną do zniesienia naturę chomika), formy do laminatów kurzą się na szafie... Moim kolejnym marzeniem jest zbudowanie "dorosłego" Juranda z wykorzystaniem doskonale dostępnej i niezbyt drogiej ramy od Jawy 350. Silnik już mam. Znowu Yamaha XS 400, tym razem starszy model OHC – ładny, zaokrąglony, bardziej kojarzący się z Junakiem. Stara szkoła na przerywaczach, żadnej elektroniki. No i 35 koni...

kla marzeń, bo te na rynku za drogie albo nijakie, a "czajna" to szajs...

Wszystkich, którzy po przeczytaniu tego artykułu "złapali bakcyła" Juranda, zapraszam na strony internetowe:

<http://www.jurand.w8w.pl>

<http://www.jurand.c0.pl>

a szczególnie na forum poświęcone Jurandowi (linki na wymienionych stronach). Znajdziecie tam większość teorii i opisy praktycznie przetartych szlaków prowadzących do własnej konstrukcji. Krótki kurs laminowania, kurs lakierowania, zarys elektryki motocyklowej, rysunki techniczne rozwiązań, których sam użyłem, bardziej szczegółowe opisy budowy wszystkich wymienionych Jurandów, podstawy prawne. Zachęcam też do korespondencji i wymiany uwag oraz doświadczeń.

Czy warto?

Niejednokrotnie odbywam z moimi dziećmi wycieczki w dwa lub trzy Jurandy. Przechodnie zatrzymują się na chodnikach i oglądają za nami z wyrazem zdumienia na twarzach. Kierowcy samochodów

Kończąc, chciałbym zauważyć, że co by w tej kwestii nie robić, prawdziwy Junak był tylko jeden. I dziś jest już Legenda.

Konrad Daszyński "DAKO"

jurand@jurand.c0.pl



podjeżdżają na skrzyżowaniach i pytają gdzie można coś takiego kupić. Mieliśmy nawet przygodę z zatrzymaniem do kontroli przez patrol Policji, gdy miły Pan Oficer (pozdrawiam!) zaczął rozmowę od stwierdzenia "jakie pięknie odrestaurowane Junaki!" Widziałem konsternację po sprawdzeniu dokumentów i dokładnych oględzinach.

Oczywiście można nie robić Jurandów ani żadnych innych konstrukcji. Można oglądać mecze z piwem w ręku, oszukując się, że uprawia się sport, można rozwalać "obcych" w kolejnej komputerowej strzelance. I można narzekać, że się nie ma motocy-



Połączyła nas pasja do tego miejsca

Rozmowa z Lindą i Markiem Wilsmore
gospodarzami London Ace Cafe



rozmawiał: **Wojtek Kopczyński**

W 1993 roku Linda i Mark Wilsmore zamierzali o re-aktywowaniu legendarnej London Ace Cafe, która została zamknięta w 1969 roku. Dzięki determinacji i optymizmowi udało się im osiągnąć ten cel: w 2001 roku czas się cofnął i Ace Cafe znów zatętniła życiem. W tym roku minie 75 lat od pierwszego otwarcia Ace Cafe. Z tej okazji poprosiliśmy Lindę i Marka o krótki wywiad.

Swoimi Drogami: Kiedy i jak się poznaliście i kto kogo zaraził motocyklami, czy może już oboje nosiliście w sobie motocyklowego bakcyła?

Linda Wilsmore: Poznaliśmy się w 1982 roku. Mark był już wtedy zapalonym motocyklistą z kilkoma wypadkami na swoim koncie. Już wtedy wiedziałam, że benzyna i rock and roll płyną w jego żyłach w równych proporcjach. Od najmłodszych lat interesował się motocyklami, co pociągnęło za sobą romans z całą tą kulturą, ciuchami, muzyką i otaczającą to wszystko atmosferą. Swój pierwszy motocykl kupił, jak tylko osiągnął pełnoletność. Była to Yamaha RD250. Ja do czasu spotkania z Markiem nigdy nie



miałam do czynienia z motocyklami. Żaden z moich poprzednich chłopaków nie był motocyklistą. Jednak po pierwszej jeździe na tylnym siedzeniu poczułam przypływ adrenaliny. Czy to wiatr, deszcz czy słońce – miałam wrażenie, że jestem jednym z elementów tych żywiołów i chciałam tylko pędzić przed siebie bez oglądania się wstecz.

S. D.: Jak doszło do reaktywacji Ace Cafe? Czy to był Wasz wspólny pomysł czy jednego z Was?

Mark Wilsmore: Byliśmy członkami lokalnego klubu właścicieli motocykli Triumph. W 1993 roku jeden z członków klubu, który był jeszcze w Ace przed jej zamknięciem, zapytał mnie, czy wiem kiedy zamknięto Ace Cafe. Szybko policzyliśmy, że w 1994 roku minie 25 lat. Od tej pory nie opuszczała mnie myśl o uczczeniu tej daty poprzez ponowne spotkanie i otwarcie knajpy. Uważam, że jest ona unikalną częścią dziedzictwa naszej kultury i dlatego należy ją chronić od zapomnienia.

S.D.: Ustaliliście jakiś podział obowiązków przy Ace Cafe? Ja osobiście odnoszę wrażenie, że szefem wszystkich szefów jest Mark, ale "szarą eminencją" jest Linda. W Polsce mówi się, że żona jest jak szyja, która kręci głową rodziny...

Mark: Na początku nie mieliśmy żadnego doświadczenia ani w prowadzeniu własnego biznesu, ani w pracy przy cateringu. Na szczęście pośród ludzi, których zatrudniliśmy, znaleźli się tacy, którzy potrafili ułożyć sensowny biznes plan do przedłożenia

w banku. Współpracujemy z tymi ludźmi zresztą do tej pory. W miarę jak biznes się rozrastał, zatrudnialiśmy coraz więcej pracowników – w tym także Polaków. Część z nich awansowała na kierownicze stanowiska, jednak zostawiamy dla siebie decydujące zdanie we wszystkich kwestiach. Zakres naszych obowiązków jest bardzo szeroki: od zbierania talerzy ze stołów, gdy jest duży ruch, sprzątania po zamknięciu lokalu, kierowania ruchem na parkingu – po prowadzenie strony internetowej i korespondencji. Ostatecznie naszym życiem jest życie kawiarni, a widząc ją wypełnioną ludźmi, czujemy się szczęśliwi.

S.D.: Kim byliby i czym by się zajmowali państwo Willsmore, gdyby w ich życiu nie pojawiła się Ace Cafe?

Linda: Dobre pytanie... Do tej pory chyba nie mieliśmy czasu sobie na nie odpowiedzieć. Ja dla Ace Cafe porzuciłam stały etat asystentki/recepcjonistki/telefonistki i myślę, że jestem skazana na pracę tutaj aż do emerytury. Kocham tę pracę. Pozwala mi ona na to, co lubię najbardziej: kontakt z ludźmi z całego świata. Co do Marka: cokolwiek by to było – musiałoby mieć związek z rock n' rollem i motocyklami.

S. D.: Jakich użyliście zaklęć, by przywołać do Ace Cafe ducha "Ton up"?

Mark: Myślę, że nie trzeba było go przywoływać. On tu cały czas był i czekał na nas. To ten sam etos,

dotyczy tylko nowego pokolenia na nowoczesnych motocyklach. To stało się widoczne już podczas pierwszego Reunion we wrześniu 1994 roku. Wzięło w nim udział ok. 12 000 motocyklistów. Spotkali się oni pod budynkiem, który był tylko zewnętrzną skorupą oryginalnej Ace Cafe. Oczywiście byli wśród nich bywalcy oryginalnej ACE, ale większość to młodzi motocykliści, którzy chcieli poznać swoje korzenie. Zainspirowana bogactwem dziedzictwa i tradycji, ACE ucieleśnia nadal te same wartości jak wtedy, gdy był tu pierwszy dom dla rockersów i Ton-Up-Boys. To co można było czuć jadąc Tritonem i próbując osiągnąć "Ton", jest emulowane dzisiaj na nowoczesnych motocyklach sportowych i street-fighterach. Zmieniły się motocykle, muzyka i świat, ale duch pozostaje ten sam.

S. D.: Czy zaglądają do was jeszcze bywalcy knajpy z lat pięćdziesiątych? Jacy są dzisiaj "chłopcy z tamtych lat"? Przecież ci ludzie zainicjowali pokoleniowy bunt wobec mieszczańskiej popkultury. Jak dziś oceniają swoje wyczyny z młodości? Gdzie znaleźli dla siebie miejsce w brytyjskim społeczeństwie?

Mark: Młodzi nastolatki odwiedzający w latach pięćdziesiątych Ace Cafe, jeśli posiadali wtedy motocykle (najtańszy środek lokomocji) nazywani byli Ton-Up-Boys. Jeśli nie posiadali motocykli, a słuchali jedynie nowej w owych czasach muzyki – rock n' rolla, nazywani byli Teddy Boys. W 1964 roku pojawiło się nowe zjawisko wśród nastolatków, nazwane przez prasę "Moderniści", a później skrócone do "Mods". Słuchali oni jeszcze nowszych od rock n' rolla brzmień w muzyce, poruszali się jeszcze nowszymi od motocykli pojazdami – skuterami, a ubierali się w najmodniejsze ciuchy z najmodniejszych butików. Ci, którzy zostali wierni "staremu" rock n' rollowi, zostali nazwani "rockersami".

Prawdziwi "Ton Up Boys", "Mods" czy "Rockersi" oczywiście odwiedzają Ace Cafe, choć mają już po 60, a często po 70 lat i więcej. Dzielą się z młodymi swoimi wspomnieniami wzbudzając nieraz u nich dreszczyk emocji. Bywa też, że ubolewają nad tym, że ich chęć do przygód i radość życia utożsamiana była przez starsze pokolenie jedynie z rebelią i chuligaństwem.

S. D.: Ja osobiście uważam, że Ace Cafe powinna trafić na listę UNESCO, światowego dziedzictwa kulturowego. W tej chwili to już jest instytucja uwieczniająca odrębność i tożsamość kulturową angielskiej młodzieży z drugiej połowy XX wieku. Jakie jest podejście do Ace Cafe londyńskich



władz lokalnych? ACE to przecież nie muzeum, tylko tętniąca życiem knajpa motocyklowa. Tak wielkie skupisko młodych motocyklistów i amatorów sportowej motoryzacji na pewno jest uciążliwe dla otoczenia. Nie dochodzi do scysji z policją? Czytałem w archiwalnej prasie, że dawniej bywało z tym różnie, było to argumentem za zamknięciem knajpy w 1969 roku...

Mark: Cały czas współpracujemy z radą gminy London Borough oraz policją, by załagodzić problemy i niedogodności dla sąsiadów, wynikające z olbrzymiej ilości odwiedzających nas motocyklistów. Dotyczy to zarówno problemów z parkowaniem i utrudnieniem w ruchu, jak i zapanowaniem nad temperamentem i entuzjazmem młodych gości.

Ace Cafe zamknięto z innych powodów. W 1969 roku jej właściciel przeszedł na emeryturę i odsprzedał lokal. Nowi właściciele wyczuli nową koniunkturę i w przeciągu dwóch tygodni zamienili knajpę w salon sprzedaży i serwis opon samochodowych. Czasy się zmieniły. W tym samym roku zadebiutował na rynku brytyjskim samochód Mini Morris, który był wtedy tańszy od Triumphu Bonneville. Ludzie zaczęli się przesiadać z motocykli na tanie samochody, a Ace Cafe znalazła się przy najruchliwszej arterii drogowej w kraju. To sprawiło, że w budynek Ace Cafe stał się na długie lata składem opon samochodowych i stacją obsługi samochodów, dopóki nie pojawiliśmy się my – połączeni pasją związaną z historią tego miejsca, kulturą, jaką reprezentuje i wszystkim, co ono znaczy.

S.D.: Wiem, że wśród licznych podróży po świecie, odbyliście też motocyklową wycieczkę po Polsce. Było to chyba dosyć dawno. Utkwiły wam w głowach jakieś reminiscencje z tej wyprawy?

Linda: O tak! Bardzo wiele. Przed powstaniem Ace Cafe co roku wybieraliśmy się na kilka tygodni w motocyklową podróż po Europie. W 1993 roku odwiedziliśmy Polskę. Był to u was czas wielkich zmian politycznych, gospodarczych i społecznych. Mnie jednak najbardziej utkwił w pamięci sposób, w jaki na nas patrzono. Byliśmy cali odziani w skóry nabijane ćwiekami, obwieszeni znaczkami, naszywkami i łańcuchami. Było to bardzo zabawne, gdy niektórzy patrzyli na nas jak na przybyszów z zaświatów. Bywało, że próbowali nas pomacać. Nie było w tym jednak nic wrogiego. Nie czuliśmy się przytłoczeni. To było po prostu zabawne. Kiedy mijaliśmy wsie, ludzie przerywali pracę w polu, by nam pomachać. Namachałam się chyba więcej od naszej królowej! Rzucił nam się wtedy w oczy olbrzymi kontrast społeczny. Widzieliśmy olbrzymie różnice pomiędzy

biednymi ludźmi z prowincji i bogactwem w dużych miastach. Uzmysłowiliśmy sobie to zwłaszcza w Warszawie, gdzie weszliśmy na chwilę do jednego z hoteli, by napić się kawy, słuchając podczas wypisywania pocztówek do znajomych – muzyki w wykonaniu kobiecego kwartetu smyczkowego.

Mark i ja uwielbiamy pokonywać motocyklem górskie drogi. To zawsze powoduje dreszczyk emocji. Wasze Tatry zrobiły na nas olbrzymie wrażenie. Interesując się naszą wspólną historią odwiedziliśmy też obóz w Auschwitz, by okazać hołd oraz odnieść to, co czytaliśmy i słyszeliśmy o tym miejscu do jakiejś perspektywy. To było bardzo emocjonalne i przygnębiające przeżycie. Minęło dwadzieścia lat od tamtej pory i bardzo chcielibyśmy znów odwiedzić Polskę, lecz ciągle brak na to czasu. Nie przypominam sobie byśmy spotkali jakiś motocykl w czasie naszej podróży po Polsce. Za to po powrocie przeczytałam w jednym z angielskich czasopism motocyklowych list od jakiegoś faceta z Polski, który pytał: dlaczego nikt nie chce odwiedzać Polski? Cóż... Napisałam zaraz do redakcji, by mnie skontaktowano z autorem tego listu i tak zaczęła się nasza korespondencyjna przyjaźń, która trwa do dziś. Przez ten czas udało się nam dwa razy spotkać ze sobą tu w Anglii.

S.D.: Wiem, jak bardzo jesteście zajęci, ale życzę Wam, byście wzorem lat ubiegłych znów mieli czas na beztroskie podróże po Europie i byśmy mogli was godnie podjąć w Polsce. Bardzo dziękujemy za poświęcony czas i miłą rozmowę.

Rozmawiał:  **Wojtek Kopczyński**

Tłumaczył: Memphis
Zdjęcia: W. Kopczyński,
oraz prywatne archiwum
Marka i Lindy Wilsmore.

STUNT



STUNT O CO TU
CHODZI?

WTF?

autorka: **Michalina Nowakowska**

Zaklinacze koni mechanicznych

„Motocykl nie znosi wolnej jazdy. Przygasa, denerwuje się. Kiedy pozwala mu się polatać, daje niezwykle poczucie wolności. Od paznokcia po czubek głowy. Mocniejsze niż orgazm i trwające znacznie dłużej.”

WTF?

Ciemna moc od jasnej strony

Skitchin, switch back, christ, burnouts, money spreader czy high chair wheelie to jedne z wielu akrobacji wykonywanych na motorze. Stunt (bo tak nazywa się ta dziedzina sportu) jest nie tylko zabawą, dla wielu ludzi to sposób na życie.

Ojciec chrzestny

Stunt, w tłumaczeniu dosłownym oznacza jazdę kaskaderską. Stunter pochodzi natomiast od słowa stuntman i w języku polskim znaczy tyle, co kaskader. Za prekursora jazdy na krawędzi uważać można Evela Knievela, który w latach 90. specjalizował się w akrobacjach i skokach motocyklowych nad autostradami, rzędami zaparkowanych samochodów, zbiornikami wodnymi pełnymi rekinów, skrzyniami wypełnionymi jadowitymi węzami, czy przez płonące obręcze. Jako pierwszy pokazał, że na motocyklu można przełamać wiele barier, niemalże

pokonać grawitację i przede wszystkim zrobić coś, co nie udało się jeszcze nikomu przedtem. Kolejnym budowniczym światowego stuntu jest Doug Domokos, znany jako The Weelie King, czyli król jazdy na jednym kole. Wyczyn, który go rozstawił to przejazd na jednym kole najbardziej krętą ulicą świata – Lombard Street w San Francisco. Potem ustalił także rekord jazdy na jednym kole, przejeżdżając tak 230 km. W Polsce dziedzina stuntu dopiero się rozwija. Jednak ma już swoich reprezentantów, do których należą między innymi Stunter 13 (Rafał Pasierbek) i Raptowny (Hubert Dylon).

Pasja zza wielkiej wody

Stunt przywędrował do Polski ze Stanów Zjednoczonych. Pierwsi polscy freestyle'owcy inspiracji szukali w Internecie. Początkowo wielu z nich tylko podziwiała niesamowite wyczyny zagranicznych kaskaderów. Potem stunt zaczął zdobywać swoich pierwszych wyznawców. Każdy z nich był samoukiem i pionierem tej dziedziny sportu w Polsce. Pierwsze formalne grupy to Kamikaze Lublin Squad na ścianie wschodniej, Moto Tczew Team na Pomo-

Stunter pochodzi natomiast od słowa stuntman i w języku polskim znaczy tyle, co kaskader.



rze i Motodawcy w Bydgoszczy. Dzięki ich filmikom zamieszczanym w Internecie pasją do stuntu zarażało się coraz więcej osób, aż w końcu ten ekstremalny sport stał się rozpoznawalny i popularny w nadwiślańskim kraju. Początki oczywiście obfitowały w spektakularne przewrotki i ofiary w sprzęcie, ale z biegiem czasu pojawili się zawodowcy, którzy wykonywali akrobacje z zamkniętymi oczami.

Pimp my bike – czyli niezbędny tuning

Motocykl przeznaczony do uprawiania stuntu różni się od tego, który możemy spotkać na ulicy. Ze względu na bezpieczeństwo i komfort jazdy wyczytowej należy w odpowiedni sposób przygotować zarówno siebie jak i motocykl. Jak dopieścić naszą maszynę? Podstawą tuningu jest założenie klatki ochronnej na silnik, a także zamontowanie tylnego hamulca w kierownicy, co pozwala mieć nad nim kontrolę podczas skoków. Dodatkowo wgnięta się zbiornik paliwa, na którym można wygodnie stać lub siedzieć, wymienia zębatkę tylną na większą oraz zmienia się smarowanie, aby nie doszło do zatarcia w pozycji pionowej.

Przybliżone koszty przygotowania motocykla do stuntu:

zamontowanie tylnego hamulca w kierownicy - 1650 zł
założenie klatek ochronnych - 800 zł
przedłużenie osi przedniego koła - 50 zł
podnóżki - 200 zł
wymiana zębatki tylnej - 250 zł
wymiana zębatki przedniej - 100 zł
łańcuch - 350 zł



**Stunt wymaga ogromnej
cierpliwości, zawziętości
i opanowania**



Dopóki walczysz, jesteś zwycięzcą

Stunt wymaga ogromnej cierpliwości, zawziętości i opanowania, gdyż nieraz perfekcyjne opanowanie jednego triku zajmuje nawet pół roku. Co w stuncie jest sukcesem? Jak mówi Rafał Pasierbek, mistrz Street Fighter Festival i Extrememoto, najbardziej uszczęśliwia poczucie wolności, jakie daje motocykl oraz fakt, że robi się to, co się kocha. Ważniejszy jest sukces osobisty, pokonanie kolejnej bariery niż wyniki zdobywane w zawodach. Nauka stuntu to proces długotrwały, właściwie nie mający końca. Jeśli jest się prawdziwym pasjonatem tego sportu, uczy się go aż do śmierci. Lista trików nie jest i nigdy nie będzie zamknięta, wciąż pojawiają się nowe kombinacje. Chociażby w przeciągu ostatnich kilku miesięcy coraz popularniejsza staje się jazda w tzw. tandemie, czyli akrobacje w parach. W stuncie, jak w każdym innym sporcie, zdarza się też tzw. day off, czyli dzień, w którym pomimo wszelkich starań nic nie wychodzi tak jak powinno. Najlepszym rozwiązaniem jest wtedy po prostu odpocząć.

Stereotyp człowieka w kasku

Dawca, samobójca, morderca – to tylko nieliczne społeczne określenia motocyklistów. Kto tak naprawdę kryje się pod nazwą stunter? Odpowiedź jest prosta: zwykli ludzie. Mistrz Polski we freestyle'u, Rafał Pasierbek, to 27-letni chłopak z Niemodlina, który skończył studium informatyczne. W późniejszych latach chciałby zająć się dziedziną związaną z informatyką bądź edycją wideo. Kamil Komornicki, 22-letni chłopak z Gniezna, który stunt uprawia dla przyjemności, jest studentem bałkanistyki. Pomimo młodego wieku nie daje się ponieść wyobraźni i na motocyklu jest odpowiedzialny za siebie i innych użytkowników ruchu. Swojej przy-

szłości zawodowej nie wiąże jednak z motocyklami. Stunterem może być każdy z nas. Bez względu na wzrost, płeć czy wagę. To, co jest w tym sporcie niezbędne to przede wszystkim zdrowy rozsądek. Poczucie równowagi, balans ciała – to wszystko jest do wyuczenia.

Po czym poznać, że mamy do czynienia z prawdziwym stunterem?

Po pierwsze: po kompletnym ubiorze będącym zabezpieczeniem w razie wypadku. Po drugie: po miejscu, w jakim trenuje. Dla bezpieczeństwa swojego i otoczenia na trening wybiera się miejsca, gdzie jest minimalny ruch innych pojazdów i pieszych np. puste parkingi pod dużymi zakładami pracy. Każdy, kto nie spełnia tych dwóch punktów nie powinien nazywać się stunterem. Niestety, to właśnie nieodpowiedzialni motocykliści psują wizerunek prawdziwym pasjonatom tego sportu. Osoba nieznająca środowiska stuntu każdego, kto przejedzie na jednym kole nazwie dawcą. I tak rozchodzi się fama, że stunter to człowiek bezrozumny.

Złoty środek

Stunt, jak każdy sport ekstremalny, ma swoje wady i zalety: daje poczucie wolności i pomaga przekraczać kolejne granice swoich umiejętności, ale w nieodpowiednich rękach staje się granatem z wyjąętą zawleczką zabezpieczającą. Mówiąc o freestyle'owcach na motocyklach należy mieć na uwadze czarne owce, które trafiają się w każdym stadzie i nie postrzegają całości przez pryzmat jednej cząsteczki.

■ **Michalina Nowakowska**



Motocyklizm nad Dnieprem

tekst i zdjęcia: Alena Miroshnyk

Alenka opowiada o sobie i swojej firmie



„Siedziała na jednym ze szczytów w Górach Tien-Szan. Wokoło, jak okiem sięgnąć, rozpościerały się ośnieżone wzgórza. Jasne słońce i śnieg raziły. Ale ona nie nakładała okularów. Mrużąc oczy, z wytężeniem patrzyła w dal, jakby gdzieś tam daleko były odpowiedzi na wszystkie nurtujące ją pytania. Ręce podejrzenie drżały, a nogi stały się jak z waty... Serce głośno waliło w piersi. Pociągnawszy głęboki łyk piwa, westchnęła i wyszeptała: Boże, jak tu pięknie. Jakie życie jest piękne”.

Gdy w zaawansowanej starości zechce mi się napisać książkę o moich przygodach życiowych, których było niemało, to swoją opowieść o pierwszym doświadczeniu z jazdy motocyklem zacznę powyższymi słowami.

A wszystko zaczęło się tak.

O mnie

Nazywam się Alena. Skończyłam 49 lat, ale mam już wnuka. Mieszkam w Kijowie na Ukrainie. Jestem współwłaścicielką firmy „Arbaliet”, która zajmuje się sprzedażą motocykli Ural i Dnepr oraz części zapasowych. Organizuje też wyprawy motocyklami z wózkami bocznymi.

Z zawodu jestem projektantką odzieży i nie ma to nic wspólnego z motocyklami. W latach 90., gdy Ukra-

ina wchodziła jeszcze w skład Związku Sowieckiego projektowałam ubrania prezenterom telewizyjnym, reżyserom, aktorom. A gdy Związek Sowiecki się rozpadł, ludziom twórczym zaczęło się powodzić gorzej. Brakowało pieniędzy i pracy. Trzeba więc było szukać jakiegoś wyjścia z sytuacji.

Od czego zacząć?

I któregoś razu kolega, który wiele lat wcześniej wyjechał do Ameryki, poradził mi, żebym spróbowała sprzedać cokolwiek na aukcji internetowej. W tym czasie nikt w moich stronach nie wiedział, czym jest taka aukcja. Zwyczajny komputer był wielką rzadkością. Mnie się jednak poszczęściło, bo miałam i komputer i dostęp do internetu. Wnikliwie przemyślałam swoje możliwości i stwierdziłam: „Wreszcie będę bogata!”. Przecież mam tyle niepotrzebnych rzeczy, a tak mało pieniędzy. Doszłam jednak do wniosku, że skoro nie były potrzebne mi, to i nie są potrzebne komukolwiek. Marzenie o bogactwie topniało z każdym dniem.

Pierwsze kroki

Ale idea o handlu pozostała. I w pewnym momencie przyszła mi do głowy, jak mi się wydaje, genialna myśl. Co takiego można sprzedać, co jest na Ukrainie, a nie ma tego w innych krajach? Do dziś nie wiem, dlaczego pomyślałam o motocyklu. Przecież

ani ja, ani żaden z moich znajomych motocykla nie posiadał. Wystawiłam więc na sprzedaż motocykl Dniepr z koszem. Nie miałam rozeznania w markach, nie wiedziałam skąd go wziąć, nie miałem nawet zdjęcia. Ale nastąpił cud i mój motocykl został kupiony! Oczywiście, transakcja została unieważniona, ale byłam przekonana, że wstąpiłam na właściwą drogę.

Wynikła następująca kwestia. Gdzie zaopatrywać się w motocykle na sprzedaż? Oczywiście w kijowskiej fabryce motocykli! Tu mnie spotkało rozczarowanie. Po pierwsze, nowe motocykle Dniepr jest ciężko zarejestrować jako środek transportu w krajach Europy i Ameryki. Po drugie, fabryka już wtedy przestała produkować nowe motocykle. To mnie jednak nie zniechęciło. Postanowiłam kupować motocykle u ludzi w miasteczkach i wioskach. Przecież na Ukrainie praktycznie w każdym gospodarstwie był motocykl z koszem. W ten sposób nauczyłam się z czasem rozróżniać marki motocykli.

Firma

Następny etap rozwoju przyszłej firmy „Arbalieta” był najtrudniejszy. Do przekazania motocykli nowym właścicielom konieczne było „przygotowanie przedtransakcyjne”. Oznacza to, że potrzebni byli mechanicy. Moja ekipa znalazła się sto kilometrów od Kijowa w miejscowości Biała Cerkiew. Wszyscy





panowie dosiadali Dnieprów i z entuzjazmem zgodzili się na udział w moim projekcie. Zaczynaliśmy w zwykłych garażach na dziedzińcu więzienia. W garażowej ciasnocie uczyłam się sztuki budowy motocykli. Było to bardzo radosne i kształcące doświadczenie. Mój tato był słynnym w Związku Sowieckim mechanikiem, a moje dzieciństwo minęło w ojcowskim garażu przy Ładach Żiguli. Z tego powodu lubię technikę, dzięki czemu lżej zgłębiało mi się jej zawiloci. Dało mi to więcej doświadczenia. Teraz z zamkniętymi oczami odróżnię jeden detal od drugiego i mogłabym udzielać konsultacji technicznych z remontu i eksploatacji motocykla Dniepr.

W dalszym rozwoju firmy przeplatały się ze sobą niepowodzenia z sukcesami. Wszyscy dopiero się uczyliśmy. Szczegółowo zgłębiałam zagadnienia międzynarodowego handlu, pracy z ekspedytorem i celnikami. Z czasem przyjęliśmy nazwę „Arbaliel”. Często zadawano mi pytanie, czemu chwyciłam się takiego zajęcia, a motocyklem nie jeżdżę? Nastąpił czas, kiedy pomyślałam, że należy sprawić sobie motocykl. Po raz pierwszy jazdy doświadczyłam nie na Ukrainie, a w Górach Tien-Szan.

Ku przygodzie

Moja znajomość zawarta w internecie z jednym z klientów zakończyła się tym, że zaprosił mnie na wyprawę na Uralach i Dnieprach w Tien-Szan. Sprzeciwiałam się prawie rok. Ja, mieszkanka wiel-

kiego miasta, przywykła do komfortu, nie wyobrażałam sobie życia pod namiotem w górach bez telewizora, prysznicu i internetu. Ale w końcu jednego dnia mój awanturniczy charakter wyciągnął mnie na spotkanie nowej przygody. Kupiłam bilet lotniczy. Po kilku godzinach lotu zaczęłam patrzeć na wszystko inaczej. Nie będę opisywać malowniczości Gór Tien-Szan. Nie da się tego zrobić słowami, to trzeba widzieć na własne oczy! Opowiem Wam zatem o mojej pierwszej podróży motocyklem.

Pierwsza wyprawa

Po długiej drodze ze stolicy Ukrainy nad kirgiskie Jezioro Issyk-Kum zameldowałam się w bazie motocyklowej. Poradzono mi, żebym się nie ociągała i wzięła lekcje jazdy motocyklem jak najszybciej. Było ciekawie i wcale nie tak strasznie. Trzykołowy motocykl był stabilny, nie obawiałam się, że zaliczę glebę. Po dwóch okrążeniach stadionu obserwatorzy stwierdzili, że mogę już zdobywać szczyty. A przez godzinę jechałam nawet jako pierwsza w kolumnie motocykli. Wszystkie maszyny były wyposażone w radiostacje. Ponieważ byłam niedoświadczonym kierowcą, instruowali mnie na przykład, że w dolinie przed wzniesieniem należy się rozpędzić i w żadnym wypadku nie ujmować gazu zanim nie zdobędzie się szczytu. Czekala mnie droga serpentynami na wysokość 2300 m n.p.m. Podjazd był długi, silnik pracował na wysokich obrotach i się przegrzał.



Ale jakby nie było, górę zdobyłam. Wokół mnie było nadzwyczaj pięknie i panowała przerażająca cisza! Przed sobą zobaczyłam tabliczkę z napisem: „Wstęp wzbroniony. Strefa osuwiska”. Cicho, pomyślałam, hałasować nie zamierzam. W tym momencie zapaliły się opary benzyny od iskry świecy. Zajął się silnik, ogień przeniósł się na bak i zaczął zbliżać się do dwóch dwudziestolitrowych kanistrów. Były pełne benzyny i umocowane na wózku bocznym. W pierwszej chwili pomyślałam, żeby uciec! Ale przecież byłam solidnie przywiązana do motocykla kablem od radiostacji. Ech, pomyślałam, jak zaraz wybuchnie! A potem osunę się w przepaść! I nikt nigdy mnie nie znajdzie! Złapałam rękawice i usiłowałam nimi zagasić ogień. Szło mi beznadziejnie. Machanie rękami tylko pomagało ogniovi w zajmowaniu dalszych elementów motocykla. Przypomniało mi się, że w koszu leży pełna, dwulitrowa butelka piwa. Dzięki temu udało mi się ugasić płomień. Przy tym jeszcze dużo piwa zostało. Gdy już opadłam z sił, usłyszałam w radiostacji głos: „Alena, zimno tam na górze?” Nie, ciepło, momentami nawet piekielnie gorąco.

Z chwilą, gdy ostatnia grupa zdobyła górę, jej oczom ukazał się obraz, jaki opisałam wyżej. Sie-

działam przy motocyklu na tle zapierającego dech w piersiach widoku, piłam piwo i zachwycam się panoramą gór. Pod motocyklem była kałuża. Nasz mechanik zdziwił się, dlaczego wypłynęło tak dużo benzyny. Jak opowiedziałam, co mi się przytrafiło, nikt nie uwierzył. Dowodem tego, co się stało, był opalony zbiornik paliwa, nieodwracalnie zniszczone ogniem rękawice i rozwiązane sznurówki w turystycznych butach. Taka to historia.

Brak prądu

Kolejna przygoda przydarzyła mi się podczas powrotu. Zniknęło ładowanie akumulatora. Ta usterka doprowadziła do tego, że wszystkie światła w motocyklu pogasły. Bałam się gasić silnik, by nie zostać w nocy na drodze. Cała grupa pojechała do bazy, a ja z mechanikiem mieliśmy ich dogonić. Nie da się nocą jechać drogą bez świateł i lampek obrysowych. Mechanik siadł za kierownicę, a ja z kosza zaczęłam oświetlać drogę ręczną latarką. Aby widzieli nas kierowcy samochodów, umieściłam z tyłu małą latareczkę.

Nasza ekipa czekała na nas w bazie i martwiła się, ale kiedy zauważyli nasze światła, to zdębieli. Z daleka byliśmy podobni do statku kosmicznego

z obcymi na pokładzie. Ten dzień na zawsze zostanie w mojej pamięci. Wieczorem, po wszystkich trudach, urządziliśmy uroczystą kolację. Winszowali mi, że stałam się członkiem wielkiej rodziny motocyklowej. Wszyscy się ze mnie śmiali, gdy nie mogłam podnieść do ust kieliszka z wódką. Moje kobiecie ręce, po całym dniu za kierownicą ciężkiego motocykla, jadącego górkami serpentynami, odmówiły posłuszeństwa. Stałam się bezsilna!

Podsumowania

Mam wiele podobnych historii w zapasie. Za drugim razem jeździli ze mną do Kirgistanu koledzy z Australii, Ameryki, Anglii, Izraela. Zналиśmy się tylko w internecie, ale zaufaliśmy sobie. Jestem przekonana, że takie wyprawy ludzi zmieniają. Ja też się zmieniłam. Pragnienie podróży i doświadczania niezapomnianych doznań sprawiło, że skoczyłam ze spadochronem, nurkowałam w Morzu Czerwonym, schodziłam ze speleologami w jedną z najgłębszych jaskiń świata – Optymistyczną. Planuję tego roku przelecieć się balonem i myśliwcem.

„Arbalieta”

W ten sposób konieczność zarobku w trudnym okresie przekształciła w biznes i pasję, czym zajmuję się z zamiłowaniem ponad dziesięć lat.

Dzisiaj nasza firma po krótkiej przerwie związanej z kryzysem finansowym, wchodzi na obroty. Związał się ze mną Siergiej. Mądry i bardzo odpowiedzialny. Wziął na siebie opracowywanie wszystkich zamówień, a także przejął rolę designera naszego magazynu internetowego. Jeśli ja mam być duszą firmy, to on jest jej rozumem.

Otworzyliśmy nowy portal internetowy www.dnepr-kiev.com. Polecam! Intensywnie rozwijamy sieć dilerów. Nie jest sekretem, że kijowska fabryka motocykli została sprzedana i przestała istnieć. Z każdym dniem ilość części zapasowych do mo-

tocykli maleje. W tych warunkach chcemy wyjść naprzeciw naszym klientom. Dla nas nie ma rzeczy niemożliwych! Znajdziemy dla Ciebie każdą wymaganą część do Dniepra, nawet tę najrzadszą. Tylko napisz do nas.

Plany

W najbliższym czasie chcemy zrealizować nowy projekt – odpowiedzi na pytania techniczne klientów w formie video. W cyklu filmów reklamowych nasz mechanik będzie opowiadał i demonstrował. Twoja pomoc jest tu bezcenna. Pytaj, odpowiemy. W tym roku planujemy zorganizować kilka przejazdów na Dnieprach po Ukrainie. Będziemy podróżować w Karpaty. Dysponujemy 10-12 motocyklami Dniepr i doświadczeniem w organizacji tego typu wypadów, w których zawsze uczestniczą profesjonaliści mechanicy. Każdy chętny jest mile widziany. O szczegółach przeczytacie tu: www.dnepr-kiev.com.

Oprócz tego każdy uczestnik ma oczywiście możliwość po podróży zakupić motocykl. Jeśli jesteście zainteresowani, to zawsze możecie wcześniej dać znać i wybrać dla siebie ten, który Wam wpadnie w oko.

Wszystkim Czytelnikom Kwartalnika życzę powodzenia! Uwielbiam ludzi, dla których motocykl, droga, przygoda są istotną częścią życia. Wszystkim Wam życzę zdrowia i pomyślności, Waszym rodzinom i przyjaciołom. A w szczególności udanych i niezapomnianych podróży!

Wasza Alenka

Zapraszam do grona znajomych na facebooku: <http://www.facebook.com/arbaletki>.

Wpadnijcie i podzielcie się swoimi opowieściami. Have a safe ride!

■ **Alena Miroshnyk**

tłum. z j. ros.: Mariusz Sawa



Źli motocykliści w kamizelkach



Impreza w parku miejskim. Motocykle stoją po jednej stronie głównej alejki, którą przechadzają się ludzie. Dzieciaki kręcą się między nogami wyrывая rodzicom a to, aby pomacać motocykl, a to żywego konika, który stoi opodal, a to te wypchane na kółkach do zabawy. W tle szykuje się do gry jakiś zespół, szeleszczą kolorowe baloniki, a konferansjer stara się zabawić publiczność. Poza tym paru zwykłych przechodniów, którzy nie wiedzieli, że będzie tu się coś działo albo po prostu nie są zainteresowani. Co jakiś czas ktoś przyjeżdża motocyklem, ktoś inny odjeżdża, raz ostrożnie przeciskając się przez grupę ludzi, raz tocząc przez opustoszałą akurat drogę.

W pewnym momencie jakiś idiota odpala swojego nakeda i zjeżdża na początek alejki, przegazowując przy tym agresywnie, zawraca i rusza ostro rycząc na wysokich obrotach. Ludzie przerażeni uciekają z drogi. Wstaję i ruszam jego śladem chcąc porozmawiać o tym, co robi. Jest już na samym końcu i zawraca. Czteryście metrów pokonał w momencie. Przede mną pojawia się dwóch ludzi z jednego z klubów MC. Niespiesznie stają w poprzek drogi, którą za chwilę będzie wracał koleś na nakedzie. Gdy się zbliża, jeden z chłopaków daje mu sygnał, aby się zatrzymał. Kiedy tylko motocykl staje, ten bez słowa wali kolesia w pysk otwartą dłonią i poprawia drugą. Idiota jest w szoku, ciosy były lekkie, więc ledwo poczuł, ale chyba dociera do niego poczucie publicznego poniżenia. Coś pyskuje, ale na propozycję „no to chodź” rejteruje, tym razem powoli, na miejsce z którego wyruszył. Chłopaki z MC wracają na ławkę. W tle słychać śmiechy i pomruk aprobaty. Oczywiście zarówno główny bohater, jak i jego koledzy mają inne odczucia.

Wracam i ja na swoją ławkę. Potem jeszcze komentujemy ze znajomymi, jakim trzeba być idiotą, aby szaleć w parku pełnym ludzi. Bez znaczenia jest, czy i jaki odcinek był pusty, gdy zza każdego drzewa mogło wyskoczyć dziecko, a kilka osób musiało uciec na chodnik.

Dopiero później nachodzi mnie smutna refleksja, że ta sytuacja będzie źródłem kolejnej mrożącej krew w żyłach opowieści o tym, jacy źli są motocykliści w klubach. O ich brutalnym usposobieniu i generalnie o tym, jak bardzo nie szanują innych. Oczywiście urażona duma idioty nie pozwoli mu przyznać się do tego, co zrobił. Zostanie tylko rzewna historia, jak to „niewinny” chłopak został brutalnie skrzywdzony przez „tych klubowych”.
Cóż... życie...

Junak

na Czech Tourist Trophy



Rozmawiał: Wojtek Kopczyński

Z wypełnionego motocyklami garażu Roberta Kopca w Opolu do czeskiej Brannej jest ok. stu kilometrów. Trudno więc się dziwić, że Robert od dziewięciu lat nie opuścił żadnej edycji Czech Tourist Trophy dla motocyklowych klasyków. W 2011 roku udało mu się po raz pierwszy zawitać tam nie w charakterze widza, ale zawodnika. Jego krwistoczerwony Junak wzbudził niemałą sensację i zainteresowanie wśród bywalców wyścigu. Podziw urósł jeszcze bardziej, gdy okazało się, że Junak nie tylko dobrze wygląda, ale równie dobrze jeździ.

Swoimi Drogami: Skąd powstał pomysł, by na takie zawody przygotować Junaka?

Robert Kopiec: Prawdę mówiąc, moim marzeniem był i jest start na sidecarze. Od lat jeżdżę motocyklami z koszem. Moją „emką” wziąłem udział w pierwszej edycji lubelskiego Super Veterana, gdzie zdobyłem pierwsze miejsce w kategorii motocykli z bocznym wózkiem. Niestety, by wziąć udział w edycji czeskich wyścigów drogowych, należy dysponować sidecarem, który posiada udokumentowaną przeszłość wyścigową. W Polsce taki sprzęt jest



nieosiągalny. Na szczęście te wymogi nie dotyczą motocykli. Ponieważ jestem miłośnikiem Junaka – mam dwa takie motocykle (w tym jeden oczywiście z koszem) – postanowiłem udowodnić sobie i innym, że w tym motocyklu tkwi wyścigowy potencjał.

S. D.: Dlaczego przerobiłeś jednego ze swoich Junaków na wyścigówkę?

R.K.: Nie, szkoda mi było ciąć i przerabiać oryginalny motocykl. Budowę zacząłem od zera, gromadząc po trochu potrzebne elementy. To bardzo skomplikowało i wydłużyło mi pracę. Czasem to aż żałowałem, że nie wykorzystałem jako bazy kompletnego motocykla.

S.D.: Twój Junak znacznie się różni od seryjnych już na pierwszy rzut oka. Powiedz coś więcej o przeróbkach. Zaczniemy może od wizualnych.

R.K.: Bak pochodzi z MZ „jaskółki”, zrobiłem tylko wgłębienia na kolana. Zadupek wyklepałem z blachy stalowej. Nie wzorowałem się tu na żadnych zdję-

ciach, ani innych materiałach – bo ich nie ma. Jest to moja wizja, jak mógłby wyglądać Junak w wersji torowej, gdyby taki powstał. Rama i zawieszenie zostawiłem oryginalne. Hamulce też. Podciąłem tylko nieco bębny dla lepszej wentylacji. Koła zmieniłem z oryginalnych 19-calowych na 18-stki.

S.D.: Oryginalne zawieszenie na nierówne asfalty i kocie łby w Horicach? Jak to zdaje egzamin?

R.K.: Bardzo dobrze. Motocykl trzyma się w zakrętach jak przyklejony. Na prostych odcinkach osiągam prędkość 150-160 km/h i nie mam problemów z dohamowaniem. Motocykl jest stabilny i bez kłopotów schodzę nim „na kolano”. Konstrukcja Junaka ma idealnie wyważony środek ciężkości.

S.D.: Powiedziałeś 160 km na godzinę?! Czyli mamy już nowy rekord prędkości Junaka!

R.K.: Niezupełnie. Silnik nie spełnia regulaminu bicia polskiego rekordu.





Fot.: K. Zalewska

Jest w nim zbyt dużo przeróbek. Zamontowałem suche sprzęgło od żuźlowej Jawy i kuty tłok. Silnik jest lekko rozwiercony – zgodnie z regulaminem czeskich wyścigów, pojemność nie może być zwiększona o więcej niż 10%. Zawór ssący ma średnicę 50 mm, a wydechowy 45 mm. Zawory dociskane są mocniejszymi sprężynami, również pochodzącymi z żuźlowej Jawy, a regulowane za pomocą śruby bezpośrednio na lasce. Miski zaworów zamienione z aluminiowych na tytanowe. Stopień sprężania wynosi 12:1

Silnik zasilany jest przez gaźnik Amal Mk1 934, o średnicy 34 mm. Oczywiście wszystkie kanały dolotowe są polerowane. Wał korbowy zostawiłem oryginalny, poprawiłem jedynie jego smarowanie i wstawiłem łożysko z motocykla KTM. Wszystkie mosiężne tuleje w skrzyni biegów wymieniłem na łożyska igiełkowe. Udało mi się też „odchudzić” motocykl o 50 kg. Mój Junak waży teraz ok. 120 kg.

S.D.: To jakie on ma teraz maksymalne osiągi?!

R.K.: W tej chwili osiąga około 160 km/h, ale jeżeli użyć jako paliwa metanolu i popracować jeszcze nad silnikiem, to możemy się zbliżyć do 200 km/h.

S.D.: No to instalacja elektryczna też pewnie nie przypomina tej sześciowoltowej?

R.K.: Miałem z tym sporo problemów. Testowałem kilka wersji. Początkowo iskrownik zastąpiłem aparatem zapłonowym od Fiata 126. Jednak cewki za długo nie wytrzymały takiego rozwiązania. W tym roku założę zapłon Pazon Smart Fire, zmodyfikowany specjalnie do mojego motocykla.



„W Junaku tkwił naprawdę wielki potencjał wyścigowy.”



Fot.: K. Zalewska



S.D.: Powiedz nam, jak sobie radzi twój Junak w konfrontacji z innymi wyścigówkami „z epoki”?

R.K.: Na czeskich wyścigach motocykle podzielone są na klasy rocznikowe i pod względem pojemności. Ja na moim Junaku startuję w klasie „J” – czyli motocykle produkowane w latach 1947-1967 i pojemności 350 ccm. Oczywiście wiele tu zależy od umiejętności kierowcy. Podczas pierwszego mojego startu w Horicach w 2012 roku trudno mi było dotrzymać kroku dwusuwom i dwucylindrowcom. Jednak podczas kolejnych startów w Kralowym Dworze i w Brannej mój Junak nawiązywał równorzędną walkę z dwusuwami w swojej klasie, choć wiadomo, że 4-takt nigdy nie osiągnie takiej sprawności jak dwusuw. W Junaku tkwił naprawdę wielki potencjał wyścigowy. Ten silnik jest bardzo podatny na modyfikacje i można z niego bardzo dużo wycisnąć. Szkoda, że czasy produkcji Junaka nie sprzyjały tego rodzaju próbom...

S.D.: Jak przebiegła homologacja twojego motocykla na wyścigowej komisji technicznej?

R.K.: Bez problemów. Jedyne zastrzeżenia były do zbyt małej tablicy z numerem startowym. Przy okazji dowiedziałem się, że mój Junak nie jest pierwszym,

jaki startował na czeskich wyścigach drogowych. Jeden z członków komisji na widok mojego motocykla rozmarzył się i zaczął opowiadać, że w latach 60-tych przyjeżdżał do nich na wyścigi jakiś Polak na Junaku. Wyszukał nawet jego zdjęcie, by mi pokazać. Ten Junak na zdjęciu miał bak Nortona. W tym roku postaram się dowiedzieć czegoś więcej o tym zawodniku.

S.D.: Dzięki za rozmowę i do zobaczenia w Czechach na wyścigach!

rozmawiał **Wojtek Kopczyński**

Zdjęcia: <http://mototrud.blogspot.com/>
K. Zalewska R. Kopiec





Opowiadania o motocyklach
motocyklistach
i wietrze we włosach

Gawędy Motocyklowe



<http://podzegarem.com>

Paweł i Paweł

rozmowy o „sportach” i szlifowaniu slajderów.



rozmawiał: **Paweł Szymański**

Jako jedyny z redakcji dosiadam motocykla sportowego. Może nawet nie tyle sportowego, co turystyczno – sportowego, albo nawet sportowo – turystycznego. Jak kto woli. W każdym razie piekielnie szybkie, strasznie długie i czerwone. To wystarczyło, aby w delikatny sposób szacowne grono redakcyjne dało mi do zrozumienia, że jestem najlepszym kandydatem do napisania kilku słów o motocyklach czysto sportowych. Zresztą w wielu Waszych mailach i opiniach pojawiły się pytania, dlaczego o plastikach nie ma w kwartalniku ani słowa. Opinie czytelników trzeba szanować, bo przecież dla Was to wszystko robimy, a ja nie ukrywam też, że jestem fanem tego rodzaju motocykli. Voilà!

Jako że sam tak naprawdę żyłki sportowca nie mam i pewnie wynika to bardziej z braku odwagi niż chęci, znalazłem sposób, żeby Wam jednak coś o pasji szybkości opowiedzieć. Jak nie drzwiami, to oknem. Mój kochany pracodawca dba o to, żebym mógł spokojnie parkować motocykl na wyznaczonym miejscu, niedaleko wejścia do firmy. Chwała mu za to. Obok często stawia swoją maszynę mój dobry kolega, również Paweł, który posiada bardzo zadbanego i pięknego Gixera. Tym o to zmyślnym podstępem, poprosiłem go o kilka słów, żebyśmy wspólnie spróbowali zrozumieć, o co w tym chodzi. Przyłapany i przyciśnięty do muru, długo nie oponował.

- Paweł, podziel się z nami swoją opinią, jak to jest z tymi sportami? Co Ciebie i innych w nich fascynuje?

- Zawsze marzyłem o „ścigaczu”. Od samego początku, kiedy zrodził się pomysł zrobienia kategorii A, miałem w zamyśle zakup motocykla sportowego. To jest chyba kwestia charakteru. Najpierw auto sportowe, potem motocykle sportowe, więc musi być to coś we krwi.

- Tak, benzyna wysokooktanowa, znam cię nie od dziś.

- No właśnie. Jedynie głos rozsądku bardziej doświadczonych motocyklistów poradził mi wybór na pierwszy motocykl Yamahę Fazer, w celu oswojenia się z czymś większym niż dwieście pięćdziesiątka używana podczas kursu.

- Czym tak naprawdę różni się motocykl sportowy od, na przykład, turystycznego? Czy to są duże różnice?

- Skąd wzięłeś takie głupie pytanie? Zasadniczo to wszystkim. Od pozycji na motocyklu, poprzez silnik,



hamulce, zawieszenie, temat rzeka. Są jak dwa inne światy, choć od czasu do czasu trafiam na opowieści osób, które objechały pół świata na R Jedyńce.

- Chyba musiałbym kolejne kilka miesięcy okładać tylek lodem. Powiedz mi dlaczego wybrałeś akurat taki motocykl? GSX-R to chyba jedna z najlepszych konstrukcji na rynku? Pewnie jestem subiektywny, bo wszystkie współczesne motocykle jakie miałem, to było Suzuki.

- Trochę z przypadku. Z pierwszego motocykla chciałem przesiąść się na Kawasaki Ninja ZX6-R, jednak nie udało mi się znaleźć wymarzonej „igły” tego modelu, a w międzyczasie kolega zmieniał swój GSX-R K4 600 na K7 750. Długo się nie zastanawiałem i skorzystałem z tej okazji. Nie żałuję, gdyż oprócz samej satysfakcji jaką daje mi ten motocykl, to również poznałem – dzięki temu akurat modelowi – mnóstwo super ludzi na forum GSX-R.

- Jako że lubimy fora motocyklowe, to pozdrawiamy ludzi z GSX-R. No dobrze, wracamy. Pierwsze skojarzenie przy sportowych maszynach, to prędkość, katapulta. Nie boisz się?

- Kiedy myślę o prędkości i kiedy szybciej jadę, to nie nazwałbym tego, co czuję strachem, bardziej chodzi o pewien rodzaj ekscytacji, adrenaliny. Jeśli chodzi o kwestię szybkości, to od samych wartości maksymalnych bardziej pociąga mnie przyspieszenie, które daje motocykl.

- Takie pytanie musi paść. Chociażby dlatego, że ludzie kojarzą sporty z większym ryzykiem niż inne rodzaje motocykli. Czy dbasz o bezpieczeństwo?

- Zdecydowanie tak. Staram się, żeby zawsze być jak najbardziej chroniony podczas jazdy. Czasami nie mogę się nadziwić, widząc innych „motocyklistów” w klapkach i w spodenkach oraz T-shirtach z krótkim rękawkiem. Jak można mieć tak ograniczoną wyobraźnię?

Wiem, że duża część osób zaczyna przygodę z dwoma kołami od zakupu motocykla, a potem w miarę możliwości finansowych zaczyna kupować odzież motocyklową. Ja zrobiłem wręcz przeciwnie. Jeszcze w czasie kursu na kategorię A, za odkładane pieniądze, zacząłem nabywać najpierw kask, potem rękawiczki, aż po buty i cały kombinezon tak, że po odebraniu prawa jazdy i zakupie motocykla byłem gotowy na „bezpieczne” wejście w realizację mojej pasji.

- Tak, pamiętam ile wydałeś na ciuchy. Zawsze ci ich zazdrościłem. Sam jeżdżę w używanym kombinezonie i słabym kasku. Chyba muszę to zmienić. To na pewno trochę kosztuje?

- Starłem się w miarę możliwości finansowych jak najmniej oszczędzać na swoim bezpieczeństwie, wobec czego skompletowanie mojej odzieży ochronnej kosztowało mnie około trzy czwarte ceny mojego pierwszego motocykla. Korzystam z kombinezonu i innych części ubioru znanych i sprawdzonych marek, z których korzystają profesjonalni zawodnicy.

- No dobrze, a jak już masz czas i możliwości, bo pewnie ochotę to masz zawsze, to gdzie jeździsz?

- W sezonie motocyklowym, czyli mniej więcej od połowy marca lub początku kwietnia, motocykl służy mi jako środek transportu w dojazdach do pracy. Większość kilometrów, które nawijam w ciągu sezonu, ze względu na mało turystyczną specyfikę mojej K4-ki, nakręcam w mieście lub jego obwodnicach. Średnio raz, dwa razy w tygodniu, najczęściej w okolicach weekendu, zbieramy się paczką znajomych z forum motocyklowego i wtedy, do późnych godzin nocnych, korzystając z mniejszego ruchu ulicznego, możemy się trochę pokręcić większą ekipą. No i oczywiście wypadamy na tor.

- A widzisz! Czyli jednak jeździsz na tor? Nie trzeba trenować umiejętności, jak niektórzy to robią, późną nocą strzelając z wydechów na uśpionych osiedlach? Można w Polsce tak się bawić? Powiedz, ile to mniej więcej kosztuje?

- Tak, przygodę z torem zacząłem w zeszłym roku, wobec czego to dopiero moje początki, ale nie ukrywam, że bardzo mi się spodobało i w tym sezonie zamierzam poświęcić więcej czasu na szlifowanie umiejętności jazdy i szlifowanie slajderów na kółkach na torze.

Ceny zróżnicowane są od obiektu. Ja zacząłem od najbliższego mojej lokalizacji toru, czyli Radomia. Uważam, że jest idealny dla osób zaczynających zabawę z jazdą po zamkniętym obiekcie, ze względu na nieduże osiągane prędkości i brak konieczności



częstej zmiany biegów. Śmiało można pokonać całość toru na pierwszym lub drugim biegu.

Ceny za czterogodzinną jazdę wahają się od sześćdziesięciu do siedemdziesięciu złotych, w zależności od wybranej sesji – poranna albo popołudniowa, oraz od dnia tygodnia. W weekendy jest to koszt sto pięćdziesiąt złotych za obydwie sesje.

- Czy trzeba mieć specjalnie przygotowany motocykl do jazdy po torze? Ja się zawsze bałem, że przyglebię i kilka tysięcy pójdzie na naprawę, a uwierz mi ostatnio nie jestem przy forsie.

- Nie, przynajmniej na początku i przy jeździe dla przyjemności. Wystarczy dla bezpieczeństwa wyposażać motocykl w crashpady. Na torze w Radomiu tego wymagają. Na wszelki wypadek można usunąć z motocykla lusterka i dobrze jest mieć przy sobie manometr do zmierzenia ciśnienia w kołach, gdyż powinno być nieco niższe niż podaje wartości optymalne producent.

Osoby bardziej zaawansowane i skoncentrowane na jeździe po torze, zakładają na motocykl owiewki torowe, oraz specjalne opony.

- Każdy z nas eksperymentuje. Ja zaczynałem od maxi skutera, potem kolejne rodzaje motocykli. Sportowe, turystyczne. Teraz mam chęć na jakiegoś dużego choppera. Jaki będzie twój następny motocykl i czy także sportowy?

- Przez kolejne dwa sezony zapewne pozostanę przy dotychczasowym modelu. Jedyne zamierzam oddać go w zaufane ręce, w celu podkręcenia jego osiągnięć poprzez modyfikacje ECU. Przez najbliższe

lata zostają przy motocyklach sportowych i prawdopodobnie następny motocykl, na jaki się przesiądę, to będzie GSX-R 750. Rocznie w zależności od możliwości finansowych, natomiast docelowo chciałbym jeździć Yamahą R1 lub GSX-R 1000, choć innych „litrów” również nie wykluczam.

- Paweł, dziękuję ci za poświęcony czas i rozmowę. Zupełnie inaczej wygląda obraz użytkownika sportowego motocykla w twoim wydaniu, niż powszechne i często krzywdzące opinie, jakie wystawiają nam pojedyncze jednostki, kwalifikujące się do nagród Darwina.

Na razie za oknem sypie śnieg (tekst został napisany zimą przyp. red.) **i jest naprawdę zimno, ale myślę, że już niedługo postawimy nasze sprzęty obok siebie na firmowym parkingu. Może, jak znajdziesz czas, to zabierzesz mnie ze sobą na tor? Powiem szczerze, że jak słucham tego, z jaką pasją opowiadasz, to nabieram coraz większej ochoty na wiosenne szlifowanie slajderów.**

Z Pawłem Kuciem

rozmawiał Paweł Szymański

Zdjęcia: Michał Badowski, Paweł Kuć.

Linki na Youtube do filmów Pawła:

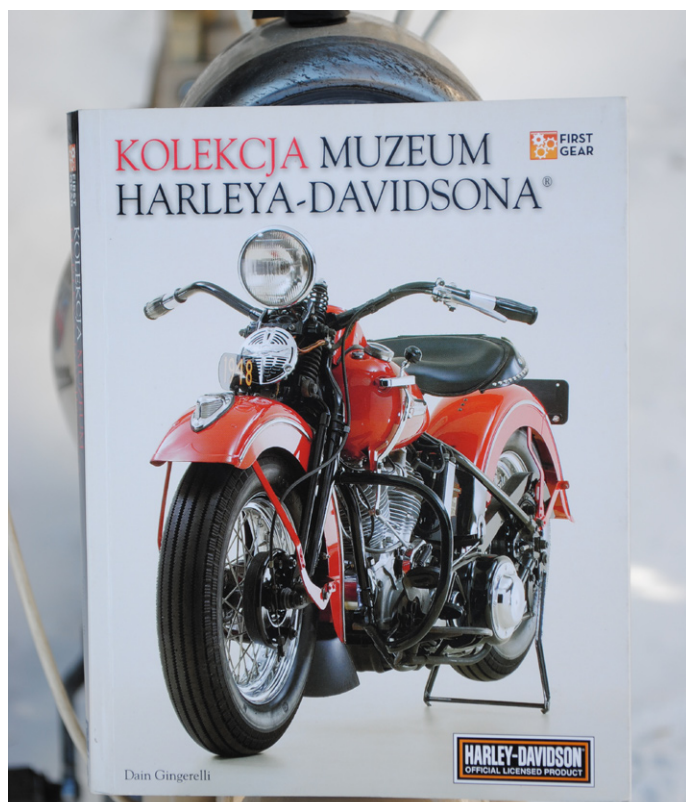
http://www.youtube.com/watch?v=8AHvwW_1xfI

http://www.youtube.com/watch?v=aZXA6_8m9s

<http://www.youtube.com/watch?v=qS3c2VS40gQ>

Tor Radom





"Kolekcja Muzeum H-D" Książka

Przed dwoma laty nakładem Wydawnictwa Buk Rower ukazała się publikacja autorstwa Daina Gingerelli'ego, wzbogacona fotografiami Randy'ego Leffingwell'a pt. „Kolekcja muzeum Harleya-Davidsona”. W pięknie ilustrowanej, 240-stronicowej, wydanej w przyjaznym formacie i na świetnym papierze, książce ukazano chronologicznie 51 modeli jednego z amerykańskich symboli motocyklizmu. Autor, zawodnik i dziennikarz, każdy rozdział rozpoczyna krótkim wstępem, a przy poszczególnych maszynach przedstawia ich historię oraz dane techniczne. Znamcy motocykli, a w szczególności pasjonaci-amatorzy, mają okazję zapoznać się z różnorodnością Harleya. Znajdziemy tam bowiem, oprócz tradycyjnych grubasów i chudych chopperów, także trójkołowy Servi-Car, wzorowany na BMW bokser XA, monstrualny XS z koszem, zerżnięty z DKW RT 125 – Model S, włoski C Sprint, czy też kolorowy FLH Rhinestone. Przegląd tych kilkudziesięciu egzemplarzy H-D uświadamia czytelnikowi, że motocykl z Milwaukee to nie tylko kupa metalu, ale wyraz „inżynieryjnego i marketingowego geniuszu” (s. 11), koncepcje wyznaczające nowe trendy, czynnik istotny nie tylko na ulicy, ale i na froncie, wielki przemysł i przede wszystkim: legenda. Do języka ulicy wjechał „harlej”, jak dzinsy czy adidasy. Niepotrzebna już reklama marki, bo na stałe zadomowiła się ona w kulturze. To się nazywa sukces!

Przyglądając się szczegółom można wyodrębnić dwa typy potknięć: autorskie i wydawnicze. Wśród tych pierwszych wymienię na pewno bardzo niefortunne sformułowanie „zwyciężyliśmy!” [my – Amerykanie] odnoście wojny w Afryce Płn. (s. 89). Rozśmieszyła mnie też ciekawostka z serii „Czy wiesz, że...” informująca, że „w Białym Domu zamieszkiwało po kolei dziesięciu prezydentów” podczas 50 lat użytkowania modelu FL Custom przez Jamesa Kobego. Ani to ciekawe, ani potrzebne. Pomyłek z drugiej kategorii jest niewiele i dlatego wypada pochwalić pracę tłumaczki Anny Siecińskiej, redaktorki Barbary Jampolskiej-Wasiak i korektorki Matyldy Pawłowskiej.

Do tej książki wraca się wielokrotnie, bo rozbudza wyobraźnię i prowokuje marzenia. Ukazuje ona geniusz ludzkiego umysłu i rąk, które przez ponad sto lat tworząc z pasją, tworzyły sztukę wysokich lotów.

„Kolekcja Muzeum Harleya-Davidsona” jest książką wpisującą się w motocyklową serię Wydawnictwa Buk Rower (www.bukrower.pl). Nie jest to pierwszy i miejmy nadzieję, nie ostatni przekład wartościowej pozycji, którego podjęło się Wydawnictwo.

■ **Mariusz Sawa**

Motorradkumpels Party



Fraulautern 2012

autor: **Hubert Pawłowski**



Na zlot ten, a raczej należałoby napisać „imprezę”, trafiłem całkowicie przypadkowo.

Na jednym z przyautostradowych parkingów w zachodnich Niemczech zatrzymałem się na chwilę, aby dać sobie trochę odsapnąć, a Jawie nieco ostygnąć przed czekającą ją jeszcze dziś całkiem solidną porcją gór.

Nie zdążyłem nawet rozpakować torby z prowiantem, ani dobrze usadowić się na ławeczce, gdy z hukiem nadjechały dwa motocykle: masywny Fat Boy prowadzony przez równie potężnego gościa oraz drobny przy nim Sportster, kierowany przez filigra-

nową kobietę. Fat Boy grzmiał pustymi wydechami, zagłuszając wszystkie dźwięki w okolicy; wtórował mu Sportster, lecz jego klang ginął bez reszty w piekielnym jazgocie większego (grubszego) brata.

Nieśmiało pozdrowiłem przybyłych. Oni natychmiast odpowiedzieli i pierwsze lody zostały przełamane. Nawiązała się sympatyczna rozmowa, w trakcie której otrzymałem zaproszenie na mały zlot, który ma się odbyć dziś wieczorem, a organizatorem jest lokalny klub motocyklowy o miło brzmiącej nazwie Motorradkumpels MC.

Ustalamy szybko miejsce spotkania. Na odchodnym pytam właściciela Fat Boya, jakim cudem jego motocykl przechodzi przegląd TÜV, przekraczając normy hałasu co najmniej o 250%. No i co ważniejsze, co na to patrol Policji? Zapytany tylko szeroko się uśmiechnął. Najwyraźniej ma swoje sposoby, a Polizei i TÜV nie są tak straszne, jak je malują.

Klub Motorradkumpels MC świętował swoje urodziny, wyprawiając przyjęcie dla innych klubów, ale przede wszystkim dla mieszkańców własnej dzielnicy – Fraulautern.



W tym też celu wynajęto centralny plac w dzielnicy, ustawiono dużą scenę, zapewniono wszelkie niezbędne wyposażenie. Cały teren profesjonalnie zabezpieczono. Żadnych popisów, bezpieczeństwo przede wszystkim – szczególnie tych najmłodszych, bo na imprezę przyszły całe rodziny.



Na scenie, oprócz lokalnych zespołów, miały okazję zaprezentować swój talent także dwie nastolatki – mieszkanki dzielnicy, laureatki konkursów wokalnych.

Między innymi w ten sposób klub zapewnia sobie życzliwość mieszkańców, mówiących o nim „to Nasz Klub”. Sam klub powstał w 1981 roku i zrzesza miłośników jednośladów, nie preferując żadnej marki motocykli. Jedynym ograniczeniem w sprzęcie jest pojemność silnika posiadanego pojazdu, która musi być większa niż 250 ccm, jak udało mi się doczytać w regulaminie.

Sama impreza przebiegała bardzo spokojnie, bez ekscesów i incydentów. Czuwali nad tym członkowie klubu.

Goście cały czas się zmieniali. Jedni odjeżdżali, przybywali nowi.

A gdy dzieci poszły już spać, rozpoczął się program dla dorosłych.



Niestety, chwilę później rozładowała się do końca bateria w aparacie fotograficznym i dalszy występ nie został uwieczniony. A szkoda.

Za to sama impreza trwała aż do białego rana...

■ **Hubert Pawłowski**





Primo Victoria!

Czasami trafiają się takie zespoły, że nie bardzo wiem, jak o nich pisać i jak je zakwalifikować. Dziśszego niewiele ma wspólnego z motocyklami. Nawet chyba nic nie ma, za to pewnie więcej ma z czołgami. Jednak ich związek z naszym krajem i wkład w promowanie polskiej pamięci narodowej, kultury i martyrologii jest sto razy większy niż wszystkich zebranych krajowych kapel. Kiedy zacząłem ich słuchać, nie wiedziałem, czy to kicz, czy zjawisko. Mój dobry kolega śmiał się, że jest to metal dla dziewczynek, a ja

cały czas gdzieś z tyłu głowy pamiętałem o szwedzkim zespole Europe, który był pierwszym, cięższym brzmieniem w moim życiu. Dzisiaj nie będzie o Europe, bo wszyscy już przecież dorośliśmy i nie potrzebujemy „Carrie” do przytulania na prywatkach, tylko o tych, którzy pierwsi pokazali światu i (o zgrozo!) Polakom, co to była bitwa pod Wizną. O tych, do których utworu „Uprising” został nakręcony w maju 2010 teledysk w warszawskiej fabryce Norblina. Wreszcie o tych, którzy Polskę lubią i chętnie goszczą na naszych scenach.



„Primo Victoria”, „Attero Dominatus” i ostatnia płyta „Carolus Rex”, to tylko część dyskografii szwedzkiego zespołu Sabaton, który powstał w 1999 roku w Falun z inicjatywy wokalisty Joakima Brodena. W 2005 roku wyszedł debiutancki album „Pimo Victoria”. Moim zdaniem jeszcze nie pokazał pełnego kunsztu muzycznego zespołu, ale był bardzo „czadowy” i spontaniczny. Zainteresowanie tematyką wojenną, bez konkretnej orientacji na kraj, było świetnym pomysłem na wypełnienie muzycznej luki. W połączeniu z power metalowym brzmieniem naprawdę dostajemy kawałek fajnej muzy. Co ciekawe, Sabaton nie koncentruje się w tematyce utworów na jednym kraju, czy stronie konfliktu. Joakim wiele razy na koncertach biegał po scenie z polską flagą, mówiąc publiczności, że to naziści, a nie Niemcy są odpowiedzialni za skutki wojny. Tak samo śpiewał o Stalingradzie, czy dywizji pancерnej Rommla w utworze „Ghost Division”. Z kolei w piosence „Aces in Exile”, która przypomina Brytyjczykom, że ich nieba podczas drugiej wojny światowej bronili obcokrajowcy, wspomina o Polakach, Kanadyjczykach i Czechach.

Zespół bardzo często występuje na festiwalach i koncertach. Podczas „Art of Live Tour” w 2009 roku, muzycy dali ponad siedemdziesiąt koncertów. Obecnie zakończyła się trasa promująca album „Carolus Rex”. W Polsce odbyły się trzy spotkania z Sabatonem na początku marca. Muszę przyznać, że na żywo robią bardzo duże wrażenie i mają świetny kontakt z publicznością. Podczas koncertu w Warszawie, zespół dostał od Stowarzyszenia „Wizna 1939” specjalne wyróżnienie za utwór 40:1 właśnie za to, że tysiące fanów w Polsce i w Europie mogło dowiedzieć się o tej jednej z najbardziej dramatycznych bitew drugiej wojny światowej. Tego samego dnia rano, Minister Obrony Narodowej, Tomasz Siemoniak spotkał się z Sabatonem w Ministerstwie, by podziękować im za wkład w upamiętnienie ważnych wydarzeń z historii Polski. Oprócz utworu 40:1, wymieniony został też przez Ministra dramatyczny „Uprising”, mówiący o Powstaniu Warszawskim.



Od 2012 roku w zespole nowymi członkami są perkusista Robban Back oraz gitarzyści Christer Rörlund i Thobbe Englund. Zastąpili oni Daniela Myhra, Daniela Mullbacka, Rikarda Sundena oraz Oskara Monteliusa. Pomimo tak drastycznych przetasowań Sabaton trzyma dalej poziom, a ich koncerty są niezapomnianym spektaklem.

To, co mnie osobiście bardzo boli w tym wszystkim to myśl, której nie potrafię się pozbyć odkąd poznałem ten zespół. Dlaczego do jasnej cholery Szwedzi lepiej dbają o historię Polski niż nasze rodzime zespoły?

 **Paweł Szymański**

Roztocze rajd

Wspólne spotkanie miłośników terenówek i motocykli turystycznych.

Termin: 15-18 sierpnia 2013 r.



Sobota, telefon do kumpla:

- Idziemy na piwo?
- Pewnie!

... i tak to się zaczęło! Jeden miał terenówkę i jeździł po Roztoczu dla przyjemności, drugi miał chęci i wiedzę o lasach. Po TYM jednym spotkaniu wiedzieli już, że chcą wspólnie zrobić coś fajnego, ciekawego, co pozwoli im realizować się w tym, co bardzo lubią i co robią najlepiej, coś co pozwoli im żyć pasją! Pomysł był prosty: w okolicach Roztocza mamy piękne tereny, czyste powietrze, wiele dzikich zwierząt, ciekawych ptaków i naturę niezniszczoną jeszcze przez cywilizację. Ludzie z dużych miast tęsknią za tym wszystkim, co oderwie ich od korporacji, pracy, biurowców i bloków, od garniturów i krawatów, od nienaturalnie szybkiego tempa życia, od spotkań w salach konferencyjnych... A ludzie z okolicy często sami nie do końca wiedzą, jakie skarby kryją się wokół nich, tak blisko, tak po prostu, tak na wyciągnięcie ręki.

Pomysł więc był, chęci były, trzeba było tylko brać się do roboty! Połączyli siły, prowadzili długie debaty, w tym nad logo i nazwą – i tak powstało Roztocze4x4. To był kwiecień 2011 roku. Głównym założeniem jakie przyświecało temu projektowi to: „Róbmy wszystko tak, jakbyśmy robili to dla siebie!” Niby proste, ale tylko niby. Miało być „na wypasie” jedzenie, atrakcje, zabawy. Wszystko „w pakiecie”. Brakowało jednak cateringu i przewodnika – nie było żadnego kucharza i nie było żadnego przewodnika. Znaleźli obu – najlepszych po tej stronie Wisły.

Pierwsze spotkanie miłośników off-roadu odbyło się już w czerwcu 2011 roku, a z każdym następnym spotkaniem zainteresowanie rosło. Przez dokładnie 20 imprez, jakie odbyły się do tej pory, wraz z uczestnikami przejechali tysiące kilometrów poza asfaltem, w terenie, zwiedzili najciekawsze i najpiękniejsze tereny Roztocza i Zamojszczyzny. Odbywały się zarówno imprezy typowo turystyczne, jak i tematyczne np. Andrzejki, Sylwester, czy integracyjne. A na wszystkich spotkaniach bawiły się świetnie setki uczestników.

Do tej pory wszystko kręciło się wokół aut terenowych. Jednak jednym z pomysłów, jaki kiełkował już od dawna, było wspólne spotkanie miłośników terenówek i motocykli turystycznych. Termin: 15-18 sierpnia 2013 r. Niektórzy mówili: nie uda się, nie zjednoczycie środowisk tak różnych! Kiedy startowało Roztocze4x4 też wiele osób nie wierzyło, że się uda. A jednak udało się! I to jak! Roztocze4x4 ciągle działa, rozwija się, zaskakuje nowymi pomysłami i ciągłymi chęciami do pracy.

„I Wielka Roztoczańska Włóczęga 2013” to oficjalna nazwa spotkania moto-samochodowego.

W zamierzeniu ma to być impreza cykliczna i odbywać się będzie co roku w długi weekend sierpniowy – kilkaset kilometrów dróg i bezdroży, piękne miasteczka i wsie po drodze: Nielisz, Zwierzyniec, Szczepieszyn, Susiec, Józefów. Oprócz siedlisk ludzkich uczestnicy odwiedzą wiele miejsc o znaczeniu historycznym: bunkry Linii Mołotowa, obóz zagłady Bełżec, Rezerwat „Nad Tanwią”. Długo by można wymieniać, a każde miejsce okraszone będzie niesamowitymi opowieściami przewodnika z pasją. Nad przebiegiem trasy i całą otoczką związaną z organizowaniem przejazdu czuwa Robert – założyciel Roztocza4x4. To on dba o to, by trasa była ciekawa i odpowiednia dla wszystkich uczestników.

Prawdziwa włóczęga charakteryzuje się także noclegami pod namiotami, ogniskami, śpiewem przy dźwiękach gitar i rozmowach do białego rana. Tym razem tego również nie zabraknie. Wszystko w imię integracji lekko szalonych ludzi, zakochanych w turystyce i we własnych maszynach – poszukujących przygody i wolności! Zdaniem organizatorów Roztocza4x4 – Roberta i Adama – to właśnie zamiłowanie i pasja do turystyki, podróży i motoryzacji zjednoczy ludzi biorących udział w tej Włóczędze.

Nie samym zwiedzaniem żyje jednak człowiek! Dlatego każdego wieczoru, po ciężkich i długich podróżach, kiedy obóz zostanie rozbity, a ogień będzie wesoło trząskał w ognisku, nadejdzie wreszcie czas na odpoczynek i wypróbowanie kulinarnego kunsztu Adama. Pierwsze dwa wieczory zakończy biesiada grillowa. Już wtedy da się odczuć, jak świetnym jest on kucharzem. Jednak prawdziwe mistrzostwo pokaże ostatniej nocy. Uczestnicy dotrą do położonego w środku lasu myśliwskiego pałacu Zamoyskich, zbudowanego na początku XX wieku, z klimatyczną

salą balową. Do tej właśnie sali uczestnicy zostaną zaproszeni na biesiadę w iście staropolskim stylu – z tańcami, jadłem i napitkami. I tak jak było w zwyczaju naszych przodków – tańce, hulanki, swawole do białego rana!

Tak oto przedstawia się ogólny plan tego spotkania. Pięknych miejsc i ciekawych ludzi nie trzeba szukać daleko od domu. Nasz kraj jest wyjątkowo piękny, niesamowity, wiele miejsc pozostaje nieodkrytych przed ciekawskimi podróżnikami. I Wielka Roztoczańska Włóczęga jest pierwszą i jedyną imprezą tego typu w regionie i jedną z nielicznych w Polsce, w której możemy poznać drugą stronę turystyki motorowej.

Motocykliści do tej pory nie mieli możliwości uczestnictwa w zorganizowanych imprezach turystycznych. Dlatego Roztocze4x4 jako pierwsze daje taką możliwość, udostępniając trasy zazwyczaj zamknięte dla podróżnych i przejezdne dla motocykli turystycznych. Połączenie dostępnych i pięknych terenów, ciekawych zabytków, ogromnej wiedzy historycznej, świetnego jedzenia i klimatu roztoczańskich lasów, daje mieszankę która gwarantuje świetną zabawę, a dla każdego znajdzie się coś ciekawego. Organizatorzy zadbają o to, żeby każdy uczestnik imprezy czy to motocyklista, czy kierowca auta, był w pełni bezpieczny i mógł bawić się w towarzystwie wspaniałych ludzi.

Wielka Roztoczańska Włóczęga czeka i na Ciebie!

Organizatorzy zapraszają na swoją stronę www.roztocze4x4.pl oraz na profil na Facebooku, gdzie chętni będą mogli znaleźć dokładne informacje o ich działalności.



Inauguracja sezonu OLDI CLUB

/Dolna Saksonia/ Niemcy

Autor: Michał Przybyła



Przygotowując się na dzień wolny 1 maja, postanowiłem poszukać w internecie jakiegoś złotu oldtimerów, koniecznie zawierającego stanowczy akcent motocyklowy. Niepozorny wynik wyszukiwania wskazał mi opcję spędzenia tego dnia na inauguracji sezonu OLDI CLUB ALTKREIS SYKE e.V. w miasteczku Thedinghausen w północno-zachodnich Niemczech, położonym zaledwie 30 km od mojego domu w Bremen. Plakat był w mojej ocenie mało obiecujący, ale nie zrażając się tym faktem, ok. godz. 10.00 przed południem, wyruszyłem do miasteczka moim ponad trzydziestoletnim czechosłowackim zaprzęgiem. Na autostradzie wyprzedziło mnie kilka Garbusów i dwa stare Transportery (tzw. Bulli), które prawdopodobnie jechały na zlot tych

pojazdów dalej na południe, w kierunku Hannoveru, bo nie widziałem ich później na zlocie.

Tak czy inaczej, już kilka kilometrów przed celem, zacząłem rozumieć, jak mylna była moja interpretacja plakatu i na jaką skalę spotkanie się szykuje. Dojeżdżając na miejsce, zobaczyłem ogromny, nie dający się ogarnąć jednym spojrzeniem plac i kilkadziesiąt zapierających dech w piersiach pojazdów zabytkowych. Dużo samochodów, ale też licznie zasilające szeregi sympatyków zabytków, przepiękne stare motocykle.

Obok dumnych Indianów i Harleyów stały pojazdy klasy 50 ccm, a kilka kroków dalej nawet zabytko-

we rowery z napędem spalinowym. Ponieważ lubię dwutakty, udało mi się wypatrzyć parę MZ-tek, Jawę Panelkę i kilka Dekawek (m.in. te z silnikami, na których jednostki napędowe wzorowali najpierw konstruktorzy pierwszego polskiego powojennego motocykla Sokół 125, a potem jego następców różnych marek, produkowanych m.in. w Kielcach, w Warszawie, a później w Świdniku aż do roku 1985).

Moją szczególną uwagę przykuły dwa rzadkie motocykle duńskiej marki Nimbus oraz stare „Angole”, których jestem cichym sympatykiem. Ponadto pojawił się Wanderer z początku ubiegłego stulecia oraz pięknie odrestaurowany dwusuwowy bokser IFA BK 350 z wózkiem bocznym, który, jak się dowiedziałem, należy do byłego pracownika fabryki w Zschopau. Ciekawy też był skuter Tourist z koszem oraz kilka innych zaprzęgów z tej klasy pojemnościowej. Zresztą obejrzyjcie zdjęcia i oceńcie sami. Może wypatrzycie jeszcze ciekawsze okazy.

Warto przy tej okazji pochwalić naszych Sąsiadów za bardzo dobrą organizację. Obok zabytkowych pojazdów, pysznego jedzenia i dobrego złotego napoju, przygotowano liczne atrakcje dla dzieci, więc nawet najmłodszy uczestnicy mieli zapewnioną dodatkową dawkę emocji w postaci trampolin, dmuchanych zamków do skakania, czy kilkunastometrowego podnośnika koszowego, umożliwiającego obejrzenie placu z lotu ptaka. Z ciekawostek dodam, że na polu motocyklowym rozłożono kilkadziesiąt deseczek pod stopki centralne jednośladowych oldtimerów, więc chyba nie przesadzę twierdząc, że wszystko było dopięte na ostatni guzik.

■ **Michał Przybyła**



Informacja o OLDI CLUB

OLDI CLUB ALTKREIS SYKE e.V. (skrót e.V. – eingetragener Verein – oznacza zarejestrowane stowarzyszenie) powstał z inicjatywy osiemnastu wielbicieli pojazdów zabytkowych w 1989 roku. Dziś liczy ponad 160-ciu członków, którzy jeżdżą zabytkowymi samochodami, motocyklami, a nawet traktorami. Jako główny cel działania klub postawił sobie odnawianie i ratowanie starych pojazdów oraz szerzenie zainteresowania takimi maszynami. Hasłem reklamowym jest „Wolne Życie Klubowe”, co w tym kontekście oznacza, że każdy sam, bez przymusu, decyduje o swoim stopniu zaangażowania w życie klubu. Do klubu może przystąpić każdy, bez wyjątku. Nie ma nawet warunku posiadania pojazdu zabytkowego, wystarczy być biernym pasjonatem starej motoryzacji. Złot pierwszomajowy odbywa się co roku. Klub organizuje również inne wyjazdy i spotkania.

Linki do strony i do zaproszenia:

<http://www.oldiclub.de/>

<http://www.oldiclub.de/images/oldiclub-syke.pdf>





III WIOSENNY ZŁOT JAWERÓW

autor: Jacek Kozłowski



W piątek dn. 19.04.2013 r. niejednokrotnie jeszcze o zmroku, w strugach deszczu, Jawerzy spieszyli na swych motocyklach z najdalszych stron, od morza, gór, wschodu i zachodu, aby spotkać się na zorganizowanym przez JAWA – CZ KLUB POLSKA III Wiosennym Zlocie Jawerów na Górze Kamieńsk w woj. łódzkim. Okoliczni pasjonaci zabytkowych motocykli zakasali rękawy, aby przygotować to miejsce na przyjazd kolegów z Klubu oraz forum internetowego JAWACZ.PL. Rankiem, na placu przed domkiem myśliwskim pojawiły się pierwsze Jawy i CeZety. Z biegiem czasu nadjeżdżali kolejni zlotowicze. Mimo że deszcz nie ustępował, kurtki i spodnie ociekały wodą, rękawice można było wyżywać, a buty już dawno nabrały wody, na twarzach wszystkich osób promieniował uśmiech. W domku myśliwskim przy kominku suszyły się przemoczone ubrania, smagane dymem, który snuł się wewnątrz budynku. Nie przeszkadzało to nazbyt cyklistom, którzy nadmuchiowali materace i rozkładali karimaty na podłodze. Ci odważniejsi rozbili namioty na pobliskiej polance, patrząc zatroskanym wzrokiem, czy namioty nie zaczęły przeciekać. Zadaszone ognisko skupiało wokół siebie coraz to więcej osób. Rozbrzmiewał głośny śpiew przy akompaniamencie gitary i bębna.



Czasem dało się słyszeć głośny warkot odpalonego silnika CeZety oraz jadącej Jawy z koszem. Jawerska brać wymieniała się uwagami i spostrzeżeniami z zakresu naprawy i eksploatacji swych motocykli. W sobotę rano na Górze Kamieńsk panowała cisza, padał drobny deszczyk. Najwytrwalsi położyli się do snu wraz ze wschodem słońca. Byli też tacy, co już się obudzili i właśnie zażywali porannej toalety. Wokoło było słychać coraz częstsze odgłosy silników. Przed południem zagościła u nas miejscowa telewizja, aby utrwalić to wspaniałe widowisko, bowiem rozpoczęto konkursy. Pierwszą konkurencją był konkurs wolnej jazdy. Następnie, najszybciej zaprzęg Jawy z Velorex - em na określonym odcinku przeciągnął uczestnik z okolic Rzeszowa. Zręcznością w umieszczeniu tłoka na wędce w cylindrze wykazał się przedstawiciel Nowego Targu, a celnością

strzału z wiatrówki do tarczy strzelec z Zachodniopomorskiego. Deszcz ustąpił. Wybraliśmy się zatem na paradną przejażdżkę do pobliskiego Kleszczowa. W czołówce kolumny jechali dumnie Jawerzy w klubowych kamizelkach JAWA - CZ Klub Polska. Za jadącymi motocyklami rozpościerała się biała zasłona dymna spalanej mieszanki w dwusuwowych silnikach naszych maszyn. Po powrocie do bazy przystąpiono do oficjalnego ogłoszenia wyników konkursów oraz rozdania nagród, zręcznie uformowanych z zębatek i łożysk w klimatyczne trofea. W kategorii „Wyczyn Złotu” uznanie zyskał Cezeciarz z okolic Żywca, który przyjechał na zlot przemierzając wiele kilometrów na CeZecie 175 wyprodukowanej w 1963 roku. Najdłuższą drogę na zlot (prawie 500 km) pokonał Klubowicz ze Stargardu Szczecińskiego. Nagrodę specjalną „Najładniejsza Jawa/CZ” otrzymał Jawer z Opola za zaprzęg Jawa 634 + Velorex 562.

Na zlocie można było podziwiać 46 motocykli marki JAWA i CZ przeróżnych modeli. Sobotni wieczór, podobnie jak poprzedni, minął we wspólnym, braterskim towarzystwie przy piwie z pieczoną kiełbasą. Już od pierwszych godzin w niedzielę kolejni Jawerzy odjeżdżali do swych domów, aby znów za dwa miesiące spotkać się na Letnim Zlocie niedaleko Brodnicy.

■ **Jacek Kozłowski**





Choć media ciągle pokazują antagonizmy pomiędzy „motocyklistami” a „kierowcami samochodów” (w wersji brukowcowej: „wariatami” lub zamiennie „dawcami” a „puszkarzami”), świat nie składa się tylko z dwóch barw: czarnej i białej. Są pomiędzy tymi skrajnościami jeszcze wszelkie odcienie szarości. I bardzo dobrze, bo bez nich świat byłby straszliwie nudny.

Większość motocyklistów posiada także prawo jazdy kategorii „B” i też używa samochodów, przyznając się do tego mniej lub bardziej otwarcie. Są sytuacje, gdy wręcz trzeba skorzystać z tego środka transportu – na przykład, gdy Szanowna Małżonka wyśle nas po nowy mebel lub duży sprzęt AGD. Wtedy bez „puszki” ani rusz, chociaż woziło się już motocyklem gitarę, kilkadziesiąt kilo książek. Sytuacji tego typu może być wiele.

Czasem wreszcie miłość do motocykli idzie w parze z uczuciem do samochodów, z reguły tych nieco starszych, często w rzadszych wersjach. Chcielibyśmy o nich dowiedzieć się więcej, szukamy rzetelnych informacji, niebanalnych zdjęć...

I tu pojawia się pewien kłopot. Otóż, niestety, piśma o tematyce samochodowej (nie licząc dosłownie kilku tytułów) dotknęła ta sama przypadłość, co motocyklowe. Tych najpopularniejszych nie da się czytać, bo i nie bardzo nawet jest co. Mam takie wrażenie, że piszący tam posiadli trudną sztukę pisania tak, żeby w dużej ilości słów zawrzeć minimum treści, aby tylko przypadkiem nie urazić sponsora artykułu. Mało tego, są to zazwyczaj przedruki z prasy zagranicznej, opisujące w zachwycie nowoczesne auta, które ciężko od siebie odróżnić, opiewające samochody pewnych koncernów i zręcznie

manipulujące raportami usterkowości, szkalujące inne. Na opisy pojazdów starszych zazwyczaj nie ma co liczyć, „bo to się nie sprzeda”, sponsor za to nie zapłaci...

Nie interesują mnie te biznesowe wojny podjazdowe, jednak po przejrzeniu czasopisma, które swoim charakterem i stylem bardziej przypomina prospekt reklamowy producenta niż gazetę, jak w starym dowcipie – zaczynam mieć obawy przed otwarciem konserwy...

Dlatego warto wspomnieć o czasopiśmie „Oktany”, ukazującym się od pewnego czasu w sieci, które pozbawione jest powyższych wad. Posiada za to wiele zalet, wśród których wymienić należy ciekawą grafikę, dobre teksty i wspaniałe, niebanalne fotografie. Oczywiście, przyznaję się bez bicia, od deski do deski przeczytałem tylko artykuły „historyczne” oraz o weteranach, „kartkując” tylko te o pojazdach współczesnych.

Jeśli mimo wszystko nie przekonałem „zatwardziałych motocyklistów” do zapoznania się z tym czasopiśmem, polecam uwadze dwa artykuły: „Samochody i motocykle Ludowego Wojska Polskiego 1945 – 1956” (nr 004) oraz „Motocykle sportowe w pierwszych latach PRL-u” (nr 003), pióra znanego Autora wielu wspaniałych książek i artykułów poświęconych dawnej motoryzacji. Jak się okazuje, czasy młodości naszych dziadków i pradiadków były dużo ciekawsze niż nam się zwykle wydaje.

Polecam uwadze.

Hubert Pawłowski

Jak mały skuter spełnił wielkie marzenie



autor: Artur Zawodny



Opowieść o mojej wyprawie może wydawać się dla części Czytelników trudna do zrozumienia. Dlaczego? Bo dzieje się sześćdziesiąt lat temu, rozpoczyna się w komunistycznej Polsce, w której dorastałem i dosiadłem swojego pierwszego motocykla. Tam też karmiony propagandą Stalina i jego następców myślałem o tym, jak wyrwać się z tych kajdan i przekroczyć Żelazną Kurtynę. Podróż była marzeniem prawie niemożliwym do zrealizowania ze względu na procedury związane z wycieczkami zagranicznymi, które były ściśle kontrolowane i na drodze do ich realizacji stało wiele przeszkód, jednak wszystkie je pokonałem. Ostatecznie dotarłem do raju zwanego USA, w którym osiedliłem się w 1967 roku.

Jak wyjechać?

W ówczesnej Polsce mogłem podjąć się podróży tym co miałem: Lambrettą 150 LD z 1956 roku. Czy to był odpowiedni sprzęt, by zabrać mnie, moją żonę Anię i bagaż na dystans 4000 kilometrów do Brighton i z powrotem? Oczywiście, że nie, ale udało się! Następnie, taka sama Lambretta zabrała nas w 1965 roku do Brukseli, gdzie uzyskaliśmy azyl polityczny, a ostatecznie znaleźliśmy się w Nowym Jorku w roku 1967. Przedtem jednak udało się nam odwiedzić w Anglii naszego wujka. Oto nasza historia.

Szczegóły podane niżej mogą wydać się nudne podczas czytania, ale myślę, że istotne dla uświadomienia sobie, jak skomplikowany był wyjazd z kraju. Lista dokumentów koniecznych dla przedstawienia władzom:

1. Oficjalne zaproszenie od osoby w kraju docelowym potwierdzone notarialnie.
2. Plan podróży musiał być zatwierdzony przez wojewódzki wydział komunikacji i zawierać koszty paliwa z zapewnieniem, że posiada się wystarczającą ilość gotówki.
3. W oparciu o powyższe, osoba zapraszająca musiała wysłać dewizy do polskiego banku na pokrycie kosztów.
4. Pracodawca musiał wydać potwierdzenie, że pracownik odbywa podróż w czasie urlopu.
5. Ambasada kraju docelowego musiała poświadczyć, że wydała wizę.
6. Mając wyżej wymienione papiery, biuro paszportowe wydawało paszport i zatrzymywało dowód osobisty, który miał być zwrócony po powrocie.
7. Podróżny odbierał wszystkie wizy wymagane do wyjazdu.
8. Udawał się do banku po odbiór pieniędzy od zapraszającego, bank raz jeszcze potwierdzał ilość wydanych pieniędzy. Warto dodać, że każda osoba była oficjalnie upoważniona do zakupu w polskim banku tylko 5 dolarów na drogę. Tak, pięć dolarów, to była największa kwota.

9. I wtedy, gotowy do jazdy, szczęśliwy motocyklista kupował polską mapę drogową... Ale, ponieważ wyjazdy za granicę w ówczesnym czasie były rzadkością, mapa kończyła się na granicy Polski! Żartuję? Nie, spójrzcie tylko na kopię tej mapy, którą wciąż posiadam.

Jak?

Załatwiwszy wszystko możemy jechać! Mając ograniczony budżet załadowaliśmy się na biednego osiołka zwanego Lambrettą, wyposażoną jedynie w sześciokonny silniczek! Gdy dzisiaj patrzę na zdjęcia, nie mogę uwierzyć, że tego dokonaliśmy! Kiedy 45 lat później zakupiłem identyczny skuter i przejechałem nim 50 km, powiedziałem sobie „nie ma mowy, mogę nim pokonać dystans najwyżej 200 km i to bez bagażu”. Jakim więc cudem udało się to w roku 1964? Nie wiem tego do dzisiaj, ale koledzy mówią mi: „nie zapominaj, że byłeś wtedy młody”. Jasne, byłem młody, ale fizyczna kondycja moja i mojego skutera wciąż jest taka sama. Niektórzy doświadczeni podróżnicy na skuterach, jak na przykład ten, który zrealizował wyprawę z Hiszpanii do Turcji (zob. „Scootering” z marca 2013), mogliby być zdziwieni zawartością mojego bagażu. Znalazły się tam rzeczy, których dzisiaj na wyprawę bym nie zabrał: kuchenka, dmuchane materace, jedzenie (tak, musiałem oszczędzać dolary), dodatkowe paliwo, olej, wiele ubrań, z których żadne oczywiście nie było dostosowane do jazdy motocyklem. Miałem jeszcze ze sobą bardzo ważną, ale małą paczkę: nasze przeżycie zależało od ukrycia 70 dolarów, które przesmuglowałem wbrew prawu, po to by mieć dodatkowe pieniądze.

Początek podróży

Pierwszy dzień był deszczowy; podróż ciągnęła się długo i pierwsze 300 km zrobiliśmy w „zaledwie” 8 godzin, tak – osiem! Nie zapominajmy, że prędkość podróżna Lambretty wynosi 80 km/h, oczywiście solo!

Następnego dnia przekroczyliśmy granicę zachodnią oddzielającą nas od Wschodnich Niemiec. Zostaliśmy poproszeni o pokazanie pustych kieszeni, o otwarcie niektórych walizek i o pokazanie wszystkich pieniędzy, włącznie z bankowym potwierdzeniem ich legalności. Najbliższą noc spędziliśmy w jakimś schronisku młodzieżowym w Poczdamie, wówczas mieście Niemieckiej Republiki Demokratycznej we Wschodnich Niemczech. Czy kontynuować dalszą podróż bez zwiedzenia Zachodniego Berlina? Nasłuchaliśmy się tyle historii o tej wyspie



wolności, o murze berlińskim, wówczas już trzyletnim i oczywiście o słynnym Checkpoint Charlie – przejściu granicznym pomiędzy dwiema częściami Niemiec.

Pierwszy kontakt z wolnym światem był szokujący! Przyjaźni ludzie, dobrze zaopatrzone sklepy, do których ludzie nie stoją w kolejkach po jedzenie, mnóstwo stacji benzynowych, bardzo ładne zachodnie samochody; w przeciwieństwie do paskudnych, prymitywnych samochodów robionych w Polsce na sowieckiej licencji. Niektórzy pytali nas, w jaki sposób dotarliśmy tu tym małym skuterem, a także jak uzyskaliśmy pozwolenie na przyjazd.

Wkrótce znaleźliśmy się na autostradzie prowadzącej na zachód; na drodze wiele samochodów osobowych i ciężarówek podążających z Niemiec Zachodnich do Berlina. Dwa dni później, gdy przekraczaliśmy granicę Niemiec Zachodnich zostaliśmy skrupulatnie przeszukani tylko przez wschodnio-niemieckich celników i zajechaliśmy na pierwszy kemping w wolnym świecie! Właściciel kempingu był zdumiony widokiem pierwszych podróżników zza żelaznej kurtyny i nie tylko zafundował nam darmowe miejsce, ale podjął nas wyśmienitym niemieckim piwem, którego delikatnego smaku nigdy

wcześniej nie dane nam było skosztować w ojczyźnie. Przed położeniem się spać otworzyłem swą sekretną skrytkę w skuterze i z dumą wyciągnąłem naszą fortunę w wysokości 70 dolarów. Moja żona Ania była w szoku, bo nie powiedziałem jej wcześniej o tych pieniądzach, ponieważ pewnie bardzo by się denerwowała na przejściu granicznym. Przemycenie pieniędzy było przestępstwem; w przypadku wykrycia na pewno bylibyśmy cofnięci do Polski i osadzeni, kto wie na ile lat, oczywiście osobno w małych pomieszczeniach.

Anglia

Naszym celem było miasto Brighton w Wielkiej Brytanii, gdzie od 1946 roku mieszkał wujek Ani. To on nas zaprosił i częściowo sfinansował naszą podróż. By dostać się do Brighton, wsiedliśmy na prom z Ostendy w Belgium, po czym z Dover, przemieściwszy się niekomfortową dla nas drogą z ruchem lewostronnym, szczęśliwie dotarliśmy do celu po północy.

Kiedy obudziliśmy się po krótkim śnie, nie mogliśmy uwierzyć, że za nami 1700 km. Wujek Ani także nie dawał temu wiary, podobnie jak wielu sąsiadów, którzy zobaczyli objuczony skuter.



Po kilku dniach odpoczynku dwa razy pojechaliśmy do Londynu, wolni jak ptaki, bo zostawiliśmy cały bagaż w domu. Jazda lewą stroną drogi w wolnych chwilach była ciekawym doświadczeniem, nawet ze świadomością, że mamy na życie jedynie kilka dolarów.

Wiedząc, jak wygląda życie za żelazną kurtyną, zapragnęliśmy opuścić ten raj klasy pracującej w poszukiwaniu azylu. W tym czasie dość łatwo można było zostać przyjętym przez wiele krajów zachodnich, w których panowała atmosfera antykomunizmu. Wiele osób z bloku wschodniego korzystając z okazji, po przekroczeniu granicy nie wracało. Najczęściej były to grupy artystów, takich jak: tancerze, muzycy, aktorzy, z których kilku członków pozostawało na Zachodzie. Przypomina mi się żart, który słyszałem jeszcze w Polsce: sowiecka orkiestra po wyjeździe do USA wróciła jako kwartet.

Mieliśmy jednak problem. Musiałem wrócić do Polski, by ukończyć studia inżynierskie na politechnice i uzyskać dyplom. Postanowiliśmy pojechać, a wyprawę kontynuować w roku następnym.

Czas w Anglii upłynął szybko. Nasza rodzina obwiozła nas po okolicy, poznaliśmy ich znajomych i po 10 dniach wskoczyliśmy na nasz niezawodny pojazd, który zapalił od pierwszego kopa i dowiózł nas do Dover, skąd udaliśmy się do Paryża, uważanego za najsłynniejsze miasto świata. Mając bardzo, bardzo ograniczony budżet, rozbiliśmy się na kempingu w Bois de Boulogne, gdzie spotkaliśmy nietuzinkowego motocyklistę z USA. Dosiadał wielkiego, ciężkiego Harleya-Davidsona, który zaparkowany obok naszego skutera wywoływał wrażenie, że nasza maszyna jest dziecięcą zabawką. Dowiedzieliśmy się, że facet przetransportował swój motocykl do Paryża samolotem. Wówczas nawet nie myśleliśmy, by tak podróżować i do końca nie wierzyliśmy w to co mówił. (Wiele lat później, kiedy jechałem motocyklem dookoła świata i ładowałem go na pokład samolotu, przypominałem sobie o naszym koledze).

Znów w Polsce

Powrót do kraju przebiegł bez większych komplikacji, ale kemping pod Brukselą odmienił nasze życie na zawsze. Jego właściciel, Philippe, namówił nas,



byśmy wrócili tutaj w roku następnym i obiecał, że pomoże nam w osiedleniu się. I tak zrobiliśmy!

Po przekroczeniu polskiej granicy i rozlokowaniu się na pierwszym lepszym kempingu, doznaliśmy szoku! Jak to możliwe, by nie było na nim toalety, prysznicza, a nawet wody, czy sklepu z najpotrzebniejszymi rzeczami? Na szczęście niedaleko płynął strumień. Byłem przyzwyczajony do tego, że w Polsce bierze się wodę z rzeki.

Po powrocie do domu rodzina i przyjaciele witali nas jak bohaterów. Nie mogli uwierzyć, że w ciągu trzech tygodni przejechaliśmy prawie 4000 km! Teraz do roboty. Należy przygotować się do przyszłorocznej podróży, w jedną stronę.

Czas płynął wolno, biliśmy się z myślami i żyliśmy nadzieją o sukcesie. Naszym największym problemem był brak pieniędzy, więc podjąłem się drugiej pracy, gdy jeszcze kończyłem szkołę inżynierską. Wkrótce, po zdaniu ostatnich pięciu egzaminów, opuściliśmy kraj w połowie maja 1965 roku. Nikomu nie powiedzieliśmy, że nie zamierzamy wracać, bo kto wie, jeśli dowiedziałyby się o tym władza, to może nie wydano by nam paszportów. Należy w tym miejscu zaznaczyć, że po powrocie z zagranicy paszporty oddawało się z powrotem. To był właśnie „raj robotniczy”. W związku z tym opuszczając kraj po raz drugi, musieliśmy przejść te same procedury, co poprzednio. Tak właśnie władza komunistyczna kontrolowała wolność swoich obywateli. Oczywiście nie można tego porównywać z życiem ludzi w Związku Sowieckim lub Korei Północnej.

[...]

Ameryka i Lambretta

Przez kolejne lata nie miałem kompletnie nic wspólnego z motocyklami i skuterami, zaczynaliśmy życie od nowa. Dopiero w 1987 roku zakupiłem Suzuki 850, ale wciąż powracała myśl, o tym, jak by to było fajnie mieć Lambrettę 150 LD. Było takich wiele, importowanych z lat 50. i 60., ale królował Harley-Davidson. Podsumowując, miałem kilka Hond, BMW, na których odbyłem wiele długich podróży: Władywostok, Chiny, Filipiny, Tajlandia, Meksyk, Ameryka Południowa, Tajwan (tam króluje skuter) oraz Europa. Ale wciąż oglądałem się za Lambrettą.

Pewnego dnia w 2005 roku, gdy już byłem na emeryturze, przyjaciel zadzwonił do mnie z informacją, że w stanie Indiana jest Lambretta z 1958 roku, dokładnie taka jak moja! Mieszkalem wtedy w Kalifornii, więc odległość wynosiła „zaledwie” 2900 km. Nie namyślając się zbyt długo, wskoczyłam na swojego Gold Winga z 1978 roku i trzy dni później stałem się bardzo szczęśliwym posiadaczem skuteru. Niemalże identycznej Lambretty, jaką miałem kiedyś, nawet w takim samym kolorze! Pierwszy właściciel kupił ją w 1959 roku i zrobił na niej TYLKO 2100 mil. Skuter wyglądał jak nowy. Zapłaciłem za niego bez zastanowienia 2500 dolarów.

Po usunięciu kilku drobnych usterek i rejestracji, przyszedł mi do głowy niesamowity pomysł! Wysłać skuter do Warszawy i powtórzyć podróż do Brighton, tą samą drogą. Jeśli to zrobię, to znów będę trzydziestolatkiem, tym samym z 1964 roku!

Kiedy zacząłem jeździć skuterem, poczułem dyskomfort z uwagi na małe osiągi maszyny, której prędkość maksymalna sięgała zaledwie 50 mph. Jak zatem będę nią jechał po współczesnej szybkiej autostradzie? Przecież to samobójstwo! W żadnym wypadku! Pomyślmy więc o czymś mniej wyczynowym, ale jednocześnie realnym: przejadę USA od wybrzeża do wybrzeża, czyli około 4700 km, co mniej więcej równa się trasie z 1964 roku. Zaplanowałem ją wedle drugorzędnych dróg, które są najczęściej używane przez wielu amerykańskich motocyklistów. Taka wyprawa nie będzie miała tak sentymentalnej wagi jak identyczna do Brighton, ale to też jest coś! Zresztą, gdy będę robił 350 km dziennie, mogę jechać nawet 2-3 tygodnie.



Tak czy siak całkiem inne problemy zaprzątnęły moją głowę, a pomysł dotyczący tejże wycieczki odszedł powoli w zapomnienie. Lambrettą jeździłem okazjonalnie, bywałem na kilku złotych i w końcu skuter znalazł swoje miejsce w garażu obok pięciu Hond, które są moimi ulubionymi motocyklami.

Europa

Z upływem lat, z powodów rodzinnych musiałem przeprowadzić się do Europy. Likwidacja mojego skromnego mieszkania byłaby względnie prosta, ale będąc w posiadaniu Lambretty, pięciu innych motocykli i samochodu, nie mogłem pozwolić sobie na przewiezienie tego wszystkiego przez Atlantyk. Nadeszła nieunikniona decyzja: sprzedaj wszystkie motocykle! A co z Lambrettą? Zabrać ją do Europy? Po co? Jak często będę nią jeździł? Przyjemność może stać się ciężarem! Nie ma wyboru – musi zostać sprzedana!



Co roku w styczniu w Las Vegas odbywa się wielka giełda motocyklowa. Tam kupiłem i sprzedałem wszystkie swoje motocykle, włącznie z Lambrettą. Musiałem zrobić to w miarę szybko, zanim wygaśnie umowa najmu mojego mieszkania. 15 stycznia 2013 roku widziałem swoją Lambrettę po raz ostatni, gdy już była wystawiona na aukcji. Smutno było patrzeć, jak trafia w czyjeś ręce, ale wszystko w życiu ma swój koniec (według mnie skuter został sprzedany bardzo tanio, za jedyne 2500 dolarów, czyli za tę samą cenę, za którą go kupiłem).

Czy żałuję? Gdybym jej nie sprzedał, nie zamknęłyby się jakiś rozdział w moim życiu. Chociaż... Rok temu kupiłem Aprilię Scarabeo 150. Po co? Ponieważ mój kolega nie wiedział, co z nią zrobić! Obecnie skuter czeka na mnie w Polsce, a kolega odszedł. A teraz rozpocząłem nowe życie w Roses (Girona), na razie bez motocykli i skuterów.

■ Artur Zawodny

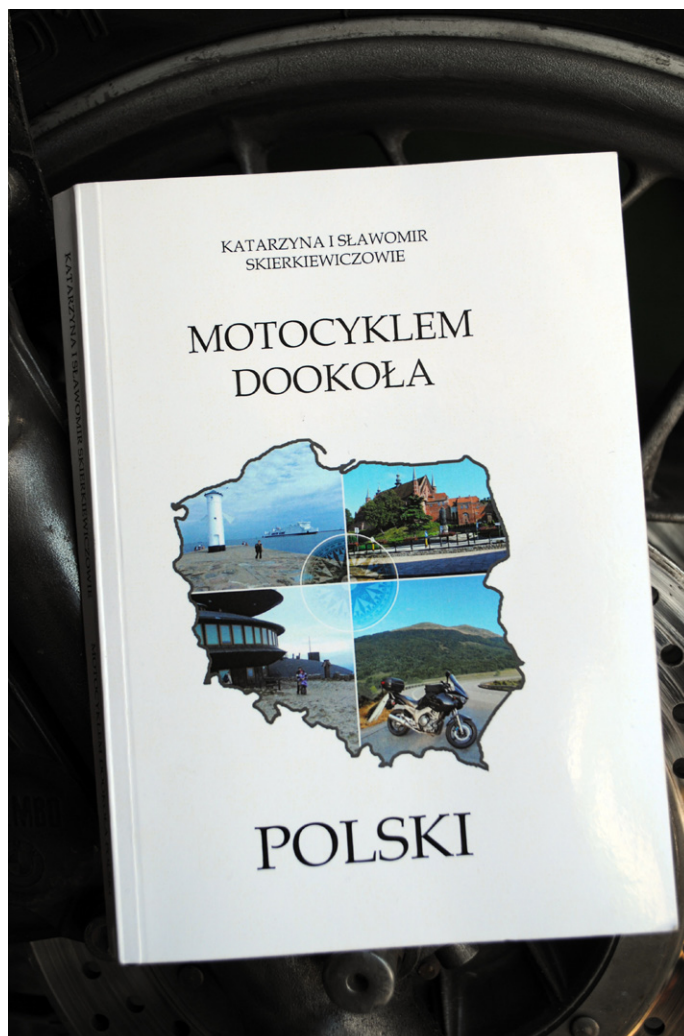
Tłum. z ang. Mariusz Sawa

Tekst ukazał się także w magazynie "Scooting"



RECENZJA CIEKAWEJ KSIĄŻKI

Motocyklem dookoła Polski



„Lubię bociany i spadające gwiazdy. Czym dalej na północ, tym więcej bocianów, dlatego tam postanowiliśmy rozpocząć naszą podróż. A spadające gwiazdy? W sierpniu...”

W ten oto nastrojowy sposób Katarzyna Skierkiewicz rozpoczęła swoją książkę napisaną z mężem Sławomirem, którą zatytułowali po prostu „Motocyklem dookoła Polski”. Jest ona dwugłosem małżonków. Każdy etap podróży odbyty Yamahą TDM opisali osobno. Jechali cały dzień, a wieczorami robili notatki. Wiernie odtworzyli przebieg trasy. Pokazali bezdusznym i dobrych ludzi, przyjemne i nieprzyjemne przygody, piękne zabytki i bogatą polską przyrodę, nawet w postaci koguta. Publikacja jest cenna dla tych, którzy w zaciszu domowym lubią spędzić wolny czas z książką, jak i dla tych planujących podobny wypad w Polskę. Mankamentem książki jest brak spisu treści.

Na koniec oddam głos Sławomirowi: „Zrealizowanie jednego celu powoduje też, że ma się więcej wiary i siły do wyznaczania sobie kolejnych”. Nasuwa się więc pytanie: dokąd Skierkiewiczowie pojadą teraz?

■ **Mariusz Sawa**



Szanowni motocykliści. Nie można cały czas nawijać kilometrów, szlifować slajderów, albo siedzieć w garażu. Czasami człowiek odstawia motocykl na chwilę i poświęca się innym pasjom. Jedną z nich może być czytanie. Dlatego chciałem Wam dzisiaj polecić zbiór opowiadań na wakacje – "Lato Moralnego Niepokoju". Jeżeli znajdziecie chwilkę dla siebie albo będziecie czymś chcieli zająć swoją kobietę, żeby samemu odjechać w dal, serdecznie Wam polecam niniejszą książkę. Kiedy będziecie czytać ten numer, ona już będzie na rynku. Zajrzyjcie też na stronę na fejsie. Oczywiście nikt nie sugeruje Wam wpychania na wakacje kolejnych kilogramów do kufrów i sakw, dlatego spokojnie będziecie mogli pobrać ją sobie w formie ebooka na swoje poręczne urządzenia elektroniczne. Dodam jeszcze, że jest tam jedno z moich opowiadań.

Mam nadzieję, że "Lato Moralnego Niepokoju" umili Wam wakacyjny czas. Czy spędzacie go moralnie, czy niemoralnie to już Wasza sprawa. Na pewno jakiś drukowany egzemplarz z podpisami autorów znajdzie się na konkurs w najlepszym czasopiśmie dla motocyklistów, czyli w niezależnym, niebanalnym, powalającym konkurencję kwartalniku "Swoimi Drogami".

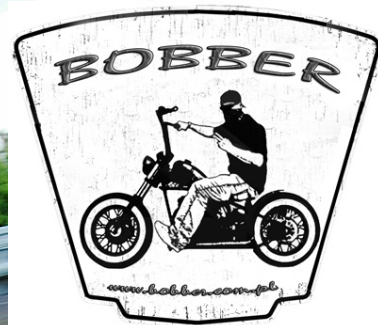
Pozdrawiam wakacyjnie
Paweł Szymański

Fragment recenzji Jakuba Winiarskiego. Pisarza, poety i Redaktora Naczelnego „Nowej Fantastyki”

„Z początku miał to być tylko „Ebook na lato” i tak też brzmiał tytuł roboczy przedsięwzięcia. Żadnych ciężkich tematów, żadnego przynudzania, jak najwięcej dobrej zabawy, humoru, inteligentnej rozrywki. Forma? Dowolna, dlatego czytelnicy znajdą tu zarówno obyczajową miniaturę, jak rozbudowane science fiction, lekki paranormal obok romansu, prozę wybujałą formalnie obok ascetycznej. Pisarze i pisarki mieli po prostu pokazać, na co ich stać. I choć dla kilku osób opowiadanie w tym zbiorze stanowi debiut, każdy zadbał o profesjonalizm, każdemu zależało. Efekt? Jak stwierdziła Iwona Grodzka-Górnik: Być może czytelnicy odkryją dla siebie „nowego ulubionego autora”, na którego książki zaczną z niecierpliwością oczekiwać?”

BOBBER NAD WISŁĄ

autor: Piotr z bobber.com.pl



Z wykształcenia jestem prawnikiem, z zawodu wojskowym, a oprócz tego także wielkim pasjonatem motocykli. To połączenie dało wybuchową mieszankę zbuntowanego motocyklisty, który chciał wyróżnić się z tłumu, oderwać się od pracy, w której musi non stop kręcić głową, aby nie zastygł beton. Jeszcze kilka miesięcy temu wolny czas spędzałem na przerabianiu własnego motocykla (Yamaha XJ 650 Maxim Bobber projekt) oraz na przeglądaniu w Internecie zdjęć customowych motocykli. Mijały godziny, setki obrazów migały przed oczami, prze-

szukiwałem zagraniczne portale w poszukiwaniu inspiracji do stworzenia własnej niepowtarzalnej maszyny. Nagle coś mnie tknęło – zdałem sobie sprawę, że przecież nie tylko mnie to interesuje.

W Polsce nie było wirtualnego miejsca, gdzie ludzie o podobnych zainteresowaniach mogliby pogadać. „Zwykli” motocykliści mają swoje zrzeszenia, kluby oraz mnóstwo tematycznych for internetowych dotyczących seryjnych motocykli, gdzie mogą porozmawiać i podzielić się swoją pasją i wiedzą.

Dlaczego więc ludzie tacy jak ja, zarażeni starą szkołą budowania motocykli, takiego miejsca nie mają. Tak właśnie narodził się pomysł na założenie naszego forum: www.bobber.com.pl.

CO TO JEST 'BOBBER'?

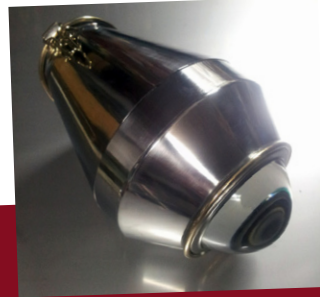
Ten styl customowych motocykli nabrał kształtu w latach 40. i 50. XX wieku. Jego początek wiąże się z powrotem amerykańskich żołnierzy z Europy po II wojnie światowej. Wojskowi mechanicy, jak i zwykli żołnierze, których zainspirowały znacznie lżejsze Europejskie motocykle, postanowili przenieść to na swój grunt. I się zaczęło... Dodajmy do tego klimat lat 60., dobrą muzykę rockową, wszechobecny luz oraz swobodę z domieszką amerykańskiej kultury i mamy istny szal. I takie są właśnie motocykle na naszym forum – dzikie, jedyne w swoim rodzaju, nikt do końca nie przewidzi ich zachowania – nie wspomnę o zachowaniu ich właścicieli.

Kiedy powstawały pierwsze „bobbery”, celem nie było stworzenie nowego typu motocykla lub subkultury. Ideą było zbudowanie pojazdu, który posiada tylko tyle kłopotów, ile jest potrzebne, aby gnać do przodu i z daleka zwracał na siebie uwagę (przede wszystkim płci pięknej i tak chyba pozostało do dziś).

CO TO ZA MIEJSCE?

Forum www.bobber.com.pl skupia ludzi z Polski, lecz jest też kilku typków mieszkających poza granicami naszego pięknego kraju. Nie jest ważne skąd pochodzisz, jak grubo masz wypchany portfel. Ważne jest to, ile serca wkładasz w to, co robisz. Ludzie z forum to dusze artystyczne, w dużej mierze to także indywidualiści, którzy próbują wyrazić siebie w swoich motocyklach, wyróżnić się w tłumie wszechobecnych plastikowych szlifierek i innych drogich maszyn utopionych w chromie po lusterka.

Pisząc o artystach wystarczy spojrzeć na projekt Yamahy XV750. Umieszczony jest w dziale bobber, ale co z tego wyjdzie, to już nawet sam właściciel nie wie – musicie zobaczyć ten temat w całości. Choć projekt nie jest jeszcze dokończony, dbałość o szczegóły i sam zamysł robi wrażenie. Wykonanie błotników i lampy powala na głowę.



Pokazujemy, że „bobbing” nie wymaga dużego nakładu pieniędzy. Motocykle przemieniamy pod swoje potrzeby, gusta. Zwykle odbywa się to w przydomowym warsztacie. Niekiedy budujemy swój wymarzony pojazd od podstaw, jeżeli tylko pozwalają na to warunki. Większość z nas dysponuje skromnym zapleczem garażowym z podstawowym wyposażeniem. Niektórzy grzebią po piwnicach, przydomowej drewnianej szopie, czy nawet w swoim małym pokoiku na 4 piętrze betonowego bloku, budząc się z gotowym motorem i rebusem, jak przetransportować swojego bobka na dół.

Nasze motocykle rzadko kiedy skąpane są w chromie czy innych drogich dodatkach. To klasyczne pojazdy z lekkimi elementami dekoracyjnymi wykonane w starym oldschoolowym stylu.



Skarby, które możemy zaadaptować do swoich maszyn, wyszukujemy na motobajzlach, w Internecie, w starych garażach. Osobiście kilka elementów zaadaptowałem ze starych militarnych pojazdów przeznaczonych na żyłетки. Wszystko może się okazać fajnym elementem, tylko trzeba mieć pomysł. To mi ma pasować, a nie ludziom, którzy na to patrzą. Najlepszym przykładem, że wszystko da się zrobić jest projekt naszego najmłodszego, niespełna 16-letniego forumowicza, który dał drugie, lepsze życie Zipp'owi Ranger.



Nie martwimy się tym, że coś nie będzie pasować. Nasze motocykle odzwierciedlają nas.

Zdecydowanie różnimy się od „zwykłych” motocyklistów. Personalizujemy swoje pojazdy pod nasze potrzeby czy gusta. W przeciwieństwie do masy motocyklistów w Polsce, nie bujamy się na drogich maszynach. Jeśli nas odwiedzicie, będziecie mogli podziwiać przekozackiego bobbera na bazie Jawy 50.



Tak zgadza się, to jest Jawa 50. Wykonał ją jeden z naszych forumowiczów, którego miałem zaszczyt osobiście poznać. Świetny facet i jeszcze lepszy mechanik – jeśli potrzeba zawsze doradzi i wybije głupie pomysły z głowy.

Nie obwieszamy naszych maszyn kosztownymi gadżetami, kuframi, frędzlami, które często wyglądają tandetnie i kiczowato i są droższe od samej maszyny. Można powiedzieć, że cechuje nas minimalizm: im mniej elementów, im lżejszy motocykl, tym bardziej jesteśmy z niego dumni. Nie nosimy drogich, markowych ubrań: sam jeżdżę w starej skórzanej kurtce kupionej w dość znanym polskim portalu aukcyjnym za całe 50 zł z przesyłką. Jesteśmy zwykłymi ludźmi z niezwykłą pasją.

Ludzi takich jak my jest na razie dość mało w porównaniu do, jak już wcześniej wspomniałem, zwykłych motocyklistów i jesteśmy rozsiani po całej Polsce. Mam wielką nadzieję, że urośniemy w siłę i będziemy pręźnie promować starą szkołę budowania motocykli. Motocykli, które mają duszę i wielkie jaja. Forum jest miejscem, gdzie przede wszystkim rozmawiamy, ale nie tylko o motocyklach. Portal przede wszystkim miał się skupiać na tematyce bobber, bratstyle, scrambler, lecz zaczęły pojawiać się również tematy dotyczące caferacer czy streettracker. I chciałbym tu z góry zaznaczyć, iż nie chcemy w żaden sposób być konkurencją dla innych portali. Po prostu ludzie tacy jak my w pewnym momencie mają niedosyt twórczy i próbują zrobić coś więcej, stworzyć coś w trochę innym nurcie. Konsultujemy swoje pomysły, dzielimy się radami, polecamy do-

bre warsztaty, sklepy z częściami. To świetna okazja, żeby pochwalić się tym, co sami, własną pracą, stworzyliśmy. Jeśli tylko ktoś ma możliwość, tworzy swoje cacko od podstaw, inni tylko wprowadzają delikatne zmiany wizualne – kilka cięć szlifierką, błotniki do kosza, siedzenie ze starej „ukrainy” i już jest ok. Jak to mówię: ma być bobberowo i do przodu. Chyba się rozczulam, ale jeśli ktoś spróbuje raz, to już nie odpuści. Jazda motocyklem zrobionym pod siebie jest najlepszą rzeczą, którą można robić w ubraniu. Tę bez ubrania zrobisz już na pierwszym zlocie, kiedy wjedziesz swoim motocyklem.

Także problemy nie związane z motocyklami są dla nas ważne. Możemy poruszyć każdy temat i pomóc innym. Kawalek „podłogi” jest przeznaczony również na humor czy zdjęcia płci pięknej.

www.bobber.com.pl skupia już ponad 150 aktywnych użytkowników. Dla mnie jako założyciela jest to spory sukces, gdyż ten styl życia jest w Polsce dość nowym zjawiskiem, a forum istnieje niespełna pół roku. Do naszego grona należą też osoby znane w świecie polskiego customu motocyklowego. Poniżej przedstawiam jeden z motocykli ze stajni koleś, który robi to już parę lat i nie jest to bobber.



Więcej info o firmach, które działają u nas i u których można zamówić motocykle na forum. Pomimo iż niektórzy robią to profesjonalnie, na forum panuje przyjazna atmosfera. Nie ma mowy o wywyższaniu się przez kogokolwiek, nikt tu nie gwiazdorzy. Należy oczywiście się stosować do regulaminu, ale, jak wiadomo, w każdym świecie obowiązują pewne zasady.

GDZIE MOŻNA NAS SPOTKAĆ?

Miejscem naszych spotkań i rozmów jest przede wszystkim wirtualny świat.

Jeśli tylko pozwala na to czas, organizujemy również „zwykłe” spotkania. Dzięki temu zawiązało się już kilka przyjaźni, mamy znajomych o podobnych zainteresowaniach w różnych miejscach kraju i poza Polską.

Można nas także spotkać na zlotach motocyklowych, pokazach, targach czy innych tego typu imprezach. Na razie jako obserwatorzy i łowcy nowych pomysłów, ale z czasem na pewno niejednego motocykl ze stajni forum zdobędzie nagrody i wyróżnienia. Dla nas jednak największym wyróżnieniem jest posiadania moto, za którym oglądają się tłumy, a sami „seryjni motocykliści” daliby nam w ryj (nie wiem czy tu nie przesadziłem).

Tworzymy otwartą grupę motocyklowych maniaków. Ma być bobberowo i do przodu. Jeśli jesteś indywidualistą i motocykle to również Twój świat, zapraszam na www.bobber.com.pl.

Do zobaczenia gdzieś w trasie!

 **Piotr**
www.bobber.com.pl



REKLAMA



**AUTORYZOWANY
PUNKT SPRZEDAŻY
Kawasaki**

Zapraszamy do sklepu, w którym znajdziesz ciekawą ofertę na części i oleje Motul oraz Castrol. Specjalizujemy się w częściach do motocykli marki Kawasaki, której jesteśmy subdealerem. Stając się naszym klientem, możesz korzystać z ciekawych ofert jak i zarówno z programu rabatowego, przewidzianego dla stałych klientów.

W naszej ofercie znajdziesz również części, akcesoria, chemię do motocykli pozostałych marek (np. BMW, Honda, Yamaha, Suzuki, Harley-Davidson).

<http://www.v-moto.pl/>

OLEJE

MOTUL



CZĘŚCI
AKCESORIA
CHEMIA



YAMAHA





IV ATOMOWY ZŁOT MOTOCYKLOWY 19-21.07.2013

- Liczne koncerty rockowe, wiele coverów klasyki !!!
- Druga scena plażowa z muzyką taneczną
- Zakręcone konkursy z cennymi nagrodami
- Piekielnie krwawy spektakl - **HELL SHOW**
- Ponad 400 miejsc noclegowych
- Atrakcje na wodzie, banan, narty wodne i inne
- Widowiskowe pokazy stuntu
- Rozrywki ekstremalne
- Kajaki i rowery wodne
- Parada i wycieczka
- Gorący Erotic Show
- Catering i stołówka
- Jezioro, plaża

Zagrają:
**farben
lehre**

HEAVY METAL WAY

WAB DORADO

HIPNOZA

NOWE MIEJSCE ZŁOTU
Ośrodek Wypoczynkowy "Kręgiel"
Nowy Jasiniec
86-010 Koronowo
woj. Kujawsko-Pomorskie
53.353267 N 18.012500 E

Kierowca 39⁹⁹
Pasażer 29⁹⁹

ZESKANUJ KOD



WWW.FENIXMC.PL

www.facebook.com/atomowyzlot

62 Sześciodniówka Motocyklowa - Jelenia Góra 1987



autor: Jarosław Ozdoba

Po raz pierwszy organizację Sześciodniówki przyznano Polsce na czterdziestą drugą edycję imprezy w roku 1967 z bazą w Zakopanem. A potem... było długie dwadzieścia lat przerwy w organizacji Six Days w kraju nad Wisłą.

Jednakże, po zdobyciu przez nasz zespół seniorów (Stanisław Olszewski, Zbigniew Kłujso, Zbigniew Przybyła, Ryszard Gancewski, Ryszard Augustyn, Krzysztof Serwin) wicemistrzostwa świata podczas 59 Six Days w Assen w roku 1984, rozbiły światelko w tunelu. Ową iskrę skutecznie rozniecili nasi „motorowi dyplomaci” w najważniejszych gremiach FIM. Skutkiem czego jesienny kongres tej organizacji z 1984 roku przyznał Polsce prawo organizacji 62 International Six Days Enduro w roku 1987.

PZMot zorganizował coś w rodzaju konkursu na przeprowadzenie Sześciodniówki pomiędzy Kielcami i Jelenią Górą. W tej rywalizacji lepiej wypadła Kotlina Jeleniogórska. Tym razem przeważały wzglę-

dy... polityczne, a konkretnie zalecenia z odpowiedniego wydziału KC PZPR. Stwierdzono, że impreza powinna się odbyć na Ziemiach Zachodnich, gdyż doskonała to okazja zaprezentowania dbałości PRL o Ziemię Odzyskaną. Takie to były ciekawe czasy!

Tremin 62 ISDE wyznaczono na 21-26 września 1987 roku. Zainteresowanie polską Sześciodniówką było bardzo duże. Wstępnie zgłoszono 426 zawodników z dwudziestu czterech krajów. Do tego dochodzili członkowie ekip, obsługa, kibice. Oprócz zawodników europejskich zanotowano akces rajdowców z USA, Kanady, Meksyku, Peru, Japonii i Australii.

Na miesiąc przed startem 62 Six Days odbyła się w Jeleniej Górze VII i VIII eliminacja Mistrzostw Polski w rajdach Enduro. Na rajdzie tym pojawiła się prawie cała czołówka zawodników z NRD (oprócz chorego Jensa Thaellmana). Tyle że trasa jeleniogórskiej rundy krajowych mistrzostw nie pokrywała się nawet na odcinku jednego metra z Sześciodniówką, o czym informował stosowny komunikat w Biurze Zawodów. Po 6 Motocyklowym



Rajdzie Dolnośląskim ogłoszono składy polskich zespołów na 62 Sześciodniówkę Motocyklową. Nie obyło się bez kilku roszad w klasach (Augustyn, Przybyła, Gancewski) oraz zaskakującej nominacji do zespołu Krzysztofa Serwina, nie widzianego na trasach Six Days od sześćdziesiątej edycji w 1985 roku, a zatem od dwóch lat. Tyle samo nie startował w rajdach wraz z kadrowiczami Mirosława Malca, koncentrując się na motocrossie. A zatem nieoczekiwany come back!

W jeleniogórskiej Sześciodniówce wystartowało szesnastu Polaków. Do zespołu World Trophy weszli: Piotr Kasperek (BKM Bielsko-Biała); Ryszard Augustyn (Kielecki Klub Motorowy) – obaj na Simsonach GS 80 WKH; Ryszard Gancewski (GAMK Budowlani Gdańsk) – Simson GS 125 WKH; Zbigniew Przybyła (Zagłębie Miedziowe Głogów); Krzysztof Serwin (GAMK Budowlani) – obaj na Jawach Enduro 250 VVZ; Zbigniew Groth (GAMK Budowlani) – Jawa Enduro 500 VVZ.

Po raz pierwszy od wprowadzenia w 1985 roku kategorii Junior Trophy wysłaliśmy do boju naszą juniorską czwórkę. W jej składzie znaleźli się: Jacek Czachor (AMK Pałac Młodzieży Warszawa); Paweł Pietrzak (SKM Szarak Sochaczew); Jarosław Pomirski (GAMK Budowlani) – wszyscy na Jawach Enduro 250 VVZ; Jacek Lonka (SKS Wrzos Września) – Jawa Enduro 500 VVZ. Kadre uzupełniały dwa zespoły klubowe pod szyldem federacji. PZM I – Andrzej Tomiczek (BKM Bielsko-Biała); Tomasz Kodym (SKM Szarak Sochaczew) – obaj na KTM 125 EXC; Zbigniew Banasik (Korona Kielce) – Jawa Enduro 250 VVZ. PZM II – Bogdan Warchoł (WKM Sparta Wrocław); Mirosław Kulik (BKM Bielsko-Biała) – obaj na KTM 125 EXC; Krzysztof Tobiasz (BKM Bielsko-Biała) – Jawa Enduro 250 VVZ.

Na dosłownie kilka dni przed startem Sześciodniówki doszło w polskim zespole do niemałego wstrząsu. Podczas relaksacyjnego zajęcia, jakim jest dla motocyklisty gra w piłkę, nasz faworyt w osiemdziesiątkach Piotr Kasperek doznał poważnej kontuzji łękotki. Efekt: koniec marzeń o starcie w polskiej ISDE, zakucie w gips, perspektywa operacji i złość na samego siebie, że tak głupio się skończyło, nim naprawdę się zaczęło. Pozostała jedynie rola kuśtykającego kibica... W tej sytuacji, ratując zespół World Trophy przed zdekompletowaniem, miejsce Piotra Kasperka na Simsonie z numerem startowym 1 zajął Stanisław Olszewski (OKS Stomil Olsztyn). Ostatni rok jako kierownik trasy poświęcił organizacji Six Days, ale w tej podbramkowej sytuacji bez wahania zdecydował się wspomóc nasz zespół World Trophy.

Pierwszy dzień Sześciodniówki w Kotlinie Jeleniogórskiej oznakowany jest strzałkami i kółeczkami koloru czerwonego. Co z dzisiejszego punktu widzenia wydawać się może ciekawostką, to trasę znakowano poprzedniego dnia pod wieczór i rano o świcie. Taką samą metodę stosowano przy palikowaniu i otaśmowywaniu prób. Co prawda po okolicy kręciły się watahy „krasnodupków” na motocyklach, próbując rozszyfrować trasę, ale na niezbyt wiele to się zdało...



Choć pogoda jest bardzo ładna, a trasa przejeżdżalna, zasewrowano zawodnikom wariant czasowy „B” pozwalający na spokojne pokonywanie odcinków i dość długie postoje na PKC. Ale nie wszyscy biorą to sobie do serca, zdarzają się złamanie kończyn, lądowania na drzewach.

Największym pechowcem dnia i, jak na razie, całej imprezy jest Włoch Pier Franco Muraglia. Po pokonaniu siedmiuset dwudziestu metrów (!) trasy przewraca się i łamie obojczyk. Co ciekawe – miał przydzielony numer startowy... 13!

Do pokonania jest około 146,5 kilometra w jednym z dwóch okrążeń z trzema próbami szybkości terenowej, siedmioma Punktami Kontroli Czasu na okrążeniu. Polacy jadą równo i raczej zachowawczo (wiadomo – pierwszy dzień!). Podczas próby zlokalizowanej na Wzgórzu Cichoń na łące błysnęli: Zbigniew Banasik, Jacek Lonka i Zbigniew Przybyła. Pozostali mieścili się w średniej swoich klas. Pod koniec pierwszej pętli Paweł Pietrzak zauważył na PKC pęknięte ogniwo łańcucha napędowego. Udało się awaryjnie uzyskać ten element od Czechosłowaków. Ale z taką samą usterką na tym PKC pojawili się Jarosław Pomirski, Jacek Lonka i Zbigniew Groth. Zorganizowano wymianę pechowych łańcu-

chów pomiędzy pierwszą a drugą pętlą na stadionie w Cieplicach. Łańcuchy nie pękają nikomu poza Polakami. Fatum?

Metę dnia polscy motocykliści osiągnęli w komplecie. Drobne spóźnienia zaliczyli: Bogdan Warchoł, Krzysztof Tobiasz, Jarosław Pomirski i Mirosław Kulik.

Drugi dzień 62 Sześciodniówki Motocyklowej oznakowany jest na niebiesko. Trasę i próby znów oznakowano po cichu. Trasa ta sama co wczoraj, ale prowadzi w drugą stronę. Dzięki temu próba terenowa w Świeradowie zyskuje nowy wymiar. Zawodnicy muszą po skosie pokonać łańcuch górski, a następnie po piargu wzmacnianym mocarnymi belkami wspiąć się na szczyt. Spadło tam kilka łańcuchów, chrupały skrzynie biegów, a opony porzecinały belki niczym piła tarczowa. Doszło też do małej pomyłki taktycznej. Słoneczko operowało w granicach bliskich trzydziestu stopniom Celsjusza, a obowiązywały... czasy „B”! Było też groźnie.

Na trasie tak zwanej tajnej próby szybkości terenowej, prowadzącej przez las w labiryncie zjazdów i podjazdów, wytyczonej w wąskim szpalerze drzew i bogatej w agrałki zakrętów, okraszanej kamieniami i korzeniami, pech upomniał się o jednego z asów ekipy Czechosłowacji, Bohumila Posledniego. Wykonał on efektowne salto przez kierownicę, coś trzasnęło w układzie kostnym lewego przedramienia. Siły woli i tej fizycznej starczyło do mety owej feralnej próby. A stamtąd już jazda karetką do szpitala, gdzie zdiagnozowano złamanie kości przedramienia...

Stratę poniósł nasz zespół PZM II. W KTM-ie Mirosława Kulika zatarł się silnik. No i koniec przygody z Sześciodniówką! Jacek Czachor trochę niemrawo zmieniał przed metą dnia tylną oponę, czego efektem było osiem minut spóźnienia. Poza tym naszych nadal nękała plaga pękających ogniwek w łańcuchach napędowych. Strzałem w dziesiątkę było zakupienie w trybie awaryjnym dwudziestu sztuk łańcuchów typu o-ring marki Ivis i Regina. No i sensacja dnia – polski zespół World Trophy na trzecim miejscu!

Trzeci dzień 62 International Six Days Enduro oznakowany jest na pomarańczowo. Nowa trasa, ale znów czasy „B”... Oznacza to nie tylko luzik na trasie i Punktach Kontroli Czasu, ale i zakłócenia na linii: organizatorzy – kierownictwo polskiej ekipy. Skoro motocykle, jakimi wówczas dysponowaliśmy, znacząco odbiegały od sprzętu konkurencji, to naszą szansą była wyrównana walka na trasie, gdy



czasy z prób często schodzą na dalszy plan. Ale tak to bywa, gdy dżentelmeni czasem nie potrafią się dogadać...

Simson Stanisława Olszewskiego kaprysił przy porannym odpalaniu praktycznie od początku imprezy, a dzięki obszernym relacjom w TVP (!) cała Polska ekscytowała się, czy Olszewski uruchomi o czasie swój motocykl. Podczas porannej próby rozruchu dnia trzeciego Simson z numerem 1 odpalił tuż przed upływem wyznaczonej na tę czynność minuty. Tyle że oprócz uruchomienia silnika w ciągu tej minuty należy przejechać oddaloną o dwadzieścia metrów linię. Zabrakło dosłownie kilku sekund i konto Stanisława Olszewskiego i polskiego zespołu World Trophy zasililo dwadzieścia karnych punktów. Ten stan rzeczy odpowiadał goniącym nas Szwedom, którzy zaatakowali z impetem.

Na nic zdali się wysiłki Polaków w obronie trzeciego miejsca w najważniejszej klasyfikacji Six Days. Spadliśmy na czwartą lokatę. Juniorzy zajęli dziewiąte miejsce w swojej klasyfikacji. Dzień, choć pozornie łatwy, obfitował także w trudne momenty na trasie. Na jednej z prób zlokalizowanej w okolicy Barcinka motocykliści, oprócz uwijania się w płątaninie taśm, musieli pokonać także strumień i grząskie błoto. Większość towarzystwa tę przeszkodę po prostu przeskakiwała. Zdarzali się jednak pechowcy, którzy zaliczali upadki w błotnistej brei. Do takich niefortownych zaliczyć należy Krzysztofa Serwina. Dość szybko się pozbierał, nie meldując o jakichś dolegliwościach własnych czy motocykla, niemniej jednak trochę czasu z próby uciekło...

Czwarty dzień jeleniogórskiej Sześciodniówki wytuczają fioletowe znaki. Trasa prowadzi w odwrotnym kierunku jak w środę, ale skrócono o dwie minuty limity czasowe pomiędzy odcinkami. W nocy poprzedzającej czwarty etap Six Days połało jak z cebra, zmieniając warunki na błotno-wodniste. Ten stan rzeczy, a właściwie aury przyjęto w polskim obozie z zadowoleniem. Dysponując sprzętem odbiegającym od konkurencji, swoich szans upatrywaliśmy w trudnych warunkach na trasie, gdzie różnice sprzętowe powinny się zniwelować. Im trudniej tym lepiej, no i nie od dziś wiadomo, że na błoto jesteśmy dobrzy. Pozostało czekać co dzień przyniesie... I przyniósł. Zimny prysznic, oprócz tego z nieba, w polskich szeregach. Wreszcie wprowadzono czasy „A”, co zmuszało do utrzymywania niezłego tempa na rozmokłej trasie. Już po kilkudziesięciu kilometrach wielu zawodników zanotowało spóźnienia na Punktach Kontroli Czasu, w tym – niestety! – także Polacy. Zbigniew Groth złapał cztery minu-





ty ponad limit, a Zbigniew Banasik niedaleko mety walczył z milknącym motocyklem. Poszukiwanie usterki instalacji zapłonowej w deszczu i polowych warunkach bywa deprymujące. Wreszcie po zdjęciu siodła i zbiornika paliwa okazało się, że z cewki zapłonowej Motoplatsu spadły złącza konektorowe. Jako zamocowanie i izolacja posłużyła... guma do żucia. Niestety, siedemnastu minut nie dało się już odrobić.

Hiobowe wieści nadchodziły z obozu polskich juniorów. Paweł Pietrzak z takim impetem wykręcał zapieczoną świecę zapłonową, że w ferworze walki wyrwał ją z głowicy wraz z gwintem. Trener Malec asekurujący naszych na motocyklu gotów był podrzucić nową głowicę, ale Paweł Pietrzak stanął akurat w miejscu, gdzie taka akcja skazana była na niepowodzenie. W ten sposób zawodnik Szaraka Sochaczew zakończył swój udział w 62 ISDE.

W bardziej dramatycznych okolicznościach ukończył swoją przygodę z Sześciodniówką Jarosław Pomirski. Na próbie terenowej rajdowa Jawa upadła tak nieszczęśliwie, że podnóżek zawarł bliski kontakt z nogą zawodnika. Efekt: złamanie kostki i koniec jazdy w rajdzie. Emocji sporego kalibru ten dzień dostarczył Krzysztofowi Serwinowi. Kilkanaście kilometrów po starcie pechowo najechał tylnym kołem na ostry kamień. Ten rozcina Barumkę na długości kilku centymetrów i przecina dętkę. Zmiana dętki niewiele daje przy takim rozcięciu. Po chwili następuje kolejne przebicie. Przy tak rozległym przerwaniu opony to nie dziwi. Każde najechanie na korzeń, czy ostry kamień musi tak się skończyć. Krzysztof Serwin na kolejnych PKC-ach zmienia dętki, ze zniszczonych robi przemysłne podkładki na newralgiczne miejsce opony, aby móc dalej jechać. Na trudniejszych i trudnych odcinkach trasy nasz zawodnik po prostu przepycha motocykl. Ile trzeba siły woli, potrzeby walki i hartu ducha, by decydować się na takie kontynuowanie jazdy, a nie rzucenie sprzętu w bok i danie sobie spokoju ze sportem, nawet na takiej imprezie jak Sześciodniówka Motocyklowa! A może dlatego?

Mirosław Malec z nową oponą w bagażniku samochodu gnał drogami Kotliny Jeleniogórskiej na granicy ryzyka, bo ryzyko mandatowe dawno już przekroczył. Niestety, nie zdołał dopaść Krzysztofa Serwina i podrzucić mu oponę. Ciągłe się rozmijali... Krzysztof Serwin osiągnął metę kosztem 53 minut spóźnienia, przy czym przystąpił niezwłocznie do... wymiany tylnej opony!





Myślano o posmakowaniu słodczy pomyślności, a tymczasem przyszło przełknąć piołunowej goryczy porażki. Ale takie właśnie są motocyklowe rajdy Enduro i to też stanowi ich niepodważalny urok. Choć nie wszyscy w polskiej ekipie popadli w minorowe nastroje. Ryszard Augustyn twierdził na mecie, że wreszcie mamy prawdziwy rajd, coś się dzieje na trasie i nie brakuje emocji. A propos tych ostatnich, z tym, że chodzi tu o emocje pozasportowe.

Na próbie zlokalizowanej częściowo na łące w okolicach Barcinka zawodnicy musieli pokonać strumyk z poidelkiem dla bydła, aby następnie wspiać się na stromy leśny podjazd. Kilku polskich kibiców postanowiło za pomocą wykonanej ad hoc tamy spiętrzyć poziom wody. Pomysł nie spodobał się bodajże włoskim „krasnoludkom”. Eskalacji szarpaniny, a kto wie, czy nie sięgnięciu po paliki, zapobiegła skuteczna interwencja funkcjonariuszy Milicji Obywatelskiej.

Piąty dzień 62 ISDE oznakowano na żółto. Nowa trasa, czyli dwa okrążenia po circa 128 kilometrów z sześcioma PKC na każdym kółku. Pogoda iście rajdowa: mokro, chłodno i pochmurno. Od Karkonoszy ciągnie jesienny chłód. Piąty dzień na każdej Sześciodniówce to dzień prawdy. Wszyscy odczuwają trudny impregny, są zmęczeni, walczą jednak o przetrwanie i podtrzymanie lub poprawę uzyskanych lokat.

Ciekawe leśne fragmenty trasy czekały motocyklistów w okolicach Szklarskiej Poręby. Istnym odcinkiem prawdy był trudny do przejechania stromy wawóz usiany kamieniami. Wielu, bardzo wielu nawet uczestników polskiej Six Days przegrywało z tym plenerem, efektownie spadając z motocykli. Na szczęście mogli liczyć na życzliwą pomoc licznie zebranych kibiców ratujących ich z opresji.

Tymczasem w polskim obozie nie działo się najlepiej. Simson 80 Stanisława Olszewskiego stanął na trasie z zatartym silnikiem! Czyżby koniec udziału w Sześciodniówce Motocyklowej?! Na szczęście pojawił się dobry duch w postaci „krasnoludka” z Działu Sportu fabryki w Suhl.

Okazało się, że na Six Days zdarzają się techniczne cuda. Przez otwór świecy zapłonowej nalano spuszczonego ze zbiornika paliwa z olejem. Szarpnięcie za tylne koło przy włączonym siódmym biegu i... o dziwo – tłok „puścił”! Teraz kilkadziesiąt metrów wspólnego pchania motocykla (chwała Bogu, że z górki i po asfalcie) i – co za ulga! – silniczek zaskoczył. Cała afera kosztowała na mecie jedenaście minut spóźnienia, ale najważniejsze, że Stanisław Olszewski ukończył piąty dzień Sześciodniówki,

a zespół World Trophy uniknął zdekompletowania. Dwuminutowe spóźnienie zaliczył na mecie Ryszard Augustyn i tak brylujący w klasie 80, ostatni raz widziano go w tej klasie pięć lat wcześniej (4 miejsce na ISDE w Povazskiej Bystricy w 1982 roku). Jawa Enduro Jacka Czachora zakaprysiła dwa kilometry przed najbliższym Punktem Kontroli Czasu, no i dystans ten trzeba było pokonać pchając krnąbrny motocykl. Na szczęście reanimacja powiodła się i Jacek Czachor, choć z przygodami, ukończył piąty dzień Sześciodniówki.

Senior klubowiczów, Zbigniew Banasik, także złapał dziewięć minut odstępstwa od przewidywanego czasu. Po kilka minut zainkasowali: Andrzej Tomiczek, Tomasz Kodym i Bogdan Warchoł.

Największym pechowcem tego dnia wśród rodaków był Ryszard Gancewski. Niefortunnie zetknął się dłonią ze słupkiem wytyczającym zakręt na próbie terenowej. Złamał dwa palce, do czego początkowo się nie przyznał, bojąc się wycofania z imprezy. Wieczorem jednak wyszło sztydło z worka. Lekarz naszej ekipy zdecydował zaordynowanie blokady w pechowej dłoni „Szalonego Ganca”.

Szósty dzień 62 Six Days pilotują znaki w kolorze różowym. Tradycyjnie trasa jest dość krótka – około sześćdziesięciu dziewięciu kilometrów na dojazd z Cieplic do Jeżowa Sudeckiego z trzema PKC-ami na trasie. A na Górze Szybowcowej końcowa atrakcja Sześciodniówki, czyli finałowy motocross. „Hopki” usypywano i ugniatano spychaczem jeszcze rano. Podobnie było z opalikowaniem i otaśmowaniem. Finałowe gonitwy przygotowywali ludzie z Zagłębia Miedziowego Głogów i zdali egzamin celująco. Ale w klubie inż. Andrzeja Nalepki dobry motocross był przecież znakiem firmowym. Stanisław Olszewski ukończył wyścig z połową szprych w tylnym kole. Dobrze wypadł Ryszard Augustyn, ostatecznie zajmując piąte miejsce w klasie podczas imprezy, tym samym stając się najlepszym z Polaków 62 Sześciodniówki Motocyklowej. Bohaterem finałowego motocrossu był Ryszard Gancewski, który mimo założonej blokady jechał bardzo ambitnie, a ISDE ukończył ostatkiem sił. Pozostali nasi reprezentanci walczyli z zacięciem podczas tego końcowego akordu Sześciodniówki. Sprzętowo nie mieli zbyt wielkiego pola do popisu, ale nadrabiali walecznością na torze.

62 International Six Days Enduro zdominowali zawodnicy z NRD. Wschodni Niemcy na Simsonach i MZ wygrali obie najważniejsze klasyfikacje imprezy: World Trophy i Junior Trophy.

Na swoim terenie Polacy wypadli całkiem do-

brze, biorąc pod uwagę możliwości. Piąta lokata w World Trophy ujmę nie przynosi. Juniorzy, jadący od czwartku w połowie składu, zostali sklasyfikowani na dwunastym miejscu. Złote Medale FIM dla Ryszarda Augustyna, Ryszarda Gancewskiego i Zbigniewa Przybyły. Koledzy startujący w zespołach klubowych także wykonali kawał dobrej roboty, chociaż – poza Zbigniewem Banasikiem – byli debutantami w tak dużej międzynarodowej imprezie.

Dla wielbicieli danych statystycznych warto dodać, że 62 Sześciodniówka Motocyklowa miała miejsce w Jeleniej Górze w terminie 21-27 września 1987 roku. Komandorem imprezy był Lucjan Korszek ze Sparty Wrocław. Kierownictwo trasy pospołu: Stanisław Olszewski i Mirosław Malec. Wystartowało 403 zawodników, a metę osiągnęło 275. Z rywalizacji odpadło 128 rajdowców. W kategorii World Trophy zgłoszono 19 zespołów. W rywalizacji o Junior Trophy startowało 14 ekip. W klasyfikacji klubowej startowało 61 zespołów. W imprezie uczestniczyli zawodnicy z 24 krajów. 62 ISDE była pierwszą w historii, gdzie zastosowano różnokolorowe tła numerów startowych. World Trophy: tło czerwone, cyfry białe. Junior Trophy: tło zielone, cyfry

białe. Zespoły klubowe i startujący indywidualnie: tło żółte, cyfry czarne.

I na koniec sprawa anegdotyczna. Która z nacji biorących udział w 62 Sześciodniówce Motocyklowej nie posiadała „krasnoduków”? Ano... Polska! Tłumaczono, że na swoim terenie chcieliśmy być fair, udowodnić, że „Polak potrafi” dać radę bez takiej, zresztą niedozwolonej, pomocy. Tere fere! W efekcie takiego pojmowania sześciodniówkowej rzeczywistości Mirosław Malec załatwiał w biegu milion spraw, ganiał za naszymi po trasie i pilnował „trasarzy”, wykonywał Bóg i on wie jeszcze ile czynności. A potencjalni „krasnale” byli i owszem w Jeleniej Górze. Ale w roli widzów. Bo przecież nikt oficjalnie i mniej oficjalnie nie poprosił o założenie plecaka i pomykanie motocyklem w pobliżu trasy, by nieść ewentualną pomoc. Ech, my dumne polskie sierotki!

■ Jarosław Ozdoba

Redakcja SD bardzo gorąco dziękuje Panom:

Maciejowi Łempkowskiemu

oraz

Noelowi (NSR) z Australii

za udostępnienie i zgodę na publikację zdjęć.

REKLAMA

www.ForBiker24.pl  **Proud to be a Biker**

największy sklep online! **na nasze ciuchy sezon trwa cały rok!**

Idealne do jazdy i do noszenia na codzień! **Koszulki i bluzy**
Dla wszystkich, którzy kochają motocykle

100% AUTORSKICH WZORÓW





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!

zapraszamy: www.forbiker24.pl



„Czas”

- najnowsza płyta Monstrum

Są takie klimaty i wspomnienia, które zaciera proza życia i zostają przez nas zapomniane lub stają się tylko pustym i niewyraźnym echem. Czasem po latach wystarczy kilka słów, stare fotografie lub przypadkiem spotkani ludzie, aby powrócili i pozwoliły nam znów poczuć to, co czuliśmy, gdy wszystko było prostsze. Czasem wystarczy muzyka...

W poprzednim numerze „Swoimi Drogami” pisaliśmy o zespole „Monstrum”, który był wtedy w trakcie szykowania nowej płyty. Ze względu na to, że koordynowałem materiał do numeru korespondując z Chłopakami z zespołu, więc nie wypadało po prostu nie zapoznać się z ich najnowszym krążkiem. Cóż... pomyślałem, lata płyną i już nie bardzo chce mi się słuchać ostrej muzyki, ale czasem trzeba się poświęcić. Tak dla zasady, bo nie rozmawialiśmy o żadnej recenzji to raz, a dwa, że na muzyce znam się jak Eskimos na naprawie lodówki.

Zapewne powinienem zaszyć się w domowym zaciszu, założyć na uszy jakieś super słuchawki, których parametry i tak są dla mnie „czarną magią” i oddać się z ogromną powagą słuchaniu rzeczonoego krążka z miną wstrzymującegogo stołec. Tak zapewne robią eksperci... Aczkolwiek ja ani nie jestem ekspertem, ani nie mam czasu, więc płyta wylądowała w samochodowym odtwarzaczu i została włączona dopiero, gdy na wszystkich stacjach radiowych, które słucham, leciały reklamy w tym samym czasie...

Tak... Odsłuchałem ją raz, drugi, trzeci... Chłopaki dają czadu, grają bardzo przyjemnie (to znaczy nie miałem ochoty urywać głów kurczakom, ale wskoczyć w ciężkie buty, przetarte džinsy i skórę jak najbardziej tak). Stricte motocyklowy kawałek jest jeden – „Szankiel”, reszta równie miła dla ucha, mimo iż inna tematycznie. Teksty są dobre i bardzo dobre, po pewnym czasie ciężko nie śpiewać razem z zespołem (jak niezapomniany komisarz Ryba z „Kilera”)... ale dla mnie nie to jest ważne.

Słuchając tej płyty, poczułem znów kurz z garażu, w którym wiele lat temu próbowaliśmy tchnąć życie w starą kupę żelastwa, zapach smaru i smak piwa. Radość, gdy silnik zaskoczył i pierwsze przejechane kilometry. Usłyszałem znów śmiech przyjaciół i przypomniałem sobie wszystkie głupie pomysły i plany, jakie snuliśmy... Ja piórkuję! (Napisałbym inaczej, ale znów Naczelnny, by mnie pogonił) Motyla Noga! To już tyle czasu minęło! To były klimaty!

Nie wiem, czego Wy oczekujecie od muzyki, co z czym Wam się kojarzy, ale ja nie spodziewałem się tego, że kawałki, które pierwszy raz słyszę, będą miały taką moc, że przypomną mi wspaniałe czasy i będą tak genialnym towarzyszem podróży. Szczególnie, że oszczędzam już uszy i na co dzień słucham rocka a nie metalu... słuchałem raczej, bo „Czas” stał się teraz moim numerem jeden. Nie wiem, czy to dobrze, czy źle, ale płyta tkwi w odtwarzaczu już trzeci miesiąc i gra prawie codziennie...

Nie wiem, czy Wam też się „Czas” spodoba, czy usłyszycie w nim to co ja, ale uważam, że powinniście się o tym przekonać na własne uszy. Ja szczerze polecam tę płytę. Znajdziecie ją w sklepie na stronie zespołu: www.monstrum.pl – Zachęcam!

■ Jacek Łukawski

GAŹNIKI

jak to się je?

autor: Adam Medyna

Ten szkic na temat działania i ewentualnej naprawy najczęstszych problemów gaźnikowych w motocyklach powinien być już dawno gotowy, tyle że jakoś nie mogłem się zebrać za jego zakończeniem. Może jednym z powodów było to, że wiele problemów „gaźnikowych” powodowanych jest przez inne, źle działające podzespoły motocykla i w gruncie rzeczy też trzeba by je opisać?

Może więc zanim zaczniemy podejrzewać gaźniki należy sprawdzić:

- właściwe ustawienie luzu zaworowego,
- jakość i moment iskry (najlepiej lampą stroboskopową),
- działanie kranika, a w motocyklach z gaźnikami podciśnieniowymi również wężyk łączący gaźniki z króćcem ssącym, w celu zbadania czy to paliwo lub powietrze nie przedostaje się do gaźnika,
- stan króćców ssących, a w starszych konstrukcjach miejsca łączeń gaźników z kolektorem ssącym w celu wyłapania ewentualnych przecieków powietrza,
- wreszcie najczęściej niezrozumiana sprawa: jeżeli mamy w naszym motocyklu niefabryczny filtr powietrza i wydech, to możemy się spodziewać, że czeka nas całkowite przeregulowanie gaźników, polegające często na wymianie dyszy głównej oraz iglicy z rozpylaczem (dysza iglicy).

Mimo że gaźniki coraz rzadziej pojawiają się w nowych motocyklach, są nadal najczęstszym podzespołem motocykla odpowiedzialnym za zasilanie silnika w całej masie motocykli wyprodukowanych do początku obecnego wieku. Pytania o ich konstrukcję i naprawę są jednymi z najczęściej powtarzających się w działach technicznych różnych forów motocyklowych.

Zacznijmy od zasady działania gaźnika.

W związku z tym, że paliwo spala się w komorze

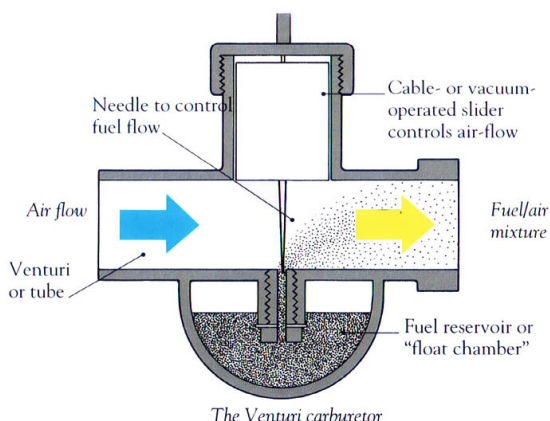
spalania efektywnie i szybko wówczas, gdy jest jak najdokładniej wymieszane z powietrzem w stosunku masowym 1 kg do 14,7 kg (stosunek stechiometryczny), to urządzenie zasilające silnik ma za zadanie rozpylenie, odparowanie i wymieszanie paliwa z powietrzem we właściwym stosunku. Zarówno mieszanki za bogate (poniżej 4,5 kg powietrza na 1 kg paliwa), jak i za ubogie (ponad 20 kg powietrza do 1 kg paliwa), nie zapalają się wcale.

Ta mieszanka, w stosunku jak najbardziej zbliżonym do stechiometrycznego, powinna być dostarczona do silnika niezależnie od jego obrotów jak i warunków drogowych, co powoduje, że nasz przeciętny gaźnik motocyklowy jest zlepkiem czterech różnych gaźników umieszczonych w jednej obudowie. Najprostszy gaźnik składałby się tylko z komory płwakowej z płwakiem zasilanej z kranika paliwowego, rurki łączącej go z komorą mieszania i właściwej komory mieszania będącej częścią głównej rury powietrznej gaźnika. W samej komorze mielibyśmy wylot rurki łączącej, będący kalibrowanym otworem na jej dnie (służący za dyszę paliwa) i przepustnicę obrotową dla regulacji ilości powietrza przepływającego przez gaźnik.

Powietrze przechodzi przez gaźnik na skutek różnicy ciśnień – atmosferycznego na zewnątrz gaźnika i ciśnienia wytworzonego przez tłok silnika idący w dół do DMP przy otwartym zaworze ssącym, które jest dużo niższe. Prąd powietrza przepływający przez gaźnik z szybkością 60-90 m/s porywa ze sobą krople paliwa wypływające z otworu rurki paliwowej (również z powodu podciśnienia panującego w rurze powietrznej gaźnika), rozbija je na drobne cząsteczki i miesza dokładnie z cząsteczkami powietrza, a powstała w ten sposób mieszanka płynie przez kolektor ssący do komory spalania. Część

rury powietrznej gaźnika, w której odbywa się ten proces, zwana jest komorą mieszania.

Ilość paliwa dostarczanego do komory płwakowej regulowana jest położeniem pływaka połączonego z iglicą zamykającą zawór paliwowy. Paliwo pobrane z komory powoduje opadanie pływaka i otwarcie zaworu, a dostarczenie nowej dawki paliwa powoduje podwyższenie jego poziomu w komorze i zamknięcie zaworu.



Rys. gaźnika bazowego.

Taki bazowy gaźnik nie będzie pracował dobrze w zmieniających się warunkach drogowych i przy zmieniających się obrotach. Aby to wyeliminować ma on dodatkowe urządzenia, a właściwie osobno działające gaźniki zintegrowane w całość, z których każdy ma za zadanie dostarczyć odpowiedni skład mieszanki w przypisanym mu zakresie otwarcia przepustnicy. Te zakresy otwarcia zachodzą na siebie, ale możemy podzielić je na kilka stadiów:

- urządzenie rozruchowe,
- układ wolnych obrotów działający na zamkniętej przepustnicy i nieco wyżej,
- układ przejścia, działający od 0 do $\frac{1}{4}$ otwarcia przepustnicy,
- układ średnich obrotów, maksymalnie działający od $\frac{3}{4}$ do pełnego otwarcia przepustnicy.

Urządzenie rozruchowe

W starszych konstrukcjach była to po prostu poruszana linką przepustnica powietrza, w nowszych jest to dodatkowy układ kanałów i dysz gaźnika wzbogacający mieszankę w momencie rozruchu, uruchamiany zwykle przez wyciągnięcie cięgła umieszczonego z boku gaźnika. To otwiera drogę dla paliwa, które po przejściu przez dyszę rozruchową łączy się z powietrzem pobieranym zwykle z komory płwakowej i tworzy bogatą w paliwo mieszankę wpływającą do rury powietrznej gaźnika.

Układ wolnych obrotów

Dostarcza dość bogatą mieszankę przy całkowicie zamkniętej przepustnicy gaźnika. Rozwiązany jest zwykle w ten sposób, że zarówno paliwo i powietrze dostarczane jest przez kanały do ściśle kalibrowanych dysz, paliwowej i powietrznej, po czym po zmieszaniu przechodzi przez kanał zamknięty śrubą regulacyjną ze stożkowym zakończeniem. Ta śruba zamyka otwór wylotowy kanału do rury powietrznej (gardzieli) gaźnika, co pozwala regulować ilość mieszanki wypływającej z tego otworu.

Drugim typem rozwiązania jest dostarczenie paliwa w ilości wymaganej przez dyszę paliwową, natomiast ilość dostarczanego powietrza regulowana jest śrubą.

Dobrze wiedzieć, jaki typ gaźnika mamy, nim zabierzemy się do regulacji wolnych obrotów. W pierwszym typie odkręcając śrubę regulacyjną wzbogacamy mieszankę, w drugim zubożamy.

Urządzenie przejścia na wyższe obroty

Składa się z otworu paliwowego do gardzieli gaźnika (zwykle jest to otwór z kanału paliwowego obsługującego układ wolnych obrotów) i podcięcia przepustnicy gaźnika. To półkoliste podcięcie może mieć różną wielkość. Czym mniejsza wielkość podcięcia, tym większa szybkość powietrza przepływającego nad otworkiem paliwowym i bogatsza mieszanka dostarczana do kolektora ssącego gaźnika.

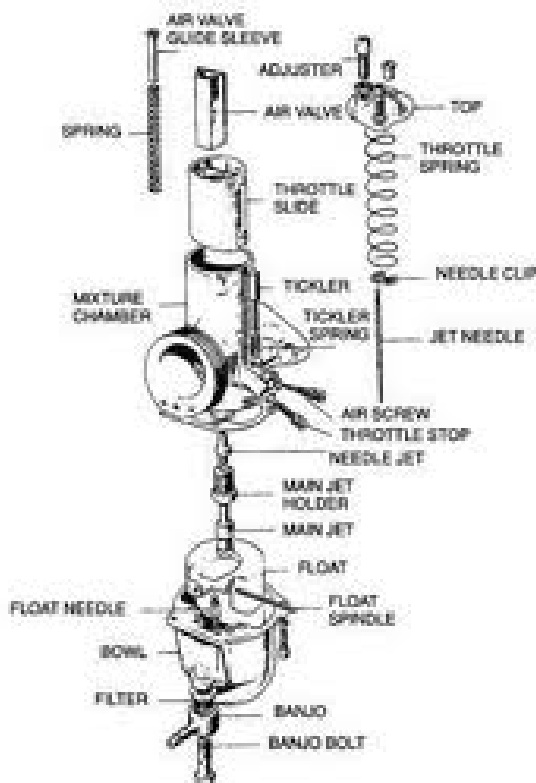
W związku z tym producent gaźnika zwykle sprzedaje również przepustnicę z różną wielkością podcięcia, w zależności od aplikacji, czy zmian dokonanych w osprzęcie silnika.

Zwykle oba układy są zintegrowane, co oznacza, że obsługiwane są jednym kanałem paliwowym, a ich otworki wchodzi w gardziel gaźnika, jeden przed a drugi za przepustnicą. Lekkie uniesienie przepustnicy spowoduje pracę obu układów i paliwo leci z obu otworków, z tym że w miarę otwierania przepustnicy i zmiany podciśnienia w gardzieli wpływ z otworu wolnych obrotów się zmniejsza na rzecz wpływu z otworu przejścia, co gwarantuje łagodną zmianę obrotów silnika do zakresu obsługiwanego przez:

Urządzenie średnich obrotów

Składa się z kominka z rozpylaczem, dyszy oraz poruszającej się w nim iglicy. W ten sam kominek od jego spodu wkręcona jest dysza główna gaźnika. Podnoszenie przepustnicy przez rollgaz w zakresie od $\frac{1}{4}$ do $\frac{3}{4}$ otwarcia powoduje znaczne zwiększenie ilości powietrza przepływającego przez gardziel (czyli rurę powietrzną) gaźnika, a w tym samym cza-

się unosi się również iglica w rozpylaczu, wpuszczając do gardzieli zwiększoną dawkę paliwa.



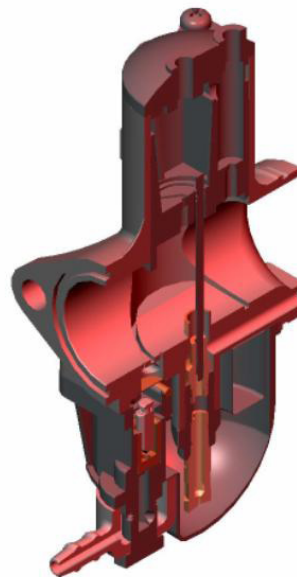
Rys. gaźnik Amal w częściach

Dla przykładu w gaźniku Amal przekrój dyszy rozpylacza, którą płynie paliwo, od momentu, gdy iglica swoją częścią cylindryczną jest w rozpylaczu do momentu, gdy tylko koniec jej stożka tam się znajduje, zwiększa się sześciokrotnie. Jednocześnie przekrój gardzieli, którą płynie powietrze w tym samym zakresie ruchu zwiększa się czterokrotnie. W tym samym momencie ze wzrostem przekroju gardzieli gaźnika spada szybkość przepływającego powietrza, co wpływa na spowolnienie wypływania paliwa z dyszy rozpylacza, powodując lekkie zubożenie mieszanki.

Trzeba pamiętać, że zakres otwierania przepustnicy $\frac{1}{4}$ - $\frac{3}{4}$ jest najczęściej używany i w nim silnik pracuje na lekko zubożonej mieszance. Nie dziwi więc, że zmiana fabrycznego filtra powietrza czy wydechu, polegająca zwykle na wyjęciu części tłumiących lub zastosowaniu filtra o zwiększonym przepływie powietrza, zaburza normalną pracę silnika przez radykalne zubożenie mieszanki.

Po dalszym otwarciu przepustnicy (zakres od $\frac{3}{4}$ do maksimum) iglica jest całkowicie na zewnątrz dyszy rozpylacza, a ilość wypływającego paliwa zależy tylko od przekroju dyszy głównej. Sama iglica ma zwykle możliwość regulacji przez szereg podcięć umieszczonych na jej końcu, w które wchodzi mocująca ją zawleczka. W zależności od potrzeby mo-

żemy zubażać lub wzbogacać mieszankę umieszczając iglicę głębiej lub płycej w rurce rozpylacza. Wynika z powyższego, że urządzenia średnich i wysokich obrotów też są ze sobą w dużym stopniu zintegrowane, obsługiwane przez ten sam kanał paliwowy i montowane na tym samym kominku rozpylacza.

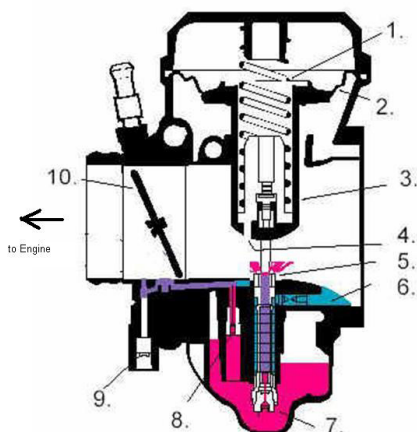


Przekrój gaźnika np. Amal/Bing

Wszystkie gaźniki mają również urządzenie utrzymujące stały poziom paliwa w komorze pływakowej opisanej wyżej. Nie należy bez bardzo poważnych powodów zmieniać poziomu paliwa ustalonego przez wytwórcę, bo zależy od niego poziom paliwa we wszystkich urządzeniach gaźnika oraz ich właściwa praca.

Omawiane powyżej gaźniki są nazywane gaźnikami mechanicznymi, jako że operujemy nimi za pomocą rollgazu połączonego linką z walcową przepustnicą gaźnika. Ta przepustnica, unosząc się i opadając, powoduje działanie gaźnika kreuując „venturi effect” opisany na początku artykułu. W gruncie rzeczy taką przepustnicę możemy uważać za ruchomą dyszę venturi. Mają one podstawową wadę, a mianowicie niewielki ruch przepustnicy w górę lub w dół powoduje dużą zmianę w efektach działania gaźnika, np. gwałtowne otwarcie gazu spowoduje zamiast szybkiego wejścia silnika na obroty jego zadławienie się, bo ruch ten spowoduje gwałtowne zubożenie mieszanki. Dlaczego tak się dzieje? Gwałtowne uniesienie przepustnicy spowoduje również raptowne zwiększenie się przekroju naszej dyszy venturi, co z kolei spowolni radykalnie przepływ powietrza przez gardziel gaźnika. A przypominam, że im mniejsza dysza, tym większa szybkość przepływającego przez nią powietrza. To nato-

miast wywoła zmniejszenie wypływu mieszanki z dysz umieszczonych w gardzieli gaźnika i zdecydowanie zmieni na ubogi stosunek ilości powietrza płynącego przez gaźnik do ilości mieszanki. Minie kilka chwil zanim ten stosunek się poprawi i silnik w końcu „załapie” i wejdzie na obroty. Konstruktorzy gaźników znaleźli dwa główne rozwiązania tego problemu. Jednym z nich było zastosowanie „pompy przyspieszającej”, wtryskującej do gardzieli dodatkową dawkę paliwa w momencie gwałtownego otwarcia przepustnicy, a w drugim:



Przekrój gaźnika podciśnieniowego Mikuni.

Gaźniki podciśnieniowe

Stosowane są w przeważającej części współczesnych motocykli. Od gaźników mechanicznych różnią się tym, że mają oprócz obrotowej przepustnicy mechanicznej przepustnicę podciśnieniową połączoną z gumową membraną umieszczoną w komorze powietrznej gaźnika. Ruchy przepustnicy obrotowej powodują zmniejszenie ciśnienia ponad membraną i uniesienie przepustnicy razem z przymocowaną do niej iglicą. Nie dzieje się to od razu jak w gaźnikach mechanicznych i powoduje łagodne przejście silnika z obrotów mniejszych na większe. Reszta urządzeń gaźników podciśnieniowych jest identyczna jak w mechanicznych. Dotyczy to wszystkich gaźników, ale podciśnieniowych w szczególności. Trzeba pamiętać, że muszą być one przewietrzane, a powietrze musi się dostawać zarówno do komory pływakowej, jak i do komory powietrznej tych gaźników. W razie zatkania otworów odpowietrzających gaźniki nie będą prawidłowo pracować.

Problemy gaźnikowe i sposoby ich usuwania

Pamiętajmy, że wszystkie ruchome części gaźników się zużywają i w związku z tym może wystąpić konieczność ich ponownej regulacji albo też wymiany elementów. Oprócz tego gaźniki ulegają zabrudzeniu rdzą ze zbiorników, a także osadami

wytrącającymi się ze współczesnego paliwa, które ma w składzie całą masę alkoholi i dodatków. Typowym efektem takiego zanieczyszczenia będzie kłopot z odpaleniem motocykla albo jego nierówna praca na średnich i gaśnięcie na wolnych obrotach. Dlatego nic tak dobrze nie robi gaźnikom jak świeża kąpiel w myjce chemicznej lub ultradźwiękowej. Działa to przede wszystkim na wnętrza kanałów układu wolnych obrotów i przejścia kanałów, które mają za małą średnicę i są trudno dostępne dla przeciętnego użytkownika motocykla. W celu umycia rozbieramy gaźnik, po czym oddzielamy części gumowe i plastikowe, które zostają poza myjką. Po myciu składamy i wstępnie regulujemy, tak by silnik odpalił, a dokładnej regulacji dokonujemy po zamontowaniu w motocyklu. Dane do wstępnego ustawienia gaźnika znajdziemy w serwisówce danego modelu motocykla.

Najczęściej zużywają się zespoły iglicy i rozpylacza, czyli rurki z dyszą, w której posuwa się iglica, zawór komory pływakowej w starszych konstrukcjach, membrany gaźników podciśnieniowych i przepustnice oraz ich ośki.

Zespół rozpylacza z iglicą najprościej jest po prostu wymienić. Jego zużycie powoduje większe spalanie, bo jak już zostało powiedziane, w tym zakresie obrotów silnik pracuje najdłużej. Zaworek iglicowy komory pływakowej z gniazdem zużywa się w konstrukcjach, gdzie obie te części są wykonane z brązu i po kilkudziesięciu tysiącach kilometrów gniazdo wybija na stożku iglicy kółko, powodując niemożność jego domknięcia i ciągle przesączenie się paliwa. To z kolei powoduje kłopoty z wolnymi obrotami, gdy silnik nie przepala zbyt bogatej mieszanki, które znikają, gdy bardziej otworzymy przepustnicę. Na średnich i wysokich obrotach silnik będzie pracował prawidłowo. W tym wypadku najprostszą naprawą będzie wymiana zaworka z gniazdem. W nowszych konstrukcjach stożek iglicy pokryty jest vitonem i tego typu awaria nie występuje.

Co do membran: nie zawsze widać ich pęknięcia i przetarcia. Czasem warto użyć lupy. Typowym objawem uszkodzonej membrany będzie niemożność wejścia silnika na obroty. W silnikach wielocylindrowych będziemy mieli tę samą przypadłość, tyle że objawi się ona na wyższych obrotach niż w silniku jednocyndrowym, jako że pozostałe cylindry dadzą efekt maskujący uszkodzenie. Niestety, nie wszyscy producenci sprzedają membrany jako dodatkową część. Większość sprzedaje je w komplecie z prze-

pustnicą za cenę, która zmusza nas często do zakupu całego gaźnika używanego.

Najtrudniejszą sprawą jest zużycie przepustnicy w korpusie gaźnika lub mocowań osi przepustnicy obrotowej w gaźniku podciśnieniowym. W obu przypadkach skutkuje to nieprawidłową pracą urządzeń wolnych obrotów i przejścia z wolnych wyżej – wolne obroty są nierówne; w jednej chwili silnik potrafi mieć obroty wysokie, a za moment może zakrzuszyć się i zgasnąć. Przejścia na wyższe obroty nie ma lub jest nieregularne, a normalnie silnik zaczyna pracować dopiero na średnich obrotach. Gaźniki mechaniczne starszych pojazdów można w takim wypadku tulejować po przeszlifowaniu na wymiar korpusu. Stosowana jest tuleja na przepustnicy lub (co jest zdecydowanie lepszym rozwiązaniem) tuleja wewnątrz korpusu z nową przepustnicą. Zużycie to dotyczy głównie starszych gaźników i obecnej chińskiej oraz rosyjskiej produkcji, gdzie zarówno korpus jak i przepustnica gaźnika wykonane są

z stopu cynowo-aluminiowego, a w takim przypadku występuje tzw. galling i szybkie zużycie obu elementów. Gaźniki japońskie mają w większości przepustnice pokryte chromem, dzięki czemu zużywają się znacznie wolniej. Występują tam jednak problemy z mocowaniami osiek przepustnicy obrotowej. Jest to możliwe do naprawienia, ale tak drogie i pracochłonne, że lepiej po prostu kupić używane. Zresztą tulejowanie gaźników mechanicznych także do takich nie należy.

Uszkodzeniem, które często umyka naszej uwadze, jest zużycie lub zatarzenie się części gumowych, takich jak kapturki przykrywające rurki służące do synchronizowania gaźników, czy oringi śrub regulacyjnych mieszanki i powietrza układu wolnych obrotów. W obu przypadkach nastąpi zubożenie mieszanki paliwowej w całym zakresie obrotów, a powoduje to złą pracę gaźnika.

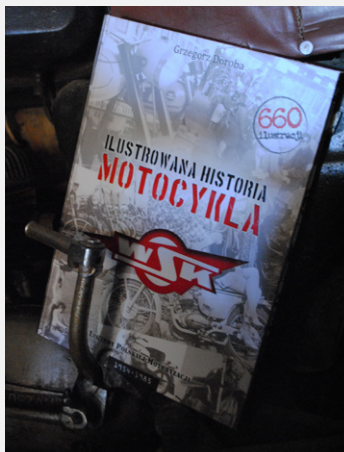
■ **Adam Medyna**

RECENZJA CIEKAWEJ KSIĄŻKI

Ilustrowana historia motocykla WSK

W jednej ze scen w filmie „Motór”, któryś z chłopaków skruszonemu motocyście zaleca pielgrzymkę do Świdnika. Miłośnicy BMW mają Monachium, Harleyowcy Milwaukee, Junakowcy Szczecin, a my mamy Świdnik. Ostatnimi czasy na Lubelszczyźnie, za sprawą konstruktorów i fanów motocykli WSK, zaczęło się trochę dziać. Od czasu do czasu organizowane są zloty Wuesek, na które zjeżdżają się pasjonaci związani także z innymi weteranami. Na spędach panuje przyjacielska i kameralna atmosfera. W samym mieście otwarto także muzeum tychże motocykli. W tym miejscu chciałbym jednak poświęcić trochę uwagi innej inicjatywie z Lubelszczyzny: książce.

W końcu 2012 roku ukazała się „Ilustrowana historia motocykla WSK 1954-1985” autorstwa Grzegorza Doroby. Na publikację składa się 660 fotografii oraz rzetelny tekst. Autor przedstawił w książce modele 125, 175 i 250. Czytelnik ma okazję zapoznać się na przykład z motocyklem WSK M06 B3 z wózkiem bocznym, kancią „Sarenką” M 15 z 1963 roku, Skuterem M 57 „Motanna” z 1967 roku, a w rozdziale o innych konstrukcjach WSK z samochodem inwalidzkim „Gacek” i prototypem ciągnika dostawczego „Gryzak”. Grzegorz Doroba włożył też wiele wysiłku, by przedstawić parametry techniczne silników WSK. Znajdziemy tam między innymi opisy takich perełek, jak kilka rodzajów „Formaero”, czy „Rodeo”. W części dotyczącej projektów można przeczytać i rzecz jasna obejrzeć modele nie wprowadzone do produkcji, którym konstruktorzy nadawali robocze nazwy, takie jak: „turystyczny”, „wiejski”, „sport”, „supermini”. Na kolejnych stronicach zebrano wszystkie emblematy motocykli ze Świdnika. „Ilustrowana historia” przypomina też piosenki Danuty Rinn i Bogdana Czyżewskiego, a także Daniela, które opowiadały o Wuesce. Na kartach tej cennej publikacji odnajdziemy zdjęcia Marka Michela, który



przez 117 dni w 1974 roku na WSK M06 B3 objeżdżał kulę ziemską, rajdowców, którzy zdobyli w latach 1973-1974 bezdroża Argentyny oraz motocyklistów na WSK, którzy zawitali do Afryki. Dzięki Grzegorzowi Dorobie zajrzemy do fabryki na halę lakierni, stanowisko centrowania kół, stanowisko kontroli i taśmę montażową. Poznamy również reklamę motocykli ze Świdnika. Dzieło Doroby uświadamia czytelnikowi, jak wiele pomysłów udało się zrealizować zdolnym inżynierom ograniczonym wytycznymi narzuconymi przez system polityczny. Wskazuje też na wysiłek, jaki włożono w ukazanie swoich osiągnięć światu, jak chociażby podczas 48 Six Days Rally FIM w USA, Międzynarodowych Targów Poznańskich, czy eksportu daleko poza granice Lechistanu. Jakby tego było mało książka pokazuje też akrobatykę uprawianą na świdnickich motocyklach i sport, a przede wszystkim zawodników sekcji motocyklowej FKS „AVIA” Świdnik. Jest wśród nich i Autor, który na trialowej WSK MR 16 T z 1983 roku startował w 1986 roku w Mistrzostwach Polski. Dzisiejsze czasy to spokojna starość wy-

służonych Wuesek w świdnickiej Moto Strefie WSK, działającej od 14 maja 2010 roku, której poświęcono ostatnie strony.

Wueski dzisiaj to już przeważnie motocykle zabytkowe i w wielu przypadkach ładnie odnowione. Książka jest jak najbardziej godna polecenia, bo może stać się świetną pomocą przy renowacji „bez miłości zajechanych” („Motór”) egzemplarzy, które gdzieś tam jeszcze w naszym kraju.

Książkę można nabyć najszybciej w księgarni „Libro” w Świdniku przy ul. Niepodległości 11, tel. 81 751 24 27, e-mail: libro@op.pl

■ **Mariusz Sawa**

TEST

MGI F103

kompaktowy komputer motocyklowy

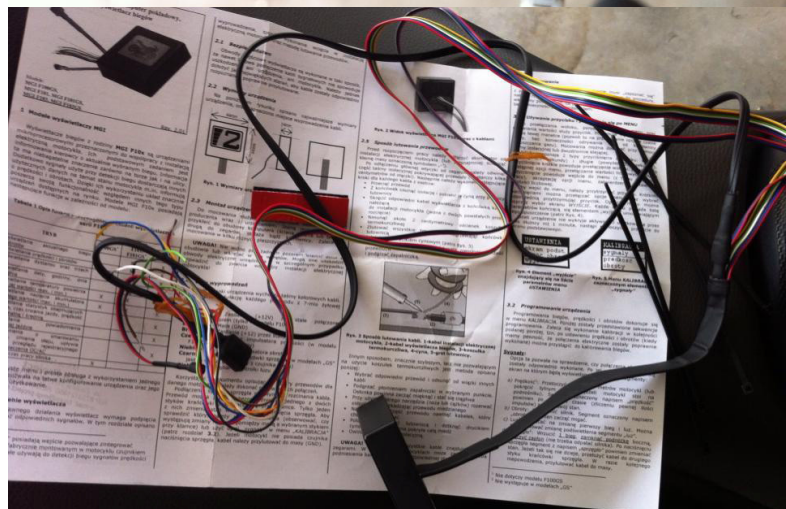
Przesyłka od firmy MGI Project dotarła do mnie we wtorek rano. Niestety trzeba było lecieć do pracy, więc wrzuciłem paczuszkę do plecaka i w drogę do kopalni. Po sześciu kawach i tonie papierków miałem wreszcie czas na chwilę przerwy – bo pewnych rzeczy nie należy odkładać na później – i jak to w życiu bywa, oczywiście nie mogłem poświęcić jej na jakąś przekąskę tylko na motocykl...

Otwieram kopertę, a tu niespodzianka: komputer, który na zdjęciach wydawał się czymś dużym, okazuje się mniejszy niż pudełko zapalek!

- design prosty, minimalistyczny
- opakowanie produktu mało efektowne, ale w sumie to nie „ogryzek”, żeby robić pudełka z kartonu kredowego
- instrukcja prosta i czytelna (zawiera dużo obrazków, niestety brak cyków...)
- instalacja na trzech testowanych motocyklach po kolei zajęła czas określany w moim warsztacie jako „małe piwo”, czyli mniej więcej 1,5 litra bezalkoholowego

Żeby zbytnio nie przeciągać, od razu powiem, że na wszystkich maszynach komputer spisał się bardzo dobrze. Jedynym problemem było przyzwyczajenie, co za tym idzie – musiałem zakleić oryginalne liczniki na czas testów. A oto, co było dalej:

- przekręcam kluczyk, komputer uruchamia się natychmiastowo i nie eksploduje, czyli nie jest ze mnie taki marny elektryk, jak myślałem albo producenci pomyśleli nawet o takich beztalenciach elektrycznych jak ja,
- odkryłem, że nasza zabaweczka posiada jeden przycisk, który rozróżnia długość nacisku, co pozwala na zmianę ustawień oraz wyświetlania i można go obsługiwać w rękawicach motocyklowych, co jest kolejnym atutem,
- ustawiłem datę i godzinę, pogrzebałem trochę, sprawdziłem napięcie akumulatora (bo w Cagivie miałem z tym problem), zerknąłem na temperaturę otoczenia (+11 °C – docęńcie to!)



- sprawdziłem, czy wyświetla się literka N i odpaliłem motocykl,
- jedyneczka, dwójeczka, obroty rosną, a świat dookoła zaczyna nabierać kolorów.

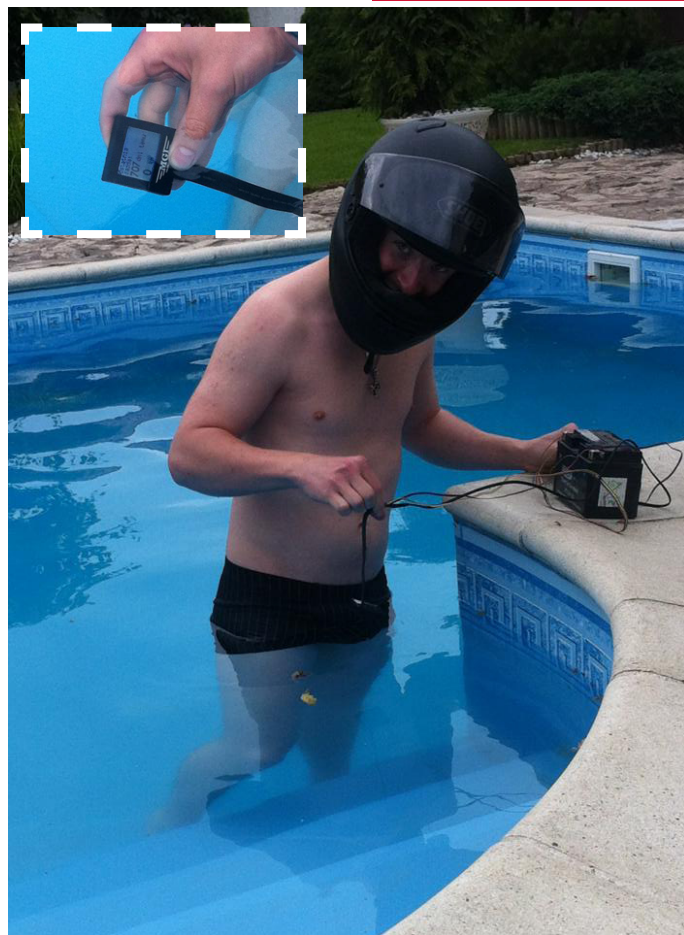
Po zakończeniu jazdy musiałem przekonać się o jeszcze jednej drobnej rzeczy, mianowicie o odporności na warunki pogodowe. Producent na swojej stronie umieścił filmik, na którym wkłada uruchomiony komputer do wody... W związku z tym eksmitowałem rybkę mojej siostry do słoika i przeprowadziłem test ostateczny! Teraz już wiem, że F103 jest nie tylko wodoodporny, ale i szaleńcodoporny (szaleńcy śmiech).

Podsumowując, produkt firmy MGI Project, "F103" zasłużył na oficjalny atest pisma "Swoimi Drogami" oraz warsztatu No Limit Customs. Więcej na www.mgi-project.com

PS.

Doszły mnie słuchy, że będą dostępne inne warianty kolorystyczne (obudowy), ale jakby co, to ja nic nie mówiłem...

■ **Michał Cwojdzński**



POLECAMY

„Biznes Motocyklowy” - gazeta



W dość zgodnej opinii kilku Kolegów – motocyklistów, najbardziej irytującą częścią czasopism motocyklowych są reklamy i tzw. artykuły sponzorowane. O ile bez tych pierwszych, niestety, żadne czasopismo nie może funkcjonować i raczej każdy to rozumie, o tyle te drugie, zwykle udające normalne testy lub recenzje, są tak przesiąknięte komercją, że od samego czytania dostaje się bólu zębów... Czasem ma się wrażenie, że powstają nawet wcześniej, niż gotowy jest sam produkt.

U większości czytelników artykuły tego typu powodują raczej efekt odwrotny do zamierzonego. Zamiast przekonywać do oferowanego produktu, wzbudzają tylko irytację i zniechęcenie.

Okazuje się, że można inaczej. „Biznes Motocyklowy” to gazeta, która nie ukrywa swego komercyjnego charakteru. W zakresie jej zainteresowań pozostaje wszystko, co ma związek z rynkiem motocyklowym w Polsce, finansami, podatkami i reklamą. Dealerzy i właściciele firm z branży wypowiadają się tu w imieniu swoim i swoich organizacji. Artykuły sponzorowane są wyraźnie oznaczone (symbol „\$”), więc czytasz je na własną odpowiedzialność (Minister Zdrowia ostrzega!...).

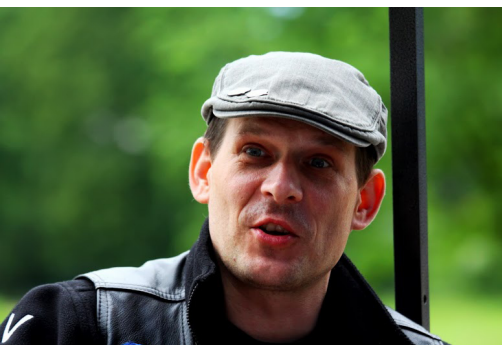
Do tego „dwa łyki statystyki”, czyli informacje o sprzedaży motocykli nowych i używanych oraz dane na temat rejestracji.

Miesięcznik możecie pobrać tu: <http://www.biznesmotocyklowy.pl/>

■ **Hubert Pawłowski**

Skandynawia 2013

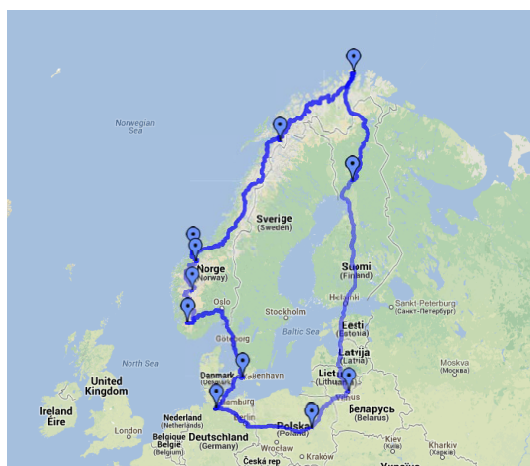
Termin: 25/26.06 - 10/12.07



Fitter
Kawasaki
VN 900 LT

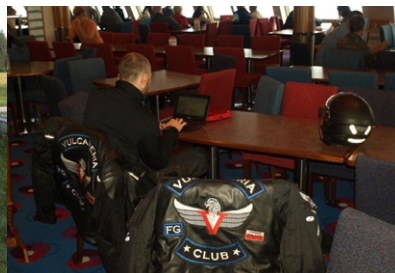


Goblin
Kawasaki
VN 900 LT



Miejsce wyjazdu: Warszawa, a dalej: Helsinki, Rovaniemi (wizyta u Mikołaja), NordKapp, Narvik, Atlantic Road (Averøy), Trollstigen, Lysebotn, Malmö - Kopenhaga po moście, Hamburg i Warszawa.

Całość około 7500 km,
tempo podróżne ~80/90 km/h, czyli średnia 60/70, dziennie 500-600km bez szarpania się na tempo – czysty relaks.



Fitterowi i Goblinowi życzymy samych niezapomnianych i pozytywnych wrażeń, szczęśliwej drogi i wspaniałej przygody!

Relację z wyprawy zamieścimy w kolejnym numerze "Swoimi Drogami"

Harleya nie kupię...

...Mam już dwa,

czyli rozmowa żółtodzioba z Maciejem, który jeździ na Wschód.



w roli żółtodzioba
Paweł Szymański

Maciej Abramczyk - podróżnik, który w 2012 roku odwiedził Jezioro Bajkał na swoim WLA (patrz SD nr 1/2012). Aktualnie szykuje się do podróży dookoła świata. Więcej na: <http://podrozemacka.pl/>

Moje spotkanie z Maćkiem doszło do skutku dopiero za trzecim razem. Jak to w życiu, raz jemu coś wypadło, raz mnie. W każdym razie się udało. Umówiliśmy się na piwo w jednej z warszawskich knajpek, ale za chwilę okazało się, że jego motocykle stoją dwie ulice od mojego domu. Postanowiliśmy więc załatwić sprawę po męsku, od razu... Dobrze, bo już od kilku dni bałem się, że Naczelny zastosuje wobec mnie jakąś wyszukaną, cielesną karę, że to wszystko tak długo trwa.

- Cześć, jestem z Kwartalnika „Swoimi Drogami”. Ruszamy niedługo z kolejnym numerem.

- Witaj, chcesz zobaczyć Wojownika i Białą damę?

- **Ze co? Kogo?**

- Moje motocykle

- **No jasne, że chcę. Dawaj.**

W garażu stoją dwa Harleye, jeden zielony i ubłocony, a drugi lśniący i biały. No cóż, pomyślałem. Stare motocykle i tyle. Nigdy specjalnie nie pasjonowałem się zabytkami. Za młody jestem. Oczywiście elegancko wykazuję zainteresowanie, przytakując temu co Maciek do mnie mówi, a mówi dużo i z nieukrywana pasją. Tak się nie opowiada o bandycie, czy gixerze. Jako, że otwarty umysł staram się trzy-

mać zawsze w pogotowiu, podświadomie zacząłem włączać dodatkowe funkcje z wewnętrznego centralnego komputera. Empatia – jest, przygotowanie na coś nowego – jest, zrozumienie rzeczy niezrozumiałych – załadowane, otwarcie na nieznane – poszło. System gotowy!

- Zaczynamy, czy chcesz jeszcze popatrzeć?

- **Yyy, no, jedziemy z tematem.**

- To pytaj.

- **Pytam.... Od początku. Dlaczego Harley? Może inaczej, dlaczego motocykl zabytkowy? Niewielu ludziom chce się w tym grzebać. Czy to jest pasja, czy tak po prostu wyszło?**

- Widzisz, żeby odpowiedzieć na to pytanie, należy cofnąć się w czasie. Moja prawdziwa przygoda z motocyklem, kiedy miałem już prawdziwy swój sprzęt, zaczęła się w 1972 roku. Brat miał Harleya, a ja pomagałem mu postawić go na koła. Wtedy kupiłem sobie jeden egzemplarz kompletny, a drugi w częściach. Od tego się to wszystko zaczęło. Potem przyszła fascynacja czterema kołami i moje motocykle, zamiast na kołach, jeździły po różnych garażach. Przedtem była przygoda z motocyklem brata, szukanie części, po prostu partyzantka. W pamięci pozostaje mi jedno szczególne osiągnięcie – wyjazd na złot Harleya w Wolsztynie. Dwa dni jazdy, dwanaście godzin na miejscu, parada i znowu dwa dni powrót. W końcu brat swój motocykl sprzedał, a ja wskoczyłem w temat samochodów. Jednak cały czas chodziły mi po głowie myśli, żeby wrócić do motocykla.

- **Czyli ten Harley cały czas był?**

- Tak, on cały czas w mojej podświadomości funkcjonował, wszystko było zebrane w kupkę części... Zacząłem remontować, zrobiłem skrzynię biegów,

ale jak bratu się popsuła to poszła do jego motocykla. Dawałem mu swoje elementy. Chodziło o to, żeby jeździć.

- Sam to wszystko robiłeś?

- Tak, powstała nawet koncepcja, żeby z jednego egzemplarza powstał chopper. Już została pocięta rama, inny widelec. Pomysłów pojawiło się dużo... Należy pamiętać, że w tamtym czasie Harley to było coś. Nie można było pójść do Polmozbytu i sobie go po prostu kupić. Nie był sowiecki, niemiecki, tylko amerykański – taki powiew Zachodu, rozumiesz? Potem brat sprowadził sobie ze Stanów jeden motocykl, następny i nagle ja też licytowałem już Kawa-saki. Niechcący nawet kupiłem Yamahę.

- Co to znaczy niechcący? Motocykla nie kupuje się raczej przez przypadek... Chyba.

- Po prostu przy Vulcanie ostro licytowałem i chyba mnie trochę podpuścili... Przy kupnie Yamahy po prostu kliknąłem, obudziłem się rano i okazało się, że motocykl jest mój. Zresztą Vulcan zawsze mi się podobał. Sposób wykończenia tego motocykla jest świetny...

- Jeden woli ogórki, inny ogrodnika córki. Jeździsz nim cały czas?

- Tak, kupiłem go jak miał rok i osiemset mil. Był odkupiony z firmy ubezpieczeniowej po małej g-le-bie. Teraz ma siedemnaście tysięcy mil. Poza tym pamiętaj, że muszę rozkładać przebiegi na kilka motocykli.

- No dobrze, to powiedz mi co się dzieje jak wchodzisz do garażu i chcesz się przejechać? Jak wybierasz motocykl? Ja muszę ci się przyznać, że miałbym z tym problem. To znaczy brałbym Harleya, bo wiedziałbym, że wszyscy na ulicy zostawiliby szczęki na chodniku. No nie mów, że nie. Lans w jakimś stopniu musi być.

- Pewnie tak, ja staram się być sprawiedliwy dla nich. Chcę, żeby każdy sobie pojeździł. Dlatego ten zielony ma już swój limit po ostatniej wyprawie wyczerpany. Daje mu na razie spokój. Obiecałem tylko jeszcze zrobić wycieczkę do Łodzi i solidny przegląd. On chodzi na innym oleju i ulepszaczach, które dostałem.

- Czy to znaczy, że musisz specjalnie dbać o swoje motocykle?

- Nie do końca o to chodzi. Chcę się przekonać, czy te dodatki się sprawdziły. Akurat on przejechał tyle kilometrów, że można stwierdzić, czy to coś daje, czy nie. Kilkanaście tysięcy. Obiecałem mu dobry serwis, żeby go wzmocnić. Wojownik ma za sobą taką trasę i było tyle przygód, że sprawdziliśmy się chyba obaj. Powiem Ci, tak jeszcze mi przyszło na myśl po ostatniej wyprawie, że ludzie są za Bugiem

trochę inni. Chcą pomagać. Jak mówiłem, że jadę motocyklem to pierwsze pytanie było czy to BMW? Znajomość marek była znikoma, Fascynowało ich że jest stary, zielony. Dziwne dla mnie było to, że cywile, czyli nie motocykliści, chcieli mi pomagać.

- Ja kładłbym to na karb, że jednak zabytkowy, niespotykany motocykl.

- Wiesz, chyba na to składało się wszystko razem. Ciekawy stary motocykl, motocyklista też nie najmłodszy i długa trasa. To chyba się jakoś łączyło.

- No właśnie, Wojownik, Ty... Kim wy jesteście, gdzie jeździcie?

- Jestem zwolennikiem jazdy na Wschód. Za trzy dni wybieramy się na zlot na Białoruś. Oni mają inne podejście, zloty też wyglądają trochę inaczej. Chyba ludzie ze wschodu są bardziej otwarci niż my. Nie wiem jak to powiedzieć. W ostatniej podróży byłem sam, motocykl też zostawał sam i nic nam się nie stało. Wszystko było dobrze.

- To ciekawe, bo znam kilku podróżników, którzy wracali do domu pociągiem, bo motocykl w nocy zmienił nagle właściciela... No dobrze, to jeżeli jesteście przy podróżach, to opowiedz jak taki motocykl sprawuje się w trasie? Pewnie jakbyś podróżował w odwrotną stronę, na zachód, to przemierzałbyś autostrady i równe drogi, a tu błoto, kamienie dziury i wszystko co można sobie wyobrazić najgorszego. Jak się sprawuje zawieszenie takiego motocykla?

- No właśnie pęka, łamie się.

- Bałem się takiej odpowiedzi.

- Zawieszenie jest sztywne, rama mi nie pękła, ale na ramie są uszy do których jest mocowany bagażnik, one pękały – raz jedno raz drugie.

- Ale jesteś gdzieś w trasie, jest ciemno, mokro zimno i w ogóle do d...y. Nie masz ochoty czasami rzucić motocykla do rowu i powiedzieć sobie dość? Następnym razem jadę Kawasaki. Ja miałbym taką fazę.

- Może się zdziwisz, ale ten motocykl wiedział kiedy się psuć. Wybierał do tego najbardziej optymalne miejsca. Jak można nazwać taką sytuację, że wjeżdżamy pod ostre wzniesienie, ja piuję na jedynce jak wściekły, wjeżdżam i już na płaskim psuje się napęd? Nie podczas podjazdu, nie wcześniej, tylko właśnie już na płaskim... Inna sytuacja. Jest trzydzieści kilometrów tajgi, jedziemy grawiejką, to taka szutrowa droga, ale nie żwirowa jak w cywilizowanych krajach na wsi, tylko z kamieniami różnej grubości. Wszystko skacze. Kurz, pył w oczach. Dojeżdżamy do wsi. Kilka chałup, motel i warsztat. W tym miejscu mi się łamie... Jak stamtąd wyjechałem, to znowu trzydzieści kilometrów szutru i same

lasy. Czy to nie jest opatrność? Sam powiedz. On wiedział kiedy ma się popsuć.

- Czyli jesteś przygotowany na to, że motocykl może w każdej chwili powiedzieć ci, że ma dość?

- Liczę właśnie na opatrność. Tak samo było w Moskwie. Akumulator odmówił posłuszeństwa właśnie w takim miejscu, gdzie była szansa na pomoc, jeździły motocykle. Pół kilometra wcześniej i stałbym jak dziad na drodze, a tu nie minęła chwila i zatrzymuje się młody chłopak i proponuje pomoc. Kiedy tłumaczę mu, że na pych się nie da, to bierze telefon i sam z siebie gdzieś dzwoni. Przyciągnął lawetę motocyklową specjalnie dla mnie i holuje nas kilkanaście kilometrów. Pytam laweciarza ile się należy, a koleś, że nic. No cuda! Potem jeżdżenie po Moskwie i szukanie akumulatora, piłowanie skrzynki, a oni nic nie chcą... Wszystkie naprawy, spawania gratis. Jak to nazwać? Opatrność? Fart?

- Zaczynam uważać ten motocykl coraz bardziej za jakiś magiczny...

- Ja już go uważam od dawna. Za kumpla go uważam...

- Właśnie dlatego zaczynam powoli rozumieć po co ty to wszystko robisz. To chyba jest jakiś inny rodzaj motocyklizmu?

- A czy masz gwarancję, że w nowym motocyklu z fabryki nic ci nie odpadnie?

- No nie mam, ale to co innego.

- Jak kupowałem te motocykle, to już z myślą o wspaniałej wyprawie, wyprawie życia. Zresztą już mam nowe pomysły i plany. Ten motocykl był zrobiony dla trasy nad Bajkał i na Syberię. Oczywiście nie zdawałem sobie sprawy ze skali trudności. Kiedy opowiadali mi grawiejkach i trudnych warunkach, to myślałem – „co mi tam”. Dopiero jak sam spróbowałem w deszczu i w błocie, to zrozumiałem. To jest ekstremum dla mnie i dla niego. Kilka razy mieliśmy takie drogi. Jechaliśmy na wycucie, modląc się, żeby nie wpaść do rowu.

- Czy to była wyprawa życia?

- Tak. Do tego roku. Już planuję następną.

- Dużo trzeba mieć czasu, żeby zajmować się takimi motocyklami? Aha, od razu zapytam, ile go poświęciliście żeby doprowadzić maszynę do takiego stanu?

- Wystarczyło sześć tygodni. Żeby był taki brudny. Na poważnie, to w sumie trwało dwa lata.

- Dwa lata. Długo. Chyba.

- Długo. Trzeba mieć czas i pieniądze. Na przykład rama była robiona w specjalnej technologii, część trzeba było wymienić. Wiele elementów pordzewiało od leżenia w garażu.

- No dobrze. Przyjmijmy, że ktoś chciałby się zająć

odrestaurowaniem takiego motocykla jak twój. Pracuje, ma rodzinę, jakieś rezerwy finansowe sobie znajdzie. Jest sens, czy nie? Czy po prostu nigdy tego nie skończy i wszystko rzuci w cholerę upaprany w smarze po łokcie?

- Też tak może być. To kwestia indywidualna. Co do pieniędzy, to jeżeli masz gotówkę, to możesz kupować oryginały, zamienniki. Dowolnie.

- Jak ważne jest w motocyklu zabytkowym... Zaraz, przecież ty nie masz żółtej tablicy?

- Ja specjalnie nie mam, biały będzie miał. Wojownik ma ciągłość w papierach od 1972 roku. Wolę białe tablice, bo nie ma problemu z wyjazdem za granicę. Co prawda jak patrzą w dokumenty i widzą 1942 rok to się trochę dziwią, ale nikt się nie czepla.

- Czy są fanatycy, którzy mają każdą część oryginalną? Wszystkie elementy, mocowania, najdrobniejsze pierdułki?

- Są, nawet zdarzają się tacy, co mają oryginalne śrubki. Chwała im za to. Ja tak nie mam. Pytanie, co dalej z tym robić? Przecież takim oryginałem strach wyjechać za bramę.

- No właśnie, podróż motocyklem wartym kilkadziesiąt tysięcy, albo i więcej to duży stres. Ba, podróż. Ja to bałbym się wkoło komina jeździć.

- Zawsze jest niebezpieczeństwo. Mam znajomego, który ma właśnie takiego oryginała i...

- I nie wyprowadza go z garażu?

- No właśnie nie, on ma takiego WLA jak ja, tylko prawie sto procent oryginał. Pojechał kiedyś na jakąś imprezę, autobus mu przyhamował. Położył motocykl i tyle w temacie. Oryginalna lampa zniszczona. Tragedia wtedy jest niesamowita. Ja mam inne podejście. Chciałem odtworzyć maszyny na oryginał, ale nie za wszelką cenę. Oczywiście starałem się, ale chciałem również nimi jeździć. Przecież jak mi Wojownika w trasie spawali i odcinali uchwyty, to nie mogłem patrzeć. Poszedłem na piwo. Wszystkie naprawy odbywały się bez mojego udziału. Rozumiesz?

- Słuchaj, chyba już wiem, to znaczy zaczynam sobie zdawać sprawę, o co w tym wszystkim chodzi. Ja się w ogóle nie znam na takich motocyklach. Co prawda, jak byłem szczeniakiem, miałem MZ Trophy, którą wyciągnąłem od chłopca ze stodoły. Wiesz, taka z nie skręcającą lampą. Nieważne, to ma być opowieść o tobie, a ja coraz więcej gadam. Chodzi mi o to, że tych maszyn nie można zakwalifikować jako rzecz. To jest bardziej... Hmm, przyjaciół?

- Dokładnie, ja nawet jak podpisywałem zdjęcia na stronie, to piszę „on”, albo „Wojownik”

- **No właśnie, mi jest już trochę głupio używać zwrotu motocykl, czy Harley. Ania Jackowska opisując w swoich książkach podróże na BMW, zawsze ujmowała mnie tą więzią ze swoim motocyklem. On był jej takim partnerem w wyprawie, a nie maszyną. Tu widzę to samo. Przecież ja też mam sprzęt na dwóch kołach. O, tu stoi. Całe moje życie jest w jakiś sposób związane z motocyklami. Jeżdżę prawie cały rok, wydaję na niego pieniądze, ale jak się psuje idę do mechanika i w ogóle mnie nie interesuje co tam jest w środku.**

- Ja mam takie podejście do moich współczesnych motocykli. Do Harleya nie. Własnymi rękoma go składałem. Malowanie, piaskowanie, skręcanie.

- **Jesteś mechanikiem?**

- Z wykształcenia.

- **Wszystko jasne.**

- Nie, nie. To determinacja. Jak coś sobie założyłem, to chciałem osiągnąć cel. Przecież nie wszystko zrobiłem sam. Ja nie podejmę się remontu silnika. Po pierwsze, moja przygoda z mechaniką była bardzo dawno temu, po drugie brak odpowiedniego sprzętu, kontaktów i wiele innych rzeczy uniemożliwia mi w tej chwili takie działanie. Wiele czynności trzeba przecież wykonać poza warsztatem. Są od tego ludzie. Po co mam wyważać otwarte drzwi i jeszcze coś spać? Jak pokazało życie, to była dobra droga. Z silnikiem w Wojowniku nic się nie stało podczas wyprawy.

- **Powiedz mi, jeżeli można zapytać, jak rodzina i znajomi patrzą na Twoją pasję? Uważają to za fajne hobby, czy dziwactwo człowieka, którego dopadł kryzys wieku średniego?**

- No wiesz, dzieci mi kibicują, żona jak to żona. Jak zbliżał się termin wyjazdu, to już włączał się u niej hamulec. Nie jedź, coś się stanie, okradną Cię i na dodatek jeszcze zabiją. Zabiją i okradną. Zresztą była taka sytuacja, że jechałem do Moskwy pociągiem, a Wojownik przyjechał 24 godziny później. Dostaje SMS od żony i jak myślisz, co w nim było?

- **Żyjesz, zdrowy jesteś.**

- No właśnie nic z tych rzeczy... Co z motocyklem, przyjechał? Nie zaginął? A on oczywiście przyjechał, nic nie ukradli, bak pełen benzyny.

- **Zaraz, zaraz. Nie przewozi się zatankowanych motocykli. Przynajmniej z tego co wiem.**

- Ponieważ ja powiedziałem, że nie mam kluczy żeby wszystko odkręcić, to dali mi spokój. Nie chciałem rozszczelniać układu. Przejechaliśmy tyle tysięcy razem, to po co mam kombinować? Lepiej nie ruszać, jak jest dobrze.

- **Kupujesz następnego Harleya do poskładania?**

- O nie! Nie i jeszcze raz nie. Za dużo szczęścia naraz.

To co mam mi wystarczy. Składanie tych motocykli nie miało być wcale treningiem przed składaniem następnych. Nie, nie mam już wolnych pieniędzy. I tak udało mi się ożywić Wojownika i Białą Damę zanim przyszedł kryzys. Teraz to już się żyje trochę inaczej. Sam wiesz.

- **Wiem doskonale, wszystko jest inaczej. Zatem doszliśmy do tego, że trzeba mieć czas, jakieś pieniądze, jakieś wykształcenie. Czyli to chyba nie jest jednak zabawa dla każdego?**

- Pod warunkiem, że chcesz się angażować. Jak nie chcesz, wystarczą pieniądze i inni za nas wszystko zrobią. Składasz i jeździsz. Tyle.

- **Ale to chyba nie o to w tym chodzi?**

- No mi na pewno nie.

- **Ustaliliśmy że mamy kilka typów pasjonatów, jeden zajmuje się zabytkami i szuka każdej części oryginalnej. Drugi, to taki jak ty. Cieszy się z zabawy. Motocykl nie musi być na sto procent oryginalny i ma być gotowy do jazdy. Ma dawać ci przyjemność i być użytkowy.**

- Ja nie poto je wyremontowałem, żeby jeździć z nimi na lawecie na imprezy. Jak chcę pojechać na zlot, to wsiadam i jadę. Może jestem jakiś dziwny.

- **Jesteś. Jakbyś nie był, to byś się nie brał za takie rzeczy.**

- Dlaczego? Chociaż rzeczywiście Rosjanie mówili mi, że jestem durak. W pozytywnym sensie oczywiście. Dziwili się, że takim motocyklem wybrałem się tak daleko. Jak koledzy na forum pytali się czy mi oleju nie brakuje, to odpowiadałem im, że chyba w głowie. Ale byłem już po stronie rosyjskiej i nie było odwrotu.

- **Jak oglądałem zdjęcia z twojej wyprawy, to myślałem sobie – „co za człowiek”. Byłem w ciężkim szoku jak zobaczyłem motocykl. Pomyślałem, że ta maszyna, przepraszam „Wojownik”, jakoś nie wypada mi już mówić „motocykl”, wygląda dosyć mizernie, a ten gość chce na nim robić tysiące kilometrów.**

- Bo takie motocykle właśnie wtedy były. Małe i poręczne, a człowiek wyglądał na nim jak człowiek. Teraz się robi maszyny wielkie. Siadasz i giniesz w nim. Zabudowane, masywne. Mój to taki motorek. Jednak wychodziłem z założenia, że jeżeli został zbudowany, żeby przejść trudy wojenne, no to musi trochę znieść. Zresztą byłem w Rosji współczesnym motocyklem, moim Kawasaki.

- **I co?**

- I nic, no właśnie nic. Jakoś na tym nie zaskoczyłem. Teraz jak tyłek odpoczął od siodełka, to znowu mi się zaczyna Syberia śnić

- **Oj. Czuję w tym marzeniu, że motocykle zostaną**

z tobą do końca życia?

- Takie jest założenie. Mam teraz takie motto - dopóki mogę i jestem młody, jadę na Wschód. Jak będę stary, to będę jeździł na Zachód. Mija już dziesięć lat od kiedy zacząłem tam jeździć. Najpierw na Ukrainę, tam mam kolegę, Wiktora. Ksiądz, też motocyklista. I tak to wygląda. Byłem na Białorusi, też mi się podobało, w Rosji mi się podobało. To znaczy ludzie i przyroda, bo w Rosji nic innego nie może się podobać. Dlatego między innymi powstał pomysł mojej wyprawy. Dwa lata nad tym myślałem, żeby jechać na dwóch kołach. Pojechałem i na dwóch kołach wróciłem. Proste.

- Tak, bardzo. Wsiadasz, jedziesz i wracasz. Łatwieżna. No dobrze, a co z Białą Damą?

- No co? Będzie jeździć po Warszawie i po Polsce. To jest kobieta i należy ją traktować delikatnie. Wojownik to facet i może być brudny, spawany, zmęczony. Rozumiesz?

- Jak najbardziej. Dobrze, będzie zagadka. Wyobraźmy sobie taką sytuację - wchodzisz do garażu i chcesz się przejechać, tak powiedzmy 100 kilometrów. Stoi biały i zielony. Biała Dama i Wojownik. Co wybierasz?

- Wojownik teraz odpoczywa.

- Ty cały czas traktujesz te motocykle inaczej niż normalny człowiek.

- Fakt, Wojownik przejechał na razie swoje, coś mu tam brzęczy, trzeba też trochę podokręcać, posprawdzać, ale zostawiam sobie to na jesień i zimę. Zaprowadzę go do znajomych kolegów. Ja już nie mam warunków, a kręgosłup też daje mi znać. Leżenie koło motocykla to już trochę nie dla mnie. Ale wracając do tego człowieka co rozbił sobie motocykl, to zastanawiam się cały czas czy ja byłbym zdolny do takiego gestu jak on. Opowiem Ci od początku. Jak dowiedział się, że mam kłopoty z Wojownikiem, to dzwoni i pyta się czego mi potrzeba, bo on wyjmie to ze swojego motocykla i mi da. Dla mnie to był szok. Ja się do tej pory zastanawiam, czy powiedziałbym że wyjmę coś z Wojownika i komuś dam. Tym bardziej, że on ma prawie stu procentowy oryginał.

- To rzeczywiście skrajne poświęcenie.

- Bardzo. Potem jak dowiedział się, że akumulator mi się rozsypał to mówi mi, że już wyjmuję ze swojego i wiezie mi na granicę. Wielki szacunek, tym bardziej że ja człowieka na oczy nie widziałem. Znamy się wirtualnie. I to człowiek po tej stronie granicy, nie po tamtej. Chyba jakieś wirtualne piwo wypijemy. Koniecznie. Jeszcze lepiej prawdziwe.

- Jakaś konkretna następna podróż na Wojownika?

- No jest, jest.

- Kierunek?

- Jak to? Oczywiście na Wschód. Cały czas Wschód, bez powrotu.

- Zaraz, co to znaczy?

- Cały czas na Wschód, bez powrotu, ale do tej imprezy potrzebni są sponsorzy, to już duża rzecz jest. Wiem, że Wojownik by sobie poradził, Ja zresztą też. Do Władywostoku to mam już trasę zabezpieczoną. Od motocyklisty do motocyklisty, mam tam teraz tylu znajomych. Chciałbym jeszcze kiedyś pojeździć po fabrykach gdzie robią silniki „V”. Takich jest cztery w Japonii i dwie w Stanach. Poza tym w przyszłym roku jest sto dziesiąta rocznica Harleya w Milwaukee i był taki pomysł żeby się tam doturlać. Oczywiście jadąc na wschód.

- Może sobie kupię Harleya do tego czasu.

- Słucham?

- No tak, Harleya sobie kupię.

- No to masz jeszcze rok.

- To ja jeszcze jedno. Jakbyś znalazł sponsorów, to naprawdę wsiadłbyś i pojechał?

- Zdecydowanie, dookoła. Na Wojowniku.

- Ty jednak kochasz ten motocykl.

- Oczywiście. Przecież jak każdy prawdziwy motocyklista, który przyjeżdża na miejsce po długiej trasie, to musi zadbać o maszynę. Motocykl jest na pierwszym miejscu. Musi być zabezpieczony, mieć sucho. On musi mieć garaż, ja mogę moknąć.

- Czy ty zdajesz sobie sprawę, że takich motocyklistów jak będzie coraz mniej? Albo w ogóle niedługo nie będzie?

- Taki motocykl jak moje można zrobić z replik. Robią już wszystko, skrzynie biegów, silniki, sprzęgła.

- Poczekaj, muszę sobie ułożyć te różne schematy. Oryginał, prawie oryginał. Zresztą mi się najbardziej podoba twoja koncepcja motocykla odrestaurowanego po to, żeby na nim jeździć.

- Mówiłem Ci. Ja się nie upieram. Zresztą największej części oryginalnych jest w Wojaku. On ma z założenia cięższe życie, jak facet, mówiliśmy o tym. Tu starałem się włożyć jak największej części najlepszej jakości. Błotniki nie są na przykład oryginalne, wiem o tym. Teraz będę próbował wymieniać kilka rzeczy właśnie na oryginalne, bo repliki nie są najlepszej jakości. Miałem kosę, replikę. Na pierwszej próbnej jeździe zaczęła mi się zginać i motocykl zaczął się przechylać na lewą stronę. Mam na szczęście taką grupę wsparcia z okolic Łodzi i oni mnie zawsze ratują. Jak się dowiedzieli, że mam z tym problem, to pożyczili mi oryginalną i z pełnym obciążeniem bez problemu jechałem. Jakość materiałów oryginalnych jest dużo lepsza. Muszę zmie-

nić właśnie tą kosę i bagażnik. Teraz wiem gdzie są słabe punkty.

- Powiem Ci, że po spędzeniu z tobą godziny dowiedziałem się wielu ciekawych rzeczy, o których nie miałem pojęcia.

- Pamiętaj, że to jest mój punkt widzenia. Ja podchodzę zupełnie inaczej, od 40 lat o tym myślałem. Każdy może mieć własny pogląd na te sprawy.

- Generalnie mieliśmy mówić o twoich motocyklach, ale chyba ta rozmowa wyszła bardziej o tobie. Dlaczego to mówię? W tej chwili dostępność motocykli i łatwość z jaką można je nabyć produkuje masę ignorantów. Ludzi, którzy pewnie nigdy nie spojrzą na takiego Wojownika. Dla nich jest ważne napisać na forum, że motocykl poleciał trzysta, a drugi czterysta. Oni zatracili poczucie motocyklizmu i podejście do motocykla. Nie identyfikują się z nim. Polerują chromy, pucują plastiki, ale nie wkładają w to serca. Ty mówisz, że to twój przyjaciel, tego się nie da ukryć.

- Bo tak jest. Ja nie mam stracha, że mi się coś popsuje. Wsiadam i jadę. Jak się popsuje to trudno. Ostatnio na spotkaniu, gdzieś w Polsce, ktoś mnie zapytał, czy nie bałem się "tym" przyjechać z Warszawy. Mówię, że nie. Tym bardziej, że do was przyjechałem przez Irkuck. Jest takie podejście, nawet u ludzi którzy poruszają się wśród zabytków. Według niektórych ma stać w muzeum, albo jeżeli już jeździć, to wkoło komina. Ja zawsze jak stawiam gdzieś Wojownika, to dookoła mam tłumek gapiów i masę pytań. Muszę odpowiadać, bo on niestety nie mówi. Najlepsze jest jak odpalam. Wszyscy myślą, że się nie uda, a on za pierwszym razem rusza.

- Maćku, wychodzę dzisiaj stąd bardziej świadomy. Wydaje mi się, że zdobyłem kolejną sprawność w byciu motocyklistą. Mam takie przeświad-

czenie, że to trzeba ludziom pokazywać

- Ja też bym chciał, żeby motocykliści nie tylko machali ręką na przywitanie, ale pomagali sobie wzajemnie. Wspierali się, tak jak ci na Wschodzie. Teraz ludzie mają motocykle, ale wielu z nich nie jest motocyklistami. Nikt ich tego nie uczy. Nikt im tego nie przekazuje. Robisz kurs, kupujesz motocykl i jeździsz.

- To kiedy robimy to piwo?

- Umówimy się.

Skończyliśmy. Chociaż jest to letni dzień, jest już ciemno na dworze. Mam ogromny lej po bombie w głowie i takie uczucie, jakbym na coś patrzył wielokrotnie i tego nie dostrzegał. To tak, jakbym mijał codziennie w drodze do pracy jakiś budynek ze szkła i nagle stwierdził. O! A co to?

Trochę mnie to zawstydza, ale jednocześnie czuję się, jakbym odkrył właśnie coś nowego. Światło ulicznej latarni oświetla częściowo drzwi garażu, z którego patrzą na mnie Wojownik i Biała Dama.

Nie Harleye, nie motocykle. Przecież one mają imiona...

z Maciejem Abramczykiem
rozmawiał  **Paweł Szymański**

Swoimi
DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów

CIEKAWOSTKI

Mistrzostwa świata

Najwięcej tytułów mistrza świata (ustanowionych przez Federation Internationale Motocycliste w 1949 r.), 15 zdobył Giacomo Agostini (Włochy): 7 na motocyklu 350 cm³ w 1968-74; 8 na motocyklu 500 cm³ w latach 1966-72 i 1975. Jest jedynym człowiekiem na świecie, który zdobywał po dwa mistrzostwa świata w ciągu 5 kolejnych lat (tytuły w kategoriach 350 cm³ i 500 cm³ w 1968-72). Angel Roldan Nieto (Hiszpania) zdobył rekordową liczbę 7 tytułów mistrza świata na motocyklu 125 cm³ w 1971-72, 1979, 1981-84; zdobył również 6 tytułów na motocyklu 50 cm³ w 1969-70, 1972, 1975-77. Rolf Biland (Szwajcaria) zdobył 7 tytułów mistrza świata w kategorii motocykli z wózkiem bocznym - w 1978-79, 1981, 1983 i 1992-94, Agostini pomiędzy 24.04.1965 r. a 25.09.1977 r. wygrał pod rząd 122 wyścigi (68 na motocyklu 500 cm³, 54 na motocyklu 350 cm³) mistrzostw świata, wliczając w to rekordową liczbę 19 zwycięstw w 1970. Tyle miał ich Mikę Hailwood w 1966 r. Rekord ilości zwycięstw w całej karierze wynosi 79 i należy do Rolfa Bilanda w klasie motocykli z wózkiem bocznym.

UWAGA KOMUNIKAT

Do naszego baku dolali kilka złotych:

Piotr z Komorowa

Roman z Poznania

Paweł z Chlewisk

Piotr z Kozienic

DZIĘKUJEMY!

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



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:



WYNIKI KONKURSU

Dziękujemy Wam za piękne zdjęcia, które nadesłaliście do naszej redakcji. Wybór był bardzo trudny, ale ostatecznie (jednoosobowe przyp. Red. Tech.) jury pod przewodnictwem Zosi dokonało selekcji ;-)
Poniżej prezentujemy nagrodzone prace, **gratulujemy zwycięzcom**, a wszystkim pozostałym autorom **życzymy wygranej w kolejnych naszych konkursach!**



I miejsce

autor: Marcin D

Otrzymuje:

Książki Davida L. Hough'a **"Motocyklista Doskonały"** ufundowana przez Wydawnictwo Buk Rower, Grzegorza Doroby **"Ilustrowana Historia Motocykla WSK"** ufundowana przez Autora oraz Marcina Osikowicza pt. **"Mężczyźni bez przyczepności"** ufundowana przez Autora.

II miejsce

autor: Bergu

Otrzymuje:

Książki Davida L. Hough'a **"Motocyklista Doskonały. Droga do mistrzostwa"** ufundowana przez Wydawnictwo Buk Rower oraz Marcina Osikowicza pt. **"Mężczyźni bez przyczepności"** ufundowana przez Autora.



III miejsce

autor: Paweł S

Otrzymuje:

Książka Davida L. Hough'a **"Strategie uliczne"** ufundowana przez Wydawnictwo Buk Rower.

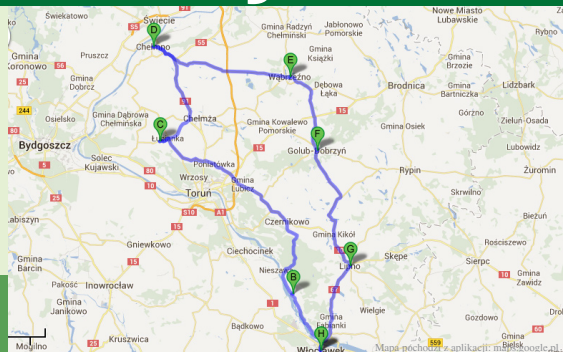
**WKOŁO KOMINA**

Z PANEM MARKIEM

Ziemia Chełmińsko – Dobrzyńska

Włocławek – 18 km – Bobrowniki – 66 km – Bierzgłowo –
21 km – Chełmno – 38 km – Wąbrzeźno – 24 km - Golub-
Dobrzyń – 36 km – Lipno – 25 km - Włocławek
Razem: 230 km

autor: Marek Harasimiuk



To tutaj, nie licząc walk pierwszych Piastów z Cesarstwem Niemieckim i jego margrabiami, zaczęła się cała nasza wielowiekowa nieprzyjaźń z Niemcami, a właściwie z ich wysuniętą na wschód forpocztą reprezentowaną przez Zakon Krzyżacki, czyli późniejszymi Prusakami. Bo cóż złego zrobili nam i cóż możemy chcieć od Szwabów czy Bawarów? A były „miłe złego początki” jak pisał biskup-poeta (Ignacy Krasicki – „Woły krnąbrne”). Książęta (m.in. Henryk Brodaty i Konrad I zwany mazowieckim) władający rozbitymi na dzielnice częściami piastowskiej Polski, nie wsłuchali się w decyzję Andrasza (Andrzeja), króla „braci Madziarów”, który poznawszy się na machinacjach krzyżackich zapowiedział im stanowczo, że: „fora ze dwora” i ustami Konrada I władającego nie tylko Mazowszem, ba mającego ochotę zostać seniorem wśród piastowskich książąt, w latach 1226-28 przyjęli rycerzy-zakonników z Zakonu Szpitala Najświętszej Maryi Panny Domu Niemieckiego w Jerozolimie (aktualnie bezdomnych), aby wreszcie ktoś uporał się z najazdami pogańskich Prusów, Galindów, Jadźwingów i Litwinów na ziemię Mazowsza. Sam Konrad do spółki z innymi książętami piastowskimi chciał nawet „po dobroci” chrystianizować ten ostatni już pogański

kawałek Europy, lokując na pograniczu cysterskie zakony. Potem wojował z poganami. Szło to marnie, gdyż chciał złapać kilka „srok za ogon”, a na dodatek brakowało sił i środków, w myśl napoleońskiej zasady, że do prowadzenia wojny potrzeba trzech rzeczy: „pieniędzy, pieniędzy i... pieniędzy”. A zatem postanowił wyciągać „kasztany z ognia” cudzymi rękami. „Chytry Niemiec, sztuczka kusa” – jak pisał w „Pani Twardowskiej” Adam Mickiewicz, też myślał jak by tu się najlepiej usadowić nie na swoim (po węgierskiej lekcji) i Krzyżacy szybciotko w 1235 r. sfałszowali i antydatowali dokument, w którym zobowiązywali się być lennikami księcia i przerobili go na „wieczyste posiadanie”. Jeszcze raz okazało się, że aby być władcą „nie malowanym”, trzeba przypieczętować to daniną krwi albo mieć niebywałe względy u Klio, która jest patronką Historii.

Po tym z gruntu króciutkim a uproszczonym rysie historycznym ruszamy w drogę po polskich ziemiach, gdzie Krzyżacy zanim się rozrosli terytorialnie, pojawili się na początku. Właściwie to powinniśmy wystartować z Torunia, bo tam była ich pierwsza baza, ale proponuję tym razem zacząć trasę od Włocławka. Kiedy już schylimy głowę przed

Jeździmy wkoło komina

pomnikiem stojącym przy tamie Zalewu Włocławskiego, poświęconym ks. Jerzemu Popiełuszcze, którego zamordowali bestialsko komunistyczno - eSBeccy oprawcy w 1984 r., ruszamy prawym brzegiem Wisły do Bobrownik. Nad samą Wisłą na niezbyt wysokiej skarpie znajdują się ruiny pokrzyżackiego zameczku, który był kontynuacją castrum księcia dobrzyńskiego. Była to najbardziej na południe wysunięta ich fortalicja, która powstała pod koniec XIV w. Swoje funkcje militarne pełniła do wojny trzynastoletniej (1453-66), a potem coraz mniej nadawała się nawet dla cywilnych celów i stopniowo popadała w ruinę. Najpierw w czasie „potopu” rozgrabili ją doszczętnie Szwedzi (a teraz są podobno tacy uczciwi), a w XIX w. jej mury posłużyły jako „cegielnia” dla rozmaitych budowli.

Aktualnie widać, że ruiny są zadbane i jest z nich piękny widok na szeroko rozlaną Wisłę. Wracamy do drogi i dalej wzdłuż Wisły jedziemy w stronę przeprawy promowej do Nieszawy. Kursuje tutaj bardzo ciekawy, bocznokołowy prom. Ale my tylko popatrzymy, jak za rozległą Wisłą rozpościera się panorama miasteczka z dominującą wieżą kościelną i wrócimy do drogi wiodącej zakosami przez lasy do Czernikowa. Czeką nas teraz najmniej sympatyczny odcinek naszej wycieczki.

Drogą krajową nr 10 docieramy do Lubicza, potem w Łysomicach przecinamy drogę krajową nr 1 i nr 552, która przechodzi w nr 553 i kierując się na Łubiankę, Unisław wypatrujemy po około 4 km



Cypel na Wiśle z krzyżem Popiełuszki i panoramą Włocławka



Hołd pruskich wodzów przed komturem w Bobrownikach

Ruiny zamku w Bobrownikach



Zalew Włocławski rozległy jak małe morze

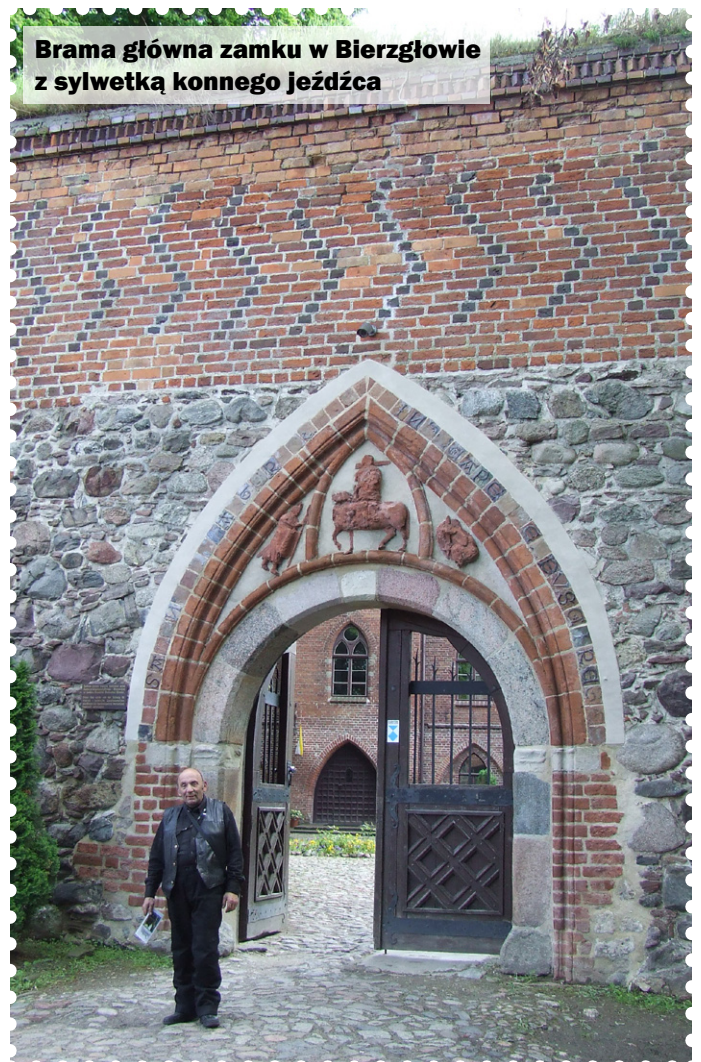
skrętu w lewo na Zamek Bierzgłowski. Jest tutaj dobrze zachowany zamek pokrzyżacki. Po przejściu w ręce Rzeczypospolitej w 1454 r. najdłużej znajdował się w rękach rady miejskiej Torunia, bo od wzmiankowanej wojny trzynastoletniej do połowy XIX w. Od prawie 80 lat zarządzany jest przez kurię chełmińską.

Zamek nie przetrwał w jednolitym stanie od czasów krzyżackich, ale wszystkie dobudowania są przynajmniej w stylu neogotyckim. Można sobie pospacerować dookoła zamku wśród starodrzewia. Natomiast w samym zamku warto na przykład obejrzeć kaplicę o gotyckim wystroju.

Rzuciwszy jeszcze okiem na portal zamku właściwego, nad którym widnieje zatarta postać konnego jeźdźca, siadamy na nasze mechaniczne rumaki i przez Bierzgłowo kierując się na Unisław (tutaj też był zamek, ale de facto nic z niego nie zostało) osiągamy Chełmno. Przed Chełmnem, jadąc wysoką skarpą nad pradoliną Wisły, warto od czasu do czasu zwolnić, aby sycić oczy jej widokiem.

Chełmno (na prawie chełmińskim powstało wiele miast średniowiecznej Polski) to jedno z najbardziej klasycznych miast, w jakie wyposażyła śre-

Brama główna zamku w Bierzgłowie z sylwetką konnego jeźdźca



Brama wjazdowa przedzamcza Zamku Bierzgłowskiego.



A za Wisłą, panorama Nieszawy



dniowieczną Europę jej technika i prawo oparte o chrześcijańskie korzenie cywilizacyjne. Jest to przepiękny przykład wypośrodkowania obronności i użyteczności miejskiego zespołu urbanistycznego pomieszczonego, jak jej herb wskazuje, na dziewięciu wzgórzach.

Chełmno można zwiedzać bardzo długo i warto tutaj zajrzeć nie jeden raz. Zatrzymajmy się jednak w rynku pod ratuszem ze słynnym „prętem chełmińskim”, przytwierdzonym do jednej ze ścian, czyli wzorcem miary w krzyżackim państwie. Ponieważ „od dziecka” interesowałem się wojskowością, więc napomknę, że jednym ze sławnych chełmnian był gen. Heinz Guderian zwany „Szybkim Heinzem”,

gdyż skutecznie dowodził niemieckimi siłami pancernymi w czasie II wojny Światowej. Jako Polonus muszę dodać, że jego „drang nach Osten” skutecznie powstrzymywali przez 3 dni żołnierze kpt. Władysława Raginisa, mimo kolosalnej dysproporcji sił, w „Polskich Termopilach” koło Wizny.

Wyjeżdżając z Chełmna, jadąc wzdłuż murów miejskich, docieramy do szosy nr 1 i skręcamy w stronę Torunia. Całe szczęście, że wśród zdyszanych „katamaranów” nie będziemy jechać zbyt długo, bo już w Stolnie skręcamy w lewo na Wąbrzeźno (droga nr 548). Droga jest ładnie ukształtowana, choć o nie najlepszej, pofałdowanej nawierzchni.

Na rynku w Golubiu-Dobrzyniu jedliśmy lody

Po dotarciu do Wąbrzeźna warto zjechać z dobrej obwodnicy do centrum. Po przejechaniu przez rynek, w którym większość domów ma ponad stuletnią metrykę, wyjeżdżamy w stronę Golubia-Dobrzynia. W Lipnicy na rondzie przecinamy szosę Toruń – Olsztyn i przy wjeździe do Golubia starajmy się nie przegapić wjazdu na parking przed zamkiem. Zwiedzanie zamku jest niemożliwe indywidualnie i musimy mieć fart, aby wstrzelić się w godziny, kiedy oprowadza po nim przewodnik. Również dostęp do tarasu widokowego jest słono płatny (?!), a siedząca w kasie kasjerka ubrana w strój wieźdmy, zresztą znakomicie konweniujący z jej cechami fizycznymi i charakterologicznymi, skutecznie uniemożliwia wykonanie, z niego „rzutu oka” na Dobrzyń, położony nad Drwęcą. Radzę zatem, po zjechaniu serpentynami na dół, udać się na rynek otoczony, niekiedy ładnie a niekiedy prawie wcale, nieodnowionymi domami i budynkiem kościoła farnego i tam zjeść lody.

Co się tyczy zamku w Golubiu, to powstał w połowie XIII w. i oczywiście nie wyglądał tak jak teraz. Jedynie narys zamkowy na podstawie kwadratu jest

zbliżony do pierwotnej krzyżackiej warowni. Największe zmiany zafundowała zamkowi siostra Zygmunta III Wazy, Anna Wazówna. To wtedy powstały istniejące do dziś attyki na dachach kurtyn zamkowych oraz baniaste, kryte blachą wieżyczki na narożach. Na zamkowych przedpolach corocznie współczesne rycerstwo europejskie urządza rozmaite turnieje.

Z Golubia-Dobrzynia, bo taką nazwę nosi aktualnie miasto położone nad Drwęcą, a historycznie podzielone na Golub (zamek) i Dobrzyń (miasto z rynkiem i farą) wyruszamy na Kikół (droga nr 555) i po dotarciu do krajowej drogi nr 10 (Bydgoszcz – Warszawa) w Lipnie (to tu urodziła się Pola Negri) skręcamy na Włocławek. Spokojnymi drogami docieramy na skarpę wiślaną i przez most nad Wisłą wracamy do miejsca startu.

■ Marek Harasimiuk

Wakacje

na Lazurowym Wybrzeżu

17-23.06.2012

autor: Anka



**W drodze do Sainte-Maxime**

Następnego poranka [po zlocie w Veronie, patrz: nr 3 "SD"-przyp. red.] zjedliśmy ostatnie „włoskie” śniadanie i obraliśmy nowy kierunek naszej podróży – południe Francji, czyli Lazurowe Wybrzeże. Przed nami jakieś 500 km...

Upał stawał się coraz potężniejszy, już dawno rezygnowaliśmy ze „skór” na rzecz przewiewniejszych dżinsów. Najprzyjemniej jechało się przez tunele wykute w skałach, a widoki ciągnącego się wybrzeża Morza Śródziemnego zapierały dech w piersi. W czasie tankowania i krótkich przerw „na papierosa” każdy z nas szukał choć odrobinę cienia gdziekolwiek, nawet w cieniu stojących na parkingu Tirów. Mijamy słynne San Remo i kierujemy się dalej w kierunku granicy włosko-francuskiej. I się zaczyna... Jazda od bramki do bramki, w takich krótkich odcinkach, że nawet się nie da zamyślić (czyt. przysnąć). Na szczęście mamy już blisko – tylko ok. 120 km. Późnym popołudniem docieramy na miejsce, które „wyczarował” dla nas nasz niezastąpiony Road Captain – Sławek. To Sainte-Maxime, uroczo położone prowansalskie miasteczko. Wieczorem wyruszamy w poszukiwaniu szybkiego jedzenia, a znajdujemy jedynie czynnego jeszcze McDonald’sa. Potem wznosimy jeszcze toasty za udany dojazd i układamy się grzecznie do snu.

I znów kolejny poranek, lecz tym razem jest inaczej niż przez ostatnich parę dni. Mamy wreszcie czas na leniuchowanie. Jedni z nas ruszają na pla-

żę, inni idą poznawać nowe miejsce za dnia. Idąc przez miasteczko, podziwiamy pięknie kwitnącą przy drodze lawendę i krzewy o bardzo intensywnym i odurzającym zapachu. Dochodzimy wąskimi uliczkami do portu, w którym oglądamy cumujące tam łodzie i charakterystyczne skaliste nabrzeże. Francuzi na podmiejskim skwarku grają w bule – to ich narodowy sport. Grają wszyscy – dzieci, starsi i seniorzy.

My natomiast znajdujemy małą plażę i zaliczamy pierwszą słoń kąpiel w Morzu Śródziemnym. Jego kolor to rzeczywiście lazurowy błękit. Wieczorem schodzimy się wszyscy razem, by przy lampce francuskiego wina opowiadać o wrażeniach leniwego dnia. Wtedy też powstaje pomysł zagospodarowania następnego dnia – zapadła decyzja, jutro ruszamy na Wielki Kanion Rzeki Verdon (Grand Canyon du Verdon).

Wielki Kanion Verdon to turystyczna perełka południowej Francji i dowód na to, że nie trzeba odwiedzać Arizony, aby poczuć klimat Dzikiego Zachodu. Ten największy kanion Europy (jest na liście UNESCO) rozciąga się na długości ok. 45 km i oddzielony jest dwoma obszernymi zbiornikami wodnymi. Jego dno rozciąga się na szerokość od 100 do 6 m. Na każdym z nas ogromne wrażenie wywarł sam kanion, pomijając fakt, że wszyscy „poprzycieraliśmy” podesty w naszych jednośladach... I znów po całodziennych wożach było o czym opowiadać na wieczornej biesiadzie.



Spacer nad Lazurowym Wybrzeżem



Grand Canyon du Verdon

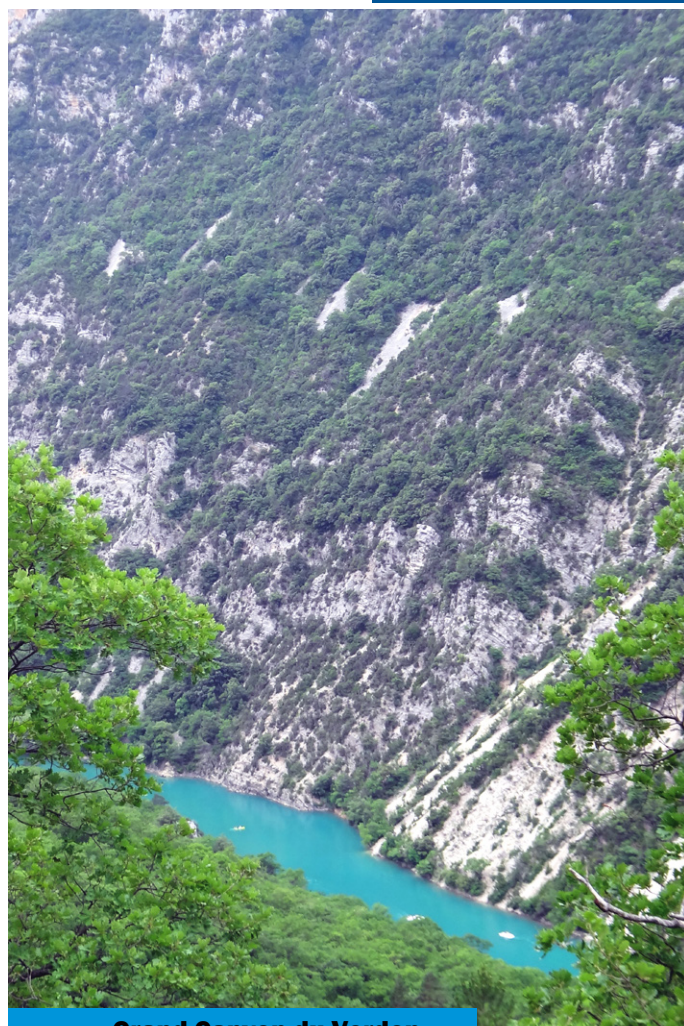


Grand Canyon du Verdon



Przyszedł czas na „zaliczenie” największych miast Francuskiej Riwiery. Choć od rana trochę na nas pokropiło, nie tracimy humorów i zmierzamy w kierunku Cannes. Jedziemy wzdłuż wybrzeża, podziwiając ukryte wśród palm i wysokich murów luksusowe rezydencje. Niesamowite widoki – czerwone skały, strome urwiska czy maleńkie, często prywatne, zatoczki i plaże. Chwilę stoimy w korku przed wjazdem do Cannes, a po zaparkowaniu motocykli ruszamy Bulwarem w kierunku portu. Jest tam mnóstwo palm, a najsłynniejszym z wydarzeń jest odbywający się co roku festiwal filmowy. Ekskluzywne Kasyno, Pałac Festiwalowy i liczne hotele są wizytówką Cannes. Teraz kolej na oddaloną o ok. 30 km Niceę. To największe miasto Lazurowego Wybrzeża, więc mamy drobne problemy ze znalezieniem bezpiecznego miejsca parkingowego. Uff, po chwili jednak się udało. Z racji tego, że zaczyna się popołudniowy upał część z nas idzie na plażę, a część „na miasto”. Na ulicach tłumy turystów, choć to jeszcze nie sezon. Cieszymy się, że wybraliśmy dobry termin przyjazdu, gdyż nie wyobrażamy sobie jazdy na motocyklach w jeszcze większym skwarze. Teraz wiemy, dlaczego tutejsi mieszkańcy mają „popołudniową sjęstę”. Nicea ma plażę ciągnącą się ok. 7 km, oczywiście zmierzamy kolejnym słynnym bulwarem, podziwiając ilość obiegających ją turystów. Znajdują się przy niej najdroższe hotele oraz bary i restauracje. Tym razem nie zdziwiły już nas tak bardzo, bo chwilę temu widzieliśmy takie same w Cannes. Największe wrażenie wywarło na nas Stare Miasto z mnóstwem starych kościołów i katedr oraz malownicze Wzgórze Zamkowe z ruinami zamku – doskonały punkt widokowy. Jednak jest pewna osoba, która zapamięta szczególnie to miasto – Mira. Idąc na plażę zostawiła przez przypadek kask motocyklowy przy moto i niestety już po powrocie go nie zastała... Nawet tam się zdarzają kradzieże, no cóż, samo życie. Uratowana przez Saura (pożyczył Jej swojego „orzeszka”, w którym zresztą dojechała po Polski), mogła kontynuować wycieczkę.

Ruszamy dalej – kierunek Monako. Mamy tylko ok. 20 km, ale droga jest tak kręta, że dojeżdżamy późnym popołudniem. Wynagrodzeniem są widoki, tunele skalne i lekki wiaterek od morza, dzięki którym jazda to sama przyjemność. Parkujemy tuż przy zatoce, gdzie cumują najdroższe „łajby” świata. Widzimy jak na dłoni skaliste wzgórze Pałacu Księżcego – siedzibę rodu Grimaldich. Miasto – państwo Monako jest najmniejszym świeckim państwem na świecie. To miasto, z którym kojarzą się słowa:



Grand Canyon du Verdon





W drodze do Monaco



Gdzieś nad Lazurowym



Pomiędzy Cannes a Niceą

luksus, przepych, sława, pieniądze. Nie jest ono dla lubiących spokój i ciszę. Nie jest również przystankiem dla oszczędnych. Są jednak powody, dla których warto tu zawitać, choćby raz w życiu. A my chyba jednak mamy niedosyt. Zamierzamy przejechać odcinek trasy wyścigu Formuły 1 (Grand Prix Monako). To najbardziej prestiżowa na świecie impreza sportów motorowych. Wyścig ten odbywa się na torze, który tworzą ulice, na co dzień wykorzystywane przez normalne pojazdy. Jest uważany za jeden z najbardziej niebezpiecznych obiektów F1. Do ciekawostek należy fakt, że jest to jedyny wyścig F1, który można oglądać na żywo bez zakupienia biletów wstępu – z okien budynków i hoteli (w których ceny pokoi są podwajane podczas mistrzostw F1) stojących przy ulicach, na których rozgrywany jest legendarny wyścig. Zerkamy jeszcze na słynne kasyno w Monte Carlo, hałasujemy w historycznym tunelu, a potem już tylko powoli wdrapujemy się wąskimi uliczkami dalej w górę (tzw. gzymсы – drogi rozmieszczone na kilku poziomach). To był barrrdzo długi dzień. Do Sainte-Maxime wracamy ok. 22.00, a może nawet później. Zsiadamy z motocykli, zadowoleni, ale głodni i spragnieni, lokujemy się na tarasie naszego domku. Słuchamy wieczornego koncertu cykad (były strasznie melodyjne), gawędzimy i... odpoczywamy.

Zostało już coraz mniej czasu, a my mamy jeszcze tyle miejsc do obejrzenia. Tym razem decydujemy się zamienić motocykle na statek, którym płyniemy do Saint Tropez. Znanie jest ono z dwóch rzeczy: francuskiego żandarma w wykonaniu Louisa de Funesa oraz z przepięknych plaż i portu. To niewielkie miasteczko z kilkunastoma uliczkami, portem i stromym zboczem na którym góruje Cytadela. My oczywiście zaraz po zejściu „na ląd” poszukujemy posterunku słynnego żandarma. Po chwili go namierzamy i już tradycyjnie uwieczniamy. Zaskakuje



Okolice Monte Carlo



Śladami F1



Monte Carlo



Citadelle Saint-Tropez



Saint-Tropez

nas grupka Polaków tam „odpoczywających”. Po krótkiej rozmowie i ugaszeniu pragnienia ruszamy dalej. Jest gorąco, a tłumy turystów zalewają uliczki. W porcie można pooglądać, jak odpoczywają „grube ryby”. Nawet jedna z miejscowych zatok nosi nazwę Zatoki Milionerów. Na ulicy obecni są również artyści i malarze. Opuszczamy główne zabudowania miasteczka i kierujemy się na wzgórze – do Citadelle de Saint Tropez. Żeby się do niej dostać trzeba było wdrapać się po stromych schodach. A tam było już o wiele spokojniej. Stamtąd dopiero możemy podziwiać całą zatokę i te turkusowe widoki. Zobaczyć można także fortyfikacje i poznać trochę historii oraz morskich tradycji Saint Tropez. I dużo kwiatów oraz kwitnących kaktusów. A jak pachną... Po powrocie, po tak upalnym dniu i intensywnym zwiedzaniu zaszerwowaliśmy sobie jeszcze kąpiel w basenie na naszym ośrodku. Zasłużyliśmy...

I cóż, koniec leniuchowania. Czas wracać do domu. Już od samego rana pakowanie, tankowanie i w drogę. Na kolejnym z postoi, już we Włoszech żegnamy się z Saurem i Asią, gdyż zmierzają oni do Rzymu, odbijając na wysokości Genui. A my jeszcze trochę jedziemy (ok. 230 km), aby przenocować w przepięknej starej włoskiej kamiennicy w miasteczku o nazwie Brescia. Ale to dopiero pierwszy etap...

Następnego dnia wstajemy wcześniej rano, pokonujemy ok. 580 km i dojeżdżamy do austriackiego Grazu. Po drodze, niedaleko Villach, zobaczyliśmy jeszcze legendarną miejscowość Faaker See, gdzie co roku odbywa największy europejski zlot motocyklowy. A wieczorem znów to samo – szybka kolacja i spać.

Ostatni dzień jazdy (dla niektórych z nas) – odcinek ok. 590 km przez Austrię i Czechy do kraju. Do Wiednia trafiamy w godzinach „szczytu”, ale to bez znaczenia, bo tam to normalka. Jakoś dajemy radę, nawet dosyć sprawnie. Śmigamy. Tankowanie – postój – tankowanie – postój... I już za chwilę jesteśmy na naszej ziemi. A i tradycyjnie, jak to u nas, pada deszcz...

 **Anka**

VULCANERIA

FOTORELACJA 2013

W dniach 14 – 16 czerwca już czwarty raz miłośnicy motocykli Kawasaki Vulcan mieli swoje święto. Organizatorem zlotu był jak zawsze klub Vulcaneria FG.

Do Toporni przyjechało ponad 300 osób, aby bawić się przez trzy dni w doborowym towarzystwie.

Każdy znalazł tu coś dla siebie: koncerty, konkursy, paradę na 150 motocykli, dobre jedzenie, muzykę, a przede wszystkim przyjaciół i wspaniałą atmosferę.

Nie ma sensu rozwodzić się nad szczegółami, zlot udał się znakomicie, **a kto nie był niech żałuje!** Następna, piąta Vulcaneria już za rok!

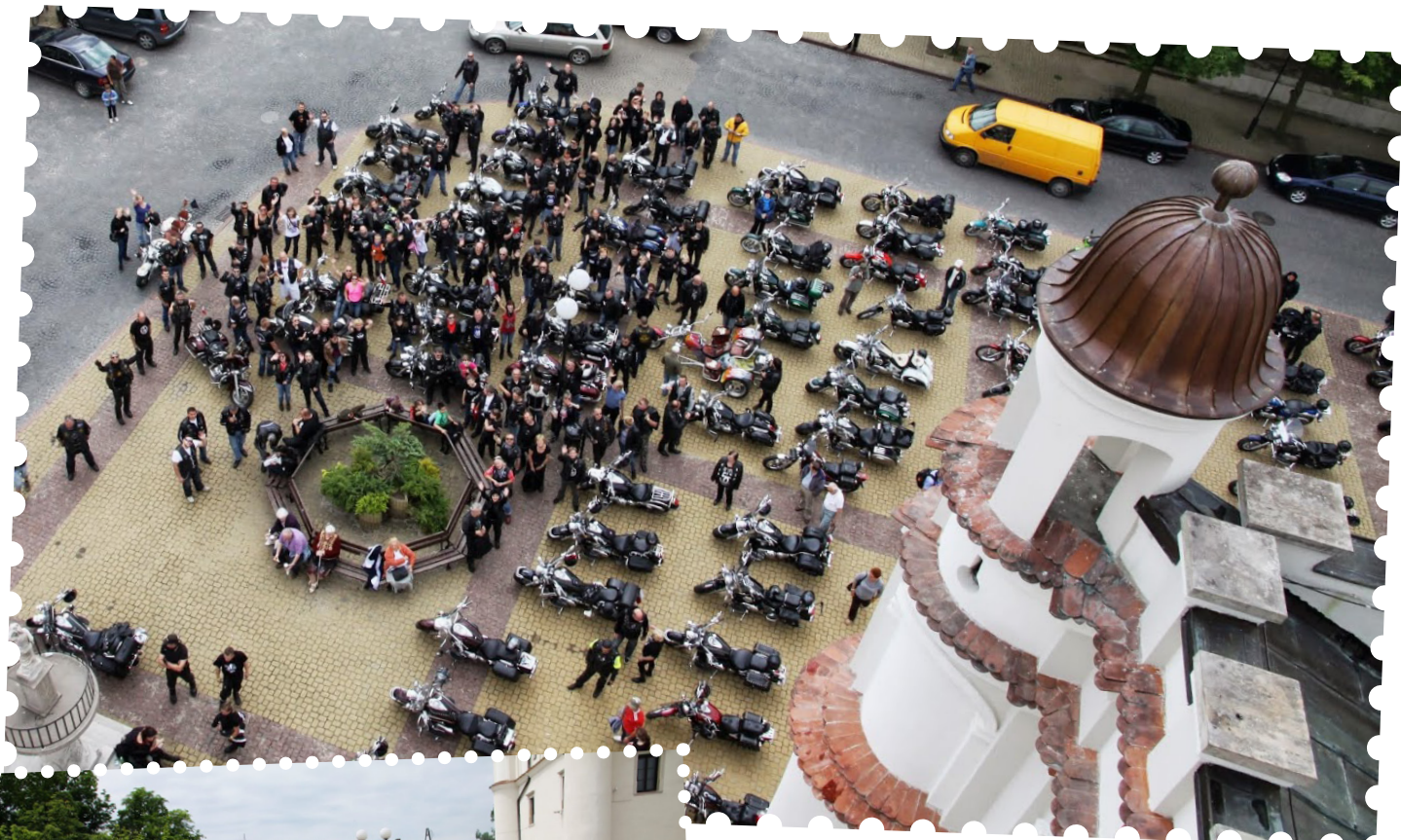
■ Zdjęcia:

Magdalena Łukawska
Damian Tokarczyk









Saarburg

Miasto, w którym czas się zatrzymał

autor: **Hubert Pawłowski**

Pogoda jest podejrzanie piękna. Wreszcie nie pada. Na niebie nawet jednej chmurki. Po kilkudziesięciu kilometrach jednak na niebie pojawia się pierwszy, niewielki obłoczek. Jest szary i nie wygląda na groźny, tym niemniej trochę psuje mi samopoczucie.

Pora na tankowanie. W czasie pobytu na stacji paliw chmurka niebezpiecznie się rozrasta. Zdążyłem wyjechać spod dachu stacji, gdy z trzaskiem na szybko kasku rozbija się pierwsza, gruba kropla deszczu. Za nią padają kolejne. Zawracam z powro-



tem pod dach stacji. Zakładać przeciwdeszczówkę czy nie? Oto jest pytanie. Deszcz pada z niewiarygodną siłą, na szczęście krótko.

Jezdnia jest pokryta cienką warstewką wody. Ciężko w to uwierzyć, ale padało niewiele ponad dziesięć minut. Mimo deszczu wcale nie zrobiło się chłodniej. Duża wilgotność i wysoka temperatura mogą oznaczać tylko jedno – jest parno niczym w saunie.

Po drodze zatrzymuję się jeszcze w Mettlach przy dawnym klasztorze. Od silnika motocykla bucha gorąco. Widać także jemu taka parówka nie służy. Motocykl nie posiada wskaźnika temperatury silnika, jednak organoleptycznie bez problemu można ocenić, że cylindry i głowice są niesamowicie gorące.

Przez pewien czas przechowywano w tym klasztorze ciało Jana Ślepego, króla Czech. Mimo iż jest on w prywatnych rękach (mnisi zostali z niego wypędzeni jeszcze w czasach napoleońskich), w podziemnych kryptach nadal znajdują się relikwie św. Teresy z Ávili.

Dalej czeka mnie podróż znajomą już z zeszłego roku, piękną doliną Saary. Jezdnia zdążyła wyschnąć. Jest tak gorąco i duszno, że nawet przy prędkości 80 – 90 km/h nie czuć chłodu.

Wreszcie, po kilkudziesięciu kilometrach, niemal pionowa skalna ściana zamyka dolinę. Rzeka Saar, nie mając wyjścia, musi wykonać skręt o 90 stopni. Ponieważ ze szczytu tej ściany doskonale widać całą okolicę, a wejście na nią przedstawia się mocno problematycznie, nie dziwi więc, że już od czasów najdawniejszych ludzie chętnie się tu osiedlali.

Jednak właściwa historia miasta rozpoczyna się w roku 964, kiedy to książę Zygfryd Luksemburski poleca zbudować zamek na skale. Był to jeden z najstarszych zamków w zachodnich Niemczech.

Dość przypomnieć, że w tym samym czasie, wiele dni drogi stąd na wschód, w dalekim Gnieźnie, a właściwie w grodzie na Ostrowie Lednickim, książę Mieszko, przez potomnych Pierwszym nazwany, władca całkiem dużego i dobrze prosperującego państwa, zastanawiał się dopiero, jakie to korzyści a jakie straty polityczne przyniesie mu wprowadzenie chrześcijaństwa (co stało się w roku 966, a więc niemal dwa lata po wybudowaniu zamku w Saarbурgu).



Dawny klasztor



Piękna dolina Saary



Jeden z najstarszych zamków
w zachodnich Niemczech



Rzeka Saar



Widok z wieży zamkowej na Dolinę Saary i Saarburg.



Widok z murów zamkowych



Na dziedzińcu można zasiąść na tronie



Sama nazwa "Saarburg" oznacza dosłownie "Zamek Saary".

Warownia z upływem lat rozrastała się. W XVI wieku osiągnęła imponujące rozmiary. W tym też okresie, w dobie wojen religijnych, miała ona największe znaczenie.

Później znaczenie zamku zmalało. Od 1756 roku rozpoczyna się powolny upadek twierdzy. W roku 1860 jest ona już tylko ruiną.

Jak widać, można wysłać stąd list bezpośrednio do Meluzyny. O co chodzi? Otóż, według legendy, Zygfryd, założyciel zamku, miał spotkać tu piękną kobietę, Meluzynę. Zgodziła się zostać jego żoną, jednak z zastrzeżeniem, że nie będzie mu wolno oglądać jej w soboty. Zygfryd jednak nie mógł oprzeć się ciekawości i próbował podejrzeć ją przez dziurkę od klucza, kiedy w kolejną sobotę zamknęła się w swej komnacie na zamku. Usłyszał plusk wody, a w wannie zobaczył pół kobietę, pół rybę – coś jak nasza Syrena. Meluzyna bowiem w soboty ukazywała swą prawdziwą naturę.

Skrzynka pocztowa Meluzyny.

Jadnak Meluzyna nie była aż takim potworem, skoro według legendy urodziła Zygfrydowi aż jedenaścioro dzieci.

Legenda ta jest odbiciem dawnych, celtyckich wierzeń, w których Meluzyna, w swej pół kobiecej, pół rybiej postaci była jedną z ważniejszych bogiń.

Od XIII wieku datuje się osadnictwo "cywilne", poza zamkiem. W roku 1281 król Rudolf Habsburski nadaje miastu przywilej lokacyjny. Miasto zostało nazwane tak samo, jak zamek, któremu zawdzięcza swoje istnienie – Saarburg.



Strumień Leukbach.

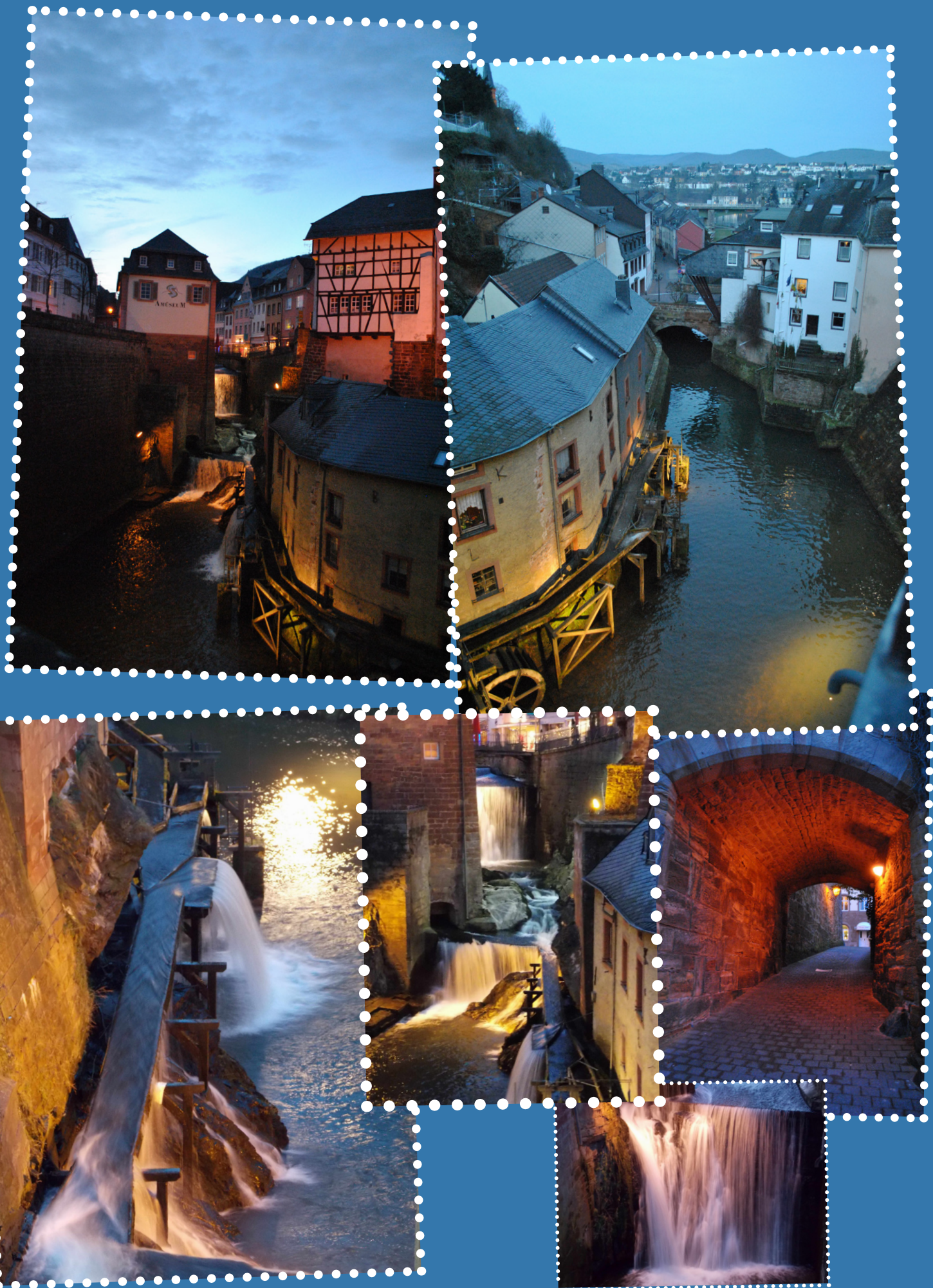


Charakterystyczna starówka.

Miasto słynne jest także z produkcji win.



Symbole nad drzwiami wielu z nich dokładnie mówią, czym trudnili się mieszkańcy.



W średniowieczu słynęło z rybołówstwa, tkactwa i rzemiosła.

Przez stare miasto przepływa strumień Leukbach, który w jego centrum tworzy duży, 18 metro-
wy wodospad. Jest to największy wodospad miejski w Europie. Siła spadającej z dużej wysokości wody została wykorzystana już w XIV wieku do napędu zespołu młynów wodnych. Kiedyś służyły do mielenia zbóż, od 1950 roku są siedzibą muzeum. Charakterystyczna starówka, pełna jest wąskich i krętych uliczek. Zachowało się tutaj wiele starych domów.

Miasto słynne jest także z produkcji win. Na charakterystycznych, terasowych polach, winorośl uprawiana jest już od wczesnego średniowiecza. Winnice wokół miasta zajmują powierzchnię około 40 ha. Ponad 98% produkcji to wina białe.

Festiwal Wina odbywa się w Saarbурgu zawsze w pierwszy weekend września.



Jednak sklepy – piwnice win kuszą odwiedzających przez cały rok. Szkoda, że jadąc motocyklem nie można chociaż popробować sobie różnych gatunków. Co najwyżej można zakupić jedną butelkę i zabrać ją ze sobą, aby skosztować po podróży...

Sama starówka jest niewielka i rozciąga się na obszarze niewielkiego prostokąta, ograniczonego z jednej strony wzgórzem zamkowym (lepiej jednak byłoby powiedzieć – skałą na której stoi zamek), z drugiej rzeką Saarą. Trzecią granicę stanowi wzgórze z usadowionymi na nim winnicami. Czwarta granica jest płynna – starówka dość niepostrzeżenie przechodzi w nowszą część, z luźniejszą zabudową.

Stare miasto jest niezwykle. Już chociażby z powodu niezwykle różnorodnej rzeźby skały, na której zostało usytuowane, pełne jest zakamarków, przejść i tuneli.

Na początku całkiem łatwo się tu pogubić, chociaż tak naprawdę to stare miasto należy do najmniejszych, jakie znam. Jednak po kilkukrotnym jego obejściu, nie mam już problemów z poruszaniem się po nim.

Drugą charakterystyczną cechą tej części miasta są domy, a raczej ich rozmiary. W większości są one bardzo małe.

Czasem ciężko sobie wyobrazić, jak w takim budyneczku mogła mieszkać kiedyś wielopokoleniowa przecież rodzina...

W centralnej części starego miasta pełno małych knajpek i kawiarni. W jednej z nich postanawiam poczekać przy kawie (4,50 €) na nadejście wieczoru. Trochę długo na tym czekaniu schodzi, ale okazuje się, że warto było.

W nocy miasto zyskuje nowy, bajkowy koloryt za sprawą cudownego oświetlenia.

Powoli wracam do miejsca, gdzie zostawiłem motocykl. Jak można było przypuszczać, zastałem go w takim stanie, w jakim go zostawiłem. Niby w Niemczech Zachodnich przyjęło się, że jest spokój i spotyka się dzielnice miast, gdzie właściciele zostawiają swoje maszyny na podjazdach przed domem z kluczykami w stacyjkach, to jednak już kilkadziesiąt kilometrów dalej może być zupełnie inaczej. W jednej z takich miejscowości Kolega natychmiast kazał mi zaprowadzić motocykl do garażu, po czym zamknął drzwi i upewnił się dwa razy, że są dobrze zamknięte. "Wiesz, tu jest (nazwa miejscowości), tu mieszkają ludzie, którym się wszystko przydaje". Ale to był akurat wyjątek.

W Saarbурgu żadnej przykrej niespodzianki nie dane było mi zaznać. Przede mną niemal stukilometrowa, nocna podróż przez góry...

Hubert Pawłowski

Bez kości

czyli IFA BK 350 w renowacji.



Otwieram garaż, spoglądam i stoi tam moja poczwara. Zasadniczo niejeden użytkownik, czy posiadacz Ify tak zaczyna. Jedno jest pewne. Nie ma egzemplarza Ify, który nie wymaga wkładu finansowego. Tzn. nie ma takiego, bo idealne Ify nie zmieniają właścicieli, a 100% oryginalne Ify nie występują w naturze. To co uda nam się wypatrzyć w internecie w jakim stanie by nie było, wymaga minimum kilku tys. złotych wkładu.

Powiecie, że bredzę, bo są takie fajne Ifki na allegro z chromem, nowym lakierem, polerką silnika i w ogóle, igielka. No tak, tylko, że ten silnik wewnątrz ma zapewne nieruszane. Dyfer kręci, bo kręci, ale nikt do niego zbytnio nie zaglądał; ważne, że się nie leje. Przeszedłem przez remonty dwóch If BK 350, zebrałem co nieco informacji na temat tego motocykla i oto one.

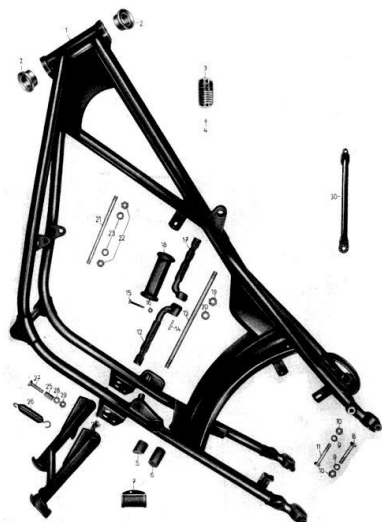
Podejście pierwsze

Otwieramy garaż, spoglądamy na poczware i zaczynamy zabierać się za remont. Szafka kluczy, szlifierka i tniemy stare śruby, odkręcamy co się pozwala odkręcić i rozbieramy wszystko w drobny mak, żeby jak najszybciej puścić do piaskowania i malowania.

I już sobie strzelamy w kolano. Ify nie można od tak rozebrać w drobny mak nie zwracając uwagi na kilka ważnych spraw.

Pierwsze. Robimy dokumentację fotograficzną tych elementów, które mogą nam umknąć przy składaniu. Ifa wygląda na całkiem prostą konstrukcję, ale tak naprawdę jak przyjdzie nam zacząć ją składać, zapomnimy skąd ta podkładka a skąd inna. Dotyczy to zarówno ramy, silnika jak i dyfra. Drugie. Rozebraliśmy Ifę - spróbujmy ją złożyć z tych elementów, które tydzień wcześniej odkręciliśmy. Głupie? Nie do końca. Zauważcie, że Ifa to motocykl już prawie 60-letni, który zasadniczo nie przechodził żadnych renowacji poza malowaniem pędzlem

przez pana Zdicha, wtedy gdy oryginalny lakier stracił blask. Większość elementów przez lata pracy, własne przeróbki, spawania, drutowania, czy nawet gleby i dzwony, odkształciła się i spasowała na śrubach tak, że póki jest to przykręcone to się trzyma. Jak tylko je odkręcimy, oryginalne uchwyty odpuszczają, odkształcają się i okaże się, że skrzynka akumulatora otworami montażowymi nie pasuje pod mocowania w ramie, a jak podpasuje to nie można zamknąć pokrywy. Skręcenie "na sucho" nawet już po malowaniu podkładem pomoże nam też pokazać, które elementy nie mogą być malowane, i jak wkładać w ramę, żeby nie zniszczyć powłok lakierniczych. Problemów trochę sprawia montaż suwaka i dyfra jak i wsadzenie silnika w ramę. O siodle kierowcy nie wspomnę. Jedna uwaga, elementy lfy fabrycznie były nieforemne, źle wytłoczone bądź krzywo pospawane. I nie radzę tego zmieniać. Taki urok tego motocykla. Podobnie jak niskiej jakości odlewy dyfra i suwaków wraz z piastami kół. Tyle dygresji. Przechodzimy do poszczególnych elementów.



Rama

Solidna zamknięta rurowa konstrukcja. Zasadniczo o ile rama jest prosta, nie ma tu wielu elementów, które mogą nam przysporzyć trudności. Niemniej jednak parę miejsc jest narażonych na uszkodzenia.

1. mocowania silnika (uszy)
2. mocowanie skrzyni biegów
3. mocowanie siodła przedniego
4. gwinty
5. główka ramy
6. podnóżki

Uszy mocujące silnik często są powyginane i odkształcone przez wkładanie silnika w ramę na siłę

lub zbyt silne skręcanie śrubą mocującą. To samo dotyczy się dolnego mocowania z podnóżkami z przelotowym prętem mocującym podnóżki. Zbyt silne skręcenie powoduje ściąganie dolnych prowadnic ramy do wnętrza i ściskanie stalowych rurek montażowych skrzyni w aluminiowy odlew skrzyni, co skutkuje wyrobieniem otworów w skrzyni. Pan M. Langowski (guru IFY BK 350 w Polsce) w jednym z artykułów w Czytelnicy Motocyklowej opisuje metodę naprawy tych miejsc spawaniem i frezowaniem bloku skrzyni biegów. Ja w swoim remoncie miałem o tyle łatwiejszą sytuację, że dysponowałem kilkoma obudowami skrzyni biegów i mogłem wybrać tę, która akurat te miejsca miała nienaruszone, a i umiejętnie skręcanie śruby podnóżków nie zdeformowało ramy. Same rurki montażowe w ramie, w niejednym egzemplarzu lfy zostały wycięte, bo zawadzały w renowacji motocykla, gdy nieuszkodzony blok skrzyni biegów wkładano w zdeformowaną ramę. Warto zauważyć, że rurki nie mają jednakowej długości. Ta od strony kickstartera jest dłuższa. Jeśli już jesteśmy przy tej części ramy, to obejrzyjmy dokładnie centralną podstawkę i otwory ją mocujące. Te często są wyrobione, rozklekotane i pokrzywione i nie zapewniają sztywnego trzymania motocykla. Sama podstawka, co się czasem zdarzało miała jedną nóżkę nieco dłuższą niż druga i widziałem już parę sztuk lf z podspawaną "podkówką" na stopkę. Same podnóżki w wersji oryginalnej prawie nie występują, gdyż często były łamane przez wywrotki. Spoglądamy nieco wyżej i dokładnie przyjrzyjmy się mocowaniu siodła. Oryginalna śruba mocująca zapewne już jest zastąpiona kawałkiem drutu lub gwoźdźcia. Ramiona siodła w miejscu, w którym zapierają o ogranicznik (i odbojnik jednocześnie) w ramie też są już odkształcone, a odbojnik tak wytarty, że siodło potrafi z niego wystrzelić. Tutaj jedyną metodą naprawy jest spawanie nowego odbojnika z dobrej stali.

Główka ramy

Numery ramy po wielu malowaniach i zdzieraniu farb stają się nieczytelne. Najważniejsze, żebyśmy mieli czytelną tabliczkę znamionową. Jeśli jej brak nie powinno być problemu z dostaniem nowej tabliczki wykonanej na wzór (tylko ma on z oryginałem niewiele wspólnego). Najkosztowniejszą może się okazać naprawa główki ramy. Bieżnie z reguły są odkształcone przez kulki, które gdy motocykl stał latami odgniotły się w bieźni. Zdarzają się pęknięcia górnej bieźni. Cały problem z bieźniami polega na tym, że są one spawane w ramę i naprawdę ciężko coś z nimi robić. Można próbować

wpasować bieżnię np. z jawy TS-350 bądź kombinować z zamontowaniem łożyska, co wiąże się z przerabianiem sztycy dolnej półki i nakrętkami główki ramy. Właśnie: jeśli jesteśmy już przy nakrętkach i półkach. Główka ramy skręcana jest dwoma nakrętkami. Jedna z podkładką i wpasowaną bieżnią łożyska główki ramy (trudna do zdobycia, często przekręcona lub z zerwanym łepkiem) i cieńszej nakrętki skręcającej górną półkę do sztycy dolnej półki. Nie wspomnę już o zniszczonym drobnozwojowym gwincie na sztycy, bo jedynym sposobem jej naprawy jest ciecie i dotoczenie z wytrzymałej stali nowej sztycy z nowym gwintem. Ale to robota dla naprawdę świetnego fachowca, który zachowa wszelkie piony, poziomy, kąty i zrobi to naprawę profesjonalnie, bo pęknięcie spawu w czasie jazdy na naszych drogach może skończyć się tragicznie. Sama dolna półka bardzo często dopiero po zamontowaniu okazuje się całkowicie krzywą i nie nadającą się do jazdy. Wykonana jest z materiału dosyć podatnego na odkształcenia, przez co każda przebyta gleba odkształca ją w miejscu wspawania sztycy. Można to sprawdzić montując na przednich amortyzatorach obydwie półki skręcając je ze sobą. Wszelkie problemy z wciśnięciem zawieszenia w półki i skręceniem go mogą zwiastować odkształcenia.

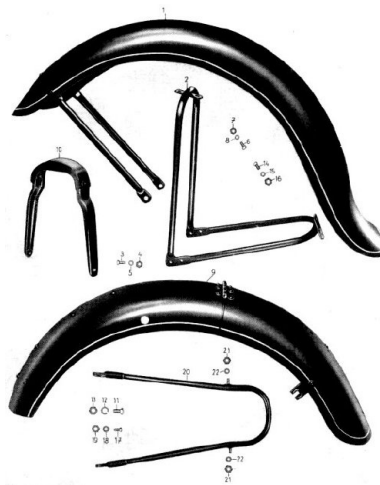
Gwinty

Nie łudźmy się, że jak wykręciliśmy śrubę, to ją swobodnie wkręcimy ponownie. 90% gwintów i śrub w Ifie nie nadaje się po 60 latach użytkowania do "kręcenia". Większość śrub i nakrętek łączących te, których tak jak dużą nakrętkę główki ramy nie sposób dorobić bez sporych wydatków, musimy wymienić na nowe. 70% z nich będzie musiał nam dorobić tokarz z racji nietypowego gwintu lub nietypowych łepków. Musimy też pamiętać, aby poprawione gwinty nie zostały polakierowane. Nie lakierujemy też takich miejsc jak stopki do montażu suwaków, bo jest tam i tak dosyć ciasno przy montażu i tylko zniszczymy lakier; gwarantuję Wam, że nie tylko na podstawce suwaka.

Byłbym zapomniat. Jeśli mamy oryginalny stojan z regłem na nim, pomyślimy zawczasu o zamontowaniu zewnętrznego regulatora w miejsce fabrycznego (polecam elektroniczne, jeśli zostajemy przy klasycznym zapłonie przerywaczowym). Przeróbkę na regulator z MZ ES stosowano już dawno, ale montowano go w różnych miejscach: czasem pod siodłem (niezbyt odpowiednie miejsce), ale najczęściej na rozwidleniu ramy pod główką dospawywano poprzeczkę i tam skrzętnie i dosyć elegancko,

jeśli chodzi o widoczne przewody, montowano regulator.

Ramę mamy już względnie ogarniętą więc spokojnie oddajemy ją do piaskowania i przechodzimy do zabawy z pozostałymi elementami "nadwozia".



Łotniki

Jeśli mamy cały tylny łotnik w oryginalnym wydaniu to na 90% jest on mocno skorodowany, a na 100% tylna dolna część jest jakaś pokrzywiona, jakby uderzona. To właśnie jeden z elementów Ify, który był krzywo tłoczony i zawsze dolny "języczek" ma swój odchyl. Można go pod szlifować i odpowiednio wyszpachlować, żeby wyglądał idealnie ale... Ja jestem zwolennikiem "oryginalnego" wyglądu motocykla, stąd zachowuję jego oryginalną formę. Powinienem być napisać Wam to na wstępie. Moja filozofia motocykla w 100% oryginalnego to koncepcja motocykla z fabrycznym zniszczonym chromem i chromem tam gdzie on faktycznie fabrycznie był, może odnowionym lakierem, ale z zastosowaniem nie akryli i innych cudeniek, ale lakierem jak najbardziej zbliżonym do dawnych lakierów z ręcznymi szparunkami i malowanym ręcznie logiem. Motocykl taki, który ma swój wiek i historię i która z niego bije, a nie przypięwaną 50 z pięknym metalicznym akrylem i błyskotkami. Wygląda to wtedy jak 50-latek z mnóstwem tapety, łańcuchów i obcisłą miniową wystylizowana na 18. Zero w tym gustu i smaku. Ale to tylko moja opinia.

Wracając do tylnego łotnika, jeśli jest cały to już sukces, bo z reguły był cięty w dolnej części. Z napraw przy nim musimy wymienić zawias na nowy, bo ten zawsze jest rozklekotany, ale nie jest to takie łatwe, gdyż same łotniki są z cienkiej blachki i spawanie do tej blachy skutkuje jej przepaleniem. Najpierw trzeba więc wspawać odpowiednie wzmocnienia łotnika pod zawias, a potem sam zawias (zwykły zawias dostępny w sklepach budowlanych czy stolarskich jest tej samej długości co fabryczny).

Jeśli mamy zawias, bierzemy się za dwa wsporniki go mocujące. Rurkowy długi, dolny który zasadniczo poza prostowaniem i naprawą gwintów nie jest narażony na zniszczenia i ten mniejszy, podkowiasty, który z reguły jest strasznie pordzewiały i zapewne był już poddany przeróbkom w stylu wiercenia otworów pod kierunkowskazy. Ten wspornik jest o tyle ważny, że na nim opiera się tylne siedło i jeśli planujemy wersję dwuosobową musimy go koniecznie wzmocnić przez spawanie odpowiednio spasowanego kawałka stali od wewnętrznej strony wspornika. To mało prawdopodobne, ale jeśli mamy ten wspornik w stanie nienaruszonym i niezniszczony przez korozję możemy pominąć tę operację. Wsporniki tylnego błotnika stosowane też we wspomnianej MZ RT 125, wyglądają na podobne, a górny na identyczny.

Błotnik przedni - ten też miał tego pecha, że jego piękny szeroki jęzor często był skracany, bo zahaczał o wertepy, albo łapał kury co było dosyć niebezpieczne bo potrafiło zablokować koło. Jego metalowe pręty mocujące są naprawdę solidnie wykonane, ale jeśli motocykl miał dzwona mogą być pognięte. Prostujemy je na ciepło, innej możliwości nie ma. Przy czyszczeniu błotnika sprawdzimy czy na jego przedniej części nie ma śladu po metalowych nitach stosunkowo dużych (niewidoczne, zaklepane pod warstwą szpachli i farby), które są pozostałością po stojącej tabliczce z numerem rejestracyjnym. Te zdarzały się fabrycznie nawet w wersjach z 1958 r., a więc tych modernizacjach.



Skrzynka boczna

Po raz kolejny ten sam problem - korozja. Elektrolyt z akumulatora jej nie oszczędzał. Tutaj musimy ją dokładnie wypiąskować, jeśli trzeba, naprawić zawias i odpowiednimi podkładami zabezpieczyć przed działaniem kwasu z akumulatora. Czasem brak także oryginalnej śruby zamknięcia. Ale to sprawa dla tokarza. Schowek jest taki sam jak w RRT 125. Warto wspomnieć, że podczas modernizacji modelu przeszedł on małą korektę przetłoczeń w podstawie.



Zbiornik paliwa

Ładny duży kragły, często wędrował do innych motocykli bo miał czopowy styl. Podstawową operacją przy naprawie zbiornika jest jego oczyszczenie i zaimpregnowanie wewnątrz. Sprawę utrudnia połączenie dwóch komór dolnym wężykiem, bo kolanka łączące często się zapychają, a zabezpieczenie wnętrza preparatami i farbami do tego przeznaczonymi potrafi je zakleić, stąd musimy się uzbroić w cierpliwość, jeśli chodzi o jego czyszczenie i konserwację. Czasem zbiornik tracił z racji swojej kragłości mocowania bocznych łezek, które posiadają regulację! To co o nim mogę powiedzieć i co może być pomocne wszystkim remontującym - łezki zbiornika pasują z MZ RT i pierwszych modeli MZ ES, z tym zastrzeżeniem, że w MZ ES często były to łezki w kolorze białym (choć i w kolorze czarnym się trafiają). Korek zbiornika jest identyczny jak w SHL, ale pasuje także z MZ ES czy Jawy oraz Junaka. Kranik już tradycyjnie MZ ES, bądź motocykle Jawa. Jeśli zbiornik będzie nieforemny niech nas to nie zdziwi. Spawanie i tłoczenie wielu elementów lfy odbiega od dzisiejszych standardów.



Przednie zawieszenie

Te w zasadzie w każdym egzemplarzu Ify wymaga solidnej naprawy.

Skrzywienie rur amortyzatorów przednich można przy użyciu odpowiedniego sprzętu zlikwidować, ale to zabieg kosztowny i czasochłonny. Tym bardziej, że na rynku można już dostać nowe rury lag, ale i te dostępne nie zapewniają wszystkiego czego nam potrzeba. Wewnątrz lagi mamy dwa komplety sprężyn z aluminiowymi łącznikami plus tłoczysko w dolnej części amortyzatora. Nie będę owijał w bawełnę, że o tłumieniu olejowym możemy zasadniczo zapomnieć, bo wiąże się to z wykonaniem całego zawieszenia na nowo. Tłoczysko w Ifie najczęściej jest zużyte w takim stopniu, że się rozsypało w drobny mak. Sam jego pręt zapewne jest złamany lub był już nawet spawany. Elementy aluminiowe bądź sprężyny też są albo wyrobione albo popekane. Jeśli nawet doprowadzimy tłoczysko do stanu używalności, to olej ucieknie nam albo nieszczelnymi otworami w dolnych odkuwkach mocujących koło i błotnik, albo nakrętką na łączeniu lag. Uszczelnienie tego miejsca ma zapewniać w teorii i odległej zamierzonej praktyce tuleja bakelitowa wraz z uszczelnianiem na dolnej rurze lagi. Ale... Bakelitowa tuleja zawsze wymaga wymiany na nową, a jej wykonanie z bakelitu jest kosztowne i mozolne z racji właściwości materiału. Wymieniłem te tuleje na nowe poliamidowe wykonane wedle wymiarów z książki serwisowej i okazało się że mają luz. Sama laga też ulega zużyciu i dotaczanie tulei trzeba wykonać pobierając wymiary z lagi i ze starej tulei.

Fabryczne wymiary to:

- wysokość: 7 cm
- śr. wewnętrzna 3.45 cm
- śr. zewn. 4,10 cm

Ale, ale to nie koniec. Jeśli tuleja jest zużyta to i nakrętka łącząca lagi jest zużyta i należy wytoczyć nową. Koszty, koszty, koszty. Ale są jeszcze dwa punkty wymagające uwagi w przednich lagach: dolne odkuwki mocujące oś koła i błotnik. Tutaj często płaskowniki pod błotnik są ułamane, albo były już spawane. Ten element możemy zasadniczo tylko regenerować. Drugi punkt to górne stożki mocujące lagę w górną półkę wraz ze śrubami mocującymi. Te oryginalne z mniejszą śrubką m6 często mają poukręcane gwinty i łepki. A stożki lagi często od nieumiejętnego montażu są porozbijane. Zwróćmy uwagę też na jeden istotny szczegół: uchwyty "szklanki" przedniego światła. One również czasem były rozwiercane pod kierunkowskazy. Sprawdźmy,

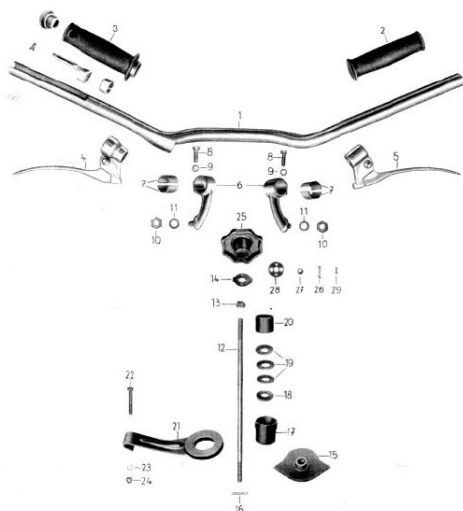
czy są ponadłamywane przy oczku montażu światła. Z braków musimy się przygotować na niedobór metalowych podkładek o przekroju litery L, które wkłada się pod odpowiednio szlifowany oring. Oring dajemy również nad uchwyt a pod górną półkę. Oringi niwelują drgania i luz szklanek. Można też nabyć gumki wedle oryginalnego wzoru, ale zwykłe oringi wyglądają estetycznie i spełniają rewelacyjnie swoją funkcję. Jak zamontować lagi w półki? Najłatwiej w dolną półkę wsadzić metalowe tuleje, zblokować je delikatnie wkręcając kalamitki. Jeśli mamy półkę bez otworów kalamitek możemy mocną taśmą okleić dolną część tulei do półki. Na oklejone lagi wsuwamy półki. Gdy przejdą przez dolną półkę wkładamy podkładki i szklanki przedniego światła i skręcamy górną półkę. Wtedy wsuwamy delikatnie pomagając sobie (tylko gdy to konieczne) gumowym młotkiem delikatnie uderzając w nakrętkę łączącą lagi. Gdy uda nam się wsunąć lagi na tyle, by można było przełożyć przez górną półkę nawet dłuższą śrubę niż oryginalna, możemy umiejętnie ją wkręcając wciągnąć lagę w półki. Pamiętajmy o odpowiednim ustawieniu kalamitek (do przodu motocykla). Mówiłem już o półkach i ich ułomnościach. O jednym elemencie wchodzącym w półkę nie wspominałem. Dolna półka trzyma lagi przy pomocy dwóch stalowych tulei, które z reguły są skrodowane, albo pokrzywione. Pomijam już fakt, że nigdy nie były w oryginale chromowane, a malowane na kolor motocykla. Przy malowaniu lepiej usunąć farbę z wnętrza otworu pod lagę w dolnej półce, na tulejach ograniczmy się do malowania tej części widocznej dla oka. Ułatwia to montaż.

Dodatkowe uwagi:

- Składając zawieszenie nie zapominajmy, że dolną nakrętkę znajdującą się pod górną półką należy dokręcić z wyczuciem; dopiero nakrętkę nad górną półką należy dokręcić mocno.
- Kalamitki w dolnej półce nie mogą być wkręcane za głęboko, tzn. nie powinny wkręcić się w otwory w lagach; lagi muszą się ułożyć właściwie, niekoniecznie w pełni pokrywając się z otworami w półce.
- Zawieszenie przednie może pracować bez tłumika olejowego; w wysłużonych egzemplarzach i tak tłumienie praktycznie nie istnieje. Zawieszenie zalewa się olejem silnikowym.

Kierownica i osprzęt

Kierownica jak i uchwyty niestety nie mają zamiennika, a oryginalne manetki ciężko dostać. Warto zauważyć, iż fabrycznie montowany był suwgaz a nie



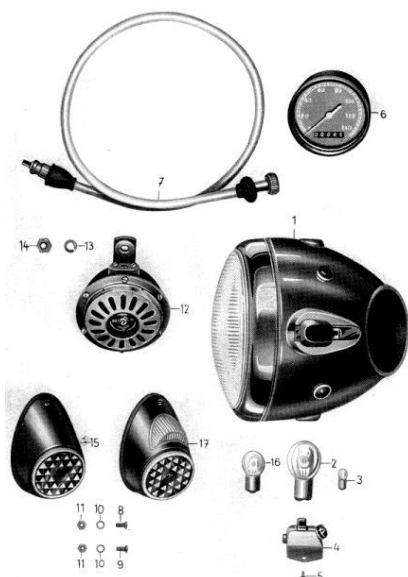
dzisiejszy rolgaz. Z własnego doświadczenia wiem, że oryginalną manetkę można zastąpić rolgazem z MZ ETZ, który nie wiecie czemu przystosowany jest na dwie linki, stąd idealnie nadaje się bez przeróbek do lfy. Można zastosować na gumę manetki gumę z MZ ES, ale te "oryginalne zamienniki" do lfy są już dostępne w niewygórowanej cenie. Przełącznik świateł to zunifikowany element stosowany we wszystkich ówczesnych motocyklach stąd znajdziemy go chociażby w Komarze czy WSK. Fabryczne lustro lfy można zastąpić lustrem z MZ ES, które jest identyczne. Klamki lfy ostro wywinięte stosowano także w AWO, polska pocziwa SHL M11 miała klamki tego samego patentu lecz krótsze, lże 49 miały klamki wzoru lfy lecz też nieznacznie zmodyfikowane i wykonane ze stali przy czym lfowskie były aluminiowe. Wracając do uchwytów kierownicy wchodzi w nie 4 stalowe wytłoczki pełniące rolę tulejek. Gdy ich nie posiadamy możemy je dorobić z rurki miedzianej. Będąc już przy kierownicy poważnym brakiem i ciężko dostępnym elementem jest hamulec ciemny. Składa się z pokrętła, podkładki, metalowego chromowanego kielicha, sztycy, języka

mocowanego w ramę i ogranicznika. Te elementy ciężko dostać i możemy ich szukać latami.

Oświetlenie

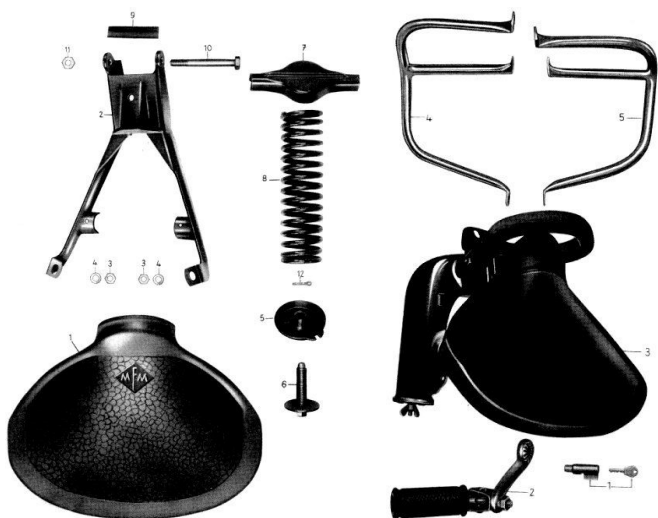
Przednia lampa (obudowa, tzw. baniak) stosowana była w motocyklach AWO Simson, Junaku M07. Podobnie montowano też w lże 49, (bo w późniejszych była całkowicie inna lampa), występowała ona też w motocyklu Zundapp K-800. Jeśli nie znajdziemy oryginalnych trudno dostępnych kontrolerek, to możemy się poratować junakowymi bądź z pocziwego ruska. Liczniki są identyczne jak we wszystkich motocyklach serii BMW, AWO, a w ruskach różnią się jedynie cyferblatem. W jednym z pism trafiłem na opinię, że oryginalne liczniki posiadały ekonomizer. Ani ja ani inni znajomi lfiarze oglądając kilkanaście IF nie spotkaliśmy się ze skalą ekonomizera. Często można natrafić na lfe z licznikiem wyskalowanym tylko do 120 km/h. Wedle pewnych informacji lfy sprzedawane w zestawie z wózkiem bocznym miały wymieniane liczniki na wyskalowane do 120 km/h. Czasem taka skala wynika z faktu założenia licznika z AWO, a nie oryginalnego. Stacyjka może być zastąpiona stacją MZ. Różnią je oznaczenia styków, jednak nawet mało wyedukowany elektryk podepnie wszystko tak jak należy. Nowa stacyjka z ETZ to koszt około 70 zł, jednak trzeba pamiętać, że nie ma ona oryginalnych uszek mocujących kontrolki. Kluczyk będzie nowocześniejszy ale kupić sam kluczyk do lfy to nie problem. Kapsel stacyjki to drogi detal, trafiał się w pierwszych egzemplarzach MZ ES, prawdopodobnie też w Junaku i niektórych modelach WSK/SHL, gdzie kosztuje już grosze. Zarówno oryginalna stacyjka jak i kapsel są już dostępne na rynku. Nie ma problemu z dostaniem oryginalnego szkła światła czy nawet ramki światła.

Wkład światła z ramką pasuje z wyżej wspomnianych produkcji (plus rosyjskie boxery), ale najłatwiej posłużyć się elementem optycznym z Jawy, gdyż i odbłyśnik i ramka pasują do lfy i wyglądają jak oryginały. Tylne światło, zmora, na rynku o dziwo jest ich trochę, a osiągają astronomiczne ceny. Zasadniczo nic ciekawego, ale stosowano je także w AWO Simsonach, MZ RT, MZ ES (pierwsze modele) i Junaku (pierwsze modele) czy SHL. W końcowej serii były tam lampy identyczne jak w motocyklach MZ ES. W lfi stosowano dwa rodzaje tylnych lampek: modele do numeru ramy 878598 miały lampę bez stopu, natomiast kolejne już ze światłem stopu. Pierwsze wypusty Junaka M07 miały właśnie identyczne (bo sprowadzane z DDR) tylne lampki bez stopu.



Koła

Nie dajmy się zwieść pozorowi i opinii, że koło przednie z tylnym są zmienne, bo niestety nie są. Problem pojawia się przy montażu zabieraka do dyfra i odpowiednich tulei przy wbijaniu w piastę (by zdystansować i zamontować koło na osi i w ramie). Tylnie koło posiada bardziej "kwadratowe" uźebrowanie piasty, przednie okrągłe i delikatniejsze. Szprychy trzeba dorabiać. Niestety nie posiadam informacji i możliwości ich zastąpienia innymi. Szczęki hamulcowe są dosyć trwałe, ale jeśli okładzina się zużyje najprostszym sposobem jest dorbienie. Urwane nity trzymające zabierak w tylnym kole można zastąpić śrubami 6 mm (wzmocnionymi, co najmniej 8.8 mm). Ważne jest jednak przy wymianie na śruby zastosowanie tulejek o wymiarach zewnętrznych identycznych z nitami i otworem



6 mm. Zastosowanie samych śrub może nie wystarczyć nawet na 100 km. Widziałem (i o zgrozo było to w jednym z moich egzemplarzy tego pięknego motocykla) zamontowanie zabieraka na zaklepane gwoździe! Obręcze kół w oryginale nie były chromowane, a malowane na kolor nadwozia ze szparunkiem.

Siodła

Często tylne siodło montowano w MZ RT, czasem trafiają się w AWO. Przednie może sprawić trochę problemów przy montażu ze względu na silnie napiętą sprężynę. Tutaj radzę poprobować z montażem przed malowaniem ramy, gdyż może to być karkołomna czynność. Wspominałem o tym wcześniej, ale sprawdźmy odbojnik (ogranicznik) przedniego siodła w ramie. Czepiając się przedniego siodła musimy sprawdzić czy sprężyna jest oryginalna i czy siodło zawiera kielich trzymający sprężynę oraz dolną podkładkę ze śrubą mocującą. Gumy siodła można dostać w zawrotnych cenach z oryginalnym napisem Move Werk. Problemem jest montaż gumy na stelaż. Dla ułatwienia można w gorącej wodzie pomoczyć gumę, a składać z pomocą stołka i silnego kolegi. Stelaż gumy siodła jest rozbieralny. Nie należy wyjmować i wkładać go na siłę tylko rozłożyć, umieścić tylną część (pusta rurka) w gumie siodła, później wsadzić przednią (pręt) i naciągając dwie części sprawić, by przedni pręt wskoczył w tylną rurkę. Rozwiązanie siłowe prawie na pewno spowoduje rozerwanie gumy siodła. Uważajmy też podczas składania na przednią wspawaną w stelaż siodła śrubę, która może przysporzyć problemów przy zakładaniu gumy.

Zawieszenie tylne, zintegrowane z dyfrem omówię kolejnym razem. Mam nadzieję, że komuś te informacje będą przydatne. Pozdrawiam.

Daniel Pałyga

Swoimi
DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów

CIEKAWOSTKI

Najmłodszy mistrz świata

Najmłodszy mistrz świata Włoch Loris Capirossi w wieku 17 lat 165 dni zdobył 16.09.1990 r. tytuł mistrzowski w klasie 125 cm³.

Najstarszy mistrz świata

Najstarszy mistrz świata Niemiec Hermann-Peter Muller zdobył w 1955 r. tytuł mistrzowski w klasie 250 cm³ mając 46 lat.

Generator wodorowy

w motocyklu

NASZ TEST

sposób na oszczędność?

autor: Jacek Łukawski

Przeglądając pewien portal aukcyjny natrafiłem na aukcję, na której można było zakupić urządzenie nazwane „generatorem wodorowym”. Wedle sprzedającego urządzenie to można stosować w pojazdach mechanicznych w celu ograniczenia kosztów ich eksploatacji oraz zwiększenia mocy. W opisie aukcji sprzedający ze szczegółami opisał zasadę działania, sposób montażu i korzyści płynące ze stosowania. Czytając o tym po raz pierwszy mało co zapamiętałem, gdyż mimo wolnie moje myśli uciekły do Hindenburga i jego ostatniego lotu.

Jednakże ziarno ciekawości zostało zasiane, po kilku dniach wróciłem do tej aukcji i nawiązałem kontakt ze sprzedającym, pytając o teoretyczną możliwość zastosowania generatora w motocyklu. Od słowa do słowa uzgodniliśmy, że otrzymam egzemplarz urządzenia w celu przeprowadzenia testu.

Sprzedawca, a zarazem producent z góry i szczerze mnie uprzedził, że generator stosował z powodzeniem w samochodach, ale nie w motocyklu. Natomiast ja szczerze zadeklarowałem, że chętnie sprawdzę możliwość i zasadność zastosowania urządzenia w jednośladowym, aczkolwiek wyniki opublikuję bez względu na osiągnięte rezultaty. Sprzedawca bez wahania wyraził na to zgodę i wkrótce listonosz zapukał do moich drzwi.

Test miał się odbyć wczesną wiosną i ukazać się w numerze marcowym SD, ale przedłużająca się zima pokrzyżowała te plany.



Faza 1 – Poznać przedmiot badań

Istota działania generatora opiera się na produkcji wodoru, który dostarczany do silnika wraz z powietrzem zwiększa kaloryczność mieszanki zmniejszając tym samym zapotrzebowanie na paliwo, co w efekcie daje jego mniejsze zużycie. Sam generator składa się ze zbiornika, zanurzonych w nim elektrod, rurki doprowadzającej powietrze oraz rury odprowadzającej wytworzony wodór. W skrócie: zbiornik zalewa się wodą z dodatkiem jonizatora, do elektrod podłącza prąd z instalacji pojazdu, a rurę, którą wydostaje się wodór należy podłączyć do gaźnika, aby wraz z powietrzem pobierał dawkę wodoru. W teorii brzmi logicznie. Co prawda pamiętam ze szkoły podstawowej jeszcze pewne założenia bilansu energetycznego, które notabene są jednym z ograniczników stworzenia perpetuum mobile, ale...

Faza 2 – Poszerzyć zakres informacji

Odwiedzam stronę internetową producenta, czytam dyskusje na forach internetowych, oglądam filmy poświęcone generatorowi, które znaleźć można w internecie. Wynalazek zdaje się mieć szalenie dużo przeciwników, co i zwolenników. Oczywiście wszyscy udowadniają swoje racje, jedni starają się przekonać, że generator to bzdura, a inni, że wręcz przeciwnie, pokazując go zamontowanego w swoim pojeździe i wyliczając zalety.

Większość filmów i dyskusji dotyczy samochodów. Udaje mi się znaleźć tylko jeden film prezentujący generator w odniesieniu do motocykla. Na filmie jednak do zasilania zostaje użytych kilka generatorów spiętych szeregowo i zasilanych z zewnętrznego źródła prądu.

Faza 3 – Określić cel

Przeprowadzić obiektywny test przydatności generatora wodorowego do zasilenia (dodatkowego) pojazdu jednośladowego z zamiarem uzyskania oszczędności w jego eksploatacji.

W tym celu odkładam na bok wszystkie teorie i hipotezy i w zamian kieruję się tylko jednym: instrukcją montażu i obsługi generatora.

Faza 4 – Znalezienie pojazdu testowego

Wychodzę z założenia, że chcąc oszczędzać koszty eksploatacji już sam pojazd będzie oszczędny, bo przecież w celu oszczędności nie kupuje się pojazdu nieekonomicznego (no chyba, że to Warszawa, gdzie co drugie duże auto przeorane jest instalacją gazową... tak przynajmniej słyszałem...). Określam więc, że idealnym pojazdem będzie jednocylindrowy, czterosuw o pojemności od 50 do 150 ccm i instalacji 12 voltowej (zgodnie z zaleceniem dla generatora). Biorąc pod uwagę niskie zapotrzebowanie takiego pojazdu na paliwo łatwiej będzie wychwycić różnice w jego zużyciu, a tym samym wyniki będą czytelniejsze.

Idealnego kandydata znajduję w garażu Piotra (pozdrawiam serdecznie!), który bez wahania zgadza się na udostępnienie pojazdu (chiński mały motocykl o pojemności silnika 100ccm) przy okazji wdając się w długą dyskusję na temat generatora.

Faza 5 – Określenie sposobu przeprowadzenia testu

Test postanowiłem podzielić na dwa etapy. Etap 1 stacjonarny, podczas którego zamierzam sprawdzić długość działania silnika na tej samej dawce



Za Wikipedią:

Elektroliza zachodzi w układach, w których występują substancje zdolne do jonizacji, czyli rozpadu na jony. Samo zjawisko jonizacji może być wywołane zarówno przyłożonym napięciem elektrycznym, jak i zjawiskami nie generowanymi bezpośrednio przez prąd - dysocjacją elektrolityczną, autodysocjacją, wysoką temperaturą, czy działaniem silnego promieniowania.

Proces elektrolizy jest napędzany wymuszoną wędrówką jonów do elektrod, zanurzonych w substancji, po przyłożeniu do nich odpowiedniego napięcia prądu elektrycznego. W elektrolizie elektroda naładowana ujemnie jest nazywana katodą, a elektroda naładowana dodatnio anodą. Każda z elektrod przyciąga do siebie przeciwnie naładowane jony. Do katody dążą więc dodatnio naładowane kationy, a do anody ujemnie naładowane aniony. Po dotarciu do elektrod jony przekazują im swój ładunek, a czasami wchodzi też z nimi w reakcję chemiczną, na skutek czego zamieniają się w obojętne elektrycznie związki chemiczne lub pierwiastki. Ponadto, wędrujące przez substancję jony mogą po drodze ulegać rozmaitym reakcjom chemicznym z innymi jonami lub substancjami, które nie uległy rozpadowi na jony. Powstające w ten sposób substancje zwykle albo osadzają się na elektrodach albo wydzielają się z układu w postaci gazu. Proces elektrolizy wymaga stałego dostarczania energii elektrycznej.

paliwa bez podłączonego generatora i wraz z nim, oraz w wypadku powodzenia etap 2, czyli próby drogowe. Wychodzę z założenia, że test musi być maksymalnie uproszczony.

Faza 6 – Przygotowanie

Uzbrajam generator zalewając go z wyprzedzeniem i zgodnie z zaleceniami producenta, szykuję odpowiednie kable i dogrywam z Piotrem termin.

Szykuję motocykl do testu. Pierwsze co robię, to wydaję akumulator uznając, że generator musi być zasilany z nadwyżki wyprodukowanej przez prądnice energii, gdyż w innym wypadku w ogóle stosowanie go byłoby bez sensu. Patrząc na grubość kabli w instalacji pojazdu testowego, a grubość zalecaną przez producenta generatora wynik zdaje mi się już przesadzony – moc będzie zbyt niska dla poprawnej pracy generatora. Jednakże niezrażony postępuję zgodnie z zaleceniami i podłączam urządzenie. Odpalam motocykl i obserwuję efekty.

Po chwili już widzę, że generator nie zachowuje się tak, jak na filmikach. Jego zawartość zamiast wesoło bulgotać puszcza po prostu bąbelki. Napięcie prądu jakie jest w stanie wytworzyć instalacja testowego motocykla jest zbyt niskie. Jednakże... elektroliza zachodzi i choć zapewne zbyt mało, to jednak generator produkuje wodór. Idźmy dalej...

Faza 7 - Test czas zacząć:

Przestawiam obroty tak, aby nie były wystarczające dla płynnej pracy silnika. Motocykl pracuje chwilę, zaczyna przerywać, dławić się aż gaśnie. Odpalam jeszcze dwa razy i za każdym razem ten sam efekt. Za czwartym razem umieszczam rurę od generatora we wlocie powietrza. Odpalam motocykl i.... tym razem po chwili zawahania silnik pracuje w miarę płynnie! Próbę powtarzam kolejne dwa razy i efekt jest dokładnie ten sam. Silnik pracuje, dławi się trochę, ale nie gaśnie... czyżby sukces i wodór wytworzony mimo niskiego napięcia rzeczywiście sprawił, że kaloryczność mieszanki wzrosła na tyle, aby mimo zmniejszonej ilości benzyny silnik był w stanie pracować? Postanawiam to sprawdzić: wydaję rurę doprowadzającą wodór, odpalam motocykl i silnik gaśnie. Ok. Teraz biorę kawałek ręcznika papierowego, zwijam go aby uzyskać średnicę jak najbardziej podobną do średnicy rury (generatora) i wtykam w dolot powietrza. Odpalam motocykl i... silnik pyka sobie wesoło wcale nie przestając. Wniosek: rura (lub ręcznik) wetknięta w dolot powietrza ograniczyła jego ilość, jaką zasysał gaźnik,





a tym samym wzbogacił mieszankę paliwową, co doprowadziło do tego, że silnik był w stanie pracować.

Kolejna próba ma polegać na sprawdzeniu długości pracy silnika na tej samej ilości paliwa bez podłączonego generatora i wraz z nim.

Reguluję obroty motocykla tak, aby były wyższe niż potrzeba. Mam nadzieję, że dzięki temu prądnicą motocykla poda większe napięcie do generatora, a tym samym generator wytworzy więcej wodoru. Ale to za chwilę. Najpierw test bez podpiętego urządzenia.

Zakręcam kranik i odpinam wężyk paliwowy. Odpalam motocykl i gdy silnik zaskakuje, uruchamiam stoper. Chcę w ten sposób sprawdzić, jak długo silnik będzie pracował tylko na paliwie z gaźnika i wężyka, który ma również swoją pojemność. Po chwili wcale nieśpiesznie poziom zaczyna opadać. Na to, aby silnik zamilkł przychodzi mi czekać aż 7,21 minut. Zalewam ponownie gaźnik i pomiar powtarzam dwa kolejne razy. Wyniki są zbliżone:

- 1) 7,21
- 2) 7,16
- 3) 7,19

Zalewam gaźnik, odpinam wężyk, a do wlotu powietrza podpinam rurę od generatora. Motocykl odpala, a ja włączam stoper i z napięciem śledzę przeskakujące cyfry. Pierwsza minuta, druga, piąta, szósta i siódma... zgaśł. Zapisuję wynik, zalewam gaźnik, odpalam i liczę... wyniki prezentują się następująco:

- 1) 7,02
- 2) 7,06
- 3) 7,03

Cóż. Instalacja motocykla testowego mimo zwiększonych obrotów nie była w stanie wytworzyć wystarczającej energii do poprawnego działania generatora, a tym samym do wyprodukowania takiej ilości wodoru, aby miał on wpływ na pracę silnika. Natomiast umieszczenie rury w dolocie powietrza zmniejszyło jego ilość, jaką mógł pobrać gaźnik, a co za tym idzie zwiększyło zużycie benzyny.

Dalsze testy uznaję za bezzasadne.

Uważam, że urządzenie to nie nadaje się do stosowania w motocyklu. Nawet chcąc pominąć powyższe wyniki (bo zapewne znajdą się majsterkowicze, którzy są w stanie rozwiązać problem natężenia prądu), pragnę zauważyć, że już sama konstrukcja generatora uniemożliwia bezpieczne zastosowanie w pojeździe jednośladowym gdyż, jak widzicie na zdjęciach, nie jest on przygotowany na naturalne w motocyklu przechyły. Ponadto zajmuje dość dużo miejsca jak na standardy motocyklowe. Jednym słowem jest niepraktyczny. Nic nie wspomnę o bezpieczeństwie stosowania wodoru – jesteście dorośli.

Czy generator sprawdzi się w samochodzie? Nie wiem. Poszukajcie w internecie relacji użytkowników, albo lepiej przekonajcie się sami (*strona producenta: <http://aleegrospecial.pl/t/>*). Do motocykla się nie nadaje. Jeśli chcecie oszczędzać, to kupcie mały motocykl albo skuter, dobrze wyregulujcie gaźniki lub nauczcie się ekonomicznie jeździć, a nie kombinujcie „od dupy strony”.

PS

Dziękuję producentowi generatora za możliwość przetestowania go. Teraz już obaj wiemy, że motocykle to nie jest dobry kierunek dla tego urządzenia. Test przeprowadzony został z perspektywy laika, czyli właściwej dla jego autora.

Motocykl

przyczyna naszych problemów podatkowych



KANCELARIA DORADZTWA PODATKOWEGO
MARIUSZ GOTOWICZ

www.gotowicz.pl



Albert Einstein powiedział, iż rzeczą, którą najtrudniej w świecie zrozumieć, jest podatek dochodowy. Każda bowiem nasza aktywność życiowa, a nawet każde hobby może wiązać się z koniecznością zapłaty podatku dochodowego. Wynika to z nieograniczonego obowiązku podatkowego, przez który należy rozumieć konieczność wykazania wszystkich przychodów i dochodów osiąganych tak w Polsce, jak i w jakimkolwiek innym miejscu na świecie. Obowiązek ten to nic innego jak konieczność wykazania całości zarobków, przychodów, kwot otrzymywanych w związku z jakimiś działaniami, ale też i pieniędzy, jakie zarobimy lub otrzymamy, chyba że są to darowizny. Nie musimy też wykazywać kwoty przychodów czy otrzymanych pieniędzy, o ile są one zwolnione z opodatkowania. Musi to być jednak jednoznaczne zwolnienie, zapisane w stosownych przepisach.

Tematyka podatku dochodowego dotyczącego osób fizycznych jest tak obszerna, że w ramach jednego artykułu nawet o objętości całego kwartalnika, nie ma szans na dogłębne omówienie nawet najbardziej typowych problemów związanych z uzyskiwaniem przychodów, mogących być przyczyną poważnego sporu z urzędami skarbowymi. Chciałbym więc tym razem skupić się nad wybranymi kwestiami opodatkowania korzyści z korzystania z motocykla jako swoistego gadżetu, atrakcji na festynie czy jakieś imprezie, ale też mobilnej reklamy, a w końcu opodatkowania korzyści z ewentualnych reklam, jakie umieszcza się na motocyklach.

Zaobserwować można, iż coraz częściej motocykle – szczególnie nietypowe – są doskonałym nośnikiem reklamy czy też przekazu reklamowego konkretnego sponsora lub organizatora. Uczestnictwo motocykla, a najczęściej i jego właściciela,

ma nadać pewnego smaczku konkretnej imprezie. Z takimi propozycjami spotykają się właściciele zabytковых maszyn wojskowych, motocykli trzykołowych, historycznych SHL-ek, Junaków czy Sokołów, starych BMW. Inscenizacje bitew, zloty i wystawy, a nawet takie okoliczności jak Dzień Dziecka, ściągają wielu uczestników i odwiedzających. Organizatorzy, szukając dodatkowych atrakcji, „ściągają” motocyklistów z ich maszynami, aby swoją obecnością podnosili atrakcyjność zdarzenia. Nie ma przecież większej atrakcji dla dzieci, jak „dosiadane” motocykli lub przejażdżka w wózku bocznym albo na siodle.

Rozważmy więc na początek skutki podatkowe typowego, stosunkowo częstego, uczestnictwa motocyklisty i jego maszyny w danym przedsięwzięciu, które co do zasady jest zupełnie nieodpłatne. Jest to, jak wynika z obserwacji, najbardziej typowa forma aktywności motocyklistek i motocyklistów.

Ustawa o podatku dochodowym od osób fizycznych wskazuje, że za przychody opodatkowane uważa się wartość otrzymanych świadczeń w naturze, jak i wartość innych nieodpłatnych świadczeń. Ponadto opodatkowaniu podlega też wartość częściowo odpłatnych świadczeń.

Wartość pieniężną takich nieodpłatnych lub częściowo odpłatnych świadczeń w naturze ustala się w różny sposób, acz ustawodawca podatkowy wskazał na pewne zasady.

W ustawie o podatku dochodowym od osób fizycznych zawarte zostało to w następujący sposób:

1. Jeżeli przedmiotem świadczenia są usługi wchodzące w zakres działalności gospodarczej dokonu-

jącego świadczenia – według cen stosowanych wobec innych odbiorców;

2. Jeżeli przedmiotem świadczeń są usługi zakupione – według cen zakupu;

3. Jeżeli przedmiotem świadczeń jest udostępnienie lokalu lub budynku – według równowartości czynszu, jaki przysługiwałby w razie zawarcia umowy najmu tego lokalu lub budynku;

4. W pozostałych przypadkach – na podstawie cen rynkowych stosowanych przy świadczeniu usług lub udostępnianiu rzeczy, lub praw tego samego rodzaju i gatunku, z uwzględnieniem w szczególności ich stanu i stopnia zużycia oraz czasu i miejsca udostępnienia.

Jeżeli więc w ramach programu organizator przewidział dla motocyklistów poczęstunek typu: obiad, napoje, kielbaski, słodycze, a może nawet alkohole, to takie „gratysy” powinny być ujęte w zeznaniu podatkowym, bowiem jest to świadczenie nieodpłatne dla motocyklisty, który na pewno jest podatnikiem podatku dochodowego. Tak samo należy traktować np. przewóz motocykla na koszt organizatora, czy nocleg dla jego właściciela, oczywiście o ile takie zdarzenia ma miejsce. Wprawdzie nie na każdej imprezie będzie kontrola skarbową, tak jak i nie na każdej też imprezie będzie poczęstunek. Niemniej warto pamiętać, że kilkukrotny udział w różnych imprezach, w różnych przedsięwzięciach, w dzisiejszej dobie Internetu może być powodem kłopotów. Tak organizatorzy, uczestnicy, jak i my sami często się bowiem chwalimy, gdzie i co robiliśmy. Tym bardziej, jak mamy nietypowe maszyny, w które włożyliśmy dużo pracy. Nie omija ta słabość właścicieli typowych maszyn. Portale społecznościowe są przecież coraz bardziej popularne.

Należy więc mieć na uwadze, że Fiskus istnieje i cały czas poszukuje, co i kogo może dodatkowo opodatkować z uwagi na ciągłe potrzeby Skarbu Państwa i powiększającą się „czarną dziurę” finansów publicznych. Zwykły zbieg okoliczności może więc spowodować, że zainteresuje się nami przedstawiciel skarbowki i zacznie dociekać: za ile i ile razy zjedliśmy, gdzie byliśmy i co mogliśmy na tym zyskać. Znane są takie przypadki i ... późniejsze często poważne kłopoty.

Kolejnym zakresem, z jakim mają do czynienia właściciele motocykli, jest kwestia udostępniania swoich maszyn jako powierzchni do umieszczania reklam. Wszelkie bowiem odpłatne umieszczanie reklam podlega opodatkowaniu. Zwrócić trzeba

w tym momencie uwagę, że niekoniecznie musimy otrzymać za umieszczenie reklamy konkretną sumę pieniędzy. Otrzymanie np. torby, kufra, kasku, ale i oleju czy voucherów, jest przecież wynagrodzeniem, pewną odpłatnością tyle tylko, że rzeczową. Trzeba więc pamiętać, że oddzielnym źródłem przychodów jest najem, podnajem, dzierżawa, poddzierżawa oraz inne umowy o podobnym charakterze. Udostępnienie powierzchni zbiornika, owiewek, czy błotnika dla celów umieszczenia tam reklamy w zamian za pieniądze lub rzeczy albo świadczenia, jest właśnie taką usługą i może więc być uznane za tzw. pobieranie pożytków cywilnych z rzeczy, które w świetle przepisów ustawy o podatku dochodowym od osób fizycznych stanowią odrębne źródła przychodów. Warto zauważyć, iż w ekstremalnym przypadku bardziej aktywny motocyklista, częściej korzystający z takich form działania wspomagającego jego pasję, może zostać uznany za przedsiębiorcę, a jego aktywność np. turystyczną Fiskus może uznać za działalność gospodarczą. Skutki zaś takich decyzji organów podatkowych mogą już być zdecydowanie bardziej dotkliwe.

Powracając jednak do tematu wynajmu powierzchni motocykla wskazać trzeba, że do źródła przychodów podlegających opodatkowaniu należy zakwalifikować wynajem powierzchni reklamowych na pojazdach przez osoby prywatne, który to wynajem jest przez nich traktowany jako dodatkowy przychód poza np. pracą na etacie.

Z przychodami uzyskiwanymi z tytułu najmu, zaliczanymi do opodatkowanych źródeł przychodów, mamy więc do czynienia, gdy na naszej ukochanej maszynie umieścimy logo jakiejś firmy, dane wydawnictwa, sponsora, a nawet osoby fizycznej, o ile w zamian otrzymujemy świadczenie pieniężne, rzeczowe lub wyświadczona nam będzie jakaś usługa. Wartość więc takiego świadczenia usługi może być obliczona przez pracowników fiskusa podobnie, jak to opisano w pierwszej części artykułu. W efekcie zapłacimy podatek dochodowy od wartości otrzymanego wynagrodzenia. Weźmy na przykład takie zdarzenie, że w zamian za reklamę na motocyklu i jakieś inne działania, do jakich się zobowiązaliśmy, otrzymaliśmy od firmy umieszczającej reklamę komplet toreb i sakw o wartości 1 500 zł. Jak więc to potraktować? Musimy w swoim zeznaniu rocznym PIT ująć ten przychód w odpowiedniej tabelce i naliczyć podatek wg progresywnej skali w wysokości 18 lub nawet 32%, bowiem przychód ten skumuluje się z innymi naszymi zarobkami ze stosunku pracy,

z emerytury lub renty, czy dla przykładu z umów zlecenia, a nawet z przychodami uzyskiwanymi z prowadzonej działalności gospodarczej.

Zapewne niejednen z czytelników zastanawia się skąd skarbowka będzie mieć takie informacje, jak do tego dojdzie, skoro sami nic nie wykazaliśmy? Informację poweźmie albo z deklaracji PIT-8C złożonej przez reklamodawcę, albo w toku kontroli przeprowadzonej w firmie, z uwagi na nietypowy zakup przykładowych opon do motocykla, gdy tymczasem na stanie majątkowym w tej firmie motocykli nie ma, albo w końcu z artykułu w prasie!

Przecież nawet w „Swoimi Drogami” są takie artykuły i są osoby poszukujące wsparcia w realizacji zaplanowanej podróży! Działania takie są monitorowane przez służby skarbowe, bowiem w urzędach kontroli skarbowej istnieją wyspecjalizowane komórki wywiadu skarbowego!

Stosunkowo prosta jest sytuacja, gdy otrzymujemy przelew pieniędzy na rachunek bankowy albo wsparcie rzeczowe. Jest znana i pewna kwota, najczęściej opisana, udokumentowana. W większości przypadków jest jakaś faktura zakupu lub umowa. Gorzej jednak sprawa wygląda w sytuacji świadczeń nierzeczowych, bo tu już możemy się spotkać z dużą swobodą urzędniczą. Dlatego też warto zawsze określić wartość świadczenia w drodze pisemnej.

Na szczęście nie każda nalepka, nie każdy gaźnik mocowany do motocykla jest działaniem opodatkowanym. Musi bowiem istnieć jakieś sprzężenie zwrotne, jakaś korzyść. Jak nalepimy nalepkę reklamową światowej firmy w celu zakrycia jakiegoś rysu czy uszkodzenia, to trudno mówić o uzyskaniu przez nas korzyści. Udział w zorganizowanej np. przez szkołę uroczystości, gdzie zostaliśmy zaproszeni jako rodzic, nie ma aspektów dochodowych, a więc nie wywrze skutków podatkowych.

Na zakończenie, jeszcze raz przypomnieć trzeba, że z uwagi na nieograniczony i powszechny obowiązek podatkowy, zgodnie z obowiązującymi przepisami podatkowymi, wszelkie nieodpłatne lub częściowo odpłatne świadczenia, korzyści i przychody z tytułu wykonywania jakiejś czynności, czy w końcu otrzymywanie rzeczy, świadczeń czy pieniędzy jest opodatkowane, a tym samym winno być deklarowane w rozliczeniu rocznym. O komplikacji prawa podatkowego niech świadczy to, że nie każde przysporzenie majątkowe będzie opodatkowane podatkiem dochodowym, może bowiem wystąpić podatek od darowizn, ale to już innym razem.

■ **Mariusz Gotowicz**



CIEKAWOSTKI

Najdłuższa jazda non stop

Najdłużej non stop - 1001 godz. - jeździł skuter Kinetic Honda DX 100cm³, na którym 22.04-3.06.1990 r. Har Parkash Rishi, Amarjeet Singh i Navjot Chadha z Indii w Traffic Park w Pune (stan Maharashtra, Indie) pokonali odległość 30 965 km. Argentyńczyk Emilio Sciotto najdłużej podróżował motocyklem, pokonując dystans ponad 735 tys. km. Podróż rozpoczął 17. 01. 1985 r. w Buenos Aires, gdzie powrócił 2. 04. 1995 r. W drodze zużył 42 000 litrów paliwa, 700 litrów oleju i 86 opon. Pierwszą kobietą, która samotnie objechała świat była Monika Vega z Rio de Janeiro. Jej podróż na motocyklu Honda 125cm³ rozpoczęła się w Mediolanie (Włochy) 7.03.1990r, a skończyła się również we Włoszech 24.05. 1991 r. po pokonaniu 83 500 km i odwiedzeniu 53 państw. Jim Rogers i Tabitha Estabrook z Nowego Jorku (USA) pokonali na swoich motocyklach dystans 91 766 km na sześciu kontynentach. Wyruszyli z Nowego Jorku (USA) w marcu 1990 r. a powrócili w listopadzie 1991 r.

Najwięcej dosiadających

47 żołnierzy upchano 15. 09. 1995 r. w Brasili (Brazylia) na motocyklu Harley Davidson o pojemności 1200 cm³.

- Wysłałem ci książkę. Przeczytaj i napisz recenzję – głos redaktora naczelnego w słuchawce był władczy i stanowczy.

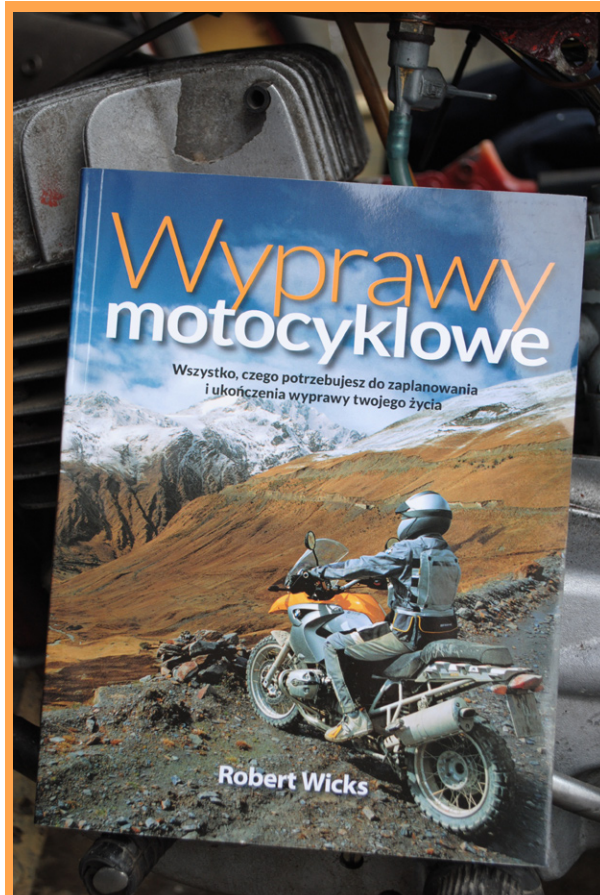
- Ale... - zacząłem nieśmiało.

- Byłeś w Maroku – przerwał mi brutalnie – przez dwa tygodnie, a tu w książce piszą „Maroko w dwa tygodnie”, więc to chyba „ogarniasz”? Nie czekając na odpowiedź, rozłączył się. Cóż polecenie służbowe, to jak rozkaz w wojsku, więc...

Świetna książka, polecam z całego serca.

Tak...

Papier dobry, okładka co prawda nie twarda, ale zdjęcie tytułowe rekompensuje ten drobny mankament. Wertuję powoli, nie czytam, patrzę. To, co jest niezaprzeczalnym atutem tej publikacji to fotografie. Nawet, jeśli nie po to, by czytać to i tak warto ją mieć na półce, żeby tylko oglądać. Zdjęcia przenoszą Cię w różne rejony świata. Zamykasz oczy i już tam jesteś. To działa. Po przejrzaniu miałem ochotę wsiadać na motor i jechać. Najpierw obowiązki, więc niechętnie zabrałem się do czytania. Niechętnie nie dlatego, że nie lubię czytać, ale dlatego, że z zasady nie zgadzam się z tego typu poradnikami. Wynika to z tego, że jeżdżę od 1982 roku i przez ten czas zdążyłem wyrobić sobie nawyki i przyzwyczajenia, które w tego typu publikacjach często są krytykowane. Ale to już inna opowieść.



Mimo wcześniejszych uprzedzeń, lektura była na tyle wciągająca, że „połknąłem” ją z zaciekawieniem od deski do deski. Z kilkoma тезami autora się nie zgadzam, z innymi jak najbardziej jestem „na tak”, jeszcze inne są mi obojętne. Każdy z Was zresztą przeważnie tak samo ocenia to, co czyta, czyli przez pryzmat własnych doświadczeń. To, co jest kolejnym atutem tej książki, to skrupulatność autora. Nie pozostawia on miejsca na żadne domysły i nie pomija żadnych tematów (nawet wydawałoby się błahych). Jest to po prostu poradnik dla opornych – jak krok po kroku przygotować się do wyjazdu, bez względu na to dokąd i na jak długi czas zamierzamy się udać. Złapałem się na tym, że pomimo moich wcześniej wspomnianych przyzwyczajzeń, coraz częściej do niej sięgam, aby znaleźć odpowiedzi na mniej lub bardziej ważne pytania, które mnie nurtują podczas przygotowywania wyjazdów. Powiem więcej, w pewnych kwestiach moje nawyki zaczynają ewoluować, naginając się w kierunku, jaki nakreśla autor. Czuję, że ta lektura zmienia mój punkt widzenia na rzeczy, które do tej pory uważałem za oczywiste.

Czy warto ją kupić?

Jeśli dopiero planujecie rozpocząć przygodę z motocyklami, to ta książka powinna być Waszym pierwszym zakupem, który dopiero wskaże Wam dalszy kierunek działań na tym polu. Jeśli macie już jakieś doświadczenia, na pewno nie zaszkodzi Wam dodatkowa wiedza i szersze spojrzenie na pewne sprawy, które być może dotąd Wam umykały. Jeśli zaś wiecie wszystko i byliście wszędzie, to jest to najlepszy pomysł, by ta publikacja stała na Waszej półce. Przecież wiecie lepiej i zawsze możecie po nią sięgnąć i pośmiać się z autora. We wszystkich tych przypadkach, moim zdaniem, nie przejdziecie obojętnie obok zawartych w niej zdjęć. Magiczne miejsca będą Was wołały jak Syreny zagubionych żeglarzy.

Zamknijcie oczy i ...

Polecam.

O książce na stronie Wydawnictwa Buk Rower: <http://www.bukrower.pl/>

 Krzysztof Rudnicki



AKADEMICKI KLUB MOTOROWY

APANONAR

ZAPRSZA NA

VIII ZŁOT MOTOCYKLI

26–28 LIPCA 2013

MANIÓW

30 km od Wrocławia

zagarają:

sheep

PANZERHUND

STRAIN



Andrzej Nowak (TSA)

**Snake
Charmer**

**Delirium
Band**

PINK ELEPHANT
from music jungle

**BEIROT
SMET**

**PURE
SNOW**

DO WYGRANIA
BILETY NA KONCERT

Deep Purple

30 lipca 2013 Wrocław

KOSZULKA ZŁOTOWA
ZNACZEK ZŁOTOWY
POLE NAMIOTOWE
MUZYKA NA ŻYWO
TANIE PIWO
FIRE SHOW
PLAŻA

KINO NOCNE
PARADA DO SOBÓTKI
WARSZTATY, PRELKCJE
KONKURSY Z NAGRODAMI
INNE CIEKAWY ATRAKCJE ;)



Politechnika
Wrocławska



UWAGA!

**TEN TEKST PRZECZYTA
MINIMUM**

189 000 osób

w 63 krajach

**CZY WIESZ, ŻE
mogła tu być
Twoja reklama?**

**Zapraszamy:
reklama@swoimidrogami.pl**

Wojtas

autor: Paweł Wojciechowicz

o swoich motocyklach



Od czego by tu zacząć. W zasadzie to nie będę pisał o sobie, bo nie o tym miał być artykuł. To, czym jeżdżę i co Wam chcę pokazać uzasadnię tylko faktem, że odkąd pamiętam, nie lubiłem popularnych i oklepanych przedmiotów. Jako dziecko przemaalowywałem sprayem resoraki. Rozkładałem, malowałem i "upiększałem" swój rower. Tak też musiało stać się z pierwszym motocyklem.

Była to Yamaha RD50. Długo kombinowałem, co będzie do niej pasować. Cafe racer? Nie, wtedy na topie były streetfightery. Poczułem to i postanowiłem iść w tym kierunku. W przerobieniu tego bzyka nie brały udziału praktycznie żadne gotowe akcesoria. Zadupek zrobiony z kawałków płyty plexi, pianki i szpachli, wydech i lampy dostałem od zaprzyjaźnionego warsztatu, obudowę obrotomierza wyspawał mi inny znajomy, tylna lampa zaadaptowana z lampki rowerowej. Trochę "ozdób" z blachy perforowanej. Silnik pomalowałem wg obecnie istniejącego trendu;). Tak powstał mój pierwszy "custom". Miałem wtedy naście lat i wydawał mi się czadowy, choć patrząc na niego z perspektywy czasu – wydaje się śmieszny. Przy budowie pomagał mi tato.

Szkoda, że kolejnych motocykli nie możemy zobaczyć razem – obowiązki dorosłego życia i odległość to uniemożliwiają. Ciekawostką jest fakt, że dzięki jednemu z członków wrocławskiego AKM APANO-NAR miałem możliwość pokazania swojego motocykla na wystawie zorganizowanej przez ten właśnie klub.



Minęło kilka lat i motocykli, zmienił się styl jazdy, gust. Przyszedł czas na budowę wymarzonego cruisera (Wild Star był poza zasięgiem finansowym). Bazą stał się kupiony okazjnie (jak się teraz okazuje) Gold Wing 1100. Świetnie pasował do mojej wi-

zji idealnego motocykla – ciężki, duży, płaska linia. Zakupiłem błotnik z jakiegoś hd i od niego zaczęła się robota. Ogromnie podobają mi się klasyki/cruisery z jednym siedzeniem i gładkim wyeksponowanym tylnym błotnikiem. Efekty pracy oceńcie sami.

Ciekawostka: szparunki kładł ręcznie z taśmy pcv sympatyczny pan, który robi w moim mieście szyldy i reklamy. Ten sam oklejał mi zbiornik w kolejnym projekcie – bobberze. Z przyczyn finansowych Gold Wing zmienił właściciela. W zasadzie nie skończyłem go tak do końca.

Jednym z kolejnych motocykli była Kawa KZ550. W tym okresie zainteresowałem się trochę "klimatami rockabilly" i mój motocykl musiał być właśnie taki. Początkowo w planach były małe, nisko budżetowe przeróbki. Skończyło się na rozebraniu do ramy i cięciu jej. Nie mam wprawy w spawaniu, więc przy ramie pomagał mi kolega. Robi bramy i ogrodzenia. Kiedyś też śmigał i czuje klimat. W jedno popołudnie usztywnił tył motocykla i pochylił główkę ramy. Motocykl usiadł o kilkanaście cm. Dalej poszło prosto – zakładałem tylko to co niezbędne.

Maleńki zbiornik z Simsona SR2, siodełko zrobione samemu, przerobiony z oryginału tylny błotnik i lampy zakupione przez internet no i oldskulowe harmonijki na widelec. Najgorzej było z elektryką – musiałem pozbyć się ogromu kabli i zbędnych urządzeń i pochować gdzieś to, co zostało. Przy tym motocyklu spędziłem duuużo czasu, choć wydawało się, że takiego purystycznego bobbera robi się łatwo i szybko. Kawa była dokładnie taka, jak planowałem. Szkoda tylko, że była taka niepraktyczna.

Doszedłem do wniosku, że motocykl ma być do jazdy, a nie do oglądania i Kawa zmieniła właściciela. Bardzo fajną sprawą jest to, że budując motocykl z tak mocno ograniczonym budżetem, poznaje się ludzi, którzy nie są związani z tą branżą, a potrafią wyczarować rzeczy, za które jakiś customowy warsztat wzięłby dziesięć razy tyle. Kolejny projekt, mam nadzieję, rozpocznę wkrótce. I tym razem chciałbym, żeby spełniał moje oczekiwania i został ze mną na lata.

■ **Paweł Wojciechowicz**



Oświadczenie woli

autor: Wojtek Kopczyński

Nie wiem skąd wzięło się złośliwe określanie motocyklistów mianem „dawcy”. Przecież nie trzeba być transplantologiem, by wyobrazić sobie, jak mały będzie pożytek z naszych narządów wewnętrznych po wypadku. No, może siatkówka oka komuś się na coś przyda, ale i to nie zawsze. Jaki jest więc pożytek z martwego motocyklisty? Dotąd myślałem, że żaden. Dziś jednak zacząłem się zastanawiać, czy rzeczywiście tak jest. Wszystko zaczęło się, gdy przeglądałem pierwsze ankiety nadsyłane przez czytelników "Swoimi Drogami". Wśród odpowiedzi na pytanie: "Co chcielibyście zobaczyć lub przeczytać w naszym piśmie, a czego jeszcze nie było?" – znalazła się odpowiedź: „O wypadkach, zdjęciach z wypadków (...)”.

„Ohyda” – pomyślałem. No bo kogo może rajcować łamigłówka typu: która ręka ofiary jest lewa, a która prawa, albo po której stronie pobocza należy szukać urwanej nogi. Czy widok spodni zerwanych z martwego pasażera rzeczywiście pozwoli nam uświadomić sobie, jaką niszczycielską moc ma w sobie prędkość ponad 150 km/h? Po chwili jednak pomyślałem – „...a właściwie czemu nie?”. My – motocykliści – przecież na każdym kroku podkreślamy, że jesteśmy za pan brat ze śmiercią. Czyż nie świadczą o tym trupy czachy, malowane nagminnie na naszych motocyklach i kaskach? Czy składając palce dłoni na wzór diabelskich rogów w geście powitania, nie dajemy do zrozumienia, że w każdej chwili jesteśmy gotowi na naszą ostatnią wyprawę prosto do piekła? Jeszcze do niedawna rodzinne zdjęcie ze zmarłym krewniakiem nad otwartą trumną nikogo nie szokowało. Skąd więc u mnie ta odraza? Może jednak powinienem przyznać rację czytelnikowi? Przecież trudno o dosadniejszą przestrożę, niż drastyczne zdjęcia z wypadków. Może jednak moje oświadczenie woli wcale nie powinno dotyczyć organów wewnętrznych (które i tak nie mają szans przetrwać w całości wypadku i nikt tak naprawdę z nich nie skorzysta), a powinno wyrażać zgodę na publikację moich zdjęć po śmierci w wypadku, który sam spowodowałem? Takie oświadczenie mogło by brzmieć mniej więcej tak:

Ja niżej podpisany, wyrażam zgodę na publikację zdjęć moich doczesnych resztek na miejscu wypadku komunikacyjnego, powstałego na skutek mojej głupoty, przeceniania moich umiejętności, braku przeorności lub nadmiernej wiary w moją niezniszczalność tylko dlatego, że jechałem zgodnie z przepisami. Niech te zdjęcia będą przestrożą dla żyjących, zanim narażą na szwank życie swoje lub swoich pasażerów.

Aneks do oświadczenia woli: W przypadku zamieszczenia zdjęć w kwartalniku "Swoimi Drogami" – zrzekam się opłat z tytułu praw do wizerunku.

Być może, moje sumienie byłoby spokojniejsze, gdybym – ze śmiercią w oczach – dzidował sto dwadzieścia kilometrów na godzinę, trzymając karteczkę zawierającą taką treść w portfelu. Skąd jednak pewność, że te zdjęcia nie zaspokoją jedynie pustej, bezrefleksyjnej ciekawości, która ściga – nie wiadomo skąd – na miejsce wypadków nieodłączne grono gapiów?

■ Wojtek Kopczyński



Wyprawa do serca Afryki!

Tysiące kilometrów do przebycia, podróż w nieznane w poszukiwaniu prawdy o kulturze całkowicie odmiennej od tego, co jest nam bliskie i powszechnie znajome. To wszystko w ramach EXPEDYCJI, która w tym roku odbędzie się pod nazwą: EXPEDYCJA IV KONGO – DO SERCA AFRYKI.

Ponad 40 dni w drodze, przeszło 14 tysięcy kilometrów do pokonania drogami i bezdrożami Europy i Afryki, aby dotrzeć do upragnionego celu wyprawy, który tym razem stanowi Kongo. Przed uczestnikami tegorocznej ekspedycji stoi nie lada wyzwanie. Czekają ich swego rodzaju pojedynki z własnymi słabościami – przezwyciężenie wszelkich trudów podróży, zmęczenia, przejazd przez kraje potencjalnie niebezpieczne z perspektywy Europejczyka.

Podczas EXPEDYCJI IV KONGO, rozpoczynającej się 1 lipca 2013 r. w Zakopanem, uczestnicy przemierzą Czechy, Austrię, Niemcy, Francję, Hiszpanię, Maroko, Mauretanię i Senegal, aby dotrzeć do Republiki Demokratycznej Kongo. Uczestnicy powrócą z niezliczoną ilością opowieści o świecie zupełnie innym, tak kulturowo i geograficznie odmiennym od tego, z którym mamy na co dzień do czynienia. W Republice Demokratycznej Kongo spędzą 10 dni, za środek transportu mając motocykl.

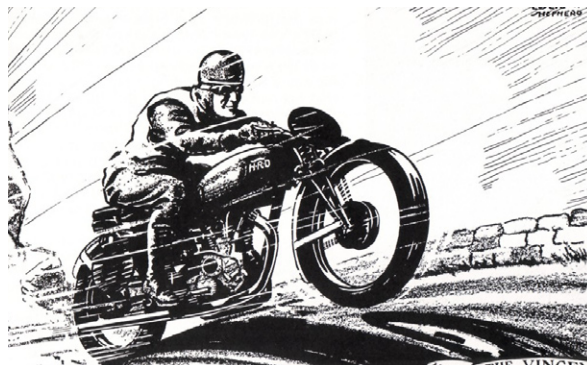
Jest to już czwarta edycja Ekspedycji, poprzednie odbyły się pod nazwami: Morze Czarne 2004, Mahrab 2006, Sey Kraków-Pekin 2008. Celem uczestników tegorocznej wyprawy jest nie tylko dotarcie do „Serca Afryki” i stworzenie materiałów dziennikarskich przybliżających jej lokalną specyfikę, ale także promocja Polski i polskości na całej trasie podróży oraz... próba przewiezienia śniegu z Kasprowego do Dakaru.

Odkrywanie świata, skrytego często za „horyzontem” szeroko rozumianej świadomości nie jest ze sobą pewne ryzyko. Jednak jest to zarazem prawdziwa przygoda życia, zderzenie się z zupełnie inną rzeczywistością, znaną dotychczas jedynie z przekazów medialnych.



Rejser

autor: **Daniel Pałyga**



- Panowie, proszę o chwilę uwagi, panowie – donośny głos Barmana na chwilę przerwał trwające dysputy starych wyjadaczy asfaltu, których głowy podniosły się znad kufli i papierosowego dymu, by poświecić te kilka sekund polejmajstrowi.

- Dzisiaj mija 32 lata od tragicznego wypadku Szybkiego – wskazał dłonią na wiszące na ścianie wypłowiałe zdjęcie motocyklisty opartego o Vincenta HRD Black Lightning.

Pod zdjęciem na małej półeczce stała zapalona świeczka.

- Był świetnym kierowcą, sportowcem i przyjacielem, jego zdrowie – tyknął małą setkę, po czym tuż przy świeczce postawił lampkę koniaku. Mimo upływu tak wielu lat, nadal brakowało mu starego przyjaciela...

- Właściwie, kim był ten Szybki i co się stało? – Zapytał swego kompana siedzący w zakopconym rogu motocyklowego baru młody bajker w czarnym t-shircie z wizerunkiem nagiej laski na chopperze.

- Szybki, stare dzieje, z tego, co słyszałem ściagał się w wyścigach Vincentem. Mistrz kraju, miał wypadek podczas małej wyścigowej potyczki. – Pociągnął trochę piwnej piany z kufła – Chyba jakiś maluch wyjechał mu z bocznej uliczki tutaj na Marszałkowskiej czy Krakowskim. Wszyscy mówili, że gdyby nie klinkierowa nawierzchnia drogi zdążyłby wyhamować. Nie wiem, stare dzieje, znam to tylko z opowieści Barmana.

Każdego wolnego i pogodnego wieczoru wyciągał ze swojego garażu pięknie wypolerowanego Nortona tylko po to, by zrobić nim honorową rundkę po mieście, no i oczywiście czasem przeczyścić mu tłumiki w pustej dzielnicy, rozrywając mocno basowym i krwistym rykiem silnika monotonną senność miasta. Dziś miało być podobnie. Rozbudził silnik, pozwalając mu z każdą iskrą wkręcać się na wyższe bardziej drapieżne obroty.

Ubrał się w typowe dla rockersa ciuchy podkreślające angielskie korzenie maszyny i angielskie oktano-głębiny we krwi jeźdźca.

Nawet nie skupiał się na przeżyciach czerpanych z jazdy. Po prostu wczuł się tak bardzo w maszynę, tak bardzo wszedł swoimi atomami ciała w cząsteczki metalu motocykla, że niemalże czuł na skórze opon chropowatą nawierzchnię asfaltu. Snuł się ulicami miasta przystając na światłach, podkręcając z lekka manetką. Szykował się do kolejnej szybkiej zmiany biegów i ostrego startu, gdy tuż obok niego pojawił się bulgoczący czystą esencją wyścigów Vincent HRD. Dosiadający go motocyklista, w epokowym już dzisiaj kasku orzeszku, stylowych goglach, wykonanych z najlepszej skóry, oprawionych w mosiężne okucia, lekkim ruchem dłoni wkręcił silnik na wyższe obroty sugerując krótką rundkę przegody.

Uśmiechnął się pod wąsem, poprawił rękawice naciągając je wyżej na czarną, niezwykle elegancką motocyklową kurtkę i rzucił krótkie:

- Pod pub Motopuls?

Komuś, kto dosiada starego Nortona, maszyny mającej we krwi adrenalinę szybkości i ryzyka, nie trzeba dwa razy zadawać tego pytania. Wymowne skinienie głowy na znak akceptacji. W końcu w jego krwi płynie nie mniej adrenaliny.

Podkręcił manetkę kilka razy, wzywając do ostrego galopu wszystkie stalowe konie dotychczas ospale poruszające się po wnętrznościach metalowego serca Anglika. Obaj przywarli do swych maszyn, nerwowo spoglądając w sygnalizator świateł. Nerwowo zaciskając dłoń na manetce, nie mniej nerwowo trzymając stopę nad dźwignią zmiany biegów... Czerwone... Czerwone... Serca tłuką pompując adrenalinę... Czerwone Czerwone... Tłoki tłuką pompując benzynę... Czerwone... Pomarańczowe... Błyskawiczna reakcja oka. Szybkie wbiecie biegów, krótki zdecydowany ruch stopy, ruch dłoni wykonany w mgnieniu oka, zielone... Poszli... Motocykle błyskawicznie się rozpędzały, rycząc przy tym każdym dostępnym w tłumikach decybelem. Vincent z każdym kolejnym metrem zaczynał uciekać Nortonowi. Kierowcy skupieni, wpatrzeni w drogę, w mijające ich auta, wykrzesywali z motocykli każdy dostępny kilowat energii mogącej przełożyć się na prędkość. Sprzęgło, bieg, sprzęgło, bieg. Manetka cały czas odkręcona na maksa. Idą pełnym pędem. Stare maszyny, mimo iż nie tak nabzdyczone mocą jak najnowsze, błyszczące demonicznymi barwami i kształtami ścigacze, pod względem wyścigowych przeżyć nie były od nich gorsze. W pędzie szybkości otaczające ich kamienice, latarnie, przechodnie zdawali się być tylko różnokolorowymi rozmazanymi kształtami. Norton odrobił stratę na końcu Lwowskiej. Dohamowanie maszyn tuż przed lewoskrętnym łukiem. Obaj zrobili to w tym samym momencie. Równocześnie trącili końcem palców stopy dźwignię biegów, redukując o dwa w dół. Ułamek sekundy, rozrywany dźwiękiem przerzucanych biegów, skrzypiących klamek sprzęgła, lekkim tarcie linek o pancerze, rykiem silników pracujących w obrotach, do których zostały stworzone. Ułamek sekundy rozrywany koncentracją dwóch jeźdźców, ich adrenaliną, cierpkimi dreszczami przechodzącymi po plecach... Mknęli w lusterkach mijających ich pojazdów. Szli równo... Obaj nie zluzywali uścisku dłoni na manetkach, choć wiedzieli, że nie doda im prędkości. Obaj zaciskali zęby czując ich trzeszczenie... Lawirowali pomiędzy samochodami na dwóch pasach wylotówki. Ślalom w blasku świateł latarni, wśród dźwięku klaksonów aut, wcale ich nie paraliżował a dodawał im skrzydeł i odwagi. Motocykle również zdawały się pozytywnie reagować na agresywne bodźce otoczenia, jeszcze jaśdowiciej atakując nawierzchnie przed nimi. Z sykiem opon sunęły w piorunującym tempie, w każdej chwili gotowe zadać rywalowi bolesny cios wyprzedzenia. Znali tę trasę. W końcu to ich miasto. Ich betonowe getto, w którym się wychowali i którego zakręty i proste przeszlifowali nie jednym motocyklem. Szybko minęli centrum handlowe, jeszcze szybciej przeskoczyli obok fabryki mebli. Zielona fala świateł im sprzyjała.

Do pubu jeszcze cztery kilometry... Trzeba tylko wykręcić na zjeździe w Kościuszki, później wbić się całym pędem na rondo, okrążyć je, zjeżdżając na Krakowskie Przedmieście, utrzymać motocykl na brukowanej nawierzchni, minąć pętlę autobusową, wyhamować przed krzyżówką, trafić w zieloną strzałkę albo ryzykować wyskakując na czerwonym. Przycisnąć na maksa na Marszałkowskiej, żeby na jej końcu pięknym szerokim łukiem wpaść na plac wolności, parkując tuż pod Motopulsem. Analizowali trasę, każdy zakręt, każde dohamowanie, redukcję, dużo wcześniej planując manewry. Vincent wysunął się na prowadzenie przez niepewne wyprzedzanie kierowcy Nortona, który zawahał się, czy zmieści się między ciężarówką a terenówką. Ułamki sekund czekania i zastanowienia wystarczyły, by Vincent wskoczył w niepewną szczelinę między autami i przebił się na prowadzenie. Norton ciągnął za nim pełnią mocy, co i tak nie pozwalało mu urwać ani jednego metra z 200, które ich dzieliły... Zjazdówka, lekkie dohamowanie przez łukiem zjazdowym, motocykle położone na kolano, wypadając na przeciwległy pas, wjechały na ulicę Kościuszki. Wyprostowali się w siodłach odkręcając manetki. Dwa oświetlone latarniami wyjące punkciki, mknęły przez centrum miasta, ocierając się niemal o siebie, czasem na centymetry mijając się z innymi pojazdami. Odległość od ronda była coraz mniejsza. Przewaga Vincenta nad Nortonem nie malała. Lewy pas, wślizgnęli się między osobówki, nieznacznie zwalniając. Tuż przed wysepkami rond zaczęli hamować. Redukcja na dwa... Smród rozgrzanych okładzin hamulcowych rozpułnął się w palecie zapachów miasta. Szybki ruch oka na lewo, pusto. Manetka, kolanko, ostrożnie, by się nie wyłożyć. Teraz może mi się udać...

Myśl równie szybka jak jego Norton przemknęła przez głowę jeźdźcy. Zauważył, że kierowca Vincenta nie wie o pofalowanym asfalcie tuż przy drugim zjeździe. Tyłne koło Vincenta oślizgnęło się na fali smolnej nawierzchni. Odjęcie gazu, hamowanie tyłem. Kilka ruchów kontrujących, podparcie nogą. Udało mu się opanować HRD-ka, ale cała przewaga nad Nortonom stracona. Srebrna maszyna, pochylona w prawo już zjeżdżała z ronda, radując się z udanego manewru ostrym krzykiem tłumików. Jakież 100 metrów, przewagi.. Brukowa nawierzchnia nie była tym, czego pragnie kierowca wyścigowy. Żaden z nich nie zamierzał odpuścić i poddać się bez walki do ostatniego basowego szarpnięcia spalin z tłumików. Bruk, terkocząc pod kołami, kurczył się o kolejne metry. Pętla tuż tuż.

Silniki ryczą... Świat mknie wokół nich w niewiarygodnym tempie. Bystre oko w ostatniej chwili dostrzega wyjeżdżający z pętli przegubowy autobus... Hamuj!!! Zęby zatrzęszczały pękającym szklivem.. Hamulce rozgrzane na maxa, niezbyt wydajne jak na zaistniałą sytuację, wyhamowują motocykl... Na prawo...

Norton niemalże sunie bokiem krzesząc iskry przycieranym podnóżkiem... Metry... Klika metrów... Vincent hamuje nie lepiej... Jego kierowca za późno zauważa czyhające niebezpieczeństwo. Dźwignie hamulców trzeszczą od nacisku. Jest za późno na rozpaczliwy akt położenia motocykla bokiem. Brunatny HRD wbija się w bok autobusu. Nie ma huku... Nie ma trzasku metalu. Nie ma nic. Motocykl jakby rozpląnął się w czerwonej wyreklamowanej toni boku Ikarusa. Niemożliwe.. Norton zatrzymany kosztem krwawych iskier dartych blach szybko staje na dwóch kołach, poderwany z ulicy przez jego właściciela. W takich sytuacjach silnik nigdy nie gaśnie... Co to było? Przecież powinien się rozbić... Cała na Motopuls... W oddali jakby widział migający, słabnący na horyzoncie miasta punkcik, rozdzierający swym rykiem rzeczywistość tego niedzielного wieczoru. Wyścig i tak już przegrany. Zluzował uścisk na kierownicy, ale nie zluzował obrotów silnika. Stał na światłach i spokojnie poczekał na zielone. Nawet ostry wyścigowy łuk na Marszałkowskiej go już nie cieszył. Nie potrafił zrozumieć tego, co się stało. W kilka chwil był na Placu Wolności. Oczyma już szukał między stojącymi motocyklami czarnego Vincenta. Nie znalazł go. Zaparkował Nortona, lekko prychającego po morderczym wyścigu. Okiem szybko ocenił straty. Wpadł do pubu, cały roztrzęsiony i pobladły. Wszystkie oczy zwróciły się w jego stronę... Gęsty papierosowy dym mało go nie udusił... Na jednym oddechu wyrzucił z siebie krótkie:

- Był tu?

- Kto?

- Gość na czarnym Vincencie? Klasyczna skóra... Gogle...

Oczy motocyklistów zgromadzonych w barze wędrowały od Barmana do jeźdźcy. Od jeźdźcy do Barmana, który pobladł w jednej sekundzie. Jego wzrok powędrował na mały ołtarzyk Szybkiego. Jeździec rzucił wzrokiem na ołtarzyk.

- To On...

Jego wzrok spotkał się ze wzrokiem Barmana i wszystkich zgromadzonych. Kieliszek koniaku stojący przy zdjęciu Szybkiego, spadł z półeczki i z hukiem rozbił się o posadzkę. Wszyscy zamarli...

Pomiędzy odłamkami szkła nie było ani jednej kropli szlachetnego trunku...

 **Daniel Pałyga**

Witaj Kolego [list do Jacka Łukawskiego]

Dziękuję za Wasz kwartalnik. Jestem pod ogromnym wrażeniem jego jakości, zarówno treści jak i formy. Znakomita, profesjonalna robota! A będę miał lekturę na wiele wieczorów... :)

Dziękuję też za ciepłe słowa o naszym MMH i w skromny sposób rewanżuję się w najbliższym wydaniu, które ukaże się na łódzki zimowy Moto-Wereran-Bazar (posyłam Ci plik pdf z tą stroną).

Z motocyklowym pozdrowieniem - Piotr "Besa"
Czech Biuletyn "MOTOCYKL MOJE HOBBY"
www.prm.riders.pl

Witam

Bardzo ale to bardzo dziękuję za tę wspaniałą książkę - "Gawędy Motocyklowe"
Uwielbiam książki i wybór takiej a nie innej nagrody był w 100% trafiony.

Jest jedyna w swoim rodzaju a fakt, że napisana jest przez Was a na dodatek mam egzemplarz z dedykacją i Waszymi podpisami, czyni ją dla mnie bezcenną.

Pozdrawiam
Wasza wierna czytelniczka
Trinity

Dzień dobry

Chciałbym się włączyć w polemikę dotyczącą tekstu o drobnomieszczaństwie [nr 1 „SD – przyp. red.] przyznając rację autorowi. Mam całkiem świeże spojrzenie na środowisko motocyklistów. Po blisko dwudziestu latach przerwy i całkowitej alienacji z tego środowiska wszedłem jakby w nową epokę i wyraźnie dostrzegam pewne trendy, a na swej drodze spotkałem szczerych pasjonatów i snobistycznych szpanerów. Nazywamy ich ludźmi "miecia", ponieważ żyją, aby mieć, a największą satysfakcję czerpią nie z jazdy motocyklem, spotkań, przeżyć lecz pilnie wyszukując zazdrośnych spojrzeń i zachwyty wśród otaczającej gawiedzi. Adrenalina to satysfakcja z faktu posiadania i upajanie się czymś podziwem i zazdrością a jak przy okazji uda się opowiedzieć kilka historyjek o....np. moto za 100 000 pełnów. Uważam, że właśnie to jest kwintesencją snobizmu i drobnomieszczaństwa i to autor miał na myśli pisząc ten tekst z czym się całkowicie zgadzam i nie ma tu znaczenia czy gość ma maszynę za bardzo dużą kasę, szpaner to szpaner. A że takie zjawisko nie jest trudno dostrzec, chociażby czytając większość pism kierowanych do motocyklistów, to i nie należy się dziwić, że zostało ono zauważone.

I jeszcze nawiasem mówiąc to czapki /a właściwie kaski/ z głów przed autorami tak fantastycznego pisma dla motocyklistów i o motocyklistach. Dzięki wam udało mi się odnaleźć i poczuć atmosferę czasów gdy na drogach królowały CZtki, JAWY i MZtki. Sam nawijałem grube setki kilometrów na koła obute w opony firmy Barum i nikt się nie przejmował rocznikiem opony czy mieszanką użytą do produkcji bieżnika lub bocznych ścianek, owszem były to opony diagonalne.

I trwało to aż do czasu kiedy to pewnego wczesno-wiosennego dnia w potwornej ulewie miałem bliskie spotkanie z autem osobowym, które wyprzedzało na trzeciego. Po wyjściu ze szpitala zaraz kupiłem zakatowaną Jawę 350 i doprowadziłem do stanu w pełni użytkowego, jednak pod presją najbliższych musiałem popełnić profanację i zamieniłem motocykl na Fiata 125p.

Przemek z Wrocławia

Zamiast współpracować lepiej krytykować - czyli rzecz o forach motocyklowych.

Czy zamieszczone na forach opinie o serwisach motocyklowych są rzetelne? Temat jest obszerny, a jednocześnie trudno odnieść się do prawdziwości komentarzy, dlatego postanowiłem dokonać oceny na podstawie wpisów dotyczących serwisu firmy K+K Kwiecień Motocykle Dzierżoniów. Zaskakujące jest to, że właściwie prawie każdy serwis posiadający stronę internetową ma własne forum. Nie można więc się dziwić, że niektóre fora jakby tylko czekały na złą opinię o konkurencji chętnie ją zamieszczając. Co mnie skłoniło do napisania tego artykułu? Klient poinformował nas, że pomimo zalogowania się nie może zamieścić na forach opinii pozytywnych, gdyż są usuwane. Zastanowiło mnie więc, dlaczego moderatorzy publikują opinie złe, a nie publikują opinii dobrych. Sprawy, które chcę opisać dotyczą komentarzy z lat 2008 i 2011. Nie podaję ani treści wpisanych komentarzy ani odpowiedzi na te komentarze wysłane przez firmę K+K Kwiecień Motocykle, gdyż nie mają one znaczenia dla oceny funkcjonowania forum. Moim celem jest chęć pokazania sposobów działania forum i być może wywołania dyskusji na ten temat. Wpisy na forum to niejednokrotnie „pewne” porady i informacje z zakresu techniki motocyklowej. Znany jest wpis na jednym z forów, gdzie na pytanie jak wymienić olej, ktoś napisał, że należy odkręcić korek spustu i pozostawić uruchomiony silnik aż cały olej spłynie. Pytający najprawdopodobniej tak zrobił, bo za kilka dni odezwał się z wyzawkami, że zatarł silnik. Innym ciekawym przykładem jest komentarz o braku wykonania w jednym z serwisów synchronizacji gaźników co spowodowało uszkodzenia wału silnika. Można mnożyć przykłady porad, podpowiedzi i napraw przez Internet. Czy w to wierzyć - zostaje sprawą czytającego. Gorzej natomiast, jeżeli ktoś bezpodstawnie wpisuje oszczerstwa lub negatywny komentarz podając nazwę firmy czy dane osoby. Niejednokrotnie opisani w komentarzach nie mają żadnej informacji, że taki wpis istnieje, bo nikt ich nie powiadomił i nie zapytał o stanowisko w sprawie.

Dwa przykłady Firmy K+K Kwiecień Motocykle pokazują rozbieżność w opisanu tej samej sytuacji przez komentującego z jednej strony i odpowiedzi firmy w komentarzu z drugiej strony. Oczywiście nie neguję prawa do swobodnej wypowiedzi użytkownika forum. Według mnie na właścicielu lub moderatorze, powinien ciążyć obowiązek przy wpisie negatywnym o poinformowaniu osoby czy firmy, aby mogła zamieścić odpowiedź. Uważam, że Internet (forum) powinien działać jak gazeta, a więc publikować stanowiska wszystkich stron w sprawach opisanych w komentarzach. Dlaczego tak się nie dzieje? Myślę, że jedną z przyczyn jest ilość wpisów i niemożność kontrolowania wszystkich komentarzy. Do tego dochodzi brak wiedzy, czy dany wpis negatywny jest prawdą czy nie. Inną przyczyną jest chęć pokazania, przeważnie przez konkurencję, jacy my jesteśmy dobrzy, a oni źli. Wiąże się to z niewłaściwym rozumieniem konkurencji. Takie serwisy nie próbują się rozwijać i współpracować z innymi, ale poprzez niezdrową krytykę innych dążą do zdobycia klientów. Według mnie jest to brak kultury obycia i współżycia. W krajach takich jak Czechy, Niemcy, Bułgaria czy Norwegia, jeżeli serwis nie potrafi wykonać naprawy to stara się skierować klienta tam gdzie mu pomogą. W Polsce serwis może być obok, a klientowi powiedzieć „nie ma, nie wiemy”.

Forum MotoX.com.pl

Forum Ścigacz.pl

Forum Motoswidnica.pl

Forum SWBikers.pl

Na tych forach ukazały się negatywne opinie o serwisie K+K Kwiecień Motocykle. Chcieliśmy sprawdzić jak zareagują moderatorzy lub właściciel tych stron na nasze prośby o zamieszczenie naszych komentarzy czy stanowisk. Zaproponowaliśmy wyżej wymienionym:

prosimy o udostępnienie forum w celu wpisania odpowiedzi na komentarz lub usunięcie wskazanego negatywnego komentarza jako nieprawdziwego.

Forum MotoX.com.pl

Po rozmowie telefonicznej z właścicielem i przedstawieniu naszej prośby, zobowiązał się sprawdzić komentarze. Potem zapytał czy negujemy ten wpis i usunął komentarze stwierdzając, że jego forum nie jest do rozstrzygania sporów. Skoro jedna ze stron neguje prawdziwość wpisów, on także nie będzie się tym zajmował.

Forum Ścigacz.pl

W pierwszej kolejności odbyła się rozmowa telefoniczna. Pan Ariel poinformował mnie, że nie ma problemu, trzeba się zarejestrować, a następnie po otrzymaniu danych na e-mail, zalogować się i wypowiadać się. Próba zarejestrowania spełniła na niczym, gdyż w rubryce z zapytaniem czy chcę otrzymywać oferty handlowe zaznaczyłem „NIE”. Po kolejnym mailu i rozmowie Pan Ariel zaproponował, abym zarejestrował się z otrzymywaniem oferty handlowej, a po wysłaniu maila usunięta zostanie dyspozycja otrzymywania tej oferty. Po zalogowaniu wpisałem odpowiedź na negatywny komentarz, która została nazajutrz usunięta. Było to dla mnie niezrozumiałe, że jedna osoba może wpisać komentarz, a druga nie. Po kolejnej rozmowie telefonicznej, wysłaniu wezwania o nie kasowanie wyjaśnień firmy K+K Kwiecień Motocykle zamieszczanych jako odpowiedzi nastąpiło usunięcie całego wątku.

Forum Motoswidnica.pl

Jednym z właścicieli forum Motoswidnica jest nasz były pracownik, więc można było sądzić, że nie będzie żadnych kłopotów. W czasie rozmowy telefonicznej zostałem poinformowany, że sprawę rozeznają i dadzą odpowiedź w tym samym dniu. Niestety musiałem powtórnie zadzwonić i wysłać maila. W odpowiedzi otrzymaliśmy: „Nikt tego nie moderuje - tzn. nie usuwa, więc jak chce odpisać niech odpisuje i rozwiązuje problem na forum. Jeżeli rzeczywiście taka sytuacja miała miejsce, to powinna zostać wyjaśniona”. Miałem mały problem z zarejestrowaniem i zalogowaniem. Forum to ma jedną „zaletę”: aby się zarejestrować i zalogować należy znać język angielski, gdyż formularze i instrukcje są w tym języku. A może w ten sposób forum propaguje naukę języka angielskiego? Po zalogowaniu wpisana została odpowiedź na komentarz, który się ukazał. Jednocześnie interesując się zagadnieniem odpowiedzialności za umieszczane komentarze na forach, uzyskałem informacje z których wynika, że za treść komentarza odpowiada wpisujący. Odpowiedzialność właściciela lub moderatora forum jest wówczas, gdy opisana firma lub osoba wystąpi z wezwaniem do usunięcia danego komentarza. Wówczas zarządzający forum ma do wyboru, albo usunąć wpis oraz cały wątek, lub oczekiwać na wezwanie do sądu, aby wykazać prawdziwość kwestionowanego komentarza. Postanowiłem sprawdzić jak to zadziała w wypadku komentarzy na forum Motoswidnica. Po wysłaniu wezwania cały wątek został usunięty.

Forum SWBikers.pl

Tu niestety były kłopoty. Po pierwsze nie ma w kontaktach numeru telefonu. Pomimo wysłania wiadomości na e-mail wskazany na stronie nie otrzymaliśmy żadnej odpowiedzi. Dopiero wysłanie maila na adres Stowarzyszenia przyniosło ten skutek, że otrzymaliśmy odpowiedź: „proszę się zarejestrować, potem zgodnie z regulaminem zalogować i umieścić treść komentarzy. Po zarejestrowaniu powinien przyjść mail z kontem aktywnym”. Niestety nie ma go i nie ma. Kolejny mail i odpowiedź: „konto jest aktywne, proszę się zalogować”. Tylko jak to zrobić nie mając ani hasła ani nazwy użytkownika? W końcu po wezwaniu do udostępnienia forum lub usunięcia komentarzy otrzymaliśmy login. Po zamieszczeniu naszych odpowiedzi na komentarze nastąpiła eksplozja w czytaniu forum. Nie sądziłem, że rozpęta się taka burza. W ciągu 6 dni było 2100 wejść na ten wątek. To dobrze, bo czytając mając treść komentarza i odpowiedzi na niego mogą sami ocenić prawdziwość opisanej sprawy. Trzeba przyznać, że jeden z wpisujących komentarze spowodował, że pokazano prawdziwą twarz tego forum. W mojej ocenie w swoim komentarzu użył słów obelżywych oraz gróźb podlegających karze, które zapowiadają akty przemocy, dokonanie szkód na mieniu bądź ujawnienie kompromitujących informacji. Na stronie tego forum znalazłem jego imię i nazwisko i poprosiłem administratora Pana Lisewskiego o podanie danych identyfikacyjnych w celu podjęcia odpowiednich kroków prawnych. Właściciel forum, jak się określa Pan Lisewski, w pierwszej kolejności bez mojej zgody zmienił treść mojego komentarza, tłumacząc, że naruszam ustawę o ochronie danych osobowych. Ciekawe to tłumaczenie, gdyż z jednej strony dopuszcza wbrew swojemu regulaminowi forum używanie słów obelżywych i wulgarnych, a z drugiej strony usuwa dane osoby wpisującej te wulgaryzmy. Po pewnym czasie Pan Lisewski zamyka temat, a więc nie można już nic dopisać. W takim wypadku nie pozostało nic innego jak wysłać wezwanie do usunięcia nieprawdziwych komentarzy. Podobnie jak w przypadku innych forów usunięto nieprawdziwe komentarze likwidując cały temat.

Jak widać można usuwać nieprawdziwe czy szkalujące opinie. Jednak zawiedziony jestem tym, że trzeba się rejestrować, logować i podpisywać zgodę na otrzymywanie różnego rodzaju wiadomości. Sądziłem, że tak działają wszystkie fora, ale byłem w błędzie. Przeglądając gazeta.pl po wejściu na forum, a dalej na „motocykle” bez żadnego logowania, rejestrowania, zatwierdzania regulaminów wpisałem nowy temat oraz treść jaką chciałem umieścić na tym forum. Po kilku minutach mój wpis można było przeczytać na forum gazeta.pl

Dlaczego więc inne fora dostęp do zamieszczania wpisu obwarowują różnego rodzaju procedurami?

Leszek

Pocztówki wuja Matta z podróży

Toronto

Zdjęcia: Adam Medyna



„MOTO B” SKŁEP I WARSZTAT MOTOCYKLOWY

POD PATRONATEM VULCANERIA CLUB



POSIADASZ KAWASAKI VN LUB EN ?
PIERWSZY PRZEGŁAD ZROBIMY ZA DARMO !!!
DOSIADASZ INNEJ MARKI?
YAMAHA, HONDA SUZUKI I INNE?
ZAPEWNIMY CI PEWNE ZAPLECZE TECHNICZNE!!!

Wojkowice ul. Skłodowskiej 6

Tel: 507 605 581

Jedyne i niepowtarzalne!

Kultowy motocykl Harley Davidson już Masz,
ale nie masz jego wiernej repliki zamkniętej
w efektownym amerykańskim otoczeniu -
skrzynce.

**Wspaniały prezent,
efektowna dekoracja Twojego domu,
biura, garażu czy warsztatu.**

Zobacz też inne skrzynki!
(ścigacze, speedway, samochody i jachty) i zamów.

www.skrzynki.manifo.com



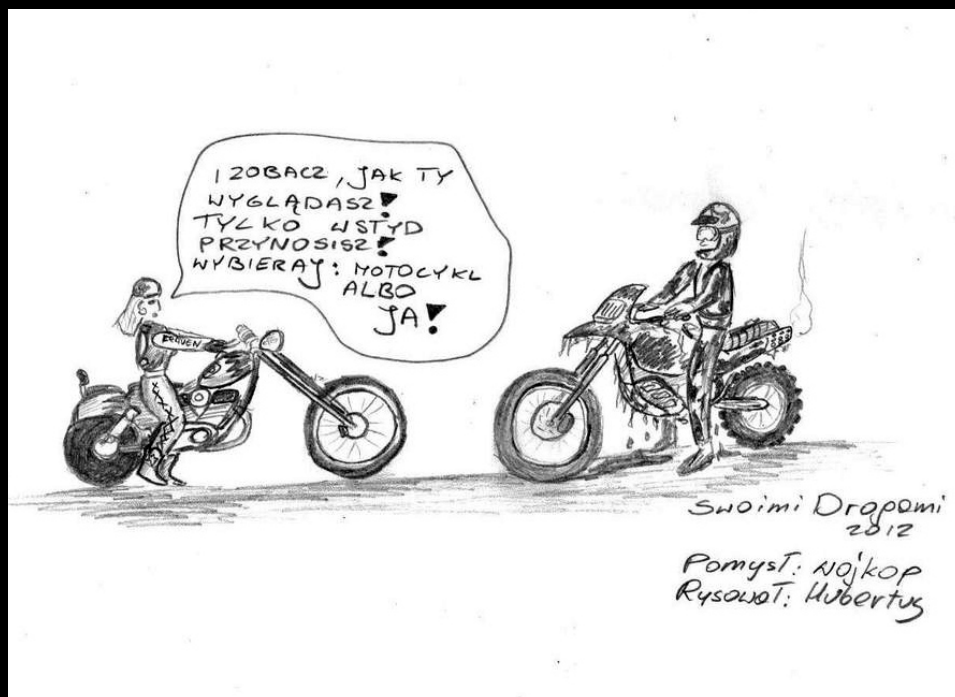
**Ogrom detali i ręczne wykonanie!
Na upominek, dla siebie, dla każdego!**



Motyw w skrzynce może być zależny również od Ciebie, to Ty o tym decydujesz.

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

Redakcja



Kolejny numer już we wrześniu 2013
Zapraszamy!

Swoimi
DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów

www.swoimidrogami.pl

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