



NIEZALEŻNY

KWARTALNIK

MOTOCYKLOWY

Swoimi

numer: 3(5)/2013

wrzesień

DROGAMI

pismo zwyczajnych motocyklistów

GRATIS!

0⁰⁰

100% FREE

na okładce:

Cyklop Wojtka

Bobber inny niż wszystkie

15 lat w podróży

Peter i Kay Forwood

Bzura 2013

Relacja z rajdu

Roztocze 4x4

Relacja

Skandynawia 2013

Część 1

www.SwoimiDrogami.pl

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

w numerze
m.in.:

Klejenie
plastików

"Mocne"
docieranie

Motocyklem
przez Senegal

Frantic Riders
Squad

Branna
2013

Rajd Desmo
GT

Royalisko
2013

Naprawy
w trasie



Opowiadania o motocyklach
motocyklistach
i wietrze we włosach

Gawędy Motocyklowe



<http://podzegarem.com>

Spis treści:



04 Od redakcji

05 Motocopter

11 15 lat w podróży

Peter i Kay Forwood

17 Okiem Zosi

Szybcy i wściekli

18 Motocyklizm tworzą ludzie

Wywiad z Krzysztofem "Mad Maxem"

21 Motorbike Pfalz

26 Tuning

Recenzja

27 Sny kolorowe

30 Biomet

jednak korzystny

31 Bzura 2013

Raid motocykli zabytkowych

37 13 pytań do Pana Marka

Zosia rozmawia

42 SHL M04

Dominika "Skury" Kamińskiego

47 40-to lecie kieleckiej Korony

Sekcja motocyklowa

51 Frantic Riders Squad

Do jazdy potrzebna jest głowa

55 Zakup motocykla

Prawo i przepisy

55 Yamaha

56 Chiński bobber

w którego tchnięto polską duszę!

60 Roztocze 4x4

I Wielka Roztoczańska Włóczęga

66 Naprawa plastików

Porady

70 „Mocne” docieranie

Technika

73 Oldi Club

76 Oostbloktreffen

79 Garażowe klimaty

Felieton

80 Wyniki konkursu

81 Z Panem Markiem

Wkoło kominą

87 Cyklop Wojtka

Bobber inny niż wszystkie

94 Książki Artura Zawodnego

95 List z bieguna

Od czytelników

98 Krańce Świętokrzyskiego

Od czytelników

103 Armia

Muzyka

105 Ostatnie prawdziwe BMW

109 Caban 2013

112 Branna 2013

W obiektywie

117 Raid Desmo GT

123 Luksemburg

Pocztówka z podróży

131 Naprawy w trasie

137 Skandynawia 2013

143 Motocyklem przez Senegal

145 Royalisko 2013

149 Zakończenie sezonu

151 Taśma termoizolacyjna

Porady

152 Komunikat

153 Nad „Dnieprem”

czyli co w ramie piszczy

158 Motocykl Konrada

Opowiadanie

160 Pocztówki Wuja Matta

z podróży

161 Partnerzy

D

OD REDAKCJI

rogie Czytelniczki i Czytelnicy!

„Nie mam nic do powiedzenia, ale chciałbym mieć coś do powiedzenia i pi-
szę to dlatego, że może przyjdzie mi do głowy coś, co mógłbym powiedzieć”.
Kilka lat czekałem, żeby wypowiedzieć to uczucie, które często mi towarzy-
szy, gdy piszę. Z pomocą przyszedł Sławomir Mrożek.

„To jest wstydliva prawda o literaturze. Akt pisania u niektórych (którzy zwa-
ni są pisarzami lub nimi są rzeczywiście), akt pisania (dawniej: opowiadania
ustne) wyzwała proces wynajdywania, powstawania tego czegoś do powie-
dzenia. Naiwne wyobrażenie: pisarz chodzi napęczniały treściami «do napisania». «Przelania na
papier». Gombrowicz pisał o «ohydnej mgławicy początku». To jest właśnie to. Stan, kiedy już się
usiadło, żeby coś napisać. Chce się coś mieć do powiedzenia, wie się, że będzie się miało, ale
jeszcze się nie ma, a już się pisze”.

Długo zwlekałem, nim zabrałem się za napisanie tego wstępu. Nie chciałem stworzyć ty-
powego, czyli takiego, którego zazwyczaj nikt nie czyta, bo jest ułożonym w zdania spisem treści.
Postanowiłem więc napisać szczerze: „siąść do pisania”, czyli wsiąść na motocykl, przewietrzyć
łepetynę, pojechać do lasu, usiąść wygodnie i na zwykłej kartce skreślić tych kilka zdań.

Drodzy Czytelnicy! Wraz z piątym numerem Waszego kwartalnika mija rok, od kiedy jedziemy
razem. Jest nam bardzo miło, że dzięki Wam przekroczyliśmy granice. Po pierwsze cieszy to, że
udaje nam się pomału wciągać do współpracy motocyklistów z całego globu (nie tylko polsko-
języcznych). Po drugie wykroczyliśmy poza ograniczenia mentalne dotyczące formy i zawartości
czasopisma motocyklowego. Wachlarz działów i sposób ujęcia tematów udowodniły wszystkim, że
można tworzyć pełniej i ciekawiej. Oczywiście było dla nas na samym początku, że polscy motocy-
kliści nie są tępą masą dawców i że należy im dać czasopismo ambitne i wymagające myślenia. To
zaowocowało kontaktem z Wami i ogromem ciekawych materiałów nadsyłanych do redakcji, prze-
myślanych, pisanych szczerze, wbrew dotychczas narzucanym schematom. Znaleźli się Partnerzy,
którzy myśląc podobnie jak my, docenili Czytelników i włączyli się w promocję kwartalnika. Bardzo
im za to dziękujemy!

Przy pierwszej świeczce na torcie warto też wspomnieć, że tak naprawdę trochę się zmieniło
przez te kilkanaście miesięcy. Wyjeżdżając naprzeciw Waszym prośbom, nasz niezastąpiony Re-
daktor Techniczny sprawił, że drugi numer czytało się już lepiej. Od numeru bieżącego wprowadził
zaś nowy format kwartalnika. Uruchomiliśmy też nową stronę internetową wraz ze wszystkimi
udogodnieniami dla Czytelników, jakie posiadać powinna. W międzyczasie wypełniliście ankietę,
która nie tyle udowodniła nam, że jedziemy w dobrym kierunku, co wskazała nowe obszary do
spenetrowania. Dziękujemy Wam, że uczestniczycie w tym, co robimy i od czasu do czasu synpie-
cie groszem, by efekty naszej pracy były doskonalsze. I nadal zachęcamy wszystkich do każdego
rodzaju współpracy.

Mariusz Sawa

Redaktor Naczelny

Swoimi
DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów

Wydawca:
Forbiker
ul. Bukowa 18/30, 25-542 Kielce

Redaktor naczelny:
Mariusz Sawa
naczelnym@swoimidrogami.pl

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

Zespół redakcyjny:
Zosia
Krzysztof Rudnicki
Wojtek Kopczyński
Hubert Pawłowski
Paweł Szymański
Adam Medyna
Daniel Pałyga
Michał Przybyła
Jacek Łukawski

Współpraca:
Marek Harasimiuk
Mariusz Gotowicz
Dominik Kamiński
Tomasz Szczerbicki
Michał Cwojdzinski
Szymon Chwalisz
Łukasz Kulik

motto numeru:

"Gdyby ludzie od jaskiniowej epoki robili
tylko to, co wyglądało na możliwe, do dzisiaj
siedzieliby w jaskiniach."

Stanisław Lem

REKLAMA i współpraca:
Jacek Łukawski
reklama@swoimidrogami.pl



Swoimi Drogami jest pismem bezpłatnym!

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.

www.swoimidrogami.pl

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

MOTOCOPTER

**PERFEKCJA JEST SKOŃCZONA
A KREATYWNOŚĆ NIE**

**Rozmowa z Tomkiem Pawlosem ze Steel Creations
o jego najnowszym projekcie (i nie tylko)**

rozmawiał: Wojtek Kopczyński



MOTOCOPTER

Tomka Pawłosa poznałem kilka lat temu, przy okazji premiery jego "Złotej Ćmy" – projektu na bazie Hondy GL1000, który zyskał chyba tylu zwolenników co i przeciwników. Ja należę do tych pierwszych. "Golden Moth" przypomina mi rzeczywiście wielkiego robala, ale nie budzi we mnie odruchu, by go zdeptać, a raczej by go trzymać w domu, jako piękną ekstrawagancką ozdobę.

Kilka lat później – w 2011 roku – wprosiłem się w odwiedziny do warsztatu Tomka w Biłgoraju, by napisać o nim artykuł i zobaczyć przy okazji "Black Coffee" – Harleya V-Roda, stylizowanego na cafe racera. Wiedziałem, że tego gościa rozsada wyobraźnia przy tworzeniu kolejnych projektów i ma on talent do prac z metalem, jednak najnowszy projekt z warsztatu Steel Creations, noszący nazwę Motocopter, spowodował u mnie krótkotrwały "związek szczeniowski". Kto z nas w dzieciństwie nie rozkładał szeroko rąk, przechylając się na boki i udając samolot? Kto z nas nie chciałby w ten sposób kierować motocyklem, by w zakrętach nie kręcić kierownicą, tylko pochylać się wraz z nią na boki i w ten sposób kierować swoją maszyną?

Przeczytajcie poniższy wywiad i osądźcie sami, czy słusznie kibicuję Tomkowi i jego motocyklowi przez te wszystkie lata.

Wytlumacz mi jak to jest, że w twojej skrzynce pocztowej lądują zaproszenia od organizatorów konkursów motocykli customowych z USA, Hiszpanii, Niemiec..., a nie widać cię na polskich imprezach?

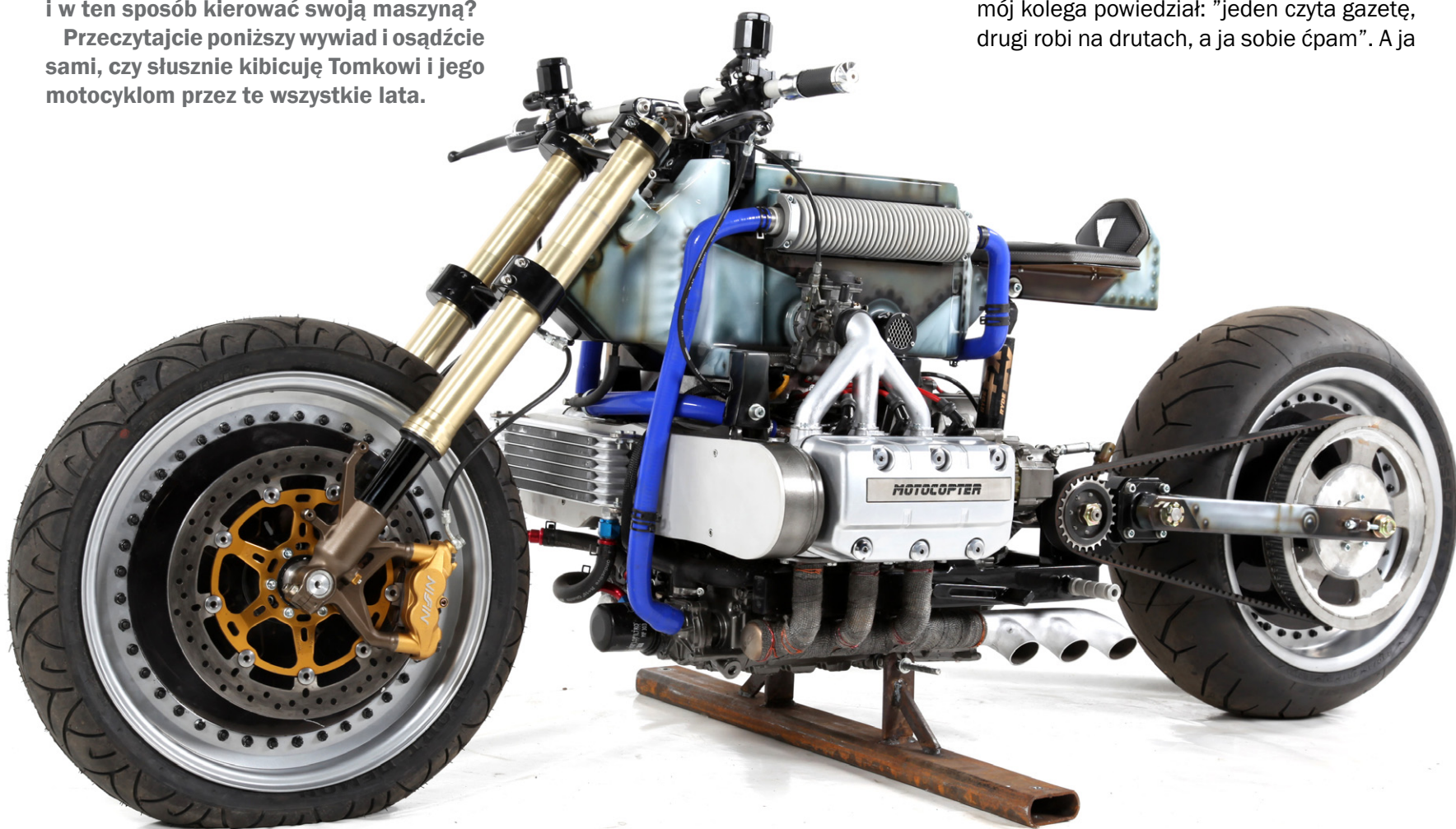
Trudno mi to komentować, gdyż to mogą być tylko moje przypuszczenia. Być może nie jestem lubiany, może jestem za „cienki w te klocki”, lub zwyczajnie nie pasuję do tego towarzystwa? Albo to ja powinienem prosić o uczestnictwo w krajowych imprezach? W każdym bądź razie zaproszeń i informacji o wystawach, konkursach i innych imprezach branżowych spoza naszych granic dostaję sporo. Z kraju jeszcze nigdy nie otrzymałem.

O mistrzostwach Polski dowiedziałem się w maju. Gazet branżowych nie czytam, nigdzie się nie reklamuję. Poza stroną internetową nigdzie mnie nie ma. Ja tylko buduję motocykle i nic więcej. Robię to, bo mi to sprawia dużą radość, a z racji, że jestem pieprzonym egoistą, robię to tylko dla siebie. Być może nigdy nie pojawię się na krajowym konkursie? Choć szczerze powiedziawszy, żył z tego powodu sobie nie podetnę. Mój stosunek do tego wszystkiego jest asekualny, czyli żaden. Reasumując, będę jeździł tam, gdzie chcą oglądać moje kłopoty. Nic

na siłę. W krajowych periodykach również mnie nie ma, ale dostałem zaproszenie do zaprezentowania się z Copterem w pismach branżowych z Francji i Włoch. Do Francji już poszedł materiał i czekam na publikację. Do Italii materiał pójdzie na początku lipca. Próbowałem zaprezentować się w kraju, ale chyba albo ch... projekty, albo zapomniałem zapytać, ile muszę za to zapłacić. Nie pochlastam się. Zresztą, pamiętasz Wojtek, jak zostałem obsrany i wyzywany na krajowym portalu przy okazji prezentacji Ćmy, a za kilka dni dostałem zaproszenie na ME do Mainz i zaproszenie z tym projektem do USA? To takie swojskie.

Budujesz już motocykle od dobrych kilku lat. Powiedz mi, czy każdy motocykl wyjeżdżający ze Steel Creations to oddzielna, zamknięta historia, czy kontynuacja stylu bądź filozofii motocyklizmu w twoim wydaniu? Może progres garażu customowego powinien polegać na tym, że każdy kolejny projekt ma mieć bardziej wymyślną formę lub być coraz bardziej zaawansowany technologicznie?

Hmm... Trudno powiedzieć. Myślę, że budowanie motocykli to zajęcie jak każde inne i nie chcę dorabiać do tego ideologii. Kiedyś mój kolega powiedział: "jeden czyta gazetę, drugi robi na drutach, a ja sobie ćpam". A ja

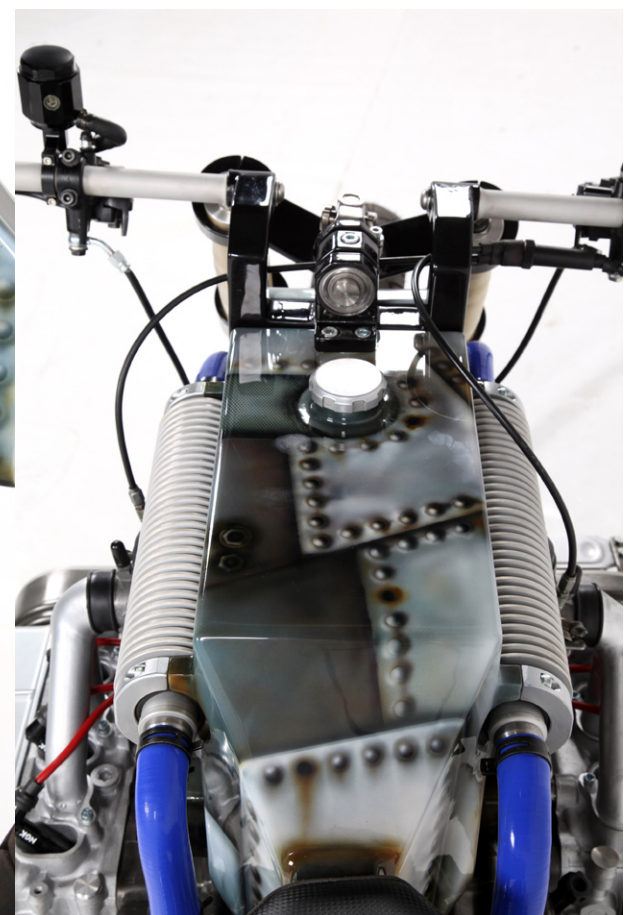
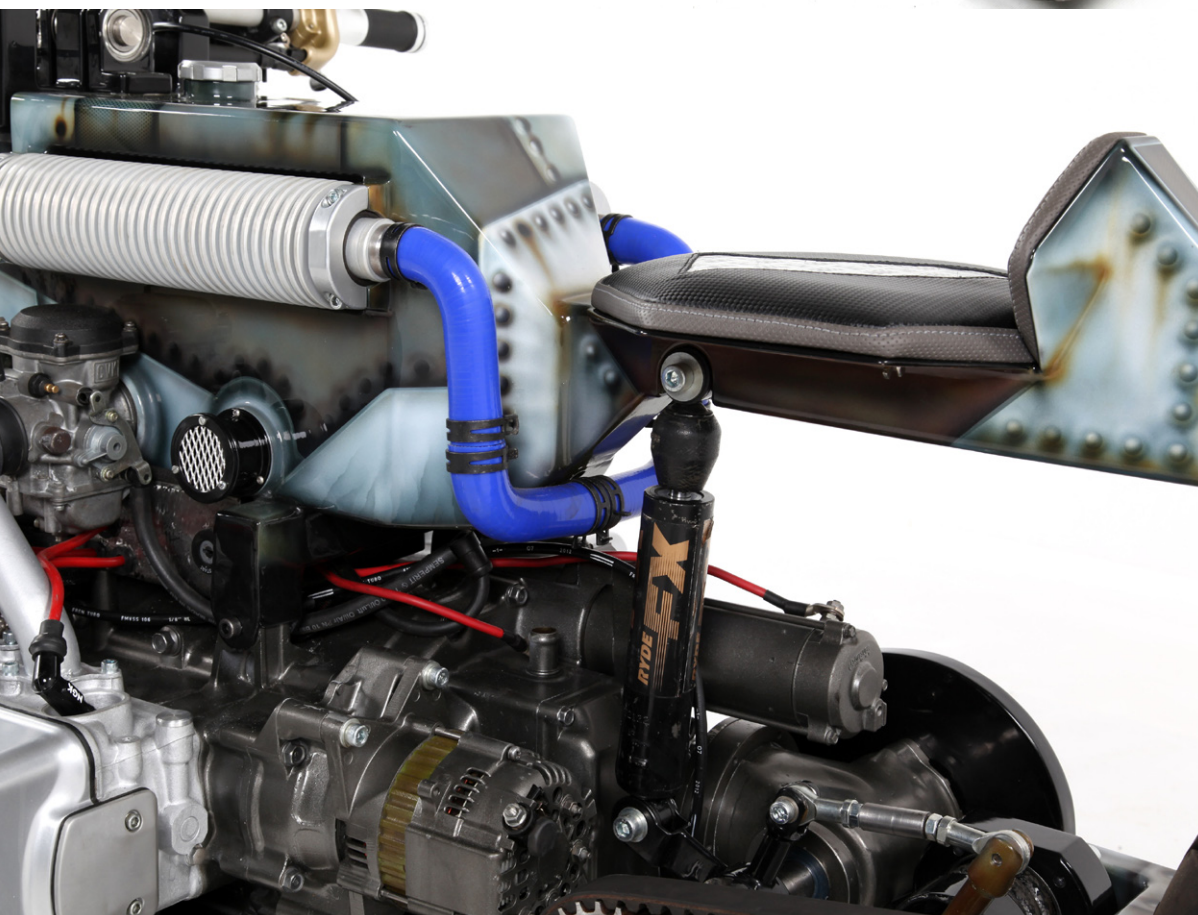


sobie kleję wydumki. Jak dla mnie istotą nie jest, co robisz, ale jak do tego podchodzisz. To, co mnie kręci i motywuje w tej zabawie, to coraz głębszy brak hamulców w projektowaniu. "Gust jest wrogiem kreatywności" jak powiedział Picasso. Bardzo mi się to zdanie podoba i chyba jak patrzę na siebie, to w wielu dziedzinach brak mi gustu, hehehehe... Co do stylu to najbardziej odpowiada mi brak stylu. "Szufłady" są mi obojętne. Jeśli moje wydumki miałyby różnić się śrubkami i malowaniem, to wołałbym sprzedawać jajka na targu, przynajmniej poznałbym trochę ludzi i nie poobijałbym łap. A jakie pazurki miałbym czyste!!! *Ostatnio kolega zarzucił mi, po ch... zrobiłem to przednie sterowanie, że chcę wymyślić koło i że moto musi być „fajne”.* Dla mnie fajne to są „Pingwiny z Madagaskaru”. Ostatni projekt jest zero-jedynkowy. Nie komercyjny. Uważam, że perfekcja zabija istotę maszyny. Ona ma żyć, ma mieć kontakt z rzeczywistością. Ma mieć otarcia, obicia, ma mieć ślady mojej pracy, być realna. W motokopterze są takie elementy zrobione z premedytacją. Rdza. Perfekcja jest skończona, kreatywność nie. Mój progres objawia się tym, iż jestem bardzo zadowolony z wykonania kolejnego projektu. Nie coraz bardziej zadowolony, tylko zadowolony. Bo, albo jestem zadowolony, albo nie.



Naszą rozmowę prowadzimy tuż po twoim powrocie z mistrzostw świata AMD (American Motorcycle Dealer) w Essen, gdzie wystawiłeś swój najnowszy projekt – Motocoptera. Była to pierwsza edycja tego konkursu w Europie. Jakie wrażenia wyniosłeś z tej imprezy i jak oceniasz jej poziom?

Porównując z ME w Mainz to było skromniej, dużo skromniej. Zdecydowanie mniej zwiedzających. Co do maszyn, to mam mieszane odczucia. Oglądając większość wystawionych projektów, nasuwało mi się wrażenie, cytując słowa piosenki „ale to już było..”. Jak dla mnie, mało kreatywności, dużo blichtru. Tak jak mówiłem wcześniej, „fajne motocykle” to nie moja bajka. Nie widzę się w tej formule. Lubię szukać, poszukiwać, kombinować, bo to daje mi radość i rozwój wyobraźni. Dla mnie drepkanie w miejscu jest tak samo twórcze jak sranie. Zmienia się tylko muszle, ale sens pozostaje ten sam. Pewnie koła nie wymyślę, ale będę grzebał w moim chorym łbie intensywnie. Copter wyróżnienia nie zdobył być może dlatego, że – jak powiedział organizator konkursu – projekt był „zbyt kontrowersyjny”. Być może, ale to nie istotne, gdyż ja i Adam (człowiek odpowiedzialny za makijaż i wizerunek), jesteśmy bardzo zadowoleni z projektu. Projekt wzbudził spore zainteresowanie. Było dużo „cukiereczków”, jak je



nazywa Adam, czyli motocykli ubogich w formie, ale polakierowanych, pochromowanych z kilogramami brokatu. Wiem, że projekt został bardzo wysoko oceniony w Stanach, głównie za nieszablonowość i nowatorstwo rozwiązań.

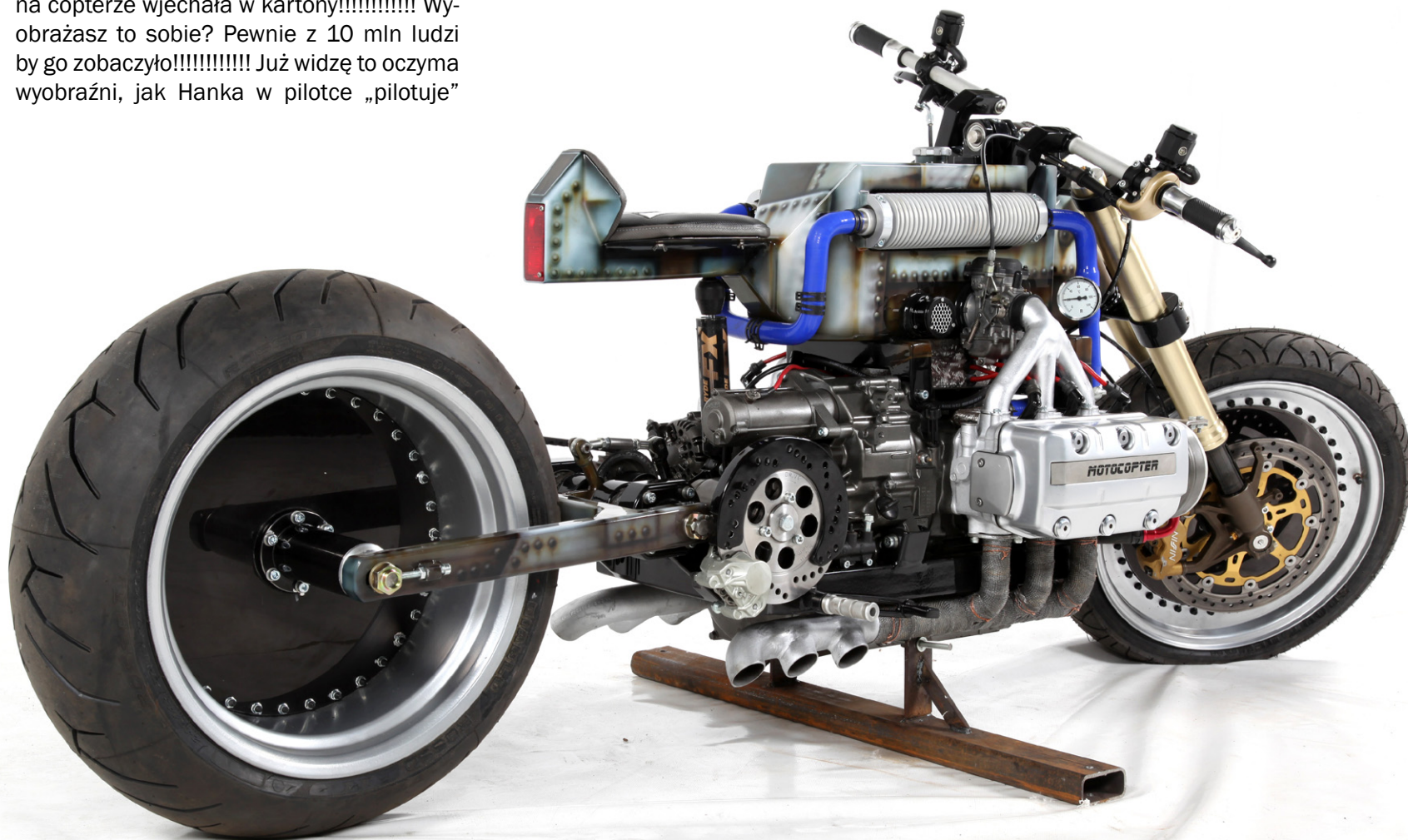
No to skupmy się na Motocopterze. Zanim jednak przejdziemy do detali, podzielę się z tobą moim pierwszym wrażeniem. Oglądając zdjęcia tego motocykla, przyszło mi do głowy tylko jedno określenie – “morderca”. Maszyna wydaje się mówić: “chcesz zająć śmierci w oczy, to siadaj i odkręć manetę do oporu”. Taki motocykl – moim zdaniem – byłby idealnym uzupełnieniem obrazu psychopatycznego mordercy, waleśającego się po drogach Nevady w kadrach kolejnego filmu Quentina Tarantino; a tu taka niewinna nazwa: Motocopter... Proszę mi wyjaśnić, co autor miał na myśli?

Imię dla projektu wymyśliła moja siostra Marta (pozdrawiam mocno). Zresztą tak jak i dla „Ćmy”. A dlaczego tak? To nieistotne. Nazwa robocza była całkiem inna, ale kiedyś gadaliśmy i Marta rzuciła „motocopter” i mnie bardzo się spodobało i tak pozostało. A jak bym dostał propozycję wypożyczenia do filmu?... Hmm... Jakby Hanka Mostowiak na copterze wjechała w kartony!!!!!!!!!!!! Wyobrażasz to sobie? Pewnie z 10 mln ludzi by go zobaczyło!!!!!!!!!!!! Już widzę to oczyma wyobraźni, jak Hanka w pilotce „pilotuje”

coptera. Ale czad!!!!!! Albo ojciec Mateusz zajeżdża na sumę copterem!!!!!! To już ciężki kaliber!!!! Ufffffff... Chyba mnie poniosło.

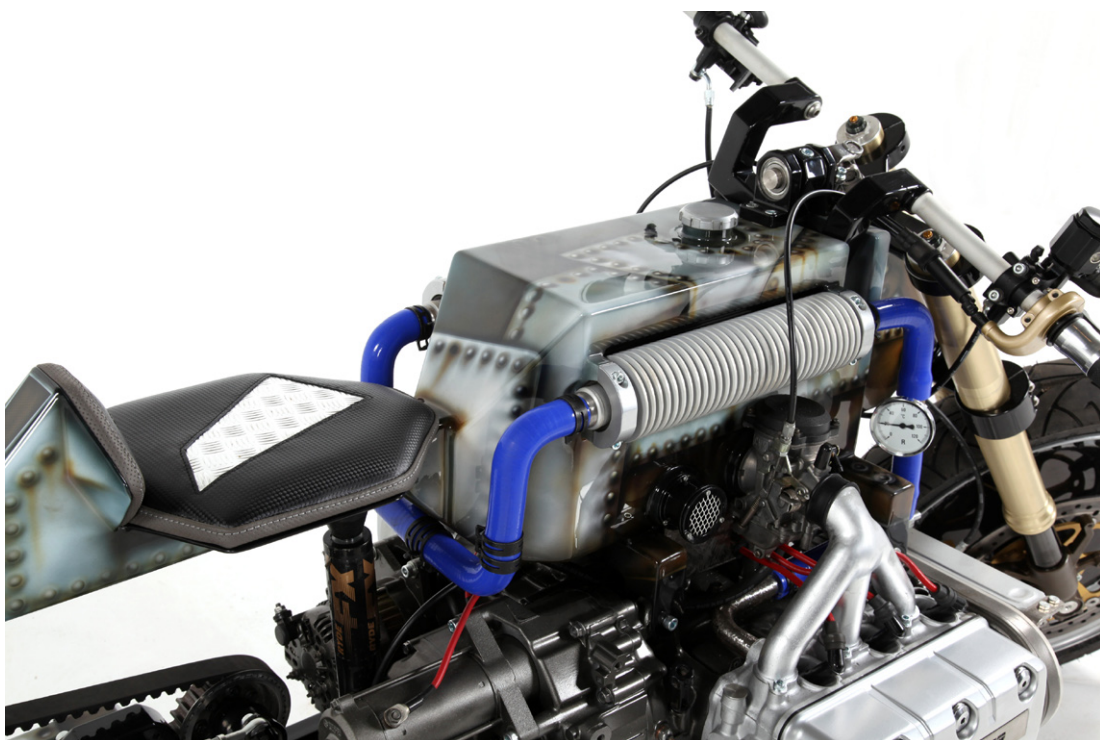
Motocopter, w odróżnieniu od poprzednich twoich projektów, przyciąga uwagę mnogością nietypowych rozwiązań technicznych. Zresztą jego poprzednik – “Kruk”, znany jako “Raven”, już to chyba zapowiadał. Czyżby w Steel Creations “Tomek-mechanik” ostatnio miał więcej do powiedzenia od “Tomka-artysty”?

A czy ja tak w ogóle jestem artystą? Wojtek, ja tylko buduję moto. Kombinuję po prostu i poszukuję. I co ciekawe – to mnie bardzo rajcuje i sprawia niesamowitą radość. Czasem widzę i słyszę, że określenie „artysta” bywa nadużywane. A czy chłopca materializującego chore fantazje, mającego „szajbę na punkcie...”, można nazwać artystą? Nie mam, prawdę powiedziawszy, bladego pojęcia. Ja bym to nazwał „Tomek-szperacz”. Lubię „dłubać” we łbie i projekcje montować w projekty. A tak sobie myślę, że bez wyobraźni i wiedzy mechanicznej ciekawych konstrukcji nie jest łatwo zbudować.



Ramę zaprojektowałeś i wykonałeś tradycyjnie sam czy zleciłeś jakiemuś specjalście i co to za silnik w niej wylądował?

Tradycyjnie – Honda GL1500. Rama to wszystko. Tam zaczyna się i kończy projekt. Zawsze robię ją sam. Czerpię przyjemność z wykonywania wszystkich elementów własnoręcznie. Pewnie dużo prościej byłoby zlecić wykonanie niektórych elementów zewnętrznej firmie, ale wtedy to nie jest własny projekt i szkoda sobie dupę zawracać z budową motocykli, tylko je składać. Jak będę miał ochotę zrobić coś komercyjnego, to wyślę zamówienie do firmy, której jestem przedstawicielem i przyślą mi wybraną ramkę. Chociaż przy kolejnych projektach nie wiem, jak będzie z ramami. Zmienili „barany z Wiejskiej” przepisy odnośnie SAM-ów, więc nie wiem, jak to będzie. Na razie nikt nic nie wie i nie można ich rejestrować. Jak zwykle burdel. Szkoda gadać...



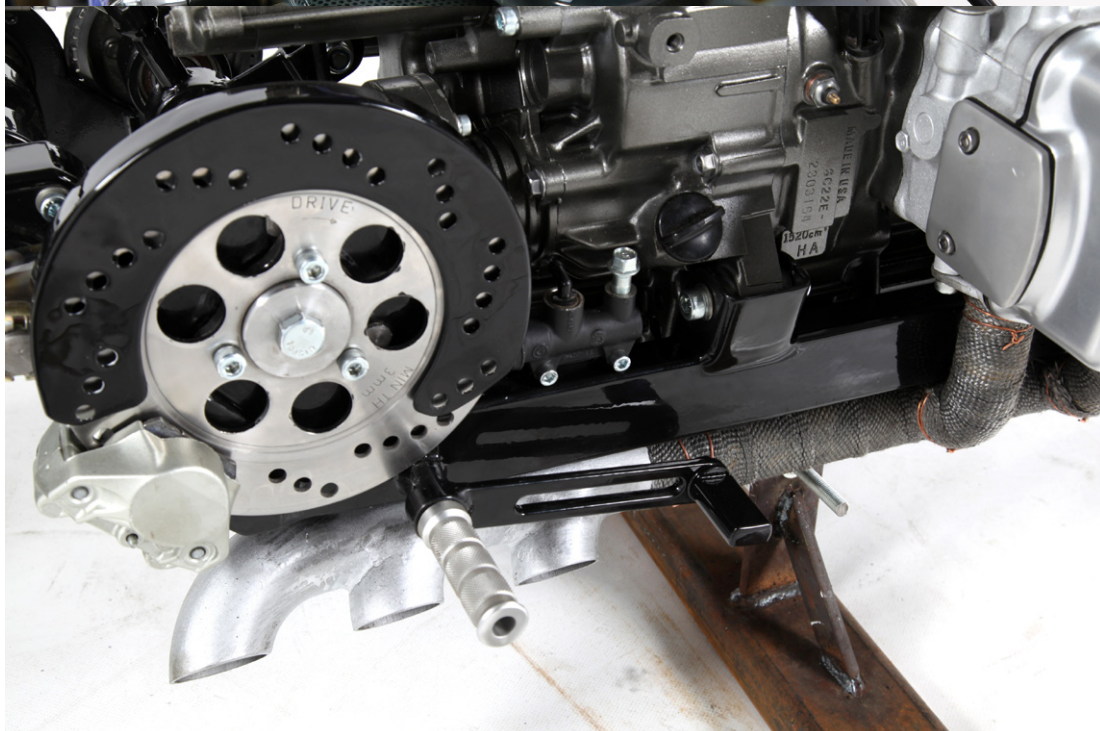
Może parę słów na temat osprzętu. Jakiej firmy hamulce, zawieszenie, felgi, oświetlenie itp.? Które detale wykonałeś własnoręcznie?

Hamulce – Brembo, zawieszenie przednie – Kayaba, tylne moje. Felgi moje i oświetlenie również. Poza silnikiem, przednim zawiasem i częścią osprzętu, wszystko wykonałem własnoręcznie.



Z wykonania których detali i rozwiązań technicznych jesteś najbardziej dumny? Zbudowanie których pochłonęło najwięcej wysiłku i czasu?

Jestem bardzo zadowolony z całego projektu. Trudno mi wyszczególnić, który jest mi najbliższy. Wszystkie razem grają w tym projekcie, ale oddzielnie mogą być myślą przewodnią innych projektów. Najwięcej pracy było przy tylnym zawieszeniu, gdyż jest ono również elementem ramy. Minimalizm w formie i max w treści w połączeniu z poszukiwaniem innych rozwiązań nastęrcza wiele trudności i przeszkód, które trzeba rozwiązywać. A to wszystko musi grać i buceć. To nie jest sztuka dla sztuki. To ma jeździć i jeździ. W takich sytuacjach wymagających rozwiązywania technicznych łamigłówek czuje się najlepiej. To rozwija.



Części lakierowane, choć przytłoczone płataniną „rurociągów”, też zasługują na uwagę. To twoje dzieło?

Jeśli chodzi o makijaż, to odpowiada za to Adam – czarodziej barw i odcieni. Moje zaufanie dla niego jest pełne. Nie jest „płaski”. Jego wizja jest otwarta i nie jest oczywista. Niech sam o tym się wypowie.

Adam: Zwykle lakierowanie/aerografia ma duży wpływ na ostateczny wygląd motocykla, zmienia surową bryłę, nadając jej swoisty charakter. W tym przypadku trzeba było podejść do tego ostrożnie. Malowanie musiało być mocno związane z całościowym klimatem motocykla. Myślę, że w Motocopterze udało nam się znaleźć kompromis pomiędzy „rzeźbą” a „malarstwem”. Tematyka czysto mechaniczna, przepracowana, asymetryczna, gdzieś tam rdza i pęknięcia łączą w sobie brzydotę treści z powiewem estetyki, którą zwykle daje malowanie aerografem. Grafika przebija się przez „płatanninę rurociągów”, ale nie dominuje, dając równo wybrzmieć całości.

Nie wiem, czy znalazłby się chętny do odbicia dalekiej podróży tym motocyklem, albo jazdy po torze wyścigowym, jednak chętnie sprawdziłbym Motocoptera na 1/4 mili. Próbowaleś zmierzyć mu jakieś osiągi? Może na hamowni? Wiadomo, jaki jest stosunek jego mocy do wagi?

Jeszcze nie. Jestem w trakcie poprawiania niedociągnięć. Chcę jeszcze zaprezentować go na jakimś konkursie. Jest parę rzeczy, które należy usprawnić. Co do wagi to nie wiem jaka jest, ale przy wadze oryginalnego GL-a, Copter to waga lekka. Myślę, że więcej jak dwa kwintale nie waży.



Wojtek i Tomek

Od redakcji

W czasie, jaki upłynął od powstania tego wywiadu do jego ukazania się w naszym kwartalniku, dostrzeżono go m.in. w Argentynie:

<http://www.lamotodigital.com.ar/nota-14988-motocopter-de-steel-creations-al-descubierto#comentario>
w Rosji:

http://news.infocar.ua/kastom_motocopter_na_baze_honda_gl1500_81963.html

w Wietnamie:

<http://thuonghieuvua.com/index.php/46961-motocopter-man-bien-hinh-an-tuong-tu-honda-gl1500/>

W najnowszym numerze francuskiego magazynu „Option Moto” powstał o nim duży artykuł zatytułowany „Supercopter”. Tomek został zaproszony wraz ze swoim motocyklem do Niemiec na najbliższy Custombike Show, a w Polsce – cisza.

Choć nie jesteśmy już pierwsi, którzy piszą o Motocopterze, to za to dalej jedyni, którzy piszą o nim po polsku...

Nie pytam cię o plany na przyszłość, bo pewnie i tak ich nie zdradzisz... A czy ty w ogóle robisz jakieś plany na przyszłość?

Aktualnie realizuję projekt na zlecenie. Mam pomysł na kolejny projekt, ale póki nie wyjaśni się sprawa rejestracji SAM-ów, to nie będę rozpoczynał realizacji. Nie ma sensu budować moto, by stało bezczynnie. Generalnie nic nie planuję, bo to nie ma sensu. Scenariusz życie pisze samo, bez konsultacji z nami. Pamiętasz „Pinki i Mózg”? „Móźdzku, co będziemy robić dzisiejszej nocy? Dokładnie to, co robimy każdej Pinki – będziemy opanowywać ŚWIAT!!!!” Chłopa-ki ciągle planowali i głównie z tego wychodziło. A ja uczę się na cudzych błędach. Wojtek! Im dwóm się nie udało, więc ja sam będę kombinował. Jedyne, co planuję, to nic nie planować!!!!!!!!!!

■ Wojtek Kopczyński

Zdjęcia:
Frank Sander,
Tomek Pawlos

Więcej na:
www.steelcreations.com.pl

Motocopter

Silnik – Honda GL1500

Rama – Steel Creations

Wahacz – Steel Creations

Osprzęt – Brembo

Zawieszenie – Steel Creations

Bak – Steel Creations

Układ wydechowy – Steel Creations

Lakierowanie – Adam Brzezowski

Felgi – Steel Creations



Peter i Kay Forwood



PIĘTNASTOLETNIA PODRÓŻ

motocyklem po świecie



Ich podróż rozpoczęła się w lutym 1996 roku, a zakończyła w październiku 2011. Średnio dziesięć miesięcy każdego roku, para Australijczyków spędzała w siedzibie motocykla, a pozostałe dwa miesiące w domu, przygotowując środki i opracowując trasę na kolejny etap podróży. Każdy z tych etapów liczył od 25 do 35 tys. kilometrów. Odwiedzili przez ten czas wszystkie 193 kraje, jakie znajdowały się na mapie politycznej świata, w tym 414 terytoriów, krain i spornych terenów, lub krajów nieuznanych oficjalnie przez międzynarodowe organizacje.

Podróż odbyli na jednym i tym samym motocyklu Harley Davidson, model Electraglide Classic wyprodukowanym w 1993 roku, a zakupionym przez nich w 1994. Motocykl nie wracał ze swoimi właścicielami do Australii, tylko wiernie czekał na ich powrót w miejscu zakończenia etapu podróży bądź wysyłany był do innego kraju, gdzie miał nastąpić start do następnego. Pokonał nim ponad 610 tys. kilometrów. W sierpniu 2009 roku, po przebiegu 540080 km, został wstawiony nowy silnik. Stary, po przeprowadzeniu w nim remontu, jest gotowy do ponownego użycia. Ogólnie motocykl sprawował się nieźle. Przez całą wyprawę nie była otwierana ani razu skrzynia biegów. Po przejechaniu 75 tys. km w ciężkich warunkach – naprawy wymagały gniazda zaworowe. Przy przebiegu 198 000 km – w czasie podróży przez RPA – zostało wymienione sprzęgło, ale jedynie „na wszelki wypadek”, a nie z rzeczywistej potrzeby. Po 229 tys. kilometrach, przegląd i remont przeszła góra silnika. Jak twierdzi w jednym z wywiadów Peter Forwood: nie ma idealnego motocykla



na tak długą podróż, przy tak zróżnicowanym terenie, jakości paliwa i warunkach atmosferycznych. Harley dawał dużą wygodę podróżowania, dzięki swym gabarytom. Jednak na miękkim gruncie i w ciężkim terenie te gabaryty raczej nie ułatwiały jazdy. Bardzo wtedy pomagało spuszczenie nawet 1/3 powietrza z opon.

Pomysł na tak wielką wyprawę kielkował w głowach australijskiego małżeństwa stopniowo. Na początku 1996 roku Peter sam wyruszył z domu w Townsville w stanie Queensland na sześciomiesięczną wyprawę po Indonezji, Singapurze, Malezji i Tajlandii. Jego żona – Kay, została w domu, zajmując się dwójką synów w wieku szkolnym (trzeci był już pełnoletni). Jednak Peterowi udało się ją namówić, by dołączyła na ostatnią część podróży, zostawiając dzieci pod opieką babci. Podobnie stało się w następnym roku, gdy podczas podróży Petera z Bangla-

deszu do Grecji Kay dołączyła do niego na miesiąc, towarzysząc mu przez część drogi. W 1998 roku wszystkie dzieci Forwoodów ukończyły szkoły i były na tyle niezależne, by można było snuć ambitniejsze plany. Początkowo miała to być podróż do stu krajów dla uczczenia 100-lecia Harleya-Davidsona. Wyprawa miała się skończyć w 2003 roku w USA na obchodach jubileuszu firmy. Do tego czasu udało się im odwiedzić... 143 kraje! Wtedy to zrodziła się myśl, by zaliczyć w podróży wszystkie 193 oficjalnie uznane na świecie państwa. Wszystko oczywiście na jednym motocyklu, na którym po zamknięciu „wielkiej pętli”, wrócić do domu w Australii.

Część ich podróży była sponsorowana przez lokalnego dealera Harleya Davidsona, producentów odzieży motocyklowej, czy opon, jednak głównie finansowana była z własnych środków małżeństwa. Fundusze

pozyskiwali z oszczędności zgromadzonych przez lata pracy oraz wynajmując dom na czas wyjazdu. Mimo że wyprawa została oficjalnie zakończona, państwo Forwood chyba zbyt długo nie usiedzą w domu. Chcieliby jeszcze raz zajrzeć do niektórych miejsc i krajów, bo jak mówią: "Co prawda odwiedziliśmy wszystkie państwa na świecie, ale przejechaliśmy zaledwie 1% wszystkich dróg..."

Nietrudno się domyślić, że podróż obfitała w wiele niemiłych czy niebezpiecznych przygód. Oto jak wspominają chyba najgorszą z nich:

Najbardziej czuliśmy się zagrożeni na granicy Demokratycznej Republiki Konga z Republiką Środkowej Afryki. Był to maj 2000 roku. Czas wielkiego chaosu i niepokoju społecznych w tych krajach. Podobno żołnierze armii Konga byli wtedy już od pół roku bez należnego im żołdu. Oddaliśmy nasze paszporty do kontroli i czekaliśmy grzecznie na ich zwrot. Po trzech godzinach oczekiwania dowiedzieliśmy się, że otrzymamy paszporty, gdy uiścimy "odpowiednią opłatę". Oczywiście tej opłaty nie było w żadnym taryfikatorze. Było to oczywiste wymuszenie. Przez całą podróż konsekwentnie trzymaliśmy się zasady, że nie wręczamy żadnych łapówek. Uważamy, że to wcale nie pomaga tym biednym ludziom, tylko ich demoralizuje. Gdy odmówiliśmy – dowódca posterunku kazał swoim żołnierzom załadować karabiny i wycelować w nas. Gdy to nie odniosło skutku, wyzwał nas od najgorszych we wszystkich znanych mu językach, wycelował ponownie w nas broń i powiedział, że gdy doliczy do trzech i nie zobaczy pieniędzy, to strzeli. Na szczęście dla nas, jakoś nie wystrzelił. Powyzywał nas jeszcze trochę, w końcu zamknął się z podwładnymi w posterunku nie oddając nam dokumentów. Ponieważ zbliżała się noc, nie widzieliśmy innego wyjścia jak rozbić namiot obok posterunku miejscowej policji i czekać co przyniesie nam nowy dzień. Na drugi dzień, dokumenty zostały nam bez słowa wydane ze wszystkim niezbędnymi pieczęciami i bez problemów przejechaliśmy na drugą stronę granicy.

Równie śmiertelnie niebezpieczny był jeden z wypadków drogowych. W maju 2005 roku jadąc krętą górską drogą przez Afganistan w kierunku Mazar-i Szarif, widząc w dole rozbite wraki cystern, Peter zastanawiali się co by z niego zostało, gdyby tak jadący z naprzeciwka samochód zajechał



mu drogę i zepchnął z pobocza w dół. Po chwili nie musiał sobie już tego wyobrażać, bo zza zakrętu wyjechała taksówka wioząca pięciu pasażerów, kierując się prosto na niego. Boczne lusterko taksówki zawadziło o owiewki, a mijający się z motocyklem samochód zawadził jeszcze o bok Harleja wyrwując z niego boczny kufer. Peter padł na bok. Od śmierci dzieliło go tylko 20 cm pobocza...

Zdarzały się też próby kradzieży, choć – na szczęście – nigdy nie zdarzyło się tak, by stracili cały dobytek. Oczywiście, jak większość naiwnych turystów z Zachodu, zostali okradzeni na plaży w Copacabana w Brazylii. W Etiopii, w biały dzień, na środku ulicy w Addis Abebie jakiś człowiek beczelnie podszedł do Kay, zerwał jej łańcuszek z szyi i zniknął w bocznej uliczce, zanim osłupiały Peter zdążył cokolwiek zrobić. Również w biały dzień na środku ulicy we Lwowie próbowano ukraść im bagaż z motocykla, który stał przykryty pokrowcem przy krawężniku. Na szczęście w porę zadziałał aktywny alarm, odstraszaając trzech młodych ludzi w wieku ok. 20 lat. Skończyło się tylko na pociętym pokrowcu...

Jednak w ich głowach zostało o wiele więcej wspomnień o niepowtarzalnie pięknych, egzotycznych krajobrazach i spotkaniach z interesującymi ludźmi.

Wszystko to zostało skrzętnie uporządkowane i opisane na stronie internetowej: <http://www.horizonsunlimited.com/forwood/index.shtml> Znajdziecie tam szczegółowe mapy poszczególnych etapów podróży oraz wspomnienia i zdjęcia z każdego odwiedzonego kraju. Nas oczywiście najbardziej zainteresowało, jak postrzegana była przez nich Polska. **Forwoodowie przebywali w naszym kraju trzy razy:**

Podczas V etapu – od 24 czerwca do 10 lipca **1999 roku** i przejechali w tym czasie po polskich drogach 2475 kilometrów.

Drugi przejazd miał miejsce w ramach XVI etapu, od 07 do 14 lipca **2010 roku** i wynosił 815 km.

Rok później, w ramach XVII etapu pokonali 1290 km w okresie 20-30.07.2011.

Oto wybrane fragmenty ich dzienników z podróży po Polsce.

ETAP V

24.06-10.07.1999

2475 km (149083 km-1515580 km)



24.06.1999

Przekraczamy granicę Białorusi z Polską 200 km od Warszawy. Cały czas pada, jedynie z małą przerwą, byśmy mogli rozbić namiot.

(...)

26.06.1999

Odpoczynek po 300 kilometrach jazdy z Warszawy do Krakowa. W Krakowie na kempingu, po raz pierwszy zobaczyliśmy BEZPŁATNE pralki! Wykorzystaliśmy je przez całe popołudnie. Ruch na drogach duży i szybki. Potęguje to jeszcze wspomnienie niemal pustych dróg na Białorusi. Jedzie się ciężko. Miejscowi kierowcy ignorują ograniczenia prędkości, wyprzedzają "na trzeciego" i są całkowicie ślepi na jadącą drogą motocykle.

27.06.1999

Kraków to wspaniałe miasto, z ogromnym rynkiem w pełni wykorzystanym przez kawiarnie, jednak tylko 60 km stąd – w Oświęcimiu – znajduje się największy cmentarz na świecie. Zginęło tu 1,5-2 mln ludzi w największym akcie ludobójstwa w historii ludzkości. Zostali tu zamordowani ludzie z 27 krajów. W większości byli to Żydzi, ale w eksperymentach z gazami bojowymi ginęli rosyjscy jeńcy wojenni, a Cyganie padali ofiarą eksperymentów medycznych. Próby uciezki były karane śmiercią w komorach głodowych. Za drobniejsze przewinienia zamykano więźniów na noc po trzech w ciemnych celach o powierzchni 90x90 cm, a w dzień musieli ciężko pracować. Taka kara trwała co najmniej trzy dni... Tysiące par okularów,

ubrań a nawet włosów po zabitych ofiarach, wraz z zgromadzonymi na ścianach korytarzy zdjęciami ofiar uświadamiają, że to nie są bezosobowe liczby ofiar, tylko ginęli tu czyiś sąsiedzi, krewni i przyjaciele. Setki zwiedzających miało łzy w oczach. Wygląda na to, że jak długo ludzie będą się dzielić na grupy etniczne, religijne czy narodowe, tak długo będą się nawzajem atakować.

28.06.1999.

Może wydawać się dziwne, że na listę zabytków UNESCO trafiła kopalnia soli z rzeźbionymi figurami. Powstała w XI wieku i pracowała nieprzerwanie przez 600 lat. Górnikom w kopalniach soli płacono dość dobrze jak na owe czasy. W starych, nieczynnych już komorach tworzyli oni rzeźby, głównie o tematyce religijnej. Powstawały tak całe kaplice. Największa na świecie podziemna kaplica była rzeźbiona przez 30 lat przez zaledwie trzech pracowników, którzy poświęcali na to wolny czas. Wszystko jest tu wykonane z soli. Nawet żyrandole. Najstarsze drewniane podpory, po absorbowaniu przesyconego solą powietrza, stały się skamielinami.

29.06.1999

Nasz ostatni dzień w Krakowie i spacer po "Liście Schindlera", czyli po miejscach, gdzie został nakręcony ten film. Najważniejsze jednak jest to, że tutaj te wydarzenia odbyły się naprawdę. Tereny getta, gdzie żyło 70 000 Żydów, fabryki gdzie pracowali i obóz pracy, były rozmieszczone w jednej części miasta.

30.06.1999

Cztery godziny czekania w kolejce na bilet do kolejki linowej, wiodącej na szczyt Tatr graniczący ze Słowacją sugeruje, że jest to główne miejsce spędzania urlopów przez wszystkich Polaków. Można było kupić bilet u pracownika kolejki albo przejść trasę dołem jednym ze szlaków turystycznych, wiodącym przez lasy i łąki pełne polnych kwiatów. Dzisiejszą noc spędzimy na kwaterze w Zakopanem.

01.07.1999

Polskę oddziela od Słowacji rzeka Dunajec o szerokości zaledwie 12 metrów. Od 150 lat Polacy spławiają nią drewno. Wcześniej dwie, obecnie pięć bali związanych razem spławianych jest przez dwóch flisaków ubranych w tradycyjne stroje. Siada tam po 12 osób i płynie na 15-kilometrową wycieczkę Przełomem Dunajca. Ściany wąwozu porośnięte sosnami tworzą park narodowy, współdzielony ze Słowacją. Słowacy też chętnie korzystają z tej formy wypoczynku. Po spływie, jazda z powrotem 60 km do Zakopanego. Po obu stronach pracują farmerzy.

Co chwila zdają się ocierać pot z twarzy od palącego słońca. Zbierają zboże za pomocą sierpów i kos. Wszystko robi się ręcznie. Siano zgarniane jest drewnianymi grabiami i układane przy słupach rozsianych po dolinie. Po wysuszeniu zwożone jest na małych przyczepkach ciągniętych przez konie. Pracują przy tym zgodnie wszystkie pokolenia.



02.07.1999

Do jeziora Morskie Oko mogliśmy się dostać pieszo po 9-godzinny spacerze lub furmanką zaprzęgniętą w dwa konie i zabierającą 20 pasażerów. Wybraliśmy furmankę, bo chcieliśmy jeszcze zobaczyć dwa inne jeziora, znajdujące się głębiej w górach. Podróżowaliśmy w czwórkę, bo dołączył do nas Szkot, jadący motocyklem przez Zachodnią i Wschodnią Europę. Oznacza to teraz, że po ciężkim dniu spędzonym na pieszych wędrówkach musimy bez szemrania spędzić noc na ciężkim picu. Zdecydowaliśmy się przedłużyć pobyt o kolejny dzień. Chłodne noce i rześkie poranki wygrały z wizją upału w miastach na gorących równinach.

03.07.1999

W końcu przejechaliśmy na szczyt góry kolejką linową! Ruszała niemal spod drzwi naszej kwatery. Udało nam się do niej dostać o godz. 7:30, zanim przybyły tłumy. Promienie słońca, przebijające się przez poranną mgłę, odkrywały kusząco małe jeziora, płaty śniegu i kilka kozic. Staliśmy przy słupach granicznych jedną nogą w Polsce a drugą na Słowacji. Odpoczywaliśmy w rześkim górskim powietrzu, czytając o kolejnych krajach, które mieliśmy odwiedzić.

04.07.1999

Zjeżdżamy w dół do Krakowa mijając po drodze małe wioski, gdzie miejscowi grupkami wspólnie wędrują na mszę do kościołów albo z nich wracają. Polska jest jednym z bastionów katolicyzmu. (...) Na drogach pełno wyładowanych po brzegi małych Fiatów 650 z silnikiem dwa razy mniejszym od naszego motocykla. Wiozą całe rodziny na niedzielną przejażdżkę. W godzinach popołudniowych jest ich już tyle, że znacznie spowalniają ruch, nawet na dwupasmowej drodze. Ten

samochodzik zdaje się być symbolem narodowym Polski, niczym kiedyś Volkswagen dla Niemiec.



05.07.1999

Plany nieco się zmieniły. Znajomi w ostatniej chwili odwołali spotkanie w Berlinie. Postanowiliśmy ten czas wykorzystać na dalsze zwiedzanie za rozsądną cenę wspańiałych zabytków w Polsce i odwiedzić Krajinę Wielkich Jezior. Przed wyjazdem z Warszawy postanowiliśmy zatrzymać się jeszcze u dealera HD, aby kupić sobie nawzajem prezent na 25-rocznicę ślubu. Ponieważ to „srebrne gody”, pomyśleliśmy o czymś chromowanym do naszego motocykla, który był ważnym punktem naszego wspólnego życia przez ostatnie pięć lat. Nie bez znaczenia był też fakt, że byliśmy w podróży.

06.07.1999

Ofiarowaliśmy sobie z Kay filtr oleju. Tym razem nie „made in Taiwan”, ale oryginalny wyprodukowany w USA. Nie oszczędzaliśmy na prezencie. Opakowanie jest złoto-czarne, a chromowana obudowa, gdy spełni już swoje zadanie w motocyklu, po umyciu, świetnie się nada do wygrawerowania na niej wszelkich czułych słów, jakie towarzyszyły nam przez 25 lat małżeństwa. Można wtedy trzymać w domu część naszego motocykla jako pamiątkę tego dnia. Rejs dookoła jeziora i błyskawiczna kolacja w Mikołajkach kończą ten wspaniały dzień.



07.07.1999

Te połączone ze sobą jeziora polodowcowe ciągną się kilometrami we wszystkich kierunkach. Dają schronienie tysiącom kajaków i żaglówek, które przemierzają ciepłe

wody jezior, penetrując przybrzeżne sitowia, knajpki i puby. Wynajęliśmy 6-metrową żagłówekę i kluczyliśmy przy delikatnym wietrze po jeziorach i kanałach. To był ostatni wspólny dzień z Charliem, który wyruszył w stronę Maroka i Afryki.

08.07.1999

Bye, bye Charlie... Dziesięć tygodni wspólnej podróży zawsze zbliża ludzi. Mamy nadzieję na wspólną jazdę w 2004 roku po Rosji, tych wszystkich azjatyckich „...istanach” i po Chinach, ale to dopiero za kilka lat. Zaczęło się tu lato i spotykamy teraz więcej motocyklistów z Europy Zachodniej. John i Graham podróżują na swoich RAT-bikach do Rosji. Ich motocykle pochodzą z części odzyskanych z maszyn po ciężkich wypadkach. Wszystko jest naprawione i sprawne, ale zmodyfikowane w stylu RAT, by zniechęcić potencjalnych złodziei. Poszerzone zbiorniki paliwa z byle jak położonymi spawami, wspawane na stałe pojemniki bagażowe, wszystko pomalowane na czarny mat. Do tego w ramach stylizacji, dospawana jakieś patelnia, wok, przednia owiewka...



09.07.1999

Czas opuszczać Polskę. 400 kilometrów w stronę czeskiej granicy pokonujemy drogą z głębokimi koleinami wygniecionymi przez koła ciężarówek, w kawalkadzie pojazdów spowolnionej przez ciągniki rolnicze, ciężarówki i oczywiście małe Fiaty.

09.07.1999 Jazda 500 km z polsko/czeskiej granicy, do południowo-zachodniego krańca Niemiec w poszukiwaniu... dodatku ołowiowego do paliwa. Po ostatnim pobycie w Niemczech okazało się, że Harley o wiele lepiej sprawuje się na paliwie bezołowiowym z tym dodatkiem niż na ogólnodostępnej w Europie Wschodniej benzynie ołowiowej. W końcu udało się nam kupić zapas tego środka na 50 tys. kilometrów.

ETAP VI

09-14.07.2010

815 km (572600 km-573415 km)



09.07.2010

Znów Europa się poszerzyła od czasu naszej ostatniej wizyty 11 lat temu. Wielkie struktury na przejściu granicznym, bramki i budynki celne, mające za zadanie izolowanie od zachodniego świata, kontroli towarów i narzucania cła, zostały – ale stoją puste. Pracują tylko kantory wymieniające pieniądze, ale i one w przyszłości będą musiały zniknąć w miarę rozprzestrzeniania się waluty Euro. Podróżujemy północną trasą, główną arterią łączącą Berlin z Warszawą, ale idzie nam bardzo wolno. Otwarcie granic pozwoliło na wolny handel pomiędzy Niemcami, Polską a Krajami Nadbałtyckimi aż po Finlandię, ale polski rząd nie nadąza za zwiększonym ruchem z budową nowych dróg i autostrad. Stare, zbudowane jeszcze za Sowietów, drogi na piaskowym podłożu, wręcz zapadają się pod wyładowanymi towarami ciężarówkami, po których zostają głębokie koleiny. W dodatku co chwila napotykalismy roboty drogowe, które jeszcze bardziej wydłużały pokonanie 450 km dzielących nas od Torunia. W dodatku odkryliśmy, że w przerażającym tempie silnik pochłania olej. W końcu zużycie doszło do jednego litra na trzysta kilometrów. Zastanawialiśmy się, czy podczas wymiany silnika na nowy, nie doszło do jakiegoś zanieczyszczenia oleju w głównym zbiorniku.

11.07.2010

Przedłużyliśmy pobyt w hotelu jeszcze o jeden dzień, bo nie mieliśmy nawet czasu rozejrzeć się po Toruniu. To ładne miasto, pełne olbrzymich budynków z czerwonej

cegły. Centrum starego miasta, tak jak wiele innych w Europie, zostało zamknięte dla ruchu kołowego, by przywołać nastrój z czasów przed wynalezieniem silnika spalinyowego. Jednak wystarczy tylko zapuścić się nieco w bok od starówki, by zalał nas potok nowoczesności. Place otoczone są starymi kościołami i kawiarnianymi ogródkami, ulice wypełnione są muzyką grajków i gwarem bawiących się dzieci, to wszystko wprawia w miły nastrój. Oczywiście zdarzają się pijani menele i nachalni żebracy, jak w każdym innym mieście, jednak mimo że miasto stara się przyciągać jak najwięcej turystów, to nie traci kameralnego charakteru.

12.07.2010

Dzień krótkiej jazdy. Tylko 300 kilometrów do miejscowości Przykop w pobliżu Giżycka. Mamy tam zamówiony nocleg w gospodarstwie ze stadniną koni, piękną starą stajnią, przebudowaną na restaurację i bar, oraz miłymi właścicielami. Okazuje się, że Polacy to bardzo miły, uczynny i przyjazny naród. Znów ciężkie warunki jazdy. Wąskie drogi zapchane ciężarówkami i traktorami. O wiele przyjemniej jedzie się bocznymi, lokalnymi drogami, wysadzonymi po obu stronach drzewami z widokiem na okoliczne jeziora z których słynie ta część Polski. W Europie Wschodniej wszędzie można spotkać bociany. Stoją w gniazdach budowanych na przydrożnych słupach i przydomowych kominach albo chodzą po skoszonych polach, szukając żab. Jedynym rozczarowaniem tego dnia było nadal duże zużycie oleju. Może nie tak jak poprzednio, ale jednak. Brakuje nam odpowiednich narzędzi, by zajrzeć do pompy olejowej.

14.07.2010



Po raz pierwszy po trzech tygodniach upalnej pogody na niebie pojawiły się chmurki. Rano wyruszyliśmy w kierunku granicy z Litwą.

ETAP XVII

20-30.07.2011

Dystans 1290 km (593390 km-594680 km)

20.07.11

Zaraz za mostem zaczął się duży ruch i było tak aż do Zakopanego. W Zakopanem również nie było lepiej. Dawno nie widziałem tak dużego tłumu wczasowiczów i turystów. Deptak był wypełniony przez rodziny z dziećmi, spacerowiczów i wszelkiego rodzaju turystów, od najstarszych do najmłodszych. Trudno było się przecisnąć pomiędzy kramami i stoiskami handlowymi, które starały się coś zaoferować dla każdego z przechodniów. Tanie zabawki i karnawałowe błyskotki były ulubioną rozrywką dla dzieci, kawiarniane ogródki i restauracje – dla starszych. Tak było przez całe popołudnie i wieczór.

21.07.11

Przyjemnie jest oderwać się na trochę od równin. Po wczorajszej burzy siąpi mżawka, ale nie odstrasza to licznych turystów od spacerowania po górach. Wyciągi krzesełkowe i gondole są oblegane. W kolejce do nich trzeba czekać podobno dwie godziny. Opuściliśmy nasz hostel, aby zaczerpnąć świeżego powietrza i coś zjeść. Spróbowaliśmy wędzonych owczych serków, będących ulubionym przysmakiem polskich turystów. Mżawka nie ustawała przez cały dzień.

22.07.11

Polska wciąż ma problemy z siecią dróg, która nie rośnie tak dynamicznie jak liczba jeżdżących po nich pojazdów. Drogi południowej Polski nie radzą sobie z ruchem wakacyjnym. W dodatku ten rejon Polski jest bardzo gęsto zaludniony. Na przejechanie 100 kilometrów dzielących nas od Wieliczki potrzebowaliśmy trzech godzin, w tym godzinę zabrało nam samo wydostanie się z Zakopanego. Jazda „zderzak w zderzak” w tym częste postoje w korkach przy padającym ciągle deszczu nie są tym, co lubimy najbardziej. Wieliczka to schludne miasteczko z pięknym parkiem. Znajduje się tu – nieczynna już – wpisana na listę zabytków UNESCO, stara kopalnia soli. Odwiedziliśmy ją ze względu na znajdujące się tam rzeźby z soli i piękną podziemną kaplicę wykonaną tylko z soli. Wyrzeźbiło ją kilku górników poświęcając na to swój czas po pracy.

23.07.11

Wykorzystując ładniejszą pogodę, postanowiliśmy zrelaksować się w zabytkowej dzielnicy Krakowa. Krakowski rynek jest prawdopodobnie najpopularniejszą atrakcją turystyczną w Polsce. Obszar ten tętni życiem. Wszędzie pełno ludzi i ulicznych artystów: grajków, aktorów lalekowych z marionetkami, mimów. Jedliśmy sobie obiad w ulicznym ogródku, siedząc pod XV-wieczną wieżą i słuchając sześciuosobowej orkiestry grającej amerykański jazz. Polska to wspaniała mieszanka atrakcji turystycznych. Każdy może znaleźć coś dla siebie. W dodatku nie dotarły tu jeszcze zachodnio-europejskie ceny.



24.07.11

Przejechaliśmy autostradą A4 do Wrocławia. W niedzielę był niewielki ruch. Mogliśmy spoglądać na mijane wioski z pruską zabudową. Udało się nam nawet dostrzec jelenia w przydrożnym polu pszenicy. Spędziliśmy leniwe popołudnie, wędrując po okolicach naszego hotelu, pamiętającego jeszcze sowieckie czasy, ale gruntownie zmodernizowanego.

25.07.11

Poniedziałek zaczyna się jazdą do Bydgoszczy. To zły dzień do podróżowania po polskich drogach. Po weekendowej przerwie pojawia się dużo samochodów dostawczych oraz TIR-ów, które musiały obowiązkowo przeczekać weekend na parkingach. Spora część lokalnych dróg prowadzi przez leśne tereny. Polska jest krajem zalesionym w 20 procentach. Poza tym przed nami, jak okiem sięgnąć, rozciągają się rozległe równiny. (...)

26.07.11

Dojeżdżając do Gdańska postanowiliśmy przeczekać burzę w restauracji przy stacji benzynowej. Mieliśmy okazję podejrzeć codzienne życie mieszkańców obrzeża miasta, z dala od turystycznych atrakcji. Gdańsk otoczony jest dzielnicami bloków mieszkalnych. Te nowe są bardziej kolorowe i zróżnicowane architektonicznie od tych z czasów sowieckich. Na osiedlach pojawiają się zachodnie sieci sklepów spożywczych i pizzerii. Życie staje się tu coraz bardziej podobne do tego w Zachodniej Europie.

27.07.11

Obszar starego Gdańska jest bardzo przyjemny. Bardzo nam się podobały kamienice z XVII w. Niemal wszędzie można kupić biżuterię z bursztynu, który jest bardzo popularny w tej części Europy. Popłynęliśmy statkiem na Westerplatte, gdzie rozpoczęła się II wojna światowa. Oczywiście Gdańsk jest też znany ze swych stoczni. Pracuje tu teraz mniej ludzi, niż za czasów Lecha Wałęsy, gdy strajki pod jego przywództwem sparaliżowały kraj, doprowadzając do upadku komunizmu w Polsce. (...)

**28.07.11**

Do Szczecina prowadziła całkiem niezła droga, w dodatku ruch był niewielki. Niestety niekończący się deszcz przemoczył nas do suchej nitki. Gdy weszliśmy do hotelu, woda ściekała z nas na podłogę. Gdy osuszyliśmy się nieco, udaliśmy się na spacer. Wreszcie typowo polskie miasto pełne kościołów i sklepów, ale bez turystycznego tłoku. Polska pozostaje jednym z naszych ulubionych krajów Europy Wschodniej.

29.07.11

Widać tu sporo bezdomnych i ludzi żebrzących o pieniądze. Nie jest to jednak ten rodzaj nachalnych żebraków, dobrze nam znanych i spotykanych w innych częściach świata. Ci ludzie mimo, że żebrzą, są dumni i uczciwi. Podchodzą do nas grzecznie, ale nie ulegle. A gdy pytamy ich, po co im te pieniądze, odpowiadają szczerze: „na piwo”. No i jak tu odrzucić taką szczerą prośbę? Kolejny dzień jeździmy w deszczu. Mieliśmy zaplanowaną na jutro wycieczkę po wybrzeżu, ale chyba zostaniemy w hotelu.

30.07.11

Deszcz nie opuszcza nas do samej granicy z Niemcami. To jedyna niemiła rzecz, jaka nas spotkała podczas miłej wizyty w Polsce.

Źródło: <http://www.horizonsunlimited.com/forwood/index.shtml>

Tłumaczenie: Memphis

Opracowanie: Wojtek Kopczyński

Foto: Peter & Kay Forwood

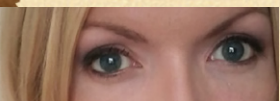
DLA KLUBÓW

HAFTOWANE BLUZY POLARY NASZYWKI

DLA WYMAGAJĄCYCH
NAJWYŻSZEJ JAKOŚCI POLSKI MATERIAŁ
TRWAŁY HAFT, INDYWIDUALNY WZÓR
ROZSĄDNE CENY



www.forbiker.pl



Okiem Zosi

Szybcy i wściekli

„Światło wierzy, że przemieszcza się szybciej od wszystkiego, ale się myli. Nieważne, jak szybko pędzi, zawsze odkrywa, że ciemność dotarła na miejsce wcześniej i już na nie czeka.”

Zabija mnie, to co kocham, Motocykl moim życiem, adrenalina sercem, Kocham zapier..lać, Jestem bogiem, motocykl moim nałogiem, wróć – Motocykl jest bogiem, prędkość nałogiem, etc.

Jestem bogiem czy nie? Kurczę, no jasne, że jestem. Nikt inny nie pędzi tak jak ja 200 przez wiochy, lasy i miasta. Jestem gangsta, jestem gangsta, jestem gangsta, yeeaaaa. Wchodzę w inny wymiar, nie płacz za mną kochana, ja zapier..lam od rana. Bujam się tak do nocy, bo potrzebuję tej mocy, którą da mi maszyna, a imię jej – ADRENALINA.

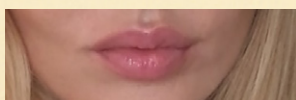
Składam śluby wierności całkowitej wolności. Nic nie stanowi granicy, bo jestem królem ulicy. Jestem panem wszechświata, moje moto wymiata. Linkę zakładam na szyję, bo przecież raz tylko się żyje. Dumnie pręzę swe ciało, a świat to dla mnie za mało. Rzucam Śmierci wyzwanie i jadę jej na spotkanie. Niech kibicuje mi Zbawca. Jestem dawca, jestem dawca, jestem dawca.

Pytam mego Anioła, czy zechce stawić mi czoła. Zapraszam go do tańca – tańczyciapołamańca. Odkręcam manetkę, słyszę ryk silnika, to jest to, mego serca muzyka. Nic więcej mnie nie rusza, kiedy tańczy ma dusza, a tańczy nieprzerwanie, póki silnik nie stanie, bo wszystko jest bez znaczenia, kiedy chwytam marzenia. Jestem królem dróg. Jestem bóg, jestem bóg, jestem bóg.

Jakieś znaki, nakazy czy ograniczenia psują całą zabawę, więc są bez znaczenia. Ile fabryka dała, tyle tylko mi styka i nic mnie nie interesuje poza rykiem silnika.

I pomyśleć, że „żółw* porusza się z prędkością wystarczającą do upolowania sałaty.”

*szybki i wściekły



MOTOCYKLIZM TWORZĄ LUDZIE

Wywiad z Krzysztofem „Mad Maxem”

rozmawiał: Jacek Łukawski

Motocyklizm tworzą ludzie. Dawniej miejscami spotkań były kawiarnie, zloty, rajdy, czy po prostu trasa lub ulica. Wraz z pojawieniem się Internetu pojawiły się nowe drogi komunikacji. Motocykliści mogli się „spotykać” i „poznawać” wirtualnie poprzez fora internetowe. Jednym z pierwszych takich forów w Polsce było riders.pl – w pewnym momencie elektroniczna mekka miłośników jednośladów, gdzie byli lub bywali prawie wszyscy, którzy kochali motocykle i mieli dostęp do Internetu. Bywałem tam i ja łącząc się przez telefoniczny modem, licząc każdą cenną minutę połączenia i chłonąc wirtualnie klimat, poznając ludzi, z którymi później można było spotkać się na żywo i ogólnie „żywąc motocyklowo na szerszą skalę”.

Ten portal był wyjątkowy, tak samo jak ludzie, którzy go odwiedzali i człowiek, który go stworzył. Riders.pl poszerzył horyzonty pasji motocyklowej nadając jej nowy wymiar, pozwalając na swobodną wymianę myśli, poglądów, pomysłów i inspiracji, na dzielenie się swoją pasją i poznawanie nowych ludzi, którzy też tą pasją byli zarażeni.

Portal się narodził, rozrastał, osiągnął apogeum i zaczął kurczyć, gdy wraz z łatwiejszym dostępem do sieci zaczęły, jak grzyby po deszczu, powstawać kolejne fora, serwisy i portale. Dziś wciąż działa na marginesie Internetu i choć w obecnych czasach mamy setki i tysiące możliwości kontaktu z ludźmi o podobnej pasji, na riders.pl wciąż spotkać można ludzi, którzy byli tam na długo zanim powstały „krzykliwe” media społecznościowe i miliony kolejnych stron.

Jak powstał, kto go stworzył i dlaczego, jak się rozwijał i czemu jego chwała przeminęła? – aby uzyskać odpowiedzi na te pytania, postanowiłem sięgnąć do źródła, czyli porozmawiać z jego twórcą (Krzysztofem Laską) „Mad Maxem”.



Zacznijmy od początku – powiedz coś o sobie.

Uwierz mi, nie ma o czym mówić. Przeciętny, motocyklowy Kowalski, może jedynie z większą niż przeciętna domieszką życiowego pecha. Być może też zacząłem nieco wcześniej niż inni, bo pierwszego Junaka (ale takiego prawdziwego;) kupiłem w wieku 16 lat. W dodatku musiałem go sobie sam poskładać z części...

Dla dzisiejszych młodych motocyklistów to byłoby chyba niemożliwe – o wiele prościej przecież, gdy rodzice kupią nowy motocykl w salonie. Ty natomiast musiałeś zapracować na to, aby wsiąść na wymarzoną maszynę, przy okazji ucząc się mechaniki – opowiedz proszę o tym.

Taka była codzienność wielu dzieciaków w tamtym okresie. Kiedy za pasją nie szły

pieniądze rodziców, trzeba było sobie jakoś radzić. Kolejnym problemem było posiadanie więcej niż jednej pasji. W moim przypadku była to gitara. Często więc bywało tak, że wiosną próbowałem sprzedać gitarę, żeby kupić motocykl, a jesienią odwrotnie. W pewnym momencie udało mi się jednak być w posiadaniu około 6 Junaków i kilku gitar do kompletu. Przy czym przynajmniej jeden egzemplarz z każdej kategorii był sprawny, reszta zazwyczaj w częściach, w trakcie przeróbek, napraw itp.

Teraz wcale nie jest tak zupełnie inaczej. W dalszym ciągu cała masa młodych pasjonatów zasuwa zarobkowo w wakacje i w wolnych chwilach na to, aby kupić sobie pierwsze dwa koła. Zmieniło się tylko to, że dziś jest znacznie większy wybór, możliwość zakupu na raty itp. Nie wszyscy dziś przecież dostają na osiemnastkę R1 ;)

Jak sprawował się ten pierwszy Junak i co się później z nim stało?

Pierwszy Junak – w zasadzie jeździł. Kilku rzeczy nigdy w nim nie dokończyłem. Teraz wstyd się przyznać, ale wówczas dostał to, co było najbardziej pożądanym wyposażeniem Junaka: sprychowaną obręcz z oponą od Syreny z tyłu, małe kółko od Jawy czy MZ z przodu i nieco przedłużone teleskopy. Do tego alternator PF125p, zbiornik od M-72, profilowane siedzenie, reflektor od ciągnika, kierownica od bodajże motorynki – i chopper na miarę demokracji ludowej gotowy. O ile pamiętam, to kupił go ode mnie Gary z Jeleniej Góry, dopracował, poprawił, pochromował to i owo i wygrał jakąś nagrodę za najładniejszego Junaka na którymś zlocie... ale to były lata 80. Teraz wolałbym sobie paluchy połamać, zanim cokolwiek odciąłbym lub przyspawał do Junaka. Żałuję, że nie został mi żaden.

Jak wtedy wyglądały motocyklowe realia, gdzie koncentrowało się „życie”, gdy Internet dopiero raczkował?

Internet wówczas w zasadzie nie istniał. Przynajmniej dla mnie. Mówimy o czasach, kiedy zdobycie stacjonarnego telefonu wciąż jeszcze było dla większości ludzi problemem. W dodatku pogłowie motocyklistów było mizerne. W moim mieście było nas kilkunastu, może do kilkudziesięciu w porywach. Mówię o motocyklistach – pasjonatach, bo użytkowników wożących fumkami płody rolne na okoliczne targowiska było więcej. I wszyscy się znali. Życie motocyklowe polegało na tym, że albo umawialiśmy się gdzieś większą grupą, albo jeżdżąc od kumpla do kumpla zbierało się chętnych do pojeżdżenia. Przy czym wiadomo: Junaki, ruski – zawsze komuś coś odpadło, ukreć się lub pękło. Mówiło się u nas o jeździe „wokół komina”, bo dopóki widać było charakterystyczny komin zakładów Chemitex-Celwiskoza (późniejszy Jelchem), człowiek miał świadomość, że nawet w razie awarii motocykla, wrócić do domu będzie stosunkowo łatwo – choćby na sznurku. Niektórzy przezornie nie wypuszczali się dalej ;). Pojeżdżenie zazwyczaj zawierało dłuższy postój na colę, herbatę, pierogi albo inne atrakcje kulinarne. W zasadzie uprawialiśmy wówczas cafe racing nawet o tym nie wiedząc ;).

Z drugiej strony, wyprawa Junakiem z Jeleń Góry nad morze, to była wyprawa. Wiązała się zazwyczaj z drobnymi lub grubszymi naprawami, szukaniem części u okolicznego „wujka”, którego szefowa miała psa od kobiety, której mąż był lekarzem i raz leczył faceta z PGR-u, który na zmianę jeździł traktorem z gościem, który ma Junaka”. Do tego kupowanie paliwa na lewo w krzakach – bo przecież na kartkowym nie dało się dojechać nad morze. Czas przygód i emocji – to se ne vrati ;). W nieco późniejszych czasach, kiedy nikomu nie przysła jeszcze do głowy ochrona danych osobowych, można było zajrzeć na stronę internetową i znaleźć listę adresów motocyklistów, którzy oferowali pomoc, ewentualny nocleg, posiłek, czy choćby tylko towarzystwo do posiedzenia i pogadania. Mogli też polecieć zaufany warsztat albo pożyczyć narzędzia. Dziś – zupełnie nie do pomyślenia. Ale dość o tym, bo przypomina mi się powiedzonko, że starą dupą stajesz się w momencie, kiedy więcej czasu spędzasz wspominając przeszłość, niż myśląc o przyszłości ;).

Kiedy pomyślałeś o stworzeniu portalu dla motocyklistów, co było „motorem” do działania i skąd sam pomysł?

Pomysł zaistniał niejako sam. Jeśli człowiek ma stały dostęp do Internetu (symetryczny i synchroniczny FR 1Mbit/s w tamtych czasach to był przedsiönek kosmosu), kawałki jego rozbitego motocykla spoczywają w czeluściach piwnicy, a uszkodzony w wypadku kręgosłup zrasta się powoli i boli, to chęć zrobienia „czegoś” w temacie, przychodzi automatycznie. Początki to była moja prywatna strona. Obserwując to, co usieciowieni motocykliści pisali na listach dyskusyjnych, zacząłem do niej dokładać nowe elementy: ogłoszenia, kalendarz imprez, opinie o dealerach i warsztatach, galerie zdjęć itp. W internetowych archiwach zachowała się nieco poszarpana, któraś z kolejnych wersji: <http://web.archive.org/web/19990125090718/http://madmax.dip.pl/>

W miarę jak przybywało funkcji, strona stała się coraz mniej „moja”, a coraz bardziej publiczna. Stąd pomysł, żeby zarejestrować domenę riders.pl i tam przenieść całą pozaprywatną zawartość i funkcjonalność. Marzył mi się wolny (w sensie wolności, nie szybkości ;)), otwarty serwis nie tyle o motocyklach, co dla motocyklistów, z zawartością tworzoną przez użytkowników.



Początki były trudne? Jak to wyglądało?

Było trudno – w sensie technicznym. W powszechnym użyciu przy tworzeniu interaktywnych stron i skryptów CGI był Perl – o którym wiedziałem głównie tyle, że jest. PHP – jak dla mnie nieco łatwiejsze w użyciu – dopiero wypływało na szersze wody. Nigdy wcześniej nie programowałem niczego bardziej skomplikowanego niż DOSowe pliki wsadowe. Musiałem się więc wszystkiego uczyć praktycznie od zera. Ale ma to swoje dobre strony. Z wielu doświadczeń zebranych wówczas, korzystam do dziś. Niekoniecznie w odniesieniu do riders.pl, ale w codziennej pracy.

Portalowi przybywało nowych użytkowników, rozwijał się, pojawiały się nowe pomysły – opowiedz o tym okresie.

Bardzo się cieszyłem, że serwis zaczął żyć własnym życiem. Sądząc po ilości stale obecnych użytkowników, był przydatny. Sta-

rałem się reagować na sugestie użytkowników i dopinałem nowe funkcje. Wprawdzie nie szło to w oczekiwanym kierunku, ale też nie zakładałem nigdy sztywnych ram rozwoju.

Pierwszy zlot był wydarzeniem? Ile osób przyjechało? Jak go wspominasz? – poznałeś ludzi, którzy w części przynajmniej byli dotychczas tylko nickiem na forum...

Nie byłem na pierwszym zlocie riders.pl. Na drugim pewnie też nie. Długo lizałem rany po wspomnianym wypadku. Przy czym bardziej chyba dotkliwe były rany finansowe, bo tak się jakoś złożyło, że za raczej długi okres leczenia i rehabilitacji nie zapłacił mi ani ZUS, ani pracodawca...

Jak doszło do tego wypadku i czemu zostałeś z tym sam?

Proza życia. Niedziela, pusta ulica w środku miasta, sprawna sygnalizacja świetlna i kierowca auta zagadany z pasażerkami, a następnie lewoskręt w jego wykonaniu – wprost przed moje koło. Bęc, najpierw nie boli, potem boli, karetka, szpital, prześwietlenie, diagnoza – złamane i przemieszczone dwa wyrostki poprzeczne, czy jak się te wynalazki w kręgosłupie nazywają. To był moment, w którym zatrudniająca mnie firma zmieniała formułę działalności: z jednoosobowej stała się spółką. W związku z tym tuż przed wypadkiem otrzymałem wypowiedzenie umowy o pracę, oraz nową umowę o pracę – już ze spółką. Stąd problemy z uzyskaniem zasiłku chorobowego, a potem zwrotu kosztów rehabilitacji itp. Bardzo lubię koty, i mam w charakterze coś kociego – kiedy coś jest nie tak, kiedy jestem chory, uszkodzony albo coś mi się wali w życiu – izoluję się. Unikam wszystkich, dopóki nie wyjdę na prostą. Inna rzecz – obserwuję wtedy, jak łatwo jest zostać samemu w czarnej dupie i jak trudno jest się później z niej wygrzebać. No i przyjaźnie się weryfikują. Te tak zwane. Te prawdziwe nabierają mocy.

Co było potem, gdy już stan zdrowia pozwalał?

Potem udało mi się w końcu kupić kolejny motocykl – wybitną minę – ale cóż. Nie należy decydować się na zakup po tygodniowej imprezie. Szczególnie, jeśli sprzedającymi są Zając i Cyryl z Lublina. Kolesie wykorzystali stan napalenia spowodowany kilkuletnią przerwą w jeźdźeniu. Dzięki nim, moja aktywność motocyklowa odsunęła się w czasie o kolejny rok. Serdecznie ich „pozdrawiam”. Ale w końcu udało się uru-

chomić padakę i zacząć znów jeździć. Przy najmniej tyle, na ile pozwalał chronicznie nadszarpnięty budżet ;)

Jak portal działał w najlepszym okresie? Ile osób go odwiedzało, co się działo?

W szczytowym momencie zaglądało do nas ponad 100.000 ludzi miesięcznie. Dostępnych było sporo „usług dodatkowych”: działał czat, dzięki któremu można było na żywo pogadać z ludźmi z drugiego końca świata – np. pełniącymi służbę na morzu. Prężnie funkcjonował dział ogłoszeń kupna/sprzedaży. Przez długi czas dostępne było archiwum usenetowych grup dyskusyjnych, poświęconych motocyklom – w tym także pl.rec.motocykle. Oprócz funkcji archiwalnych, spełniało także rolę bramki www<>u-senet, dzięki której z dostępu do usenetu mogli korzystać ludzie z zablokowanym przez swoich administratorów portem 119. W galeriach użytkowników znalazło się też ok 25000 zdjęć.

W pewnym momencie nastąpiło apogeum, po którym powoli ilość użytkowników przestała rosnąć, a potem zaczęła maleć. Czy wtedy zwracałeś na to uwagę? Co uważałeś lub uważasz za powód, patrząc na to z perspektywy czasu?

Riders.pl nie miał być przedsięwzięciem komercyjnym. Ba, można powiedzieć, że był w zasadzie antykomercyjny. Nie było za nim biznesplanu ani ekipy speców od analizy opłacalności, marketingu itp. Serwis powstał spontanicznie i spontanicznie funkcjonował. Cała jego działalność opierała się na mojej osobie, oraz pomagających od czasu do czasu użytkownikach (dzięki!). W „walce o przetrwanie” w „urynkowanym” Internecie nie miałem absolutnie żadnych szans z profesjonalistami, którzy zaangażowali się w tworzenie nowych, dużych portali o motocyklowej tematyce. Inna rzecz, to dająca użytkownikom wiele swobody formuła serwisu, która nie każdemu musiała odpowiadać. To chyba dwa zasadnicze powody spadku popularności w momencie pojawienia się alternatyw.

Zresztą od początku i z założenia miał być tworem autonomicznym, samoregulującym się i pozbawionym atrakcji w postaci moderatorów czy cenzury. Skutek tego był taki, „rozpasana wolność” jednych użytkowników (i użytkowników), zaczęła stanowić dyskomfort dla innych użytkowników. Ci ostatni zwracali się do mnie z propozycjami większego zdyscyplinowania tych pierwszych, ale cóż – słowo się rzekło, kobyłka u płota –



jak mawiał imć Jakub Zaleski. Jedyne treści jakie zdecydowałem się usuwać, to zdjęcia rozkawałkowanych zwłok motocyklistów po wypadkach. Cała reszta musiała pozostać, chociaż na dyskusje niektórych użytkowników (a szczególnie użytkowników) patrzyłem z niejakim zażenowaniem ;)

Pamiętam, że zdarzały się sytuacje niekomfortowe dla innych lub nowych użytkowników.

Tak właśnie było. Ale jakoś nigdy nie przyszło mi do głowy, żeby odgórnie narzucać zasady traktowania nowych użytkowników. Jeśli ktoś chciał, to przetrwał ten trudny okres bycia „nowym”. Jeśli nie chciał – szedł gdzie indziej.

Tym bardziej, że faktycznie – nowe strony i fora wciąż powstawały. Jedne przetrwały kilka tygodni czy miesięcy, inne działają do dziś.

Riders.pl, mimo iż dziś mało osób go odwiedza, to na zawsze pozostanie legendą. To tu narodziło się wiele pomysłów, akcji, wypraw, a przede wszystkim przyjaźni, które trwają i trwać będą mimo że wciąż wszystko się zmienia wokół. Co Ty sam zyskałeś dzięki riders? Czy masz jakieś plany w związku z portalem?

Riders.pl wciąż trwa, chociaż nie jest prężnym portalem – jeśli kiedykolwiek był. Odwiedza nas ok 10 tys. gości miesięcznie – chociaż często sam się zastanawiam: po co? ;) Teraz to jest miejsce, gdzie spotyka się nieliczna grupa osób dotkniętych sentymentem. I tak, jak w małżeństwie z trzydziestoletnim stażem – najczęściej nie trzeba nawet nic mówić, wszystko wiadomo.

Ja osobiście zyskałem sporo nowych znajomych, może też kilku przyjaciół. Zyskałem poczucie bycia pożytecznym w czasie, kiedy

do niczego sensownego się nie nadawałem. Poznałem mnóstwo ludzi, często kontrowersyjnych, ale prawie zawsze inspirujących. Nauczyłem się niemało o technologiach używanych do tworzenia podobnych serwisów.

Rozumiem, że na pytanie „czy było warto” odpowiedź jest jedna?

Tak.

Nie myślałeś, aby kiedyś zorganizować zjazd w starym stylu – „byłych użytkowników”?

Nie. Ale mam nadzieję, że kiedyś uda się zorganizować (albo wziąć udział) w imprezie z licznym gronem aktualnych użytkowników. Grupy nieliczne regularnie bywają na Rajdzie Motocyklowym Doliną Bobru, który współorganizuję wraz z Cezarym.

Rajd Doliną Bobru – opowiedz o tej imprezie, bo nie ukrywam, że sam się już kilka razy przymierzałem, aby wziąć w nim udział.

Pomysł został zapożyczony wprost z Rajdu Felkowskiego (www.felkowisko.riders.pl/). Tyle tylko, że wraz z Cezarym z www.strider.pl zmodyfikowaliśmy nieco zasady, a sam rajd przeprowadzamy w okolicach Doliny Bobru na Dolnym Śląsku. To bardzo ładne tereny, a my co roku staramy się przeprowadzić trasę tak, żeby dało się z niej pooglądać nie tylko urokliwe widoki, ale i zaliczyć ciekawe miejsca. Rajd jest wyluzowany, spacerowy, nie liczy się zupełnie czas przejazdu. Można przejechać trasę dowolnym praktycznie motocyklem. Mieliśmy nadzieję, że uczestnicy rajdów zechcą później na własną rękę przyjeżdżać i bliżej zapoznać się z regionem. I tak się dzieje.

Czy masz jakieś pomysły lub plany związane z riders.pl w przyszłości?

Mam kilka. Ale w tym dokładnie momencie stawiam grubą kreskę w moim życiorysie – emigruję. Najbliższy rok czy dwa pokażą, w którym kierunku sprawy się potoczą. Jak zwykle – nic na siłę. Za Młynarskim: „Róbmy swoje!”.

Dziękuję Ci za rozmowę i wspomnienia.

Dzięki.

rozmawiał ■ Jacek Łukawski



riders.pl



bobrowy.riders.pl

Motorbike Pfalz

24-25 luty 2013



autor: Hubert Pawłowski

Warszawska Wystawa Motocykli i Skuterów, w ogólnej opinii odwiedzających, mocno rozczarowała. Cześć „wielkich graczy” wcale się nie pojawiła. Ci, którzy byli, swoje stoiska mieli jakby skromniejsze i mizerniejsze niż w zeszłym roku. Oficjalnie, wszystko przez „kryzys”, znów ostatnio modne słowo.

A tymczasem w małym, położonym w niewysokich górach, uroczym uzdrowisku Bad Dürkheim, wiosny jeszcze nie widać. Wszędzie białe, cały czas trzymają kilkustopniowy mróz. Na dodatek, jakby tego było mało, ciągle próżny śnieg. Jednak już ją czuć, a wraz z nią nadchodzący sezon motocyklowy. W powietrzu roznosi się charakterystyczny zapach spalin, po okolicy niesie się gang silników motocykli – tych całkiem malutkich, nie przekraczających 50 ccm sześciennych, jak i wielkiego V8 o imponującej pojemności 503 cali sześciennych. Pomiedzy tymi dwiema

skrajnościami znalazło się wszystko, co tylko dzisiejszy przemysł motocyklowy może dostarczyć. Nie zabrakło oczywiście „staroci” oraz customów. Niektórzy przyjechali na motocyklach, mimo niesprzyjającej aury.

Na czym polega fenomen tych targów, zorganizowanych na „totalnym zadupiu”? Do Frankfurtu nad Menem jest stąd około sto kilometrów, kilkadziesiąt dzieli nas od Ramstein (tak, tego Ramstein). Przede wszystkim na tym, że mimo iż odbywają się w małym miasteczku, wystawili się tu wszyscy

najwięksi gracze na niemieckim rynku. Od niekwestionowanego króla, BMW, aż do Harleja-Davidsona, ostatniego z liderów sprzedaży.

Nie zabrakło także japońskiej „Wielkiej Trójki”. Tak, to nie pomyłka. Swojej oferty nie zaprezentowało tylko Suzuki, któremu ostatnio na niemieckim rynku się nie wiedzie.



Kawasaki „wróciło do korzeni”, prezentując oprócz nowości, także pięknie odrestaurowane, dawne supersporty. Gratką dla miłośników starszych motocykli tej marki był katalog zawierający oryginalne wzory malowania dawnych modeli tej firmy.

Ciekawostką były stoiska: Boss Hossa oraz... rosyjskiego Urala, który za cel postawił sobie zaistnieć na tym ogromnym rynku. I trzeba mu przyznać, zrobił bardzo pozytywne wrażenie. Swoje stoiska miały także firmy produkujące akcesoria motocyklowe, odzież, kosmetyki dla maszyn, ubezpieczenio-

we... Wspaniałą cechą tych targów jest ich kameralność. Jest okazja porozmawiać ze wszystkimi, każdy ma tu czas, nic i nikt nikogo tu nie pogania. Nie ma także sztywnej formuły targów. W pewnym momencie wystawcom zbrzydło czekanie na wiosnę. Zaczął Ural, oferując chętnym przejażdżki w wózku po hali. Chwilę później małe kanistry pojawiły się także i na innych stoiskach. W podróz po hali udał się również bobber o pojemności 50 ccm, jak dla mnie najciekawszy custom tych targów. Dilerowi Harleja-Davidsona przejażdżki pod dachem najwyraźniej nie wystarczyły, postanowił jeździć na zewnątrz, po białym.

Na zakończenie uruchomiono oczywiście także Boss Hossa.

Jeśli ktoś lubi niewielkie imprezy bez tłumów zwiedzających, które są w zasadzie na pograniczu targów i zlotu, gdyż czuć i widzieć, że wystawcy są także motocyklistami, będzie na pewno zadowolony.

Wstęp: 8 Euro.

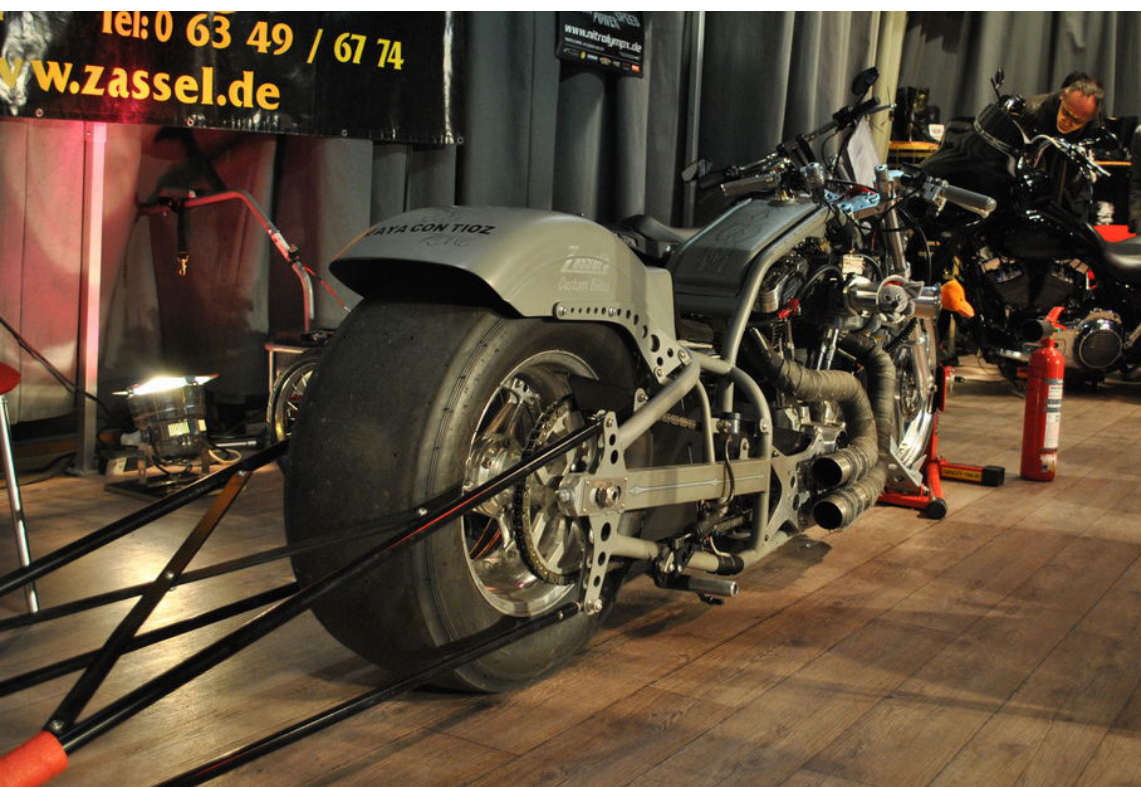
Parking: bezpłatny.

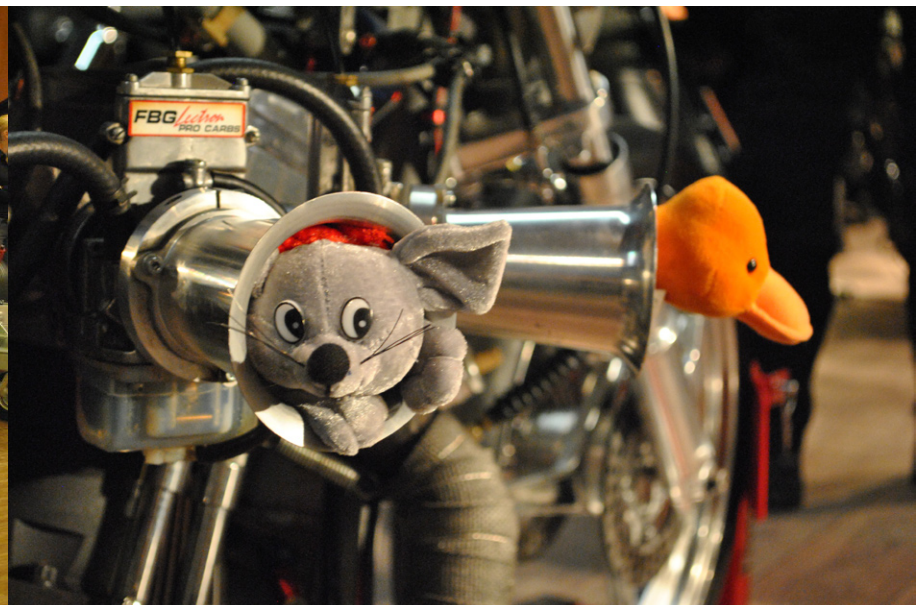
Oficjalna strona:

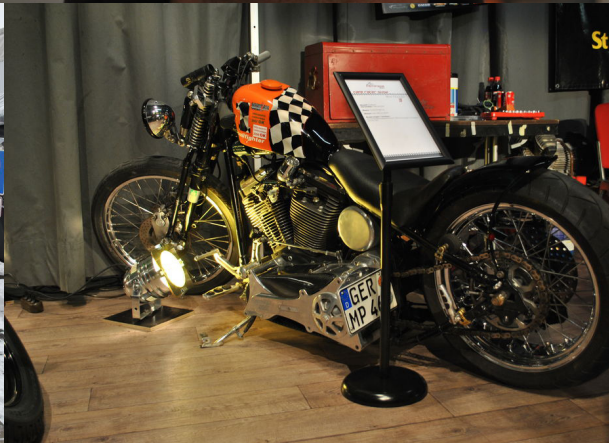
<http://motorbike-pfalz.de/>

■ **Hubert Pawłowski**









TUNING

zwiększanie
sprawności
silników
spalinowych

Przy jednej z zamojskich ulic stoi dom, jakich wiele. Przyjechawszy na umówione spotkanie pewnego jesienno-wieczoru, przez okno dostrzegłem w środku motocykl i już wiedziałem, że to tutaj. Mieszka w nim bowiem ten, na którego artykuły każdy młody motocyklista czekał kiedyś cały miesiąc. Tomasz Sałek otworzył drzwi i wprowadził mnie do swojego zadymionego warsztatowego królestwa. Na podnośniku stała właśnie BMW, gdzieś dalej WSK, a w kącie angielski silnik sprzed prawie stulecia. W takim klimacie powstawała książka, o której warto napisać, mimo iż ukazała się kilka lat temu – w 2006 roku. Zawarta w niej wiedza nie zdezaktualizowała się i przez długie lata będzie wartościowym drogowym wskazaniem w garażowych odkryciach dla wielu motocyklistów.

Bazując na doświadczeniu mechaników starej daty jak i na swoim własnym, Tomasz Sałek napisał książkę pt. „Tuning. Zwiększanie sprawności silników spalinowych”. Ta licząca ponad 250 stron publikacja o dużym formacie zawiera masę praktycznych porad, pozwalających na poznanie i usprawnienie silnika w motocyklu. Zgłębienie zasad, na które zwrócił uwagę Autor to gwarancja samodzielnego przeprowadzania remontów, bez udręki, a z przyjemnością.



Tomasz Sałek uświadamia Czytelnikom, jak wiele można dokonać korzystając z najprostszych „narzędzi” typu plastelina czy pasek blachy. Nie oznacza to, że nie jest fachowy, bo umiejętnie potrafi wyjaśnić obliczenia pojemności szkodliwej skrzyni korbowej, czy obroty, przy jakich silnik uzyskuje napętnienie rezonansowe. Publikacja składa się jak gdyby z dwóch części. Pierwszą stanowi „podręcznik” z dziedziny mechaniki motocyklowej traktujący o: silnikach dwu- i czterosuwowych, rozkładzie ciepła, stopniu sprężania, cylindrach, wydechach, krzywkach, głowicach, korbowodach, sprzęgłach. Z takim zasobem informacji ukierunkowanym na usprawnianie silników możemy przejść do części drugiej, dotyczącej już konkretnych jednostek napędowych gotowych do

przeróbek: Jawki 555, Komara S-38, SHL M11, Jawy 250 i 350, IŻ-a, Junaka, Roya Enfielda, a także Syreny, Wartburga i Fiata 126p. Zapowiadany na początku książki jej przejrzysty styl okazuje się prawdą. Nawet dla tych, którzy nie zajmują się na co dzień usprawnianiem swoich sprzętów, „Tuning” staje się wciągającą lekturą. Z uwagi na to, że książka powstała z autentycznej pasji, jej narracja trafia bezpośrednio w serce Czytelnika. Znam takich, co czytają Sałkę z przyjemnością przy każdym śniadaniu.

■ **Mariusz Sawa**



autor: Krzysztof Rudnicki

SNY KOŁOROWE

Zielono-żółty pojazd filuternie mruga do nas okiem swojej lampy. Jest inny niż wszystkie, które do tej pory widziałem. Nie pojedziemy nim na daleką wyprawę, nie rozwinie prędkości 200 km/h, jego przyspieszenie jest mizerne. Po co budować takie cuda – zapytacie. Ja zaś irytującym zwyczajem odpowiem pytaniem na pytanie: macie dzieci?

Ten pojazd powstał dla córki konstruktora (Wojtka z Zielonej Góry), jako prezent na urodziny. Można oczywiście pójść na skróty i kupić w sklepie gotowy z szerokiej rynkowej oferty, ale... Czegoś mi tu jednak brakuje. Może ekscytacji i oczekiwania na tę magiczną chwilę. To coś nieuchwytnego i trudnego do sprecyzowania. W wariacie zakupowym bierzesz dziecko do sklepu i pytasz: który? – i na tym koniec.

W przypadku budowy masz możliwość stworzenia czegoś więcej w sferze materialnej, ale przede wszystkim, co ważniejsze, również w tej niematerialnej. Dziecko uczestnicząc w procesie tworzenia ma możliwość poznania i nauki. W ten sposób rozbudzamy ciekawość, a przede wszystkim marzenia. Tak jak śpiewał Tadeusz Nalepa – „Sny kolorowe – pomaluj moje sny...”

Piszę to na podstawie własnych doświadczeń. Co prawda nikt dla mnie niczego nigdy nie zbudował, ale w szopie u dziadka stał stary motorower Komar. Ile godzin tam spędziłem pokonując tajemnicze góry i przedzierając się przez ciemne lasy. Ile kilometrów zjeździłem, nie ruszając się nawet o centymetr do przodu... Miałem nawet kawałek mapy... Śniłem i marzyłem, a w snach i marzeniach były wszystkie barwy tęczy. Może więc warto poświęcić swój cenny czas, żeby stworzyć coś, co może dać więcej, niż można kupić za pieniądze. Są różne szkoły i różne potrzeby. Najważniejsze żeby je realizować, a nie tylko o nich mówić.

Przypomniał mi się epizod, jaki miał miejsce parę miesięcy temu. Kupiłem gokarta, którym można się ścigać w zawodach rangi Mistrzostw Polski. Zacząłem powoli wprowadzać w ten świat mojego syna. Widząc jak wiele radości daje to jemu, ale i jaka to dla mnie frajda (obserwowanie i cieszenie się każdym, choćby najdrobniejszym postępem), zarekomendowałem tę zabawę znajomemu.

- A ile to kosztuje? – zapytał.

- Wózek tyle, wyjazd tyle, opłata za tor tyle itd. – referowałem.

- Jak to czasowo wychodzi? – nieustępliwie drażył temat.

- Kilka godzin na przygotowanie sprzętu do treningów lub zawodów, potem np. trening, zawody, z dojazdem, sesją na torze i powrotem to cały dzień np. sobota, później znów kilka godzin w warsztacie na dopieszczenie sprzętu i usunięcie ewentualnych awarii – kontynuowałem.

- Czyli po pracy idziesz do garażu (jeśli tylko masz wolny czas) i dłubiesz, a każdą wolną sobotę, a niekiedy i niedzielę, jeśli jest pogoda, taszczysz się gdzieś po świecie i patrzysz jak mała katuje i niszczy wózek, czekając cierpliwie, aby naprawić, co popsuł? – dopytywał się.

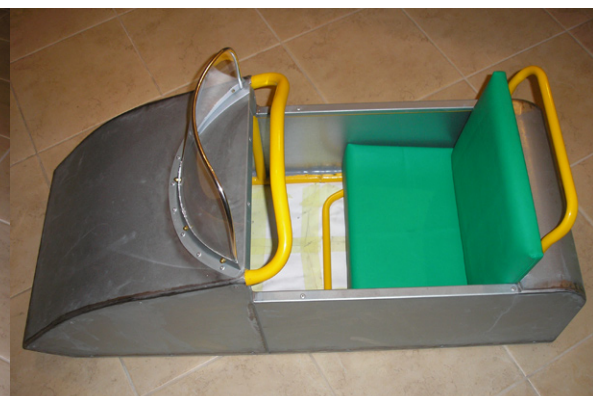
No mniej więcej do tego się to sprowadza – odparłem.

- To super! – skomentował. – Wiesz co, ja za 1200 złotych kupiłem synowi konsolę do gier i mam święty spokój – podsumował.

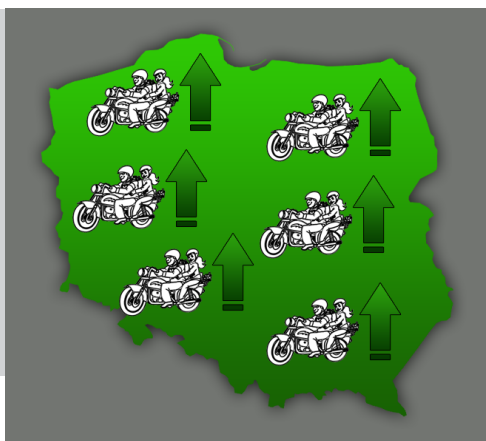
- To po co był ci ten dzieciak? – miałem spytać, ale dałem spokój.

Życie jest sztuką wyborów.

■ **Krzysztof Rudnicki**







Biomet jednak korzystny!

Każdy z nas motocyklistów spotkał się z żółtymi nalepkami „Motocykle są wszędzie”. Każdy z nas na pewno słyszał o różnych akcjach, w których pokazywaliśmy, że zmieścimy się wszyscy. Na forach internetowych i w mediach społecznościowych co jakiś czas grzmiały apele do kierowców puszek o patrzenie w lusterka i przepuszczanie jednośladów. I co?

I jest sukces moi Państwo! Wielki sukces! Rzadko w tym kraju pisze się pozytywnie o czymkolwiek. Z radia słyszymy, że biomet ciągle niekorzystny, że dziura budżetowa, że fajki znowu zdrożeją. Wtłacza nam się do głów, że mamy prawo być cały czas pokrzywdzeni, że to przez komunę, że kryzys i tym podobne duperele. Może już wystarczy? Może zaczniemy dostrzegać, że zmiany się dzieją na naszych oczach i to zmiany pozytywne. One zachodzą w naszych głowach. Zamiast wszechogarniającej jeszcze niedawno agresji, coraz częściej spotkać się możemy w życiu z życzliwością i bezinteresownością. Dla nas motocyklistów to norma, bo przecież zawsze pomagamy i organizujemy się w szczytnych celach, myślę się?

Pamiętam moje podróże po innych krajach, gdzie ludzie byli uśmiechnięci i zadowoleni. No dobrze, może to nie do końca dobry przykład, bo czym ma się przejmować Niemiec, który jedzie trzypasmową autostradą bez żadnych ograniczeń prędkości. Oczywiście ona zaczyna się zawsze pod jego domem. Tak samo Szwajcar, którego największym problemem jest to, czy krowy są bardziej niebieskie, czy mniej. No i oczywiście, co zrobić z nadwyżką złota, bo już się wysypuje z piwnicy. Albo Szwed, który nie jest w stanie przejeść wszystkich pieniędzy z funduszy socjalnych.

No bo ile można mieć Saabów i stolków z Ikei? Muszę przyznać, że taki stan wywołuje u mnie ukłucie zazdrości w sercu, chociażby dlatego, że ja muszę pod koniec miesiąca kombinować kilka złotych na benzynę, żeby sobie polatać po dziurawych drogach, narażając się na mandat za każdym razem, jak wrzucę dwójkę.

Jednak zdarzyło mi się przemierzać również kraje na innym, biedniejszym kontynencie. Wbrew pozorom, oprócz oczywiście wysokich jak Petronas Towers wskaźników przestępczości, gwałtów i porwań, zwykli ludzie żyją tam prościej. Samochód rejestruje się przez telefon (pozdrowienia dla miłej urzędniczki z Johannesburga), a na drodze, która wcale nie jest autostradą, wiszą świetlne tablice z uśmiechniętym emotikonem i napisem „Smile and have a nice day”. Tyle narzekania.

Proszę Państwa, jest dobrze! Jest naprawdę dobrze. Zanim uznacie mnie za wariata, albo zapytacie jakiego koloru pigułki biorę i czy mieszam je z alkoholem, przypomnijcie sobie, jak kiedyś walczyliście na swoich różnej maści rumakach w ulicznych korkach. Taka mała retrospekcja. Wróćcie do nie tak w sumie odległych czasów, kiedy kierowcy w samochodach nie wpuszczali żadnego jednoślada, albo specjalnie zajeżdżali drogę. Jeżeli już udało Wam się wjechać pomiędzy sznur pojazdów, zawężali Waszą jazdę „po kresce” z triumfalnym uśmiechem w lusterku. Rozkoszowali się tym, że nie pojedziecie. Oni stoją, Wy też będziecie. Czuwali na straży Waszego „bezpieczeństwa” i dusili w zarodku wszelkie przejawy indywidualności na dwóch kołach. Teraz powoli otwórzcie oczy i przyznajcie przed samym sobą, jak to wygląda obecnie.

Ja mam doświadczenie z naszej pięknej, choć nie za bardzo lubianej przez resztę Polski Warszawy. Sam nie wiem, co się stało. Czasami to już nawet głupię, bo nie zdążę dojechać w miejsce, gdzie zaczyna się korek, a samochody po obu stronach rozstępują się jak Morze Czerwone. Czuję się ja Mojżesz. No dobra, teraz przesadziłem. Kiedy jadę poza terenem zabudowanym, ludzie zjeżdżają na bok, dając mi tyle miejsca, żebym mógł swobodnie wyprzedzić, nie zmieniając pasa. Coraz więcej też spotykam takich, którzy unoszą kciuk w górę z szacunkiem, albo po prostu ze zdrowej zazdrości, czy uprzejmości. Z ręką na sercu muszę się Wam przyznać, że nie spotkałem żadnego buraka od bardzo dawna. Poważnie. Nikt mnie nie spychał, nie trąbił, nie wykrzykiwał przez otwartą szybę i nie pluł na mnie. Tak, to też mi się kiedyś zdarzyło.

Już mnie to zaczyna czasami wnerwiać, bo ręka mnie boli od dziękowania. Chyba muszę wymyślić jakiś inny sposób na wyrazy wdzięczności. Może jakaś tablica świetlna na plecach albo na początku zwykła kartka z napisem.

Podsumowując ten, jak zawsze przydługi wywód, mam do Was tylko jedną prośbę. Jeżeli oni mogli, to my też możemy. Jeżeli oni chcą, to my też powinniśmy chcieć. Jeżeli oni nas szanują, to my powinniśmy szanować ich dwa razy bardziej, bo to że jeden baran na dwóch kołach wykombinuje nagle coś głupiego, kładzie się cieniem na całe nasze środowisko. Szacunek Szanowni Państwo i uśmiech na twarz. Niech sobie w dupę wsadzą te swoje niepomysłne biometry, kryzysy i dziury budżetowe. Szacunek!

■ **Paweł Szymański**

XIV Świętojański Rajd Motocykli Zabytkowych BZURA 2013



autor: Michał Przybyła

Już od wiosny byłem strasznie napałony na ten wyjazd. Z imprezami, czy to motocyklowymi czy jakimikolwiek innymi, bywa często tak, że im człowiek mniej oczekuje, tym są fajniejsze, a czym oczekiwania większe, tym większy potrafi wyjść z takiej imprezy niewypał. W kontekście moich mocno pobudzonych emocji i tej czasami prawdziwej zasady, zlot ten był na szczęście wyjątkiem! Trochę tu uprzedziłem fakty, ale niech tak już zostanie...

Klub Kardan znam jeszcze z lat 90., kiedy to rozpoczynałem moją motocyklową przygodę. Wtedy organizował on m.in. bardzo prężne otwarcia sezonu w Warszawie, na które przyjeżdżało po kilka tysięcy motocykli. W 2000 roku pałeczkę przejęło Bemowo i Chłopaki z klubu skoncentrowali się na sednie swojego hobby, organizując od tego okresu bardziej kameralne imprezy głównie dla weteranów. Moim zdaniem to właściwa droga. Takie spotkania stają się mniej anonimowe. Miłośnicy starych motocykli to jednak w pewnym sensie

odrębny „gatunek” i jeżeli atmosfera rodzinna rozszerza się na prawie cały teren zlotu, to cel został osiągnięty.

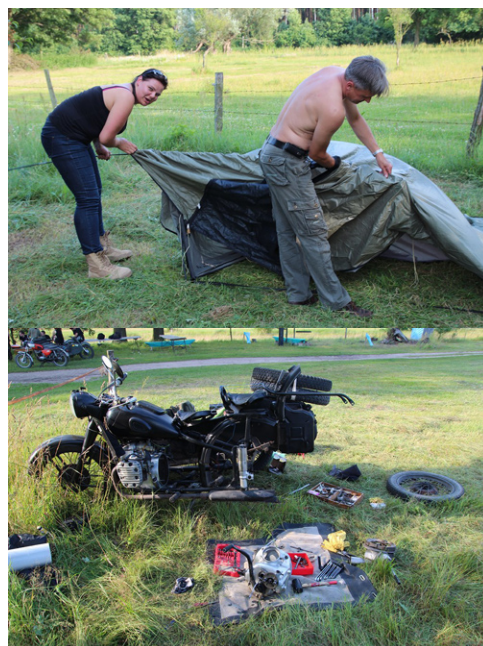
Piątek, 5 lipca, koło południa, ruszamy z kumplem w drogę. Oddalony od nas o 170 km cel brzmi bardzo obiecująco: Obory pod Ładami pod Łowem pod Sochaczewem pod Warszawą (jak w „Rzepce” Tuwima). Ten łańcuszek sugerował dość odosobnione miejsce, przynajmniej do czasu przyjazdu kilkudziesięciu starych motocykli. Pogoda piękna, humory wyśmienite, trasa nie

sprawiła nam żadnych kłopotów. Przy wjeździe do Łłowa zauważyliśmy w oddali radziecką M-kę z wozem, na której jechał (a raczej w tym momencie, z powodu awarii łożyska oporowego sprzęgła, stał) klimatyczny tatuś Mirek z równie klimatyczną córką Basią. Po krótkim dialogu Mirek stwierdził, że na teren zlotu się jakoś doturla, a martwić się będzie później. W związku z tym poczekaliśmy chwilę i ruszyliśmy za nimi. Celem okazało się faktycznie dość oddalone od cywilizacji gospodarstwo agroturystyczne – idealne miejsce na takie spotkanie.



Przywitanko z Chłopakami z Kardana, m.in. Bartkiem, założycielem klubu, właścicielem Sokola 1000, krótka run-da zapoznawcza z innymi zlotowiczami, rozbijamy namioty. Koło nas klimatyczny tatuś od M-ki, wraz z córuchną, więc miłe towarzystwo mieliśmy zapewnione. Basia szybko znalazła kilku pomocników do rozstawiania namiotu, więc Mirek mógł się spokojnie oddalić w kierunku motocykla. Nie minęło pół godziny, idę na łąkę przerobioną na czas zlotu na parking, a M-ka już bez koła, bez dyfra i bez skrzyni biegów. Większość uczestników standardowego zlotu byłaby już mocno załamana, jednak Mirek wyglądał na zadowolonego. Ze względu na awarię, nie planował uczestnictwa w rajdzie nocnym, w związku z czym mógł sobie pozwolić na pierwszą butelkę zimnego piwka, ściągając na siebie w tym momencie mój pełen zazdrości wzrok. Stwierdził, że jeszcze nie wie, czy ktoś przywiezie mu potrzebny element, ale już rozebrał, bo i tak musi coś z tym zrobić. Części w końcu nie dostał, ale oszlifował zepsutą bieżnię łożyska i dość obojętnym tonem zakomunikował, że w rajdzie pojedzie sobie za rok, bo musi oszczędzać sprzęt na powrót

do domu. Pssssssst! Kolejna butelka została pozbawiona kapsla – szczęściarz...

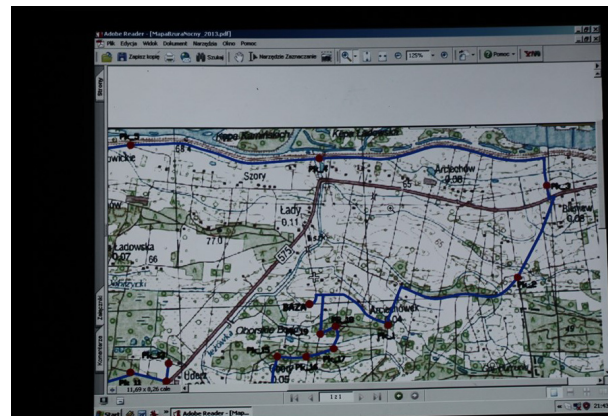


Krążąc sobie po parkingu, oglądaliśmy motocykle. Moją uwagę przykuł m.in. bardzo ciekawy duet: dziadek na Junaku z jeszcze oryginalnym lakierem, oraz jego wnuk na współczesnym jednośladzie tej samej marki. Jak się okazało, dziadek jest w posiadaniu Junaka już ponad 40 lat. Wnuk wie dokładnie, kto w przyszłości przejmie wehikuł po przodku... Czas upływał miło, co rusz zamienialiśmy kilka słów z przybyłymi motocyklistami, czekając na zmrok, bo właśnie wtedy miał się zacząć pierwszy z dwóch planowanych rajdów – rajd nocny.



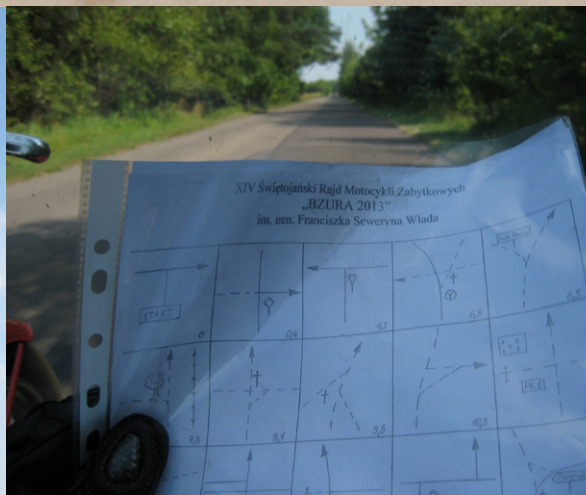
Rajd nocny obejmował tereny okolicznych lasów, w których to podczas kampanii wrześniowej toczyły się zacięte walki z Niemcami. Stąd właśnie nawiązanie w nazwie rajdu do tej największej bitwy w czasie wojny obronnej Polski w 1939r., bitwy nad Bzurą. Wyświetlona rzutnikiem na wielkiej tablicy trasa rajdu, obejmująca nieco ponad 20 km, była tylko sugestią. Celem rajdu było zaliczenie jak największej ilości punktów kontrolnych, którymi były puszeki po pi-

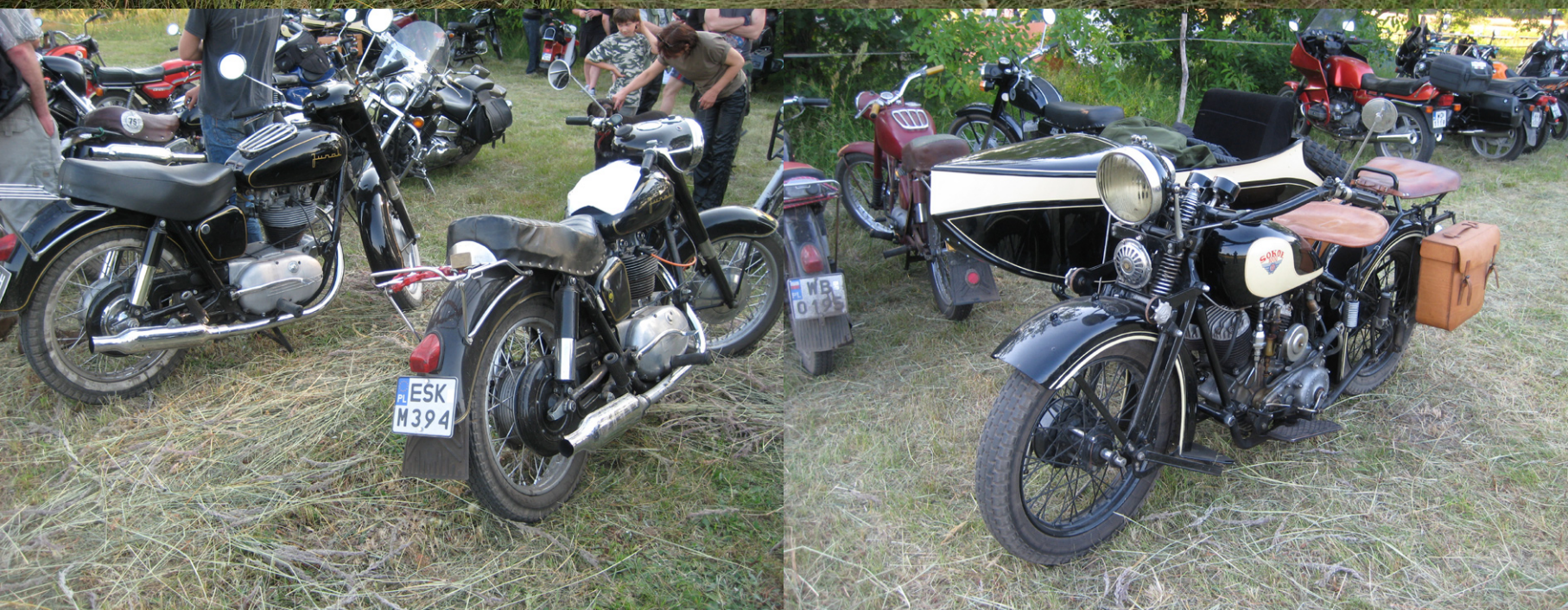
wie oklejone odblaskową taśmą, ukryte w lesie na trasie rajdu. Było ich bodajże 18. Do puszek każdy zawodnik wrzucał kartki kontrolne z numerem startowym, które później były uwzględniane w punktacji. Na to zadanie uczestnicy mieli 1,5 godziny. Za zbyt szybkie lub opóźnione zameldowanie się na mecie były przewidziane punkty karne. Mimo mapki, w lesie trochę się pogubiliśmy i nie znaleźliśmy trzech puszek, ale zabawa i tak była przednia!



Po rajdzie Kardan zapewnił oczywiście miłą imprezkę, na której niczego nam nie brakowało: ognisko, kiełbaski, gitara, piwo (nareszcie...), czego chcieć więcej?

Sobotni rajd dzienny był poprzedzony złożeniem kwiatów na pierwszym grobie poległego w bitwie nad Bzurą generała 14 DP, wchodzącej w skład Armii „Poznań”, Franciszka Seweryna Włada. Sam rajd miał nieco inny charakter niż rajd nocny. Trasa miała prawie 60 km długości i przebiegała nie tylko lasami, ale w dużej części drogami polnymi i asfaltem. Za drogowskaz służył nam itinerer, czyli mapka obrazkowa. Trasa zawierała 3 punkty kontrolne. Na jednym z nich był konkurs wiedzy (nasze pytania dotyczyły głównie polskiej motoryzacji), a na dwóch pozostałych konkursy sprawnościowe. Zarówno na





punktach kontrolnych, jak i na mecie, trzeba było zgłaszać się o odpowiedniej godzinie, przy czym czas ten trzeba było wyliczyć z przepisanej prędkości średniej przejazdu i pokonanych dotychczas kilometrów.

Zaimponowała mi bardzo jedna rzecz, która zresztą doprowadziła do mojej sromotnej klęski w punktacji końcowej. Za wiek pojazdu były przewidziane dodatkowe punkty, które miały znaczący wpływ na klasyfikację końcową w obu rajdach. Koncepcja ta jest tak radykalna, że wystartowanie w rajdzie motocyklem przedwojennym lub powiedzmy z lat 40-tych, gwarantuje w zasadzie miejsce w czołówce. I całe szczęście! To właśnie podkreśla, jak ważna dla Chłop-

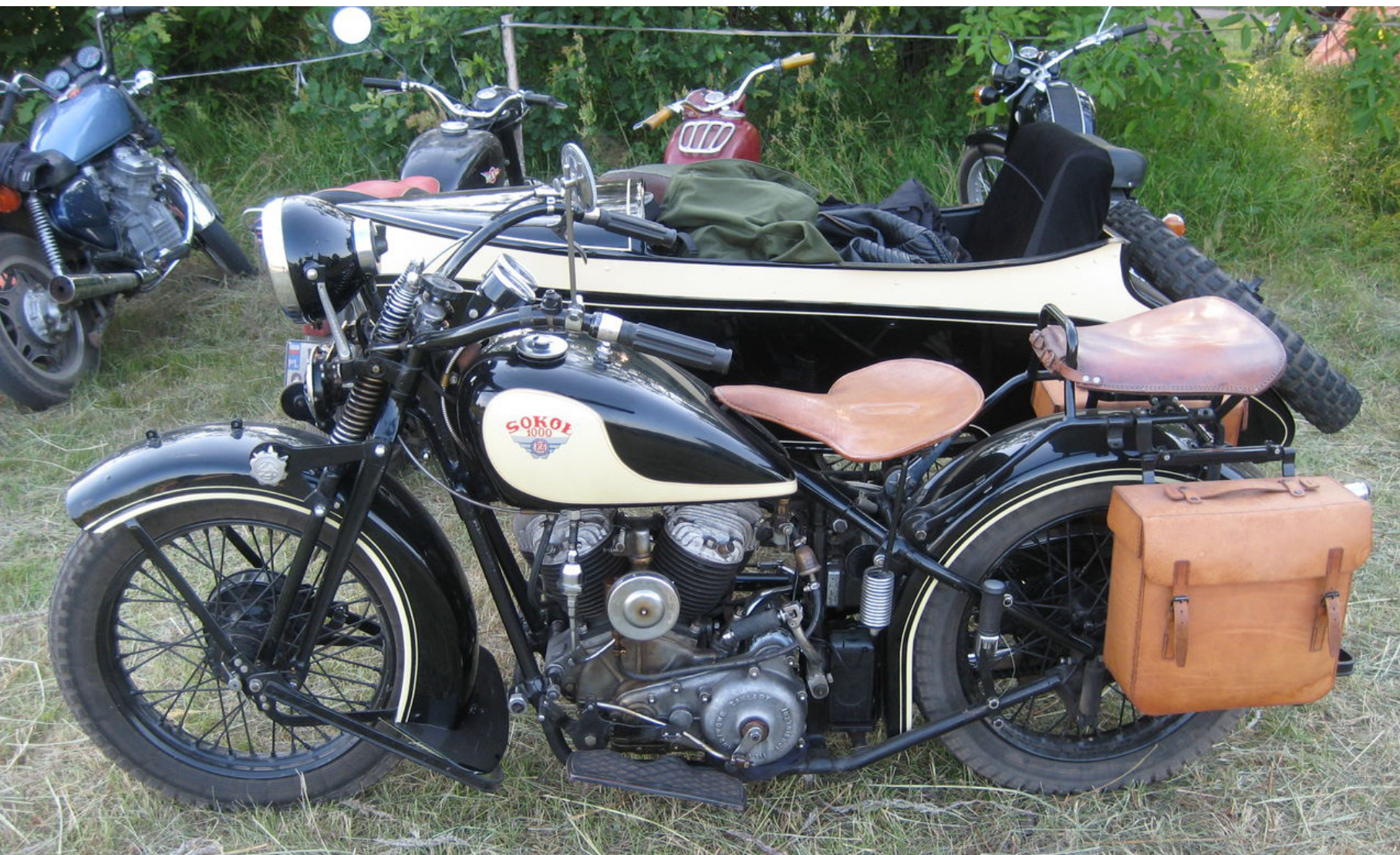
paków z Kardana jest stara motoryzacja i towarzyszący jej klimat. Ma powodować dumę posiadaczy takich motocykli – naprawdę piękna sprawa! Zwycięzcą obu rajdów został Robert „Bułka”, jadący na Osiołku (BMW R-35) z 1948 roku, najstarszym motocyklu uczestniczącym w zabawie, zgarniając przy okazji trzecią nagrodę, właśnie za ten fakt.

Aha! Zapomniałem o Basi! No i jak myślicie, brała udział w rajdzie? No pewnie, kto by nie chciał zabrać Basi do kosza. Mój był akurat zajęty, bo kumpłowi, z którym przyjechałem, pękł wodzik w skrzyni biegów, ale w innym przypadku... Basia i jej kierowca dostali nawet jakąś nagrodę, ale już nie pamiętam za co.

Niestety i ta fantastyczna impreza musiała kiedyś dobiec końca. Nie chcę być nieoryginalny w konkluzjach, więc zamiast dalszych komplementów w kierunku Organizatorów, niech reklamą Bzury będzie fakt, że wybieram się na nią ponownie za rok i z pewnością nie jestem tu odoosobniony!

■ **Michał Przybyła**

Zdjęcia:
Michał Machajewski,
Paweł Baran,
Michał Przybyła







Zosia rozmawia z Markiem Harasimiukiem

13 pytań do Pana Marka

Legendarne trasy pana Marka, legenda polskiej turystyki motocyklowej i legendarny pan Marek Harasimiuk. Witam Pana, Panie Marku. Co tam słyhać w wielkim warszawskim świecie?

Wielce Szanowna Zosiu (przepraszam, że po imieniu, ale jak mam mówić do prawie wnuczki), najpierw o niemożliwym. Jak można rozmawiać z kimś, kto albo nie istnieje, albo zachodzi ogromne prawdopodobieństwo, że nigdy nie istniał jak Odyseusz czy Jan z Kolna (też podróżnicy). Dotyczy to określenia „legenda, legendarny”! W związku z tym porozmawiamy – jak niedołączniejący starowina i dorodna kobieta, a zatem z platonicznego dystansu. Ponieważ nie czuję się żadną legendą, więc teraz kilka słów na temat „wielkiego warszawskiego świata”. Otóż dla mnie, jako motocyklisty, też nie istnieje taki wyróżnik, gdyż mam, ośmielę się powiedzieć, przyjaciół w całej Polsce i to u nich jest ten *genius loci*, które uważam za „wielki świat”. Na dodatek nie jestem fanatykiem demokracji, więc wielkie liczby głosujących mas ludowych nie robią na mnie wrażenia i tym samym „Wielki Świat” może być w przysłowiowym „Pcimi Dolnym”. Liczą się osobiste relacje i odczucia.

Dźwiga Pan ciężar legendy. Jest ciężko?

Ciężary znosi mi się coraz ciężiej ze względu na zrujnowane kolana (ach ta młodość górna, chmurna i durna, czyli wspinanie po rozmaitych górach świata). Ponieważ jednak (patrz pkt.1) nie jestem legendą więc... tutaj nie czuję ciśnienia. A swoją drogą to

na tę „legendę” to się załapałem zupełnie przypadkowo. No trochę w tym było i mojej bezczelności. Akurat, kiedy na początku lat 90-tych tworzyła się w Polsce prasa motocyklowa, byłem już ukształtowanym i z pewnym dorobkiem turystą (nie tylko) motocyklowym, stręczącym tejże prasie swoją pisaninę, no i zaczęli mnie drukować. *Nota bene*, to jeszcze w szkole średniej rzadko kiedy miałem z wypracowań z polskiego „czwórki”. Jak więc musiało brakować piszących o turystyce motocyklistów, że nawet ja się załapałem?! Tak poprzez „Trasę Pana Marka” dorobiłem się „legendy”. Ale, trochę nieskromnie, to czasem gdzieś w Polsce ktoś nieznany, całkiem sympatycznie tak do mnie mówi: „Panie Marku, bardzo mi Pan przed laty dopomógł zdefiniować moje turystyczne zainteresowania motocyklowe”.

W Polsce powojennej jako pierwszy powstał turystyczno-sportowy klub motocyklowy Skorpion, którego był Pan częścią. Jak Pan wspomina tamte czasy?

Czy jako pierwszy, to tego nie jestem w stanie definitywnie stwierdzić. Ja się do niego dołączyłem chyba w 1984 lub 85 r. Miałem wtedy jeszcze MZ TS 150 (a tam były same ówczesne „hajteki”), a potem już Suzuki GS 450 E. Trochę to było na zasadzie „gdzie konie kują, tam żaba łapę podstawia”. Ja dopiero, po prawie 20-letnim alpinistycznym okresie, wracałem do młodzieńczego motocyklowego zainteresowania, a to już był wielce zasłużony klub. Ale ponieważ, jak prawie we wszystkich innych dziedzinach życia, byłem jednym z najstarszych uczest-

ników, więc po piwo mnie nie ganiłi. Co się tyczy wspomnień, to można by całą epopeję napisać. Robiliśmy, w tamtym czasie, najbardziej prestiżowe zloty w Polsce, na które przyjeżdżało, co wcale nie było takie oczywiste, wielu motocyklistów z niemalże całej Europy. Było przy tym naprawdę sporo wysiłku organizacyjnego. Na przykład samo załatwienie piwa to była gehenna, a wszelkie „cateringi” to w ogóle nie istniały. Ba, nawet przez dwa lata, na początku lat 90-tych, byłem prezesem „Skorpiona”.

Jak wypadają wspomnienia w zderzeniu z teraźniejszością?

Mało dla kogo, a zwłaszcza dla takiego nestora jak ja, teraźniejszość jest lepsza niż wspomnienia. Zwłaszcza w rozmowie z Damą mogę tylko dyskretnie zaznaczyć, że w pewnych partiach ciała byłem stosunkowo radykalnie sprawniejszy. Ale i tak stosując się do sloganu: „jestem stary, niedołączy, ale motor mam potężny” nie mogę nadmiernie narzekać. „Taka sytuacja!”. Bogu dzięki, ciągle mnie cieszy, kiedy asfalt szarą strugą omywa mi buty. Trawa, krzaki i drzewa na poboczu tworzą migającą zieloną plamę ze złocistymi cętkami pól, a nad głową bieleją baranki chmur na tle błękitu nieba.

Jak zmienił się świat motocyklowy w Polsce przez te lata? Plusy, minusy?

No, zmienił się, zmienił. Gdy w latach mojej motocyklowej (powtórnej) młodości (lata osiemdziesiąte) jechał luźnymi ulicami przez Warszawę jakiś „niedemoludowy” motocykl

1945 r. Jeszcze jestem piechurzem



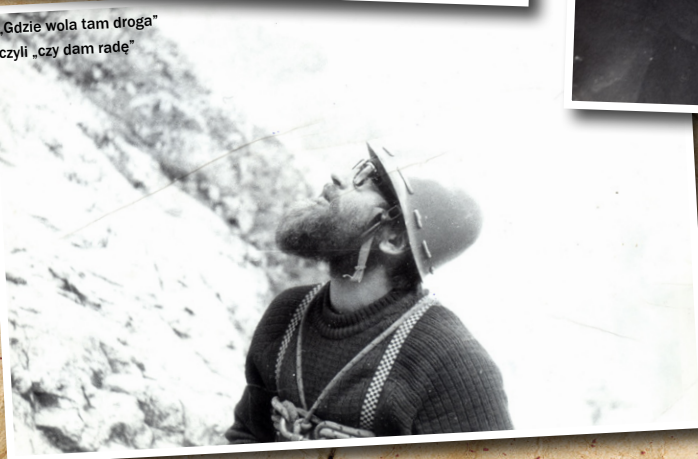
Treningi wspinaczkowe na podwarszawskich fortach



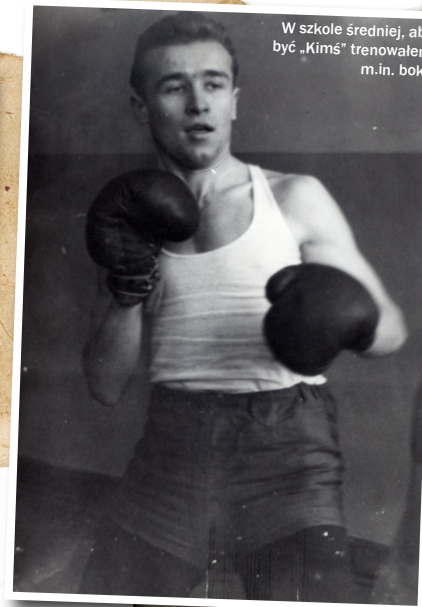
Twarc „człowieka gór”



„Gdzie wola tam droga”
czyli „czy dam radę”



W szkole średniej, aby
być „Kims” trenowałem
m.in. boks



W śniegu i lodzie



to na 99% wiedziałem, kto mnie mija. Teraz to nie zawsze jest czas, w tym ścisku, podnieść rękę. Otworzyły się w Europie (dzięki traktatowi z Schengen) granice. Wizy są tylko „nużny” w kierunku wschodnim (też szkoda). Ponieważ szczęśliwie nie zazdroścąc innym ich stanu posiadania, więc się cieszę, że tak bardzo nie odstajemy, od najbardziej rozwiniętych. Przecież po całym świecie można już spotkać motocykle z polską rejestracją. Pamiętam w czasie przejazdu przez Saharę w 1983 r. samochodami Targan, jak z osłupiałym podziwem patrzyłem na mijane motocykle („westmanów”). Do dziś mam przed oczami odpoczywających przy nas dwóch Francuzów na Yamahach XT 500. A teraz, ho, ho! Gdzie wola, tam droga. Byleby tylko forsa była!

Podróżuje Pan motocyklem tu i tam...). Który kraj wywarł na Panu szczególne wrażenie?

Czcigodna Zosiu, najmocniej przepraszam, ale będzie znowu nie wprost! Zaczę od geografii. Motocyklowo zwiedziłem Europę od Lizbony do Moskwy i od Malmö do Ułcin. Ale zdecydowanie wolę cieplejsze klimaty, więc nigdy mnie nie ciągnęło na Nordkapp, chociaż wiem, że są tam, w Skandynawii,

nawii, przepiękne krajobrazy. Teraz zabrzmi bardzo poważnie (hi, hi). Jako katolik nie zważam na nacje, ale na poszczególnych ludzi, a ci są wszędzie dobrzy i źli, uczynni i niegościnni, serdeczni i „introwertywni”, pasjonaci i eremici. To mnie najbardziej interesuje w moim widzeniu świata. W moich spostrzeżeniach niekoniecznie zgadzam się z obiegowymi sądami moich rodaków o bliższych i dalszych sąsiadach. Ale proszę mi wybaczyć, nie przedstawię rankingu ulubionych bądź niechętnie oglądanych nacji i ich państw gdyż, jak mawiał poeta, który skończył „samobijstwem” (Majakowski): „głos jednostki jest jak pisk myszy”!

Jeśli chodzi o Polskę, od lat podróżuje Pan po niej niezmordowanie wzdłuż i wszerz, odkrywając ją ciągle na nowo. Co Pana tak urzeka w naszej ojczyźnie? Jakie zakątki przyciągają najmocniej?

Oczywiście zwiedzanie Polski nie zaczęło się wraz z moim nawróceniem na motocyklowe jazdy. Ale to chyba normalne, że najpierw postrzegamy otoczkę, czyli najbardziej wypiętrzące się i kolorowe zabytki architek-

tury i przyrody. Potem, kiedy już nasycimy wzrok tym „blichtrzem i szychem” to, wraz z poznaniem ich historii i tradycji, zaczynamy się wgłębiać w coraz drobniejsze detale i rozmaite ciekawostkowe smaczki. Oczywiście to przychodzi z czasem (no, może nie u wszystkich). Ponieważ, mówiąc nieskromnie, całkiem nieźle potrafię odróżnić Kraków od Poznania (to też były nasze stolice) i Jeziora Mazurskie od Morskiego Oka, więc coraz bardziej mnie cieszy, że dotarłem np. do kamienia w Kazimierzu Biskupim, gdzie ścięto nieszczęsnego Patkula, czy uschniętej sosny w podwarszawskiej Puszczy Kampinoskiej, gdzie carscy żołdaci powiesili młodzików walczących w Powstaniu

Suzuki GS450E miałem w latach 1985 - 89 i kilkakrotnie jadąc do Francji na winobranie zwiedziłem szmat Europy



Styczniowym. No i ludzie! Jakże często spotyka się rozmaitych zapaleńców o niebywałym poziomie erudycyjnym, a jednocześnie gorąco rozkochanych w swojej „małej Ojczyźnie”. To oni często są inspiracją moich kolejnych wycieczek.

Ujeżdżał Pan Yamahę XS 1100, teraz jest to BMW. Czy to wybór optymalny, czy myśli Pan jeszcze o zmianie? Jak wygląda Wasz związek uczuciowy?;)

Jeśli mówimy o moich motocyklach, to od 1983 r. miałem już wspomnianą MZ 150 TS, potem od 1985-89 ujeżdżałem wykastrowaną (27 KM) Suzi GS 450 E. W 89' przesiałem się na pełnokrwistego CX 500 (50KM), a w 1994 roku dosiadłem mojej wiernej Yamahy XS Eleven (95KM), na której do 2010 r. przejechałem ok. 210 tys. km. Przez pół roku cieszyłem się jazdą na Kawasaki Z 550 GT. Od stycznia 2011 jestem właścicielem BMW R 100 RT. Na tym ostatnim mam nawinięte już (dopiero) ponad 43 tys. W międzyczasie, mając koneksje w Yamasze i BMW, wielokroć pojeździłem sobie ich najrozmaitszymi wynalazkami, różnych typów. Przypuszczam, że już zdecydowanie przekroczyłem 0,5 mln km. na jednoślądzie. Z górą (wspinaczka) definitywnie rozstałem się w połowie lat 80-tych z powodu coraz bardziej szwankujących kolan, tak więc wśród motocykli oczywiście nie interesowały mnie wszelkie offroadowe typy. Została siermiężna, asfaltowa turystyka z elementami dróg utwardzanych. W turystyce czasami trzeba gdzieś podjechać, skąd ciężko zawrócić. Czasem gdzieś przepchnąć lub nie daj Boże podnieść motocykl. W trasie też różnie bywa z pogodą. Do tego nie zawsze w pobliżu jest wysoko wykwalifikowany warsztat. Prosty i wygodny motocykl. Taki był CX i XS-a, ale zaczynała być już trochę ciężkawa dla „wynędzniałego starowiny”. Beema na razie wydaje się być „cycuś”. Do tego dochodzą konotacje z młodości, że ta marka jest synonimem niezawodności. Zresztą, jak widać, w ciągu 30 lat tak wiele motocykli nie musiałem zmieniać dzięki m.in. układom z dilerami.

Ostatnio, po raz kolejny, odwiedził Pan Ziemię Świętokrzyską. Wyprawa była owocna?

Ziemia Świętokrzyska to najbliższy od Warszawy piękny krajobrazowo kawałek Polski. Jeśli dodamy do tego mnóstwo zabytków przyrody ożywionej i nieożywionej oraz za-

Na Hondzie CX500 (89 - 94) poznałem też kawał Europy i Polski



trzęsienie architektonicznych perełek, to oczywiście każda wizyta tutaj jest czystą radością. Na dodatek z przyjemnością obserwuję, jak wspaniale się zmienia infrastruktura miast i wsi. Całe mnóstwo dobrych dróg. Odnowionych i zbudowanych gospodarstw. Ciekawych, nie tylko historycznie, obiektów. Oczywiście, że było owocnie. Spanie na Karczówce z widokiem na okolicę i Kielce. Rozmach z jakim rozwija się ten piękny, historyczny obiekt. Serce rośnie. Sam spiritus movens „Swoimi Drogami”, czyli Jacenty Łukawski jeździł z nami, pokazując nie widziane dotąd przeze mnie obiekty. Niestety zabrakło, w wyniku pewnego splotu okoliczności zdrowotnych, wisienki na torcie. Nie danym mi było zobaczyć na własne oczy, wypełzłe już przez gasnącą starość, „legendarnej” redaktor Zosi, mojej internetowej wywiadowczynie. Ech, ty „żizń proklajataja”!

Wino, kobiety, śpiew i motocykle. Co bierze Pan w ciemno?:)

Najprościej mi w ciemno by było brać kobiety. Tutaj nie byłoby wielkiej pomyłki, bo 85% kobiet mi się podoba. Myślę, że ja z kolei zaakceptowany bym był przez pozostałe 15%, a i to chyba sobie podchlebiam. Potem idzie

„w ciemno” słuchanie śpiewu. Coraz gorszy słuch zwiększa moją „niesłyszalność” na rozmaitych bezgłosach wykonawców. Natomiast mając w harcerstwie ksywę „druh Jontek” – „jodłując, szczyliłem się” głosem „silnym, ale nieprzyjemnym w brzmieniu”. Jako tako wychodzi mi dotychczas jeszcze „Sto lat”. W trzeciej kolejności idzie wino. Tutaj: iz wsiech kwalitietnych win priedpocztaju wodka (nad wszystkie jakościowe wina przedkładał czystą wódeczkę). Ale dobre czerwone, wytrawne wino biorę w ciemno! No i „last but not least” pozostają motocykle. Tutaj jestem, z rozmaitych powodów od zdrowotnych poprzez upodobania, aż do niemożnościowych, najbardziej niechętny do brania w ciemno. Jako turysta się pytam: Po co mi motocykl, który ważąc około 200 kg posiada prawie 1KM na 1kg masy (przy mojej wydolności psycho-fizycznej)? Po co mi motocykl, którego siodełko jest na wysokości mojej pachy (rozciągliwość stawów)? Po co mi motocykl, którego pedały hamulca i zmiany biegów są na wysokości osi przedniego koła (długość odnóży kroczych)? Po co mi motocykl, któremu jeśli w elektronice wkapnie kropelka wody, to już trzeba go oddać do jedynie potrafiącego go naprawić warsztatu na drugim końcu Europy (z powo-

du braku złotej karty kredytowej)? Motór ma być w miarę dynamiczny (120 km/godz bez wysiłku), niezawodny i stosunkowo mało paliwożerny. No i naturalnie wygodny, aby można było na nim, przynajmniej 500 km, bez zmacerowanego tyłka i obolałego krzyża przejechać. Motocykl zaprojektowany przez inżynierów, a nie menadżerów.

Z wykształcenia jest Pan historykiem. Jak bardzo miejsca, które wybiera Pan do swoich tras, determinuje historia?

Tutaj pozwolę sobie powiedzieć, że oprócz historii, której nie zwinężyłem dyplomem, mam również niemały, bo siedmioletni epizod politechniczny na wydziale MEiL (Mechaniczny Energetyki i Lotnictwa). Studiowałem tam powoli, ale za to niesystematycznie i zaliczyłem 3 i pół roku. A potem, po powrocie z gór Prokletije w byłej Jugosławii, zmieniłem klub z AKA PW (Akademicki Klub Alpejski Politechniki Warszawskiej) na UKA UW (Uniwersytecki Klub Alpejski) już na Uniwersytecie. To na Polibudzie rozwinęły się (za miast nauki) moje zainteresowania życiem artystycznym (klub „Stodoła”), alpinizmem i motocyklami. Zresztą alpinizm szybko wyparł motocykle (nie miałem możliwości ani



A wiernej Yamsasze XS Eleven przejechałem dobre ponad 200 tysięcy kilometrów w latach 1994 - 2009. Ma u mnie „dożywocie”

umiejętności, aby te wszystkie graty doprowadzić do stanu jezdnego). Pieniądze zarabiałem w studenckiej spółdzielni pracy „Universitas” i miałem środki na wspinanie. Zresztą wspinaczkowe umiejętności ustawiły mnie na prawie 10 lat mego życia, kiedy to w 1980 roku przy PTTK założyliśmy Zespół Prac Wysokościowych Klubu Alpejskiego. To był najlepszy finansowo okres mego życia. A zatem wracając do pytania, to z zabytków historycznych najwyżej cenę związane ze sztuką budowy umocnień, tych nie brakuje na naszych ziemiach, oraz wszelakie obiekty przemysłowe. Natomiast, gdzieś indziej dorobiłem się opinii klerykała, gdyż sporo opisów poświęciłem budowlom sakralnym. Ale co ja poradzę, że kościół, jako instytucja, potrafił budować wspaniałe bądź tylko urokliwe budowle i dbać o swoje zabytki poprzez wieki.

Jeśli musiałby Pan dokonać wyboru: malownicze okoliczności przyrody czy takie o ciekawym rysie historycznym, na co Pan się zdecyduje?

No, właściwie z moich poprzednich wypowiedzi można już wywnioskować odpowiedź na to pytanie. To trochę jak z dobrym jedzeniem. Wszystko musi być we właściwych proporcjach i dobrze doprawione, a jednocześnie, aby po konsumpcji ciągle była ochota na deser, czyli rozmaite szczegóły, których nie daliśmy rady za pierwszym razem wchłonąć. No i te proporcje między jazdą a zwiedzaniem. Aby podogonie się nadmiernie nie ugniotło (w czasie jazdy), a nogi nie wlażyły w tyłek (w czasie zwiedzania). A w drodze koniecznie trzeba pamiętać, że „armia maszeruje na brzuchu” i zaliczyć smakowitą knajpę!

Wiem, że planował/planuje Pan wyprawę marzeń, kierunek – Iran. Co Pana uwiodło w tym kraju i jak wygląda na dzień dzisiejszy sytuacja planistyczno-logistyczno-(eks)pedycyjna?

Czcigodna Zosieńko, nazwisko moje wywodzi się z Podlasia (Huszlew) i jest oczywiście chłopskie, ale już po kądzieli jestem Klimkowski z Mazowsza. Głęboko więc wierzę, że pochodzę od Sarmatów. Ci zaś byli historycznie, geograficznie i politycznie związani z Partami, Medami i oczywiście Persami. A jaką przepiękną historię, architekturę, zwyczaje i literaturę mają mieszkańcy żyjący między Morzem Kaspijskim a Zatoką Perską. Ba, nawet na nowo przeze mnie czytana



Właśnie (styczeń 2011) z przyjaciółmi (pomoc) kupiłem BMW R100RT w Niemczech i mam już na nim ponad 43 tysiące kilometrów. Tej zimy przeszła lifting i nabrała zdecydowanie większego wigoru

historia starożytnej Grecji, Macedonii i Rzymu z jednej strony a monarchii Achemenidów i Sassanidów, układa się już zupełnie inaczej niż przed wielu laty. Jak wspaniałe tolerancyjne było państwo Partów, a potem Persów. Jak dumnym narodem byli i są Persowie, i jak cudownie umieją to połączyć z gościnnością. Musnąłem trochę Iranu w 1979 roku, jadąc do indyjskiego Kaszmiru na wspinaczkę. Przejeżdżaliśmy od Morza Kaspijskiego aż po, graniczny z Pakistanem, Beludżystan. W Teheranie, kiedy nasza ambasada była „głuchym pnieniem”, poszliśmy spać do parku. Był to kwiecień roku, w którym po krwawych starciach szach uciekł, a w lutym do Iranu wrócił Chomeini. Nastroje antyamerykańskie były powszechne, a każdy turysta o jaśniejszej karnacji był brany za Jankesa. Wtedy nie bardzo było nas stać na hotele. Słowo „Lechistan-Polska” załatwiało wszystko. Następnego ranka (na parkowym trawniku, cali i zdrowi) pograliśmy w piłkę z tubylcami. W autobusach częstowano nas rozmaitymi łakociami i nikt nas nie wytykał palcem jak w jakiś wschodnich barbariach. A potem wracaliśmy z gór Kaszmiru przez Afganistan i od strony Meszhedu via Teheran znowu nad Morze Kaspijskie. W pociągu mieliśmy rozmaite rozmowy. Na pytanie Irańczyków: „w co wierzysz?”, gdy padała odpowiedź: „w Chrystusa”, nigdy nie było pogardliwego skrzywienia ust. A oprócz tej całej obyczajowej otoczki, to jak wspaniałe są zabytki w tym rejonie, mimo barbarzyńskiego zniszczenia przez macedońskich i greckich żołdaków w IV w p.n.e. Rzymianie, jako agresorzy, szczęśliwie kilkakrotnie wzięli

w tyłek od Partów i Persów i nic im nie zrujnowali, a nawet jako nieudani najeźdźcy to i owo musieli (ich jeńcy) zbudować. Największy problem, przynajmniej dla mnie, to odległość i czas trwania wycieczki. No i finanse mimo taniej benzyny i utrzymania w Iranie. Trzeba mieć na nią min. 6 tygodni. Kiedy ją zrobić, aby pogodzić tamtejsze upały z niepogodą drogi dojazdowej i powrotnej? No i niestety aktualnie moje prawe kolano to wrak. Jechać można, ale jak zwiedzać *per pedes*? Może „jak Bóg da, a partia pozwoli” i wymienię mi kolano na tytanowe, to coś wykombinuję...

Bardzo dziękuję Panu za rozmowę, życzę dużo zdrowia i trzymam kciuki za powodzenie wyprawy.

rozmawiała ■ Zosia



W Bobrzy w trakcie wycieczki po świętokrzyskim

SHL MO4

Dominika "SKURY" Kamińskiego



Siedzimy z Irkiem w klubowym warsztacie. Słonko grzeje, piwko się chłodzi, zgodnie z dyrektywami wykonujemy 120% normy.

Naszą ciężką pracę przerywa terkotanie czerwonego telefonu. Irek leniwym okiem spogląda na aparat.

- „GÓRA” dzwoni.

Podnoszę się szybko, odruchowo poprawiając koszulę roboczą.

- Trener Koordynator Kamiński – słucham? W słuchawce prócz trzasków słychać niski, chrypiący głos:

- Witajcie kolego, witajcie! Zapewne już za-

poznaliście się z nowym Programem Działalności Ideowo Wychowawczej w Polskim Związku Motorowym?

- Tak, oczywiście, Towarzyszu Sekretarzu – zapewniałem, a kątem oka spoglądałem na „Program” leżący pośród kluczy, w dodatku przywalony kuflem do piwa.

- To wiecie, że „...szybki rozwój sportu i turystyki w Polsce Ludowej, wciąż wzrastająca liczba zawodników oraz uczestników masowych imprez zobowiązuje związki sportowe do podjęcia wśród swych członków – oprócz działalności ściśle sportowej – także ideowo-wychowawczą” (cytat z owego „Progra-

mu”). No i w tej właśnie sprawie dzwoniemy do Was, Towarzyszu Trenerze.

Zawiesił na chwilę głos, podkreślając tym powagę sytuacji.

- Otóż w Ochotnicy Górnej będzie rozegrany rajd motocykli klasycznych oraz zabytkowych i BYŁOBY dobrze, gdyby nasz klub wystawił do tego rajdu odpowiednią maszynę. No, oczywiście niczego Wam nie narzucamy, ale myślimy – oczywiście wybór ten popiera także Towarzysz Dyrektor – o SHL MO4. No, wierzymy w Was, iż poradzicie sobie z tym zadaniem – szybko dokończył zdanie, zrzucając ciężar obowiązku na mnie – i rozłączył się.

- Skąd ja ci jagód k... w zimie wezmę? – Skwitowałem, parafrazując stary kawał.

Parę dni później wtoczyliśmy się rozgrzanym busem do małej podkrakowskiej miejsciny. Właściciel motocykla już na nas czekał – szybki uścisk ręki i zmieniamy środek transportu, wdrapując się na pakę jego ciężarówkę (bo w siofierce miejsca nie ma). Samochód kołacze się po wyboistej drodze, a my jak worki z ziemniakami przewalamy się, walcząc, by nie wypaść za burtę. Po półgodzinie pojazd wtoczył się na podwórkę, rozganiając kury i kaczki. Ze środka stodoły patrzy na nas jedynym reflektorem traktor; przeciskamy się między nim a stertami słomy... Gdzieś w końcu stodoły, przykryta starym workiem stoi „Hela”.

- To „to” – wskazał na nią właściciel.

Dwie godziny później SHL-ka stała już w naszym suchym i ciepłym garażu.

Pomimo upływu czasu była w dobrym stanie. Sam fakt, iż jest to wersja kielecka z 1951 r. przyprawiał o gęsią skórę, oryginalne malowanie pozwoliło odwzorować zarówno kolory, jak i sposób ułożenia szparunków. I tu od razu widać było różnicę pomiędzy oryginałem a sprzedawanymi – odnowionymi SHL-kami. Po pierwsze samo malowanie – nierówne linie szparunków, krzywo nałożone kalkomanie – po prostu zwykła ręczna robota, a nie cukierkowe pieśczenie. Po drugie, w trakcie demontażu okazało się, iż przeszło 90% śrub jest oryginalnych, tzn. posiada gwinty drobnozwojowe oraz inną średnicę łba, czyli do śruby M8 pasuje klucz 14, do M6 klucz 11 itp. Następnie wszystkie śruby nosiły ślady oksydowania, tak samo jak dźwignia hamulca, pałak i sprężyny siedzenia – czyli to, co najczęściej jest poddawane chromowaniu, bo „ładnie wygląda”. Największym rodzynkiem okazało się siedzenie z oryginalnym obszyciem, w dodatku w stanie bardzo dobrym – biorąc pod uwagę jego wiek.

W założeniu, iż motor ma być jeżdżącym pojazdem, a do tego uczestniczącym w rajdzie górskim, malowanie wszystkich elementów lakierami akrylowymi odpadało. To, co będzie narażone na uszkodzenia, czyli podnóżki kierowcy, piasty i obręcze kół, stopka centralna oraz sprężyny pomalowałem proszkowo; oczywiście lrek do malowania sprężyn siedzenia stworzył przyrząd umożliwiający rozciąganie ich, chroniąc jednocześnie przed posklejaniem lakierem. W oparciu o dokumentację fotograficzną demontażu wykonałem szablony do malowania. Użyłem do tego specjalnej folii szblonowej, charakteryzującej się słabszym





klejeniem do podłoża, ale wyższą wytrzymałością na lakiery. Wzorując się na oryginalnym malowaniu zrezygnowałem z pokrywania końcowego lakierem bezbarwnym, tak by szparunki były wyczuwalne przy dotknięciu, co bardziej nawiązywało do oryginału. Ostatnim etapem była oksydacja. Na rynku dostępna jest kwasowa oksydacja: prostym domowym sposobem (wpierw trzeba wysłać żonę do kina lub na zakupy) napełniamy garnek ze stali nierdzewnej wodą i wysypujemy zakupioną oksydę. Odrdzewione śruby wkładamy to gotującego się kwasu i trzymamy je w nim około 30 minut; po wyjęciu neutralizujemy kwas w roztworze mydła i wietrzymy dom przed przyjściem żony.

Warto też przytoczyć fragment książki „Obsługa motocykla SHL125”, wydanej w 1953 r. przez „Wydawnictwo Komunikacyjne”: „Lakierowanie czarnym lakierem piecowym: widełki przednie, zbiornik paliwa i błotniki mają dekoracyjne liniowanie; kierownica i przewód wydechowy niklowane lub chromowane” (str. 9 Podwozie-wykończenie).

Uff!!! Pierwsze westchnienie po ostatniej dokręconej śrubie. Wytoczyliśmy SHL-kę na parking; słońce grzało, odbijając promienie od świeżego lakieru, a my staliśmy sycąc się jej widokiem. Dopiero po chwili odważyłem się uruchomić silnik. Zalałem gaźnik, w powietrzu rozeszła się woń paliwa; energicznie

pchnąłem kopnik, silnik prychnął i zawarzał, wypuszczając obłok błękitnego dymu, SHL-ka drżała niczym koń przed wyścigiem – tu na myśl przyszły słowa piosenki Karin Stanek „Motor i ja”: „...Nie chcę Skody ani Opla, Ford, Fiat – a po co, ja motor sobie hopla! i szosą mknę...”

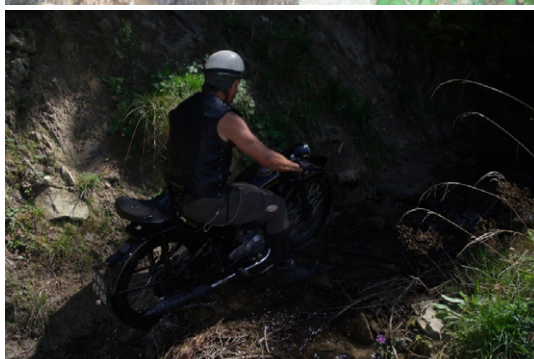
I stało się – „Helcia” wzięła udział w Rajdzie Obserwowanym Classic w Ochotnicy Górnej i zajęła II miejsce m.in. jako najstarszy motocykl. A parę miesięcy później, podczas I Wystawy Motocykli Klasycznych w Wieliczce, podszedł do naszego stanowiska klubowego KS Dębnicki Kraków pan Maciej Piątkowski, konstruktor modelu Promot NR 125, wieloletni inżynier w WFM oraz zawodnik startujący właśnie na takim motocyklu i gratulując nam stwierdził, iż dawno nie widział tak wiernie odwzorowanej SHL-ki...

Składałem gorące podziękowania panu Adamowi Zakrzewskiemu – autorowi książki „Auto-Moto PRL, władcy dróg i poboczy” – za bezcenne informacje, bez których nie byłoby szans na reaktywację tego motocykla, a także za cierpliwość co do mojej osoby i telefonów, którymi Go nękałem.

■ **Dominik “SKURA” Kamiński**
www.warsztat-skury.pl
www.ks-debnicki.pl



Program ideowy



Maciej Piątkowski pierwszy z lewej



Maciej Piątkowski wraz ze mną na wystawie motocykli zabytkowych w Wieliczce

www.ForBiker24.pl


Proud to be a Biker

największy sklep online!

na nasze ciuchy
sezon trwa cały rok!

Only for Girls

Dla niegrzecznych
dziewczyń
też coś mamy!Idealne do jazdy
i do noszenia na codzień!

Koszulki i bluzy

Dla wszystkich, którzy kochają motocykle

100% AUTORSKICH WZORÓW

Jedynie
niepowtarzalne
wyjątkowe

KILKASET WZORÓW w kilku kategoriach!



WSZYSTKIE WZORY Z KATALOGÓW KOSZULEK DOSTĘPNE NA BLUZACH!

Zapraszamy do naszego sklepu
gdzie czeka na Ciebie ponad
pół tysiąca 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.plprzy zamówieniach grupowych (kluby, fora, grupy)
ceny ustalane indywidualnie i projekty gratis!

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



Herb KSS Korony Kielce (1973-1980)



Herb KSS Korony Kielce (1980-1996)

40 CZTERDZIESTOLECIE KIELECKIEJ KORONY



autor: Jarosław Ozdoba

W tym roku “czterdzieści lat minęło” klubowi MKS Korona Kielce. Wiek to dojrzały, skłaniający do bilansów i przemyśleń. Ano właśnie – który z byłych walców Areny Kielc, znawców historii klubu, ba, nawet jego równolatków – bez zająknięcia odpowie, jaka z sekcji klubu w ciągu tych czterech dekad przysporzyła najwięcej tytułów? I to nie tylko na krajowym podwórku! Już odpowiadam – sekcja motorowa.

Tak, tak! Motocykliści Korony zdobyli dla klubu prawie sto szarf mistrzów i wicemistrzów kraju, drużynowo i indywidualnie, dziesiątki pucharów oraz wiele medali z Sześciodniówek Motocyklowych i zawodów międzynarodowych.

Podczas rozgrywanych w Kielcach i ich okolicach rajdów Enduro czy motocrossów publiczności było niemal tyle, co na etapach Wyścigu Pokoju w jego dobrych czasach. Nazwiska Zenona Wieczorka, Andrzeja Józwickiego, Henryka Jacka Drogosza, Zbigniewa Nowickiego (pierwszy w Kielcach motocyklowy medalista Mistrzostw Europy), Andrzeja Frankowskiego, Mirosława Misztala, Pio-

tra Zielińskiego, Dariusza Grzegorzcyka, braci: Tomasza i Sławomira Garbatów, Dariusza i Tomasza Stopów, Macieja Świetlika, a nade wszystko Zbigniewa Banasika rozślawiły Koronę na trasach krajowych i międzynarodowych.

Sprawcą tych sukcesów (w tym chyba najciekawszego – sekcja motorowa w strukturach KSS/MKS Korona była... najmniej kosztowna!) był wielce zasłużony dla kieleckiego motocyklizmu menadżer i trener w jednej osobie Wacław Sandecki. Potrafił zjednać dla motocyklistów Zakład Patronacki – po dzisiejszemu: sponsora – FSS Polmo SHL. Wyławiał talenty, które potem błyszczały

na rajdowych trasach niczym brylanty. Pokonywał w biegu biurokratyczne przeszkody, a sprawy niemożliwe załatwiał od ręki. Swoich podopiecznych zwykł trzymać twardą ręką, ale też miał do nich miękkie serce. I za to uwielbiali go zawodnicy odwdzięczając się kolejnymi tytułami mistrzowskimi. Jak powiedział Zbigniew Banasik po zdobyciu pierwszego (z długiej serii) mistrzostwa kraju: "Tytuł w pierwszym rzędzie jest dla pana Wacka, a potem dla klubu i wreszcie dla mnie". Sam Waław Sandecki, choć pomijany w przeróżnych plebiscytach, czerpał garściami radość z dokonań swoich zawodników. Drużynowo Korona nigdy nie schodziła z podium, a tytuły indywidualne sypały się na potęgę.

Dla niedowiarków – gdzie ich nie ma? – należy podać pigułkę statystyk, wszak to chyba brzmi najbardziej przekonująco.

Otóż motocykliści Korony nie mieli w kraju równych sobie w latach: 1975, 1976, 1978, 1980, 1982, 1983, 1984, 1985, 1989.

Drużynowo wicemistrzami Polski byli w roku 1974, 1977, 1979, 1981, 1987 i 1988.

Najniższy stopień podium motocyklistów Korony zajęli w swej historii tylko raz – w roku 1986. Dorobek co się zowie!

Z tytułu wicemistrzów kraju w roku 1981 najbardziej niezadowolony był menadżer Korony Waław Sandecki. "Tylko wicemistrzowie!" – sarkał. Chyba bardziej doskwierało mu, że tytuł mistrzowski przypadł lokalnym konkurentom z Kieleckiego Klubu Motorowego. Do tego mistrzowski zespół trenowany był przez jego wychowanka i przyjaciela – Zenona Wieczorka, który po zakończeniu kariery sportowej zajął się młodymi motocyklistami z KKM. Jak widać z dobrym skutkiem.

Po raz pierwszy czarne chmury zaczęły się zbierać nad motocyklistami Korony w czasach stanu wojennego. Pomimo ewidentnych osiągnięć sekcji motorowej postawiono wniosek o jej likwidację. Mimo jego zgoda groteskowości kilku członków zarządu klubu trakowało go zupełnie poważnie. Ile zdrowia, argumentów i kalkulacji ekonomicznej kosztowało przekonanie zarządu o niefrasobliwości tego wniosku wiedzą tylko





Jerzy Syska, Marian Adamczyk i Wacław Sandecki. Jak było, tak było. Najważniejsze, że sekcja motorowa w Koronie została ocalona.

Zawodnicy nadal zdobywali tytuły i puchary. Do grona pomocników motocyklistów spod znaku Korony dołączył kielecki Polmozbyt, który za sprawą swego wicedyrektora – Andrzeja Jastrzębskiego wspomógł sekcję organizacyjnie, a także zadbał o wyposażenie klubowego warsztatu.

Po sezonie 1989 fetowano kolejny tytuł drużynowego Mistrza Polski i kilka indywidualnych (między innymi Zbigniewa Banasika w pięćsetkach), ale pod koniec grudnia tego roku sekcja motorowa Korony przestała istnieć. Za-

rząd klubu nie przyjął do wiadomości informacji, że motocykliści kosztowali budżet klubowy jedną trzecią tego, co trzecioligowi futboliści. No cóż, czasem merytoryczne argumenty, rachunek ekonomiczny nie wystarczają w dyskusji ze zwolennikami z góry założonych tez. A że motocykliści zdobyli dla klubu wielokrotnie mistrzostwo kraju i wiele tytułów indywidualnych – ich sprawa!

Działacze i zawodnicy przemyśleliwali koncepcję połączenia z sąsiednim Kieleckim Klubem Motorowym. Padło hasło utworzenia sekcji motocyklowej w Automobilklubie Kieleckim – ten jednak nie był zainteresowany posiadaniem w swoich szeregach motorzystów. Wreszcie postanowiono wybić się na samodzielność. Jedenastego stycznia

1990 roku zaistniało na sportowej mapie miasta Kieleckie Towarzystwo Motorowe, którego nazwę uzupełniono kilka tygodni później o słowo Novi.

10 lipca 1973 roku powstało z fuzji KS SHL i KS Iskra Kieleckie Stowarzyszenie Sportowe Korona. Ciekawe, czy z okazji fety jubileuszowej ktoś wspomni o sukcesach motocyklistów Korony, którzy przynieśli temu klubowi tyle chwały?

■ **Jarosław Ozdoba**



Do jazdy potrzebna jest głowa

Z Sebastianem Bełzem
z Frantic Riders Squad Zamość

rozmawia: **Mariusz Sawa**



Z Sebastianem Belzem z Frantic Riders Squad Zamość

rozmawia: Mariusz Sawa

- Pieniądze, sława, laski? Co was w tym pociąga?

- Przede wszystkim przyjemność i satysfakcja. Jeśli pytasz o pieniądze, to raczej je inwestujemy, a nie zarabiamy. Na szczęście zainwestowane pieniądze czasami zwracają się, jeśli osiągamy dobre miejsca w zawodach. A sława... Coś w tym jest. Szczerze mówiąc to zachęca, ale nie jest to główna motywacja. Rozwój, nauka i ciekawe spędzanie wolnego czasu – to pociąga najbardziej.

- Co daje tę satysfakcję?

- Opanowanie i wykonywanie coraz bardziej skomplikowanych trików. Stunt jest bardzo wciągający i twórczy pod tym względem. Podstawą tego sportu była jazda na kole i robienie kółek. Zdawało się, że człowiek nie jest w stanie wymyślić nic ponadto, a jednak stunt z roku na rok zaskakuje nas nowościami.

- Co wam strzeliło do głowy, by się tym zajmować?

- Od dziecka interesowaliśmy się motocyklami, mechaniką. Zaczynaliśmy od małych, tanich sprzętów, takich jak motorynka, potem emzetki, wueski. Z perspektywy czasu widzę, że było to bardzo potrzebne. Nauczyliśmy się podstaw, teraz to po prostu owocuje. Z czasem przesiedliśmy się na motocykle crosso-we, sportowe i zaczął w nas kiełkować stunt. Inspiracja przyszła zza Oceanu. Pewnego dnia zobaczyliśmy film pokazujący jazdę stunterów w USA. Uprawiali ten sport nieco na dziko, jeżdżąc po ulicach, nielegalnie. Umiejętności, jakie prezentowali, zrobiły na nas niesamowite wrażenie. Z pozoru ich wyczyny wydawały się niemożliwe do powtórzenia, ale skoro ktoś to robi, to czemu my nie możemy? Rozpoczęliśmy treningi na parkingu w Sitańcu. Pierwsze próby jazdy na jednym kole nie były łatwe, ale coś nagle zaczęło dobrze wychodzić. Każde postępy sprawiały nam wiele radości. Wkręciliśmy się w to z moimi braćmi Łukaszem i Kamilem. Zaczęliśmy przerabiać swoje motocykle, by dostosować je

do stuntu. Z mojego motocykla sportowego zniknęły wszystkie zbędne części, zmieniłem kierownicę, hamulce, smarowanie itd.

- Czym teraz jeździcie?

- Honda CBR 600 F4 i Kawasaki 636. Ja osobiście gustuję w Hondach, od F2 poprzez F3, obecnie F4.

- Od kiedy zajmujecie się stuntem i jak wyglądały wasze początki?

- Nasza grupa FRS Zamość powstała w 2006 roku jako jedna w pierwszych w kraju. Początki nie były łatwe, bo nie mieliśmy kogo naśladować. Wzorowali-

śmy się jedynie na stunterach ze Stanów Zjednoczonych. Wszystkie nowe triki były dla nas wyzwaniem, ponieważ samodzielnie opracowywaliśmy technikę wykonywania każdego z nich. Trudność sprawiała nam nie tylko nauka trików, ale również nieosiągalność akcesoriów dla dostosowywania motocykli do stuntu. W czasach kiedy zaczynaliśmy naszą przygodę z tym sportem, części do modyfikacji motocykli były trudno dostępne, ponieważ stunt w naszym kraju dopiero raczkował. W takiej sytuacji sami nauczyliśmy się modernizować i dostosowywać nasze motocykle do



jazdy, ucząc się na własnych błędach. Dzięki takiemu doświadczeniu, obecnie prowadzimy firmę MOTORBIKE zajmującą się naprawą i przeróbką motocykli do stuntu.

-Czy mieliście problemy ze znalezieniem miejsca do treningów?

- Problemy ze znalezieniem miejsca zawsze były. Szukamy placów na odludziu, niestety w naszym regionie jest ich niewiele. Zimą jest jeszcze gorzej, ponieważ nie mamy do dyspozycji żadnej hali. Obecnie trenujemy na parkingu pod Zamościem, czasem na szkolnym boisku, dzięki uprzejmości Dyrekcji szkoły. Trzeba przyznać, że stunt obecnie jest postrzegany lepiej niż jeszcze parę lat temu.

- Zauważyłem, że na waszych treningach pojawia się sporo widzów.

- To prawda. Nasze treningi, pokazy i zawody, w których bierzemy udział przyciągają tłumy. Stunt to bardzo widowiskowy sport, ludzie obserwują nas z podziwem. Jazda przynosi radość zarówno

widzom, jak i zawodnikom. Wystarczy odrobina rozsądku, aby uprawiać ten sport bezpiecznie, oczywiście licząc się z tym, że przytrafią się czasem drobne upadki. Moim zdaniem stunt jest dużo bardziej bezpieczny niż jazda na ulicy, przy której nie wszystko zależy od nas i nie możemy wszystkiego przewidzieć.

- To teraz zdejmujesz koszulkę, gacie i chwalisz się swoimi bliznami.

- [Śmiech] Często się potłukłem, coś skrzyłem ale nie było to nic poważnego. Najwięcej wypadków miał chyba Łukasz, który jeździ bardzo agresywnie.

- Pochwalcie się waszymi najważniejszymi osiągnięciami.

- Łukasz jako pierwszy z nas brał udział w zawodach zagranicznych odbywających się w Niemczech i na Węgrzech. Na przełomie ostatnich kilku lat, we wszystkich ogólnopolskich zawodach osiąga miejsca na podium. W ostatnich zawodach w Jastrzębiu Zdroju zdobyliśmy aż dwa miejsca na podium – Łukasz zajął drugie miejsce, a Kamil

trzecie. Poza tym Łukaszowi przypadło pierwsze miejsce w konkursie na najbardziej zwariowany trik. Jechał na motocyklu...

- Banalnie proste...!

- ...stojąc tyłem do kierunku jazdy. Jedną nogą na zbiorniku, a drugą na kierownicy prowadząc motocykl.

- To musiało zrobić wrażenie! Dzięki za rozmowę.

- Dziękuję i zapraszam wszystkich do odwiedzenia naszego fanpage'a na fb – www.facebook.com/FrsZamosc.

■ **Mariusz Sawa**



FrsZamosc



Paint Your Motorcycle

Skull Crew



*Learn to paint with airbrush
airbrush courses*



Malowanie motocykli aerografem oraz Kursy uczące techniki aerografu.

www.skullcrew.pl

fb: SkullCrew.pl

kursy info fb: Kursy Airbrush Skullcrew

Zakup motocykla

autor: Bartosz Kamiński
bartoszkaminski0@gmail.com

O tym, jak przy zakupie motocykla uniknąć trafienia na tzw. minę, czyli zakupu maszyny wadliwej napisano już, zarówno w Internecie jak i w papierowych czasopismach, całe tomy. Co jednak zrobić w sytuacji, gdy pomoc całego sztabu doświadczonych kolegów, znajomego mechanika i nawet szwagra – boksera okazuje się bezowocna i wymarzony motocykl po kilku kilometrach odmawia współpracy? Otóż pozostaje nam nie tylko ciche przeklinanie swojej naiwności oraz handlarza, który kilka godzin wcześniej odmieniał słowo „igła” przez wszystkie przypadki. Przepisy prawa polskiego i europejskiego dają nam możliwości wyjścia z takiej sytuacji obronną ręką. Jedną z takich możliwości jest dochodzenie odpowiedzialności z tytułu niezgodności towaru z umową sprzedaży, którym to zagadnieniem (w dość dużym skrócie i uproszczeniu) zajmę się w tym tekście.

Kiedy możemy dochodzić odpowiedzialności sprzedawcy?

Po pierwsze, należy pamiętać, że dochodzić odpowiedzialności sprzedawcy w opisywanym przeze mnie trybie możemy tylko w przypadku sprzedaży konsumenckiej, czyli w uproszczeniu, w sytuacji zakupu od tzw. handlarza, czyli przede wszystkim salonu, komis, czy firmy zajmującej się sprowadzaniem pojazdów z zagranicy przez osobę fizyczną, która nie dokonuje tego zakupu „na firmę”. Opisywane przeze mnie uprawnienia odnoszą się nie tylko do sprzedaży motocykli, lecz również do samochodów, czy jakichkolwiek innych rzeczy. W przypadku zawarcia umowy sprzedaży między dwoma osobami fizycznymi poza działalnością gospodarczą stosowane są odrębne przepisy – tą kwestią zajmę się jednak w innym artykule.

Co to jest niezgodność towaru z umową?

Jako punkt odniesienia przy ocenie zgodności z umową należy brać wszelkie zapewnienia sprzedawcy (np. w opi-

sie motocykla na aukcji internetowej czy ogłoszeniu), indywidualne uzgodnienia między sprzedawcą a kupującym, wymogi wynikające z normalnego przeznaczenia rzeczy, czy uzasadnione oczekiwania kupującego (uzasadnione jest oczekiwanie, aby motocykl miał prawidłową geometrię, jednak niekoniecznie, żeby osiągał 300 km/h). W odniesieniu do motocykla niezgodność wystąpi w przypadku, gdy po zakupie wyjdzie na jaw usterka wymagająca kosztownej naprawy, lub gdy z powodu awarii układu zasilania motocykl nie osiąga prędkości, która powinna być dla niego zupełnie normalna. Pamiętajmy, że inne kryteria zgodności z umową należy stosować przy zakupie motocykla nowego, a inne w przypadku używanego – wtedy musimy zaakceptować drobne uszkodzenia wynikające z normalnego użytkowania maszyny. Odpowiedzialność sprzedawcy nie dochodzi do skutku, jeśli kupujący wiedział o wadzie kupowanej rzeczy lub powinien był się o niej wiedzieć. Co robić?

Stwierdził, że nasz motocykl jest niezgodny z umową sprzedaży – co dalej? Przede wszystkim informujemy o tym sprzedawcę (mamy na to 2 miesiące). Wszelkie pisma w takiej sprawie warto wysłać listem poleconym za zwrotnym potwierdzeniem odbioru. Po poinformowaniu sprzedawcy możemy żądać od niego nieodpłatnej naprawy lub wymiany motocykla na nowy, a jeśli te dwie opcje są niemożliwe – stosownego obniżenia ceny (i ewentualnego zwrotu części zapłaconej sumy) lub odstąpienia od umowy. Jeśli sprzedawca uchyla się od spełnienia naszych żądań, możemy dochodzić ich przed sądem. Uprawnienia te możemy realizować tylko w przypadku wykrycia niezgodności w ciągu dwóch lat od zakupu. Termin ten nie obowiązuje wyłącznie wówczas, gdy sprzedawca niezgodność zataił.

Na koniec pozostaje tylko życzyć Czytelnikom samych udanych motocyklowych zakupów.

■ **Bartosz Kamiński**

KRÓTKIE...

Yamaha

Standardowy dzień w pracy. Kątem oka dostrzegam, że do handlowców przyszedł klient w kasku motocyklowym. Najwyższy czas na małą przerwę od monitora.

Kontempluję czerwoną Yamahę y... cośćam sześćsetkę. Standardowy plastik – nie moja bajka, no ale... w końcu dwa koła. Prawa strona po szlifie, co prawda owiewki chyba wymienione, ale silnik zjechany zdrowo, zaczep trzymający podnóżek pasażera i tłumik trzyma się tylko jedną stroną, a druga wesoło rdzewieje. Generalnie widać zużycie i łatwo można odczytać styl jazdy kierowcy. „Świry na plastikach” myślę sobie i po chwili karcę za takie uogólnianie. Przecież chłopak mógł dopiero kupić motocykl i o niego zadba.

Pojawia się właściciel i wywiązuje się taki dialog:

- Całkiem fajna maszyna
- Dobra na początek do nauki jazdy, ale chcę zmienić na coś większego, bo ma za mało mocy.
- Nie ma czegoś takiego jak za mało mocy, wszystko zależy od tego, jak jeździmy.
- No tak... To też prawda.
- Ale generalnie całkiem fajny sprzęt.
- Nooo, tylko prawko muszę zrobić...

■ **Jacek Łukawski**



Tekst: Kamil ze Śląska Zdjęcia: Autor

Początki

Właścicielem pojazdu bazowego, jakim jest Zipp Ranger, stałem się w maju 2011 roku mając 14 lat, kiedy to kupiliśmy go z tatą w jednym z tarnogórskich sklepów. Był to seryjny motorower o pojemności 50 ccm, którego jedynym dodatkowym wyposażeniem były sakwy boczne. W późniejszym czasie zacząłem go ubierać w szybę, gmo-
le własnej roboty, piórnik i tym podobne

rzeczy. Wszystko po to, by upodobnić go do dorosłego Cruisera, którym można by jeździć w długie trasy. W rezultacie jednak każde następne wyposażenie obciążało go, zmniejszając jedynie osiągi. Już wtedy jednak zacząłem bawić się w lekki customizing i wykonałem własnoręcznie wysokie oparcie, na którego końcu znajdował się krwi-
ście czerwony „Spade”.



Przełom

Przełom nastąpił, kiedy zobaczyłem w połowie 2012 roku pierwsze „kikkery 5150”. Są to gotowe zestawy do montażu dostępne w USA, a także Wielkiej Brytanii. Potem zaczęło się masowe przeglądanie zdjęć bobberów stworzonych przez ludzi z Polski, a także z zagranicy. Zakochałem się w stylistyce tych motocykli i zacząłem marzyć, jak by to było mieć własnego bobbera... Ostateczna decyzja o budowie takiego właśnie motocykla zapadła pod koniec wakacji tego samego roku, kiedy to mając 186 cm wzrostu, zacząłem na moim zippie wyglądać jak na rowerku młodszego brata.

Początek budowy

Jak to w każdym projekcie bywa, wszystko zaczyna się od gromadzenia części. Jako że chodzę do szkoły, to jedynymi funduszami, jakimi dysponuję, jest kieszonkowe. Właśnie to spowodowało, że większość części pochodzi z odzysku i jest kupiona na motobazarach, giełdach czy też serwisach aukcyjnych. Wszystko zaczęło się na listopadowym oldtimerbazarze w Katowicach. To tam znalazłem tylne koło, był to typowy polski wynalazek, czyli piasta junaka M10 z zaplecioną felgą 16" i założoną oponą 130/90. Po krótkim targowaniu się ze sprzedawcą udało mi się zdobyć kompletne koło z bębniem, oponą i zębatką za 100 zł. Zaraz na drugi dzień po przyjeździe z bazaru motorower został podniesiony na wyciągu do silników i przymierzono zostało koło. Niedługo po moich 16. urodzinach prace ruszyły pełną parą. Na tył trafiła połowa tylnego błotnika motocykla CZ 175 ze ściętymi rantami. Wysokie oparcie zostało pospawane ze starego łańcucha napędowego znalezionej w garażu, a pochodzącego z Junaka M10. Na przód trafiło koło 18" pochodzące z Jawy, do którego miała być przykręcona tarcza. Została również wypawana wysoka kierownica (45 cm). Na

sam koniec powstało siedzenie. Zaczęłem od stelaża z płaskowników, na nie położona została blacha aluminiowa z wywinieciem do dołu rantem, tak aby naciągnąć obszycie. Początkowo obszycie miał wykonać tapicer. Jednak, kiedy odkryłem, że po domu wala się stara maszyna do szycia „Łucznik” stwierdziłem – „To będzie motocykl od początku do końca zrobiony przeze mnie”. Po dwóch godzinach szycia miałem już gotowe pokrycie siedzenia, składające się z dwóch warstw skaju i jednej warstwy grubego polaru między nimi. Wszystko zostało przesyte czerwona nitką, a następnie naciągnięte na siedzenie. Sprężyny siedzenia zostały wzięte z ruskiego roweru. Tak właśnie minęły pierwsze tygodnie budowy. To, co jednak ujrzałem, nie zadowoliło mnie wcale...



Kolejna wizja, kolejne cięcia...

Po tym, co ujrzałem przed własnym garażem, lekko się załamiałem, bo nie tak miał wyglądać mój wymarzony bóbr... Motorower został szybko wprowadzony z powrotem do garażu, a do mojej ręki trafiła szlifierka! Wyleciał błotnik i oparcie. Na swoje miejsce wróciła oryginalna kierownica. Przednie koło również wylądowało na regale z częściami zapasowymi... Ponownie zaczęło się poszukiwanie niektórych części. Na pierwszy ogień trafiło przednie koło. Znalazłem takie 21" z oponą i tarczą hamulcową pochodzące z chińskiego enduro. Po skontaktowaniu się ze sprzedawcą okazało się, że jest ono lekko skrzywione i może mi je sprzedać za 80 zł. Kupiłem je bez zastanowienia; po prostowaniu za 20 zł miałem ładne przednie koło, do którego dokupiłem w późniejszym czasie szosową oponę. Na tył wróciło oparcie z łańcucha jednak wzmocnione od spodu płaskownikami, a na jego czubku został przyspawany tłok z tego samego typu silnika, jaki posiadam, czyli 50-centymetrowego czterotaktu. Również błotnik z Cezety wrócił na swoje miejsce w Zippie. Lampa tylna od WSK wylądowała na wahaczu wraz z tablicą rejestracyjną. Na koniec do układu wydechowego został podłączony drugi komin (tak – dwa tłumiki z jednego cylindra!). Po tych wszystkich modyfikacjach w garażu po-

jawił się taki oto potwór.

Wszystko szło dobrze do momentu ostatecznego złożenia kompletnego koła tylnego już z napinaczami. Okazało się, że nie ma w wahaczu wystarczająco miejsca, by naciągnąć łańcuch. W tym momencie pomógł tata. Pocięliśmy ponownie tył, wahacz został przecięty w połowie i przedłużony o kilka centymetrów, przy okazji robiąc stałego hardtaila przyspawanego do ramy. Dodatkowo na końcach wahacza dospawaliśmy odpowiednie mocowanie dla tego koła. Kiedy dało się naciągać łańcuch, został przetoczony zabierak tak, by pasowała odpowiednia zębatka. Gdy tył był już prawie gotowy okazało się, że błotnik nie nadaje się już do użycia. W sklepie rolniczym znalazłem mu zastępstwo, a mianowicie przedni błotnik Ursusa C-360, do którego dospawane zostały ranty uprzednio ucięte z błotnika Cezety. Ostatnią rzeczą było lekkie wysunięcie podnóżków, do czego przydały się sety podnóżków pasażera za starego skutera. Przyszedł czas na ponowne rozebranie wszystkiego co do śrubki i malowanie...

Malowanie i czynności powszechnie zwane „dopieszczaniem”...

Wybór kolorów był dokonany już na początku. Czarny mat z czerwonymi dodatkami... Na baku miał się znaleźć jakiś motyw, lecz do końca nie było wiadomo jaki. Całe malowanie zaczęło się od ramy, która została w całości pokryta czarnym matem podobnie jak oparcie, tylny błotnik oraz dolne lagi przedniego zawieszenia. Koła zostały w całości pomalowane w czarny mat, po czym kilka godzin bawienia się pędzelkiem zaowocowało pojawieniem się czerwonych





obręczy, jak i białych pasów na oponach. Skrzynka na akumulator została ozdobiona ręcznie malowanym napisem „Bobber”. Wtedy zapadła decyzja, że na baku pojawi się motyw z filmu „Punisher”. Jak wcześniej wspominałem dysponowałem jedynie kieszonkowym, co nie pozwalało na zrobienie motywu aerografem. To spowodowało, iż po raz kolejny w mojej ręce pojawiła się kalka techniczna, a następnie pędzel. Efekt jak na dwie godziny malowania wyszedł moim zdaniem całkiem dobry. Czarne elementy były malowane farbą akrylową, wszystko co czerwone jest pokryte Renolakiem, natomiast pasy na oponach zostały pomalowane farbą chlorokauczkową. Po skończeniu malowania, zaczęło się ostrożne składanie... Wszystko, co miało być wyczyszczone, zostało wyczyszczone, podobnie z polerkami. Kolanka tłumików zostały owinięte bandażem zrobionym z... – koca gaśniczego! A dodatkowo owinięte specjalną stalową siateczką. Na kierownicę trafiły bmx'owe czerwone chwytaki. Z tyłu pojawiły się kierunkowskazy w kształcie trapezów, z przodu ramy swoje miejsce znalazły fanfary, a pod bakiem filtr stożkowy. Na końcu kierownicy trafiły specjalne lusterka. Po skończeniu składania i dwudniowej walce z elektryką mój motorower, po pięciu miesiącach budowy, został wreszcie odpalony i pomimo śniegu odbyła się pierwsza przejażdżka!

Ale tak właściwie to po co to wszystko?

Takie zdanie słyszałem bardzo często przez pięć miesięcy, kiedy budowałem ten motorower. Wielu z czytelników też pewnie zada sobie to pytanie, bo to przecież tylko chiński motorower... Dla mnie to coś znacznie więcej! Jasne, że można całą zimę przesiedzieć w domu grając w gry, chodzić z kolegami na imprezy, czy też łudzić się, że przetrzuca-



nie kanałów w telewizji to sport... Jednak ja wolałem pokazać, że mając 16 lat i głowę pełną pomysłów można Coś zrobić. Coś, co będzie budziło podziw, za czym ludzie będą się oglądać na ulicy, pomimo tego iż jedzie 45 km/h. Pokazać, że można zrobić Coś, nie mając dostępu do najnowocześniejszego sprzętu i kilkunastu tysięcy złotych. Fakt – mój bób nie jest może idealny, ale pokazuje, że jedyne, co nas ogranicza, to własne chęci i wyobraźnia. Jeśli mamy te dwie rzeczy, nie liczy się wiek, zasobność portfela, ani pojemność, jaką mamy pod siedzeniem! Dla mnie największą nagrodą są chwile, gdy podchodzi do mnie starszy motocyklista jeżdżący na dużo lepszym i większym sprzęcie i mówi: „Młody! Dobra robota, tak trzymać”. Gdy tydzień po pierwszej przejażdżce pojechałem na Jasną Górę i po 30 minutach zaczęli podchodzić ludzie i robić zdjęcia mojego dzieła, byłem pewien, że wbrew temu, co wszyscy mówili, opłaciło się poświęcić czas i pieniądze na budowę tego małego Zippa. Moja praca została również doceniona poprzez przyznanie nagrody w kategorii najciekawszego motocykla na jednym ze zlotów, wtedy też burmistrz mojego Miasta zrobił sobie zdjęcie na moim motorowerze, który stał pośród ponad setki innych maszyn. Tak więc, jeśli kiedykolwiek będziecie coś robić, a ludzie będą Wam mówić, że to nie ma sensu, zastanówcie się. Bo czasem warto



posłuchać samego siebie i nie przejmować się niczym! W tym momencie za mną już kilka złotych i ponad 3 tys. kilometrów przejechane na moim bobrze, i powiem szczerze, że nie żałuję żadnego z nich. Teraz nie jest to już zwykły chińczyk, teraz ma on polską duszę prosto ze Śląska! ;)

Co dalej?

W przyszłym roku prawdopodobnie czeka mnie rozstanie z moim bobrem, jednak w mojej głowie jest już masa kolejnych pomysłów. Po prostu brakuje mi tego, że nie mogę przy niczym pogrzebać wieczorami w garażu. Co będzie następne, okaże się w przyszłości. Jedno jest pewne, wraz z wiekiem przybędzie koni pod siedzeniem. Moje dokonania, zarówno przy bobberze, jak i przy innych projektach możecie śledzić na forum www.bobber.com.pl oraz www.eaglets.pl. Poznacie mnie po nicku „Bamboo”. Możecie również oglądać filmy ze złotych, na których pojawił się mój bobber. Wystarczy, że na YouTube odnajdziecie kanał „Bamboo399”.

Pozdrawiam

■ Kamil ze Śląska

I Wielka Roztoczańska Włóczęga z Roztocze 4x4

autor: Daniel Pałyga



Czy dla zwyrodniałego tubylca Roztocze może okazać się krainą nieodkrytą, pełną nieznanych klimatów, miejsc, krajobrazów? Krainą niezdo- bytą pełną przygody? Może, pod warunkiem, że trafi się na chłopaków z Roztocze 4x4 Roberta i Adama wraz z Wojtkiem (przewodnikiem na miarę Indiany Jonesa), dla których nie ma rzeczy niemożliwych.

I Wielka Roztoczańska włóczęga to nie tylko pierwsza tak poważna impreza offroadowa na Roztoczu, gdzie podczas czterech dni wyprawy można było podbić zapomniane szlaki w ilości setek kilometrów czystej zabawy w piachu, kurzu i błocie, ale też pierwsza impreza, gdzie przy rasowych terenowych autach stanęły motocykle. Co prawda motocykliści się nie popisali, co źle o nas świadczy, ale jeden rodzynek w postaci Trampka, co się Maroka nie bał, stanął na starcie trasy i dzielnie nawijał kilometry, podbijając nie mniej ciekawe niż

marokańskie pustynie wszystkie części polskiego Roztocza.

Muszę się Wam przyznać do jednego, zawiedliśmy i wystartowaliśmy tylko w dwóch dniach włóczęgi, pokonały nas dzikie tumany kurzu, który dostawał się dosłownie wszędzie, ograniczając widoczność czasem do półtora metra przed nami. Z bólem serca musieliśmy odpuścić kolejne dni startów, ale bezpieczeństwo było ważniejsze. Za rok się lepiej przygotujemy i pokonamy całą trasę. A włóczęga zapowiadała się naprawdę syto. I taka była.

Dnia pierwszego

o godz. 9.00, pod hotelem Marina w Nieliszu po przyjacielskiej odprawie przez Adama i Roberta, każdy obdarzony roadbookiem zapoznał się z jego treścią, po czym z zapałem i uśmiechem dziecka, które zaraz pójdzie broić, odpalił swoją maszynę, niecierpliwie czekając na pierwszy kontakt z niebitumiczną nawierzchnią. Pierwsza przecierka przez zakurzone polne drogi każdemu pozwoliła na rozgrzanie mięśni przed czekającą jazdą, nakręcając "wielką chciwą" na więcej. Jadę za terenówkami, bo nie mam możliwości jednoczesnej jazdy na czołe kolumny, czytania roadbooka i zapewnienia jednocześnie przyzwoitego tempa wyprawy. Brakuje mi chyba dwóch par oczu i co najmniej jednej ręki, żeby przewracać kartki. Ustawiony w końcówce stawki widzę jedynie dużą białą nadbudówkę czerwonego Patrola, która jest dla mnie jak latarnia morska w gęstym szarym obłoku pyłu spod kół. Ale offroad jest. Ciężko się cieszyć, bo piasek wpada do ust i drapie w gardło, za to serducho raduje się jak szalone. Rozgrzewkę kończymy

w Szczepieszynie, gdzie Wojtek zabiera nas na zwiedzanie tego miasteczka. Nie uwierzcie, ale z takim przewodnikiem jeszcze się nie spotkałem – szacunek i pokłony za to jak przedstawia on zamierzchłe czasy i wobec tego, co przedstawia. Mnóstwo faktów znanych jedynie lokalnym historykom, mnóstwo ciekawostek, o których nawet ja, w miarę zorientowany w temacie tubylec, nie wiedziałem. A za piosenkę w jidysz należą mu się brawa.

Ze Szczepieszyna kierujemy się w wąwozy Szczepieszyńskiego Parku Krajobrazowego. Sunąca w dostojnym tempie kolumna rasowych terenówek budzi respekt i zainteresowanie ludzi. Niepozorny Trampek jak komar bziuczy wokół nich: może nie wisienka na torcie, ale rodzynek. Tutaj trasa pozwala mi naprawdę poczuć, jak smakuje pył, piasek i orzeźwiająca bryza wilgotnego roztoczańskiego lasu mieszanego. Napompowane pyłem płuca aż duszą się świeżością tego powietrza. Jest cudownie, o ile nie zajebiście – no cóż, trzeba użyć tego słowa.

Krążymy po lasach około dwóch godzin, choć mam nieodparte wrażenie, że dopiero tam wjechaliśmy i że to początek zabawy, kiedy wyjeżdżamy na parking w Zwierzyńcu. Spoglądam na licznik, roadbook i widzę że pękło 67 km. Organizator zadbał o to, o czym pochłonięci i żądni offroadu kierowcy by zapomnieli – posiłek. Adam w swym magicznym kociołku Panoramiksa wywarował świetną grochówkę, która z mocą wywaru galijskiego druida dodaje wszystkim sił na dwugodzinny spływ kajakowy po rzece Wieprz. Choć rzeka nie jest głęboka, a nurt dosyć spokojny, to nadrabia niezwykłą krętością z kilkometrową naprawdę ciekawie porośniętymi drzewami zakolami, gdzie można powalczyć z kajakiem. Widoki jeszcze bardziej utwierdzają w słuszności wyboru tej imprezy. A to dopiero jej początek!

Po osuszeniu musimy nieco skrócić dalszą trasę, żeby wyrobić się z czasem. Po kilku asfaltowych, monotonna kilometrych znów wracamy na prawdziwą trasę między sosny, pola zboża i chaszcze, gdzie otwierając przepustnicę człowiek czuje, że żyje. Skupiony na trasie, którą z trudem odnajduję w tumanach kurzu,





delektuję się hopkami, przełomami, dołami, szutrem i wszystkim tym, czego wielu nie chciałoby znaleźć na swojej wakacyjnej trasie. Nawet z tumanów kurzu czerpię niezwykłą radość, choć parę razy w ostatniej chwili zauważyłem, że droga przede mną ma piękny wypłukany przez burzę (której nie było od ponad miesiąca) wyłom. Szczęśliwie przednie koło mija koryto, tylne lekkim uślizgiem ciągnie mnie małym driftem, pozwalając co nieco poduczyć się w terenowej jeździe, poczuć mięśnie i wyzwalać z ciarkami na plecach adrenalinę. Nawet nie wiem, kiedy znajdujemy się w Górecku Kościelnym, gdzie zwiedzamy Dębową Aleję i drewniany kościółek, po czym już w delikatnym zmroku wpadamy w roztoczański las iglasty. Niekończącej się frajdy ciąg dalszy. Pokonujemy bród, cudownie ukształtowaną offroadowo trasę i chwilę szalejemy po józefowskim kamieniołomie. Stajemy na chwilę pod Wieżą widokową, żeby wyrównać oddech. Wszystkim humor dopisuje. Podobno mam fajny makijaż. Zerkam w lusterko i nie poznaję własnej twarzy. Ścieram z twarzy tonę piasku i kurzu, jest świetnie. Nie czuję zmęczenia i mógłbym tak jechać dalej, ale zmrok i tumany kurzu utrudniają mi odnalezienie bezpiecznej ścieżki pod koła. Wracamy na nocleg i biesiadę do Krasnobrodu. Dzień pierwszy tylko napędza bakcyła jazdy.

O jeszcze jednym muszę Wam powiedzieć. O ludziach. Z początku przyglądałem się wszystkim badając, co

naprawdę łączy uczestników Rostoczańskiej włości. I wiecie co? Ci ludzie są tą grupą pasjonatów, których nie ma zbyt wiele. To przyjaciele połączeni wspólną pasją, otwarci i szczerzy, pomocni i czerpiący z tego wielką radość bez ubierania tego, czym się pasjonują w zbędne ideologie, legendy i mistykę. Oni po prostu robią to, co uwielbiają i czerpią z tego niebywałą energię. Ze środowiska przebija wyluzowanie i umiowanie wolności.

Pierwszego dnia pokonaliśmy ponad 100 km. Setka czystej offroadowej przygody.

Dzień drugi

Początek trasy rozpoczyna się od zwiedzania mojej miejscowości, Krasnobrodu, w szczególności barokowego kościoła wybudowanego jako wotum wdzięczności Marysieńki Sobieskiej za uzdrowienie. Wojtek, nasz przewodnik i tutaj zaskakuje wieloma ciekawostkami. Początek trasy biegnie znanymi mi, ale tylko mniej więcej, a jak się okazało bardziej mniej niż więcej, szlakami, na których już szlifowałem kostki Trampa. Kremowe Iveco ma małe problemy ze zmieszczeniem się, pod co niektórymi drzewami, więc żeby nie niszczyć pięknej roztoczańskiej przyrody, Wojtek prowadzi część grupy alternatywną, nie mniej ciekawą i offroadową, ścieżką. Przystanęliśmy na chwilę w wsi Roża, która ma za sobą traumatyczne przeżycia z czasów II wojny światowej, kiedy to

Niemcy niemal całkowicie ją spacyfikowali. Nie będę się o tym rozpisywał tutaj, uwierzcie mi, że niebawem w tekście o roztoczańskim szklaku AK opowiem Wam o tym dokładnie. Niemniej jednak znów zaskakuje nas przewodnik, który prowadzi do chatki pewnej staruszki, ostatniego żyjącego świadka pacyfikacji. Niestety nie udało nam się z nią porozmawiać, ale same opowieści Wojtka potrafią w ludzkiej wyobraźni dokładnie nakreślić obraz tych wydarzeń.

Iglasty las, wysuszony na pieprz przez ostatnie upały i suszę, nie pachniał jak zawsze, tym bardziej, że ciągle towarzyszy nam kurz, ale naprawdę jest co podziwiać. Spokojnie poruszamy się kolumną ku malowniczej wsi Ulów. Tutaj przewodnik przedstawia nam proces suszenia i przetwarzania tytoniu, przybliża nam wiejską kulturę Rostocza, tujejsze tradycje i snuje niekończące się opowieści. Szczególne wrażenie robi dawna, staropolska, tradycyjna wiejska chata. Coś pięknego.

Ale nie możemy ciągle zwiedzać, musimy też czerpać frajdę z terenowych szlaków, które przygotował dla nas Adam z Robertem. Szybko trafiamy na leśne dukty, bez szwanku dla natury. Trampek dziarsko wskazuje na wystające z drogi korzenie drzew, mimo niezbyt wysokich prędkości, z lekkimi uślizgami tyłu płynie w toniach piasku. Zdaje się, że trasa nie jest niezwykle trudna, jednak trzeba się namachać kierownicą, żeby bezpiecznie pokonać każdy kilometr. W tym zapracowaniu trasa nad Susiec i tamtejsze Szumy mija niezwy-





kle szybko. Tam robimy sobie przerwę i obchodzimy wszystkie 24 wodospady płynące na odcinku o długości 400 m, znajdującym się w samym sercu Roztocza Środkowego. To miejsce ma swój niepowtarzalny urok i potrafi uspokoić krążenie krwi. Dobrze jest nabrać w płuca czyste, wilgotne powietrze. Wreszcie można wydmuchać z płuc cały zebrany przez dwa dni pył. Może pylicy nie będzie. Kolejnym przystankiem na trasie jest przepiękny pałac w Narolu, który ma swoją ciekawą historię, jak i sam Narol. Wieś, o której mógłbym powiedzieć, że nie jest jakaś niezwykła, ale tu znów zweryfikował moją wiedzę przewodnik Wojtek. Historia czasem jest niechlubna, o której niewielu wie i mówi, a która powinna ujrzeć światło dzienne. Tym bardziej w dzisiejszych czasach zakłamywania historii II wojny światowej z jednej i wybielania Polaków z drugiej strony. O czym mówię? Poszukajcie w Internecie, książkach. Prawda jest taka, że Roztocze południowe przesycone jest krwią wielu niewinnych ludzi, którzy tu zginęli. Niegdyś piękny, gęsto zaludniony obszar, zamieszany przez wiele kultur, dzisiaj przypomina o swo-

jej historii niszczącymi, opuszczonymi cerkwiemi, zarośniętymi krzewami, pomnikami i wszechobecnym wyludnieniem. Ile razy jestem na tych terenach, czuję ich tajemniczą atmosferę. Jedną z drewnianych cerkwi oglądamy chwilę później na kolejnym przystanku w Woli Wielkiej. Tutaj łączymy się w jedną grupę. Scala nas jak zwykle świetne jedzenie spod ręki mistrza Adama, które zjadamy ze smakiem w cieniu cerkiewnej wieży.

Cieężko na usiedzieć na wypalanej trawie, ciągnie nas do samochodów, na motocykl i w teren. Stąd po krótkim odpoczynku wracamy na szlak. Choć ciągle jesteśmy na Roztoczu różnicowanie terenu jest spore, co pozwala na czerpanie większej przyjemności z jazdy. Coraz rzadziej jedziemy w tumanach kurzy na rzecz wilgotnego piachu, błotnych przepraw i brodzenia w sporych kałużach. Rewelacja. Człowiek cieszy się pod kaskiem jak dziecko. Organizatorzy pomyśleli o różnicowaniu tras. Cieężko jest się żegnać z tymi lasami, bo chciałoby się po nich jeździć wiecznie, no ale...

Czeka nas kolejny przystanek na trasie Roztoczańskiej włości – niemiecki obóz zagłady tysięcy niewinnych Europejczyków w Bełżcu, zrównany niemal całkowicie z ziemią i znajdujący się w medialnym cieniu obozu Auschwitz. Dlaczego medialnym? Dlatego, że obóz w Bełżcu podobnie jak obóz w Sobiborze założono wcześniej i były “większymi fabrykami mordu” niż obóz w Oświęcimiu, o czym świadczą zachowane dokumenty o tych zbrodniach. Tutaj w ciągu kilku miesięcy zamordowano około sześciuset tysięcy ludzi, podczas gdy w Oświęcimiu przez cały okres funkcjonowania obozu około 1,2 mln. Ciarki przechodzą po plecach, gdy słucha się opowieści naszego przewodnika. Ogrom ludobójstwa, zachowane wspomnienia ludzi, którzy byli świadkami istnienia obozu, nasuwają człowiekowi setki pytań, na które nie ma odpowiedzi. W oczach kobiet pojawiają się łzy wzruszenia. Kto tutaj nie był, a będzie w pobliżu, musi odwiedzić to miejsce.

Zwiedzanie wymaga od nas chwili przerwy w myśleniu, żeby otrząsnąć się z tego, co wiedzieliśmy i usłyszeliśmy.

Po chwili Włóczykije wyruszają w dalszą trasę. W kolejnej przerwie ustalam z Robertem przebieg następnych dwóch dni włóczęgi. Sprawa nie wygląda z mojej perspektywy różowo, wjedziemy na lessowe tereny, gdzie poziom zapylenia, zakurzenia i zadymienia osiągnie 150 % normy. Pierwsze dwa dni były dosyć uciążliwe dla gardła i oczu, które odczuły drobny pył i kurz, dostający się każdą szczeliną pod kask. Łzawiące i szczypiące oczy przeszkadzają w jeździe. Czytając z baku roadbooka bez metromierza, nie jestem w stanie prowadzić stawki, jazda w połowie ekipy, w takim kurzu, w razie niespodziewanego hamowania czy gleby naraża mnie na ryzyko nadziania się na orurowanie którejś terenówki. Jazda w tyle stawki jest równie niebezpieczna, bo pył wzbijany przez balony 16 terenówek ogranicza widoczność do 2 metrów, a czasem nawet jednego, i ciężko wyłapać przed kołem niespodziewane podeszczowe wyłomy czy uskoki. Stwierdzamy, że bezpieczniej będzie odpuścić i zakończyć przygodę po dwóch etapach. Co prawda nad naszym bezpieczeństwem cały czas czuwała ekipa "Medimac" Jacka Mackiewicza, ale wszyscy zgodnie woleliśmy, żeby świetni ratownicy medyczni nie musieli interweniować.

Żal ściska serce, ale rozsądek mówi, że tak będzie lepiej. Zawijam się asfaltówką w kierunku domu. Mięśnie dają o sobie znać, prosząc o jeszcze. Pozytywne zmęczenie.

Na liczniku przybyło kolejne 100 km.

Jak przebiegały kolejne dni? Z relacji uczestników wiem, że rewelacyjnie. Niezapomniane biesiady pod gołym niebem z piękną roztoczańską panoramą, trasy, które pozwalają wgryźć się w błoto, przemielić pod kołami nieco piachu, kamieni, a na koniec ostudzić maszynę, przemierzając solidny bród.

Trzeci dzień

stał pod znakiem cerkwi rozmieszczonych na Grzędzie Sokalskiej. Tereny te stanowią już Kresy Wschodnie w czystym tego słowa znaczeniu przesiąknięte wielością kultur, w szczególności kulturą obrządków wschodnich. Piękne klasztory, świątynie i ich klimat pozwalały na chwilę zanurzyć się w czasach,



które już minęły. Zresztą przewodnik dbał o to na każdym kroku. Z Gdeszyna malowniczymi polami podbito Hrubieszów, a zatem grodzisko z wielowiekową tradycją – Wołyń. Wciąż nienasyceń przygodą włóczędzy skierowali się w stronę Maziarni i Lasów Strzeleckich, gdzie odkryli Pałac myśliwski rodu Zamojskich, a przy biesiadzie i świetnym jedzonku noc upłynęła niebywale szybko.

Czwartego dnia

przemierzając Działy Grabowieckie, zahaczając o Górę Zamkową i Grodzisko Bronisławka, konwój wędrowców przebył wzniesienia, doliny, piękne lasy, docierając do przepięknego Zamościa, miasta, którego historia napawa dumą. Zamość znam, ale jak zapewniali organizatorzy, najlepszy przewodnik po tej stronie Missisipi miał je odkryć na nowo. Czy tak było? Na pewno. Po dwóch dniach wycieczki zorganizowanej przez Roberta i Adama z Roztocze

4x4, pod wodzą i kierunkiem Wojtka odkryłem miejsca, które zaskoczyły mnie swoim klimatem i historią. Szczerze mówiąc było mi wstyd, że tak niewiele wiem o swoich stronach.

Zastrzeżenia, co do organizatora czy całej Roztoczańskiej Włóczęgi? Żadnych. No poza jednym. Gdzie się podzieliście Wy, motocykliści i Wasze endura i funbike'i? Po raz pierwszy na Roztoczu można było legalnie przejechać lasy, pola i wertepy, o jakich marzycie, a się nie pojawiliście. Gwarantuję Wam, że ta wyprawa o wiele mocniej trzyma w napięciu niż dzikie bezprawne przemierzanie lasów. Mam nadzieję, że za rok naprawicie swój błąd, bo naprawdę warto. A czyste, wypolerowane enduro to nie enduro.

Zresztą spójrzcie na zdjęcia i żałujcie.

■ **Daniel Pałyga**

Zdjęcia:
Daniel Pałyga,
Roztocze4x4.pl



NAPRAWA PLASTIKÓW



autor: Konrad Daszyński „DAKO”

Współczesne motocykle zawierają sporą ilość elementów wykonanych z tworzywa sztucznego. Na pierwszym miejscu są oczywiście szczelnie obudowane ściągnacze, niemniej plastikowe błotniki czy pokrywy można znaleźć niemal wszędzie, zwłaszcza w tanich chińskich pojazdach.

Niejednokrotnie spotyka nas przykre zdarzenie, podczas którego wypiełgnowane owiewki ulegają przeszlifowaniu lub popękaniu. Najbardziej wkurzające są drobne szkody parkingowe lub manewrowe, gdy chwila nieuwagi kosztuje nas uszkodzenie wybranego elementu. W przypadku poważnego zniszczenia, wielopunktowego popęka-

nia lub wybicia dziury – zwykle jedyną rozsądną opcją pozostaje zakup nowej części bądź jej repliki i wymiana. Czasem jednak uszkodzenie jest niewielkie i można popробować własnych sił przy naprawie. Przodują tu zwłaszcza “chińczyki”, słynące z plastików bardzo kiepskiej jakości, które potrafią popękać od silniejszego wiatru ;). Czasami odnoszę

wrażenie, że elementy tych motocykli i motorów są robione na takich samych wtryskarkach i z tego samego gatunku materiału, co tanie dziecięce zabawki do piaskownicy.

Jak naprawić pęknięcie? Domorośli majsterkowicze radzą sobie na różne sposoby, począwszy od kleju „kropelka”, poprzez sztyfty plastiku „na gorąco” podawane specjalnym pistoletem, skończywszy na karkołomnych konstrukcjach typu podłożona od spodu blaszka przykręcona śrubami, a nawet... wtopione wzdłuż pęknięcia zszywki biurowe.

Przy naprawie należy się skupić na kilku aspektach. Po pierwsze trzeba dążyć, by trwale złączyć brzegi pęknięcia i w miarę możliwości zamaskować uszkodzenie – ideałem byłoby obycie się bez szpachlowania i malowania. Drugą ważną sprawą jest usztywnienie i wzmocnienie uszkodzonego miejsca, tak by nie rozpadło się ponownie przy lżejszym urazie, a zwłaszcza nie rozszerzyło na dalsze obszary elementu. W przypadku „chińskich” plastików warto też zupełnie poważnie zastanowić się nad pogrubieniem i wzmocnieniem całego elementu. W tym wypadku bowiem nawet kupno „nowej” części skazuje nas na używanie takiego samego „g”, jakie właśnie uległo zniszczeniu.

Zaczynamy od sklejenia brzegów pęknięcia. Do tego celu najlepiej jest użyć specjalnego kleju modelarskiego, przeznaczonego do montażu plastikowych modeli. Ma on tę właściwość, że lekko wchodzi w reakcję z plastikiem – zmiękcza brzegi, które po złączeniu i odparowaniu rozpuszczalnika stają się niemal na powrót jedną całością. Klej nakładamy w niewielkiej ilości od niewidocznej zazwyczaj strony elementu, delikatnie rozszerzając pęknięcie, by mógł wpłynąć pomiędzy brzegi (bez przesady – by z kolei nie wypłynął z drugiej strony i nie zabrudził lakierowanej powierzchni!). Następnie szczelinę zaciskamy i czekamy. Gdy nie jesteśmy pewni co do gatunku kleju i jego reakcji z posiadanym plastikiem – warto wykonać wcześniej próbę z kroplą specyfiku nałożoną w jakimś niewidocznym, neutralnym miejscu – to wyjaśni, czego się spodziewać przy sklejanu pęknięcia. Jeśli nie ma

specjalnego kleju, można w ostateczności użyć „kropelki”, „super glue” lub podobnego kleju błyskawicznego. Im mniej, tym lepiej.

Gdy szczelina zostanie wstępnie zatłaczana, przystępujemy do wzmocnienia okolicy pęknięcia. Najpierw należy na obszarze kilku centymetrów kwadratowych wokół pęknięcia wytworzyć szorstką „szczepną” warstwę plastiku. Najprościej zrobić to przez delikatne szlifowanie grubym papierem ściernym gradacji 60-80. Potem na szczelinę z marginesem 2-3 cm nakładamy „zbrojenie”. Do tego celu najlepiej użyć łatkę z drobnej siatki stalowej. Siatkę taką bez trudu można nabyć w marketach i sklepach ogrodniczych jako „metalowa siatka przeciw owadom do okien”. Odpowiedni kawałek wycinamy z arkusza zwykłymi nożyczkami.



Przykładamy w miejscu uszkodzenia i delikatnie na gorąco wtapiamy siatkę w plastik. Do tego celu najlepiej nadaje się „kolba lutownicza” elektryczna, o mocy 80-100W. Można też wykorzystać lutownicę transformatorową z grubszym grotem.



Siatkę wtapiamy tak, by tylko nieznacznie zagłębić jej druciki w plastiku, grzejąc systematycznie miejsce po miejscu. Nagrzana siatka w momencie stygnięcia dodatkowo się napręża, ściągając ewentualnie niedokładnie sklezione brzegi pęknięcia.



Po wtopieniu siateczki trzeba ją jeszcze dodatkowo zabezpieczyć przed wilgocią i korozją, a cały obszar jeszcze bardziej wzmocnić. Do tego celu dobrze jest użyć cienkiej tkaniny z włókna szklanego (gramatura 150-200 g/m. kw. w zupełności wystarczy). Docinamy nożyczkami łatkę tkaniny nieco większą od obszaru zazbrojonego siatką metalową.



Teraz czas na rozrobienie niewielkiej ilości żywicy poliestrowej. Żywica taka wraz z utwardzaczem oraz często – kawałkiem wymienionej tkaniny szklanej – jest dostępna w sklepach samochodowych jako zestaw do łatania dziur w karoserii samochodowej.

Do odmierzonej porcji żywicy dodajemy odrobinę utwardzacza – ilość określoną w instrukcji. Przygotowany roztwór musimy zużyć w ciągu maksymalnie około 20 minut (jeśli przesadzimy z ilością utwardzacza – znacznie szybciej). Za pomocą niewielkiego pędzla smarujemy żywicą naprawiany obszar, przykładamy wcześniej przyciętą łatkę z tkaniny i dokładnie ją dociskamy, smarując kolejnymi porcjami żywicy. Należy przede wszystkim usunąć wszelkie pęcherzyki powietrza, które mogły zostać uwiecznione pod łatką. Tkanina powinna być wszędzie równomiernie dociśnięta, szczególnie istotne jest to na ostrych krawędziach i załamaniach elementu, gdzie ma naturalną tendencję do odstawiania i wytwarzania „kieszeni powietrznych”. Element ustawiamy tak, by ewentualny nadmiar żywicy spływał do środka naprawianego obszaru (najniższy punkt) i pozostawiamy do związania żywicy. Proces żelowania jest dość zaawansowany po około pół godzinie, warto jednak poczekać kilka godzin na całkowite utwardzenie.

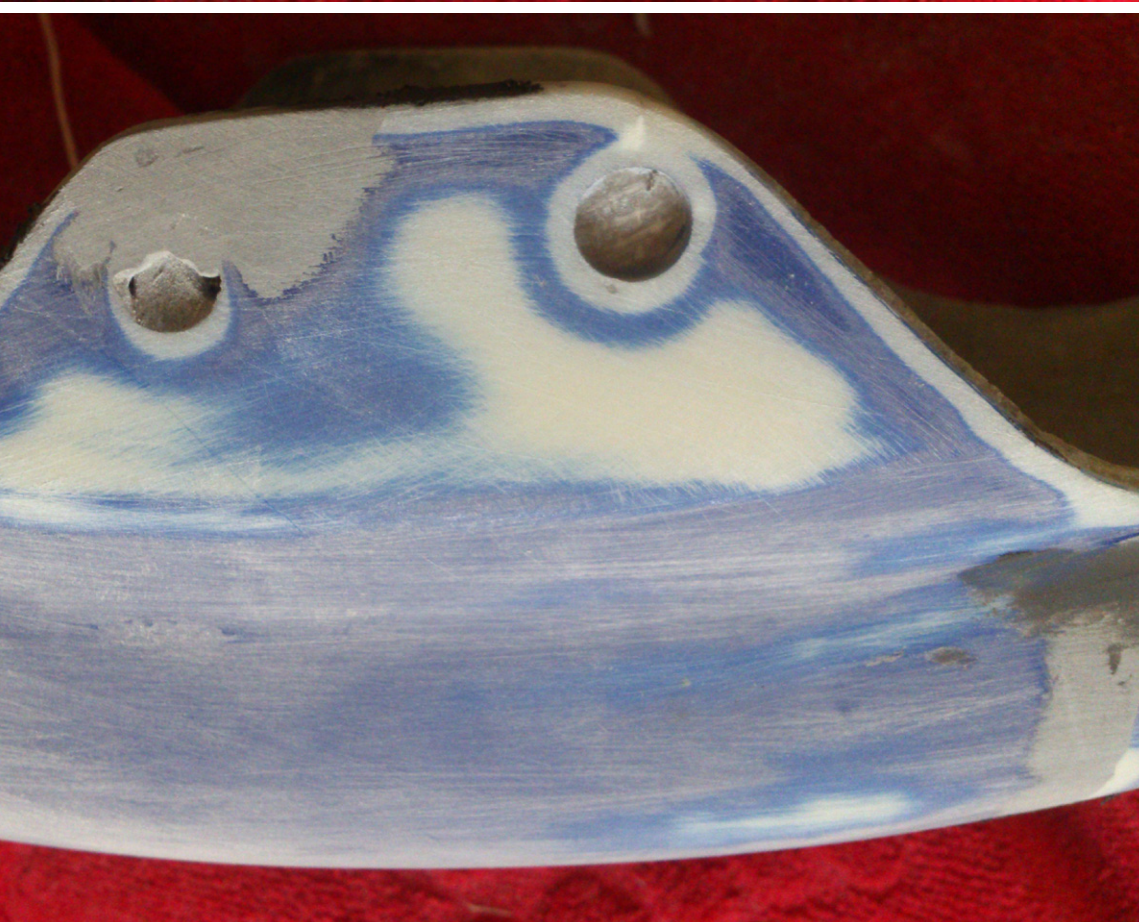
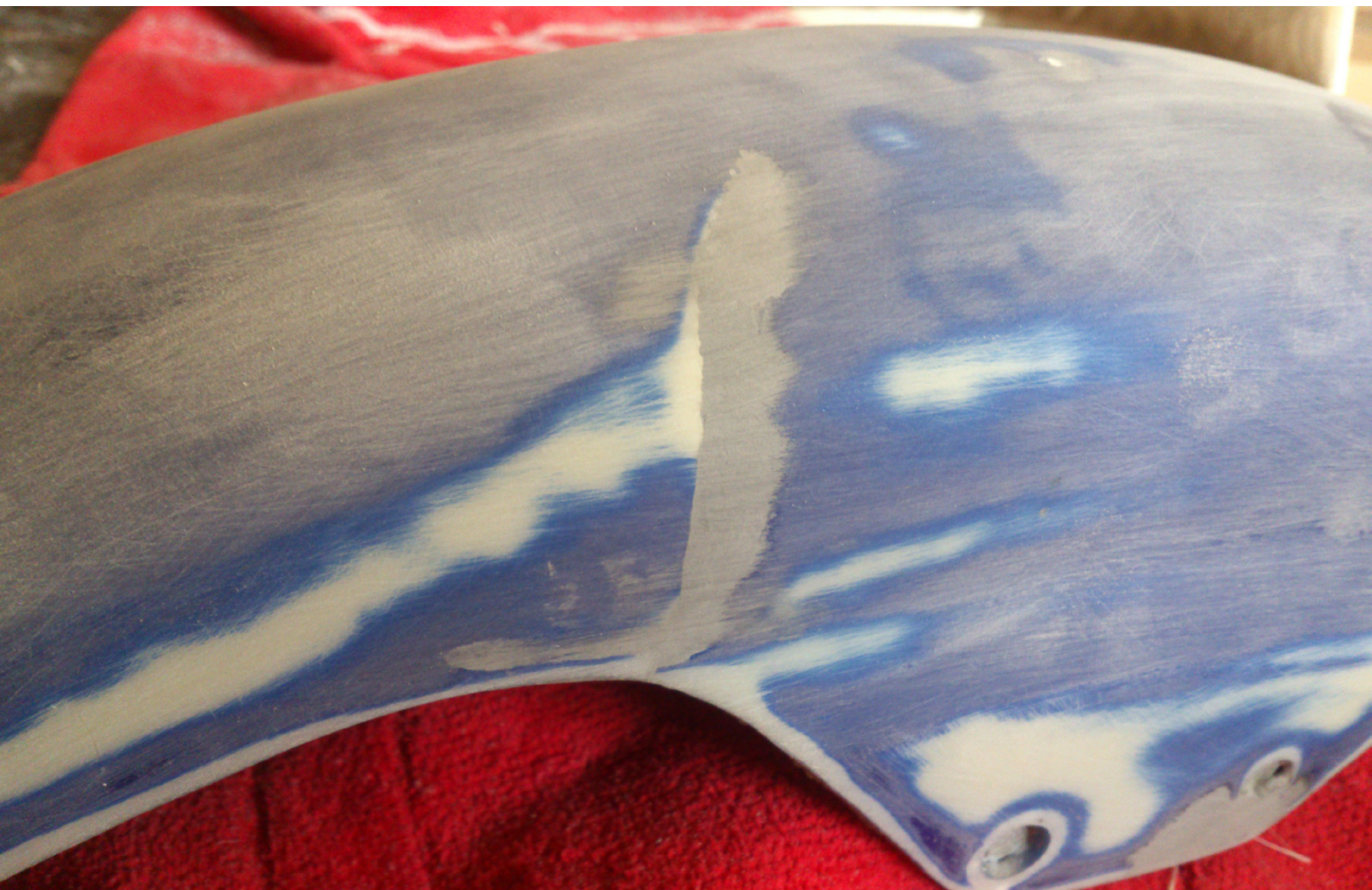


W przypadku słabych „chińskich” plastików proces nakładania tkaniny szklanej z żywicą warto rozszerzyć na całą powierzchnię elementu – oczywiście po stronie niewidocznej. Dla pewności można nałożyć nawet dwie warstwy tkaniny, jedna na drugą (przy dużych powierzchniach używamy zachodzących na siebie łatek – większy kawałek tkaniny zwykle trudno jednolicie ułożyć na elemencie za jednym zamachem). W wyniku takiej operacji powstaje nieco grubsza i znacznie bardziej wytrzymała powłoka, chroniąca niczym szkielet oryginalny element przed słabszymi urazami.

Skończyliśmy z powierzchnią niewidoczną. Co z ozdobnym wierzchem? Jeśli mamy trochę szczęścia, uszkodzenie było niewielkie, a w pierwszym etapie klejenia brzegów nie zapaćkaliśmy wszystkiego wokół klejem – pęknięcie może być słabo widoczne – na tym poprzestaniemy.

Jeżeli jednak uszkodzenie było rozległe, a w jego wyniku doszło do wyłamania fragmentów materiału trzeba będzie ubytki i ślad szczeliny zaszpachlować. Używamy do tego nie taniej, pierwszej lepszej szpachlówki dwuskładnikowej (najczęściej w kolorze kremowym). Trzeba poszukać i zakupić trochę droższą, specjalną szpachlówkę do tworzyw sztucznych (najczęściej w kolorze ciemnoszarym). Charakteryzuje się ona dużo większą elastycznością oraz bardzo dobrą przyczepnością do podłoża plastikowych. Szpachlówkę przygotowujemy podobnie jak żywicę – mieszając ją z niewielką ilością dołączonego utwardzacza. Po rozrobieniu pasty należy ją znów dość szybko nałożyć na miejsca wymagające wypełnienia. Nie warto przesadzać z ilością – gruba warstwa zmusi nas do pracochłonnego zeszlifowania nadmiaru materiału. Ewentualne „niedoróbki” zawsze można wypełnić w drugim podejściu.





Po utwardzeniu szpachlówki (zwykle 1-2 godziny) można ją już szlifować. Robimy to papierem ściernym gradacji 100, dokładniejsze dotarcie – papierem 240.

Szpachlówka do plastiku jest na tyle „wdzięczna” w obróbce i wytrzymała, że można za jej pomocą wręcz dorabiać utracone fragmenty elementu, na przykład oderwane ucha mocujące. Oczywiście miejsce takie pod spodem musi być obowiązkowo zazbrojone metalową siatką i grubszą warstwą laminatu.

Gdy powierzchnia jest już „akceptowalna” – element traktujemy lakierem zaprawkowym w miejscu uszkodzenia powłok albo idziemy na całość i kompletnie lakierujemy detal.

Po wyschnięciu możemy się już cieszyć własnoręcznie naprawionym, a być może i znacznie wzmocnionym „plastikiem”.

■ **Konrad Daszyński „DAKO”**

„Mocne” docieranie



autor: Adam Medyna

Docieranie – temat rzeka, a opinii o tym, jak docierać jest tyle, ilu docierających.

Jeśli chodzi o nowe motocykle, to większość trzyma się zaleceń zawartych w instrukcji obsługi, ale co zrobić z motocyklami po remoncie silnika (jeśli takie się jeszcze zdarzają)?

Wiadomo, że temat dotyczył będzie starszych sprzętów, jako że nowe i jeszcze nowsze przypominają coraz bardziej sprzęt gospodarstwa domowego, w którym w razie problemów wymieniamy po prostu źle działające podzespoły na nowe/używane w lepszym stanie niż nasze i sprawa załatwiona.

Sądzę, że pewnie niektórzy z Was czytali amerykańską stronę Motomana o docieraniu. Swego czasu wzbudziła sporo kontrowersji na Forum Motocyklistów. Ja również przeczytałem ją kilka lat temu i postanowiłem jej zalecenia wprowadzić w życie przy okazji następnego remontu silnika. Tak się złożyło, że wkrótce potem nabyłem drogą kupna BSA A65 z 1970 r., która jak się szybko okazało takiego remontu potrzebowała.

Tak więc powstała możliwość sprawdzenia, jak “mocne docieranie” ze strony internetowej sprawdzi się w praktyce.

W międzyczasie, wchodząc w tajniki posiadania i obsługi starych angielskich motocykli oraz poznając coraz więcej ludzi zajmujących się nimi stwierdziłem, że bardzo skrajny wariant “mocnego docierania” stosowany jest przez ludzi ścigających się tymi motocyklami w wyścigach motocykli weteranów w Stanach i Kanadzie, a sama metoda zalecana jest na międzynarodowych forach brytyli jako najszybsza i najbezpieczniejsza forma docierania tych silników.

No, ale zacznijmy od początku, gdyż początek “mocnego” docierania w rzeczywistości zaczyna się na etapie mon-

tażu silnika w momencie, gdy mamy połączyć nowe lub świeżo zregenerowane elementy w jedną całość.

Ta metoda docierania dotyczy przede wszystkim zespołu tłok/pierścienie/cylinder, mającego podstawowy wpływ na późniejsze działanie całego silnika. O docieraniu reszty elementów napiszę kilka zdań na końcu tego artykułu.

Przygotowanie/ montaż

Mamy na stole montażowym cylinder po szlifie i honowaniu (proces, o którym niektóre warsztaty robiące szlif cylindra beztrząsowo zapominają), nowe tłoki z pierścieniami i sworzniami.

Sprawdziliśmy, że przeszlifowane cylindry nie mają becзки ani stożka, a luz między cylindrem i tłokiem jest prawidłowy. Pierścienie mają właściwe luzy na zamkach i nie wykazują żadnych niedokładności obróbki, czyli po włożeniu do cylindra nie ma prześwitów między nimi a powierzchnią cylindra. Sworzeń tłokowy wchodzi w otwór/tulejkę głowki korbowa pod naciskiem kciuka na zimno/lub po lekkim podgrzaniu głowki w zależności od instrukcji montażu.

Te wszystkie zabiegi robimy w warsztacie, który robił szlif cylindrów i dopasowywał do nich tłoki, jeszcze przed zapłaceniem za usługę, jako że często zdarza się, że co innego "fachowiec" mówi, a co innego pokazują jego własne przyrządy pomiarowe.

Pierwszą czynnością po odebraniu gotowych części będzie dokładne umycie cylindra lub bloku cylindrów wodą z mydłem od środka. Chodzi o usunięcie resztek pasty honowniczej ze ścianek tulei cylindrowych. Potem wycieramy tuleje do sucha i szmata, którą to robimy powinna po zakończeniu czynności wyglądać dokładnie tak jak przed jej rozpoczęciem, czyli żadne ślady smaru czy pasty nie mają prawa na niej pozostać. Na zakończenie moczymy koniec szmaty w oleju i wyciskamy, po czym taką lekko zaolejoną szmatą przecieramy czystą tuleję cylindrową.

Tłoki wkładamy na korbowody, wkładamy pierścienki zabezpieczające, zakładamy pierścienie i unieruchamiamy w jednym położeniu. Przed założeniem cylindra nakładamy 4 krople oleju

w dwu płaszczyznach, równoległe i prostopadłe do sworznia tłokowego, pod sworzniem na płaszczyźnie tłoka i lekko je tam rozsmarowujemy. Pierścienie i cała góra tłoka zostają suche.

Zakładamy cylinder na tłok(i) i mocujemy go do karterów, potem składamy resztę silnika.



Pierwsze odpalenie

Jeszcze przed tym szczęśliwym momentem radzę wybrać drogę o niewielkim ruchu, na której będziemy docierali nasz motocykl. Najlepiej by była położona blisko domu/warsztatu, w którym robimy remont, bo nasze docieranie będzie jeżdżeniem głównie "wkoło kolumny".

Ponieważ mówimy o używanych motocyklach zakładam, że ich gaźniki i układy zapłonowe były w stanie nadającym się do użycia przed remontem. Jeśli nie, to trzeba wstępnie ustawić je "na sucho", tak aby zapalenie i jazda były możliwe. Oprócz tego zalewamy silnik najtańszym olejem mineralnym o oznaczeniu SAE zalecanym przez producenta.

Odpalamy motocykl i ustalamy jakieś wolne obroty, przy których silnik nie zgasi po puszczeniu rollgazu, będą one oczywiście szybsze niż te które ustawimy sobie później na gorącym silniku. Siadamy i jedziemy do naszej "drogi docierania" rozgrzewając powoli silnik do normalnej temperatury pracy. Po jakichś 15-20 minutach jazdy przy w pełni rozgrzanym silniku zaczynamy docieranie. Polega ono na przeprowadzeniu silnika przez kilka cykli cieplnych i ostudzeniu.

Startujemy więc z któregoś z niskich biegów, np. dwójki i rozpędzamy się

do 80% możliwych obrotów, po czym natychmiast obniżamy je do poprzedniej niewielkiej szybkości. Powtarzamy tę czynność kilka razy, po czym znowu jedziemy wolniej na tym samym biegu studząc silnik.

Teraz wiadomo, dlaczego zależy nam na drodze z niewielkim ruchem pojazdów – kierowcy widząc motocykl rozpędzający się i zwalniający bez żadnego widocznego powodu na pewno będą zaskoczeni. Powtarzamy ten cykl kilka razy i zjeżdżamy z powrotem do domu/warsztatu w celu właściwego ustawienia wolnych obrotów.

Cały porządek czynności podczas pierwszego odpalenia jest ważny, gdyż chodzi o jak najkrótszą pracę silnika bez obciążenia. Cała idea "mocnego" docierania leży w niedopuszczeniu do przedostania się oleju na ścianki cylindra, gdzie może zostać zapieczony i uniemożliwić nam docieranie, a ciśnienie gazów wytworzonych w pracującym pod obciążeniem silniku ma nam w tym pomóc. Dlatego niedopuszczalne jest trzymanie silnika na wolnych obrotach po pierwszym odpaleniu, jak również wpuszczanie go w wysokie obroty bez obciążenia.

Po ustawieniu wolnych obrotów możemy w zasadzie normalnie zacząć jeździć, pilnując tylko zasady, by raczej trzymać się jazdy na niskich biegach z wyższymi obrotami niż odwrotnie, czyli jeżeli zamierzamy jechać np. z szybkością 60 km/h i możemy to zrobić na trójce i wyższych obrotach, to tak właśnie powinniśmy zrobić, a nie używać czwórki z niskimi obrotami. Pomoże to w dalszym docieraniu.

Następna sprawa to:

Zmiany oleju.

Pierwszą zmianę robimy po 50-60 km jazdy, następną po 200, jeszcze następną po 500 km.

Ma to na celu jak najszybsze usunięcie z silnika oleju zanieczyszczonego "produktami" obróbki mechanicznej i docierania się części. Po 500 km możemy zmienić olej na docelowy, a częstotliwość zmian na normalną.

Tyle teoria, a jak to zadziałało w praktyce w przypadku mojej BSA? Zadziałało świetnie, po setce przejecha-

nych kilometrów miałem dotarty silnik, który chodził lepiej, ciszej, z mniejszą ilością wibracji i był silniejszy niż większość silników kolegów spotykanych na zlotach, mimo że jest to silnik ze stopniem sprężania niższym niż fabryczny 9:1.

Nie dotykałem go od tej pory oprócz wymiany głowicy, która zrewolucjonizowała moje spojrzenie na "tuning" silników 4-suwowych. Ale to już całkiem inna historia. BSA jeździ świetnie, co możecie zobaczyć na You Tube w moim kanale.

Na zakończenie należałoby jeszcze napisać kilka zdań, dlaczego docieranie zalecane przez producentów w fabrycznych instrukcjach obsługi wygląda tak różnie od tego, co tu napisałem.

Myślę, że dużą część zaleceń z tych instrukcji opracowują prawnicy, a producentowi zależy na tym, aby posiadacz jego produktu oswoił się z nim łagodnie i powoli.

Większość nowych motocykli ma przeprowadzane wstępne docieranie w firmie, a do tego obróbka mechaniczna jest w tej chwili na tak wysokim poziomie, że tak naprawdę docieranie nie bardzo jest potrzebne z czysto mechanicznego punktu widzenia.

Zupełnie inaczej jest z motocyklami starszymi i remontowanymi przez warsztaty rzemieślnicze – tutaj jakość obróbki zależy od maszyn i przyrządów pomiarowych warsztatu i docieranie jest zawsze konieczne.

Przez ostatnich kilka lat starałem się propagować "mocne docieranie" na stronach Forum Motocyklistów i muszę przyznać, że nie miałem żadnej "reklamacji" od osób, które spróbowały tej metody, choć polemiki na samym forum były bardzo ostre, a sam temat ma w tej chwili kilkadziesiąt stron.

■ Adam Medyna

REWOLUCYJNY SERWIS AUKCYJNY

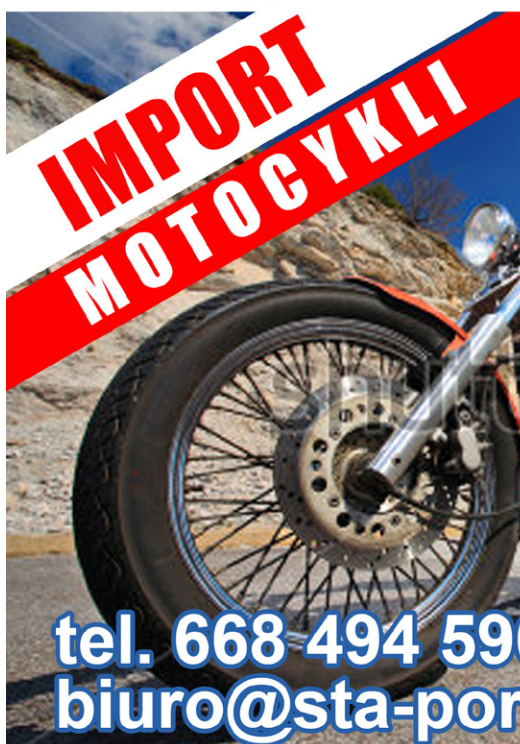


- **BRAK** PROWIZJI OD SPRZEDAŻY!
- STAŁA CENA WYSTAWIENIA NIEZALEŻNIE OD KATEGORII!
- **100 zł** NA START - DLA KAŻDEGO
- **2000 zł** NA START DLA SKLEPÓW
- DODANIE PRZEDMIOTU DO 2 KATEGORII **GRATIS!**

WRESZCIE ALTERNATYWA DLA ALLEGROGO

allemotocykle.pl

facebook.com/allemotocykle



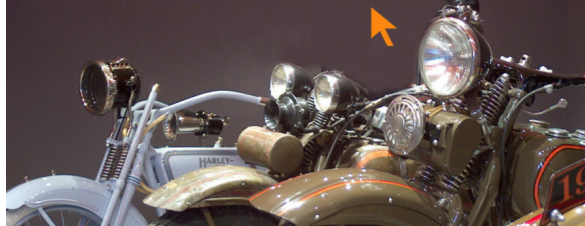
**IMPORT
MOTOCYKLI**

**Sprowadzamy:
motocykle
akcesoria
części
opony
odzież**

ATRAKCYJNE CENY!

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

ROADKING.pl
MOTOCYKLE - LUDZIE - KLIMATY



PORTAL MOTOCYKLOWY

WIERZYM W LEPSZĄ PRZESZŁOŚĆ



**Retro
Passion.pl**

NAPRAWIAMY BŁĄD

W poprzednim numerze popełniłem błąd i w materiale Michała: „Inauguracja sezonu OLDI CLUB”, który odbył się w Thedinghausen, przez pomyłkę zamieściłem zdjęcia ze zlotu Oostbloktreffen w Holandii. Dlatego poniżej naprawiam ten błąd i prezentuję właściwą galerię ze zlotu w Thedinghausen, a materiał z Oostbloktreffen znajdziecie na kolejnych stronach.

Za pomyłkę przepraszam

Jacek Łukawski

A teraz przyznać się, czy ktoś z Was zwrócił na to wcześniej uwagę? ;-)

FOTOGALERIA

Inauguracja sezonu OLDI CLUB

zdjęcia: Michał Przybyła







Holenderska impreza pojazdów zza żelaznej kurtyny

Oostbloktreffen

9-12 maja 2013 r.

autor: Michał Przybyła



Większość historii uczestników tego zlotu zaczyna się dużo mniej spektakularnie, od opowieści pierwszego lepszego gapia przy starej SHL-ce w Polsce. Nie ma „love story” typu: „na taką maszynę poderwałem w 1968 moją Jadźkę”. Wietse, Holender w okolicach 50-tki, organizator odbywającego się co roku w wiosce Marrum w Holandii zlotu motocykli bloku wschodniego Oostbloktreffen, wypowiada się na ten temat wyjątkowo pragmatycznie:

„A był poprostu u nas dealer MZ-ki, była tania, to kupiłem!”.

Trochę ciekawiej zaczyna brzmieć ta opowieść, gdy zaczynamy zagłębiać się w dalsze losy Holendra i jego NRD-owskiego jednoślada. Chociaż... czyżby naprawdę?

Wietse zrobił ETZ-ką na spółkę ze swoją żoną 85.000 km bez absolutnie żadnej poważnej awarii. Silnik nigdy nie był rozpolawiany, w pełnej osłonie zamontowany dopiero drugi łańcuch. Co w tym ciekawego?

Ciekawe jest mianowicie to, że najwidoczniej ten socjalistyczny produkt na tyle spełnił lub wręcz przewyższył oczekiwania Holendra, że rozwinęła się u niego fantastyczna pasja, którą od

9-ciu lat dzieli się z innymi. Ale najpierw krok w tył o całe pół roku. Ale bez obaw, tylko na chwilę!

O zlocie w Holandii dowiedziałem się od dwóch okolicznych MZ-ciarzy zaprzęgowców, Stefana i Frederika, już jesienią, w ułamku sekundy podejmując decyzję o swoim uczestnictwie. Od Marrum dzieli mnie dystans niecałych 300-tu kilometrów. Próbowałem zarazić pomysłem kilku zapaleńców z Polski, ale przy odległościach 1300-1500 km i prędkości przelotowej 70-80 km/h, to już niemalże podróż życia.

Wykorzystując pozostałe 6 miesięcy do zlotu, niemieccy MZ-ciarze, urodzeni i wychowani w zachodnich landach, skrupulatnie przygotowywali się, co rusz wysyłając mi zdjęcia ze stanu przygotowań: planowana droga, alternatywne trasy, stoliki, kufry, stelaże, kuchenki, plan rozstawienia naszych namiotów, dziwna „przeciwdeszczowa konstrukcja dachopodobna”... Moja polska mentalność: „jakoś to będzie”, powodowała pewne niezrozumienie dla tej skali przygotowań, więc muszę wykonać, jak zresztą obiecałem, ponowny skok w czasie, bo w okresie kolejnych pięciu miesięcy inwestowałem niewiele energii w przemyślenia, czy aby o wszystkim będę pamiętał.

Około dwa tygodnie przed wyjazdem podjąłem decyzję o przejrzeniu mojej Jawy. Nasmarowałem łańcuch, podpompowałem koła, przejechałem się – nie jest źle. Niewielkie luzy na wahaczu i grzechotanie w przednim kole (ach te wózki boczne) zachęciły mnie do wymiany łożyskowania obu tych elementów. Ogarnąłem się ze wszystkim w kilka godzin i zadeklarowałem motocykl jako gotowy do drogi!

Droga do Holandii ze Stefanem i Frederikiem przebiegła dość nieteatralnie. Nie tylko dlatego, że nawet nic się w motocyklach nie zepsuło, ale też dlatego, że poza zabytkowym promem, napędzanym siłą mięśni dwóch kolesi z obsługi i ogromną służą nad brzegiem Morza Północnego już po holenderskiej stronie, nie zaskoczyło nas zbyt wiele atrakcji. Na szczęście motocykliści to rasa, która czerpie przyjemność z samej jazdy!

Po osiągnięciu celu i rozstawieniu namiotów, testowana przez sześć miesięcy „przeciwdeszczowa konstrukcja dachopodobna” Stefana, dookoła której rozbiliśmy namioty, rozpadła się, bo nadmorski fryzyjski* wiatr okazał się dla niej zbyt silny. No cóż, bywa...

Wracając do naszego Holendra Wietse, dosyć szybko zorientowałem się, że do perfekcyjnej organizacji przykładu on raczej niewielką wagę, ale nie jest to wcale krytyka z mojej strony. Okazuje się, że poza dwoma wycieczkami statecznikiem, które ze względu na kiepską pogodę zostały odwołane, oraz wspólnym wyjazdem do miasteczka Dokkum, nie przewidział on więcej zorganizowanych atrakcji. A może to właśnie planowane nieplanowanie? Jak ma się zachodnia perfekcja do spotkania miłośników pojazdów ze wschodu?

Ponieważ jednak na polu było prawie 60 motocykli i w sumie około 70-ciu, może 80-ciu przybyłych, na brak pomysłów na spędzanie wolnego czasu nie można było narzekać. Wszyscy przerzucili się na „tryb kreatywności”, której jak wiadomo, w naszych rejonach nie brakuje, więc wschodnio-europejski klimat był zapewniony. Wbrew pozorom teraz uważam, że to całkiem fajny pomysł. Już będąc na zlocie zrobiłem prawie 300 km na motocyklu, zwiedzając mniejszymi lub większymi grupkami okolicę, robiąc zdjęcia i rozkoszując się holenderskim klimatem. Było wyjątkowo „książkowo”: wiatraki, chodaki, krówki, owieczki, tulipany... Jakoś przez ten brak napiętego harmonogramu czas biegł bardzo wolno, prawdziwy luz. Nawet kiepska pogoda nie była w stanie zepsuć nikomu humoru, chociaż na szczęście w nocy padało więcej niż w dzień (widzicie? optymizm trzyma jeszcze do teraz!).

Gwoździem programu był sobotni wypad do położonego w okolicy naszego pola namiotowego miasteczka Dokkum. Co roku w tym samym okresie odbywa się we Fryzji tzw. „Rajd 11-tu miast” (Elfsteden Oldtimerrally). Celem naszego wyjazdu było spotkanie uczestników tego rajdu na rynku. Po wjeździe na plac pierwszego samochodu, a chwilę później pierwszego motocykla, stało się dla mnie jasne, że w słowie „oldtimer” Holendrzy stawiają wyjątkowo duży na-

cisk na przedrostek OLD. Przez równe trzy godziny biegałem po rynku jak opętany, fotografując nierzadko stuletnie pojazdy, które po krótkim postojujechały dalej, a następne wjeżdżając na rynek zajmowały ich miejsce. Przez plac przejechało wg organizatorów w sumie 400 aut i 200 motocykli! Więcej niech opowiedzą Wam zdjęcia, bo chyba żaden tekst nie odda nawet w kilku procentach tych widoków.

Wracając na pole namiotowe w Marrum siedziałem jakiś taki usztyniony na kanapie mojego motocykla: emocje, adrenalina, zadowolenie... Jak sprowadzałem moją pierwszą Jawę do Niemiec, ludzie pukali się w głowę: „Jawą po Niemczech będziesz jeździł?”. Ładując na Oostbloktreffen w Marrum poczułem się wśród obecnych tam Holendrów, Niemców, Brytyjczyków, Duńczyków i dwóch innych Polaków, jak w wielkiej rodzinie, choć moja historia nie brzmi ani jak tego gapia przy SHL-ce, ani jak ta Holendra Wietse. Ja po prostu 13 lat temu z braku środków na inny motocykl, w klasie maturalnej, dosiadałem CZ-ki 350, która przynosiła mi wtedy tyle samo wstydu, co zadowolenia – niespektakularnie? Wiem... i dlatego za rok znowu wybieram się do Holandii!

**Fryzja (Fryslân) – prowincja w północnej Holandii ze stolicą w mieście Leeuwarden.*

Informacja o Elfsteden Oldtimerrally: Oryginalny „Rajd 11-tu miast” odbywał się przed laty na zamarzniętych kanałach Fryzji. Uczestnicy ścigali się po nich, jeżdżąc na łyżwach i mijając po drodze wszystkie większe fryzyjskie miasta, a jest ich 11. Ponieważ kanały od wielu lat już nie zamarzają, kreatywni Holendrzy wymyślili sobie kilka alternatyw. Jedną z nich jest rajd na kajakach, które w tym samym okresie płyną tymi samymi kanałami. Pewien miłośnik zabytków wpadł w 1984 roku na pomysł, żeby kontynuować tę tradycję też na asfalcie. Do rajdu dopuszczone są samochody i motocykle, które mają min. 35 lat. Obowiązuje również wspomniane ograniczenie liczby uczestników: w rajdzie może wziąć udział maksymalnie 400 samochodów i 200 motocykli. El-

Elfteden Oldtimerally jest jednym z największych jednodniowych zlotów oldtimerów w Europie! Trasa rajdu oscyluje pomiędzy 225 a 235 km. Na każdym z jedenastu przystanków, miejskich rynkach, są przygotowane różne atrakcje i gra muzyka na żywo. Uczestnicy stemplują też karty, zaliczając w ten sposób kolejny etap rajdu.

■ **Michał Przybyła**

Ze względu na to, że zdjęcia możecie obejrzeć w poprzednim numerze (patrz strona 73), to w tym miejscu przypominam tylko kilka z nich.
Jacek Łukawski



OKIEM ROCKERSA

Garażowe klimaty

„No to o której wrócisz...?” Jak można zadawać takie pytanie mężczyźnie udającemu się do garażu?! Dlaczego żonie tak trudno zrozumieć zjawisko zapętlenia czasoprzestrzeni, występujące we wszystkich garażach? Jest ono szczególnie silne w dużych skupiskach osiedlowych „blaszaków”. Ot, może się zdarzyć, że tylko niesiesz naładowany akumulator, aby go włożyć do motocykla, a tu napotykasz grupkę sąsiadów debatujących nad upartą kosiarką, która od godziny nie chce zapalić. Już wiesz, co cię czeka. Nie wiedzieć czemu, większość ludzi uważa, że jak ktoś ma motocykl, to na pewno zna się na kosiarkach i z każdą sobie poradzi. Jeśli odmówisz pomocy – narazisz na szwank pozytywną opinię o motocyklistach. Na szczęście dla wszystkich motocyklistów, jakimś cudem twoją uwagę przyciąga niepozorna blaszka, która „powinna być tak, a nie tak” i silnik ożywa, a ty umacniasz swój autorytet wśród garażowej społeczności. No, ale czy żona zrozumie, że ta dodatkowa godzinka spędzona przy cudzej kosiarce, to był twój wewnętrzny obowiązek o wiele ważniejszy niż punktualne rozpoczęcie obiadu...? Uważam, że oprócz pojęcia czasu „letniego” i „zimowego” powinno się wprowadzić „czas garażowy”. Bywa bowiem, że czas się zatrzymuje wraz z nakrętką, która żadnym sposobem nie daje się odkręcić. Rusza on dopiero z jej pierwszym obrotem, nie bacząc, że „czas astronomiczny” wyprzedził go o kilka godzin. Osobiście uważam, że nic tak nie przeszkadza w garażowej pracy, jak włączone radio, w którym spiker regularnie przypomina mi, która to właśnie jest godzina.

Garażowa społeczność to drugi fenomen, o jakim chciałem tu wspomnieć. Jej członkowie dobierali się latami, tworząc idealny obraz społeczeństwa żyjącego w pełnej symbiozie. Czyżby ten fenomen spowodowany był tym, że w owej grupie nie ma kobiet??? Coś w tym jest... Średnia wieku garażowej społeczności jest dość wysoka. Młodzi wolą spotykać się na wyjazdach lub w knajpach. Ludzi, których mam na myśli można spotkać w garażach od rana do wieczora. Przaśne czasy PRL-u nauczyły ich, że benzynę trzeba oszczędzać, a o samochód dbać, jakby się go miało jeden na całe życie. Dlatego zamiast jeździć swoimi Polonezami czy Skodami, wytaczają je przed garażowe wrota i myją, pastują, polerują... Nieraz, zamykając pod wieczór swój motocykl po całodziennym przejażdżce, widzimy ich z puszką piwa lub „małpką” gorzałki w ręce, wciśniętych w ciemne kąty swoich garaży. Popijając, wspominają dawne czasy – zdając sobie sprawę, że ich czas mija tak samo, jak minął już czas świetności ich samochodów.

Pole magnetyczne to trzeci wyznacznik garażowych klimatów. Lato mija, dzień coraz krótszy, wieczory zimne, a garażowe pole magnetyczne tak ciągnie, że nie sposób wysiedzieć w ciepłym domku u boku kochanej żony, w otoczeniu przemitych dzieciaków. Wychodząc z psem na spacer coś mnie ciągnie w kierunku obskurnego blaszaka, żeby choć na chwilę pobrudzić ręce garażowymi wrotami i poczuć w płucach niezdrowe, przesiąknięte zapachem paliwa i smarów, powietrze. Czyżbym już powoli stawał się członkiem garażowego społeczeństwa...?

■ Wojtek Kopczyński

WYNIKI KONKURSU



Z przyjemnością informujemy, że spośród osób, które nadesłały poprawę odpowiedzi, wylosowaliśmy trzech zwycięzców. Otrzymują oni nagrody ufundowane przez Travel Channel.

Są to:

**Tomasz B. z Warszawy
Paweł B. z Wrocławia
Norbert D. (mail z wp.pl)**

GRATULUJEMY!

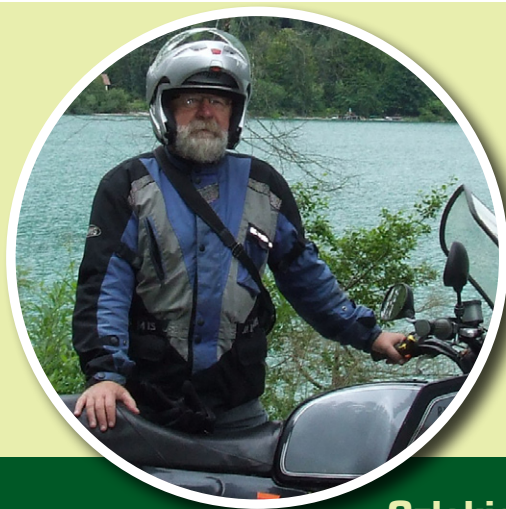
Wylosowane zestawy wkrótce wyślemy pocztą.



SPONSOR NAGRÓD

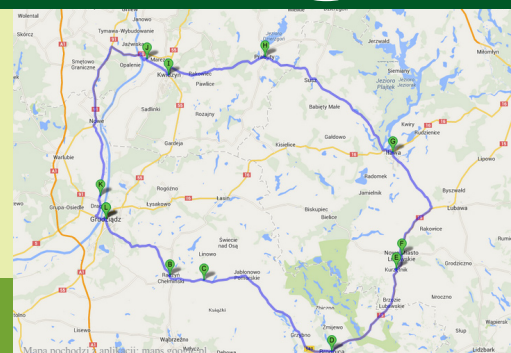


WKOŁO KOMINA

Z PANEM
MARKIEM

Szlakiem średniowiecznych miast, zamków, pałaców i kościołów, czyli
wokół Pojezierza Brodnickiego

Grudziądz - 19 km - (Radzyń Chełmiński) - 7 km - (Rywałd) - 32 km - Brodnica
- 22 km - (Kurzętnik) - 4 km - (Nowe Miasto Lubawskie) - 25 km - Iława - 10
km - [Szymbark] - 30 km - (Kamieniec) - 15 km - (Prabuty) - 20 km - [Kwidzyn]
- 30 km - Nowe - 15 km - (Wielki Lubień) - 7 km - Grudziądz.
Razem ok. 240 km.



autor: Marek Harasimiuk

Proponowana na październikową „złotą polską jesień” trasa „kominowa” tym razem nie będzie wila się przez południowe, góryste rejony Polski porośnięte lasami mieniącymi się w słońcu miodowymi barwami, przechodzącymi poprzez brzozy buków pokryte patyną zieleni smreków, aż w atramentową czerń. Okoliczności przyrody też będą piękne, ale będzie zdecydowanie bardziej płasko. Już sam tytuł sugeruje, co będziemy zwiedzać, lecz niech miłośnicy krajobrazów też nie upadają na duchu. Przebędziemy wiele lasów, a wśród pagórków porośniętych zbożem i rzepakiem, będą się mienić tafle jezior i języki rzeczek.

Jak w każdej trasie „kominowej”, można się w nią włączyć w dowolnym miejscu, gdyż jest to trasa zamknięta, zaczynająca i kończąca się w tym samym miejscu. Tym razem zaczynamy w Grudziądzu, zdecydowanie największym mieście na trasie. Po dotarciu do Radzyna Chełmińskiego (droga nr 534) nie sposób przejechać, nie zainteresowawszy się wypiętrzającymi się wysoko do góry ruinami pokrzyżackiego zamku



Zamek w Radzynie Chełmińskim

z czerwonej cegły. Zamek zaczęto budować w XIII w. jako osłona dla powstającego państwa krzyżackiego od strony, wówczas rozbitej dzielnicowo, Polski. Finalnie przeszedł pod panowanie Korony Polskiej po Wojnie Trzynastoletniej (1454-66). Po pierwszym rozbiórze Pol-

ski w 1772 r. Prusacy zaczęli go traktować jako „cegielnię” i wiele domów w Radzynie zbudowanych jest z zamkowych cegieł. Jednak po ponad 60-ciu latach się opanowali i tak ten obiekt przetrwał do naszych czasów. Warto podjechać pod jego bramę od strony dużego pla-

cu, będącego kiedyś przedzamczem otoczonym murem i z zabudowaniami. Resztki murów przedzamcza jeszcze istnieją, ale cały teren w nich zawarty to teraz łąka. W zamku można wejść na zachowane od strony południowej dwie wieże oraz do piwnic, w których są wystawy rozmaitych narzędzi i oręża oraz makiet budowli. Z Radzyna wyjeżdżamy w stronę Brodnicy drogą nr 543. Po 7 km z prawej strony drogi tabliczka informacyjna kieruje nas do klasztoru w Rywałdzie.

Obiekt powstał w XVIII w. i był to pięknie wyposażony, barokowy kościół i klasztor. Przez ponad dwa tygodnie we wrześniu i październiku 1953 r. był pierwszym etapem więziennej tułaczki, jaką komunistyczni, ubeccy siepacze zgotowali księdzu kardynałowi Stefanowi Wyszyńskiemu, czyli jak go doceniła historia, Prymasowi Tysiąclecia. Tutaj miał się jeszcze niezgorzej, ale następny etap, trwający cały rok, to był Stoczek Klasztorny koło Lidzbarka Warmińskiego, gdzie warunki były (zwłaszcza w zimie) iście syberyjskie. Sanktuarium Maryjne w Rywałdzie upodobali sobie (i pielgrzymują tutaj) zwłaszcza katolicy Cyganie zwani też Romami. Po zwiedzeniu kościoła jedziemy dalej w stronę Brodnicy.

W Brodnicy jest kilka ciekawych zabytków do zobaczenia: Rynek z wiodącymi doń bramami Chełmińską i Mazurską, do tego stare spichlerze i kościoły sięgające swoją historią XIV w. Z krzyżackiego zamku pozostała właściwie tylko ośmiokątna wieża i trochę murów.



Kościół i klasztor w Rywałdzie

Z Brodnicy tą samą drogą, którą dojeżdżaliśmy, czyli krajową 15 jedziemy w stronę Nowego Miasta Lubawskiego. Nie dojeżdżając do niego (ok. 4-5 km przed), po lewej stronie na wznoszącym się nad szosą płaskowyżu, na który warto wjechać, są ruiny zamku w Kurzętniku. Tędy w 1410 r. maszerowały wojska Jagiełły na krzyżacką stolicę Malbork. Tutaj nad Drwęcą zasadzili się na sprzymierzonych Krzyżacy i ich alianci. Jagiełło widząc bezsens forsowania umocnionej przeprawy pomaszerował dalej na północ. O skutkach spotkania obydwu armii na polach Grunwaldu

w dniu 15 lipca co roku przypominają turnieje urządzone przez kontynuatorów rycerskich tradycji. Z niecierpliwością czekamy, kiedy wreszcie Krzyżakom et consortes uda się zwyciężyć, bo to już nudna rutyna jak ciągle biorą w skórę! Nie mniej jednakże widok ze wzgórza zamkowego w Kurzętniku na wijącą się w dolinie Drwęcę jest przepiękny i wielce przestrzenny. Po zjechaniu ze wzgórza za chwilę wpadniemy do Nowego Miasta. Warto przejechać się wzdłuż murów i bram miejskich i po dotarciu na rynek chwilę jego widokiem nasycić oczy.

Kurzętnik. Widok na dolinę Drwęcę



Kurzętnik





Zamek w Szymbarku

Po wyjechaniu z miasta dalej jedziemy nr 15 aż do Samplawy, w której skręcamy w lewo w drogę nr 536 wiodącą do Ławy. Przedzierając się przez lasy, osiągamy tę, będącą ośrodkiem sportów wodnych, miejscowość. Kiedy wydostaniemy się Ławy, na kolejnym mijanym rondzie, drogą nr 521 skierujemy się na Susz, Prabuty i Kwidzyn. Znowu jedziemy przez lasy i pola na początku wzdłuż jeziora Jeziorak.

Po 9 km musimy bardzo wzmóc naszą czujność, aby nie przegapić zjazdu w lewo do Szymbarka. Mieści się tutaj (jadąc po znakach) zamek biskupów pomorzańskich. Tak nazywały się te rejony od jednego z plemion Prusów. Ziemie podbijane na Prusach przez Krzyżaków były nie tylko w posiadaniu rycerzy-zakonników, ale również (około 1/3) oddawane (w wyniku umowy z papieżem) biskupom tworzącym z tych ziem diecezje świeckie. W Szymbarku do końca II Wojny Światowej bardzo pięknie w otacza-



Zamek w Szymbarku



Zamek w Szymbarku

jącym terenie komponował się zamek z XIV w. Od sekularyzacji Prus w 1525 r. przeszedł w prywatne ręce, finalnie rodu von Finckenstein i tak dotrwał do końca wojny. „Niezwyciężona” Armia Czerwona w ramach nieoficjalnych reparacji wojennych rozgrabiła i zniszczyła ten obiekt. Można go jednak zwiedzić wewnątrz, jeśli ma się trochę szczęścia i natrafi na miłą przewodniczkę oczekującą za zamkniętą bramą zamku. Po prostu kłania się biblijna zasada: „stukajcie, a będzie Wam otworzone”. Zresztą, jeśli nawet nie uda się wejść do środka to i tak obejrzący z zewnątrz zamek czyni duże wrażenie.

Do tegoż samego rodu należał pałac w Kamieńcu. Dojedziemy do niego, kiedy minimy Susz i skręcimy w prawo w drogę nr 515 w stronę Dzierzgonia. Tutaj w 1807 r. przebywał w czasie jednej ze swoich kampanii wojennych Cesarz Francuzów Napoleon I. Napięcia (dienne) związane z rządzeniem w „zjednoczonej”, przez siebie, Europie i prowadzeniem batalii wojennej z Prusakami i Rosjanami pomagała mu rozładować (nocami) przebywająca tutaj wraz z nim Maria Walewska. Ponieważ jest to, w wyniku działań „armii oswobodzicielki”, również „piękna” ruina, więc musimy uważać, aby nie ominąć tego, będącego po prawej stronie drogi, załupku.

Z Kamieńca skręcamy w lewo w drogę nr 520 wiodącą do Prabut. Nawierzchnia się pogarsza, ale i tak jest ładnie. W Prabutach (też należały do biskupów pomezkańskich) po minięciu bramy miejskiej lądujemy na rynku. Tu-


Ruiny pałacu w Kamieńcu

tu na tle kościelnej wieży z XIV w. trudno się nie zachwycić fontanną Rolanda (pocz. XX w.), z której kaskadami ścieka woda. Fontannę wspierają u podstawy lwy będące symbolem rycerskości. Na jednej z ulic za serce ujmując również malowidło ściennie tzw. murale, przedstawiające bohatera powojennej walki z „komuną” mjr. Zygmunta Szendzielarza „Łupaszka”.

Z Prabut jedziemy na Kwidzyn i tutaj kierujemy się na katedrę połączoną z zamkiem, który charakteryzuje najwspanialsze na ziemiach polskich gdańsko lub dansker, czyli ufortyfikowana latryna zamkowa. Z wieży kościelnej jest niezwykle przestrzeny widok na pradolinę Wisły. Natomiast warto baczniej

Rynek z fontanną i kościołem

Prabuty. Kaplica przy dawnych murach miejskich

Murale z portretem mjr. Szendzielarza




przyrzyć się katedrze zbudowanej dla pomezkańskich biskupów. W bocznej nawie, po prawej stronie jest kaplica Otto Fryderyka von Groebena. Ten żyjący na przełomie XVII i XVIII w. człowiek miał życiorys, którym można by obdarzyć kilka albo i kilkanaście innych istnień ludzkich. Nie wspominając o jego walkach (pod polskim królem) z Turkami i przy zakładaniu faktorii handlowych na wybrzeżach Afryki dla Elektora Brandenburgskiego, warto przyrzyć się zarówno wewnątrz jak i zewnętrznym rzeźbom na umiejscowionej w bocznej nawie kaplicy.

Kaplicę finalnie wyposażyla trzecia żona, która przeżyła naszego wojaka i dziecioroba. Bowiem ze wszystkimi żonami miał (jak wyliczono) 18 legalnych dzieci. Wziąwszy bowiem pod uwagę,



ile lat spędził na zbrojnym tułaniu się po świecie, gdzie najprawdopodobniej zostawił inne, nieślubne niebożątka, to jak mawiają mowni Francuzi „chapeau bas – czapki z głów” przed siłami witalnymi tego dżentelmena. Oniemiali z zachwytu i zazdrości musimy jednak kiedyś oderwać oczy od posągów tego synonimu wigoru seksualnego i pojechać dalej.

Do tego roku, aby przepłynąć się przez Wisłę w rejonie Kwidzyna musieliśmy się udać na prom w Korzeniewie. Obecnie nad „królową rzek polskich” „rozpręśła się” nowoczesny most i po nim w „trymiga” jesteśmy przy szosie z Gdańska do Bydgoszczy, czyli przy krajowej nr 1. Po promach w Korzeniewie i sąsiednim do Gniewa pozostały tylko wspomnienia.



Po dojechaniu do Nowego skręcamy w lewo na drogę do Wielkiego Lubienia, aby wrócić do Grudziądza wzdłuż Wisły. Już za Wlk. Lubieniem, tuż przed osiągnięciem drogi wiodącej przez kratownicowy most do śródmieścia Grudziądza, warto zajrzeć za wał przeciwpowodziowy, aby podziwiać szeroką panoramę starego miasta w Grudziądzu z górującymi wieżami kościołów.

Na pierwszym planie sterczą na wysokość kilku kondygnacji budynki z czerwonej cegły. To spichrze miejskie, z których przez Bramę Wodną, wywożono i przywożono splewiane Wisłą towary. To jedna z najpiękniejszych panoram miejskich w Polsce widzianych od strony rzeki. I tym wspaniałym widokiem podsumowujemy naszą „kominową trasę”. Oj warto było „złotą polską jesienią” przez ćwierć tysiąca kilometrów niespiesznie przemieszczać się naszym jednośladem w rombie utworzonym przez miasta Grudziądz, Brodnica, Iława, Kwidzyn.

PS. Kto nie zdąży w tym roku, ten ma co planować na rok przyszły.

■ **Marek Harasimiuk**



Zdjęcie pochodzi z: en.wikipedia.org - autor: Christian Raitz von Frentz

CYKLOP

Wojtka



z Wojtkiem Spyra
rozmawia: Jacek Łukawski

Bobber inny niż wszystkie...

- Zaczniemy od początku, powiedz coś o sobie, kim jesteś, co robisz na co dzień.

- Co robię na co dzień... a to uważasz za ważne?

- No wiesz, ważniejsze od motocykla, bo to ludzie je budują i na nich jeżdżą, to są tylko przedmioty i ludzie zawsze będą ważniejsi.

- Tak, w tym sensie tak (śmiech). Kim jestem i co robię na co dzień? Ostatnio cały czas zabierał mi ten motocykl. Całymi dniami i nocami przez kilka miesięcy. Jeśli pytasz co robię poza tym to powiem, że to jest moje główne zajęcie.

- Kim jesteś w wykształcenia?

- Z wykształcenia jestem technikiem spawaczem. Mimo że nigdy nie pracowałem w za-

wodzie, wykorzystuję tę wiedzę w swoim garażu, bo lubię to robić. Dotychczas rzadko zarobkowo, a bardziej hobbystycznie, dla siebie. Zawsze zresztą miałem z tym styczność, bo mój ojciec to taka złota rączka, więc od dziecka widziałem, jak się to robi i stąd pewnie się wzięło u mnie takie zamiłowanie do „garażowania”.

- Pytam, bo zmierzam do tego, aby ustalić twoje przygotowanie do budowy tego motocykla.

- Tak, z wykształcenia więc jestem spawaczem, a z mechaniką też zawsze jakąś styczność miałem, bo, odkąd pamiętam, lubiłem podłubać przy motocyklu lub samochodzie, wyjąć silnik, rozłożyć na kawałki i zawsze udawało mi się go z powrotem po-

składać tak, aby działał dalej, a nawet lepiej niż przed tą operacją. Lubiłem też czasami coś pociąć i pospawać... Można więc powiedzieć, że teorię miałem, a praktykę zdobyłem, bo lubiłem takie rzeczy robić.

- Od czego zaczęła się twoja przygoda motocyklowa?

- To było dawno temu. Pierwsza była motorynka. Jak każdy dzieciak kiedyś tam... choć może nie każdy, bo jeden chciał mieć rower, a inny motorynkę. Ja chciałem motorynkę, na którą się uparłem... tak nawiasem mówiąc kupowaną tutaj, dwa kroki stąd (miejsce nagrywania wywiadu – przyp. red.) w tym Polmozbycie. Do dziś pamiętam facetą, który próbował wcisnąć tę motorynkę po niższej cenie, bo nie działało w niej sprzęgło

i odpychał się nogami, aby tylko się sprzedała. Pamiętam, że opuścił cenę o pięć tysięcy. Kosztowała czterdzieści siedem, a on sprzedawał nam za czterdzieści dwa. Tyle akurat miałem pieniędzy po komunii (śmiej).

- Który to był rok?

- To był 1986, a ja miałem osiem lat.

- Ja sześć. Pamiętam ten Polmozbyt, bo zawsze gdy znajdowałem się w pobliżu, już po chwili trzeba mnie było odlepić od szyby, przez którą oglądałem motocykły. Chciałem, ale mi nie wyszło wtedy (śmiej). Długo nią jeździłeś?

- Kilka wakacji spędziłem na tej motocyklu. To tak śmiesznie, bo garaż mam gdzie indziej, gdzie indziej mieszkam, więc mogłem na niej jeździć tylko latem w wakacje. Oczywiście jak się ma osiem lat to nie da się iść, otworzyć garaż swoimi kluczami i wyjechać na ulicę. Od tego się zaczęło, a w międzyczasie stały zawsze jakieś motocykle, bo mój ojciec jeździł. Jakieś Junaki, Awo, Simsony, BMW R35 się przewinęło, pamiętam, jakaś Emka... co tam jeszcze... jakieś Mz Trophy, kilka Wuesek, Pannonia... ciężko policzyć. Zdarzało mi się na nich czasem gdzieś jechać czy w koszu, czy na tylnym siedzeniu, jak byłem mały. W pewnym momencie sam usiadłem za kierownicą, ale tak naprawdę nie pamiętam, co to był za motocykl, kiedy i gdzie. Miałem wtedy z czternaście... nie, z dwanaście lat, jak mi się udało na jakąś jazdę próbną po okolicy wyrwać. Nie dostawałem do ziemi nogami, więc możesz sobie wyobrazić, jak to mogło wyglądać. Tak to się zaczynało.

- Pierwszy twój motocykl – co to było?

- Mój? Nie licząc tych motocykli, które stały i jeździli nimi mój ojciec i brat, moim pierwszym własnym motocyklem był Ural 650. To dzięki bratu, bo on kupił tego Urala w skrzynkach na jakieś wsi i zamierzał go odrestaurować. Po trzech latach w końcu ja się za niego wziąłem, bo bratu się odechciało. Miałem wtedy około szesnaście lat i pamiętam, że całe lato spędziłem na czyszczeniu, malowaniu i składaniu. Wtedy jeszcze z pomocą ojca. To był pierwszy mój własny motocykl, którym jeździłem i który wyremontowałem. Czułem wtedy wyższą moc (śmiej). Ciężki motocykl, ale bardzo dobrze go wspominam...

- Opowiedz o kolejnych, dojdźmy do dnia dzisiejszego.

- Uralem jeździłem kilka sezonów, a później... ? Mam problem z umiejscowieniem w czasie wydarzeń i dat (śmiej), ale potem chyba był już japoński motocykl, GSX 750, prawdopodobnie z osiemdziesiątego szó-



stego. Poważna maszyna, na której znów czułem przeskok mocy. I na tym praktycznie na jakiś czas zakończyłem przygodę, bo potem musiałem wyjechać do pracy... tzn. nie musiałem, ale tak sobie wymyśliłem, więc sprzedałem motocykl i pojechałem za granicę na jakieś pięć lat. Po tym czasie kupiłem SV1000, którą jeździłem dwa sezony. Sprzedałem ją, a rok temu kupiłem to Virago, przy którym wymyśliłem, że najwięcej podlubię. Przy poprzednich motocyklach zawsze coś tam robiłem, wymieniałem pod siebie, żeby wyglądało trochę inaczej. A to przód mi się nie podobał i zamieniałem na inny, a to coś trzeba było uciąć lub zamontować w inny sposób, poprawić po Japończykach (śmiej). Nigdy nie miałem z tym problemu, nie bałem się. W przerwach, gdy nie zajmowałem się motocyklami, przewijały się inne pojazdy, np. Mini Morris. To był mój pierwszy samochód. Był żółty z czarnymi pasami na przedniej masce. Facet go sprowadził z morza i długo u niego stał nieprzarejestrowany. Trułem go kawał czasu, aż w końcu sprzedał. To było fajne autko i miałem go dość długo, ale to abstrahując od tematu.

- Ok. Miałeś esfałkę, sprzedałeś i kupiłeś Virago.

- Dokładnie półtora roku temu w marcu. Jeszcze jeżdżąc esfałką, już zacząłem myśleć, że może bym coś przerobił... jakiś caferacer może, może w scramblera iść... nie byłem jeszcze pewien, ale wiedziałem, że muszę coś „pokombinować”. Zawsze bardzo podobał mi się masywny motor w Virago... SV to tak z przypadku miałem, bo chyba nigdy nie

byłem „za” takimi motocyklami sportowymi, obudowanymi. No, esfałka jeszcze nie była taka do końca i ten dźwięk... ale już wiedziałem, że muszę „coś swojego zrobić”. Jeszcze jak ją miałem, to znalazłem to Virago. Wtedy pracowałem w Anglii i przyjechałem na urlop tylko po to, aby je odebrać. Potargowałem i zabrałem... tak trochę biorąc „kota w worku”, bo silnik nie palił na jeden cylinder, ale stwierdziłem, że zaryzykuję. Opłaciło się (śmiej). Od marca do września stał w garażu nieruszany i czekał na swoją kolej. W międzyczasie kompletowałem części i tak się zaczęło... Od września zacząłem spędzać noce w garażu (śmiej)

- Miałeś konkretną wizję?

- Wizja była, choć nie trzymałem się jej do końca. Ogólnie motocykl miał być ciężki z wyglądu, nie realnie, bo w trakcie prac zdjąłem z niego jakieś czterdzieści kilo zbędnych elementów – wydaje mi się, że to dosyć dobra dieta (śmiej). Wiesz, nie jestem człowiekiem, który się sztywno trzyma wizji. Po drodze lubię wymyślać coś nowego, a i czasem okazywało się, że coś nie działa lub nie wygląda tak, jak miało, więc to zmieniłem. Ogólnie miało być ciężko z przodu, lekko z tyłu. Na początku jeszcze nie sprezykowałem, że ma to być monowahacz, myślałem o oryginale. No, ale gdy już zacząłem rozbierać, to pomyślałem, że pójdę krok dalej. Mimo to starałem się nie ingerować za bardzo w ramę, aby dało się wszystko „odkręcić”. Na pewno się to nie stanie i na pewno nie u mnie w garażu (śmiej), ale można teoretycznie.

- Patrząc na ten motocykl widzę, że oryginalny jest silnik i...

- Kawałek ramy.

- To z tym powrotem do oryginału chyba nie jest tak łatwo?

- No zabrałoby to trochę czasu (śmiej).

- Jak kupisz oryginał i przełożysz silnik chyba (śmiej).

- No dobra, nie byłoby to takie proste. W główkę też ingerowałem, aby dopasować przód do TLa. Musiałem ją trochę skrócić i podpłować. Oczywiście łożyska są inne niż w oryginale.

- Czemu akurat ten a nie oryginał?

- Oryginał był cienki i chudy, co nie pasowało do mojej wizji. Od TLa są grube rury, odwrócony teleskop, który o wiele bardziej mi się podoba i lepiej pasuje wizualnie i do silnika, i do wahacza. Wahacz na początku miał być malowany, ale potem postanowiłem poświęcić mu trochę więcej pracy. Zeskrobałem go i wypolerowałem, dzięki czemu o wiele lepiej się prezentuje. Wracając do zawiesz-



nia przedniego to, poza aspektem wizualnym, motocykl również super się prowadzi. Jest zwinniejszy, a w dodatku zawieszenie można regulować i dostosować do swoich potrzeb.

Motocykl miał być „retro”. Chciałem, aby siadając na nim człowiek poczuł się tak, jakby siadał na maszynie sprzed lat. W pewnym momencie tak jakoś wyszło, gdy zastosowałem miedziane rurki.

- Rurki miedziane, wykończenia, lampy w obudowie stylizowanej na starą z zamknięciem...

- Jak ukradzionym babci od weków (śmiech), ale uważam, że pasuje do całości. Tak właśnie chciałem od początku, aby był taki postarzany. Dlatego też zrobiłem skórzane manetki i siodło. Skóra użyta do nich jest chyba najstarszym elementem motocykla. Leżała wiele lat wysuszona w garażu. Gdy miałem swoją pierwszą motorynkę, to ona już leżała zakurzona. Wymagała kilku dni ożywiania i pielęgnacji i wyszła tak, że jestem zadowolony. Wygląda na starą i pasuje do reszty motocykla. Efektu dopełniają odwrócone klamki i materiały, jakich już się nie stosuje, mam na myśli wykończenia mosiężne i miedziane.

- Opowiedz mi o wskaźniku poziomu paliwa.

- Aaa. Wskaźnik... Zrobiony jest bardziej dla

wyglądu niż działania. No ale to nie mój wymysł, bo był stosowany od dawna w mniej lub bardziej podobnej formie. Myślę, że teraz dużo osób wraca do takich rozwiązań. Może nie w takim zestawieniu, że tyle na raz, ale coraz częściej widuję takie ciekawe elementy w różnych przerabianych motocyklach. Kiedyś spodobał mi się ten patent na wskaźnik i teraz, mając okazję, zastosowałem go. Co prawda raczej nie korzystam z niego, ale myślę, że to fajny gadżet. To jeden z niewielu pomysłów, który miałem od samego początku.

- Przez to, że zasłoniłeś go dodatkowo osłoną, to przyznam, że oglądając zdjęcia, zastanawiałem się, co to jest i na początku myślałem, że to tylko ozdoba na baku. Z drugiej strony masz na przykład miedziane elementy. Pamiętam, że gdzieś na forum ktoś kręcił na to nosem.

- Tak, dokładnie tak. Pisał, że wszystko byłoby fajnie, gdyby nie te elementy.

- No ale na żywo – przyznam szczerze – że to bardzo dobrze się komponuje z motocyklem.

- Na początku widziałem, że ludzie podchodzili do tego z rezerwą i to nie tylko na jednym forum, bo „chwalilem” się postępowaniem na kilku. Gdy wrzuciłem zdjęcia zbiornika przed malowaniem, ale już z tymi elementami i emblematem 75, to ludzie za-

częli załamywać ręce, że wszystko „fajnie i pięknie”, gdyby nie ten zbiornik. Kiedy później wrzuciłem zdjęcia ze zbiornikiem już pomalowanym, to wiele osób potrafiło się przyznać, że jednak pasuje.

- Czemu 75?

- Od 750, czyli pojemności silnika. W sumie proste, ale zawsze ktoś może zapytać (śmiech).

Wzór samych cyferek też się na początku nie podobał ludziom, ale to też jeden z elementów, który tak miał wyglądać od samego początku. Od pierwszych szkiców, jakie zrobiłem. Czasem też tak się zdarzało, że cały dzień zamiast pracować to rysowałem, co i gdzie przyczepić czy dołożyć. Kombi nowałem, gdzie je umieścić i szkicowałem w różnych miejscach. W końcu trafiły na bak. Generalnie dość dużo rysowałem, szukając rozwiązań. Nie potrafię zrobić jednego projektu i się go trzymać. Co chwila improwizowałem, zmieniając i sprawdzając różne pomysły na papierze, a potem część z nich przenosiłem na motocykl lub nie (śmiech). Wiesz, jak to jest, na rysunku coś wygląda dobrze, a potem brałem kawałek metalu i okazywało się, że nie do końca pasuje...

- Podnóżki, przełączniki, dźwignia zmiany biegów – wszystko dorabiałeś?

- Tak. Nie robiłem tego co prawda osobi-



ście, bo nie mam maszyn w garażu. Dysponuję tylko podstawowym zestawem w postaci szlifierki, wiertarki, pilnika i młotka (śmiech), więc takie rzeczy musiałem zlecić komuś z tokarką i frezarką. Oczywiście wedle mojego pomysłu. Nie wiem, czy zauważyłeś, że dźwignia zmiany biegów jest zrobiona z klucza oczkowego? Chciałem, aby było oryginalnie. Elementy toczone to aluminium połączone z mosiądzem. Jak się przeźrze szmatką, to się komponują z całością (śmiech).

- Wydechy. Wspominałeś, że na początku były puste?

- Na początku tak. Miałem plan, aby były same puste rury. Potem jednak doszedłem do wniosku, że ładniej będzie wyglądać z dwoma małymi tłumikami. Musiały być skromne i nierzucające się bardzo w oczy, ale coś wytłumiające. Zrobiłem je z nierdzewki, niewiele tłumiły, dorobiłem więc dbkillery. Nie chciałem po prostu, aby dźwięk był bardzo metaliczny, bo wiesz, z samych rur to masz sam gulgot z cylindra. Ostatecznie wypchałem je specjalnie do tego przeznaczoną watą, nie wiem do końca jaką (śmiech), ale jest taka, jak być powinna.. Dzięki temu dźwięk zrobił się cichszy i bardziej basowy. Mam nadzieję, że to mi umili życie i kontakty z „władzą”...

- I sąsiadami?

- O tak... chociaż i tak już pewnie jestem znienawidzony po tych wszystkich regulacjach i przeróbkach, szczególnie układu wydechowego (śmiech). Trochę mi zajęło zanim dobrałem odpowiednio wszystko. Musiałem odpalać motocykl z tłumikami i bez, z mniejszą i większą ilością tłumiącej waty itp.... a obok na leżaku sąsiad starał się wypocząć (śmiech).

- Rozmawiasz z człowiekiem, który wypycha motocykl dwie uliczki dalej zanim odpali, więc powiedzmy, że wiem o co chodzi.

- No to się rozumiemy (śmiech).

- Tłumiki wyszły super, koncepcyjnie są zbliżone do lampy, która stanowi jeden z najciekawszych i najbardziej nietypowych elementów motocykla. Komponuje się to rewelacyjnie. Do lamp wrócimy, a teraz chciałbym cię zapytać o co innego. Dla mnie, choć oczywiście nie jestem specjalistą, cały design motocykla wyłamuje się trochę z szablonu, bo z jednej strony jest minimalistyczny, a z drugiej poprzez wykończenia pełen jest przepychu.

- Trochę jak cygański wóz? (śmiech)

- Bardziej chodziło mi o to, że kojarzy mi się ze Steampunkiem.

- No tak, to oczywiście też.

- **Klimaty Juliusza Verne'a.**

- Tak!

- **Tylko to też tak nie do końca, bo to takie „smaczki”, które prosiłyby się wręcz, aby je rozbudować, a tymczasem ty poszedłeś w minimalizm. Na przykład tylna lampa, której zauważyć się praktycznie nie da, przynajmniej do momentu, gdy zostanie włączona. Nawet samo założenie, o którym mówiłeś na początku, że chciałeś zbudować cięższy motocykl, a użyłeś Virago, które raczej z ciężkim motocyklem się nie kojarzy. Udało ci się połączyć w pewnym sensie sprzeczne koncepcje.**

- No tak (śmiej). Z tą wielkością Virago to jest tak, że w oryginale przód masz cieniutki, prześwit między przednim kołem, a silnikiem jest duży. Jak się na niego patrzy, to całość wydaje się taka szczupła. Tymczasem w obecnej formie wszystko trochę się skróciło, koło jeździ przy samym silniku. Jest masywniejsze, a w dodatku uzbrojone w dwie tarcze, łańcuchy są grube i krótsze i to sprawia, że zupełnie inaczej to wygląda.

- **Jest bardziej zwarty i z samego wyglądu dynamiczny.**

- Tak. Wiesz, jak się składasz w zakręt, to kusi, aby odkręcić, bo naprawdę dobrze się prowadzi i dobrze się trzyma drogi. Jest tylko

jeden problem, który zapewne zauważyłeś, że gdy składam się w zakręt, to wystawiam stopę. Robię to specjalnie, bo podnóżki są dość nisko zamontowane. W dodatku są na razie zrobione sztywno, a nie na zawiasie, więc muszę tak kombinować ze względów bezpieczeństwa, aby po prostu się nie wyłożyć. Będę musiał coś z tym zrobić, bo kusi, aby bardziej dynamicznie nim jeździć, choć mogłoby się wydawać, że nie jest do tego stworzony..

- **Ok, teraz: LAMPA, bo motocykl nazywa się Cyklop...**

- Nazwa Cyklop pojawiła się, gdy pojawiła się lampa. Na początku był to po prostu „motocykl” (śmiej).

- **No ok, ale to też nie do końca cyklop, bo cyklop byłby jednooki.**

- No tak (śmiej).

- **Mówmy o tej wysuniętej na bok lampie, która jest nietuzinkowa, oryginalna i intrygująca, ale pasuje, nie razi i świetnie się komponuje z motocyklem... Głupie pytanie zadam: dlaczego? (śmiej).**

- Dlaczego? (śmiej) No tak... motocykl stał się cyklopem w momencie, gdy zamontowałem pierwszą lampę, między łańcuchami, tę czarną, zrobioną m.in. z lampy od Wueski. Wiedziałem, że musi być soczewka. W tej lampie

miały być krótkie i długie światła. Ale jak zacząłem ją mierzyć, to czegoś mi zaczęło brakować i wtedy pojawił się pomysł, aby zrobić jeszcze jedną. Oczywiście też soczewkę. Jedna lampa do krótkich, a druga do długich światła. Dlaczego? Nie wiem kurczę... tak po prostu, aby było niestandardowo, jak wszystko. Poza tym tłumiki miałem już zrobione i pomyślałem, że przyda się też taki akcent z przodu.

- **O widzisz, a ja myślałem, że to było odwrotnie: najpierw lampa, a potem tłumiki.**

- Ta boczna powstała później.

- **I umieściłeś ją niesymetrycznie po drugiej stronie.**

- Tak, chciałem, aby było nieszablonowo.

- **No właśnie, i to komponuje się rewelacyjnie, zresztą zdjęcia tego nie oddają, to trzeba zobaczyć na żywo. Przyznaję szczerze, że to jest jeden z najciekawszych motocykli, jakie dotychczas wydziałem.**

- Dziękuję, a wracając do symetrii, to więcej elementów tak zrobiłem. Wahacz jest po jednej stronie, światło tylne też świeci po jednej tylko, odbłask po drugiej, filtr powietrza naprzeciw kominów, który też nawiązuje kształtem do lampy i tłumików, to też wkład w stronę asymetrii. To wychodziło wszystko w trakcie.



- W tym motocyklu jest tak dużo elementów, które są w pewien sposób wysmakowane, dopracowane, przemyślane, że nie ma sensu rozwódzić się nad każdym. Powiedz mi tylko, czy filtr ma jakiś wkład, czy to pusta puszka?

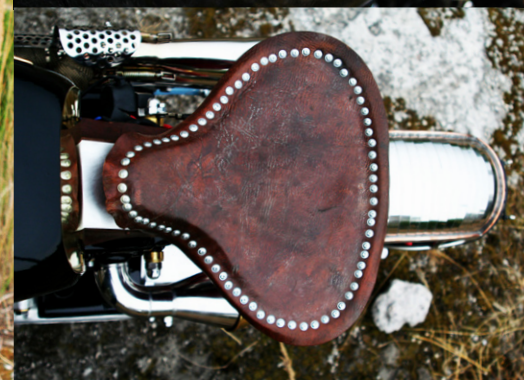
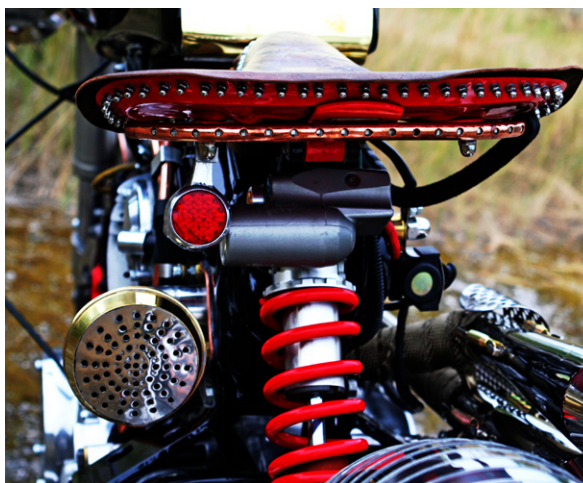
- Oczywiście jest wkład. Obecnie papierowy, ale docelowo będzie filtr stożkowy. Zresztą muszę jeszcze wyregulować motocykl, bo na razie jest tylko tak wstępnie. Po zmianie filtra będę pewnie brał się za to na poważnie. Widziałem różne rozwiązania w Virago, łącznie z filtrem wkręconym bezpośrednio w otwór w ramie, ale to już było, a ja chciałem zrobić coś oryginalnego. Zresztą na każdym etapie miałem różne pomysły nie zawsze trafne. Tak było na przykład z uchwytami błotników, których pierwsza wersja wyładowała w koszu, ale obudowa filtra była dobrym pomysłem – podrzuconym przez mojego ojca, który czasami coś skomentował, mniej lub bardziej trafnie...

- **Bardzo mi się podoba w tym motocyklu to, że nie jest przesadzony. Nie „odpłynął” z nim tak, że przestał być funkcjonalny. To jest custom, ale ma wszystko to, co powinien mieć motocykl. Nim da się jeździć.**

- Takie miałem założenie właśnie, aby zrobić motocykl, którym będę mógł jeździć. Niekoniecznie sześćset kilometrów nad morze, ale aby na miasto można było bez stresu wyjechać. Chociaż szeroka kierownica trochę to utrudnia (śmiech). Ostatecznie jest wygodnie i jedynie przy ciasnych manewrach na parkingu trochę przeszkadza. Rozważałem wersję z odwróconą kierownicą lub cliponsami, ale ostatecznie wygrała ta klasyczna.

- **Opowiedz o błotnikach, bo to są małe dzieła sztuki.**

- Błotniki miały być inne. Na początku miałem je zrobić z jednego kawałka blachy lub aluminium, ale do tego są potrzebne przyrządy i narzędzia, których nie mam. Nie wystarczy młotek (śmiech). Nawet mały błotnik to wyzwanie i raczej byłoby ciężko taki zrobić bez angielskiego koła, szczególnie że nigdy wcześniej nie próbowałem. Potem myślałem o żywicy i małych, lekkich, czarnych błotniczkach, ale to by się kłóciło z całością. Przyznam, że nie wiem skąd wziąć się pomysł, aby zrobić je z elementów z nierdzewki składanych na zakładkę. Miałem z nimi zabawę przez parę dni, aby je doprowadzić do takiego stanu, by dały się założyć... Do tego dorabianie mocowań... Z przodu było to w miarę proste, ale z tyłu było już gorzej. Ważne, że się udało i jestem zadowolony.



- Ile mniej więcej zajęła Ci praca nad tym motocyklem?

- Hm... zacząłem w połowie września. Nie mogłem pracować codziennie, szczególnie, że garaż mam nieogrzewany, więc musiałem zrobić miesięczną przerwę. Kiedy jeszcze musiałem przenosić silnik ze stołu i z powrotem, i inne elementy, to było mi ciepło, ale gdy już stały zmontowane i przyszedł czas na drobniejszą robotę, to nie dało się wytrzymać. Podejrzewam, że gdyby poskładać ten cały czas bez przerw to pięć, sześć miesięcy wyjdzie. W to oczywiście wliczona jest zarówno praca jak i planowanie, i poprawki. To się tak tylko wydaje. Czasem wychodziłem z domu z zaplanowaną robotą pięciu tematów, a wracałem z nieskończonym jednym (śmiech). Często tak to jest, kiedy robi się coś po raz pierwszy.

- Szacowałeś kiedyś koszty tego projektu?

- Tak. Na początku nawet je zapisywałem, ale potem przestałem (śmiech), może to i dobrze, że przestałem... Z jednej strony koszt części, z drugiej koszty dorabiania elementów czy sytuacji, jak np. z łożyskami do główki ramy, których nie mogłem dostać w Polsce i musiałem je zamówić za granicą. Krótko mówiąc, wszystko złożyło się w całkiem niezłą sumę – nie licząc czasu;). Uważam jednak, że efekt jest tego wart (śmiech).

- Oczywiście. Zresztą dowodem na to są reakcje ludzi. Nawet jak tu teraz rozmawiamy, to obok motocykla co chwila ktoś

się zatrzymuje i go podziwia.

- No tak, nie da się ukryć, że to też jest jakiś sukces i cel. W końcu nie buduje się wyjątkowego motocykla po to, aby nikt na niego nie zwracał uwagi (śmiech). Zawsze gdy się gdzieś zatrzymuję, choćby na światłach czy po benzynie, to wzbudza zainteresowanie trochę większe niż Svka lub Ural (śmiech).

- Jakie plany motocyklowe na przyszłość?

- Eh... tak jak już mówiliśmy, choć Cyklop już jest i cieszy oko i ucho, to nie jest jeszcze skończony i muszę jakieś drobiazgi zrobić. Mam też nadzieję, że nie będzie ostatni. Już powoli jakieś plany snuję, że idzie zima i dobrze by było coś świeżego na przyszłą wiosnę wyturlać z garażu. Mam nadzieję, że się to uda. Jak będzie, zobaczymy. Poza tym fajna rzecz się stała, bo ludzie zaczęli się interesować i pytać, jak coś było zrobione i czy chciałbym zrobić więcej. Zaczynają zamawiać u mnie tłumiki i różne drobiazgi do swoich motocykli. Taki odzew jest bardzo fajny. Na przykład teraz robię tłumiki do Triumphu do Anglii na podstawie rysunków, które przysłał właściciel. To już kolejne zamówienie, które realizuję, co bardzo mnie cieszy.

- Czyli rozumiem, że gdy komuś spodoba się to, co zrobiłeś i robisz, to może się do ciebie odezwać i nie powiesz „nie”?

- Raczej nie powiem „nie” (śmiech). Absolutnie nie będę miał nikomu za złe, jeśli będzie chciał, aby coś zrobić fajnego.

- Nie pozostanie nam w takim razie nic innego, jak na końcu zamieścić namiar na

ciebie. Sam kiedyś szukałem kogoś, kto dorobi mi coś do motocykla wedle mojego pomysłu i miałem z tym kłopot. Dlatego, skoro ty możesz pomóc w takich sprawach, to super, bo pewnie niejednej osobie przyda się taki kontakt i możliwość skorzystania z twojego doświadczenia, umiejętności i pasji.

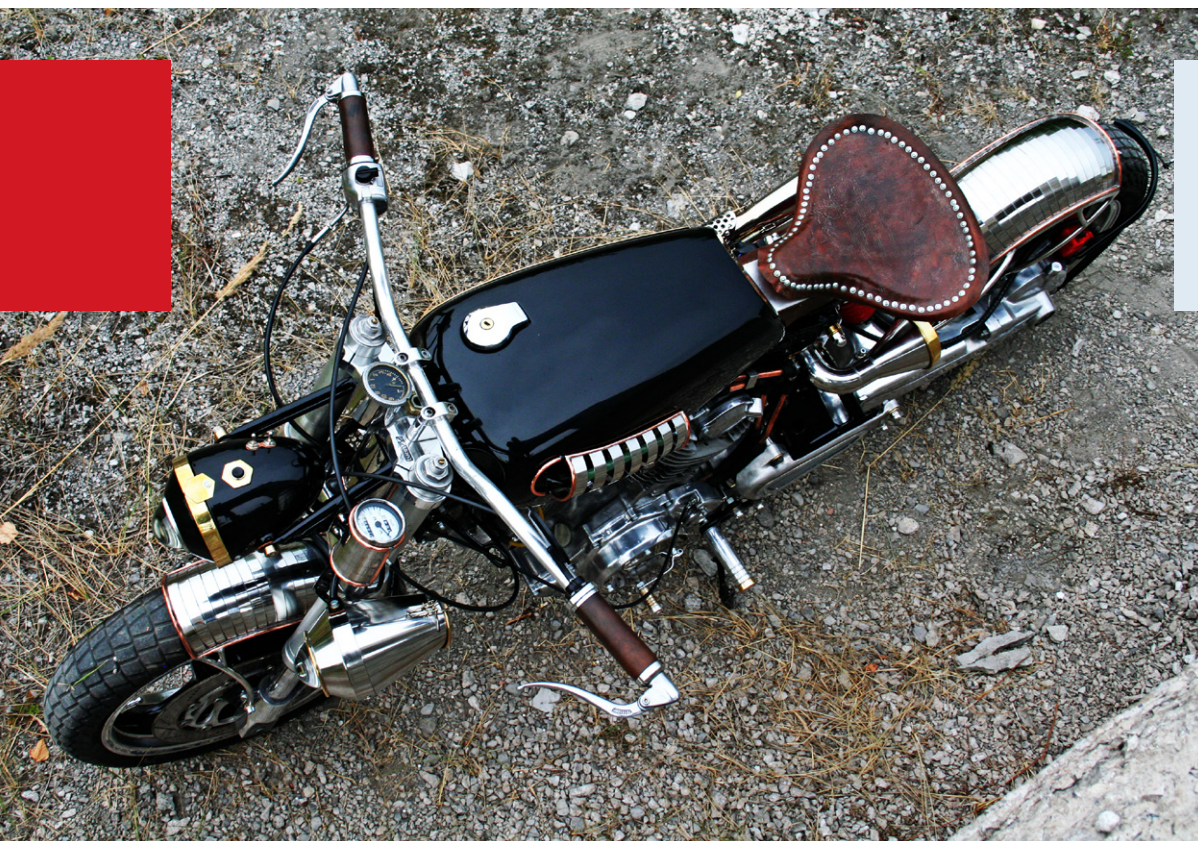
- Pasja jest dla mnie najważniejsza. Zresztą cały czas nie mogę w to uwierzyć, że ktoś się interesuje moim motocyklem na tyle, aby robić o nim materiał do pisma motocyklowego. Nie spodziewałem się aż takiego odzewu, szczerze mówiąc.

- Gdybyś zrobił coś brzydkiego, to pewnie nie byłoby odzewu (śmiech) Ale, o czym muszę tu powiedzieć, ja jestem pod wrażeniem twojego poświęcenia. Burza za oknem (kończyliśmy nagrywać w samochodzie – przyp. red.), wała pioruny, leje, a ty zamiast powiedzieć wcześniej: „Spadaj stary, wracam zanim zmoknę, dokończymy za dwa dni”, nie przerwałeś wywiadu, mimo że zaraz będziesz musiał wracać w tych warunkach.

- Pod kaskiem będzie sucho (śmiech). Spoko, jest ok.

- To jest właśnie to: pasja. Dziękuję ci więc za rozmowę i poświęcony czas.

- Dzięki.



Kontakt do Wojtka:
e-mail: spyra78@wp.pl
tel. 530 910 325





Książki Artura Zawodnego

Artur jest człowiekiem, który zaraża optymizmem i energią. Mieliście okazję poznać część Jego przygód w poprzednim numerze „Swoimi Drogami”. Dwie prezentowane książki pokazują nam świat Zawodnego w szerszym kontekście. „Długa wycieczka” obejmuje bowiem 60 lat życia Autora, który z kolejki do spółdzielni w komunistycznej Polsce, poprzez Europę Zachodnią, Stany Zjednoczone i Chiny trafił ostatecznie do Hiszpanii (aczkolwiek od czasu do czasu redakcyjne telefony rozsada radosne „cześć!” dobiegające aż z Kalifornii).

Książka jest opowieścią o poszukiwaniu szczęścia w szerokim znaczeniu tego słowa. W życiowej wędrówce zawsze towarzyszą Arturowi motocykle (od SHL, Jawy po Gold Winga), a książka dostarcza nam wielu pełnych humoru i bogatych w ciekawe spostrzeżenia opisów przygód z tym związanych. Razem z Autorem przemierzamy Kanadę,

Australię, Koreę Północną, Filipiny, Tajlandię, Chiny, poznając przy okazji Jego przyjaciół, wśród których są: Marek Michel, który na WSK objechał kulę ziemską dookoła, Indianin Gregory Frazier, czy Dave Barr – motocyklowy podróżnik bez nóg. Wydana na dobrym papierze i opatrzona wieloma fotografiami publikacja ukazuje nam także inne pasje Motocyklisty: bieganie, jachty i... pracę (z motocyklem przy biurku).

Z pozytywnego zamętu myślowego, szerokich horyzontów i bogatych doświadczeń zrodziła się druga książka „Motocyklem z erotyków cyklem” z ilustracjami Katarzyny Bogdańskiej – w całości wypełniona rymowanym humorem (chyba nigdy nie widziałem zdjęcia z Arturem, który się nie uśmiecha). Odnajdziemy tam rady i z życia wzięte sytuacje w dziedzinie damsko-męskich stosunków z motocyklami w tle. Teksty aż się proszą o dopisanie muzyki. Na

zakończenie próbka – wiersz pt. „Wypadek w lesie”:

*Jechał Jasio drogą
Koło lasu blisko,
Motor w końskie gówno,
Jaś w krzaki, bo ślisko.*

*Wpadł na jakąś parę
Nie mając pojęcia,
Że to jego żona...
W kolegi objęciach!*

*Z tego widać jasno
Że komu co dane,
Nic nie zmieni tego,
Co mu jest pisane.*

■ Mariusz Sawa



LIST Z BIEGUNA

Dzień dobry.

Jako uczestnik 37 Wyprawy Antarktycznej, pasjonat motocykli, z ogromnym zaciekawieniem zapoznałem się z treścią dostępnych materiałów w Państwa czasopiśmie. Z całą pewnością, po powrocie do Polski (ok XII-2013 r.), będę regularnie czytał kwartalnik „Swoimi Drogami” jak również polecę przeczytanie moim znajomym w Krakowie gdzie mieszkam.

Polska Stacja Antarktyczna imienia Henryka Arctowskiego, z której to gorąco pozdrawiam Redakcję Pisma oraz Czytelników kwartalnika „Swoimi Drogami”, znajduje się na półkuli południowej w archipelagu Szetlandów Południowych, na wyspie Króla Jerzego zaliczanej wraz z całym archipelagiem do klimatycznej strefy morskiej Antarktyki. Mimo iż miejsce to jest odległe od Polski o ponad 14 tys. km z całą pewnością polecam go miłośnikom skuterów śnieżnych. Satysfakcja gwarantowana. Z początkiem czerwca rozpoczęła się zima antarktyczna co gwarantuje niemal codziennie świeżą warstwę białego szaleństwa. Ze względu na warunki pogodowe, najszybszym środkiem transportu jest skuter śnieżny. Pojazdy którymi dysponujemy to skutery YAMAHA Polaris 550. Mimo, iż model

ten nie należy do „czołówki nowości pojazdów śnieżnych”, to ze względu na prostotę konstrukcji wydaje się niezawodny w tak trudnych warunkach. Ogromna pasja do motocykli sprawia, że wielokilometrowe wyprawy po lodowcu dają prawie tyle satysfakcji co jazda na Honda CBR 1100...

Pozdrawiam serdecznie
Jacek Czarnul
King George Island

[...] „Dlaczego Antarktyka?”

Przed wyjazdem pracowałem jako młynar w koncernie branży automotive. Prowadząc regularne życie wysłałem aplikację do ZBA PAN jako kandydat na stanowisko mechanika samochodowego na stacji „Arctowski”. Proszę uważać, bo MARZENIA CZASEM SIĘ SPEŁNIAJĄ :-)

... i tak 11-09-2012 żegnałem z pokładu statku Polar Pioneer znikający w oddali port w Gdyni, by rozpocząć rejs.

W 46 dni przełynęliśmy ok 17500 km. Najlepsza decyzja, jaką można było podjąć!

W czasie rejsu zwiedziłem: Bremerhaven w Niemczech, La Palma na Wy-

spach Kanaryjskich, Wyspy Zielonego Przylądka – Afryka, Mar Del Plata w Argentynie.

Widziałem ze statku: Szwecję, Danię, Anglię, Francję, Holandię, Belgię, Brazylię, Falklandy. Płynąc wzdłuż brzegu: Portugalii, Hiszpanii, Maroka, Sahary Zachodniej, Mauretanii, Urugwaju, przepłynąłem: Morze Bałtyckie, Kanał La Manche, Zatokę Biskajską (zgrzyt zębów), Ocean Atlantycki, Morze Północne, Drayk (odcinek od Falklandów do King Georg Island) – potoczna nazwa to „ryczące pięćdziesiątki”, czyli pięćdziesiąt węzłów i pięć dni sztormu gwarantowane. Pięćdziesiąt węzłów w burtę. Bezcenne. Drugim takim miejscem na świecie jest przylądek Horn. Po przybyciu na miejsce okazało się, że:

1. Nie ma bankomatu,
 3. Nie ma sklepów – pieniądze są bezużyteczne,
 4. Natomiast podstawowe narzędzie pracy, urządzenie, którego brak można porównać do braku powietrza, czyli... telefon komórkowy – nie ma zasięgu. Moja Nokia przekwalifikowała się i obecnie pracuje jako budzik.
- Na stacji pracuję jako mechanik samochodowy. Zajmuję się obsługą techniczną pojazdów tj. ciągnik, koparka, dźwig,

spychacz gąsienicowy, PTS (Pływający Transporter Samobieżny). Odpowiedzialny jestem również za utrzymanie w gotowości sprzętu pływającego – pontony Zodiac z silnikami zaburtowymi Yamaha 60. W związku z tym również dużo pływam. Jednakże najwięcej satysfakcji mam z jazdy na skuterach śnieżnych Yamaha 550; z faktu, że wyjeżdżając na kilka godzin nie spotka się człowieka, a ze względu na ogromną przestrzeń, zawsze można pojechać w inne miejsce.

Moja przygoda z dwoma kółkami zaczęła się w chwili, kiedy nauczyłem się utrzymywać równowagę na rowerze. Bardzo szybko zamieniłem dziecięcy rower na Komarka, który to mimo że miał



pedały, pozwalał na szybsze przemieszczanie. Potem było już tylko szybciej... Jaką radością był motocykl taty, WSK 125. Oczywiście samodzielna jazda była możliwa tylko po zdemontowaniu siedzenia i bocznych osłon (to pozwalało mi prawie dotykać nogami do ziemi:-)). Mieszkając blisko lasów, gdzie znajdowały się dziesiątki kilometrów dróg, na których mijano bezkarnie moje dzieciństwo, gonilem wiatr od rana do wieczora. Jednak wiatru nigdy dosyć – szybko dosiadłem WSK 175 Kobuz należącego do dziadka. Jako że żywotność polskich motocykli podczas tak intensywnej eksploatacji była ograniczona, to zmiany następowały dosyć szybko. Była Osa, następnie SHL Gazela, którą przerobiłem na pojazd trzykołowy. Równocześnie posiadałem na oficjalne wyjazdy oraz paradowanie przed policją – Simsona S50, a następnie Simsona w wersji skuter. To był prawdziwy hit wszechczasów – moja wersja posiadała rozrusznik! Ten hit bardzo szybko

przeszedł do historii, gdy to po otrzymaniu świadectwa ukończenia szkoły podstawowej, zamieniłem go na Jawę 350 TS. To były trudne wakacje. Na początku mogłem jedynie patrzeć z dumą jak stoi w garażu. Rodzice... Oczekując niecierpliwie na bardziej pomyślne wiatry, zmieniłem kolor mojego cacka z obrzydliwie czerwonego na turkusowy, zamontowałem kilka bajerów typu kufer, owiewka, chromowane elementy i krok po kroku udawało mi się przekonać rodziców, że nie taki diabeł straszny. Ani się obejrzałem, a już bez ograniczeń wyciskałem ostatnie spocone konie z TS-ki. Oczywiście rzeczą było, że leśne drogi nie posiadały asfaltu, a taki był pożądany, zatem coraz bardziej zuchwałe wycieczki niejednokrotnie kończyły się ucieczką przed policją. Znając każdą ścieżkę, zakręt oraz zbawienne podwórka znajomych, skąd zawsze była otwarta droga ucieczki, spotkania z „niebieskimi” traktowałem jako adrenalinę na życzenie. Hmm... prawdziwą adrenalinę poznałem rok później po zakupie... ETZ 251. Pachnący nowością motocykl już w pierwszym dniu ostudził moje emocje. To było bolesne doświadczenie. Nie tyle fizycznie jak psychicznie. Na oczach kolegów, oraz co gorsze koleżanek, jadąc na jednym kole (mimo że to miałem opanowane do perfekcji) przy sporej prędkości „uciekł mi”. Serce bolało bardziej niż część ciała, na której lądowałem. Oczywiście naprawa odbyła się w tempie ekspresowym, nadwyrężając budżet mój jak i kolegów, ale cel został osiągnięty. Rodzice nie zauważyli. Choć przyznam, że o mały włos by się wydało, gdy mama zapytała w następnym dniu, czy jakiś wypadek był, bo pełno szkła na ulicy.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX
XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

Tutaj muszę zakończyć część oficjalną
mojej przygody związanej z motocy-



klami. Bynajmniej się nie skończyła, a wręcz przeciwnie. Od siedmiu lat mam wspaniałą żonę, która jest zdecydowanym przeciwnikiem motocykli. Pod groźbą mieszkania na balkonie, pierwsze lata małżeństwa miały pod hasłem „zakaz mówienia o motocyklu”. Jednakże mogę się pochwalić, iż udało mi się wypracować mały kompromis w postaci zgody na zakup po powrocie „niewielkiego motocykla szosowego”. Jako „niewielki” udało mi się wynegocjować silnik max 700 ccm (tj. w Cinquéciento, z którym to żona miała do czynienia i określiła jako bardzo słaby:-)) Na początek wystarczy. Najgorszym jest warunek, że nie może to być ścigacz. Ale krok po kroku...

Opublikowanie tego, co znajduje się poniżej znaków „XXX...” przekreśli wieloletni wysiłek jaki, włożyłem w realizację mozolnego planu. Sądzę, że za hmm... dwa lata napiszę ciąg dalszy, jak oceniam – dużo barwniejszy.

POZDRAWIAM CAŁĄ REDAKCJĘ KWARTALNIKA „SWOIMI DROGAMI”
ORAZ WSZYSTKICH CZYTELNIKÓW

Jacek



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

KRAŃCE ŚWIĘTOKRZYSKIEGO

autor: Tomasz Śmigieński



Wiem jak źle czyta się relacje bez załączonej mapy, jednak nie dołączam mapki z marszrutą. Podobne, ciekawe miejsca znajdzie każdy kto takich szuka. Na pewno ominąłem wiele ciekawostek, o których nie wiem, których nie zauważyłem.

Inna osoba na tej samej trasie dostrzegłaby na pewno coś innego. Dla jednych będą to krajobrazy, dla innych zabytki, kolejni zobaczą tylko szutry, na których można odkręcić. To relacja dla tych, którzy na bocznych i polnych drogach chcą ćwiczyć zmysł obserwacji i dostrzegają piękno krajobrazu, który otacza nas na co dzień.

Samo przemieszczanie się na motocyklu to środek, a nie cel sam w sobie.

Zawsze pociągały mnie obrzeża Gór Świętokrzyskich. Nie są to rejony turystyczne. Nawet Poniemie, które jest odrębną krainą, na której nie brak ciekawostek przyrodniczych i historycznych, nie jest mocno eksploatowane turystycznie.

Jeszcze mniej uczęszczanym rejonem są tereny nad dolnym biegiem Pilicy. Nie ma tam jeszcze jurajskich skałek, a pasma Świętokrzyskich Gór przechodzą w wapienne wzgórza, pagórki, piaszczyste wydmy i równiny. Pojawiają się kompleksy lasów porastające wielkie mokradła. Z równinnego terenu wyrasta ostatni pas wzgórz – Pasma Przedborskie. Jego stoki opadają już ku dolinie Pilicy.

Na jeden z grzbietów tego pasma, po kamienistej polnej drodze, wyjechałem

motocyklem. To był majowy dzień, upalny jak w środku lata. Przejrzystość powietrza była dość dobra. Gołym okiem można było rozpoznać charakterystyczne szczyty gór odległych o 35 km. To był właściwie ostatni przystanek na trasie motocyklowej wycieczki. Prawdziwie rozległy widok, po długiej trasie przez wsie, łąki i lasy porastające piaszczyste wydmy i nigdy nie wysychające błota.

Z tamtego punktu można przeskoczyć na kolejny grzbiet Pasma Przedborsko-Małopolskiego i jechać właśnie nim. Polnymi drogami, z których roztacza się widok na lasy i nieużytki. Niewiele widać osad i pól uprawnych. Wydawać by się mogło, że to kraina lasów. Tak jednak nie jest. To, co z odległości kilku kilometrów wydaje się wielkim lasem, w rzeczywistości często jest zbiorem

sosnowych młodników i zarastających nieużytków.

W kierunku Kielc pomknąłem jednak szosą. Nie czekałem na ten najładniejszy moment dnia, kiedy popołudnie przechodzi w wieczór. Nisko położone nad horyzontem słońce daje cienie i głębokie kolory. Wtedy można zrobić najładniejsze zdjęcia. Podobna pora na fotografii to wschód słońca. Ten jednak oglądam bardzo rzadko...

Nie chcę tu jednak pisać ogólników. To każdy wie lub może się dowiedzieć. Chcę opowiedzieć o jednej z wycieczek. Byłem na niej tylko ja i tylko w mojej pamięci pozostaną wrażenia i obrazy. Opowieść i zdjęcia pomogą Wam sobie to wyobrazić. Zwykły wyjazd w zwyczajny rejon, każdy na takie jeździ, ale rzadko o tym opowiadamy i jeszcze rzadziej chcemy o tym słuchać.

Na zaplanowaną marszrutę składało się kilka punktów, które z różnych powodów mnie intrygowały i miejsca, które chciałem jeszcze raz zobaczyć, a przy okazji dowiedzieć się, gdzie tak naprawdę kiedyś byłem.

Z Kielc wyjechałem lokalnymi drogami, przez Piekoszów na Strawczynek i Oblęgór. Pomiedzy tymi wsiami droga przecina Pasma Oblęgorskie. Z przełęczki roztacza się rozległy widok. Kielce z tej odległości wyglądają jak potężny skład szarego kamienia.



Z szosy odbiegały ładnie zapowiadające się szutrówki, jednak nie zapuszczałem się w boczne drogi, zatrzymałem się dopiero w Grzymałkowie pod kościołami. Ulica pełna była samochodów i ludzi, którzy przybyli na niedzielą mszę. Po przeciwnych stronach ulicy stoją tam dwa duże murowane kościoły. Nowy – wyniosły i kamienny, liczy sobie kilkadziesiąt lat. Stary, popadający w ruinę,

wybudowano w połowie XIX w. Kościół i wybujałą wokół niego zieleń od pełnej życia ulicy oddziela mur.



Wyjeżdżając na północ z Grzymałkowa, zatrzymałem się na starym terenie górniczym – ciekawy obiekt, dla koneserów. Starych terenów górniczych, miejsc, gdzie eksploatowano rudę żelaza jest w rejonie w rejonie świętokrzyskim wiele. Te powtarzające się jako nazwy miejscowe „rudne doły”, „kopalniane góry”, „rudny”. Większość zachowanych śladów pochodzi z XVIII-XIX w.



Niestety fotografie dziur w ziemi nie wyglądają nigdy okazale. Jeszcze o tej porze roku, przy zasłaniających wszystko liściach.

Krótką przejażdżką przez teren eksploatacji. Na fotografii nie widać wyrobisk pomiędzy którymi przebiegała droga. Zapadliska po szybach mają najwyżej kilka metrów głębokości. Szyby nie były jednak zasypywane. Były czopowane. Ich wyloty zawałano belkami, kamieniami, materiałem z hałdy. Czasem widać, jak ziemia zapada się w stromy lej.

Jadąc przez teren górniczy, pomyślałem jak „śmiesznie” by było przewrócić się, wpaść w wyrobisko, a najlepiej jeszcze przebić „korek” i wlecieć do zalanego szybu. Nic tylko nagrać i wrzucić na youtube w „śmieszne fail'e”.



W zupełnie innym rejonie, tam na motocyklu nie da się dojechać, odnalazłem taki szyb niezaczopowany (a może „korek” zapadł się do środka). Taki widok to jednak rzadkość.



Zostawiając za sobą górniczy las, dojechałem w rejon Smykowa do małej wsi o nazwie Komorniki. Teraz pierwszy z dwóch głównych celów wycieczki był przede mną. Przeczytałem, jakiś czas temu o cmentarzu cholerycznym, zlokalizowanym w lasach pod wsią Pokoradź. Cmentarz pochodzi z połowy XIX w i z natury rzeczy zlokalizowany był daleko od siedzib ludzkich. Takich cmentarzy czy raczej miejsc masowych pochówków po przejściu epidemii było więcej. Jednak nie wszystkie zachowały się do naszych czasów. Na cmentarzu, którego szukałem, znajduje się kamienny pomnik postawiony konkretnej osobie. Zwykli ludzie leżeli pewnie pod drewnianymi krzyżami.

Lokalizacja podana w książce była, jak dla mnie, mało czytelna. Obiekt odnalazłem na jednej z „wersji” map topograficznych. Po wkreśleniu znaku na swoją mapę turystyczną zaplanowałem prosty dojazd – wjechać w leśną drogę, a potem zjechać z niej we właściwą boczną odnogę. W terenie tak prosto już nie było.

Pierwsza droga to leśny szuter.



Według mapy od tej drogi miały odchodzić boczne dróżki. W rzeczywistości, co jakiś czas na rowach były przepusty, zaraz za rowem zaczynały się dróżki w postaci zarastających krzakami kolein. Przewidywałem, że trudnościami mogą tu być kopne i lekkie jak pył piachy. Myliłem się, teren był podmokły.

Po przecięciu linii telefonicznej, według której zorientowałem się w położeniu, cofnąłem się do charakterystycznego łuku drogi, z którego to miałem zjechać w boczną.

Przejechałem krótki odcinek, suchsze fragmenty przedzielały błotniste miejsca zarośnięte trawą.



Krótki zwiad piechotą na rozdrożu i utwierdziłem się, że ta droga jest nie na mnie, nie na moje opony i nie na jazdę, czy raczej wyciąganie motocykla samemu.



Zatoczyłem łuk, przez szutry i gruntowe drogi. Do ostatniej zagrody – wioski Pokoradź, skąd zjechałem w las w kierunku cmentarza.

Zawsze staram się unikać jazdy po drogach leśnych. Jest dostateczna ilość dróg polnych i tych łączących przysiółki lub prowadzących przez lasy prywatne. Sam cmentarz położony jest w lasach chłopskich.



Dalsza droga prowadziła szutrową autostradą, przecinającą las od Miedzierzy do Plennej.



Widok tej trasy był zaskoczeniem. Parę lat wcześniej, kiedy przechodziłem fragment tej drogi, był to piaszczysty trakt, który obchodził wydmy wzniesienia, omijał mokradła, lekkimi łukami prowadził przez sosnowe lasy. Myślę, że niewiele zmienił się od czasów, kiedy ludzie przemieszczali się tylko pieszo lub konno. Do czasu... Asfalty przestają być dziurawe, szutry pokrywane są asfaltem, stare trakty pokrywane są tłucznem albo szutrem.

Poniższe zdjęcie starej drogi, już nieistniejącej w tej postaci, zrobiłem właściwie przez przypadek. Chciałem sfotografować ślad, jaki zostawiło na piasku podwozie samochodu.



Wiejskimi asfaltami i gruntówkami, omijając Radoszyce od północy, przejeżdżając przez niewielką, ładnie położoną wieś Zychy, skierowałem się na Lipę. Dwa lata wcześniej przejeżdżałem te drogi, ale nie potrafiłem dokładnie określić, gdzie właściwie byłem. Teraz odnalazłem te same miejsca.



2011



2013

Na północ od wsi Lipa, otoczone lasem porastającym wydmy i mokradła, znajdują się niewielkie jeziora, wykorzystywane jako stawy hodowlane. Pomiedzy jeziora wchodzi cyplem wydma przedłużona groblą – tworzy przejazd pomiędzy dwoma zbiornikami wody.

Fotografie przedstawiają tylko tunel w zieleni. Jesienią, bez liści, przesmyk byłby ciekawszy. Ale jesienią opadają liście, a podnosi się poziom wody i przesmyk może być nieprzejezdny.



Wydma i okazałe dęby wznoszące się ponad jeziorem przypominają pojezierza.

Ruszyłem na północ. Ominąłem położone wśród lasu torfowisko. Tym razem nie byłem na jego brzegu, ale warto o nim wspomnieć, to niesamowite miejsce.

Ktoregoś wczesnojesiennego dnia byłem tam z Żoną, to był jeden z przystanków samochodowej wycieczki. Auto jest doskonałym narzędziem do turystyki, można je zastawiać bez obaw i iść bez niewygodnych motocyklowych ubrań. A kiedy przypominam sobie wieczorny powrót w ulewie i burzy...



Dobiełem do głównej szosy pomiędzy Fałkowem a Rudą Maleniecką. Kolejnym celem były pomniki nagrobne ukryte w lesie pod Wyszyną Machorowską.





Nie wiadomo, dlaczego w XIX wieku pochówki i upamiętniające je kamienne pomniki znalazły się tak daleko od wsi, kościoła, cmentarza. Być może ma to związek z jedną z epidemii cholery, które przechodziły kilkakrotnie przez Europę w XIX wieku.

Tymczasem odbiłem z głównej drogi, przeciąłem wieś, polną drogą przez łąki zbliżałem się do lasu. Las – karłowate sosny wczepione w piachy. Jałowce i mchy. Upał wysuszył na pieprz koleiny wyjeżdżone w pylistym lotnym piachu. Przejazd przez to nie był popisem szybkości i terenowej gracji. Chciałem się tylko nie wyglebić, nie zakopać i nie szarpać się samemu z motocyklem – to mi się udało. Głębiej w lesie, czy raczej wśród sosnowych karłowatych sadzonek, piach był nieco związany i jazda była całkiem przyjemna. Po objechaniu paru dróg trafiłem na właściwą.



Ciekawe, jak zmienia się język dotyczący śmierci. Dziś napis na grobowcu „tu spoczywają zwłoki” brzmi dziwnie. Taki napis widziałem nie tylko na tych, ale i innych pomnikach z XIX wieku.



Niedaleko w Maleńcu znajduje się muzeum – niewielki zakład metalurgiczny założony w XVIII w. Pisałem wcześniej o reliktach kopalni rudy żelaza. Tego typu ślady i zabytki, których nie brak na świętokrzyskiej ziemi, to fascynujące ślady Staropolskiego Okręgu Przemysłowego.

Rzeki dające siłę napędową, lasy dające węgiel drzewny – paliwo do dymarek, wielkich pieców, fryszerek. Dostępność rud żelaza, miedzi, ołowiu. To wszystko stanowiło o atrakcyjności tego regionu dla przemysłu. Od czasów starożytnych po XIX wiek. Wydobycie węgla kamiennego i import wysoko procentowej rudy żelaza były początkiem końca wielkich pieców, pracujących na węglu drzewnym i rudzie wydobywanej w świętokrzyskich lasach.

Zabytki przemysłu to temat, którego nie podejmuję się poruszać. Tym razem ominąłem zakład w Maleńcu, który znam z innych wycieczek.

Trasa wiodła przez Machory, również stary ośrodek przemysłu. Dawny przemysł miał zupełnie inną skalę niż dziś. Zmiany w krajobrazie były mniejsze i często zostały zatarte przez czas i przyrodę.



Polnymi drogami ominąłem Fałków i dojechałem do Czerwna. Żeby sfotografować wszystkie ładne miejsce, przez które jechałem, musiałbym mieć kamerkę na kasku.

Brakowało mi jednego elementu na przebytej trasie – widokowego punktu, gdzie zatrzymałbym się na dłuższy postój. Dlatego z Czerwna skierowałem się prosto na południe, ku górą Pasma Przedborskiego.



Nie mogłem trafić na szuter, który prowadził na grzbiet. Zacząłem kluczyć polnymi, kamienistymi i piaszczystymi drogami, pnać się pod górę. Wentylator na chłodnicy miał co robić, a spod baku buchał gorąc, kiedy zatrzymałem się na odkrytym grzbiecie.

Postój na nim, ostatni na trasie, wspominałem rozpoczynając relację. Z tego punktu zwyczajnie wracałem, mijając krajobrazy.

■ **Tomasz Śmigieński**





Na świecie ostatnio zrobiło się bardzo niespokojnie. Ludzie w końcu przestali wierzyć w mainstreamowe bzdury i sztuczki gładko ogolonych reporterów telewizyjnych w idealnie dopasowanych garniturach. Życie niestety nie jest sztywne na miarę, z najlepszych materiałów. Jest czasami szorstkie i niewygodne. Dlatego wybuchają rewolucje, a niepokojne społeczne zaciskają coraz ciaśniejszą pętlę na szyjach skorumpowanych bankierów i polityków. Internet, pomimo zakusów na kontrolowanie go, trzyma się całkiem nieźle i daje przestrzeń do swobodnej wymiany myśli. Dlaczego tak wojowniczo zacząłem dzisiaj recenzję muzyczną? Dlatego, że właśnie posłuchałem sobie kilku starych kawałków, które nastroiły mnie do zmian we własnym życiu. Kiedyś te nagrania dostępne były na winylowych płytach, a potem na kasetach magnetofonowych. Jedne i drugie leżą u mnie już dawno w piwnicy, czego trochę się wstydę.

Nagle poczułem przypływ gniewu i siły. Ale nie chodzi mi o uczucia destrukcyjne. Bardziej o takie motywujące do działania, bo jeśli przyjrzeć się dobrze, to właśnie takiego działania i pobudzenia czasami w nas brakuje. Lenistwo, dobrobyt, znudzenie? Nie wiem.

„Nasze słowa są jak krew, nasze kroki są jak deszcz, nasze oczy są jak zew, nasze życie jest jak miecz.”

Muzyka tego zespołu jest czasami określana jako rock chrześcijański, co jest raczej słabym trafieniem, co zresztą podkreślają sami muzycy. Ja celowałbym bardziej w punk, rock i cięższe brzmienia. Nie można zapomnieć, że w wielu utworach wykorzystywane są instrumenty dęte, takie jak waltornia i klawiszowe. Czasem też skrzypce, okaryna, flet, czy saksofon.

„Jak ogień spadasz na zdobycz, Ofiarą jestem ja, i piórem z Twojego skrzydła, na wodzie rysuję ślad.”

Panie i Panowie, wszystko jasne. Przed Wami zespół Armia, czyli Tomek Bu-

dzyński i przyjaciele. Pewnie dopiero teraz zdaliście sobie sprawę, że jednak w czasach młodości słuchało się, oj słuchało. Obok Dezertera, Siekiery (też Budzyński) i KSU. Bardzo lubię takie grupy, które po wielu latach są nadal sprawne i ich twórczość, choć się zmienia, jest świeża i ponadczasowa. Ja mam takie zdanie właśnie o Armii. Zresztą subiektywne, jak cała ta recenzja.

Armia powstała w 1984 roku i przez całe lata osiemdziesiąte była jednym z czołowych zespołów polskiej, jakże ubogiej wtedy, sceny muzycznej. Stworzyli go Budzyński, Brylewski i Gołaszewski. Nazwa miała być takim antymilitarnym przesłaniem, które określało charakter zespołu. Jeżeli Was też ganiała Wojskowa Służba Wewnętrzna po dachach, to wiecie o czym mówię. Ci co nie wiedzą, to mają szczęście i niech



jego muzykę miały motywy indiańskie, ekologiczne, rycerskie – zresztą moje ulubione – a nawet twórczość Tolkiena. „Do krainy cienia, do krainy nocy, wciąż gąją cię ręce ciemniejsze niż noc, jaśniej niż ciemności świecą twoje oczy, opadają maski, uciekają stąd.”

Dlaczego tak zachwycam się dzisiaj akurat Armią? Dlatego, że właśnie należy dostrzec w nich pewien duch wal-

ki. Pomimo upływu czasu, a także zmian ideologicznych i systemowych, które od lat osiemdziesiątych znacznie zmieniły nasze otoczenie i wartości, ten zespół nadal trwa. Jest wierny swoim początkowym ideałom. Nie chcę przytaczać innych idoli z naszych lat, którzy na przykład z „Jolki” zrobili jakieś straszne tango, ale warto pomyśleć, czy sami jesteśmy stali w naszych przekonaniach. Czy ważny dla nas jest honor, prawda, walka z hipokryzją? A może jednak jesteśmy już tak wy-

godni, że zupełnie nie interesuje nas to, co dzieje się dookoła? Czy mamy już swój świat, hermetycznie zamknięty w odległej galaktyce facebooka i wieczornych wiadomości w wielkim, płaskim telewizorze? Na to pytanie każdy sam musi sobie odpowiedzieć. Ja zaraz włączam mój ulubiony kawałek Armii „Jeszcze raz, jeszcze dziś”, stworzony w roku 2010 specjalnie na zlecenie Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego, w celu promocji sześćsetnej rocznicy Bitwy pod Grunwaldem. Wsiadam na maszynę, wyłączam wszystkie elektroniczne pierdoły i jadę odwiedzić przyjaciół. Tych żywych, nie internetowych. Tych, którym mogę uścisnąć prawdziwą rękę i popatrzeć w oczy. Najwyższa pora zrobić jakąś rewolucję. „Jeszcze raz, jeszcze raz, jeszcze dziś. Ramię w ramię, Ja i Ty”.

■ Paweł Szymański



siedzą cicho. Zresztą piosenka „Niewidzialna Armia” była takim hymnem zespołu. Mówiła o duchowej walce, o mentalnym wygrywaniu z wrogiem. Czy były w tym echa jakiegokolwiek walki z komuną? Nie wiem. Wszyscy walczyli wtedy z komuną. Ci, co nie walczyli, dalej niech siedzą cicho.

„My jesteśmy ziarna, rozrzucone ziarna, my jesteśmy armia, niewidzialna armia.”

Na temat ewolucji zespołu można by napisać kilka artykułów. Nie chcę tego robić, bo inteligentni ludzie umieją szukać źródeł i informacji. Tym bardziej, że mamy teraz bezkresny internet, a ja nie będę przynudzać. Ważne są dwa okresy w życiu tej formacji. Początkowy, gdzie mamy do czynienia ze stricte punkowym zespołem nowej fali i po 1993 roku, kiedy odchodzi Brylewski i Armia zaczyna grać już pod dyktando Tomka Budzyńskiego. Sama postać Budzyńskiego jest pretekstem do napisania co najmniej eseju. Warto wspomnieć, że wpływ na

Chopper Magazin

BIKES BLACK LEATHER ROCK'N'ROLL



Najtańsze pismo motocyklowe w Polsce!

www.ChopperMagazin.eu

„Ostatnie Prawdziwe BMW”, czyli trzeci zlot miłośników dwuzaworowych bokserów.

autor: Marek Harasimiuk



Tego zwrotu wcale nie wymyślili szycerco usposobieni Polacy. W oryginale on brzmi: „letzte echte BeeMWe”. No, coś w tym musi być, że mająca w tym roku 90-tą rocznicę urodzin firma tak właśnie jest widziana oczami swoich rodaków. A zatem, czy można się dziwić, że i u nas znalazło się całkiem spore grono ludzi, którzy za nic mają najwymyślniejsze technicznie nowinki, jakimi nafaszerowane są produkty oznakowane wirującym biało-niebieskim śmigłem. Ludzi, którzy postanowili być wierni „Ostatnim Prawdziwym BMW”. Ponieważ ja również jestem od stycznia 2011 roku właścicielem R100RT/2, więc po zarejestrowaniu się (w tym roku) na forum: www.dwuzaworowe.pl mogłem

uczestniczyć w zlocie właścicieli tych klasyków, których produkcja została finalnie zakończona w 1995 r. Choć na forum egzystuje liczba prawie 180 osób, to w dotychczasowych zlotach nigdy nie wzięło na raz udziału więcej niż 30 jednośladów. Dzięki tej „powściągliwości” zloty są niezwykle sympatyczne przez swą kameralność. Na pierwszym zlocie było 14, na drugim 27, a w tym roku 29 motorów. Również, co się dotyczy aktywności na forum, to „pyskuje” na nim w sposób permanentny około 30 forumowiczów. Forum zaś powstało w końcu stycznia 2010 r. i założył je Piotr „Pepe” długo, ale za to skutecznie szamocząc się ze swoją internetową niemocą. Właściwie to dotychczas „Pepe”,



przy administracyjnym pielęgnowaniu forum, może liczyć tylko na współpracę z Tomkiem „Kosmo” i Sławkiem „Frytą”. Zresztą wgląd na stronę jest oczywiście ogólnie dostępny i naprawdę godny polecenia.

Ale miało być przede wszystkim o kolejnym zlocie. Tym razem niezwykle utajnione miejsce w samym sercu Puszczy Noteckiej „wyczaił” Kosmo. W byłej leśniczówce jako wygody były dostępne tapczany i wersalki, a z tzw. mediów kuchenka na gaz z butli. Prądu nie było. Woda była w studni, a „wygódka” w lesie. Zresztą otoczenie było wręcz zniewalające swym pięknem. Wysokopienny las z podszyciem, z dwóch stron otaczał budynek, z trzeciej była łączka zarośnięta burzanami, a z czwartej strony na tle ciemnego lasu błyszczała tafla jeziora pokrytego tu i ówdzie różnymi roślinami. Drogi dojazdowe do samego zlotowiska były oczywiście gruntowe

i po niedawnych opadach obfitowały w zagłębienia z wodą. Część zlotowiczów postawiła sobie namioty wśród drzew, aby dogłębniej poczuć więź z naturą. Te okoliczności zapewniały pełną intymność dla grupy ponad 20 samców (były też od soboty dwie żony, ale to taki margines nie zakłócający męskiego szowinizmu) należących do sekty „dwuzaworowych”. Czarnym wieczorem, płonące nad jeziorem ognisko i skwierczące na nim mięsa i kiełbasy, podlewane ułatwiającymi ich przeżuwanie i trawienie różnymi płynami, ogromnie wspomagały wieczorne utwierdzanie się „sekciarzy” w ich wierze, w jedynie słuszną markę i typ motocykla.

W sobotę zorganizowano znakomitą wycieczkę po rozmaitych zabytkach techniki i architektury a wiodącą przez wspaniałe krajobrazy Puszczy Drawskiej i Drawieńskiego Parku Narodowego. Nawet, gdzieś tam marny, stan

leśnych dróg nie zepsuł humoru zwiedzającym. W niedzielny poranek ambientne uczucia miały uczestnikami zlotu. Z jednej strony, pogoda gwarantowała wspaniałą drogę powrotną dla uczestników mieszkających nawet kilkaset kilometrów od miejsca zlotu. Ale czas spędzony w leśniczówce niestety już minął, jak „z bicia trzaś”. „Chwilo trwaj wiecznie” – prosił Faust z wiadomym skutkiem w wyczarowanym przez Goethego poemacie. Na pociechę rozjeżdżających się brzmiała muzyka ich BMW czyli Beethoven, Mozart, Wagner. Największy „smutek” zamykał się pytaniem: „kiedy znowu się spotkamy?”.

■ **Marek Harasimiuk**



ROCK'N'ROLLOWA KAPELA NA KAŻDY ZŁOT



NAJNOWSZY ALBUM

DO NABYCIA OD 15 KWIETNIA 2013

www.monstrum.pl

CABAN 2013

Róbmy swoje, czyli rajd nie dla „miętkich” siurków



autorka: Iza Prochal

W sobotę 1 czerwca w Chrzanowie miała miejsce czwarta edycja Motocyklowego Rajdu Caban, czyli lokalnej imprezy o globalnym zasięgu.

Kiedy w sobotni poranek otworzyłam oczy i wyjrzałam przez okno, jedyne, co chciałam zrobić, to zacząć wyć. Łało. Parafrazując naszych kolegów z wysp, łało psami, kotami, dorzucając nawet jakąś żabę po drodze. No to mamy po zabawie, pomyślałam, ubierając się. Mimo tych niesprzyjających okoliczności przyrody, cała ekipa organizatorów musiała stawić się na miejscu startu i mety, czyli na placu 1000-lecia w Chrzanowie w komplecie. Liczyliśmy po cichu, że deszcz nie odstraszy stałych bywalców i przynajmniej oni dopiszą na starcie

rajd, choć przerażała nas wizja ziejącej pustkami puszką kwestarskiej, do której zbierać mieliśmy pieniądze na wózek inwalidzki dla Nikoli Chwastarz, naszej tegorocznej podopiecznej. W tym roku Caban będzie prawdziwym wyzwaniem, myśleliśmy wszyscy.

I nie myliliśmy się. Wyzwanie to miało wiele twarzy, a każda z nich spływała deszczem. Wyzwaniem był start w imprezie, który wymagał posiadania przynajmniej przeciwdeszczówki, zorganizowanie charytatywnego kiermaszu książek, które mogły ucierpieć w wilgotnych warunkach, ale też sam dojazd na miejsce rajdu. W tym ostatnim przypadku naszym największym zaskoczeniem był przyjazd Pawła „Pszyrna” Szymań-

skiego, przyjaciela rajdu od pierwszej jego edycji. Paweł przyjechał do nas z Warszawy, pokonując w ulewnym deszczu jakieś 600 km. Wielki szacun, Paweł! To między innymi Ty zainspirowałeś stwierdzenie, że Caban nie jest dla „miętkich” siurków.

Wracając jednak do samej rywalizacji, kiedy usłyszeliśmy warkot pierwszego motocykla, nie mogliśmy jeszcze otrząsnąć się z porannego sceptycyzmu. Przeszło nam przy dziesiątej maszynie, szczególnie, że powoli acz nieuchronnie przestawało padać. Deszcz zamienił się w mżawkę i tylko chwilami przypominał nam o swoim istnieniu. Choć dla niektórych były to dłuugie chwile, a skarpetki suszą się do tej pory. Tak czy siak, na



starcie pojawiło się 10 ekip, z których tylko jedna wycofała się w trakcie rywalizacji. Wszystkim startującym podobały się przygotowane dla nich konkurencje: gymkhana po specjalnie zaadaptowanych ścieżkach rowerowych, rzut wałem korbowym silnika na odległość, konkurs na najwolniejszą jazdę, miejski kręciołek ze znakami stopu w tle, czy szukanie hasła na wyspie, na którą trzeba było dopłynąć łódką. Te konkurencje wzbudziły tyle radości, że warto było poświęcić czas na ich przygotowanie. Nie obyło się bez awarii czy gęb, ale wszyscy podeszli do tematu z poczuciem humoru i dużą dozą autoironii. Chociaż przy dłuższym zastanowieniu mamy nieodparte wrażenie, że największym hitem tegorocznej imprezy okazał się gorący żurek serwowany na trasie w zaprzyjaźnionym lokalu.

Rozdanie nagród nie pozostawiło wątpliwości: rodzima ekipa „Sztuczne Prącia” od ubiegłego roku rządzi na podium, dystansując od siebie pozostałe drużyny stojące na pudle – „Hiszpańską Inkwizycję” (lokata 2) oraz „McLans” (lo-

kata 3). Rywalizacja była bardzo ostra, choć nad wszystkim unosił się duch sportu, a nas najbardziej cieszy fakt, że mamy już kilka drużyn zapisanych na przyszły rok!

Po rozdaniu nagród, sportowych uniesieniach, gratulacjach, wywiadach i sesjach fotograficznych, uczestnicy Motocyklowego Rajdu Caban ustawili się do tradycyjnej już parady motocyklowej. Choć pogoda dała w kość motocyklowej braci i na starcie pojawiło się mniej niż 100 maszyn (dla porównania dodam, że w ubiegłym roku było ich trzykrotnie więcej), dla wielu z nas, a na pewno dla jednej osoby, parada ta była niezapomnianym doświadczeniem. Postanowiliśmy bowiem poprosić o jej otwarcie Pawła Jasińskiego, naszego ubiegłorocznego podopiecznego, któremu udało się ufundować wózek-skuter elektryczny. Dzięki temu gimnazjalista jest niezależny i bardziej mobilny niż wcześniej, a jego ciekawość świata, choć czasem przyprawia mamę o palpitacje, zaowocowała na przykład czerwonym paskiem na świadectwie

szkolnym, czego serdecznie mu gratulujemy. Chcąc podzielić się z Pawłem naszymi doświadczeniami, zaprosiliśmy go do otwarcia parady motocyklowej, co też uczynił, jadąc w asyście radiowozu oraz auta rajdowego ekipy „Baran Rally Team”. Co prawda niewielka moc skutera nie pozwoliła chłopcu na pełen objazd Chrzanowa oraz sąsiadującej Trzebini, ale jego uśmiech utwierdził nas w przekonaniu, że decyzja o zaproszeniu go do wzięcia udziału była słuszna. I tutaj musimy wspomnieć o naszej tegorocznej podopiecznej – Nikoli Chwastarz, której zdecydowaliśmy się pomóc w zakupie wózka inwalidzkiego. Nikola cierpi na wodogłowie pokrwotoczne, padaczkę lekoodporną i wymaga stałej asysty osoby trzeciej oraz ciągłej rehabilitacji. Lekki wózek byłby wybawieniem dla jej mamy, która codziennie dowozi Nikołę na zabiegi oraz do przedszkola specjalnego, a kiedy zepsuje się winda, musi sobie radzić z transportem córki na 7. piętro w bloku. Przeurocza dziewczynka podbiła nasze serca, a jej nieśmiały uśmiech na widok motocykli ścisnął za

serce niejednego twardziela w kasku. I tutaj przechodzimy do sedna naszych obaw spowodowanych frekwencją i pogodą – zbiórki na wózek dla Nikoli. Jej wynik przeszedł nasze najśmielsze oczekiwania: wpisowe, pieniądze z wżenia dzieciaków oraz spontaniczne wrzuty do puszek od pozostałych darczyńców zaowocowały kwotą 2774,96 zł! To prawie połowa tego, co potrzeba, aby zakupić wózek! Ponadto na Facebooku rozkręca się aukcja gadżetów, które otrzymaliśmy od Tadeusza Błażusia, Ewy Pieniakowskiej, Iwony Grodzkiej-Górnika, zespołu Credo, Sebastiana Wątroby i ekipy serialu W-11 oraz wielu wielu innych, chcących pomóc Nikoli w zdobyciu wymarzonego i potrzebnego wózka inwalidzkiego. Zelektryzowała nas także informacja, że pan Albert Bartosz z Oświęcimia zadeklarował się, że dopłaci brakującą po zbiórce i licytacjach kwotę. Dzięki temu mama dziewczynki mogła zamówić wózek! Z końcem czerwca 2013 Nikola będzie jeździła już na dużo lepszym i poręczniejszym niż stary, klasyczny wózek inwalidzki, jakim dysponuje obecnie, a my umówieni jesteśmy na uroczysty odbiór sprzętu przy honorowej asyście motocyklowej.

Podsumowując. Tegoroczny Rajd Caban okazał się imprezą nie dla „miękkich siurków”. Cieszymy się jednak, że pogoda nie zepsuła zabawy i nie zabiła ducha sportowej rywalizacji wśród startujących drużyn. Już teraz zaczynamy przygotowania do przyszłorocznej imprezy, która będzie szczególną, bo piątą z kolei. Szykujcie się zatem na niespodziewane! Chcemy także serdecznie podziękować wszystkim uczestnikom i darczyńcom, którzy pomogli spełnić marzenia Nikoli. Dziękujemy za udział naszym gościom specjalnym – Pawłowi Jasińskiemu, Pawłowi Szymańskiemu, mocnej grupie rajdującej pod wezwaniem Iwony Grodzkiej-Górnika, a także naszemu patronowi medialnemu, rozgłośni MotoRadio, który wystawił w rajdzie szczególną pod wieloma względami ekipę.

Iza Prochal

Zdjęcia: Arkadiusz Kuchciński



W OBIEKTYWIE BRANNA 2013

zdjęcia: Jacek Łukawski











Dne 31.7.2013 bylo občanským sdružením Rabamotosport vytvořeno transparentní konto na pomoc rodině Ondry Nechanického, který tragicky zahynul v závodě sidecar na Nepomuckém trojúhelníku r.2013. Prosíme přátelé a fanoušky o příspěví jakékoli částky na pomoc Evě, Toníčkoví a Richardovi Nechanickým, budou nyní v této těžké době potřebovat velkou pomoc ... Dále bude 30% sbírky věnováno do rukou Moniky, Andrejce a Robimu Boháčovým, kteří se nyní potýkají bez 'hlavy' rodiny - copilota Roberta Boháče, který stále bojuje o svůj život v nemocnici ... Děkujeme

KONTO ONDRA



CZK v České republice: 2400449295 / 2010

EUR ve Slovenské republice: 2400449295 /8330

jiné měny a mezinárodní platby:

IBAN: Cz1620100000002400449295, SWIFT/BIC: FIOBCZPPXXX

Transparent Account Ondra- to give a help and support to family of Ondrej Nechanicky who lost his life during the sidecar race at Nepomuk Road Races CZ. We kindly ask for any financial help for his two kids and wife. Please if you would like to help, send only Euros to Euro account here:

IBAN: Cz1620100000002400449295, SWIFT/BIC: FIOBCZPPXXX

Rajd Desmo GT

autor: Mariusz "Czesław" Milewski



ORYGINALNA PISOWNIA AUTORA

Pocztówka z Rio...

Rio de Świebodzinejro. Nie, nie byłem na pielgrzymce. Pogryzł mnie pies. Kilka lat temu. Pojechałem kupować starego Jaguara, rozwarła się brama domostwa, już widziałem rzęcha pod świerkiem, już zmierzałem w jego kierunku, kiedy wyskoczyła z jakiejś przybudówki kula kłaków i obtarł mi rękę. Chęć kupowania czegośkolwiek rozeszła się dość gwałtownie, ale w zamian pogadał się z kuli kłaków właścicielem. O samochodach, o Anglii, o motocy-

klach, o rockersach, o ACE Cafe, historii i takich tam, znajdując całkiem sporo wspólnych tematów. Potem przez kilka lat trafialiśmy na siebie na okolicznych eventach motocyklowych i złotych MC, utrzymując śladowy kontakt internetowo-telefoniczny.

Wiosną udało się nawet na jakieś jeżdżenie po jurze umówić zakończone krakowskim Kazimierzem. Wkręcił się nasz kolega w zmianę motocykla z Ducati na Moto Guzzi. Najpierw nie reago-

W międzyczasie tak zwany pojawił event lokalnego klubu ducati-rajd z nieznanym kierunkiem. W sensie nikt nic nie wie. Znany jest termin, miejsce startu, zasięg 1200 km podzielone na dwa dzienne stejdże po 200 – reszta pozostaje tajemnicą. Wow. Fajny pomysł. Coś nowego. Destination unknown. Zacząłem szczerze zawiścić, że sam na to nie wpadłem, robiąc swoje sztuki samochodowe.

Plany sprzętowe się doprecyzowały. V11. Pozwoliłem sobie na porównanie,



że chce zmienić dajmy na to Fiata Ducato na przegubowego Ikarusa. Nie pomogło. Dalej szukał.

W końcu trafiła na serwis lokalna V11. Mówię przyjeżdż, zobacz, wyrób sobie zdanie. Spodobało się. Ok. Każdy ma prawo być zbawiony we własnej wierze. Po kawałku pojawiały się nowe szczegóły eventu. Nazwa: Desmo GT. Spoko. Cena: 150 zeta na głowę z noclegami. Jeszcze bardziej spoko. Ruszyła strona. Padło zapytanie: może będzie przyjechali?

Yyy... eee... a co nam do ducatistów? Bez sensu. No wiesz, my jesteśmy otwarci. I takie tam... No dobra. Wypełniłem zgłoszenie, bo idea jazdy w nieznane kusiła. Potem nas oczywiście skreślili z listy, bo nie wpłaciłem na czas. Trzy miesiące było mało. Skamleć musiałem o przywrócenie i oddanie wybranych numerów startowych. Bo numery każdy mógł sobie wybrać wedle upodobania. My, czyli żona moja i ja. BMW F650GS po przejściach jej i mój Bonneville. Trzy miesiące do startu. Kupa czasu zdawać by się mogło. Niesłusznie. Czas wypełnił Paweł, kupując tą V11 lokalnie, zamiast targać nieznane gdzieś ze świata. Negocjacje były długie, motor trafił na warsztat z uwalonym ładowaniem i jako taki był sprzedawany. Ładowanie prowizorycznie udało się podgarnąć, żeby do czasu przyjscia nowego regulatora





[nomen omen ducati energia] jakoś się kulać. Zrobił się z tego wszystkiego lipiec. Włosi mają przerwę wakacyjną do końca sierpnia. Szanse na przesyłkę na czas znikome. Codzienna presja telefoniczna... kiedy będzie? Noo... jak przyjdzie, to będzie. A wiesz, po przegonieniu cieknie mi ze skrzyni. Aha. A wiesz, czujnik luzu się zepsuł. A wiesz...

Dżizas. Niedługo jak otworzę lodówkę, to zastanę w środku V11 z nową awarią...

Czujnik luzu i wyciek ze skrzyni zrobione. Może będzie chwila spokoju... Nie. A wiesz... przyjechałem do domu i umarł. Jak umarł? Całkiem. Jak Elvis. Sprawdź, czy akumulator się nie odpiął, jeśli nie, to przyjedziemy z przyczepą po zwłoki. A wiesz... po wymianie bezpiecznika od świateł ożył. Jeszcze nigdy nie widziałem motocykla, w którym cały prąd idzie przez bezpiecznik świateł. Taa... faktycznie dziwne, ale regulator ma być na dniach.

Z każdej próby usunięcia kolejnych awarii robił mi się przed warsztatem mini spot motocyklowy z przewagą Ducati. Spoko. Przynajmniej nowych ludzi można poznać. Jest regulator. Przyjeżdżaj. Ooo... a co tu się dzieje z tym kolankiem wydechowym, urwałeś? Coo!!?? No patrz tu, pękło przy osadzeniu... Karwa! Uspokój się. Takie rzeczy się spawa. Dobra, dość. Jest ładowanie, jest kolanko. A wiesz... cieknie olej na sprzęgło... chyba pojedę innym motocyklem.

Ugryzłem się w język, bo już chciałem odpowiedzieć, że to jedyny przesąd, w który niezmiennie wierzę. Jeśli żelazo się broni przed jazdą, to mus odpuścić.

Bo im większe ciśnienie na początku, tym większa wtopa na końcu.

W przeddzień imprezy ... A wiesz... jadę Gutkiem. Spoko. Przynajmniej nie będzie go w mojej lodówce. W lodówce natomiast znalazło się nasze BMW, które po powrocie z Bałkanów rozpadło się na atomy niemalże. Wystąpiła usterka skumulowana, taki promo-pack objawiający się drastycznym nietrafianiem w drogę. Koło do przeszprychowania, łożyska główki ramy do wymiany, całe łożyskowanie wahacza i tyłu do wymiany. Zylion gównianych łożysk igiełkowych z uszczelniającymi. Robię nocny „doktorat” z katalogowania części i ściągania dokumentacji technicznej. Ścierwo rozpylone na atomy kiśnie na podnośniku. Łożyska są, uszczelniające są, chłopca od szprycowania kół nie ma, bo sezon, karwa, urlopowy. Gleba.

W piątek wyjazd. W środę w nocy kończymy BMW. Przez cały ten bajzel nie mam czasu nawet popatrzeć na swój sprzęt. W piątkowy poranek po prostu zarzuciłem toboły, pokopałem w koła, czy cokolwiek powietrza trzymają i pojechałem. Wziąłem na drogę taśmę, trytyki, smar do łańcucha, szmatę i kawałek drutu. Będzie, co ma być. Wszystkiego pan nie przewidzisz.

Opaździerzylem tematy w robocie, zostawiłem pieniądze na wydatki i jak bym nie liczył braknie na wyjazd. Znaczy w sensie nie będzie za co wrócić. Nie mogę chłopaków bez gotówki zostawić... well... dzwonię do dziecka. Masz młoda jakąś kasę w domu? Noo... mam. To mi pożycz na wyjazd bo nie wrócimy. To nie wracajcie. Niedoczekanie, wyskakuj tylko matce nic nie gadaj. Noo... dobra ale

masz mi oddać (matka się dowie dopiero z tego artykułu).

Już. Koniec. Dobra. Najkrótsza modlitwa świata: „fuck it. All”. Rano jedziemy. Siedem stopni. Ogaceni przynajmniej jak do wyjazdu na Nord Cap wbijamy na ustronny parking gdzie ustalono start. Stoi bus, trochę publiczności autami, całkiem sporo motocykli. Organizatorzy podchodzą się przywitać, dają kwity, mówią co będzie i w jakiej kolejności. Ludzie się witają, pozdrawiają, zero narpinki, sympatycznie, zupełnie inaczej niż u jakichś wąsaczy z frędzlami i lisimi kitami. Każdy z uczestników ma robione pamiątkowe zdjęcie startowe na tle obwieszonego banerami busa, potem składa podpis na ozdobnej liście startowej. Jedna z uczestniczek przebrana za hostessę a’la Moto GP asystuje każdemu z parasolką. Sympatyczne i oryginalne. Nigdy wcześniej nie spotkałem takiego rozpoczęcia a kilka imprez w życiu zaliczyłem różnych. Zdjęcie grupowe i odprawa. Komisyjne otwarcie zapieczętowanej koperty z trasą pierwszego „stejdża”. Autentycznie wygląda na to, że nikt nie wiedział gdzie pojedziemy poza dwoma organizatorami.

Chwila napięcia... Kłódzko. Ouu yeah! Mnie pasuje. W skrytości ducha liczyłem na Dolny Śląsk. Po drodze „checkpoint” Prudnik: trzeba wleźć na wieżę Woka i wbić pieczętkę w kartę drogową. Pytam żony czy mi załatwi pieczętkę. Nie, sam musisz wleźć na górę spaślaku. Cóż...

Start w grupach po pięć maszyn. Roadbooki które dostajemy to przebłysk czystego geniuszu. Nalepki wielkości prawa jazdy z wyraźnie wypisanymi



kolejnymi numerami dróg i miejscowościami do przejechania. Kapitałny pomysł. Różne były domysły jak przekazana zostanie trasa ale to co dostajemy przechodzi najśmielsze oczekiwania. Klasa.

W głowie już mam ułożoną trasę z tankowaniem na mojej ulubionej stacji. W środku małej miejscowości (Sośnicowice) na parterze chałupy, dwie pompy, daszek, sto lat tradycji w jednym miejscu. Uwielbiam takie miejscówki i z żalem patrzę jak znikają. Przypomnie omijam rozkopane centrum Gliwic autostradą i dopiero podczas tankowania mijają nas maszyny które wystartowały jako pierwsze.

Śląsk płynnie przechodzi w Opolszczyznę udekorowaną cudokami ze słomy na okoliczność nadchodzących dożynek. Pogoda kapitalna. Moja ulubiona pora roku, ulubiony kierunek. Już przed Prudnikiem umysł mam oczyszczony z toksyn codzienności. Na parkingu pod wieżą ktoś wkręca, że dziś nieczynne. Atmosfera dobra. Nie doceniając zagrożenia leżę na górę we wszystkich ciuchach. Dżizas! Całe życie spędzone na parterze stanęło mi przed oczami nim zobaczyłem przewodnika z pieczętką. Pan mnie tu szybko wbije w kartę a ja sobie zaraz potem zasłabnę, OK? Uiszczamy za bilety ulgowe, wysłuchujemy pogadanki historycznej z której nawet coś zapamiętałem, fotka panoramy z góry, bułka z wodą na dole. BMW w porządku, w drogę trafia? Tak. No to dalej.

W Nysie korek. Dolatujemy do Kłodzka. Ola mówi mi że zostało jakieś 15 minut do wyznaczonego czasu. Chyba tylko germańscy oprawcy z BMW mogli skonstruować motocykl z zegarkiem. Widać lubią żyć pod ciągłą presją. W moim światopoglądzie zegarek i motór się nie spotykają. Nigdy. Korek gigant. Tracimy się z oczu. Filtrując mię-

dzy autami przegapiam zjazd we właściwą drogę. Zawijam, pytam leśniczego na skuterku gdzie stacja BP. Tam i tam. Dzięki chłopaki. Dojeżdżam na styk i dowiaduję się, że w telefonie w kieszeni mam esemesa organizacyjnego o przesunięciu zamknięcia etapu pół godziny z uwagi na korki. A srać to. Nie będę jeździł i przejmował się telefonem.

Paliwo, kawa, hot-dog, pogawędki z resztą ekipy. Otwarcie koperty z drugim stejdżem. Góry. Dzierżoniów, Świdnica, Jelenia Góra, Bolesławiec, Osiecznica-Zamek Kliczków. Prawie pod niemiecką granicą. Do Zgorzelca rzut kamieniem. Spoko. Coraz bardziej podoba mi się ta trasa. Możemy już jechać? Nie, nie rozłazić się bo będzie punktowana konkurencja. Wkładanie kasku i rękawic na czas. Kryteria: wygrywa ten kto najszybciej się opaździerzy, odpali sprzęta i podniesie rękę. No dobra. Wygrywa moja żona. Git. Lecimy dalej.

Zamczyska, serpentyny, stare i nieczynne zgłiszczą przemysłu. Cudo. Można jechać przez opuszczone wioski i dobrze się bawić. Pod koniec stejdża



już ciężko. Zmęczenie. Dojazd do zamku rozkopany. Wbijamy pod bramę-ochrona uprzejmie odsyła nas do hotelu w stadninie. Chwilę się kręcimy między czworakami ku ucieście lokalesów aż odnajdujemy dojazd. O dziwo nie jesteśmy ostatni. Jeszcze nie tym razem. Zapomniałem dodać na wstępie, że charakter międzynarodowy nadaje rajdowi obecność dwóch bikerów z węgierskiego klubu Ducati. Jeden jechał z którąś z wcześniejszych grup, drugi jakoś tak bardziej indywidualnie. Przez kilkadziesiąt kilometrów miał następującą taktykę: zapieprzał na maksa, potem się gdzieś przyczajał i przejeżdżał obcojęzycznie oznakowaną miejscowość uwieszony za nami. Potem znowu napieprzał w manetę. Dojechał na nocleg kilka minut po nas.

Ekipa już pod parasolkami, pokoje zajęte, posiłki zamówione, browar się leje. Niektórzy już wstępnie zrobieni. Ogarniamy się i dołączamy do towarzystwa. Obsługa hotelu zakręcona jak chiński termos. Czas oczekiwania na posiłek mierzyć można dekadami. Okazuje się, że wedle wstępnych wyników przez to zadanie na przegrupowaniu Ola wygrywa pierwszy etap. Wow. Zaczynają się dowcipy o znikaniu motocykla i takie tam zwyczajowe pogaduchy piwne. Po kolejnym piwie Węgrzy pytają: Aleksandra: „were is your bike? In service car? What happened?” Yyy... Głos wewnętrzny mówi mi: idź na parking. Idę. BMW zniknęło. Halo, dziewczynko, nie masz już motocykla! No dobra. Dżółka za dżółka. Żeby się nie rozwinęło bardziej, wnikam pod busa i funduję żonie pewność, że jej motocykl nigdzie nie odjedzie. Czesio... co tak leżysz? A nic nic... upadł i musi odpocząć...

Kolejne zadanie punktowane: rzut kosztowną rękawicą motocyklową na odległość. Wpycham się pierwszy. Raz, dwa, trzy... sruuu... leci w ciemność.



Plask. Nie widać. Ktoś przytomnie zauważa... leży na dachu! Upssss... Sorry chłopaki, nie zrobiłem tego celowo. O karwa, tego nie przewidziałem-jutro jadę w twoich. Jasne jasne. Właż na drabinę i zdejmuj! Popatrz na mnie, nie jestem przystosowany genetycznie a w okolicy nie ma drabiny o takiej nośności. W międzyczasie ktoś już prawie jest na dachu ale głosy rozsądku z dołu doprowadzają do przełożenia akcji na rano. Konkurencja zostaje przeniesiona dalej od budynków i druga rękawica przemierza nocne niebo jeszcze długo. Pada hasło: ruszamy na zamek! No to ruszamy. Oczywiście gubimy się w ciemności i podgrupami docieramy okrężną drogą. Sale wysokie, umebłowanie dostojne, esemes organizacyjny nakazuje się stawić w rycerskiej. Proszzzz... co było dalej możecie sobie wyobrazić sami. Rano odzyskujemy rękawicę przy użyciu rusztowania warszawskiego i jednego z łżejszych kolegów.

W recepcji parkuje motocykl jednego z Madziarów. Nawet nie pytam jak to się mogło stać. BMW dalej nie ma ale za to jest foch właścicielki o uziemienie busa. Ple ple. Jakoś udaje się uniknąć eskalacji przemocy dzięki mediacji Pawła. Otwarcie kopert. Stejdż trzeci: Żary, Zielona Góra, Skwierzyna. „Czekpoint”:

Rio de Świebodzinejro. Wykonać zdjęcie motocykla na tle Jezusa ze Świebodzina. Nie przypuszczałem, że moja noga tam kiedykolwiek postanie. Przed startem konkurs wolnej jazdy który oboje kisimy. Z czego ja w stylu dość rozpaczliwym. Patrzę dłuższą chwilę na mapę i modyfikuję trasę. Zamiast przepychać się na głównych drogach lecimy zapomnianą autostradą obrzeżami poligonów Żary/Świętoszów. Coś pięknego. Malowniczo, absolutnie pusto, śluzy, zapory, mosty, tereny wojskowe, wrzosa, schyłek lata, pięknie światło, rozleniwiające słońce. Zysk na czasie na tyle znaczący, że pierwsze maszyny doganiają nas dopiero przed Świebodzinem. Fotka z pomnikiem i na przegrupowaniu w Skwierzynie jesteśmy niewiele po organizatorach. Z Węgrami zastanawiamy się czy wieczorem zobaczymy morze. Wychodzi nam, że nie bo nie damy rady wrócić na Śląsk w planowanych etapach. No to Wielkopolska. Bingo! Poznań, Gniezno, Skorzęcin nad jeziorem Białym.

Co by nie mówić ekipa zapi...dala. My przy nich jak ostatnie parówki. Atakują w sforze, jeden za drugim napierają między autami bez miłosierdzia. Dynamika zajęć wysoka. Dla mnie utrzymanie takiego tempa na Bonneville to już grani-

ce możliwości sprzętowych. I procesor mam za wolny w bani chyba. Stejdż bardzo szybki. Dobrze, szerokie drogi, mały ruch. Jak mawiają starzy rockersi: „...at full throttle”.

Paweł odpuszcza zap...dalanie w szybkiej sforze i jedzie czwarty stejdż z nami. Po drodze rosołek w knajpie. „Latte racer stajl”. Siedzimy i kontemplujemy Dukaty na wydechach Termignonni przelatujące krajówką. Gutek zaczyna prychać olejem z odmy. Ciekawe. Oznaczenie dróg w okolicach Gniezna miażdży. Szukamy paliwa. Pod dystrybutorem V11 zostawia plamę. Dużą. Coś tam próbujemy szmacić. Bez sensu. Pytamy o myjnię samoobsługową. Olka stwierdza, że nas chromoli i jedzie pływać w jeziorze. Myjemy strucla i dolatujemy na nocleg jako ostatni. Jezioro urocze, odbijamy flaszkę wina, żona pływa, siedzimy, podziwiamy rewię mody zaistniałą na okoliczność jakiejś imprezy firmowej w tym samym hotelu. Autokar dziewczyn wystrojonych jak na kasting w Am-Way'u i kilku typków coś pomiędzy Davidem Bowie a Shakin' Stevenssem w obowiązkowych sztflach typu krokodyle tzy na wysoki glanz.

Konkurencja. Wysłać błędnik w kosmos a potem usiłować biec prosto. Bierzymy udział bez specjalnych suk-



cesów, odpalamy drugie wino. Jest dobrze. Ekipa namawia na wyjście do miasta. Jakiego karwa miasta? Chodźcie to zobaczycie. Przeżyjecie szok kulturowy. No dobra. Dżizaskarwajapierdolę. Faktycznie szok. Centrum chińskiej chujozy połączone z odpustem, wiejskim weselem, festiwalem disco polo pomnożone przez współczynnik pierdyliard. Niewiarogodna komasacja kiczu i tandety plus molo wychodzące w jezioro. Miazga. Neony, diody, welony, wieczory panieńskie, emeryten-party i co tylko. W Rumunii czasem takie rzeczy widywałem w miejscowościach turystycznych w pełni sezonu. Nawet schody jak w Odessie są. Brakuje tylko pancernika Potiomkina i krążownika Aurora. OK. Skoro jestem nad morzem, jest molo i plaża to żądam smażonej flądry. Ależ proszzzz... jest. Jadalna. Enylej... to co zobaczyliśmy natychmiast należało odreagować nocną kąpielą w jeziorze oraz zwiększoną dawką alko. I rano jeszcze raz jezioro bo noc była długa i intensywna. Bardzo. I długo.

Po śniadaniu konkurencja. Krzyżówka z hasłem. Walory wodewilowe wysokie. Stado „old dirty bikers” siedzi grzecznie nad karteczkami przy stolikach. Pętla założona na zwoje mózgowe. Oczywiście pytania są tendencyjne. Ducati, Ducati, Ducati. Nim cokolwiek wpisałem już padło rozwiązanie. Stejdź piąty: Kępno, checkpoint Jarocin - pomnik głana. Wszyscy pojechali. Mulimy. Za dużo wina. Paweł decyduje nie jechać przeciekiem. Właściwie to już wczoraj zdecydował. Ładujemy. Cóż... gdyby nie było busa to byś jechał. Noo... gdyby nie było busa to bym jechał. Tak wtedy bym jechał.

Coś już napomknąłem o oznakowaniu dróg w Wielkopolsce? Właśnie. W pierwszej większej miejscowości się gubimy. Dwadzieścia kilosów i pół godziny w plec. Silny wiatr. Telepie i podcina.

Widoki ładne: pola, pagórki, jeziora, żagłówki. Byłaby sielanka gdyby nie nasilenie niedzielnych idiotów na drogach. Trzech grzybów w srebrnych fabiach potrafi sparaliżować kilkadziesiąt kilometrów drogi krajowej. Mało czasu. Zimno, ciemnowo, wieje. Na rogatkach Kępna zamknięty przejazd. Właśnie teraz powinniśmy być na mecie etapu. Dwa pociągi. Ujeżdżamy może z kilometr i drugi przejazd. Zamknięty. Dwa pociągi. Te same. Fuck!

Rynek? Jakaś odpowiedź? Znak jakiś? Nie, no po co. Przecież taki rynek mogliby zbombardować kaukascy terroryści. Wysadzić by mogli. Jakoś trafiaamy. Wszyscy już są. Absolutnie. Głana też chwilę szukaliśmy rozpytując lokalosów. Nie miałem pojęcia, że jest przy głównej drodze.

Pół godziny spóźnienia. Czyli tak naprawdę przy rygorystycznym podejściu i pseudo profesjonalnym zadęciu-które szczęśliwie na tej imprezie nie wystąpiło-koniec rajdu dla nas. Pieczątką w kartę, roadbook na kolejny stejdź. Wieje. Jemy jakieś glutty pod parasolkami, kilka fotek, kawę wiatr studzi w siedem sekund. Bez sensu. Nie tankujemy. Lecimy do odcinki. Prawie pod Kluczbork. Szybkie tankowanie, dorzucamy kolejne warstwy ciuchów, wiatr męczy. Idiotów na drodze więcej. DK11 najdłuższa droga w galaktyce absolutnie pozbawiona poboczy. Od Lublińca mam już dość. Niech mnie ktoś teleportuje na metę. Co kilka wyprzedzań tracimy kontakt wzrokowy. Potem trzeba czekać.

Tarnowskie Góry. Niby blisko a kurewnie daleko. Właśnie powinniśmy być na mecie. Ilość idiotów drogowych osiąga apogeum. Zaraz mnie szlag trafi i któryemuś przylutuję. Fuck! Dojeżdżamy. Lotnisko Muchowiec. Lubie tu czasem przyjechać na kawę i patrzeć na ruch samolotów godzinami. Urokliwa miejscówka z długą historią.

Pół godziny spóźnienia. Po nas dojeżdża jeszcze tylko jedna maszyna. Jesteśmy jednak parówy. Ale i tak było zajebiście. Warto było się pomęczyć dla samego klimatu wjechania na metę po trzech dniach zadupcania. Naprawdę. O to chodzi. Takie chwile zostają do końca życia.

Sącząc ciepłą herbatę podziwiamy trening akrobacji lotniczej i czekamy na wyniki. Będzie dogrywka. O trzech pierwszych miejscach zdecyduje drugi

konkurs wolnej jazdy. Walka jest zacięta dosłownie do ostatniego metra-faworytowi gaśnie maszyna. Wszystko jasne. Bez zbędnego gładzenia odbywa się ogłoszenie wyników, wręczenie pucharu i giftów. Okazuje się, że rajd wygrał kolega, który ufundował główną nagrodę. Ot taki paradoks na zakończenie. Sekunda ciszy i trofeum wędruje w ręce jednego z Madziarów w podziękowaniu za wspólną jazdę i z okazji urodzin które właśnie dziś obchodzi. Na rajdzie. Na motocyklu. W drodze. Już pisałem, że takie rzeczy się długo pamięta? O pożegnaniach nie ma co pisać bo lepiej się witać. Jak się któren bardziej uparł to jeszcze pewnikiem zdążył na mszę o dwudziestą.

Dobra. Pora kończyć ten przydługi wywód. Teraz będzie laurka. Konwencja dużo jeżdżenia mało picia rewelacyjna. Trasa świetna. Atmosfera bardzo dobra. Poziom wysoki. Organizacja perfekcyjna. Oprawa i detale z klasą. Nie ma się czego czepić. Kawał świetnej roboty utrzymanej w ryzach czasowych i finansowych. Czy nam się podobało? Zajebiście! Czy pojedziemy na kolejną edycję? Oczywiście karwa! Natychmiast! Motory stoją za oknem. Kończę pisać, zarzucam toboły i już mogę ruszać na drugą edycję.

Zainteresowanych szczegółami odsyłam na stronę organizatorów: www.desmogt.com Tam znajdziecie historię powstawania imprezy krok po kroku, foto relację, listę startową, wyniki, wszystko. Dziękujemy wszystkim współuczestnikom za trzy świetne dni, organizatorom za całość eventu. Było grubo.

Więcej grzechów nie pamiętam ale niczego nie zamierzam żałować ani za nic przepraszać. Do zobaczenia za rok mam nadzieję i... (ci, co tam byli - wiedzą o co chodzi) fuck you very much!

■ **Mariusz “Czesław” Milewski**
zdjęcia autora

Luksemburg

autor: Hubert Pawłowski

POCZTÓWKA Z PODRÓŻY



Motocykl po podróży odpoczywa w garażu. Zbiera siły na jutro. Ja również. Garaż należy do moich niemieckich znajomych, państwa G.

Za oknem zapada zmrok. Siedzimy wspólnie przy kolacji w ich kuchni. Anne ma w niej przepiękne, prawie stuipięćdziesięcioletnie meble, odziedziczone po babci. Babcia odziedziczyła je po swojej babci. Anne też przekazała je dalej. Te meble to historia. Historia rodziny, ale nie tylko.

Ciężki, dębowy kredens cieszy oko kryształowymi szybkami w pięknie rzeźbionych, drewnianych ramkach. Jedna z kryształowych szybek zastąpiona jest zwykłym szkłem, a ozdobna ramka utracona. Gruba deska, tworząca tylną ścianę kredensu, ma wyraźny, okrągły otwór.

- Pamiątka po Drugiej Wojnie Światowej – mówi Anne. – To zabłąkana amerykańska kula. Jest tam do dziś. Pamiątka i przestroga.

Kolacja klasyczna, niemiecka. Wszystko na zimno. Ale za to atmosfera bardzo ciepła. Mąż Anne, zapalony motocyklista, wspomina swoją wyprawę życia – grubo ponad 20 lat temu, razem z czterema kolegami pojechali motocyklami do Malagi. Mój stary motocykl, chociaż mało przypomina „betoniarę” jaką jeździł wówczas Pan G., nakłonił Go do zwierzeń. Słucham z zainteresowaniem opowieści z innego świata, innej rzeczywistości. My mieliśmy siermiężny komunizm i kryzys pełną gębą, a tymczasem po drugiej stronie „żelaznej kurtyny”... Dobrze, że to już minęło.

Obiecuję sobie, że spróbuję kiedyś przy kolejnej wizycie spisać te Jego wspomnienia. A ma co wspominać. Opowiada też bardzo ciekawie. Tylko czy będę umiał zachować ten klimat przy przekładzie?

Następnego dnia, wcześniej rano żegnam się ze swoimi Przyjaciółmi. Szary, mglisty i zimny poranek. No cóż, to dopiero początek marca. Temperatura po nocy jest nieco na minusie, ale, jak zapewniał mnie mój gospodarz, w ciągu dnia się ociepli. Trochę. Przed wyjazdem dokonuję jeszcze wymiany świec zapłonowych na nowe. Stare miały już prawie 15 000 km przebiegu. Miejsce „Japończyków” zajmują produkty „niemieckie”, podobno dedykowane właśnie motocyklom. Trochę tylko mało przekonywujący jest napis „Made in India” na cokoliu... Cóż począć; drugie oblicze globalizacji...

W garażu na szczęście było w miarę ciepło i stary silnik nie dał się długo prosić. Po kolejnym naciśnięciu startera czuję lekkie, charakterystyczne „odbicie”, po następnym rozlega się po okolicy miarowy bulgot dużego dwusuwa. Na początku jego praca jest trochę nerwowa, jednak szybkie wyłączenie „ssania” powoduje uspokojenie pracy. Jeszcze tylko włączyć światła, ostatnie pożegnanie z Panem G., zamknięcie kasku i można ruszać.

Silnik powoli się rozgrzewa, coraz lepiej reaguje na podniesienie przepustnicy. Teraz czuję, że stare świece były jednak już wypracowane, chociaż nie widać na nich żadnych uszkodzeń. Tętno silnika jest jakby mocniejsze, pełniejsze. Ciężko to opisać, ale zmianę się czuje. Stare świece trzymam jednak w schowku – tak „na wsiakij słuchaj”. Działały, więc awaryjnie jeszcze mogą pociągnąć, gdyby nowym się coś stało. Ze świecami nigdy nic nie wiadomo.

Krajobrazy piękne – góry. Czy może być coś piękniejszego? Chyba tylko góry nad samym morzem. Dla mnie, człowieka urodzonego na płaskim Mazowszu, który 1/3 życia spędził na Kujawach, każdy wypad w góry jest niezapomnianym przeżyciem.

I wszystko byłoby piękne, gdyby nie pewien niewielki, ale jednak poważny dyskomfort. Otóż wczoraj zniszczyła mi się prawa rękawica i strasznie zimno mi w dłoń. Nic się nie stało specjalnego; po prostu rozeszła się ze starości przy szwie. W sumie, z racji wieku i przebytych kilometrów, miała pełne prawo. Doraźnie ratuję się przed odmrożeniem ręki, owijając uszkodzoną rękawicę pokrowcem od kasku. Mam wrażenie, że w jakimś stopniu to pomaga. Pewnie efekt placebo. Jednak sposób ten okazuje się być niewygodny i niebezpieczny – ciężko operować gazem i hamulcem. Wobec tego, próbuję innego patentu – podczas tankowania zakładam foliową rękawiczkę, które wiszą przy dystrybutorze, pod uszkodzoną, skórzaną rękawicę. Kiedyś, na jakimś forum internetowym, wyczytałem taką radę na marznące dłonie. Według jej autora miała być genialna.

Efekt mizerny. Operować gazem i hamulcem teoretycznie już da się, jednak tylko teoretycznie. Komfort termiczny pozostawia tak dużo do życzenia, że ręka na manetce bardzo szybko zaczyna drętwieć i cierpnąć i w praktyce obsługa przepustnicy i hamulca daleko odbiega od poziomu, który przy

odrobinie dobrej woli można by uznać za bezpieczny. Być może forumowa rada była dobra, jednak przy założeniu, że ma się całe rękawice, a nie pół ręki na wierzchu. Teraz zaczynam się na serio zastanawiać, dlaczego to nie doposażyłem sobie motocykla w grzane manetki. Odpowiadam sam sobie brutalnie, prosto i szczerze: „Bo twierdziłeś, że „twardy motocyklista”, za jakiego się uważasz, obejdzie się bez takich udogodnień. Więc teraz zaciśnij zęby i cierp!”.

Dodatkowo widok zegarów, na których Dziadek Mróz wymalował piękne kwiaty, potęguje uczucie chłodu. Przy okazji stały się one mocno nieczytelne. Chyba Pan G. miał nieco wilgotno w garażu. Małe żaróweczki od podświetlenia wskaźników nie są w stanie wyprodukować tyle ciepła, aby szron zszedł z szybek.

Nie ma rady. Tak jak radził Pan G., należy koniecznie odwiedzić specjalistyczny sklep. Adresy mam dwa, największych i najbardziej konkurujących ze sobą sieci sklepów z wyposażeniem dla motocyklistów w Niemczech.

Odwiedzam oba. Udaje mi się kupić dobre rękawice w rewelacyjnej cenie w jednym z nich i parę drobiazgów w drugim. Oba nagradzają mnie kartami stałego klienta – jak widać, walka o klienta trwa. Przy kluczykach od motocykla dodatkowo zawieszono mi malutki breloczek w kształcie karty. Jest to w istocie karta stałego klienta, którą, tym sposobem ma się zawsze przy sobie, oraz – pomoc w razie zgubienia kluczy. Na karcie znajduje się instrukcja, aby znalazca wrzucił kluczyki do skrzynki pocztowej albo oddał je w najbliższym sklepie – salonie. Zostaną one odesłane bezpłatnie właścicielowi, którego adres zostanie ustalony według numeru karty. Sprytne!

Powoli, kilometr za kilometrem, zmierzam w kierunku Schengen. Trasa jest zupełnie inna niż rok temu, jednak nie mniej urzekająca. Tutaj także są niewysokie góry, pod które motocykl wdrapuje się z mozołem, czasem z koniecznością redukcji do trzeciego biegu. Są również urokliwe wioski, z domkami ściśniętymi do granic możliwości w kupie, z obowiązkową studnią lub fontanną w centrum, wyposażoną zwykle w kamienne koryto, gdzie dawnymi czasy strudzony podróżny mógł napić swe konie... Nowe rękawice sprawdzają się świetnie. Już nie myślę nawet o grzanych manetkach. Za-

stanawia mnie tylko, czy latem nie okażą się za ciepłe i czy nie będzie konieczny zakup innych rękawic. Czas pokaże.

I tak, podróżując niespiesznie drogą wzdłuż autostrady, docieram na przedmieścia Schengen. W oddali widać już most na rzece Mosel, środkiem której przebiega granica pomiędzy Niemcami a Luxemburgiem. Dla mnie rzeka Mosel i granica między Niemcami a Luxemburgiem to jest swoisty Rubikon. Po jego przekroczeniu już nic nie



jest takie samo. Zniknęły lęki i obawy. Kiedy rok czy dwa lata temu zwierzyłem się kolegom ze swoich planów wyjazdu „w Europę” na starym demoludzie, większość stanowczo mi je odradzała. Kilku nawet się podśmiewało, z przyczyn technicznych gdzie to niby miałyby się skończyć moja podróż. Oczywiście, żaden z czarnych scenariuszy się nie sprawdził. Kiedy pierwszy raz przekroczyłem granicę na rzece Mosel, kamień spadł mi z serca. Zniknęły lęki i obawy o to, co może stać się z motocyklem. Bo i co może się stać? Rama się złamie? Raczej nie. Co więc? Usterka? Awaria? Takie rzeczy mogą zdarzyć się zawsze i w każdej maszynie. Na to nie ma reguły.

Motocykl pruje przed siebie, zostawiając za sobą delikatne, ledwo zauważalnie chmurki spalin z potężnych rur wydechowych. Dudnienie silnika niesie się po okolicy. Świsł wiatru. Coś pięknego. Dla takich chwil warto żyć.

Motocykl wjeżdża na most na rzece Mosel. W połowie mostu znajduje się granica państwa. Sekunda – i już jestem za granicą. Jakie to proste. Gdzie się podziały dawne kontrole drogowe, rewizje bagaży...



A za mostem... stoją dwa radiowozy. Zaraz zaraz, tego w planie nie było... Blokada drogi. Odruchowo zwalniam. Czyżby w Schengen nastąpił koniec Strefy Schengen? Jednak luksemburscy policjanci kiwają mi, abym jechał dalej. Czekają widać na kogoś innego. Ogólnie, mimo iż byłem w tym kraju kilkakrotnie, pierwszy raz widzę funkcjonariuszy Policji. To jest coś zupełnie niespotykanego.



Zaraz za mostem granicznym zjeżdżam w prawo. Później droga prowadzi mnie ślukiem pod mostem, wzdłuż rzeki.

To właśnie tutaj podpisano porozumienie znoszące kontrole osób przekraczających granicę pomiędzy państwami członkowskimi układu.

W zamian wzmocniono jednak wzajemną politykę bezpieczeństwa oraz współpracę w kwestii polityki azylowej. No tak, nie ma nic za darmo. Porozumienie to zawarto właśnie w Schengen (a w zasadzie na statku Princesse Marie Astrid na rzece Mosel), w dniu 14 czerwca 1985 roku. Wcześniej było porozumienie pomiędzy RFN a Francją podpisane w Saarbrücken 13 lipca 1984 roku, które ułatwiało przekraczanie wspólnej granicy własnym obywatelom. Od 1986 roku porozumienie z Schengen wprowadziło kontrolę wzrokową pojazdów przekraczających granicę, aby w 1995 znieść kontrole graniczne całkowicie. Stopniowo do porozumienia dołączały inne państwa, aż wreszcie w 2007 roku dołączyła także Polska.

Do układu z Schengen należą obecnie 22 państwa UE, Islandia i Norwegia (Związek Paszportowy Krajów Nordyckich) oraz Lichtenstein i Szwajcaria (stowarzyszone z grupą Schengen).

Wydarzenie to upamiętnia pomnik:



Więcej można dowiedzieć się w Muzeum Strefy Schengen:



Na placu przed Muzeum Strefy Schengen znalazł swoje miejsce kawałek muru berlińskiego:



Był to chyba najbardziej znany symbol zimnej wojny, podziału Niemiec i Europy na dwa, wzajemnie wrogie sobie obozy. W komunistycznej nowomowie oficjalnie zwany był „antfaszystowskim wałem ochronnym” (antifaschistischer Schutzwall),

pod którą to nazwą władze NRD i ZSRR próbowały zakamuflować jego prawdziwe przeznaczenie, którym było uniemożliwienie ucieczki na Zachód obywatelom „krajów demokracji ludowej”. Granica pomiędzy NRD a RFN była dobrze strzeżona, z wyjątkiem odcinka 156 kilometrów, oddzielającego właśnie Berlin Wschodni od Zachodniego. Odcinka tego nie sposób było zabezpieczyć, ponieważ przebiegał w trudnym terenie miejskim. W latach 1949 – 1961 opuściło NRD około 2,6 miliona osób, prawie 50 000 wyemigrowało tylko w pierwszych 2 tygodniach sierpnia 1961 roku! Uciekali nie tylko obywatele DDR. Również dla Polaków i Czechów była to ostatnia brama na Zachód.

Władze komunistycznej NRD postanowiły to ukrócić. Przy pełnej aprobachie Moskwy postanowiono użyć radykalnych i drastycznych środków. W najgłębszej tajemnicy przystąpiono do planowania operacji budowy muru.

Zachodnie mocarstwa, dzięki pracy wywiadu, wiedziały co nieco o tych zamiarach. 15 czerwca 1961 roku przewodniczący Rady Państwa NRD, zapytany przez zachodniemiecką dziennikarkę o plany uszczelnienia granicy między Berlinem Wschodnim a Zachodnim, kategorycznie zaprzeczał aby istniał taki zamiar – ale w swojej wypowiedzi użył słowa „mur”.

W nocy z 12 na 13 sierpnia 1961 roku, a więc po niecałych dwóch miesiącach od zapewnień Przewodniczącego Rady Państwa NRD, że nie ma żadnych planów budowy muru, prawie 15 000 funkcjonariuszy Policji Granicznej, Ludowej, Ochronnej, wspomagane przez NRD-owskie odpowiedniki ZOMO, rozpoczęło blokadę ulic i torów biegnących do Berlina Zachodniego. Zablockowano stacje metra; pociągi z Berlina Zachodniego co prawda przejeżdżały tunelami po stronie wschodniej, ale niemożliwe było tam wysiadanie i wsiadanie. Zablockowane stacje zyskały miano „Stacji – widm”.

Rozmach i szybkość operacji zaskoczyły wszystkich. Nie tylko aliantów. Zaskoczone zostały też NRD-owskie koleje, których pociągi pozostały na noc na stacji Teltow w Berlinie Zachodnim. Podczas budowy muru tory przerwano, unieruchamiając składy po zachodniej stronie. Oczywiście, mur nie powstał jednego dnia. Pierwsze dni to blokada przejść pomiędzy strefami, budowa płotów, zamurowywanie

wejść do budynków znajdujących się na granicy. Później zamurowywano także okna, aż w końcu pechowe domy wyburzono.

Z osób budujących i pilnujących budowy muru berlińskiego do Berlina Zachodniego uciekło 85 osób. W trakcie budowy zanotowano także ponad 200 udanych prób ucieczki. Od 1961 do 1989 roku zorganizowano 5075 udanych ucieczek do Berlina Zachodniego lub RFN, w tym 574 dezercje. Jednak nie wszystkim dopisało szczęście. Udowodniono niezłomność 86 ofiar śmiertelnych, ich całkowitą liczbę szacuje się, według różnych źródeł, na około 240 – 260. Prawie 75 000 osób stanęło przed sądami NRD oskarżonych o usiłowanie ucieczki, za co groziła kara długoletniego więzienia. Sam mur upadł 9 listopada 1989 roku.

Samo Schengen to w zasadzie duża wioska. Do jej najcenniejszych zabytków należy Zamek w Schengen (poniżej). Zamek w stylu renesansowym jest stosunkowo młody, bo z 1812 roku. Niemniej urokliwy. Obecnie mieści się w nim hotel.

Oprócz tego, w Schengen zobaczyć można

stary kościółek z kamiennych ciosów, położony na dość wysokiej i stromej skale i centrum, ze zwartą zabudową złożoną z jedno i dwupiętrowych domków ciasno przylegających do siebie. Podstawowy materiał budowlany to oczywiście kamień, wydobywany tu na miejscu. Głównie czerwony piasek-wieć, czasem łupki.

I to w zasadzie byłoby tyle. Rzuca się w oczy cała masa dużych stacji benzynowych. W czasie swojej krótkiej wycieczki naliczyłem ich tutaj siedem, choć to pewnie i tak jeszcze nie wszystkie... Mocno kontrastuje to z przygranicznymi regionami Niemiec, gdzie stacji paliw jest jak na lekarstwo i czasem naprawdę można osuszyć bak niemal do ostatniej kropli benzyny zanim trafi się kolejna okazja, aby zatankować.

Rzut oka na ceny paliw wyjaśnia wszystko. Benzyna jest tutaj tańsza niż w Niemczech. Mało tego – po przeliczeniu Euro na



złotówki wychodzi nawet taniej niż w Polsce! Wygląda na to, że w tym „równaniu cen do Unijnych” przegoniliśmy już zachód...

Zatrzymuję się na jednej ze stacji; tej samej co w zeszłym roku. O tej porze dnia klientów jest raczej niewielu. Kilku przygląda się ciekawie, widząc stary, oszroniony motocykl z „egzotyczną” tablicą rejestracyjną. Luksemburczycy, podobnie jak Niemcy, lubią motocykle.

Oczywiście, przy ich sile nabywczej, to „lubienie” przekłada się na zupełnie inny sprzęt niż nasz. Inna sytuacja gospodarcza, inne możliwości. To dlatego czasopisma zachodnie w dużej mierze składają się z wielostronicowych testów nowych motocykli, bezmyślnie przedrukowywanych u nas. „Bo my już mamy tak, jak na zachodzie”. Teoretycznie tak, praktycznie dzieli nas przepaść, czy to się komuś podoba, czy nie. Mamy inne uwarunkowania, inną sytuację gospodarczą spowodowaną odmienną historią i inną siłą nabywczą. Nie jesteśmy tacy jak Oni i jeszcze długo nie będziemy. Choćbyśmy nie wiem jak zaklinali rzeczywistość. W gazecie test motocykla na 30 stron, cena – bagatelka 50 tysięcy, a później raport sprzedaży, gdzie okazuje się, że przez rok nie sprzedano nawet jednego egzemplarza testowanej maszyny...

Wewnątrz budynku stacji paliw jest dla mnie stanowczo za ciepło, więc wychodzę z gorącą kawą na zewnątrz. Po lewej leniwie płynie w swoim korycie rzeka Mosel, środkiem której przebiega granica pomiędzy Niemcami a Luksemburgiem. Mimo że jest stosunkowo niewielka, nieprzerwanie płyną po niej ogromne barki i statki. Po prawej – stroma, niemal pionowa ściana skalna – brzeg doliny Moseli. Górą, hen wysoko nade mną, na potężnych betonowych wiaduktach, przebiega autostrada. Już nią jechałem w zeszłym roku i wiem, że zaraz za wiaduktami wpada ona do długiego, ponad dwukilometrowego tunelu wydrążonego w litej skale.

Kilku klientów stacji stoi obok mego motocykla, zawzięcie dyskutując. Co chwila dobiegają mnie strzępy rozmów, prowadzonych w języku francuskim i niemieckim.

Kiedyś kolega zapytał mnie, co mówią ludzie w Europie Zachodniej, widząc, że ktoś podróżuje na takim motocyklu.

Młodszy dość często mylą Jawę z MZ, wy-

chodząc najwyraźniej z założenia, że każdy motocykl dwusuwowy wschodnioeuropejskiej produkcji musi być emzetką. Gdy się przyjrzą bliżej, zdziwienie wywołuje logo na zbiorniku i informacja, że motocykl jest konstrukcji czeskiej, a szok, że maszyna jest dwucylindrowa, gdyż nie podejrzewali że na wschodzie, oprócz singli będących mniej lub bardziej wiernymi kopiami przedwojennej DKW RT 125, produkowano także bardziej skomplikowane twiny.

Starsi, w wieku 50+, doskonale wiedzą, co za motocykl mają przed sobą. W latach 50 – 70, Jawy i CZ były znane na Zachodzie. Ich popularność skończyła się wraz nowymi normami emisji spalin i japońską ekspansją, jednak w niewielkich ilościach były sprzedawane w niektórych krajach jeszcze we wczesnych latach osiemdziesiątych XX wieku.

Wyjazd ze stacji paliw, według oznakowania, możliwy jest tylko w prawo. Jednak ja, aby dostać się na autostradę, muszę pojechać w lewo. Dosłownie sto metrów dzieli mnie od ślimaka, który, wspinając się po stromym urwisku, prowadzi aż na wiadukt, gdzie łączy się ze wspomnianą autostradą.

Ruch zerowy, więc postanawiam pojechać w lewo, łamiąc przepisy. Gdy mijam połowę skrzyżowania, dostrzegam biały motocykl zjeżdżający z „mojej” autostrady bliźniaczym ślimakiem. Kierowca ma czarną kurtkę i biały kask. Czyżby Policja? Mam aż takie „szczęście”?

Światła mi pasują, więc od razu wpadam na ślimaka. Po drugiej stronie barierki mijam zjeżdżający motocykl. A jakże, Policja. Tyle się człowiek naczytał i nasłuchał o bezwzględności zachodniej policji i wysokości mandatów... Teraz tylko pytanie: widział, co zrobiłem czy jednak nie dostrzegł mojego wykroczenia? I niby dlaczego miał nie widzieć, przecież z góry miał wszystko jak na dłoni. Jawa ciężko wspina się pod górę na trzecim biegu, prędkość w porywach do 50 km/h. Jednak dla mnie interesujące jest teraz to, co dzieje się z tyłu. Pytanie – czy policjant zawróci i pojedzie za mną, czy też da sobie spokój?

Kurczę, zawrócił, przejeżdżając po liniach ciągłych i teraz szybko wspina się za mną. A więc jednak... Przez kilka sekund, które zdają się być dla mnie wiecznością, policjant jedzie za mną. Po chwili przyspiesza, równa się ze mną... podnosi lewą rękę w geście powitania i przyspiesza, znikając za kolejnym zwojem wjazdu na autostradę.

Jadę osłupiały. Może czeka na mnie na górze? Bzdura, gdzie, na autostradzie? I pewnie jeszcze w tunelu? Jeśli chciałby mnie oskubać, jechałby za mną albo przede mną i kazał stanąć w pierwszym nadającym się do tego celu miejscu.

Na autostradzie, przed wjazdem do tunelu stoją dwa radiowozy, ustawione tak, że w każdej chwili mogą zamknąć wjazd. Przez chwilę jeszcze myślałem, że policjant na motocyklu zostawił mnie kolegom do oskubania, ale jednak okazało się, że nie. Wyrażnie nie czekali na kogoś innego, nie przejawiając żadnego niezdrowego zainteresowania moją osobą.

A więc to jest ta surowa, zachodnia policja? Jakiś czas później zwierzyłem się z tego Panu G. Rozbawiły go moje rozterki. „Wykroczenie niewielkie, pusta droga, brak zagrożenia, to i czemu miałby interweniować? Co innego, gdybyś zrobił to przy pełnym ruchu, wtedy by nie popuścił”. Przypomniała mi się sytuacja z Polski, gdy na pustej drodze, w szczerym polu, gdzie jak okiem sięgnąć nie było żadnych zabudowań, zostałem zatrzymany przez policję krzakową, ponieważ przekroczyłem prędkość o 12 km/h. Kosztowało mnie to 100 zł, cztery punkty karne i pół godziny wykładu o tym, że „prędkość zabija” i jakie to ja zagrożenie stwarzam na drodze. Tylko nie wyjaśniono mi, dla kogo.

Teraz to wszystko jest już nieważne. Motocykl śmiga cudowną autostradą, dudniąc basowo w długich tunelach wydrążonych wewnątrz gór, wpinając się ciężko pod strome wzniesienia lub zjeżdżając z nich metodą „na latawca” z prędkościami, które, według naszych propagandystów „bezpieczeństwa ruchu drogowego”, powinny mnie zabić. Kilka razy.

Infrastruktura drogowa tego malutkiego kraju, o liczbie ludności nie przekraczającej 475 000 osób, nie przestaje mnie zadziwiać. Jednak najlepsze zaczyna się dopiero przed samą stolicą państwa, Luksemburgiem. Autostrada prowadzi to wiaduktem, to tunelem, omijając w ten sposób całe dzielnice miasta. Wreszcie nawigacja kieruje mnie na właściwy zjazd, prowadzący do centrum.

Za moment powstania Luksemburga przyjmuje się rok 963, gdy tutejszy rycerz Zygfryd zakupił od opactwa w Trewirze niewielki zamek znajdujący się wówczas na starej, rzymskiej drodze z Trewiru do Reims,

choć w rzeczywistości jeszcze w czasach rzymskich znajdowała się tu osada, położona w prowincji Belgica.

Na skale zwanej Bock Zygfryd zbudował nowy zamek, wokół którego rozrosła się osada miejska – załazek dzisiejszego miasta Luksemburga. Zygfryda uważa się za pierwszego hrabiego Luksemburga, chociaż sam tego tytułu nie używał i pewnie mu nawet przez myśl nie przeszło że stworzył załazek przyszłego państwa.

Osada otrzymała prawa miejskie w 1244 roku. Ponieważ znajdowało się w strategicznym miejscu, było silnie ufortyfikowane, co jednak nie uchroniło go przed wielokrotnym zajmowaniem przez obce wojska i zniszczeniami.

I tak w 1443 roku Filip Dobry, książę burgundzki, zajmuje miasto. Aż do śmierci Marii Burgundzkiej w 1482 roku trwają rządy Burgundii. Od 1482 roku nad miastem przejmują władzę hiszpańscy Habsburgowie. W 1542 i ponownie w 1543 roku miasto najeżdża Franciszek I Walezjusz. Zupełnemu zniszczeniu ulega stary, rodowy zamek Luksemburgów. Wkrótce jednak hiszpańscy Habsburgowie znów zajmują miasto. W 1684 roku miasto zajmują Francuzi, otaczając je systemem nowoczesnych fortyfikacji. W 1697 roku Luksemburg wraca w ręce Hiszpanów, by wkrótce przejść pod władanie Austrii. Podczas Rewolucji Francuskiej miasto dwukrotnie zajmują Francuzi. Francuski inżynier Lazare Carnot stwierdził wówczas, że od twierdzy Luksemburg lepsza jest tylko twierdza Gibraltary, w związku z czym zaczęto nazywać Luksemburg „Gibraltarem Północy”.

Od 1815 roku w Luksemburgu stacjonował pruski garnizon, który opuścił miasto dopiero w 1867 roku. Aż szesnaście lat trwała rozbiórka potężnych umocnień i fortyfikacji Twierdzy Luksemburg.

Podczas I wojny światowej, mimo ogłoszonej neutralności, już 2 sierpnia 1914 roku miasto zostaje zajęte przez Niemców, którzy lokują tu swój sztab.

W czasie II wojny światowej Luksemburg zostaje zajęty i przyłączony do III Rzeszy jako część „Wielkich Niemiec”. Wyzwolony przez wojska amerykańskie 10 września 1944 roku.

Jednak nie oznaczało to końca wojny. Od 30 grudnia 1944 roku do 22 lutego 1945 roku było ostrzeliwane z Lampaden w okolicach Trewiru przy pomocy dwóch dział V3 o długości luf około 45 metrów (te, które przeznaczono do ostrzału Londynu miały długość luf ponad 120 metrów).

Ogółem z Lampaden wystrzelono na Luksemburg około 183 pocisków (odległość 43 kilometry), które spowodowały śmierć 10 cywilów i raniły kolejnych 35. Obydwa działa V3 (Vergeltungswaffe 3, czyli Broń Odwetowa 3) wpadły zresztą w ręce amerykańców wkrótce powystrzeleniu ostatniego pocisku.

Zasadniczo, do centrum trafić można i bez nawigacji. Na każdym pasie ruchu przed skrzyżowaniem jest wyraźnie napisane, dokąd prowadzi. Często także przed skrzyżowaniami, odpowiednio wcześniej, pojawiają się informacje umożliwiające odpowiednio wcześnie zajęcie pasa.



Jest to ważne. Ruch w mieście Luksemburg jest duży i odbywa się bardzo dynamicznie, jednak nie ma on nic wspólnego z nerwowością czy łamaniem przepisów. Ot, po prostu, wszyscy jadą w granicach prędkości dopuszczalnej, zmiany pasa odbywają się szybko i dynamicznie, a kierowcy wykorzystują w tym celu niemal każdą nadarzącą się sposobność. Inna sprawa, że pozostali uczestnicy ruchu im to umożliwiają i nikomu nawet przez myśl nie przejdzie, aby komuś manewry utrudniać. Żyj i daj żyć innym. Po kilku minutach przyzwyczajam się do tego stylu jazdy i tak jak pozostali, sunę w tym potoku pojazdów, pozostawiając tylko nieco większy odstęp od samochodu poprzedzającego z uwagi na niedzisiejsze hamulce, w które to niestety mój motocykl został wyposażony. A styl jazdy tutejszych kierowców wymusza nader częste ich użycie. Biedne, stare okładziny...



„Mir wëlle bleiwe wat mir sin” (Chcemy pozostać tym, czym jesteśmy – dewiza Luksemburczyków)

Parkuję, tak jak rok wcześniej, na Placu Konstytucji. Tym razem nie ma na nim tłumów turystów. Mogę pozwolić sobie nawet na zrobienie motocyklowi zdjęcia na tle pomnika Gëlle Fra (po luksembursku oznacza to „Złota Dama” albo „Złota Pani”).



Ta 21 metrowa kolumna zwieńczona brązową, połączoną statua jest chyba najbardziej znanym symbolem Luksemburga. Pomnik autorstwa Clausa Cito zbudowano w 1923 roku dla upamiętnienia niemal 4 tysięcy Luksemburczyków, którzy wstąpili podczas I wojny światowej ochotniczo do armii francuskiej – sam Luksemburg był w tym czasie pod okupacją niemiecką. Ponad połowa z nich poległa, co symbolizują dwie figury u podstawy kolumny. Jedna to leżący martwy żołnierz, druga – pozostały towarzysz w żałobie.

Jednak najważniejsza figura znajduje się na szczycie kolumny. Jest to połączona kobieca figura z brązu, stylizowana na Valkirię. Modelka, która pozowała, pozostaje nieznana.

Te cztery tysiące żołnierzy – ochotników z naszej perspektywy może wydawać się liczbą niewielką. Jednak zważywszy na ogólną

liczbę mieszkańców tego państewka oznacza to, że niemal w każdej luksemburskiej rodzinie był ktoś, kto walczył na wojnie.

Pomnik oczywiście został zniszczony przez nazistów w październiku 1940 roku, jednak część jego elementów udało się uratować. Ostatecznie zrekonstruowano go dopiero w 1984 roku.

Z historią II wojny światowej związane jest jedno z najważniejszych świąt Luksemburga – Dzień Pamięci Narodowej, obchodzony w pierwszą niedzielę po 10 października. Nie bardzo mogąc poradzić sobie z antynazistowskim oporem na okupowanym terytorium Luksemburga, niemieccy propagandziści postanowili przeprowadzić coś w rodzaju spisu powszechnego, aby uzmysłwić Luksemburczykom, jak bardzo są Niemcami.

10 października 1941 roku Luksemburczycy dostali do wypełnienia ankietę, w której mieli odpowiedzieć na pytania o charakterze statystycznym. Wśród nich były ukryte 3 pytania specjalne, odnoszące się do tożsamości narodowej. I tak, pytanie 5 odnosiło się do posiadanego obywatelstwa (Luksemburg był w tym czasie włączony do Rzeszy jako część tzw. Wielkich Niemiec), zaś pytania 7 i 8 dotyczyły języka ojczystego oraz narodowości, a objaśnienia do pytań mówiły wyraźnie, że nie należy wpisywać dialektów, przy czym język luksemburski wymieniony był właśnie jako przykład dialektu. Tak samo, w przypadku narodowości – zastrzeżono, że grupy etniczne nie są tożsame z narodowością, a jako przykład grupy etnicznej wymieniono – a jakże – luksemburską.

Mimo tak spreparowanej ankiety, Luksemburczycy w przytłaczającej większości odpowiedzieli „3 razy luksemburska”, co niestety, słono ich kosztowało.

Mało kto wie, że Luksemburczycy mają swój Katyń, chociaż sami wolą jednak nie używać tego porównania. W nocy z 30 na 31 stycznia 1945 roku, w ciężkim więzieniu dla Luksemburczyków w Sonnenburgu, specjalne komando z Frankfurtu nad Odrą dokonało rzezi. Zamordowano 819 z 820 przetrzymywanych tam więźniów. Pięć miesięcy później wojna się skończyła. Miasto Sonnenburg nosi dziś nazwę... Słońsk i znajduje się w Polsce, w województwie lubuskim.

Historia nigdy nie oszczędzała małego księstewka, wciśniętego pomiędzy potężnych i zaborczych sąsiadów.

A zaczyna się ona w 963 roku, gdy hrabia Zygfryd nabył ziemię od opactwa Saint Maximin. Stał się on wówczas właścicielem terenu, na którym dziś znajduje się miasto Luksemburg. Jednak wówczas był tu tylko mały zamek, Rocher du Bock nad rzeką Alzette. W kontrakcie warownia nazwana została „Lucilinburhuc”, czyli po łacinie „Mały Zamek”. Zygfryd szybko rozbudował twierdzę, a wokół niej zaczęła powstawać osada – dzisiejszy Luksemburg.

Dalej bywało już różnie. Księstwo zyskiwało na znaczeniu, to znów znikało z map. Największy rozkwit przypada na wiek XIV, gdy władcy Luksemburga zostają królami Czech, a nawet mają prawa do ziem polskich. Później już nie było tak lekko. Księstwo to w całości, to w części dostawało się pod panowanie sąsiadów. I nie tylko. W 1644 roku Hiszpanie rozpoczęli budowę potężnych kazamatów pod najstarszą dzielnicą miasta, Grund. Fortyfikacje ulepszali po nich kolejno Francuzi i Austriacy. Docelowo kazamaty posiadały 23 kilometry podziemnych tuneli, schodzących nawet 40 metrów pod powierzchnię ziemi. Znajdowały się tam piekarnie, pracownie rzemieślników, szpitale, koszary, centra dowodzenia, magazyny, stajnie... Całe podziemne miasto. Wojskowi byli dumni ze swej roboty, uznając Luksem-

burg za twierdzę „nie do zdobycia” i nadając mu nazwę „Gibraltar Północy”.

Po uznaniu Luksemburga państwem neutralnym rozpoczął się równie żmudny proces psucia umocnień, trwający od 1867 do 1883 roku. Przez ten czas udało się zburzyć bądź zasypać około 90% fortyfikacji. Do dnia dzisiejszego dotrwało około 10% struktury pierwotnej, czyli około 17 km tuneli. W czasie I i II wojny światowej służyły one jako schrony dla mieszkańców, mogące pomieścić około 35 000 osób.

Dziś pozostałości „Twierdzy Luksemburg”, wpisane na listę Światowego Dziedzictwa UNESCO, udostępniane są zwiedzającym. Niestety, przyjechałem przed sezonem turystycznym i zastałem zamknięte drzwi.

Pozostałości tych zawirowań historycznych można dostrzec (i usłyszeć) dziś na ulicach Luksemburga. Otóż mieszkańcy na co dzień używają trzech języków. W domu i w szkole podstawowej mówi się i pisze po luksembursku, który wyodrębnił się z języka niemieckiego około XI wieku. Programy radiowe i telewizyjne nadawane są także w większości w języku luksemburskim. W tym języku odbywają się też obrady parlamentu. Jednak akty prawne spisane są po francusku. Gazety drukują artykuły także po francusku, w języku tym odbywają się także lekcje w szkołach średnich. Wiele osób zna także w większym lub mniejszym stopniu

Panorama miasta, widoczne ruiny zamku Zygfryda.



niemiecki, część czasopism wychodzi właśnie w tym języku. Powszechna jest także znajomość angielskiego.



Pomnik Michaela Rodange, twórcy luksemburskiej epopei narodowej:



Ważnym miejscem jest Cathedrale Notre – Dame de Luxembourg.



Drzwi w stylu „gnieźnieńskim”:



Niedaleko katedry stoi pomnik Grande Duchesse Charlotte de Luxembourg, księżnej Luksemburga w latach 1919-1964, zasłużonej w odbudowie państwa ze zniszczeń wojennych.

W kryptach katedry spoczywają władcy Luksemburga, wśród nich także Jan Ślepy, król Czech, mający także prawa do ziem polskich. Zrezygnował z roszczeń do korony polskiej w 1335 roku. Spotkamy się z nim bliżej, a także z jego niesamowitą historią już wkrótce, w innym miejscu...



W katedrze znajduje się także drewniana figurka Madonny z Dzieciątkiem, będąca obiektem kultu mieszkańców księstwa i celem pielgrzymek w okresie Oktaw.



Starsi na pewno kojarzą Luksemburg ze słynnym Radiem Luksemburg, potocznie zwanym „Luxy”. Była to stacja radiowa, która w latach 60.–80. nadawała muzykę młodzieżową, przy okazji lansując modę muzyczną wśród nastolatków Europy Zachodniej i Środkowej, w tym Polski. Stacja nadawała w wielu językach, w tym także krótko, po polsku. Warto wiedzieć, że w 1967 roku gościem prezentera Colina Nicol w studiu „Station of the Stars” był Wojciech Korda wraz z zespołem Niebiesko-Czarni, pierwsi goście z „Żelaznej Kurtyny”. Do dziś wszystkie stacje komercyjne próbują naśladować kultowe „Luxy”. Dynamiczna narracja, wartki montaż, rozmowy na żywo ze słuchaczami i listy przebojów układane przez nich, charakterystyczne „jingle”, krótki przegląd najważniejszych wiadomości, czy „Power Play” – to wszystko są wynalazki Radia Luksemburg.

Niestety, zwiedzanie przed sezonem turystycznym, oprócz niewątpliwych „plusów dodatnich”, do jakich zaliczyć można brak tłumów zwiedzających, ma także swoje „plusy ujemne”. Spora część atrakcji pozostaje zamknięta w sezonie zimowym. Chcąc nie chcąc, trzeba szykować się na kolejną wyprawę, tym razem w bardziej sprzyjającym zwiedzaniu terminie.

Hubert Pawłowski

NAPRAWY W TRASIE



ORYGINALNA PISOWNIA AUTORA

autor: **Piotr C**

Było sierpniowe popołudnie. Przyodziały w czarną skórę motocyklista mknął powiatową szosą pomiędzy rozłożystymi drzewami, które przycupnęły w nieregularnych odstępach tuż przy skraju wyłożonego drobnym kamyczkiem asfaltu. Chyba bardziej z ostrożności i obawy o drogowe niespodzianki, niż z realnej potrzeby, cofnął manetkę gazu przed zakrętem. Zanim znowu otworzył przepustnicę, zdążył jeszcze usłyszeć cykające zawory, chrzęst uginających się sprężyn i tarcie łańcucha o osłonę. Wyszedł na prostą i zdecydowanym ruchem przekręcił prawą rękę. Junak niespiesznie wspinał się na obroty, by po kilku chwilach przejść z dostojnego puf-puf w znaną kaskadę dźwięków wyrzucanych z tłumika. Lubił to. Dawał ten "motór" swemu jeźdźcowi nieklamana frajdę i epatował go obietnicą mocy i niezawodności. Odnajdywało się w nim wtedy ducha klasycznych, angielskich motocykli. Chociaż nie spieszył się nigdzie, to dłoni nie cofnął. Droga skręciła na wschód i wbiła się prosto w ciemną ścianę lasu. Wysokie drzewa puszczy dawały miły chłód i odpoczynek dla oczu. Powoli narastający wysoki dźwięk, zakłócił spokój jeźdźcy. Nie pasował on do dobrze znanego zestawu odgłosów wydobywających się

z motocykla. Próbę wyłowienia go spośród wszystkich otaczających alikwotów i umieszczenia w maszynierii przerwało uderzenie w prawą łydkę. Spojrzał odruchowo na nogę i zatrzymał motor. Po przejściu kilkunastu kroków znalazł zerwany pasek alternatora. Postanowił wrócić do mijanego kilka kilometrów wcześniej miasteczka. Wiszący u drzwi dzwonek przerwał sjęstę rozwiązującej krzyżówkę Pani. Łypnęła tylko wzrokiem na trzymany w ręku strzęp czarnej gumy i nie podnosząc się z krzesła, położyła nowy pasek na blacie. "Piętnaście", rzuciła przed siebie, nie rezygnując z rozrywki. Po chwili dźwięk jednocylindrowki gwałcił ciszę niewielkiej miejsciny. Zadowolony rajder mógł przywołać w myślach znany cytat:

"...Niezwykły krążownik drugiej klasy, największa jednostka, jaką dysponowała baza w konstelacji Liry, szedł fotonowym ciągiem przez skrajny kwadrant gwiazdozbioru..."

Czujecie ten klimat? Post o takiej treści przesłał na listę www.dzikijunak.org kamrat Scubi. Według mnie oddaje on świetnie przeżycia motocyklisty, a motocyklisty "weteranarza" w szczególności. Na zdjęciu

poniżej jedno z miejsc na takiej powiatowej drodze, które lubię odwiedzać w każdej porze roku.

Junaka z 1964 roku o bliżej nieokreślonym przebiegu i historii kupiłem w 2007 roku. Było to spełnienie marzeń i powrót do wspomnień z dzieciństwa, kiedy to uczepio-





ny kurtki ojca z dumą spoglądałem na mijających przechodniów, a po jeździe polerując bak przeglądałem się w lśniąącym czarnym lakierze i chromach. Pamiętacie zapach pasty "Tempo" i niebieskiej benzyny?

Junak w rękach poprzedniego właściciela palił "od pierwszego kopa" i śmigał znakomicie. W moich niewprawnych po pierwszych kilku kilometrach współpracy odmówiła prądnica, potem iskrownik i w końcu po paru tysiącach rozsypało się łożysko wału. Powoli poznawałem narowy, przypadłości i sprytne sposoby, za pomocą których mój rumak próbował wysadzić mnie z siodła.



Uczyłem się sposobów napraw, rozpoznawania zbliżającej się awarii po subtelnych sygnałach, poznawałem dostawców i fachowców regenerujących części. Z niektórymi zaprzyjaźniłem się i często tak planuję trasę, by wpaść do nich na chwilę. Śmigając w okolicach Borów Tucholskich, bez zapowiedzi odwiedzam Stybę. To ten Styba, którym chwalą się na allegro sprzedający zregenerowane prądnice lub odrestaurowane motocykle. Hasło "prądnica z Tucholi"

jest gwarancją jakości. Mimo że na półkach czeka na niego rząd prądnic do regeneracji, zawsze znajdzie czas na pasjonujące rozmowy. Wpadam na chwilę i z żalem wyjeżdżam po dwóch godzinach pozostawiając dziesiątki niedokończonych wątków, które muszą poczekać do kolejnego spotkania. Parę lat temu przekonałem go, żeby sprzedał mi prądnicę, którą zbudował dla własnej satysfakcji na wzór Junakowej tak, aby wyeliminować błędy tkwiące w jej konstrukcji. Od tej pory przejechałem 55.000 kilometrów i raz tylko wymieniałem szczotki.

Jacek z Osiecka regeneruje głowice, zawieszenia, wały, silniki i tyle innych elementów, że trudno wyliczyć. Podczas odwiedzin zanim dojdzie się do głosu należy liczyć się z minimum godziną pasjonujących opowieści o kolejnych nowych maszynach, technologiach i pomysłach. Wszystko oczywiście związane z motocyklami, które łączą jego pasję i pracę. W 2008 roku zregenerował mi głowicę. Od tego czasu przejechałem 78.000 kilometrów i pewnie posłużyłaby do stu tysięcy, gdyby nie przygoda w trasie, ale o tym za chwilę.

Nauka Junaka była tym przyjemniejsza i owocna, że łączyła się z nawiązywaniem znajomości i przyjaźni z innymi pasjonatami. Trafiłem na nich przeglądając net. Zaintrygowała mnie nazwa forum Dzikie Junak. Nie znając nikogo wprosiłem się na doroczne spotkanie zwane Dzikowskim. W ciągu pierwszych dziesięciu minut poczułem się w tym gronie jak stary znajomy. To od nich

uczyłem się jak w kilkudziesięciu elementach złożyć sprawny iskrownik, jak poradzić sobie z kapryśnym gaźnikiem, a pod nadzorem jednego z guru Junakowych po zatarciu się silnika w ciągu 48 godzin rozłożyłem go, przekupiłem podwójną stawką fachowców, by w ciągu kilku godzin zregenerowali wał, złożyłem i pojechałem w 520 kilometrową trasę z Warszawy do Rowów, by odwiedzić wylegającą się na plaży rodzinę i zrobić kilka fotek motocykla nad morzem.

Mówią, że Junak to bardzo awaryjny motocykl, że "panie ta prądnica", "ta skrzynia panie", "iskrownik panie to szmeln", "nie cieknie panie tylko wtedy, gdy nie ma oleju"... Przez pięć i pół roku sporo się nauczyłem. Dotarliśmy się z moim Junakiem i mimo, że to z pozoru bezduszna maszyna mam wrażenie, że się "zaprzyjaźniliśmy". W tym czasie przejechałem 88.000 kilometrów i tylko pięć razy nie wróciłem w siodło do domu. Wał zatarł się na trasie Warszawa-Suwałki. Dziś wiem, że kilkaset kilometrów wcześniej Junak dawał znać, ale wtedy jeszcze tego nie umiałem rozpoznać. Lot koszący zakończony dwudniowym pobytem w szpitalu wykonałem po wpadnięciu na nieoświetlonej drodze w wielkie koleiny. Jadąc do Nowego Sącza po zmroku w październikowy mglisty wieczór prądnica powiedziała dość. Ja nie miałem dość (rozumu!) i pokonałem 120 kilometrów bez świateł. Byłbym dojechał do celu (zabrakło pięciu kilometrów), gdyby nie te wyrwy w asfalcie. Potem dwukrotnie miałem bliskie spotkania z nieuważnymi kierowcami i raz jeszcze dał o sobie znać



wał. Po regeneracji wytrzymał 55.000 kilometrów, lecz zmęczenie materiału zrobiło swoje i pękł lewy czop tuż przy przeciwwadze. Za każdym razem z nieszczęścia wyciągali mnie Kamraci z Dzikiego Junaka. Laweta, dobre słowo, pożyczone części, miejsce w "Księżycowej łoboorce" (zakład budowy i napraw sprzętu latającego, pływającego i dwukołowego przy ulicy Księżycowej na terenie Aeroklubu Warszawskiego, w którym króluje Krzych) pozwalały na przywrócenie Junaka do życia w ciągu dwóch, trzech dni.

Pięć powrotów na lawecie. Czy to dużo? W porównaniu ze współczesnymi motocyklami czy samochodami sporo. Biorąc jednak pod uwagę wiek motocykla i dość intensywną eksploatację (zdarza mi się w sezonie przejechać 20.000 kilometrów) sądzę że nie jest to zły wynik. Dziesiątki wyjazdów według zasady "się kopie, się pali, się siada, się jedzie" zadaje kłam twierdzeniu, że Junak to awaryjny motocykl. Dla przekory i ku pokrzepieniu serc tych którzy chcieliby, ale boją się opowieść o kilku trasach, gdy powrót zależał od zapasowych części w sakwach, zestawu kluczy w piórniku, determinacji i wiary, że można sobie poradzić własnymi siłami.

Rowy-Warszawa:

opór popychacza sprzęgła.

Wyjazd znad morza po wczesnym śniadaniu. Słońce, ciepło, sucho - chce się żyć. Po kilkudziesięciu kilometrach malowniczych dróg przejazd przez zatłoczony Słupsk. Intensywna praca sprzęgłem, wachlowanie biegami... idzie coraz gorzej i niepokojąco rośnie luz lewej klamki. Kawalek za miastem definitywny koniec sprzęgła. Zjeżdżam na parking mijanej stacji paliw. Będzie gdzie umyć ręce, napić się czegoś chłodnego, a w przypadku większej awarii łatwiej tu o jakąś pomoc. Rzut oka z lewej strony na dzwignię sprzęgła i śrubę regulacyjną. Wszystko jak należy. Pozostaje zdjąć prawą kapę i dobrać się do sprzęgła. Motocykl trzeba położyć na lewym boku tak, aby oje-



się nie wylał. Zanim jednak to się stanie z puszki narzędziowej wyciągam izolację, urywam kawałek i zalepiam otwór odpowietrzający w korku paliwa. Dzięki tym zabiegom wszelkie płyny pozostaną na swoim miejscu. Ci co mają akumulatory kwasowe powinni jeszcze wyjąć akumulator. U mnie nie ma takiej potrzeby, bo używam żelowego. W międzyczasie na krawężniku nieopodał mojego zaimprovizowanego warsztatu przysiadają dwaj lokalesi, każdy z piwkiem w ręku. Jeden miał kiedyś Junaka i "panie tym można było pole orać", drugi jeździł z kolegą na zabawy. Wracali czasami w cztery osoby po "wyrwaniu na Junaka" żądnych atrakcji dziewcząt. Słuchając wspomnień odkręcam kapę, śrubki trafiają do wyciągniętej z piórnika metalowej miseczki z magnetycznym dnem. Polecam! Nie trzeba potem szukać drobnych elementów. Jeszcze tylko kilka puknięć wyciągniętym z sakwy gumowym młotkiem (bardzo praktyczne narzędzie) i kapa zdjęta. Co tam widać w środku? Ano odkręcił się opór popychacza. Nie dość, że się odkręcił to wpadł między kapę a kosz sprzęgłowy i misterny drobnostkowy gwint został zearty na długości 2-3 centymetrów. W tym stanie nie ma mowy, żeby dał się wkręcić w miskę dociskającą. Moi kibice, którzy w międzyczasie wymienili na stacji puste butelki na pełne kiwają głowami. Po ich minach widzę, że moją sytuację widzą w dość czarnych barwach. Korzystając z pięknej pogody siadam wygodnie na trawie opierając się o pień rozłożystej lipy i uzbrojony w niewyczerpane zasoby cierpliwości i trójkątny iglak zaczynam zegarmi-strzowską robotę. Po trzydziestu minutach najbardziej zmasakrowane fragmenty gwintu zostają usunięte, a te lepiej rokujące ele-

gancko wyrównane. Teraz opór popychacza daje się bez oporów wkręcić w miskę. Kapa powraca na miejsce, motocykl staje na kołach. Jeszcze zdjęcie izolacji z korka, narzędzia do piórnika, młotek do sakwy i można iść myć ręce. Godzinna przerwa, sympatyczne rozmowy, kawa z automatu i można ruszać dalej. Dalsza podróż przebiegała bez przygód i późnym popołudniem dotarłem do domu.

Dookoła Krymu: znikająca iskra

W zeszłym sezonie dwa razy byłem nad Bałtykiem, w tym postanowiłem zmienić akwen. Wybór padł na Morze Czarne i Krym. Żeby jednak nie było za prosto z Warszawy pojechałem najpierw na zachód pod Wałcz, gdzie Brzoza zorganizował Dzikowisko (zlot grupy Dzikie Junak). Jak jest na Dzikowiskach to temat na osobną opowieść. Na razie na słowo uwierzcie, że dźwięk kilkudziesięciu Junaków, wspólne trasy, ogniska, opowieści i biesiady długo zostają w pamięci. Prosto z Dzikowiska ruszam na wschód. Pierwszy etap to 690 kilometrów. Bez przygód melduję się na Roztoczu. Gdzie nie ma Kamratów Junakowców? Są wszędzie. Nocleg u Żaby. Jeszcze w trasie zaniepokoiło mnie



coraz bardziej miękkie sprzęgło. Rano okazało się, że śruba regulacji sprzęgła wygląda jak rozbity przecinak w warsztacie pijanego ślusarza. Zamiast eleganckiej kuleczki koniec jest rozczapierzony. Żaba wyciągnął tę część ze swojego Junaka i po chwili mój był w pełni sprawny. Jak było na Ukrainie? To też temat na osobną opowieść. Na słowo uwierzcie, że wspaniale. A gdzie tu przygody techniczne? I na nie przyszedł czas. Jedną z atrakcji na Krymie jest Arabatska Striłka. To mierzeja mająca od trzystu metrów do nieco ponad kilometra szerokości. Wystaje ponad poziom morza na 2-3 metry. Jesienią wzburzone fale zalewają teren i w związku z tym nikt tam nie mieszka. Ponad sto kilometrów wijących się wśród ostrych traw drózek. Trzęsie tak, że paliwo wylewa się z gaźnika przez zatapiacz i po kilku kilometrach koniec jazdy. Świeca zamiast koloru kawy z mlekiem jest czarna. Czarna to mało powiedziane - jest obrośnięta węglowym nalotem. Druciana szczotka przywraca jej pierwotny wygląd. Dociągnięcie kluczem, fajka na miejsce, kopniak i gra muzyka. Gra, ale tylko przez kilka kilometrów. Znowu czyszczenie. Tym razem coś trzeba zmienić. Zmniejszam poziom paliwa w gaźniku. Od wstrząsów pływaka zaworek nie jest w stanie skutecznie odciąć dopływu paliwa ze zbiornika. Trochę pomogło. W połowie dystansu przerwa na kąpiel. Wyobraźcie sobie żółty piasek, błękitną wodę i plażę po pięćdziesiąt kilometrów w każdą stronę kompletnie pustą. Nie ma lepiej. Orzeźwiony kąpielą śmiało siadam na motor i na ile moje umiejętności pozwalają ostro daję w palnik. Przy prędkości ponad pięćdziesiąt kilometrów na godzinę wstrząsy ustają! Pomykam stojąc na podnóżkach krzycząc z emocji na całe gardło.

I to już niby wszystkie atrakcje techniczne? Nic z tych rzeczy. Gdy do granicy zostało tylko trzysta kilometrów i już wydawało się, że wszystko idzie gładko z silnika zaczęły dochodzić charakterystyczne kichnięcia. Zapłon? Sam się nie może przestawić!



Jednak zapłon, a dokładniej poluzowana oś w iskrowniku. Na szczęście w miejscu, gdzie standardowy Junak ma zamocowany akumulator w moim jest skład części, a w nim czeka na swoje pięć minut zapasowy iskrownik. Wymiana iskrownika i ustawienie zapłonu to dwadzieścia minut łącznie z wytarciem rąk. Po krótkiej przerwie silnik zaskakuje od pierwszego kopnięcia i bez dalszych przygód wracam na Ojczyzny łono.

Monte Cassino: woda w cylindrze, wyrwana świeca

Od kilku lat wybierałem się do Włoch, by odwiedzić tereny bitwy o masyw Monte Cassino, w której brali udział żołnierze z USA, Wielkiej Brytanii, Indii, Nepalu, Maroka, Algierii, Francji, Nowej Zelandii, Kanady i oczywiście Polacy, którym udało się zatknąć polską flagę na ruinach klasztoru. Walczył tam mój wujek, który był w Pułku Artylerii Lekkiej 3 Dywizji Strzelców Karpackich (nr ewidencyjny 1916/33), został odznaczony Krzyżem Walecznych, był ranny i do końca życia zachwycał nas młodych dziurą w czole zatkaną podobno platynową płytką. Góry, zima, wiosna, lato, mróz, upały, deszcz, błota, brak wody, ciągły ogień niemiecki, brak rozpoznania, pozycje atakujących oddalone o kilkadziesiąt metrów od bunkrów, ukrywanie się przez całe dnie, wokół fragmenty lub całe ciała poprzedników, lęk, postawy heroiczne... Przełamanie niemieckiej obrony kosztowało życie kilkudziesięciu tysięcy ludzi, a kilkaset tysięcy zostało rannych. To co się tam działo jest zupełnie nie do wyobrażenia. Chciałbym tam położyć, pomyszkować i choć w minimalnym stopniu zobaczyć i zrozumieć jak to wyglądało. W końcu udało się zrealizować te plany i to w połączeniu z pasją motocyklową.

Jest to temat na osobną opowieść. W skrócie powiem, że cel osiągnąłem, nacieszyłem się jazdą, „drobne” problemy techniczne pokonałem i do domu szczęśliwie wróciłem. A z problemami było tak:

Na autostradzie dopadł mnie deszcz. Właściwie trudno to zjawisko nazwać deszczem. Było to regularne urwanie chmury połączone z piorunami, mega silnym wiatrem i strumieniami wody podobnymi do polewania wprost z kubła. Samochody na autostradzie stanęły. Co miałem robić ja nie mając żadnej osłony? Pomyślałem, że gdy się zatrzymam to woda niechybnie dostanie

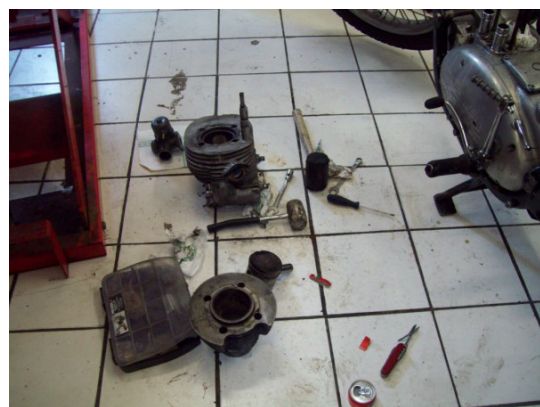


się do iskrownika co będzie wiązało się z koniecznością naprawy na autostradzie. Brrr, zimno robiło się na samą myśl. Dopóki się jedzie rozgrzany silnik może poradzić sobie z wilgocią. Z wilgocią może by i sobie poradził, ale strumienie wody to co innego. Dostała się przez rurkę łączącą gaźnik z filtrem wprost do gaźnika, stamtąd do cylindra, by w końcu być przepompowaną do wydechu. Silnik oczywiście zgąśł. Nie zgąśła jednak nadzieja. Potop ustał i zamienił się w mżawkę. Ze schowka pod siodłem wyciągnąłem zapasowy iskrownik i w kilka minut siedział na swoim miejscu. Jednak próby uruchomienia silnika nie powiodły się. Mżawka się skończyła i ... zaczął się dość rześisty deszcz. To wyczerpało moje spore pokłady optymizmu. Kilkaset metrów ode mnie zatrzymała się autopomoc w celu ściągnięcia zalanego auta. Pofatygowałem się do nich i na migi (angielski nie był mocną stroną kierowcy) poprosiłem o pomoc. Przez CB radio zawołał kumpli w aucie z platformą. Po kilkunastu minutach już byli. Przez uchyloną szybę usłyszałem płynną włoszczyznę. Gdy zorientowali się po chwili, że nie chwytałem do szyby przyłożyli kartkę z napisem 130 Euro. Zrezygnowany pokiwałem głową i po kilku minutach w ciepłej kabinie podążaliśmy ku zjazdowi z autostrady.

Mimo bariery językowej niektóre słowa są na szczęście podobne. Należy do nich bankomat do którego mnie podrzucili. Kolejnym przystankiem był sklep ze skuterami. Sprzedawca coś tam gaworzył po angielsku,



mnie ręce już odtajały więc koniec końców domyślił się czego mi trzeba. A potrzebowałem dachu nad głową. Sięgnął więc na półkę i wręczył mi pokrowiec motocyklowy. Po dalszych kilku minutach zrozumiał jeszcze lepiej i skierował mnie do swego kumpla. Po 300 metrach osiągnęliśmy warsztat i wypożyczalnię skuterów. Tam niezwykle sympatyczny młody gość o imieniu Luca nie tylko gaworzył po angielsku, ale rozumiał w mig, że jestem w potrzebie i otworzył przede mną



swój warsztat, gdzie spędziłem popołudnie i wieczór oraz następne pół dnia. Czas pokazuje, że nie była to moja ostatnia wizyta w tym niezwykle sympatycznym miejscu, ale o tym za chwilę. Musiałem jeszcze pożegnać kolegów holowników. Z ich pożegnalnej mowy wyłowiłem znajomo brzmiące słowo faktura. Po moich gwałtownych protestach na kartce przekreślono 130 i wpisano 100 Euro :-). Po uiszczeniu tej promocyjnej opłaty (ciekawe co na to włoski minister finansów) mogłem przystąpić do naprawy.

Na pierwszy ogień poszedł iskrownik. Po rozebraniu, wysuszeniu i ponownym złożeniu pojawiła się iskra, która bardzo mnie ucieszyła, a Lu i jego kumpel byli nią wprost oczarowani tak samo jak całą resztą mojego zabytkowego sprzętu. Zabytki cenili, co można poznać po tym jak czule Lu obejmuje Vespe. Zdjąłem i wyczyściłem cylinder, tłok i głowicę. W środku wpadająca woda plus temperatura plus spora ilość zgromadzonego nagaru (ostatnie czyszczenie tak ze 30.000 km temu) dały w efekcie sporą ilość czarnego twardego żużla.

Cylinder dodatkowo zardzewiał. Cóż było robić. Trzeba czyścić. I tu popełniłem błąd. Zachowując ostrożność wyciągnąłem górny pierścień, potem środkowy... aż tu nagle „pyk” i pierścień pękł. Lu pokiwał ze smutkiem głową, pokiwałem i ja i złapałem za telefon. Krzych nie widział sprawy tak ciemno jak ja i Lu. Po krótkich konsultacjach oddzwonił i wyjaśnił, że to nawet lepiej, bo będą mniejsze opory tarcia. Może pojawić

się zwiększony wyrzut oleju z odmy (tak się stało), dym z wydechu (to było mi oszczędzone) i spadek mocy (też nie zauważyłem). Za to od tej pory spalanie z 4,3 l/100km spadło do 3,9 !!! Cud panie jak nic lub też to tarcie naprawdę znacznie spadło.

Już bez dalszych technicznych przygód dotarłem do celu. To co tam zobaczyłem na zawsze pozostanie w pamięci. W tym roku wybieram się tam ponownie. Tym razem z synem. Wraz z grupą wolontariuszy będziemy sprzątać teren cmentarza, otoczenie pomników na wzgórzach 593, 575 i w Gardzieli oraz wyszukiwać w terenie miejsca znane z historii.

Czekał mnie jeszcze powrót. Początek trasy bocznymi drogami, potem wjazd na autostradę. No i stało się. Nagle sielankę przerywa głośnie „PUU” i motocykl nie reaguje na ruchy manetką gazu. Zjazd na pas awaryjny, rzut oka na głowicę i moim zdziwionym oczom ukazuje się otwór po świecy. Stoję i gapię się przez chwilę. Po chwili nie jestem sam i gapimy się razem z miłymi panami z obsługi autostrady. Oni tylko kiwają głowami. Ja kiwam się jak miś polarny w zoo podczas upału i na dodatek muszę kombinować co dalej. Po chwili za pomocą potężnego śrubokręta i klucza używanego zamiast młotka robię szereg bruzd wokół otworu po świecy. Zaczyna wyglądać jak typowe włoskie słońce.

Na głębokości około 1-2 mm otwór ma zmniejszoną średnicę. W to miejsce wkładam najpierw palcami, a po chwili delikatnie kluczem świecę. O dziwo daje lekki opór. Z drżeniem rąk zakładam fajkę i... silnik odpala od pierwszego kopa. Goście z obsługi autostrady są ucieszeni nie mniej niż ja, gdyż nie będą mieli ze mną kłopotu. Powoli ruszam. Pierwsze kilometry to oczekiwanie na kolejny strzał, potem oswajam się z sytuacją. Walę prosto do warsztatu Lu!!! Jak to miło mieć jakieś lokalne wsparcie. Udało się przejechać 60 kilometrów i opuścić autostradę. W jakimś miasteczku kolejny strzał. Teraz jednak wiem co robić. Po chwili kontynuuję podróż. Po kolejnych 40 kilometrach docieram do znajomego warsztatu w Grottammare.

Jest pierwsza po południu. Wszystko dookoła łącznie z warsztatem Lu pozamykane. Ale nie, jest coś otwartego - pizzeria. Siadam, zamawiam dużą Colę, pizzę, znowu Colę i syty wrażeń rozglądam się leniwie po

sąsiednich stolikach. Obok rozsiadło się sześciu gości w pomarańczowych uniformach. Uniformy odprasowane w kant, goście uczesani nienagannie, czyste omal wypielegnowane ręce. Śmieją się, zajądają, popijają piwo. Gdy skończyli wyszedłem i dyskretnie rzuciłem okiem do jakiej to maszyny wsiadają. Okazało się, że do śmieciary. Ot co kraj to obyczaj. Wyobrażacie sobie taką scenę u nas?

Luca pojawił się około piętnastej. Niezłe się zdziwił na mój widok, lecz wykazał pełną wolę niesienia pomocy. Gorąca linia z Księżycem doniosła, że mam pytać o system Helicoil. Luca o takim nie słyszał, lecz powędrowaliśmy do niedalekiego warsztatu samochodowego. Tam z potoku włoskich słów wyłowiłem upragnione Helicoil. Gość doradził, gdzie mogą mieć niezbędny sprzęt. Pojechaliśmy do odległego o parę kilometrów warsztatu. Duża hala pełna tokarek, frezarek, spawarek, był też piec hartowniczy i... stadko „staruszków” (tak na oko najmłodszy około siedemdziesiątki). Luca znalazł właściwego fachowca. Ten bez słowa złapał moją głowicę, rzucił okiem na świecę i po chwili otwór był nagwintowany, a sprężynka osadzona na swoim miejscu. Po dwóch dniach wróciłem do domu.

Życzę wszystkim motocyklistom jak najwięcej frajdy z jazdy i jak najmniej awarii. Jeżeli jednak już wystąpią życzę, aby dały się usunąć pozostając we wspomnieniach jako atrakcje i urozmaicenie wyjazdów. Wszak takie przygody to sam smak motocyklizmu.

„...Niezwyciężony, krążownik drugiej klasy, największa jednostka, jaką dysponowała baza w konstelacji Liry, szedł fotonowym ciągiem przez skrajny kwadrant gwiazdozbioru...”

■ Piotr C

Zapraszamy na stronę Piotra:
<http://www.otostrona.pl/piotrc/>



UWAGA KOMUNIKAT

***W zeszłym kwartale
uznaliście, że nie
zasługujemy
na piwo :(***



Jeżeli podoba Wam się to, co robimy i uważacie, że zasługujemy na Wasze wsparcie, oraz jeśli chcecie nam pomóc w rozwoju Kwartalnika i zmniejszyć ilość reklam, koniecznie zajrzyjcie na naszą stronę www.swoimidrogami.pl



SKANDYNAWIA

CZĘŚĆ 1 2013

autor: Maciej Lewan



SKANDYNAWIA

Dwóch kumpli, znających się od lat i niejedno mających razem za sobą. Dwa motocykle, stosunkowo nowe i nie za duże, z pewnością przeznaczone raczej na dobre szosy niż szuter. Jeden Klub. Jeden pomysł. Obaj jesteśmy dwoma facetami koło 40-stki (jeden po, drugi przed) i obaj dosiadamy VN 900 w wersji Light Tourer, obaj też jesteśmy członkami Vulcaneria Club FG. Za nami trochę kilometrów, lecz w zasadzie dziś możemy powiedzieć, że była to jazda „dookoła komina”. Ale zacznijmy od początku.

Wyjazd na północ chodził mi po głowie już od kilku lat. Niestety życie rodzinne, praca, a następnie zbyt mały zasięg motocykla nie bardzo na to pozwalały. Ale w zasadzie to były tylko wymówki – trzeba było się wziąć w garść i postanowić – jadę. Zaszczepiłem myśl Marcinowi i już wiedzieliśmy, że damy radę. Taką też decyzję podjęliśmy w grudniu ubiegłego roku i od tego czasu ukierunkowaliśmy swoje działania na osiągnięcie tego celu. Pomimo chwilowych wątpliwości wspieraliśmy się nawzajem i zmierzaliśmy w obranym kierunku. Wertowanie internetu, czasopism, szukanie relacji tych, co już byli, nawiązywanie kontaktu mailowego z „ludźmi z północy”, aby wiedzieć co, gdzie i jak. I zakupy dodatkowego sprzętu – całe szczęście, że motocykle prawie identyczne, więc i zapasowych części (pas, linka sprzęgła, świece, dętki, żarówki i bezpieczniki) tylko jeden komplet. Początkowo miał być tylko Nordkapp, ale przecież są tam i inne trasy warte zobaczenia – Atlantic Road, Trollstiegen, Droga Orłów... Trasa rosła i zaczynało się robić z czasem ciasno. Wszak urlop mamy ograniczony, a jeszcze z rodzinami trzeba część spędzić... To, co zaplanowaliśmy, wydawać się mogło czystym szaleństwem – 7500 km w 14 dni. Gdzie czas na zwiedzanie? Gdzie czas na odpoczynek? Faktem jest, że można było krócej i więcej zobaczyć, ale nas ciągnęła trasa, droga, kilometry nawijane na koła. Nie chcieliśmy pędzić – miało to być czysty relaks, oderwanie się od codziennej pogoni, braku czasu. W każdej chwili mogliśmy zawrócić, bo nic na siłę. I dopięliśmy swego bardziej niż nam się wydawało.



Podróż miała rozpocząć się dopiero we wtorek, jednakże za namową Marcina wyruszyłem już w piątek po południu. Pierwszą niespodziankę sprawiła pogoda – po około 35 kilometrach, koło Garwolina, spotkała mnie ulewa. Krótki postój na włożenie przeciwdeszczowych ciuszków i dalej w trasę. Droga w kierunku Warszawy korkowała się niemiłosiernie, gdyż połamane gałęzie utrudniały przejazd. W dodatku wiał fordewind, co wraz z deszczem powodowało prawie całkowite ograniczenie widoczności. Do Marcina dojechałem po ponad dwóch godzinach mokry, ale cały.

Krótką i drzemką i około drugiej w nocy ruszamy do Sokółki. Na razie towarzyszy nam żona Marcina, a po drodze dołącza dwóch kolegów. W Sokółce zbiera się 160 osób na około 130 motocyklach i po mszy świętej ruszamy z VI Motocyklową Pielgrzymką Ostobramską do Wilna. Udział w niej nie był wcześniej planowany, jednakże umożliwi nam zarówno wcześniejszy wyjazd, jak i możliwość zwiedzenia Wilna wraz z przewodnikiem.

Droga przebiega bez większych zakłóceń i po obiedzie zwiedzamy zamek i kościół w Miednikach Królewskich. W godzinach popołudniowych mamy

możliwość podziwiać piękno wileńskich zabytków. Niestety duża część obiektów sakralnych jest w bardzo złym stanie. Z jednego z kościołów zrobione było nawet więzienie i do dzisiaj pozostaje on w rękach tych służb. Pomimo iż nie jest używane, pozostała po nim pamiątka – wieża strażnicza. Noc po dwudziestu godzinach na nogach i na kołach spędzamy w szkole podstawowej w Solecznikach, jednej z miejscowości, gdzie mniejszość polska nadal jest większością.

Niedzielne przedpołudnie rozpoczynamy od wizyty na cmentarzu na Rossie i wysłuchania jego historii przy grobie matki Józefa Piłsudskiego, w którym jest pochowane również serce Marszałka, a następnie udajemy się pod Ostrą Bramę, gdzie uczestnicy pielgrzymki biorą udział w mszy. W czasie, gdy zostali uczestnicy udają się do Trok i w kierunku kraju, my obieramy kierunek północ. Z Wilna kierujemy się na Rygę, a następnie na Tallin. 600 kilometrów pokonujemy w osiem godzin, po drodze zatrzymując się na krótkie przystanki, aby coś przekąsić i zatankować motocykle. Na rano mamy zabukowane bilety na prom, więc trzeba dojechać cało i bezpiecznie. Odpuszczamy sobie zwiedzanie i większość trasy przelatujemy autostradami.

W porównaniu do naszych dróg, to trzeba przyznać sąsiadom z północy (wszystkim trzem nacjom), że z wielką przyjemnością jeździ się po ich asfaltach. Nie przypominają patchworku, a ruch był tak mały, że aż zaczęliśmy się zastanawiać, czy tu w ogóle ktoś mieszka. Chwilami droga, którą jecha-





liśmy przez Łotwę przebiegała dosłownie kilkanaście metrów od morza. Nie odmówiliśmy sobie zatem okazji, aby sprawdzić, czy jest tak samo słone jak u nas. Miłym akcentem były reakcje naszych kierowców tirów, którzy widząc polskie flagi na naszych motocyklach, pozdrawiali nas i ułatwiali przejazd. Pod wieczór dzięki uprzejmości miłych starszych Estończyków rozbijamy namiot obok ich domu, na skrawku wystrzyżonej trawy, 20 km od Tallina. Obok stoi drewniany domek – nie wiadomo letni czy dla gości, ale my zadowolamy się naszym namiotem.

Kolejny dzień wstał bardzo zamglony i rozpoczął się dla nas już o 5.30. Po cichu zwinęliśmy obozowisko, jedząc śniadanie na trawie. Sprawdziwszy, czy wszystko zabrane, ruszyliśmy w kierunku Tallinna. Po drodze jeszcze tankowanie do pełna (tu taniej niż w Finlandii) i stawiamy się w porcie na prom. Bilety zabukowaliśmy wcześniej licząc, że nie w planach się nie zmieni i urlopy będziemy mieli zgodnie z planem. Jak widać



się udało i mogliśmy śmiało się zaokrętować. Morze jest wyjątkowo spokojne, więc nawet nie zauważyliśmy, jak prom wyszedł z portu – myśleliśmy, że sprawdzają silniki. Przed nami był dwu i pół godzinny rejs do Helsinek. Spędziliśmy go próbując dospać noc, a jak nic z tego nie wychodziło, łącząc się przez sieć ze światem i oznajmiając wszystkim, gdzie aktualnie jesteśmy.

W Helsinkach zastała nas piękna pogoda – słońce tak przygrzewało, iż zaraz po zjechaniu z promu trzeba było zatrzymać się na najbliższym parkingu i zdjąć trochę rzeczy – w innym wypadku pewnie ugotowalibyśmy się na miękko. Powoli przejechaliśmy przez miasto (szybko się nie da, gdyż ograniczenia prędkości schodzą nawet do 30km/godz.) i ruszyliśmy na północ, kierując się na Lahti i Oulu. W związku z tym, że dość późno dobiliśmy do portu, rezygnujemy z odwiedzenia sławnej skoczni, chcąc jak najwięcej czasu spędzić w trasie. Świetnie oznaczone drogi prowadzą jak po sznurku. Większość z nich jest tak położona, iż widać, jak budowniczywie przebijali się przez skały.

Zatrzymaliśmy się dopiero na tankowanie i obiad jedzony w kącie parkingu przy motocyklach. Organizując wyprawę do Skandynawii, należy zdać sobie sprawę, iż jedzenie nie należy tutaj do najtańszych i najlepiej wziąć jak najwięcej ze sobą. Nas ratują porcje liofilizowane. Przy pozyskanych wcześniej racjach wojskowych jest nawet podgrzewacz, więc odpadało rozkładanie kuchenki tu-



rystycznej i gotowanie wody. Po posiłku i tankowaniu jechaliśmy jeszcze przez około dwie godzinki i rozpoczynamy szukanie miejsca na odpoczynek.

Albo mamy szczęście albo nasz wygląd wzbudza zaufanie, ale znów udało nam się dostać na własność kawałek trawnika koło domku. Tym razem zgodził się na to starszy Fin, który mówił tylko w swoim języku. Nie wiem, czy coś zrozumiał, bo ja prawdę mówiąc z jego wypowiedzi nic nie pojąłem, ale dwa motocykle, dwóch facetów i jeden namiot miały gdzie stanąć na popas. Domek letniskowy w pobliżu jeziora robił bardzo sympatyczne wrażenie, w dodatku był w bezpośredniej bliskości głównej drogi na północ. Mając jezioro pod bokiem nie mogliśmy sobie odmówić popływania w zimnej fińskiej wodzie, która podziałała na nas wyjątkowo orzeźwiająco. Mając przed sobą perspektywę wizyty u Świętego Mikołaja udaliśmy się na odpoczynek. Słynnej fińskiej sauny jeszcze nie spotkaliśmy, co nie oznaczało, że jej nie ma – my po prostu na nią nie trafiliśmy.

Podróżowanie latem po Skandynawii ma jedną niewątpliwą zaletę – dzień jest bardzo długi, a właściwie to nie ma nocy. Ma to też swoją wadę – rozregulowuje się zegar biologiczny i organizm nie chce iść spać pomimo, iż go zmuszamy. W związku z tą sytuacją kolejny etap rozpoczęliśmy znów wcześniej rano, obierając kierunek na Rovaniemi. Po drodze trafiliśmy na miejscowość RAVINTOLA i w ostatniej chwili na krzy-

żółce odbiliśmy na prawo na stację paliw. Na niej znajduje się kilkadziesiąt różnego rodzaju dzwonów. Kolekcjoner (ktokolwiek nim był) poustawiał je w różnych konfiguracjach, malując niektóre na dziwne kolory, a na innych umieszczając obrazki o tematyce religijnej. Na wieży znajduje się zestaw małych dzwonków z urządzeniem karylionu – niestety nie działające, więc nie dane nam było usłyszeć, jaką melodię zaprogramowano na bębnie.

Pod wieczór docieramy do Koła Podbiegunowego, które przekraczamy w Napapiiri. Oczywiście przy tablicy obowiązkowa fotka i idziemy zwiedzać znajdującą się tuż obok wioskę Świętego Mikołaja. Niestety samego Miśka nie spotykamy, gdyż pracuje od 10 do 18, tak więc musi nam wystarczyć świadomość, że wiemy gdzie go szukać. Może i jego szczęście, bo prędzej usłyszałby pretensje o niespełnione prezenty niż prośby o nowe. Sama wioska jest obiektem czysto komercyjnym, zlokalizowano w niej pocztę, hotel, restaurację i sklep, w którym kupujemy kartki pocztowe. Sympatyczna ekspedientka zrobiła naburmuszoną minę i stwierdziła, że to nie jest śmieszne, gdy spyaliśmy, czy konserwy z renifera, które tam również sprzedają są z Rudolfa Czerwononosego. Cóż, inne poczucie humoru czy grubiański żart – zdania były podzielone. W wiosce znajduje się również kamienny globus z zaznaczonym kołem polarnym oraz wyrysowana na ziemi biała linia Kręgu Polarnego. Kilka kilometrów wcześniej w kierunku Rovaniemii jest Santa Claus Park, niestety czas nam nie pozwalał zorientować się, co w nim usytuowano. Sądząc po reklamach, jest to jeszcze większa komercja...

Noc spędzamy pod namiotem w bazie raftingowej niedaleko strumienia z bystrzami, kilkanaście kilometrów od Rovaniemii. Zaraz po naszym przyjeździe odszukały nas miliony komarów i usiłowały na swój sposób dołączyć do kolacji. Mimo iż jedliśmy na pomoście nad wodą, gdzie komarów na centymetr sześcienny jakby mniej, nasz posiłek odbywał się na zasadzie machania rękami: raz z łyżką do ust, kilkanaście razy odganiając komary. Tutejsi Lapończycy chyba są do nich przyzwyczajeni, gdyż zrobili z nich nawet produkt handlowy,



sprzedając naklejki w formie znaku ostrzegawczego z komarem w roli głównej.

Kolejnego dnia spotkaliśmy na drodze to, o czym od dawna ostrzegali znaki – renifery. Chodzą te zwierzęta, jak chcą i w ogóle nie przejmują się ruchem samochodowym – w końcu one są u siebie. Miejscowi kierowcy też są do nich przyzwyczajeni i tylko zwalniają wciąż jadąc, za to turyści wszelkiej maści i asortymentu (z czego najwięcej jest kamperów) zatrzymują się i robią zdjęcia. Co dziwne – dopóki silnik pracuje renifery spokojnie zajmują się sobą, jak się go zgasi – od razu zwracają uwagę co się dzieje i uciekają w las. Warto uważać jadąc za takim pluszakiem – drepcze to środkiem drogi i jak podjeżdża się bliżej to ucieka przed maską. Na szczęście jadący z przeciwka często ostrzegają światłami, że za zakrętem czai się ren.

Będąc w Laponii, obowiązkowo trzeba zafundować sobie regionalną potrawę zwaną PORONKARISTYS, składającą się z mięsa rena na puree ziemniaczanym z dodatkiem żurawiny i podane z kromką ciemnego chleba. Trzeba przyznać, że smakuje znakomicie – znacznie ciemniejsze w barwie od wieprzowiny lub wołowiny, ale za to mniej tłuste i bardziej kruche.

Jadąc dalej na północ zauważyliśmy, jak zaczął zmieniać się krajobraz. Co raz niższe drzewa powykęcane od wia-

tru sprawiają wrażenie jakby walczyły o przetrwanie. Droga staje się monotonna i ciągnie się kilometrami. Mijanych miejscowości prawie nie widać, gdyż zabudowania są tak porzucane i pochowane pomiędzy drzewami, że o ich obecności świadczą tylko tablice informacyjne. Pod wieczór zobaczyliśmy na horyzoncie ośnieżone szczyty, a to znak, iż przed nami była Norwegia. Kraj północy przywitał nas lekką mżawką – całe szczęście na strachu się skończyło. Deszcz przestał padać niedługo po tym, jak ubraliśmy przeciwdeszczówki, czyli zgodnie z tradycją motocyklową. Kiedy się ubieraliśmy, zatrzymał się samochód na norweskich tablicach i wysiadł z niego Polak. Zatrzymał się, gdyż zobaczył białoczerwone flagi na motocyklach. Pracuje tu już od ponad pięciu lat i dzięki temu uzyskaliśmy trochę przydatnych informacji. Dowiadujemy się m.in., że trzeba trzymać się ograniczeń prędkości, gdyż mandaty za przekroczenie limitu potrafią być bardzo wysokie, a niekiedy łączyć się z karą więzienia. Im niższe ograniczenie tym wyższa kara. Postanowiliśmy uważać.

O tym, że jesteśmy w Norwegii poinformowały nas nie tylko tablice informacyjne na przejściu granicznym. Uświadomiły nam to również drogi o gorszej jakości oraz ceny paliwa oscylujące w okolicach 8 złotych (15-17 koron). Na stacji spotkaliśmy rodaków – grupa studentów w dwa samochody miała zamiar przejechać tą samą trasę, którą i my zaplanowaliśmy. Wymieniamy się

numerami telefonów – być może gdzieś się spotkamy na noclegu.

Ruszyliśmy dalej na północ w kierunku najdalej wysuniętego fragmentu Europy, czyli Nordkappu. Prowadząca tam droga przechodzi m.in. przez kilka tuneli, z których najdłuższy ma ok. 6 900 m. Jeszcze niedawno pobierane były opłaty za przejazd, a w chwili obecnej jest już darmowy – koszty budowy zwróciły się. W ciągu dalszej podróży zauważyliśmy, iż Norwegia (podobnie jak Polska;) jest w ciągłej budowie. Najpierw nas to zdziwiło, lecz w sumie, jeśli ma się tylko kilka miesięcy z dodatnimi temperaturami, bez śniegów i z dniem trwającym 24 godziny, to nie ma się co dziwić – trzeba wykorzystać okazję. Najbardziej spodobał nam się system wymiany asfaltu. Kilka pojazdów technicznych, jadących za sobą w określonych odległościach na przestrzeni do kilku kilometrów, robi wszystko – od darcia starej nawierzchni przez pierwszy do równania nowej przez ostatni walec. Szybko i sprawnie bez zbędnego zamykania drogi na okres kilku tygodni lub miesięcy.

Na noc zatrzymaliśmy się w hostelu w Karalaks. Było to niezbędne, aby wysuszyć wszystkie rzeczy i przeprać bieliznę. W miesiącach „turystycznych” hostel pełni rolę miejsca noclegowego dla turystów. W pozostałej części roku jest wykorzystywany przez prowadzącą go wspólnotę luterańską jako miejsce spotkań modlitewnych i obozów młodzieżowych. Mając okazję, od obsługi uzyskujemy informacje dotyczące promów, przejazdów i innych hosteli na naszej trasie. Szczęście nas nie opuszcza – sympatyczne norweskie małżeństwo daje nam bilet na Nordkapp – kupili na dwie doby, ale nie zamierzają już tam jechać, więc spokojnie możemy z niego skorzystać, jest ważny jeszcze dwa dni. Na Nordkapp ruszyliśmy rano i prowadzącą wzdłuż fiordu Porsander drogą na miejsce dojeżdżamy około południa. Bilety są ważne, więc po przekroczeniu bramki zaparkowaliśmy motocykle i poszliśmy zwiedzać. Dzięki tym biletom (wersja full) w kieszeni zostało po 250 koron. Widzieliśmy motocyklistów, którzy ze względu na cenę zawracali przed bramkami – osobiście uważam, że jak się powiedziało a... Niestety pod globus motocyklem nie można wjechać



– przynajmniej w dzień. Pogoda nas nie rozpieszczała i nisko wiszące chmury sprawiały, że widoczność była bardzo słaba. Budynek, w którym usytuowano nie tylko sklep, ale i kino, kaplicę i makiety z ważnych wydarzeń w historii tego przylądka, jest dość obszerny. W kinie prezentowany jest kilkunastominutowy film panoramiczny obrazujący (a właściwie reklamujący) życie na Nordkappie – wspaniałe efekty, więc polecamy (w sklepie na DVD kosztuje 298 koron, a więc około 150 zł). Po wyjściu na zewnątrz stwierdziliśmy, że pogoda chyba jednak nas lubi i słońeczko zaświeciło jasno. Czas więc na ponowne pamiątkowe zdjęcia. Niedaleko nas ludzie ustawiali kamienne kopczyki – my nie, gdyż raczej nie zamierzamy tu wracać. Pochmurno, zimo i do domu daleko. Zdecydowanie miejsce przereklamowane, ale najdalej na północy, więc mimo wszystko warto mieć na swojej liście miejsc do odwiedzenia. Chociażby dla samej satysfakcji. Po szybkim posiłku ruszyliśmy dalej – cel Narvik.

Droga do Narviku przebiegała bez żadnych problemów. Krajobraz zaskakiwał nas zmianami zarówno swojego wyglądu jak i temperatur. W przeciągu kilku minut na przestrzeni kilku kilometrów różnica temperatur potrafiła wynosić kilkanaście stopni. Nic dziwnego zatem, że na niektórych zboczach i w kotłach górskich leżał jeszcze śnieg. Około północy zrobiliśmy postój w Alcie, gdzie w sympatycznej kawiarence znów połączyliśmy się ze światem i daliśmy znać, że żyjemy. Około drugiej w nocy rozbiliśmy się przy bocznej drodze i zlapaliśmy kilka godzin snu.

Do Narviku wjechaliśmy około 20.00 i skierowaliśmy się do punktu informacyjnego. Zanim tam jednak dotarliśmy, zobaczyliśmy stację paliw, której i tak za chwilę byśmy szukali. Po tankowaniu staraliśmy się dopytać, gdzie jest cmentarz, na którym leżą polegli w czasie II wojny światowej polscy żołnierze. Sprzedawca nie bardzo potrafił nam powiedzieć i poprosił o pomoc przechodzącego pana z pieskiem. I tu dopiero się zaczęło!

Owym panem okazał się ojciec augustynianin Gunther Jager – proboszcz miejscowej parafii katolickiej, z pocho-



dzenia Bawarczyk. Niewiele myśląc wskazał nam budynek kościoła (wyglądający jak dom jednorodzinny w typowym tutaj stylu w i tylko tabliczka nad wejściem oznajmiała, że to kościół), kazał zaparkować motocykle i wsiadać do jego samochodu. Zanim się zorientowaliśmy Gunther (bo tak kazał do siebie mówić) poprosił będącego w środku budynku Waldka i Jana (dwóch Polaków pracujących w Norwegii) i w piątkę ruszyliśmy na zwiedzanie Narviku.

Przez ponad trzy godziny (przypominam, że jest lato polarne, więc słońce nie zachodzi) obwoził nas bezinteresownie po okolicy i mieście pokazując co ciekawsze miejsca. Zaczęliśmy od miejsc pamięci, a skończyliśmy na ciekawostkach w mieście. Groby polskich żołnierzy znajdują się w dwóch miejscach: w Ankenes, gdzie pochowanych jest 66 żołnierzy oraz w Narviku, gdzie oprócz Polaków na cmentarzu pochowani są Brytyjczycy, Francuzi i Niemcy. O wszystkie cmentarze i miejsca pamięci dba społeczeństwo Narviku, gdyż głównym hasłem, które się tu słyszy jest „nigdy więcej wojny”. Na cmentarzu w Narviku w ogólnie dostępnym miejscu przechowywana jest księga z wykazem pochowanych poległych żołnierzy

niemieckich oraz księga pamiątkowa osób odwiedzających. Jest jeszcze jedno miejsce poświęcone naszym żołnierzom – to pomnik marynarzy z ORP Grom, który został zatopiony właśnie w Narviku. Trochę w swej istocie przypomina pomniki socrealizmu, ale nie to się liczy – ważne jest, abyśmy zapamiętali, iż tutaj, na dalekiej północy, są miejsca pamięci, miejsca pochówku naszych rodaków, miejsca, o które ktoś dba, a które my, będąc w okolicy, powinniśmy odwiedzić.

c.d.n.

■ **Maciej Lewan**



Fakty z Ekspedycji IV Kongo – do serca Afryki

Motocyklem przez Senegal



Dakar – stolica i zarazem największe miasto Senegalu, położone tuż nad Adriatykiem. Jest także miastem, które nie bez przyczyny wpisuje się w historię off-roadu. Przez około 30 lat był metą najtrudniejszego rajdu terenowego świata. Współczesny Senegal, nie tylko jego stolica, to prawdziwe skupisko motocyklistów. Skąd taka popularność motocykli w tej części Afryki?

Odpowiedź jest niezwykle prosta. Wiele osób przemieszcza się po Senegalu za pomocą motocykla z powodu braku odpowiedniej infrastruktury dla samochodów. Na porządku dziennym są ogromne korki, więc motocykl jest świetnym rozwiązaniem. Ponadto jazda motocyklem po prostu bardziej się

opłaca w porównaniu do innych metod transportu. Jednak jazda motocyklem to nie tylko ekonomiczna konieczność; dwukołowce stały się modne zwłaszcza wśród młodych mieszkańców Senegalu.

Co ciekawe, posiadanie motocykla dla Senegalczyków może też okazać się całkiem dochodowe. Jak czerpać w ten sposób zysk? Można pomyśleć o karierze motocyklowego taksówkarza. Wystarczy, że pasażer dogada się z właścicielem owego środka transportu co do kosztów naszego przejazdu, gdyż liczników jakichkolwiek brak. Targowanie się w tym przypadku wręcz wskazane. W Senegalu nazywa się to „moto taxi”. Jest to praca legalna, moto-taksówkarze płacą podatki, ubezpieczenia, a ze

swoich zarobków są w stanie utrzymać rodziny. Senegalskiej komunikacji miejskiej raczej daleko do ideału. Niekiedy widuje się pasażerów busów podróżujących na zderzaku pojazdu. Moto-taksówka wydaje się być lepszym rozwiązaniem logistycznym.

Najpopularniejszym Senegalskim motocyklem jest Jakarta – nazwa pochodzi od stolicy Indonezji, skąd model ten jest importowany. Może osiągać prędkość maksymalnie 120-140 km/h. Niestety, często dochodzi do wypadków z ich udziałem. Motocykliści jeżdżą tutaj na granicy dużego ryzyka, gdyż w Senegalu generalnie ciężko się dopatrzeć objawów przestrzegania jakichkolwiek zasad ruchu drogowego. Także brak doświadczenia kierowców daje o sobie

znać. Bywają oni bardzo młodzi, nawet 14-latkowie jeżdżą na motocyklach – bez kasku, prawa jazdy, bez tablicy rejestracyjnej. Prawo jest tam niezwykle... elastyczne pod różnymi względami. Odbywa się tam najwzyczajniej w świecie wolna amerykanka – jedziesz którąś chcesz, a przede wszystkim – którąś dasz radę. Nierzadki widok stanowią wraki zniszczonych samochodów pozostawione przy drodze. O ile najważniejsze drogi krajowe są w dość dobrym stanie, te mniej uczęszczane zdają się przypominać szwajcarski ser.

Wypożyczając motocykl w Senegalu, koniecznie trzeba załatwić ubezpieczenie pojazdu. Co prawda senegalscy motocykliści nie muszą mieć nawet prawa jazdy, jednak kontrole policyjne zdarzają się także i tam. Przemierzając Dakar warto poznać to miasto od obu stron, odwiedzić zarówno bogatszą, wręcz europejską część stolicy oraz biedniejsze, prawdziwie afrykańskie przedmieścia. Mimo sporych wpływów kultury francuskiej, mieszkańcy Senegalu dzielą się na kilka grup etnicznych i pielęgnują swoje rytualne zwyczaje. W stosunku do turystów generalnie są pomocni i przyjaźnie nastawieni.

Swoją drogą, Dakar to prawdziwa mekka dla wszystkich miłośników off-roadu. Chyba każdy człowiek na świecie słyszał o rajdzie Dakar (dawniej Paryż-Dakar). Obecnie trasa została zmieniona ze względu na różne zawirowania polityczne. Pomimo tego, że rajd wyemigrował aż do Ameryki Południowej, nadal nazywa się tak jak stolica Senegalu. Nazwy nie zmieniono, gdyż Dakar to nie tylko punkt na mapie. To również marka, za którą kryją się, oprócz emocji kibiców, również potężne sumy pieniędzy.

Expedycja IV Kongo to event dziennikarsko-medialny, który miał na celu przybliżenie lokalnej specyfiki krajów afrykańskich. Uczestnicy musieli zmagać się z niełatwymi warunkami podróży, niesprzyjającym klimatem i niekiedy z własnymi słabościami. Jednak dla wytrwałych podróżników rzeczy niemożliwe wydają się nie istnieć. Spotkanie z kulturą tak bardzo odmienną od tego, co jest nam znane na co dzień, stało się prawdziwą przygodą życia. ■



Fakty z Ekspedycji IV Kongo – do serca Afryki / www.e4kongo.pl / tel. +48 887 40 30 20

główni partnerzy: www.chilitraders.com / www.autocentrum.pl / www.2poland.eu / www.taurus.info.pl /

organizator eventu: Morgan Advertising Sp. z o.o. www.morgan-a.pl

autor tekstu: Iwona Suwara

foto: B. Bodian, M. Badji

wsparcie merytoryczne: Masse Badji, Wojciech Stopka-Brzyskowy

polub nas na : www.facebook.com/e4kongo

Royalisko 2013

autor: Dominik „Skura” Kamiński



W piątek rano wszedłem do garażu i zobaczyłem na motocyklu kartkę: „Wyszedłem i nie wiem, kiedy wrócę; zajmij się akumulatorem, bo zasłabł... podpisano: Twoje Ładowanie”.

No super, powtórka z rozrywki – rok temu dosiadając Harleya też przemierzałem Polskę w towarzystwie prostownika. Odbiegając od tematu, na chwilę przyszła mi do głowy taka myśl: skoro któryś raz z kolei mam tę samą awarię,

to może nie tyle jest to wina motocykla, co przeznaczenia, które przypisało takie zdarzenia losowe mojej osobie... Tak czy siak, wygrzebałem z szafki stary prostownik i złączyłem go w miłosnym uścisku z akumulatorem, a następnie zabrałem się za pakowanie. Oczywiście „pakowanie” oznaczało raczej zabranie maksymalnej ilości narzędzi (nie przekraczając dopuszczalnego obciążenia motocykla) – zarówno tych, które mogą

być potrzebne, jak i tych, które nie będą; tyle że znając złośliwość rzeczy martwych padnie po drodze coś takiego, do czego nie będzie klucza...

Impreza pod nazwą „Royalisko 2013” organizowana w miejscowości Suchedniów, znanej wszystkim miłośnikom polskiej motoryzacji z produkcji SHL-ek, zaczynała się w piątek. Kumpel wraz z żoną nie mogli wyrwać się przed weekendem. Ustaliliśmy więc nasz wyjazd na

8.00 rano w sobotę.

Pogoda nie wróżyła nic dobrego, słońce uparcie kryło się za chmurami, a wszelakie prognozy straszyły deszczem; zresztą trudno się dziwić – złot poświęcony angielskiej marce motocykli, więc i „angielska” pogoda.

Wyjeżdżając na miejsce spotkania przezornie nie włączałem świateł w wierze, iż uchroni to mój akumulator przed wydaniem ostatniego tchnienia podczas drogi. Wyruszyliśmy zgodnie z planem: „Rafi” z żoną jechał przodem, robiąc za swój i mój reflektor. Postanowiliśmy jechać głównymi drogami, aby jak najszybciej dołączyć do grupy, która o 10.00 wyjeżdżała na wycieczkę.

Póki co pogoda była idealna dla motocykli; chłodnawo, bez oznak słońca no i bez deszczu – idealne chłodzenie. Dopiero w Chęcinach zrobiliśmy postój, kontaktując się z pomysłodawcą całego zamieszania – „Jeeperem”. Okazało się, że na chwilę obecną są w Chlewiskach – w starej hucie żelaza, gdzie od 1857 roku mieści się oddział warszawskiego Muzeum Techniki. Samą hutę zbudowano w latach 1882-92; obecnie znajduje się tam jedyny w Europie piec do wytopu żelaza za pomocą węgla drzewnego (na marginesie piec pracował do 1940 roku, kiedy to „polscy sabotażyści” wystudzili piec, w ten sposób blokując go). Na terenie huty – prócz eksponatów do obróbki metalu, nieraz zupełnie unikatowych, jak np. prostownica do luf karabinowych z końca XIX wieku – mieści się wystawa „Najbardziej popularnych samochodów i motocykli XX wieku”, prezentująca samochody produkcji polskiej lub jeżdżące po naszych drogach w ubiegłym stuleciu (fajnie brzmi: „w ubiegłym stuleciu”, normalnie poczułem się jak Jan Długosz pisząc „Historyję Polską”). Wśród samochodów – nie tylko osobowych – zobaczyć można przedwojennego polskiego Fiata 508, Tatrę 57, prototyp Syreny z 1955 roku, Citroena BL11, czy kombi Warszawę 223. Zaś przedstawicielami motocykli są m.in. Junak M 10, SHL M 04 125, Moto Guzzi 300, czy Phoenix z 1929 r. W sumie dziesiątki różnych pojazdów... Tak więc przyszło nam się obejść smakiem. Posadziwszy swoje cztery litery ruszyliśmy do Orońska, by dołączyć do grupy.

Szczęśliwie „Rafi” znał dobrze drogę, więc z trafieniem nie było najmniejsze-





go problemu. Na miejsce dojechaliśmy tuż po dotarciu tam całej grupy. Witając się miałem fajne uczucie – większość Royalistów znałem tylko z forum, wymieniając uściski rąk padały ksywki: „Szprycha”, „Brysja”, „Jeeper”, „Zwolin”; ktoś w końcu rzucił tekst: „SKURA, wieczorem przy ognisku przejdiesz sprawdzian, czy dobrze zapamiętałeś twarze” – wszyscy wybuchnęli śmiechem.

Centrum Rzeźby Polskiej w Orońsku zajmuje prawie trzynastohektarowy zespół podworski, w skład którego wchodzi: pałac Józefa Brandta ze stałą ekspozycją wewnątrz dworskich, zespół podworski z 2. połowy XIX w., zabytkowy park krajobrazowy, ogród rzeźby, oficyna, budynki gospodarcze.

Po „małej czarnej” udałem się w towarzystwie Ewy zwanej „Szprychą” (co podkreśla jej motocyklowe zacięcie, jak i wspaniałą figurę:)) na zwiedzanie wystawy. Oczywiście nie muszę nadmieniać, iż w trakcie zapoznawania się z pracami artystów rozmawialiśmy na temat Royali, o Royalach i o wszystkim, co z Royalami jest związane. Pora zaczęła być lekko popołudniowa, toteż co poniektórym zapukał do żołądka „mały głodek”, a z braku „Danio” za-

cumowaliśmy w pobliskiej restauracji. Po długooooooooooooooooo oczekiwanym obiedzie (ci, którzy zjedli pierwsi, zdążyli zgłodzić ponownie, nim dostarczono ostatnie posiłki) ruszyliśmy w kierunku rezerwatu przyrody nieożywionej – Skałek Pień pod Nieklaniem.

Przyznam szczerze, iż dawno tak miło nie jechało mi się w grupie – bez pośpiechu (trzeba pamiętać, iż Royale nie jeżdżą wolno, ale DOSTOJNIE), każdy z motocykli wydawał swój dźwięk nie tyle z wydechów, co z części, które starały się ze sobą współpracować. Gdyby Beethoven poustawiał nasze wszystkie motocykle według dźwięku, z pewnością napisałby X Symfonię.

Rezerwat przyrody nieożywionej Skałki Pień pod Nieklaniem zlokalizowany jest na zalesionym wzniesieniu Wzgórz Niekląńsko-Bliżyńskich. Utworzony został 50 lat temu, aby objąć ochroną erozyjne formy skalne. Zajmuje teren ponad 6 ha lasu, w którym przeważają 200-letnie sosny i dęby. Największą atrakcją rezerwatu są malownicze skałki utworzone przez procesy wietrzeniowe w jurajskich piaskowcach.

Skałki położone na obszarze pół kilometra przyciągają uwagę niesamowitymi kształtami: przypominają grzyby, kominy, okręty, gzymsy, stoły, baszty... Fantastyczne kształty i ciemne zabarwienie skał były powodem powstania wielu legend. Według okolicznej ludności pośród skałek spotykały się diabły, które zostały tu zesłane za niesumienne wypełnianie swoich obowiązków w piekle. Chcąc odkupić swe winy, ściągały ludzi na złą drogę, wciągały w bagna i topieliska. W skalnych zakamarkach przetrwał rodzaj rzadkiej paproci – zanokcicy północnej. Paproć ta, przypominająca kępki trawy, uznawana jest za roślinę reliktową schyłku epoki lodowcowej. W okresie powstania styczniowego w tej okolicy znajdowało się obozowisko powstańcze oddziału Dionizego Czachowskiego. Pod koniec II wojny światowej lasy niekląńskie stanowiły miejsce koncentracji świętokrzyskich oddziałów Armii Krajowej w ramach akcji „Burza”. Sama droga do skałek miała mieć „kilometr” i „haj”, ale jak to bywa pośród miejscowych „kilometr” ma kilometr, tyle że „haj” ma ich pięć...



Czy to na skutek kiepskiej pogody, czy też dlatego, że owym „czartom niekłańskim” zakłóciliśmy spokój, niebo nad nami zrobiło się ołowiano-sine, pokazując dobitnie, iż najwyższy czas byśmy się zawijali z powrotem. Do hotelu zawitaliśmy grubo po 19.00; na powitanie wyszedł przyjaciel i pocieszyciel w ciężkich remontowych chwilach – Tomek ze Śląska. Widok jego uśmiechniętej twarzy (jak w filmie „Pułkownik Kwiatkowski” – taka szczerza, robotniczo-chłopska) od razu odgonił całodniowe zmęczenie jazdą. Mimo iż nader często rozmawiamy ze sobą telefonicznie, to nie to samo, co spotkać się przy piwku. Po rozlokowaniu zaczęły się takie „męskie rozmowy o życiu i śmierci”, czyli co mi padło i jak to naprawić. Wykorzystując Janusza i Brysję zabraliśmy się za ładowanie mojego „Winstona”. Pomiary potwierdziły porzucenie mojego Royała przez ładowanie, ale... no właśnie, „ale” akumulator ma około 13 V, czyli nie jest rozładowany. NIEMOŻLIWE, mam pewnie walnięty miernik; dla pewności sprawdzono go jeszcze na paru maszynach – hmmm, jest dobry. Więc „o co kaman”? Swego czasu w podobnej sytuacji, po rozebraniu mojego Harleja mój kolega, jak też wspaniały twórca i projektant motocykli, a zarazem właściciel BT Choppers stwierdził, iż niemożliwością jest, by ten motor jeździł – no chyba, że „SIŁĄ WOLI”. Tak więc, nie zgłębiając więcej paranormalnych sfer technicznych mojego Royała, a wspierając rozwój polskiego browarnictwa, oblegliśmy ognisko.

Niedziela: ŻAL się żegnać, dopiero co się poznaliśmy, a czuję się, jakbyśmy się znali od zawsze. Do następnego spotkania „tylko miesiąc i aż miesiąc”.

■ **Dominik „Skura” Kamiński**
Zdjęcia Jacek Łazarewicz i autor



Zakończenie sezonu

autor: Hubert Pawłowski

Światło Księżyca delikatnie rozświetla mrok. Przydrożne drzewa rzucają na jezdnię głębokie, smoliste cienie. Rozświetla je brutalnie blask reflektora. Noc to nie najmądrzejsza pora na motocyklowe podróże, jednak o tej porze roku zmrok zapada wcześniej. Dni stają się coraz krótsze i chłodniejsze. Pogoda zaczyna kaprysić. Trzeba wykorzystać ostatnie, być może, dni znośnej aury. Motocykl sunie powoli leśną drogą, silnik mruczy basowo. Asfalt pokrywa kobierzec opadłych liści, które wiatr przetrzuca niedbale z jednej strony szosy na drugą. Na rozstaju dróg zatrzymuję się. Kamienna ławeczka, stojąca tu być może od wieków, zaprasza na chwilę odpoczynku. Gaszę silnik. Ściągam rękawice, kask, kominiarkę. Zimny wiatr na twarzy, we włosach. Sucho szeleszcza pożółkłe liście. Kamienna ławka jest bardzo zimna w dotyku. Wokół las. I góry.

Rytm aktywności przeciętnego motocyklisty wyznaczają pory roku. Chcąc nie chcąc, samoistnie wpisujemy się w odwieczny cykl przyrody. Są wśród nas oczywiście twardziele, którym zima niestraszna, jednak ja jestem zdecydowanie stworzeniem ciepłolubnym. Koniec jesieni to także odpowiedni czas na podsumowanie (minionego już, niestety) sezonu. Co prawda będą jeszcze jakieś cieplejsze dni, lecz w sumie niewiele pewnie to już zmieni.

Przyjęło się oceniać sezon ilością przejechanych kilometrów. To takie naturalne rozwiązanie, narzuca się niemal samo. Tylko brakuje tu czegoś... tej nieuchwytniej, Pirsigowskiej jakości. Opisu, uczuć, emocji.

Udało się w tym roku odbyć kilka mniejszych i większych podróży, odwiedzić parę niesamowitych miejsc. Byłem na kilku złotych motocyklowych, które wspominam bardzo mile, mimo że zasadniczo to za tłokiem nie przepadam. Ale akurat na tych atmosfera była przednia i za rok zapewne znów się na nie wybiorę. Były wśród nich także złoty pojazdów zabytkowych. I największa giełda motoryzacyjnych staroci w Europie. Czyli sezon można spokojnie zaliczyć do udanych.

Niestety, nie wszystkim poszło tak dobrze. Mam tu na myśli wstrząsającą statystykę wypadków z udziałem motocyklistów. Od początku sezonu można było poczytać na forach o kolejnych ofiarach wśród kierowców jednośladów. Ten sezon, podobnie niestety jak i poprzedni, obfitował w smutne wydarzenia. I jak co roku, motocykliści zwalali winę na „puszkarzy” (zapominając najwyraźniej, że większość fanów jednośladów korzysta także z samochodów), kierowcy samochodów na „dawców”. Zarządzający drogami mówili o nieodpowiedzialności użytkowników dróg i ich słabym wykształceniu, użytkownicy, nie pozostając dłużnymi, nie zostawili suchej nitki na stanie technicznym i oznakowaniu szos. Policja apelowała, organizowała „akcje”, mnożyły się kampanie społeczne. Tradycyjnie nic z tego wszystkiego nie wynikało. Na forach, w działach „wypadki motocyklowe” z każdym tygodniem przybywało wpisów... Kilka osób spotkałem osobiście, większość poznałem „wirtualnie”, co w żadnym wypadku nie umniejsza straty...

Sam miałem także kilka „podbramkowych” sytuacji. Jak co sezon – zdarzyło mi się popełnić błąd na drodze, który, na szczęście, udało mi się szybko naprawić zanim przerodził się w coś naprawdę groźnego.

Kilka razy błędy popełnili inni kierowcy i nieszczęścia udało się uniknąć tylko dzięki przewidywaniu możliwości powstania niebezpiecznej sytuacji – i przysłowiowemu „łutowi szczęścia”...

Między innymi zdarzyła mi się rozpaczliwa ucieczka „w zielone” przed wyprzedzającym na wąskiej drodze, w dodatku pod górę, kierowcą dużego samochodu dostawczego... I to w kraju Europy Zachodniej, który stawia się nam jako przykład kultury i odpowiedzialnego zachowania na drodze. Stereotypy.

Stan dróg w Polsce prędko się nie zmienia. Być może nawet, brutalnie należy sobie powiedzieć, że nasze pokolenie nie doczeka się sieci dróg ekspresowych i autostrad z prawdziwego zdarzenia. Na drogach, tych które mamy, pozostaje nam zachować wzmogoną czujność i przewidywać możliwe zagrożenia. Tylko tyle i aż tyle. Oczywiście, wszystkiego nie da się przewidzieć, ale to „nieprzewidywalne” stanowi tylko niewielką część zdarzeń możliwych do przewidzenia.

Na pocieszenie należy sobie powiedzieć, że w porównaniu z kierowcami Europy Zachodniej, nie jeździmy źle. Z drugiej strony, nigdy nie jeździmy tak dobrze, żeby nie można było podnieść naszych umiejętności. Osobiście nigdy nie korzystałem z usług „Szkół Doskonalenia Jazdy”, jednak ten i poprzednie sezony uzmysłowiły mi, jak mało w gruncie rzeczy umiem. W związku z tym faktem, moim „noworocznym postanowieniem” jest naprawić ten błąd i w przyszłym roku zacząć sezon od porządnego przeszkolenia.

Z drugiej strony, brakuje nam jako kierowcom wzajemnej życzliwości. Bardziej patrzymy na to, co nas dzieli niż na to, co łączy. Bo przecież, niezależnie od tego, czy poruszamy się pojazdami jedno- czy też wielośladowymi, jeździmy po tych samych drogach i od naszego wzajemnego nastawienia zależy, czy będzie nam się podróżowało wygodniej, milej i bezpieczniej.

Za kilka miesięcy znów zacznie się nowy sezon. Oby lepszy i bezpieczniejszy.

■ **Hubert Pawłowski**

forum motocyklistów

Taśma termoizolacyjna



Po małej przerwie spowodowanej (NIE! Nie miała ona nic wspólnego z moim wrodzonym lenistwem) atakiem zimy postanowiłem ponownie zajrzeć do garażu, szukając natchnienia.

Już po kilku chwilach w ręce wpadła mi rolka taśmy termoizolacyjnej. W myślach przywołałem pytania, jakie mnie dręczyły, gdy po raz pierwszy zetknąłem się z tym wynalazkiem i tak oto narodził się temat na kolejne porady „zrób to sam”.

Na dobry początek rozeznanie w materiale:

- taśmy azbestowe,
- taśmy z włókna szklanego (i tę właśnie wybrałem),
- węże gaśnicze, koce i inny badziew...

Co nam daje taka taśma?

- obniża temperaturę w komorze silnika,
- zatrzymuje ciepło w układzie wydechowym, zwiększając jego wydajność,
- wygląda to całkiem ciekawie (dla mnie to główny atut).

Na dobry początek należy zwilżyć taśmę, w celu zwiększenia jej elastyczności. ZWILŻYĆ, NIE MOCZYĆ! Owijanie zaczynamy od góry układu wydechowego, czyli od kołnierza, po pierwszym okrążeniu należy zabezpieczyć taśmę opaską zaciskową. Owijamy ciasno starając się zachować około 5 – 6 mm (odłóż suwmiarkę i zrób to na oko...) zakładki pomiędzy kolejnymi zwojami. Kiedy dotrzemy do końca wydechu lub do miejsca, które sobie upatrzyliśmy, zabezpiecz taśmę opaską zaciskową. Robota dość prosta, pod warunkiem, że mamy do czynienia z pojedynczą rurą... Jeżeli walczymy z kolektorem 2 w 1 i więcej, rury mogą być zbyt blisko siebie, aby łatwo owijać je oddzielnie, w takiej sytuacji używamy „czegoś” płaskiego w celu rozchylenia ich od siebie tak, by stworzyć miejsce do przełożenia materiału. Jeżeli rur nie da się odseparować, owiń obydwie rury razem w miejscu, gdzie się spotykają.

Po zakończeniu zabiegu nasza taśma będzie nieco wilgotna, dlatego polecam

odłożyć wydech w jakieś ciepłe miejsce i poczekać, aż wyschnie, a przynajmniej przeschnie...

Jest jeszcze jeden krok, który można wykonać przed założeniem, ale jest on raczej opcjonalny. Po wyschnięciu taśmy, można psiknąć wydech farbą wysokotemperaturową (zwykle sprzedawcy i producenci taśm polecają konkretny produkt, więc nie będę tutaj robił reklamy). Utworzona powłoka zwiększy żywotność materiału poprzez uszczelnienie porów i zmniejszenie przepuszczalności płynów.

Byłbym zapomniał...

Po założeniu świeżo owiniętych wydechów, nie uruchamiajcie motocykla w małych i źle wentylowanych pomieszczeniach. Resztki wody, wysoka temperatura i tworzywo sztuczne będzie powodować dymienie materiału przez około 30 minut od pierwszego uruchomienia.

■ Michał Cwojdzński

KOMUNIKAT



Zapraszamy do współpracy

Minął już rok od ukazania się I numeru „SD”.
Mając na uwadze oczekiwania Czytelników, by
Pismo stawało jeszcze lepsze i bardziej dostępne
ne **postanowiliśmy zaprosić do współpracy
specjalistów**

w zakresie pozyskiwania reklam.

Nawiążemy współpracę z osobami lub firmami, które mogą nam w tym pomóc.

Propozycje prosimy wysyłać na e-mail:
swoimidrogami@interia.eu

„Nad Dnieprem”

– czyli co w ramie piszczy

autor: Marcin Dziopa



Każdy, kto kiedyś myślał o zakupie radzieckiego, ciężkiego motocykla z wózkiem bocznym, po wstępnym przejrzeniu szerokiej oferty dostępnej na naszym rynku, bez podstawowej wiedzy na ich temat dostawał oczopląsu. Na pierwszy rzut oka wszystkie sztuki wyglądają identycznie, oczywiście nie biorąc pod uwagę ich stanu technicznego.

Gdy jednak przyjrzymy się dokładnie, to zauważymy, że M-72 to kosztowna impreza za maszynę z papierami nadającą się do generalnego remontu. Alternatywą dla Emki będzie jej równie śliczna, młodsza siostra K-750 zwana Kaśką lub nawet Kaczka. Z dowodem rejestracyjnym, w stanie w miarę zbliżonym do oryginalnego, możemy stać się szczęśliwym posiadaczem boksera z silnikiem dolnozaworowym. Oczywiście do remontu. Wciąż za drogo? To szukamy dalej, aż natrafimy na Dniepra ze starej produkcji, wręcz identycznego jak K-750 lub najnowszego Dniepra z kwadratowym bakiem i kanapą zamiast siedzeń w kształcie serca, tak charakterystycznych dla radzieckich zaprzęgów. O motocyklach Ural już celowo nie będę wspominał, aby nie zaciemniać

obrazu sytuacji. W chwili obecnej Dniepr w stanie do remontu to najtańsza opcja dla przyszłego amatora radzieckiego zaprzęgu.

Zaraz, chwila, moment, co ten facet pisze – powiecie. Wszystkie motocykle do remontu, im młodszy tym tańszy i gorszy. To się wszystko kupy nie trzyma. No i macie rację. Już na etapie zakupu „ruska” zderzamy się z okrutną acz prawdziwą rzeczywistością. Radziecka myśl technologiczna nijak się ma do zdroworozsądkowego pojmowania stanu rzeczy. Od dawna było wiadomo, że zakup nowej sztuki, chciałoby się rzec z salonu, wiąże się z rozebraniem maszyny do ostatniej śrubki, poprawieniem niedoróbek, uzupełnieniem brakujących elementów i, co najważniejsze, permanentnym serwisowa-



W takim stanie przyjechał do mnie Dnepr

niem pojazdu wyłącznie we własnym zakresie. Powiem więcej. Im produkcja młodsza, tym szczęśliwy nabywca będzie miał więcej pracy, a i tak gwarancji nigdy nie ma, że nie pęknie wał lub w tłoku wypali się dziura.

Jeśli jednak już podejmiecie męską decyzję o zakupie najnowszego Dniepra model np. Mt16, staniecie przed wielkim dylematem: remontować i zostawić w stanie oryginalnym czy też próbować zrobić coś, aby jednak motocykl cieszył oko, a jego legendarna radziecka awaryjność została zredukowana do absolutnego minimum.

Skoro już byk został złapany za rogi to pójdźmy do warsztatu i zobaczmy, co nasz czeka. W poniższym artykule skupię się na silniku, skrzyni biegów i dyfrze.

DWIGATIEL, ZWANY PO NASZEMU SILNIKIEM

Oryginalną jednostką napędową Dniepra Mt16 jest górnozaworowy bokser o pojemności 650cm³ i niebagatelnej mocy 32KM. Jak już wspominałem wcześniej, daleka podróż motocyklem świeżo nabytym w sklepie to rosyjska ruletka. Tak samo ryzykowna będzie eksploatacja maszyny świeżo sprowadzonej zza wschodniej granicy. Aby więc spokojnie podróżować naszym motocyklem, musimy sami dokonać remontu lub w ostateczności przeglądu. Dobrze jest postawić szczególny nacisk na słowo „SAMI”, gdyż w wypadku awarii w trasie powinniśmy mieć nieco pojęcia o naszym rumaku. Trudno też liczyć na pomoc przypadkowego mehani-

ka. Na pocieszenie mogę tylko dodać, że motocykl z wózkiem bocznym łatwo się holuje (ale to już ostateczność, nie będziemy się szybko poddawać).

Ale do rzeczy. Mamy wiele możliwości, aby doprowadzić nasz silnik do stanu normalnej i bezproblemowej pracy. Jako pierwsze na warsztat idą tłoki. Możemy zastosować oryginalne, ale polski producent (Almot.pl) oferuje nam doskonałej jakości tłoki owalizowane na wszystkie szlify remontowe wraz z pierścieniami i sworzniem. Ta sama firma oferuje cylindry do Dniepra, dzięki czemu możemy zamówić komplet tłok+cylinder z odpowiednim pasowaniem. Jeśli już dość mocno pokochaliśmy naszego Dniepra, możemy mu zafundować chromowane pierścienie dorabiane na zamówienie (<http://www.dorabianie-pierscieni.pl>).

Kolejnym udoskonaleniem powinno być dorobienie nowych zaworów (<http://www.paradowscy.pl/>) oraz wykonanie nowych gniazd i prowadnic z brązu. Jak w każdym remoncie należy wymienić łożyska wału korbowego i wałka rozrządu na identycznych rozmiarów jak oryginalne. I tym razem popłyniemy pod prąd i zrobimy troszkę inaczej. W tylnej podporze wału korbowego zaleca się, aby użyć łożyska rolkowego typu NJ209, a nie kulowego. Dzięki temu łatwiej nam będzie składać silnik, a sam wał już nie będzie „ściśnięty” pomiędzy podporami, gdyż rolkowe łożysko będzie kompensować jego ruchy, co z kolei wydłuży żywotność łożysk. Czy jeszcze czymś możemy się przysłużyć silnikowi, wychodząc poza ramy przewidziane przez konstruktora? No oczywiście, że

możemy. Zastosujmy filtr oleju od Smarta, głęboką miskę olejową wykonaną z odlewu aluminiowego, która lepiej schłodzi olej. Niestety dość znacznie zmniejszy prześwit motocykla. W misce możemy wkleić dwa magnesy neodymowe wyłapujące opiłki stalowe, których będzie wiele w początkowej fazie docierania. Jeśli zainstalujemy manometr z zakresem do 10bar, będziemy mieli wskaźnik ciśnienia oleju. Bardzo przydatne rozwiązanie. Jeśli jeszcze kupimy Simmeringi markowej firmy, a nie oryginalne radzieckie, niekiedy w tej samej cenie, to silnik złożony zgodnie ze sztuką odpłaci się nam długą i bezawaryjną pracą.

SKRZYNIA BIEGÓW – INŻYNIERSKI MAJSTERSZTYK

Teraz już pewnie pomyśleliście, że znów sobie kpię, a to nieprawda. Każda skrzynia biegów ze wstecznym biegiem w motocyklu DNEPR to bardzo dobre rozwiązanie, a w porównaniu z innymi podzespołami to wręcz majstersztyk inżynierii motocyklowej spod znaku sierpa i młota.

To naprawdę niewiarygodne, ale po wymianie łożysk i uszczelniaczy to stosunkowo skomplikowane urządzenie działa bez zarzutów. Przy mocno zużytych skrzyniach można pokusić się o „zatulejowanie” brązem otworu wycisku sprzęgła.



PRZEKŁADNIA GŁÓWNA, DYFER CO SIĘ ZOWIE

Modele motocykli Dnepr oznaczone Mt12 i Mt16 były wyposażone w przekładnię główną z układem różnicowym, napędzającym koło wózka bocznego. Tu, jak w przypadku skrzyni biegów, wiele poza wymianą łożysk i uszczelnień zrobić się nie da. Nie oznacza to, że to prosta sztuka. Każda wymiana któregośkolwiek z elementów dyfra wiąże się z dystansowaniem całego układu. Prosto mówiąc, chodzi

o ustawienie odległości pomiędzy zabierakiem a trybem atakującym. Proste? Dystansowanie dyfra metodą na farbę. No właśnie nie jest to takie proste. Głębokość osadzenia zabieraka regulujemy cieniutkimi podkładkami, istotna jest również grubość uszczelki pomiędzy pokrywą a obudową. Jeśli jeszcze dodamy do tego regulowaną podkładkami głębokość osadzenia ataku w obudowie, to możliwość kombinacji wzrasta niepomniernie. A prawidłowe ustawienie jest tylko jedno! Jeśli drogi Czytelniku jeszcze nie przerzuciłeś strony w poszukiwaniu opisu jakiejś prostej Japonii, to wspomnę o 90 rolkach i 29 baryłkach łożyskowych, które muszą zostać przyklejone na smar i nie mają prawa drgnąć przed włożeniem do swojej bieżni, bo jak drgną to...

Dopełnieniem obrazu przekładni głównej jest zwolnica zamontowana na wahaczu wózka, a połączona z dyfrem wałkiem kardana. W niej wymieniamy jedynie cztery łożyska i trzy pierścienie uszczelniające i jesteśmy w domu.

Dystansowanie dyfra to żmudne i czasochłonne zajęcie jednak przeprowadzone prawidłowo pozwala zapomnieć o nim do czasu kolejnej kontroli poziomu oleju.

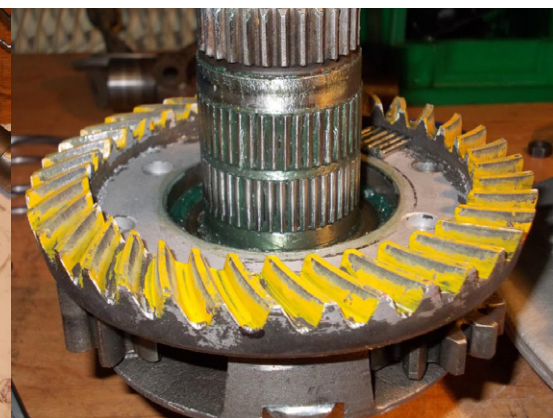
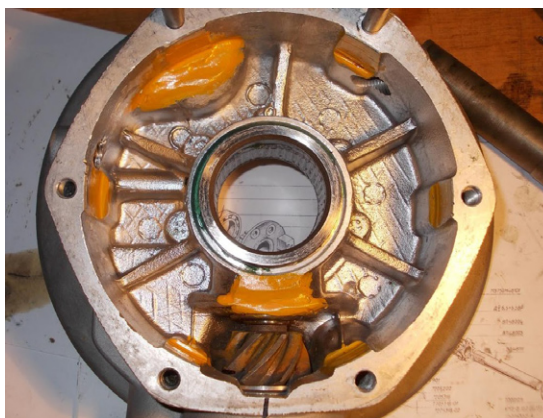


SŁÓW KILKA O CZĘŚCIACH ZAMIENNYCH

Podczas remontu niejednokrotnie stanemy przed dylematem czy wymieniać część na nową, czy też starą pozostawić lub regenerować. Rynek części zamiennych do radzieckich motocykli jest duży, a oferta szeroko rozpięta cenowo i niestety jakościowo. Wszystko za sprawą upadających zakładów KMZ w Kijowie.

Kijowski Zakład Motocyklowy

Pracownicy fabryki na przestrzeni lat, zwłaszcza tych ostatnich, odbierali swoje



wypłaty w „naturze” lub pozyskiwali części w inny, bliżej nam nieznany sposób. Gdy do tego dodamy jeszcze części, które nie przeszły poprawnie kontroli jakości lub po prostu nie nadawały się do montażu i trafiały na złom... A złom ten gdzie trafiał? Do tych samych pracowników, którzy teraz w okolicach zakładów KMZ prowadzą pozafabryczną sprzedaż części zamiennych głównie na eksport do Polski, Czech, Słowacji i Niemiec, czyli dokładnie tam, gdzie są tacy napaleni jak my, którzy to kupują.

Absolutnie nie twierdzę, że wszystkie części są wadliwe. Sam jeździłem swego czasu do Kijowa po „zapciasty” i byłem zadowolony z obsługi i jakości.

Co zatem zrobić, aby się nie dać naciąć? Przede wszystkim nie kupować pochopnie. Bywa, że coś drobnego nam się zepsuje i szukamy części na gwałt, bo wkrótce mamy zaplanowany zlot, a motocykl stoi na kołkach.

Warto na początku remontu, dokonać kilka zakupów kontrolnych u jednego z wybranych sprzedawców na znanym portalu aukcyjnym, koniecznie za pośrednictwem tego portalu. Będziemy pewni, że wadliwy towar zostanie nam wymieniony lub otrzymamy zwrot pieniędzy. Po zapoznaniu takiego sprzedawcy, on sam już o nas będzie dbał i wysyłał szybko towar dobrej jakości.

Na dwóch prężnie działających forach internetowych poświęconych radzieckim boksom działa giełda uczciwych i tych mniej solidnych handlarzy.

Niektóre części w naszym motocyklu są bardziej wartościowe tylko dlatego, że są stare i nie chodzi tu o wartość historyczną. Wynika to z faktu, że stara produkcja bywa jakościowo lepsza od tej współczesnej. Do grupy tych części zaliczyć należy wał korbowy, korbowody, wałek rozrządu i jego popychacze, wszystkie koła zębate silnika, skrzyni biegów i dyfra. Nie przywiązywałbym





się zaś do łożysk, rolek, uszczelniaczy, czyli jednym słowem wszystkiego, co można kupić w Polsce znacznie lepszej jakości.

W tym miejscu nie sposób wspomnieć o pięcie achillesowej rosyjskich bokserów z wózkiem bocznym. Pięta ta tym większa, im mocniejszy silnik, bardziej obciążony motocykl, bardziej wymagający motocyklista. Chodzi tu o gumowe sprzęgiełko, łączące widełki skrzyni biegów z wałkiem kardana. Zadaniem jego jest przeniesienie ze skrzyni na koła całej siły napędzającej nasz motocykl. Napisałem gumowe, gdyż takie było oryginalnie to sprzęgło, jednak teraz w większości zaprzęgów jeżdżą sprzęgła wykonane z różnych rodzajów mieszanek poliuretanowych. Efekt jest taki, że sprzęgło w obciążonym motocyklu z napędem na koło wózka wytrzymuje przy dobrych wiatrach 3-4 tysiące km. W motocyklach z silnikiem BMW (są i takie przeschczepy) i „bezwzględny” kierowcą bywa, że sprzęgiełko 100km nie potrafi przejechać.

„KNOW HOW”, CZYLI JAK TO ZROBIĆ?

Wielu z Was, którzy myślą o posiadaniu cuda techniki, jakim jest radziecki motocykl zastanawia się, skąd czerpać wiedzę niezbędną do przeprowadzenia remontu. W dzisiejszych czasach odpowiedź jest jedna – Internet. Każdy amator radzieckiego zaprzęgu z silnikiem boksera ma do dyspozycji dwa prężnie działające fora internetowe dostępne na stronach redmotorz.eu oraz kolaska.pl. Ludzie, którzy tam rezydują to pasjonaci sowieckiej materii, chętnie niosący pomoc teoretyczną (niejednokrotnie praktyczną) wszystkim, którzy o nią poproszą. Modne stały się wątki autorskie, stworzone przez świeżego posiadacza „ruska”, które na bieżąco rejestrują postępy w remoncie i zawierają nurtujące pytanie i odpowiedzi forumowiczów, dotyczące aktualnych zagadnień z zakresu prowadzonego remontu. Wątki te, niczym blog internetowy, są niewyczerpalnym źródłem wiedzy z tego zakresu.

PO CO TYLE ZACHODU?

Skoro już wiemy co, wiemy jak i gdzie, ponownie zadajemy sobie pytanie: dlaczego. Dlaczego dobrowolnie mamy się skazać na silnie awaryjną maszynę, którą tuż po zakupie należy gruntownie wyremontować, tylko po to, aby z każdym przebyłym kilometrem zbliżać się do nieuniknionej awarii lub w ostateczności drobnej usterki. Dlaczego, myślicie, mam wydać określoną kwotę nie małych pieniędzy na zakup maszyny, a potem na jej nieustający remont, skoro wystarczy kupić „Japończyka” wyprodukowanego w latach świetności zespołu Modern Talking lub nawet lekko zaszaleć w okolicy Dr Albana i cieszyć się jazdą przerywaną jedynie zimowymi przestojami, spędzonymi na wymianach oleju. Ano racja. Można i tak, tylko emocji przy tym jest tyle, co w serialu Dynastia, również z tamtej epoki.

Posiadanie radzieckiego zaprzęgu powoduje, że nie stajemy się jedynie posiadaczem motocykla, ale jego współtwórcą.

Konieczność obejrzenia, odświeżenia, czy też zregenerowania niejednej jego części sprawia, że poświęcamy mu znacznie więcej czasu niż ma to miejsce w przypadku współczesnej nam technologicznie maszyny. Ilu z Was, Drodzy Czytelnicy, zaglądało do silnika swojego rumaka, by sprawdzić luzu na korbowodach, stan krzywek wałka rozrządu, czy chociażby obejrzyć zawartość miski olejowej? Możecie być pewni, że każdy napotkany posiadacz „ruska” to fachowiec w dziedzinie posiadanego egzemplarza, a jego motocykl to całkiem sprawna konstrukcja, która wspólnie z właścicielem potrafi bezawaryjnie pokonywać wiele kilometrów.

Możecie być pewni również, że podróżując radzieckim zaprzęgiem, będziecie zwracać uwagę wszystkich współużytkowników dróg. Bardzo często zdarza się, że ludzie machają i uśmiechają się na widok tak dziwnego pojazdu, a na parkingach zbiera się grupka zainteresowanych, często zadających pytania: „Panie, ile pali ten Junak?”. Trafiają się też „fachowcy”, którzy po wstępnych oględzinach autorytarnie stwierdzają: „Też miałem takiego lża”.

Największą zaletą „ruska” z napędem na koło wózka, zwłaszcza wystylizowanego na wojskową modłę, czyli pozbawionego wszelkich chromów i błyskotek jest to, że sezon motocyklowy trwa okrągły rok. Podczas gdy koledzy motocykliści pieszczą i pielęgnują swoje maszyny w zakątkach ciepłych garaży, my przemierzamy kolejne kilometry w śniegu, po zamrożniętych bezdrożach leśnych duktów.

■ **Marcin Dziopa**
marcysd z forum.redmotorz.eu



Motocykl Konrada

Garażowe drzwi z hałasem podniosły się do góry. Ostre słoneczne światło wpadło do wnętrza, wydobywając z mroku motocykl otoczony rozrzuconymi po podłodze narzędziami.

Wnętrze wyglądało jakby ktoś przerwał naprawę motocykla z zamiarem powrotu za kilka chwil. Wszystko leżało dokładnie tam, gdzie zostawił, zamykając za sobą drzwi trzy lata temu. No cóż... oboje odsiedzieliśmy ten wyrok... Z tym, że ja wolałbym spędzić te trzy lata tutaj, w zamkniętym garażu, niż pod celą – pomyślał na głos, opierając ręce na baku motocykla.

Konrad miał już wiele motocykli, ale z żadnym dotąd nie rozmawiał w garażu. Ten jednak zmienił jego stosunek do przedmiotów martwych. Już to, w jaki sposób wszedł w jego posiadanie, odróżniało go od poprzednich. Kupił go na licytacji w Urzędzie Celnym. Został zarekwirowany jakiemuś przemytnikowi narkotyków i potem zajęty przez komornika. Był mocno zdekompletowany przez celników w poszukiwaniu skrytek na narkotyki. Silnik rozkręcony, kanapa i tłumik do niczego się już nie nadawały... Nie wyglądał przez to najlepiej, ale za to nie przyciągał zbyt wiele uwagi handlarzy, a oglądając rozebrany silnik, można było ocenić stan jego zużycia. Konrad wiedział, że ten motocykl wart jest sporych pieniędzy. Potem, czym więcej nim jeździł, tym mocniejszego nabierał przekonania, że motocykl „żyje” własnym życiem. Początkowo nie mógł zrozumieć, dlaczego niezawodnie pracujący silnik nie dał się uruchomić właśnie ten jeden jedyny raz, właśnie wtedy, gdy przyszedł do garażu z potencjalnym kupcem. Albo ta przygoda, której obraz będzie miał w pamięci do końca życia. Kolejne wyprzedzanie „na zakładkę” – nie raz pozwalał sobie na taki manewr wiedząc, że zapas mocy motocykla i jego zimna krew pozwolą mu przemknąć z prędkością 150 na godzinę pomiędzy mijanymi samochodami. Serce zabiło mu mocniej, gdy przy kolejnej próbie wyprzedzenia silnik nagle „przygasł”. Zaniepokojony zwolnił nieco i schował się w kolumnie pojazdów, zastanawiając się, co może być przyczyną niewchodzenia na pełne obroty. Jednak jego niepokój niebawem spowodowało coś innego. Samochody, które jeszcze przed chwilą chciał wyprzedzać, zaczęły gwałtownie hamować, a ich kierowcy rozpaczliwie szukali miejsca na wytracenie prędkości to po prawej to po lewej stronie drogi, wzniesając kłęby kurzu na poboczach. Środek szosy zajęty był przez galopującego z podniesionym sztywno ogonem konia, który czymś spłoszony wbiegł na drogę prosto z pobliskiej łąki, gubiąc po drodze jeźdźcę. Konradowi pot spłynął po plecach, gdy sobie pomyślał, co by z niego zostało, gdyby silnik wtedy się chwilowo nie „zatkał” i jechałby teraz środkiem jezdni mając na liczniku 150 km...

Po tamtej przygodzie i kilku innych podobnych do tej, gdy niesprawna instalacja elektryczna nagle sama się naprawiła na widok kontroli drogówki i dociekliwy policjant musiał z wyraźnie zawiedzioną miną stwierdzić, że oświetlenie jest sprawne, zaczął „rozmawiać” ze swoim motocyklem w garażu.

Niestety w kłopotach z prawem, w jakie się wpakował, nikt nie mógł mu pomóc, a już na pewno nie motocykl. Przyszło się rozstać na trzy lata, a teraz, gdy już był wolny, nawet nie mógł wsiąść na swoją ukochaną Suzuki, by odreagować w czasie jazdy pobyt w więziennej celi... Wielu rzeczy brakowało mu w więzieniu, ale najbardziej chyba jazdy motocyklem. Niestety... Z rozbabranego przodu sterczał tylko jeden teleskop. Drugi leżał obok na ziemi, czekając na rozbiórkę. Już od momentu kupna nie był zadowolony z pracy przedniego zawieszenia. Teraz już chyba będzie mógł spokojnie dokończyć rozbiórkę. Tym razem nie przeszkodzi mu w tym wizyta policji... „Znów trzeba będzie pomyśleć o sprzedaży, ale przedtem jeszcze sobie trochę pojeździmy” – mamrotał pod nosem, próbując rozebrać lagę. Ze złością odłożył na bok instrukcję serwisową. „Kurde! Tu się nic nie zgadza! Te antynurki nie mają prawa działać. W serwisówce jest wszystko inaczej”. Zapalił papierosa i jeszcze raz spokojnie zaczął przyglądać się rozkręconym częściom, porównując je z rysunkami w instrukcji. Nagle zamarł, trafiony niesamowitą myślą. Po chwili w ruch poszła piła do metalu. Gdy pod brzeszczotem pojawiły się złote opiłki – Konrad pożałował swojej nieostrożności. Jednak niepotrzebnie się martwił uszkodzoną złotą monetą, bo w skrytce było ich wiele więcej. „Jednak celnicy nie wszystko znaleźli” – uśmiechnął się. Lampa srebrnej Suzuki nagle skrzyła w jego kierunku pod własnym ciężarem i przez chwilę wydawało mu się, że motocykl błysnął światłem reflektora, ale to na pewno był tylko odbłask ostrych promieni słonecznych w szkle lampy...

IZBA DZIEDZICTWA KULTUROWEGO...



...zaprasza na wystawę:

SKARB Z PODDASZA



Izba Dziedzictwa Kulturowego we Fromborku jest kontynuacją kolekcjonerskiej pasji pani Zuzanny Falińskiej, która przekazała swój zbiór dawnych przedmiotów Fundacji im. Mikołaja Kopernika we Fromborku. Temu zbieractwu z życzliwą uwagą przypatrywało się całe miasto służąc życzliwą pomocą. Pani Falińska, była osobą znaną uczestnikom akcji harcerskiej „FROMBORK 1001” jako „ciocia Zuzia”. Wszak Frombork jest uważany za miasto harcerzy. Z jej pogaduszek, wspomnień przy pączkach i pierogach, zrodziły się „Spotkania na przyzbie” do dzisiaj kontynuowane przez następców.

Wystawa, którą można dzisiaj zobaczyć jest ekspozycją rzeczy zastanych w gruzach Fromborka oraz przywiezionych przez nowych mieszkańców Warmii z domów pozostawionych na terenach zabużańskich oraz znajdujących się w innych regionach Polski. Dawniej prześcieradła i kapy tkano na domowych krosnach, na polach kwitł len, gotowano jedzenie na kuchni, gdzie palono drewnem, inaczej też odbywało się pranie i prasowanie. Sprzęty i narzędzia wyrabiano w gospodarstwie. Te dawne czasy, dzisiaj znane tylko z filmów i zachowanych pamiątek można tu powspominać. Osobną, znaczną kolekcję, stanowią hafty i koronki wykonane przez mieszkanki Fromborka.

Niezwykłą mieszkanką Fromborka była artystka tkaczka, Barbara Hulanicka, która uprawiała tkaninę podwójną, charakterystyczną dla Warmii i Mazur, a także projektowała fantazyjne bajkowe gobeliny. Artystą ludowym był Stanisław Białczak, który rzeźbił niezwykle udane ptaszki. Pieniądże zdobywane z ich sprzedaży przeznaczał na loty samolotem, był bardzo znaną postacią.

Nowsze czasy przypominają dawne płyty, adaptory i inny sprzęt grający. Zwiedzając można posłuchać starych przebojów muzycznych, które znowu cieszą się popularnością, piosenek w wykonaniu Anny German, Jerzego Połomskiego, Sławy Przybylskiej i innych...

Lokalizacja:

Izba Dziedzictwa Kulturowego
„SKARB Z PODDASZA”
14-530 Frombork
ul. Katedralna 6 (teren plebanii)

OTWARTE CODZIENNIE
w godzinach 10:00 - 16:00

WSTĘP WOLNY



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).

OLEJE

MOTUL



**CZĘŚCI
AKCESORIA
CHEMIA**



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

Pocztówki wuja Matta z podróży

Ukraina

Zdjęcia: Mariusz Sawa i Michał Przybyła



KOSZULKI MOTOCYKLOWE
www.ForBiker24.pl



FORUM MOTOCYKLISTÓW
www.forum.motocyklistow.pl

PORTAL MIŁOŚNIKÓW
 POJAZDÓW ZABYTKOWYCH



- zdjęcia ze zlotów
- kalendarz imprez
- relacje i opinie

zapraszamy na www.omko.pl



MOTOKRAINA



dziennikimotocyklowe.com

Prawie wszystko o bezpiecznym podróżowaniu motocyklem

**MOTOCYKLIŚCI
 BRZESKO**

REGIONALNY PORTAL MOTOCYKLISTÓW

www.motocyklisci-brzesko.pl



www.monstrum.pl

MOTORADIO.com.pl

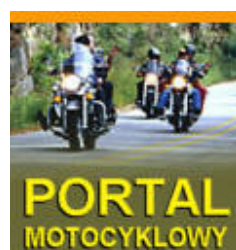
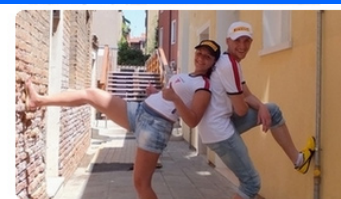


Online od 1998 r.
www.riders.pl

Nieważne, co masz pod dupą. Ważne, co masz nad nią.



www.advtrip.pl
www.advpoland.pl



PORTAL
 MOTOCYKLOWY

roadking.pl

Strona polskiego rockersa



www.caferacer.com.pl



www.moto-turysta.pl

S PLEX
STUDIO



- Tworzenie stron firmowych
- Wdrażanie systemów CMS
- Tworzenie sklepów internetowych
- Audyt SEO

ZAMÓW TERAZ

www.MotoCzytelnia.pl

CZYTELNIĄ



MOTOCYKLOWA

www.BreinRide.home.pl

REKLAMA



www.extremegarage.pl

e-mail: extremegarage@o2.pl

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

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.



Ogrom detali i ręczne wykonanie!
Na upominek, dla siebie, dla każdego!

www.skrzynki.manifo.com



Motyw w skrzynce może być zależny również od Ciebie, to Ty o tym decydujesz.

„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

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

Redakcja



Kolejny numer już w grudniu 2013 Zapraszamy!

Swoimi
DROGAMI
pismo zwyczajnych motocyklistów

www.swoimidrogami.pl

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