

# iMotocykl

Numer 15, maj 2021

Swoimi

**DROGAMI**

pismo zwyczajnych motocyklistów





## W WYDANIU

- Aktualności - 3
- Kawasaki Vulcan - 6
- Co mówią liczby? - 9
- Być jak Maverick - 13
- Nasze babcie motocyklistki - 19
- Oto jedzie młodość - 22
- Motocykle sportowe w LWP - 26
- Cześć jego pamięci - 32
- Muzeum MM Park - 35
- Na Ponidziu i okolicach - 43
- Felieton Erwina Gorczycy - 50
- Galeria: "Polskie" motocykle - 52
- "Długa wycieczka" cz. 6 - 54
- Recenzja - "Tadeusz Kossakowski(...)" - 66
- "Harley, mój kumpel" cz. 6 - 68

**iMotocykl/Swoimi Drogami**  
miesięcznik

**Wydawca**  
Fundacja Promocji m. st. Warszawy  
Bonifraterska 6/lok 18, 00-213 Warszawa  
redakcja@prowarszawa.pl

**Redaktor Naczelny**  
Tomasz Szczerbicki  
imotocykl@prowarszawa.pl

Redaguje zespół

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za  
treść reklam  
Teksty i fotografie są chronione prawami  
autorskimi  
Zdjęcie na okładce: BMW

# iMotocykl

## OD REDAKCJI

*W*iosna przychodzi w tym roku bardzo ospale. Słońca jest już dużo, ale temperatura raczej nie rozpieszcza. To już chyba jednak ostatnie podrygi zimy. Maj należy do nas, może tylko nieco cieplej ubranych. Widać to już wyraźnie na drogach.



To już drugi numer ze zmienionym tytułem – „iMOTOCYKL”, dawna nazwa „Swoimi Drogami” pozostaje jako podtytuł.

## Teraz nasz tytuł to iMOTOCYKL

Liczba czytelników wzrasta z numeru na numer. Cieszą nas Wasze dobre opinie na temat naszej pracy. Mamy wrażenie, że od pewnego czasu brakowało w Polsce „pisma zwyczajnych motocyklistów”.

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

**Jeżeli chcecie na bieżąco dostawać wszelkie informacje o naszym magazynie „polubcie” nasz profil na Facebook-u. Jesteśmy tam pod nazwą „iMotocykl”.**

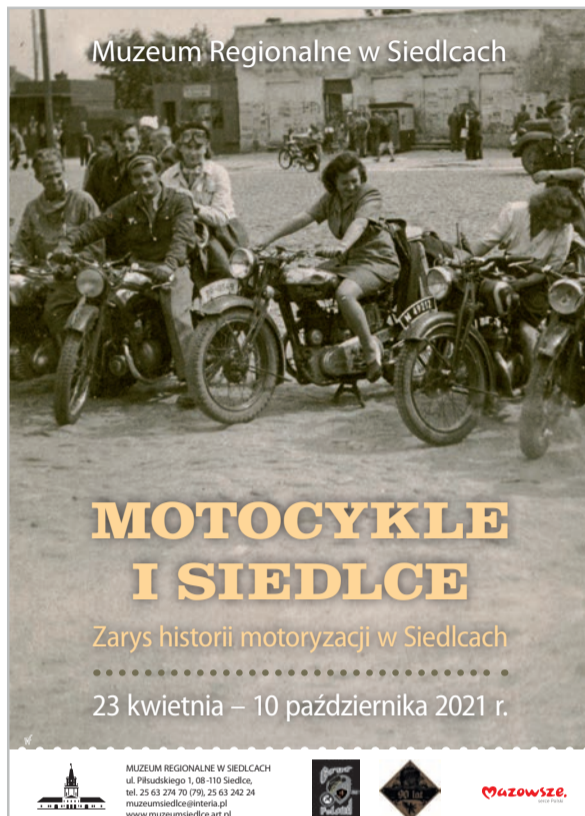
Tomasz Szczerbicki

Więcej o mnie na: [www.tomasz-szczerbicki.pl](http://www.tomasz-szczerbicki.pl)

# Aktualności

## Wystawa „Motocykle i Siedlce. Zarys historii motoryzacji w Siedlcach”

Będzie prezentowana w Muzeum Regionalnym w Siedlcach w terminie od 23 kwietnia do 10 października 2021 r. Poświęcona jest historii sportu i turystyki motocyklowej w Siedlcach od 1905 roku po czasy współczesne. Na ekspozycji można obejrzeć zabytkowe motocykle, fotografie, plakaty, plakaty i wiele innych ciekawostek związanych z barwną historią jednośladów. Wystawa powstała we współpracy z Klubem Motocyklowym Gryf MC Poland i nawiązuje do 90. rocznicy powstania tego klubu. Jest to pierwsza ekspozycja z cyklu wystaw motoryzacyjnych, które w niedalekiej przyszłości będą pre-



zentowane w Muzeum Regionalnym w Siedlcach.

Ekspozycje prezentowane na wystawie pochodzą ze zbiorów: Muzeum Techniki i Motoryzacji w Otrębusach, Muzeum Sportu i Turystyki w Warszawie, Muzeum Regionalnego w Siedlcach, Muzeum Tablic Rejestracyjnych i Pojazdów w Żeliszewie, Biblioteki Narodowej w Warszawie oraz ze zbiorów: Jana Aleksandrowicza, Adama Derewicza, Adama Krzeskiego z Siedleckiego Klubu Kolekcjonerów, Przemysława Sochackiego, Jolanty Ziemby i członków Klubu Motocyklowego Gryf MC Poland.

## Rynek jednośladów ma się u nas dobrze

Wiele branż i sektorów rynku przeżywa głęboki kryzys w związku z pandemią. Patrząc na liczby widać jednak, że ta zapaść nie dotknęła rynku jednośladów. Statystyki sprzedaży z miesiąca na miesiąc rosną. Co ciekawe w czołówce liderów sprzedaży plasują się marki oferujące drogie motocykle, zaś marki tanie i popularne zaliczają spadki.

W marcu 2021 roku zarejestrowano w Polsce 3125 nowych motocykli i motorowerów. To wynik aż o 139% większy niż w poprzednim miesiącu i o 44% większy niż przed rokiem. Łącznie od początku roku wydziały komunikacji w naszym kraju zarejestrowały w swoich bazach 5143.

Na koniec pierwszego kwartału liderem rankingu rejestracji nowych jednośladów jest BMW. W ciągu trzech miesięcy roku zarejestrowano 617 pojazdów tej marki, o 63% więcej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego. Sklasyfikowana na drugiej pozycji Honda znalazła chętnych na 612 jednośladów, co dało wzrost 10% licząc rok do roku. Trzeci w zestawieniu Romet Motors sprzedał 573 pojazdy, o 43% mniej niż przed rokiem. W czołowej dziesiątce najpopularniejszych marek na polskim rynku największą dynamiką wzrostu może pochwalić się Benelli, było to 75% licząc rok do roku.

## Europejskie statystyki

Według najnowszych statystyk europejskich zagrożenie śmiercią motocyklisty w wypadku drogowym jest od 23 do 35 razy większe niż w przypadku użytkowników samochodów. Dane te przyprawiają o dreszcze. Rodzi się pytanie, jak można zmniejszyć te tragiczne statystyki. Nie jest to tylko nasz problem, taka sytuacja jest w całej Europie.

---

## W Stalowej Woli sezon rozpoczęty

Pomimo trwającej jeszcze pandemii, miłośnicy zabytkowej motoryzacji spotkali się 18 kwietnia na „Rozpoczęciu Sezonu Pojazdów Zabytkowych 2021 Stalowa Wola”. Pomimo, a może właśnie dlatego, impreza ta zgromadziła rekordową ilość uczestników, którzy przyjechali również z okolicznych województw.

Cała impreza miała zupełnie inny charakter niż dotychczasowe organizowane u nas. Uczestnicy mieli za zadanie odbyć „grę terenową” po całym mieście, przemieszczając się swoimi pojazdami. W ten sposób jak najwięcej mieszkańców mogło zapoznać się z zabytkowymi pojazdami, które krążyły przez kilka godzin po mieście, zaliczając poszczególne zadania. Związane one były bądź z historią



## Cześć Jego Pamięci

W niedzielę 18 kwietnia na cmentarzu Oscott w Birmingham została zainstalowana tablica upamiętniając inż. Tadeusza Rudawskiego. Relacje z tego wydarzenia spisał dla nas Marcin Dambek, inicjator działań zmierzających do upamiętnienia naszego wybitnego konstruktora motocykli Sokół.




---

miasta bądź ze stojącymi od wielu lat zapomnianymi pojazdami, które może ktoś będzie chciał zakupić i odrestaurować. Znalezione odpowiedzi wpisywało się do arkusza, który każda załoga otrzymała na starcie.

Równoległe, jak to zwykle bywa, odbywał się konkurs na najciekawszy pojazd w kategorii samochodów i motocykli. W kategorii motocykli zwyciężył mój Moto Guzzi ALCE z roku 1940. Maszyna pierwszy raz brała udział w takiej imprezie i trochę drobiazgów przy tej okazji wyszło. Ale udało się je ogarnąć. Jazda weteranem jest przygodą samą w sobie, ale jazda ALCE to dodatkowe wyzwanie – sterowanie gazem dźwignią, hamulec nożny z lewej strony i do tego uruchamiany piętą, zmiana biegów ręczna. Jest co robić podczas jazdy.

Zbigniew Janik →→

## Motocykle w Wojsku Polskim rok 2020

Ile motocykli służy obecnie w Wojsku Polskim? Jakich marek? Do jakich celów są wykorzystywane? Zobaczmy jak to wyglądało w roku 2020.

Od ponad 25 lat Wojsko Polskie kupuje motocykle japońskie, włoskie i austriackie. Przez ostatni 25 lat wojsko używało różnych typów motocykli. Trudno zaobserwować tu jakieś szczególne przywiązanie do marki czy modelu.

Liczba motocykli w Siłach Zbrojnych RP na dzień 31 grudnia 2020 roku wynosiła 429 egz. W ostatnich 10 latach żołnierze polscy jeździli następującymi motocyklami: Aprilla Pegaso 650, Kawasaki Heavy LE650C, Kawasaki Versys 650, KTM 400, KTM 640 LC4, MZ 250, Yamaha XT 660R, Yamaha XTZ 690.

Powyższe dane pochodzą z bezpośrednio z wojska i zostały nam oficjalnie przesłane kilka dni temu.



## 85 rocznica...

W kwietniu obchodziliśmy 120 rocznicę urodzin inż. Tadeusza Rudawskiego, konstruktora legendarnych motocykli Sokół 600, 500 i 200. Dziś mamy kolejną rocznicę – 85 lat temu, wiosną 1936 roku, rozpoczęto seryjną produkcję motocykli Sokół 600. Obok CWS M111 (Sokół 1000) to chyba najbardziej znany polski motocykl przedwojenny, symbol pewnej epoki, a także dumą, że kiedyś produkowaliśmy motocykle na przyzwoitym europejskim poziomie.



# Kawasaki Vulcan



*Kawasaki Vulcan S*

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: KAWASAKI

Gdy dziś, po latach przerwy naszej motocyklowej pasji, zastanawiamy się nad wyborem nowego motocykla, często w pamięci przywołujemy modele, które pamiętamy z dawnych lat.

Honda to Shadow lub Rebel, Yamaha to Virago, a Kawasaki oczywiście Vulcan. Producenci zbadali marketingowe znaczenie tych reminiscencji i co pewien czas oferują nowe wcielenia starych gwiazd.

Zobaczmy jak wygląda nowy Vulcan.

**N**owy Vulcan to stylistycznie motocykl XXI wieku, idący za trendami mody i kanonu danych konstrukcji. Nie ma w tym nic

dziwnego. Konkurencja w swoich „odmłodzonych” legendach też przyjęła nową stylistykę, zachowując tylko starą renomowaną nazwę modelu. →→

**Kawasaki Vulcan Tourer.**

Dyskusje o wyglądzie czy ocena tegoż są jałowym działaniem. O gustach się nie dyskutuje. Czy jest to motocykl ładny czy nie, to musicie ocenić sami. Darujcie mi więc, że nie zaleje was potokiem pustostówia w stylu: ładny, brzydki, imponujący, rozczarowujący, zachwycający, fantastyczny, itp. Mogę tylko powiedzieć o moim subiektywnym wrażeniu. Dla mnie nowy Vulcan jest intrygujący, ze względu na linie i ciekawe rozwiązania konstrukcyjne (np. zawieszenie). Póki co cały czas zastanawiam się jeszcze nad jego estetyką.

Styl chopper, czy jak kto woli cruiser, nawiązywał zawsze do buntu, kontestacji, indywidualności. Tak też jest reklamowany nowy Vulcan: (...) *nie jest przeciętnym cruiserem. Jego dwucylindrowy silnik oraz unikalny układ zawieszenia czynią z niego maszynę dla niezależnych jeźdźców i nie tylko dla*

*zagorzałych chopperowców. Vulcan S nie wymaga od kierowcy dostosowania się do jakiejś „stadnej większości”, przestarzałej mody lub stylu życia. (...).*

Zobaczmy, co wprawia w ruch nowego Vulcana i co można wywnioskować z tej specyfiki. Jego silnik to dwucylindrowa rzędówka, oczywiście 4-suwowa, 8-zaworowa, dwuwałkowa, chłodzona cieczą, o pojemności skokowej 649 cm<sup>3</sup> i mocy 61 KM (44,7 kW) osiąganey przy 7500 obr./min. Maksymalny moment obrotowy 62,4 Nm osiągnany przy 6600 obr./min. Napęd przenoszony jest przez 6-przekładniową skrzynię biegów łańcuchem na tylne koło.

Silnik nie jest wysilony, to cecha charakterystyczna pojazdów tego typu. Dość wysoko osiągnana jest maksymalna moc i moment obrotowy, ale to też typowe dla motocykli japońskich. Trzeba się do tego przyzwyczaić. Rzadko kiedy można spotkać „japończyka” – mówiąc slangowo – z „mocnym dołem”. Jak to działa w praktyce, trzeba by przekonać się podczas jazdy testowej. →→

**Kawasaki Vulcan Performance.**



Podwozie Vulcana to rama rurowa ze stali o dużej wytrzymałości na rozciąganie. Zawieszenie przednie ma skok 130 mm, tylne – 80 mm. Wymiary motocykla to (dł. x szer. x wys.) 2310 x 880 x 1100 mm. Rozstaw osi 1575 mm. Masa motocykla – 229 kg.

Podstawowy model Vulcana jest oznaczony literą S. Oferowane są też wersje: Tourer i Performance. Tourer ma dość wysoką przednią szybę, zestaw sakw bagażowych oraz oparcie dla pasażera. Wersja Performance ma niską szybę i sportowy układ wydechowy. Ceny Vulcanów zaczyna się od 38.000 zł. ■





# Co mówią liczby?

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: BMW, HARLEY-DAVIDSON, ROMET

Kilka tygodni temu na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury znalazła się taka informacja:  
*(...) 1 112 642 motorowerów i 1 052 149 motocykli – dokładnie tyle jednośladów jest zarejestrowanych w naszej bazie, czyli Centralnej Ewidencji Pojazdów (...).*  
Co właściwie mówią nam te cyfry?



**M**amy w kraju ponad dwa miliony zarejestrowanych silnikowych jednośladów – ponad milion motorowerów i nieco mniej motocy-

kli. Jakie to są pojazdy? Do czego służą, czy są to pojazdy czysto użytkowe czy hobbystyczne? Jak wygląda struktura polskiego motocyklizmu w obliczu powyższych cyfr?



## MOTOROWERY

To najtańsze silnikowe pojazdy jednośladowe w naszym kraju. Ceny nowych motorowerów zaczynają się ok. 4000 zł i ta grupa znajduje chyba najwięcej klientów. Ich jakość i trwałość to inny temat. Nie są to pojazdy konstrukcyjnie złe, są tylko wytwarzane z materiałów niskiej jakości.

Sporo motorowerów widać w dużych miastach, jako pojazdy usługowe, głównie przy dostawach jedzenia. Tu zyskują one coraz większą popularność. Są tanie (szybka amortyzacja kosztów zakupu), zwinne, mało palą i prawie każdy (powyżej 14 roku życia) może na nich jeździć.

Motorowery tracą chyba popularność wśród młodzieży. Przepisy dopuszczające do jazdy motorowerem oraz koszt zdobycia uprawnień zniechęca wiele osób. W wieku 14 lat można otrzymać prawo jazdy kat. AM, uprawniające do jazdy motorowe-

rem. Jego koszt to ok. 1500 zł. To dokument tylko na dwa lata (sezony), bo w wieku 16 lat można już otrzymać prawo jazdy kat. A1, uprawniające do jazdy motocyklami 125 cm<sup>3</sup>.

Dla porównania na początku lat 80. motorowerem można było jeździć od 13 roku życia, a „karta rowerowa”, uprawniająca do tego kosztowała grosze. Wtedy prawo jazdy kategorii A można było otrzymać w wieku 17 lat, więc dla młodego człowieka motorower był pojazdem na cztery lata. Wtedy motorowerów było wszędzie pełno. Dzieciaki jeździły ile się dało po osiedlu, dzielnicy czy po całym mieście. Do tego motorowery były też bardzo popularne wśród emerytów, jeżdżący na działki czy w celach hobbystycznych, np. na ryby.

Dziś młodzieży na motorowerach prawie nie widać. Emeryci zaś wolą tanie samochody. Kim są więc użytkownicy owych 1 112 642 motorowerów? →→





Pewien, i to chyba spory, procent stanowią tak zwane „martwe dusze”. Od wielu to proceder powszechny w całym kraju – rejestruje się motorower na osobę, która nigdy nie posiadała żadnego pojazdu, np. nastoletnią córkę, syna lub żonę. Opłaca się najtańsze ubezpieczenie OC i czeka 3–5 lat, aż dana osoba wypracuje sobie zniżki w polisach ubezpieczeniowych OC za bezszkodową jazdę. Później, gdy na taką osobę zarejestruje się już samochód, oszczędności z owych zniżek są dużo większe niż poniesione koszty na lata opłat polis ubezpieczeniowych motorowerów. Dobrze można to zaobserwować na portalach ogłoszeniowych, gdzie ok. 70 – 80% oferowanych tam Komarów czy Rometów jest bez dokumentów.

Pewną grupę stanowią zapewne młodzi ludzie, których stać na poniesienie kosztów zdobycia prawa jazdy kategorii AM. Wielu starszych ludzi nadal też korzysta z motorowerów, bo są tańsze w utrzymaniu od samochodu. Owszem, tanie używane samochody często są w cenie nowych motorowerów, ale koszty utrzymania, serwisu i napraw auta i motoroweru różnią się drastycznie.

## MOTOCYKLE

Jest ich u nas obecnie 1 052 149. Czy to dużo czy to mało? Kiedyś było ich dużo więcej, ale mieliśmy wtedy kilka własnych fabryk tych pojazdów, a dziś opieramy się głównie na motocyklach z importu. W 1976 roku (szczytowym) liczba motocykli →→

w Polsce była bliska 2 milionów. Dziś najwięcej jest u nas motocykli japońskich wyprodukowanych w latach 1985 – 2020. Motocykle starsze to już pojazdy klasyczne i zabytkowe. Coraz więcej pojawia się też motocykl marek bardziej ekskluzywnych, np. Harley-Davidson, BMW czy marek włoskich.

Sporą grupą, procentowo jest też liczba pojazdów klasycznych i zabytkowych. Tu jednak pojawia się pewna tendencja odwrotna od tego, co ma miejsce w przypadku motorowerów. Realna liczba motocykli może być o kilka (kilkanaście?) procent większa od urzędowego rejestru, gdyż sporo motocykli zabytkowych nie posiada dokumentów. W tym przypadku dokumenty przeważnie gdzieś zaginęły, a Wydziały Komunikacji nie mają już obowiązku przetrzymywania latami dokumentacji pojazdów. Miłośnik zabytkowych motocykli często kupuje motocykl, o którym nie ma śladów w

żadnych rejestrach. Po odrestaurowaniu rejestruje go „na zabytek” i znowu taki motocykl jest oficjalnie wprowadzony do rejestru. Odrestaurowywanie trwa jednak przeważnie kilka lat. Obserwując ten schemat widać, że faktyczna liczba motocykli w Polsce może być w znaczący sposób większa od liczby podawanej przez Centralną Ewidencję Pojazdów.

Co do struktury rynku motocykli japońskich w naszym kraju – pojemnościowej: 125 – 250, 250 – 500, ponad 500 cm<sup>3</sup> oraz wiekowej: 1 – 5, 5 – 10, 10 – 15, 15 – 20 i ponad 20 lat – zwróciłem się z takim zapytaniem do Ministerstwa Cyfryzacji, któremu podlega Centralna Ewidencja Pojazdów, ale po 3 tygodniach oczekiwania nie dostałem żadnej odpowiedzi. Możemy co najwyżej szacunkowo ocenić, jakich motocykli jest u nas najwięcej. Według tego, co widać na drogach, najwięcej jest chyba u nas motocykli japońskich z silnikami o pojemnościach powyżej 450 cm<sup>3</sup>. ■



# Być jak Maverick

czyli  
Kawasaki GPz 900R z 1985 roku



TEKST I ZDJĘCIA: HUBERT PAWŁOWSKI

Lata 80. to między innymi czasy kaset VHS, a na nich, przegrywane z siódmej kopii amerykańskie filmy akcji. Wśród nich także „Top Gun”. Każdy zapamiętał z niego coś innego. Jedni wartką akcją, niektórzy, co bardziej spostrzegawczy, samoloty F 14A Tomcat, jeszcze inni płomienny filmowy romans. Mnie zaś urzekła ścieżka dźwiękowa – kawał naprawdę dobrej, oskarowej zresztą roboty – oraz motocykl Kawasaki GPz 900R. A dokładniej rzecz biorąc jego wersja A2 z 1985 roku.

**I**kona tamtych czasów. Kultowy rzekłbym nawet, chociaż bardzo nie lubię tego określenia. Jednak pasuje ono do niego jak ulał. Wspaniały... i w naszej ówczesnej rzeczywistości całkowicie niedostępny. Jak mawiał poeta: „poza zasięgiem marzeń”. Bo w tamtej rzeczywi-

stości marzeniem był na przykład wianuszek rolek papieru toaletowego. Często zresztą również niedostępnym. Tak nawiasem mówiąc to rok 2020 pokazał dobitnie, że takie proste marzenia mogą wracać.

Od tamtych czasów minęły trzy dekady. W tym czasie zdążyło się zmienić wszystko. Tymcza- ➔➔



sem GPz900R nadal pozostawała na mojej liście marzeń. Nie powiem, że nie próbowałem zdobyć jej wcześniej. Jednak kończyło się na tym, że albo znikła zanim zdążyłem chwycić za telefon, albo właściciel zdążył się rozmyślić. Bo też tak było. Więc, jak to mawiają, sumienie miałem czyste, bo nieużywane. Inna sprawa, że chodziło mi o jak najwcześniejszą jej wersję w jak najbardziej oryginalnym stanie. A taka jak na złość nie chciała się trafić. Takie egzemplarze zresztą rzadko występują w przyrodzie.

Z jednej strony to może i dobrze? Konfrontacja z dawnymi marzeniami może być niebezpieczna. Bo co w sytuacji, gdy dawny obiekt westchnień okaże się jednym wielkim rozczarowaniem? Czy nie lepiej czasem pozostawić go w spokoju?

Tego typu dylematy przestają mieć jednak jakiegokolwiek znaczenie w momencie, gdy w ogłoszeniu trafia się taki egzemplarz! GPz900R A2 z 1985 roku w stanie oryginalnym i podobno jeżdżącym. Pierwszy rok sprzedaży w Europie, dokładnie ta sama wersja jak w kultowym filmie „Top Gun”.

Szybki telefon do właściciela. Mówi że ogłoszenie niby jeszcze aktualne, ale już ma na sobotę rano umówionego jakiegoś potencjalnego kupca, więc nie wie, jak to będzie. Rzut oka na kalendarz – kurde, mamy czwartek. W takim razie jest tylko jedno wyjście – przyjadę w piątek. Właściciel się zgadza, a grafik w pracy mi sprzyja.

Umowę podpisaliśmy w małej knajpce naprzeciwko domu sprzedającego i dopiero po dopełnieniu formalności dokonałem właściwych oględzin, które zresztą wypadły pomyślnie.

Stan był zgodny z opisem. Niewielkie uszkodzenia lakieru wynikające z normalnego użytkowania nie są powodem do dramatyzowania i darcia szat. Nieoryginalna jest kanapa, jednak robiona przez specjalistę i zasadniczo wizualnie nie do odróżnienia od oryginalnej.

Legendarność tego motocykla nie wynika tylko i wyłącznie z jego firmowej roli, chociaż dała mu ona nieśmiertelność w kulturze masowej. Zresztą, ten filmowy epizod był ponoć wynikiem przypadku, gdyż pierwotnie miała wystąpić w nim Honda. →→

Ale przedstawiciele koncernu nie zaakceptowali scenariusza, w którym bohaterowie będą jeździli na motocyklach bez kasków. Zgodnie zresztą z miejscowym prawem. Stało to jednak w sprzeczności z filozofią bezpieczeństwa firmy. Producent filmu zwrócił się wobec tego do Kawasaki. Przedstawiciele KHI oczywiście żadnego problemu nie widzieli. Wobec tego to Kawasaki wystąpiło w filmie, który okazał się być chyba najważniejszą produkcją kinową lat 80. Dzięki temu przestał być tylko produktem. Stał się symbolem, ikoną swoich czasów.

Ale było coś jeszcze. Ten motocykl zmienił zasady gry. Do końca lat 70. zasada konstrukcji motocykli tej klasy była dość niewyszukana. Wystarczyło dać klientom nowoczesny i brutalnie mocny silnik w klasycznym opakowaniu. To, że zawieszania i hamulce nie nadążały za osiąganymi, nikomu specjalnie nie przeszkadzało. Może poza prasą i aktywistami, protestującymi przeciwko sprzedaży „widowmakers”, jak zwykło się nazywać te maszyny. Firmie zapewne było to nawet na rękę, bowiem takie artykuły prasowe działały jak najlepsza reklama. W dodatku za darmo. Tak więc matki klęły na czy świat stoi, młodym motocyklistom krew wrzała, a agenci ubezpieczeniowi zacierali ręce.

Tak funkcjonowała dwusuwowa seria H. Działało to także perfekcyjnie w przypadku serii Z, które dla Kawasaki wykonały naprawdę dobrą robotę. Według podobnej zasady zbudowane były także pierwsze GPz, wywodzące się zresztą technicznie wprost z serii Z. Jeszcze bardziej podkręcone silniki, wiotkie ramy i słabe hamulce – proste jak życie rockersa.

Tyle, że to już nie wystarczyło. Czasy się zmieniły. Konkurencja miała już w ofercie

nowocześniejsze motocykle, chłodzone cieczą i o szesnastu zaworach w głowicach, przeciwko którym Kawasaki mogła wystawić stare ośmiozaworowce, chłodzone powietrzem, które w tej konfiguracji doszły do technicznego kresu swoich możliwości.

Druga sprawa, równie ważna, to zmiana filozofii w konstrukcji motocykli tego segmentu. Pojazd już miał być nie tylko najszybszy i najmocniejszy. On miał być w ogóle „naj”.

W Kawasaki zdawano sobie z tego sprawę. Brak naprawdę nowoczesnego motocykla w ofercie to poważny problem. Ale jednocześnie i szansa. I podczas gdy w salonach na klientów czekały nadal ośmiozaworowe, chłodzone wiatrem motocykle „starej szkoły”, ciągle zresztą modernizowane, w wielkiej tajemnicy powstawała nowa maszyna. Taka, która miała za jednym ciosem zmieść wszystko z planszy. Motocykl przyszłości, który wyprzedzi wszystko (i wszystkich) o całą epokę.

Zaprojektować przyszłość. Zadanie z pozoru niemożliwe. A jednak. Po sześciu latach prac, pod- ➔➔





Obawy okazały się jednak nieuzasadnione i w tym wymagającym wyścigu GPz 900R zajęły dwa pierwsze miejsca. A dalej już poszło rozpędem. Rok później w „fabryce marzeń” rozpoczęto zdjęcia do filmu „Top Gun”. To że piloci samolotów myśliwskich dosiadają dobrych motocykli myślę, że powszechnie wiadomo. Jaki zatem motocykl może być używany przez adepta najlepszej szkoły lotników wojskowych na świecie? Wybór był wówczas oczywisty. I tak

czas których założenia zmieniały się kilka razy a niemal gotowe projekty lądowały w koszu, pod koniec 1983 roku w Kalifornii wreszcie zaprezentowano nową broń Kawasaki. Dziennikarze początkowo podeszli do tej nowości z rezerwą, jednak po prezentacji przyznali, że opowieść o najnowocześniejszym motocyklu świata nie była częścią przechwałki. Motocykl był rzeczywiście doskonały, osiągał jako pierwszy seryjny jednośląd prędkość 150 mph (240 km/h) oraz pokonywał ćwiartkę w niecałe 11 sekund. Ale przede wszystkim prowadził się jak nic innego.

Prasa rozpływała się w pochwałach. Jednak mieć dobry produkt, a dobrze go sprzedać, to są dwie różne sprawy. Potrzeba było czegoś spektakularnego. W końcu wyjątkowy produkt zasługuje przecież na wyjątkową oprawę. W 1984 roku wystawiono trzy seryjne egzemplarze do wyścigu Tourist Trophy na Wyspie Man. Bardzo ryzykowne posunięcie. Jedna z wersji tej opowieści głosi, że była to oddolna inicjatywa dealerów, niekonsultowana z samym koncernem. Bo gdyby coś poszło nie tak...

jak Tom Cruise dzięki tej roli stał się najbardziej rozpoznawalną gwiazdą Hollywood swojego pokolenia, tak GPz 900R został niejako skazany na sukces.

I oto stoi przede mną. Najszybszy i najnowocześniejszy seryjny motocykl swoich czasów. Efekt zupełnie nowego podejścia do konstrukcji jednoślądów. Całkowicie nowa filozofia budowy motocykli. Czy opinie na jego temat nie były jednak przesadzone?

Na pierwszy rzut oka wygląda on bardzo podobnie do starszych GPz, wywodzących się jeszcze z serii Z. Ale to tylko pozory. Pod podobnymi owiewkami kryje się całkowicie nowa konstrukcja. Najbardziej rzucającą się w oczy nowością jest oczywiście silnik. Podobnie jak u poprzednika jest on rzędową czwórką, chociaż na etapie projektów nie było to wcale takie oczywiste. Tu podobieństwa się kończą.

Przed wszystkim zerwano z tradycją chłodzenia powietrzem i dwoma zaworami na cylinder. Nowa jednostka ma szesnaście zaworów i dzięki swo- ➔➔



jej kompaktowej budowie ma znacznie mniejsze wymiary niż 750 poprzedniej generacji GPz, mimo większej pojemności. Łańcuszek rozrządu przeniesiony został pod lewą pokrywę i przez to silnik jest nieco asymetryczny, co jednak nie rzuca się w oczy. Silnik oczywiście dostał chłodzenie cieczą, zachowano także chłodnicę oleju, jednak przeniesiono ją w inne miejsce. Skrzynia biegów zyskała jeszcze jedno przełożenie i teraz liczy ich sześć. Sprzęgło sterowane jest hydraulicznie. Kolejną nowością, ukrytą jednak pod owiewkami, jest rama. Jest grzbietowa zamiast podwójnej kołyski, z alumini-

To co przykuwa uwagę, to zastosowanie nietypowego rozmiaru kół. Tylne to normalna w tamtych czasach 18., przód to 16. Charakterystyczna cecha wczesnych 900R. Wygląda to trochę dziwnie, jednak w tamtych czasach dopiero szukano właściwych rozwiązań.

Tak na marginesie – zawsze mnie ciekawiło to podobieństwo sylwetek GPz 900R z GPz 750 i 1100 serii A. W którą stronę przebiegał przepływ pomysłów? Która jest podobna do której?



Pozycja za sterami również jest podobna do tej, którą znamy z wcześniejszych GPz, czyli „podróż z nogami do tyłu” i ciężarem ciała wspartym na rękach. Tyle, że w przeciwieństwie do starszego modelu, jest ona o wiele wygodniejsza i wykorzystanie 900R w charakterze motocykla turystycznego nie jest żadnym problemem, czego o jej „starszych siostrach” raczej powiedzieć nie można.

wym stelażem w części tylnej. Silnik pełni przy tym rolę elementu nośnego, z powodzeniem zastępując brakujące części klasycznej ramy. Według dzisiejszych standardów powiedzielibyśmy, że maszyna jest potężna. Ale pamiętać należy, że w latach 80. była mniejsza niż ówczesne 750, za to osiągi miała lepsze niż litrówki.

Zawieszenie to znane jest nam już z nieco wcześniejszych GPz (serii A) z AVDS z przodu i Uni-Trak z tyłu. Niby to samo, ale diabeł tkwi w szczegółach. Podobnie jest ze specyficznym mocowaniem tylnej osi ułatwiającym regulację napędu. To samo rozwiązanie znajdziemy w starszych GPz serii A.

Układ wskaźników oraz same zegary są z grubsza podobne, jak w starszej wersji. Pojawiły się wskaźniki temperatury płynu chłodzącego oraz poziomu paliwa. W starszej wersji GPz wskaźnik poziomu paliwa był realizowany za pomocą wyświetlacza ciekłokrystalicznego, który był jednak dość mało czytelny, szczególnie w sytuacji gdy w zbiorniku pozostawało niewiele benzyny.

Układ przełączników jest całkowicie współczesny i dla kogoś, kto jeździł nowszymi motocyklami, nie będzie stanowił problemu. We wcześniejszych modelach układ był inny i wymagał przyzwyczajenia.



Cięgło ssania wreszcie pojawiło się na kierownicy i ma ono możliwość płynnego stopniowania. W starszych motocyklach znajdowało się ono przy gaźnikach i miało tylko opcje włączone / wyłączone – oczywiście w tych, które w gaźniki były wyposażone. Mało bowiem znanym faktem jest, że flagowe GPz 1100 oraz GPz 750 Turbo wyposażone były we wtrysk paliwa, zwany wówczas DFI (Digital Fuel Injection).

Trochę szkoda, że w 900R powrócono do gaźników i zrezygnowano z wyświetlaczy ciekłokrystalicznych. Może uznano, że nie potrzeba w nim wodotrysków?

W tym miejscu powinienem może podać dane techniczne GPz900R, jednak nie zrobię tego, bo po pierwsze można je bez problemu wyszukać w internecie, a po drugie, po niemal czterdziestu latach od premiery, nie jest to już takie istotne. Ważniejsze jest to, czego nie uda się znaleźć w internecie.

Silnik odpala praktycznie na strzał, niezależnie od tego czy jest ciepły czy zimny. Tu czeka nas pierwsza niespodzianka – jednostka napędowa niemal nie powoduje wibracji. To efekt zastosowania w jej konstrukcji wałka wyrównowazającego. Drugi fenomen, który uświadamiamy sobie po przejechaniu już kilkuset metrów, to spostrzeżenie, że ten motocykl w zasadzie zachowuje się jak normalny, współczesny jednośląd. Prowadzi się z chirurgiczną wręcz precyzją, robi dokładnie to, co chce kierowca. Nie ma tego dziwnego uczucia balansowania na wysokiej drabinie malarskiej, dobrze znanego z wcześniejszych modeli. Kolejna niespodzianka to elastyczność motoru. Przyspiesza zawsze i chętnie, mrużąc przy tym przyjemnie, pozornie bez wysiłku. Nie ma znanych dobrze z poprzednich modeli gwałtownych przyrostów mocy. Wszystko odbywa się płynnie. Zmiana biegów to sama przyjemność – precyzja mechanizmu jest niesamowita, nawet w porównaniu do wielu współczesnych konstrukcji. A przecież ta maszyna ma już skończone 36 lat. Warto jeszcze nadmienić że ta ładna, charakte-

rystyczna owiewka bardzo dobrze zabezpiecza przed zimnem, co docenimy w chłodniejszych porach roku.

Porównanie do starszego o kilka lat modelu wydaje się tu naturalne. Wszystko jest tu po prostu lepsze, poprawione i udoskonalone. Wydaje się, że te motocykle dzielą nie dwa lata lecz co najmniej dekada.

Jazda GPz 900R jest naprawdę relaksująca. W jej zachowaniu nie ma miejsca na jakieś niespodzianki. Jest jak mistrz kung-fu: precyzyjna, opanowana, dokładnie wie co robi. Analogicznie, starsza wersja zachowuje się na drodze jak barbarzyńca. Siła, adrenalina – ale technicznie to taka trochę partyzantka. Po tym porównaniu zaczynam rozumieć, czemu to właśnie GPz 900R dostała jako pierwsza nazwę „Ninja”. W rzeczywistości zaproponował ją amerykański szef marketingu Kawasaki, Mike Vaughan i musiał długo przekonywać do niej zarząd firmy, bowiem w Japonii ninja budzą raczej mało pozytywne skojarzenia. Kierownictwo w końcu uległo, ale nie do końca i nazwa „Ninja” pojawiła się początkowo najpierw w USA. Dlatego na tym egzemplarzu jej nie znajdziemy. Pomysł z nazwą jednak chwycił a morał z tej historii jest taki, że z pewnymi pomysłami warto wyjść poza własne podwórko.

Pisanie o problemach technicznych GPz 900R w zasadzie mija się z celem. W przypadku motocykla, którego wiek wielkimi krokami zbliża się do czterdziestki, w zasadzie zdarzyć może się wszystko, przy czym charakter tych usterek bardziej będzie zależał od stopnia zadbania danego egzemplarza. Jedyne usterki mojego egzemplarza wynikały z ogólnego zastania oraz błędu w naprawie instalacji elektrycznej przeprowadzonej przez któregoś z poprzednich właścicieli.

Wracając do domu los spłatał mi jeszcze jednego figła. Otóż droga powrotna wypadła przez Ramstein. Przejazd Kawasaki GPz 900R obok amerykańskiej bazy lotniczej oraz stojących F-16 jest bezcennym przeżyciem. Za wszystko inne zapłacisz kartą. ■

# Nasze babcie, motocyklistki

TEKST: KATARZYNA SZYMALA, ZDJĘCIA: NAC

Czy w dzisiejszych czasach Kobieta na jednośladzie jest jeszcze czymś zaskakującym? A dziesięć, czy dwadzieścia lat temu Kobieta prowadząca motocykl dziwiła? Od pewnego czasu mam przyjemność przedstawiać Wam, moim zdaniem, nietuzinkowe kobiety – ale to, że prowadzą taki środek transportu to w rzeczywistości dodatek do ich wyjątkowej osobowości. A jak to było kiedyś?

**W**edług mnie, sama jazda motocyklem nie czyni człowieka szczególnym, jednak uważam, że takie hobby pochłania ludzi z pewnymi cechami charakteru i predyspozycjami. O ile to prawdziwa pasja. Nie ma na to większego wpływu płeć. Dziś słów kilka o wyjątkowych kobietach z przed lat. Wczujcie się w okoliczności i wyobraźcie sobie ile takie zajęcie kosztowało je trudu!

Pewnego dnia w bezkresach internetu zobaczyłam czarno-białe zdjęcie kobiety siedzącej na motocyklu z intrygującą ramą (wszędzie miała otwory) i niedużym silnikiem. Podrażyłam temat i udało się dokonać i identyfikacji. **Irena Latasówna** na SHL 98 z silnikiem Villiers, jedna z pierwszych polek jeżdżących na motocyklu i startująca w rajdach. Znając odrobinę kontekst i uwarunkowania społeczne dwudziestolecia międzywojennego myślę, że nie było jej łatwo, ale zakładałam, że robiła to dla frajdy, a to szanuję. Swoją przygodę z motocyklami zaczynała od AJW 500, później Rudge 250 i równolegle SHL 98. Często w prasie powtarzała się opinia o dobrym opanowaniu maszyny przez Irenę Latosówną. Podobno jej Rudge był specjalnie przystosowany do wyścigów i →



*Krakowianka Irena Latasówna na motocyklu SHL98 podczas wyścigu w Ojcowie w 1939 roku.*



*Hilda Szusterówna z Bielska na motocyklu BSA 250.*

osiągał prędkość 140 km/h! Startowała między innymi w Rajdzie Tatrzańskim, Ojcowie, Cieszynie. Jednak mistrzostwem dla mnie jest informacja zawarta w piśmie „Refleksje. Magazyn aktualności współczesnych” (kwiecień, maj, czerwiec 1938 roku), gdzie znajduje się notka o planach Ireny na turystyczny rajd Sokołami, wraz z drugą amazonką Hildą Szusterówną, przez Rumunię, Jugosławię, Włochy, Francję, Belgię i Niemcy. Niestety nie znalazłam informacji czy ten plan udało się zrealizować. Mało informacji można znaleźć o jej życiu, a myślę, że mogła być bardzo ciekawa postacią. Nie ustaliłam nawet, w którym roku się urodziła. Nie wiadomo też co się z nią działo w czasie wojny i po... Druga bardzo zastanawiająca dla mnie sprawa czy ktoś ma np. replikę takiej wersji SHL?

**Marja** (pisownia oryginalna) **Stefanowicz-Tokarska** była jedyną kobietą, która brała udział w II Rajdzie Tatrzańskim. W Narodowym Archiwum Cyfrowym można zleźć fotografię z czerwca 1938 roku,

przedstawia moment startu Marji. W magazynie „Auto” (lipiec, 1938 roku) czytamy, że Marja zajęła drugie miejsce w kategorii motocykli do 600 cm<sup>3</sup> z wózkiem „która na niebezpiecznych serpentynach zachowywała się doprawdy bohatersko ścinając ostro zakręty o milimetry od pni drzewnych”. Wracając z próby szybkości Stefanowicz-Tokarska zabrała ze sobą pasażera i przy zjeździe z góry w wymęczonym i przeciążonym motocyklu zawiadły hamulce, co spowodowało wypadnięcie z trasy. Na szczęście motocykl zatrzymał się ma drzewie i nie

runął w przepaść. Uszkodzona została kierownica i rama wózka, jednak zawodniczka kontynuowała start w rajdzie. Dwa lata wcześniej w Parku Paderewskiego w Warszawie Marja brała udział w konkursie piękności motocykli, gdzie jej Sokół 600 zdobył Grand Prix. Niestety jak zwykle w takich tematach nie udało mi się ustalić ani daty urodzenia, ani co działo się dalej z tą motocyklistką.

**Zofia Schuch-Nikiel** – kolejna polska motocyklistka z bardzo interesującym życiorysem. Jeździła moto- ➔➔



*Marja Stefanowicz-Tokarska na motocyklu DKW 500 podczas II Rajdu Tatrzańskiego. Rok 1938.*

cyklem FN M60 (350 cm<sup>3</sup> OHV). Szkoda, że obecne feministki nie biorą przykładu z takich kobiet. Poczytajcie o niej bo naprawę warto! Urodzona w 1916 roku, motocyklowa turystka, sanitariuszka w Powstaniu Warszawskim, w czasie wojny pomagała w ratowaniu Żydów, po wojnie inwigilowana i aresztowana przez UB, była znaną w Warszawie nauczycielką języka francuskiego. Tu przytoczę tylko cytat z jej wspomnień:

*(...) Studia skończyłam w lipcu 1939 roku, potem pojechałam do Anglii. Miałam inne plany życiowe, ale jak się dowiedziałam, że ma być wojna z Niemcami, to prędko wróciłam swoim motocyklem, na którym przez wiele lat zwiedzałam Europę Zachodnią przez cały okres studiów. Od Antwerpii po Neapol przez całą zachodnią Europę jeździłam sama na motocyklu. Dzisiaj to jest nie do pomyślenia, ale wtedy mogłam podróżować mając malutki namiocik i gdziekolwiek się zatrzymywałam mogłam rozłożyć namiot, spać sama i nic mi się nigdy nie stało. (...)*

Na koniec jeszcze smaczek – **Wanda Rutkiewicz** – osoba, której chyba nikomu nie trzeba przedstawiać. Wybitna polska alpinistka i himalaistka. Jako trzecia kobieta na świecie i pierwsza Europejka stanęła na Mount Evereście, najwyższym szczycie ziemi. Posiadała i jeździła Junakiem. Prywatnie łączy mnie z nią jeszcze jedna rzecz – obie przez pewien czas, choć oczywiście w zupełnie innych latach, pracowałyśmy w Warszawie w Instytucie Maszyn Matematycznych.

To jak? Może Twoja babcia też jeździła motocyklem? Przytoczone notki z życiorysów to tylko przystawka. Mam nadzieję, że zasiałam ziarnko ciekawości. Z całego serca polecam stronę Pani Doroty Rawicz-Lipińskiej: [www.dawnepolskie-motocyklistki.blogspot.com](http://www.dawnepolskie-motocyklistki.blogspot.com). Takich kobiet było dużo więcej i uwierzcie mi, że i obecnie są, tylko musicie uważnie się rozglądać. ■

190 M O T O Nr. 4 Kwiecień 1939.

## Pani i motor



zaczyna się dopiero właśnie rozwijać na szerszą skalę, zataczając coraz to szersze kręgi.

Obok maszyn o różnych większych litrażach dużą frekwencją cieszą się moto - rowery tzw. setki przeważnie dwutaktowe, gdyż są więcej użytkowane, to też mają dużo zwolenników popularyzując tym, ten piękny i ciekawy sport.

Kobiety dzisiaj opanowały sport w różnych jego gałęziach, do których dawniej mniej, albo w ogóle nie zbliżały się. Coraz częściej widzimy panie samodzielnie prowadzące samochody, a nawet ostatnio i motocykle.

W krajach zachodnioeuropejskich motoryzacja przestała być sportem wyłącznie męskim, jest ona szeroko rozszerzana oraz udostępniana wśród kobiet, to też motocyklistka nie jest tam rzadkością.

U nas w Polsce sport ten narazie mniej jest uprawiany przez panie; — jednostki tylko jeżdżą, które jednak stale nam przybywają.

Nie każda z nas może posiadać własną maszynę, co jest zupełnie zrozumiałe, ale mamy przecież tyle możliwości zapoznania się z motocyklizmem. Część naszych mężów, braci oraz kolegów posiada motory, z których mamy możliwość korzystać. Sztuka jazdy oraz zdobycie wiedzy praktyczno - technicznej jest dla nas zupełnie przystępne do zrozumienia i wystarcza tylko dobra wola do zrozumienia i chęć nauki.

Samodzielne prowadzenie motoru jest tak miłym i ciekawym sportem, pełnym niezatartych wrażeń, że trudno wypowiedzieć. Rozumieją to tylko ci, którzy sami jeżdżą. A pożytek? Duży mamy. Sama jazda wyrabia szybką orientację, daje odprężenie umysłu, satysfakcję wewnętrzną oraz przez dostarczanie nam stale zmieniających krajobrazów, wyrabia w nas poczucie piękna dla przyrody łącząc przyjemne z pożytecznym.

(—) Rena Iwańska  
Częstochowski Klub Motocyklowy.

*Autorka artykułu na czele defilady.*

Motoryzacja w obecnej chwili, to hasło ogólne, problem doniosłego znaczenia.

Po zakończeniu wojny światowej, sport motocyklowy

Artykuł, który ukazał się w kwietniu 1939 roku w miesięczniku „Motocykl i Cyclecar”.

# Oto jedzie młodość

TEKST I ZDJĘCIA: GRZEGORZ WĄSIK

Sezon Moto GP we wszystkich trzech klasach można uznać za otwarty, i to z hukiem. W samym tylko kwietniu odbyły się pełne 3 rundy planowanego kalendarza, i tym razem obyło się bez opóźnień, ale także bez publiczności.



**T**a w odbiornikach TV oraz na sesjach internetowych transmisji dzielnie śledziłem poczynania zawodników nie mogąc się doczekać wyjazdu z upragnionym biletem na wybrany tor. A przyznać trzeba, że kolejny rok z rzędu mamy niezwykle emocjonujące wyścigi w stawce, która nigdy dotąd nie była tak blisko siebie. Regularnie top 10 kwalifika-

cji mieści się w jednej (dosłownie **jednej**) sekundzie a drugi z kolei wyścig w Portimao zakończył się dojechaniem wszystkich zawodników w czasie zamykającym się zaledwie szesnastoma sekundami – no tego to jeszcze tu nigdy nie było. Tu liczą się nie dziesiąte, ale setne części sekundy. Technika jazdy musi być dopracowana do perfekcji. →→



Atrakcyjność poszczególnych weekendów należy zawdzięczać najnowszym regulacjom, znacznemu wyrównaniu budżetów oraz zaangażowaniu zespołów w rozwój maszyn. Dodając niezwykle utalentowane grono silnie zmotywowanych i bardzo młodych zawodników – mieszanka wybuchowa jest gotowa. I to jest najlepsze, co można mieć. Jak oglądam te zawody, właściwie z małymi przerwami od 25 lat, tak nie pamiętam tylu różnych zawodników na podium, tylu zmian w stawce i takiej walki do końca, walki o każdy dosłownie milimetr, każdą dziesiątą część sekundy. Oszłamiająca ilość atrakcji. Należy tu oczywiście dodać, że brak kontuzjowanego Marka Marqueza nieco „pomógł” i rozwinął konkurencyjność reszty zawodników, ale i z nim zamieszanie w stawce jest wielkie i przyprawia nas, kibiców, o zachwyty sportowym charakterem widowiska.

Co jeszcze należy dodać? Na pewno fakt oczywisty, że zmiana warty w gronie tej elity ścigania właśnie następuje i czas młodych wilków nadchodzi nieubłagalnie. On już de facto nadszedł. W stawce najstarszym seniorem, mówiąc nieładnie, jest Valentino Rossi. Mam odczucie, że jak ten starzejący się lew on jeszcze idzie ze stadem, ponieważ inaczej żyć nie potrafi, jeszcze raz na kilka wydarzeń kogoś nieco ugryzie (wyprzedzi), ale już wie, że to nieuchronny koniec konkurencyjności. Zepchnięty do satelickiego zespołu Yamahy Petronas, nieco zgaszony podwywiadów, niepewny na torze. Tylko patrzeć jak sam odejdzie lub zostanie zwolniony. Osobiście mam do niego słabość pamiętając czasy glorii i niezliczonej liczby spektakularnych zwycięstw, ale żał jest patrzeć na obecnie zajmowane miejsca pod koniec stawki i bardzo słabe kwalifikacje. →→

Dla Valentino niełatwo jest zaakceptować taką kolej rzeczy, ale z drugiej strony prawie nikt jak on, i jego słynna akademia jazdy, nie szkoli i nie trenuje tylu nowych kierowców, a może kiedyś mistrzów świata. Stawiam tezę, że w momencie gdy Rossi wpada na linii mety, kilka sekund za swoim dużo młodszym wychowankiem z zespołu VR46 Ducati, na jego twarzy mieszają się uśmiech i łzy. Oby tego uśmiechu było więcej, a wiem, że w przypadku Valentino tak właśnie jest.

Kto natomiast wiezie prym? No młodzi i głównie oni właśnie. Fabio Quartararo wygrał dwa razy w pięknym stylu, Francesco Bagnaia pięknie walczy na firmowym Ducati dając do myślenia takiemu gwiazdorowi jak Jack Miller, a Joan Mir i Franco Morbidelli nie są gorsi. Obaj regularnie wchodzą do tzw. top 5 i walczą o podium.

Pretendent i debiutant z roku 2019 Fabio Quartararo wygląda na bardzo mocnego gracza w tym sezonie, nie odpuści szansy aby pokonać znacznie starszego od siebie rodaka Johanna Zarco. Marc Marquez właśnie wraca, cierpi fizycznie po koszarnej kontuzji, ale wraca i dołączy do stawki walczącej o pierwsze miejsca, to jest pewne. Co prawda musi także pokonać obecnego Mistrza Świata Joana Mira, musi uważać na wszystkie cztery Ducati, no i musi wreszcie pokazać, że mimo 10 miesięcznej przerwy nadal potrafi zadziwić świat i Hondę swoimi wyjątkowymi umiejętnościami. Ale mam przecucie, że przerwa tylko go zmobilizowała i komu jak komu, ale jemu „zaproszeń do tańca” wysyłać nie trzeba.

Zespoły także, same w sobie, zadziwiają skutecznością, nie ma tu słabeuszy więc całość →→





stawki wręcz lata po torach, poruszając się z prędkością 360 km/h (tak, to nowy rekord prędkości na prostej ustanowiony w Katarze). To prawdziwie pachnące spalinami i ryczące hukiem wydechów bestie na dwóch kołach, napędzane mocą 280 koni mechanicznych na każdą jednostkę. Według mnie seria w obecnej formie pozostawia daleko za sobą wszystkie inne motor-sporty, łącznie z banalnie nudną i do bólu przewidywalną F1. Team Suzuki, w piątym roku po debiucie (a dokładnie powrocie z bardzo długiej nieobecności), zgarbił mistrzostwo świata w 2020. Nikt wcześniej w to nie wierzył. KTM Red Bull, marka rodem z Austrii, potrafi wygrywać po 2 wyścigi z rzędu a to jest przecież jeszcze młodsza ekipa w stawce, stworzona praktycznie od zera. Do grona demonów prędkości właśnie dołączyła Aprilia ze swoim modelem RS GP i już startuje z pierwszej linii. Tak

więc na każdy wyścig czeka się z niecierpliwością, każdy zakręt niesie coś nowego i każde podium jest inne. Czekamy na kolejny wyścig, przenosząc się do zawsze słonecznej i atrakcyjnej Hiszpanii na tor Jerez. Po pierwszych trzech kwalifikacjach czołówka stawki wygląda następująco:

1. Fabio Quartararo – Monster Energy Yamaha – 61 punktów (22 lata, debiut w 2019),
2. Francesco Bagnaia – Ducati Lenovo Team – 46 punktów (24 lata, debiut w 2019),
3. Maveric Vinales – Monster Energy Yamaha – 41 punktów (26 lat, debiut w 2015),
4. Johan Zarco – Pramac Racing Ducati – 40 punktów (31 lat, debiut w 2017),
5. Joan Mir – Team Suzuki Ecstar – 38 punktów (24 lata, debiut w 2019),
6. Alex Espargaro – Aprilia Racing Team Gresini – 25 punktów (32 lata, debiut w 2009). ■



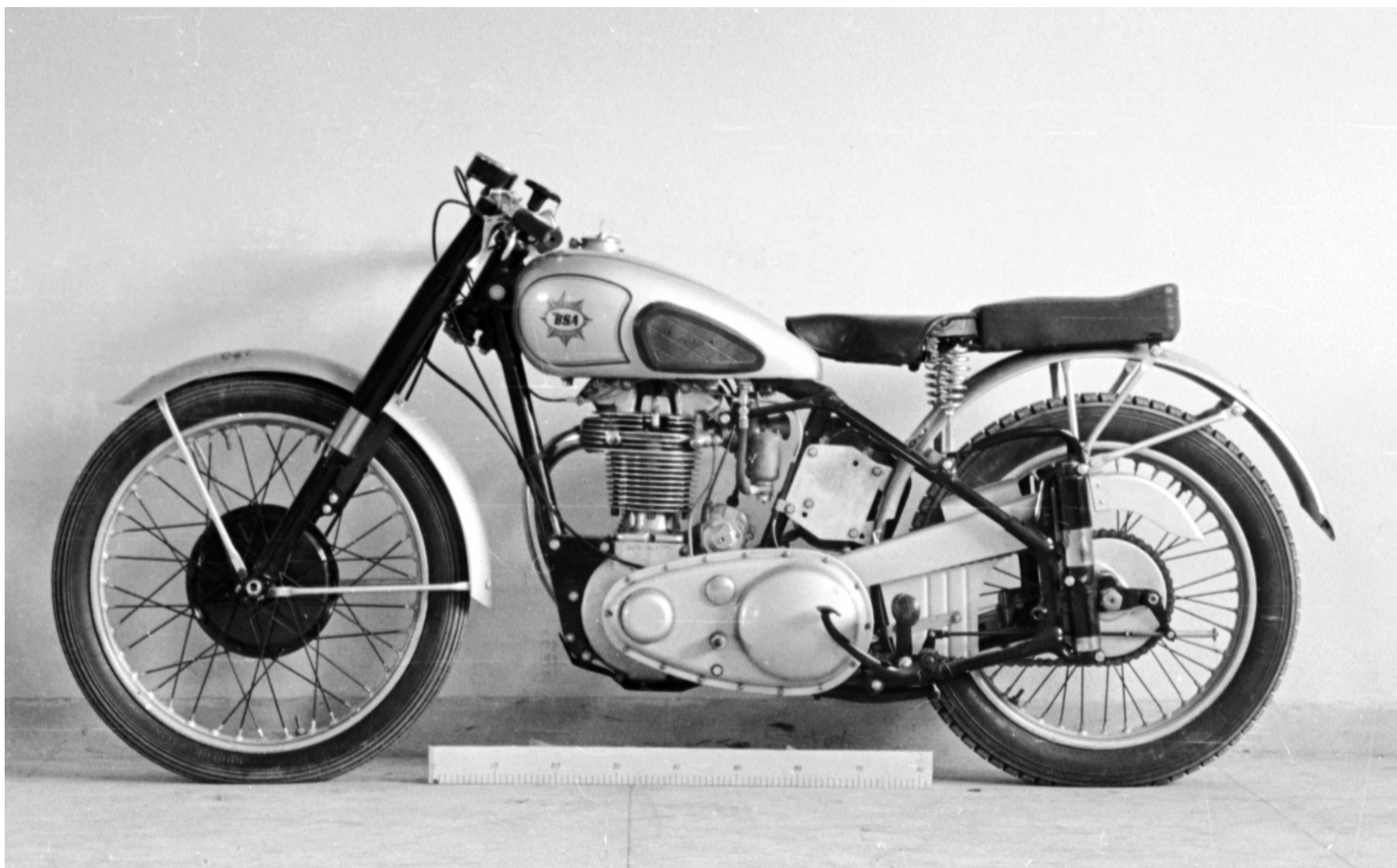
# Motocykle sportowe w Ludowym Wojsku Polskim

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM AUTORA

Od drugiej połowy lat 40. do lat 60., warszawski Centralny Wojskowy Klub Sportowy Legia posiadał najsilniejszą sekcję motocyklową w kraju. Wojsko posiadało spore fundusze, w tym dewizy, na zakup profesjonalnych zagranicznych motocykli sportowych. Z drugiej strony różnymi zachętami ściągnięto w barwy Legii najlepszych zawodników w Polsce. Motocykle sportowe Legii w oficjalnej ewidencji figurowały na etatach wojskowych.



*Reprezentacja Sekcji Motocyklowej CWKS Legia (Warszawa).  
Na pierwszym planie motocykle Triumph i Matchless. Z tyłu Jawy i BMW. W pierwszym rzędzie, pierwszy z prawej stoi Andrzej Żymirski. Początek lat 50.*



**Motocykl sportowy BSA Gold Star z jednej z pierwszych partii sprowadzonych do Polski. Na przestrzeni kilku lat dotarło do nas kilkadziesiąt sztuk sportowych motocykli BSA, między innymi modeli: A7 oraz Gold Star z silnikami 350 i 500 (DB i DBD). Część z nich trafiła do klubów wojskowych.**

**A**ktywność Legii na polu sportowym, w oficjalnych założeniach i raportach, motywowano względami prestiżowymi i szkoleniowymi. Tak wspominał to Andrzej Kwiatkowski:

*(...) Andrzej Żymirski stał się trenerem w CWKS Legia i to jemu udało się przekonać odpowiednich generałów na temat przydziału dewiz naimport angielskich motocykli BSA Gold Starów dla Sekcji Motorowej tego klubu. Notabene: wtedy znano w Polsce nazwę „Gold Star”, ale widocznie nie wiadziiano, że Gold Star’y robione były w kilku wersjach: od wyścigówki do obserwacyjnych rajdów, tak więc my musieliśmy sobie przystrajać nasze Gold Star’y do poszczególnych typów zawodów.*

Relacja złożona autorowi, Warszawa 19 lutego 2011 roku.

Sekcja Motocyklowa CWKS Legia dysponowała najlepszymi motocyklami sportowymi w Polsce, były wśród nich między innymi takie marki jak:

BSA, Matchless, Triumph, Norton, Zündapp oraz specjalne sportowe Jawy.

*Centralny Wojskowy Klub Sportowy otrzymał niedawno z NRF cenną przesyłkę. Były to zamówione w zeszłym roku motocykle marki Zündapp. Tak więc park maszyn CWKS-u powiększył się o kilka motocykli sportowych wysokiej jakości, specjalnie przygotowanych przez fabrykę do imprez rajdowych.*

*W czasie I eliminacji do rajdowych mistrzostw Polski, która odbyła się w Iwoniczu, na starcie stanęło m.in. trzy motocykle Zündapp Elastic 250 oraz dwa motocykle z przyczepkami Zündapp KS 601. (...)*

*Tygodnik „Motor” nr 25 / 1956.*

Sekcja Motocyklowa CWKS Legia stanowiła pierwszą krajową ligę, była to jednak tylko nieliczna elita. Bardziej masowo sport motocyklowy rozwijał się na terenie jednostek wojskowych w całym kraju. Realizowany był w oparciu o etatowe motocy- ➔➔



*Motocykle BSA i Triumph na trasie zawodów terenowych (motocross). Lata 50.*

kle wojskowe. Warto zobaczyć jak pisał o tym w swojej książce „Służba Samochodowa ludowego Wojska Polskiego 1943 – 1966” gen. bryg. Cezary

Nowicki, w latach 60 SzeF Służb Samochodowych Ministerstwa Obrony Narodowej:

(...) *Organizacja i rozwój sportu w wojsku poza*

*godziwą rozrywką i wypoczynkiem służył przede wszystkim podniesieniu kondycji fizycznej, wyrobieniu wytrzymałości żołnierzy w trudach życia wojskowego, odporności i hartu w trudnych sytuacjach, woli zwycięstwa i szlachetnej rywalizacji oraz współzawodnictwa.*

*Poza wymienionymi wyżej elementami sport motorowo-samochodowy daje możliwości podniesienia i pogłębienia wiedzy technicznej (...). →*



*Sportowy motocykl BSA Gold Star podczas naprawy w warsztacie wojskowym.*



*Międzynarodowe zawody motocrossowe, zorganizowane w maju 1968 roku przez Wojskowy Klub Sportowy „Śląsk”, w ramach zawodów motocyklowych uczelni wojskowych i szkół oficerskich. Na linii startu motocykle marki CZ 250.*



*Motocrossowe Mistrzostwa Wojska Polskiego, rok 1972.*



W latach 60. i 70. sport motocyklowy rozwijał się w Wojsku Polskim bardzo prężnie. Władze wojskowe przychylnie patrzyły na wszelkiego rodzaju zmagania, organizowano nawet zawody w randze Mistrzostw Wojska Polskiego. Do celów sportowych (np. wyścigów drogowych, terenowych) używano najczęściej motocykli wyczynowych, przeważnie produkcji Czechosłowackiej, kupowanych specjalnie do tych zadań. W lżejszych formach rywalizacji, np. rajdy lub do treningów licznie używano seryjnych

krajowych motocykli WFM, Junak, SHL i WSK, będących na etatach wojskowych.

Schyłkiem popularności sportów motocyklowych w wojsku były lata 80. Zbiegło się to również z definitywnym zakończeniem produkcji motocykli w naszym kraju. W latach 80. Na etatach wojskowych pozostawały tylko krajowe WSK oraz importowane MZ 250 ETZ. Ich znaczenie i liczba z roku na rok malała. ■



*Przygotowane do zmagania sportowych motocykle SHL 175 na trasie Ogólnowojskowych Zawodów Motocyklowych rozegranych w październiku 1964 roku.*

# Cześć Jego Pamięci

TEKST I ZDJĘCIA: MARCIN DAMBEK

Polonijna Agencja Informacyjna 18 kwietnia 2021 roku donosiła: „Wielka Brytania. Legendarny konstruktor motocykli Sokoła został uhonorowany”.

**18** kwietnia, w niedzielny poranek, obudziłem się w hotelowym pokoju gdzieś przed ósmą rano. W Birmingham byłem już od wczoraj, aby na spokojnie wszystko przygotować. Wymeldowałem się tuż przed jedenastą. Wychodząc z hotelu pogoda była wspaniała, żadnej chmury, piękne słońce! Kierując się w stronę samochodu coś zwraca moją uwagę... znowu... corvus corax przelatuje nad moją głową! Stoję i patrzę jak odlatuje. Nic, kompletnie nic poza nim się nie dzieje na zewnątrz i znowu zadaję sobie pytania, ale nie ma czasu, trzeba jechać!

Tablica upamiętniająca inż. Tadeusza Rudawskiego została zainstalowana na jego grobie, który mieści się na cmentarzu Oscott w Birmingham. To też właśnie tam odbyło się skromne jej odsłonięcie około godziny 15.00. Jeszcze dwa tygodnie wcześniej nic nie było pewne. Z prognozy pogody wynikało, że miało padać prawie przez cały dzień. Administracja cmentarza nie odpisywała czy w tym czasie może być zorganizowane odsłonięcie. Bardzo powoli przychodziły pozytywne wiadomości. 12 kwietnia rząd brytyjski zniósł pewne obostrzenia związane z pandemią. Dosłownie kilka dni przed 18 kwietnia wszystko w końcu zaczęło się przedstawiać bardzo optymistycznie. To musi się udać! powtarzałem. Zamysł pierwotny był aby tablicę zainstalować już w 2020 roku, jednak każdy pamięta, co się wyda-

rzyło już w marcu zeszłego roku. W 2021 jest 120 rocznica jego urodzin! Nie mogłem pozwolić aby znowu coś zniweczyło moje plany. Stojąc na cmentarzu wspominałem przez chwilę te trudności, zmagania z planowaniem wszystkiego.

Już są. Punktualnie w samo południe przyjechali pierwsi motocykliści robiąc niesamowitą atmosferę wjeżdżając na parking. Przyjechali z różnych miast Anglii! Muszę przyznać, że wszelkie publikacje w gazetach czy internecie przyniosły niesamowity rezultat. Wielu przyjezdnych przyznawało, że coś słyszeli lub dowiedzieli się pierwszy raz o tym wspaniałym Polaku! Niestety nawet wnuczka ze swoją siostrą i mamą przyznały, że ostatni raz na cmentarzu były przeszło 20 lat temu. Było to niestety spowodowane przykrymi losami rodzinnymi, które je spotkały ze strony ojca czyli syna Tadeusza Rudawskiego. Tej części historii nie chciałbym poruszać, ale jest ona skutkiem tego, że po śmierci Tadeusza umarła i pamięć o nim! Obawiałem się bardzo jak one to odbiorą. Jednak po całej skromnej ceremonii odsłonięcia tablicy ich wyraz twarzy i słowa, które padły, spowodowały niesamowitą radość jak i wzruszenie! Tych kilka czynników pokazało mi, że warto było walczyć o jego pamięć!

Synowa Tadeusza wspominała go w samych superlatywach! Był bardzo szarmancki, kultu- →→



ralny, potrafiący zachować się w każdej sytuacji. Bardzo ją pozytywnie zaskakiwało to, że zawsze ją całował w rękę. Kilka razy opisała jego osobę – był prawdziwym dżentelmenem!

Wnuczka Tadeusza, Helen (imię to otrzymała po swojej babci Zofii Helenie Rudawskiej z domu Góżyńskiej) wspominała, że nie miała szansy poznać dziadka ponieważ urodziła się 2 lata po jego śmierci. Niestety o dziadku bardzo mało wiedziała. Jednak ojciec jej wspominał, że dziadek był konstruktorem i pochodził z Polski. Całe to wydarzenie zro-

biło na niej spore wrażenie. Dotarło do niej, że jest wnuczką tak wspaniałego człowieka. Dopytywała mnie skąd m.in. ci wszyscy ludzie poprzyjeżdżali i jaki jest oddźwięk tego odstonięcia w Polsce.

Chciałbym na zakończenie podziękować wszystkim za pomoc i za wspaniałą akcję – odpalmy swoje motocykle w dniu 120 urodzin inż. Tadeusza Rudawskiego. Otrzymałem przez ostatnie dni wiele informacji, jaki wydźwięk zrobiła ta rocznica. Jedną z naszych motocyklowych koleżanek wykreśliła przypadkiem 120 km na swoim motocyklu, wiele było

odpalonych motocykli w samo południe! Odbyła się msza święta w intencji inż. Tadeusza Rudawskiego w kościele p.w. św. Józefa Oblubieńca NMP w Łodzi, na którą przyjechało kilku motocyklistów, w tym jeden Sokół 600! Było wiele prywatnych wyjazdów m.in. na motocyklach Junak. Otrzymałem również wiadomości, jak i zdjęcia z uczczenia tej rocznicy w domach przy stołach podczas niedzielnej kawy z ciastem, gdzie widniały książki wspominające motocykle Rudawskiego! Te wszystkie wiadomości były wspaniałe! Wielki ukłon dla wszystkich!

Ja sam musiałem zrobić trasę swoim motocyklem w to niedzielne popołudnie po Birmingham, jadąc m.in. pod dom, w którym mieszkał Tadeusz Rudawski do 1963 roku. Muszę też wspomnieć, że została złożona piękna wiązanka kwiatów przy grobie od Grupy Motocyklowej – Dzikie Junaki! ➔➔



Wielki szacunek i ukłon dla szefa polskiej harcówki z Manchesteru za pełnienie warty podczas odsłonięcia tablicy! Księdzu Arturowi z polskiej parafii p.w. św. Michała z Birmingham za poświęcenie i modlitwę! Przyjaciołom Maciejowi, Tomkowi z Moniką i Radkowi z Agnieszką za wasz wkład w uwiecznienie tej chwili! Arturowi, prawdziwemu polskiemu harlejowcowi, za odpalenie silnika w trakcie odsłaniania flagi z tablicy! Jednak bez udziału wnuczki, jej siostry i mamy ta rocznica nie miałaby takiej wagi! Thank you so much!

Bardzo się cieszę, że mogłem w tym uczestniczyć. Pokazać wielu Polakom, że mieliśmy tak wspaniałego konstruktora, sportowca i wielkiego patriotę!

Chcę również podziękować mojej siostrze, która namalowała kawał cudowne portrety wzorując się na archiwalnych zdjęciach Tadeusza Rudawskiego i Zofii Rudawskiej siedzących na prototypowym motocyklu CWS M211, na dziele samego inż. Tadeusza Rudawskiego! Obrazy te zostały wręczone wnuczce po odsłonięciu tablicy.

Było to naprawdę niesamowite przeżycie. Odsłonięcie tablicy było jedną z wielu rzeczy, które należało wykonać. Kilka miesięcy temu wystosowałem formalny wniosek o przyznanie pośmiertnego odznaczenia dla inż. Tadeusza Rudawskiego, jak i o



nazwanie ulicy lub skweru w Warszawie jego imieniem! Urząd miasta odpowiedział na moją prośbę o podanie sugestii, której ulicy lub skweru ma się dotyczyć. Jeśli macie, drodzy czytelnicy jakieś pomysły to proszę śmiało pisać do mnie na ten adres mailowy: polishmotorcycle@gmail.com.

Ratujmy razem nasze dziedzictwo kulturowe chociażby przez takie drobne czyny!

Z motocyklowym pozdrowieniem!

Marcin Dambek

# Muzeum MM Park

TEKST I ZDJĘCIA: TOMASZ SZCZEBICKI

Jest to imponujące muzeum wojskowe. Większość kolekcji stanowią pojazdy z okresu II wojny światowej, w tym motocykle. Na ekspozycji spotkać można też kilka polskich akcentów. Całość dopełnia ekspozycja broni i umundurowania.

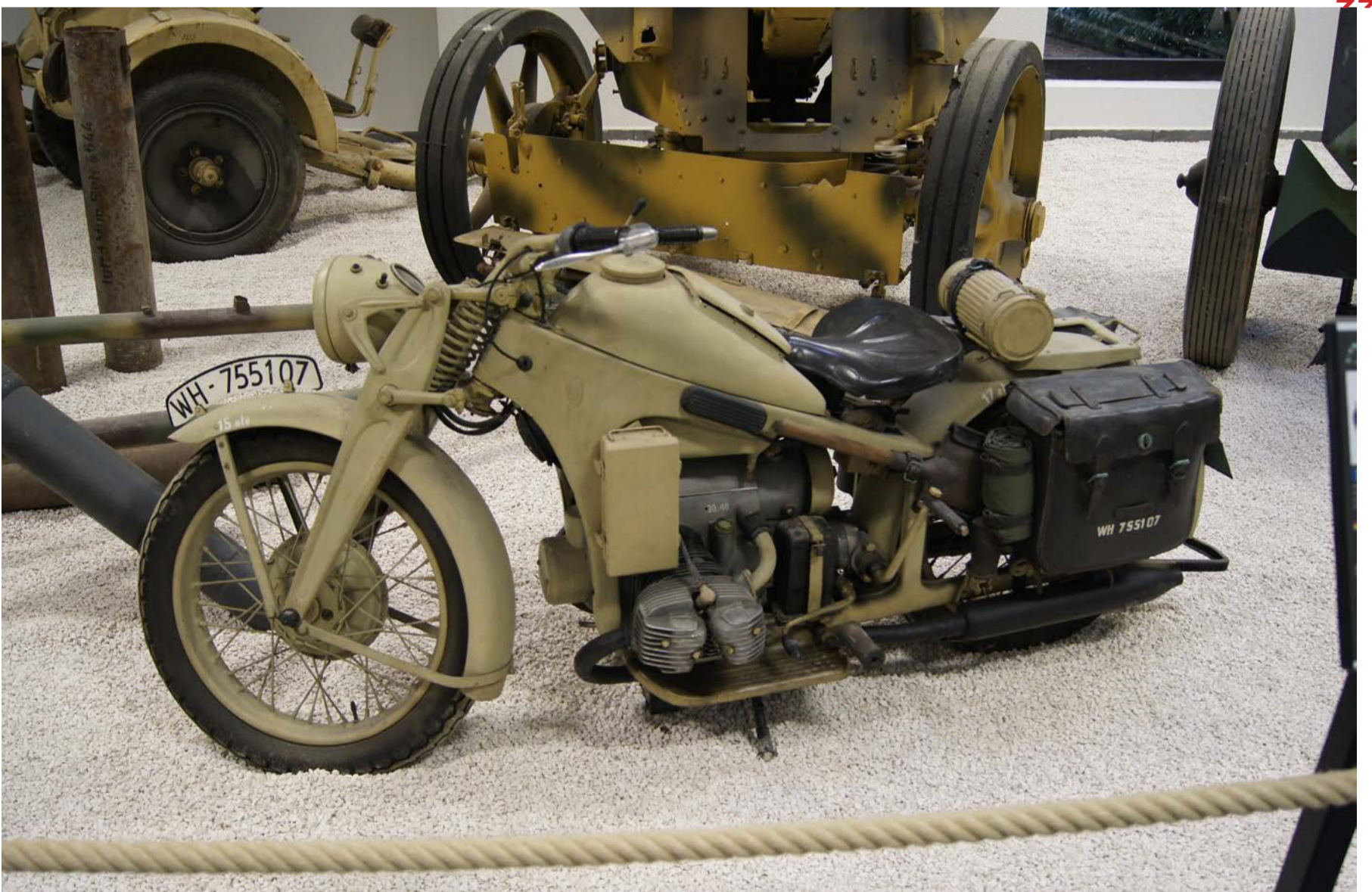


**M**uzeum znajduje się we Francji, w miejscowości La Wantzenau, leżącej kilka kilometrów od granicy z Niemcami przebiegającej na Renie. Do Strasburga z MM Park jest zaledwie 15 km. Jeżeli

będziesz podróżował przez środkowe lub południowe Niemcy albo jechał do Francji, warto tam zajrzeć. Na spokojne obejrzenie całej ekspozycji musisz planować ok. 2 – 3 godzin. Jeżeli interesujesz się pojazdami wojskowymi – nie pożałujesz. →→

















W przestronnej hali o powierzchni kilku tysięcy metrów kwadratowych ustawiono tematycznie pojazdy wojskowe. Stoją tak, że spokojnie można je obejrzeć z każdej strony. Do tego w muzeum znajduje się też duża kolekcja broni wojskowej i mundurów.

Z motocykli można tam obejrzeć m.in.: Harleya-Davidsona WLC, francuskie Rene Gillet 750 i Terrota RDA, Moto Guzzi Motocarro, Zundappa KS 600 i KS-750 Sahara, BMW R-12, spadochroniarzkiego Volugrafo Aermoto, DKW NZ 250.

Trzeba jednak uczciwie powiedzieć, że motocykle są tylko niewielkim uzupełnieniem ekspozycji ciężkiego sprzętu wojskowego, bojowego i transportowego. Ciekawostką tego lądowego muzeum jest basen, w którym eksponowany jest kuter wojskowy.

Obecnie muzeum jest zamknięte z wiadomego powodu. Miejmy jednak nadzieję, że niedługo wszystko wróci do normy. Bilet wstępu kosztuje 9 Euro, młodzież do 18 roku życia płaci 5 Euro. Muzeum czynne jest w godzinach od 9.00 – 19.00, przed wybraniem się tam warto jednak sprawdzić, czy po ograniczeniach pandemicznych coś się nie zmieni.

Póki co, możecie ekspozycję muzealną zobaczyć na youtube: [https://www.youtube.com/watch?v=a-AYSp2gY\\_Zo](https://www.youtube.com/watch?v=a-AYSp2gY_Zo)

Odwiedziłem to muzeum trzy lata temu. Cały czas jestem pod wrażeniem. Podobała mi się aranżacja ekspozycji – prosta i dobrze oświetlona. Nie ma tam zbędnych dekoracji rozpraszających uwagę – sensem tego miejsca są eksponaty muzealne. ■

# Na Ponidziu i okolicach

TEKST I ZDJĘCIA: MAREK HARASIMIUK

„Kiedy wiosna buchnie majem, wtedy (kieleckie) rajem się staje...” (dla motocyklistów). Tak można strawestować słowa popularnej piosenki.



*Droga na Ponidziu.*

Czym się bowiem charakteryzuje raj oprócz „rajskich” krajobrazów? Otóż w Świętokrzyskim jest jeszcze całe mnóstwo wspaniałych obiektów architektonicznych i obiektów związanych z industrializacją naszego kraju, sięgających najdawniejszych czasów, czasami jeszcze przedhistorycznych.

A zatem na siodełka i startujemy z Buska Zdroju! Kierujemy się na południe drogą nr 776 i po chwili (niecałe 15 km) docieramy do Wiślicy. Ta obecnie niewielka miejscowość ma bardzo prastarą historię i warto tutaj na chwilę stanąć, by popatrzeć na gotycką bazylikę jeszcze z czasów Kazimierza Wielkiego, czyli

z XIV wieku. Obok jest Dom Długosza, najwybitniejszego polskiego historyka z XV wieku, a w nim jest wspaniałe muzeum rozmaitych zabytków. →→

*Busko Zdrój – Wiślica – Czarkoway  
– Opatowiec – Nowy Korczyn  
– Szczucin – Tuszów Nar. – Połaniec – Staszów – Kurozwęki – Jez. Chańcza – Szydłów – Śladków Duży – Pinczów – Wełecz – Busko Zdrój.*

Jeśli jesteśmy nastawieni przede wszystkim na jazdę to zostawiwszy na inną okazję zwiedzanie muzeum jedziemy dalej na południe i przeciąwszy Nidę, od której wzięła nazwę kraina nas otaczająca czyli Poniemie, kierujemy się na Opatowiec. Przed wsią Czarkowy, na rozwidleniu dróg jest cmentarz z pomnikiem trzech generacji żołnierzy walczących o Polskę. Leżą tutaj legioniści Piłsudskiego z 1914 – 1915 roku. Są pochowani żołnierze z Września 1939 roku i ich koledzy z Armii Krajowej. Od cmentarza do Opatowca jest znowu niedaleko bo ok. 7 km. W Opatowcu warto pojechać do przeprawy promowej, przy której stoi pomnik Komendanta legionów czyli Józefa Piłsudskiego. To tutaj przeprawiali się przez Wisłę legioniści, aby pomaszerować na Kielce walcząc z rosyjskimi „sołdatami”.

My jednak nie przeprawimy się na drugą stronę, która jest już województwem Małopolskim, tylko

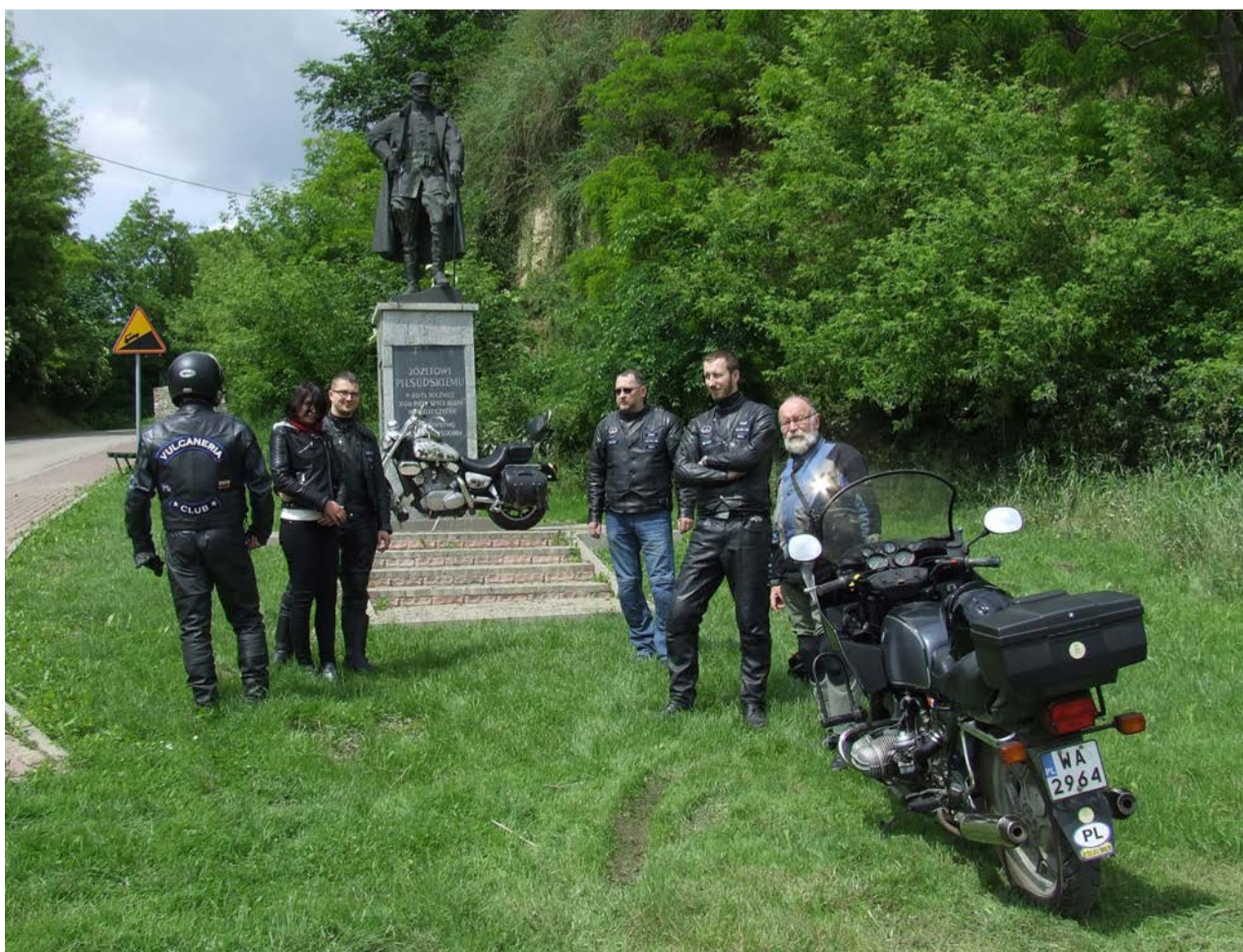


**Kościół św. Stanisława w Nowym Korczynie.**

lewym brzegiem niezbyt szerokiej tutaj „królowej rzek polskich” pojedziemy w stronę historycznego Nowego Korczyna. Rodowód miasta sięga XIII wieku. W mieście są dwa piękne w swojej bryle kościoły, na które warto „rzucić (choćby) okiem”. Tutaj przeprawimy się promem na drugą stronę Wisły. O ile w Opatowcu Wisła była zasilana przez górski Dunajec, to w Nowym Korczynie wpada do niej właśnie Nida.

Legioniści, często złośliwie w porównaniu z bystrym Dunajcem, nazywali tę spokojną rzeczkę, (G)nidą. Moim zdaniem był to bardzo krzywdzący epitet. Teraz przez Borusową, Bolesław, Mędrzechów docieramy do Szczucina.

W Szczucinie oprócz zgrabnego rynku, ze zwieńczającym go kościołem, ogromnie warto jest zajrzeć do →→



**Opatowiec. Pomnik Piłsudskiego przy przeprawie promowej.**



**Prom w Opatowcu.**

Muzeum Drogownictwa. Bogactwo maszyn tam zgromadzonych jest wręcz porażające. Czego to ludzie nie wymyślą abyśmy i my na naszych pojazdach jeździli wygodnie i bezpiecznie oraz, kiedy nam się spieszy, również szybko!

Ze Szczucina dalej kierujemy się na wschód drogą nr 982. W ten sposób docieramy do węzła komunikacyjnego z drogą nr 764 i skręcamy na północ w stronę nieodległego Połańca. Tutaj warto dotrzeć do kopca poświęconego Naczelnikowi Kościuszce.

W czasie Insurekcji Kościuszkowskiej 1794 roku miał on tutaj warowny obóz, z którego wysłał na kraj słynny Uniwersał Połańcecki.

Z Połańca jadąc dalej na północ i minąwszy Rytwiany osiągamy Staszów. Przed „pandemią” poleciłbym postój na rynku, aby zjeść pyszne lody, ale teraz nic nie jest wiadomo. Objechawszy rynek z ratuszem dalej kierujemy się na północ choć zmieniamy drogę na 765 po to, aby obejrzeć pałac w Kurozwękach. Jest tam zoologiczny ogród →→



**Kopiec Kościuszki w Połańcu.**



„Klatka hańby” w Szydłowie.

ze strusiami i inną zwierzyną, ale my tniemy dalej do zapory na rzeczce Czarnej, która w ten sposób utworzyła zalew Chańcza. Chańcza pisana przez miękkie „ch” w odróżnieniu od najgłębszego polskiego jeziora Hańcza mieszczącego się na Suwalszczyźnie.

Zaspokojeni widokiem spokojnej wody zalewu kierujemy się na Szydłów. Po dotarciu na rynek możemy się przejść po miasteczku, aby sobie przypomnieć do czego służą nogi. Są tu dwa stareńkie kościołki,

resztki zamku, synagogi i stojącej w ciągu miejskich murów okazałej Bramy Krakowskiej. Przy ratuszu stoi nieużywana (niestety) w naszych czasach, „klatka hańby”, do której wsadzano rozmaitych rzezimieszków na publiczne piętnowanie. Ale teraz mamy RODO! I to często „rzezimieszek” jest górą w rozmaitych sprawach! „O tempora o mores” mawiali Rzymianie, co się przekłada „ale czasy, ale zwyczaje”.

Z Szydłowa kierujemy się na zachód drogą nr 765 w stronę Chmielnika i po chwili odbijamy na Pińczów. Zanim jednak dotrzemy do tego niezwykle ciekawego miasta warto nie przegapić w Śladkowie Dużym zrujnowanego, ale kiedyś pięknego dworu. Zdaje się, że można go tylko zza parkanu oglądać, ale „dobra i psu mucha”. Właściwie w Pińczowie moglibyśmy spędzić kilkanaście godzin na zwiedzaniu jego zabytków. Myślę jednak, że koniecznie trzeba podjechać do kaplicy św. Anny, która posadowiona jest na wzgórzu górującym nad miastem i spod której rozpościera się wspaniały widok na ogromne połacie wijącej się Nidy i Niecki Nidziańskiej oraz oczywiście na miasto z jego zabytkami. Twórcą zabytku był osiadły w Pińczowie →→



Brama Krakowska w Szydłowie.



**Kaplica św. Anny w Pińczowie.**

kamieniarz i rzeźbiarz Santi Gucci (Włoch z pochodzenia), twórca m.in. pałacu w Baranowie Sandomierskim i wielu kaplic, domów i nagrobków rozmaitych sławnych ludzi swoich czasów, czyli drugiej połowy XVI wieku.

Do Buska, dokąd wrócimy po naszej wycieczce, jest już tylko 15 km. Warto jednak po drodze nie przegapić dziwu przyrodniczego, jakim jest „krocząca sosna”. Jadąc od Pińczowa jest ona po lewej stronie szosy tuż przed wjazdem do Wełeczka. Trzeba tylko do niej z głównej drogi kawałek podejść. To co zobaczymy jest doprawdy czymś niebywałym.

W samym Busku Zdroju główną atrakcją, zwłaszcza dla kuracjuszy, jest Park Zdrojowy z pawilonem zaprojektowanym przez znanego w swoim czasie architekta czyli Henryka Marconiego. Zaprojektowanych i wykonanych przez niego budowli nie sposób wyliczyć w tym reportażu, jedno tylko trzeba →→



**Widok na kaplicę św. Anny z cmentarza.**



*„Wędrująca sosna” w Wełeczu.*

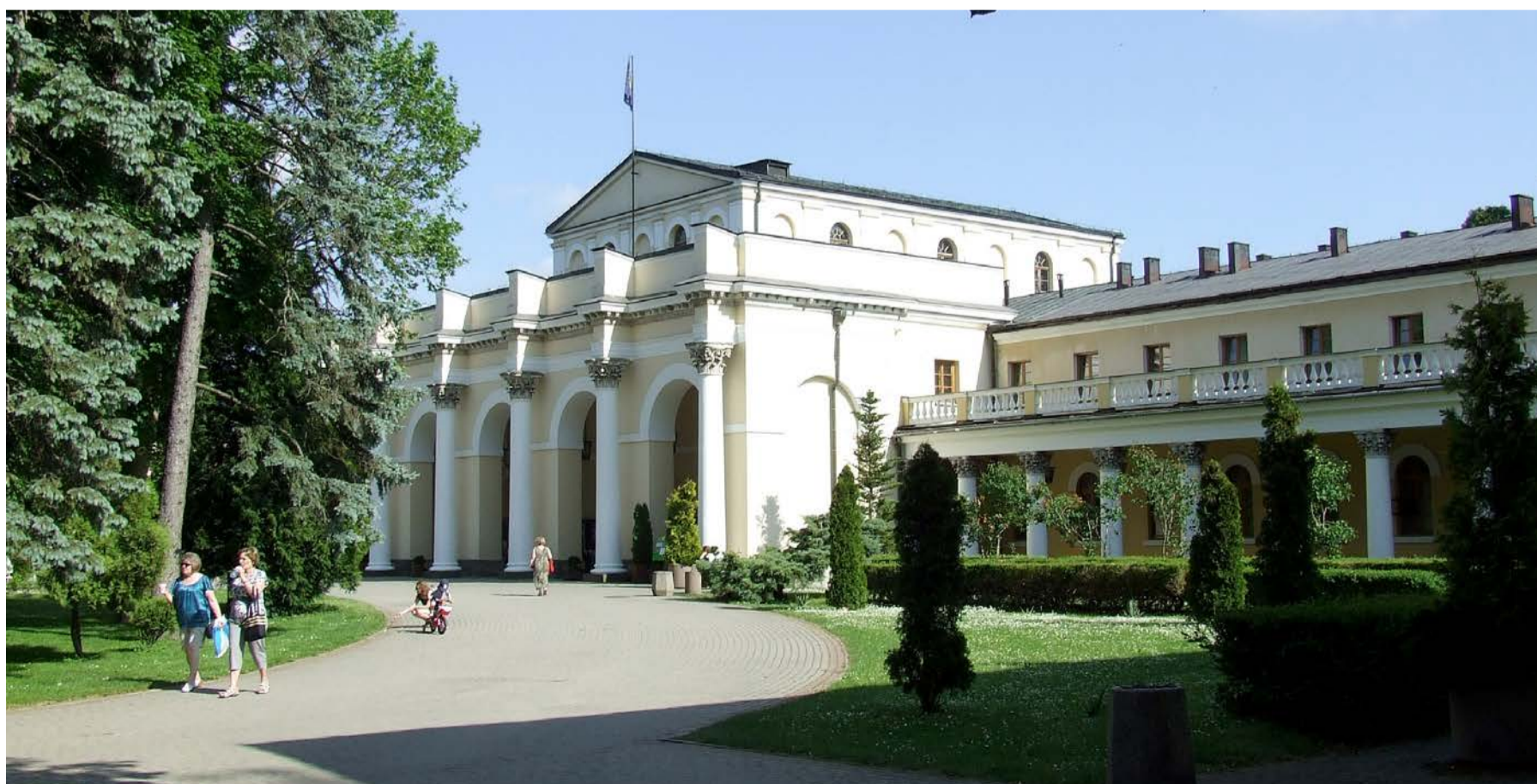


napomknąć, że był twórcą również najokazalszego pawilonu w Parku Zdrojowym. Busko sięga korzeniami XII wieku, ale prawa miejskie miało zagwarantowane od czasów księcia Leszka Czarnego (czyli od 1287 roku), którego pomnik stoi przy głównym miejskim deptaku. Myślę, że wszyscy którzy „zaliczą” opisaną trasę, będą bardzo zadowoleni.

*P.S. Jak dotąd, jedyny raz w życiu byłem kuracuzem w sanatorium. Było to właśnie w Busku Zdroju. Mimo że kurowałem tam swoje pooperacyjne kolano to do Buska dotarłem motocyklem. Oprócz normalnych kuracyjnych doświadczeń, z różnymi zabiegami, wyniosłem dwa zupełnie nowe doświadczenia. Pierwsze pozytywne, kiedy padłem w motocyklu rozrusznik i znalazłem bardzo fachowego majstra, który go znakomicie i niedrogo naprawił i tym samym w wolnych chwilach mogłem nadal penetrować piękne Ponidzie. Drugie moje zdziwienie dotyczyło zwyczajów i zachowań, często jeszcze starszych ode mnie kuracjuszy i kuracjuszek, którzy lecąc na ogół rozmaite narządy ruchu, wieczorami przeobrażali się niczym Dr. Jekyll w Mr. Hyde'a czyli w demony wyczyniające najrozmaitsze łamańce na parkietach i przykawiarnianych ogródkach w Parku Zdrojowym. Zadziwiające i nieogarnięte są ludzkie możliwości!*



**Busko Zdrój. Pomnik Leszka Czarnego.**



**Dom Zdrojowy „Marconi”.**

Felieton Erwina Gorzycy

# Ponad dwa małe Fiaty mocy



Dzisiaj spróbuję podzielić się z Wami tematem, który siedzi w mojej głowie od bardzo dawna. Jako początkujący motocyklista dosiadałem pojazdów, o jakichś śmiesznych mocach rzędu kilku lub kilkunastu koni mechanicznych. Dwadzieścia kilka koni Harleya WLA, czy niespełna dwadzieścia Sokoła 1000 wydawało się dużą mocą, odpowiednią dla doświadczonego motocyklisty. Kiedy pierwszy raz wsiadłem na właśnie kupowanego Urala, poprzedni właściciel powiedział – uważaj, to nie Junak, ona ma już moc. Ile mógł mieć ten Ural? 30 KM? Kiedy czytałem albo słyszałem o motocyklu czterdziestokonnym, moja wyobraźnia z trudem sięgała tej wartości. A motocykl pięćdziesięciokonny był jak święty Grall, o którym wszyscy wiedzą, ale nikt nie widział. Pięćdziesiąt koni

było dla mnie wartością graniczną. Wydawało mi się, że większe moce dla jednośladowców nie występują. I w dodatku prawie miałem rację, skoro jest to moc przypisywana do Nortona Manxa – jednocylindrowej pięćsetki, która dominowała na trasach wyścigów i swobodnie rozpędzała się do ponad 200 km/h. Miarą mocy był dla mnie Polski Fiat 126p, który miał około 23 KM i w ten sposób podpierałem wyobraźnię, próbując ocenić parametry jakiegoś motocykla. Czyli Manx miał ponad dwa małe Fiaty mocy. Trochę naiwnie, ale przy takich porównaniach zawsze wyobrażałem sobie przyczepione tyłem liną dwa małe Fiaty do Manxa, który je przeciąga bez problemu. Wiadomo, że tak to nie działa, ale płaszczyzna do analizy była czytelna.

Moja wyobraźnia o mocy opierała się na jeszcze →→

jednym punkcie. Zapamiętałem zdanie przeczytane w jakimś podręczniku dla motocyklisty (tak, tak były takie książki), że na motocyklach o mocy około pięćdziesięciu KM można pokonywać skutecznie zakręty techniką power slide. Dzisiaj to się chyba nazywa drift.

Na chwilę zatrzymam się przy podręcznikach dla motocyklistów. Czy są teraz wydawane takie książki, gdzie jakiś uznany autorytet motocyklowy tłumaczy tajniki trudniejszych zachowań w siodelku motocykla? Nie szukałem, ale mam wrażenie, że gdyby były, to pewnie nawet niechcący wpadłyby mi w ręce.

Technika power slide – śniła mi się po nocach. Wyobrażałem sobie jak uderzeniem gazu wprowadzam tylne koło w kontrolowany uślizg i wpisuję się precyzyjnie w zakręt.

Mam nadzieję, że poprzednie wersy wprowadziły Was w mój sposób widzenia tematu.

Aż nadeszły czasy, kiedy mityczne, potworne 50 KM stało się (nawet dla nowicjusza) mocą nieciekawą, za małą, żalostną, nie wartą uwagi. Co się stało z tymi końmi? Schudły, osłabły, rozchorowały się, pochowały

się gdzieś? Dlaczego pięćdziesiąt lat temu wystarczały, aby rozbujać się do 200 i jeździć uślizgiem, a dzisiaj są dla początkujących i emerytów?

Podejźmy do tematu z drugiej strony. Nie śledzę najnowszych trendów, ale już od dawna moce dużych, seryjnych motocykli oscylują wokół stukilkudziesięciu koni, a ponad dwieście nie jest żadną sensacją. Co można zrobić na dwustukonnym motocyklu?

Temat ma też trzecią stronę, którą jest – oczywiście – człowiek. Czy tak bardzo nasza percepcja się zmieniła na korzyść (nasza, czyli przeciętnego motocyklisty). Czy Mike Hailwood byłby dzisiaj na poziomie chłopaka, który dosiada rakiety 170 KM? Ta gra ma więcej elementów niż maszyna i człowiek. Pytania mi się zaczynają mnożyć. Ilu motocyklistów jest w stanie wykorzystać praktycznie, panując nad nimi, 200 koni? Bo to, że są fenomeny, którym moc nie przeszkadza, to wiem. Sam takich znam, kilku.

I dla tych kilku podpiszę się pod tym tekstem jako Motocyklista, któremu wciąż śni się power slide z 50 KM pod ręką. ■

reklama

iAuto

<https://iauto.warszawa.pl>

iAuto to miesięcznik o pasjonatach motoryzacji i o samochodach, o technologiach nowych i zapomnianych, o tym, co było, co jest i co będzie w motoryzacji, o rajdach, wyścigach czy rallycrossie, o bezpieczeństwie na drogach i eksploatacji samochodów... Wszystkie wydania w plikach PDF do pobrania na stronie:

<https://iauto.warszawa.pl>



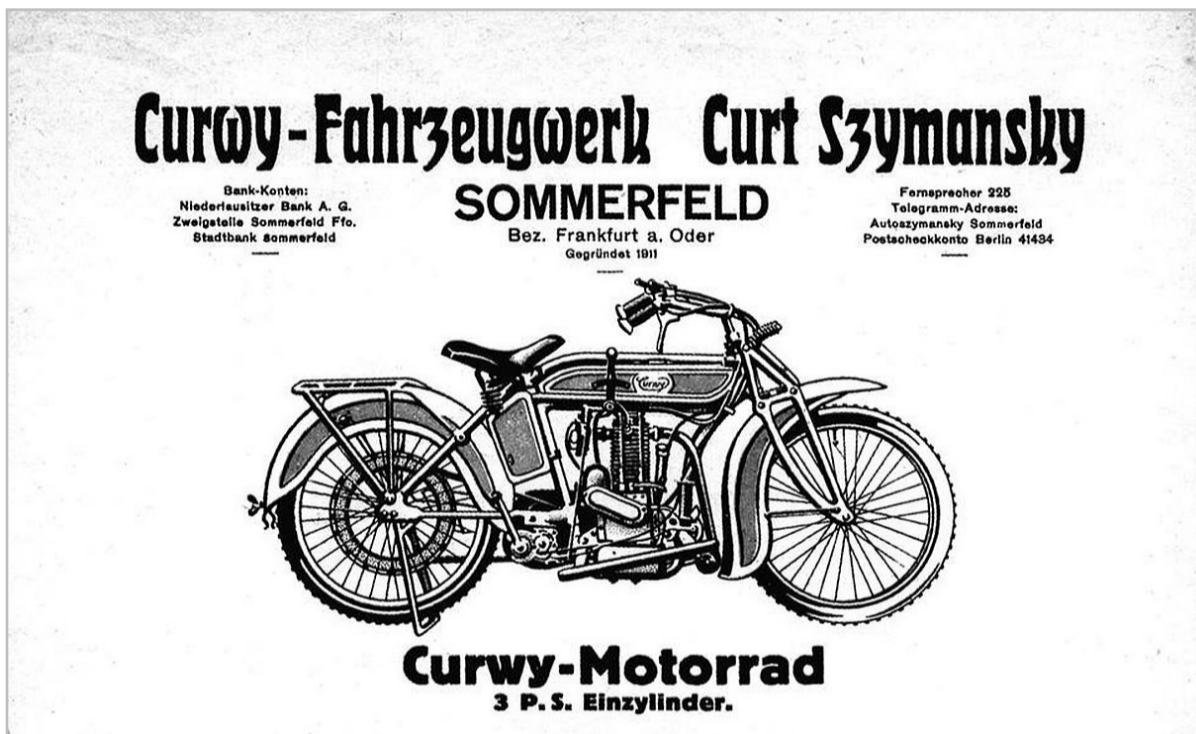
**W wydaniu 154 iAuto Citroën przypomina AMI 6, Nowy Nissan X-TRAIL, Komunikat MTP, Elektryczna klasa premium, Nissan Ariya. Wrażenia z jazdą Mazda i, Passatem GTE, prezentacja elektrycznej Dacii, rozmowa z twórcą Żuka 6x6,. Kolejne tematy dotyczą ciężarówek i ich przyszłości, „neoklasyków”, przyznawanych „gwiazdek”. Na koniec Kalendarium M. Rzońcy o twórcy CB radio. Wydanie do pobrania - [iAuto 154](#)**

# GALERIA: „Polskie” motocykle

TEKST: TOMASZ SZCZEBICKI, ZDJĘCIA: EBAY.DE

Oprócz typowo polskich, przedwojennych motocykli, takich jak: CWS, Lech, Sokół, SHL, Moj, SM, Perkun, Niemen, Podkowa i kilka innych, mamy w historii kilka fabryk motocyklowych, które funkcjonowały na ziemiach, które obecnie leżą w grani-

cach Polski, ale przed II wojną światową były częścią Niemiec. Owych fabryk było kilka, a pojazdy wytwarzane tam uznawane były za marki niemieckie. Wśród nich były m.in.: Alba ze Szczecina, Ernst-Mag z Wrocławia, Curwy z Lubuska oraz kilka innych.



Wrocławską firmę Ernst-Mag założył Herbert Ernst. Był on mechanikiem i zawodnikiem sportowym. M.in. w latach 1924 i 1926 był mistrzem Niemiec w wyścigach motocyklowych w klasie 350. W latach 1926 – 1930 prowadzone przez niego przedsiębiorstwo rozpoczęło produkcję motocykl Ernst-Mag, z silnikami jedno i dwu cylindrowymi o pojemnościach od 350 do 1000 cm<sup>3</sup>. Nazwa marki – Ernst-Mag – była połączeniem nazwiska właściciela i marki silników, w jakie wyposażono te pojazdy. Motocykle Ernst-Mag szybko zyskały dobrą renomę w całych Niemczech. Jako ciekawostkę powiem, że na początku lat 90. znalazłem taki motocykl na warszawskiej Pradze. Obecnie w zbiorach polskich kolekcjonerów znajduje się kilka egzemplarzy Ernst-Mag-ów.

Motocykle o intrygującej nazwie Curwy produkowane były w Lubsku w latach 1923 →→

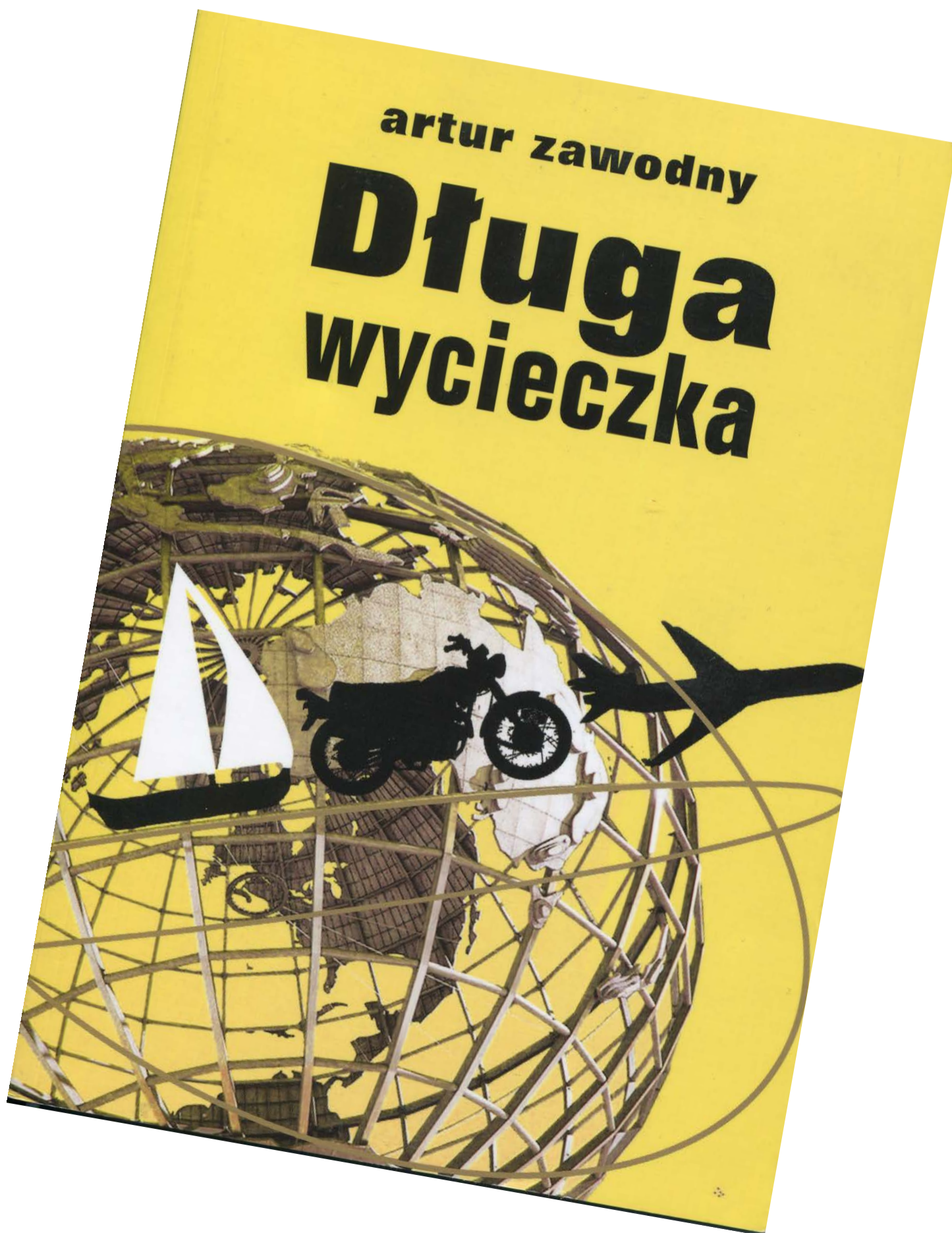


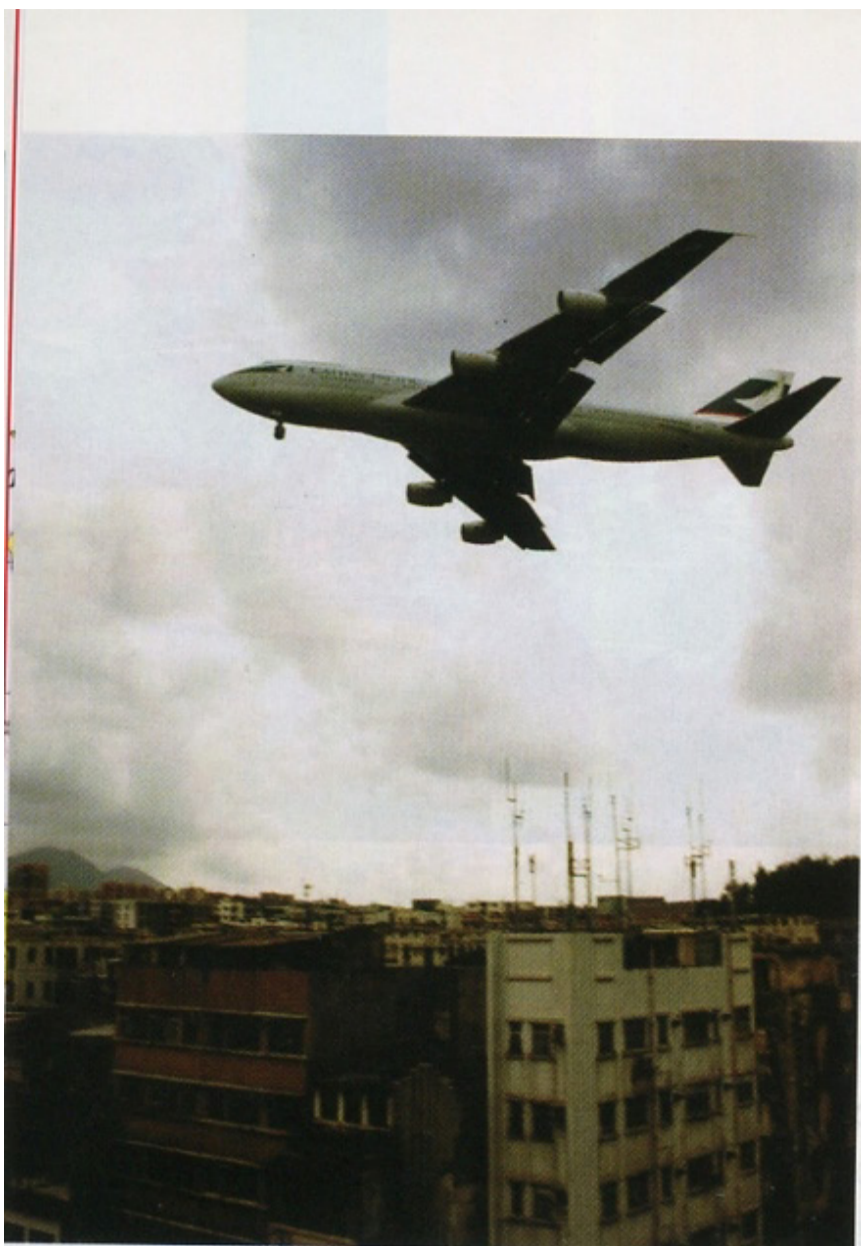
– 1928. Wytwarzająca je fabryka, należąca do Kurta Szymańskiego, znajdowała się przy obecnej ul. Reja. Nazwa marki tych motocykli musiała chyba również po niemiecku ocierać się o dwuznaczności, gdyż w 1927 roku zmieniono ją na Cursy. Produkcja motocykli była tylko epizodem w działalności wytwórczej Kurta Szymańskiego. Jego fabryka, założona w 1911 roku, zajmowała się głównie produkcją rowerów. Czy zachowały się u nas egzemplarze tych motocykli? To pytanie do Was. ■



Powieść w odcinkach

# Artur Zawodny „Długa wycieczka” (cz. 6)





Lotnisko w Hongkongu ograniczone było z jednej strony zatoką, z drugiej zaś gęsto zaludnioną dzielnicą. Kiedy samolot lądował, aż wierzyć się nie chciało, jak nisko leciał nad domami; niektórzy pasażerowie mówili, że widać obrazy w telewizorach.

Po wyjściu z terminalu przechodziło się na lewą stronę ulicy wypełnionej samochodami, przy której cisnęły się domy przyklejone jeden do drugiego, restauracje, małe sklepy. Moje zdjęcia nie oddają w pełni tej zgrozy! Później, w 1997 roku, wybudowano wspaniałe lotnisko na wyspie połączonej z centrum szybką koleją. (Warto wspomnieć, że miałem

obszar ten nazwano oficjalnie Special Area – niesamowitą okazję przebiec się po pasach startowych obu lotnisk. Nie, nie goniłem samolotów, ale zarząd miasta zorganizował bieg na dziesięć kilometrów – najpierw na nowym, nieoddanym jeszcze do użytku lotnisku, a potem drugi – na tym dawnym, już nieczynnym).

Muszę przyznać, że szybkie kolejki w Hongkongu jeżdżą z precyzją szwajcarskiego zegarka, a jeśli podróżujemy z przesiadką, następny pociąg wjeżdża na peron niemal natychmiast.



Rzadko trzeba czekać na połączenie, a jeśli już się to zdarzy, trwa zaledwie kilkanaście sekund.

Zaraz, zaraz, rozgadałem się o Hongkongu, a przecież otrzymałem jakąś propozycję od Eliego. Otóż amerykańska firma Concorde Camera (www.concord.com) z główną siedzibą w USA, po paru latach wewnętrznych intryg i niesnasek znalazła się na skraju upadku. Produkcja kuleje, jakość fotoaparatów z Chin jest beznadziejna, a w dodatku mściwy dyrektor oddziału w Hongkongu zwolnił inżynierów i kierowników, wprowadzając



niesamowity chaos i uniemożliwiając dalsze działanie przedsiębiorstwa. Nowych aparatów nie ma kto projektować, istniejących nie ma kto produkować, toteż Jack, główny prezes, rozpaczliwie poszukiwał fachowców.

Jack znał Eliego od wielu lat i prosił, aby ten pomógł mu postawić firmę na nogi. Eli proponuje mi więc, abym porozmawiał z Jackiem, który będzie wkrótce w Hongkongu. Potem zabiera mnie do biura, abym mógł zorientować się, jak ta firma wygląda. Pracuje tam trochę urzędników, natomiast Engineering Department składa się zaledwie z dwóch Chińczyków: starego optyka oraz kreślarza, tak że baza twórcza właściwie nie istnieje. Jeden umie powiedzieć po angielsku tylko *good morning*, drugi zaś *how are you*. Nie wiem, od czego zacząć.

Jack rzeczywiście przyjechał po paru dniach i, jak przystało na prezesa i milionera, zamieszkał w pięciogwiazdkowym hotelu tuż nad Victoria Harbour; trudno byłoby znaleźć bardziej malownicze miejsce. Spotkałem się z Elim nieco wcześniej, po czym razem poszliśmy na spotkanie z Jackiem, ponieważ nigdy przedtem go nie widziałem. Prezes siedział w swobodnym stroju, paląc papierosa, rzadko bowiem się z nim rozstawał.



Nasza rozmowa (po angielsku to może lepiej brzmi: interview) była ku mojemu zdziwieniu niezwykle krótka. Eli przedstawił mnie po prostu jako Art, Jack uścisnął mi dłoń i powiedział swoje nazwisko. Spytał mnie, jak mi się tu w Hongkongu podoba, co robię, ale nie czekał na szczegóły, lecz przeszedł do sedna.



– Art, musimy ratować firmę. Eli mówił mi, co potrafisz. Powiedz, ile chcesz pieniędzy i kiedy możesz zacząć?

Wahałem się, nie wiedząc, co powiedzieć. Przecież w poprzedniej firmie zaczynałem nowy projekt i pewnie znów nie będą chcieli mnie zwolnić. Jack, widząc moje wahanie, dodał:

– Art, jeśli weźmiesz tę pracę, dam ci dziesięć tysięcy akcji naszej firmy, a jeżeli za rok nie będą warte piętnaście tysięcy dolarów, wypłacę ci różnicę gotówką. Powiedz, jaką chcesz pensję?

Powiedziałem ile, Jack postawił *johnny'ego walker on the rocks*, a rok później sprzedałem akcje firmy za dużą sumę. *Thank you, Jack!* Niech żyje konkurencja i kapitalizm!

Oczywiście prezes nie pytał mnie, czy mam dyplom inżyniera, ile mam lat i nie chciał, abym pierwsze dwa miesiące pracował na próbę,

za darmo. Kiedy słucham o tych próbnych darmowych miesiącach w Polsce, to nie chce mi się wierzyć, jak można w ten sposób traktować pracowników.

Od tej pory zaczęła się niezła orka. Należało przede wszystkim znaleźć inżynierów, zorganizować biuro projektowe, ustawić współpracę z fabryką w Chinach, a potem jeszcze zorganizować sobie jakieś mieszkanie. Udało mi się wyrwać dwóch młodych inżynierów z mojej ostatniej pracy; nawet nieźle mówili po angielsku. Po roku miałem już dobraną ekipę, która stanowiła dobrze zgrany zespół.

Dwa lata później dociera do mnie zaskakująca wiadomość: Keystone stoi na skraju bankructwa. Nie mogąc konkurować z tańszymi wyrobami z Chin, między innymi naszymi, dyrekcja decyduje się sprzedać firmę.

Oczywiście dynamiczny Jack rusza do ataku i kupuje Keystone po okazyjnej cenie pięciu milionów dolarów. Przejmujemy całą dokumentację, oprzyrządowanie linii produkcyjnych, maszyny, ja łapię nawet paru zdolniejszych inżynierów. Wszystko, co powstało za moich czasów, przyjeżdża do Hongkongu i Chin. Widać nie było mi pisane całkowite rozstanie się z Keystone! Dostaję też rysunki kreślone moją ręką oraz wszelką dokumentację.

I tak mija rok za rokiem. Nie jestem zbyt zachwycony życiem w Hongkongu i częstymi podróżami do fabryki w Chinach, zaczynam więc myśleć, jak by się stąd wyrwać. Wiem, że to nie będzie łatwe, bo nowe aparaty odnoszą sukcesy, dostajemy więc dużo zamówień. Nawet znane kompanie zamawiają u nas projekty aparatów według swoich wymagań. Takie mocarstwa fotograficzne jak Polaroid, Kodak, Agfa, 3M kupują od nas miliony aparatów. Jednorazówki osiągają szczyty popularności. Cztery czołowe firmy: Kodak, Fuji, Konica i Concord produkują około dwustu milionów sztuk rocznie! Przejęcie Keystone daje nam szerszy asortyment aparatów i pozwala na szybsze wprowadzenie ich do produkcji. Krótko mówiąc mamy klęskę urodzaju. Warto również wspomnieć, że Eli likwiduje własną firmę, przyjmuje stanowisko naczelnego dyrektora biura w Hongkongu i znów jest moim szefem! Czyż takie przypadki nie potwierdzają przysłowia, że fortuna kołem się toczy?

Jack (teraz jest szefem Eliego) dyryguje całością z głównego biura w USA i jest niezwykle zadowolony z rozwoju firmy. Obaj zdają sobie



sprawę, że podstawą sukcesu jest dobry produkt, tak jest zresztą w całym przemyśle. Ponieważ udają mi się coraz to nowe projekty aparatów, Eli i Jack skracają kijek, do którego przywiązują jeszcze większą marchewkę, a kiedy ją łapię, przywiązują nową. Pozwala mi to myśleć o wcześniejszym odejściu z pracy i zrealizowaniu dawnego marzenia,

od wielu lat bowiem myślałem o kupnie pełnomorskiego jachtu (swojego czasu, pracując w USA, miałem już mniejszą jednostkę).

Idealnym miejscem byłaby Floryda, bo ciepło cały rok i jest tam wiele ośrodków żeglarskich. Poza tym koszty utrzymania jachtu na Florydzie są mniejsze niż w okolicach Nowego Jorku. Postanawiam przygotować najlepszego inżyniera na swoje miejsce i czekać na okazję, aby polubownie rozstać się z firmą.



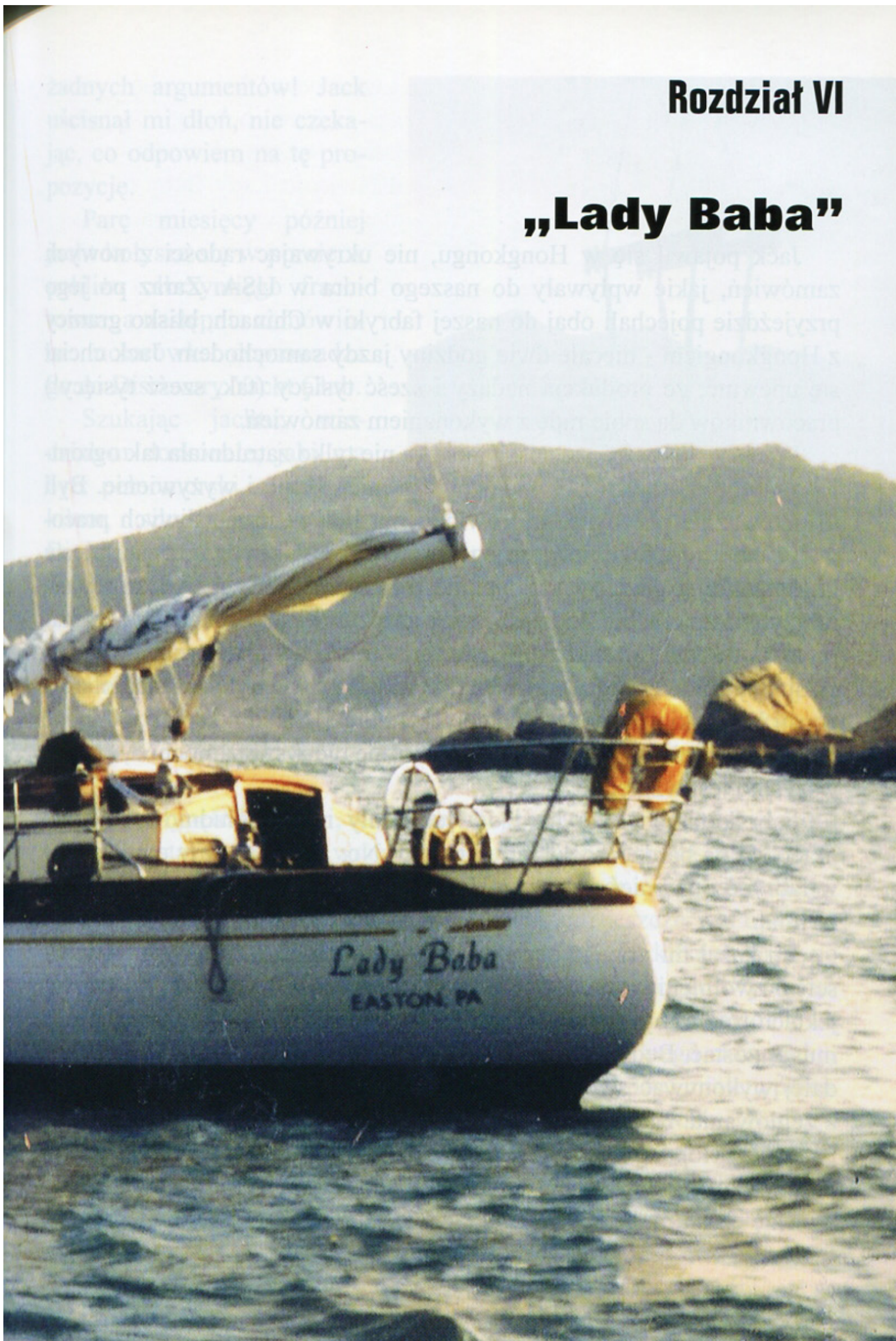


Jack przyjeżdżał do Hongkongu kilka razy w roku. Wspomniałem więc Eliemu o moim planie powrotu do USA na stałe, aby mógł zawiadomić naszego prezesa osobiście w czasie jego wizyty. Eli oczywiście nie chciał o tym słyszeć, ale w końcu obiecał, że się zastanowi, co zrobić, aby wilk był syty i owca cała. Ja zaś po prostu chciałem wtedy spróbować prawdziwego żeglarstwa, a o kupnie jachtu w Hongkongu nie myślałem, bo co potem bym z nim zrobił? Trzeba przyznać jednak, że warunki do żeglowania są tu doskonałe: dwieście trzydzieści pięć malowniczych wysp i dużo głębokiej wody.

Eli rzeczywiście załatwił sprawę tak, jak obiecywał, ale to, co zaproponował, było dla mnie niesamowitym szokiem! Ten to miał łeb na karku!

## Rozdział VI

# „Lady Baba”



Jack pojawił się w Hongkongu, nie ukrywając radości z nowych zamówień, jakie wpływały do naszego biura w USA. Zaraz po jego przyjeździe pojechali obaj do naszej fabryki w Chinach, blisko granicy z Hongkongiem - niecałe dwie godziny jazdy samochodem. Jack chciał się upewnić, że produkcja nadaży i sześć tysięcy (tak, sześć tysięcy!) pracowników da sobie radę z wykonaniem zamówień.

Warto wspomnieć, że nasza fabryka nie tylko zatrudniała tak ogromną liczbę osób, ale również dawała im mieszkanie i wyżywienie. Byli to przeważnie przybysze z prowincji; na liniach montażowych pracowały same młode kobiety, na ogół w wieku poniżej dwudziestu pięciu lat. Mieszkając gdzieś w zabitych deskami wioskach, zapewne nigdy nie mogłyby kupić sobie podstawowych rzeczy, o jakich wiele z nich marzyło. A tu całą miesięczną pensję, prawie sto dolarów, miały tylko na swoje wydatki! Fortuna, pewnie taka, jaką dla mnie było trzysta dolarów pensji belgijskiej. Dziewczyna na przykład mogła sobie sprawić modne dżinsy, które cieszyły ją nie mniej, niż mnie pierwszy samochód, no cóż, wszystko jest względne.

Fabryk takich było bardzo wiele, cały rejon południowych Chin pracował na bardzo wysokich obrotach. No, ale zostawmy dziewczyny w fabryce i przenieśmy się do Hongkongu, aby zobaczyć, co tam dalej ze mną.

Eli kazał mi przyjść do hotelu na spotkanie z Jackiem, ale oczywiście o zwolnieniu mnie nie chcieli nawet słyszeć. Przy tylu nowych projektach trudno byłoby w miarę szybko znaleźć zastępstwo, wobec tego muszę zostać. Będzie to dla mnie bardziej korzystne, mógłbym bowiem dalej wykonywać swoją pracę, którą przecież lubiłem, nie rezygnując z żeglowania. Mam ustawić najpilniejsze projekty, wziąć dwa lub trzy tygodnie urlopu, polecieć do USA, kupić jacht, a firma przywiezie go tu na swój koszt! Oprócz tego pracował będę tylko cztery dni w tygodniu, a resztę czasu mogę spędzać na jachcie! No, na coś takiego nie miałem

żadnych argumentów! Jack uściskał mi dłoń, nie czekając, co odpowiem na tę propozycję.

Parę miesięcy później jacht kołysze się w porcie w pobliżu olbrzymiego frachtowca, a następnie zamówiona motorówka doprowadza go do Discovery Yacht Club.

Szukając jachtu, wiedziałem doskonale, jaki ma być: pełnomorski, z pełnym kilem, silnik pomocniczy

Diesel, długość około dziesięciu metrów, wyporność około siedmiu ton. Znalazłem taki w stanie Maine, wyprodukowany w 1984 roku przez firmę tajwańską Tashing. Model ten nazywał się Baba 30. Nie pamiętam jednak genezy tej nazwy. Trzydzieści - to długość jachtu w stopach. Słowo „baba” ma w naszym języku konkretne znaczenie, toteż nie chcąc go zatracić, ochrzciłem jacht imieniem „Lady Baba”. Zwłaszcza że w języku angielskim jacht jest rodzaju żeńskiego, mówi się zwykle „ona”, nie „on”.

Nim upłynęło kilka dni, wcześniejszy plan powrotu do Polski na motocyklu został zarzucony; wracamy za parę lat do Gdańska jachtem! To dopiero wyzwanie! Teraz tylko należy się odpowiednio przygotować.

Podstawowe pojęcie o żeglarstwie zdobyłem jeszcze w Polsce na kursie sternika śródlądowego. Miałem również za sobą kilka wypraw po Atlantyku jako członek załogi, a również tu, w Hongkongu, wybrałem się kilka razy z kolegami na Filipiny. Teraz kupowałem na prawo i lewo dziesiątki książek o żeglarstwie, robiłem listy niezbędnego ekwipunku, napraw i studiowałem ewentualną trasę rejsu. Do wyboru miałem przejście Kanałem Sueskim lub dołem, wokół Przylądka Dobrej Nadziei. Poznałem wówczas Brytyjczyka imieniem Bruce, żeglarza i motocyklistę, który przyplłynął do Hongkongu małym jachtem. Bardzo mi było miło, kiedy się dowiedziałem, że spotkał w Afryce naszą żeglarke, panią





Listkiewicz, która jako pierwsza kobieta opłynęła samotnie kulę ziemską. Początkowo po ustawieniu Lady Baby na przystani rzeczywiście pracowałem w firmie cztery dni w tygodniu, a resztę czasu spędzałem na jachcie. Roboty zawsze było pełno, a ile, to wiedzą jedynie ci, którzy mają lub mieli łódź.

Tymczasem nasza firma wciąż się rozrasta, lista nowych projektów powiększa się, coraz częściej muszę jeździć służbowo po świecie: USA, Europa, Japonia, Chiny. Aby sprostać zadaniom, nierzadko pracuję nawet w soboty i niedziele! Ciągłe mamy jakichś gości z Agfy, Kodaka – przecież nie można odrzucić perspektywy otrzymania korzystnego zamówienia. Proszę też nie zapominać, że mam jeszcze na głowie bieganie, chociaż teraz już nie robię, jak dawniej, dwustu czy dwustu pięćdziesięciu kilometrów miesięcznie, lecz zaledwie połowę tego, a później jeszcze mniej. Mimo to liczę, że uda mi się wyrwać „na wolność” gdzieś za trzy lata. Niestety, nie udało się.







Po dwóch latach zmagania z łódką poddaję się! Coraz rzadziej chodzę na przystań, żegluję tylko z moimi inżynierami, czasem ze znajomymi, ot po prostu dla rozrywki. Zakupiony ekwipunek: szalupa, tratwa ratunkowa, GPS – wszystko to leży bezużytecznie. Do Polski, niestety, jachtem nie wrócimy! Nie uważałem jednak tego za moją osobistą porażkę, bo cóż, wiem, że nie należy robić niczego na siłę. Kto wie, czy nie zatopiłby mnie sztorm na burzliwym Oceanie Indyjskim lub nie napadli piraci w Cieśninie Malacca czy też u wybrzeży Somalii. Ostatecznie po trzech latach „yachtingu” sprzedaję łódkę ze stratą i przyrzekam sobie więcej się nie bawić w żeglarstwo!

Jednak nim upłynęło dziesięć lat, znów żeglowałem podobnym jachtem po Pacyfiku, a nieco później po Morzu Karaibskim. I nawet zaczynałem planować powrót jachtem do Hongkongu, lecz po roku ten plan również został zarzucony.

Słomiany ogień? Nie, zainteresowania się zmieniają, cele życiowe również nie są wyryte w skale. Na razie roboty mam w firmie po uszy. Z powodu nawału zajęć zatrudniamy jeszcze więcej inżynierów. Całe szczęście, że mamy teraz komputery do rysowania, bo w dawnych czasach, jeszcze w Keystone, przy podobnie pilnych projektach ołówki kreślarskie grzały się do czerwoności.

*Powieść w odcinkach - c.d.n.*

# „Tadeusz Kossakowski 1888 – 1965. Od piechura do czołgisty”

TOMASZ SZCZEBICKI

Najważniejszą książką o motoryzacji lat 20. i 30. w Polsce jest bez wątpienia „Moje dwa i cztery kółka” Witolda Rychtera.

W poprzednim numerze odkryliśmy książkę „Ewakuacja” Dariusza Jaworka, która opowiadała o epizodzie ewakuacji Państwowych Zakładów Inżynierii we wrześniu 1939 roku.

Dziś kolejna książka, w której można znaleźć sporo informacji o polskich pojazdach – motocyklach, samochodach, czołgach, pojazdach wojskowych – produkowanych w latach 30. w PZInż.

Jest to książka wydana w 2002 roku, ale bez większego problemu można ją znaleźć na internetowych portalach ogłoszeniowych, antykwariatach lub w bibliotekach. Jeżeli szukasz więcej informacji niż tylko: „Sokół 600 fajnym motocyklem był” czy „Polski Fiat 508 to ciekawe auto”, warto sięgnąć po tę publikację. Niewiele jest książek, które opowiadają o historii motoryzacji w II Rzeczypospolitej dlatego częstokroć wiedzę trzeba zbierać z tych niewielu publikacji.

Książka Artura Ossowskiego „Tadeusz Kossakowski 1888 – 1965. Od piechura do czołgisty” jest to biografia tytułowego bohatera, który w dwudziestolecie międzywojennym miał duży wpływ na rozwój motoryzacji w Polsce. Zajmował się motoryzacją armii, ale w tamtym okresie cały nasz przemysł motoryzacyjny nastawiony był wyłącznie na potrzeby wojska. To co trafiało na rynek cywilny były to nadwyżki produkcyjne.

(...) Uwagę pierwszego dowódcy Broni Pancernych

*[w latach 1930 – 1936 tę funkcję pełnił płk. Kossakowski – przypis T.S.] pochłaniały nie tylko kwestie techniczne związane z czołgami. Od początku swej działalności bardzo wiele czasu poświęcał zagadnieniom motoryzacji kraju. Jako wiceprezes rady Nadzorczej PZInż. oraz prezes podobnej rady w zakładach Ursus, miał on pełny wgląd do dokumentów, w których zawarto informacje o stanie przemysłu samochodowego i dane ilościowe dotyczące wszelkich pojazdów mechanicznych poruszających się po polskich drogach. (...)*

Władze wojskowe zarządzały PZInż. i miały decydujący głos w sprawach cywilnych. Dobrym przykładem jest chociażby zgoda na udzielenie koncesji warszawskiej fabryce Lilpop, Rau, Lewenstein na uruchomienie montowni samochodów General Motors (głównie Chevroletów). Najważniejszy głos w tym procesie decyzyjnym miał przyszły marszałek Polski Edward Rydz-Śmigły. Miało to miejsce w 1935 roku. O kulisach tej sprawy i kilkunastu →→

# Artur Ossowski



## Tadeusz Kossakowski

1888–1965

Od piechura do czołgisty

Wydawnictwo TRIO

podobnych, związanych z rozwojem motoryzacji w Polsce, możecie przeczytać w tej książce.

*(...) Decyzja taka zapadła w końcu 1935 roku i przekreśliła plany płk. Kossakowskiego, gdyż nie poparto wizji rozwoju motoryzacji, opierającej się na krajowej wytwórczości. (...) Programu nie poparł gen. broni E. Rydz-Śmigły, który przyznał racje argumentom ministra komunikacji mjr. dypl. inż. J. Piaseckiego. W ten sposób zapadła decyzja o udzieleniu koncesji Amerykanom, którzy w najbliższej przyszłości mieli uruchomić montownie samochodów. (...)*

W książce tej sporo ciekawych informacji znajdują też miłośnicy pojazdów Polskich Sił Zbrojnych na Zachodzie. Losy wojenne sprawiły, że Tadeusz Kossakowski zajmował się m.in. szkoleniem żołnierzy gen. Andersa na Bliskim Wschodzie.

*(...) Z powodu nowej reorganizacji, która nastąpiła w pierwszej połowie września 1942 roku, zmianie uległy również dotychczasowe przydziały. Dowódcą nowo utworzonej Armii Polskiej na Wschodzie został mianowany gen. dyw. W. Anders, a jego zastępcą został gen. dyw. J. Zajac. Funkcja szefa sztabu armii przypadła gen. bryg. Bronisławowi Rakowskiemu, a szefem motoryzacji i broni pancernej mianowano gen. bryg. T. Kossakowskiego. (...)*

Efektom prac gen. Kossakowskiego było m.in. przygotowanie kilku podręczników szkoleniowych i instrukcji obsługi oraz wyszkolenie ponad 23 000 kierowców i mechaników.

W kolejnych miesiącach wojny gen. Kossakowski był najwyższym stopniem z Cichociemnych, został przerzucony do Polski i wziął udział w Powstaniu Warszawskim. Jego powojenne losy już nie mały wiele wspólnego z motoryzacją. Nowe władze starały się eliminować z życia społecznego i wojskowego przedwojennych oficerów, nawet wybitnych fachowców w różnych dziedzinach.

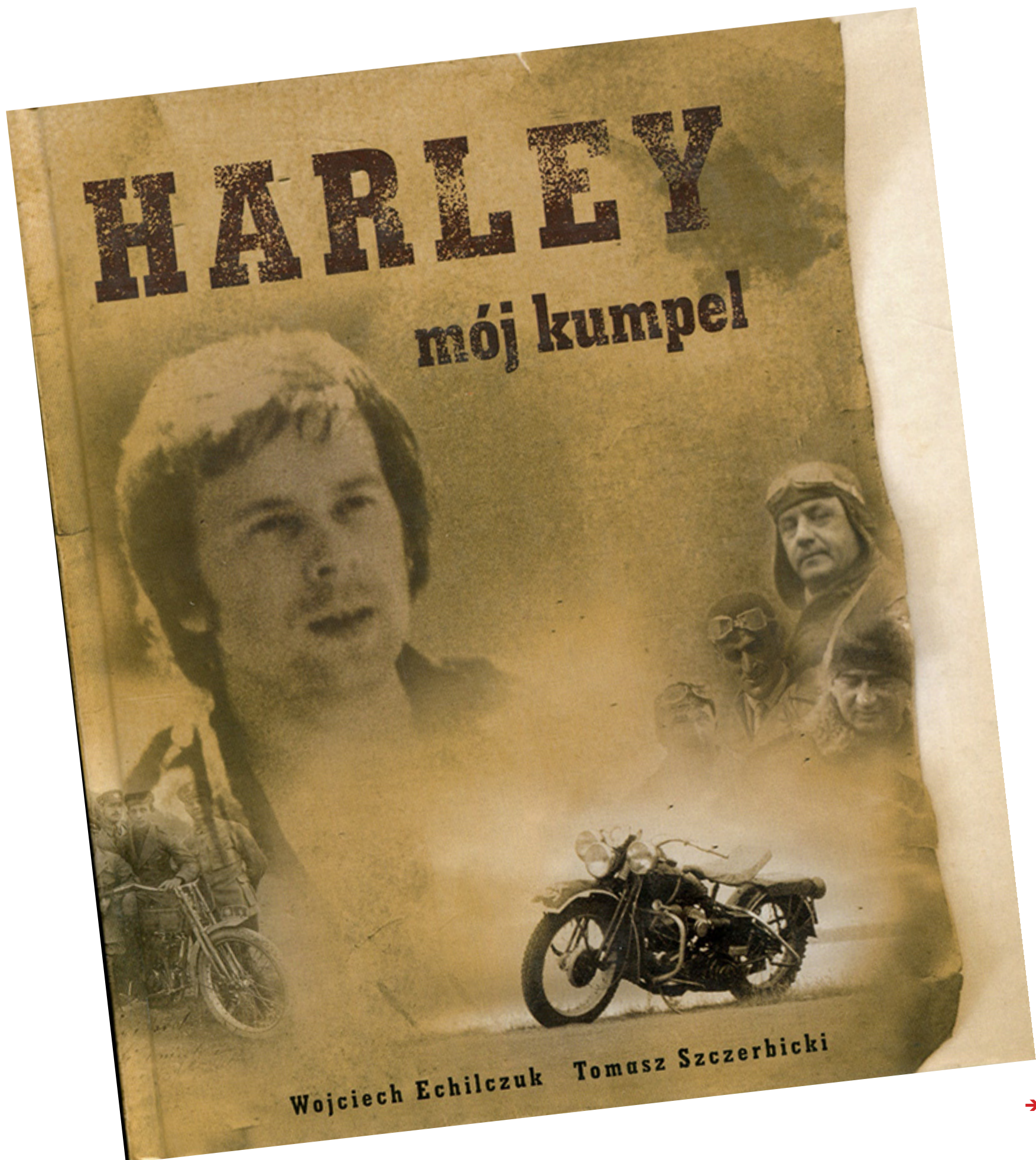
Dla mnie najciekawsze w tej książce było pokazanie zakulisowych działań, debat i decyzji oraz motywacji związanych z rozwojem motoryzacji w Polsce. Dziś postrzegamy historię w dychotomiczny sposób dobre – złe, słuszne – niesłuszne, korzystne – niekorzystne. Poznając historię przekonujemy się jednak, że realność była daleka od takiego logicznego wzorca. Wiele czynników wpływało na fakty, że czasami podejmowano decyzje, które dziś uznalibyśmy np. za mało korzystne ekonomicznie, politycznie czy społecznie.

Myślę, że lektura tej książki sprawi Ci przyjemność i dostarczy wiedzy, o wielu nieznanym dotąd powszechnie faktach.

Artur Ossowski „Tadeusz Kossakowski 1888 – 1965. Od piechura do czołgisty”, wydawnictwo Trio, Warszawa 2020, str. 350. ■

Powieść w odcinkach

# Wojciech Echilczuk, Tomasz Szczerbicki „Harley mój kumpel” (cz. 6)



Usta zasznurowane. I przemknęliśmy się przez tą „dziurę w płocie”. Już na pierwszym postoju pod czeskim barem przydrożnym zobaczyliśmy różnicę między Polską a Czechosłowacją: na ladzie baru leżały pięknie zapakowane w celofan orzeszki ziemne. Do kupienia za czeskie korony. Bez kolejki i w każdej ilości. Kurwa..., to był szok.

U nas w Polsce przeczytałem w prasie, że orzeszków się nie sprzedaje (chyba, że w Peweksie za dolary amerykańskie), ponieważ można zatruć się amebą. I nasze państwo w trosce o zdrowie obywateli nie kupuje tej imperialistycznej zachcianki, ponieważ w niej siedzą „ameby” i ten pasożyt może ukatrupić człowieka po długich i ciężkich cierpieniach (ameba zjada powoli wnętrzności). A tu proszę bardzo: kupuj i jedz ile chcesz!

Nie było czasu na dalsze rozważania. Trzeba jechać! Mapa i droga naszymi przewodnikami. Zauważyłem, że od czasu do czasu na drzewach pojawiły

się małe pomarańczowe tabliczki z napisem „H-D”. H-D – znaczy Harley-Davidson. Grzaliśmy do przodu ostro. Podnieceni zbliżaniem się do celu zajęci byliśmy pokonywaniem wzniesień i ostrych zakrętów. Zaczęły się czeskie góry. Pogoda – super! Pięknie zachodzące słońce świeciło z uśmiechem prosto w oczy – jechaliśmy na zachód. Jeszcze nigdy w życiu nie jechałem tak ostro w górach. Mrużyłem

oczy i upajałem się jazdą. Nie widziałem już Łukasza.

Zatrzymałem Harleya, odczekałem z moją pasażerką, Teresą przepisowo pół godziny, ale Łukasz nie nadjeżdżał. Przez skrzyżowanie dróg jechałem intu-

icyjnie – na zachód. Nie patrzyłem na drogowskazy. Szukałem przybitych gdzieś pomarańczowych tabliczek z napisem „H-D”.

Łukasz, jak się potem okazało, czytał drogowskazy.

I pojechał zupełnie w innym kierunku. Nie na Decin – pojechał do Pragi – na południe. Czesi, pamięta-



*Teresa Paszúk  
na zjeździe  
w Decinie,  
w Czechosłowacji.  
Czerwiec  
1970 roku.*

**HARLEY MÓJ KUMPEL**

jąc naszą wyzwolenczą armię, która tą drogą jechała czołgami, by stłumić powstanie Czechów w 1968 roku potrafili jeszcze w 1970 roku obracając drogowaskazy na ważnych skrzyżowaniach, skierować polskich turystów „na manowce”. Z zemsty!

Łukasz naturalnie trafił na taki obrotowy drogowaskaz i pojechał „falszywą” drogą. W końcu i tak się połapał, w czym rzecz, ale tyknął „żart” czeskich opozycjonistów. Ja waliłem do przodu jak strzebił i niechący wybrałem właściwą drogę. Jechałem do Decina, słońce powoli chowało się za górami, a ja zwoiniłem bieg motocykla, rozkoszując się jazdą. Harley dudnił swoim silnikiem i był bezbłędny.

W życiu nie przejechałem „zjednego uderzenia” tylu kilometrów. Liczyłem kilometry i oglądałem piękne czeskie krajobrazy. Harley, tak jak i ja, też chciał dojechać do celu. Żeby się pokazać i poznać świat! Nagle zauważyłem, że z przeciwka jedzie stado motocyklistów. Pokonałem właśnie duże wzniesienie i gdzieś tam na horyzoncie wyskoczyły z oddali ich sylwetki. Wyglądały dziwnie. Były inne niż na naszych drogach. Miały białe spoj-

*Grupa polskich harleyowców  
i nasze motocykle  
na zjeździe w Decinie.  
Czechosłowacja 1970 rok.*



**WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA**

lery i szyby ochronne i były jakieś takie „za duże”. Za kilkanaście sekund byli już bardzo blisko – zauważyli mnie i zaczęli trąbić sygnałami i syrenami. Zarejestrowałem tylko, że zaczęli gwałtownie hamować. Podnieśli ręce i sygnalizowali swoim kolegom jakąś bardzo ważną wiadomość.

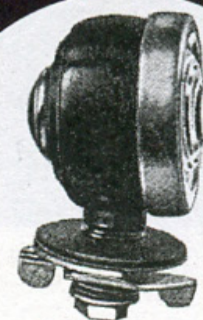
Przemknęliśmy obok siebie. Ja nie hamowałem. Łapałem do mózgu ten widok: potężne motocykle, usłyszałem ich dźwięk. Boże jedyny, to Harleye! A oni zawrócili i już ci pierwsi byli obok mnie. Jechali obok mnie – uśmiechnięci, na Harleyach, które znałem tylko ze zdjęć – jechali i gestami zachęcali mnie do jazdy. A ja, jak sparaliżowany! Jadę, bo jadę. Jadę, a oni wariują, mieszają się, oglądając mnie i moją maszynę. Bawią się na całego. Przesyłają wyrazy powitania i serdeczności. Taniec szczęścia! Tańczą motocyklami na szosie. Dla mnie. Ludzie! Dla mnie i mojego Harleya-Davidsona!

Wiedzieli, że mam przyjechać na Zjazd. Nie wytrzymali i pojechali drogą prowadzącą do Polski – szukali mnie i innych Polaków. Znaleźli mnie. Szukali i znaleźli. Widziałem ich tabliczki rejestracyjne. Czesi, Niemcy, Szwajcarzy, Holendrzy itd., itd. Pędzę na moim dziadku wojennym w asyście wesolej paczki z całej Europy. Serce wali jak dzwon, ściskam kierownicę. Skręcamy i wpadamy w boczną drogę – prowadzą mnie na Zjazd. Brama wjazdowa. Przed chwilą zjeżdżając w dolinę, zobaczyłem zza drzew setki Harleyów zaparkowanych na pięknym kempingu.

Przed bramą stoi tłum. Hamuję. Do Harleya podchodzi uśmiechnięty harleyowiec. Przekręca moją stacyjkę. Gasi silnik. Teraz rozglądam się. Przy bramie stoi stu albo dwustu motocyklistów. Cisza. I nagle słyszę śpiew –



**HARLEY MÓJ KUMPEL**



śpiewają polski hymn narodowy: „Jeszcze Polska nie zginęła...” – to Czesi przygotowali dla mnie powitanie. Zsiedliśmy z Teresą z Harleya. Stajemy wyprostowani. Oni też. Śpiewają: *Jeszcze Polska nie zginęła póki my żyjemy...* Więcej nie mogą. Mam miękkie kolana. Łzy złością koleiny w kurzu podróżnym, pokrywającym moją twarz. Teresa też roni łzy. Już nic nie wiem. Już wiem wszystko. Stoję obok mojego Harleya-Davidsona. Opieram się o niego. Ściskam dłonie przyjaciół. Ściskają mnie. Zawrót głowy. Tłum ludzi. Chcą zobaczyć harleyowca z Polski.

On jest. Przyjechał. To prawda. Moja dłoń czuje potrząsanie witających mnie ludzi. Jak w malinie prowadzą mnie do mojego domku kempingowego. Ktoś pcha mojego Harleya.

Idziemy szpalerem utworzonym przez uśmiechy i bijące serca wariatów harleyowych. Siadam na schodkach domku. Organizatorzy Zjazdu rozpraszają tłum: *Dajcie mu spokój, dajcie mu spokój, choć parę minut. Czy nie widzicie, że facet jest nieprzytomny.*

Jestem przytomny – i nieprzytomny. Siedzę na schodku. Ktoś dał mi butelkę czeskiego piwa. Cholera, potrzebuję czegoś mocniejszego. Świat wiruje mi w głowie. Obok siedzi Holender. Robi skręta. Częstuje mnie. Palę. Patrzę na niego. Mówi:

– Nazywam się Jan Swartjes. To do mnie napisałeś.

Mam wrażenie, że go znam od stu lat. Mówię:

– Jan! Dziękuję.

Jeszcze nigdy w życiu nie mówiłem nikomu takiego dziękuję. Odwraca głowę. Mówi:

– Przyjdę za parę minut.

Harleyowcy z Niemiec i Holandii na swoich maszynach na zjeździe w Decinie, Czechosłowacja 1970 rok.



Na zjeździe w Decinie z kolegami z Holandii.

Trzeci od lewej: Jack van der Lee, harleyowiec, który przejechał 1.000.000 km, oczywiście na Harleyu.



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA







Odchodzi. Przechodząc obok mojego Harleya poklepuje go po baku. Patrzy na mnie. Zaczynamy się śmiać. Jestem w niebie. Siedzę, palę holenderskiego skręta i piję czeskie piwo.

Widzę cały kemping. Cały parking. Nagle poruszenie. Ludzie pędzą do bramy wjazdowej.

Przyjechał Łukasz. Przyjechał Roman. Nie ma Bogdana. Miał wypadek koło Jeleniej Góry. Wypadł z zakrętu szosy. Harley rozbity. Bogdan z pękniętą nogą i miednicą w szpitalu. Siedzimy – paczka przyjaciół z Polski – pośrodku Europy.

Wszyscy chcą z nami rozmawiać. Zanurzamy się w atmosferze Międzynarodowego Zjazdu Harley-Davidson. Jest rok 1970. Każdy z nas przeżywa to inaczej. Czekają nas piękne dwa dni. Już wszystko jest inaczej niż było. Zmienia nas dotknięcie Europy.

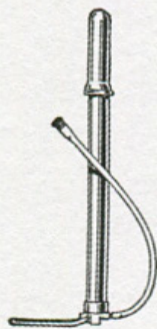
\*\*\*

Międzynarodowy Zjazd Harley-Davidson w Decinie obserwowaliśmy z ogromnym zainteresowaniem. Kemping był świetnie przygotowany do przyjęcia kilkuset motocykli i kilkuset harleyowców łącznie z kibicami oraz turystami pragnącymi obejrzeć z bliska całą imprezę. Najbardziej interesujące dla nas Polaków były rozmowy z ludźmi, którzy opowiadali nam o swoich klubach, o swoich krajach, o podróżach, o polityce... O wszystkim, co nas, młodych ludzi nurtowało. Czesi pokazali się z najlepszej strony. Ich Harleye i Indiany były w doskonałym stanie – zadbane do ostatniej śrubki. Trochę było nam wstyd, że nasze maszyny były ciut gorsze. Jeden z czeskich harleyowców, który pracował w firmie produkującej sztuczną biżuterię, w każdą śrubkę wmontował sztuczne brylanty. Jego Harley lśnił w promieniach słońca jak kolia – wszystko skomponowane bez przesady, z dużym wyczuciem dobrego gustu. Każdy Harley był inny. Nie było dwóch identycznych motocykli. Czesi po wyglądzie motocykla potrafili bezbłędnie określić jego właściciela. Świetnie prezentujący się prezydent klubu z Pragi, Józef Muller, opowiadał nam historię klubów czeskich z Pragi, Brna, Pilzna i innych miejscowości. Pierwszy klub założono w Pradze w 1924 roku.

Towarzystwo, które poznawaliśmy na Zjeździe, było najwyższej klasy. Mili, koleżeńscy i otwarci na nas z całego serca. Jak oni jeździli na swoich maszynach! Elegancja-Francja! W sobotni wieczór rozdano pamiątkowe dyplomy dla klubów uczestniczących w Zjeździe.

Otrzymaliśmy dyplom, na którym podpisało się też kilkunastu harleyowców z całej Europy. Puchar, który otrzymaliśmy i przywieźliśmy do Polski – niestety zaginął. Dyplom jest w naszych archiwach i został w klubie na wieczną rzecz pamiątkę.

Rozmawialiśmy z kolegami z całego świata (byli też amerykańscy) – przeko-



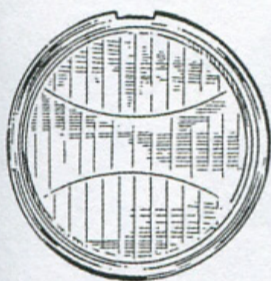
marzając się na tematy polityczne. Z uśmiechami politowania komentowali nonsensy polityczne i gospodarcze występujące w krajach europejskich. Prawie wszyscy już wtedy marzyli o Europie bez granic. Dzisiaj to już się stało, ale wtedy było czystą abstrakcją, dobrym początkiem do opowiadania złośliwych, politycznych dowcipów – co uprawialiśmy bez kompleksów. Nasza szóstka była pod wrażeniem. Zostaliśmy do końca Zjazdu porównując swój klub do klubu czeskiego, uważając, że możemy i my, w Polsce, zorganizować w przyszłości pierwszej klasy Zjazd Międzynarodowy.

\*\*\*

W drodze powrotnej do Polski przekraczaliśmy przejście graniczne w Jakuszykach. Tu nic się nie zmieniło. Ale my się zmieniliśmy. Patrzyliśmy wyrozumiale na celników i pograniczników broniących z oddaniem naszych granic i porządku prawnego. Czego oni pilnowali? Wiemy, wiemy! Powinni otworzyć granice na oścież i pozwolić Polakom na swobodne podróżowanie – te marzenia zrealizowały się wiele, wiele lat później.

Co w nas zostało po pełnym wrażeniu spotkaniu harleyowców w Czechosłowacji? Jasne jak słońce na niebie, że wieźliśmy w naszych umysłach najcenniejszy „towar” – wiedzieliśmy, czym pachnie słowo „wolność”, co to jest „zagranica” i każdy z nas już o czymś marzył. O czym? Ha, ha, ha – to już należałoby spytać osobno każdego z nas – wspaniałych harleyowców polskich!

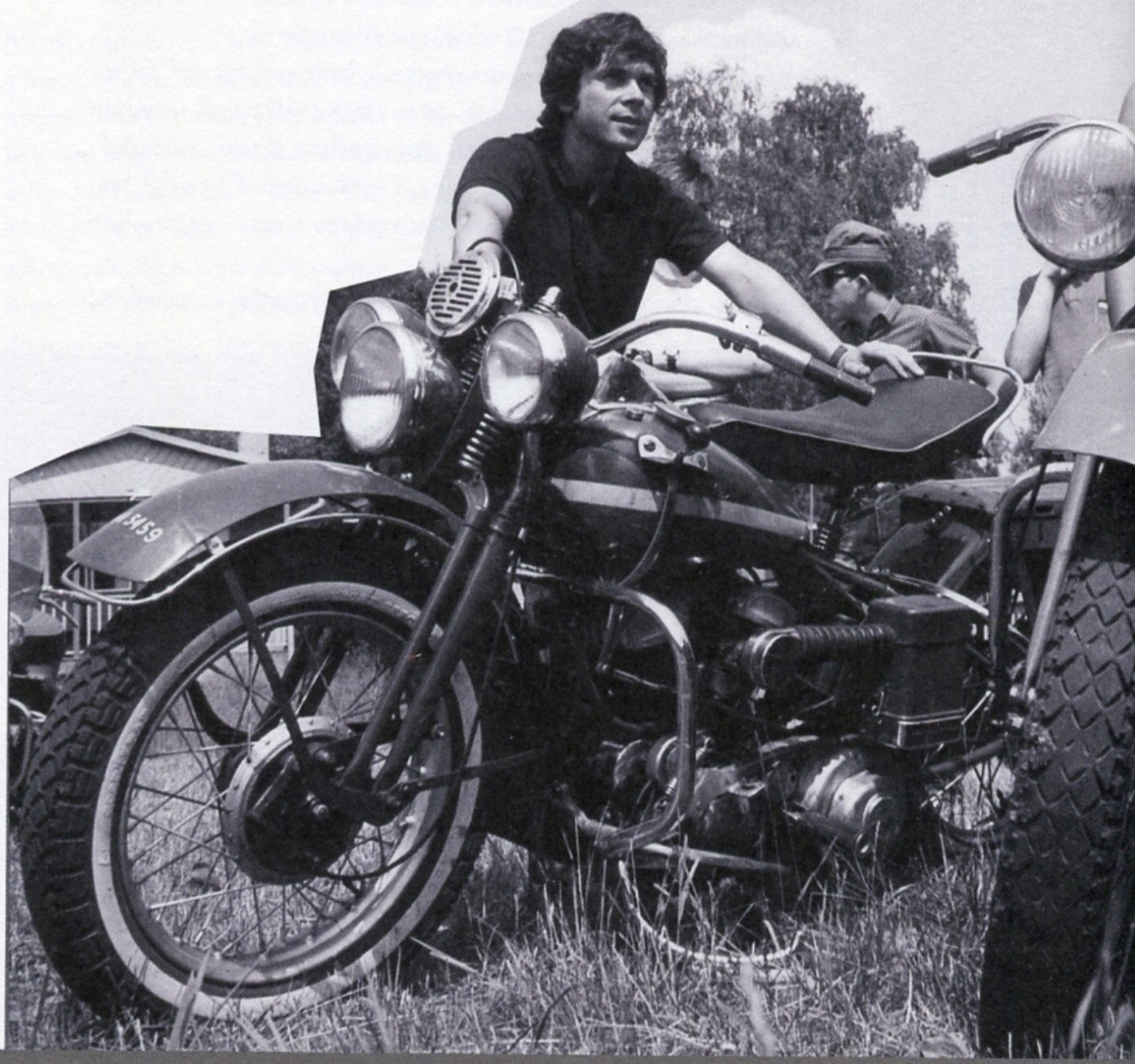
Pędziliśmy do domu. Do Warszawy. Chcieliśmy wszystko opowiedzieć



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

przyjaciołom z klubu. Tym, którym los nie pozwolił pojechać na historyczny rajd do małego czeskiego miasteczka Decin. Podróż do Czechosłowacji miała ogromny, pozytywny wpływ na późniejszy rozwój niezależnego ruchu motocyklowego w Polsce. To były prawdziwe korzenie spontanicznie rozwijającej się nowoczesnej turystyki motocyklowej. Dlaczego było to tak ogromnie ważne? Ponieważ już wiedzieliśmy, jaka jest odpowiedź na pytanie – DOKĄD JECHAĆ?! To proste jak drut: na Zjazdy harleyowców. Tam nas oczekiwano. Tam nas zaprosiła cała Europa. I to była nasza e u r e k a i odkrycie świata. Zrobiliśmy to sami, z własnej woli i z własnej życiowej pasji – do celu zawiozły nas stare Harleye. Nasze kochane i wypieszczone „maszyny wolności”.

\*\*\*

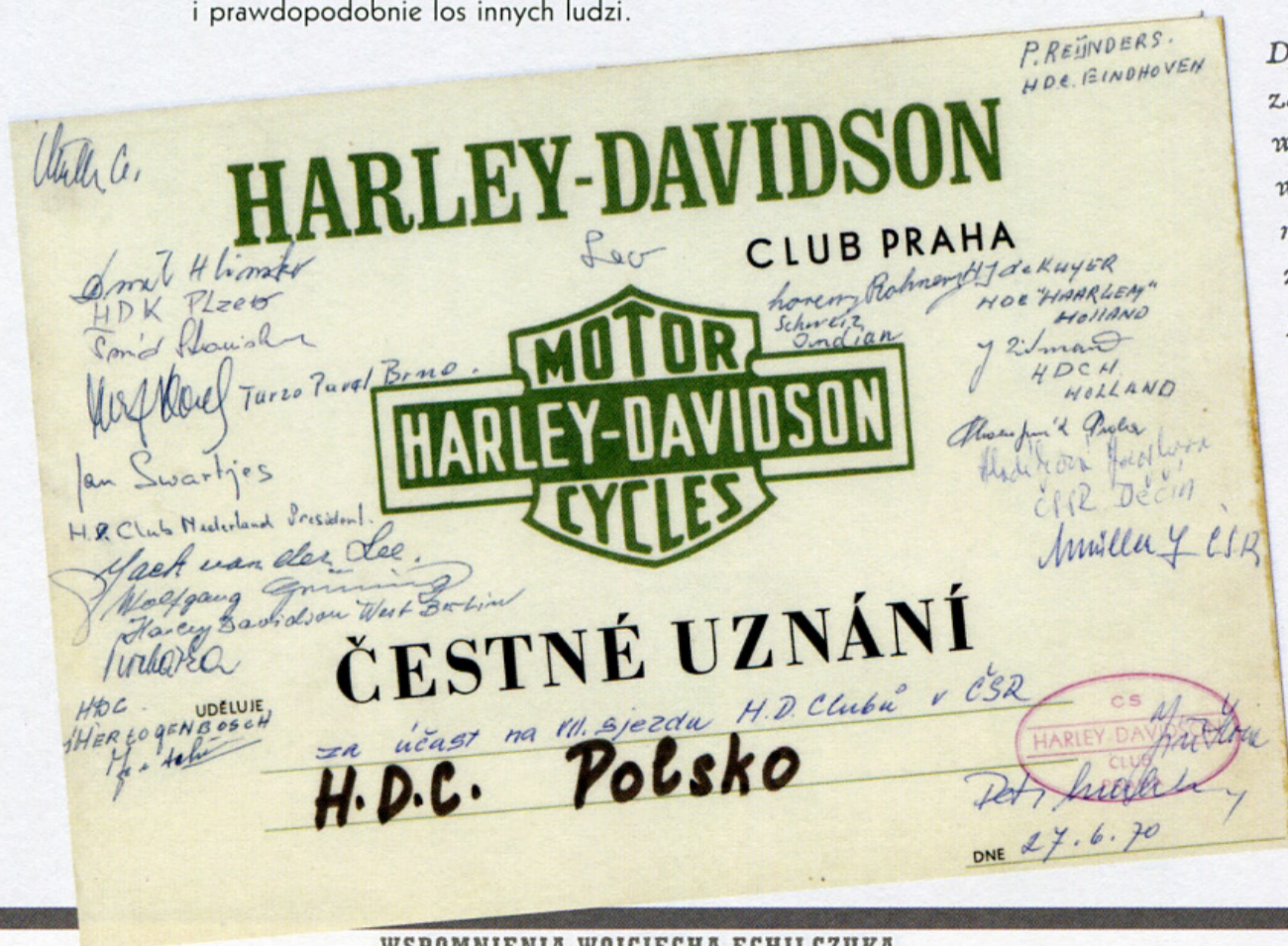
**HARLEY MÓJ KUMPEL**

## ENTUZJAZM

Pobył na zjeździe harleyowców w Decinie zamknął pewien rozdział w moim życiu. Chciałem komuś i kiedyś o tym opowiedzieć. Teraz, po latach, mnie samemu trudno uwierzyć w to, co mnie i moich przyjaciół spotkało. Najciekawsze lata były jednak przed nami. Nasze opowieści o Zjeździe w Decinie rozpały wyobraźnię harleyowców w Warszawie. Odezwali się posiadacze Harleyów, Indianów i Sokółów z innych miast. Nasze sensacyjne opowieści krążyły po Polsce i wracały do nas zmienione i wyolbrzymione. Z ust do ust telegraf bez drutu przekazywał: S.O.S. dla porzuconych, starych Harleyów. Te maszyny za chwilę można będzie przemienić w złote rydwany niosące nas do nieba!

Staliśmy się bohaterami opowieści przy ogniskach i na prywatkach. Motocykl Harley-Davidson oraz legendy na jego temat i na temat ich właścicieli miały już w Polsce przedwojennej wspaniałą tradycję. My rozżarzyliśmy zamierającą legendę do „białości”. Płonęła teraz najjaśniejszym blaskiem, podsycana niezwykłym entuzjazmem polskich fanów jazdy maszyną marzeń. Czy możecie sobie wyobrazić, że małeńki, piwniczny klub trójki, a potem siódemki, przyjaciół przemienił się po dwóch, trzech latach w konstelację klubów z ponad tysiącem zarejestrowanych członków?

Przyjaźń i nieokielzana wyobraźnia gromadki przyjaciół zmieniła nasz los i prawdopodobnie los innych ludzi.



Dyplom honorowy  
za uczestnictwo  
w zjeździe  
w Decinie dla  
naszego klubu  
z podpisami naszych  
przyjaciół z całej  
Europy.

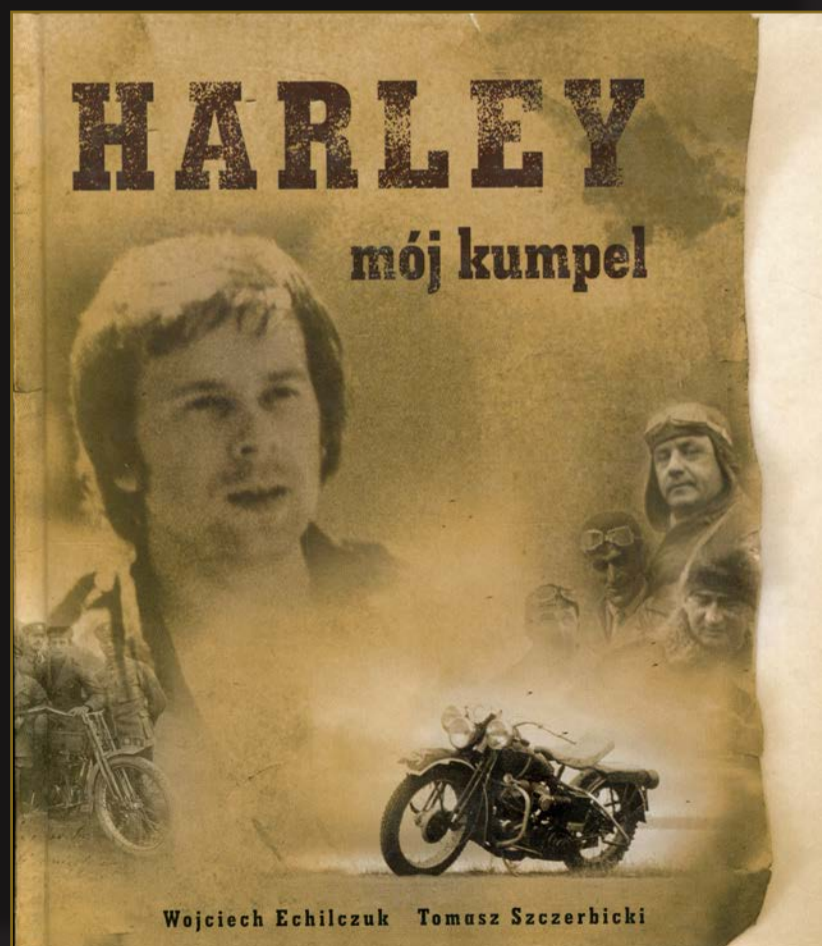
WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

reklama

**espe**

**Książek z 40% rabatem szukajcie na [www.vesper.pl](http://www.vesper.pl)**

reklama



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

Będzie dostępne w sprzedaży  
wysyłkowej w naszej redakcji.

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

Znasz lepszy pomysł na  
motocyklowy prezent?

# *i***Motocykl**

