Swoimi DROGAMI

pismo zwyczajnych motocyklistów

Numer 12, luty 2021

iMotocykl

W WYDANIU

Aktualności - 3

Royal Enfield 500 classic - 6

Face lifting konserwatyzmu - 12

Duży skuter na miasto - 16

Środek zimy - 20

Motocyklistki - 23

Z wiatrem w zawody - 27

Muzeum motoryzacji w Hadze - 33

Czy "my się zimy (nie)boimy"? - 37

Rajd Weteranów - 42

Motocykliści dla zwierzaków - 46

Rajd Dakar 2021 zakończony - 50

"Długa wycieczka" cz. 3 - 54

"Ubuntu" - 70

"Harley, mój kumpel" - 71

Swoimi Drogami/iMotocykl
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: **Serwis prasowy HONDA**

OD REDAKCJI

Smutną, dla miłośników motocykli, była wiadomość, że kilka dni temu spłonęło doszczętnie jedno z najciekawszych europejskich muzeów motocykli, a mianowicie Top Mountain Motorcycle Museum, zlokalizowane malowniczo w Alpach austriackich.

Dla motocyklistów każde muzeum tego typu jest pewnego rodzaju świątynią tradycji. Owszem, przez lata motocykle zmieniają się na nowocześniejsze, ale pasja jest ta sama, czy to w naszych dziadkach, rodzicach czy w nas. Muzea tchną właśnie tą pasją.

Zbudowanie takiej „świątyni" to nie tylko pieniądze, to również szczytna idea. Nie da się tego zrobić w rok czy dwa, to proces kilkunastoletni lub dłuższy. Pożar zaś strawił to w zaledwie kilka godzin.

W Top Mountain Motorcycle Museum eksponowano ponad 200 wyjątkowych motocykli oraz kilka samochodów. Otwarte w 2016 roku, stworzone zostało przez braci Albana i Attilę Scheiberów.

Media – poszukując taniej sensacji – w relacjach o pożarze skupiały się często na pieniądzach. Te, jak się okazuje, nie są problemem, bo muzeum było ubezpieczone. Niewielu komentatorów dostrzegło inną ogromną stratę – dziedzictwa kultury technicznej. Trochę to smutne, że wszystko musi być przeliczane na pieniądze, aby było ciekawe dla przeciętnego widza/czytelnika.

A co w bieżącym numerze? Dużo i różnorodnie. Nie będę psuł niespodzianki lakoniczną zapowiedzią. Ciekawi jesteśmy Waszych opinii. Wyrazić je możecie pisząc do nas pocztą elektroniczną lub pisząc o nas na Facebooku.

Jeżeli jesteście na Facebooku możecie „polubić" nas i wtedy będziecie dostawać powiadomienia o kolejnych, nowych wydaniach. Na Facebooku jesteśmy jako: iMotocykl. Ten kanał pozwoli też na szybszą komunikacje z naszą redakcją.

Zapraszamy do lektury

Tomasz Szczerbicki

Więcej o mnie na: www.tomasz-szczerbicki.pl

Ilu nas jest w Polsce?

NAS – to znaczy osób jeżdżących silnikowymi jednośladami, motocyklami i motorowerami. Spójrzmy w statystyki, na koniec 2020 roku zarejestrowanych było w Polsce nieco ponad 900 tys. jednośladów. Gdy czytasz te słowa (pierwszy miesiąc nowego roku mamy już za sobą) jest to liczba ok. 910 tys. pojazdów.

Gdzie jest nas najwięcej

Statystycznie najwięcej jednośladów jest w województwach: mazowieckim, śląskim, wielkopolskim. Najmniej zaś w województwach: opolskim, lubuskim i świętokrzyskim.

Patrząc z innego punktu widzenia na statystyki widzimy, że liczba motocykli przypadających na 1000 mieszkańców wynosi w województwach: podkarpackim – 27, wielkopolskim – 24, mazowieckim – 23, w dolnośląskim i zachodniopomorskim po 19.

Czym jeździmy

W większości używanymi jednośladami. Odsetek nowych pojazdów wynosi zaledwie ok. 15%. Według statystyk średni wiek motocykli w Polsce waha się pomiędzy 17 – 24 lata.

Co może być zaskakujące, wybieramy raczej pojazdy o większych i mocniejszych silnikach. Najliczniejszą grupą są motocykle 500 – 750 cm^3, jest ich ok. 32%. Na drugim miejscu są pojazdy z silnikami 50 – 125 cm^3, jest ich ok. 29%. Kolejne miejsca zajmują pojazdy z klas: 125 – 250 cm^3 (ok. 14%), 250 – 500 cm^3 (ok. 12%), powyżej 750 cm^3 (ok. 11%).

Jakie motocykle wybieramy najczęściej

Tu w miarę precyzyjnie możemy tylko mówić o nowych jednośladach. Najpopularniejszymi markami (w kolejności) na naszym rynku są: Junak i Romet. Te firmy od 4 lat idą łeb w łeb, raz jedna wykazuje lekką przewagę (rzędu 0,1 – 2%), innym razem druga. Na kolejnych miejscach są: Honda i Yamaha, podobnie jak przy liderach różnice pomiędzy nimi są niewielkie. Za nimi, z wyraźną różnicą kilku procent, uplasowało się BMW.

Rejestracja jednośladów w 2020 roku

Dane z rynku motocyklowego zaskakują. W okresie pandemii, po kilku miesiącach licznych ograniczeń społecznych i gospodarczych, statystyki sprzedaży wykazują wzrosty, niekiedy nawet kilkudziesięcioprocentowe. Czym to tłumaczyć? Trudno powiedzieć.

➔➔

Monitorowaniem rynku motoryzacyjnego zajmuje się u nas Instytut Samar. Właśnie tam znaleźliśmy te dane.

W grudniu 2020 roku zarejestrowano w Polsce aż 5706 nowych motocykli i motorowerów. To wynik o 171% większy niż w poprzednim miesiącu i aż o 306% większy niż przed rokiem. Jest to również najlepszy grudniowy wynik od 2017 roku. Dzięki temu, po całorocznej walce ze spadkami, jednoślady odbiły się i kończą rok na plusie (+4,91% w stosunku do ubiegłego roku) z rezultatem 40 155 zarejestrowanych nowych pojazdów.

Na te rekordowe liczby wpłynęła niewątpliwie zapowiedziana zmiana normy emisji spalin z Euro 4 na Euro 5, która zaczęła obowiązywać od 1 stycznia 2021 roku.

Liderem rocznego rankingu najpopularniejszych w Polsce jednośladów został Junak, który na ostatniej prostej 2020 roku wyprzedził firmę Romet Motors. W okresie 12 miesięcy na krajowym rynku zarejestrowano 6 722 nowe Junaki, o 76% więcej niż rok wcześniej. Sklasyfikowany na drugiej pozycji Romet Motors znalazł chętnych na 5 777 jednośladów (–28% w stosunku do roku ubiegłego). Trzeci w zestawieniu Barton sprzedał 2 771 swoich pojazdów, o 31% więcej niż przed rokiem.

Segment motocykli

W całym 2020 roku zarejestrowano w Polsce 21.815 nowych motocykli, czyli o 14% więcej niż w poprzednim. Na koniec grudnia najpopularniejszy w tym segmencie był Junak, druga była Honda, trzecia – Yamaha, czwarte – BMW.

Rynek motorowerów

W grudniu 2020 roku liczba rejestracji nowych motorowerów wyniosła 3044 sztuki, co oznacza imponujący wzrost w porównaniu do poprzedniego roku o 359%. W ciągu 12 miesięcy minionego roku w wydziałach komunikacji zarejestrowano 15 296 nowych motorowerów, o 4% mniej niż w poprzednim roku. Najpopularniejszą marką w segmencie były (w kolejności): Junak, Romet, Barton, Torq.

Import jednośladów używanych

Łączna liczba sprowadzonych do Polski z zagranicy używanych jednośladów wyniosła w całym 2020 roku 69 809 sztuk. To wynik o 5% mniejszy niż odnotowany rok wcześniej.

Kolejna premiera Hondy

Miesiąc temu pisaliśmy o nowej Hondzie 1100 Rebel, która pojawi się na rynku w sezonie 2021. Okazuje się, że Honda szykuje kolejne ciekawe premiery na ten rok. Znowu będzie to odmłodzona „legenda" – tym razem nowa Honda Gold Wing.

To wyjątkowy model w historii motocykli japońskich, gdyż to właśnie Gold Wing w połowie lat 70. zapoczątkował modę na duże i profesjonalne motocykle do dalekiej turystyki. Kolejne modele – 1000, 1100, 1200, 1500, 1800 – utrwalały dobrą opinie o tym motocyklu.

W roku 2021 w salonach zadebiutuje odświeżona Honda Gold Wing oraz Gold Wing „Tour". Wer- ➔➔

sja „Tour” otrzymała zmiany istotne dla amatorów turystyki motocyklowej, m.in. pojemność górnego kufra została zwiększona do 61 litrów. Tapicerkę siedzeń wykonano z połączenia zamszu i syntetycznej skóry, a dzięki zmianie kąta nachylenia oparcia pasażer może przyjąć teraz wygodniejszą pozycję. Odświeżony Gold Wing występuje w nowej, atrakcyjnej kolorystyce Pearl Deep Mud Grey, z efektownymi pomarańczowymi akcentami. Gold Wing „Tour” będzie dostępny w dwóch wariantach kolorystycznych: dyskretnym Gunmetal Black Metallic i majestatycznym Candy Ardent Red.

Zmiana importera Ducati i marek Grupy Piaggio

Z dniem 1 stycznia 2021 roku, Liberty Corp. Sp. z o.o., właściciel sieci multibrandowych salonów motocyklowych Liberty Motors, staje się wyłącznym importerem motocykli Ducati na Polskę. Spółka Liberty została także wyłącznym importerem motocykli i skuterów Grupy Piaggio na Polskę, Litwę, Łotwę i Estonię. Tym samym, z dniem 31.12.2020 roku firma Inter Cars S.A. przestaje być oficjalnym importerem Ducati oraz jednośladów Grupy Piaggio.

Nowy importer włoskich marek motocyklowych informuje, że zamierza rozwijać sieć dealerską, wspierać sprzedaż włoskich motocykli i skuterów oraz popularyzować Ducati oraz marki z Grupy Piaggio, wykorzystując do tego swoje doświadczenie oraz ugruntowaną pozycję w branży motocyklowej.

Royal Enfield 500 Classic

TEKST I ZDJĘCIA: JACEK ŁUKAWSKI

Początek XXI wieku. Na łamach Świata Motocykli ś.p. Tomasz Sałek publikuje artykuły o Enfieldzie. Ja zakochuję się w tej klasycznej linii zdradzając Junaka, o którym marzyłem od kilku lat.

Zdrada ta była tylko platoniczna, bo stałem wtedy u progu dorosłości, nie miałem jeszcze prawa jazdy, kieszenie były puste i tylko głowa była pełna marzeń. No ale od tamtej pory snując się ulicami miasta lub oglądając je zza szyby autobusu już nie wyobrażałem sobie siebie jadącego obok na Junaku, a na Enfieldzie. Przez jakiś czas. Czyli do momentu, gdy dowiedziałem się, ile taki Enfield kosztuje, co wtedy było dla mnie kwotą całkowicie nieosiągalną. Dość powiedzieć, że trochę później, wpłacając kasę za zrobienie upragnionego prawka na motocykl, miałem za sobą bodaj cztery miesiące chodzenia do pracy na piechotę, a więc oszczędzania na biletach i generalnie na wszystkim co się dało. Inne czasy. W każdym razie zmierzam do tego, że Enfield wrył się w moje serce jako ➔➔

obiekt marzeń, a w głowie jako pojazd o cenie zaporowej. Dla własnego dobra starałem się o nim zapomnieć.

Wracamy do współczesności

Minęło trochę lat, a ja po etapach motocykli dwusuwowych, potem japońskich (szosowych, chopperów i enduro) byłem na etapie leczenia się z tęsknoty za smarem pod paznokciami. Leczenia się, bo właśnie skończyłem remont Dniepra napędowca i nie miałem już żadnych złudzeń co do definicji „gównolitu", a przede wszystkim byłem rozczarowany tym, jak cholerenie ten motocykl był niewygodny i niepraktyczny. O jego wadach przez litość nie wspomnę. Zostańmy przy tym, że utwierdzałem się w przekonaniu, iż zdrowego psychicznie człowieka, przy ruskiej motoryzacji może trzymać tylko syndrom sztokholmski.

> *Zostańmy przy tym, że utwierdzałem się w przekonaniu, iż zdrowego psychicznie człowieka, przy ruskiej motoryzacji może trzymać tylko syndrom sztokholmski.*

Wtedy właśnie jeden z kolegów pochwalił się na portalu społecznościowym zakupem Royala Enfielda. Westchnąłem na widok zamieszczonych przez niego zdjęć i pogratulowałem zakupu wspominając, że zawsze mi się taki motocykl marzył. Kolega odpisał coś w stylu: *„Ale wiesz, że ty w ruska władowałeś już tyle co ja dałem za tego Enfielda?"*. W pierwszej chwili chciałem popukać się w głowę, bo przecież miałem w pamięci wyryte, że to motocykl o cenie zaporowej, ale potem spojrzałem na ogłoszenia i okazało się, że kolega miał cholera rację... Znów poczułem się jak gówniarz i nie mogłem w nocy zasnąć.

Etap uaktualniania wiedzy o Enfieldach przerobiłem stosunkowo szybko. O „Angliku" nawet nie myślałem, nie tylko ze względu na ceny, ale przede wszystkim dlatego, że cała moja fascynacja tymi motocyklami opierała się na fakcie, że Enfield to współczesna skamielina, i że gdzieś w odległych Indiach ktoś produkuje je podobnie jak w latach sześćdziesiątych.

Problem miałem tylko w kwestii wyboru modelu. Nie byłem pewien czy szukać motocykla ze starym silnikiem CL, czyli takiego jaki pojawiał się przed laty na łamach „Świat Motocykli", czy nowego, produkowanego od 2008 roku UCE już z wtryskiem. Pomogli użytkownicy obu modeli, którym zadałem pytanie: *„Co i przy jakich przebiegach się psuje?"*. Gdy do starszego typu dostawałem całą litanię niedomagań, tak dla UCE (EFI) odpowie- ➔➔

dzi można było podsumować mniej więcej tak: *„Nie wiem, mam już kilkanaście/kilkadziesiąt tysięcy na liczniku i na razie nic poważnego się nie działo”*. EFI wydawał się więc właściwym wyborem.

> *O jakości wykonania motocykla można powiedzieć, że jest lepsza od chińskiej, a gorsza od japońskiej.*

Klamka zapadła

Wystawiłem ruska na sprzedaż licząc się z tym, że potrwa to co najmniej kilka miesięcy i zacząłem przeglądać ogłoszenia, aby nabrać rozeznania w cenach Enfieldów, a konkretnie modelu Classic w malowaniu Battle Green, bo na jego widok serce biło mi mocniej. Anglia i Niemcy to były rynki, na których spodziewałem się coś znaleźć, bo w Polsce Enfieldów jak na lekarstwo. Przy czym w militarnej zieleni wszędzie trafiały się raczej pojedyncze sztuki i nie zawsze w możliwych kwotach. Podobno jednak kto szuka, ten czasem znajduje.

Od początku w mojej pasji motocyklowej objawiał się jakiś bliżej nieokreślony „element magiczny”. Takie drobne i czasem pozornie nieistotne fortunne przypadki. Nie inaczej było tym razem. Nagle trafiam na ogłoszenie o sprzedaży Classica z 2015 roku w wymarzonym kolorze i rozsądnej cenie w… Toruniu. Trochę za wcześnie, bo rusek dopiero co wystawiony – myślę, ale i tak dzwonię. Właściciel typu „gawędziarz” z jednej strony całkiem sympatyczny, a z drugiej ściemnia, że EFI miał tylko niegroźną wywrotkę na jakimś zlocie. Zupełnie jakbym wierzył, że komukolwiek się opłaca ściągać ➔➔

z zagranicy motocykle w idealnym stanie. Nie dyskutuję jednak i proszę o dokładne zdjęcia. Na ich podstawie oceniam, że motocykl zaliczył lekkiego dzwona, i że ktoś to w miarę ogarnął, raczej przed sprowadzeniem do Polski. Ogólnie motocykl rokuje i chętnie bym go wziął, ale to za wcześnie, kurde za wcześnie...

Wkrótce przychodzi nietypowe zapytanie o ruska. Uznaję je w pierwszej chwili za próbę oszustwa w stylu „na afrykańskiego księcia" czy inną cholerę. Opisów takich przypadków jest masa. Nietypowy adres e-mail i łamany polski z translatora zapalają czerwoną żarówkę. Tym razem jednak to jest na poważnie i wkrótce zaprzyjaźniamy się z Antonio, gdy przyjeżdża aby sfinalizować transakcję. Rusek rusza do ojczyzny Don Kichota, a kilka dni później pod bramą zatrzymuje się bus z Enfieldem. Mogę w końcu po raz pierwszy zobaczyć i dotknąć to moje niewielkie, motocyklowe marzenie, które kupiłem praktycznie w ciemno.

> *Hindusi te Enfieldy męczą na co dzień w takim terenie, w który typowy Europejczyk nie wjechałaby bez motocykla klasy adventure i zaplecza w postaci wozu technicznego. Ten motocykl jest do tego stworzony.*

Gdy wprowadzałem go do garażu miał na liczniku ledwie dwa tysiące kilometrów. Dokładne oględziny pozwoliły uwierzyć, że to prawdziwy

przebieg. Generalnie motocykl okazał się w lepszej kondycji niż się spodziewałem. Stan ramy po „przygodzie" był akceptowalny, wgniotka na baku nie raziła. Praktycznie poza poprawieniem mocowania przedniego błotnika oraz zamaskowaniem uszkodzeń lakieru nie wymagał pracy. Chodziłem wtedy dobrą godzinę w koło motocykla, macałem, zaglądałem w każdy zakamarek, zwyczajnie się gapiłem. Żona patrzyła na to z pobłażliwym uśmiechem, a mnie ręce powoli przestawały się trząść. Miałem swojego Royala Enfielda!

Subiektywna ocena

Każdy motocykl, jakim jeździłem, miał swoją odmienną specyfikę. Jedne prowadziły się lepiej, a inne gorzej, wymagały większych lub mniejszych umiejętności i mniej lub bardziej wybaczały błędy. Każdego z tych motocykli trzeba się było po prostu nauczyć, aby czuć się pewnie w siodle. Każdego poza Enfieldem. On mnie zaskoczył. Pierwsza krótka jazda, kilometr może dwa, a ja miałem wrażenie, że znam go od lat. Cholernie fajne uczucie.

Parametry i osiągi pominę, bo każdy znajdzie je w sieci. O jakości wykonania motocykla można powiedzieć, że jest lepsza od chińskiej, a gorsza od japońskiej. Mechanicznie prosty, niezawodny i dobrze przemyślany. Lekki, wygodny i intuicyjny w obsłudze. Układ sterowania, w przeciwieństwie do starszych modeli, ma już europejski. Do latania autostradą się nie nadaje, woli prędkości poniżej setki. Pięknie brzmi i pojedzie po każdej drodze. Ogólna ocena – brak. To jeden z tych nielicznych motocykli, których nie da się ocenić z perspektywy cyferek, a jedynie przez pryzmat oczekiwań właściciela.

Utarło się, że Enfield to „motocykl dla mężczyzn z klasą", jest stałym gościem imprez typu Gentelman's Ride i na jego zakup decydują się najczęściej pasjonaci, „miłośnicy stylu i epoki" lub jak kto woli „stateczni panowie", którzy chcą przemieszczać się tempem rekreacyjnym, emanując elegancją i zadając motocyklowego szyku. Nie mówię oczywiście, że tak nie jest, ale sam nie bardzo wpisuję się w ten stereotyp, bo zamiast wskakiwania w garnitur i udziału w nudnych retro paradach wolę leśne ostępy i kamieniste drogi. To dla nich kupiłem Enfielda.

Pamiętam, że gdy wspominałem znajomym, jak będę nim jeździł, często pojawiały się stwierdzenia w stylu: „nie szkoda ci?", „on się do tego nie nadaje" czy pełne oburzenia: „ale dlaczego chcesz niszczyć takiego klasyka?". Wtedy przypominałem zaniepokojonym obrońcom „klasyki", że Hindusi te Enfieldy męczą na co dzień w takim terenie, w który typowy Europejczyk nie wjechałaby bez motocykla klasy adventure i zaplecza w postaci wozu technicznego. Ten motocykl jest do tego stworzony.

Przystosowanie EFI do jazdy poza asfaltem było kosmetyczne i ograniczyło się do założenia dobrych opon oraz osłon na lampy. Kierownicy nie musiałem ruszać, ktoś wcześniej założył już wyższą. Pierwotnie planowałem też wymienić wydech, który ze względu na katalizator, jest długi i wystaje za tylne koło ograniczającą kąt zejścia, ale w praktyce okazało się, że nie jest to konieczne.

Od trzech lat rekreacyjnie zwiedzam na Enfieldzie leśne ścieżki, bagniste jary, piachy i pola. Wspinam się kamienistymi ścieżkami na nasze świętokrzyskie pagórki i przekraczam rzeczne brody. Co prawda nigdy nie mam na sobie garnituru, ale pamiętając o związanych z Royal Enfield stereotypach, brudząc się błotem po uszy, staram się brudzić z klasą.

Oceniając przez pryzmat oczekiwań, mogę z czystym sumieniem powiedzieć, że uwielbiam ten motocykl.

Face lifting konserwatyzmu

Nowości Harleya-Davidsona na sezon 2021

Harley-Davidson Road King Special.

TEKST: TOMASZ SZCZERBICKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Harley-Davidson jest od dziesięcioleci wierny swojemu charakterystycznemu stylowi. Gdy w przypadku motocykli japońskich taki konserwatyzm jest wadą, w odniesieniu do Harleya wręcz przeciwnie, jest to jego siła marketingowa. A jeżeli coś dobrze funkcjonuje przez lata, to po co coś zmieniać?

Na nadchodzący sezon Harley-Davidson oferuje motocyklistom lepsze osiągi, technologię i niezmiennie niepowtarzalny styl. W ofercie pojawi się pełen charakteru model Street Bob 114 i odnowiony cruiser Fat Boy 114, a także zgodne z najnowszymi trendami nowe wersje stylizacyjne trzech popularnych baggerów o świetnych osiągach: modeli Street Glide Special, Road Glide Special i Road King Special. W 2021 roku firma Harley-Davidson zaoferuje także cztery modele klasy super premium stworzone przez zespół Custom Vehicle Operations (CVO). ➔➔

Street Bob 114 – najnowszy model typu cruiser

Osiem modeli motocykli Harley-Davidson Softail łączy w sobie moc, osiągi i nowoczesną technologię z autentycznym amerykańskim stylem. Nowy model Street Bob 114 uzupełnia serię motocykli typu cruiser o styl bobber. Jako najlżejszy model Softail wyposażony w mocny silnik Milwaukee-Eight 114, gwarantuje ostrą jazdę z odpowiednim zapasem mocy.

Harley Davidson Street Bob 114.

Legendarny model Fat Boy

Ze swoją krępą posturą jest jednym z najbardziej imponujących motocykli w ofercie firmy Harley-Davidson. Odświeżona stylizacja na rok 2021 rozjaśnia jego wygląd, ponieważ błyszczący chrom zastępuje satynowe wykończenie układu napędowego i wydechowego, części przedniej, wsporników tylnych błotników i konsoli.

Harleyem-Davidsonem w trasę...

Linia motocykli Touring Harley-Davidson oferowanych w 2021 roku obejmuje trio motocykli hot rod bagger o nowym zawadiackim charakterze i nowych możliwościach.

Modele Road King Special, Road Glide Special i Street Glide Special, napędzane są silnikiem ➔➔

Harley-Davidson Fat Boy.

Harley-Davidson Street Glide.

Milwaukee-Eight 114.

Modele Street Glide Special and Road Glide Special są dostępne w wersji w dwubarwnym lakierowaniu, a także oferują możliwość wyboru pomiędzy wykończeniem w mrocznym stylu a jasnym chromem – wybór pomiędzy ciemnym i złowieszczym albo błyszczącym i bardziej tradycyjnym wyglądem. Modele Road King Special i Street Glide Special zostały wyposażone w nowy reflektor przedni LED Daymaker, a wszystkie trzy modele Special posiadają teraz nową niskoprofilową osłonę silnika, która znakomicie podkreśla ich zwarte sylwetki.

Harley-Davidson Heritage Classic.

Konserwatywny styl, ale technicznie na czasie

Wszystkie modele z rodziny Touring firmy Harley-Davidson wyposa- ➔➔

żono w system multimedialny Boom Box GTS z kolorowym ekranem dotykowym. System jest kompatybilny z Android Auto i Apple CarPlay. Dzięki przewodowemu połączeniu ze zgodnym typem smartfona, podczas jazdy można korzystać z dowolnej aplikacji, aby uzyskać dostęp do mediów, usług transmisji strumieniowej, komunikacji i wskazań nawigacji, przy jednoczesnym ograniczeniu do minimum rozpraszania uwagi kierowcy.

W roku 2021 modele CVO Street Glide i CVO Road Glide będą wyposażone w całkowicie nowy system Harley-Davidson Audio. Jest to zaawansowany system audio, wyposażony w głośniki i wzmacniacze zaprojektowane specjalnie dla tych motocykli.

CVO

Każdy z czterech oferowanych w 2021 roku modeli CVO – CVO Street Glide, CVO Road Glide, CVO Limited i CVO Tri Glide – posiada nowe opcje lakieru i najwyższej klasy akcesoria. Silnik Milwaukee-Eight 117 V-Twin jest montowany wyłącznie w modelach CVO i jest to najmocniejsza jednostka napędowa oferowana jako wyposażenie fabryczne w motocyklach Harley-Davidson.

Wszystkie modele CVO są wyposażone w system RDRS Safety Enhancements. Ten zestaw technologii ma na celu zwiększenie pewności siebie kierowcy w nieoczekiwanych sytuacjach lub złych warunkach drogowych. Pakiet RDRS Safety Enhancements obejmuje: elektronicznie połączone hamulce, układ ABS, system kontroli trakcji, system kontroli poślizgu, system utrzymywania pojazdu na wzniesieniu, system monitorowania ciśnienia w oponach.

Motocykl Harley-Davidson Pan America

Całkowicie nowy motocykl Pan America 1250 zostanie zaprezentowany 22 lutego 2021 roku podczas wirtualnej inauguracji. Wtedy też dowiemy się więcej o tym motocyklu.

Harley-Davidson CVO Street Glide

Duży skuter na miasto

Z maxi skuterami jest podobnie, jak z dużymi, szczególnie turystycznymi motocyklami. Lepiej sprawdzają się w trasie niż w gąszczu samochodów poruszających się w zatłoczonej aglomeracji.

TEKST: JACEK GRADOMSKI, ZDJĘCIA: SERWIS PRASOWY

Kymco Xciting 400

Skoro jesteśmy miłośnikami skuterów to najlepiej byłoby mieć dwa, jeden niewielki z silnikiem do 200 cm³ do poruszania się po mieście i drugi duży jak kanapa do jazdy turystycznej. Jednak nie zawsze jest możliwość posiadania kilku jednośladów, czy to ze względu na finanse, czy możliwości garażowania.

Ponadto, jeśli jedynie w czasie wakacji używamy naszego dużego jednośladu do wojaży, a przez pozostałe miesiące roku poruszamy się na krótkich odcinakach w mieście, to posiadanie maxi skutera, który by przez jedenaście miesięcy stał w garażu, jest bez sensu. Najlepszym wyjściem byłoby znalezienie takiego maxi skutera, który by się sprawdzał dobrze również jako pojazd miejski. ➔➔

Dokonując takiego wyboru, a nie jest to łatwe, powinniśmy ustalić pewne parametry pojazdu, które musi spełniać, aby mógł się stać takim uniwersalnym turystyczno–miejskim skuterem. Do turystyki będzie nadawał się taki, który gwarantuje prędkość trwałą co najmniej 120 km/h, czyli o mocy ok. 30 KM lub więcej. Patrząc na to, co było w ofercie importerów, będą to skutery z silnikami o pojemności skokowej od 300 cm³ wzwyż. Na potrzeby porównania zakładamy też masę w granicach 200 - 250 kg

Niektóre skutery w nazwie mają napisane „300”, jednak są to rozwierty dwieście pięćdziesiątek mające w rzeczywistości pojemność skokową zawartą między 260 – 278 cm³ i moce rzędu 21 – 23 KM. Prędkość maksymalna oscyluje ok. 130 km/h, więc jazda obładowanym skuterem na wakacje z założoną 120 km/h może być jazdą z odkręconym gazem prawie na maksa, a przecież nie o to chodzi. Nowoczesne trzysetki mają w rzeczywistości 292 – 298 cm³ i moce powyżej 28 KM, co pozwala bezstresowo podróżować z prędkością 120 km/h mając jeszcze trochę w zapasie na wyprzedzanie. Oczywiście skutery z większymi silnikami gwarantują lepsze osiągi i bardziej nadają się do wojaży. Co prawda nowoczesne trzysetki dorównują skuterom z silnikami 400 cm³, jednak pod pełnym obciążeniem lub w terenach górzystych większy silnik generujący trochę wyższy moment obrotowy lepiej się sprawdza.

Drugim parametrem, który ma znaczenie w jeździe miejskiej, będzie masa własna skutera. W trasie nie jest to takie ważne, jednak w mieście często przeciskamy się między autami, czasem trzeba nasz skuter wyprowadzić z ciasnego miejsca, gdzie go zaparkowaliśmy i tu daje o sobie znać jego masa. Z doświadczenia wiem, że z masą skutera oscylującą ok. 200 kg nie ma większego problemu, ale gdy mamy do przepchnięcia 250 kg metalu i plastiku na kołach, to zaczynają się problemy.

Yamaha Xmax 400

Yamaha Tmax 560

Suzuki Burgman 400

Mamy jeszcze jeden parametr, którego nie znajdziemy w żadnych danych technicznych. Możemy go jedynie sprawdzić jadąc jednośladem, lub posiłkować się wieloma opiniami użytkowników. Chodzi o zwrotność, zwinność, poręczność, czy jak to zwał, skutera w ruchu miejskim. O co chodzi? Otóż niektóre skutery turystyczne są bardzo stabilne przy wszelkich prędkościach, pięknie pokonują z dużą prędkością łuki drogi, ale jeśli chcemy w mieście szybko zmieniać pasy ruchu, to są ospałe w wykonywaniu manewrów, jakieś takie nieporęczne, zachowują się jak autobus. Jako przykład podam porównanie dwóch maxi skuterów o podobnych parametrach, ➔➔

Kawasaki J 300

Honda X-ADV

Honda 700 Integra

czyli wielkości, masie i mocy. Yamaha Majesty 400 i Suzuki Burgman 400. Oba to typowe kanapowce klasy średniej. Jednak jazda nimi nie jest już taka podobna. Burgman lubi długie, łagodne łuki, natomiast szybkie jego przekładanie z lewa na prawo nie jest już takie proste. Ponadto tylne koło na nierównościach lubi podskakiwać, niezależnie jak byśmy nie ustawiali twardości sprężyn. Tymczasem przednie idzie jak przyklejone. Natomiast Majesty, mimo majestatycznego wyglądu, jest bardzo zwinna i zwrotna nie wywołując stresu u kierującego. No i tył nie poskakuje. Należy również zauważyć, że maxi skutery toczące się na kołach o dużej średnicy, (co najmniej 16 cali), zachowują się jak motocykle. Są mniej zwrotne, ale bardziej komfortowe.

Chyba czas najwyższy wymienić maxi skutery, występujące na naszym rynku w ostatniej dekadzie, które spełniają założone kryteria techniczne:

- Suzuki Burgman 400;
- Yamaha: Xmax 300, Xmax 400, Tmax 500, Tmax 530, Tmax 560;
- Kawasaki J 300;
- Honda: SH 300, Integra 700, Integra 750, X-ADV;
- Peugeot Satelis 500;
- Kymco: Downtown 300, Downtown 350, Xciting 500, Xciting 400, People GT 300, AK 550;
- SYM Maxsym 600;
- Piaggio: Beverly 350, X10 350.

Jak widać nie wszystkie wymienione mieszczą się w założonych ramach masy własnej. Limit przekraczają dwie Hondy (X-ADV i Integra) i SYM Maxsym 600. Obie Hondy w zasadzie są wersją pośrednią między skuterem a motocyklem. Nie posiadają przekroju, ale posiadają dobrą osłonę, jak w rasowych skuterach. Za przeniesienie napędu odpowiada sześciostopniowa automatyczna dwusprzęgłowa skrzynia biegów (DCT). Ma trzy tryby działania, czyli manualny sterowany przyciskami, normal i sport. Jeżdżąc po mieście lepiej uży- ➔➔

SYM Maxsym 600

Kymco Downtown 350

Kymco AK 550

wać trybu sport, wówczas sterownik wcześniej redukuje biegi i silnik nie szarpie gdy chcemy gwałtownie przyspieszyć. Wadą Integry jest tendencja do „walenia się w zakręt" podczas wolnej jazdy. W przypadku X-ADV niech nikogo nie zwiedzie stylizacja pojazdu na terenowy, co najwyżej można nim pojechać po szutrach, a do tego pojazd terenowy nie jest potrzebny.

Piaggio Beverly 350

Peugeot 500 Satelis

Skąd natomiast w tym towarzystwie jest SYM Maxsym 600? Chociaż jego masa jest większa niż założyliśmy, w mieście okazał się bardzo sprawnie poruszającym się dużym skuterem. Ponadto jest to jedyny skuter napędzany singlem (silnikiem jednocylindrowym) o tak dużej pojemności skokowej.

Następnymi skuterami, mającymi tylko trochę więcej kilogramów od naszego limitu (250 kg), są Tmax ze stajni Yamahy i AK 550 z Kymco. Oba są bardzo poręczne i zwinne, trakcja jak w motocyklu usportowionym, są bardzo dynamiczne. Każda kolejna edycja Tmaxa jest co raz bardziej doskonała, jazda nim to prawdziwa radość. Natomiast Kymco AK 550 to wschodząca gwiazda, goniąca konkurenta spod znaku trzech kamertonów.

Natomiast najbliżej „złotego środka" uniwersalności miejsko – turystycznej są skutery włoskie oraz Yamahy X-Max, Kawasaki J 300 i oba Downtowny Kymco. Prawdę powiedziawszy, Kawasaki to Downtown z innym zawieszeniem, hamulcami i zmienionymi plastikami nadwozia.

Najtańsze są Kymco Downtowny, jakością nie ustępują japońskiej konkurencji. W Yamaha jest więcej finezji w wyglądzie oraz w samym prowadzeniu, ale za to trzeba więcej zapłacić.

Na zakończenie trzeba pamiętać, że każdy ma swoje preferencje, przyzwyczajenia oraz gust. Przed zakupem konkretnego modelu warto wcześnie przejechać się trochę dalej wymarzonym skuterem, aby potem nie być rozczarowanym.

Środek zimy...

Co tu robić? Motocykl zimuje w garażu, serce rwie się do jazdy, a głowę rozsadzają pomysły. Co może robić przeciętny motocyklista zimą? Spójrzmy na to zagadnienie.

TEKST: TOMASZ SZCZERBICKI, ZDJĘCIA: TOMASZ SKORZYŃSKI

Problemu tego nie mają weterynarze, u nich zajęć zawsze jest więcej niż czasu. Ale co, jeżeli twój motocykl jest w miarę nowy i sprawny?

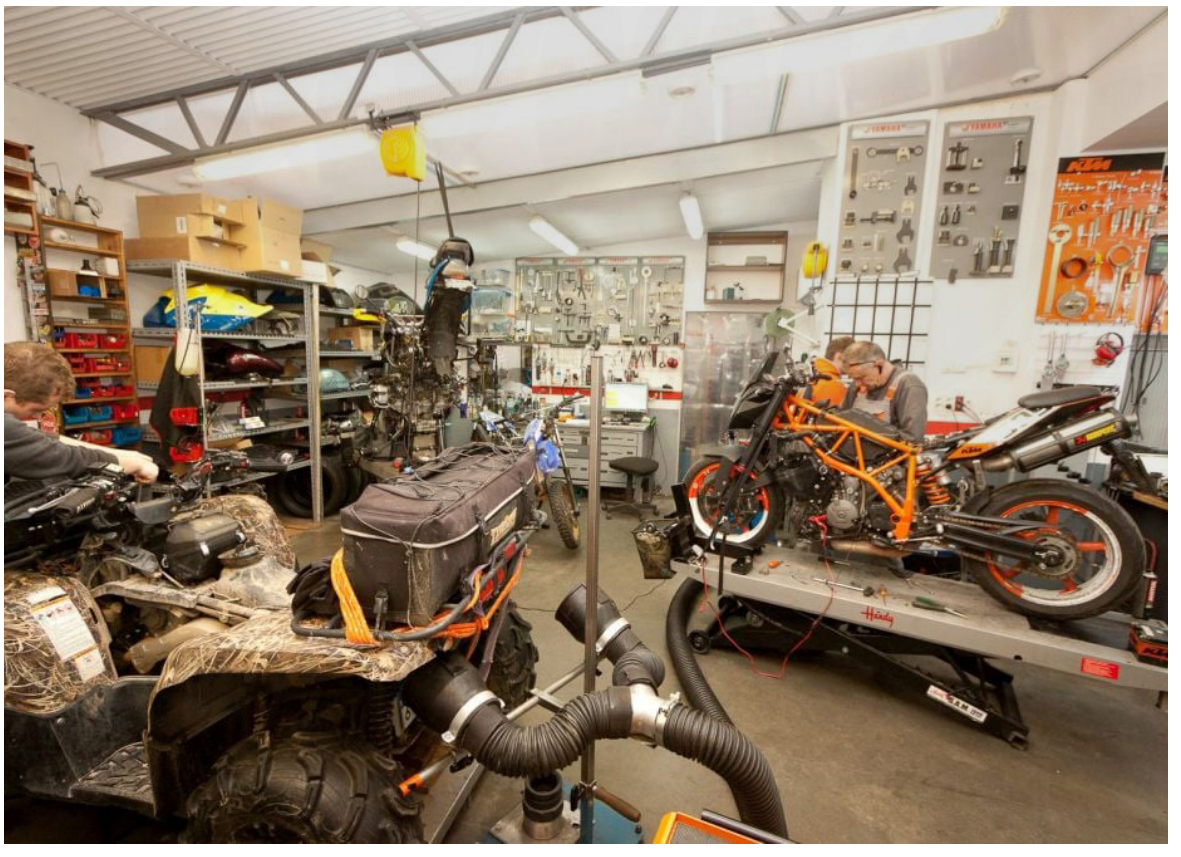
Można spotykać się z kumplami i godzinami opowiadać motocyklowe doświadczenia i przygody. Plusem takich spotkań jest możliwość spożywania większej ilości „napojów wyskokowych" niż latem. W sezonie, gdy dużo jeździmy, jest to raczej niewykonalne, choć bardziej pasuje tu słowo – nieodpowiedzialne. Chyba, że mamy dłuższe niż 14 – 16 godzin przerwy w jeździe. Jak piszą w fachowych poradnikach: *(...) Należy pamiętać, że spalanie alkoholu to proces, który przebiega zdecydowanie*

wolniej niż jego wchłanianie. Przeciętnie organizm człowieka potrzebuje 3 godzin na spalenie 20-30 g czystego alkoholu (...).

Gawędy też mogą sie znudzić. Cóż wtedy...? Kolejna propozycja to proste czynności konserwacyjno – serwisowe, które możemy wykonać samemu podstawowym zestawem narzędzi. Choć wydają się one banalne, takimi nie są. Jeżeli nie wierzysz przypomnij sobie te słowa, gdy gdzieś na trasie zerwie ci się linka sprzęgła lub gazu. Wtedy docenisz ową „banalną" konserwację. Tu polecałbym zakup książki serwisowej dotyczącej modelu jaki posiadacie. Cóż można pożytecznego zrobić posiadając niewielką wiedzę techniczną i podstawowy zasób narzędzi. Wbrew pozorom sporo! Pierwsza rzecz to konserwacja styków elektrycznych – np. można rozpinać kostki i spryskać je elektorsolem lub innym podobnym specyfikiem. Oczyści to styki elektryczne i poprawi sprawność przepływu prądu. W nowoczesnych motocykla znajdziecie sporo kostek elektrycznych.

Druga rzecz to smarowanie linek. Najprostszy sposób to wypiąć je z klamek przy kierownicy a potem strzykawką z igła po kropelce wpuszczać średniej gęstości olej do pancerza. Na rynku dostępne są specyfiki do smarowania linek, ale według mnie – te które kiedyś używałem – były zbyt płynne i za szybko spływały po lince i pancerzu. Nieco gęstszy olej spływał dłużej, czasami parę godzin, ale zostawiał grubszą warstwę na wewnętrznej ściance pancerza. Jakie linki smarować? To zależy od motocykla, obecnie stosowane są różne systemy sterowania poszczególnymi urządzeniami. Weźmy za przykład przeciętny japoński motocykl z drugiej połowy lat 90. Można tam przesmarować linki: gazu, sprzęgła, napędu prędkościomierza, linki do otwierania schowków, itp.

Kolejna czynność to przesmarowanie (tak czy inaczej – albo olejem ze strzykawki albo specyfikami typu WD 40) wszelkich elementów ruchomych, jak np.: zamki i zawiasy kanapy oraz schowków, ośki dźwigni hamulca ręcznego, ośki klamek ➔➔



na kierownicy, wszędzie gdzie metal trze o metal bez stałego smarowania. Takie działanie wydłuży żywotność.

Warto też sprawdzić, jak stary jest płyn hamulcowy w twoim motocyklu. Powinno się go wymieniać co 2 – 3 lata. Często spotykam motocykle, w których płyn nie wymieniany jest latami, czasami nawet od nowości. To prosta czynność, robi się to w ten sam sposób, jak odpowietrza hamulce, tylko pompujemy i spuszczamy płyn aż zastąpi go nowy (dolewany sukcesywnie do zbiorniczka) w całym układzie. Dbałość o układ hamulcowy to w bezpośredni sposób dbałość o bezpieczeństwo.

Kolejną czynnością na długie zimowe wieczory jest planowanie wakacyjnych wypraw. Analiza tras, hoteli, kalkulacja budżetu, konsultacje z osobami, które już tam były. Czasami może się okazać, że zbaczając z głównej trasy w bok, na 20 – 30 km, można trafić na interesujące miejsca i zabytki. Żeby tego nie przeoczyć służy właśnie owe zimowe planowanie wyjazdu. To samo dotyczy finansów – dobrze zaplanowany wyjazd pozwala na ograniczenie wydatków.

Jeżeli twoje konto, typu zaskórniak, wykazuje stan na plusie 2500 – 4000 zł, można zimą poszukać kolejnego motocykla. Długie zimowe wieczory sprzyjają przeglądaniu ogłoszeń w Internecie. Owszem, masz fajny motocykl turystyczny lub sportowy, ale może ekscytującym doświadczeniem byłoby mieć również jakieś nieduże enduro (125 – 250 cm³) do szaleństw na bezdrożach lub jakiegoś klasyka/weterana, który nostalgicznie będzie ci przypominał lata dzieciństwa (np. motorynka, Komar, WSK, Jawa, MZ). Coraz więcej osób ma po 2 – 3 motocykle lub więcej. Owszem, żona przeważnie mówi: *„Po co ci to, i tak nie będziesz na wszystkich naraz jeździł?”*. Ale kobieta nie wie, że filozofia motocyklowa (hobbystyczna) jest inna niż filozofia żon. Na temat różnić wielu filozofii dyskutuje się już od setek lat.

Jak widać zimą przeciętny motocyklista może mieć wiele pożytecznych i przyjemnych zajęć.

Zdjęcia wykonano w warsztacie:
Naprawa Motocykli Różnych Dealer KTM, Lublin, ul. Szerokie 110/Nałęczowska 190.

Motocyklistki

TEKST: KATARZYNA SZYMALA, ZDJĘCIA: MAI KUBIAK HO CHI

Zastanawiałaś się kiedyś, co tak naprawdę powstrzymuje Cię przed realizacją marzeń? Co jest Twoim największym hamulcem? Myślisz, że brak pieniędzy, a może nieodpowiednie warunki?
Nie, to strach i lęk przed tym co nowe i nieznane. Wszyscy lubimy marzyć, jednak gdy dochodzi do realizacji, nasz mózg sieje ziarno wątpliwości. Sami siebie przekonujemy, że nie damy rady, że to co kiełkuje w naszej głowie, to coś zupełnie innego i nie mamy pojęcia, jak się do tego zabrać, zastanawiamy się co powiedzą inni?! Na szczęście to tylko myśli! Wyłącz je i zacznij realizować swoje marzenia, historia Mai niech będzie dla Ciebie inspiracją!

Katarzyna Szymala:

Powiedz proszę parę słów o sobie. Czym się zajmujesz?

Mai Kubiak Ho Chi:

Mam na imię Mai, mam 36 lat i z wykształcenia jestem filologiem – całe życie zawodowe spędziłam w branży tłumaczeniowej i lokalizacyjnej; obecnie zajmuję się zarządzaniem jakością tłumaczeń w międzynarodowej korporacji świadczącej usługi globalnym markom.

Jak się zaczęła Twoja przygoda z motocyklem? Kiedy? Kto Cię zaraził?

Pierwsze zdjęcie na motocyklu miałam zrobione w wieku 4 latek! Był to koniec lat 80. w Polsce, a sprzęt był nieokreślonej marki motorowerem – ale miał dwa koła i silnik, a to było zdaje się najważniejsze. Odkąd pamiętam kazałam się sadzać na wszystko, co miało dwa koła – potem okazało się, że w młodości motocyklistą był też mój Tata, musiał więc mi to w jakiś tajemniczy sposób przekazać, sam do czynnej pasji powracając dopiero dużo później. A odkąd zrobiłam prawo jazdy kat. A, 10 lat temu, często jeździmy razem, po kraju i po świecie.

Czemu to robisz? Co Ci to daje?

Jazda motocyklem pozwala mi być →→

całkowicie tu i teraz – w pełni czerpać radość z teraźniejszości, bez frasowania się przeszłością, której nie zmienię, ani przyszłością, która jest niewiadoma. Dzięki motocyklowi jestem całą sobą w chwili obecnej, a są to piękne chwile – czy to sam na sam z przestrzenią i drogą, czy to w kolumnie z przyjaciółmi.

Pierwszy motocykl?

Yamaha Virago 535, a po 7 latach Suzuki DL 650 V-Strom, kiedy zakochałam się w turystyce motocyklowej po podróży na Bałkany.

Jaki obecnie?

Od połowy 2019 roku BMW 750 GS.

Jaki motocykl jest Twoim największym marzeniem? Czemu właśnie ten?

Myślę, że moje największe marzenie motocyklowe już się spełniło w postaci obecnego GS-a (alias Helmut) – nie wyobrażam sobie dla siebie bardziej odpowiedniego upgrade'u po V-Stromie, tak pod kątem komfortu jazdy, dynamiki, jak i geometrii. No i aspekty jazdy turystycznej – czuję się na nim świetnie zarówno na agrafkach górskich przełęczy, jak i w terenie (choć off-road to nie moja bajka). Koledzy co prawda roztaczają przede mną bajkowe wizje jazdy na GS 1250, ale mnie w pełni wystarcza mój Helmut i czerpię z niego w pełni. A jutro? ➔➔

Będzie futro!

Opowiedz proszę o swoich podróżach? Najdłuższa? Najlepsza? Najmilej wspominana?

Pierwszą dłuższą podróż motocyklową odbyłam w 2017 roku, jeszcze na mojej Virażce. Załatwiliśmy ze znajomymi transport naszych motocykli do Splitu i stamtąd przejechaliśmy Magistralą Adriatycką prawie całe wybrzeże Bałkanów – od Chorwacji przez Bośnię-Hercegowinę i Czarnogórę po Albanię i z powrotem. Jak wcześniej wspomniałam, po tej podróży zakochałam się w turystyce motocyklowej i tego samego roku obok Virażki w garażu zaparkował V-Strom, a wraz z nim wielkie plany na sezon 2018, które udało się zrealizować wręcz z nawiązką: Czechy, Węgry, Słowenia, Włochy i piękna Toskania, z powrotem przez Lombardię i Alpy szwajcarskie. Następnie wypad na samą północ Danii, niezliczone kilometry po kraju, a na koniec rajd w alpejskie przełęcze, od słoweńskiej Karyntii poczynając, przez włoskie Dolomity kontynuując i na austriackich szczytach kończąc. Sezon 2019 rozpoczął się majowym wypadem do Szwecji, odznaczył rajdem Litwa-Łotwa-Estonia ze spenetrowaniem krainy jezior Finlandii, a zakończył fenomenalną rodzinną podróżą we francuskie Pireneje, gdzie zawieźliśmy z Tatą nasze motocykle busem i skąd zjeździliśmy całe Pireneje wzdłuż i wszerz, z Mamą i Siostrą w roli plecaczków, zygzakując ➔➔

między Francją a Hiszpanią. Rok 2020 rozpoczął się z kolei lotem do Stanów Zjednoczonych, gdzie przez 2 tygodnie jeździliśmy z przyjaciółmi Harleyami po Florydzie – i to był hit minionego sezonu. Potem niestety nastał Covid i różnej maści lockdowny, więc plany na przełęcze Rumunii musiały zostać odłożone ad acta. Ale kto wie, może w tym roku...

Najlepsza przygoda motocyklowa?

Rozpoczęła się w 2010 roku i trwa do dziś!

Najgorsza przygoda motocyklowa?

Chyba wyparłam ją z pamięci, ale była to zdaje się kolizja z autem w trakcie wymijania go podczas robót drogowych, jeszcze na Virażce, w 2011 roku. Na szczęście nic wielkiego się nie stało.

Jakie plany na przyszłość motocyklową?

Jak wspomniałam, chciałabym w tym roku pojechać z ekipą do Rumunii, odwiedzić koniecznie przełęcze Transfogaraską i Transalpinę, ale co z tego wyjdzie czas pokaże. Chodzą nam też po głowie z Tatą francuskie Alpy nadmorskie i Lazurowe Wybrzeże, a w dalszej przyszłości wypadałoby odwiedzić w końcu norweskie fiordy.

Jak takie hobby odbiera Twoje Towarzystwo? Koleżanki? Koledzy?

Sami są motocyklistami! A wśród znajomych nie-motocyklistów, podziw i szacunek mieszają się z troskliwą obawą o zdrowe zmysły.

Jak Cię odbiera męskie grono subkultury motocyklowej?

Moje męskie grono motocyklowe odbiera mnie bardzo pozytywnie – w innym gronie się nie obracam!

Co cię pociąga w motocyklach?

Chyba jakiś atawizm związany z jazdą ludzkich przodków na zwierzętach kopytnych. Jako dziecko i nastolatka pasjonowałam się też jazdą konną, która z czasem ewoluowała w motocyklizm, kiedy już mogłam zrobić prawo jazdy – konie biologiczne przeszły w konie mechaniczne. Poczucie jedności z przestrzenią jest zresztą na obu rodzajach rumaków bardzo podobne.

Zachęcasz do jazdy jednośladem czy odradzasz? Dlaczego?

Osoby czujące w sobie nutkę zaciekawienia zachęcam do spróbowania, może okaże się to strzałem w dziesiątkę? Tym bardziej, jeśli ktoś zawsze odczuwał pociąg do jednośladów. Trzeba się realizować, całe życie na tym wtedy zyskuje. Natomiast jeśli ktoś w ogóle nie czuje tematu, to wręcz zniechęcam. Motocykliści to specyficzny gatunek, jest się nim albo nie.

Co poza motocyklem?

Poza motocyklem opiekuję się moimi dwiema współlokatorkami rasy Jack Russell Terrier, uprawiam ogród wokół domu, układam puzzle i praktykuję buddyzm.

Mai bardzo dziękuję za rozmowę i cudną dawkę motywacji! Trzymam kciuki za realizację kolejnych planów!

Z wiatrem w zawody

TEKST: TOMASZ SZCZERBICKI, ZDJĘCIA: ARCHIWUM AUTORA, NAC, WIKIPEDIA

Demon zwany „magią szybkości" towarzyszył człowiekowi od zawsze. W pierwotnych cywilizacjach, z pobudek egzystencjalnych, ścigano się pieszo, kto pierwszy dopadnie i uśmierci zwierzę.

Motocykl, którym Chris Carr pobił światowy motocyklowy rekord szybkości w 2006 i 2009 roku. Silnik V4, pojemność 2997 cm³, 16 zaworów, turbodoładowanie, moc 500 KM przy 8000 obr/min., napęd łańcuchem, waga 730 kg.

Starożytni Grecy i Rzymianie urządzali widowiskowe wyścigi zaprzęgów konnych. Średniowiecze to okres rozkwitu wyścigów konnych. Kiedy, pod koniec XIX wieku, pojawiły się pierwsze motocykle zaczęto organizować wyścigi – kto najszybciej...

Wciągu 108 lat historii tej rywalizacji prędkość maksymalna wzrosła o ponad 500 km/h, od 103 km/h w 1903 roku do 605 km/h w 2010 roku.

Biciem rekordów szybkości zajmowano się od pionierskich lat motocyklizmu, a pierwszy ofi- ➔➔

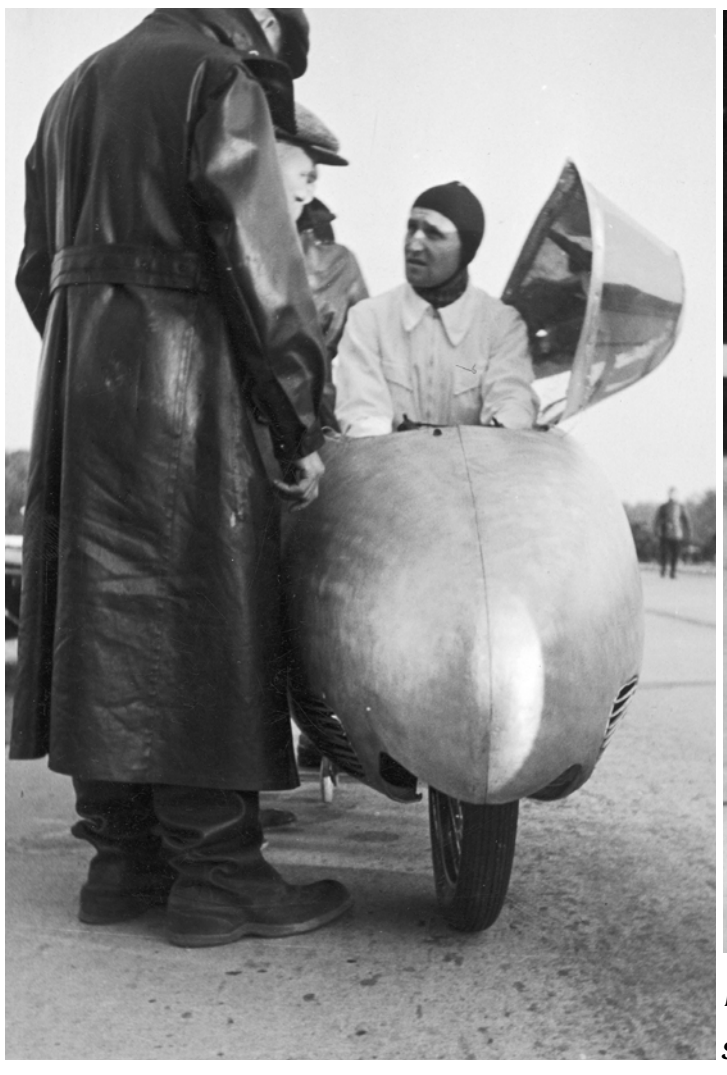
Ernst Henne przygotowujący się do próby bicia rekordu szybkości. Rok 1935.

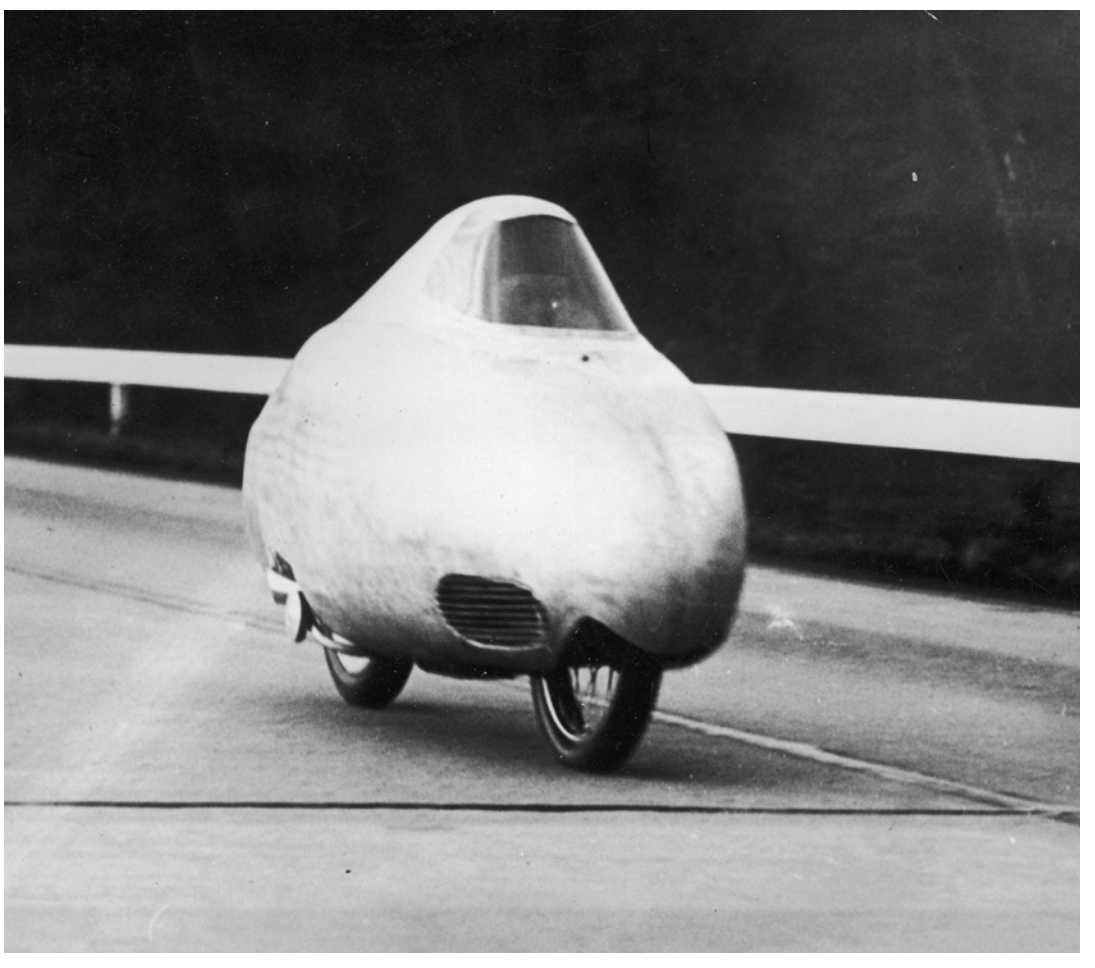
cjalny rekord zanotowano 1903 roku i wynosił 103 km/h. „Kości zostały rzucone". Na pobicie pierwszego rekordu trzeba było czekać 2 lata.

Kolejnej próby w 1907 roku podjął się Glenn Curtiss, ale jego rekord nie został uznany. Warto jednak o nim wspomnieć, że względu na osiągnięty wyniki (nieoficjalny) i motocykl, którym tego dokonał. Curtis dosiadając motocykla z silnikiem V8 o pojemności skokowej 4000 cm³ osiągną prędkość 219,31 km. Rekord nie został oficjalnie uznany, ale był to ważny moment – po raz pierwszy motocykl wyraźnie przekroczył magiczną wówczas barierę 200 km/h.

Dlaczego nie uznano rekordu Curtisa? Ze względów formalnych, aby rekord był uznany motocykl musiał dokonać dwóch przejazdów w przeciwną stronę na wyznaczonym odcinku trasy. Motocykl Curtisa po pierwszym przejeździe został uszkodzony i nie mógł dokończyć próby. Pomiar pierwszego przejazdu Curtisa to owe 219,31 km. Był to rok 1907. Oficjalnie, do tego wyniku zbliżono sie dopiero 17 lat później.

W roku 1924 w szranki walki o miano „najszybszego motocykla na świecie" stanęła elitarna, ➔➔





Ernst Henne przygotowujący się do próby bicia rekordu szybkości. Rok 1936.

angielska wytwórnia Brough-Superior, której pojazdy po dziś dzień nazywane są motocyklowymi Rolls-Royce`ami. Za sprawą pojazdów tej firmy był trzykrotnie bity światowy rekord. Po raz pierwszy stało się to właśnie w 1924 roku, kiedy Herbert Le Vack osiągnął prędkość 191,59 km/h.

Oficjalnie magiczną wówczas prędkość 200 km/h przekroczono w 1928 roku, kiedy to angielski kierowca Oliver Baldwin, jadąc motocyklem Zenith wyposażonym w silnik JAP, uzyskał szybkość 200,56 km/h.

W połowie lat 20. wiele światowych firm produkujących motocykle zaczęło upatrywać skutecznych możliwości reklamy przez osiąganie sukcesów sportowych. Rozpoczęły się złote lata wyścigów Turist Trophy na wyspie Man, narodowych wyścigów Grand Prix oraz zwiększyło się zainteresowanie biciem rekordów prędkość.

W Polsce

Warto w tym miejscu spojrzeć, jak w Polsce zapatrywano się na motocyklowe rekordy szybkości. Szczerze mówiąc byliśmy daleko w tyle za Europą i światem. Jedna z pierwszych prób odbyła się 28 września 1925 roku na szosie niedaleko Warszawy. Witold Rychter jadąc Nortonem 500 ustanowił wtedy polski rekord prędkości, który wyniósł 120 km/h. Już 29 maja następnego roku, ten sam zawodnik poprawił swój wynik. Jadąc wyścigowym Indianem osiągną prędkość 134,48 km/h. Kolejni śmiałkowie znaleźli się niebawem. Doświadczony poznański zawodnik Michał Nagengast w 1928 roku poprawił rekord. Jadąc motocyklem Rudge 500 osiągnął prędkość 159 km/h. Do 1939 roku oficjalny rekord został poprawiony jeszcze o 4 km i wyniósł 163 km/h. Dokonał tego wspomniany Michał Nagengast.

W 1933 roku ciekawym wydarzeniem w naszym kraju była próba przekroczenia motocyklem prędkości 200 km/h. W światowym sporcie nie był to już żaden wyczyn, w Polsce jednak jeszcze wtedy nikt z taką prędkością nie jechał. Rekordowy motocykl „Sokół" został przygotowany w Państwowych Zakładach Inżynierii. W bardzo lekką ramę specjalnej konstrukcji wmontowano najnowocześniejszy wówczas dwucylindrowy, ośmiozaworowy silnik JAP o pojemności 996 cm³, który rozwijał moc ok. 55 KM przy ok. 5000 obr/min. Cały motocykl ważył zaledwie 105 kg. Tego eksperymentalnego „Sokoła" dosiadali tylko Witold Rychter i Tadeusz Tomaszewski. Z powodów propagandowych do oficjalnego bicia rekordu nie doszło, gdyż władze wojskowe (zarządzające zakładami PZInż.) zabroniły tej próby, motywując, że motocykl miał silnik angielski, a nie polski. Nieoficjalnie jednak grupka warszawskich motocyklistów sprawdziła na co stać ten „wynalazek". Oficjalnego komunikatu ani wyników tej próby nie ogłoszono.

Michał Nagengast, nasz „etatowy" rekordzista szybkości. Przed wojną kilkakrotnie bił krajowe motocyklowe rekordy szybkości.

Z próbami bicia motocyklowych rekordów szybkości w naszym kraju wiążą się też smutne zdarzenia, a mianowicie tragiczna śmierć Emila Schweitzera. Był on jednym z najlepszych polskich motocyklistów sportowych. Twierdził tak nawet wybitny mistrz Witold Rychter, nieskory do takich opinii. W 1935 roku Emil Schweitzer do listy swoich sukcesów chciał również dodać bezwzględny rekord szybkości na drodze. Do próby postanowił użyć motocykla Rudge. Razem z nim do ➔➔

Eric Fernihough podczas startu do próby bicia rekordu szybkości. Rok 1937.

bicia rekordu szybkości przystąpiło trzech innych czołowych motocyklistów – Józef Docha, Edward Langer i Tadeusz Frankowski. Wszyscy na motocyklach Rudge 500.

Do tej próby najstaranniej przygotował się Schweitzer, modernizując swój motocykl poprzez budowę specjalnych oprofilowanych owiewek. Przeprowadził też szereg prób i jazd treningowych. Już na dwa dni przez oficjalna próbą Emil Schweitzer osiągną prędkość 183 km/h, więc był spokojny o pobicie rekordu. Kolejnymi treningami próbował zbliżyć się do magicznej wówczas prędkości 200 km/h, a nawet ją przekroczyć.

Do próby bicia polskiego motocyklowego rekordu szybkości przystąpiono na klinkierowym odcinku szosy Warszawa – Sochaczew, w niedzielę 23 czerwca 1935 roku. Pierwszy wystartował Józef Docha. ➔➔

Ostatnie chwile przed startem Emila Schweitzera. Rok 1935.

Jego częściowo oprofilowany Rudge nie spełnił jednak pokładanych w nim nadziei, choć prowadzony był ręką jednego z najlepszych polskich motocyklistów. W przejeździe pod wiatr osiągnął prędkość 140 km/h, a z wiatrem 157 km/h, co dało średnią, uznawaną przez sędziów, 148,5 km/h. Tym samym motocyklem wystartował Frankowski, jednak z powodu defektu silnika nie ukończył przejazdu. Langer zrezygnował z próby.

Jako ostatni na starcie stanął Emil Schweitzer, ale okazało się, że z powodu defektu skrzyni biegów nie może wystartować. Z pomocą pospieszył Józef Docha oddając Schweitzerowi skrzynię biegów ze swojego motocykla. Kilkanaście minut i skrzynia była już wymieniona.

Kilkaset metrów po starcie nagły podmuch wiatru i wada oprofilowania lub układu kierowniczego spowodowały nagłe drgania kierownicy (shimmy), niemożliwe do opanowania. Rozpędzona maszyna z szybkością około 190 km/h wpadła do rowu. Kierowca wyrzucony z siodła przeleciał w powietrzu 20 metrów. Przeżył, był jednak w stanie krytycznym. Obrażenia były bardzo poważne. Po dwóch tygodniach, 9 lipca 1935 roku, Emil Schweitzer zmarł w szpitalu.

Po wojnie, w latach 50. podejmowano kilka prób bicia krajowego motocyklowego rekordu szybkości. W 1954 roku Krzysztof Brun na wyścigowej WFM 125 osiągną wynik 128,5 km/h. Najsłynniejszą była jednak próba dokonana przez Franciszka Stachewicza na motocyklu Junak 350. W kwietniu 1959 roku rozpędził on Junaka do 149,3 km/h (średnia z dwóch przejazdów).

Na arenę wkracza BMW

W 1929 roku, na arenę walki o miano „najszybszego” wkroczyła, w owym czasie młoda motocyklowym stażem, niemiecka firma BMW i jej etatowy rekordzista – Ernst Henne. W niecały miesiąc po najszybszym przejeździe Herberta Le Vack (dosiadającego Brough-Superiora), Ernst Henne ustanawia, na motocyklu BMW 750 ze sprężarką, nowy rekord wynoszący 215,48 km/h. W historii światowych motocyklowych rekordów prędkość zawodnik ten, dosiadając motocykli BMW, siedmiokrotnie osiągał najlepsze wyniki. Nikomu innemu, w historii tej dyscypliny, nie udało się tego powtórzyć. Jego ostatni, ustanowiony w 1937 roku, motocyklowy rekord został pobity dopiero w 1951 roku. Na swoim koncie Ernst Henne posiadał ogółem 76 rożnych – samochodowych i motocyklowych – rekordów prędkości.

Niemiec Ernst Henne był bardzo utalentowanym i wszechstronnym zawodnikiem. Urodzony w 1904 roku, swoja karierę sportową rozpoczął ściga- ➔➔

Yamaha „Big Red” z 1970 roku, którą Don Vesco pobił światowy rekord szybkości. Ten kierowca trzykonnie bił rekord.

jąc się na motocyklach w zawodach Grand Prix. Triumfował między innymi w motocyklowych: GP Francji, GP Niemiec, GP Włoch, GP Hiszpanii, GP Czechosłowacji. W drugiej połowie lat 30. można go było również zobaczyć na trasach terenowych rajdów „Six Days", a także ścigał się samochodami marki Mercedes i BMW.

Swój ostatni światowy motocyklowy rekord prędkości ustanowił 28 listopada 1937 roku jadąc specjalnym motocyklem BMW 500 wyposażonym w sprężarkę. Pojazd ten rozwijał moc ok. 95 KM przy 8000 obr./min.

W marcu 2003 roku kilkakrotnie spotkałem się z Ernstem Henne w jego domu w Hiszpanii. Miał wówczas 99 lat. Mimo licznych wypadków i kontuzji, w czasie czynnego uprawiania sportów motorowych, czuł się dobrze i chętnie podejmuje gawędy o dawnych latach.

Trudno powiedzieć jak potoczyłaby się historia tego zawodnika i dominacji motocykli BMW w „wyścigach z wiatrem", gdyby nie wybuch II wojny światowej. Ten konflikt przerwał wszelki rozwój sportów motorowych na ponad 10 lat. Mimo że wojna trwała tylko 6 lat w zniszczonej Europie długo po jej zakończeniu nie myślano o rywalizacji sportowej.

Po wojnie pierwszy oficjalny rekord ustalono w 1951 roku. Było to 290,32 km/h. W kolejnych latach rekord wzrastał za sprawą nowych śmiałków. Obecnie aktualny jest rekord z 2010 roku wynoszący 605 km/h.

W tabeli przedstawiamy zestawienie wszystkich oficjalnych światowych motocyklowych rekordów szybkości. Dokonano ich oczywiście motocyklami specjalnie przygotowywanymi do tych prób. Jako ciekawostkę podam tylko, że obecnie najszybsze seryjne motocykle osiągają prędkość maksymalną niewiele ponad 300 km/h. ◘

OFICJALNE ŚWIATOWE REKORDY PRĘDKOŚCI W JEŹDZIE NA MOTOCYKLU

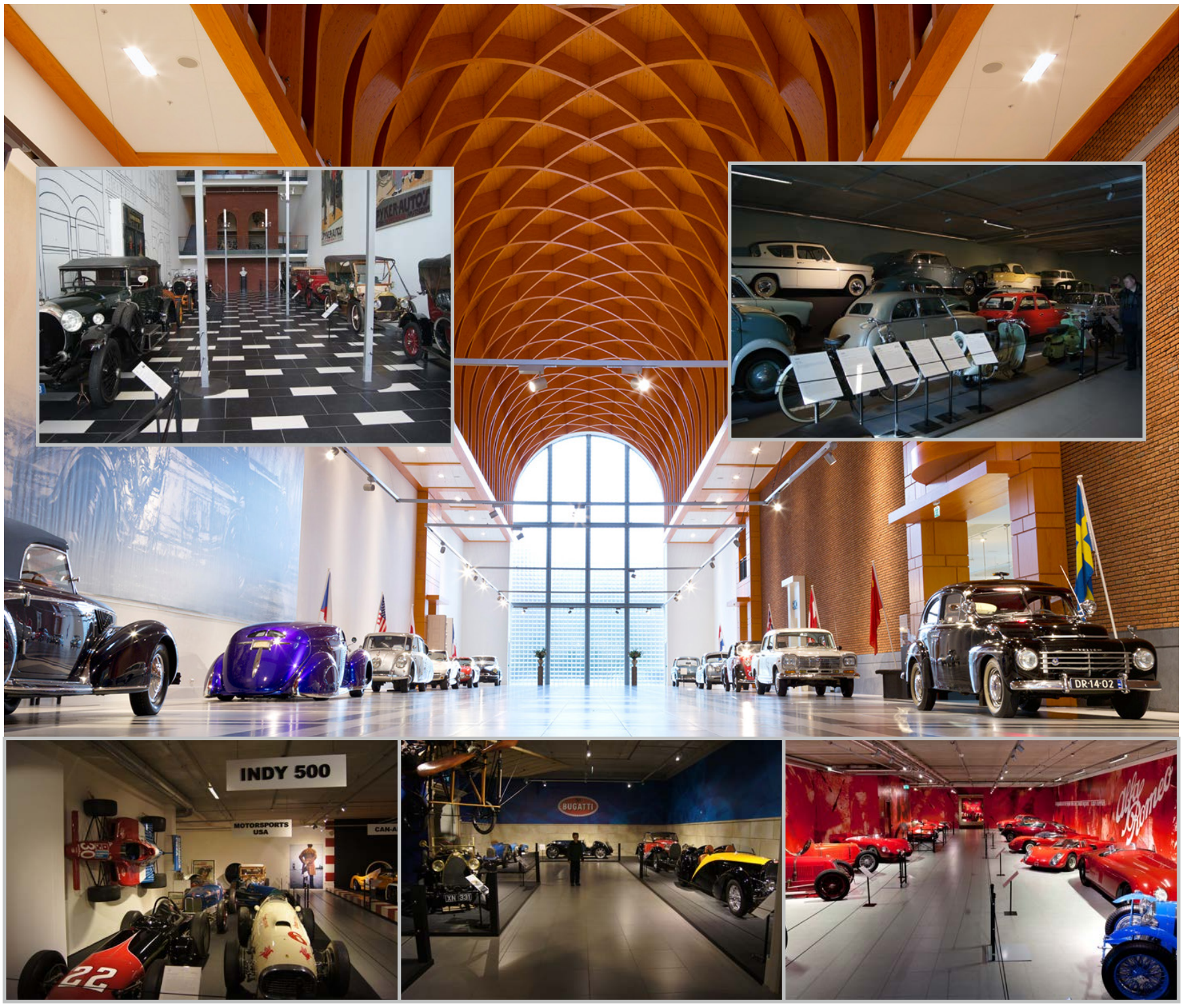
Rok	Kierowca	Motocykl i pojemność skokowa silnika	Prędkość
1903	Glenn Curtiss	Curtiss 1000 cm³	103 km/h
1905	Henri Cissac	Peugeot 1489 cm³	140 km/h
1920	Ernie Walker	Indian 994 cm³	167,56 km/h
1923	Fred Dixon	Harley-Davidson	170,88 km/h
1923	Claude Temple	British-Anzani 996 cm³	174,58 km/h
1924	Herbert Le Vack	Brough-Superior 998 cm³	191,50 km/h
1926	Claude Temple	OEC-Temple 996 cm³	195,44 km/h
1928	Oliver Baldwin	Zenith-JAP 996 cm³	200,56 km/h
1929	Herbert Le Veck	Brough-Superior 998 cm³	207,60 km/h
1929	Ernst Henne	BMW 735 cm³	216,75 km/h
1930	Joe Wright	OEC-Temple 994 cm³	220,99 km/h
1930	Ernst Henne	BMW 735 cm³	221,67 km/h
1930	Joe Wright	Zenith-JAP 998 cm³	242,59 km/h
1932	Ernst Henne	BMW 735 cm³	244,40 km/h
1934	Ernst Henne	BMW 735 cm³	246,23 km/h
1935	Ernst Henne	BMW 735 cm³	256,04 km/h
1936	Ernst Henne	BMW 495 cm³	272,11 km/h
1937	Eric Fernihough	Brough-Superior 995 cm³	273,14 km/h
1937	Piero Taruffi	Gilera 492 cm³	274,18 km/h
1937	Ernst Henne	BMW 495 cm³	279,50 km/h
1951	Wilhelm Herz	NSU 499 cm³	290,32 km/h
1955	Russell Wright	Vincent-HRD 998 cm³	297,64 km/h
1956	Wilhelm Herz	NSU 499 cm³	338,99 km/h
1962	Bill Johnson	Triumph 649 cm³	361,41km/h
1966	Bob Leppan	Triumph 1298 cm³	395,36 km/h
1970	Don Vesco	Yamaha 700 cm³	405,25 km/h
1970	Cal Rayborn	Harley-Davidson 1480 cm³	410,37 km/h
1975	Don Vesco	Yamaha 1480 cm³	487,51 km/h
1978	Don Vesco	motocykl na bazie Kawasaki 2030 cm³	509,75 km/h
1990	Dave Campos	motocykl na bazie Harley-Davidson 3000 cm³	518,45 km/h
2006	Rocky Robinson	motocykl na bazie Suzuki 2600 cm³	551,67 km/h
2006	Chris Carr	specjalny motocykl 2997 cm³	564,69 km/h
2008	Rocky Robinson	motocykl na bazie Suzuki 2600 cm³	580,83 km/h
2009	Chris Carr	specjalny motocykl 2997 cm³	591,24 km/h
2010	Rocky Robinson	motocykl na bazie Suzuki 2600 cm³	605,69 km/h

Muzeum motoryzacji w Hadze

TEKSY I ZDJĘCIA: TOMASZ SZCZERBICKI

Holandia jest popularnym miejscem krótkich turystycznych wyjazdów. Nie ma co się temu dziwić, to ciekawy kraj. Każdy znajdzie tam coś dla siebie – militaryści pola walki operacji Market Garden, miłośnicy wielkiego świata klimat miast portowych, amatorzy sztuki niezliczoną ilość galerii i muzeów malarstwa, do tego sporo zabytków architektury i dobrej rozrywki na ulicach holenderskich miast. Miłośnik motoryzacji znajdzie tu też coś dla siebie – bardzo interesujące muzeum Louwman na obrzeżach Hagi.

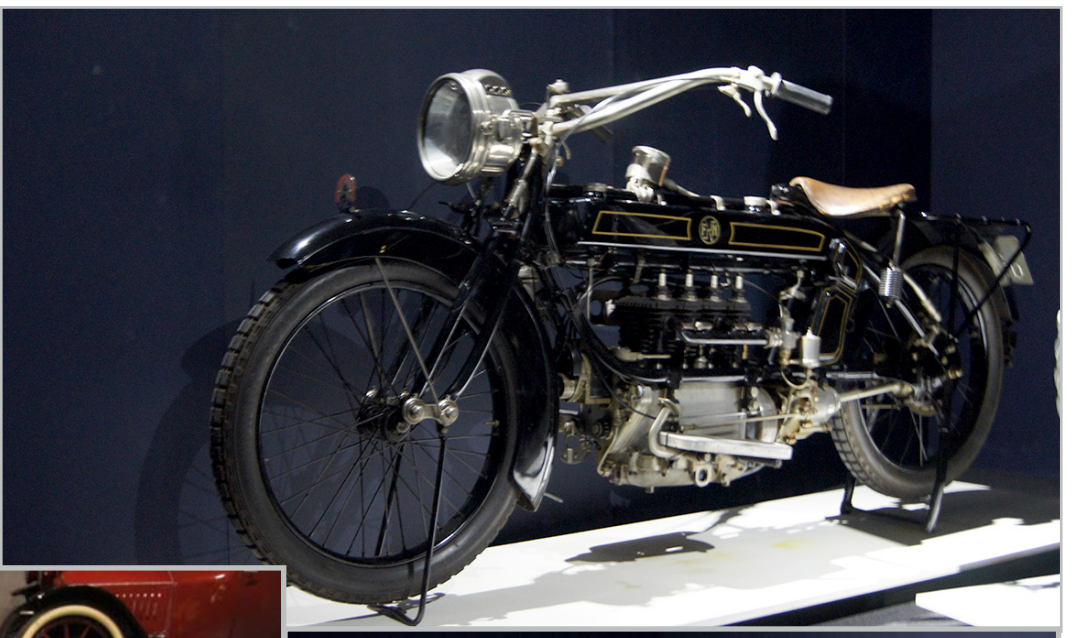
Naszą podróż po Holandii rozpoczęliśmy od Arnhem, aby obejrzeć kluczowy most na Renie z operacji Market Garden. Później pociągiem podmiejskim pojechaliśmy do Amsterdamu. Kolejny punkt wycieczki to Haga. Aby tu dotrzeć również skorzystaliśmy z pociągu podmiejskiego. To szybka i wygodna forma transportu w Holandii. Przy kolejowym dworcu centralnym w Hadze wsiedliśmy w autobus miejski (jeżdżą tam linie: 90, 385 i 386) i w niespełna 10 minut doje-

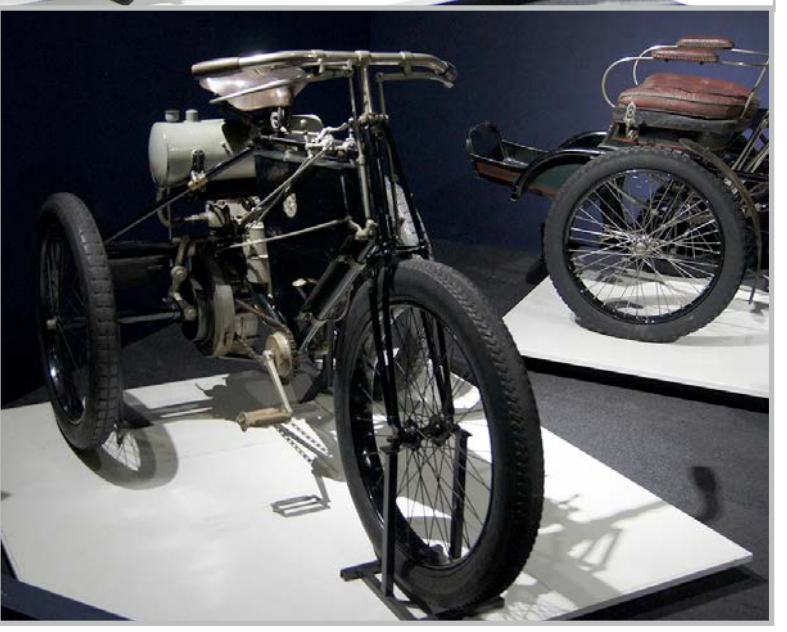


chaliśmy do muzeum Louwman. To okazało się początkiem wielkiej przygody.

Muzeum motoryzacji Louwman jest miejscem wyjątkowym z wielu powodów. Dwa najważniejsze z nich to: jakość zachowania lub renowacji eksponatów i ich ranga historyczna oraz wnętrza, w jakich eksponowane są pojazdy. Kustoszowi tego muzeum należą się najwyższe słowa uznania za zgromadzone tam pojazdy i takie same słowa należą się architektowi tego miejsca. Jest ono eleganckie i podniosłe, przez co budowane jest wrażenie, że muzeum to świątynia sztuki, w tym przypadku sztuki technicznej.

Jest to stosunkowo młoda placówka muzealna, gdyż otwarta została w lipcu 2010 roku. Historia samej kolekcji pojazdów jest jednak dużo dłuższa. Tak o tym piszą na stronie internetowej założyciele muzeum: *(...) Ponad 80 lat temu rodzina Louwmanów dostrzegła znaczenie samochodu i postanowiła zachować dla przyszłych pokoleń najważniejsze egzemplarze w historii motoryzacji. Korzenie muzeum Louwman sięgają 1934 roku. Od tego czasu regularnie dodawaliśmy pojazdy i przez lata stopniowo udoskonalaliśmy kolekcję. Dziś w naszym muzeum znajduje się ponad 275 zabytkowych i klasycznych samochodów. Nie chcemy być wszechstronni – przemysł motoryzacyjny wyprodukował o wiele więcej samochodów w ciągu ostatnich 130 lat. To, co zrobiliśmy, to zebranie dobrze wyważonej kolekcji pojazdów silnikowych, aby* ➔➔





przedstawić jasny i fascynujący przegląd historii motoryzacji (...).

W lipcu 2020 roku muzeum obchodziło swoją pierwszą okrągłą rocznice – 10 lat działalności.

Na wstępie wystawy zaprezentowano historię transportu osobowego od samego początku, czyli od lektyk niesionych przez służbę, następnie różnego rodzaju pojazdy konne, dalej pierwsze kołowe „samojazdy" napędzane silnikami parowymi do pojazdów z silnikami spalinowym. Samochody i motocykle eksponowane w Louwman obejmują lata od 1885 roku do lat 80., czyli 100 lat historii motoryzacji na świecie. Można też znaleźć kilka wyjątków – eksponatów młodszych, np. Toyota Camry z 2013 roku biorąca udział w wyścigach NASCAR.

Historia motoryzacji jest tam pokazana w całej rozciągłości – od motocykli do samochodów oraz od pojazdów popularnych do elitarnych. Więk- ➔➔

MONTGOMERY'S SUNBEAM

szość muzeów w Europie skłania się bardziej ku motoryzacji popularnej. W Louwman jest zaś odwrotnie – tu prym wiedzie motoryzacja ze średniej, wyższej i najwyższej półki. Muszę szczerze powiedzieć, że właśnie tam po raz pierwszy zobaczyłem kilka samochodów i motocykli, które znałem tylko z fotografii.

Gdy nie było ograniczeń związanych z pandemią, muzeum było otwarte od wtorku do niedzieli w godzinach 9.00 – 17.00. Cena biletu wstępu dla osoby dorosłej wynosiła 16 Euro, dla młodzieży (13-18 lat) – 8 Euro. Obecnie przed wyprawą do tego muzeum należy sprawdzić na stronie internetowej, jakie są warunki zwiedzania.

Czy „my się zimy (nie)boimy!"?

Dawny drewniany most na Bzurze, przedłużenie drewnianego mostu na Wiśle.

TEKST: MAREK HARASIMIUK, ZDJĘCIA: MAREK HARASIMIUK, LIDIA MACIEJEWSKA

„Nie ma złej pogody, są tylko źle ubrani motocykliści". Ta znana maksyma może mieć ogromne znaczenie, kiedy popatrzymy, jak wygląda za oknami aktualna, druga już z rzędu „zima" jakiej doświadczamy. Kiedy piszę ten tekst, dobiega końca pierwsza dekada stycznia. Jeśli ktoś odstawił motocykl na „zimowanie" na początku listopada (tak było w moim przypadku), to już zaczyna go skręcać tęsknota za jazdą.

Ja akurat mam przy moim motocyklu do wykonania wymyślne usprawnienia przy silniku i na motocyklu nie da się jeździć (no chyba że coś pożyczę). Ale wszystkich tych, którzy mają tylko zakonserwowane motocykle, to zachęcam, aby kiedy drogi tylko podeschną po nocnych wilgociach, odpalić maszynę i zrobić sobie wokół miejsca zamieszkania rundkę, ok. 150 km. Dlaczego taki dystans? Ponieważ rankami dość przenikliwie doskwiera wilgotny chłód zaś zmierzch jest już niedługo po godz. 15.00, a my przecież mamy napawać oczy pięknem mijanych krajobrazów i wdychać zdrowe powietrze bez „złowrogiego koronawirusa". Oczywiście moja propozycja dotyczy wszyst- ➔➔

kich motocyklistów mieszkających w większych ośrodkach miejskich, ale jako mieszkaniec stolicy zacznę od motocyklistów z grodu Warsa i Sawy.

A zatem startujemy z zachodnich krańców, czyli Bemowa, i jadąc drogą na Sochaczew (nr 580), minąwszy Babice, skręcamy w prawo na Lipków (drogowskaz). W Lipkowie warto podejść pod dworek w parku, po prawej stronie drogi. Sam dworek niby nic nadzwyczajnego, ale to tutaj w „Ogniem i mieczem" ścięli się Michał Wołodyjowski z Jurko Bohunem i „świsnęły szable i ostrze szczęknęło o ostrze". A dlaczego tam? Bo pan Henryk Sienkiewicz w żaden sposób nie mógł odmówić prośbie swojej przyszłej żony Maryni Szetkiewiczówny, której ojciec był właścicielem tego terenu.

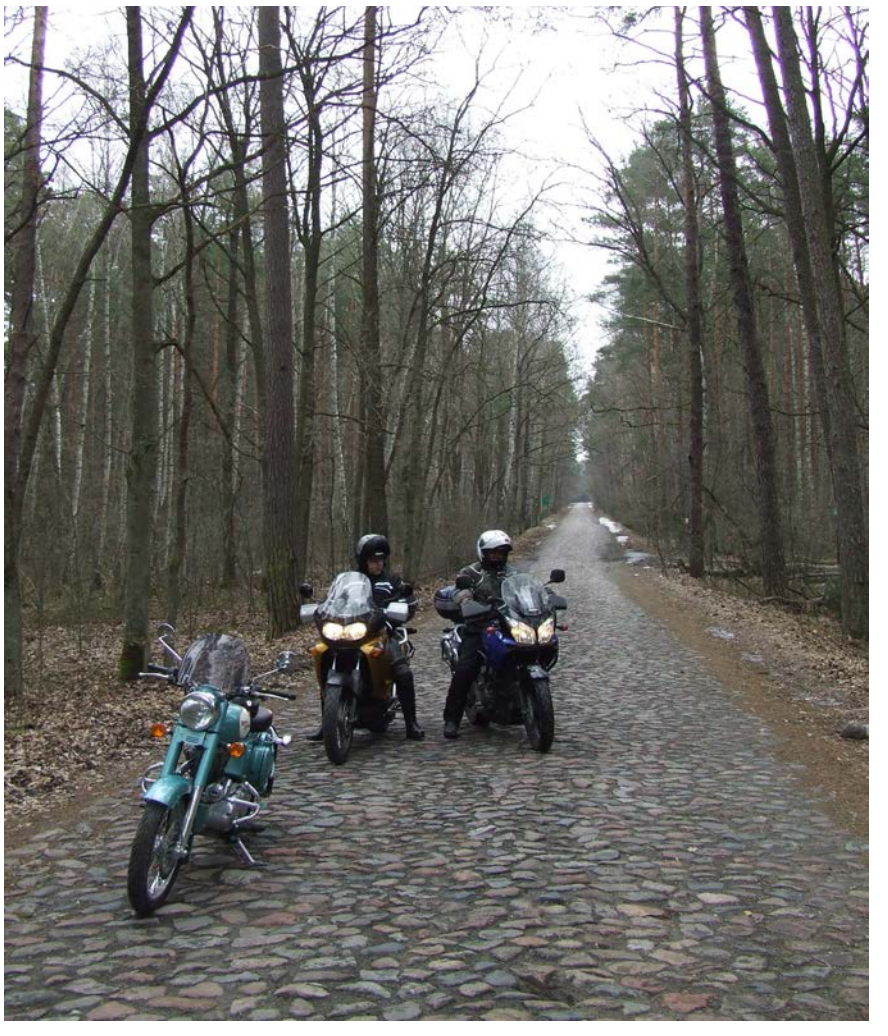
Przed dworkiem w Lipkowie.

Z Lipkowa jedziemy w stronę Truskawia, gdzie znajduje się tablica pamiątkowa i jakieś wojenne żelastwo (lufa czołgowa – armatnia?) z okresu okupacji niemieckiej 1939 – 1945.

Potem kierujemy się na Palmiry, drogą w dużej części gruntową, ale w dobrym stanie i docieramy do kolejnego miejsca martyrologii Polaków walczących z niemieckim okupantem czyli krzyża „Jerzyków".

Dalej poboczem „kocich łbów" przez ostępy puszczańskie docieramy do cmentarza i muzeum w Palmirach. Na przełomie lat 1939 – 1940 obydwaj nasi okupanci, czyli Niemcy i Sowieci, zaczęli krwawo eksterminować polską inteligencję tak, aby nie pozostały kadry zdolne poderwać naród polski do jakiegokolwiek oporu. Zresztą o sposobach realizacji tych zbrodni kilkakrotnie dogadywały się między ➔➔

Krzyż „Jerzyków" w Puszczy Kampinoskiej, między Truskawiem a Palmirami.



Droga w Kampinosie do Palmir (ale to tylko niedługi kawałek).

Tylko tyle zostało z mostu na Wiśle (ten miał dużo gorszą nawierzchnię niż ten most znad Bzury).

Kampinoski Park Narodowy wita motocyklistów.

sobą stosowne służby obydwu okupantów, wówczas najserdeczniejszych przyjaciół. Sowieci mieli łatwiej ponieważ oprócz zbrodni katyńskiej 1940 roku (Katyń, Charków, Miednoje i inne miejsca), mogli jeszcze, wywiózłszy do swoich azjatyckich prowincji, z setki tysięcy ludzi uzyskać darmowych „roboli". Niemcy najpierw, w kilku miejscach okupowanej Polski m.in. takich jak Palmiry, wymordowali najbardziej rzutką do oporu część społeczeństwa, a dopiero potem w rozmaitych łapankach uzupełniali niedobór siły roboczej w III Rzeszy (trwała od 1933 do 1945).

Przeszedłszy się po cmentarzu (na zwiedzanie muzeum, bardzo zresztą ciekawego, z powodu krótkiego dnia tym razem nie będzie czasu), wsiadamy na motocykle aby dalej napawać się pięknem starej puszczy. Docieramy do szosy Warszawa – Gdańsk

Pod pomnikiem w Śladowie.

Widok na palmirski cmentarz.

i przecinamy ją, aby dotrzeć do Łomny a potem do Czosnowa. W Czosnowie skręcamy w lewo na Cybulice. Warto jednak w Dębinie, zaraz za niewielkim rondkiem, zaparkować na placyku koło placu zabaw. Stąd piechotką możemy podejść do carskiego fortu nr V (części twierdzy Modlin). Zwłaszcza potężne betonowe ściany kaponiery przeciwskarpowej robią duże wrażenie. W latach 60. na tych fortyfikacjach ćwiczyłem swoje taternickie umiejętności przed wyjazdem w prawdziwe góry!

→→

Kościół w Brochowie.

Wracamy do motocykli i jedziemy przez Cybulice drogą wzdłuż wału przeciwpowodziowego nad Wisłą. W ten sposób docieramy do krzyżówki odbijającej w lewo na Sochaczew. Ale my pojedziemy dalej prosto i dopiero po ok. 700 metrach skręcamy w prawo (jest tam mała tabliczka informacyjna) do pomnika w Śladowie usadowionego na wspomnianym wale przeciwpowodziowym. Dojazdowa droga jest gruntowa, ale o dobrej nawierzchni. Tutaj we wrześniu 1939 roku Wehrmacht dokonał okrutnej zbrodni mordując zarówno cywilów z okolicznych wiosek, jak i pojmanych żołnierzy polskich. Spod pomnika jest jednak również rozległy i „rozlewny" widok na Wisłę i położony za nią vis a vis Czerwińsk.

Jeśli stwierdzimy, że z czasem nie jest źle, to proponuję pojechać jeszcze do Wyszogrodu. Jeśli czasu nie ma to od razu jedziemy do Brochowa. Po przejechaniu nowego mostu na Wiśle, po lewej ręce zobaczymy wysoki krzyż i potężne kamienne głazy. Jest to pomnik Bitwy nad Bzurą, największej bitwy z września 1939 roku. Przy pomniku jest tablica objaśniająca działania obydwu wrogich wojsk a spod pomnika rozciąga się przepaścisty widok na Wisłę (Wysoki Gród) i jej lewy brzeg. W samym Wyszogrodzie warto podjechać do ostatniego przęsła drewnianego mostu, który kiedyś zapewniał przeprawę przez Wisłę i dostarczał, poprzez dźwięki jakie wydawał pod przejeżdżającym pojazdem, niezapomnianych gęsich skórek u kierowców.

Jeśli zgłodnieliśmy, a nie będzie nieczynne z powodu „kuronawirusa", to warto zjeść znakomitą pizzę w barze nieopodal rynku (bodajże ul. Rębowska, bar „Centrum"). Z Wyszogrodu znowu nowym mostem dojeżdżamy do Witkowic (niedaleko za Kamionem odjazd w lewo). Po dotarciu do metalowego, saperskiego mostku na Bzurze warto rzucić okiem na tablicę pamiątkową poświęconą płk Łukaszowi Cieplińskiemu. Poprzez most, drogą ułożoną z równiutkiej kostki wśród pól, docieramy pod kościół w Brochowie. Piękna bryła kościoła, z czerwonej cegły, w swoim czasie była świadkiem chrztu Fryderyka Chopina. Wartą ją (bryłę kościoła) popodziwiać z kilku stron, no i oczywiście zajrzeć do środka.

Pod obumarłą „Sosną Powstańców 1863 roku".

Z Brochowa najkrótszą drogą dojeżdżamy do Woli Pasikońskiej i dalej główną szosą (nr 580) docieramy do kościoła w Kampinosie. Po prawej stary drew- ➔➔

niany kościół, a po lewej ręce dwa potężne dęby, które mają nazwy od dwóch wielkich Polaków, choć mających zasługi w rozmaitych dziedzinach. Fryderyk (Chopin) i Stefan (Wyszyński). Teraz skręcamy w lewo (ul. Partyzantów) aby znowu przedzierać się przez puszczę. Dawniej przez puszczę wiodła droga gruntowa, która po opadach przyprawiała motocyklistów o ból głowy stanem swojej nawierzchni, ale przed kilku laty ją wyasfaltowali, i teraz jest dobry przejazd.

2180 Przy pomniku bitwy nad Bzurą 1939 r. (W tle widać nowy most na Wiśle).

Po prawej stronie drogi, na małej polance, jest ołtarz i kamień ze stosowną inskrypcją upamiętniający wydarzenia z 1863 roku, czyli z okresu Powstania Styczniowego. Ukrywający się przed branką do carskiego wojska, młodzi ludzie walczący w oddziale powstańczym, po rozbiciu oddziału zostali schwytani przez carskich sołdatów i bezlitośnie powieszeni na okolicznej sośnie. Sosna, jako pomnik przyrody i martyrologii przetrwała do lat 90. XX wieku. Potem uśmiercił ją piorun. Uschnięty i leżący kikut drzewa robi za tło do polowego ołtarza i kamienia.

A tutaj kikut topoli w Lesznie.

Dalej jedziemy asfaltem przez malownicze zakątki puszczy i wreszcie osiągamy szosę (w Sowiej Woli) wiodącą do Leszna. W Lesznie właściwie kończy się nasza turystyka i szosą nr 580 wracamy do domów. Jeśli jednak mamy jeszcze czas i ochotę to warto podjechać pod skruszony pień topoli, która kiedyś szczyciła się największym obwodem, w przyziemiu, wśród wszystkich topól w Polsce. Teraz to tylko smętne resztki.

Post Scriptum

Kiedy kończę opis tej trasy to za oknami zrobił się mróz i spadł śnieg. Ale kto to słyszał (od jakiegoś już czasu) aby w zimie było mroźno i śnieżnie. Jeśli tylko będziemy w stanie gotowości, to na pewno „normalna” czyli bezśnieżna, i z temperaturą dodatnią, zima wróci. A wtedy proponowaną trasę zdecydowanie warto jest zrobić. Przyczepności życzę!

Rajd Weteranów

TEKST: TOMASZ SZCZERBICKI, ZDJĘCIA: SZCZEPAN GŁUSZCZAK

Przekręcenie kluczyka, wciśnięcie startera i uruchomienie motocykla. Dźwięk wydobywający się z widlastego silnika i ryk chromowanych wydechów sprawia, że krew zaczyna krążyć szybciej. Przekręcenie manetki gazu podnosi adrenalinę, a w koło buzują endorfiny. Tak właśnie działa jednoślad na każdego kto kocha dwa kółka. Czy to jednak wszystko?

Czy w motocyklach chodzi tylko o ten mały wycinek rzeczywistości, który dla przeciętnego zjadacza chleba jest czymś... zwyczajnym, nieistotnym czy wręcz trywialnym? Otóż nie, to coś więcej. To więź i poczucie wspólnoty między motocyklistami, to wspólne przeżywanie podróży, sposób na kontynuowanie znajomości, ale to także świetny sposób na to by coś zamanifestować, żeby zwrócić czyjąś uwagę na ważny aspekt życia. To wręcz utylitaryzm jaki niesie za sobą dosiadanie stalowego rumaka. Takich wrażeń szukali amerykańscy weterani II wojny światowej, którzy po powrocie do domu zaczęli jednoczyć się i wspólnie spędzać czas po zakończeniu wojny. Rozpoczęło →→

to wspaniały ruch zawiązywania klubów motocyklowych i budowania społeczności wokół miłośników motoryzacji. Wspólnym mianownikiem był oczywiście Harley-Davidson lub Indian.

Choć od tego czasu minęło przeszło 75 lat to nic się tak naprawdę nie zmieniło. Co więcej sprawa osiągnęła efekt kuli śniegowej i dokonała ekspansji na cały świat. Także polscy weterani działań poza granicami kraju (misje w jakich Polska brała udział po 1953 roku) dostrzegają potrzebę wspólnego spędzania czasu podczas jazdy na motocyklu, ale także pokazania szacunku i pamięci dla swoich kolegów, którzy nie mieli tyle szczęścia co oni, by wrócić z wojny do swoich najbliższych.

W maju i czerwcu 2020 roku odbył się 1. Rajd Motocyklowy Weteranów, w którym wzięło udział 300 uczestników. Pomysł na organizację i taki sposób upamiętnienia poległych narodził się w kwietniu 2019 roku. Podczas spotkania w ramach „Projektu Wojownik", który polega na trenowaniu mieszanych sportów walki przez weteranów, jego pomysłodawca płk Szczepan Głuszczak rozmawiał z uczestnikami na temat odbywających się w wojsku różnych inicjatyw motocyklowych. Wśród rozmówców był min. chor. Marcin Michalak, który od kilku lat organizuje wspólnie z kolegami rajd poświęcony gen. Błasikowi. *„Wtedy zapytałem chłopaków co myślą o powołaniu podobnej inicjatywy, ale poświęconej kolegom poległym na misjach."* – wspomina płk Głuszczak. *„I tak od entuzjastycznego przyjęcia pomysłu do jego realizacji minął rok. Poświęciliśmy go na planowanie i przede wszystkim organizację rajdu"* – dodaje komandor rajdu, który zorganizowało Centrum Weterana Działań Poza Granicami Państwa (CWDPGP).

Od samego początku założeniem wspólnej wyprawy motocyklowej było przede wszystkim upamiętnienie poległych weteranów poprzez odwiedzenie ich grobów, zapalenie zniczy oraz spotkanie z ich najbliższymi. Oczywiście nie był to jedyny cel jaki przyświecał organizatorom rajdu. *„Chcieliśmy także stworzyć platformę do wspólnego spędzenia czasu. Byliśmy na różnych misjach, a po powrocie do kraju rozjechaliśmy się do jednostek. Rajd pozwala nam znowu poczuć tą samą więź jak podczas wspólnych patroli w Iraku czy Afganistanie."* – podkreśla chor. Michalak z Biura Konwentu Dziekanów ➔➔

Wojska Polskiego, współorganizator i koordynator rajdu. Na zaproszenie odpowiedziało niespełna 300 motocyklistów z różnych jednostek Wojska Polskiego. Jeździli ramię w ramię żołnierze wojsk lądowych, marynarki wojennej, sił powietrznych i wojsk obrony terytorialnej. Wśród uczestników ➔➔

w większości byli weterani, a także inni żołnierze i pracownicy chcący oddać hołd poległym na wojnie kolegom, a także wdowa po jednym z weteranów. Z powodu obostrzeń związanych z pandemią koronawirusa nie udało się rozpocząć rajdu zgodnie z założeniami czyli na początku maja 2020 roku. Na szczęście w Dzień Weterana (przypada 29. maja) część uczestników zjechała do Warszawy by uroczyście zainaugurować 1. Rajd Motocyklowy Weteranów. *„Osobiście czuję się dumny, że mogliśmy wyrazić w ten sposób nasz szacunek za ich poświęcenie służbie, za oddanie Rzeczpospolitej Polskiej. Takie uczucie właśnie towarzyszyło mi tego dnia kiedy czekaliśmy na rozpoczęcie."*– wspomina dowódca 18. Dywizji Zmechanizowanej gen. dyw. Jarosław Gromadziński. Z motocyklistami tego dnia spotkali się Prezydent Andrzej Duda i Mariusz Błaszczak, minister obrony narodowej. Następnie motocykliści pojechali do podwarszawskiej Zielonki zapalić znicz na grobach śp. por. Krzysztofa Kaśkosia, st. chor. Artura Zukowskiego oraz mjr. Krzysztofa Woźniaka, a także spotkali się z jego żoną. Wszyscy uczestnicy rajdu zostali podzieleni na regiony i przypisani do miejscowości, gdzie pochowani są współcześni polscy bohaterowie. Przez następne 30 dni, do końca czerwca, odwiedzili ponad 70 grobów poległych żołnierzy. Przejechali w tym czasie tysiące kilometrów spędzając razem czas, zacieśniając znajomości, wspominając chwile spędzony wspólnie na misji. *„Od powrotu z Afganistanu brakowało mi takich spotkań, emocji, poczucia wspólnoty. Rajd naładował baterie na kolejne miesiące i dał nadzieję na to, że za rok znowu się tutaj spotkamy i powtórzymy to"* – podsumował weteran poszkodowany, kawaler Orderu Krzyża Wojskowego chor. rez. Sebastian Bartkowski. Od tego czasu minęło pół roku i rozpoczął się proces rejestracji do 2. Rajdu Motocyklowego Weteranów. Tym razem do udziału zostali zaproszeni także weterani i żołnierze, którzy odeszli ze służby, funkcjonariusze i weterani innych resortów i służb mundurowych, ale jak podkreśla dyrektor CWDPGP płk Szczepan Głuszczak cel pozostał niezmienny *„by uczcić pamięć naszych braci i towarzyszy broni"*.

Motocykliści dla zwierzaków

Akcja ogólnopolska

TEKST I ZDJĘCIA: SEBASTIAN RACHWAŁ

Na pomysł z Moto Łapą wpadłem zaraz po Moto Mikołajach, w styczniu 2020 roku. Pomyślałem, że tworzymy (my motocykliści) mocną, z charakterem grupę ludzi z pasją i wspólnie możemy zrobić naprawdę wiele, również dla bezdomnych zwierzaków.

Nazywam się Sebastian Rachwał, mam 42 lata, a motocyklistą jestem od dwóch lat. Pochodzę z małego miasta na Podkarpaciu, które leży niedaleko bramy do Bieszczadów. Jako, że nie miałem zbyt wielu znajomych, kumpli, którzy jeżdżą na moto, postanowiłem stworzyć fanpage, Mototrasa Jarosław i Okolice, gdzie motocykliści będą mogli umówić się na wspólny, krótki lub dłuższy trip, pogadać o wspólnej pasji, a jak się okazało z czasem, razem działać na wielu płaszczyznach.

Pierwsza akcja, jaka powstała dzięki naszemu zaangażowaniu, to Moto Mikołaje w 2019 roku, które zostały reaktywowane po blisko siedmiu latach, a na wszystko mieliśmy dwa tygodnie. Spotkałem się z naczelnikiem ruchu drogowego, który zadeklarował ze strony Policji pomoc w przejeździe parady, a burmistrz przekazał nam rynek miasta, nagłośnienie i patronat. Zorganizowaliśmy zbiórkę słodyczy oraz zabawek wśród motocyklistów, ale też mieszkańców miasta i okolic. Myślę, że ewenementem naszej parady jest jazda ulicami miasta przystrojonymi motocyklami po zmroku, a nie tak jak bywa to w większości miast w Polsce za dnia. Na zbiórce stawiło się ponad 70 maszyn, co jest sukcesem, ponieważ jak już pisałem była to pierwsza akcja i nikt nie wiedział jak to będzie, a na rynek przyszło setki mieszkańców z dziećmi, które częstowaliśmy słodyczami. Z zebranych zabawek oraz słodkości utworzyliśmy prezenty dla małych pacjentów z dziecięcego oddziału szpitalnego w Jarosławiu. Słodyczy było tak dużo, że obdarowaliśmy nimi również dzieci z hospicjum dziecięcego w Rzeszowie i tak zakończyliśmy 2019 rok.

Na pomysł z Moto Łapą wpadłem zaraz po Moto Mikołajach, w styczniu 2020 roku. Pomyślałem, że tworzymy (my motocykliści) mocną, z charakterem grupę ludzi z pasją i wspólnie możemy zrobić naprawdę wiele, również dla bezdomnych zwierzaków. Założenie akcji Moto Łapa jest takie, że ➔➔

w każdą pierwszą niedzielę miesiąca, wybierając się na trip, samemu czy też z kumplami, wrzucamy do sakwy 2/3/10 kg karmy. Na trasie przejazdu zaznaczmy schronisko, czy też miejsce, gdzie zwierzaki potrzebują pomocy i tam zostawiamy to, co ze sobą zabraliśmy. Motocykliści to gigantyczna grupa ludzi i w perspektywie całej Polski, w jedną niedzielę możemy nakarmić tysiące zwierząt.

Pierwszą Moto Łapę podaliśmy już w lutym. Powstał też fanpage Moto Łapa na Facebooku, gdzie każdy może wrzucać zdjęcia i opis z akcji. Wspólnie z członkami Auto Klubu Podkarpacie, u których w żyłach również płynie benzyna, zebraliśmy ponad 300 kg karmy, którą zawieźliśmy do schroniska w Orzechowcach i lecznicy w Przemyślu. W kolejnym miesiąc,u jeszcze przed pandemią, daliśmy radę pomóc zwierzakom w naszym mieście i nastał ten chory czas. W międzyczasie, kiedy wszyscy potrzebowali maseczek i nigdzie nie były dostępne, chłopaki i dziewczyny z Mototrasa Jarosław i Okolice włączyli się w dystrybucję materiałów oraz maseczek, które nieodpłatnie były ➔➔

szyte przez Panie z naszego miasta i okolicznych miejscowości, a później za darmo przekazywane służbie zdrowia, policji i starszym ludziom. Uruchomiłem zrzutkę na materiały do ich produkcji i nazbieraliśmy blisko 4000 zł.

Później mieliśmy lekko w dupie zakazy i podawaliśmy Moto Łapę tak, jakie jest jej założenie. Odwiedziliśmy zwierzaki w Mielcu, Lubaczowie, Jaśle, Lesku, Przemyślu, Zamościu i wielu innych miejscach. Nigdy nie ma nakazu i każdy jedzie oraz zabiera karmy ile chce. Nasza ekipa, która jedzie, liczy od kilkunastu do kilkudziesięciu motocyklistów. Zawsze staram się, żeby połączyć wyjazd i pomoc dla zwierzaków z fajną trasą i atrakcjami po drodze. Odwiedzamy stałe wystawy motocykli, zwiedzamy zamki, ruiny itp. Kilka razy było rzucone hasło, że każdy zabiera ze sobą kiełbaskę i piwko bezalkoholowe i na trasie znajdujemy fajną miejscówkę, gdzie na grillach jednorazowych robimy sobie piknik przy muzyce, dobrze się przy tym bawiąc.

Do naszej akcji zawsze zapraszam mieszkańców miasta, aby za naszym pośrednictwem przekazywali cegiełkę w postaci karmy i przywozili ją na miejsce naszej zbiórki motocyklowej. Coraz więcej osób to robi i dołącza do nas, przez co ta pomoc jest bardziej wymierna. W 2020 roku przekazaliśmy na motocyklach blisko dwie tony karmy.

Do akcji Moto Łapa dołączają w całej Polsce pojedynczy motocykliści, ale też grupy z Lubomierza, Jastrowia, Warszawy i wielu innych miast i miejscowości. Z okazji 11 listopada, pomimo obostrzeń, przez miasto przejechała parada motocyklistów z biało-czerwonymi barwami. Muszę podziękować policji z Jarosławia, która zawsze nam pomaga w akcjach motocyklowych i nigdy nie mieliśmy z jej strony nieprzyjemności.

W 2020 roku mimo zakazów, znowu Moto Mikołaje przejechały ulicami Jarosławia, tym raz już ponad 130 maszyn. Parada to jednak nie wszystko. Odwiedziliśmy 250 dzieci z niepełnosprawnością intelektualną z ośrodków PSONI w naszym mieście i każdemu wręczyliśmy prezenty. Uruchomiłem również zbiórkę na zrzutka.pl na zakup rzeczy do rehabilitacji dla chorych dzieciaków z w/w ośrodków i udało się zebrać blisko 8000 zł. Do naszej akcji dołączyli się jeszcze strażacy z Komendy Straży Pożarnej, uczniowie Zespołu Szkół Geodezyjnych oraz rowerzyści z RAJ Jarosław. Łącznie, szacunkowo, w środkach pieniężnych oraz giftach nazbieraliśmy 12 000 zł. Rok 2021 również rozpoczęliśmy od podania Moto Łapy. Tym razem Paniom, które opiekują się kociakami na działkach i dzięki kolejnej zbiórce karmy oraz zebranych środków na zrzutka.pl, przekazaliśmy dwa bagażniki karmy, koców itp. rzeczy. Dzięki takim akcjom jednoczymy się pod szyldem wspólnej pasji i przy tym pomagamy innym, czy to dzieciakom, czy to zwierzakom. Pokazujemy również społeczeństwu, że motocykliści to nie tylko „dawcy” i świry na dwóch kółkach, ale fantastyczni ludzie, którzy przy okazji spełnianiu swojej pasji, pomagają i dają masę uśmiechu oraz pozytywnych emocji.

Dzięki zaangażowaniu koleżanek oraz kolegów motocyklistów z Mototrasa Jarosław i Okolice, ale też z całej Polski, jestem dumy, że jestem jednym z nich.

Swoimi
Drogami
W. SZCZERBICKI

Rajd Dakar 2021 zakończony

TEKST: **TOMASZ SZCZERBICKI,** ZDJĘCIA: **DUUST RALLY TEAM**

15 stycznia zakończyła się emocjonująca i ekstremalnie trudna rywalizacja samochodów i motocykli na pustynnych trasach. Z racji startu licznej reprezentacji z naszego kraju media szeroko relacjonowały kolejne etapy tych zmagań. Nas oczywiście najbardziej interesowali motocykliści.

Niezbyt eleganckim, w relacjach z Dakaru, był fakt, że media publiczne mówiły głównie o zawodnikach Orlen Teamu, przemilczając lub tylko zdawkowo wspominając o polskich zawodnikach Duust Rally Team. Zdaję sobie sprawę z pozycji Orlenu w naszym kraju, ale rzetelność dziennikarska nadal (chyba?) obowiązuje. Los jednak w tej sytuacji okazał się przewrotny.

Do mety Rajdu z polskich motocyklistów dojechał tylko Konrad Dąbrowski z Duust Rally Team, zajmując w klasyfikacji generalnej 28. miejsce (na 63. sklasyfikowanych). Jest to duży sukces tego debiutującego zawodnika.

W Rajdzie wystartowało czterech polskich motocyklistów: Maciej Giemza i Adam Tomiczek w barwach Orlen Team oraz Konrad Dąbrowski i Jacek Bartoszek w barwach Duust Rally Team. Warto dodać, że zawodników Duust Rally Team trenował Marek Dąbrowski, weteran Rajdów Dakar. Zbieżność nazwisk nie jest tu przypadkowa – 19-letni Konrad jest synem Marka Dąbrowskiego. ➔➔

Konrad Dąbrowski na miecie Rajdu Dakar 2021.

Marek Dąbrowski (po lewej) i Jacek Bartoszek tuż przed startem do kolejnego etapu.

tegoroczny Dakar był debiutem w tej imprezie. Dla niego Rajd Dakar 2021 był również walką o marzenia. Kilka lat temu przeszedł operację zastawki i aort. Mimo tego podjął walkę, w której obok perfekcyjnie przygotowanego sprzętu potrzebna jest też żelazna kondycja fizyczna.

Z powodu wypadku i kontuzji podczas 9. etapu wycofał się kolejny polski zawodnik – Maciej Giemza.

Dziękujemy gorąco naszym motocyklistom za emocje, jakich dostarczali nam przez blisko dwa tygodnie rajdu Dakar 2021. ▫

Konrad Dąbrowski na trasie Rajdy Dakar

Adam Tomiczek wycofał się po 5. etapie z powodu kontuzji kręgosłupa. W chwili rezygnacji z dalszej rywalizacji (po zakończeniu 5. etapu) był na 31. miejscu w klasyfikacji generalnej.

W 8. etapie z powodu wypadku i kontuzji wycofał się Jacek Bartoszek. Dla niego

Dąbrowscy – senior i junior.

Felieton Erwina Gorczycy

Nie wiecie, czy jest gdzieś wypożyczalnia Indianów Four?

Ostatnio mieliśmy okazję poczytać o wypożyczalniach motocykli. Czytając czułem się jak ofiara meteorytu, który najpierw oświetlił mi okolicę a potem palnął w głowę. Niby czemu nie, przecież wypożyczalnie samochodów funkcjonują od dziesiątek lat, więc motocykli też mogą. Ale lekkie rozwolnienie umysłowe (żeby nie użyć słowa „sraczka"), które czasem mnie dopada, pociągnęło mój umysł w głębsze rozważania zjawiska.

Boję się pożyczać i jeździć na czyimś motocyklu, choćby to miała być tylko krótka przejażdżka. Dziękowałem uprzejmie, że NIE, w sytuacjach, gdy proponowano mi „rundkę" na motocyklach, o których mogę tylko pomarzyć. Raz złamałem zasady i wsiadłem na Indiana Four, dzięki czemu odbyłem niezapomnianą wycieczkę gdzieś po angielskich górzystych, krętych drogach.

Motocykl z wypożyczalni, można się nim nie przejmować – ubezpieczyciel pokryje ewentualne zniszczenia, zapłaciłem i mogę o tym nie myśleć. Brniemy dalej. Bezpieczna jazda jednośladem wymaga stałej i świadomej praktyki. Ilość lat spędzonych na siodełku pozwala na intuicyjne czytanie bodźców z otoczenia. Gorsza, mniej przyczepna nawierzchnia – czujesz ją podskórnie i sam nie wiesz dlaczego. Może inaczej opona szumi, a może kierownica jest „lżejsza". Czujesz respekt do zjawisk, które możesz olać w samochodzie. Ba, nawet nie wiesz, że istnieją. Na motocyklu wiesz o nich dzięki latom doświadczeń, zapisanych nieraz na własnej skórze.

Wątek numer trzy. Motocykle są dla mnie istotną częścią życia. Zaczynałem jako chłopak, który marzył o Komarze. Następne wiele lat to była „rzeźba" i mozolne wspinanie się po drabince stopni motocyklowego ➔➔

wtajemniczenia. Czasem się z niej spadło na niższy szczebel. Podobną drogę przeszli wszyscy koledzy z mojego pokolenia. Brudne ręce, znajomość zakamarków swojej maszyny, doświadczenie warsztatowe. To zjawisko dotyczy nie tylko motocyklizmu. Dawniej (okropne słowo, czyż nie?) jak chciałeś być żeglarzem, musiałeś skrobać i malować łódkę pół zimy, a drugie pół zszywać żagle i kleić pagaje. Chciałeś być narciarzem, musiałeś godzinami brnąć w śniegu po kolana na szczyt jakiejś góry, żeby w nagrodę dostąpić radości zjazdu. To był inny świat, nie wiem czy lepszy, ale adepci, którzy pokonali wszystkie trudności i w końcu stawali się doświadczonymi motocyklistami, żeglarzami, narciarzami, to byli fachowcy w swoim rzemiośle.

Ciekaw jestem jak wyglądałyby statystyki, gdyby porównać dane opisujące „wypadkowość" czy „awaryjność" motocykli z wypożyczalni i tych, będących w rękach ich właścicieli.

Swego czasu bawiłem się w analizę wypadków narciarskich. Jako ratownik GOPR-u pełniłem dyżury w stacjach narciarskich i udzielałem pomocy różnym nieszczęśnikom na stoku. Każdy przypadek złamania czy skręcenia nogi był dla mnie interesujący pod względem prawdziwej przyczyny. Gros wypadków miało miejsce na nartach z wypożyczalni, gdzie wiązania regulowane były w szybkim tempie przez pracownika według prostego schematu. Zebrane po kilku latach wnioski opublikowałem w prasie branżowej (goprowskiej) i nic nie zmieniły w wypożyczalniach. W tym czasie, przez dwadzieścia lat prowadziłem obozy narciarskie, przez które przewinęły się setki dzieci. Wszystkie narty i wiązania oglądałem osobiście i regulowałem po swojemu, choćby rodzice protestowali. Przez dwadzieścia lat nie miałem żadnego narciarskiego urazu wśród uczestników i uważam to za nieprzypadkowy sukces.

Wracając do głównego wątku. Może źle to wszystko oceniam grzebiąc się w jakichś domniemaniach, ale płaszczyzna, z której obserwuję zjawiska jest jedyną, jaką mam. O takim spojrzeniu decyduje chyba moje „zatrybione" przeświadczenie, że motocykl to cel marzeń, trudno osiągalny i wymagający wielkiej dbałości. ◘

reklama

iAuto https://iauto.warszawa.pl

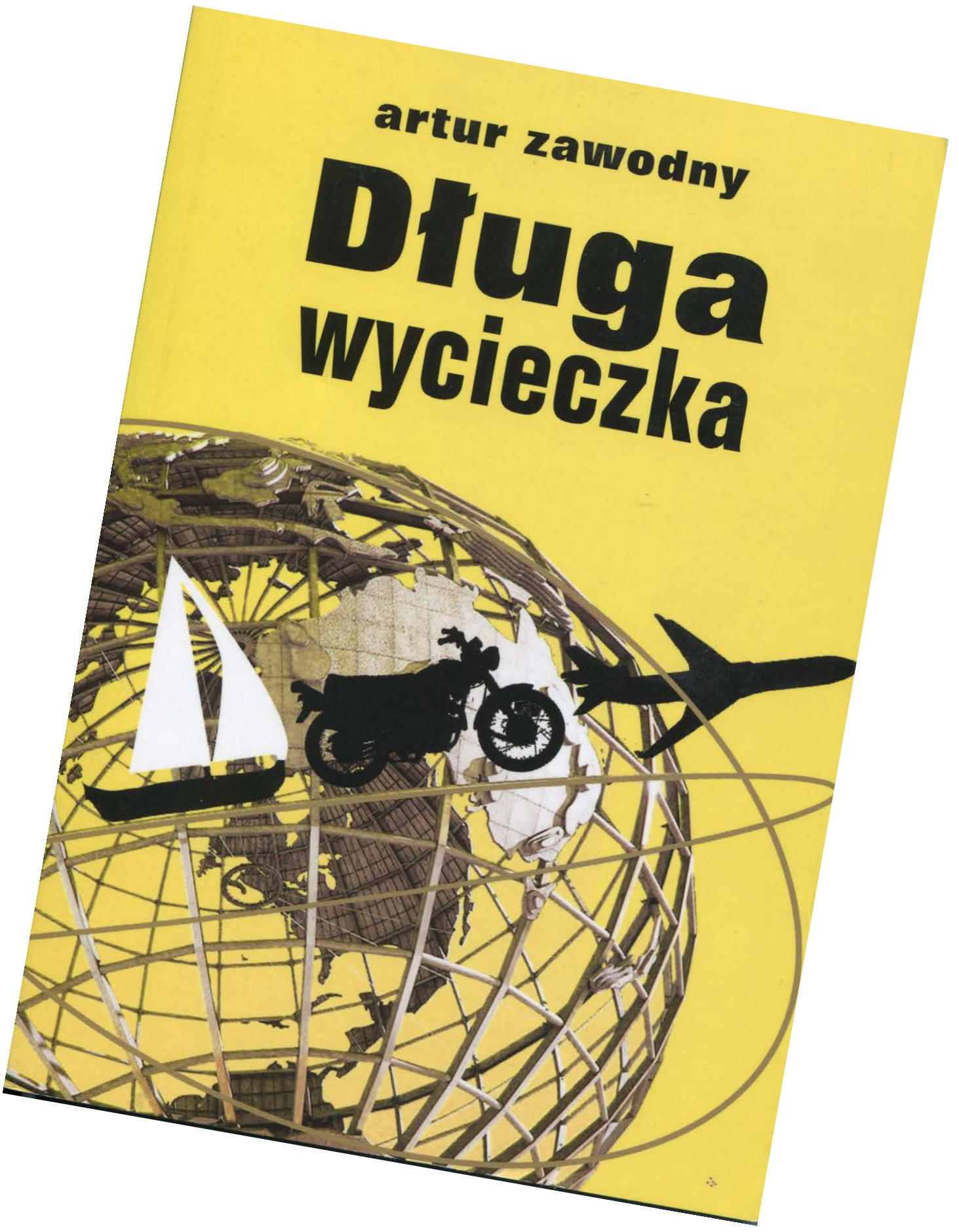
iAuto to miesięcznik o pasjonatach motoryzacji i o samochodach, o technologiach nawych i zapomnianych, o tym, co było, co jest i co będzie w motoryzacji, o rajdaqch, wyścigach czy rallycrossie, o bezpieczeństwie na drogach i eksploatacji samochodów... Wszystkie wydania w plikach PDF do pobrania na stronie: https://iauto.warszawa.pl

W wydaniu 151 iAuto: sukces Kajetana, elektrozaskoczka, sportowo-niesportowa Suza, w co się wcielił pewien Hundai, kobieta i Karoq, z łezką w oku o Corolli, dostawczaki na tapecie Euro NCAP, serce samochodu to podstawa, ujawniamy tajemnicę radzieckiej armii, co tam, Panie, w Rajdzie Dakar, a także wspomnienie o braciach Dodge - ofiarach pandemii.

Wydanie do pobrania - iAuto 151

Powieść w odcinkach

Artur Zawodny „Długa wycieczka" (cz. 3)



→→

Rozdział III

Belgique, ale co potem?

Jako że z przysłowiowej górki jedzie się szybciej, to pozwolę sobie przenieść nas bezpośrednio do punktu docelowego naszej wycieczki, do Brukseli.

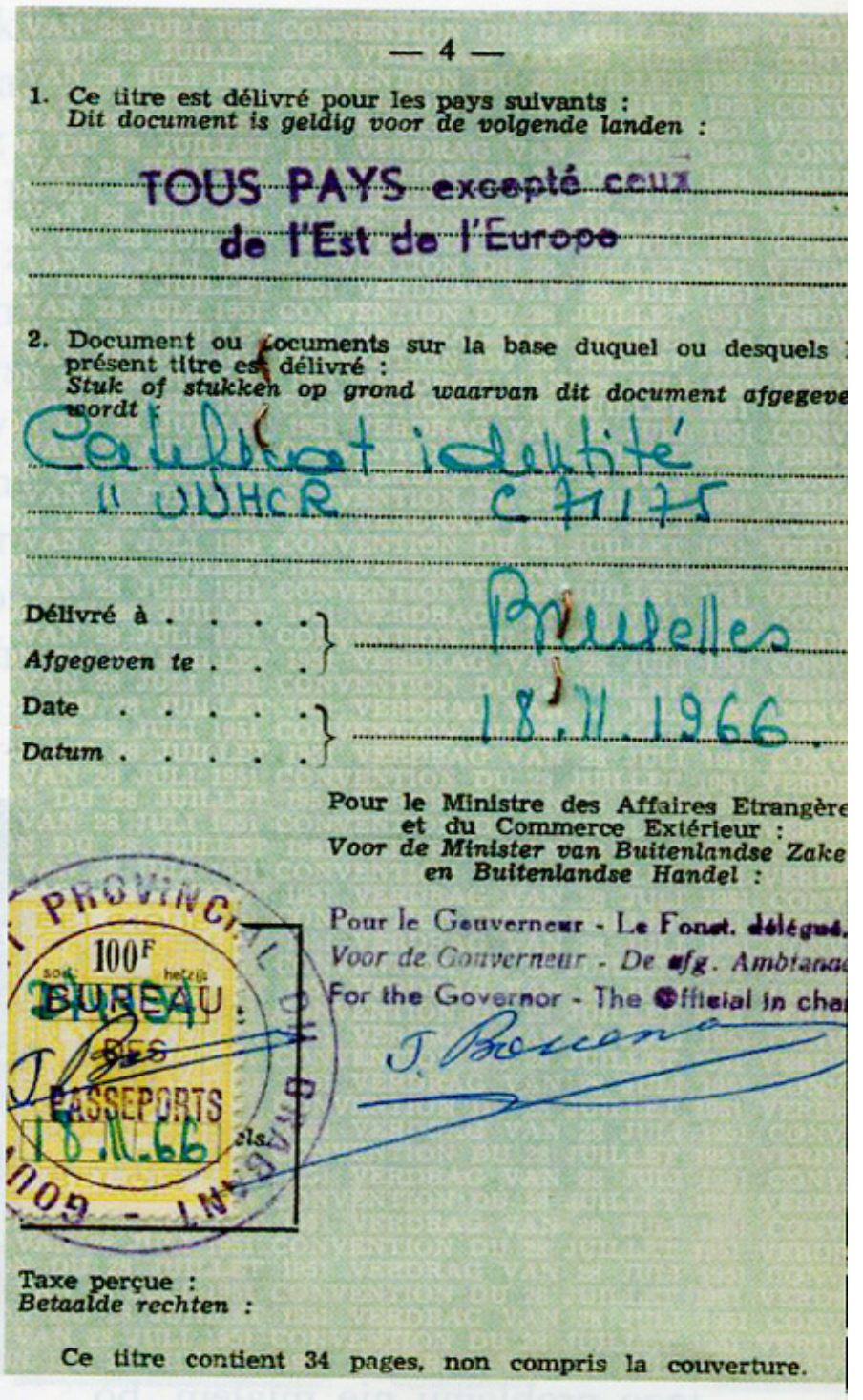
Ponieważ w centrum tego uroczego miasta kempingów nie było, pojechaliśmy zaraz nieco dalej. Przypadkowo w małym Berseel znaleźliśmy miejsce na kempingu, przy którym była również tawerna.

Właściciel terenu, Philip (ten mały, łysy na zdjęciu), był niezwykle zdziwiony przybyciem niecodziennych gości. Mało tego, kiedy się dowiedział o naszych zamiarach, to nie dość, że postawił nam piwo, to jeszcze pozwolił zostać gratis na czas nieograniczony! Jak się potem okaże, nie tylko on, ale i jego życzliwi sąsiedzi bardzo nam pomogli. Ci mili ludzie nie tylko dali nam później przyczepę kempingową do dyspozycji, lecz również znaleźli w pobliżu opuszczony dom z XIV wieku i urządzili go, zbierając meble od sąsiadów! Dom miał jedną izbę, kuchnię z cegieł na węgiel i ręczną pompę do wody, która zresztą nieźle pracowała. To był luksus w porównaniu z namiotem! (Dokładnie czterdzieści dwa lata później, w 2007 roku odwiedziłem to miejsce, zastając ten sam kemping i tych samych życzliwych ludzi. Dom, niestety, zniknął).

→→

No, ale na razie musimy pomyśleć, co dalej? Trzeba zalegalizować nasz pobyt, dostać pozwolenie na pracę i znaleźć jakąś robotę. Zajęło nam to kilka tygodni. Wtedy już mieliśmy *permit de travail,* czyli dokumenty uprawniające do pracy oraz do podróży po Europie (kraje socjalistyczne były wykluczone, co nas „bardzo zmartwiło").

Pozostało nam więc tylko szukać jakiejś posady. Ale jak tu znaleźć pracę? Nikogo nie znamy oprócz Philipa, a on nie wie, co poradzić. Wpadam wówczas na „genialny" pomysł: kupuję „Le Soir", dziennik brukselski i *voilà*, mam! „Poszukujemy inżyniera do projektowania prostych maszyn i urządzeń mechanicznych, Drugmand et Meert, Vilvoorde".


— 4 —

1. Ce titre est délivré pour les pays suivants :
Dit document is geldig voor de volgende landen :

TOUS PAYS excepté ceux de l'Est de l'Europe

2. Document ou documents sur la base duquel ou desquels présent titre est délivré :
Stuk of stukken op grond waarvan dit document afgegeve wordt :

Certificat identité
" UNHCR C 71175

Délivré à . . . . } Bruxelles
Afgegeven te . . .

Date . . . . . } 18.11.1966
Datum . . . . .

Pour le Ministre des Affaires Etrangère et du Commerce Extérieur :
Voor de Minister van Buitenlandse Zake en Buitenlandse Handel :

Pour le Gouverneur - Le Fonct. délégué,
Voor de Gouverneur - De afg. Ambtenaa
For the Governor - The Official in cha

J. Boccena

PROVINCIAL BRABANT - GOUVERNEMENT
100F
BUREAU DES PASSEPORTS
18.11.66

Taxe perçue :
Betaalde rechten :

Ce titre contient 34 pages, non compris la couverture.

Włożyłem na grzbiet to, co miałem najlepszego w swoim bagażu, chcąc wyglądać jako tako. Wsiadłem w pociąg do Vilvoorde, miasta leżącego dokładnie po drugiej stronie Brukseli. Fabrykę, a była to wytwórnia izolatorów wysokiego napięcia, znalazłem łatwo, jako że istniała tam kilkadziesiąt lat. Przywitał mnie kierownik biura konstrukcji maszyn, bardzo miły gość, około pięćdziesiątki.

Maurice, bo tak miał na imię mój przyszły szef, rozmawiał ze mną długo i życzliwie, ale poruszał niewiele tematów technicznych. Widocznie przypadłem mu do gustu, bo w końcu przyjął mnie do pracy za zawrotną sumę piętnastu tysięcy franków belgijskich, czyli trzystu dolarów na miesiąc!

Do „domu” pędziłem jak na skrzydłach, a pociąg wydawał się toczyć nieco szybciej niż żółw. Kiedy wysiadłem w Berseel, biegłem na kemping, żałując, że palę papierosy, bo w przeciwnym razie biegłbym szybciej. Okazało się, że i tak biegłem za szybko, bo Ania dopiero zaczęła obierać kartofle.

Kiedy wziąłem pierwszą pensję, natychmiast zaszokował nas fakt, że po trzech miesiącach pracy można kupić nowe auto. Był to samochód NSU Prinz, który kosztował niecały tysiąc dolarów. Marząc od lat o czymś na kółkach i mając teraz taką okazję pod ręką, nie sposób było się opanować.

Nawet moja mama śmiała się kiedyś ze mnie, że ja to mogę być bez butów, ale w samochodzie. Niestety, w PRL-u tego problemu nie miałem, bo na samochód trzeba było pracować całe życie, a buty kupowało się wtedy, kiedy akurat dowieźli do sklepu mój rozmiar.

Anegdota mówi, że kiedyś, gdzieś w PRL-u zderzyły się mercedes turysty z NRF z naszą syrenką. Niemiec wyskoczył i zaczął rozpaczać, że musi pracować cały rok, żeby odkupić swój wóz. Kowalski, starając się go pocieszyć mówi, że na swoją syrenkę musi pracować całe życie! Na to zdenerwowany Niemiec odpowiada: „Nie miej o to do mnie pretensji! Po co kupowałeś taki drogi samochód?!”.

Ale skoro nasz samochód nie jest aż taki drogi, to musimy go kupić, i to szybko! Oczywiście nie możemy czekać, bo to nie leży w mojej

→→

naturze (nawet moi przyjaciele, którzy czytają fragmenty tekstu mówią, że gonię z opowiadaniem jak szalony). Nie pozostaje więc nic innego, jak kupić na raty. Chociaż na Zachodzie pracuję zaledwie miesiąc, mam niezłe doświadczenie w kupowaniu na raty: radiola, wersalka, stół. Niewiele tego, bo ileż można zmieścić w kawalerce nieco większej od amerykańskiej szafy? Zobaczymy, co doradzi jutro Maurice.

Maurice powiedział, że pomysł jest szalony, ale chętnie pomoże. Znajduje mi przedstawiciela firmy NSU, dziś już będącej historią, bierze mnie do banku, gdzie otwieramy konto i mój szef gwarantuje moją pożyczkę. W ten oto sposób na urodziny Ani, 15 września 1965 roku, zaledwie po trzech miesiącach pobytu w Belgii, nowy samochód stoi pod domem! Ależ to uciecha! Trudno osiągnąć większe zadowolenie niż to, kiedy realizuje się nieosiągalne marzenie! I to tak szybko!

Czas leci, praca przy desce kreślarskiej to już rutyna, samochód wozi nas za granicę, gdzie chcemy, bez wiz, dewiz i paszportów. Jesienią wynajmujemy niewielki dom za dwadzieścia dolarów miesięcznie. Mija ponura zima, wiosna za pasem, a tu przychodzi list od Andrzeja z Polski: „Arturku, mam dyplom, jestem gotów, przyślij zaproszenie i forsę na podróż".

Oczywiście forsa to ja, a zaproszenie - to znów życzliwość Maurice'a. Pewnej nocy, a była to trzecia nad ranem, Andrzej dobija się do drzwi! Nie wiem, jak on nas znalazł. Zaklinał się, że kupił SHL-kę za parę złotych i „przeleciał" na niej non stop z Warszawy, tak na pałę, według jakiejś mapy. Oczywiście po francusku znał tylko parę słów, ale to mu niewiele pomogło, jak się o tym później przekonamy.

Co tu z nim robić? I znów w sukurs przychodzi nieoceniony Maurice. Zatrudnia Andrzeja w fabryce jako robotnika czy też pomocnika, ja zaś służę mu czasami jako tłumacz. No i mieszkał będzie oczywiście na razie u nas.

→→

Teraz już jesteśmy ulokowani na dobre; niezła i stała praca, mieszkanie jakoś tam umeblowane, Andrzej wkrótce na swoim. Lambrettę wysłaliśmy do Polski, później zaś też jedzie tam używany volkswagen jako prezent dla mego ojca. A jeśli tego mało, to mamy jeszcze małego dzidziusia, któremu Ania nadała imię Artur.

Zbliża się wiosna 1967 roku. Artek, bo tak nazywaliśmy naszego dzidziusia, rośnie, a my zastanawiamy się, co dalej. Oczywiście powrót do PRL-u odpada, bo i po co? Brakuje nam jakoś entuzjazmu, aby dołączyć do polskich mas pracujących, budujących socjalizm. A może pojedziemy gdzieś dalej?

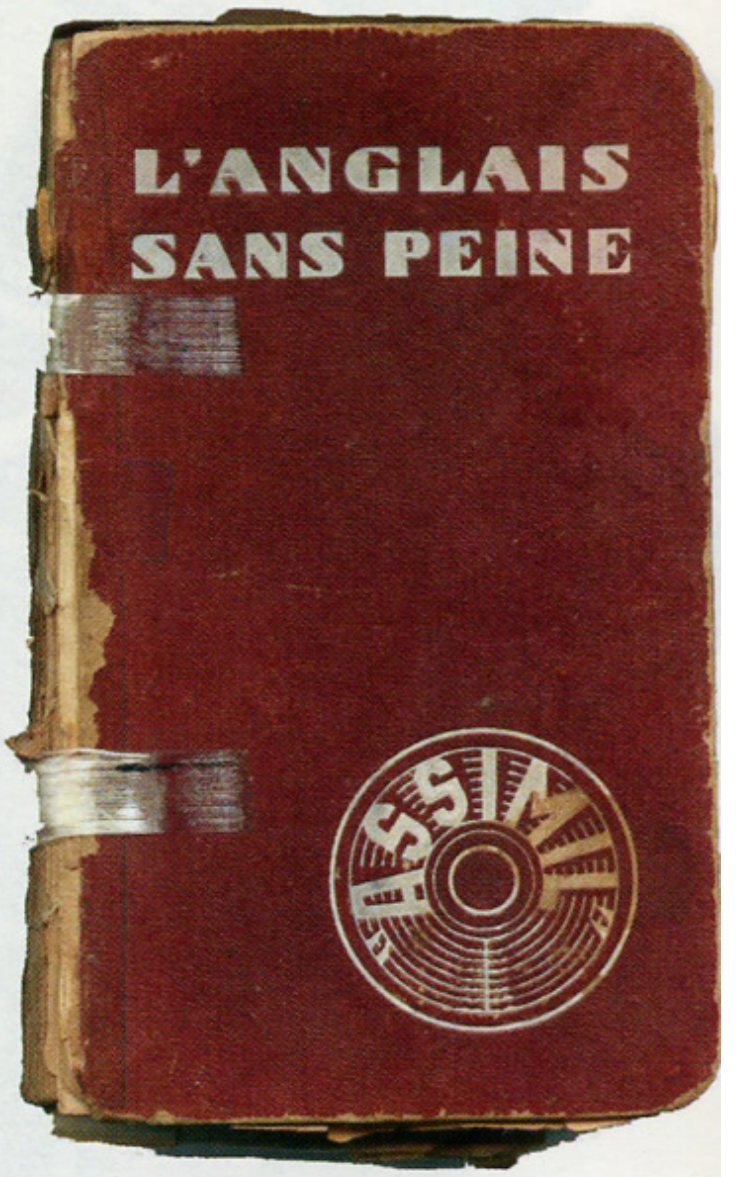
Dowiadujemy się z prasy, że Kanada szuka młodych, wykształconych ludzi. Spróbujmy, zwłaszcza że w Quebecu mówią po francusku. A może tu urządzić się na dobre? A Australia? Albo RPA? Osiołkowi w żłoby dano… No tak, ale teraz osiołek ma cztery żłoby!!!! Co robić? Trudna decyzja. Wiemy jednak na pewno, że tylko osioł wróciłby teraz do PRL-u.

Problem ten, ku naszemu zdziwieniu, rozwiązuje Andrzej. Poznał on przypadkiem niejakiego Stasia, reprezentującego Polski Komitet Pomocy Polskim Uchodźcom z siedzibą w Nowym Jorku. Ów Stasio proponuje nam wyjazd do USA, załatwi nam też, z ramienia Komitetu, sponsora. Nie do wiary! Ktoś prosi nas, aby wyjechać do USA! Do tego raju?! Na co czekać? Może tam rzeczywiście ulice są brukowane złotem…? Nie, nie są, jest tylko asfalt. A co z Kanadą?

→→

Ania jakoś nie paliła się do Australii, na drugą półkulę. Mnie z kolei nie bardzo odpowiadała rasistowska Republika Południowej Afryki. I dobrze, bo kiedy widziałem, co tam się później działo, to byłem zadowolony, że nas tam nie ma.

Teraz osiołek ma tylko dwa żłoby: USA i Kanada, lecz i tak wybór jest trudny. Ameryka nęci „złotym brukiem", Kanada zaprasza do francuskiego Quebec i nawet zapewnia pomoc rządu.



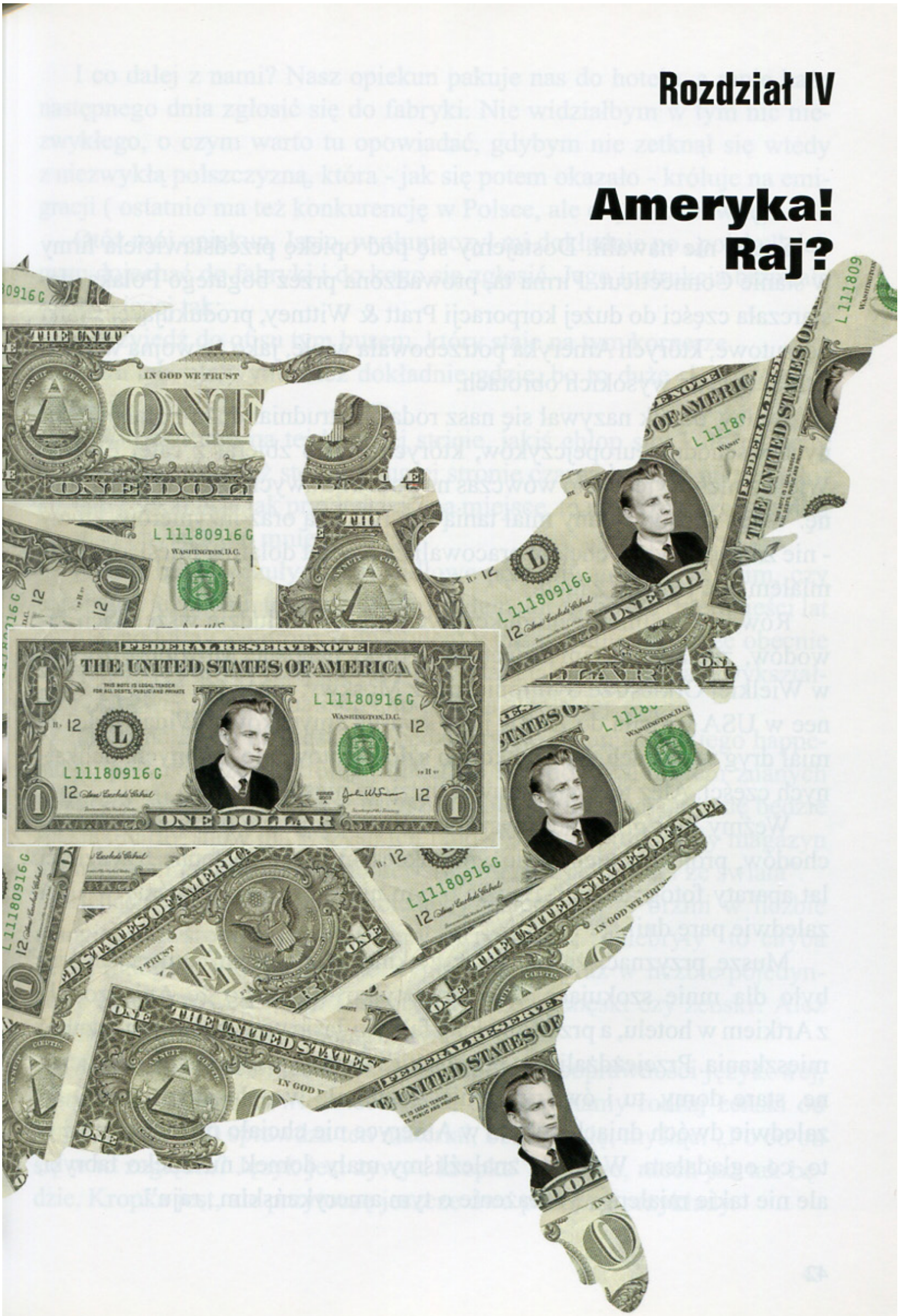
Ania i Andrzej nalegają na USA, więc osiołek wybiera amerykański żłób, który okazał się właśnie tym, gdzie było dużo dobrego owsa.

Decyzja podjęta. Biorę się więc do intensywnej nauki języka angielskiego. Mój szef podarował mi stary podręcznik do nauki tego języka o bardzo zachęcającym tytule „Angielski bez bólu". Sprzedajemy samochód i w lipcu 1967 roku Maurice wiezie nas na lotnisko. Niestety, przy starcie samolotu mamy defekt opony i po ośmiu godzinach krążenia w celu zużycia paliwa, lądujemy awaryjnie w Irlandii. Przy lądowaniu towarzyszy nam sznur samochodów strażackich, ale – na szczęście – nie były potrzebne. Wreszcie nasz pierwszy w życiu lot kończy się szczęśliwie w Nowym Jorku.

→→

Rozdział IV

Ameryka! Raj?



→→

Stasio nie nawalił. Dostajemy się pod opiekę przedstawiciela firmy w stanie Connecticut. Firma ta, prowadzona przez bogatego Polaka, dostarczała części do dużej korporacji Pratt & Wittney, produkującej silniki odrzutowe, których Ameryka potrzebowała wiele, jako że wojna w Wietnamie była na wysokich obrotach.

Budny, bo tak nazywał się nasz rodak, zatrudniał dużo Polaków i innych wschodnioeuropejczyków, których Stasio zbierał z całej Europy. Wielu z nich wyjeżdżało wówczas na podobne „wycieczki" w jedną stronę. W ten sposób Budny miał tanią siłę roboczą oraz inżynierów, którzy - nie znając języka - chętnie pracowali za pięćset dolarów miesięcznie. Ja miałem być jednym z nich.

Również na liniach produkcyjnych pracowali ludzie wszelakich zawodów, znalazł się tam nawet jakiś ruski pianista. Mówiono, że grał w Wielkiej Orkiestrze Symfonicznej z Moskwy, może tej, która po tournee w USA wróciła do ZSRR jako kwartet smyczkowy. Widać było, że miał dryg w palcach, bo szybko mu szło montowanie drobnych, delikatnych części. Ależ to życie sprawia ludziom niespodzianki!

Weźmy mój przykład: wyszkolony na specjalistę od budowy samochodów, projektowałem z dużym sukcesem przez następne trzydzieści lat aparaty fotograficzne! Będzie o tym nieco później, jesteśmy w USA zaledwie parę dni.

Muszę przyznać, że pierwsze zetknięcie z „rajem" amerykańskim było dla mnie szokujące. Dla mnie tylko – dlatego że Ania została z Artkiem w hotelu, a przedstawiciel fabryki Jasio pojechał ze mną szukać mieszkania. Przejeżdżaliśmy przez jakieś slumsy, widzieliśmy opuszczone, stare domy, tu i ówdzie zamieszkane, ale w opłakanym stanie. Po zaledwie dwóch dniach pobytu w Ameryce nie chciało mi się wierzyć w to, co oglądałem. W końcu znaleźliśmy mały domek niedaleko fabryki, ale nie takie miałem wyobrażenie o tym amerykańskim „raju".

→→

I co dalej z nami? Nasz opiekun pakuje nas do hotelu, a mnie każe następnego dnia zgłosić się do fabryki. Nie widziałbym w tym nic niezwykłego, o czym warto tu opowiadać, gdybym nie zetknął się wtedy z niezwykłą polszczyzną, która - jak się potem okazało - króluje na emigracji (ostatnio ma też konkurencję w Polsce, ale o tym za chwilę).

Otóż mój opiekun, Jasio, wytłumaczył mi dokładnie po „polsku", jak mam dojechać do fabryki i do kogo się zgłosić. Jego instrukcja brzmiała mniej więcej tak:

– Przyjedź do ofisu tym busem, który staje na tym kornerze.

– No tak, ale wytłumacz dokładnie gdzie, bo to duże skrzyżowanie – mówię.

– Widzisz, tam na tej bocznej stricie, jakiś chłop stoi koło tej keny z garbeciem? Tam też stoi po drugiej stronie czarna kara, tu przy sajdłoku, tam czekaj. Ale jak przyjedziesz na miejsce, to nie idź na szope, tylko do ofisu i pytaj się o mnie.

Jestem bardzo czuły na prawidłowe posługiwanie się polskim, czy też obcym językiem, toteż zdziwiony byłem, kiedy blisko czterdzieści lat później podobny syndrom zauważyłem u nas w kraju. Z tym że obecnie spaskudzoną polszczyzną nie mówił prostak, taki jak Jasio, ale wykształceni (zapewne) intelektualiści. Oto próbka z polskiej TV:

„Jutro na Placu Piłsudskiego będziemy świadkami wielkiego happeningu, po zakończeniu którego odbędzie się show z udziałem znanych celebryty. Warto przyjść, aby usłyszeć topowe hity. To naprawdę będzie spektakularny show dla wszystkich fanów! Na tym kończymy magazyn rozmaitości i przechodzimy do newsroomu na wiadomości ze świata".

Będąc kiepskim polonistą, ciekawy jestem, jak to brzmi w liczbie mnogiej: newsroomy czy niusrumy. A ponieważ „celebryty" to chyba liczba mnoga (?), to jak będzie wyglądał ten wyraz w liczbie pojedynczej? Celebryt? Celebryta? Celebrytka? Rodzaj męski czy żeński? Ależ ta polska gramatyka jest skomplikowana!

Wyobrażam sobie, jak teraz mój ekspert od poprawności językowej, który (powinienem powiedzieć: która, ale czy mamy rodzaj żeński od słowa „ekspert'?) sprawdza ten materiał, obrusza się, myśląc: „Po co on się w to zagłębia? Język jest żywy i kropka". Dobrze, niech już tak będzie. Kropka jest, ale przytoczę jeszcze dwa podobne przykłady.

→→

Można by też ułożyć na przykład takie oto zdanie, posługując się słownictwem spotykanym w polskiej prasie motocyklowej:

„Na bilbordzie pokazany był biker na nakedzie, w stroju freestylingowym. Obok bikerka na offroadzie. Widać było, że pochodziła z westlandu, bo trudno nie zauważyć oczywistego liftingu. Poza tym miała bardzo trendy imydż".

Uff, chyba słownik nie jest tu potrzebny, słyszymy to bowiem na co dzień.

Na koniec ogłoszenie napisane odręcznie, jakie widziałem w polskim sklepie w mieście Venice na Florydzie:

„Wyrentuję dwa roomy z nowymi karpetami w centrum Venis niedaleko szopingu". Jeżeli temu facetowi wpadnie w rękę moja książka, to pewnie ucieszy się, że stał się „celebryty".

Ale dosyć już tych rozważań językowych! Muszę brać się do kreślenia, aby zarobić nie tylko na życie czy mieszkanie, ale i na niedrogi samochód. Pamiętacie tego z rozbitą syrenką?

Nieźle się zagadałem i o mały włos zapomniałbym, jak mam dojść do tego „ofisu"! Kiedy pojawiłem się nazajutrz, od razu posadzili mnie przy desce kreślarskiej i przez miesiąc „wykreśliłem" nie trzysta, lecz przeszło pięćset dolarów!

W tym czasie zamieszkaliśmy już w małym umeblowanym domu. Kupiliśmy też trzyletni samochód - rambler american, „aż" za całe czterysta dolarów! Była to duża, amerykańska landara, ale tania. Nawet nie szkoda będzie, jeśli się rozbije, bo łatwo kupić nową. (Nie, syrenki nie zapominam). A prawo jazdy? Zdałem bez problemów, gdyż egzamin pisemny był w języku polskim!

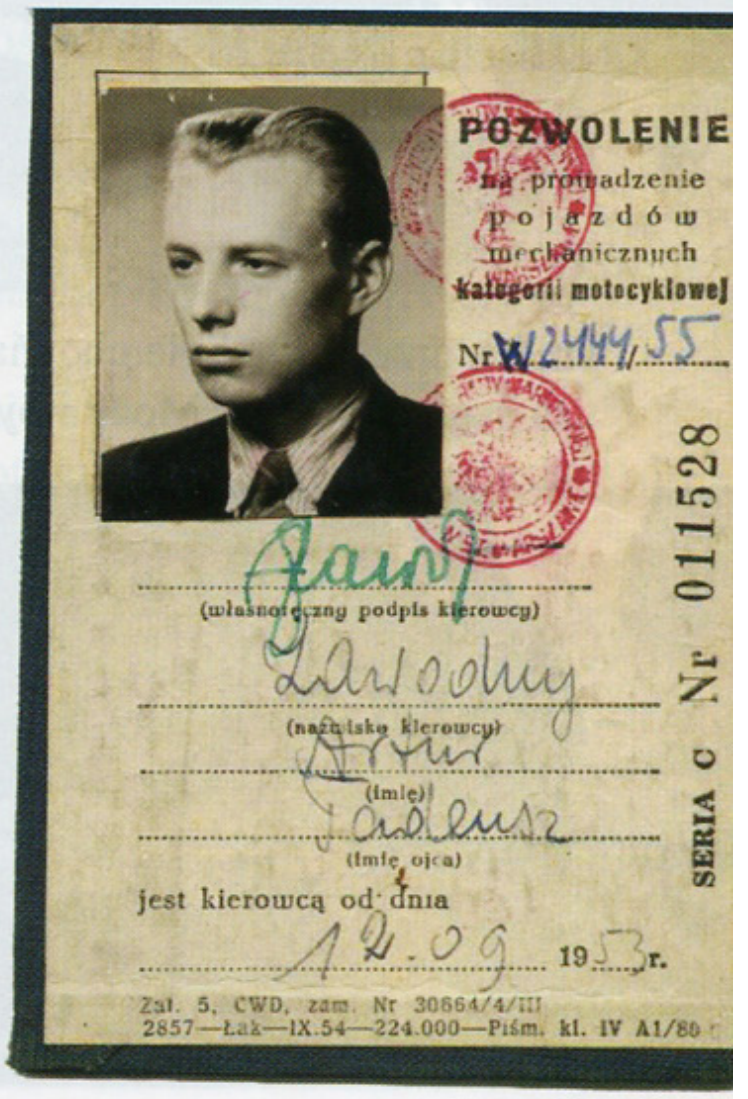
A skoro już mowa o prawie jazdy, to warto przytoczyć dwa ciekawe przykłady, które potwierdzają przysłowie: „co kraj to obyczaj". Kiedy podróżowałem po Polsce kilkadziesiąt lat później (nie, nie eshaelką, ale

→→

BMW), zostałem zatrzymany przez policję, ot tak, zwyczajna kontrola drogowa. Miałem przy sobie tylko prawo jazdy wydane w New Jersey, ale niestety bez zdjęcia. Zdziwiony policjant nie mógł zrozumieć, dlaczego w dokumencie nie ma zdjęcia kierowcy. Wyjaśniłem grzecznie, że w stanie New Jersey to kierowca decyduje, czy chce, aby jego podobizna zdobiła dokument czy też nie. Funkcjonariusz oburzył się na mnie, bo myślał, że z niego żartuję. Nie chciał mnie puścić tłumacząc, że skąd on ma wiedzieć, czy to moje prawo jazdy, skoro nie ma w nim fotografii właściciela. Całe szczęście, że miałem przy sobie numer miesięcznika „Świat Motocykli" z moim artykułem i zdjęciami. W ten oto sposób „wylegitymowałem się" stróżowi prawa i mogłem jechać dalej, a gazetę zostawiłem mu na pamiątkę.

A teraz coś podobnego, ale z innej beczki. Otóż będąc entuzjastą wszystkiego, co się porusza na dwóch lub czterech kołach, przywiozłem sobie do Polski jaguara XJS, piękną maszynę z pięciolitrowym sześciocylindrowym silnikiem o mocy trzystu koni mechanicznych. Auto miało numery rejestracyjne stanu Pensylwania, gdzie mieszka mój syn Artek. Tym razem policja zatrzymała mnie za brak przednich tablic rejestracyjnych. Wyjaśniłem, że w Pensylwanii przednie tablice nie obowiązują. Policjant mówi mi, że w Polsce cwaniaczki zdejmują przednie tablice, bo nie chcą, aby ich przyłapano za różne wykroczenia drogowe, więc skąd on ma wiedzieć, że ja nie jestem jednym z takich kierowców.

I znów to samo, prawo jazdy bez zdjęcia pogarsza moją sytuację. Co robić? Łapówki nie daję, bo mi na to nie pozwala moja etyka (mogę dać łapówkę tylko wtedy, kiedy zagrożone jest czyjeś życie lub zdrowie – piszę o tym w rozdziale XVI). Całe szczęście, że mam przy sobie prawo jazdy wydane


POZWOLENIE
na prowadzenie pojazdów mechanicznych kategorii motocyklowej
Nr W 2444/55
SERIA c Nr 011528
(własnoręczny podpis kierowcy)
Zarowny
(nazwisko kierowcy)
Artur
(imię)
Tadeusz
(imię ojca)
jest kierowcą od dnia
12.09 1953 r.
Zał. 5, CWD, zam. Nr 30664/4/III
2857—Łak—IX.54—224.000—Piśm. kl. IV A1/80

w 1955 roku, z którego patrzy mój młodzieńczy, dwudziestojednoletni „ryj", co wprawia policję w dobry humor i puszczają mnie dalej. Brawo! Cieszę się, że dobra wola i uczciwość królują (czasami) na polskich drogach.

Trudno było wówczas zrozumieć Polakowi, jak to jest w tej Ameryce. Wydawało mi się dziwne, że każdy musi tam mieć samochód. Niestety, tak naprawdę jest. Przedmieścia są rozciągnięte, chodników nie ma prawie wcale, a komunikacja podmiejska praktycznie nie istnieje. Wiele lat później, kiedy dojeżdżałem do pracy prawie sześćdziesiąt kilometrów w jedną stronę, przed domem stały zawsze trzy samochody. Jeden mój, do pracy, drugi dla Ani, a trzeci musiał mieć Artek! I jak to wytłumaczyć komuś, kto nie ma nawet jednego?

Muszę jednak wspomnieć, że bardzo lubiłem samochody, często je zmieniałem, być może nawet dlatego wyjechałem do Ameryki. Niektórzy znajomi śmiali się ze mnie mówiąc, że za czasów Sienkiewicza wyjeżdżało się „za chlebem" (pamiętacie chyba, przecież to była obowiązkowa lektura w szkole), a ja wyjechałem „za samochodem". Może i było w tym wiele racji, bo przez dwadzieścia lat miałem przeszło siedemdziesiąt używanych samochodów, a tylko jeden nowy. Jeśli ktoś myśli, że miałem tyle samochodów, bo byłem bardzo bogaty, to, niestety, jest w błędzie. Byłem miłośnikiem motoryzacji, dlatego nie tylko skończyłem wydział samochodowy, ale i po głodzie samochodowym w PRL goniłem za autami bez przerwy.

→→

Kupowałem tylko używane, nieraz w opłakanym stanie. Oczywiście nie interesowały mnie samochody popularne, jakich jest wiele, ale te „rasowe", takie jak: alfa romeo, maserati, jaguar (tych miałem piętnaście), mercedes, morgan, BMW, citroen DS cabrio. Długimi wieczorami pracowałem przy nich w naszym małym garażu, a potem nawet wybudowałem garaż na trzy auta. Później, kiedy byłem już na stanowisku kierowniczym, ręce, których nie mogłem domyć po brudnej robocie, chowałem pod biurko, bo przecież nie wypadało, będąc pod krawatem i w białej koszuli, pokazywać się z takimi łapami.

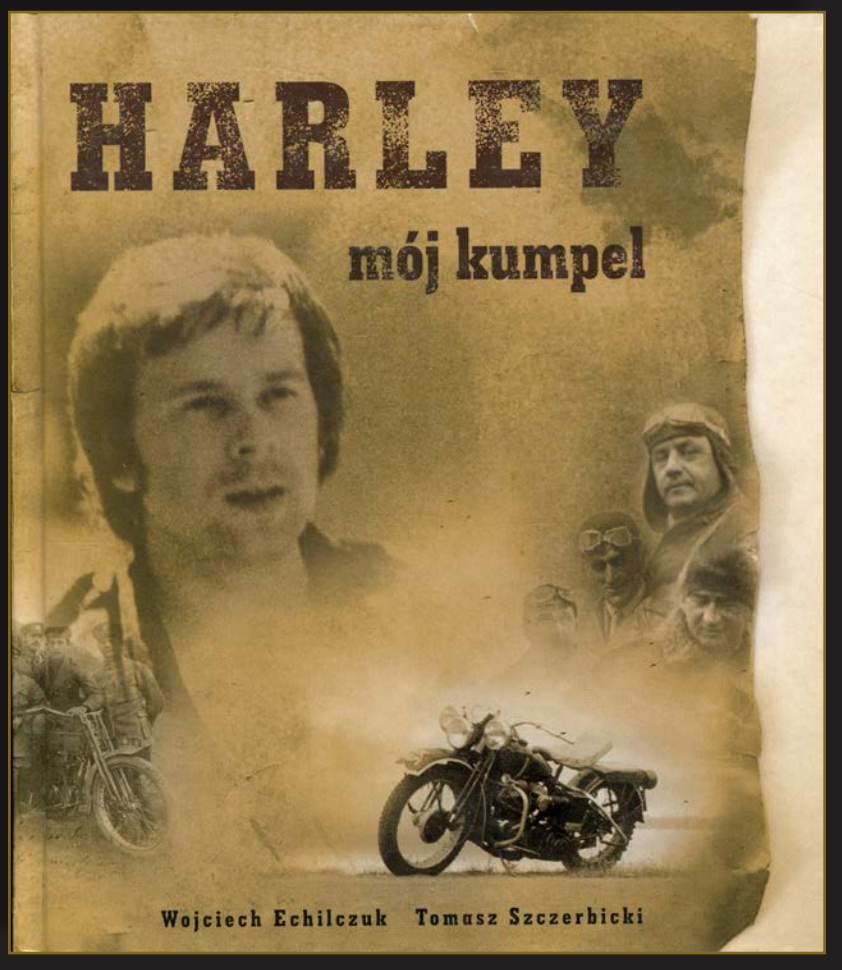
Ale i tak inni inżynierowie śmiali się ze mnie, że zmieniam auta jak rękawiczki. Jeden z kolegów kpił nawet, że jeśli wóz jest w dobrym stanie, to ja go nie kupię. Samochody kupowałem zawsze, nie tylko dlatego, że nieraz naprawdę ich potrzebowałem, ale po prostu dlatego, że trafił się jakiś interesujący model. Pamiętam nawet, że któregoś dnia, czekając na Anię, aby z nią pojechać na lotnisko po moich rodziców, kupiłem gazetę i znalazłem jaguara XKE cabrio do kupienia za tysiąc dolarów. Oczywiście nie mogłem przepuścić takiej okazji. W drodze na lotnisko dałem zadatek, podczas gdy rodzice czekali niecierpliwie. Każdy kupiony samochód był skrupulatnie wpisywany do notesu z ceną zakupu i sprzedaży. Ten jaguar został potem sprzedany za dziesięć tysięcy dolarów.

Inny wóz, jaguar XK 140, cabrio z 1958 roku, kupiony w ciemno za osiemset dolarów, sprzedałem potem za całe trzy tysiące, a dwadzieścia lat później otrzymałem od syna e-mail: „Taki jak ten twój XK 140 poszedł na aukcji za sto czterdzieści tysięcy dolarów!".

Powieść w odcinkach - c.d.n.

reklama

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 dedykacja dla ciebie lub osoby, która wskażesz.

Znasz lepszy pomysł na motocyklowy prezent?

„Ubuntu"

HUBERT PAWŁOWSKI

Mamy lata dziewięćdziesiąte. Heather Ellis ma 28 lat, dobrą pracę i właśnie „stabilizuje" sobie życie. Kredyt, dom i te sprawy. Siedząc któregoś wieczora z przyjaciółmi na grillu, nieoczekiwanie dla samej siebie, stwierdziła nagle, że koniecznie musi zwiedzić na motocyklu Afrykę. Jeszcze nie wie dlaczego. Ale koniecznie musi.

Od tego momentu wszystko podporządkowuje tylko temu celowi. To nic że nie była nigdzie poza rodzinną Australią ani że jedyne doświadczenia z motocyklami miała w dzieciństwie na tamtejszym odpowiedniku naszej motorynki. To wszystko brzmi jak dobry plan. I tak też jest w rzeczywistości.

Wyjątkowość tej książki bierze się z tego, że jej autorka nie ma w zwyczaju słuchać rad. W związku z tym sama popełnia swoje własne błędy i sama na własnej skórze ponosi ich konsekwencje, a rezultatami tych doświadczeń dzieli się bez żadnego skrępowania. O tym, czy lepiej taką podróż odbyć w pojedynkę czy też w grupie, a także o wielu innych rzeczach, o których chcielibyście wiedzieć ale baliście się zapytać, dowiecie się właśnie z tej książki. Dla Heather bowiem naprawdę nie ma tematów tabu.

Na kartach książki wielokrotnie pojawia się tajemnicze słowo „ubuntu". Ma ono wiele znaczeń. Między innymi jest to również uniwersalna więź łącząca ze sobą całą ludzkość. Nieważne w jakie kłopoty się wpada, napotkani ludzie zawsze w jakiś sposób pomogą. „Droga ubuntu", jak się okazuje w praktyce, funkcjonuje całkiem nieźle. Humanistyczne przesłanie płynące z kart tej książki pozwala spojrzeć na świat inaczej.

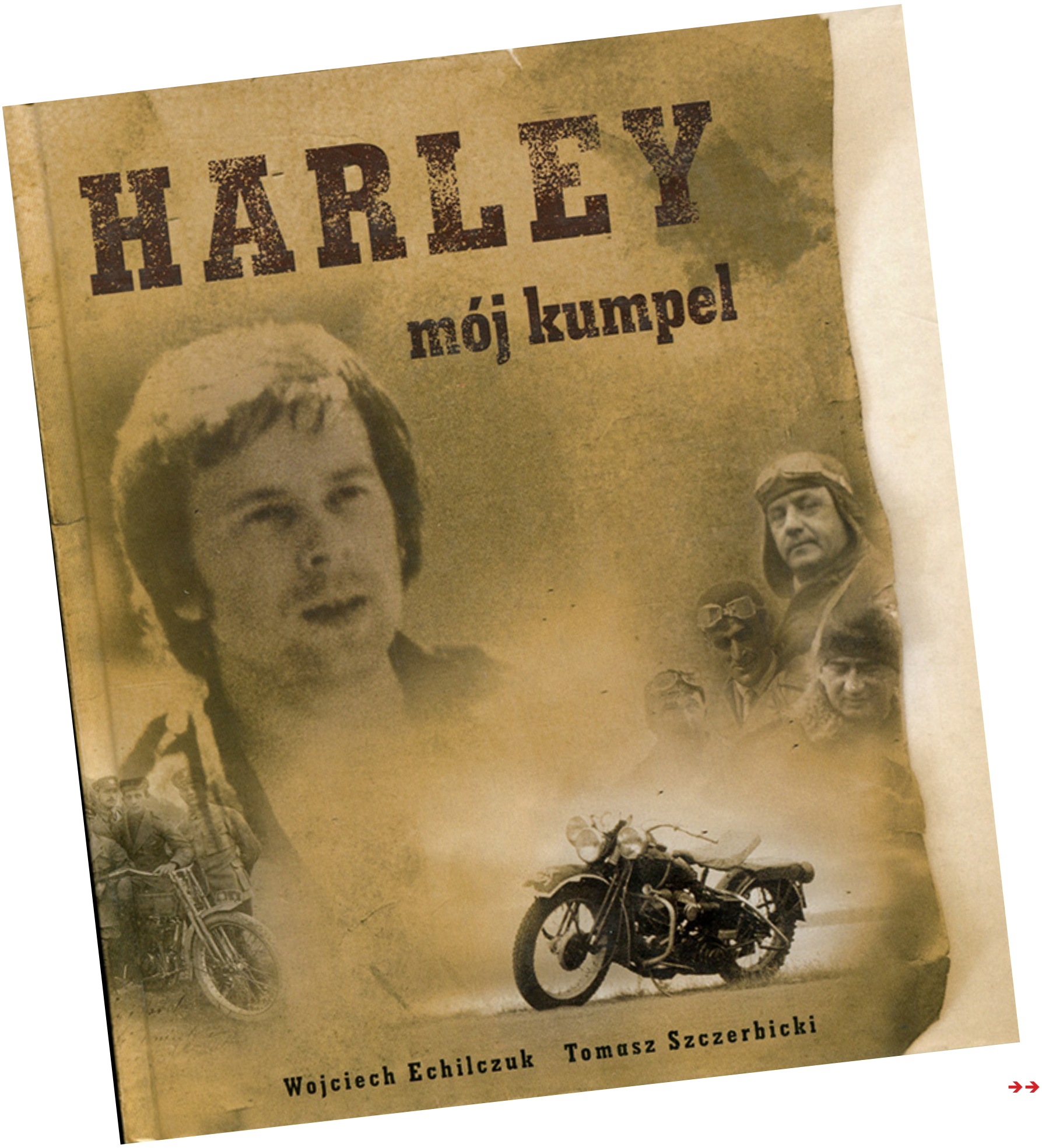
Dziś ta książka niesie jeszcze jedno, całkiem nieoczekiwane przesłanie. Okazuje się, że dzisiejsza epidemia wcale nie jest jedyną, przed którą drżała ludzkość w ostatnich latach, o czym autorka nam dobitnie przypomni. Podróżując zaś wraz z nią przez RPA z jego chylącym się wówczas ku upadkowi apartheidem, w Zairze z jego hiperinflacją czy we wstrząsanej wojną Ghanie dostrzega się pewną prawdę: „ciekawe czasy" były zawsze. I nie ma co czekać na lepsze, bo problemy są, były i będą, jak świat światem.

Heather Ellis „Ubuntu", Wydawnictwo Kobiece 2017, oprawa miękka, stron około 460.

Powieść w odcinkach

Wojciech Echilczuk, Tomasz Szczerbicki

„Harley mój kumpel" (cz. 3)



→→

Besa miała piękny ton silnika. Takie basowe: bum, bum, bum... Dolnozaworowy, niskosprężony silnik i do tego niezły tłumik, dawał w efekcie piękny efekt dźwiękowy. I to wszystko! Besę stawiało się na postój na wsporniku typu ramka. Nie miała bocznej łapy. Stała jak wyprostowany na warcie żołnierz. Kierownica przypominała rowerową. Żadnych bajerów, żadnego stylu. Nic – tylko mdło! Wszystko zrobione poprawnie i solidnie. Takie mdłe jak angielski pudding. Siadywałem przed garażem i patrzyłem się na ten swój pojazd. Nawet mi się nie chciało zrobić zdjęcia. W sercu pusto.
Wstydziłem się pojechać tą przeciętnością na Polibudę. Wprawdzie przy piwku starałem się trochę podniecić słuchające towarzystwo, ale nie miałem zapału, po kilku zdaniach temat zamierał.

* * *

Ta Besa to był błąd. Nie pasowała do mojego charakteru ani do moich marzeń. To nie ona miała mnie zawieźć do moich prawdziwych przygód. Marzenia trzeba realizować! Bez względu na koszty i rady innych. Siedziałem i myślałem. Dlaczego, do jasnej cholery, nikt nie chciał sprzedać mi Harleya...? Przecież to też „stary motocykl".
Dając ogłoszenie bez nazwy, przecwaniłem. Tak naprawdę liczyłem na jakieś zgłoszenia. Kombinując, że odwołanie się do hasła „stary motocykl" pozwoli mi kupić Harleya za pół darmo, dobiję właściciela do ściany, pokazując mu ceny i setki ofert, które dostałem. Mógłbym go arogancko pokonać w negocjacjach handlowych. Setki ofert nic dla mnie niewartych. Bo tamte motocykle nie chwyciły mnie za serce. Ale też nikt się nie zgłosił ze swoim Harleyem.

* * *

Gdy stałem pod Politechniką zajęty rozmową z kolegami, moje uszy coraz częściej czekały na dźwięk Harleya, który kiedyś przejechał przed moim nosem. No i Harley się pokazał! Przejechał i zniknął. Pobiegłem na ulicę, na której kiedyś go namierzyłem, a tu nic. Nie ma!

* * *

Wracałem do garażu, patrzyłem na Besę i już nie chciałem jej odpalić. Po prostu nie. Stałem się samotnikiem i patrzyłem na życie spode łba. Kolesiów, którzy wychwalali swoje BMW, Nortony, Lambretki, skutery Osa, nie mogłem znieść. Zamiast tracić czas na piwo, zacząłem szukać pracy, aby nazbierać trochę grosza, ponieważ wiedziałem, co mam zrobić.
Besę sprzedałem bez żalu. Mój szwagier Łukasz, też student, zaproponował malowanie mieszkań. Jemu także brakowało pieniędzy, więc rada w radę stworzyliśmy team malarski. Wędrowaliśmy od zlecenia do zlecenia, ja odkładałem zarobione grosiki, ale teraz milczałem jak grób.
Coś się we mnie zacięło, zakleszczyło, zaparło – zbierałem forsę, byłem smutny, ale dusza mi grała! Nikomu ani słowa! Poszedłem do biura ogłoszeń i napisałem: „Kupię Harleya-Davidsona".

Studiowałem, malowałem, zarabiałem i czekałem na ukazanie się ogłoszenia. Jest!!! Popędziłem do domu. Do telefonu. Wszystko na bok. Ludzie nie dotykajcie telefonu – czekam na ważną wiadomość. A tu siostra z narzeczonym gada godzinę! A tu brat dzwoni i bzdety załatwia – godzinami. A ja się spalam! I tak kilka dni. Wreszcie ktoś dzwoni do mnie – wołają mnie!
– Jakiś pan do ciebie, chyba coś mówi o motocyklu... – ale na litość boską, to już było! Spław go. Sprzedałeś tą Besę i zmądrzałeś! Może powiedzieć, że cię nie ma?!
A ja cap za słuchawkę i serce mi bije. Podałem mu adres. Przyjechał za kilka godzin. Krążyłem pod garażem już znacznie wcześniej. Jest! Siedzi na Harleyu. Położył go na łapie. Bocznej łapie. Zgasił silnik. Siedział dalej.
– Dzień dobry – mówi facet. Cena 7.000 złotych. Bierzesz czy nie?
Siedem tysięcy to była dla mnie góra pieniędzy. Miałem 1.500. Nie opuszczając motocykla, zapalił silnik, zrobił do mnie oko, uśmiechnął się i odjechał. Koniec bajki!

* * *

Przyszła do mnie kartka pocztowa. Za 40 groszy. Kulfonami napisane: „Mom Harleja. Przyjadź pan. Adres: wioska pod Wałbrzychem. Nazwisko nieczytelne".
Ziemia zaczęła mi się palić pod nogami. Łukasz mówi:
– Wiesz, Wojtek, masz dobry układ, uruchomili samoloty do Wrocławia, dla studentów 70% zniżki. Jadę z tobą!
Nigdy nie lecieliśmy samolotem. Zabrałem cała forsę i na lotnisko. Zgadza się – lecimy prawie za darmo. We Wrocławiu do Pekaesu i do Wałbrzycha. Z Wałbrzycha autostopem do celu.
Poniemiecka wioska. Szukamy właściciela Harleya. Pytamy w sklepie, ludzie dziwnie na nas patrzą.
– Chyba go znamy. Jest tu taki jeden, co miał duży motocykl. Trzecia chałupa po prawej.
Idziemy. Jest chałupa. Ogrodzona płotem, a za płotem kundel z zębami jak szable. Wołamy, rzucamy kamieniami. Nic, tylko ten wściekły pies. Pech... Idzie jakaś babula. Tak to tu, ale... Babula markotna. Chowa psa. Zaprasza.
W chałupie brud, smród i ubóstwo. Jakieś „coś" leży w betach i mamrocze. Właściciel motocykla!
– Babciu, gdzie motocykl?
– Tamuj. – Nie mówi „tam", mówi gwarą ludzi zza Buga – „tamuj"! – Za stodołą, kole płota, w błocie.
O, ludzie! O, ludzie! Zamurowało nas. Łukasz – delikatny – nie śmieje się. Ja zgrzytam zębami. Za nami pojawia się kompletnie pijany właściciel:
– Kupujecie albo spierdalać!

Patrzymy – stoi ruina, totalnie zaniedbany Harley-Davidson oparty o resztki płotu. Widać, że od lat nieruszany, ale jakiegoś dziwnego koloru. Zamalowany brudną, szarą masą od początku do końca. Właściciel – pijak „odświeżył" go mieszaniną wyrzuconych na śmietnik farb.

Ludzie, trzymajcie mnie! Zachciało mi się wyć! Oczekiwałem widoku pięknego Harleya, a widzę biednego trupa. Dotykam ramy – cała! Dotykam silnika – w porządku. Koła niepokrzywione. Opony mają powietrze. No to nie jest źle! Pajęczyna na głowicach. Błotniki mają ślady uderzeń. Babunia za plecami gdera i ostrzega:

– Bił go kołkiem, jak motor mu nie chciał zapalić. Teraz poszedł po ten kołek, uważajta!

Odkręcam korek baku paliwa, w środku – woda. Na pewno deszczówka. Łukasz czeka na moją decyzję. Mówi:

– Wojtek, będę z tobą pchał. Zapłać. Po drodze widziałem stację kolejową. Damy sobie radę. – Złoty chłopak!

Pijak wraca z kołkiem w dłoni. Pokazujemy mu forsę. Coś mówi o wódce. Łukasz leci po wódkę do sklepu. Ja stoję i pilnuję Harleya. Żeby właściciel nie rzucił się na motocykl. Pijany – nigdy nie wiadomo. Zamachnął się – runął w błoto. Poimy go wódką. Trochę trzeźwieje. Płacę. Niewiele mi w kieszeni zostało. Ale nie ruszę się bez Harleya. Szkoda, żeby znowu go bił. Babcia przynosi dokumenty. Oddaje nam papiery i zaczyna ostrą bitwę z pijakiem o pieniądze.

Pies znowu wolny, skurwiel chce nas pogryźć – charczy, piana mu leci z pyska. Pijak pojawia się nie wiadomo skąd – oczy wybałuszone, bluźni i odstawia taniec świętego Wita. Atakuje psa. Łup go kołkiem. Nie trafia. Pies znowu rzuca się na nas. Kopniakami bronimy się na wszystkie sposoby. Pijak na czworakach goni psa, zza stodoły wypada babcia – trzyma krzepko w dłoniach grabie. Pijak trafia psa, bydle skamle, pieniądze fruwają po ogródku – babcia rąbnęła pijaka grabiami. Krzyk i wycie!

My z Łukaszem już na drodze. Adrenalina dodała nam sił. Pchamy Harleya, który toczy się niezwykle lekko – jakby zwiewał razem z nami.

Jakby chciał opuścić swoje piekło. Górka, za górką widać stację kolejową. Harley dostał skrzydeł

– Wojtek, hamuj, teraz Harley nas ciągnie!

Pękamy ze śmiechu. Łukasz popycha Harleya, a ja tańczę taniec szczęścia. Łukasz wskazuje na siodło, pędzi z górki, aż mu czuprynę rozwiewa wiatr. Ha, ha, ha – mam Harleya!!! Mam wyśnionego i wymarzonego Harleya. Świat jest piękny!!!

STACJA KOLEJOWA

To był długi dzień. Mała stacja kolejowa jest pusta. Wokół pustka. W budynkach też nikogo. Łukasz postawił Harleya na peronie – jedynym – i rozejrzał się za jakimś miejscem do siedzenia. Zorganizował cztery cegły i stare gazety. Usiedliśmy obok motocykla.

Spokojny wieczór. Wyczerpani przeżyciami siedzieliśmy na cegłach podziwiając przepiękny widok okolic Wałbrzycha. Wyciągnąłem „Sporty" i puściliśmy dymka. Cisza, błogi spokój, ale zaraz, zaraz, czy ten dworzec w ogóle działa?

Łukasz oglądał szyny – jeżeli są błyszczące to znaczy, że jakieś pociągi tu jeżdżą. Zaglądał wzdłuż szyn – jeżeli są niedopałki papierosów, to znaczy, że byli tu ludzie, którzy czekali na pociąg. Są niedopałki – o.k.! Obejrzeliśmy budynek dworca – jeszcze bardziej o.k. – stoją puste butelki po winie i piwie (w dyskretnych miejscach: koło kibla). Kibel nieczynny – nie można go otworzyć, chyba od wojny światowej! No to jesteśmy w domu.

Odprężeni spacerujemy po peronie. Łukasz pręży mięśnie. Nie widać tego po nim, ale jest silny jak tur, teraz ćwiczy z nudów. Ja siedzę wpatrzony w Harleya. Oglądam biedaka i zaczynam widzieć, co kupiłem. Kable elektryki motocykla zwisają smutno. Porwane. Akumulatora nie ma. Żarówki w przednim reflektorze nie ma. Skrzyni narzędziowej nie ma. Wszystko brudne i zaniedbane. Wyjmuję nóż, dobry, sprężynowy, zawsze ukryty za paskiem spodni na plecach, po lewej stronie. Nożem lekko oskrobuję brud. Pod spodem oryginalny, zielony wojskowy kolor. Odsłaniam plamy na silniku i na gaźniku. Pod spodem trafiam najpierw na oryginalny brud, potem już kolor odlewów. Gaźnik mieni się ciepłem odlewu z brązu. Coś fantastycznego! Korpus silnika biały aluminiowy. Bajka.

Harley chce mi coś powiedzieć. Kładę rękę na jego baku. Uspokajam go. Ruszam kierownicą, naciskam nogą kick-starter. Obracam silnikiem. Ostrożnie. Oddycha charkotliwie. Dosyć. Musi mieć wodę. Nie będę go męczył. Jest nieszczelny. Jest chory. Najpierw do domu, a potem pogadamy. Chcę go przytulić. O, Boże, czy ja zwariowałem?! Odbija mi czy co?! Przecież to tylko maszyna...

Zapalam „gwoździa". To obiegowa nazwa papierosów „Sport" – najtańszych na świecie. Z czego robionych – nie wiadomo (może i lepiej). Śmierdzą na kilometr, ale dobre dla studenckiej kieszeni – 1,10 zł za paczkę.

Zapada zmierzch. Łukasz spaceruje. Szuka zawiadowcy stacji. Ten wreszcie się zjawia. Zapala latarnię dworcową. Pytamy go o pociąg. Patrzy na nas i chyba mu wesoło.

– Chłopaki – mówi – macie czas do rana. Dzisiaj tylko przejedzie wojskowy. To jest, że tak powiem, radziecki, nie zatrzymuje się nigdzie. Jedzie do Legnicy. Do bazy wojsk radzieckich w Polsce. Wozi ruskich.
Śmiejemy się:
– Panie, wojna już się dawno skończyła! Nie wie pan? To panu powiemy – zaczynamy się z niego nabijać – hełmu pan zapomniał, a gdzie maska gazowa! Baczność!
A on poważnie:
– Oni wierzą, że wojna trwa, jeżdżą tymi specjalnymi pociągami wszyscy pod bronią, wiozą amunicję jak ponad dwadzieścia lat temu.
– Odsuńcie motor od szyn. Za chwilę przejadą.
Czekamy. Już jest noc. Wiatr w Sudetach przewraca po peronie porzucone śmiecie. Nagle w kompletnej ciszy słyszymy daleki stukot pociągu. To jedzie ten „ruski". To znaczy pociąg – widmo przeszłości. Stoimy. Obok Harleya. Jadą zwycięzcy! Przelecą i pojadą! Nasza ciekawość większa niż nasze zmęczenie. Gapimy się. Zawiadowca stacji pręży pierś, trzyma chorągiewkę w dłoni, aby służbowo powitać i pożegnać „pociąg pod specjalnym nadzorem".
Pociąg sapie, parowa lokomotywa niezbyt szybko, ale systematycznie pokonuje ostatnie metry do stacji. Pióropusz pary lokomotywy i jej gwizd tworzą uroczystą atmosferę. Przed nami parada wagonów. Błysnęły białka oczu maszynisty – kontrolował sytuację, prowadząc ten swój konwój. Już zauważamy otulone brezentami wagony z armatami i Bóg wie, z jakim wojennym złomem jeszcze. Wszystko bojowe. No i otwarte wagony z wojskiem. Widać sołdatów. Machają do nas.
Nagle pisk! Iskry spod hamulców! Hamowanie na całego! Pociąg ni stąd, ni zowąd gwałtownie hamuje. Mówię do Łukasza:
– Cholera, rzuciłeś niedopałek papierosa pod koła! Jak nas teraz wezmą za dupę, to pamiętaj – to przez ciebie.
Łukasz pokazuje mi zgięty łokieć! Widzimy już dwie czerwone latarnie na ostatnim wagonie. Zahamował! Cholera, pociąg daje na wsteczny. WRACA! O, nie. Tylko nie to. Mamy dosyć wrażeń. Lokomotywa otoczona obłokiem pary staje naprzeciwko nas i naszego Harleya. Z obłoku pary wychodzi maszynista. Morda umorusana i uśmiechnięta, krzyczy:
– Czy ja dobrze widzę?! Tu stoi Harley-Davidson! A wy co tu robicie???
Maszynista ubrudzony jak diabeł. W świetle latarni pobłyskują jego siwe włosy. Cieszy się. Wariat. Podchodzi do Harleya. Dotyka go. Dotyka kierownicy. Dotyka siodła. Tłumaczymy mu:
– Człowieku, to nasz Harley! Właśnie go kupiliśmy.
Mówi:

– O Boże, chłopaki, wybaczcie, przejechałem na takim z Rosji do Berlina. Ja już myślałem, że ich w Polsce nie ma. Taki Harley nie raz uratował mi życie. Wojna, a ja na takim jechałem. Tysiące kilometrów...
Nie wiemy, co mówić. Pędzi do lokomotywy. Ma łzy w oczach. Ciągnie sznur od gwizdka. Gwiżdże lokomotywą jak szalony! Stoimy w naszych wytartych dżinsach obok Harleya-Davidsona. Zatkało nas. Wzruszenie.
Dał w koła parowozu, ile wlezie. Salutuje po kolejarsku. Odjeżdża. Pociąg zniknął.
Osłupieni oddajemy jego paradę. Odprowadzamy go wzrokiem Zniknął w mrokach nocy.
Patrzę na Harleya. Myślę do Harleya:
– Ach, ty draniu. Ach, ty cholerny draniu! Co ty robisz...?
Po plecach przeszedł mi dreszcz. Poszliśmy do sklepu po alpagę. Milczymy. Dwóch „łobuzów" z Warszawy i Harley. Musimy to oblać. Harley milczy. Mam wrażenie, że do mnie zrobił oko.
Cholera, musimy jak najszybciej do Warszawy. Jak najszybciej.

WARSZAWA

Jedziemy pociągiem do Warszawy. Siedzimy w wagonie pocztowym. Harley, Łukasz i ja. Za oknami czarna noc. Łukasz pomaga pocztowcom. Przekładają i sortują listy oraz paczki, kręcą się tu i tam. Koła stukają rytmicznie. Harley jest lekko przywiązany do ściany. Wagonem buja na boki. Czasami tak mocno, że trudno utrzymać się na nogach. Ten pociąg pojawił się na naszej stacji zupełnie przypadkowo. Przyjechał i zatrzymał się, ale nigdy wcześniej nie oglądał tej stacyjki. Gdzieś był jakiś wypadek i musiał zmienić swoją trasę. Mieliśmy nieprawdopodobne szczęście. W składzie pociągu był wagon pocztowy. Rzuciliśmy się z Łukaszem do tego wagonu, prosząc o miejsce. Ci pocztowcy najpierw nas obejrzeli, a potem biednego Harleya. Wysłuchali naszej prośby z kamiennymi twarzami. Właściwie gapili się tylko na motocykl. Ich szef wreszcie wykrztusił pytanie:
– Co to jest?
– No..., motocykl.
Jak oni ryknęli śmiechem, aż się zataczali, a jeden to na worki z pocztą się przewrócił.
– To nie możecie sami do Warszawy pojechać.
I znowu ryczą ze śmiechu. Wszystko wytrzymaliśmy. Zrobiliśmy duże oczy i uderzamy w łaskę. Jak się uspokoili, wzięli Harleya za gmole i tylny bagażnik, wnieśli go do wagonu.
– Wsiadajcie, chłopaki. Jedziemy do Warszawy.
Pociąg ruszył, a oni zaopiekowali się nami serdecznie. Nawet gdy po-

wiedzieliśmy, że nie mamy ani grosza na bilety, nie przejęli się tym faktem specjalnie. Daliśmy im po łyku alpagi i w przyjaznej harmonii staliśmy się członkami wesołej bandy pocztowców z nocnego pociągu pocztowego. Zbierali pocztę z każdej napotkanej stacji, a my pracowaliśmy razem z nimi, „zarabiając" na bilet dla nas i dla Harleya. I tak dojechaliśmy do Warszawy Głównej.

Ze zmęczenia ledwo trzymaliśmy się na nogach. Po serdecznym pożegnaniu z pocztowcami stanęliśmy o czwartej rano przed nowym wyzwaniem. Trzeba teraz dopchać Harleya na Grochów. Przez całe śródmieście Warszawy, most Poniatowskiego i aleją Waszyngtona na Grochów. No i już. Pchamy. Kilkanaście kilometrów.

Warszawa, na szczęście, o tej porze była pusta. Miasto spało jeszcze. Ulice oświetlał świt, a latarnie gasły. Szare cienie sunących do swojej pracy nielicznych warszawiaków stapiały się z ogólną brudną szarością domów, brudnych tramwajów i lekkiej szarej mgły (a może smogu?). Nasz szary Harley świetnie pasował do tej „kolorystyki". Świeży świt dodawał nam sił.

Już pod domem, gdzie na Harleya czekała wygodna piwnica, byliśmy kompletnie wypompowani. Spotkaliśmy tam mojego ojca. Właśnie szedł do pracy, zobaczył nas i z radości aż wyrzucił ręce do góry. W miarę jak zbliżał się, biegnąc, aby nas powitać, widziałem, jak szeroki uśmiech gasł na jego twarzy. Zatrzymał się. My też. Patrzył na Harleya. Oczy mu się trochę rozszerzyły. Skromnie milczeliśmy.

– O Boże – powiedział mój ojciec – O święty Boże! Co to jest?

Słyszałem, jak w ciszy poranka przełknął ślinę. Sekundnik dudnił w mojej głowie. Mój ojciec to był twardy facet. Suchym głosem powiedział:

– Chłopcy, chyba będziemy mieli teraz mnóstwo pracy. Bardzo, bardzo dużo pracy. – Przykucnął przy Harleyu. Dotknął go opuszkami palców. Tak, jak ja dzień wcześniej. Wstał, przytulił nas na powitanie. – Dobra, lecę do roboty. Tylko nie uszkodźcie go transportując po schodach do piwnicy! Do zobaczenia po południu. Przyniosę narzędzia.

Spojrzeliśmy na siebie z Łukaszem. Prosto w oczy. Harley milczał. My też.

NARZĘDZIA

Rozebranie Harleya na części było w zasadzie proste, ale i nie proste. Fabryka zastosowała w nim tylko gwinty calowe. Nakrętki też były calowe. I to był cały problem. Zdobycie na własność kluczy calowych graniczyło z cudem (o dziwo, dzisiaj też!). Wszystkie klucze w sklepach były przeznaczone do wymiarów metrycznych. Jeżeli ktoś „na siłę" próbował zastosować klucze metryczne do calowych nakrętek, to kaleczył i niszczył je bezpowrotnie. Nie dość, że pokancerował brzegi nakrętek, to i tak ich nie odkręcił.

Zacząłem się intensywnie rozglądać za zdobyciem oryginalnych amerykańskich kluczy calowych. Na Grochowie było wielu mechaników. Większość stosowała proste narzędzia, takie jak: młotek, mesel, wajcha i uniwersalny klucz „hydrauliczny". Ten klucz nazywano „szwedem" lub „francuzem", a niektórzy (dowcipni) „rozbierakiem". Zębate szczęki rozbieraka i możliwość „dopasowania" do każdej nakrętki być może były podniecającą, ale piękna nakrętka po zastosowaniu na niej takiego narzędzia była w opłakanym stanie i prawdziwemu mechanikowi serce się krajało z rozpaczy. Poszukiwanie prawdziwych kluczy calowych było koniecznością.

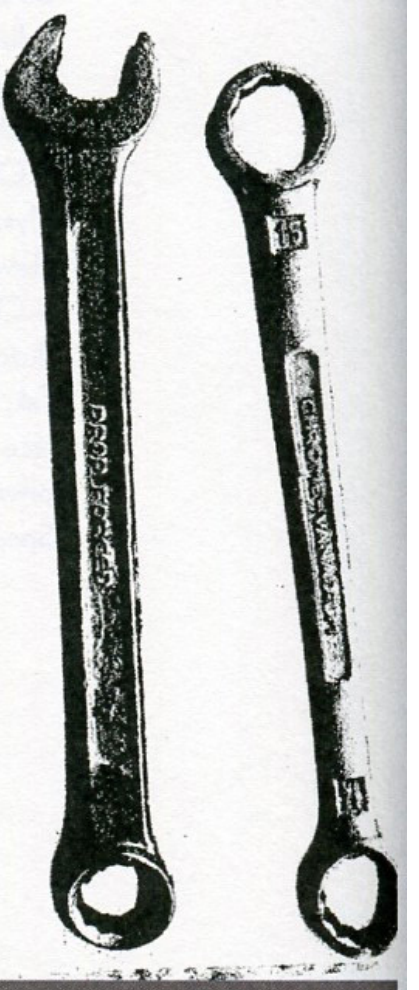
Ludzie na Grochowie przynieśli mi wieść, że jest taki jeden, co ma garaż na Olszynce Grochowskiej i podobno jest właścicielem całej kolekcji narzędzi. Podobno jest to lekko stuknięty wariat, ale przy odpowiednim podejściu (do niego) jest szansa na wypożyczenie kilku drogocennych narzędzi.

Bez zwłoki zacząłem tego pana szukać. Jego garaż był uzbrojony w kilkanaście solidnych zamków. To była cecha szczególna, po której można było trafić do celu.

Zaczaiłem się na właściciela „sezamu" w niedzielę (to był zawsze dzień grzebania przy samochodach). Czekałem przy garażach, a było ich tam więcej niż dwieście. Szeregowce garażowe. Przy niektórych kręcili się już ich właściciele, pucując wyprowadzone na świeże powietrze Syrenki, Trabanty i Moskwicze.

Znudzony czekaniem na „mojego" gościa, zaczepiłem miłego pana z tej samej uliczki garażowej. Był gadatliwy i po chwili, potrzebnej na wymianę uprzejmości, siedzieliśmy wygodnie na dwóch skrzynkach po piwie przerobionych na wygodne krzesełka kempingowe, które z garażu wyciągnął mój rozmówca. Oczywiście pytam się natychmiast o mojego „czarodzieja" wyposażonego, podobno, w klucze ślusarskie z całego świata.

– O tak – reaguje właściciel pięknego Moskwicza – ten to ma ściany wytapetowane kompletami kluczy ślusarskich. Kiedyś od niego pożyczałem, na początku był miły, a teraz już nie. Zmienił się ostatnio, jest burkliwy, cholerny egoista. Nikomu nie chce nawet pokazać tych swoich skarbów,



a co dopiero użyczyć. Wszystko zgarnął do siebie i trzyma dla własnej przyjemności. Tacy egoiści zawsze mają kłopoty. – Opowiem panu – ciągnął – jak mieszkałem w Petersburgu. W sąsiedniej kamienicy mieszkała stara, ruska hrabina. Miała takiego hopla, że zbierała nocniki z całego świata. Miała ich setki, od takich zwyczajnych po pozłacane i kryształowe. My, sąsiedzi, śmialiśmy się, że robi codziennie w inny. I nikomu nic nie pożyczała. Przyszli hitlerowcy, zaczęli bombardować Petersburg, to znaczy Leningrad, i nic jej nie pomogły te tysiące nocników. Jak bomba pierdolnęła w ulicę obok jej domu, to i tak się w majtki zesrała! Zaśmiałem się grzecznościowo i czekam na puentę.

– A ten zbieracz kluczy jak mu się samochód zepsuje to i tak idzie w łaskę do warsztatu.

Kątem oka widzę, że do „mojego" garażu przyjechał jego właściciel. Odczekałem chwilę i idę do niego. Facet zmierzył mnie zmęczonym spojrzeniem.

– Co..., po klucze, młody człowieku?

– Tak, mam Harleya i szukam kluczy calowych.

– Miałem, ale już nie mam.

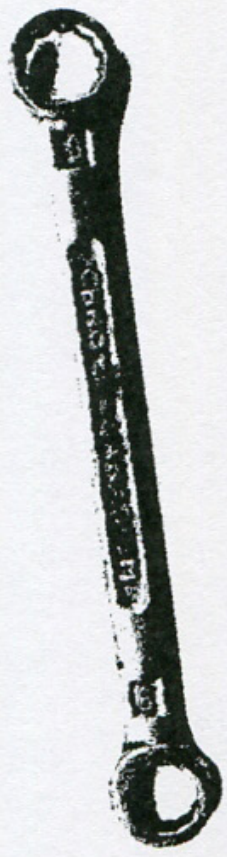
Otwiera garaż, w środku samochód Warszawa. Kluczy nie widać.

– Panie kochany – mówi – jak nie miałem narzędzi, to sam chodziłem po garażach i pożyczałem. Byłem ambitny i postanowiłem nie chodzić i nie żebrać u innych. Mnóstwo forsy, jeżdżąc po świecie (a pracowałem w handlu), zainwestowałem w setki kluczy, aby nikogo wreszcie o nic nie prosić. Panie kochany, i stało się to moim przekleństwem. Jak się rozniosło, że mam wszystko, skończył się mój spokój. Dzień w dzień przychodzili pożyczać! Pożyczać i pożyczać! Ludzie nawet w nocy zrywali mnie z łóżka, aby pożyczyć potrzebne narzędzia. Rodzina mnie przeklęła. Ja siebie też. Pozbyłem się tych cholernych kluczy i cieszę się jak dziecko. Mam dla pana przestrogę, młody człowieku, nie pokazuj nigdy, co masz. Zdaję sobie sprawę, że wszyscy mnie tu teraz nienawidzą. Pies ich ganiał. Żegnam pana.

Odchodząc widziałem, jak pochyla się nad silnikiem Warszawy. Z rękawa warsztatowej kurtki zręcznie wysunął mu się piękny, lśniący chromowany klucz nasadowy. Jeden jedyny. Zasłonił go własnym ciałem.

Z Olsztynki Grochowskiej na Grochów było niedaleko. Smutny i znowu bogatszy o nowe doświadczenie wracałem do swojego Harleya. Na Szaserów usłyszałem tupot biegnącego za moimi plecami człowieka. Odruchowo wyjąłem ręce z kieszeni, rozpiąłem kurtkę i odwróciłem się, błyskawicznie przygotowany (jak od lat) na atak.

To nie był chuligan czy złodziej czapek – to był mój „kluczarz". Zasapany rozglądał się konfidencjonalnie dookoła...



– Przepraszam – powiedział – mam dla pana calową trzynastkę, pasuje do śrub głowicy cylindra, to mój prezent dla pana. Rozumie pan, to mój prezent specjalny dla Harleya. Miałem kiedyś taką maszynę....
Dał mi klucz, odwrócił się i biegiem zniknął za zakrętem. Ważyłem ten klucz w dłoni. Pasował do ręki idealnie. Na rękojeści miał wykute: Made in U.S.A. Już wiedziałem, co mam w piwnicy. Mam Harleya-Davidsona i wiele ciekawych przygód przed sobą... i sympatię wielu, wielu ludzi.

PIWNICA

To była duża piwnica. Ponad dwieście metrów kwadratowych. Królestwo Harleya na najbliższe miesiące. Zrobiłem dodatkowe oświetlenie. Ktoś z moich najbliższych zorganizował żarówkę używaną w latarniach ulicznych. Moc: 500 Wat. Po jej zapaleniu robiło się widno jak w dzień. Wyposażenie warsztatu było prawie w całości „zorganizowane". Wtedy nic nie można było kupić, wszystko trzeba było „organizować".

* * *

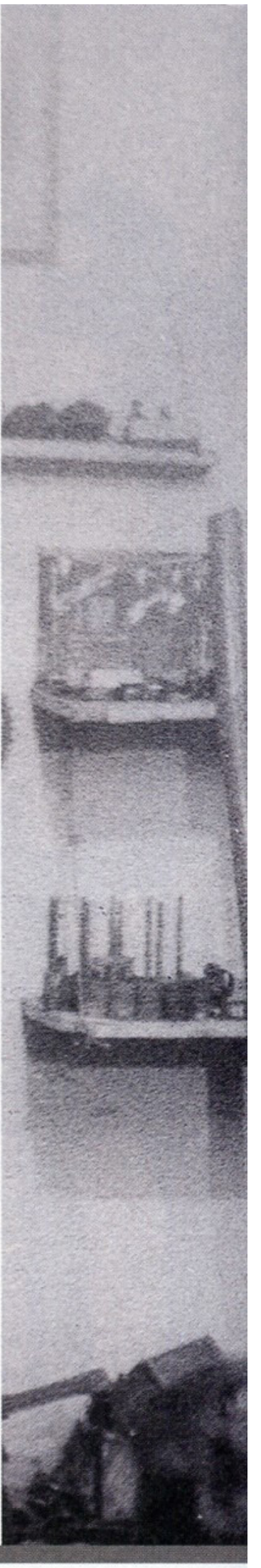
Harley został rozebrany do najmniejszej śrubki. Były też niespodzianki! Jedna ze śrub mocująca cylinder do karteru upadła mi na podłogę. Usłyszałem: pyk! Głuche – pyk. Zamiast głośnego: brzęk! Delikatnie umyłem śrubę w benzynie. Czarna, matowa. Próbuję pilnikiem – drewno. Piękne, dębowe drewno. Poprzedni właściciel zrobił śrubę-szpilkę z drewna. I przypuszczalnie Harley jeździł z taką śrubką. No, nie ...

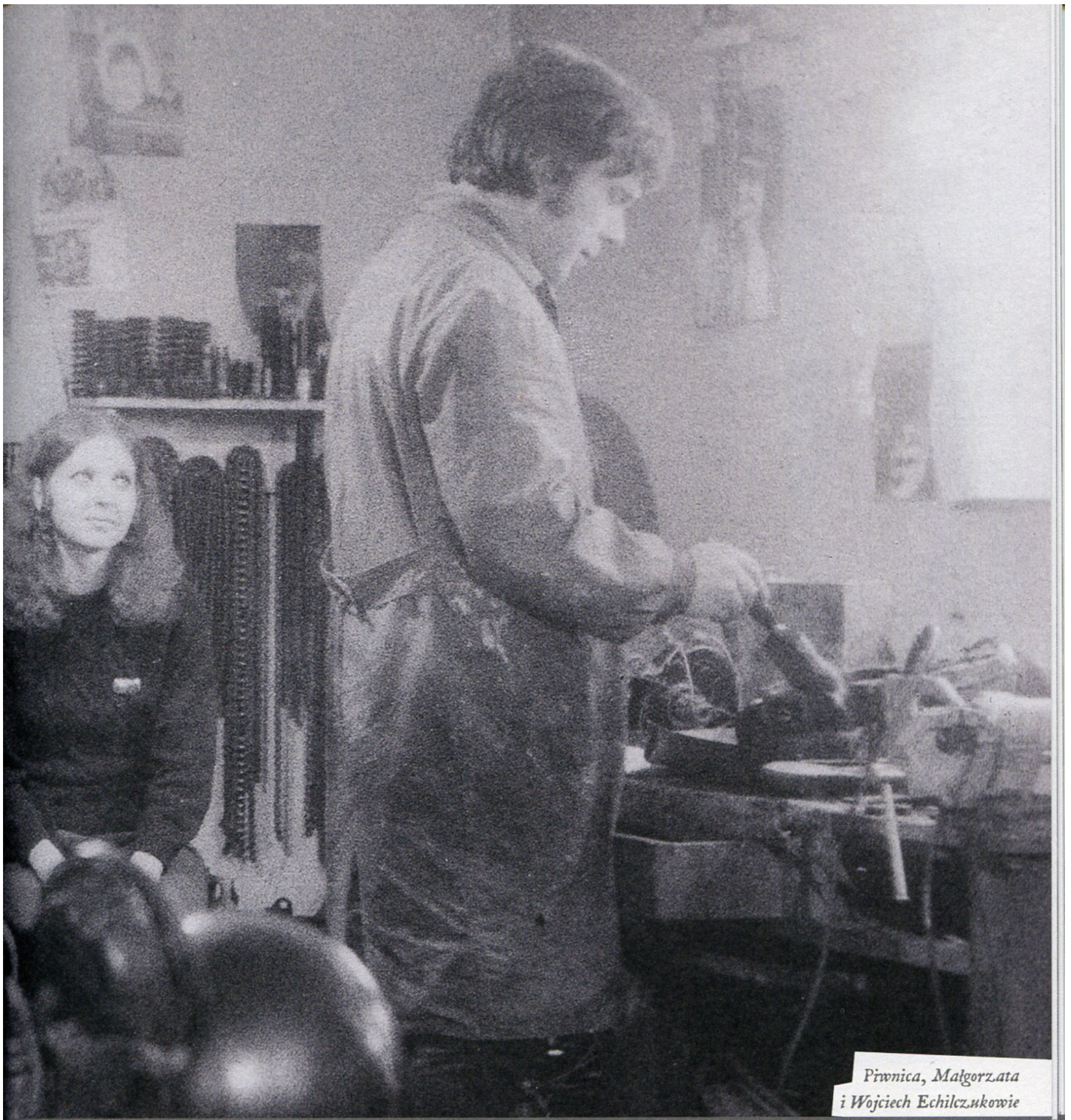
* * *

Każdy podzespół Harleya po umyciu i regeneracji trafiał na stół montażowy. Stoły znalazłem na śmietniku, ale były w niezłym stanie i świetnie nadawały się do eksponowania na nich rozebranych „do naga" elementów podzespołów. Jeden z moich przyjaciół z Polibudy dał mi fantastyczne, oryginalne instrukcje montażu, reperacji i regulacji do Harleya-Davidsona WLA. Skąd je wziął? Okazało się, że jego ojciec, oficer Ludowego Wojska Polskiego, przechował te instrukcje z czasów, gdy był kierownikiem warsztatów wojskowych w latach 50. Wprawdzie Stalin (tak, tak, Józef Stalin, człowiek radziecki) dał rozkaz, aby wszystkie Harleye z naszego wojska przetopić w hutach, to jednak uratowały się instrukcje tego typu jak moja. Mądrzy Polacy ratowali, co mogli, a wiadomo, że wiedza z takiej instrukcji jest wartością wyższą niż głupi rozkaz bandyty Stalina Józefa.

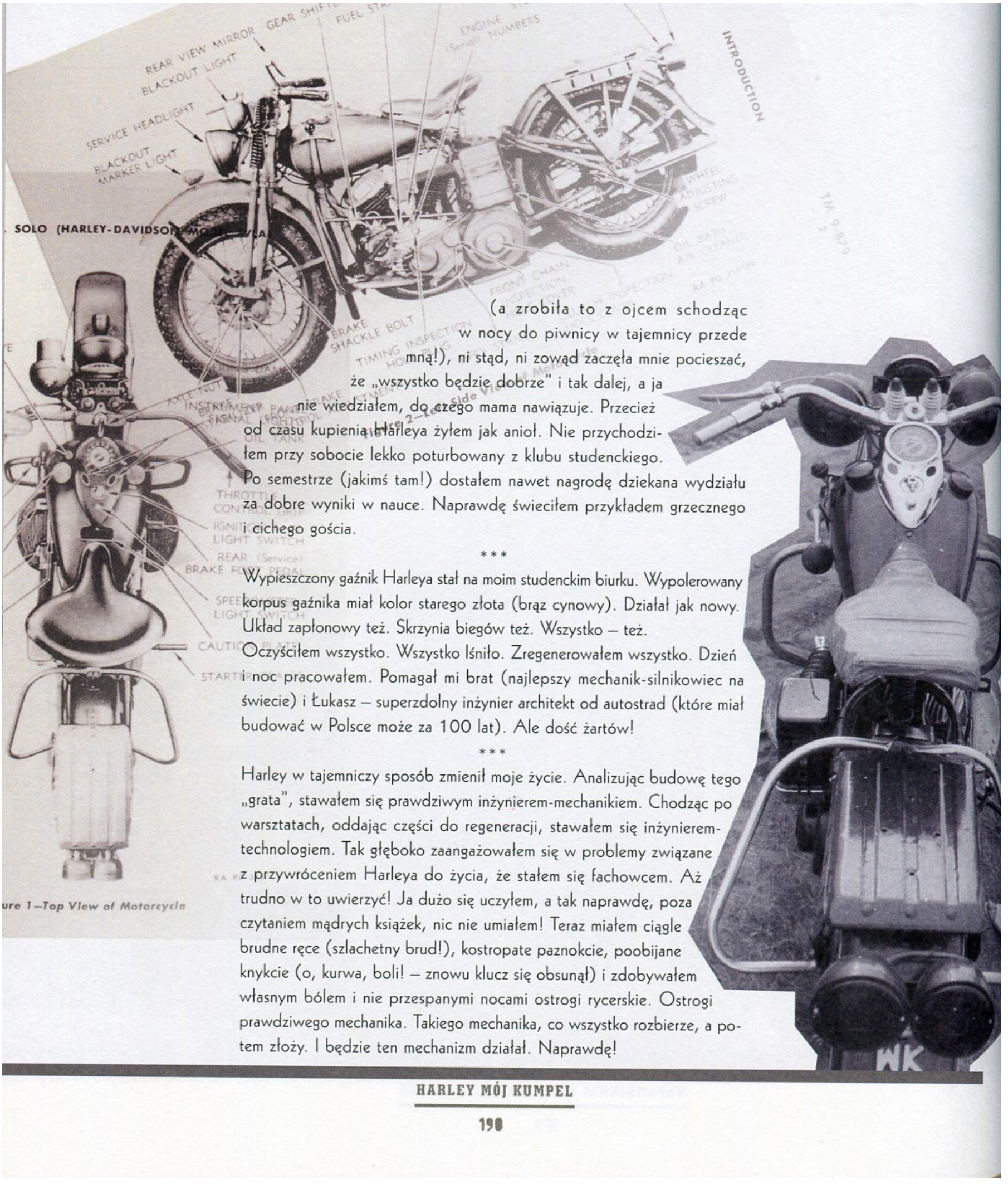
* * *

Wstęp do mojej piwnicy dla osób niewtajemniczonych był surowo wzbroniony. Dosyć miałem złośliwych uwag pod moim adresem na temat Harleya. Nawet moja ukochana matka po obejrzeniu tego, co kupiłem





Piwnica, Małgorzata i Wojciech Echilczukowie



(a zrobiła to z ojcem schodząc w nocy do piwnicy w tajemnicy przede mną!), ni stąd, ni zowąd zaczęła mnie pocieszać, że „wszystko będzie dobrze" i tak dalej, a ja nie wiedziałem, do czego mama nawiązuje. Przecież od czasu kupienia Harleya żyłem jak anioł. Nie przychodziłem przy sobocie lekko poturbowany z klubu studenckiego. Po semestrze (jakimś tam!) dostałem nawet nagrodę dziekana wydziału za dobre wyniki w nauce. Naprawdę świeciłem przykładem grzecznego i cichego gościa.

* * *

Wypieszczony gaźnik Harleya stał na moim studenckim biurku. Wypolerowany korpus gaźnika miał kolor starego złota (brąz cynowy). Działał jak nowy. Układ zapłonowy też. Skrzynia biegów też. Wszystko – też.

Oczyściłem wszystko. Wszystko lśniło. Zregenerowałem wszystko. Dzień i noc pracowałem. Pomagał mi brat (najlepszy mechanik-silnikowiec na świecie) i Łukasz – superzdolny inżynier architekt od autostrad (które miał budować w Polsce może za 100 lat). Ale dość żartów!

* * *

Harley w tajemniczy sposób zmienił moje życie. Analizując budowę tego „grata", stawałem się prawdziwym inżynierem-mechanikiem. Chodząc po warsztatach, oddając części do regeneracji, stawałem się inżynierem-technologiem. Tak głęboko zaangażowałem się w problemy związane z przywróceniem Harleya do życia, że stałem się fachowcem. Aż trudno w to uwierzyć! Ja dużo się uczyłem, a tak naprawdę, poza czytaniem mądrych książek, nic nie umiałem! Teraz miałem ciągle brudne ręce (szlachetny brud!), kostropate paznokcie, poobijane knykcie (o, kurwa, boli! – znowu klucz się obsunął) i zdobywałem własnym bólem i nie przespanymi nocami ostrogi rycerskie. Ostrogi prawdziwego mechanika. Takiego mechanika, co wszystko rozbierze, a potem złoży. I będzie ten mechanizm działał. Naprawdę!

* * *

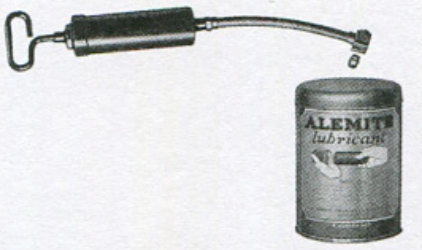
Był tylko jeden ból – brakowało mi koncepcji. Wszystkie części lśniły. Siadywałem na stołeczku i pieściłem je wzrokiem. Teraz należało te tysiąc elementów złożyć do kupy i stworzyć mojego Harleya. Mojego Harleya-Davidsona.

* * *

Moje otoczenie było poważnie zaniepokojone. Pytali się nachalnie:
– Wojtek, co ty TAK NAPRAWDĘ robisz w tej piwnicy??? Nikt nie doprowadza do porządku swojego motocykla tak długo! Może przydałby się jakiś lekarz? Może trzeba ci pomóc?
A ja nic. Czekałem na pomysł. Oglądałem biało-czarną instrukcję montażu i regulacji Harleya, a szczególnie trzy zdjęcia: widoki boczne i z góry mojej maszyny. Które części pomalować, które pochromować?

* * *

I stało się. Zbiłem z desek stelaż. Nie miałem forsy na lakiernika. Z rozpaczy i depresji kupiłem w sklepie chemicznym flit.
Flit to była ręczna pompka z zawieszonym zbiorniczkiem u wylotu dyszy sprężonego (ręcznym ruchem pompowania) powietrza. Flit służył do rozpylania płynu na pluskwy. Jeżeli ktoś miał pluskwy w mieszkaniu, kupował to urządzenie i rozpylał po kątach płyn typu DDT celem ukatrupienia pluskiew, wszy i podobnych zwierząt. Dla mnie flit stał się pistoletem lakierniczym.



Piwnica. Z prawej Lukasz Paszuk, z lewej Wojciech Echilczuk

→→

Kupiłem czerwony lakier nitro. Zacząłem malować. Oddałem do galwanizerni wiele części, które błyszczące srebrem chromu, miały dekorować Harleya.

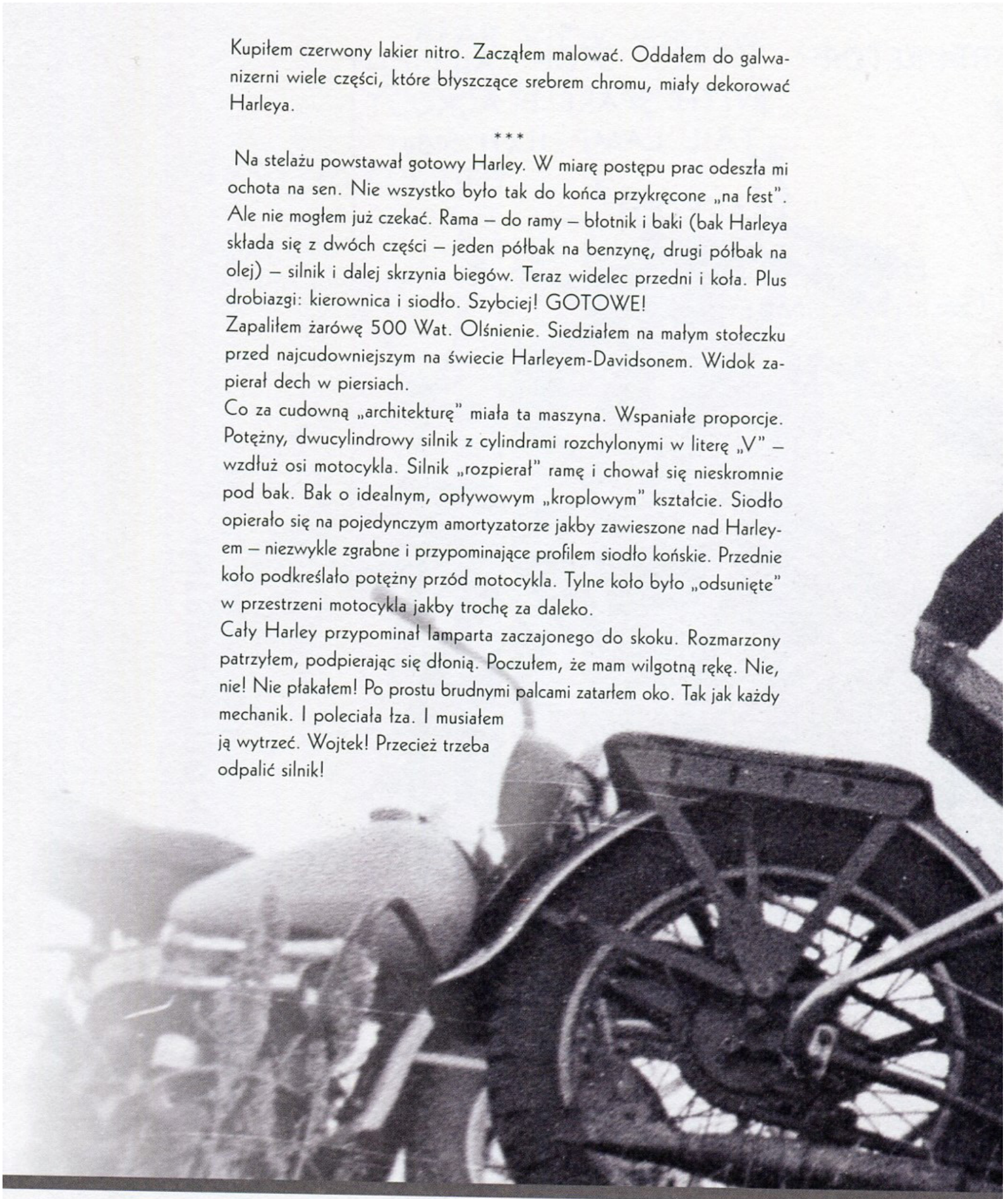
* * *

Na stelażu powstawał gotowy Harley. W miarę postępu prac odeszła mi ochota na sen. Nie wszystko było tak do końca przykręcone „na fest". Ale nie mogłem już czekać. Rama – do ramy – błotnik i baki (bak Harleya składa się z dwóch części – jeden półbak na benzynę, drugi półbak na olej) – silnik i dalej skrzynia biegów. Teraz widelec przedni i koła. Plus drobiazgi: kierownica i siodło. Szybciej! GOTOWE!

Zapaliłem żarówę 500 Wat. Olśnienie. Siedziałem na małym stołeczku przed najcudowniejszym na świecie Harleyem-Davidsonem. Widok zapierał dech w piersiach.

Co za cudowną „architekturę" miała ta maszyna. Wspaniałe proporcje. Potężny, dwucylindrowy silnik z cylindrami rozchylonymi w literę „V" – wzdłuż osi motocykla. Silnik „rozpierał" ramę i chował się nieskromnie pod bak. Bak o idealnym, opływowym „kroplowym" kształcie. Siodło opierało się na pojedynczym amortyzatorze jakby zawieszone nad Harleyem – niezwykle zgrabne i przypominające profilem siodło końskie. Przednie koło podkreślało potężny przód motocykla. Tylne koło było „odsunięte" w przestrzeni motocykla jakby trochę za daleko.

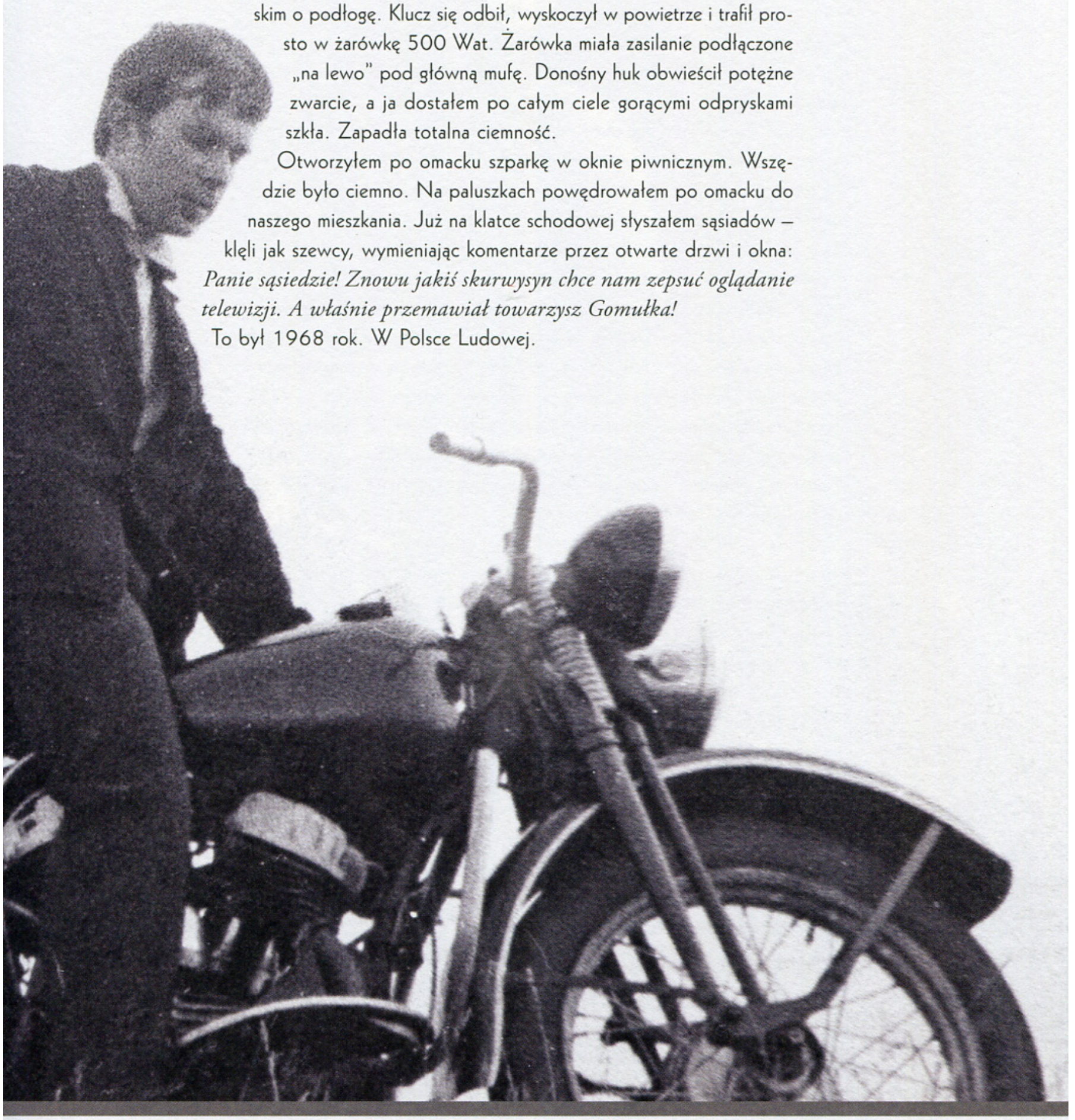
Cały Harley przypominał lamparta zaczajonego do skoku. Rozmarzony patrzyłem, podpierając się dłonią. Poczułem, że mam wilgotną rękę. Nie, nie! Nie płakałem! Po prostu brudnymi palcami zatarłem oko. Tak jak każdy mechanik. I poleciała łza. I musiałem ją wytrzeć. Wojtek! Przecież trzeba odpalić silnik!



Musiałem jeszcze trochę popatrzeć i nie chciało mi się iść na stację benzynową po paliwo. Tak czy owak jutro będzie specjalny dzień. Pokażę Harleya moim najbliższym. Mojego Harleya-Davidsona. Z tej potwornej radości wstałem i ni stąd, ni zowąd rąbnąłem największym kluczem ślusarskim o podłogę. Klucz się odbił, wyskoczył w powietrze i trafił prosto w żarówkę 500 Wat. Żarówka miała zasilanie podłączone „na lewo" pod główną mufę. Donośny huk obwieścił potężne zwarcie, a ja dostałem po całym ciele gorącymi odpryskami szkła. Zapadła totalna ciemność.

Otworzyłem po omacku szparkę w oknie piwnicznym. Wszędzie było ciemno. Na paluszkach powędrowałem po omacku do naszego mieszkania. Już na klatce schodowej słyszałem sąsiadów – klęli jak szewcy, wymieniając komentarze przez otwarte drzwi i okna: *Panie sąsiedzie! Znowu jakiś skurwysyn chce nam zepsuć oglądanie telewizji. A właśnie przemawiał towarzysz Gomułka!*

To był 1968 rok. W Polsce Ludowej.



WSPOMNIENIA WOJCIECHA ECHILCZUKA

195

Powieść w odcinkach - c.d.n.