

Parts & accessories until 1968

W tej rubryce możesz pomóc sobie i innym ogłaszając listę części poszukiwanych przez Ciebie. To co jest Ci niepotrzebne może zainteresować innych i odwrotnie.

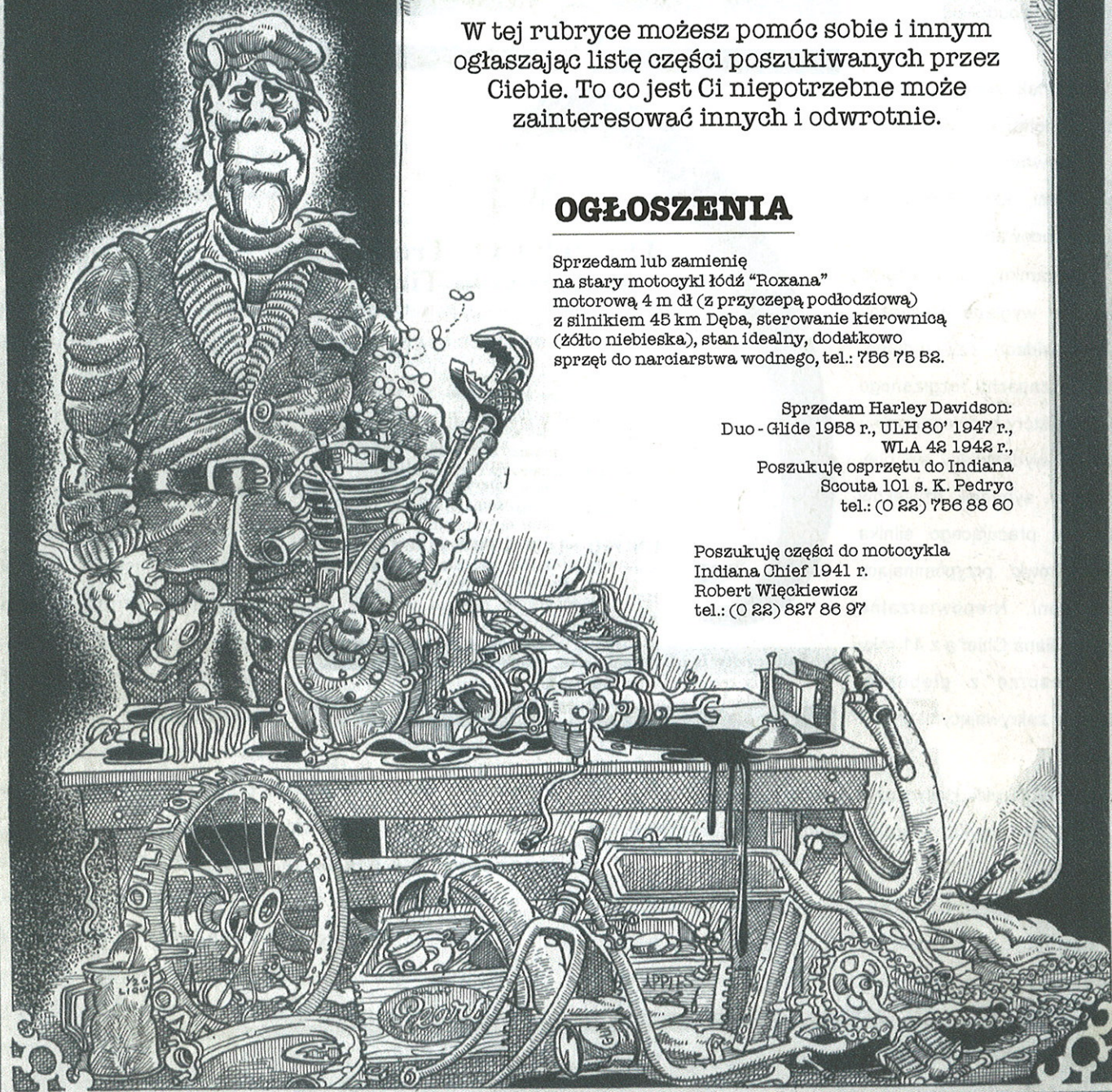
OGŁOSZENIA

Sprzedam lub zamienię na stary motocykl łódź "Roxana" motorową, 4 m dł (z przyczepą, podłodżową) z silnikiem 45 km Dęba, sterowanie kierownicą (żółto niebieska), stan idealny, dodatkowo sprzęt do narciarstwa wodnego, tel.: 756 75 52.

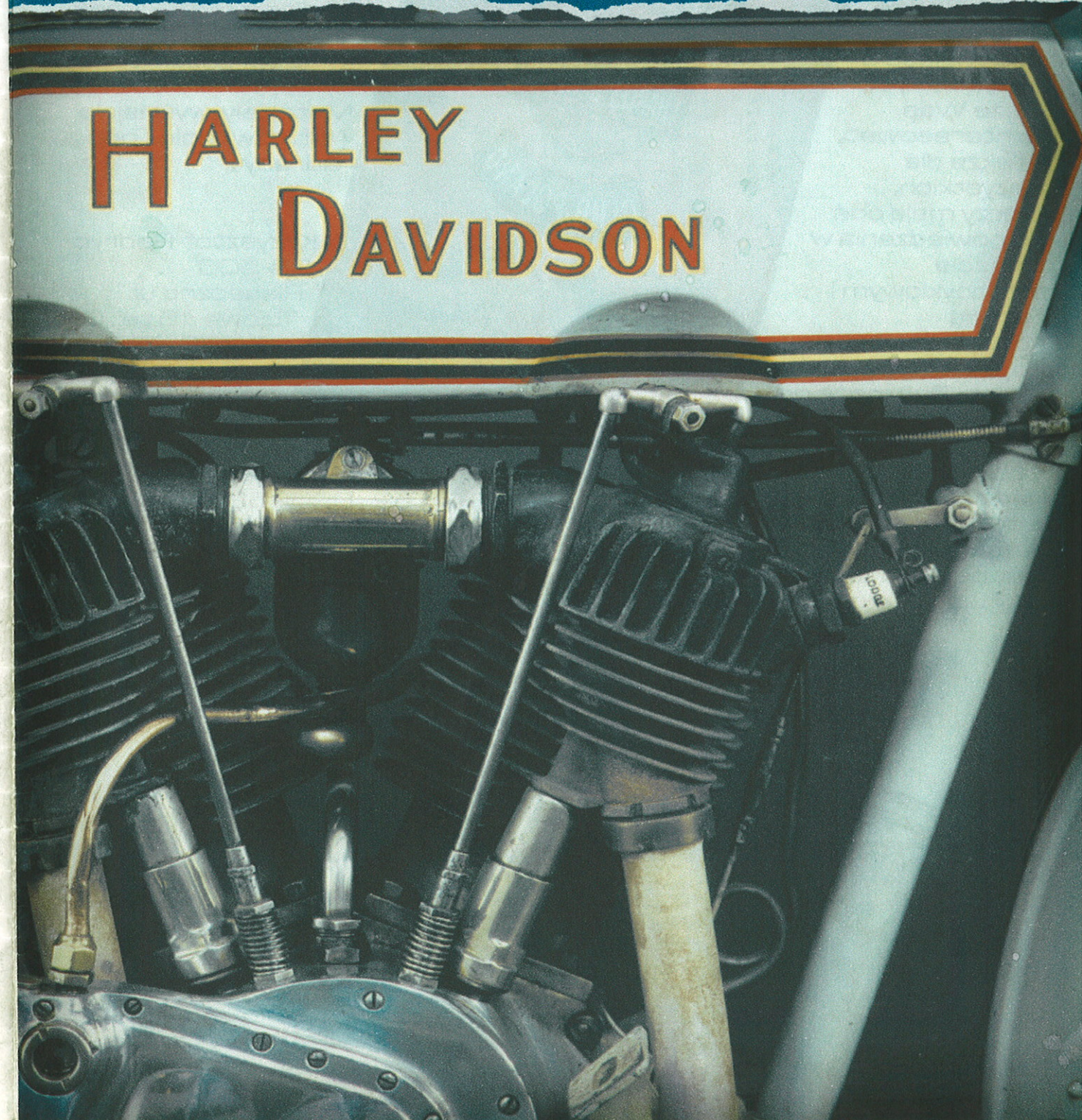
Sprzedam Harley Davidson: Duo - Glide 1958 r., ULH 80' 1947 r., WLA 42 1942 r.,

Poszukuję osprzętu do Indiana Scouta 101 s. K. Pedryc tel.: (0 22) 756 88 60

Poszukuję części do motocykla Indiana Chief 1941 r. Robert Więtekiewicz tel.: (0 22) 827 86 97



REDAKCJA: CZŁONKOWIE OLDTIMER CLUB, W SZCZEGÓLNOŚCI K. P. GERBER, K. PEDRYC, R. DMOCHOWSKI. KONTAKTY: K. PEDRYC TEL.: 756 88 60, K. P. GERBER TEL.: 756 75 52. REDAKCJA NIE ODPOWIADA ZA TREŚĆ REKLAM ORAZ ZASTRZEGA SOBIE PRAWO DO SKRACANIA MATERIAŁÓW. WYKONANIE NUMERU M.G.



Drodzy koledzy motocykliści!

Mamy zaszczyt oddać Wam do rąk pierwszy i mamy nadzieję, że nie ostatni numer biuletynu "Oldtimer Club". Będzie to pismo informujące o wszystkim, co może Was zainteresować, a także dla wszystkich, którzy mają coś do powiedzenia w temacie motocyklowym i zechcą uczestniczyć w powstawaniu pisma. Być może od tego co napiszecie do naszego i Waszego biuletynu będzie zależał los waszego motoru lub jego kondycja. Głos prasy jest bowiem doniosły. Jeśli mówicie w grupie 3-4 osób nikt Was



praktycznie nie słyszy. Gdy czyta Was 1000 ludzi będziecie słyszani. Zapraszamy do współpracy - piszcie. Będziemy Was informować o nowym Waszym klubie Harley'a i Indiana, o nowych członkach klubu. Będzie też miejsce na Wasze reklamy i ogłoszenia oraz gdzie gazetkę można dostać i gdzie wysyłamy materiały, zdjęcia itp.

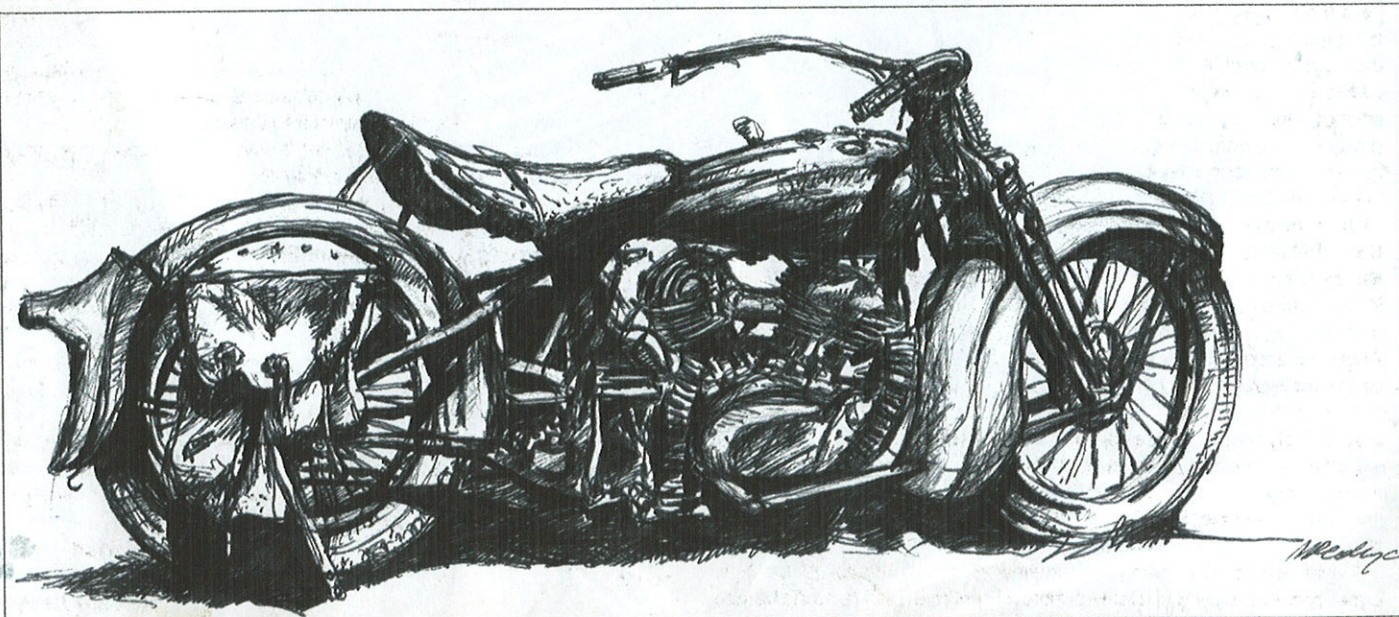
red.

Zapraszamy

Materiały wysyłajcie [lub dzwońcie] pod adresy :

Krzysztof Pedryc
05-500
Piaseczno ul.
Tujowa 15 tel. 0-22 756 88 60

Paweł Gerber
05-500
Piaseczno ul.
Sienkiewicza 9a tel. 0-22 756 75 52, 090259070
Rafał Dmochowski 05-807
Podkowa Leśna, ul. Wiewiórek 15,
tel.: 0-22 729 57 36, 0 501 136 595, 0 601 232 910



Dlaczego mój wybór padł na starego Harleya

Dużo już rozpraw i polemik, przeczytałem na temat wyższości jednej marki motocykla nad drugą. Nie byłoby w tym nic dziwnego gdyby nie to, że zaczynałem swoje schody motocyklowe przed 20-tu laty. Zaczynałem od sowieckich emek i urali, poprzez BMW, Zündapp'y trochę anglików a kończąc na Harley'ach i Indiana'ch.

Zajmując się tym od podszewki, składając je od podstaw, zgłębiłem tajniki budowy każdego z nich. Nigdy nie zapomnę trudności jakie trzeba było pokonać aby zbudować motocykl z części.

Wizerunek starego klasyka może każdemu z Was kojarzyć się z pewnymi doznaniem uczuciowymi, które każdy ma gdzieś zakodowane.

Teraz zamknij oczy i wyobraź sobie jak wygląda klasyczny Harley-Davidson czy Indiana. Pomyśl o zapachu rozgrzanego silnika, na który kapnie od czasu do czasu wydostający się olej. Pomyśl o symfonii dźwięków rytmicznie pracującego silnika dwucylindrowki, przypominający galop koni. Niepowtarzalne piękno Indiana Chief'a z 41 roku na półresorze z głębokimi błotnikami zakrywającymi prawie 2/3 koła.

Linia motocykli klasycznych powraca jak bumerang w stylistyce motocykli współczesnych, amerykańskich i japońskich.

Trzeba przyznać, że nawet najuboższy w zalety motocykl ma swój urok z perspektywy lat. Wspominam swojego pierwszego Harley'a, którym wraz z bratem jechaliśmy na zlot do Dolsetyna. Niestety nie udało się dojechać. Przeżyliśmy gehennę poprzez łatanie dziur w starej dętce, remoncie silnika pod latarnią, regulacją gaźnika.

Po uporaniu się ze wszystkimi trudnościami jakich przysporzył nam Harley, przeżyliśmy chwile grozy przy

wyprzedaniu, kiedy motocyklem mocno zabujało i trzeba było się natychmiast zatrzymać aby zlokalizować następną usterkę. Poważne luzy w tylnym kole, przypieczętowały decyzję o powrocie do domu. O dziwo, motocykl w drodze powrotnej uspokoił się i grzecznie wrócił do swojego garażu. Od tamtej pory, coraz większej wartości nabiera u mnie maszyna dobrze przygotowana do drogi.

Przytaczając w tym artykule kilka zdarzeń ze swojego motocyklowego życia, chciałbym zaznaczyć, że nie tylko wygląd zadbanego motocykla stanowi jego historię, ale również doznania i przeżycia właściciela który go dosiada. Tylko obaj wspólnie tworzą wizerunek klasyka.

Amatorzy "prawdziwego motocykla" chyba nie mają nic przeciwko temu, aby był on trochę niewygodny i prymitywny, podkreślając w ten sposób pogardę dla wygod i cywilizacji.

Klasyczny motocyklista należy już do odchodzącego w przeszłość gatunku prawdziwych mężczyzn. Osobników prostych, szczerych i odważnych, którzy nie poddają się trendom cywilizacji, chociażby wybierając ten styl podróżowania. Gardzimy nowoczesnością nawet w

wyborze motocykli woląc przestarzałego Harley'a od awangardowych technicznie japońskich "spawerek", jak je nazywa motocyklowa gawiedź. Potrzeba było upowszechnienia samochodu, aby motocykl stał się ucieczką od cywilizacji. Staje się on nie tylko środkiem transportu, ale również wyrazem pragnień innej osobowości człowieka. Motocykl spełnia pewną tęsknotę, której nie można osiągnąć w aucie, a prowadzenie go w pełnej szybkości wymaga od motocyklisty nie lada umiejętności. Zrośnięci wraz z maszyną stanowimy jeden organizm.

Krzysiek Pedryc.

The 'USCO' Tread Motorcycle Tire
Standard Equipment on the Harley-Davidson for 1917

Jedną z wielu cech, które będą wyróżniały styl Harley'a - Davidson'a w 1917 roku jest nowa opona motocyklowa wzmacniana płótnem. Bezsporną wielką sensacją w motocyklowym świecie jest nowy protektor pomagający w hamowaniu motocykla. Tak brzmiała pierwsza reklama opony motocyklowej firmy "USCO" z roku 1917 zakładanej do Harley'a - Davidson'a

UNITED STATES TIRE COMPANY
'Usco,' 'Chain,' 'Nobby,' 'Studded,' 'Corrugated' Motorcycle Tires
1790 Broadway New York

Oto ceny poszczególnych typów Indiana z lat 1924 - 1928.
 I tu przez chwilę nutka zadumy - mając te pieniądze dzisiaj,
 przenieść się 70 lat. wstecz do sklepu w Springfield w Massachusetts

Indian Motocycles

1924 Models and Prices

| | | |
|--|---------------------------|-------|
| Model G | Indian Scout | \$265 |
| Model GE | Indian Scout, Electric | 290 |
| Model N | Indian Standard | 285 |
| Model NE | Indian Standard, Electric | 320 |
| Model HE | Indian Chief 61 | 335 |
| Model HEP | Indian Big Chief 74 | 348 |
| Indian Fire Patrol (Foamite-Childs Equipped) | | 785 |
| Princess Side Car | | 105 |
| Apron Equipment, \$2.50 extra | | |
| Princess Side Car with Adjustable Axle | | 110 |
| Indian Scout Service Vans | | |
| Size 35" x 13" x 15" (Model SA) | | 85 |
| Size 39" x 13" x 17" (Model SB) | | 90 |
| Size 41 1/2" x 26 1/2" x 13 3/4" (Model SC) | | 100 |
| Size Front 22" x 25" x 13 1/2" (Model SD) Rear 18" x 25" x 6" | | 185 |

Electrically equipped models are fitted with the two unit system and ammeter.
 All prices are net f. o. b. factory and subject to increase by an amount equal to sales tax and subject to change without notice.

Indian Motorcycle Co.
Springfield, Mass.

A-7-34

Printed in U.S.A.

Indian Motocycle

1925 Models and Prices

| | | |
|--|---------------------------|-------|
| Model L | Indian Prince | \$185 |
| Model LE | Indian Prince, Electric | 215 |
| Model G | Indian Scout | 240 |
| Model GE | Indian Scout, Electric | 275 |
| Model NE | Indian Standard, Electric | 295 |
| Model HE | Indian Chief 61, Electric | 325 |
| Model HEP | Big Chief 74, Electric | 335 |
| Indian Fire Patrol (Foamite-Childs Equipped) including sales tax | | 725 |
| Princess Sidecar | | 100 |
| Apron Equipment, \$2.50 extra | | |
| Princess Sidecar with Ad- justable Axle | | 105 |
| Apron Equipment, \$2.50 extra | | |
| Indian Scout Service Vans | | |
| Size 35" x 13" x 15" (Model SA) | | 85 |
| Size 39" x 13" x 17" (Model SB) | | 90 |
| Size 41 1/2" x 26 1/2" x 13 3/4" (Model SC) | | 100 |
| Size Front 22" x 25" x 13 1/2" (Model SD) Rear 18" x 25" x 6" | | 185 |

Electrically equipped models are fitted with the dependable two unit system.
 An ammeter is standard equipment on electric equipped Scout, Chief and Standard models.
 All prices are net f. o. b. factory and with the exception of Indian Fire Patrol are subject to increase by an amount equal to sales tax. All prices are subject to change without notice.

Indian Motorcycle Co.
Springfield, Mass.

A-7-25

Printed in U.S.A.

Indian Motocycle

1927 Models and Prices

| | | |
|--|---------------------------|-------|
| Model L | Indian Prince | \$195 |
| Model LE | Indian Prince, Electric | 225 |
| Model G | Indian Scout 37 | 250 |
| Model GE | Indian Scout 37, Electric | 285 |
| Model GP | Indian Scout 45 | 275 |
| Model GEP | Indian Scout 45, Electric | 310 |
| Model HE | Indian Chief 61, Electric | 325 |
| Model HEP | Big Chief 74, Electric | 335 |
| Indian Fire Patrol (Foamite-Childs Equipped) including sales tax | | 725 |
| Princess Sidecar | | 100 |
| Apron Equipment, \$2.50 extra | | |
| Princess Sidecar with Ad- justable Axle | | 105 |
| Apron Equipment, \$2.50 extra | | |
| Indian Scout Service Vans | | |
| Size 35" x 13" x 15" (Model SA) | | 85 |
| Size 39" x 13" x 17" (Model SB) | | 90 |
| Size 41 1/2" x 26 1/2" x 13 3/4" (Model SC) | | 100 |
| Size Front 22" x 25" x 13 1/2" (Model SD) Rear 18" x 25" x 6" | | 185 |

Electrically equipped models are fitted with the dependable two unit system.

An ammeter is standard equipment on electrically equipped Scout and Chief models.

All prices are net f. o. b. factory and with the exception of Indian Fire Patrol are subject to increase by an amount equal to sales tax. All prices are subject to change without notice.

Indian Motorcycle Co.

Springfield, Mass.

A-7-27

Printed in U. S. A.

Indian Motocycles

| | | |
|-----------|---|----------|
| Model L | Indian Prince | \$205.00 |
| Model LE | Indian Prince electric | 235.00 |
| Model G | Indian Scout 37 | 250.00 |
| Model GE | Indian Scout 37 electric | 285.00 |
| Model GP | Indian Scout 45 | 275.00 |
| Model GEP | Indian Scout 45 electric | 310.00 |
| Model HE | Indian Chief 61 electric | 325.00 |
| Model HEP | Indian Chief 74 electric | 335.00 |
| Model VL | Indian Ace electric | 420.00 |
| Model SC | Indian Scout Sidecar (for Scout Series 104) | 100.00 |
| Model SH | Indian Princess Sidecar (for Chief) (Apron Equipment \$5.00 extra) | 100.00 |

Electrically equipped models are fitted with the dependable two unit system.

1928 Models and List Prices

Indian Scout Service Car Specifications and Prices

| Model | Body | — INSIDE DIMENSIONS — | | Net Weight Body Only | List Price with Chassis | List Price Body Only |
|-------|---------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|----------------------|-------------------------|----------------------|
| | | Rear Compartment Length Width Height | Front Compartment Length Width Height | | | |
| WR-20 | Panel Body | 33 1/2" 21" 30 1/4" | 13 1/2" 21" 15 1/2" | 150 lbs. | \$150.00 | \$85.00 |
| WR-21 | Screen Body | 33 1/2" 21" 30 1/4" | 13 1/2" 21" 15 1/2" | 150 lbs. | 150.00 | 92.50 |
| WR-22 | Open Express | 48" 22" 14" | One Compartment | 90 lbs. | 90.00* | 40.00* |
| WR-23 | Standard Box (with cover) | 48" 22" 14" | One Compartment | 100 lbs. | 110.00 | 60.00 |
| WR-24 | Open Box | 48" 22" 14" | One Compartment | 90 lbs. | 100.00 | 45.00 |

* Price Does Not Include Cover. List Price of Cover, \$8.00

Commercial Chassis (Standard for all bodies) — \$65.00

All prices are net f. o. b. factory, Springfield, Mass., U. S. A., and subject to change without notice.

Indian Motorcycle Company

Springfield, Mass.

WYBRAŁEM KLUB

Nie należałem nigdy do żadnego klubu motocyklowego. Ani razu podczas piętnastu lat przegody z motocyklem nie odczułem takiej potrzeby. Uważałem, że jazda motocyklem jest przeżyciem bardzo osobistym, a poddawanie się jakiegokolwiek strukturze byłoby, w mniejszym lub większym stopniu, ograniczeniem mojego prawa do wolnego wyboru. Wyboru czasu, wyboru konkretnej trasy, a czasami jej braku, określonego towarzystwa czy miejsca, gdzie się zatrzymam na noc itp. Byłem przekonany, że aby najpełniej przeżywać coś co określam jako "motocyklizm", nie potrzebowalem struktury klubowej tylko grona ludzi, odczuwających i rozumiejących wspólną przegodę motocyklową tak samo jak ja. Przyjaciół, wśród których czułem się swojsko i bezpiecznie, niezależnie od marki i wieku motocykli jakich dosiadali. Moje przekonanie potwierdziły wielokrotne wizyty w Anglii, gdzie odwiedzałem grono znajomych, należących do stworzonej przez siebie Active Riders Section. Uczestniczyłem razem z nimi w wielu imprezach i spotkaniach, gdzie standardem było bezpieczeństwo, wzajemny szacunek oraz doskonała zabawa. Wiem, że przytoczone tu terminy takie jak "bezpieczeństwo" czy "szacunek" brzmią w naszych realiach bardzo pompatycznie, natomiast w społeczeństwach zachodnio-europejskich stanowią cechy głęboko zakorzenione w ludzkiej mentalności i nie podkreśla się ich znaczenia na co dzień. Fakt, że wszyscy doskonale bawiliśmy się na danej imprezie nie wynikał z faktu, że nad naszym bezpieczeństwem czuwał oddział antyterrorystyczny, a wszyscy kłanialiśmy się sobie nawzajem w ramach wzajemnego szacunku. Uczestnictwo w International Irish Rally, poza wrażeniami, których starczyłoby na kilka lat życia, uświadomiło mi też, jak olbrzymią rolę integracyjną może odgrywać wspólne hobby, pasja, czy jak kto nazwie swój stosunek do motocykla zabytkowego. Taką samą integrację i pasję, charakterystyczną dla miłośników starych motocykli, widziałem parę lat temu u przyjaciół z Olsztyna, którzy współorganizowali Pierwszy i Drugi Międzynarodowy Wyścig Motocykli Zabytkowych oraz corocznie przygotowywali olsztyński Rotor Rally. Dzięki nim, chociaż raz w roku, można było uczestniczyć w rajdzie motocyklowym, będąc całkowicie spokojnym o swój motocykl oraz

kondycję fizyczną i psychiczną. Przez wiele lat dla mnie i moich znajomych, wyprawa do Olsztyna była kojarzona i porównywana z tymi wszystkimi imprezami, na których byliśmy za granicą i do których tak bardzo w Polsce tęskniliśmy. Ale oprócz doskonałej zabawy i możliwości spotkania się z gronem dawno nie widzianych przyjaciół ludzie z Olsztyna zapewniłi jeszcze coś bardzo ważnego. Dzięki odpowiedniej formule swego klubu oraz regulaminowi organizowanych rajdów skupiali ludzi kochających motocykle zabytkowe, podnosili ich wartość w oczach swoich i zebranej publiczności, pomagali sobie wzajemnie w kompletowaniu i restauracji motocykli zabytkowych, dbali o to aby ich motocykle oraz motocykle biorące udział w tych imprezach były maksymalnie oryginalne. Fakt zatrzymywania przy wjeździe motocykli nowoczesnych lub nieoryginalnych wzbudzał na początku pewne emocje, natomiast po pewnym czasie Olsztyn stał się wśród motocyklistów "imprezą dla zabytków" i ktoś nie zainteresowany po prostu tam nie przyjeżdżał. Moje motocyklowe zainteresowania oscyływały zawsze wokół amerykańskich motocykli zabytkowych, chociaż budując na początku lat dziewięćdziesiątych sieć handlową jednej z japońskich firm motocyklowych, czy prowadząc przez trzy lata własną firmę motocyklową, zainteresowałem się niejako "służbowo" motocyklami nowoczesnymi. Przejechałem z radością wiele tysięcy kilometrów, byłem uczestnikiem wielu zlotów, rajdów, otwarć i zamknięć sezonu, poznałem wielu ludzi, ale nigdzie niestety nie zauważyłem wspomnianej pasji i integracji grupowej (w pozytywnym sensie), która ujęła mnie w obcowaniu z "motocyklistami zabytkowymi". W moim odczuciu, polskiej scenie klubów motocyklowych wyraźnie brakuje klubów, które podobnie jak kiedyś Rotor z Olsztyna, chroniłby podstawowe wartości związane z istnieniem motocykli zabytkowych. Toteż wahałem się tylko chwilę, gdy któregoś wieczoru zadzwonił do mnie Krzysiek Pedryc i zaproponował udział w tworzeniu nowego klubu, który będzie skupiał grono właścicieli motocykli Sokół, Indian i Harley-Davidson wyprodukowanych do 1958 roku. Założenia naszego działania są bardzo proste i czytelne. Chcemy skupiać ludzi, którzy posiadają wymienione wyżej motocykle i tak samo jak my je traktują. Chcemy organizować

we własnym gronie spotkania i imprezy motocyklowe, a potem zapraszać podobne nam kluby z zagranicy do Polski. Chcemy wyróżniać nasze motocykle spośród innych motocykli zabytkowych i nowoczesnych. Chcemy stanowić pomoc dla każdego, kto będzie chciał odrestaurować amerykański motocykl zabytkowy. Jestem przekonany, że rozpoczęcie działalności przez Oldtimer Club Poland podniesie rangę i prestiż motocykli zabytkowych w Polsce, a prezentowane przez nasz klub wartości doprowadzą do wzrostu świadomości samych motocyklistów jak i całego społeczeństwa, czym tak naprawdę jest motocykl zabytkowy.

Robert Więckiewicz

LISTA CZŁONKÓW OLDTIMER CLUB

ZARZĄD:

1. Krzysztof Pedryc
 2. Janusz Napierała
 3. Rafał Dmochowski
 4. Krzysztof Kaczorowski
 5. Roman Kostecki
- CZŁONKOWIE:
6. Paweł Gerber
 7. Krzysztof Głuchowski
 8. Zbigniew Godlewski
 9. Artur Jóźwik
 10. Grzegorz Kostecki
 11. Roman Kostecki
 12. Przemysław Matyjaszewski
 13. Mieczysław Mirkowicz
 14. Tomasz Nowak
 15. Sławomir Przybyszewski
 16. Robert Więckiewicz
 17. Paweł Sobański
 18. Karol Rzepczyński
 19. Paweł Sznajder
 20. Mirosław Witkowski
 21. Mirosław Wojciechowski
 22. Marcin Wyglądała

KANDYDACI

1. Piotr Boufał
 2. Piotr Gerber
 3. Erwin Gorczyca
 4. Andrzej Gradomski
 5. Andrzej Kuropiejski
 6. Ryszard Mazurek
 7. Artur Pechal
 8. Ryszard Szatkowski
 9. Andrzej Zdrojewski
- CZEKAMY NA ZGŁOSZENIA!

PO LATACH DO HARLEY' A

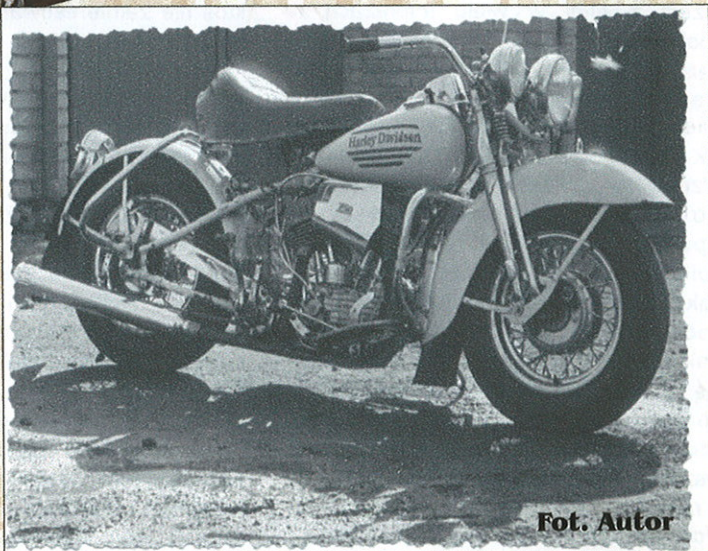
Rok 1977 był pod znakiem (przynajmniej dla mnie) Harley'a - Davidson'a. Był to mój pierwszy motocykl, a przecież nieco wcześniej zrobiłem prawko na motor i tak wpadłem w sidła motocyklowe, w których siedzę aż do tej pory z małymi przerwami czyli do 1999 r. i mam nadzieję, tak już zostanie. Minęło prawie 20 lat jak błyskawica i muszę przyznać, że nie byłem zawsze wierny HD. Przez moje motorowe życie pojawiały się różne marki takie jak Indian, BMW-ice, Zundappy, Junaki, różne Javy zarówno dwu jak i czterosuwowe, M72, Yamaha 750, DKW, jak obliczyłem było tego około 20 sztuk. Wspomnienia z Harley'em - Davidson'em były najistotniejsze, bo być może pierwsze. Jest też dobry moment na małą refleksję, a raczej przyznanie się do niezbyt milej sprawy, niektóre moje maszyny niestety trafiły w ręce kolekcjonerów lub handlarzy na Zachodzie. Doskonale wiem, że nie ma żadnego dla mnie usprawiedliwienia, ale były to czasy, kiedy goniłem za forszą, ponieważ budowałem swoje życie, warsztat, dom itp. Były to też czasy, w których starych motocykli było bardzo dużo i nikt nie przewidywał i nie myślał co będzie jutro i wywoził, wywoził do oporu, szkoda, ale to wiemy dzisiaj. Wróćmy do mojego HD, którego zdjęcie zamieszczam poniżej. Motor kupiłem od znajomego pod Warszawą, który go rozebrał i tak zakończył swoją przygodę z HD. Kupiłem cały worek złomu i różności, co miało w przyszłości jeździć pod nazwą WLA 1942 r.



Fot. Autor

W tym momencie mała dygresja, a mianowicie wtedy mieszkałem w Warszawie na Powiślu w mieszkaniu dwupokojowym o pow. 39,5 m kw. W danych nie ma na pozór nic dziwnego - tylko, że było to mieszkanie na dwunastym piętrze, a to jest ważna informacja. Zaczęła się gehenna składania HD0 - nie w piwnicy, garażu, u znajomych czy coś w tym stylu - ale w jednym z dwóch pokoi właśnie na dwunastym piętrze. Moja żona Anna, przyzwyczajona już do moich fanaberii motoryzacyjnych związanych z samochodami VW i Steyer-Puchem 500, zaakceptowała składanie smoka 750 w pokoju. Przez rok mieszkaliśmy w jednym pokoju, bo w drugim stała rama, która obrastała w coraz to "nowe" części, które odbierałem, a to z lakierni, a to z chromu (warszawiacy wiedzą co to była wtedy Burakowska), czy to od kowala spod mostu Poniatowskiego. Były to czasy, kiedy przy składaniu motocykla bazowało się tylko na lepszych czy gorszych częściach, ale starych. Dzisiaj jest dużo wygodniej, bo są producenci tzw. podróbek wzorowanych na oryginałach i niestety nie wszystko idealnie pasuje. Wszystkie te blaski i cienie cementowały i cementują miłośników HD. Doświadczenia były przekazywane z ust do ust np. tzw. trzecia szczołka w prądnicy zastąpiona diodą itp. Czas mijął szybko i wreszcie nastąpił moment końcowy, czyli wystawienie motocykla na światło dzienne i tu zaczęły się schody - tak, dosłownie schody. HD niestety nie zmieścił się do windy ani w poziomie ani w pionie. Decyzja zapadła błyskawicznie - trzeba znieść po schodach. Były to chyba najdłuższe schody, które prowadziły z dwunastego piętra, a najgorsze były półpiętra i zakręty (ślady na ścianach są aż do tej pory, zrobione przez gmoje). Kiedy wreszcie pokonałmy tę istną wieżę trudności, zaczęły się nowe problemy: odpali czy nie odpali - odpalił - uf, jazda próbna i wszystko O.K. Co dalej? No cóż, trzeba szukać miejsca na nocleg dla ukochanej maszyny. Wreszcie jest: parking strzeżony płatny, ktoś zgodził się na pilnowanie mojej krwawicy. Następnym etapem to poprawki i przeróbki, a jedna z nich to zamontowanie wstępnego biegu (18 USD) po co - sam nie wiem do tej pory, bo była to przecież solówka. Przy montażu musiałem zrobić jakiś błąd, bo na jeździe próbnej zniszczyłem choinkę, co oznaczało dłuższy postój i bieganie za forszą i częściami. Na zdjęciach widać zresztą wszystkie te nieudolne i nieszczone przeróbki robione pod Elektry. Może wymienię kilka z nich, a mianowicie przerabiany przedni błotnik, reflektory od traktora, tylne lampy od Ursusa, felgi od Syreny, przednie koło miało dwa bębny hamulcowe, tłumik tzw. Dyfuzor, czyli - reasumując - pomieszanie

z poplątaniem, sami to zobaczcie i oceńcie. Teraz nastąpił najprzyjemniejszy czas - czas eksploatacji i normalnej jazdy. Bardzo szybko okazało się, że ilość spalanej benzyny jest zaskakująco duża. Wielokrotnie jeżdżąc po Warszawie i to nocą kończyła się benzyna i trzeba było pchać HD do domu. CPN-y w tamtych czasach (tylko dyżurne) były w nocy nieczynne i nie zawsze miałem pieniądze, ponieważ byłem wtedy na studiach. Zaczęły się też dalsze wyjazdy Zegrzyński za Serock. Również w tej oczce było sporo przygód. Moja żona Anna zapragnęła zasmakować jazdy słynnym HD w myśl zasady "być w Rzymie i nie widzieć papieża" i cóż, pojechała. Czekam i czekam, mija pół godziny, wreszcie wraca i opowiada co się stało. Przy zawracaniu zgasił jej motor i to było nic szczególnego, a jednak próby ponownego odpalenia motocykla spełzyły na niczym, kopniak ani rusz, za mało siły i ciężaru własnego, co robić? Szybka orientacja i decyzja: trzeba kogoś poprosić o odpalenie silnika i wreszcie jest pewniak - chłop rolnik idzie sobie powoli drogą. Żona prosi "panie, kopnij pan maszynę", chłop rozdziawia gębę i glupio patrzy. Może myśli sobie: o co tu



Fot. Autor

chodzi? Ale posłusznie wykonuje prośbę i następuje szczęśliwy powrót HD do domku na działce. Wracając do Warszawy pęka łańcuch i znów brakuje benzyny. Cóż, wracamy na holu. Zbliża się zima, ale jestem uparty i jeżdżę cały czas, aż do wiosny, bez względu na aurę - szaleństwo, wywrotki, poślizgi, parę stłuczek z samochodami, na szczęście nic poważnego. Tak było i tak wróciło: znowu HD 750, który jest tak samo wspaniały i biały, i dużo lepszy, bo bez przeróbek - taki, jak sobie wymarzyłem. Zaczęła się nowa przygoda dla mnie - 45-letka - no, zobaczymy. Na razie jak widać na zdjęciu - mój wspaniały HD stoi przy kominku, ale tym razem na parterze domku w Piasecznie i czeka na sezon, złoty i swoich braci. Reasumując: koledzy harleyowcy, nie przerabiacie, nie tnijcie ram, błotników, nie poprawiajcie tego co jest piękne, bo i tak Wam to nie wyjdzie. Żegnajcie współczesne ścigantki, witajcie stare Harley'e i Indiany

Paweł Gerber

Podziękowania:
Dziękuję za początek mojej nowej przygody z HD Krzysztofowi Pedrycowi i Mirkowi Witkowskiemu.

PIERWSZE SPOTKANIE

12 XII 1998 roku odbyło się inauguracyjne zebranie miłośników starych motocykli marki Harley-Davidson i Indian.

Pogoda tego dnia była typowo zimowa, a utrudniona jazda po drogach uniemożliwiła przyjazd wielu zaproszonych gości. Pomimo tego na miejsce zebrania w ośrodku Wisły w Zalesiu Górnym obok Piaseczna przybyło 22 osoby, w tym dwie kobiety jako osoby towarzyszące. Zebranie rozpoczęło się z małym opóźnieniem. Oczekując w restauracji na przybycie wszystkich zaproszonych, czas szybko leciał na rozmowach i toastach dawno nie widzianych się kolegów. Już w dobrych nastrojach i rozgadani udaliśmy się do sali, w której miało odbyć się zebranie.

Po oficjalnym przywitaniu przystąpiliśmy do sedna sprawy.

Pomimo tego, że większość zgromadzonych dobrze się znała padła propozycja, aby każdy z nas przedstawił się i coś o sobie powiedział, np. jaki motocykl posiada.

Od samego początku przyjąłem rolę gospodarza spotkania, tłumacząc to tym, iż osobiście byłem zaangażowany w organizację zebrania w celu założenia klubu. Po zaaprobowaniu mojego wniosku przystąpiłem do odczytania programu zebrania. Od razu uprzedziłem wszystkich kolegów, że pomimo tego że jesteśmy "wolnymi jeźdźcami" to musimy się podporządkować pewnym zasadom i regułom wokół których będzie odbywała się cała nasza działalność. Dlatego jest potrzebny statut klubu, który będzie określał wszystkie te reguły.

Przyznam się że długo zbierałem materiały i zastanawiałem się opracowując ten statut. Pomocne były dla mnie lata spędzone w Klubie Riders of Poland oraz własne spostrzeżenia zdobywane w czasie kontaktów z motocyklistami czy to na zlotach czy też w kontaktach towarzyskich.

Wszyscy z uwagą wsłuchali się

w tekst od czytanych punktów statutu po czym nawiązała się dyskusja na temat ewentualnych poprawek. Wszyscy jednomyślnie zaakceptowali przeczytany projekt.

Myślę, że każdy członek klubu osobiście powinien zapoznać się ze statutem posiadając taki egzemplarz w domu.

Klub otrzymał nazwę "Oldtimer Club Poland". Niektórzy mogą się zastanowić dlaczego nazwa klubu jest w języku angielskim a nie polskim. Wydaje mi się, że ta nazwa jest tak wymowna nie tylko dla nas, ale również dla obcokrajowców, Niemców, Szwedów, Holendrów czy Anglików. Sama nazwa dokładnie tłumacząc oznacza osobę związaną ze starym Harley'em czy Indian'em.

Dlatego też słowo Oldtimer jest zawsze symbolem powrotu do przeszłości jakimi są nasze kochane stare motocykle.

Główną ideą klubu jest zrzeszenie posiadaczy starych Harleyów czy Indianów w jedną organizację kultywującą stare pojazdy utrzymując je w sprawności technicznej. Organizowanie wspólnych spotkań, wypraw i zlotów.

Wiązał się z tym tematem kolejny punkt zebrania jakim było organizowanie imprez, przyszłych zlotów i spotkań. Zawiązała się bardzo

ożywiona dyskusja, w której królowali koledzy Krzysiek Kaczorowski i Karol Rzepczyński domagając się częstszych spotkań towarzyskich, na których można się lepiej poznać i zintegrować. Terminu następnego spotkania niestety nie udało się ustalić, będzie to przypuszczalnie luty.

Osobiście jestem podobnego zdania jak moi koledzy, jednak zdając sobie sprawę, że będzie to naprawdę trudne z tego powodu, że jesteśmy rozrzućeni po całej Polsce. Nie zawsze terminy spotkań towarzyskich pokrywają się z naszym wolnym czasem.

Początki będą naprawdę trudne ale chciałbym abyśmy pomijając zebrania organizacyjne spotykali się 3-4 razy w roku. Miałyby to być imprezy klubowe na motocyklach. Rozpoczęcie sezonu, oraz dwa trzy złoty w tym jeden zagraniczny i oczywiście zakończenie sezonu na motocyklach jesienią.

Zimą natomiast można zorganizować spotkanie w formie imprezy rozrywkowej wraz z podsumowaniem działalności i rozdaniem ewentualnych nagród za miniony sezon.

Następnym tematem dyskusji było finansowanie się klubu, a krótko mówiąc, że bez pieniędzy będzie trudno cokolwiek zorganizować.

Przyjęliśmy jednomyślnie, że składka członkowska będzie wpłacana zawsze jednorazowo za cały rok w kwocie 120,00 zł. Myślę, że nie jest to dużo, a może pomóc nam pokryć najdrobniejsze jak na razie koszty np. wynajem sali zebrań, finansowanie biuletynu klubowego, koszty komunikowania się tzn. Telefon, poczta. Wszyscy jednomyślnie zgodzili się, że klub od czasu do czasu może sam zarobić pieniądze. Jeszcze inną formą może być



Krzysztof Pedryc, prezes klubu



Na pierwszym spotkaniu

uzyskanie pieniędzy od sponsora, ale bez rejestracji w sądzie będzie to niemożliwe i za każdym razem napotykały jakieś przeszkody natury formalnej.

Jest to temat na przyszłe spotkanie klubowe, na którym wspólnie będziemy dyskutowali nad formami finansowania klubu. Po burzliwej dyskusji zrobiliśmy przerwę na papierosa.

Atmosfera była już bardzo rozluźniona a dobre humory Krzyska i Karola udzielały się pozostałym.

Przegadaliśmy już ponad 2 godziny a pozostało jeszcze wybrać władze klubu i przedstawić projekt logo. Z wyborem władz uporaliśmy się dosyć szybko. Prezydentem klubu "Oldtimer" zostałem ja. Moim zastępcą czyli viceprezydentem został Janusz Napierała. Członkami zarządu czyli starszyzną klubu zostali wybrani Rafał Dmochowski i Krzysiek Kaczorowski. Skarbnikiem został Roman Kostecki. Siedzibą klubu oraz punktem kontaktowym został mój dom w Piasecznie.

Naszywkę klubową zaprojektowaną przeze mnie miały wielu przeciwników. Zobowiązałem się zrealizować projekt do czasu następnego zebrania. Dyskusja w sali toczyła się jeszcze przez jakiś czas po czym musieliśmy zakończyć oficjalne zebranie, a rozmowy przeniosły się w kuluary i trwały do późnych godzin. Część chłopaków została na noc w domkach, a ci którzy mieszkali bliżej w późniejszych godzinach nocnych oddali się do domów.

Pożegnaniom nie było końca a ja pełen optymizmu udałem się do domu.

Krzysiek Pedryc