



# Antimer Club

Biuletyn informacyjny klubu miłośników starych motocykli

luty 2000





## OD REDAKCJI.

Klub Oldtimer przetrzymał pierwszy rok działalności. Można, zatem coś już podsumować. Jedna impreza w Grzymku, dwie wyjazdowe, własny biuletyn, wózek pod motocykle, klubowe bluzy, zmiany w zarządzie, oczyszczenie list członków. Nie tak mało jak na ekipę dwudziesto kilku osobową. Poza tym zaczął się chyba klarować charakter klubu jako grupy aktywnie jeżdżącej na swych motocyklach. Coś, co wydaje się oczywistym celem często okazuje się najtrudniejsze w realizacji, a w przypadku zabytkowych motocykli nie jeden klub istnieje wyłącznie na papierze (ewentualnie jako grupa dyskusyjna). Tak, więc jest powód do zadowolenia - okazaliśmy się klubem z krwi i kości. Nakręciliśmy wspólnie (do kupy) kilkadziesiąt tysięcy kilometrów w minionym sezonie. Zapewne pociągnie to za sobą następne zjawisko – może już pociągnęło? – rezygnacji członków, dla których celem samym w sobie jest jedynie posiadanie a nie jeżdżenie.

## **KLUBY**

The All American Indian Motorcycle Club, Inc.  
Ernie Hartman Jr.  
25801 Clark Rd, Wellington, OH 44090, USA

The Antique Motorcycle Club of America (AMC)  
Dick Winger, membership chairman  
Box 33, Sweetser, IN 46987, USA

The Indian Motorcycle Club of America  
Box 1743, Perris, CA 92370, USA

The Indian Four Cylinder Club  
Ricard Davies  
Rt. 2, Box 227, Rosedale, IN 47874, USA

The 101 Association Inc.  
679 Riverside Ave. Torrington, CT 06790, USA

Laughing Indian Riders  
Don Doody  
1114 237A St.  
RR 9 Langley, BC V3A 6H5 Canada

W drugiej kolejności można spodziewać się napływu następnych, chętnych do zabawy w jazdę. Nadchodzi sezon 2000. Co przyniesie? Druga impreza w Grzymku, jakieś wspólne wyjazdy, może drugi wózek?, klubowe kufle?, zmiany w zarządzie?, na liście członków? Oby przyniósł następne tysiące przejechanych kilometrów.

W planach jest uporządkowanie spraw formalnych związanych z Klubem oraz rozszerzenie zasięgu Biuletynu, aby docierał do wszystkich zainteresowanych tematem amerykańskich klasyków. Od tego numeru naszego Biuletynu rusza stały dział (nazwijmy go pomocne strony), w którym zamieszczać będziemy informacje praktyczne, pomocne np. przy restaurowaniu motocykli, czy też kompletowaniu własnej wiedzy. Dzięki temu każdy numer Oldtimera będzie aktualny niezależnie od tego ile czasu minie od daty jego publikacji. Zaczynamy od adresów klubów i dilerów zajmujących się Indianami.

## **CZASOPISMA**

American Iron Magazine  
P.O. Box 506  
MT. Morris, IL 61054, USA

BikJournal International  
P.O. Box 391  
Mt. Morris, IL 61054, USA

Classic Cycle Review  
641-645 Seneca St.  
Harrisburg, PA 17110 USA

Indian Motorcycle News  
Box 455  
Lake Elsinore, CA 92330, USA

## **DILERZY**

American Indian Motorcycle Co.  
486 Rich Gulch Rd.  
Mokelumne Hill, CA 95245, USA

American Indian Specialists  
1101 Heast Ash Ave.  
Fyllerton, CA 92631, USA

1

Co przyniesie nowy sezon? Jak się do niego przygotować? Gdzie warto pojechać? Mamy nadzieję, że każdy znajdzie coś dla siebie. Może nadchodzący sezon pozwoli zrealizować własne marzenia. Oby opisała nam pogoda, benzyny było zawsze pod kółkiem i najważniejsze!, abyśmy cali i zdrowi wracali do domu.

Wciąż jesteśmy zawieszeni w próżni. Zaczęliśmy porządkować sprawy, związane z legalizacją naszego klubu, tzn. rejestracja stowarzyszenia w sądzie. Powoli nam to na znalezienie sponsora, który mógłby dofinansować naszą działalność.

Przybyli nowi członkowie klubu :

Adam Stachowski  
Sławomir Ziętara  
Marcin Anuszewicz

Klub zaczyna przygotowywać się do sezonu 2000. nasz zlot klubowy 26-28.V Grzymek, przypominający imprezę ubiegłoroczną, lecz poszerzoną o zaproszonych gości z zagranicy.

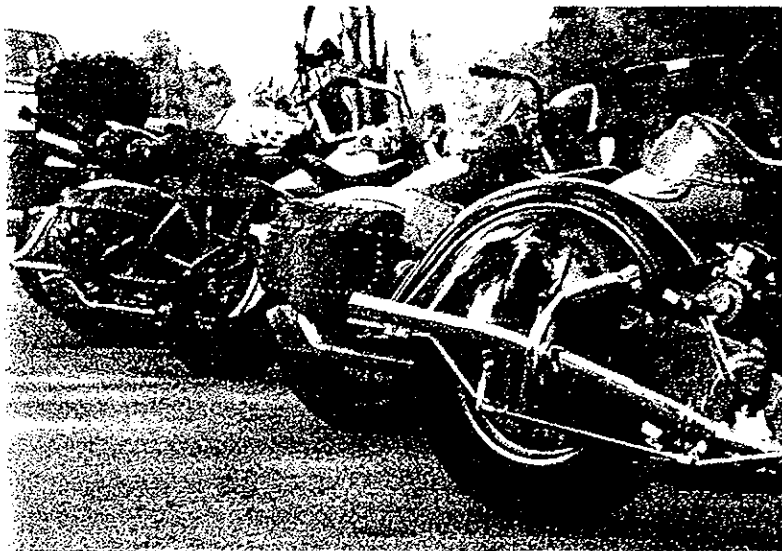
Super Rally – Finlandia 8-12.VI, piękna trasa - Litwa, Łotwa, Estonia, Finlandia.

zlot w Czechach – termin 15 -18.VI  
jubileusz klubu HDC Wrocław ( 30 – lecie ), zlot w terminie 30.VI - 2.VII

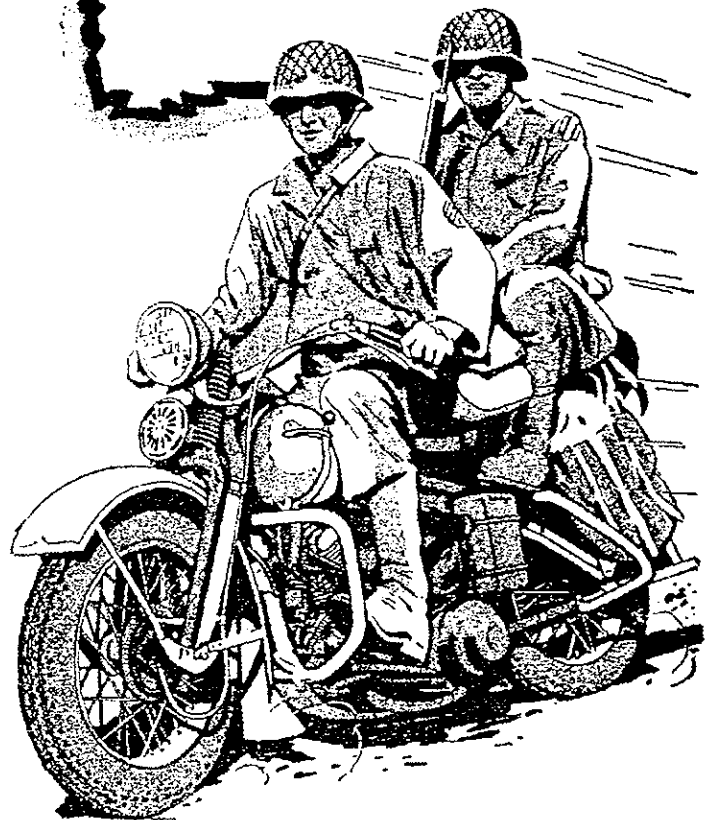
zlot HOG w Warszawie 4 – 6.VIII

Są pierwsze akcenty istnienia naszego klubu w życiu publicznym. Cztery motocykle z naszego klubu, brały udział w dużej wystawie, która miała miejsce w dniach 25-27.II w Warszawie.

Następne zebranie klubowe, odbędzie się w kwietniu, w ośrodku „Grzymek”.



2  
"Gdy wrócimy posadźcie nas na Harley'e-Davidson'y!"



Od początku, ze wszystkich frontów tej wojny, płyną listy od walczących. W każdym z nich przewija się jeden wątek – podziw dla Harleya – maszyny posłusznej i niezawodnej, nawet w najgorszych warunkach – deszczu, błocie, śniegu. Za każdym razem listy kończą się tak samo: „Chcę przetrwać tę wojnę i powrócić do starych dobrych czasów w siodle. Harley będzie moim pierwszym zakupem.”

W porządku chłopcy! Gdy umilkną strzały, nowe Harleye będą gotowe. Możecie być pewni, że będą równie mocne i niezawodne jak te, na których wyzwalcie świat.

## HARLEY-DAVIDSON

Tak brzmiała jedna z wielu reklam Harleya II wojny światowej.

## Porady doświadczonego harleyowca dla użytkowników modelu WLA 42, lub WLD

Na przyjemność jazdy popularną WL-ką i jej walory trakcyjne, ma wpływ kilka czynników. Po pierwsze właściciel, który wie, lub nie, jak eksploatować swój motocykl, po drugie stan techniczny samego motocykla. Osobiście doświadczałem tego przez około piętnaście lat, dosiadając modeli wojskowych, jak również cywilnych. Różnica polega przede wszystkim, na usytuowaniu kierowcy względem środka ciężkości motocykla. Pozycja na cywilu jest bardziej wygodna, lecz istnieje większe prawdopodobieństwo urazu kręgosłupa, z uwagi na przesunięcie środka ciężkości do tyłu. Jest to jeden z nielicznych weteranów dostępnych na rynku, na których można uprawiać turystykę motocyklową, nie czując się zawałodrogą. WL-ka nie ustępuje innym weteranom jeśli chodzi o zachowanie w trakcie jazdy, jest zwrotna i szybka. Przy prędkości 100 km/h jego obroty są na tyle bezpieczne, że nie ma zagrożenia przegrzania silnika. Zużycie paliwa nie powinno przekroczyć 6 litrów. Przy dobrze przygotowanym motocyklu, można zapomnieć o problemach i skupić wyłącznie na jeździe. Warunkiem przyjemnej jazdy WL-ką, jest oczywiście równa nawierzchnia, o której u nas niestety trudno. Sprawa ma się inaczej chociażby w Skandynawii, gdzie na drodze nie napotyka się takich niespodzianek, jak dziura w jezdni, czy tarka. Motocykl ma tak dobrą przyczepność, że chwilami zapomina się, iż jest to maszyna z lat trzydziestych. Charakterystyczny warkot silnika, z dosyć głośnym zaakcentowaniem rozrzędu spod pokrywy, nie przeraża doświadczonego harleyowca, który wie, że jest to typowa praca tego typu rozrzędu. Stara zasada:

"Wata w uszy i do przodu", ma czasami swoją rację bytu. Kiedyś, będąc w Niemczech wojskową WL-ka, zatrzymaliśmy się na nocleg. Po rozbiciu namiotu dowiedziałem się, że właścicielem placu jest facet, który jeździ na co dzień starym Harleyem. Nie mogłem uwierzyć własnym oczom, gdy po chwili na camping nadjechał czarny knuckelhead. Po długich minutach rozmowy i wzajemnych słowach uznania odnośnie naszych motocykli usłyszałem słowa, które bardzo mnie podbudowały. Otóż okazało się, że ów Niemiec również przez długi czas był posiadaczem WL-ki, popadając w zachwyt nad jej wytrzymałością, a zarazem prostotą rozwiązań. W tym czasie wydawało mi się, że posiadanie takiego motocykla jest czymś wstydliwym i uważałem się za harleyowca trzeciej lasy. Wiele czasu musiało upłynąć, żebym zrozumiał jak bardzo się myliłem. Wyjazdy zagraniczne były tego potwierdzeniem.

Teraz postaram się podać trochę danych technicznych, ułatwiając Wam pracę przy swoim motocyklu.

średnica tłoka X0 – 69,68mm X5 – 69,71 X10 – 69,93 X20 – 70,18 X30 – 70,43 X40 – 70,68 X50 – 70,93 X60 – 71,18 X70 – 71,43

prędkość obrotowa przy mocy nominalnej / obr-min / 4000-4300

moc nominalna 25-27 KM

szybkość maksymalna 135-140 km/h

tolerancja tłoka w cylindrze 0,05 mm. Odległość denka tłoka od głowicy 1,6 – 2,4 cm / 16 - 24 mm /

luz pierścieni w kanałach 0,1 mm

luz sworzni w tulejce korbowodu 0,03 mm, sworzeń w tłoku

masowany suwliwie.

luzy zaworowe przy zimnym silniku: ssący 0,10 - 0,12 mm

wydechowy 0,15 – 0,18 mm

zapłon wczesny 6 – 7,2 mm przed GNP / wg znaku na kole zamachowym /

przerwa na przerywaczu 0,55 mm

koło napędowe 14 lub 17 zębów

koło zębate przy tylnym kole 41 zębów / solo / 47 zębów / dla wózka /

ogumienie 400 – 18 ciśnienie w ogumieniu przód 1,1 atm tył 1,3 atm.

biornik oleju 4,5 litra

skrzynia biegów / modele do 1940 r. – 0,25 litra / późniejsze – 0,375 l.

luz łożyska korbowodu 0,02 – 0,03 mm

luz boczny – łożyska korbowodu 0,15 – 0,25 mm między kołami zamachowymi.

rozrządowy czop wału: w łożysku wałkowym 0,02 – 0,03 mm

w tuleji pokrywy 0,015 – 0,025 mm

czop wału napędowego 0,015 – 0,025 mm luzu w łożysku rolkowym.

luz osiowy wału korbowego 0,30 – 0,35 mm.

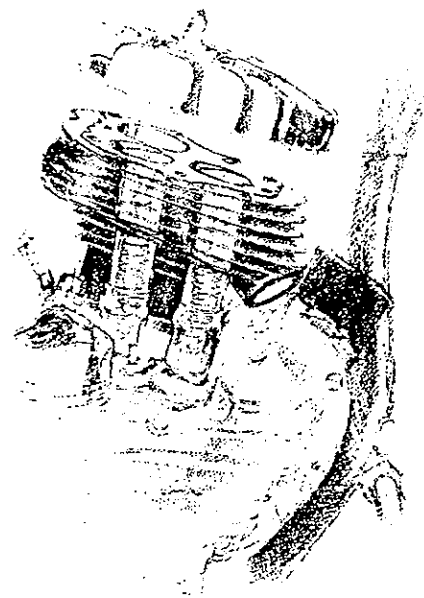
łoża rozrzędu 0,15 – 0,25 mm, luzu w tulejach i 0,15 mm luzu osiowego.

marowanie łańcucha przedniego : śrubę / górną nad pompą olejową / wkręcić do oporu i odkręcić o 1 – 1,3 mm brotu.

marowanie łańcucha tylnego : śrubę dolną wkręcić do oporu i odkręcić o ½ obrotu.

### marowanie silnika

Jeżeli kiedykolwiek dochodzi do zatarcia, lub innych defektów silników i szukanie przyczyn pomijając system marowania może być mylne. Zakładając, że eksploatowany silnik nie budzi żadnych zastrzeżeń pod względem



mechanicznym i jest to silnik nowy po remoncie, możemy przystąpić do rozważań na temat systemu smarowania. System smarowania silnika jest systemem cyrkulacyjnym ( obiegowym ). Pompa olejowa – zasilająca typu łańcuchowego zasysa olej ze zbiornika i przetacza go pod silnikiem do układu korbowego. Ciśnienie może być regulowane. Uwaga! Przy regeneracji pompy należy zwrócić uwagę na jej drożność kanałów, oraz szczelność. Ciśnienie tej pompy można ująć w kilku zdaniach. Zawór środkowy przepuszcza olej przy małych i średnich obrotach tak więc przy niższych granicach prędkości ( czy obrotów ) powoduje to zmniejszenie oddziaływania ciśnienia oleju na sworzeń w układzie korbowym. Jeżeli zawór zaciska się przy wyższych obrotach, ciśnienie stopniowo wzmacnia oddziaływanie na zawór regulacyjny, który jest otwierany i przepuszcza olej. Pompa ( dolna ) ściągnąca typu przekładniowego przetacza olej z dna silnika do zbiornika. Podczas tej cyrkulacji następuje chłodzenie oleju w rurkach, oraz po wymieszaniu się z olejem w zbiorniku dokonuje się obniżenie temperatury oleju. Cyrkulacja ( obieg ) oleju wskazywany jest przez czerwoną lampkę na prawej stronie tablicy rozdzielczej „ ff ”. Oznacza koniec rozruchu, silnik jest już uruchomiony. W przypadku niedoboru oleju kontrolka zapala się i informuje użytkownika o spadku ciśnienia. Silnik motocyklowy jest chłodzony powietrzem, wymaga to zatem wysokiej jakości oleju smarowego. Według instrukcji, dając, do wiadomości osobom zainteresowanym, oraz tym, którzy mają możliwości zdobycia takiego oleju : należy używać

S.A.E. 50 w temperaturach dodatnich ( powyżej 0 stopnia Celsjusza )

S.A.E. 30 w granicach 0 stopni C do - 12 stopni C

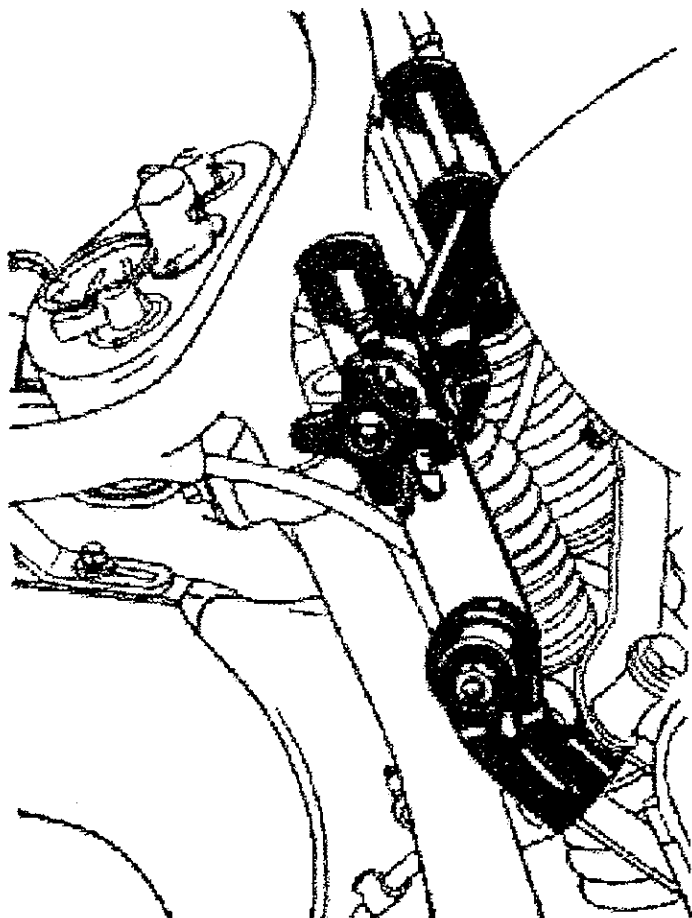
S.A.E. 10 poniżej - 12,2 stopni C

Przebieg pomiędzy wymianą oleju w silnikach na dotarciu wynosi 200 ÷ 400 mil, to jest 321,9 ÷ 643,7 km – pierwsza wymiana oleju według instrukcji.

Pierwsza wymiana oleju jest zależna od sposobu obsługi, szybkości poruszania się i warunków pracy silnika powiązaniu z wyregulowaniem i stanem zużycia. Jeżeli przebiegi są inne aniżeli powyższy zakres, należy kontrolować poziom oleju i nie dopuszczać do maksymalnego przegrzewania silnika. Całkowita wymiana z myciem zbiornika od środka naftą powinna nastąpić po 500 milach. Później przy przeciętnych warunkach eksploatacji w temperaturach dodatnich przy upałach letnich, kompletna wymiana nie powinna następować później niż po 1000 milach przebiegu. Jeśli użytkowanie jest bardzo obciążające, a poza tym przy dużym zapyleniu wymiana powinna nastąpić wcześniej. Opróżnienie oleju z korpusu silnika nie jest konieczne pod warunkiem, że nie gromadzi się tam zużyty olej ( pompa trzyma ).

Tyle na dzisiaj porad i wniosków, mam nadzieję, że weźmiecie je pod uwagę. Życzę udanej i przyjemnej jazdy w sezonie 2000.

*Krzysiek Pedryc*



## CONTROL FRONT FORK ACTION

Amortyzator cierny w pełni kontroluje pracę przedniego widelca. Regulowany zakres umożliwi Ci – podczas jazdy – ustawić amortyzator w dowolnym punkcie, od kompletnie luźnej pracy, aż po zablokowany sztywny widelec. Obrót pokrętki reguluje pracę sprężyn, dostosowując ją do warunków drogowych. Wszystkie podskoki przejmie przedni widelec i możesz podróżować bezpiecznie po drogach, normalnie niemożliwych do przejechania przy dużej prędkości.

Pasuje do wszystkich modeli z lat 1931 – 35, oraz C-solo, jak również do modeli z 1930r. wyposażonych w pojedynczą lampę przednią.

Ride Control: 1931-36 – 45”, 74”, 80” ;

1937 - 45” ; 1934 – C single ; 1936 i 1937 – 61” ;

1937 - 74” i 80”

*opracował Maciej Pedryc*

## Po co mi to wszystko?

Przed wieloma laty (był to rok 1974) wypatrzyłem na ulicy Magiera, na warszawskim Żoliborzu zaparkowany od lat motocykl. Stał zanurzony po felgi w asfalt, w kolorze ziemi i kurzu, kuszący wzrok dziwną egzotyką rozłożystej kierownicy, skórzanego siodła, pokrytego szlamem widlastego silnika. To był pierwszy Indian w moim życiu. Nie kupiłem go, chociaż chciałem. Zabrakło jakieś pięćset złotych a butelki w piwnicy, które można było sprzedać, już dawno się skończyły. Może ojciec pił za mało? Może i dobrze się stało bo mój pokryty młodzieńczym trądzikiem mózg zgotował by mu los, jaki stał się udziałem mojego pierwszego Junaka pociętego na cafe racera (z lampą od Berlieta!). Więc dlaczego był to mój pierwszy Indian? Bo wszystko co urzeka po raz pierwszy jest pierwsze. Pamiętacie pierwszą miłość? A przecież zazwyczaj non consumatum. Chodziłem wieczorami na Magiera popatrzeć na niego, niczym pod balkon do ukochanej. Aż ktoś, komu nie brakowało pięciuset złotych, przerwał ten platoniczny romans. Po moim Indianie zostały tylko wspomnienia i ślady opon w asfalcie.

A potem był Junak, faza ruszczyzny, faza angielszczyzny (ciągnąca się słusznie do dziś) i faza polszczyzny w najlepszym wydaniu bo Sokół 1000. O japońszczyźnie nie wspomnę. Trwało to wszystko ćwierć wieku. Ćwierć wieku tłuczenia się na sztywniakach, weekendów w rowach, generalek na trotuarach i pastwiskach. Ćwierć wieku poznawania tajników mechanicznych organizmów, wsłuchiwania się w najmiłsze pod słońcem mruczenie zadowolonego silnika, oddychania wiatrem, deszczem,

słońcem, cieszenia oczu pięknem mijanych krajobrazów. W miarę jak mijaly lata a mój osobisty licznik wybijał kolejne tysiące kilometrów zacząłem zauważać, że motocykle stają mi się posłuszne. Zacząłem wypuszczać się w dalsze trasy. Ś.p. Czechosłowacja, Austria, kilkakrotnie Anglia, Irlandia. I wszystko na czysto, bez problemów ze sprzętem. Spotykałem ludzi na różnych motocyklach, patrzyłem jak to chodzi, porównywałem do moich maszyn. W końcu doszedłem do samochwalczego wniosku, że chyba już się na tym znam. Aż nadeszły lata, w których zawodowo zająłem się motocyklami japońskimi. Prowadząc serwis grzebałem się w nich, testowałem, próbowałem odgadnąć gdzie schowało się kilka koni ze stada liczącego sto kilkadziesiąt, rozpędzałem się do setki w kilka sekund, hamowałem dwoma palcami. Przeleciałem chyba z pięćset sztuk (włącznie z tymi naj...naj...). Parę miałem na własność. Los chciał, że przez kilka kolejnych lat współpracowałem przy tworzeniu corocznych katalogów motocyklowych opracowując opisy poszczególnych modeli. I chcąc nie chcąc zastanawiałem się, który z nich mógł by być motocyklem dla mnie. Takim docelowym, na całe życie. Im więcej o nich wiedziałem, tym bardziej byłem pewien, że żaden. Wręcz odkryłem, że to czym nas częstują producenci to jedno wielkie, kolorowe G..., przez duże G.

Oto krótki, mój osobisty obraz współczesnego motocykla. Cena - zwalająca z nóg, po przejechaniu progu salonu lecąca w dół na łeb (i tak zwalająca). Osiągi - przekraczające drastycznie percepcję w pełni sprawnego przeciętniaka. Pozycja - zawsze niewygodna (zawsze szpanerska). Serwis - żeby wykręcić świecę należy zdemontować: karoserię,

zbiornik paliwa, łącznik ramy, cewki, chłodnicę, czasem coś jeszcze.

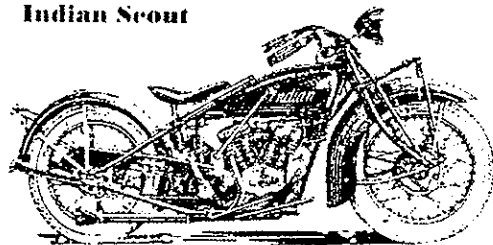
Trwałość podzespołów - opony czasami wytrzymują tylko 2000 km, klocki hamulcowe 4000 km, łańcuch 8000 km, łańcuch rozrządu 30000 km (tyle co rzemieślniczy w 126 p).

Elektronika - wszechobecna, bezbronna w przypadku np spadnięcia klemy z akumulatora. Koszt nowego modułu zapłonowego (czyli „przerywacza”) 500 - 1500 zł.

Wygląd - widzieliście nowe Suzuki VL 1500? Chory na wodogłowie, zapasiony wieśniak w świątecznym garniturze. A Kawasaki Drifter? Mały, żółty, w okularach, z wystającymi zębami i w indiańskim pióropuszu. A grafice sportowych nawet paw po bankiecie nie jest w stanie dorównać.

Wiadomo, że coś z tej światowej oferty dało by się wybrać, ale według mnie na siłę. I w taki sposób po tych wszystkich latach obcowania z motocyklami doszedłem do przekonania, że tylko rasowy klasyk jest motocyklem wartym posiadania.

Indian Scout



W naszym szpanerskim, zniewieściałym świecie, gdzie wartości (nie tylko Bóg, honor i ojczyzna) przestały istnieć a ludzie są tyle warci ile ich portfele, można zatrzymać czas. Wystarczy stary Harley czy Indian i jesteś w czasach, które dla innych odeszły bezpowrotnie.

Erwin Gorczyca

## PRZERABIAĆ, NIE PRZERABIAĆ?

Każdy wiek swoje prawa ma. Dotyczy to tak ludzi, jak i rzeczy. A co mam na myśli – okaże się już za chwilę. Z upływem czasu człowiek jest coraz trudniej naprawialny i odrestaurowalny – no cóż, trudno przeskoczyć naturę. Jeżeli chodzi o rzeczy, to da się to i owo ulepszyć, poprawić, naprawić. Takiego przekonania i pewności nabrałem przez długie lata odnawiania i przywracania do życia różnych antyków, które otaczają mnie i służą mi do dnia dzisiejszego. Z tych wspomnień o oldtimerach wybrałem motocykle, – bo o nich to należy przede wszystkim pisać w takiej gazetce, jak ta nasza klubowa.

Są różne sposoby odnowy starych motocykli, i to każdego, bez względu na markę. Podzieliłbym je na dwie kategorie.

Pierwsza, która jest moim zdaniem niedopuszczalna dla poważnego kolekcjonera i miłośnika oldtimerów – to cięcie ram, przeróbki przedniego zawieszenia, przeróbki baków itp., – czyli kompletne odchodzenie od założeń rocznika, w którym motocykl się urodził. Druga – to, w której pewne zmiany są dopuszczalne, a nawet konieczne ze względu na przestarzałą technologię i rozwiązania techniczne.

Przypomnijmy najpierw te złe według mnie rozwiązania, oczywiście na przykładzie HD WL-ki 1942 r., który zawsze był motocyklem bardzo lubianym w grupie miłośników oldtimerów.

Przeróbka ramy (nie do zaakceptowania), czyli cięcie tyłu i zakładanie tzw. wahacza. Co to dawało? Bardzo niewiele. Tylko poczucie, że miało się „nowy” rocznik motocykla. Trudno to później naprawić i wrócić do oryginału, choć jest to wykonalne, tak jak i zabudowanie ramy, co dzisiaj jest już praktykowane.

Druga przeróbka – to przerabianie główki ramy tzw. Choppery, czyli też ciecie ramy, a co za tym idzie – zmiany kąta pochylenia samej główki. Były to przeróbki na ogół źle robione, i niefachowo, czyli niebezpiecznie. Trzeba tu było trochę wycień matematycznych i wprawy. Różne te metody stosowane były w zależności od tego, jak daleko chcieliśmy mieć przednie koło – tak było, dzisiaj można kupić gotową ramę pod choppera.

Zmiany dopuszczalne to zmiany w ilości chromów, których nawet nadmiar w cywilnych motocyklach był do zaakceptowania, napisy znaczki czy kolorystyka motocykla – to dawało poczucie indywidualności. Zakładanie szerszych felg i opon też było dopuszczalne, tak jak cała galanteria skórzana: torby, torebki, wisiorki itp. Zmiany w wydechu – takie, aby było jak najgłośniej.

Obecnie dużo uwagi przywiązujemy do wyciszenia pracy silnika. Godne polecenia jest (sam sprawdziłem) zakładanie gumowego paska zębatego na napęd sprzęgła zamiast głośnego grubego łańcucha. A co to daje? Brak szarpania przy ruszaniu, i likwidacja smarowania olejowego, a co za tym idzie – nieszczęsnego wycieku spod tzw. Kapy. Można też wysilić się też na podmiankę rozrządu oryginalnego na rozrząd od sportstera (są pewne przeróbki czysto techniczne), co daje wyeliminowanie dalszych hałasów i jest bardzo przyjemne. Jest też niestety, ujemna stron tej przeróbki – zwiększenie spalania (około 1 litra/100 km). Mam taki rozrząd w swoim HD – przeróbka sprawdzona i przetestowana. Następną przeróbka – to zrobienie porządku z prądem. Oryginalna prądnicą jest bardzo i mało wydajna, trzeba ją zastąpić inną – 6V od Trabanta, która jest trzykrotnie wydajniejsza. Jest jeszcze dostępna w sklepach (300 zł). Jest ona, co prawda o 3 mm mniejsza w średnicy, ale nie jest to żaden problem (podkładki). Wizualnie jest trudno rozpoznać tę przeróbkę, szczególnie, że zostawiam oryginalną tabliczkę i regulator napięcia. Nowy regulator montujemy w puszcze narzędziowej, a jest to bardzo mała przeróbka instalacji elektrycznej. Końcowy efekt jest bardzo zadawalający, świecą dodatkowe światła (na białą), akumulator jest prawidłowo naładowany. Zarówno marka, jak i wygląd HD zawsze przyciągał ciekawskich. Często też od moich znajomych słyszę słowa:

- Daj się przejechać!, a ja odpowiadam
- Co chcesz dzisiaj zaliczyć jakiś płot?

Wszyscy wiemy, jak nietatwym i specyficznym w prowadzeniu motocyklem jest WL – ka ze względu na biegi w ręce, sprzęgło w nodze, przyspieszenie zapłonu. **Dlatego też pamiętajmy: żony, szczołeczki do zębów i Harleya się nie pożyczka.**



## PODWÓJNE DRESZCZE

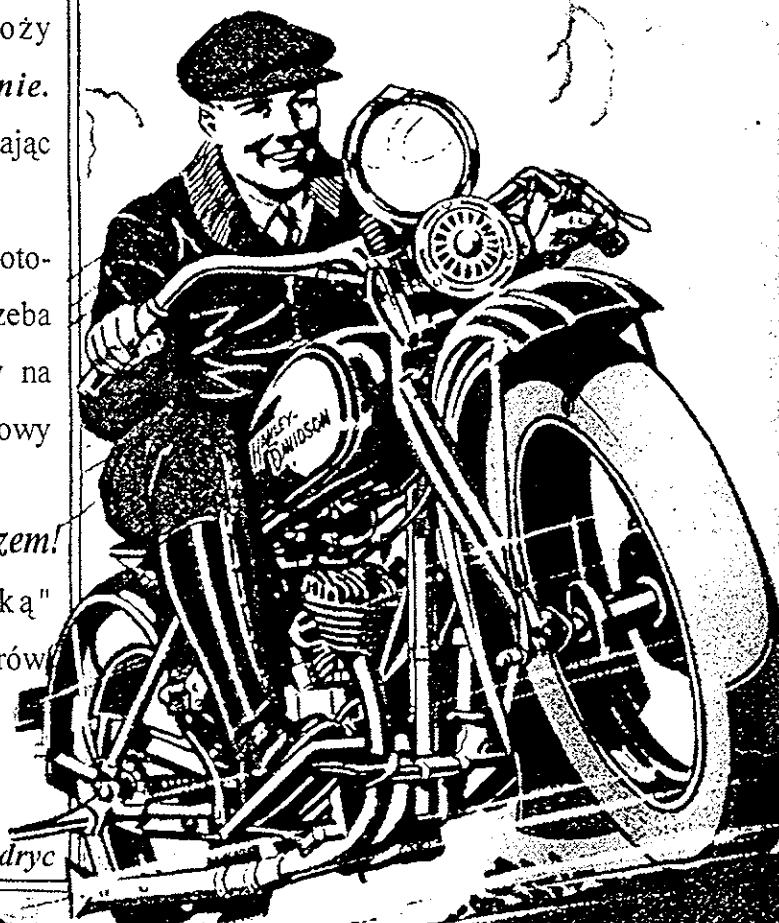
Bez troski, pośród dróg i bezdroży na szybkim *Harley'u - Davidsonie*. Wspinając się pośród wzgórz - opadając w doliny.

Tylko latanie może zmierzyć się z motocyklowymi doznaniem. Niewiele trzeba by kupić Harley'a, a jeszcze mniej by na nim jeździć. Sprawia, że sport motocyklowy jest jednym z najtańszych.

*Cóż za wspaniałe czasy czekają Was razem!*

Wieczorowe wypadki z "paczką" - weekendowe wyprawy, setki kilometrów cudowne wakacyjne trasy.

*Opracował Maciek Pedryc*



☆ Sprzedam WLA 42 stan idealny  
cena 25.000,00 zł  
tel.: 0-22. 756-55-60

☆ ULH 46' cena 40.000,00 zł  
tel. 0-22. 756 88 60

☆ Kupię samochód oldtimer  
Paweł Gerber tel. 756 75 52

☆ Kupię do Indiana 741B (Military Scout)  
każdą część. Tel. 0 602 370694