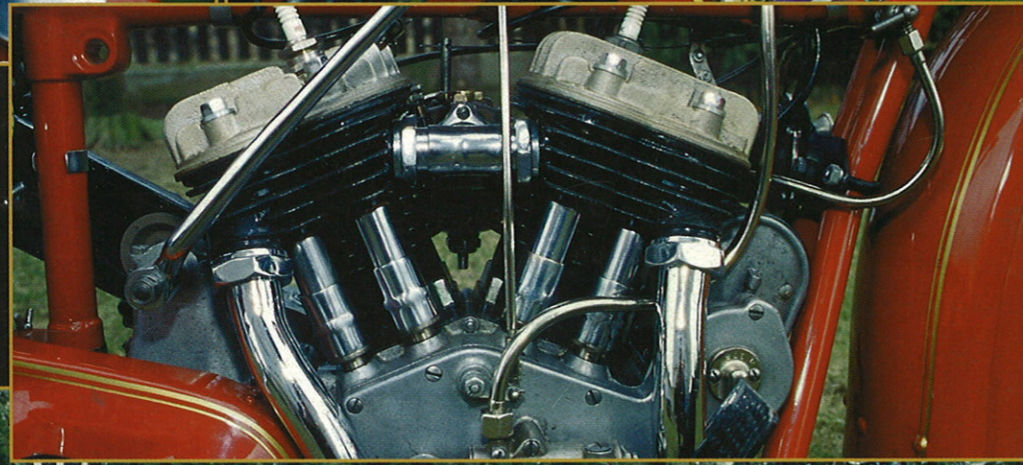
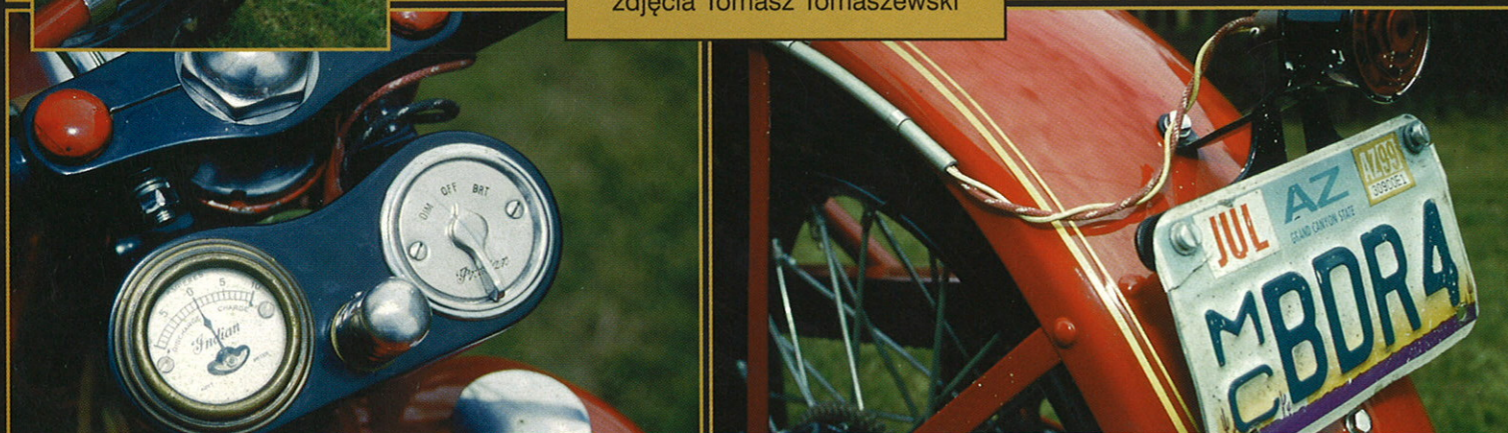


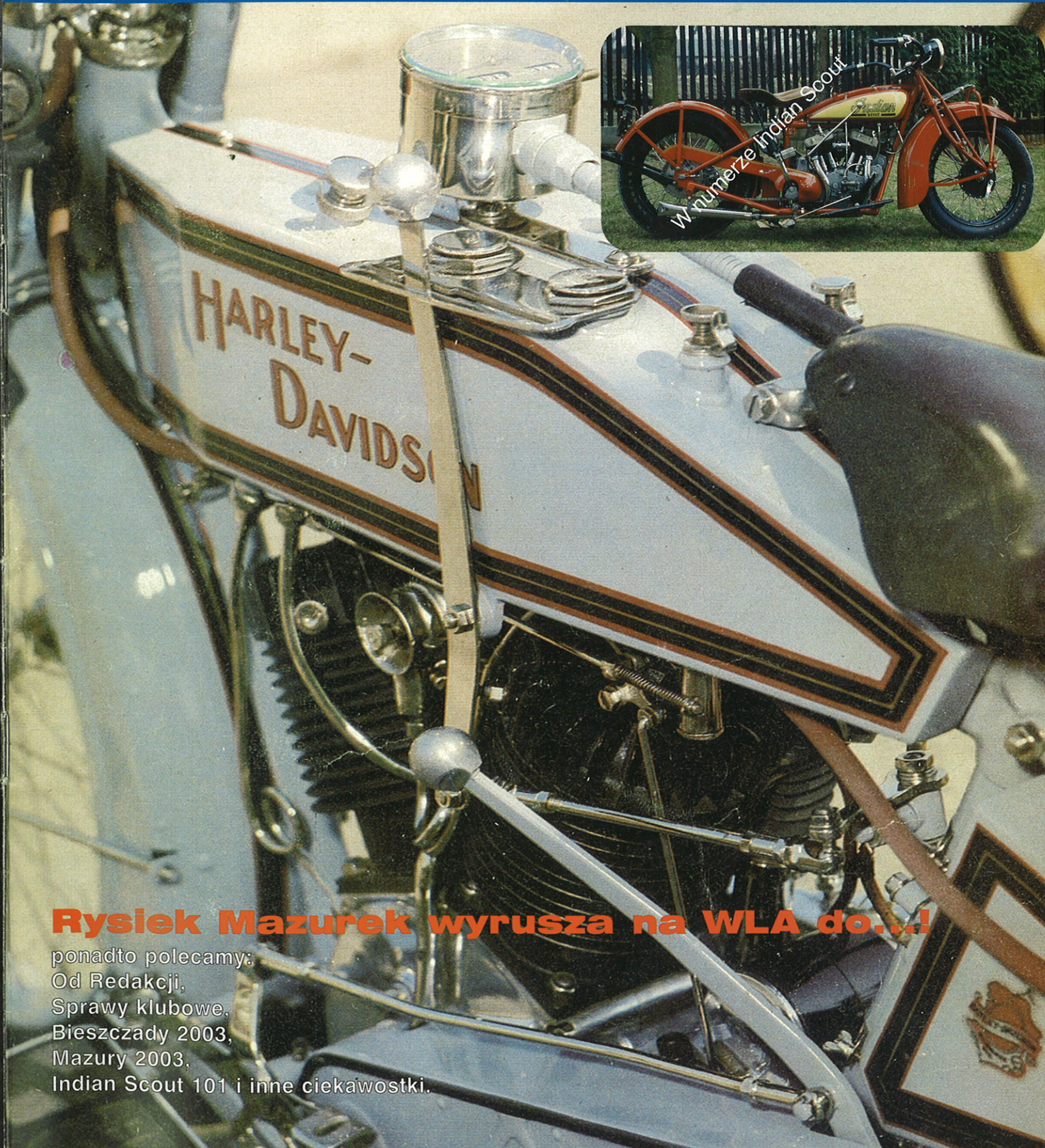
zdjęcia Tomasz Tomaszewski



Oldtimer Club

Biuletyn informacyjny klubu miłośników starych motocykli

Nr 11 kwiecień 2003



Rysiek Mazurek wyrusza na WLA do...!

ponadto polecamy:
Od Redakcji,
Sprawy klubowe,
Bieszczady 2003,
Mazury 2003,
Indian Scout 101 i inne ciekawostki.

Od redakcji.

Znów minęło kilka miesięcy, znów pora na następny biuletyn. Znów przed nami następny sezon. Zima nie przyniosła większych zmian w naszym życiu - myślę o zmianach na lepsze. Jeśli cokolwiek się zmieniło, to chyba na niekorzyść. Pomijając indywidualne przypadki osób lepiej radzących sobie w tych podłych ekonomicznie czasach większość klubowiczów ma coraz mniej czasu, który można przeznaczyć na zabawę w motocykle. Oby aktualny sezon zbyt drastycznie nie potwierdził tej tezy. Jesteśmy klubem skupiającym ludzi dojrzałych, w wieku, w którym już czas na złapanie równowagi i pomyślenie trochę o sobie zanim miazdżyca, korzonki... Rozmawiając z kolegami, widzę, że wszyscy mamy podobne problemy: za mało czasu, za mało pieniędzy i paradoksalnie bardzo często za dużo pracy. Te problemy skupiają się w klubie i są zapewne wytłumaczeniem zjawisk, o których dyskutowaliśmy pod koniec zeszłego sezonu. Niezbyt optymistyczny ten wstęp. Optymistycznie, że mamy nowy sezon, pomysł na nowe wyprawy i że przecież bywało już gorzej. Zatem realizujemy to co zaplanowaliśmy. Słonecznych, suchych dróg, tysięcy bezawaryjnych mil i zawsze szczęśliwych powrotów do domu.

Życzy Wam redakcja.

1905 Motor Cycle Review



YALE-CALIFORNIA MOTOR CYCLE. PRICE \$175.



THE MOTO-RACYLE. PRICE \$210.

BIESZCZADY 2003 I NIE TYLKO

Wiosna to ostatni moment na dopinanie organizacyjnego guzika w planowaniu letnich i jesiennych imprez. Przygotowując się do realizacji szóstego w ogóle, a piątego jesienią, rajdu bieszczadzkiego chciałbym zaanonsować pewne zmiany, jakie zamierzamy wprowadzić w bieżącym roku. Mają one na celu odświeżenie rajdu i dostarczenie uczestnikom nowych wrażeń.

Przy ustalaniu terminarza naszych imprez proponowałem przesunięcie „Bieszczad” na październik aby spróbować trafić na najbardziej malowniczą porę roku, która nie ma sobie równych pod względem kolorów i pogody. Wprawdzie zapisaliśmy już coś w kalendarzu ale nadal proponuję termin - połowa października, tydzień po Mannheim. Druga zmiana dotyczy lokalizacji bazy imprezy. Zostanie ona przesunięta do którejś z miejscowości w tzw. Bieszczadach

wysokich co uatrakcyjni widokowo pobyt i umożliwi zwiedzanie tych miejsc, do których zawsze mieliśmy za daleko. Myślę, że o tej porze roku nie będzie trudności ze znalezieniem kwater odpowiadających naszym wymaganiom.

Trzeci pomysł, który dojrzeje do realizacji to planowana wcześniej trasa zahaczająca o Ukrainę. Przejście graniczne w Krościenku już działa i bez laski odprawiane są tam pojazdy. Wizy też nie będą wymagane. Czyli ewentualne „zaliczanie” Bieszczadów Wschodnich będzie wymagało tylko zabrania paszportu. Rekonesans być może uda się zrobić podczas planowanej na maj wyprawy w Czarnhorę. Powrót do Polski przez Krościenko pozwoli podjąć decyzję, czy taki wypad jest wystarczająco atrakcyjny i bezpieczny.

Jak zawsze proponuję dla osób z odległych stron zaplanowanie pobytu w Bieszczadach jako krótkiego urlopu przedłużonego o kilka dni przed lub po rajdzie. Wszystko zostanie w razie potrzeby a cały wyjazd bardziej się „optaci”.

Swego czasu zastanawiałem się nad przeniesieniem całej imprezy w inne ciekawe regiony ale wydaje mi się, że Bieszczady dysponują bezkonkurencyjnym walorem pustych (bezpiecznych) dróg. Podobnej sytuacji na tak dużym obszarze nie znajdziemy nigdzie indziej w Polsce. Alternatywą jest Beskid Niski jeszcze bardziej pusty dzięki temu pozbawiony tzw. infrastruktury. Tam pojedziemy kiedy w Bieszczadach zacznie być nam nudno. Zapraszam więc w Bieszczady a jako stary góral mogę Wam zdradzić, że jesień tego roku będzie bardzo długa i ciepła.



Erwin Gorczyca

IVER JOHNSON

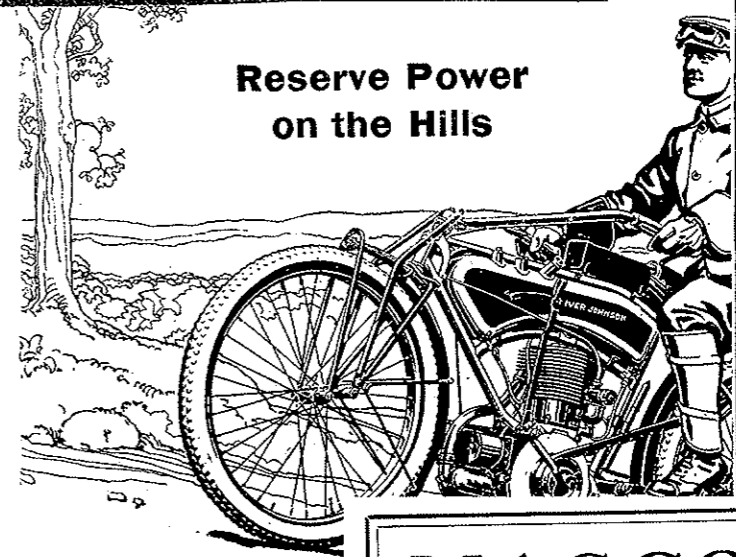
Motorcycle

The Iver Johnson climbs the hardest hill without faltering. You are even conscious of reserve power.

It is good for 55 miles on the flat. Equipment includes Bosch Magneto, Schebler Carburetor, Persons Saddle, Goodrich-Bailey Tread Tire, Corbin Band Brake features. Catalog C describes fully our wonderful motor and other features.

IVER JOHNSON'S ARMS & CYCLE WORKS
129 River Street, Fitchburg, Mass.

Reserve Power
on the Hills



R
E
K
L
A
M
Y

The choice of the experienced rider is PREST-O-LITE

The Only Practical Light for Motorcycles.

The best Road light at the lowest cost. Simple, sturdy, absolutely reliable and highly convenient. Send for literature.

The Prest-O-Lite Co., Inc. 246 SPEEDWAY INDIANAPOLIS, IND.
The World's Largest Makers of Dissolved Acetylene
Prest-O-Lite Exchange Agencies Everywhere

MASCO

Motorcycle Supplies

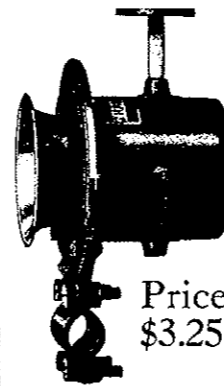
THE LARGEST AND MOST COMPLETE STOCK OF MOTORCYCLE SUPPLIES AND ACCESSORIES IN EXISTENCE.

NEW CATALOG NOW READY DEALERS' PROPOSITION Quality—Service

EXPERT OVERHAULING

Most modern and up-to-date equipped repair shop in the country. Motor and machine overhauling, cylinder boring, frame and fork straightening and rebuilding. Estimate furnished. Work guaranteed.

MOTORCYCLE ACCESSORIES CO. St. Paul, Minn.



Price \$3.25

Satisfaction guaranteed with each
HANDPHONE
for the life of the instrument.

Automobile Supply Mfg. Co., Inc.
220 Taaffe Place, Brooklyn, N. Y.



Sun, wind and moisture never bother the wearer of
THE CHICAGO DIMMER GOGGLE

No 141

This perfect eye-shield is correctly designed to fit contour of the face, allow free range of vision, protect the eyes from dazzling sunlight, wind, rain and dirt and ventilated to prevent misting in cold, damp weather. A better goggle isn't made. Buy a pair today.

Dealers—Jobbers everywhere supply the Chicago Dimmer Goggle.

Chicago Eye Shield Co Chicago, Ill

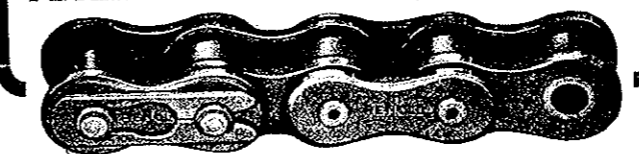


7143
5/8" pitch
1/4" wide

7144
5/8" pitch
3/8" wide

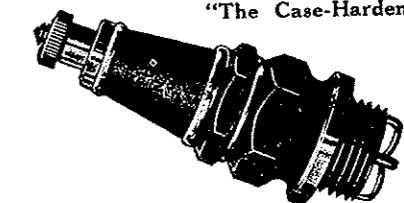
Watch the racing returns and see how uniformly the winners use Renold chains. They know from experience that they're best.

PETER A. FRASSE & CO., Inc. 419 CANAL ST. NEW YORK



THE BENTON

"The Case-Hardened Plug"



Guaranteed for
Service
and
Reliability

L. F. Benton Company
Vergennes, Vt.

Sprawy Klubowe



Po długiej przerwie, w szybkim tempem zbliża się nowy sezon 2003. Już niebawem, zaraz po świętach Wielkanocnych spotkamy się całym klubem, by świętować wspólnie oficjalne rozpoczęcie sezonu motocyklowego. Od ostatniego naszego spotkania upłynęły cztery miesiące. Jest to długa przerwa, podczas której był czas na pracę przy motocyklach, życie prywatne i planowanie wyjazdów motocyklowych na nadchodzący sezon. Czy będziemy świadkami przybycia nowych motocykli w naszym środowisku. Jestem przekonany co do nowych wyjazdów zagranicznych i krajowych wypełniające nasz grafik związany z jazdą motocyklem. Oto proponowane imprezy zagraniczne i krajowe, na które warto pojechać.

25.IV - 28.IV - Rozpoczęcie sezonu motocyklowego klubu „Oldtimer”.

16.V - 18.V - Harley-Indian-Club OST

30.V - 1.VI Lubiąż
Interrally HDC Wrocław

23.VII - 27.VII -
International Indian
Rally Denmark

1.VIII - 3.VIII -
International Rally
Kosewo - Oldtimer Club
Poland

17.X - 19.X - zakończenie sezonu Bieszczady, rajd klubowy „Oldtimer”

12.XII - Wigilia klubowa

Miniony „czas zimowy” zaowocował również przygotowaniem i realizacją wystawy motocyklowej związanej z rocznicą 100-lecia założenia firmy Harley-Davidson. Uważam, że data ta zobowiązuje do czegoś, tym bardziej Nas - ludzi, którzy zajmują się Harleyami - restaurują je i jeżdżą nimi. Zajmuje to niektórym połowę życia. Nie można więc było przejść obok tej rocznicy obojętnie.

Uważam, że wystawa w tak osobliwym miejscu, jakim są wnętrza Starej Papierni, udała się bez wątpienia, a oficjalne otwarcie przyciągnęło około 300 osób, co świadczy o sporym zainteresowaniu tematem.

Faktem jest, że niektórzy koledzy od samego początku nie

wierzyli w to przedsięwzięcie i niezbyt chętnie współpracowali przy organizacji wystawy. No cóż, trudno. Myślę, że bez ich pomocy również dalibyśmy sobie radę. Wielkim niesmakiem zakończyły się długie rozmowy, dotyczące współpracy z oficjalnym importerem HD na Polskę, oraz dilerem HD z Warszawy. Wydawało mi się, że impreza tej rangi powinna odbyć się przy współpracy tych dwóch firm, na co dzień zajmujących się Harleyami. Niestety myliłem się.

Tym wszystkim, którym choć w małym stopniu przyczynili się do pomocy przy organizacji serdecznie dziękuję. Przygotowania w wielkim trudzie trwały miesiąc, a wiele umów i obietnic nie

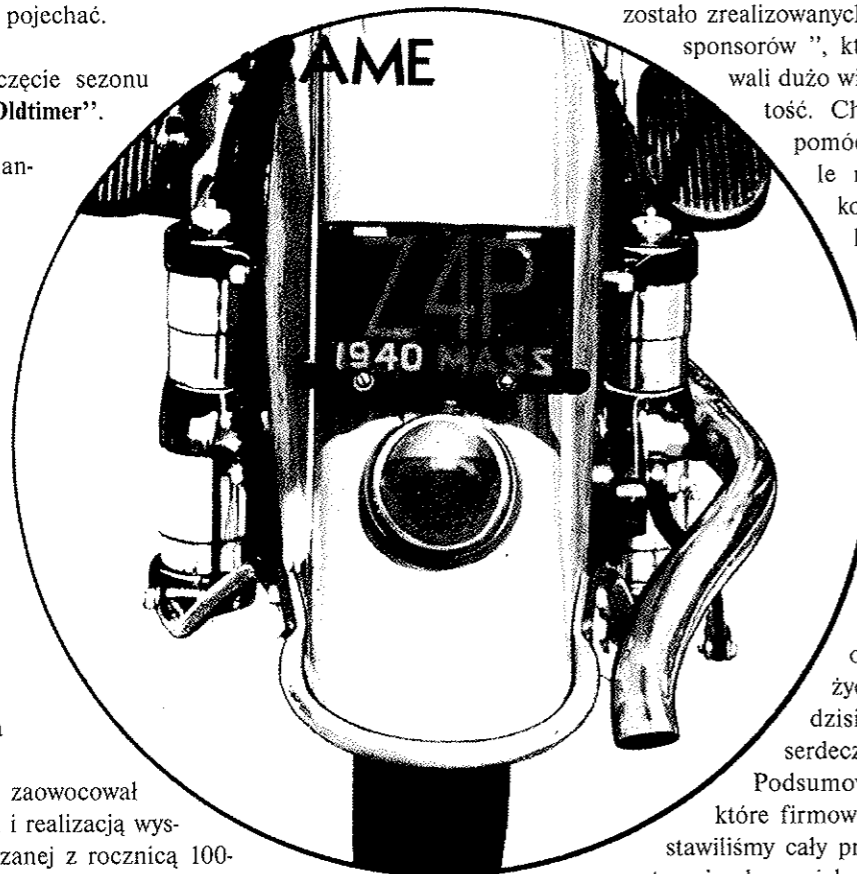
zostało zrealizowanych przez niektórych „pseudo sponsorów”, którzy przed imprezą obiecywali dużo więcej, jak pokazała rzeczywistość. Chcąc przy tej okazji mniej pomóc, a więcej zarobić. Jak zwykle nie zawiódł nasz klubowy kolega Artur Jarczyński, który hojnie. Wspomógł finansową stroną przygotowań wystawy - Dziękujemy ci Artur!

Drugą osobą, która już wielokrotnie okazała się poznać z bezinteresownej pracy i wspomaganie naszej działalności jest nasz kolega Jurek Krug, który wykonał gratis trzysta zaproszeń na naszą imprezę. Sam nie wiem jak odwdziżyć się Jurkowi, ale życie samo pokaże. Na dzień dzisiejszy pozostało mi tylko serdecznie podziękować.

Podsumowując to przedsięwzięcie, które firmował klub „Oldtimer” przedstawiliśmy cały przekrój produkcji Harleya na przestrzeni całego wieku. Od najstarszego jaki udało

nam się wypożyczyć czyli J16, po ostatni model z 2003 roku jakim był V-Rod. Atmosfera i klimat wystawy mówią same za siebie. Była ona zorganizowana w duchu „oldtimerowskim”, a zgromadzone gadzety nawiązywały do motocykli z minionej epoki.

Jeszcze raz chciałbym serdecznie podziękować wszystkim osobom, które wypożyczyły nam swoje motocykle, darząc nas zaufaniem. Uważam, że impreza, którą zorganizowaliśmy, odbiła się szerokim echem wśród wielu motocyklistów.

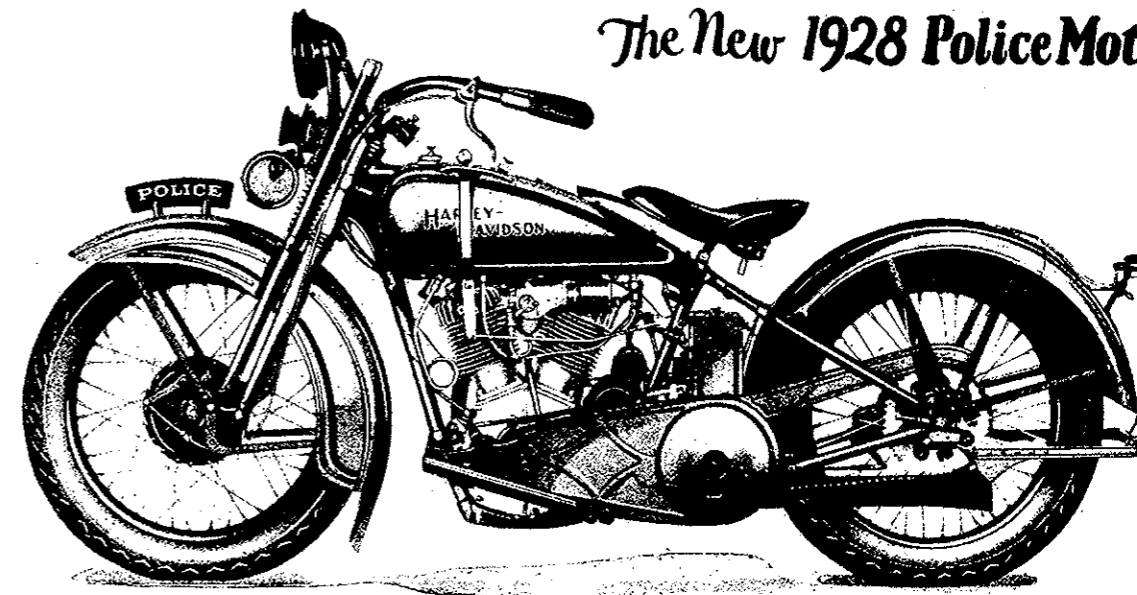


HARLEY-DAVIDSON MOTOR COMPANY

MILWAUKEE, WISCONSIN

1,000 DEALERS ALL OVER THE UNITED STATES

The New 1928 Police Motorcycle!



Sprawy Klubowe c.d.

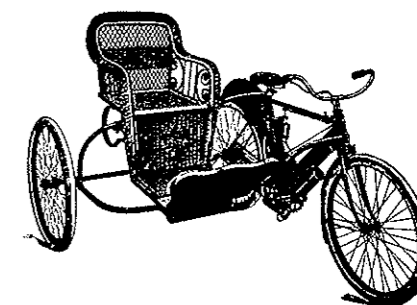
Po ostatniej reorganizacji klubu, dotyczącej naszych spotkań, oraz ich organizacji przypominę, że od tego sezonu będziemy organizować tylko 4 imprezy klubowe, po to aby obniżyć koszty własne, oraz klubu. Klub nadal finansuje się sam, a budżet jest wciąż mały. Przypominę że niektórzy byli za tym, aby ograniczyć ilość spotkań. Ustalono, że organizacją każdej z imprez będzie się zajmował z osobna każdy członek zarządu klubu, oprócz skarbnika, który zajmuje się finansami klubu. I tak np. odpowiedzialnym za organizację rozpoczęcia sezonu, jest Mirek Witkowski. Organizacją zlotu letniego zajmuje się Krzysztof Pedryc, zakończeniem sezonu w Bieszczadach - Erwin Gorczyca, a klubową Wigilią - Roman Kostecki. Nowym wyzwaniem dla całego klubu jest letni zlot, który ma się odbyć na Mazurach w miejscowości Kosewo na trasie Mrągowo-Mikołajki w terminie 1 - 3.08.2003.

Na koniec spraw klubowych chcę poinformować wszystkich członków naszego klubu, że w związku z obchodami stulecia firmy H-D nasz kolega Rysiek Mazurek podjął niecodzienne wyzwanie. Przejazd swoim „zardzewiałym” tzn. WLA 42 do Stanów Zjednoczonych. Jest to bezprecedensowe wydarzenie w skali naszego środowiska motocyklowego. Powinniśmy być dumni i cieszyć się z faktu, że Rysiek jest członkiem naszego klubu. Z wyjazdem tym wiążą się duże koszty finansowe i wiem, że każda pomoc finansowa mogła by się Ryskowi przydać. Jeśli znalazłby się ktoś chętny aby pomóc w tej wyprawie, proszę o kontakt z Ryskiem lub ze mną. Początek podróży planowany jest

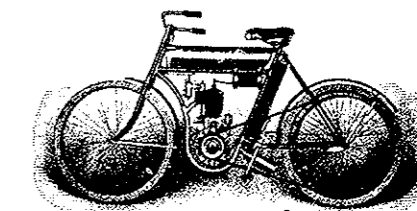
na Czerwiec 2003 roku. Pozostaje mi tylko życzyć ci Rychu powodzenia w trakcie „ wyprawy życia ” oraz szczęśliwego powrotu z walizką pełną zdjęć i wspaniałych wspomnień. Pozdrów od nas wszystkich napotkanych ludzi dobrej woli, którzy pomogą Ci osiągnąć cel podróży.

Krzysztof Pedryc

1905 Motor Cycle Review



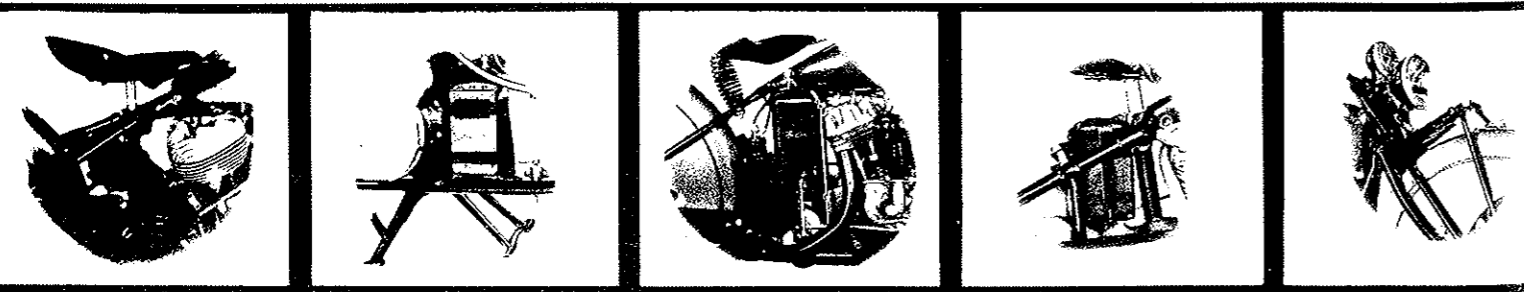
THE THOR MOTOR CYCLE SIDE CAR.

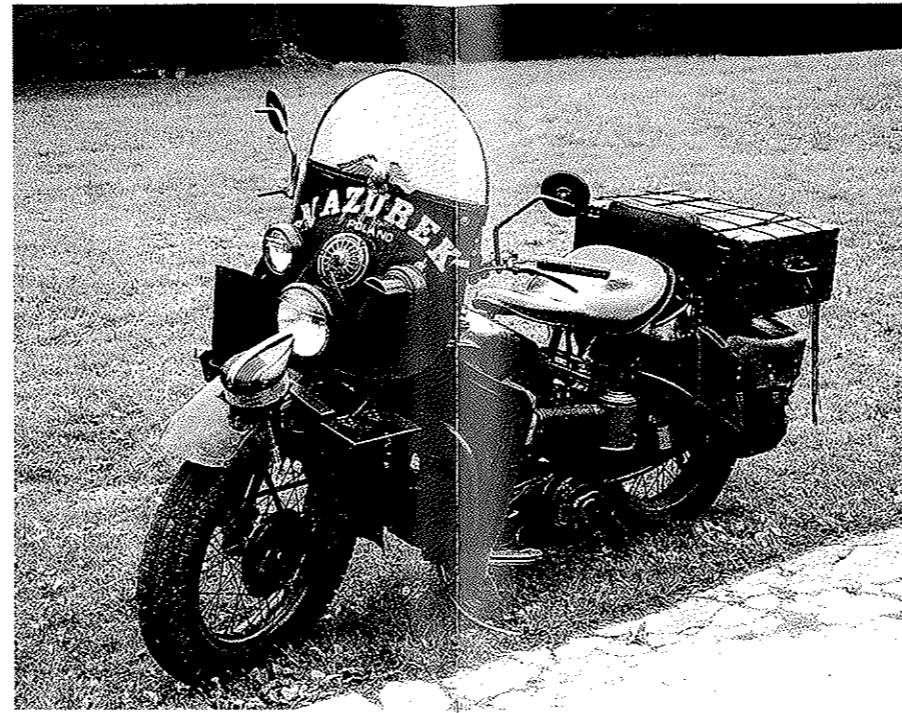


ARMAC MOTOR CYCLE. PRICE \$200.



Indian Motorcycle Company
Springfield Mass.





Ryszard Mazurek (ur. 1954 r.) swój pierwszy motocykl marki Harley-Davidson model WLA kupił w 1972 r. W 1976 r. był posiadaczem pierwszego w Polsce egzemplarza H-D Electra Glide. W latach 70., 80. i 90. brał udział w licznych krajowych i zagranicznych zlotach H-D, m.in. w Czechosłowacji, Austrii i Niemczech. W II połowie lat 70. rozpoczął rekonstrukcję zabytkowych motocykli H-D, które stały się wkrótce zaczątkiem kolekcji. Na bazie części pochodzących z zapasów armii greckiej, polskiej, a także od osób prywatnych w kraju i z terenu b. ZSRR zrekonstruował m.in. takie modele jak: J (1924), RL (1932), D (1928), B (1928), VL, WL. Niemal wszystkie motocykle H-D, które dotąd posiadał, były wyprodukowane przed 1945 r. Obecnie posiada trzy egzemplarze H-D: WLA (1942), XA (1942) i C (1932). Jego charakterystyczna „zardzewiała” WUELKA jest rozpoznawana przez harley'owców w całej Polsce. Jest członkiem „Oldtimer Club Poland”.

Wielki powrót weterana

W połowie maja 2003 r. wyrusza z Polski wyprawa dookoła świata na motocyklach Harley-Davidson. Jednym z dziesięciu jej uczestników jest Ryszard Mazurek z Białogostku, który zamierza pokonać tę trasę na motocyklu Harley-Davidson z 1942 roku!

W sierpniu najslawniejsza w świecie fabryka motocykli Harley-Davidson w Milwaukee (Wisconsin) będzie świętowała 100-lecie swojego istnienia. Punktem kulminacyjnym obchodów będzie światowy zlot harley'owców, który odbędzie się w Milwaukee w dniach 28-30 sierpnia 2003 r.

Z okazji tego jubileuszu, Ryszard Mazurek postanowił na swoim ulubionym motocyklu Harley-Davidson WLA wyprodukowanym w 1942 r., pokonać trasę biegnącą przez: Białoruć (710 km), Rosję (2600 km), Kazachstan (2710 km), Chiny (4620 km), Japonię (1230 km), Stany Zjednoczone i Kanadę (6700 km), Portugalię, Hiszpanię, Francję, Holandię i Niemcy (Europa łącznie 4550 km). To maraton, w którym do przejechań jest ponad 23 tysiące kilometrów! Trzeźła pokonała lasy Syberii, stepy Kazachstanu, Himalaje, dwa oceany, trzy kontynenty. Podróż trwać będzie 116 dni.

To, co stanie się ogromnym wyczynem dla uczestników rajdu, będzie zupełnie naturalne dla motocyklisty Ryszarda Mazurka, który połowę tej trasy pokonał już przeszło pół wieku temu. Trzeźła bowiem przypomnieć, że model H-D WLA został wyprodukowany w czasie II wojny światowej na potrzeby wojska. Do Europy trafił wprost z Ameryki, przez Murmańsk w ramach pomocy rządu Stanów Zjednoczonych dla aliantów walczących z armią niemiecką, na froncie wschodnim.

W odwrotnym kierunku „WUELKA” pojedzie dopiero po ponad 60 latach. Oficjalnym patronem rajdu jest Harley-Davidson USA, który zaprosił jego uczestników na obchody swojego święta.

Honorowy patronat nad rajdem przyjął Poseł na Sejm RP Pan Włodzimierz Cimochowicz. Minister Spraw Zagranicznych RP Ponadto patronuje mu również Kongres Polonii Amerykańskiej w osobie wiceprezydenta Stanley'a Jędrzejca, a ze strony polskiej m.in. wojewoda kujawsko-pomorski Jan Romuald Kuciniak.

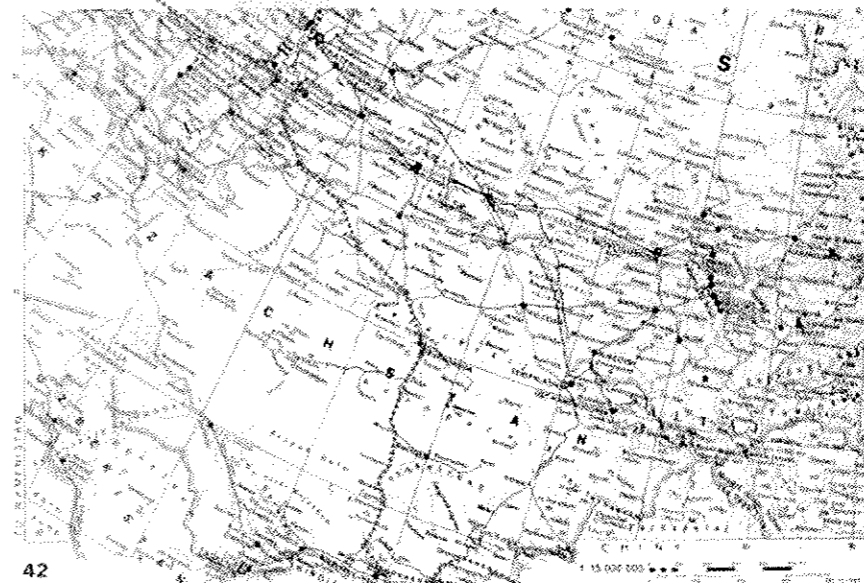
Na stałe rosnącej liście osób i podmiotów popierających inicjatywę znajdują się m.in.:

- US Motors sp. z o.o. Importer motocykli Harley Davidson,
- Liberator sp. z o.o. Autoryzowany Dealer Harley Davidson,
- Chapter Warsaw Harley Owner's Group,
- Stowarzyszenie Właścicieli Motocykli Harley-Davidson,
- Klub Pojazdów Zabytkowych Fundacji Ochrony Zabytków Militarnych
- w ośrodku prezesa Pana Tomasza Skrzelińskiego.

Jubileusz 100-lecia istnienia firmy Harley-Davidson przypadający w sierpniu br. zbiega się z dwoma jubileuszami Ryszarda Mazurka: dokładnie 30 lat temu pojechał na swoją pierwszą harley'ową imprezę: Międzynarodowy Zlot Motocykli Harley-Davidson, a poza tym, w sierpniu rozpoczyna 50 rok życia, którego połowę spędził w siodła motocykla Harley Davidson. Jego udział w rajdzie dookoła świata na Harley'u będzie wielką nobilitacją dla polskiego ruchu na rzecz ochrony zabytków motoryzacji oraz spełnieniem niedościgniętych marzeń wszystkich harley'owców w Polsce.

TRASA WYPRAWY DOOKOŁA ŚWIATA

Białystok	200 km	Kolonna	640 km
Warszawa	200 km	Penza	270 km
Brześć	370 km	Syzran	200 km
Minsk	340 km	Samara	500 km
Smoleńsk	390 km	Ufa	400 km
Moskwa	200 km	Czelabińsk	



MAZURY 2003

Miejscem naszego letniego spotkania motocyklowego w bieżącym roku, będą ponownie Mazury. Ostatni nasz rajd motocyklowy przeszedł już do historii, ale urok Mazur pozostał w pamięci wszystkim uczestnikom zlotu. Piękne położenie oraz niezapomniane walory do podróżowania motocyklem uwiarygodniły nas do ponownego zorganizowania tej imprezy w tym rejonie Polski.

Na ostatnim zebraniu temat ten był poruszany dosyć symbolicznie i zdawkowo. Wyszczególnione przez mnie miejsce tegorocznego letniego zlotu, wywołało ożywioną dyskusję na rozwiniecie niestety nie starczało już czasu. Kontrola wersji wśród dwóch kole-

stanowili przewagą trzech głosów przeciwko dwóm głosom. Problem głównie dotyczył cen noclegów i wyżywienia. Poprzednie nasze spotkanie u Maxa jakie miało miejsce kilka lat temu nie pozostawiło zbyt dobrych wrażeń (ceny mogły być niższe). W tym roku propozycja nasza jest niska. Cena wjazdu na złot gwarantujące pole namiotowe, dwóch śniadań (szwedzki stół) oraz jedną kolację. Resztę posiłków oraz możliwość zjedzenia obiadu na ciepło w różnych porach dnia bez narzucania godzin jedzenia.

Jeśli chodzi o noclegi to uważam, że standardem obowiązującym na wielu złotych krajowych jak również zagranicznych jest na-

OAKLAND 200 MILE CHAMPIONSHIP, Nation's Supreme Speed Test, WON BY HARLEY-DAVIDSON

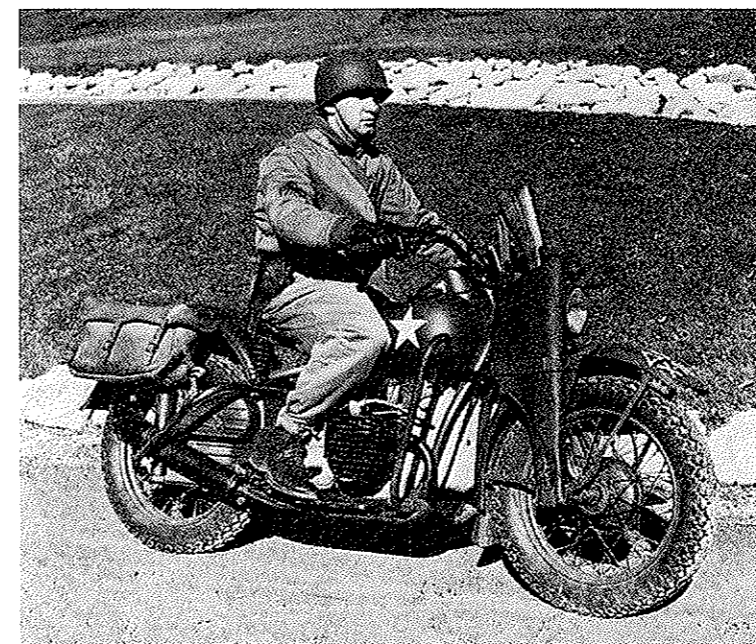
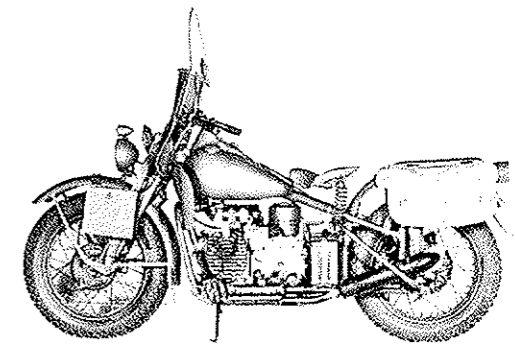
gów z zarządu wywołało miejsce jakie podałem oraz osobę, która będzie mi pomagała. Jest nim Max Midelbosch z Holandii właściciel ośrodka „Country House” w Kosowie. Na szczęście decyzję podjąłem w porozumieniu z pozostałymi członkami zarządu, który po rozmowie razem ze mną

miot, a dla tych, których stać możliwość wynajęcia pokoi hotelowych. Najważniejszym aspektem i korzyścią tej współpracy jest to, że mamy możliwość skorzystania z pomocy w profesjonalnym przygotowaniu zlotu.

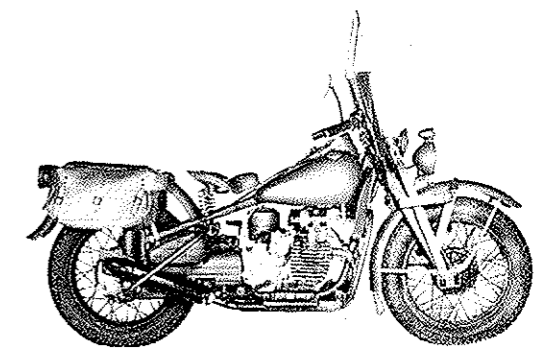
Ciekawostki

Druga wojna światowa przyczyniła się również do rozpoczęcia produkcji nowego silnika dwucylindrowego o unikalnej konstrukcji. Nosił on oznaczenie XA i zastąpił silnik 45 calowy. To, co czyniło go unikalnym, to rozmieszczenie cylindrów - były umieszczone w poziomie naprzeciwległe. Poza tym silnik ten został wyposażony w jedyny, wyprodukowany przez zakłady Harleya - Davidsona, wał napędowy. Powodem skonstruowania takiego silnika była konieczność używania motocykli w warunkach pustynnych Afryki Północnej. Jednak do końca wojny bramy fabryki zdążyło opuścić jedynie 1000 egzemplarzy tego motocykla.

WLA - 45, który wielokrotnie sprawdzał się w trudnych warunkach, odniósł największy sukces i stał się legendą.



Po wojnie pierwszą myślą wielu motocyklistów było wymienić na nowe motocykle, na których jeździli od wczesnych lat czterdziestych. Także wielu żołnierzy, którzy powrócili z wojny, chcieli stać się posiadaczami nowych maszyn i Harley-Davidson był gotów spełnić ich oczekiwania.



The Pick-ups and Delivery Wagons of Yesterday



INDIAN SCOUT 101

Tomasz Tomaszewski

"Wigwam news": INDIAN SCOUT 101 1928r.

Historia motocykli o nazwie INDIAN sięga niemal początku ubiegłego wieku. Jesienią 1901 roku powstał pierwszy motocykl spółki założonej przez panów Hendee i Hedstrom'a. Tworzone konstrukcje od początku ich realizacji nosiły znamiona wyrafinowania. W chwili, gdy w 1903 roku na amerykańskim rynku pojawiła się nieznaną jeszcze nikomu firma Harley-Davidson, Indian odnosił już sukcesy, stawiając go na podium raczkującego motocyklizmu światowego. Wyznacznikami produktów z wizerunkiem głowy Indianina były dopracowanie konstrukcyjne oraz dbałość o zachowanie wysokiego poziomu wykonawczego. To między innymi te walory sprawiły, że Indian przez kilkadziesiąt lat na arenach sportowych stanowił niedoścignionego konkurenta dla produktów Harley-Davidson'a, stając się z czasem rzadkim i niezmiennie z zapartym tchem podziwianym pojazdem zabytkowym. Zakłady Indian odznaczały się pełnym zaangażowaniem w promowanie rozwoju techniki. Objawiało się to wprowadzaniem rozwiązań, które przez dziesięciolecia nie trafiały na deski kreślarskie konstruktorów motocykli na świecie.

W roku 1912 sportowe modele Indian mogły pokazać światu czterozaworowe głowice w układzie OHV, rozwiązanie wyprzedzające świat o kilkadziesiąt lat. Jedną z ciekawostek stało się wprowadzenie do seryjnego modelu resorowania tylnego koła, bazującego na dwu ćwierćeliptycznych resorach piórowych. Miało to miejsce w 1913 roku, tzn. przynajmniej 20-25 lat wcześniej, niż uczyniono to na świecie. Nic więc dziwnego, że Indian produkując w roku 1913 około 32 tys. motocykli był największym producentem motocykli na świecie. Historia pokazała jednak, że lata prosperity nie trwały dla Indian zbyt długo. Problemy finansowe spowodowane kosztowną produkcją skomplikowanych pojazdów (głównie modeli czterocylindrowych), odwieczna konkurencja z zakładami z Milwaukee doprowadziły do przejęcia fabryki przez Anglików a w efekcie do całkowitego zniknięcia marki z rynku u schyłku lat 50-tych.

Wśród kilkunastu stworzonych w Springfield modeli niemal wszystkie zasługiwały na najwyższe uznanie. Wydawałoby się, iż wśród najlepszych ciężko jest wyróżnić ten pierwszoplanowy. Problem ten nie dotyczy jednak Indian. Wśród wspomnianych rodzynek jest jeden zasługujący na miano "pierwszego". Wiele cech zadecydowało, że został nim SCOUT.

Początek lat 10-tych to niewątpliwie lata świetności i rozwoju Indian. Obok kilku zrealizowanych w tamtym okresie modeli przelomowych powstała również koncepcja lekkiego motocykla klasy średniej. W 1912 roku w głowie konstruktora Charles B. Franklin'a zaczął tworzyć się obraz modelu, mającego wejść do produkcji dopiero siedem lat później. Pod koniec września 1919 roku wykonano pierwszą serię motocykla SCOUT, model roku 1920, z widlastym silnikiem o pojemności 37cu. in (600cm³) i mocy ok. 12KM pozwalającej na osiągnięcie prędkości w granicach

53-55mph. Motocykl niemal od razu pokazał swoje zalety, które pozwoliły na ustanowienie swego rekordu: w jeździe dwudziestoczworgodzinnej w 1920 roku przebył dystans 1114 mil, osiągając wynik o 250 mil lepszy od posiadającej nierzadko mocniejsze silniki konkurencji. Rok później opcjonalnie przewidziano elektryczne oświetlenie motocykla, które na następny sezon wprowadzono już jako standard z dodatkowo montowanym sygnałem dźwiękowym Klaxon i amperomierzem.

1923 rok to umieszczenie mechanizmu podnoszenia zaworów wydechowych (do gaszenia silnika) na wsporniku po prawej stronie zbiornika paliwa i przeniesienie dotychczas standardowego bagażnika rurowego do zestawu wyposażenia dodatkowego. W czwartym lub piątym roku produkcji dolnozaworowy silnik otrzymał odejmowane głowice i większy stopień sprężania. Rok 1927 przyniósł zmianę w postaci przeniesienia mechanizmu gaszenia silnika tak, iż jego włącznik wystawał z prawej części zbiornika paliwa. Kwiecień 1928 roku okazał się przełomem dla modelu nazywanego teraz Scout 101: obok stosowanego dotychczas silnika wprowadzono większy o pojemności 45cu. in (750cm³) i mocy w granicach 20KM. Otrzymał on nazwę Police-Scout (Scout-45). Obniżono przy tym ramę, zmniejszając równocześnie kształt zbiornika paliwa, po raz pierwszy wprowadzono przedni hamulec w postaci bębna. W 1929 roku wycofano model z mniejszym silnikiem, modyfikując równocześnie konstrukcję całości: w celu poprawienia własności trakcyjnych zwiększono rozstaw osi o 7cm, tylny hamulec taśmowy zastąpiono odejmowanym od koła bębnowym jak również zlikwidowano dzwignię gaszenia silnika na zbiorniku przystosowując ją do obsługi nogą.

Lata 1930-31 to kosmetyczne zmiany polegające na zastosowaniu bardziej wydajnego reflektora (1930r), zmiany mocowania sygnału dźwiękowego, na którym pojawił się tłoczony wizerunek Indianina. Nowa kierownica z centralnym uchwytem na lampę otrzymała poprzeczne wzmocnienie, w tylnym błotniku pojawił się zawias ułatwiający wymianę koła. Motocykl otrzymał nowe malowanie jak również więcej elementów pokryto powłokami chromowymi i kadmowymi. Zamontowano nową pompę oleju, której wydajność zależała od położenia przepustnicy paliwa, układ wydechowy zyskał większy tłumik w kształcie rybiego ogona.

Rok 1931 był ostatnim rokiem produkcji modelu SCOUT 101. W kolejnym, 1932 roku powstał niezbyt lubiany przez kierowców Standard Scout - 45-tka Scout'a w ramie Chief'a - duży, ciężki motocykl oraz Pony Scout z ramą jednocylindrowego Prince'a i silnikiem 30,5cu. in (500cm³). Pony jako dziecko kryzysu światowego oznaczał się zbyt małymi osiągnięciami by zyskać aprobatę nabywców. W tym roku zaprzestawano w modelach Scout montowania resora piórowego przedniego zawieszenia na rzecz trapezu z centralną sprężyną działającą na ściskanie jak też wprowadzono

układ smarowania z suchą miską olejową i zastąpiono koła zębate przełożenia wstępnego przekładnią łańcuchową. 1933 rok to montaż silnika 45cu. in w delikatną i mało wytrzymałą ramę Pony-Scout'a. Scout MotoPlane, bo tak nazwano ten model, ze względu na wytrzymałościowych ramy i niedowymiarowania elementów przeniesienia mocy wykazywał zbyt wiele wad. Na rok 1934 od podstaw stworzono Sport-Scout'a, bazującego na rozwiązaniach silnikowych większego Chief'a. Poddawany wielu modyfikacjom (1935 -obszerne błotniki, 1941-rama z resorowanym tylnym kołem) utrzymał się w produkcji do 1944 roku. Właściwości, jakimi oznaczał się nowy model sprawiły, iż po niezbędnych przeróbkach startował w zawodach różnego rodzaju, stając na podium jeszcze w latach 70-tych, okresie dominacji silników górnozaworowych.

Nazwa Scout pojawiła się jeszcze raz po wojnie. Na przełomie lat 1948/49 powstał motocykl 249 Scout, który nie miał prócz nazwy wiele wspólnego z protoplastą z 1919 roku: wykonany na modłę angielską motocykl z dwucylindrowym, rzędownym silnikiem ustawionym poprzecznie ani dobrze nie wyglądał, ani dobrze się nie sprzedawał, a na pewno nie posiadał charakteru typowego dla klasycznych Indianów. W 1950 roku ostatecznie zaprzestano produkcji tego modelu, zamykając jednocześnie historię nazwy Scout.

Pomimo jednak, iż modeli Scout'a było wiele, mówiąc "Scout" myśli się najczęściej o modelach do 1931 roku, które, ze względu na bezbłędne własności trakcyjne, niezniszczalny silnik, wygodną pozycję za kierownicą, powszechnie nazywa się najlepszymi motocyklami, jakie kiedykolwiek wyprodukowano na świecie. Nie dość, że motocykle te zdobywały niezliczone ilości nagród w najróżniejszych zmaganiach (TT, hillclimbing, etc) nawet wiele lat po zakończeniu produkcji (do lat 70-tych), stanowiły punkt wyjściowy licznych, głównie silnikowych przeróbek, dzięki niezwyklej stabilności nawet obecnie wykorzystywane są do sztuczek i ekwilibrystyki z udziałem motocykla, jako jedyne chyba motocykle zdominowały bardzo niegdyś popularne "beczki śmierci" to, pomimo faktu, iż znajdują się w tzw. klasie średniej, mają opinię wyjątkowo wygodnych, łatwych w prowadzeniu i szybkich (przystosowane do sportu osiągały nawet 128,53mph). Solo lub połączone z wózkami, w sporcie i codziennym użytku podbijały świat. Zalety te charakteryzowały zresztą nie tylko Scout'a 101. Cechy te zauważono na samym początku produkcji. Już w 1921 roku Scout z silnikiem 37cu. in został wiernie skopiowany w Japonii tak, iż nie można było odróżnić go od oryginału. Dwa lata później powtórzyli to Niemcy, którzy w 1928 roku wprowadzili, niemal równoległe z oryginałem, silnik 45-cu. in. W niemieckich zakładach Mabeco kopiujących Scout'a, stosowano własne gaźniki, prądnice Siemens'a i metryczne śruby, ale nie umniejszało to konstrukcji bazowej. Czegoż można chcieć więcej na potwierdzenie jakości konstrukcji i jej zalet...?

Prezentowany na zdjęciach SCOUT 101 rocznik 1928 jest własnością Krzysztofa i przez niego został odtworzony. Zastosowany silnik o pojemności 45cu. in jest jednostką bazującą na dobrze znanym w tej serii schemacie: silnik widlasty o kącie rozchylenia cylindrów 42o, słynne przełożenie wstępne z układem trzech kół zębatach, trzybiegowa skrzynia biegów i końcowa

przekładnia łańcuchem. Szywna, długa rama z doskonale sprawującym się piórowym zawieszeniem przedniego koła to kolejny element stanowiący o sukcesie modelu. W motocyklu zastosowano pompę olejową od modelu Chief, co pozwoliło na połączenie regulacji wydajności pompy w zależności od obrotu manetki gazu, znajdującej się typowo dla Indian z lewej strony kierownicy.

Charakterystyczne dla tego okresu wydają się być skórzane pokrycia cięgieł Bowdena. Niewątpliwą ciekawostką jest też tylny hamulec wykonany w formie zaciskającej się na bębnie taśmy.

Scout 101 dostępny fabrycznie w trzech kolorach: tradycyjnym czerwonym, niebieskim i białym, jawi się jako konstrukcja zwarta, przemyślana pod względem tak technicznym jak i wizualnym. Jego prostota nie umniejsza wysublimowaniu, jakie prezentuje każdym elementem. Slogan głoszony przez producenta, modyfikowany przez miłośników modelu, nie pozostawiał złudzeń: jeżeli raz wejdiesz w pole rażenia Scout'a... nic nie pozwoli, żebyś się z nim rozstał: "You can't wear out an Indian Scout".

Uzależnienie gwarantowane. Pozostaje mieć nadzieję, iż nowy Indian Krzysztofa będzie z werwą i przyjemnością ganiał po świecie ciesząc nasze oczy powabem kształtu, rytmiczną pracą silnika, precyzją odtworzenia i duchem, jakim bez wątpienia został obdarzony przez nowego pana. Czego omamiony urokiem każdego kolejnego Krzyśkowego Indianina życzę.

Tomasz Tomaszewski

Dane techniczne

INDIAN SCOUT 101 45cu. in 1928r

1. Silnik

-Typ: czterosuwowy, widlasty, kąt rozchylenia cylindrów 42°, rozrząd: dolnozaworowy, chłodzenie powietrzem;
-Pojemność skokowa: 45,44cu. in (744,62cm³) -średnica x skok cylindra: 2 7/8 x 3 1/2 inch (73x88,9mm); stopień sprężania: 6,61:1,
-Moc maksymalna: 20KM;
-Instalacja elektryczna: prądnica prądu stałego Auto-Lite 6V;
-Zapłon: iskrownikowy;

2. Przeniesienie napędu

-Silnik-sprzęgło: układ trzech kół zębatach; -Sprzęgło: wielopłytkowe pracujące w kąpielii olejowej; -Skrzynia biegów: trzystopniowa z ręczną dzwignią; -Napęd tylnego koła: łańcuch rolkowy;

3. Podwozie

-Rama: stalowa, rurowa w dolnej części podwójna;
-Zawieszenie przednie: wahacz z amortyzatorem piórowym;

-Zawieszenie tylne: sztywne;
-Hamulce: przedni: od 1928 roku bębnowy/ tylny: cierny taśmowy, od 1929 bębnowy;

-Opony: 18x4,0;

4. Wymiary i masy

-Masa pojazdu: 168 kg;
-Rozstaw osi: 57,125 in. (1451mm);
-Zużycie paliwa: 4,5l/100km;
-Prędkość maksymalna: 115km/godz.