



Oldtimer Club

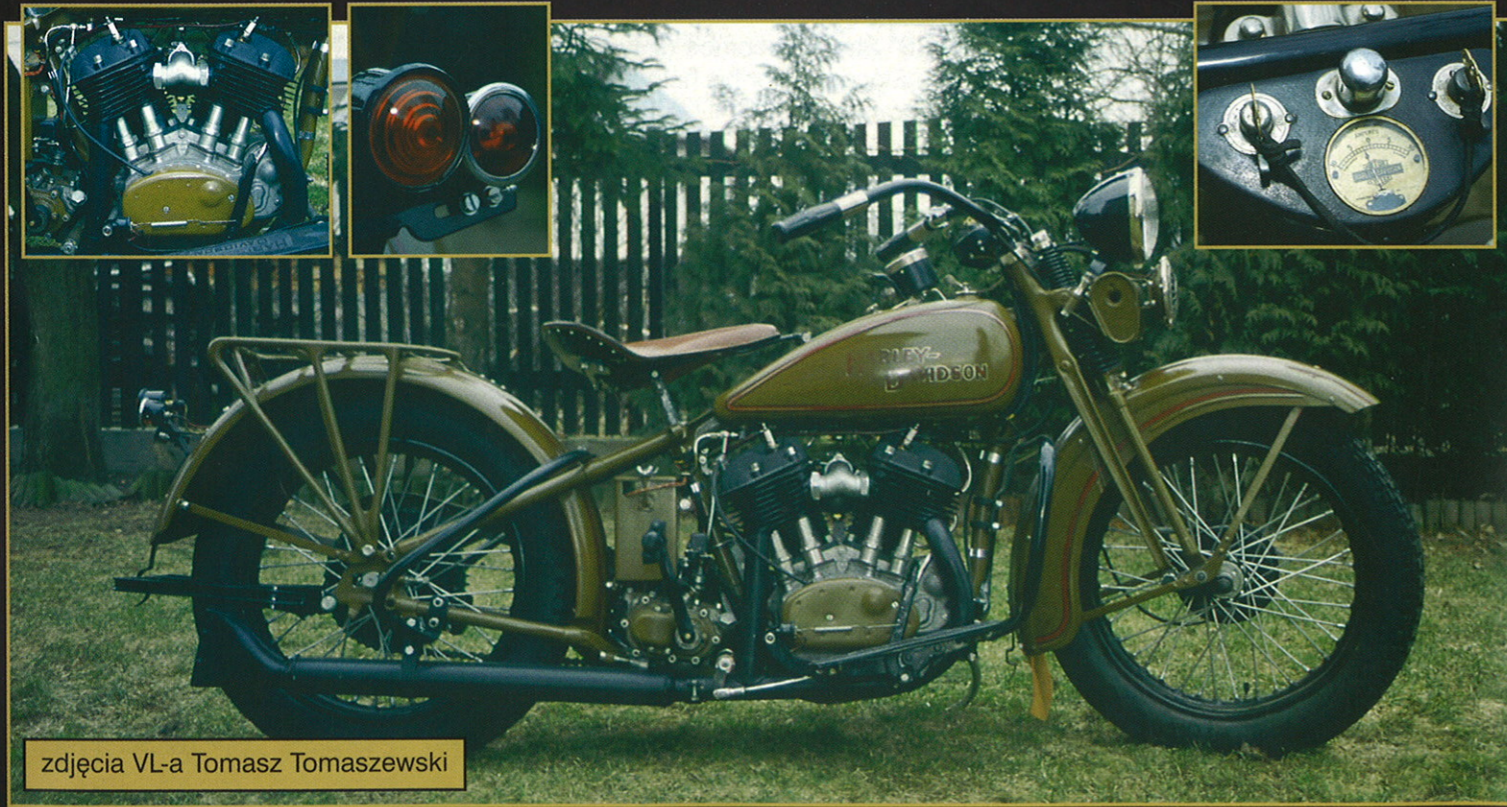
Biuletyn informacyjny klubu miłośników starych motocykli

Nr 12 lipiec 2003



Otwarcie sezonu w Kamieńczyku

w numerze :
Od Redakcji, Sprawy klubowe,
Bieszczady 2003, Mazury 2003,
Indian Scout 101, HD VL
Kamieńczyk i inne.



zdjęcia VL-a Tomasz Tomaszewski



Od redakcji.

Pisząc „wstępniaka” jeszcze nie wiem czy Biuletyn ukaże się na naszą letnią imprezę, czy dopiero na jesień. Przyczyna jest prozaiczna – brak tekstów. Nasze prośby o wsparcie w redagowaniu pisma poszły w próżnię, a kilku współpracowników, na których zazwyczaj można było liczyć, zaszyło się gdzieś w swoich sprawach. Szkoda, bo jedyne pismo w Polsce poświęcone wyłącznie zabytkowym Indianom i Harleyom ma przez to trochę chwiejną pozycję. I to nie z powodów ekonomicznych, które jak wiadomo najtrudniej rozwiązać. Jurek Krug drukujący po koleżeńsku „Oldtimera” wciąż nas wspiera. Gdyby nie pomoc z zewnątrz, niesiona przez Tomka Tomaszewskiego, było by jeszcze gorzej.

I znów na początek narzekanie, a zatem aby zrównoważyć nastrój należy odnotować pierwszą 101-kę, z serii kilku restaurowanych przez członków naszego klubu. Krzyśka Pedryca dzieło już jeździ ciesząc oczy i uszy. Po wspólnym wyjeździe w Bieszczady jestem pod wrażeniem.

Wybraliśmy nowe miejsce na jesienny rajd, przed nami letni zlot. Jest się czym cieszyć. Kilku z nas „zaliczyło” w maju Ukrainę. Między innymi o tych właśnie sprawach przeczytacie w niniejszym piśmie.

Suchego lata i jak najmniej godzin spędzonych w garażu życzy redakcja.



BIESZCZADY 2003

W długi majowy weekend wraz z Krzyśkiem na świeżo złożonej 101 i Robertem na Panheadzie pojechaliśmy w Bieszczady szukać miejsca na bazę jesiennej imprezy. Wola Michowa już się „przejadła” i zgodnie z założeniem postanowiliśmy przenieść się dalej w wyższe góry.

Mieliśmy w planach sprawdzenie kilku możliwości ale już po wizycie w pierwszym miejscu podjęliśmy decyzję. Nasz wybór padł na Jaworzec – nieistniejącą wieś w dolinie Wetliny. W miejscu niegdyś tętniącym życiem stoi obecnie samotna baczówka – schronisko będące własnością PTTK. Aby znaleźć Jaworzec musicie wziąć do ręki mapę turystyczną Bieszczad i szukać na północ od Kalnicy leżącej pomiędzy Cisną a Wetliną. Dojazd jest dość trudny, wyboistą drogą od obwodnicy kończąca się dość stromym podjazdem pod schronisko. Za to miejsce, na którym stoi baczówka jest wyjątkowo piękne. Standard pomieszczeń można określić jako „bieszczadzki”. Są tam pokoje cztero, dwu i wieloosobowe, łazienka z prysznicami i ubikacja. Cały budynek może pomieścić do trzydziestu osób. Lubiącym górskie klimaty powinno się tam spodobać. Ceny podobne jak w Woli Michowej a może nawet nieco niższe.

Dzierżawca schroniska zagwarantował, że ciepła woda jest zawsze i według naszej pobieżnej oceny całość odpowiada naszym wymaganiom zarówno pod względem standardu jak i ceny. Jeszcze raz podkreślę wyjątkowość tego miejsca niezwykle atrakcyjnego krajobrazowo. Myślę, że Jaworzec mógłby startować w konkursie dla najpiękniej położonych schronisk w Polsce. Dzięki przeniesieniu się w głąb Bieszczad otwierają się przed nami nowe możliwości zwiedzania zakątków dotychczas zbyt odległych od naszej bazy.

A zatem spotykamy się w czwartek wieczorem 23.10. w Jaworcu aby zażyć corocznej przyjemności toczenia się po najbardziej uroczych z polskich gór.

Wszystkie pytania, wątpliwości i uwagi proszę kierować na mój adres.

Na koniec przypominam o konieczności potwierdzenia uczestnictwa w rajdzie ze względu na ograniczoną liczbę miejsc i wymogi organizacyjne.

We wrześniu rozesłane zostaną imienne zaproszenia ze szczegółowym programem imprezy.

Do zobaczenia w Bieszczadach!

Erwin Gorczyca

Ukraina

Pomysł narodził się w Maradkach w ubiegłym roku. Krzyśiek Bierła przywiózł albumy ze zdjęciami z Czarnohory, które oglądaliśmy w deszczową noc pod jakimś daszkiem. A później przyszła zima i inne sprawy były ważniejsze od motocyklowych planów. Lecz wraz z wiosną temat powrócił. Wiadomo było, że jedziemy w połowie maja a poza tym specjalnie się nie umawialiśmy. Może to już taki nasz profesjonalny luz? A może lekceważenie wyjazdu za medzę? Z umówionej czwórki uczestników wypadł Robert Tyniecki, który w dniu naszego wyjazdu odbierał dopiero cylindry Panheada po szlifie. Zastąpił go Krzyśiek Szałkowski. Czyli jechaliśmy we czwórkę. Sprawca – Krzyśiek Bierła, Krzyśiek Pedryc i ja.

Przejazd przez granicę ożywił moje najgorsze wspomnienia z podłych komunistyczno enerdowskich czasów pomimo, że motocykle ułatwiły nam przejazd budząc zainteresowanie straży granicznej i celników. Znowu poczułem się jak podczas wyjazdów na zachód na początku lat 80. Ciekawe jak poczuł się K.Sz. który został cofnięty z granicy za brak wizy wymaganej od obywateli USA. Dwa dni walki o papier w Ukrainskiej ambasadzie w Warszawie nie dały efektu wobec czego pojechał do Odrzykonja gdzie oczekiwał na nasz powrót. A my przez Łuck, gdzie zatrzymaliśmy się u gościnnego Walentego Wakoluka podążaliśmy na południe w stronę Karpat. Walenty towarzyszył nam podczas całej podróży, dzięki czemu nie musieliśmy martwić się o stronę organizacyjną wyprawy. Naszym celem była Czarnohora a ściślej wieś Dzembronia – serce Huculszczyzny. Przed wyjazdem przewertowałem kilka książek (w większości polskich, przedwojennych przewodników) o tamtych stronach co rozbudziło moje oczekiwania. I rzeczywiście znaleźliśmy się w innym świecie. Huculi nazywani są Indianami Europy, co doskonale określa ich stosunek do rzeczywistości. Wrażenie tej indiańskości w słowiańskim wydaniu towarzyszyło mi nieodparcie podczas całego pobytu.

Ukraina to w moim odczuciu kraj pełen kontrastujących ze sobą zjawisk. Wspaniała przyroda w monumentalnych wymiarach i zakazy wjazdu w górskie rejony bez zezwoleń. Gościnni, szczerzy ludzie i atmosfera zagrożenia ze strony wszechwładnej milicji. Trochę jak u nas przed laty ale w większym stopniu. Z tamtej perspektywy Polska wydaje się krainą bezpieczną i spokojną. Choćby dlatego warto tam jechać.

Na pamiątkę przywoziłem kupioną od Huculów siekierę, trzy świerczki wykopane w Dzembroni (przyjęły się i rosną) i postanowienie, że kiedyś pojedę tam na dłużej.

Dziękuję wam koledzy za towarzystwo a tobie Walenty za roztoczenie nad nami opieki.

Erwin Gorczyca.



Sprawy Klubowe



Po trzymiesięcznej przerwie, oddajemy Wam kolejny numer biuletynu. Jak nigdy dotąd, będziemy się starali złożyć w/w egzemplarz na czas, tzn. na 1.08.2003r. Pomimo tego, że nastąpił czas wakacji i niektórzy z Was gdzieś powyjeżdżali, lub zajęci są pracą, zdążyliśmy się zmobilizować i wydać biuletyn na czas.

Przypadająca w tym roku 100-na rocznica firmy Harley-Davidson, zobowiązuje nasz klub do kolejnych wyzwań organizacyjnych. To już nasz piąty zlot, który organizujemy latem. Piękne położone Mazury sprzyjają organizacji zlotu w tym miejscu. Wielu uczestników poprzedniego rajdu obiecało przyjechać również i w tym roku, co potwierdza moją opinię o zlotach kameralnych i przestrzeganiu idei weterańskiej imprezy.

Rajd, który zamierzamy zorganizować, wchodzi już do tradycji naszych imprez. Jeżdżąc po pięknych widokowych trasach, chcemy przybliżyć Wam walory turystyczne tego regionu Polski.

Sezon 2003 rozpoczął się w pełni i odbyło się już do tej pory kilka ciekawych imprez motocyklowych, na których zapewne byli

członkowie naszego klubu. Nastąpił czas wyjazdów motocyklowych i odwiedzania giełd kolekcjonerskich, które dają nam możliwość skompletowania brakujących części.

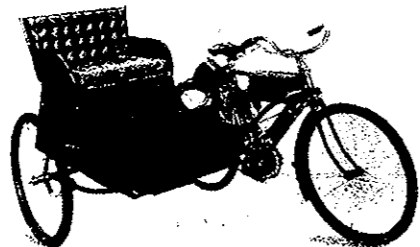
Nasze spotkanie klubowe w Kamieńcu, które miało miejsce w ostatnich dniach kwietnia, potraktowaliśmy jako rozpoczęcie sezonu 2003. Impreza niezwykle udana, dzięki gościnności i ogromnemu zaangażowaniu Uli i Adama Przybylskich, którzy byli gospodarzami wieczornego przyjęcia. Jeszcze raz chcę Wam serdecznie podziękować za miłą atmosferę jaką stworzyliście, razem przyjmując całą naszą grupę.

Mam nadzieję, że rajd mazurski będzie równie ciekawy jak nasze spotkanie kwietniowe.

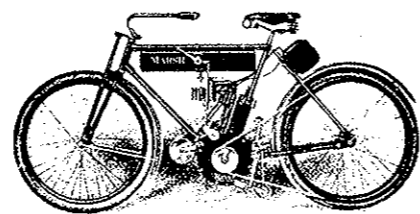
Do zobaczenia w sierpniu.

K. Pedryc

1905 Motor Cycle Review



THOR CONVERTIBLE SIDE CAR.



MARSH MOTOR CYCLE. PRICE \$145.00.

Tomasz Tomaszewski

„Żywioł”

(fragment opowiadania)

Po przeszło półtora tysiąca kilometrów wykonanych przez minione dni, ostatni odcinek należał już bezwarunkowo do przyjemności. Zapowiadająca deszcz, przyjemnie zimniejsza od dotychczasowej aura, dawała odpoczynek, jakiego nie można zaznać przebywając w nieprzerwanym upale. Nieznaczna zmiana pogody miała też inny pozytywny oddźwięk: czuć było, iż rytmicznie mrużący silnik nie pracował z wysiłkiem. Panujący chłód pozwalał na ożywienie maszyny, która dawno nie miała możliwości na szybszą jazdę. Temperatura wpływała na to, iż przeszło sześćdziesięcioletni motocykl z werwą, niezmienną siłą, dostojnie, a jednak szybko, z młodzieńczym zapałem wpisywał się w niezliczone zakręty wąskiej, mało uczęszczanej drogi. Szybkiej jazdy nie ograniczało nawet obciążenie motocykla podróżnym workiem, który przytroczony do bagażnika zwieszał się ociężałe po obu stronach.

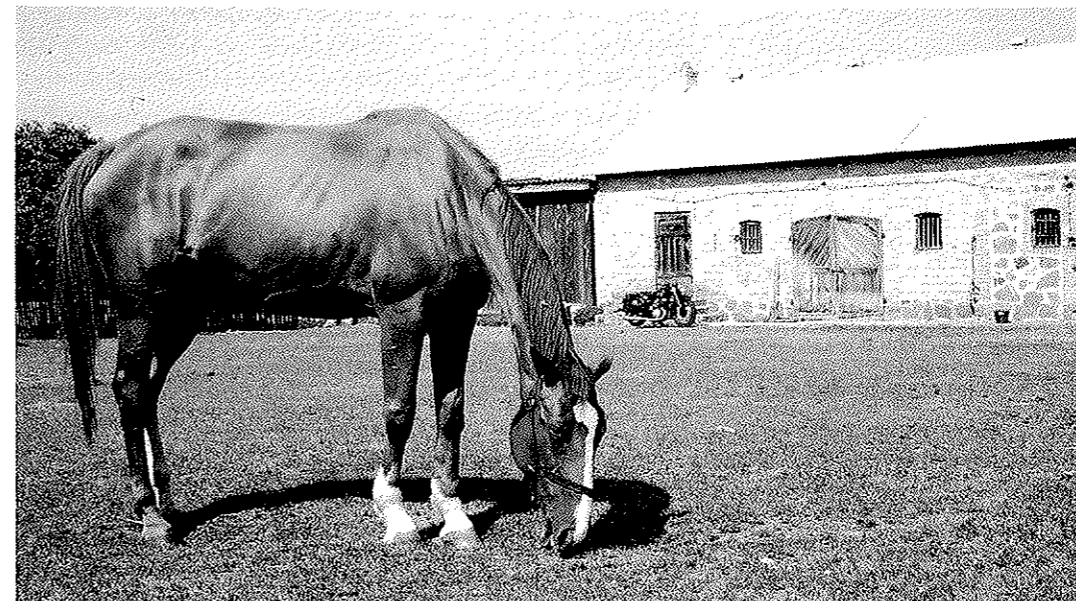
Droga wiodła przez niezmiernie, nawet pomimo zaskrajającego postępu cywilizacji, dzikie lasy; zaorane po niedawnych żniwach pola, pokazujące gdzieś tam ciemną zielenią kartofliska; nieliczne mijane wioski o prostych w kształcie, zachwycających oko zabudowaniach, które wtapiając się w pejzaż wydawały się istnieć tu zawsze, bez których piękno dzikości, prostoty, apoteozy wolności i obcowania z naturą nie miałyby takiego charakteru, jaki przywykliśmy postrzegać.

Chłód panujący w lesie przenikał przez ciężkie skórzane

ubranie. Zimnym strumieniem omiatał twarz. Naciągające ciemnopurpurowe chmury zwiastowały nadejście deszczu. W powietrzu czuć było wilgoć. Niezwykle silny zapach lasu: żywicy, grzybów, mokrego drewna, od czasu do czasu pojawiającego się od strony morza podmuchu wiatru mieszały się z wątlą wonią rozgrzanego jeszcze asfaltu, ulatującym w nieznanne ciepłem silnika.

Kręta droga o gładkiej powierzchni zdawała się przecinać pola, odgradzając płony swą wstęgą. Chowała się pomiędzy drzewami gęstego lasu, kusząc jadącego człowieka do zanurzenia się w wąskim tunelu. Pomimo wysokiej prędkości silnik spokojnie pracował, jakby ciesząc się z uroku krajobrazu rozmawiał z kierowcą, opowiadając mu swoje wrażenia. Pokonując wzniesienia wyższymi obrotami dawał znać, że to, co robi nie jest wysiłkiem, ale przyjemnością, jaką dostarcza właścicielowi, który wprawna ręką prowadzi pojazd. Ale prowadzi nie zwyczajnie, mechanicznie i beznamiętnie, ale z największą delikatnością i czułością, jaka należy się nie tyle wiekowemu pojazdowi, co wiernej, cichej, spokojnie delikatnej i czulej kochance, którą należy szanować i chwalić. Opiekować się i czcić. Para kierowca i motocykl wydaje się tworzyć jedność, która nie tylko wspólnie przemierza długi dystans, proste, tunele przyjemnie ciemnych i chłodnych lasów, zakręty, ale która razem wychyla się w przechyle wiry, wspólnie zmagając się z nierównościami drogi, zmęczeniem i warunkami atmosfery, czy wreszcie odpoczywa pod parasolem liści rytmicznie falującego na wietrze drzewa. Związek niezrozumiały, nie mający nic a nic ze znamion związków międzyludzkich, zakrawający jednak o granice wzajemnego porozumienia, zaufania i szacunku. Trwały, choć logicznie niezrozumiały.

Koła nieznacznie podskakując toczyły się po wyblakoszarej wstędze asfaltu. Kierowane spokojnie, ale stanowczo wybierały najlepszy tor jazdy. Omijały nierówności, powstałe w czasie odległych już mrozów dziury, nawiewany przez wiatr piasek, leżące na drodze gałęzie. Przemykały obok licznie gromadzących się na jezdni owadów, cierpliwie pracujących robaków czy też różowych gąsienic, majestatycznie wyginających swoje drobne zezwłoki. Na widok huczącego samojazdu podry-



wały się do lotu ptaki. Polne myszy chowały się w trawach pobocza, by po chwili powrócić na nagrzaną przez słońce drogę. Nieliczne króliki stawały zaciekawione widokiem samotnego pielgrzyma, później w pośpiechu uciekały. Pasące się na polach majestatyczne krowy i zgrabnie poruszające się konie odwracały głowy nastawiając uszu, szerzej otwierając ciemnobrązowe, ciekawe, ciepłe i mądre oczy, by możliwe najlepiej poznać przybysza, który na chwilę pojawia się w ich monotonnej egzystencji.

Za zakrętem drogi, wybierającej w tym miejscu z lasu, ukazała się wioska. Deszczowe chmury zniknęły całkowicie pozostawiając daleko nad lasem. Głuchym dźwiękiem koła dawały znać o brukowanej kostce, na jaką zamieniła się w tym miejscu droga. Szare, wypukane deszczem kamienie prowadziły motocyklistę. Pofalowane zakręty wydawały się powstrzymywać pielgrzymów, chcąc pokazać zakamarki miejscowości, jej tajemnice, zapraszając przyjezdnych do zatrzymania się tu na dłużej. Furgot współpracujących z podłożem kół oznajmiał mieszkańcom o nieznanym gościu. Spokojny obraz wsi, zamysłonych budynków, wiekowych sosen rzadko rosnących wzdłuż drogi, zmęczonych pracą ludzi chowających się za płotami zagród, stłumionego sierpniowego ciepła zaczynał się i kończyć wraz z brukiem. Na każdym jego końcu, wyznaczając obszar ludzkiego skupiska, czekał z dobrym słowem przydrożny krzyż.

Tuż za wioską skończyła się wstęga bruku. Ustał monotonny stukot kół toczących się po nierówno poukładanych

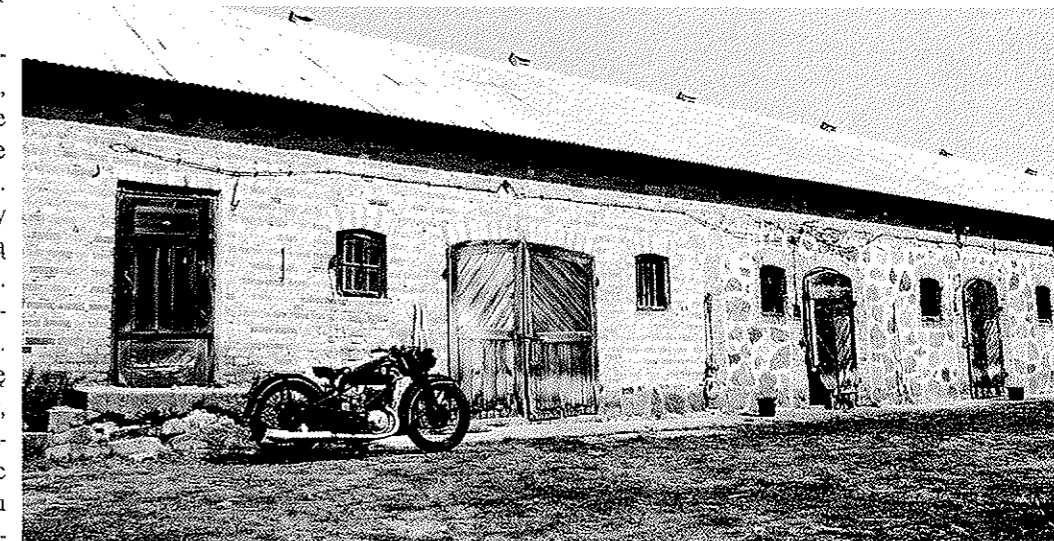
kamieniach. Kierowca popatrzył jeszcze na zmurszały krzyż: prosty, ale prześlicznie komponujący się z wysokimi kępami wysuszonej trawy. Powoli dodał gazu słuchając jak silnik wchodzi na coraz wyższe obroty, od niskiego tubalnego dźwięku do coraz wyższych tonów. Nie przemęczając silnika zmienił bieg na wyższy, odkręcił ponownie manetkę gazu i, ściskając nogami zbiornik paliwa, złożył się w prawym zakręcie. Tuż za łukiem ukazała się nieokiełznana przestrzeń drogi wiodącej wśród pofalowanych pól uprawnych, rosnących to tu, to tam kępek drzew, małych z takiej perspektywy domostw czy wreszcie ciepłego w swej zieleni lasu.

Było pusto.

Popołudniowy chłód oznaczał bliski koniec dnia. W płytkich dolinach horyzontu pojawiać się zaczęły zwiastuny wieczornej mgły. Owady wyraźniej niż dotychczas odbijały się od pędzącego pojazdu. Kierowca jeszcze mocniej usadowił się w siedzeniu, pewniej chwycił kierownicę, nieco pochylił się do przodu, by zmniejszając powierzchnię oporu, ulżyć pojazdowi i płynnie, niemniej zdecydowanie, przyspieszyć. Dobywający się z dołu pomruk

silnika zmienił nieco barwę, pojazd posłusznie zwiększył prędkość, jakby czując zmęczenie chciał szybciej osiągnąć cel podróży. Miętko-basowy dźwięk dochodzący z dwu potężnych tłumików rozkładał się równomiernie na polach. Po chwili słychać było z daleka jedynie cichą rytmiczną pracę silnika, która, jak bzyczenie odlatującej daleko muchy, cichła.

Mocniej niż dotychczas można było odczuć zimno.



Jedynie goniący do celu kierowca ze swoim motocyklem stanowili źródło życia, ciepła, które odchodzą bezpowrotnie. Nieśmiało zdobywające wieczorny półmrok światło reflektora, stłumiony dźwięk silnika i unoszący się tuż nad ziemią wątlą zapach spalin z każdą chwilą rozmywały się. Zbliżał się wieczór. Ostatnie wspomnienie samotnie podróżujących oddalało się za horyzontem lasu, pól, wstęgi zakrętów.

23.III.2003

tekst i zdjęcia Tomasz Tomaszewski

Jeźdźcę 101-ką

Jak mówi stara opinia „Indianowców”: „kto raz wsiądzie na 101-kę, już nigdy z niej nie zrezygnuje”. Jest w tym stwierdzeniu coś prawdziwego. Spytacie dlaczego? Przede wszystkim za sprawą niesamowicie klasycznej linii, idącej w parze z bardzo nowoczesną, jak na lata dwudzieste, konstrukcją. A praca silnika?. Przyciągnie uwagę nawet najbardziej wytrawnego znawcy tematu motocyklowego.

Po zmianach, jakich dokonał konstruktor 101-ki Charles B. Franklin, nowy model Indiana nabrał rasowej sylwetki, robiącej na wielu wrażenie ścigacza. Choć było w tych latach wiele szybszych motocykli, jednak to właśnie 101-ka ma w sobie coś charakterystycznego i przyciągającego uwagę każdego motocyklisty.

Ja również, od samego początku byłem pod wrażeniem jej uroku i choć opinię swą staram się wyrażać ostrożnie, to w tym przypadku, z jazdy na jazdę utwierdzam się w pozytywnej opinii. Artykuł ten da Wam możliwość oceny moich spostrzeżeń odnośnie eksploatacji tego motocykla, ale najpierw opowiem o tym co ujęło mnie najbardziej, gdy po raz pierwszy zobaczyłem 101-kę.

Przed kilkoma laty, kiedy istniał jeszcze klub „Riders of Poland” którego byłem członkiem, na letni zlot do Wenecji przyjechał duży facet na pięknym Indianie. Jak się później okazało była to 101-ka. Wspaniała sylwetka, doskonale dobrane proporcje, ciemno wiśniowy kolor, oraz nieskazitelna praca silnika, robiła wrażenie na każdym z oglądających. Pomimo tego, że nie zrobiłem żadnego pamiątkowego zdjęcia, na długie lata zostawiłem w swej pamięci ten niesamowity obraz. Coś mnie wtedy zainspirowało w kierunku Indiana i już za rok przyjechałem na zlot swym pierwszym wojskowym modelem 741. Jednak w marzeniach wciąż pozostała nieosiągalna 101-ka, z jaką spotkałem się na owym zlocie.

Nie byłoby w tym nic nadzwyczajnego gdyby nie fakt, jaki miał miejsce przed laty na opisywanym zlocie, gdzie w roli głównej wystąpił właśnie Indian Scout 101. Przedpołudniową sielankę zakłóciły pokazy szybkiej jazdy tzw. „wyścigi dwójek”. Ryk silników ściągnął na pobliską, szutrową bieżnię stadionu chyba wszystkich, chcących obejrzeć ciekawą rywalizację. Regulamin zawodów przewidywał, że osoba wygrywająca swój wyścig przechodziła do dalszego etapu. Wśród wielu nowoczesnych Harley-Davidsonów pokazało się nawet kilka weteranów, chcących zmierzyć się z „górniami”. Po kolejnych wyścigach, z pośród oldtimerów wyznili się jeden lider jeżdżący na H-D VL 1200cm, rocznikowo z początku lat 30-tych. Oczywiście na zlocie był tylko jeden przedstawiciel Indiana, legendarna 101-ka, którą każdy chciałby ujrzeć w akcji. Po długich namowach kolegów, właściciel 101-ki dał się w końcu namówić do konfrontacji z Harleyem i wkrótce oba motocykle stanęły na linii startu. Olbrzymi Niemiec ważący około 120 kg, siedzący na niezbyt dużym motocyklu, nie

wzbudzał dużych nadziei wśród widzów. Przekrzykujący się tłum gapiów skandował imiona obu kierowców. Był to chyba najlepszy i najbardziej emocjonujący wyścig tych zawodów. Dwie firmy rywalizujące od lat, stanęły do bezpośredniej konfrontacji. Oba motocykle dziełem przypadku były z tej samej epoki, różniły się tylko pojemnością silników, Harley – 1200 cm, a Indian 750 cm. Łączyło ich jedno, chęć wygrania i udowodnienia swojej wyższości.

Duże obroty obu silników i maksymalna koncentracja kierowców, trzymających lewe nogi na pedałach sprzęgła. Starter macha chorągiewką...wystartowali!. Teoretycznie cięższy motocyklista, dosiadłszy Indiana nie dał żadnych szans swojemu rywalowi, wygrywając z Harleyem o dobrych kilka metrów, na 80 metrowym odcinku wytoczonym przez organizatorów. Wielkie owacje i brawa, których nie szczędzili nawet zagorzali sympatycy Harleya, przywitały powracającego zwycięzcę. Oczywiście niedoścignionym bohaterem tej rywalizacji, pozostał w mojej pamięci nieduży wiśniowy Indian. Zbudowany z cienkich rurek, o niedużym podramowym zbiorniku paliwa, na którym widniał złoty napis: INDIAN SCOUT.

Tak się zaczęła moja przygoda z Indianem. Minęło kilkanaście lat pracy, planów i zbieractwa, bym mógł wreszcie dosiąść własnej 101-ki. O wrażeniach i spostrzeżeniach z jazdy tym ciekawym motocyklem chciałbym Wam teraz opowiedzieć.

Jeżdżąc różnymi amerykańskimi weteranami zauważyłem, że każdy posiada inne parametry i nie można ich porównać z opisywanym Indianem. Uwierzcie mi jednak, że pierwsza jazda 101-ką wywołała we mnie mały dreszczyk emocji. 20- konny silnik, przy małej masie motocykla (bo tylko 167 kg), jest optymalną proporcją dobraną przez konstruktorów. Rozruch motocykla jest dosyć prosty. 1-ssanie, 2-start i motocykl pracuje. Zapłon iskrownikowy ma to do siebie, że przy dotknięciu kopniakiem i obroceniu się wału, powoduje uruchomienie motocykla. Jednak daje się zauważyć, że stopień sprężania jest dosyć wysoki i należy umiejętnie podejść do tej czynności, bo w przeciwnym razie motocykla można po prostu nie przekopać. W przeciwieństwie do WL-ki, wrażenie jest zupełnie inne.

Już od samego początku zauważyłem, że motocykl ten będzie mi odpowiadał. Lubię dynamiczną i zdecydowaną jazdę, a jeśli warunki na drodze pozwalają na to, aby troszeczkę odkręcić, bez wahania to czynię. Prowadzenie 101-ki zrobiło na mnie pozytywne wrażenie. Nisko zawieszony silnik, w podwójnie zamkniętej ramie, pozwala na jazdę, która budzi zaufanie kierowcy. Ułożenie rąk na dosyć szerokiej kierownicy, oraz zwarta sylwetka kierującego, pozwala na szybką jazdę. Motocyklista po kilku kilometrach jazdy czuje się bezpiecznie i nabiera zaufania do maszyny. 101-ka jest jednym z lepiej „trzymających się drogi” motocykli jakimi kiedykolwiek jeździłem. Daje się

idealnie prowadzić na zakrętach, co wypróbowałem na bieszczadzskich serpentynach. Nigdy nie próbowałem jazdy na w pełni odkręconej manetce gazu. Niestety sztywny tył i dosyć nierówna droga uniemożliwiły mi taką próbę. Zauważyłem jednak, że przy „stówie” motocykl zaczyna lekko drzeć, a stopy zaczynają zjeżdżać z podestów. Zawieszenie natomiast traci kontakt przy nierównościach drogi. Wniosek nasuwa się sam. Na naszych drogach, lekki motocykl zachowuje się przy dużych prędkościach jak gumowa piłeczka rzucona na beton.

Co do hamulców, przy niezbyt dużej masie motocykla, daje się zauważyć, że tylny hamulec taśmowy jest dużo lepszy od przedniego. Ten zaś pomimo nowszej konstrukcji, ma procentowo dużo mniejszy kontakt z powierzchnią cierną, jak w przypadku tyłu. Droga hamowania przy prędkości 80 km/h to mniej więcej 40-50 m. Ogólnie mówiąc, należy bacznie uważać na drodze o dużym natężeniu ruchu, bo można zaliczyć tzw. „dzwona”.

Jeśli chodzi o zużycie paliwa, jest zbliżone do WL-ki, czyli od 6 do 7 litrów. Przy równej jeździe na trasie, zużycie może ulec zmianie i obniżyć się znacznie. Zauważyłem jednak, że 101-ka, jak również mój większy Indian Chief, w

porównaniu do innych Harleyów podobnej pojemności, wytwarzają o wiele większą temperaturę silnika. Stąd pasowania tłoków, aby uniknąć zatarcia są o wiele większe, a niżeli w Harleyu.

Z rozmów, które przeprowadziłem za granicą wśród długoletnich użytkowników 101-ek dowiedziałem się, że są to motocykle w pełni nadające się do turystyki i użytkowania na co dzień. Ich walory turystyczne nabierają jeszcze większego znaczenia po zamontowaniu bagażnika i toreb skórzanych. 101-ka staje się wówczas rasowym weteranem, z możliwością zabrania w podróż wielu niezbędnych rzeczy.

Nie wiem, czy po tym krótkim artykule byłem w stanie przekonać Was do tego legendarnego motocykla, który wyprzedził swoją epokę pod wieloma względami. I choć poświęciliśmy już wiele czasu i miejsca, pisząc w naszym biuletynie kolejne artykuły na jego temat, zawsze będę uważał, że 101-ka zasługuje na to w zupełności.

Do zobaczenia na trasie.

Krzysiek Pedryc



INDIANIE GÓRĄ ?

Od momentu powstania w naszym klubie sekcji Indianowskiej, zastanawiam się nad wzrostem dominacji tejże. Sekcja Indian skupia w swoich szeregach gro władzy naszego klubu i coraz bardziej wzmacnia swoje szeregi.

W czasie rozpoczęcia sezonu 2003 w Kamieńczuku przybył jej, za przeproszeniem, nowy członek. Jest nim Robert Gałęski z Ostrowa Wielkopolskiego, właściciel pięknego i okazałego Indiana Chief'a model 1941. Szczególną uwagę zwraca pieczołowitość odrestaurowania tej maszyny. Z zapartym tchem, obserwowałem też możliwości techniczne i trakcyjne tej wspaniałej maszyny. Pojemność silnika 1200 cm, sprzęgnięta z 3- biegową, bardzo prostą skrzynią, produkowaną od 1920 do 1953 roku, daje Indianowi niezwykłą chyżość. Potężny moment obrotowy i bardzo elastyczne przełożenia, umożliwiają nawet ruszanie z 3 biegu, a z jedynki pisk tylnej nie jest niczym dziwnym. Robert włożył 2 lata i niezłą kupkę kasy, ale efekt jest tego wart.

A więc wzywam brać harleyowską naszego klubu. Nie dajmy się Indianowcom. Wzmocnijmy wysiłki w restaurowaniu nowych egzemplarzy HD. Niech nie obrastają w czerwone pióropusze. A poza tym żyjmy w zdrowiu i zgodzie, czego sobie i Wam życzę.

Z pozdrowieniami Sisi

MAZURY 2003

RAJD MAZURSKI „KOSEWO”

W dniach 1-3 sierpnia b.r. odbędzie się organizowany przez nasz klub rajd, prowadzący malowniczymi drogami Pojezierza Mazurskiego. Termin zlotu został tak dobrany, aby nie kolidował z tegorocznym Indian Interrally, które odbywać się będzie tydzień wcześniej w Danii. Liczymy, że choć kilku uczestników tej imprezy zagości także na naszym Rajdzie. W tym roku miejscem spotkania i zarazem zakwaterowania będzie kompleks wypoczynkowy o nazwie „Country House”, położony w miejscowości Kosewo przy drodze krajowej nr 16 pomiędzy Mragowem a Mikołajkami. Tutaj do naszej dyspozycji będziemy mieli do wyboru bezpłatne pole namiotowe bądź hotel w cenie ok. 50 zł od osoby. Za sprawne zorganizowanie zlotu, tj. zaplecza gastronomicznego, higienicznego oraz zabezpieczenie terenu zlotu przyjął odpowiedzialność właściciel obiektu. Wierzymy że wszystko przebiegać będzie sprawnie i bez niespodzianek. Uczestników zlotu witając będziemy na miejscu w piątek o dowolnej porze. Jak co roku impreza przeznaczona jest głównie dla motocykli H-D, Indian oraz Sokół, jednak zapraszamy także naszych znajomych na motocyklach innych marek. Miłe widziani będą uczestnicy, którzy zechcą przyjechać na Rajd z rodzinami. Oczekujemy, że dzięki temu podobnie jak w latach poprzednich, nasza impreza stanie się okazją do wspólnej zabawy i miłego spędzenia czasu w gronie znajomych. Na miejscu poza innymi atrakcjami w piątek i w sobotę przewidujemy muzykę „na żywo”.

Zasadnicza część rajdu rozpocznie się w sobotę po śniadaniu. Wszyscy uczestnicy zostaną wyposażeni w mapkę orientacyjną. Trasa została tak zaplanowana, aby maksymalnie zaprezentować walory widokowe oraz turystyczne okolice. Wyruszymy z Kosewa i pojedziemy pętlą prowadzącą przez miejscowości Ukta, Ruciane-Nida, Wierzba, by po przejechaniu około 70 km powrócić do miejsca zakwaterowania. Dla tych, którym trasa wyda się zbyt krótka, służymy pomocą przy wyborze trasy dodatkowej. Gwarantujemy, że atrakcyjnych tras nie zabraknie. Podczas pokonywania zasadniczej pętli Rajdu, przewidziana jest też przeprawa promem przez jezioro Beldany, co powinno stanowić dodatkową atrakcję. Po drodze przewidujemy także postoje w wybranych punktach trasy. Po powrocie do naszej bazy odbędzie się oficjalne zakończenie rajdu połączone z wręczeniem nagród w wybranych kategoriach, po którym zapraszamy na wspólne biesiadowanie.

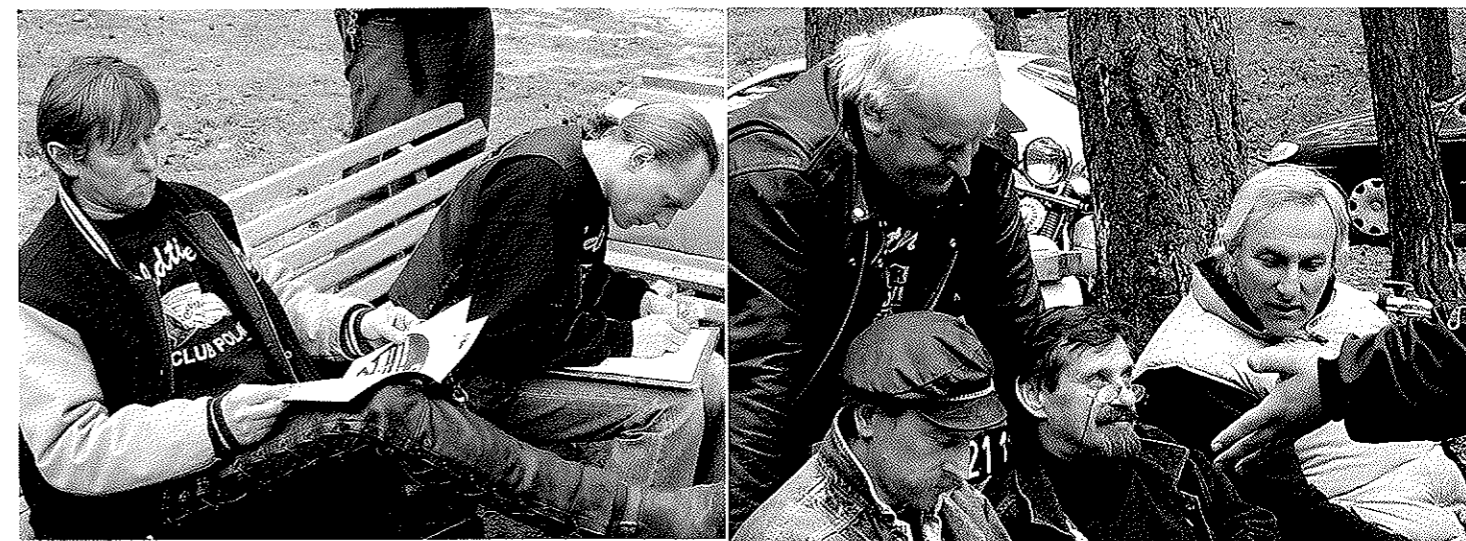
Zapraszamy wszystkich zainteresowanych życząc „szerokiej drogi”.

Cena uczestnictwa w rajdzie wynosząca 80 zł obejmuje kolację, 2 śniadania oraz znaczek zlotowy.

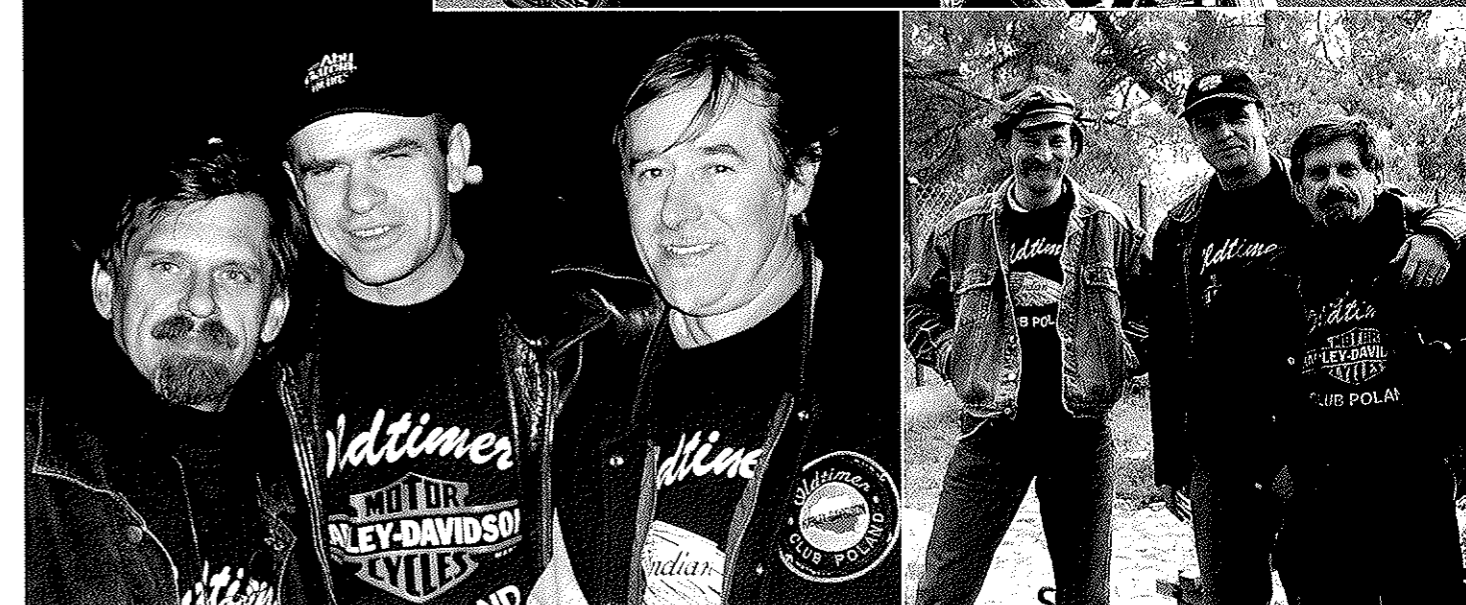
Wojtek Wojtanowski



O czym szepczą Harley'e?



Kamieńczyk - sezon 2003 uważam za otwarty!



Harley-Davidson VL 1930r
Zasmakuj w oliwce..

VL 1200

Tomasz Tomaszewski

„Motocykl, jak każda inna maszyna, aby działał sprawnie, wymaga starannej opieki i pewnej umiejętności w obchodzeniu się z nim” – mówiły pierwsze słowa instrukcji wydanej w Polsce specjalnie dla użytkowników VL'a.

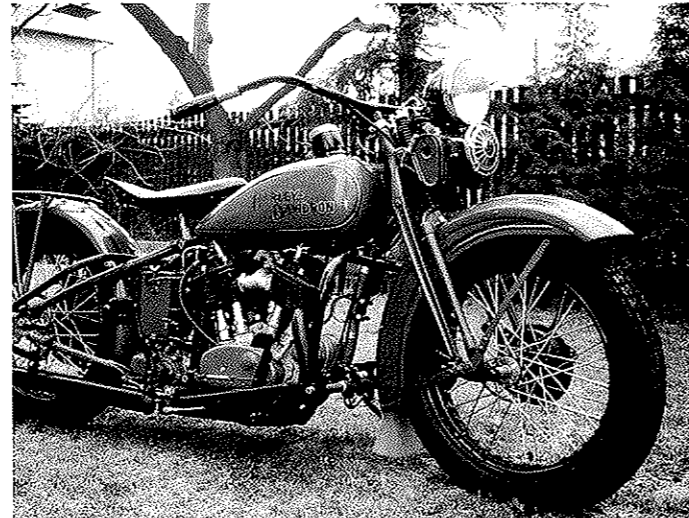
VL -nowa seria motocykli z Milwaukee powstała nie tylko z konieczności odmłodzenia dotychczasowej gamy modeli Harley-Davidson'a, podniesienia podupadającego nieco poziomu technicznego pojazdów tej marki, ale również jako delikatnie spóźniona odpowiedź na Indianowskiego Scout'a.

Pierwsze egzemplarze nowego modelu powstały na kilka dni przed przyczyną olbrzymiego kryzysu finansowego –krachem na Wall Street. Szczęśliwy zbieg okoliczności polegał na tym, iż VL został w miarę dobrze przygotowany konstrukcyjnie i technologicznie. Testy i pierwsze poprawki powstały na tyle wcześniej, że konstrukcja nie nosiła znamion oszczędzania, ograniczania kosztów do minimum. Ogromny deficyt nie zastał więc nowej konstrukcji w powijkach. Wyprodukowana już była pierwsza seria motocykli przeznaczonych na rok 1930.

Nowy motocykl nie na darmo nazywany był „nowym”. Doświadczenia pozyskane przez ostatnie niemal trzydzieści lat pozwalały na ocenę dotychczasowych sukcesów i niedociągnięć. Wprowadzany po raz pierwszy w 1930 roku model obarczony był więc piętnem, rzutuającym na jego formę.

VL miał spełniać kilka podstawowych założeń. Prostota wraz z wyrafinowaniem technicznym, niezawodność, funkcjonalność, trwałość to tylko niektóre z nich. Na tej podstawie powstała konstrukcja oparta na zupełnie nowej rurowej ramie, zmienionym silniku z odejmowanymi głowicami, nowym sprzęgle. Dolnozaworowa jeszcze jednostka napędowa o pojemności 74 cu. in. sprawiała, że nowy Harley wyjątkowo dobrze nadawał się do jazdy turystycznej. Ale jakie były koleje losu VL'a...?

Zakładany idealizm przyćmiony został przede wszystkim krachem gospodarczym, kiedy to twór luksusowy nie miał szans opanowania rynku. Nie dość tego, okazało się, iż wprowadzone zmiany nie były do końca korzystne. Za małe koło zamachowe, nieodpowiednie sprężyny zaworów, mankamenty ramy sprawiały, że maszyny dostarczone już sprzedawcom musiano niezwłocznie poddawać serwisowi. Nie było to nowiną dla wytwórni H-D; nie pierwszy, a na pewno nie ostatni raz wynikały problemy techniczne nowowprowadzanych motocykli. Na szczęście udało się. Zastój sprzedaży, późniejsze zwolnienia pracowników i cięcia produkcji dały czas na naprawę błędów. Lata kryzysu wskazały potężnej i utytułowanej, a więc i stabilnej finansowo firmie jedno z rozwiązań deficytu: w 1932 roku na podstawie umowy licencyjnej sprzedano VL'a do Japonii, gdzie otrzymał nazwę Rikuo. Gdy przyszła długo oczekiwana odwilż, zaprezentowany pod koniec 1929 roku VL miał już swoją klientelę, dla której stanowił synonim motocykla nie tylko użytkowego, ale głównie turystycznego, a o to przecież chodziło.



Kolejne lata po wyjściu z zapaści gospodarczej wyznaczały świetlaną przyszłość przed serią VL, do tego stopnia, że stał się on najlepiej sprzedającym się motocyklem z silnikiem o dużej pojemności. Rozliczne wersje rozwojowe, niemal trzydzieści odmian modelu w różnorodnym wykonaniu i przeznaczeniu (patrz tabela) świadczyły niewymownie o tym, co przedstawiał sobą VL. Kres linii nastąpił wraz z wprowadzeniem następcy VL'a - modelu serii „U” i oczywistej dominacji najnowocześniejszego z gamy, a mianowicie EL „Knuckle”. Tak po sześciu sezonach, poważnie konkurujący z tanimi wówczas samochodami VL, ostatecznie zszedł z programu produkcji. Ale czy zapomniiano o nim? Otóż nie. Wszelkie oznaki na ziemi, ta rzeczywiste, jak też wirtualne wskazują na to, że niemłody już ród motocykli VL nie zszedł z firmamentu zainteresowań. Świadczą o tym nie tylko jeżdżące egzemplarze tego modelu, ale również liczne kluby z całego świata, wymieniając ostatecznie wydawnictwa monograficzne i wiele, ale to wiele stron internetowych poświęconych wyłącznie temu motocyklowi.

Przedstawiany motocykl powstał w 1930 roku i odpowiada swoim stanem i wyposażeniem egzemplarzowi fabrycznemu. Malowanie egzemplarza wskazuje, iż należy do wcześniejszych wersji; wraz z rozwojem kolorystykę zmieniano sukcesywnie, zaprzestając bazowania na kolorze oliwkowym, na rzecz bardziej wymyślnych barw. Skupić należy uwagę na sposobie, w jaki lakier wraz ze szparowaniami został postarzony. Cała reszta, tzn. silnik, podwozie wraz z nieodzownym image pojazdu jest Wam doskonale znana. Wszak to kwintesencja potomków spółki panów Davidsona i Harley'a, a o niej mówić wiele nie trzeba: przedstawia i broni się sama.

Motocykl odrodził się dzięki zabiegom Oldtimer Service Krzysztofa.

Tabela 1. Produkcja modeli Big-Twin w latach 1930-36

Model	Lata produkcji	Opis (wszystkie modele z silnikami 74cu.in. z wyjątkiem wymienionych)
V	1930-33	Niski stopień sprężania, solo
VC	1930-33	Wzmocniony, niski stopień sprężania, żeliwne tłoki
VCE	1933	Niski stopień sprężania, tłoki ze stopu magnezu
VCR	1931-33	Obniżony stopień sprężania, przełożenia drogowe (wydłużone przełożenia)
VD	1934-36	Niski stopień sprężania, solo
VDS	1934-36	Niski stopień sprężania, wózek boczny
VDDS	1935	80 cu.in., niski stopień sprężania, wózek boczny
VE	1933	Model V z tłokami ze stopu magnezu, solo
VES	1933	Model V z tłokami ze stopu magnezu, wózek boczny
VF	1933	Niski stopień sprężania, tłoki żeliwne, solo
VPD	1934-36	Niski stopień sprężania, tłoki żeliwne, solo, wzmocniony
VFDS	1934-36	Niski stopień sprężania, tłoki żeliwne, wózek boczny, wzmocniony
VFH	1936	80 cu.in., niski stopień sprężania, tłoki żeliwne, solo
VFHS	1936	80 cu.in., niski stopień sprężania, tłoki żeliwne, wózek boczny
VFS	1933	Niski stopień sprężania, tłoki żeliwne, wózek boczny
VH	1936	80 cu.in., niski stopień sprężania, solo
VHS	1936	80 cu.in., niski stopień sprężania, wózek boczny
VL	1930-33	Podwyższony stopień sprężania, solo
VLD	1933-36	Podwyższony stopień sprężania, solo sport
VLDD	1935	80 cu.in., solo VLDJ 1935 Sportowy, solo
VLE	1933	Model V z tłokami ze stopu magnezu
VLH	1936	80 cu.in., podwyższony stopień sprężania, solo
VLM	1930-31	Podwyższony stopień sprężania, iskrownik, solo
VM	1930-31	Niski stopień sprężania, iskrownik, solo
VMG	1930-31, 1936	Niski stopień sprężania, iskrownik, solo
VMS	1930-31	Niski stopień sprężania, iskrownik, wózek boczny
VS	1930-33	Niski stopień sprężania, wózek boczny
VSR	1931-32	Niski stopień sprężania, wózek boczny, na rynek Japonii

Tabela 2. Ważniejsze zmiany techniczne modelu wprowadzane w przeciągu lat produkcji:

lata	Wprowadzone zmiany
1930	Blokada kierownicy, modyfikacje sprzęgła, silnika, sprężyn zaworowych, koła zamachowego, skrzyni biegów, malowania, pierścieni cylindrów, ramy
1931	Wyłącznie pojedyncze reflektory, nowa osłona filtra powietrza, bieg wsteczny
1932	Kolorystyka, wydech, modyfikacje silnika, sprzęgła, skrzyni biegów, wprowadzenie „gmoli”
1933	Koniec koloru oliwkowego, pięć schematów malowania, nowe cylindry dla modeli o średnim stopniu sprężania, kolektor dolotowy w kształcie „Y”, nowy gaźnik Linkert wypiera Schebler'a
1934	Nowe błotniki, skrzynia z biegiem wstecznym (opcja), koła 18”, lampa stopu
1935	Silnik 80cu in., modyfikacje: gaźnika, pompy oleju
1936	Nowy wizerunek, modyfikacja: cylindrów, czterobiegowa skrzynia biegów

Materiał wykonano na podstawie monografii:

„Harley-Davidson 1930-36 BIG TWINS” Steve Slocombe (steve@vlheaven.com)

The author would like to thank Steve Slocombe for his help and literature support. Thanks Steve! tomtom

Harley-davidson VL 1930r. Dane techniczne

Silnik

- Typ: czterosuwowy, dolnozaworowy, dwucylindrowy, kąt rozchylenia cylindrów: 450, chłodzony powietrzem;
- Smarowanie: wymuszone z suchą miską olejową;
- Pojemność skokowa: 73,58/78,18 cu. inch. (1206/1281cm³);
- Średnica x skok cylindra: 3,422x4/3,422/4,25inch;
- Moc maksymalna: 27, 28, 29 KM,
- Zasilanie: gaźnik: Linkert lub Schebler -Instalacja elektryczna 6V, prądnicą typ: 32E;

Przeniesienie napędu

- Silnik-sprzęgło: przełożenie wstępne:łańcuch podwójny;
- Sprzęgło: wielotarczowe, obsługiwane nogą;
- Skrzynia biegów: trzystopniowa (czterostopniowa, czterostopniowa z biegiem do tyłu) zmiana ręczna;
- Napęd tylnego koła: łańcuch rolkowy;

Podwozie

- Rama: rurowa;
- Zawieszenie przednie: H-D;
- Zawieszenie tylne: sztywne;
- Hamulce: bębnowe;
- Opony: 19x4,00; koła wzajemnie wymienne;

Wymiary i masy

- Masa pojazdu: 240kg, Prędkość maksymalna: 104 mph
- Produkcja: 43501 szt.