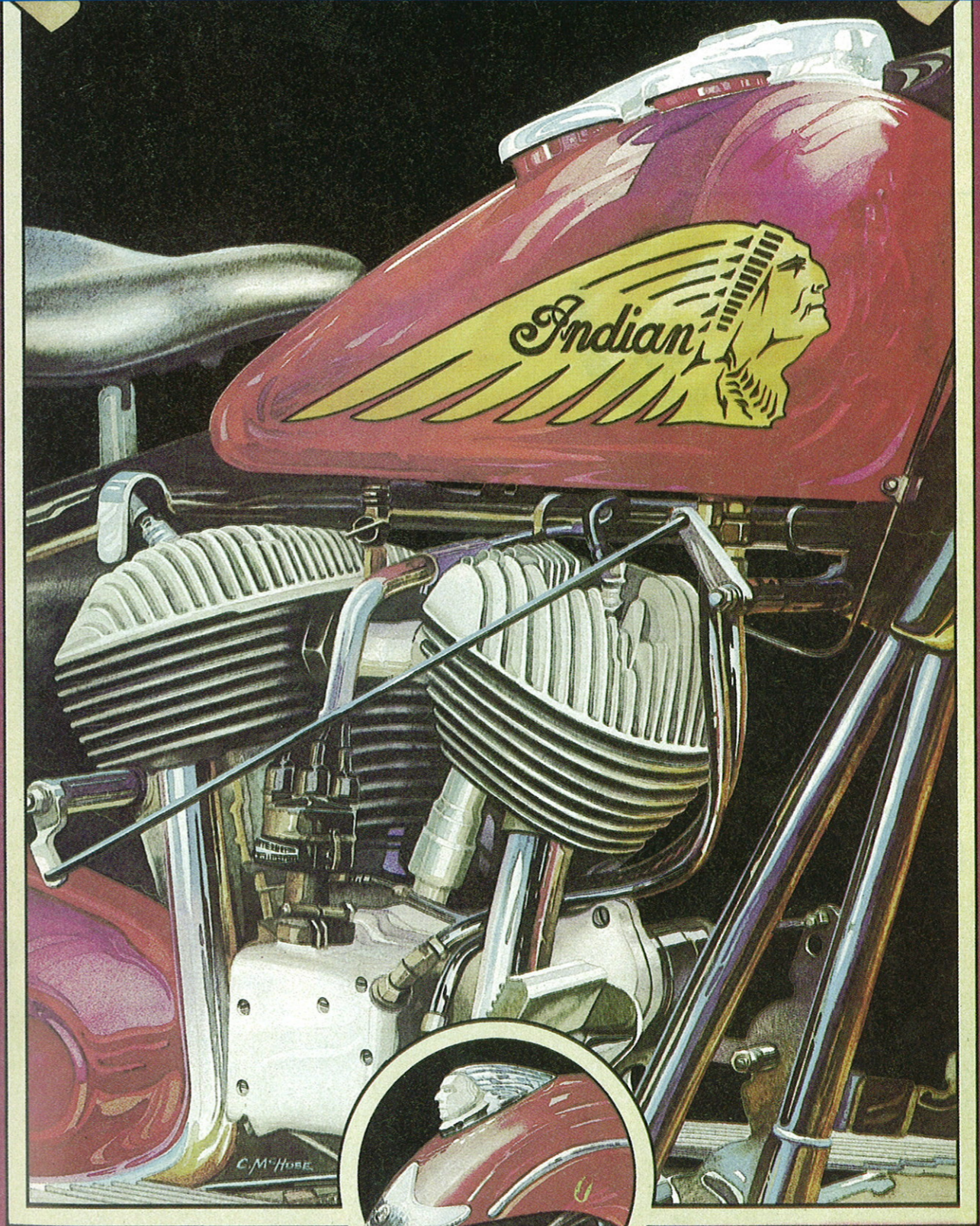
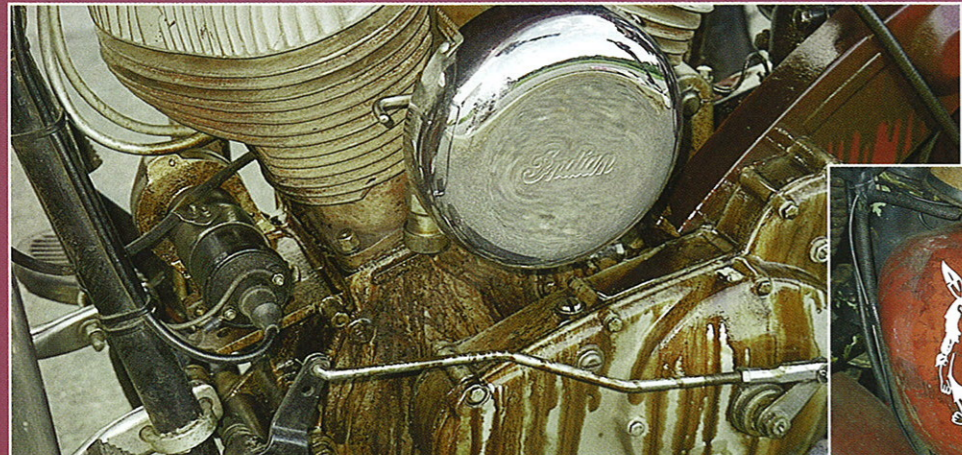




Oldtimer Club

Biuletyn informacyjny klubu miłośników starych motocykli

Nr 9 wrzesień 2002



Technical Assistance Rendered by Lance Tidwell and John Cameron

Photos by Steve Nelsen and Big Ed of Philadelphia, PA

Od redakcji.

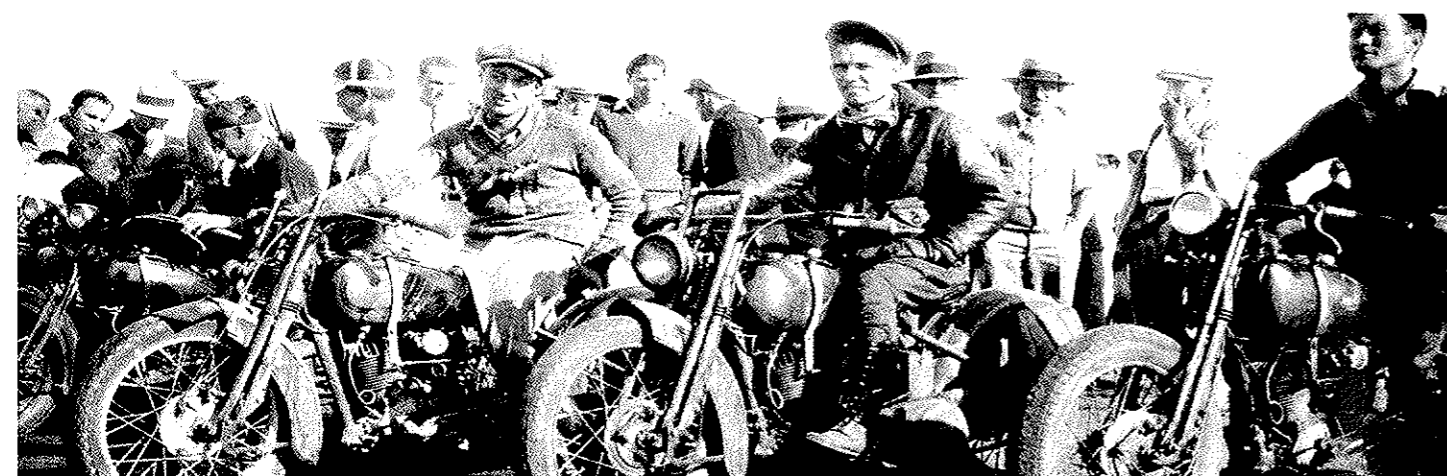
To już wrzesień. Wakacje odeszły w niepamięć, ale jeszcze póki ciepło korzystajmy z pogody i wyciśniemy co się da z sezonu. A może jak jesień będzie ciepła, da nam pojeździć do listopada?

Po przerwie wracamy do naszych spraw, a więc i do biuletynu. Prośba o nadsyłanie materiałów pozostała niestety bez odzewu i zwykle ciężar zgromadzenia tekstów dźwigany jest przez wąskie grono osób. Szkoda, szansa na odświeżenie pisma jest wciąż niewykorzystana.

Sezon obfitował w wyjazdy i jak sądzimy, wspomnienia z nich zapełnią szpaltę najbliższych numerów „Oldtimera”. W tym publikujemy opis wyjazdu do Słowenii na Indian, oraz relację z imprez w Holandii. Poza tym, jak zwykle znajdziecie wszystko co ważne dla życia klubu, oraz artykuł o HD 500 Ryśka Mazurka. Życzymy przyjemnej lektury.

W klubie przybył motocykl. Bezprecedensowym wydarzeniem, jest pozyskanie Harleya XA przez Ryśka Mazurka. Pojawiły się też egzemplarze restaurowane i oczekiwane od pewnego czasu, czyli żyjemy i rośniemy w siłę.

Redakcja.



RAJD MAZURSKI

W dniach 14-16 czerwca b.r. odbył się organizowany przez nasz klub rajd, prowadzący malowniczymi szlakami Pojezierza Mrągowskiego. Miejscem spotkania i zarazem zakwaterowania był pięknie położony ośrodek nad jeziorem Piłakno w okolicy wsi Maradki. Towarzystwo zjeżdżało się tutaj w piątek od godzin wczesno popołudniowych do późnej nocy. Ogółem przyjechało ok. 100 osób, przywożąc w ten czy inny sposób ponad 50 motocykli. Dominowały wśród nich pocziwe WL-ki, lecz miło było odnotować wzrastającą ilość innych zabytkowych maszyn. Były wśród nich prawdziwe perełki, jak choćby H-D model JD z 1929 roku. Zjechały 3 Sokóły 1000 z wózkami, Sokół 600, kilka modeli H-D z lat 1936-1956 oraz z późniejszego okresu. Były oczywiście Indiany choć nie reprezentowane w dużej liczbie. Miło nam było gościć także naszych znajomych na motocyklach innych marek, a wśród nich Piotra Gołębiowskiego na BMW R-51, który w znaczący sposób włączył się w przygotowania oraz przebieg całej imprezy. Niektórzy z uczestników przyjechali z całymi rodzinami, co tym bardziej podkreśliło klimat rajdu, który jawi się bardziej jako wspólny piknik przyjaciół oraz bliższych czy dalszych znajomych niż jako typowy zlot motocyklowy. Myślę, że jest to duży plus całego przedsięwzięcia.

Zasadnicza część rajdu rozpoczęła się w sobotę po śniadaniu. Trasa nieco zmieniona w stosunku do pierwotnie ustalonej, prowadziła z Maradek przez Sorkwity, Mrągowo, Świętą Lipkę, Reszel, okolice Biskupca i z powrotem do naszej bazy. Zaplanowane postoje miały miejsce w Mrągowie, przy bazylice w Św. Lipce oraz pod zamkiem w Reszlu gdzie większość uczestników postanowiła zregenerować siły w okolicznych kawiarenkach także tej na dziedzińcu zamkowym. Pomimo że do przejechania było niecałe 100 km to przebycie trasy, łącznie z postojami zajęło nam kilka

godzin. Po zakończeniu rajdu i ochłonięciu uczestników, podczas ogólnej plenerowej biesiady, miało miejsce oficjalne zakończenie rajdu, połączone z wręczeniem nagród w kilku kategoriach. Potem, aż do późnej nocy towarzystwo kontynuowało zabawę na świeżym powietrzu, której nie był w stanie zakłócić siąpiący deszcz. W sobotę po śniadaniu większość uczestników rozpoczęła przygotowania do drogi powrotnej. Po południu park maszyn zaczął powoli pustoszeć.

Tak zakończył się nasz Rajd Mazurski. Imprezę ogólnie należy uznać za udaną. Dopisała pogoda, która tylko chwilami postanowiła postraszyć deszczem. Dopisali goście, którzy zjechali ze wszystkich stron Polski oraz z zagranicy, może niezbyt licznie, ale pamiętajmy że nasz rajd jest imprezą raczkującą. Musimy dorobić się pewnej renomy i w przyszłości dopiąć sprawy organizacyjne na „ostatni guzik”.

Jako organizatorzy nie ustrześliśmy się pewnych „zgrzytów”, które ujawniły się w trakcie trwania imprezy. Po pierwsze zaginięcie motocykla, który na szczęście po kilkudziesięciu nerwowych minutach odnalazł się. Po drugie teren ośrodka okazał się zbyt rozległy i niesprzyjający tego rodzaju spotkaniom. Po trzecie muzyka, którą zorganizowała dla nas agencja reklamowa, zupełnie nie pasowała do gustów uczestników imprezy. Te fakty oraz kilka drobnych potknięć jesteśmy absolutnie w stanie wyeliminować w przyszłości. Jestem głęboko przekonany, że idea organizowania tego typu spotkania w tym lub zbliżonym terminie jest słuszna. Sądzę, że jako organizatorzy zmierzamy we właściwym kierunku i nasza impreza będzie przyciągać coraz więcej osób o podobnych do naszych zainteresowaniach.

Wojtek Wojtanowski

Nagrody - Mazury 2002

Za najstarszy motocykl na zlocie - Thomas Fooken JD 29r. z Niemiec

Za najoryginalniejszy motocykl z grupy H-D, Indian, Sokół - Jarek Słomski Sokół 1000

Za najelegantszy motocykl Indian 741 - Wojtek Orzechowski

Za najoryginalniejszy motocykl z poza grupy amerykańskich i polskich - Piotr Gołębiowski BMW R51

Za najelegantszy motocykl z poza grupy amerykańskich i polskich - Tomasz Tomaszewski DKW SB500

Za najoryginalniejszy strój pasujący do epoki i motocykla - Boguś Sikora "Cipiór"

Za najdłuższą trasę na weteranie - Piotr Domaniewski H-D WL

Dla najstarszego uczestnika - Janusz Czaplński

Dla największego pechowca - Adam Meller

Skaza na majestacie

czyli

jednocylindrowy Harley-Davidson

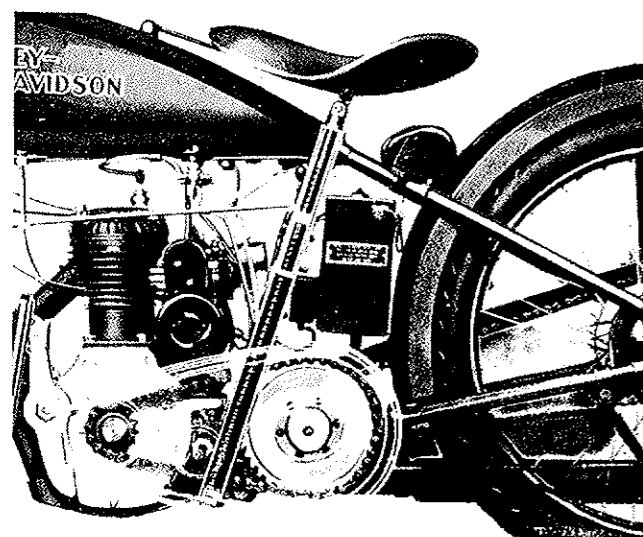
Kilka tygodni temu Rysiek Mazurek, od dwóch lat szczęśliwy posiadacz Harley-Davidson C 500, poprosił mnie, aby pomógł mu i znalazł trochę informacji na temat tego pojazdu. Mimo, że nie jestem ortodoksyjnym wyznawcą „religii” H-D zgodziłem się, gdyż wydawało mi się, że co jak co ale po źródłowe i wyczerpujące informacje o firmie Panów Harley`a i Davidson`a wystarczy tylko sięgnąć.

Nic bardziej mylnego !

Rozpocząłem od przejścia mojego, dość liczne archiwum zdjęciowe. Znalazłem ok. 30 starych fotografii Harley`i lecz głównie z modelem VL. Cóż szukamy dalej.

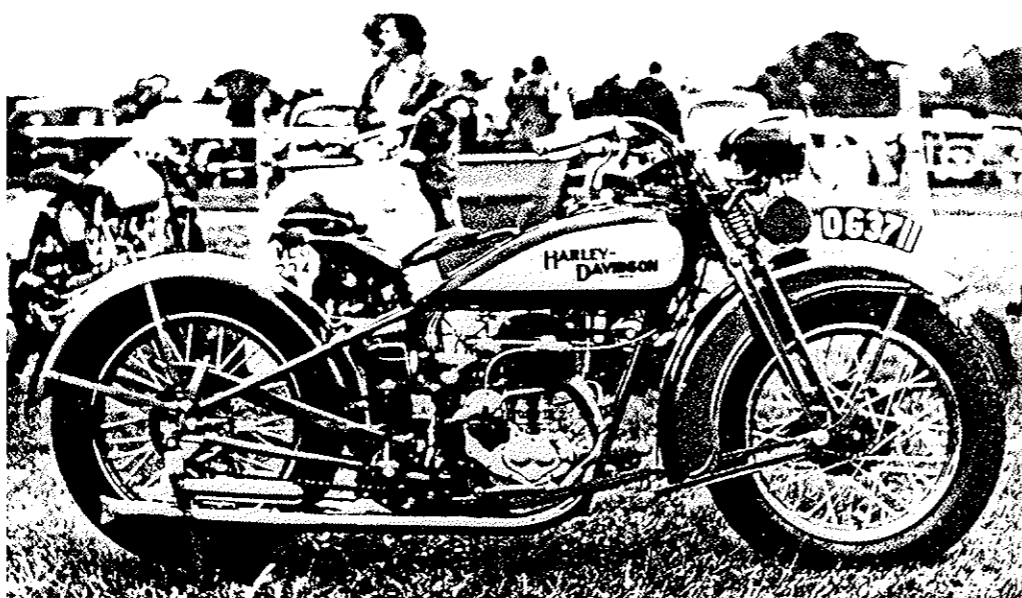
Przejrzałem kilkanaście kolorowych książek, publikowanych pod szumnym hasłem „Legend of H-D ...”. Nic szczególnego, tylko krótkie wzmianki o jednocylindrowych modelach 350 i 500 cm³.

Moje pierwsze wrażenie po dość pobieżnej lekturze tych książek jest takie, że historia H-D rozpoczyna się w 1903 i dużo się pisze o pierwszej lokalizacji fabryki (starej szopie) o pierwszym motocyklu, coraz mniej mówi się już o pojazdach z pierwszej wojny. Lata 1925 - 1940 to prawie czarna dziura.



Druga wojna to oczywiście tylko WLA. „Prawdziwe” Harley`e (jak rzekliby PRL`owscy dygnitarze - ideologicznie słuszne) rozpoczynają się powoli od Panhead`a i rozkwitają przy Shovel`u i Evolution.

Bardzo ciekawe podejście do zagadnień historii i tradycji. Kiedyś u nas takie spojrzenie „sugerowała” władza ludowa w Ameryce „wymusza” to bezduszny marketing. Bo przecież jak może największy producent, najwspanialszych motocykli przyznać się do produkcji tanich jednocylindrowek czy degradacji, na pozycje nr 2, przez inną amerykańską legendę - motocykle Indian.



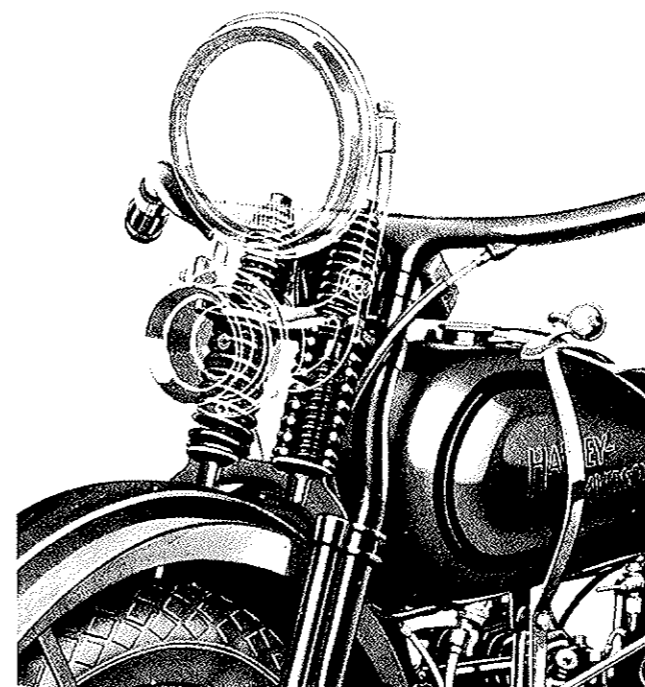
Sięgnąłem więc po ostatnią deskę ratunku (z obietnic trzeba się wywiązywać) internet. Nie specjalnie lubię szukać tam czegokolwiek, bo informacje publikowane w sieci są w bardzo wielu przypadkach przekłamane, naciągane i bardzo subiektywne. Na polskich portalach nic, tylko peany na temat współczesnych modeli. Co mnie bardzo zaskoczyło, na amerykańskich stronach również nic !!! Koniec, poddaje się - położyłem się i przyłożyłem obie łopatki do ziemi.

Zanim to jednak uczyniłem napisałem jeszcze e-mail do mojego znajomego Czecha Pavla, który posiada dwa takie motocykle. Odpowiedź była krótka - „motocykle Harley-Davidson C 500 produkowano od 1929 roku. Nie wiem ile sztuk wyprodukowano, ale nie dużo”.

Fakt bardzo nielicznej produkcji można jednak samemu wydedukować. Lata 1929 - 1933, czyli czas Wielkiego Kryzysu dotknął również firmę H-D. W tym okresie ogólna produkcja motocykli spadła do minimum, czyli jak podają różne źródła 6000 - 8000 sztuk rocznie z ilości 30 000 - 40 000 sztuk osiągniętych na początku lat 20.

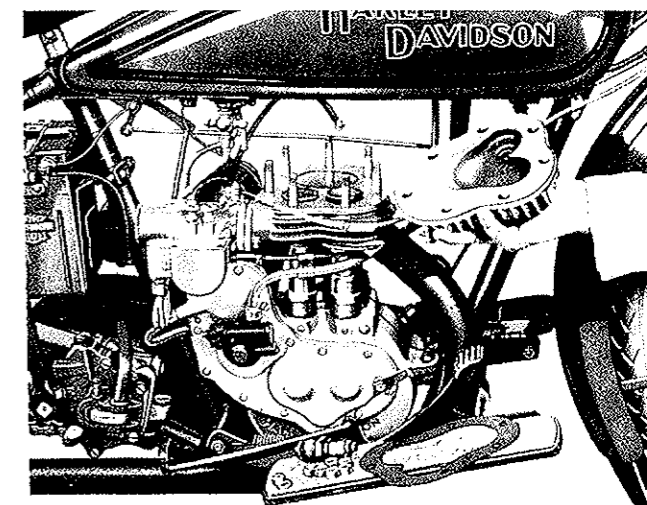
Małe jednocylindrowe modele 350 (ohv i sv) oraz 500 (sv) były pewnego rodzaju odpowiedzią na potrzeby rynku. Po pierwszej wojnie firma H-D bardzo umocniła swoją pozycję handlową. Produkcja rosła z miesiąca na miesiąc a zamówienia spływały z całego świata. Najlepszą reklamą dla dużych V-twin`ów, owym czasie, była ich służba podczas pierwszej wojny w Europie.

Rozsądne zarządzanie firmą nakazywało jednak posiadanie również, choć jednego modelu z innych grup. W kilka lat po zakończeniu pierwszej wojny stworzono jednocylindrowkę 350 z rozrądem górnym i dolnym a w parę lat później (w 1929 roku) wprowadzono do produkcji dolnozaworową 500 bardzo podobną do 350.



Na przełomie lat 20 i 30 generalnym przedstawicielem marki Harley-Davidson na Polskę była firma „Andrzejewski”. W 1928 roku przedstawicielstwo to przejęła firma „Auto Service” prowadzona przez fenomenalnego managera Józefa Łepkowskiego. Był to jeden z tych ludzi, o których mówi się, że potrafiliby sprzedać lód Eskimosom. Człowiek ów sprawił, że mimo ciężkich czasów kryzysu motocykle H-D sprzedawały się dość dobrze. Salon firmy „Auto-Service” mieścił się przy ul. Nowy Świat 9 w Warszawie. Tam właśnie ponad 70 lat temu został zakupiony motocykl, który jest obecnie własnością Ryśka Mazurka.

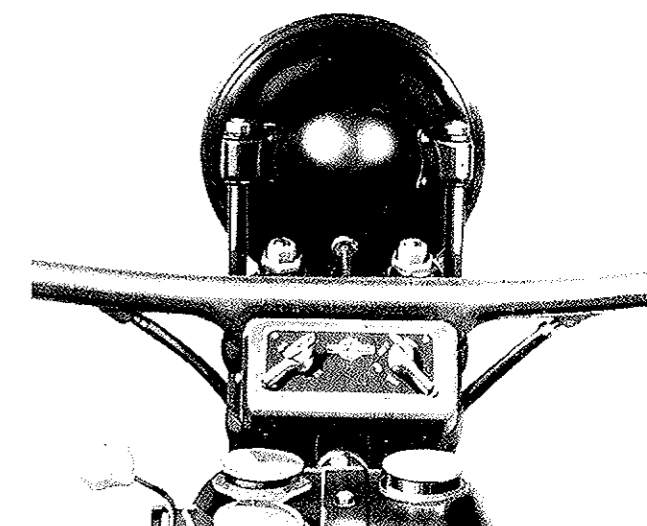
Ciekawe są również losy „nietypowych” motocykli Harley-Davidson w Polsce po drugiej wojnie. Miłośnicy motocykli przyzwyczajeni do H-D z silnikami V nie wiedzieli o istnieniu np. modeli jednocylindrowych czy modelu XA. Lucjan Lis



z Lublina - właściciel H-D 500 - opowiadał, że bardzo długo lekceważył ofertę sprzedaży tego motocykla, gdyż nie wiedział, że jednocylindrowki były produkowane przez firmę z Milwaukee. Przemógł jednak swą niewiarę i teraz jest posiadaczem tego ciekawego motocykla. Podobnie było z modelami XA, których kilkaset sztuk trafiło na front wschodni, w ramach umowy „Lend Lease”. Przy niejednym złotym ognisku w latach 80. można było usłyszeć opowieści: ... jak to Ktoś miał do sprzedania Harley`a boxer, jak to Ktoś inny, mówiąc nieco wulgarnie - olał go i wyśmiał, bo myślał że to radzieckie M-72. I jak po kilku miesiącach motocykl wyładował w piecu hutniczym za pośrednictwem składnicy złomu...”.

Tym co napędza serce radością jest fakt, że egzemplarz Ryśka Mazurka jest w 100 % oryginalny, wszystko - cały osprzęt, opłoty kabli i linek, emblematy, itp. Nawet zachowała się tabliczka informująca o miejscu zakupu. Tego czego nie wyraża słowa zobaczcie na zdjęciach.

Tomasz Szczerbicki



Sprawy Klubowe



Już od kilku miesięcy nie oddajemy do waszych rąk biuletynu informacyjnego naszego klubu.

Przepraszamy. Przyczyny są na ogół bardzo prozaiczne. Brak czasu, trudności z wyegzekwowaniem od ludzi nowych artykułów. Samo życie. Ścisłe grono, które zajmuje się tworzeniem biuletynu, zazwyczaj w okresie letnim ma na głowie bardzo dużo spraw związanych z pracą zawodową i zarobieniem pieniędzy. Kryzys finansowy jaki daje się odczuć ostatnio w kraju dotknął również i nas tzn. większość członków klubu. Koszty związane z jakimkolwiek wyjazdem motocyklem na zlot dochodzą do 300 zł a najczęściej bywają jeszcze większe. Tak więc ograniczamy się z jazdą do minimum. Będąc w tym roku na zlocie warszawskim, organizowanym przez Wojtkę Piotrowicza nie spotkałem tam „ Grupy z Tomaszowa „ która co roku była pewnym punktem tej imprezy. Wniosek nasuwa się sam. Brak kasy. No ale dosyć tego narzekania. Przed nami coroczna klubowa impreza, „ Bieszczady „ które będziemy organizować już po raz piąty. Mały jubileusz. Myślę, że spotkamy się tam gdzie zwykle, w komplecie. Będzie dużo jazdy, rozmów po świt oraz super atmosfera w towarzystwie znajomych. Później koszulki, kolejne trofea w postaci obrazków i powrót do domów. Zostanie nam jeszcze w tym roku zorganizowanie zakończenia sezonu, którego terminu i miejsca jeszcze nie znamy. Myślę, że ostateczne decyzje zapadną w Bieszczadach. Dla chętnych odbędzie się w Łukowie impreza zapoczątkowana w ubiegłym roku - „ Parzydlaki „. Myślę że na podsumowanie sezonu 2002 i imprez które organizowaliśmy latem jest jeszcze za wcześnie. Dobra okazja do tego będzie kolejne zebranie klubowe oraz grudniowy numer biuletynu. Faktem jest, że nasz klub poprzez organizowanie zlotów oraz wyjazdy na międzynarodowe imprezy zagraniczne na dobre zaistniał w środowisku oldtimerowskim. Sądzę że poprzez podróże oraz kontakty towarzyskie, środowisko osób życzliwych klubowi będzie się co raz bardziej powiększało. W tym roku niektórzy członkowie naszego klubu, oprócz zlotów krajowych byli obecni również na imprezach motocyklowych za granicą.

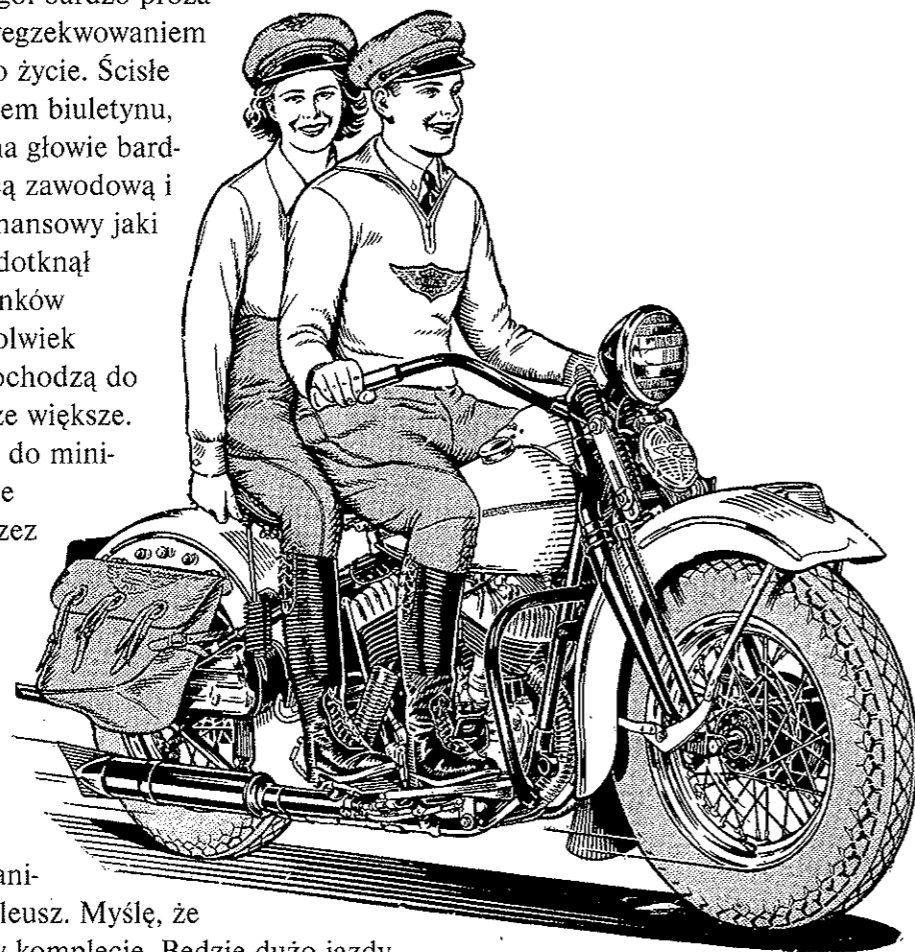
International - Indian Rally - Słowenia / w rajdzie udział wzięli:
K. Pedryc, M. Grela, E. Gorczyca, R. Więckiewicz, R. Tyniecki.

Oldtimer Rally - Haga

750ccm Day, Harley DAG - Breda / w rajdach udział wzięli: R. Kostecki, K. Brzozowski, A. Zawilski. Relacje o tych zlotach przeczytacie już niebawem w biuletynie. Z krajowego podwórka: nasz klub na ostatnim zlocie warszawskim H.D zdobył pierwszą nagrodę (piękny okolicznościowy medal) za najliczniejszą reprezentację - 14 członków. Oby tak dalej!

Do zobaczenia w Bieszczadach

K. Pedryc



RELACJA ZE ZLOTÓW W HOLANDII

Pomysł wyjazdu WL-ką do Holandii powstał we wrześniu ubiegłego roku, kiedy to otrzymałem informację o organizowanych obchodach 750-lecia miasta Bredy. W związku z tym, klub z Bredy postanowił zorganizować w dniu 18.08.02 paradę motocykli Harley-Davidson, o pojemności silnika 750cm³.

A ponieważ w dniach 9-11 sierpnia, The Oldtimer Club Den Haag organizował zlot zabytkowych motocykli Harley-Davidson i Indian, postanowiłem uczestniczyć w obydwu imprezach.

Przez kilka miesięcy ustalał się skład ekipy, w końcu 8 sierpnia wyjechaliśmy w następującym składzie: Roman Kostecki, Leszek Zagajewski, Krzysztof Brzozowski, oraz Andrzej Zawilski i Darek Palmowski.

Po przyjeździe na zarezerwowany wcześniej camping w okolicy Bredy i przepakowaniu ekwipunku, wyruszyliśmy do Hagi. Dystans 100km pokonaliśmy

Sobotnia parada o długości 25 km, powinna być wzorem dla innych organizatorów. 6 zmotoryzowanych policjantów, oraz organizatorzy w specjalnych kamizelkach, tak sprawnie zabezpieczało trasę przejazdu, że nie musieliśmy się zatrzymywać na żadnych skrzyżowaniach.

Ciekawostką zlotu był motocykl Harley-Davidson 750cm, z bocznym wózkiem i kompletnym wyposażeniem, będący dawniej na wyposażeniu Holenderskiej Pomocy Drogowej. Jego właściciel ubrany był w oryginalny mundur z epoki.

Zlot w Hadze jest zlotem podobnym do organizowanych przez Oldtimer Club Poland, jednak posiada o wiele dłuższe tradycje, a poza tym Holandia jest krajem, w którym liczba posiadaczy zabytkowych motocykli Harley-Davidson, przekracza liczbę wszystkich motocykli tej marki w Polsce. Po zakończeniu zlotu, spędziliśmy czas zwiedzając na motocyklach Holandię i Belgię.

Do Bredy dotarliśmy w sobotę 17 sierpnia. Jako posiadacze WL-ek, dostaliśmy pamiątkowe koszulki, oraz naklejki. Po rozbiciu obozowiska, resztę dnia spędziliśmy na oglądaniu kilkuset 750-tek i rozmowach z ich właścicielami. Przyjazd pięciu motocykli z Polski wzbudził duże zainteresowanie.

W niedzielę po śniadaniu, kolumna motocykli wyjechała na paradę o długości 25 km, a następnie do Bredy na „750 Day”. W centralnym punkcie miasta zaparkowano około 800 sztuk WL-ek, a w okolicznych uliczkach 8-10 tyś. motocykli Harley-Davidson. Był to praktycznie cały przegląd produkcji fabryki.

Całe miasto żyło tego dnia motocyklami i motocyklistami. Wszędzie stoiska z akcesoriami, ubraniami i częściami zamiennymi. Mnóstwo zespołów, oraz tłumy podziwiające wspaniałe maszyny.

Rozstając się ze znajomymi, zgodnie stwierdziliśmy, że po raz drugi nie uda się zobaczyć tyłu 750-tek w jednym miejscu. Niestety wszystko co dobre szybko się kończy i po 12 dniach znowu znalazłem się w szarej rzeczywistości, z nadzieją, że może znajdą się chętni aby powtórzyć ten wyjazd.

w czasie około 3 godzin, a to z powodu ulewnego deszczu, którym powitała nas Breda, oraz problemów z zacierającym się tłokiem w motocyklu Krzyśka.

Wpisowe w wysokości 17,5 Euro (znaczek zlotowy, 2 śniadania, miejsce pod namiot w pięknym parku).

Na zlot przyjechało ok. 250 motocykli; min. 2 Hendersony, kilkadziesiąt Indianów, kilka Servi-Carów, oraz prawie cały przegląd produkcji Harleya, od lat 20-tych do roku 1962.



www.hdbreda.nl

Roman Kostecki



Nasze Indiany w Słowenii.

W tym roku organizację Indian Interrally powierzono Peterowi Gromowi z Vraska w Słowenii. Jako prezes klubu Indiana, właściciel muzeum motocykli i posiadacz kilku sztuk ze Springfield min. Four, miał odpowiednie referencje.

Nasza podróż dla jednych zaczęła się we wtorek (Robert Tymiecki - Panhead, Krzysiek Pedryc - Chief) a dla pozostałych w środę rano (Marcin Grela - CWS M111 i Erwin Gorczyca - Scout).

wieczór zastał nas nad tym słynnym węgierskim „morzem”. Nie wiem czy chciałbym spędzić tam urlop. W tłumie Niemców, Polaków, Holendrów na gloniaszej plaży. Na jedną noc akurat.

Po wyrwaniu się ze strefy przyciągania Balatonu podróż stała się jakby żwawsza - zresztą już nie mieliśmy czasu na marudzenie. Był piątek i zaczynał się zlot. Im bliżej Słowenii tym więcej problemów mieliśmy z motocyklami. Przegrzany silnik w Indianie Roberta robił co mógł żeby nas zniechęcić do jazdy ale ostatecznie poddał się pokonany przez naszą wiedzę i doświadczenie - o kulturze technicznej nie wspomnę. Przy okazji wystawił

na próbę organizatora rajdu gdy kilkadziesiąt kilometrów przed Vranskiem dał spektakl pt. śmierć indiana. Telefon do pana Groma z prośbą o pomoc został skwitowany - „jestem zajęty”. Ostatecznie

Indian został reanimowany i o 23” dojechaliliśmy na miejsce. Jadąc po nocy przez górskie drogi Słowenii mogliśmy sprawdzić nasze umiejętności. Marcin, którego Sokół ma słbę światła widoczne jako poświata kupił sobie latarkę którą przypiął do kierownicy. Na miejscu recepcji brak, kolacji brak a my po stresującej jeździe mocno zdenerwowani. Mała awantura na początek i kolacja się znalazła.



Via Barwinek przez Słowację dojechaliliśmy pierwszego dnia do Misholca bez większych przygód, w



Sobotę poświęciliśmy na doprowadzenie Indiana do porządku, a wieczorem na odpoczynek w złotowej atmosferze. Na boisku piłkarskim gdzie stały namioty uczestników można było doliczyć się ponad stu motocykli z całej Europy. W porównaniu z ubiegłym rokiem raczej skromnie.

Oceniając wszystko jednym zdaniem muszę stwierdzić, że impreza była typowym komercyjnym zlotem źle przygotowanym przez osoby nie znające się na rzeczy. Podobne odczucia mieli inni uczestnicy rajdu m.in. gospodarze przyszłorocznego Interrally - Duńczycy z którymi przegadaliśmy sobotni wieczór. Długo by pisać o dwóch prysznicach z zimną wodą i innych atrakcjach, ale jak zawsze najważniejsza w tym wszystkim była jazda a jej nie brakowało. Wracaliśmy inną drogą - przez Austrię i Słowację decydując się na autostrady. Trochę drożej i dalej ale zdecydowanie szybciej. No i nocleg pod Wiedniem dał nam wreszcie odczuć że jesteśmy na zagranicznym wyjeździe. Inny standard, inna kultura. Po trzech dniach byliśmy w Odrzykoniu - tu skończyła się moja podróż, a dla pozostałych jeszcze



jeden dzień i byli u siebie. Podróż zakończyła się szczęśliwie. Wszyscy bezpiecznie wrócili do domu. Motocykle pomimo drobnych kłopotów nie zawiodły. A największym sukcesem było kolejne zaistnienie naszego klubu w międzynarodowym towarzystwie „indianowców”.

Erwin Gorczyca

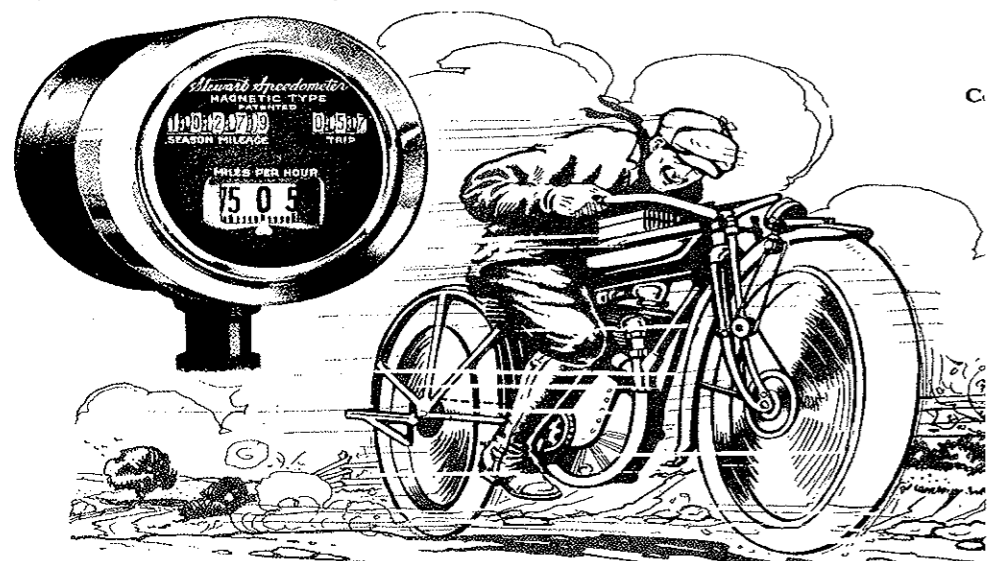


MOTOCYKLEM JAK NAJDALEJ

Krzysztof Pedryc

Już niedługo kolejny dłuższy wyjazd na motocyklach, tym razem w piękne Bieszczady. Przygotowania już w toku, telefony, rozmowy z właścicielem ośrodka, nowa trasa, koszulki, wyżywienie, itd. Życie toczy się swoim torem, lecz wewnątrz czuję, że już niedługo popruję na swym ukochanym Indianie, tam gdzie można się czuć bezpiecznie na drodze, gdzie ukształtowanie terenu pozwala na prawdziwą jazdę motocyklem.

Dużo jeździmy i zapewne każdy czuje swój motocykl najlepiej. Ale czy rzeczywiście poświęcamy tyle czasu ile wymagają. Przygotowanie motocykla do trasy, która ma około 1000 km, wymaga od nas dużo czasu i zaangażowania.



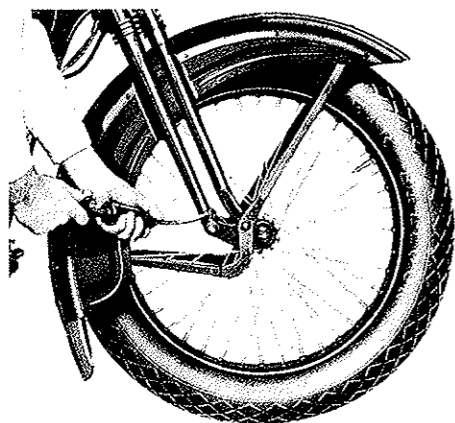
Ogólny rzut oka na motocykl nie wystarczy, należy podejść do tego tematu w sposób profesjonalny, a wasz rumak na pewno wam się odwdzięczy. W moim przypadku wygląda to w sposób następujący:

Kompleksowy przegląd motocykla, zaczynam od wypunktowania na kartce papieru czynności, które mam wykonać przy motocyklu i przypominam sobie, jakie dolegliwości mój motocykl miał na poprzedniej dłuższej przejażdżce.

Ważnym punktem są sprawy związane z ogumieniem, ponieważ przy dłuższym nie używaniu motocykla, ciśnienie w kołach spada i choć wizualnie opona jest napompowana, po sprawdzeniu okazuje się, że jest go w oponie 3 razy za mało. Przy okazji sprawdzenia ciśnienia w oponach, proponuję sprawdzić stan hamulców, najlepiej unosząc motocykl do góry i pokręcając lekko kołem podciągamy linkę, lub pręt hamulca tak, aby koło swobodnie obracało się bez oporu.

Przy motocyklach jeżdżących już dosyć długo (duży przebieg), warto sprawdzić okładziny (stare materiały okładzin wytrzymują znacznie krócej, niż okładziny z materiału nowego typu).

Po wstępnych oględzinach motocykla, przystępujemy do bardziej wnikliwej kontroli. Kolejnym punktem



jest sprawdzenie instalacji elektrycznej, odbiorników prądu, oraz akumulatora i prądnicy.

Co do baterii, obowiązkowe jest sprawdzenie stanu elektrolitu, ewentualnie uzupełnienie, oraz podładowanie akumulatora małym prądem. Często niedomagania prądowe wiążą się z prądnicą. Jeżeli nie są to usterki mechaniczne, to znaczy zwarcie, brak obrotu poprzez pęknięcie przewodu, to bardzo często może to być słaby kontakt szczotek z komutatorem. Należy wtedy przemyć i wyczyścić obie powierzchnie styku.

Idąc po kolei, należy sprawdzić stan aparatu zapłonowego. Po zdjęciu kopułki i ustawieniu młoteczka w najwyższym punkcie krzywki możemy sprawdzić stan styków (czy nie są rozpalone czy przerwa wynosi 0.45mm. Jest to bardzo ważne przy całorocznej eksploatacji motocykla, jednak jeżeli jest wszystko ok., nie regulujemy niepotrzebnie przerwy, ponieważ wiąże się to z ponownym ustawieniem zapłonu. Konserwacja aparatu zapłonowego polega na pilnowaniu, aby fibrowa pletwa była zawsze naoliwiona, co zapobiega jej wycieraniu, a w konsekwencji zmniejszeniu się przerwy. Pod kopułką powinna panować czystość i szczelność przed ewentualną wilgocią, co w przypadku Indianów jest bardzo uciążliwe.

Sprawy związane z gaźnikami odnoszą się zupełnie indywidualnie do każdego motocykla. Wymaga to nie lada pracy i doświadczenia, aby motocykl zapalał na żądanie, a w czasie jazdy nie brakowało mu mocy. Przy motocyklach dużej pojemności tzn. 750ccm i 1200ccm, nie należy przejmować się dużym zużyciem paliwa. Ja osobiście wyznaję zasadę, że lepiej jak gaźnik jest ustawiony troszkę za bogato, jak za ubogo. Ma to swoje dobre strony, jak np. uruchamianie na rozgrzanym silniku jest o wiele łatwiejsze, jak również chłodzenie cylindrów jest lepsze przy bogatej mieszance. Wszyscy o tym wiedzą, że gaźnik to serce motocykla. Źle ustawiony gaźnik to udręka dla motocyklisty i niedomagania dla całego układu napędowego.

Po sprawdzeniu ww. funkcji motocykla, przechodzimy do sprawdzenia stanu oleju w silniku i skrzyni biegów. W motocyklach, w których olej jest jednosezonowy i został przed sezonem wymieniony, sprawdzamy tylko stan oleju i ewentualnie uzupełniamy. W przypadku, kiedy chcemy uruchomić motocykl po dłuższej przerwie (po zimie) powinniśmy olej wymienić na nowy, czyszcząc przy okazji zbiornik z nieczystości, zwanych osadem ciężkim. Przy motocyklach bez filtra oleju, jest to czynność konieczna i zalecana.

Po wykonaniu tych zabiegów jedną z ostatnich czynności jest przesmarowanie towotnicą wszystkich kalamitek, przede wszystkim tych elementów, których praca wpływa na komfort jazdy, np. wahaczyki, sprężyny zawieszenia i sztyca siodła.

Myszę, że po takim przeglądzie Wasz motocykl dojedzie wszędzie tam, gdzie będzie sobie życzył jego właściciel.

Do zobaczenia na trasie...

Krzysztof Pedryc

