

Antimer Club

Biuletyn informacyjny klubu miłośników starych motocykli

grudzień 2000



OD REDAKCJI

Po dłuższej przerwie znowu jest - nasz Biuletyn tworzony społecznie przez zapracowanych ludzi, w pełni aktywnych zawodowo, ma prawo rodzić się w bólach. W zasadzie spełnia rolę informacyjno - kronikarską i w tym celu został powołany. Ale chyba należy docenić go też jako jeden z elementów konsolidujących klub i skupiających nas razem. Próba zaistnienia na łamach jednego z magazynów motocyklowych nie powiodła się zatem wracamy do dotychczasowej formy i postaramy się utrzymać kwartalny rytm edycji. Łatwiej nam to przyjdzie gdy będziemy otrzymywać materiały do publikacji od wszystkich członków klubu. Jakieś zdjęcia, ciekawe informacje, teksty autorskie. Czynimy też starania o zmniejszenie kosztów publikacji, może już od następnego numeru, co pozwoli zwiększyć nakład i wykorzystać dodatkowe egzemplarze do promocji naszego klubu.

Przyjemnej lektury

Redakcja

Drogami Bieszczadów I Beskidu Niskiego 2000

Dokładnie trzy miesiące temu przemierzaliśmy motocyklami drogi południowo wschodniej Polski. Z kronikarskiego obowiązku będącego również przyjemnością przypominamy sobie jak to było. Przyjazd do Odrzykonia w czwartek wieczorem sposobem dowolnym, indywidualnie lub bardziej zbiorowo, był dla niektórych bułką z masłem a dla innych sucharami szczerbatego. Ale w końcu wszyscy dotarli na miejsce na kołach własnych lub cudzych. Rozpoczęliśmy naszą kolejną motocyklową przygodę. Wieczór i noc minęły pod znakiem remontu skrzyni biegów w Indianie, który postanowił pokazać wszystkim ośkę wodzika.

Czymże byłaby jazda zabytkiem bez tych heroicznych zmagañ! I znowu okazało się, że nie ma tak żeby, dysponując całą nocą, żarówką, kilkoma kluczami i odpowiednim uporem nie dało się zreanimować padniętej sztuki. A ta rzeźkość powietrza, gdy prostujesz grzbiet i kolana razem, o czwartej nad ranem. Jeśli chodzi o mnie, to do pełni szczęścia wystarczy mi motocykl i odpowiednio kręta droga. A to czekało nas tuż za progim.

W drogę!

Niecałe sto kilometrów do Woli Michowej zajęło nam kilka godzin chociaż nie przypominam sobie żebyśmy coś zwiedzali. Pamiętam jak w szkole jeden mądrała uczył nas, że czas równa się droga przez prędkość, a ja kładę rękę na pniu, że to wszystko trzeba pomnożyć przez liczbę motocykli. Przy niezłej pogodzie i braku większych awarii jechało się bosko.

W Woli Michowej tak jak przed rokiem przywitani nas gościnnie Teresa i Wojtek częstując nas obiadem. A na wieczór przygotowali łemkowską biesiadę, na którą oczekiwanie pozwoliło odetchnąć po dniu podróży i zacząć wczuwać się w klimat tego miejsca.

Biesiadę mniej więcej pamiętam tylko nie wiem, czy bardziej z nakręconego filmu, czy z pamięci wewnętrznej. Atmosferę podkręciła kapela grając nam, a to łemkowskie, a to ukraińskie, a to polskie pieśni. (dopóki Krzysiek nie zabrał im basetli). Plecy podgrzewał ogień z kominka zmysły kapela a trzewia aperitify uzupełniające posiłki

Zabawa w niepowtarzalnym nastroju zakończyła się późno w nocy gdy górę wzięły przejechane kilometry, wyremontowane skrzynie biegów no i aperitify. Następnego dnia dalej w trasę. Przez Cisnę, Dołżycę do Buku, gdzie przewidziany postój dał możliwość zwiedzić odbudowaną cerkiew w Łopiance i rezerwat Sine Wiry na Wetlinie. Ten fragment wycieczki był w moim odczuciu najbardziej "bieszczadzki" - wysiedlona wieś, wspaniała przyroda, odbudowana cerkiew, droga urwinka. Zostało w pamięci.

I dalej Terka, Wołkowyja i przez Górzankę do Baligrodu. Gdzieś po drodze problemy z Panheadem spowodowały niezamierzone rozłączenie się grupy, co okazało się wielce pouczające. Oczekując na zagubionych mogliśmy przyjrzeć się grom i zabawom ludu polskiego. Istne kowbojowe. Nomen omen byliśmy w Baligrodzie. Trochę śmy się bali! Przy okazji Stefan skorygował ustawienie smętnie opuszczonej lufy czołgu stojącej na skwerze, bardziej na wesoło. Na szczęście w końcu mogliśmy jechać dalej (Panhead na wózku za Patrolem). Czas zaczął naglić, więc już bez zbędnych postojów, po zatankowaniu się w Leszu przez Szczawne, Bukowsko, Rymanów wróciliśmy do Odrzykonia. Ten ostatni etap pokonany częściowo po zmierzchu był już wyścigiem z czasem, w którym zwykła awaria dętki w WLA Romka spowodowała spore zamieszanie.

Wieczorem kolacja i właściwie impreza dla niektórych już się skończyła. W niedzielę rano pakowanie i jazda do domu. Wieczorem telefony od tych co dojechali. Zimno mokro ale bezpiecznie i cało. **Do zobaczenia za rok.**

Erwin Gorczyca

WIADOMOŚCI KLUBOWE



KLUB nasz został zarejestrowany w Sądzie jako stowarzyszenie pod nazwą "Oldtimer Club Poland", jesteśmy w trakcie oczekiwania na NIP i Regon, aby móc założyć konto w banku. Założyliśmy stronę internetową, aby mogli się z nami kontaktować inni posiadacze zabytkowych motocykli w kraju i zagranicą. Forma dyskusji i merytorycznych pytań zadawanych przez osoby z poza klubu, będzie odbywała się na tzw. stronie dyskusyjnej
adres: <http://oldtimerclub.w.interia.pl>

Z klubu zostali skreśleni na własną prośbę:

- Rysiek Mazurek
- Tomek Nowak
- Tomasz Bauski

Przyczyna:

ogólny, brak czasu i niepłacenia składek klubowych oraz nie spełnianie regulaminu klubu. Zarząd klubu po głębokim zastanowieniu i po zweryfikowaniu swoich założeń statutowych odchodzi od dotychczasowych organizacji zlotów stacjonarnych typu "Grzymek", a koncentruje się tylko na organizacji rajdów z wyłączną obsadą **motocykli - zabytkowych.**

DO IMPREZ PLANOWANYCH PRZEZ KLUB W 2001 R., NALEŻA:

- 21 - 24.06.2001 - Rajd Pomorski
- 13 - 15.09.2001 - Rajd Bieszczadzki

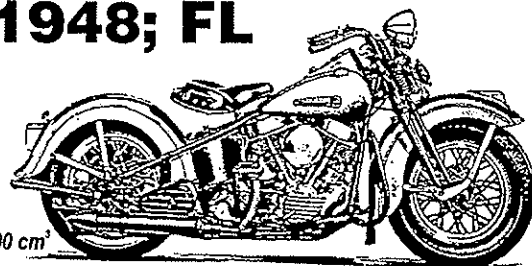
Obie te imprezy będą organizowane na zaproszenia indywidualne, a udział musi być zgłoszony wcześniej do organizatorów rajdu.

TERMINY IMPREZ KLUBOWYCH I CIEKAWSZYCH ZLOTÓW, NA KTÓRE WARTO POJECHAĆ.

1. 28-29.04. - rozpoczęcie sezonu Spała - Tomaszów
2. 02-04.06. - Howezi Czechy
3. 21-24.06. - Rajd Pomorski
4. 27-29.07. - Indian Super - Rally (Holandia)
5. 13-16.09. - Rajd Bieszczadzki
6. 27-28.10. - Zakończenie sezonu

Prezydent Klubu
Krzysztof Pedryc

HARLEY DAVIDSON PANHEAD SPRINGER 1948; FL



Pojemność OHV - 1200 cm³
Moc - 50 KM
Masa - 260 kg
Prędkość - 100 mph (160 km)

W 45 rocznicę powstania firmy H-D wypuszczono na rynek następcę typowego modelu KNUCKLEHEAD, motocykl PANHEAD SPRINGER w dwóch wersjach pojemności: E- 61 cali, F - 74 cale.

Silnik został wyposażony w aluminiowe głowice, z udoskonalonym od poprzednika smarowaniem klawiatury. Dekle klawiatury przypominały miski kuchenne. Wprowadzono hydrauliczną regulację luzów zaworowych. Silnik H-D PANHEAD do dnia dzisiejszego cieszy się opinią najlepszego silnika tej marki.

Rama WISHBONE masywna, rurowa połączona tradycyjnymi odkuwkami. Podwójna rozszerzona ku dołowi ze zwieszonym kątem pochylenia główki ramy. Zawieszenie pozostało tradycyjne z dodatkowym amortyzatorem hydraulicznym zamiast ciernego. Koła 16 calowe, dwuczęściowy dzielony zbiornik paliwa. Różniący się od tradycyjnego modelu WLA (paliwo + olej), zbiornik olejowy o dużej objętości umożliwiał między innymi lepsze chłodzenie oleju. Skrzynia 4 biegowa, dobrze dobrane przełożenia, długie biegi. Skrzynia elastycznie połączona z silnikiem za pomocą szerokiego łańcucha sprzęgłowego, co umożliwia płynną i efektywną zmianę biegów.

W wersji PANHEAD SPRINGER zostało wyprodukowane ponad 8.000 szt. maszyn. Malowano je w latach 1948 - 50 w trzech kolorach: czerwonym, czarnym i lazurowym.

HARLEY DAVIDSON PANHEAD jest motocyklem wygodnym, z nisko osadzonym zespołem napędowym co zapewnia komfortową pozycję jazdy, o dużej mocy 50 KM i rozwijającym zawrotną prędkość, jak na ówczesne czasy 160 km/h.

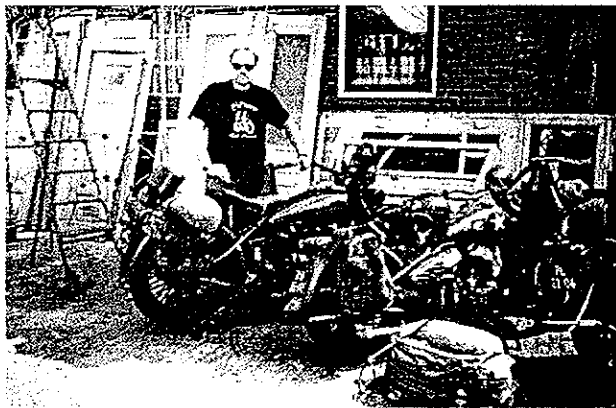
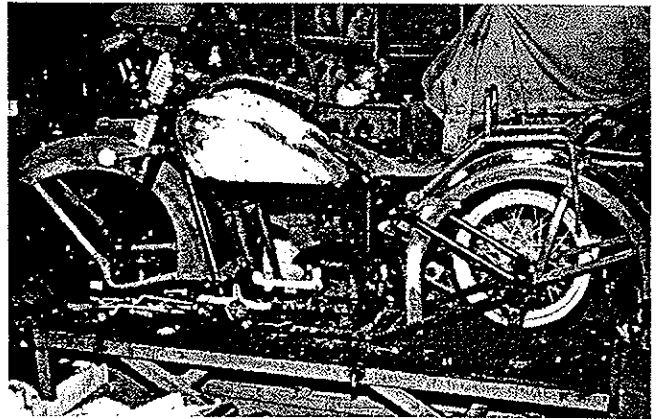
Hamulce bębnowe przód i tył, co przy obecnej technice, ilości pojazdów, wadze 260 kg można powiedzieć, że w nagłym przypadku hamowania maszyna po prostu zwalnia. Swojego Harleya - Davidsona kompletowałem ponad 2 lata i odrestaurowałem go w Oldtimer Service - Krzysztof Pedryc. Panheadem jak na dzień dzisiejszy tj., w sezonie 1999 zrobiłem 2.500 km bez żadnych problemów i usterek technicznych. Uważam, że model ten jest dobrym wytworem firmy H-D, godnym polecenia i zainteresowania.

Mirosław Witkowski

Wakacyjne Wspomnienia

Nasz Klub powoli dojrzewa. Coraz bardziej upodabnia się do klubów oldtimerowskich działających w Anglii, Niemczech czy Holandii. Organizuje udane imprezy i rajdy, przez co przyciąga nowych, wartościowych ludzi. Wśród członków Klubu pojawiają się bardzo rzadkie i ciekawe motocykle. W okresie dwóch ostatnich lat wytworzyła się w naturalny sposób grupa ludzi aktywnie jeżdżących na motocyklach zabytkowych i pewnie wkrótce, wzorem klubów zachodnich, stworzymy w naszym Klubie Sekcję Aktywnych Ridersów (po angielsku Active Riders Section, w skrócie ARS - czyli DUPA). Dla tych ludzi, jak i dla członków naszego Klubu, preferujących "statystyczne" obcowanie ze swoimi motocyklami, przygotowałem krótką relację z kilku imprez, które odbyły się tego lata w Holandii. Mam nadzieję, że w przyszłym roku nasz Klub pojawi się tam wraz z motocyklami.

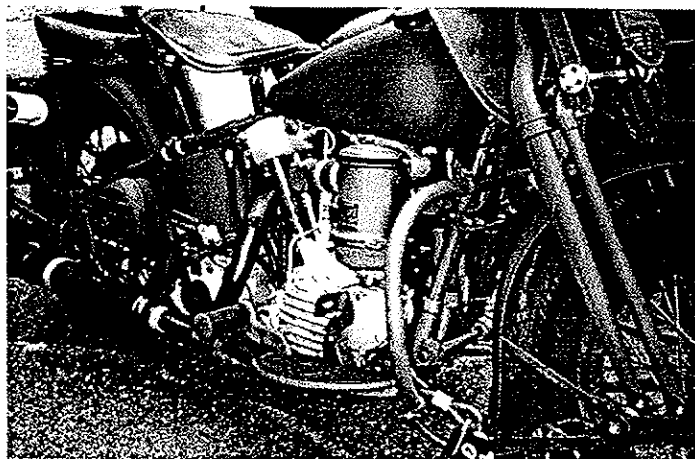
Od mniej więcej roku moją bazą wypadową w Holandii stało się Zwolle - miasto w którym mieszka, ma swoją firmę i arcyciekawe muzeum motocykli amerykańskich Max Middelbosch. Człowiek legenda - jeden z trzech wyłącznych ambasadorów firmy Harley - Davidson w świecie, właściciel wspomnianego już muzeum liczącego około 150 motocykli, wieloletni prezes klubu Indiana i H-D w Holandii, jeden z pierwszych motocyklistów, który w 1974 roku przekroczył "żelazną kurtynę" i uczestniczył w złotach HD we Wrocławiu, Płocku w Olsztynie. Mój wakacyjny pobyt w Holandii miał dwa cele: zobaczyć jak najwięcej imprez motocyklowych i spróbować choćby kilku weteranów z Maxowego muzeum. Zanim spełniły się moje plany, spędziłem w warsztacie Maxa kilka długich wieczorów, gdzie w znakomitym towarzystwie nowych przyjaciół i starych motocykli kompletowaliśmy Maxowego Sokola 1000



Już w połowie sierpnia udało mi się jednak zrealizować oba cele mojego pobytu w Holandii. Mieliśmy zamiar pojechać całą gromadą na najlepszą w Europie imprezę weterańską - organizowaną przez H-D Club "The Oldtimers" z Hagi zlot motocykli zabytkowych, wyprodukowanych do 1965 roku (po naszymu - do ostatniego Panheada). No tak, pojechać ale czym? Czy kiedykolwiek mieliśmy okazję wybrania sobie zabytkowego motocykla spośród ponad 150 różnych modeli? Może czarny Blackhawk z 1953 roku, może Knucklehead z połowy lat 30-tych, może Indian Four z 1938 roku? Ostatecznie mój wybór padł na Harleya JD z 1928 roku, na którym Max wraz z grupą przyjaciół przejechał Australię od zachodniego po wschodnie wybrzeże.

Po późnym przybyciu do Hagi, spowodowanym kilkoma drobnymi problemami w drodze, dowiedzieliśmy się rozstawiając namioty, że ten zlot jest rekordowy: ponad 350 zabytkowych motocykli zjechało się na teren pięknego parku, otoczonego klasycznym ogrodzeniem oraz rzędem strzelistych topoli. Prawie w tym samym momencie gospodarze witając się z nami powiedzieli o rekordzie frekwencji, zauważyłem spore zbiegowisko i usłyszałem charakterystyczny, stłumiony bas ogromnego Big Twina. Spojrzałem pytająco na Maxa, a ten trącił mnie w ramię i powiedział: "Chodź, poznasz mojego kumpla z Anglii!" Powodem tego zamieszania był Steeve Slowcome, Największy w Albionie spec od modelu VL. Siedział skromnie na swoim motocyklu z połowy lat 30-tych. Motocyklu? To na czym siedział nie było już VL-em, tylko ogołocona z karoserii i całego niepotrzebnego zelastwa rama, w której spoczywał pięknie wyglądający i tak samo brzmiący, potężny silnik o pojemności 1340 ccm. Z rozmowy ze Steevem dowiedziałem się, że jest to motocykl specjalnie zestrojony do konkurencji "na przyspieszenie" i pod wprawnym kierowcą daje sobie nawet radę z Knuckleheadami, Panheadami i Shovelami. Widząc

styl, w jakim odjechał alejka parkową, nie miałem nawet cienia wątpliwości, że mówił prawdę. Kiedy opadły już emocje związane z drogą i przybyciem na zlot, a nasze namioty były już gotowe, zaczęliśmy powoli przechadzać się po parkowych trawnikach, gdzie wśród innych namiotów i przyczep campingowych stały dziesiątki wspaniałych Indianów i Harleyów. I wtedy po raz drugi tego dnia zauważyłem wśród motocykli zbiegowisko. Parę chwil wcześniej ktoś otworzył małe drzwi zabudowanej przyczepy i wyprowadził z niej pomalowany na zielony wojskowy mat motocykl, a następnie szybko zapiął na nim blokadę. Światło dzienne ujrział fabrycznie nowy Knucklehead z 1941 roku w wersji dla armii kanadyjskiej. Motocykl został złożony z oryginalnych nowych - starych części, tzw "new-oldstock" i wyglądał imponująco. Powiedźcie zresztą sami.



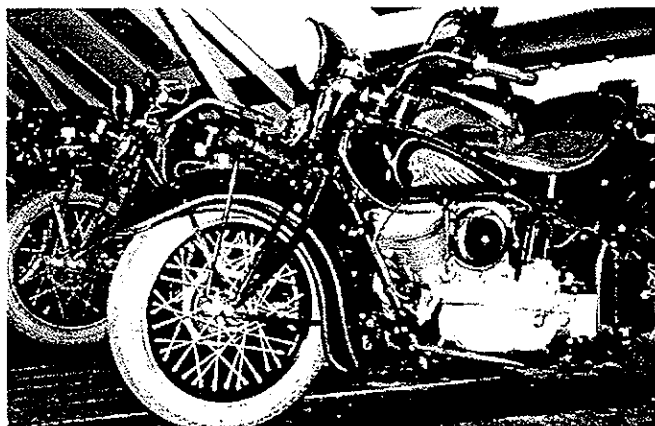
Następnego dnia rano, kiedy wyjeżdżaliśmy ze zlotu, ktoś z organizatorów podbiegł do mnie chcąc koniecznie poznać moje wrażenia. Powiedziałem, że było prima, i za rok mogą się spodziewać Oldtimerowców na Harleyach i Indianach z Polski!

Kilka dni później jechałem w zupełnie inną część Holandii, żeby skorzystać z zaproszenia jednego z przyjaciół poznanych na zlocie w Hadze. Leo - fanatyk marki Indian, odziedziczył w młodości łódź rybacką i całe swoje życie zawodowe spędził na połowie ryb i hodowli małż. Kiedy przeszedł na emeryturę poświęcił się bez reszty swej pasji - odbudowie i jeżdżeniu motocyklami ze Springfield. Podczas obiadu (małże, a jakże!) powiedział mi od niechcenia, że oprócz Chiefa, na którym był na zlocie w Hadze, ma jeszcze kilka Indianów. Po obiedzie

zaprosił mnie do swego warsztatu, lecz 2 piętrowy budynek wydał mi się z zewnątrz za duży na ten cel. Wnętrze warsztatu było urządzone tak, że niejedyn pedantyczny dostawca sprzętu medycznego mógłby się jeszcze czegoś nauczyć. Narzędzia wiszące równiutko na tablicach, obrabiarki lśniące czystością, a na wielkim regale dziesiątki plastikowych skrzynek z różnymi napisami, np. "silnik do Scouta 101 z 1928 r.", albo "skrzynia biegów do Chiefa z 1947 r." Po wejściu na 1 piętro musiałem zaczerpnąć świeżego powietrza i to nie ze względu na wspinaczkę po kilkunastu schodach. Leo otworzył szerokie drzwi i najnormalniej w świecie powiedział: "widzisz w tej chwili największą kolekcję Indianów w Holandii, a może i w Europie". Na pięknym ciemnym parkiecie w równych rzędach stało 25 odrestaurowanych, sprawnych i gotowych do jazdy Indianów. Począwszy od repliki motocykla z 1908 roku, przez wyścigowe oryginały z lat nastych i 20-tych, piękne Chiefy i Indiany Four z lat 30-tych i 40-tych z wózkami bocznymi, eksperymentalny model 841, aż po Roadmastera z 1953 roku.

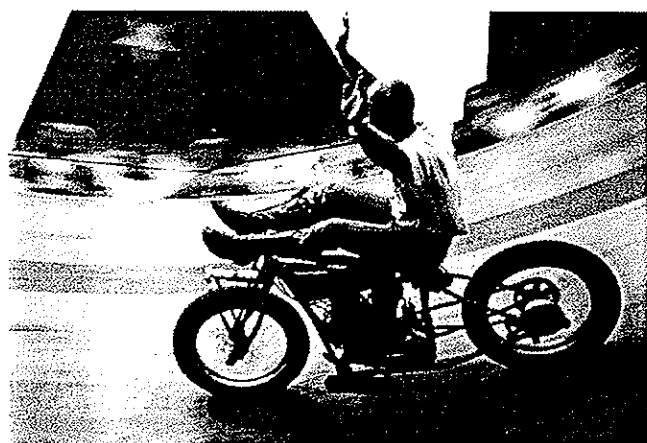


Taka dawka na raz wymagała uspokojenia środkiem trzymanym w kwadratowej butelce z czerwoną etykietą i wizerunkiem wędrującego faceta w cylindrze na głowie. Po dobrej chwili Leo zaprowadził mnie na drugie piętro, gdzie gromadził na wysokich półkach ramy, przody, blachy, silniki (w tym kilka do "czwórek"), skrzynie biegów i inne części, które kiedyś staną się kompletnymi motocyklami i będą ekspozowane piętro niżej. Rozejrzałem się dookoła i bezwiednie zacząłem liczyć "sztuki" w częściach. Po dwudziestym przestałem liczyć, odwróciłem się do Leo i spytałem nieśmiało: "Ile lat trzeba żyć, żeby zdążyć odrestaurować te wszystkie motocykle?" Leo skrzywił się i odparł: "101, a jakiej odpowiedzi spodziewałeś się po fanatyku Indiania!"



Corocznie, pod koniec sierpnia Holenderska Federacja Klubów H-D organizuje w Bredzie tzw. Harley Dag, czyli Dzień Harleya. Jest to impreza typu festyn miejski lecz pozbawiona całkowicie atmosfery, z jaką kojarzy się nam ten termin. Breda jest pięknym, średniowiecznym miastem ze wspaniałą starówką, małutkimi uliczkami i skwerami oraz systemem malowniczych kanałów. Rano burmistrz Bredy przekazuje przewodniczącemu Federacji klucz do miasta i w tym momencie tysiące motocykli zaczyna wypełniać powoli uliczki i placzki starówki, parkując we wszystkich możliwych miejscach. Do miasta wjeżdżają wyłącznie motocykle marki Harley - Davidson i Indian oraz wszystkie dowolne przeróbki tychże. Inne sprzęty zostają na zewnątrz. Około południa trudno jest się poruszać po bredzieńskiej starówce, dlatego prawie wszyscy siedzą w otwartych ogródkach niezliczonych barów, pubów, kafejek i restauracji, gdzie jazzują, bluesują lub rockują najróżniejsze kapele.

Na jednym z największych placów starówki, tuż obok garnizonu wojskowego, znajduje się największa atrakcja Harley Dag - beczka śmierci, do której ustawila się już tasiemcowa kolejka. Z tej racji, że właścicielem beczki jest Max, nie stoję w kolejce, mogę natomiast wejść do środka i obserwować akcję "Z oka cyklonu". Wrażenie jest imponujące. Dwóch facetów jeździ wewnątrz drewnianej konstrukcji o średnicy 5 metrów na Indianach 101 z 1927 i 28 roku. Na początku powoli i nisko, potem trochę szybciej, aż ich pozycja zmienia się z wertykalnej w horyzontalną. Teraz pełen gaz i opóźnianie zapłonu, co powoduje salwy wystrzałów z kolektorów. Po chwili szaleńcy jeżdżą już w najwyższym punkcie beczki, z nogami na kierownicy i rękoma w górze.



Cała metalowo - drewniana konstrukcja pulsuje w rytm jeżdżących wewnątrz motocykli, co przyśpiesza prace serca ponad 300 widzów zebranych na koronie beczki śmierci. Po zakończeniu biegu kierowcy otrzymują gromkie brawa, widzowie rzucają z góry pieniądze, a jednoosobowa ekipa techniczna sprawdza każdy szczegół motocykla. Teraz mikrofon bierze Max, przedstawia kierowców, mówi trochę o motocyklach i w końcu pyta się czy jest ktoś chętny do przejechania się jako pasażer w beczce śmierci. Po chwili z grobowej ciszy odzywa się kobiecy głos - jest chętna! Max komentuje to krótko: "zawsze wiedziałem że kobiety mają więcej jaj niż mężczyźni".

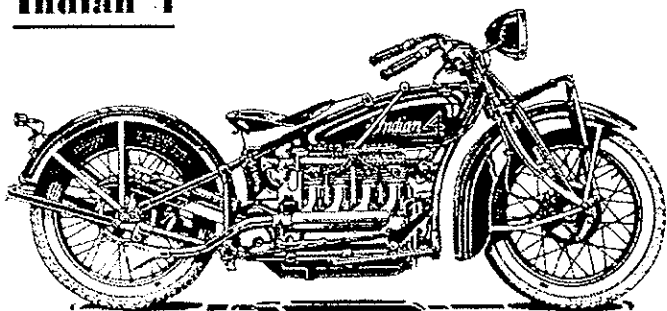
Następnego dnia dowiedziałem się z lokalnej gazety, że podczas Harley Dag przybyło do Bredy kilka tysięcy motocykli i blisko 60 tysięcy ludzi. To była naprawdę dobra zabawa, a przy okazji niewątpliwie promocja turystyczna dla miasta i regionu. Na szczęście i w Polsce coraz częściej można spotkać się z pozytywnym nastawieniem lokalnych władz do podobnych imprez. Przykładem może być Wałcz, gdzie w czerwcu przyszłego roku organizujemy I Rajd Pomorski. Będziecie tam?

Robert Więckiewicz

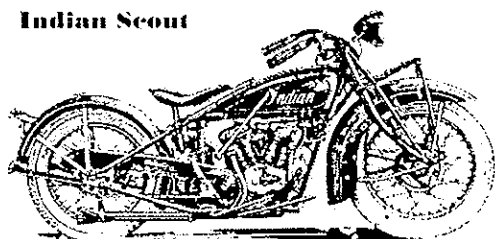
Czerwonoskóry zdobywa kolejne pióro

Ameryka lat 20-tych obfitowała w coraz to nowsze technologie motoryzacyjne. Największe firmy motocyklowe, jak Harley - Davidson, Indian i Exelsior nigdy nie stanowiły konkurencji dla samochodów. Doskonały jak na owe czasy Ford T był praktycznym i niezawodnym środkiem lokomocji dla średnio zamożnej rodziny amerykańskiej. Po latach rozkwitu i silnej konkurencji rynek motocyklowy powoli zaczął się załamywać. W 1931 r., Exelsior zaprzestał produkcji motocykli a na rynku pozostały dwie najpotężniejsze firmy tzn. Harley - Davidson i Indian.

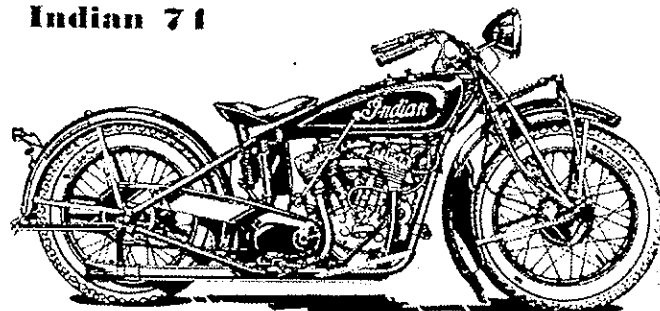
Indian 4



Indian Scout



Indian 71

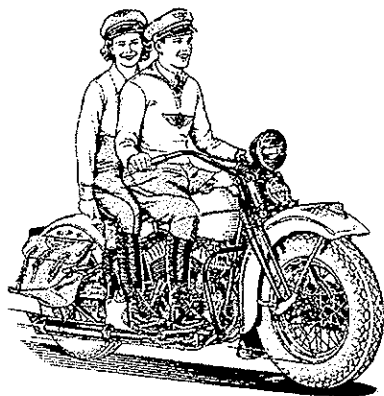


Każda z nich co roku wypuszczała na rynek po kilka modeli od małych jednocylindrówek po potężne Big Twiny. Motocykle zdobywały sobie coraz to lepszą opinię wśród użytkowników. Nowy udziałowiec Indian zajmujący się produkcją farb i lakierów firma Du Pont dodała jeszcze lepszego wizerunku Indian pod względem kolorystyki. Od tej pory można było zakupić Indian w kilku kolorach z pięknie ręcznie malowanymi paskami i napisami. Takiego też motocykla doczekali się użytkownicy. W 1928 r., fabryka wypuszcza model 101 SCOUT produkowany już od 1920 r., lecz nie tak nowoczesny jak ten obecny który od razu osiągnął sukces na rynku motocyklowym. Większy rozstaw kół, lepsze siedzenie, a przez to niższy środek ciężkości umożliwiał sprawne prowadzenie motocykla. Silnik dwucylindrowy widlasty 45°, dolnozaworowy o mocy 18 KM. Rama kołaskowo-rurowa, lekka. Zawieszenie wahaczykowe z półresorem piórowym dobrze amortyzowało nierówności na drodze. Motocykl o wadze 168 kg nadzwyczaj dobrze się prowadził, wspaniałe walory silnika doprowadziły motocykl do opinii nie mającego sobie równych wśród motocykli seryjnych na rynku amerykańskim. Pomimo niewielkiej pojemności, bo 600 cm³ lub 750 cm³ motocykl ten zachowywał parametry motocykla sportowego osiągając prędkość ponad 125 km/h.

Pierwszy model pojawia się jako motocykl dla policji. Wielu jeżdżących policjantów odkryło, że jest o wiele łatwiejszy w prowadzeniu w ruchu miejskim od innych modeli Indian. Nowy silnik oraz zmiany konstrukcyjne spowodowały, że cała sylwetka przypominała motocykl sportowy. Był to raczej ścigacz, a nie typowy motocykl do jazdy z wyprostowaną sylwetką ciała. Inna forma jazdy oraz nowa sylwetka motocyklisty była na owe czasy czymś bardzo nowatorskim. Sukces SCOUTA 45' na torach wyścigowych dowiódł o wyższości Indian jako prekursora silnika dolnozaworowego. Ten system silnika o poj. 750 cm³ dolnozaworowy został zastosowany w Exelsiorze. Dzieło inżynierów Indian pojawiło się w nowych motocyklach innych firm jako nowoczesna linia silników dolnozaworowych. Duży zalew samochodów doprowadził do ciągłej walki z firmami samochodowymi. Dzięki temu Indian przetrwał ten trudny okres i miał dość dobrą sprzedawalność na rynku. W 1928 r., po raz pierwszy SCOUT został wyposażony w hamulec ręczny, siedzenie niższe o 5 cm i przez to prowadził się lepiej. Chiefa i Forkę również wyposażono w przedni hamulec. Indian 101 SCOUT zaprojektowany został przez Charlesa, Franklina. Był majstersztykiem konstrukcyjnym. Precyzja wygląd, masa, moc tego V-twina napędzała jego sprzedawalność. Podrasowany SCOUT 101 w klasie średniej wagi nie miał konkurentów. Seryjna 101-nka była dłuższa i niższa od swojego poprzednika. Fani oryginalnego SCOUTA byli niezadowoleni z tego, że nowa 101 - nka będzie większa i cięższa. Były to jednak błędne opinie, gdyż model ten dowiódł że był najlepszym motocyklem wyprodukowanym w firmie w latach 20-tych. Użytkownicy wyścigów odkryli szybko że jego walory silnikowe są lepsze od modelu Chief 1000 cm³. Ostatnia 101 - ka z 31 roku była wyposażona w nową pompę olejową która była sprzężona z linką gaźnika. Jej wydajność wzrastała wraz z obrotami silnika. SCOUT został wyposażony w aluminiowe tłoki. Indian oferował swoim klientom również części o lepszych parametrach jak np.: aluminiowe głowice, mocniejsze sprężyny zaworowe, oraz lepszy rozrząd. Pozwalało to na jeszcze lepsze rasowanie silników według zasobności portfela klienta. Niestety Charles Franklin w 1931 roku nie mógł się zająć dalszą kontynuacją rozwoju 101-nki ponieważ bardzo podupadł na zdrowiu. I to było też jedną z przyczyn zaniechania dalszej produkcji SCOUTA 101. Zajęto się natomiast rozwojem Chiefa. Anegdota z 1931 r., mówią że patrol kalifornijskiej policji jeżdżące na Indianach były skłonne zakupić jeszcze 150 maszyn tego modelu. Aby sprostać wielu zamówieniom warsztaty musiały jeszcze bardziej rozwinąć swoje możliwości produkcyjne. Na tym tle powstał też konflikt dotyczący tego kto będzie realizował zamówienia dla Policji z Kalifornii. W tej konkurencji Harley Davidson zrobił wszystko aby wygrać ten przetarg, obniżając ceny i tak np.: VL - 74" z 1931 roku kosztował 195 \$ a SCOUT 101 z 1931 roku kosztowała 310 \$. Pomimo średniej wagi do jakiej zaliczano 101-nkę nie była wcale taka tania jak na te czasy, a koszty produkcji w porównaniu z Harleyem były o wiele wyższe. Popularności 101 - nki wśród kolekcjonerów jest dosyć duża to jednak jej sprzedawalność w porównaniu z Chifem jest dużo mniejsza. Jest ich na pewno mniej, ale moim zdaniem główną przyczyną jest chęć posiadania legendarnej 101 - nki każdego z kolekcjonerów stąd też na sprzedaż są wystawiane rzadko.

Przykłady tego wspaniałego Indiano którego nazywano popularnie 101-nką są pierwsze miejsca na torach wyścigowych współczesnej Ameryki i Europy. Legenda niezawodnego SCOUTA i najlepszego z Indianów żyje do dziś a kluby miłośników tego modelu są w każdym zakątku świata. Pozwólmijmy i my w naszym klubie kultuwać tego Indiano a słowa: "Stary Indian nigdy nie umiera" niech okażą się prawdziwe.

Rajd Pomorski



Okolice Wałcza to doskonałe miejsce do zorganizowania tego typu imprezy. Jednym z walorów tego miasta jest położenie geograficzne na mapie Polski. Bliska odległość od granicy zachodniej pozwoli na sprawny przyjazd zaproszonych gości z zagranicy. Najistotniejszym faktem są chyba walory krajobrazowe i ekologiczne które przyczynią się do atrakcyjności rajdu. Charakter imprezy to **r a j d m o t o c y k l i z a b y t k o w y c h**

wyprodukowanych przed 1968 r., marki Harley - Davidson, Indian, Sokół 1000. Wszyscy uczestnicy biorący udział w rajdzie przyjeżdżają na zaproszenie. Celem rajdu jest propagowanie turystyki motocyklowej oraz promocja ziemi wałeckiej jako interesującego miejsca wypoczynku. Zacieśnianie więzów towarzyskich wśród uczestników rajdu. Miejscem, a jednocześnie bazą rajdu będzie wieś Ostrowiec oddalona o 5 km od miasta Wałcz. Teren bazy jest ogrodzony i strzeżony przez ochronę. Na terenie ośrodka znajduje się hotel, domki drewniane i pole namiotowe. Na miejscu posiłki w restauracji lub w barze na powietrzu. Ośrodek usytuowany nad pięknym jeziorem. Gwarantujemy wspaniały wypoczynek przez cały czas trwania rajdu. Rajd będzie się odbywał pięknymi szlakami pojezierza z miejscem noclegowania i zakwaterowania na terenie ośrodka - Ostrowiec. Przewidywany koszt imprezy to 100 złotych od osoby. Prosimy o wysyłanie zgłoszeń pod adres internetowy.

www.oldtimerclub.hg.pl
e-mail: mpedryc@hotmail.com



*Zapraszamy serdecznie
wszystkich posiadaczy
zabytkowych motocykli
do udziału w Rajdzie.*