

Bieszczady 2001



Oldtimer Club

Biuletyn informacyjny klubu miłośników starych motocykli

Nr 7 grudzień 2001



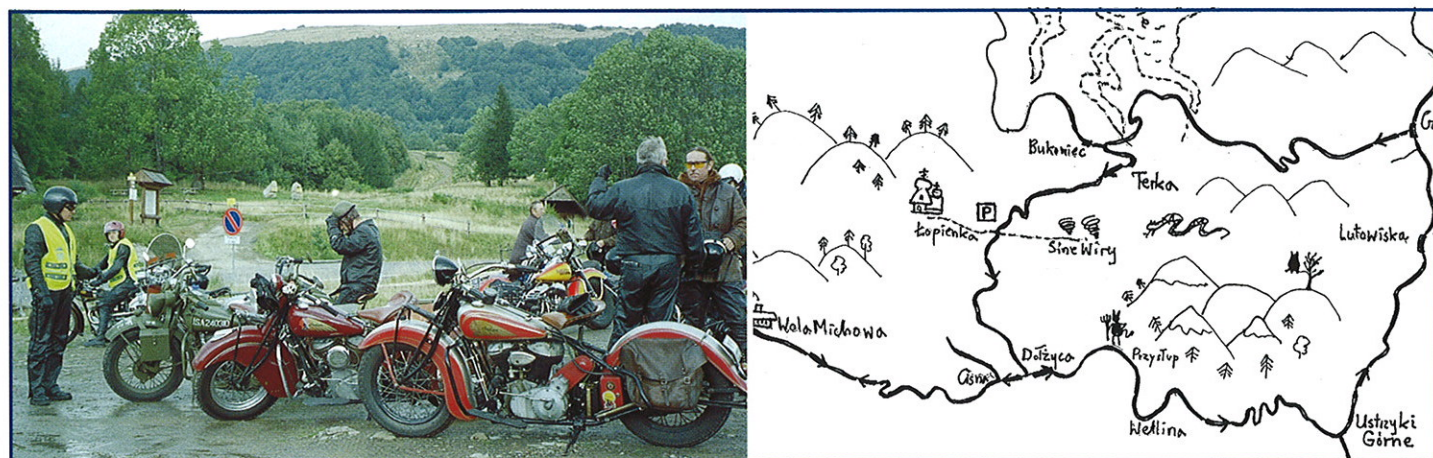
Od redakcji.

W motocyklowych czasopismach o tej porze roku w tekście „Od redakcji” możecie przeczytać, że dni coraz krótsze, że motocykl już w garażu itd. To prawda ale dla mnie zawsze jesień i zima były nieodłączną i równie ważną częścią motocyklowego życia jak pozostałe pory roku. To właśnie one dawały możliwość popracowania przy sprzącie i podgonienia prac nad restaurowaną sztuką. Idealny czas na tę część hobby, bez której dobra jazda nie jest możliwa. Z tego co zauważyłem to motocykle zazwyczaj rodzą się zimą i wczesną wiosną. A z tego co słysząc wśród kolegów tej zimy też coś się urodzi.

A poza tym nadchodzi pora planów, przeglądania map, liczenia nie zarobionych jeszcze pieniędzy i nie przejechanych kilometrów. Jak zapewne zauważyliście wypadł nam jeden numer Biuletynu (jeżeli chcemy się trzymać kwartalnego rytmu edycji) ale jak zawsze mimo opóźnień wywiązujemy się z zadania i oddajemy Wam piśmisko będące jednym z ważnych elementów spajających Klub w całość. Ponawiamy prośbę o pomoc w redagowaniu Biuletynu. Każdy ma coś ciekawego do powiedzenia nawet jeżeli jeszcze o tym nie wie. Znowu zmiana w sposobie wydania pisma. Kto był w tym roku w Bieszczadach poznał Jurka Kruga, który zaoferował swą pomoc przy opracowaniu technicznym i druku.

A żeby było jak w każdym piśmie motocyklowym to pamiętajcie o wyjęciu akumulatora z motocykla i regularnym doładowywaniu co miesiąc.

Redakcja



TO JUŻ STO LAT !

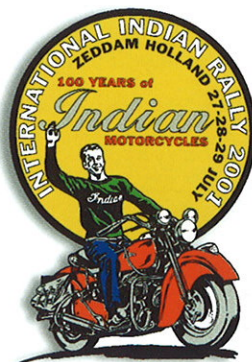
W dniach 27-29 lipca, odbył się w Holandii zlot, z okazji 100-lecia firmy Indian. My również w skromnym 6-osobowym składzie, odwiedziliśmy tę imprezę.

Ci, którzy przyjechali, uczynili to z różnych, sobie tylko znanych powodów.

Minęło sto lat, odkąd pierwszy Indian wyruszył na amerykańskie bezdroża i czterdzieści osiem, odkąd ostatni z nich zszedł z taśmy produkcyjnej w Springfield. Przez te lata wiele się zdarzyło, wygrywano i przegrywano wyścigi, projektowano nowe modele, Indiany zużywały się, były sprzedawane, niszczały zapomniane, by wreszcie na nowo się odrodzić.

To jest właśnie to, co daje każdemu z nich, swoją własną historię, a w entuzjastach wyrabia charakterystyczne podejście do motocykla. W Holandii, Indiany pojawiły się już na początku wieku, taki bagaż historii zmobilizował

posiadaczy tych motocykli do utworzenia elitarnego klubu - Indian Motorcycle Club Nederland (IMCN). Oni to właśnie zorganizowali to wielkie przedsięwzięcie, jakim był zlot w Zeddam. Ich głównym założeniem było zebrać jak największą liczbę entuzjastów Indian razem, aby wspólnie pobawić się, wymienić doświadczenia, nawiązać kontakty.



Poza tym, była okazja kupić to i owo, dzięki licznym stoiskom, pojawił się nawet zabytkowy egzemplarz Indian na sprzedaż. Dla gości o mocnych nerwach nie zabrakło legendarnej beczki śmierci, z doborową obsadą na 101-kach. Jeśli ktoś po raz pierwszy zetknął się z marką Indian, miał niepowtarzalną okazję poznać jego historię, dzięki wspaniałej wystawie. Obejmowała ona kilkadziesiąt egzemplarzy, wysmienicie odrestaurowanych Indianów. Była to, jak do tej pory, największa taka wystawa w Holandii.

Kulminacją zlotu był wspaniały rajd kilkuset Indianów, pośród malowniczych zakątków Holandii. Impreza ta, na długo pozostanie w mojej pamięci, powrócą wspomnienia i refleksje nad tym, jak powinny wyglądać prawdziwe oldtimerowskie zloty.

Krzysztof Pedryc

W zlocie udział wzięli:

Krzysztof Pedryc, Marcin Grela, Wojciech Wojtanowski, Wojciech Kasztelan, Grzegorz Mikulski, Jarek Słomski.

Sprawy Klubowe



Sezon motocyklowy 2001, rozpoczęliśmy wspólnym spotkaniem w Karolinowie koło Spały. Tam też, według zaplanowanego rozkładu, miało miejsce zebranie, oraz wspólne ognisko. Drugiego dnia odbył się niewielki rajd motocyklowy. Jak przystało na motocyklistów, większość przyjechała na dwóch kółkach, aby zaakcentować początek kolejnego sezonu. Oczywiście na spotkanie, przyjeżdża od lat ta sama grupa ludzi. To przysłowiowy trzon klubu, który krystalizuje się z biegiem czasu. Po rozdzieleniu funkcji i zadań, jakie na nas czekały przy organizacji zlotu w Wałcu, wszyscy pełni optymizmu rozjechali się do domów.

W oczekiwaniu na gości zlotowych, zakończenie roku szkolnego spędziliśmy wspólnie, we wsi Ostrowiec pod Wałczem. Tam bowiem, odbył się nasz letni Zlot Pomorski. Co poniektórzy byli już w środę, aby dopiąć wszystko na ostatni guzik. Goście zaś, przyjechali w czwartek i w piątek. Niestety pierwszego dnia

, już od samego rana lało jak z cebra i tylko co jakiś czas pokazywało się na niebie słońce, po czym szybko znikало za chmurami. Tak było przez trzy dni. Frekwencja nie dopisała, a przynajmniej nie tak jak tego oczekiwaliśmy. Pomimo niesprzyjającej pogody, dwa dni rajdu przebiegły planowo. Przejechaliśmy ponad 150km, pięknymi drogami ziemi wałeckiej, a gościnność mieszkańców Wałcza odczuli chyba wszyscy uczestnicy rajdu. Nie było lokalnej gazety, która by nie opisywała tego niecodziennego wydarzenia. Ludzie, którzy na co dzień nie widują tego typu motocykli, potrafili w sposób szczerzy i spontaniczny okazać swój zachwyt. Mam nadzieję, że w przyszłym roku, na zlot do Wałcza, przyjedzie cały stan klubu i wszyscy zaproszeni goście, do których musimy dotrzeć z informacją o osobie. Kameralne zloty mają to do siebie, że organizatorzy, wraz z uczestnikami bawią się i odpoczywają, bez wzmoczonej kontroli nad grupą.

NAGRODY

1. Za najstarszy motocykl na zlocie **Wojtek Wojtanowski** - Sokół 1000 1934
2. Za najelegantszy motocykl **Grzegorz Kostecki** - WLD
3. Za najelegantszy motocykl w klasie Indian **Marcin Gałęcki** - Indian 741 B
4. Za najelegantszy motocykl w klasie Sokół **Jarek Słomski** - Sokół 1000 1935
5. Za najdłuższą trasę **Kostia Drobot** - Białoruś
6. Dla najbardziej pechowego kierowcy motocykla **Leszek Zagajewski** - WLA 42
7. Dla najstarszego uczestnika zlotu **Wojtek Kasztelan** - Shovelhead
8. Dla najsympatyczniejszego uczestnika zlotu **Magda Wojtanowska** - (córka Wojtka W.)

Po powrocie do domu, zaczęły się właściwe wakacje i duże atrakcje motocyklowe. Każdy na własną rękę, organizował sobie czas wolny na motocyklu. I tak np. niewielka grupa motocyklistów w liczbie sześciu osób, wybrała się na imprezę do Holandii, celebrującą 100-lecie firmy Indian. Sam nie podejrzewałem, że doznam tylu wrażeń wybierając się tam. Na to niecodzienne spotkanie w Zeddam, przyjechało ok. 300 Indianów z całej Europy. Istna motocyklowa uczta dla fotografów i kolekcjonerów zabytkowych motocykli. Jak przystało na taki jubileusz, impreza była zorganizowana perfekcyjnie. Dla ożywienia sierpniowej, upalnej atmosfery, organizatorzy podnieśli i tak już wysoki poziom adrenaliny, wystawiając „beczkę śmierci”. Co półgodziny odbywał się show, w wykonaniu dwóch wspaniałych jeźdźców, na legendarnych 101-kach. Oglądanie akrobacji w beczce, wywołuje u wszystkich ogromne emocje. Wszystkim tym, którzy jeszcze nie widzieli takich popisów, polecam wybrać się do Holandii w nadchodzącym sezonie. Zlot będzie organizowany w Bredzie, z okazji 750 - lecia miasta. Jestem pewien, że ekipa Maxa Middelbusha, właściciela „Beczki śmierci”, będzie tam na pewno.

Jesienią spotkaliśmy się ponownie, na ulubionym Rajdzie Bieszczadzkim. Już po raz piąty, spotkali się miłośnicy

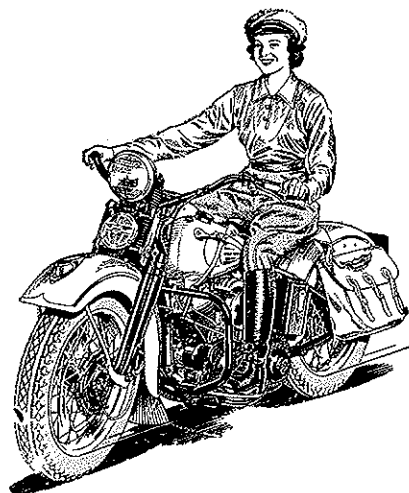
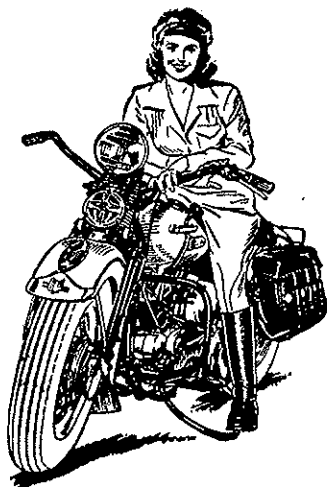
oldtimerów, w pięknych jesiennych plenerach Bieszczadzkiego Parku. Tym razem, zaprosiliśmy grupę kolegów Mirka Wojciechowskiego z Tomaszowa. W tym roku było nas więcej o kilka osób. Wyjeżdżając z domu miałem nadzieję, że może ktoś z grona oldtimerowców, którzy jeszcze nie byli nigdy na naszej klubowej imprezie, zechce nas odwiedzić. Niestety myliłem się, przyjechali Ci sami co zwykle. Szkoda, że w klubie liczącym 41 osób, na imprezy przyjeżdża zaledwie 20 - stu. Moje spostrzeżenia są następujące i powtarzam to na zebraniach. Klub będzie organizował dwie imprezy w roku, letnią i jesienną. Bez względu na liczbę osób, będziemy się spotykać i wspólnie spędzać czas na motocyklach, w miłym towarzystwie.

Dowodem wspaniałej atmosfery tych spotkań, jest zadeklarowanie chęci przystąpienia do klubu trzech nowych kolegów, tzn. Darka Szczepkowskiego, Krzyska Brzozowskiego i Kostii Droby z Białorusi. Wspaniałą atmosferę rajdu, w niewielkim stopniu, zakłóciło niewłaściwe zachowanie niektórych członków klubu. Myślę, że w przyszłości należy dostosować skalę dowcipu przebywając wśród znajomych, a tym bardziej przyjaciół z klubu.

Sezon motocyklowy 2001, zakończyliśmy wspólnym spotkaniem klubowym w Łukowie. Spotkanie to, połączyliśmy z wernisażem prac nieżyjącego kolegi Witka Parzydło. To już trzy lata, jak Witka nie ma między nami, a pamięć o Nim jest ciągle żywa. Przypominając Jego postać na wieczorze wspomnień, wystąpiło kilka osób. Czytano i wypowiadano wiele ciepłych słów, o tym wspaniałym człowieku. Pięknym wierszem pisany trzynastożłotkowiec, popisał się kolega Jurek Hajduczek zwany „Poziomką”. Kulminacją programu, było wręczenie nagród za całokształt motocyklowej działalności, oraz pracy w klubach Oldtimer i Stowarzyszeniu Posiadaczy Motocykli H-D (dawniej HOG). Dla nie rozumiejących celu naszego spotkania w Łukowie wyjaśniam, że była nim przede wszystkim chęć uczczenia pamięci Witka Parzydło. Trzecia rocznica śmierci, która minęła 18 IX, zmotywowała nas do zorganizowania wernisażu plastycznego, w Domu Kultury w Łukowie. Ta niecodzienna okoliczność zachęciła około 90 osób, do odwiedzenia Łukowa. Dla nas jako klubu, spotkanie to stało się jednocześnie zakończeniem sezonu motocyklowego 2001.

Podniosły nastrój dało się odczuć w czasie sobotniego wieczoru, kiedy ku zdziwieniu wszystkim, na imprezie zjawiała się rodzina Witka tzn. żona Jola z córką Magdą i zięciem Konradem.

Wyróżniającym się osobom zostały wręczone nagrody.



Krzysztof Pedryc

FINANSE, FINANSE I JESZCZE RAZ FINANSE.

Właśnie mija pierwszy rok oficjalnego działania klubu (rejestracji) dlatego też należy się małe podsumowanie i czas na refleksje i wnioski. Niestety nie jest dobrze. Koszty działalności klubu są spore, a wpływy małe, to niestety za sprawą nas samych. Problem jest między innymi w składkach, które nie są wpłacane terminowo, a zaległości sięgają jeszcze roku 2000. Po obliczeniu wpływów ze składek okazało się, że 25% członków nowego klubu zalega z wpłatami. Optymalnym rozwiązaniem byłoby gdybyśmy dokonywali wpłat na pierwszym spotkaniu (otwarcie sezonu) każdego roku na wiosnę. Dzięki temu moglibyśmy zaplanować i prawidłowo realizować plan spotkań i rajdów i konsekwentnie trzymać się budżetu klubu bez strachu, że zabraknie środków. W roku 2001 niestety z różnych powodów nie odbył się tzw. dochodowy dla klubu zlot czy spotkanie. I tak do Karolinowa, Wałcza, Bieszczad, Zimnej Wody itp. W mniejszym czy większym stopniu dopłacaliśmy. Prowadzenie kroniki, obrazki, znaczki, koszulki, wydawanie biuletynu, wysyłanie zaproszeń, zawiadomień, nagrody, prezenty, wyjazdy w celu przygotowania rajdów, wigilii itp. To wszystko niestety kosztuje. Dlatego też apelujemy o wszelką pomoc w szukaniu sponsorów i wywiązywaniu się z obowiązków związanych z przynależnością do klubu (składki, działalność na rzecz klubu). W tym miejscu jeszcze raz chcielibyśmy podziękować Arturowi Jarczyńskiemu za pomoc finansową oraz wkład w organizację naszych wspólnych spotkań. Reasumując w 2002 rok wchodzimy z nienajlepszą kondycją finansową, ale musimy sobie poradzić, prawda?

Były nimi okolicznościowe medale z wizerunkiem Witka, które ufundował były prezes HOG. Wojtek Piotrowicz. Projekt wykonał nasz kolega Rafał Dmochowski.

Za prace w roku 2001 na rzecz klubu Oldtimer i za 100% frekwencję na wszystkich imprezach, został uhonorowany dyplomem i medalem kolega Paweł Gerber. Oprócz niego kolega Rafał Dmochowski, za wspieranie wszystkich imprez od strony plastycznej. Kolega Andrzej Zdrojewski, za prace przy powstawaniu baru w siedzibie klubu HOG., oraz za nieocenioną pomoc przy organizacji zakończenia sezonu w Łukowie.

Krzysztof Pedryc, autor tego artykułu, otrzymałem nagrodę z rąk Wojtka Piotrowicza, za całokształt działalności motocyklowej, oraz wieloletnią przyjaźń z Witkiem Parzydło.

Mam nadzieję, że to wyróżnienie, każdy a nas przyjął z dumą i zaszczycem, mając na uwadze nobilitację do dalszej pracy, na rzecz swojego klubu. Dziękuję wszystkim tym, którzy zechcieli przyjechać na tą szczególną imprezę i mam nadzieję, że wszyscy dobrze zrozumieli jej cel. Następne nasze spotkanie to Wigilia.

Do zobaczenia na oplatku...

Witek Parzydło - Wspomnienie

*Szrapnel rąbnął w szafę aż się tynki sypały.
Na ogródki sąsiedzkie pociski leciały;
huku, dymu; akurat front bokiem przechodził
i w tym zgiełku wojennym Witek się urodził.*

*Zrazu chował się dobrze. Chłopiec był pogodny.
Rósł szybko, śmiał się wielce, charakter tagodny.
Lata były niełatwe, szczególnie w przednówek;
Lecz Witek jakimś śwędem trafił na olówek.*

*Olówek, rzecz niewielka, ot leży w piórniku.
Czyż można tym ołówkiem czarować bez liku?
Można, można, bo tutaj trafił swój na swego:
olówek na Witusia a Wituś na niego.*

*Nieodłącznie od razu utworzyli parę.
I Witek ją rysować małe, duże, stare;
i rysował piratów, żaglowce i morze,
jarmarki, moc ludzików, falujące zboże,
rysował po książeczkach, świstkach, karteluszkach,
drzewa tegie, grubaśne i łaki w kwiatuśkach.
Zarysowywał wszystko, wszędzie i bez przerwy;
jak rysował mu nigdy nie puszczały nerwy.
Tak wykształcił charakter, szlachetny, spokojny
z którym to nigdy nie trza by prowadzić wojny.
Ten spokój, ta pogoda, ludzi miłowanie,
że można było w gminie nakazać wpisanie
w dowódzie osobistym jako znak szczególny:
Charakter Parzydłacki; nie jakiś ogólny.*

*Jedną tylko plameczkę dostrzec mogły siostry
na które nieraz wylał ton swój głosu ostry,
gdy baraszkować chciały po jego pokoju,
któren to był oazą twórczości przekroju.
Czegóż to tam nie było; na półkach, na ścianie,
na łóżku, czy przypięte szpilką na firanie.
Rysunki, maluneczki, grafiki i szkice,
i grube panie z magla i chude dziewice,
rupieci całe kupy jak skarby baśniowe.
A między nimi nagle znaki harleyowe.*

*To Wituś drugą pasję odnalazł z fasonem
i romans swój był zaczął z Harley-Davidsonem.*

*Miłość była to wielka, jak rodem z Verony.
Miłości wielkich pełne historii salony
lecz Wituś tę dla siebie i bliskich zachował.
Miłością tą skwapliwie był się rozkoszował;
z miłością olówka Harleya miłość żenił,
i życie siła ludu okazją tą zmienił.*



Ze szkicownika Witka Parzydło.

*Przyjaciół nowych doszło, wielu na motorach,
z nimi ślęcząc Wu-eL-ki składał po wieczorach;
i białą-czarną Niunię i czerwoną Ułę.
I projektować zaczął też kumplom koszule,
różne znaczki złotowe oraz medaliony;
biker jeden dziś z drugim nimi obwieszony.
Historyczny zaś talent wykazał i rękę
jak posadził na zwykłej Wu-eL-ce Syrenkę.
Ta symbolem się stała braci Harleyowej;
tych z Anina, tych z Ząbek oraz tych z Targowej.*

*I tak trwało to święto, nasz Witku kochany.
Lecz tyś nagle nam wszystkim pokrzyżował plany
i się w podróż wybrałeś w jedną tylko stronę.
Zostawiłeś nas, dusze smutne, sierocone.
Co nam począć bez Ciebie, gdzie twe ciepło, uśmiech,
gdzie twa ducha pogoda, źródło naszych uciech.*

*Gdy ty pędzisz tam w gwiazdach, wiatr rozwiewa włosy
my do ciebie zwracamy nasze myśli, głosy;
gdy odpalasz tam w górze gwiazdzistą Wu-eL-ę
może myślisz że tam gdzie jesteś tracisz wiele.*

*Nie masz Magdy i Joli, nie masz siostr, rodziny
z którymi spędziłeś rozliczne godziny
na wakacjach, gadułach i letnich zabawach.
Jak z Magdusią kaczucho puszczałeś po stawach,
jak ćwiczyłeś ją co to jest Panhead w Harleyu
i ile i jakiego jest w misce oleju.*

*Nie masz tam dolin Narwi, widoków na Tatry,
nie szumią jodły nasze i nie płoną watry.
Nie ma równin Mazowsza, skąd świeżość uderza,
nie ma też gościnnego zawsze Kazimierza,
tam gdzie Wisła zakręca u podnóża zamku.
Nie masz życia po klubach gdzie moc widowisków,
nie ma naszych Starówek w Gdańsku i w Warszawie,
ani maków i chabrów co falują w trawie.*

*Lecz nic to mój Witoldzie, odpal swą Wu-eL-ę
i pomśl że być może tak nie tracisz wiele.
W kraju czasy nie bardzo, ty takich nie znałeś:
Nie ma klubu twojego co tak budowałeś
Współ z grupą przyjaciół, dziś już podzielonych.
Nie ma nocy w Zielonce, pamiętasz, szalonych;
nie ma śladu, zniknęło. Twój bar wywieziony.
Nawet jeśli gdzieś kiedyś będzie on założony
w innym miejscu, gdzie może na stałe zagości,
duszy twej w nim nie będzie, twojej utajności.
Jeden dzisiaj drugiemu prosiaka podkłada
a sąsiad miast szanować to dręczy sąsiada.
Kumpel kumpla w byznesie jak może puszkuje,
niż wiedzieć kto już kogo ile oszukuje.*

*Więc mknij Witku po swoich gwiazdnych autostradach
I rozglądaj się wkóło po swoich sąsiadach,
czy nas gdzieś tam nie widać. My jeden po drugim
się zjawiamy u ciebie w czasie nie za długim;
zostawiliśmy problemy na ziemskim padole,
wyciścimy swe chromy, dokręcimy gmołę,
odpalimy Harleye, damy czadu i jazda,
I ta sama nas wszystkich poprowadzi gwiazda.*

CR Jerzy „Poziomka” Hajduczyk 2001

Czy sądzicie, że 10-letni chłopiec mógł samodzielnie przejechać motocyklem Stany Zjednoczone od wschodniego do zachodniego wybrzeża?

Wydaje się to teraz niemożliwe. Może w latach 60-tych albo nawet 40-tych, kiedy ruch był mniejszy a policja bardziej wyrozumiała.

A może jeszcze wcześniej. Lata 20-te i 30-te – to lata dynamicznego rozwoju przemysłu motocyklowego w Stanach i okres sprzyjający biciu wszelkiego rodzaju rekordów.

A czy mogło się to wydarzyć jeszcze wcześniej?

Aby umożliwić chłopcu dotykaniem nogami do podłoża i panowanie nad motocyklem, obniżono położenie siodełka o kilkadziesiąt centymetrów. Tata Willie'go musiał w tym celu przebudować tylną część ramy i poprowadzić ją pionowo w dół. (patrz zdjęcie).

Motocykl w takim stanie odnaleziono w ...Belgii w latach 70-tych i od tamtej pory można go oglądać i przeczytać całą historię ustanowienia tego rekordu w Muzeum Indiana i Harley-Davidson w Zwolle u Maxa Middelboscha.

Ale najciekawsze jest chyba to, że Willy Wright na zawsze pozostanie



Na pewno nie!!

Na pewno...?

10-letni Willy Wright przejechał na swym motocyklu Stany Zjednoczone od wybrzeża Oceanu Atlantyckiego po Pacyfik w...1911 roku! Trudno uwierzyć w ten wyczyn, ale zachowało się mnóstwo materiałów prasowych o tym wydarzeniu, zwłaszcza wśród miłośników marki Indian – tak bowiem nazywał się motocykl małego Willie'go.

Był to jednocylindrowy Indian z 1911 roku, zmodyfikowany w szczególny sposób przez ojca Willie'go, także miłośnika i właściciela Indian.

najmłodszym motocyklistą, który przejechał Stany „coast to coast”. Nikt nie odebrał i nie odbierze mu tego rekordu z prozaicznego powodu. Od wielu lat kodeks drogowy w Stanach ściśle określa, że minimalny wiek motocyklisty wynosi 16 lat.

Robert Więckiewicz

(na zdjęciu motocykl Willy Wrighta - fot. autora)

Obiektywnie zaobserwowane ?



Robert lubi stare motocykle...

Monika ładnie wyglądać...

...a Krzysio prócz tego - dobrze zjeść.

Kilka słów o Klubie.

Chciałbym zabrać głos w dyskusji, która (w momencie gdy piszę) jeszcze się nie zaczęła ale jest, jak sądzę po pewnych symptomach, nieunikniona. Te symptomy to koleżeńskie rozmowy z członkami Klubu, którym zależy na jego jakości i istnieniu.

Nie chciałbym wchodzić w szczegóły przyczyn, dla których ten temat zaczął istnieć, chciałbym natomiast opierając się na swoim doświadczeniu zaprezentować moje osobiste zdanie. Należałem już do kilku klubów (na szczęście do niewielu) i zapisując się do nich liczyłem przede wszystkim na kontakty z ludźmi, którzy traktują motocykl podobnie jak ja. Zazwyczaj bardzo szybko okazywało się, że takich ludzi tam nie ma i moje odejście było już tylko kwestią czasu. W jednym przypadku odszedłem z klubu gdy stwierdziłem, że dla większości jego członków obecność w nim jest jedynie okazją do zarobienia paru złotych przy okazji akcji reklamowych itp. W efekcie, w ciągu 25 lat jazdy motocyklem większość kilometrów „natłukłem” sam lub z podobnymi jak ja pojedynczymi – nie zrzeszonymi. Tak więc moje doświadczenie podpowiada mi, że klub nie tylko nie pomaga ale wręcz przeszkadza w uprawianiu motocyklizmu. Przeszkadza przez konieczność: płacenia składek, pracy przy imprezach, bywania na zebraniach, liczenia się z innymi itd. A to wszystko z jazdą motocyklem nie ma nic wspólnego. A poza tym mam wrodzoną awersję do tłumu.

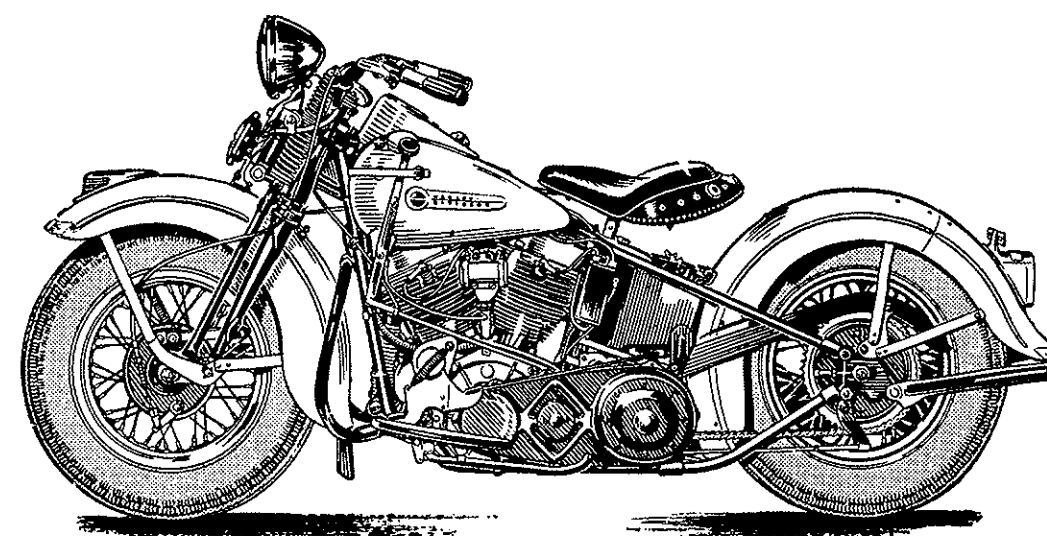
Kiedy przed kilkoma laty dotarło do mnie pismo wysłane przez Krzyska a informujące o zakładanym Klubie Oldtimer wszystkie złe wspomnienia ożyły i kazały zastanowić się przez chwilę, czy to ma w ogóle sens. Pchać się w takie obowiązki mimo negatywnych doświadczeń. Ostatecznie zdecydowałem się przystąpić do tej grupy a przeważał tu chyba szacunek dla Krzyska jako jej organizatora. Z perspektywy tych kilku lat oceniam, że wybrałem słusznie pomimo naturalnego pojawienia się wymienionych wyżej niedogodności. Co zatem równoważy te minusy? Po raz pierwszy w ramach klubu zetknąłem się z ludźmi, którzy traktują motocykl podobnie jak ja (oczywiście nie wszyscy ale kilku by się znalazło). Nagle okazało się, że moja motocyklowa aktywność zaczęła przeżywać renesans, na co trudno byłoby mi się zdobyć bez odpowiedniej atmosfery, jaką stworzył właśnie Oldtimer. Nie bez znaczenia jest też fakt, że

stworzony został jeden z nielicznych w Polsce klubów o wyrazistym charakterze i bardzo ambitnej regule. Jest to pierwszy klub, na którego istnieniu mi zależy.

Jak w każdej grupie pojawiają się i pojawiają jeszcze nie raz różnice w spojrzeniu na niektóre sprawy i chyba podstawą naszej spójności musi być tolerancja. Jesteśmy dobrowolnie zrzeszeni i każdy nacisk na drugą osobę musi wywołać zniechęcenie do działania w Klubie. Ta dobrowolność nie może być zastępowana wymuszoną dyscypliną bo jak sądzę jeszcze nikomu się taka sztuka nie udała. Należy dbać o przestrzeganie statutu a w działalności skoncentrować się na podstawie, czyli czerpaniu przyjemności z jazdy motocyklem. Nie dla kogoś, czy na pokaz ale dla samego siebie, choćby w pojedynkę lub w kilka osób. W moim odczuciu tylko temu warto poświęcić czas i taki charakter powinien mieć nasz Klub. Nie oznacza to, że dyskwalifikuję osoby o zamiłowaniu kolekcjonera czy zbieracza bo mniej jeżdżą. To nie ma znaczenia tak długo dopóki dominować będzie grupa aktywnych w jeździe.

Prawie dwadzieścia lat temu wybrałem się po raz pierwszy zabytkowym motocyklem na Zachód. Objechałem Anglię dookoła. Po kilku latach powtórzyłem swoją wyprawę, później jeszcze raz. Były też dalekie wyjazdy do innych krajów. Któregoś dnia jeden z angielskich znajomych wręczył mi małą kartkę z napisem „klubowy”. Tych, którzy na zabytkowych motocyklach nie boją się podróżować i sprawdzili się przez wiele lat. Jest to znaczek klubowy - klubu, na którego założenie nie zużyto ani jednej kartki papieru, a którego członkami są ludzie wyróżnieni w ten sam sposób jak ja. Taki sposób realizacji klubu jest dla mnie swoistym ideałem nie ograniczającym w najmniejszym stopniu swobody a gwarantującym, że każdy z członków klubu jest do końca godnym zaufania towarzyszem podróży. Wiem, że takie spojrzenie jest radykalne i nie mam zamiaru nikogo do niczego namawiać, tylko wszystkich chcę prosić aby nie stracili sprzed oczu tego co w naszej działalności jest najcenniejsze.

Erwin Gorczyca



Indian Chief – w rzeczy samej

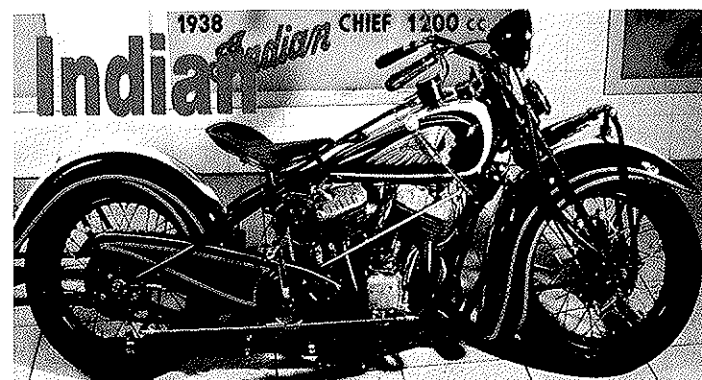
Indian Chief – highway legend pod lupą.

Chief'a określa się mianem króla wśród Indianów, z czasem doczekał się również przydomku V2-bawoła, z dwoma, lub trzema kołami. Artykuł ten będzie swego rodzaju spojrzeniem na historię Chiefa. Przybliżymy wam poszczególne modele, technikę wykonania i charakterystyczne oznaczenia tego motocykla marzeń.

Co właściwie czynicie z lewą ręką, w czasie jazdy motocyklem? Na ogół wciskacie nią sprzęgło. Tego przy Chiefie, z pewnością szybko się oduczycie. Przy Big-V2 Twin wymagane jest użycie lewej nogi, tak jak w samochodzie. Lewa ręka powinna obsługiwać gaz, jak również zmieniać (zapalać, lub gasić) światła. Prawą stronę kierownicy, przeznaczono na ręczną regulację zapłonu. Przy pierwszych modelach hamulce były ręczne, co sprawiło, że długa dźwignia zmiany biegów znalazła się z prawej strony, obok zbiornika paliwa. Pedał hamulca nożnego był z prawej strony. We wcześniejszych modelach hamulce miały formę zewnętrzną.

Przez 31 lat zakłady w Springfield produkowały legendarne Chief'y. Przez ten czas doszło naturalnie do udoskonalenia i zmian wielu detali. Kto poważnie nosi się z zamiarem kupna Chief'a, to opisane tu zmiany nie mogą być bez znaczenia, aby móc sklasyfikować swój model.

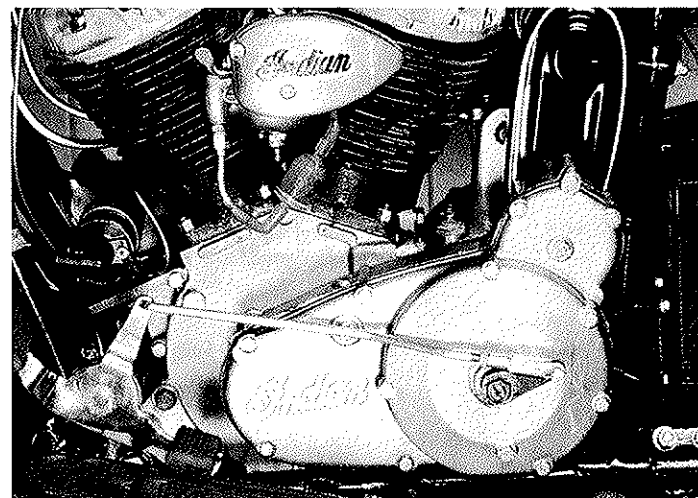
Przedstawienie pierwszych modeli Chief'a, nastąpiło w 1922 roku. Sterowany bocznie V2, ze stojącymi zaworami, wychodził w dwóch modelach, o pojemności 1000cm³ 22 PS, oraz 1200cm³ 26 PS. Podstawowa wersja pozostała do końca produkcji tj. do 1953r.



Motocykle w zasadzie różnią się tylko tłokami i cylindrami, pozostałe części były identyczne. Model z silnikiem 1200cm³ zyskał szlachetny przydomek „Big Chief”. Charakterystyczny dla tych modeli był ciemnoczerwony kolor, który wielu porównuje ze szlachetnym czerwonym winem. W połączeniu z ozdobnymi złotymi paskami, tworzy niesamowity efekt. Cylindry i głowice wykonywane były do 1925r. z żeliwa, co sprawiało wiele trudności. Bardzo wczesne modele (do 1924r.), posiadały w przednim zawieszeniu pióra resorowe, które widać już na pierwszym rzut oka. Zużycie oleju smarowania wynosiło ok. 1 litr/500 km. Zapas oleju wynosił 4 litry i mieścił się w zbiorniku paliwa. Zapłon powiązany z kołami napędzającymi „magneto” zamontowane przed przednim cylindrem. Technika Chief'a jest kosztowna, najlepiej widać to po zdjęciu obudowy rozrządu, z prawej strony silnika. Koło zębate wału korbowego, napędza najpierw koło wałka krzywkowego przedniego cylindra, z jego strony koło zębate wałka krzywkowego cylindra tylnego, jest w kontakcie. Jednocześnie poprzez dwa koła zębate pośrednie, będzie napędzany aparat zapłonowy. Do 1928r. pod tą obudową była montowana prądnica prądu stałego. Tył drugiego cylindra zabudowano częściami Boscha, takimi jak zapłon i prądnica, w jednej obudowie wspólnie. Każde koło wałka krzywkowego ma tylko jedną krzywkę. Czasy sterowania dla danego cylindra (zamykanie i otwieranie zaworu) realizowane są z kształtu i przyporządkowania dźwigni. Stające zaworu będą uruchamiane krótkimi pchnięciami.

Rama Chief'a była klasyczną ramą sztywną, z przodu pracował widelec resorowy, ale relatywnie komfortowo. Wszystkie dalsze zadania sprężyn, musiało przejmować mocne siedzenie kierowcy, które jeszcze dzisiaj bierze udział w długich trasach.

Już w 1923r. doszło do pierwszych dużych przeróbek Chiefa. Cylindry i głowice zostały podzielone, a zawory dekompresyjne ułatwiały wylaczać duży mechanizm napędowy. Zmieniono również kształt zbiornika paliwa, zmierzając do powiększenia jego pojemności. Rok



1928 wprowadza kolejne, lekkie modyfikacje w cylindrach i głowicach. Dla powiększenia pojemności podniesiono dotychczasową z 1000 na 1200. Silnik Big Chief otrzymał oprócz tego zmienioną prawą przeciwwagę mimośrodową. Powód tej zmiany jest do dziś nie znany. Przy tej okazji poprawiono sprzęgło i widelec. Ważniejsze nowości powinny być wprowadzane dopiero teraz.

Do dziś zakład sprzedaje wiele maszyn policji i osobom prywatnym. W prospekcie z 1929r. na stronie tytułowej przedstawiono Indian „Four”, oraz Indian „Scout”. Chief'a natomiast przedstawiono jako idealny motocykl z koszem.



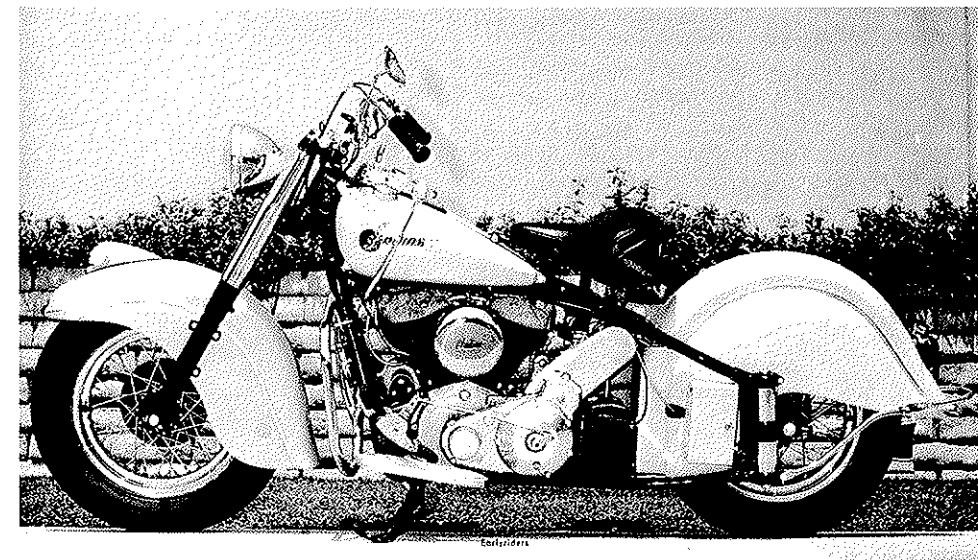
Technicy nie próżnowali i kolejne lata przyniosły nowe zmiany. W roku 1931r. wyprodukowano dość nieobliczalne i dziś rzadko spotykane zbiorniki aluminiowe. Sens tego jest również nieznany. Największym osiągnięciem było to, że silnik montowano do ramy za pomocą osiek, a nie jak dotychczas na płycie przykręconej do dolnej części ramy. Można było dotychczas montować do jednej ramy, skrzynie biegów i silniki z różnych modeli i lat. Po wprowadzeniu nowych ram stało się to niemożliwe. Wraz z modelem z 1932r. pojawiła się nowa rama, widelec, mechanizm napędu. Ważniejsze zmiany w silniku objęły zmianę na suche smarowanie i podniesienie mocy na 32 PS, przy 1200 obrotach, co spowodowało odmowę zakupu 1000 sztuk. Zmieniono również wymiary koła - o 2,5cm podniesione i o tyle obniżono siedzenie. Mimo tych właściwie niewielkich zmian, nowy Indian Chief stał się optycznie o wiele głębszy i dłuższy, nabrał sportowego stylu. Do znaczącej zmiany w konstrukcji mechanizmu napędowego, doszło w 1934r. Technicy wymienili dotychczas skośne koła napędu sprzęgła, na przeniesiony na lewą stronę silnika napęd podwójnego łańcucha. To spowodowało redukcję kosztów produkcji. Silnik stał się cichszy i podniesiono żywotność napędu sprzęgła. Ograniczyła się przy tym możliwość kombinacji starych części z nowymi.

Również rok 1938 wprowadził zmiany w silniku i ramie. Szybko stają się charakterystyczne modele z nowymi kierownicami i nowym sposobem mocowania lampy. Silnik otrzymał nową, wydajniejszą pompę, jak również zmodyfikowano cylinder i głowicę. Firma Harley-Davidson wyprzedziła Indianę, jeśli chodzi o zastosowanie głowicy sterowanej (modele E, EL - Knucklehead), miała również wyraźną nowoczesną koncepcję silnika, z wiszącymi zaworami i optymalną komorę spalania. Natomiast Indian pozostaje wierny swojej technice, wtedy już nieco przestarzałej. Z dzisiejszego punktu widzenia decyzja prowadzenia interesu nie była w pełni jasna. Chodziło o wyprodukowanie techniki, bez większych zmian w następnych latach. We wrześniu 1940r. dotychczas sztywna rama, została wyposażona w miękkie tylne zawieszenie. Głowice zostały odnowione i zmodyfikowane. Olbrzymie głębokie błotniki, będą odłód znakiem rozpoznawczym Chief'a od 1940r. Respekt budzi u Chief'a jego gruba blacha.

Sześć lat później, zastąpiono starą konstrukcję nowym widelcem trapezowym. W roku 1945 i 1946 produkcja szła dla wojska, oraz dla policji. Dopiero w 1947 ukazują się ponownie cywilny Chief, technicznie nie zmieniony prawie do 1949r. W ostatnim roku zaniedbania spowodowały spowolnienie produkcji. Wydajność firmy stała się niewielką, a pojemność produkcyjną wypełniły inne modele, np. „Springfield”. Chybiono również z kapitałem. Ostatecznie nastąpiła jeszcze raz mobilizacja wśród producentów i w 1950r. zaprezentowano ostatni model, tzw. „Blackhawk Chief”. Pojemność skokowa silnika V-2 podniesiona

została do 1380cm³, przód zmieniono na teleskopowy. Modele takie jak „Roadmaster”, powinny pozyskać straconych na rzecz Harleya klientów. Wysiłki te jednak pozostały bez rezultatu. Po 31 latach produkcji Chief'a, w 1953r. zaledwie kilka egzemplarzy zeszło z taśmy.

Mamy ochotę na legendarnego „highway burner'a”. Powinniśmy jednak sprawę tą przemysleć i najpierw się dobrze zastanowić. Jeżeli rozpoznamy, że interesujący nas Indian to Chief, lub Big Chief, musimy wiedzieć, że restaurowanie tych modeli nie jest rzeczą prostą, (nie należy porównywać tego ze składaniem R-35, czy NSU). Aby uniknąć pewnych niespodzianek, należy zasięgnąć porady w



„Indian - Neulinge”, gdzie znajduje się niezależny znawca tej materii, który poda bliższe informacje. Polecamy oprócz tego Jurgena z Gonnigen, jest on świetnym znawcą, który profesjonalnie zajmuje się w Niemczech naprawą i zaopatrywaniem w części. Między innymi wykonuje i regeneruje kompletne widełce do roku 1944. Chociażby z powodu relatywnie rosnących cen Indianów, radzę uzyskać poradę w Neulingen. Moi koledzy zajmujący się handlem, również chętnie zasięgają tam porad.

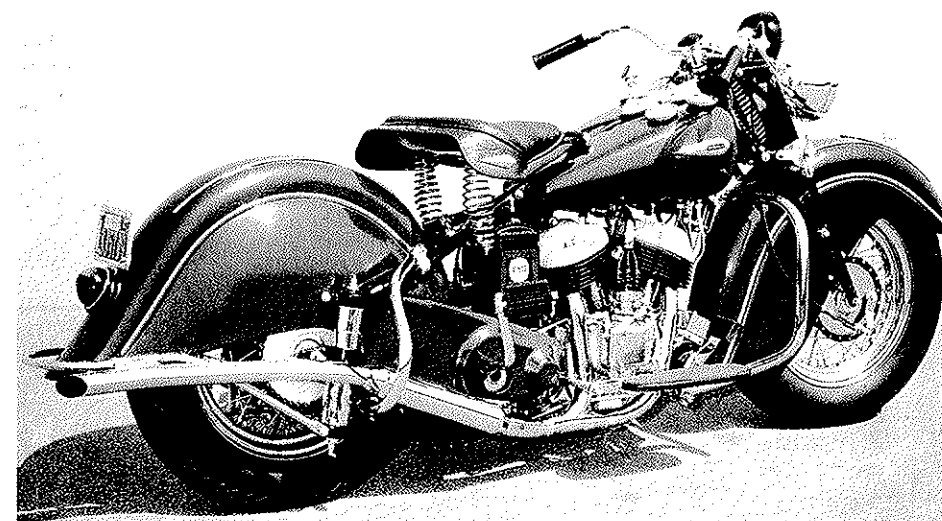
Półowa sukcesu w restaurowaniu leży w modelach do 1932r. (ceny ok. 20 tys. DM), nowsze kosztują niekiedy 5 tys. DM więcej. Zasadniczo powinno się sprawdzać bardzo dokładnie kompletność, a silnik winien być całkowicie zregenerowany. W przypadku uszkodzenia silnika, z pewnością odbije się to na cenie. Jurgen Hecker w zasadzie naprawi każdy silnik. Wał korbowy, tłoki, lub inne części do nabycia, niektóre skrzynie biegów do 1932. Przy tym duże ilości kół zębatach.

Kompletna naprawa silnika kosztuje 8 tys. do 10 tys. DM, 2/3 z tego odliczyć trzeba na potrzebne części. Przy własnej naprawie koszt ten może być niższy o jakieś 3 tys. DM. Ale ponosimy własne ryzyko z braku znajomości zagadnienia i braku doświadczenia.

Naprawa wału korbowego wraz z łożyskami - 2000DM
Ślepy cylinder - 1.500DM (używany)
Błotnik - 900DM
Skrzynka narzędziowa - 180DM
Nowy widelec (lata do 44r.) - 2.250DM
Stare modele Chief w dobrym stanie - 40.000DM
Nowsze typy - 5.000DM więcej
Motory unowocześniane - od 10.000 do 15.000DM i więcej

Artykuł z gazety motoryzacyjnej Oltimeer
Praxis

Tłumaczył: Kazimierz Pedryc
Napisał: Maciej Pedryc

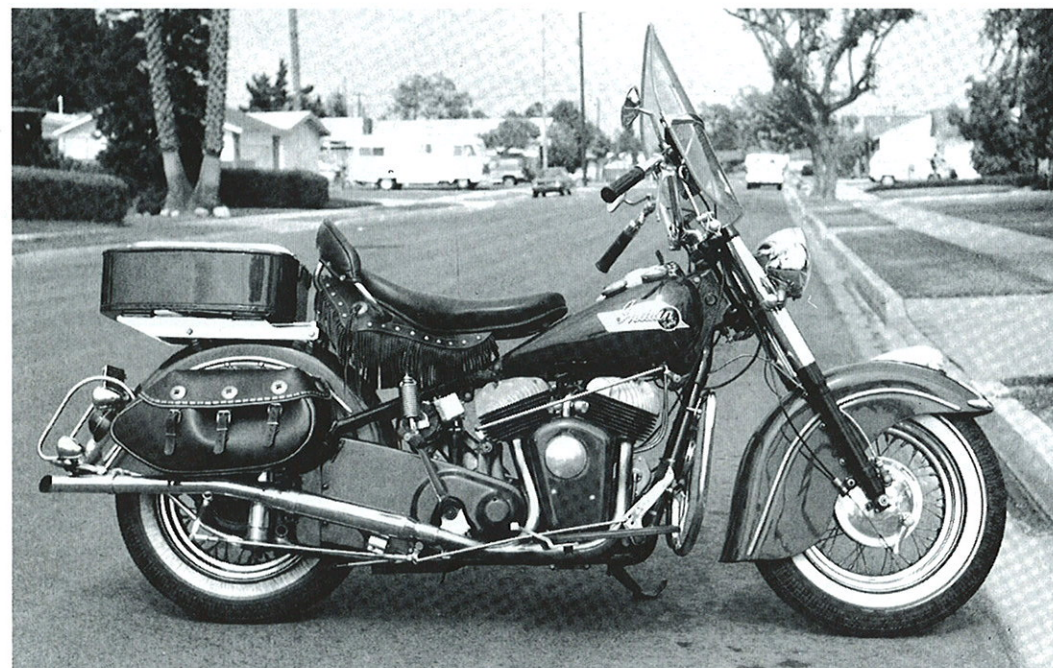


TURYSTYCZNY ZABYTEK

Czy motocyklem zabytkowym można podróżować? Czy można traktować taki motocykl na równi ze współczesnymi „pożeraczami mil”? Każdy odpowie: zależy jaki zabytek, i będzie miał oczywiście rację. Mnie chodzi jednak o sprawę ogólniejszą, nie odnoszącą się, broń Boże, do konkretnych porównań typu „Panhead kontra Road King” albo „Chief kontra Drifterek”.

Wszyscy jeździmy motocyklami zabytkowymi, bo je kochamy i basta, ale czy nasza dusza jest gotowa na takie oto szaleństwo: „niezależnie od tego czym jeżdżę, jutro odpalam sprzęt i z grupą przyjaciół jadę na Nordcap albo do Maroka”.

Pomijam tu oczywiście kwestie finansowe i to czy mamy na to czas. Mam na myśli wyłącznie sferę naszej psychiki i wiary że możemy tam



dojechać i wrócić.

Właśnie – wiara! Po dziesięciu latach doświadczenia w jeździe zabytkami mogę potwierdzić, że oprócz czekającej przygody, grona przyjaciół i pustej drogi, najważniejszym elementem wyzwalamącej moją psychikę było ZAUFAŃIE do mojego motocykla. Wiadomo, że w długiej trasie wszystko może się zdarzyć, ale głęboko we mnie tkwiła świadomość, że mój sprzęt został odrestaurowany na maxa, bez złudnych oszczędności, dorabianych części i poprawiania fabryki.

Mówiąc prawdę, po raz pierwszy doznałem tego pięknego uczucia w pełni, kiedy zacząłem podróżować moim Chiefem. Mój pierwszy, wymarzony big-twin stał się dla mnie od razu motocyklem turystycznym. W porównaniu z poprzednią WL-ką, Indian zaskoczył mnie swoimi rozmiarami, mocnym silnikiem i komfortem jazdy. Nareszcie czułem się wygodnie na dużym motocyklu, a mój serdeczny przyjaciel już mi nie mówił, że: „wyglądam z tyłu, jakby mi kółko z d... wystawało”. Powtarzał to zawsze, gdy widział mnie z tyłu na mojej WL-ce, bo nie mógł mnie dogonić swoim Sokołem!!

Indian Chief z 1941 roku to wspaniały, dojrzały konstrukcyjnie motocykl, który daje radość z jazdy w każdych warunkach.

Pozycja.

Bardzo wygodna, a rozmieszczenie i układ elementów sterowania umożliwia pełną kontrolę nad motocyklem. Nożne sprzęgło wymaga oczywiście praktyki, ale nisko położony środek ciężkości motocykla i szeroka kierownica pozwalają na precyzyjne manewrowanie pojazdem, nawet kiedy porusza się tempem żółwia. Kształt kierownicy zmusza do pochylenia się do przodu, co z kolei pomaga przy jeździe z większą

prędkością. Odległość między główką ramy a sztycą siodła jest na tyle duża, że zapewnia wygodną, komfortową wręcz pozycję kierowcy. Doceni to ktoś, kto w ciągu czterech dni przejedzie 2000 km!

Silnik.

Widlasty silnik o pojemności 1200ccm daje moc około 40 KM, co bez żadnych modyfikacji pozwala na jazdę z prędkością maksymalną 85 mil/h (około 135 km/h).

Moc silnika zapewnia wystarczającą dynamikę jazdy i powoduje, że bezpiecznie można wyprzedzać wolniejsze pojazdy. Najlepiej i najwygodniej podróżuje się jednak z prędkością w granicach 90-110 km/h. Wtedy silnik pracuje najlepiej i nie trzeba tracić sił na walkę z pędem powietrza.

Zawieszenie.

Model z 1941 roku wyposażony jest w resor piórowy przedniego koła oraz suwaki, amortyzujące oś tylną. Zarówno przednie jak i tylne zawieszenie było uznane na początku lat 40-tych za komfortowe. Co dopiero teraz, kiedy poruszamy się po znacznie lepszych drogach! Oprócz kilku przypadków, kiedy wpadłem w niezlą dziurę albo trafiłem w koleiny, zawieszenie spisywało się zawsze bez zarzutu. Dodatkowo, 16-calowe felgi i nowe opony, sprawiają, że wygoda podróżowania jeszcze bardziej się poprawia.

Hamulce.

Nie ukrywam, że biorąc pod uwagę masę motocykla i relatywnie wysokie prędkości jazdy, hamulce mogłyby być bardziej skuteczne. Wciąż liczę na to, że znajdę czas na dopracowanie

działania hamulców, zwłaszcza przedniego. Tymczasem tak jak każdy kto jeździ zabytkiem, staram się dostosować prędkość do sytuacji na drodze i brać pod uwagę dłuższą drogę na zatrzymanie. Często, zwłaszcza przy stromych zjazdach, pomagam sobie poprzez hamowanie silnikiem, który dzięki dużej pojemności i sprężowi nadaje się do tego doskonale.



Zużycie paliwa i oleju.

Przy stałej prędkości podróżnej rzędu 100 km/h i normalnym obciążeniu, można się zmieścić w 6-7 l/100 km. Przy pojemności ok. 16 litrów obu zbiorników paliwa, można przejechać bez tankowania 250 km. Normalne zużycie oleju to około 0,2 l/1000 km

Bagaż.

Mój Chief nie dysponuje szczególnie pojemnymi sakwami, ale w ich miejsce można założyć znacznie większe torby, a także przytroczyć dużą torbę podróżną na bagażnik przymocowany do tylnego błotnika. Taki zestaw zawsze mi wystarczał w najdłuższe nawet wyprawy. Dodatkowo, namiot i karimatę można przytroczyć do kierownicy, a śpiwór upchnąć między prądnice a siodło.

Jazda po szosie.

Hulaj dusza – piekła nie ma! Pusta szosa i słoneczna pogoda – takie warunki lubi każdy z nas. Mój Indian też. Można upajać się pracą silnika, dobrym zawieszeniem i próbować się „na prędkość” z innymi kolegami. Dobre opony to podstawa bezpiecznej jazdy, toteż dodatkowo można się cieszyć szybkimi łukami i szorowaniem podłogami i wydechem po asfalcie. Przy jeździe po mokrej nawierzchni i w deszczu nie można, rzecz jasna, pozwalać sobie na takie swawole, jednak dzięki swej masie i nisko położonemu środkowi ciężkości, a przede wszystkim nowym oponom Avon, Indian zawsze zachowywał się stabilnie i pewnie.

Jazda w mieście.

Poruszanie się po mieście motocyklem zabytkowym nie należy do moich ulubionych zajęć. Za dużo tu nerwowych i nieobliczalnych kierowców. Wobec ich wyczynów, ograniczone i tak możliwości skutecznego i szybkiego hamowania oraz angażowanie lewej nogi do obsługi sprzęgła, może skończyć się bardzo nieprzyjemnie dla motocyklisty. Z drugiej strony tak jak każdy jednoślad, motocykl zabytkowy posiada w mieście oczywistą przewagę nad samochodami. Staram się to rozsądnie wykorzystywać i bez żadnych kompleksów odjeżdżam spod świateł rzędem próbujących mnie dogonić BMW, Volvo i Mercedesów.

Jazda w nocy.

Jak każdy człowiek na zabytku, tak planuję czas jazdy aby nie jechać „po ciemaku”. Jednak parę razy zdarzyło mi się jechać w nocy i błogosławiłem wtedy nową prądnice (made in DDR) oraz nową instalację i przednią lampę, dzięki którym mogłem poruszać się bezpiecznie z prędkością 70 km/h. Dodatkową pomocą może tu być zestaw świateł drogowych, dostępnych jako wyposażenie dodatkowe.

Jazda w górach.

Do jazdy w górach potrzebne są dwie rzeczy: moc i hamulce. Indian Chief dysponuje potężnym silnikiem, który może spełniać obie role. Nie pamiętam, abym kiedykolwiek podczas jazdy pod górę odczuł brak lub niedobór mocy. Po redukcji na dwójkę lub jedynkę motocykl skakał żwawo do przodu, a dźwięk silnika zawsze wzbudzał we mnie zaufanie, że pokonamy jeszcze niejedną szczyt.

Czy ten krótki opis jazdy na Indianie w różnych warunkach przekonał Was, że istotnie jest to wspaniały motocykl turystyczny? Jeżeli tak, to



wspaniale bo wiem, że już niedługo pojawi się w naszym klubie kilka nowych Chiefów!

Robert Więckiewicz

