

# Oldtimer Club

Biuletyn informacyjny klubu miłośników starych motocykli

Nr 13 grudzień 2003

## MOTORCYCLING

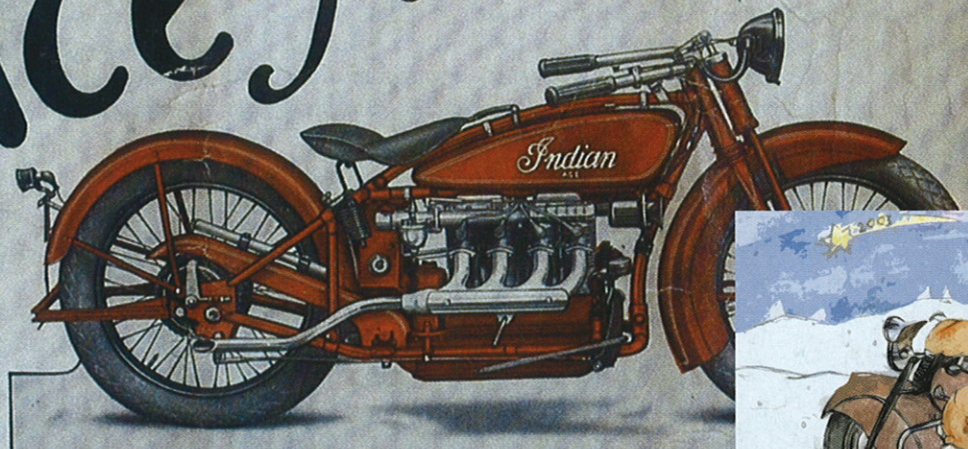
Including *The Bicycling World* Founded 1877

\$2.00 A YEAR

The Live One from Chicago

JUNE 22, 1927

# The Ace of Aces!



NEVER before has an Ace been built to perform as this one will! The new Indian Ace is loaded to the muzzle with smooth horsepower. Whirlwind Get-away—Lightning acceleration—and all the Speed you can safely use—coupled with a restful comfort that makes the miles fade away behind you—all those de-

sirable features are built The Indian Ace is now Rolls-Royce Blue, with nickel alloy pistons, full pressure saddle position. For full ap and ride it.

Get a Ride on the Indian Ace—Today

INDIAN MOTORCYCLE COMPANY, SPRINGFIELD, MASS.

Issued Every Other Week—Next Issue Will Be July 6



# Od Redakcji

Tak niedawno życzyliśmy czytelnikom naszego pisma udanego sezonu i szczęśliwych powrotów do domu a tu już pora na inne życzenia. Czas płynie coraz szybciej i żeby się jakoś pocieszyć pamiętajmy, że dzięki temu zjawisku nasze motocykle są coraz starsze i coraz bardziej atrakcyjne. Innych zalet tu nie widać.

Biuletyn ukazuje się w dalszym ciągu, cały czas dzięki koleżeńskiej uprzejmości Jurka Kruga oraz dzięki zaangażowaniu kilku osób. Ponieważ apele o przysyłanie materiałów pozostają bez cienia reakcji, tym razem mamy prośbę o NIE NADSYLANIE żadnych zdjęć a już broń Boże jakich tekstów. Redakcja z góry dziękuje za zrozumienie w tej sprawie.

W sytuacji braku zaangażowania tzw. (przepraszam za wyrażenie) szarych członków w wydawanie naszego pisma tworzenie go przypomina rozmowę przez telefon z osobą, o której nie wiemy czy nas jeszcze słyszy, ale mówimy bo wydaje nam się, że mamy coś ważnego do powiedzenia. Co gorzej podobne wrażenie mają prawo odnieść organizatorzy naszych zlotów. Okazuje się, że coraz mniej osób jest tym zainteresowanych i zjawisko bardzo wyraziste już w ubiegłym sezonie zaczyna robić się prawdziwym problemem, ale o tym na następnych stronach.

Święta Bożego Narodzenia, których nadejście rozpoczyna zimowy sen naszych motocykli to najlepsza w roku okazja do złożenia życzeń. Przyjmijcie więc wszyscy serdeczne Wesołych Świąt, Szczęśliwego Nowego Roku i spełnienia marzeń.

## Indianem do Anglii

O tej podróży myślałem od co najmniej dwóch lat. Tyle czasu potrzebowałem na doprowadzenie wszystkich elementów składających się na wyjazd do odpowiedniego stanu. A więc przede wszystkim motocykl - sprawdzony w Słowenii i na Ukrainie i już niezawodny. Pozostałe szczegóły jak czas i pieniądze, których zawsze brak, tym razem musiały się znaleźć. Na wyjazd umawiałem się z Krzyskiem i Robertem. I o ile pamiętam pierwsze rozmowy na ten temat toczyliśmy wracając ze Słowenii latem 2002. Kilka tygodni przed wyjazdem dołączył do naszej trójki Darek Palmowski.

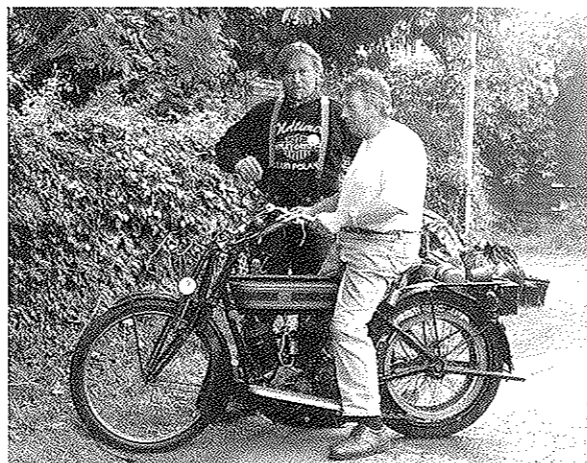
Plan wyjazdu był dość prosty. Odwiedzić dawno nie widzianych przyjaciół i natłuc tyle kilometrów ile się uda. Nie miałem szczegółowych planów zaliczenia jakiejś imprezy, czy zobaczenia konkretnego miejsca. Wymiana korespondencji ze znajomymi motocyklistami wyglądała dość obiecująco. Liczyłem na to, że jak zwykle hotele będziemy omijać szerokim łukiem. Krzysiek zadbał o przygotowanie najkorzystniejszego wariantu dotarcia na wyspę. I z wylizanych czasowo, kilometrowo, finansowych wyszło, że najtaniej i najszybciej będzie jeśli dojedziemy do Cuxhaven (port 100 km za Hamburgiem) skąd dostaniemy się promem do Harwich. Zarezerwował bilety i zegar zaczął odmierzać czas.

Moja podróż rozpoczęła się w Odrzykoniu 31 sierpnia. Cały dzień jazdy i byłem w Piasecznie u Krzyśka. Przed wyjazdem dostałem interesującą wiadomość - Palma już czeka na nas w Koninie. Przesunęło mu się coś o jeden dzień. Wieczorem dojeżdża do nas Robert i rano wyruszamy. Przed Kutnem awaria. Pęka wirnik prądnicy w moim motocyklu w miejscu mocowania zębalki. Czachy dymią - problem wydaje się być poważny. Bez napędu prądnicy jedziemy dalej i postanawiamy dotrzeć do Wolsztyna gdzie czeka na nas Piotr Tomiak z tokarką i tokarzem. O dziwo akumulator wytrzymuje i wieczorem u Piotra usuwamy problem. O świcie ruszamy dalej i niestety dwadzieścia kilometrów przed granicą wirnik mówi - dość! Trudno, jadę dalej bez prądnicy i bez świateł. I tak było już do końca podróży. Po drodze trochę deszczu i gradu uatrakcyjnia podróż.

Wieczorem osiągamy cel - jesteśmy osiemdziesiąt kilometrów od Cuxhaven i możemy się wyluzować. Zdażymy na prom choćby na sznurku. Noc spędzamy u przypadkowego spotkanego motocyklisty globtrotera, który bierze nas do domu i zapewnia wszelkie wygody w chatce specjalnie postawionej dla motocyklowych gości. Helmut (a jakże by inaczej) to gość, który zjeździł swoim BMW całą Europę i kawał Azji.



2



I znowu w drodze. Tym razem rzut beretem i jesteśmy w porcie. Spokojnie czekamy na prom, okrętuje się i ku miłemu zaskoczeniu stwierdzamy, że część obsługi to Polacy. Większość czasu spędzamy w barze i słuchając występów chóru staruszków. Rano jesteśmy w Anglii. Krótka rozmowa z urzędnikiem imigracyjnym i zostajemy wpuszczeni na teren Zjednoczonego Królestwa. Teraz do Darlington, gdzie czeka na nas Colin. Niestety mój „niezawodny Indian“ traci w tylnym kole jedenaście szprych (made in Częstochowa) co zabiera nam około dwóch godzin w okropnym miejscu na poboczu trasy szybkiego ruchu. Jedziemy i przed wieczorem jesteśmy u Colina. Starzy znajomi - Colin i Lidka - goszczą nas serdecznie przez kilka dni spędzonych na podróżowaniu po okolicy i zwiedzaniu interesujących miejsc. Zapoznajemy się z Anglią. Nie wszystko jest tak jak w Polsce ale bez szoku - to już nie te czasy.

Następny etap to błyskawiczna wizyta w Nottingham, gdzie mieszkają starzy towarzysze moich motocyklowych podróży John i Patrycja. Każdy, nawet najkrótszy pobyt u kogokolwiek to garaż pełen ciekawych pojazdów, przeważnie zabytkowych motocykli. Tego samego dnia spotykamy się z Timem, którego odnajdujemy na terenie zlotu rosyjskich motocykli. Zabiera nas do swojego domu do Bristolu. Następne kilka dni to jeżdżenie motocyklami po Gloucestershire i zaliczanie niezliczonych atrakcji, z których o jednej jako o wyjątkowej chciałbym wspomnieć. Dzięki angielskim przyjaciołom mieliśmy okazję gościć na zamkniętej dla obcych farmie, gdzie pewna pani poruszająca się na wózku elektrycznym posiada kolekcję kilkuset (!!!!) motocykli. Po śmierci męża sama zajmuje się wszystkim tzn. motocyklami, farmą, produkcją opon do zabytkowych motocykli i Bóg wie czym jeszcze. Jej kolekcja obejmuje wyjątkowe egzemplarze a najciekawszą częścią jest największy na świecie zbiór dwunastu Ner a Carów zwanych latającym błotnikiem ze względu na charakterystyczną konstrukcję. Oprócz nich w stertach „złomu“ wypatrzyliśmy m.in. XIX wiecznego Singera z gwiazdowym silnikiem w tylnym kole. To jest możliwe tylko w Anglii.

Odwiedzamy też Stonehenge przy okazji rozwiązując bez problemu tajemnicę celu wybudowania tych prehistorycznych kamiennych kręgów. Zainwestowano w te kamienie aby głupi turyści przyjeżdżali tu z całego świata i płacili pięć funtów od lba. Proste? Poza tym podejrzewam, że oddzielenie ich od turystów kilkudziesięciometrową strefą wynika z tego, że wykonane są z tworzywa imitującego z daleka kamień i pompowane na dzień. Znaleźliśmy nawet przewód od kompresora leżący w trawie. Na potwierdzenie dodam, że kilka z nich leżało - myślę, że powietrze z nich uszło.

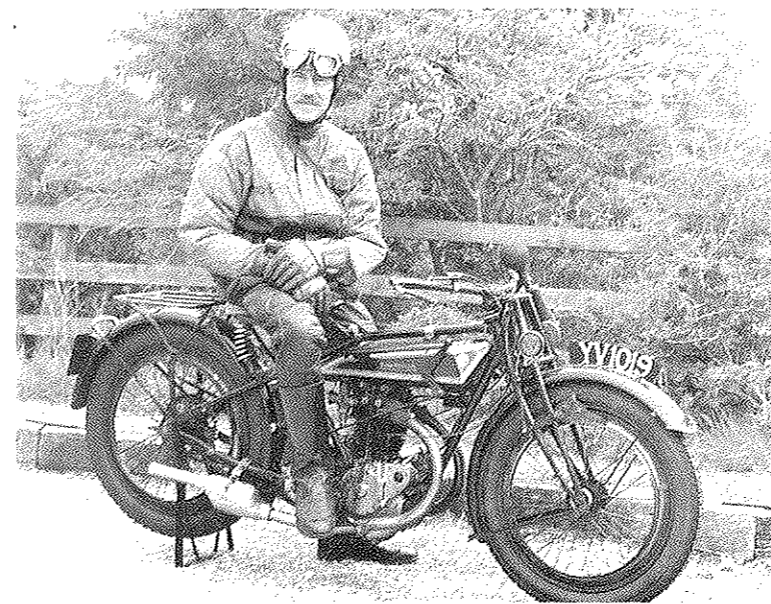
Znów zmieniamy miejsce i przenosimy się do Dennisa, którego spotykamy na klubowym mityngu lokalnej sekcji VMCC (klubu zrzeszającego 14 tys. członków na całym świecie). To wieczorne spotkanie byłoby najbardziej interesującą imprezą sezonu dla zabytków gdyby miało miejsce w Polsce. Wśród 200 (?) motocykli było wszystko albo prawie wszystko. Po dwóch godzinach spędzonych na rozmowach towarzystwo rozjechało się do domów. My również chociaż z małymi przygodami. Mój akumulator nie wytrzymał jazdy na światłach i straciliśmy pół godziny na podłączanie drugiego. W takich momentach kolegów nie opuszczał humor jakby czerpali pożywkę z moich drobnych problemików. Nadszedł i taki moment kiedy ja też na luzie mogłem komentować wymianę pękniętej sprężyny szerek hamulcowych w wuelce Palmy albo zatarte łożysko sprzęgłowe w Panheadzie Roberta. Trudno zliczyć wszystkie atrakcje i interesujące momenty w ciągu dwóch tygodni pobytu w Anglii. Każdy dzień przynosił nam następne przyjemności i niezapomniane doznania. Byliśmy pod pełną opieką naszych gospodarzy i do końca pobytu nie mogliśmy wyjść z podziwu dla ich gościnności.

Kiedy nadszedł czas wyjazdu Tim i Dennis towarzyszyli nam przez ponad dwieście kilometrów aby upewnić się, że wszystko jest w porządku. I znowu jesteśmy na promie. Ta sama załoga, z którą rozmawiamy jak ze starymi znajomymi okupując stołki w barze. Tylko chóru staruszków tym razem nie było. Powrót decydujemy się załatwić w dwa dni i udaje się pomimo szalonego wyścigu z czasem i tirami na poznańską trasie. Dojechalismy szczęśliwie po przejechaniu około 5000 km. Motocykle pokazały co są warte. Szczególniej satysfakcji dostarczył mi mój Indian, który w towarzystwie dużo szybszych motocykli chyba nigdy nie opóźniał marszrutę. Po prostu braki mocy musiałem nadrabiać inteligencją. Kolejna szczęśliwa i udana podróż za nami.

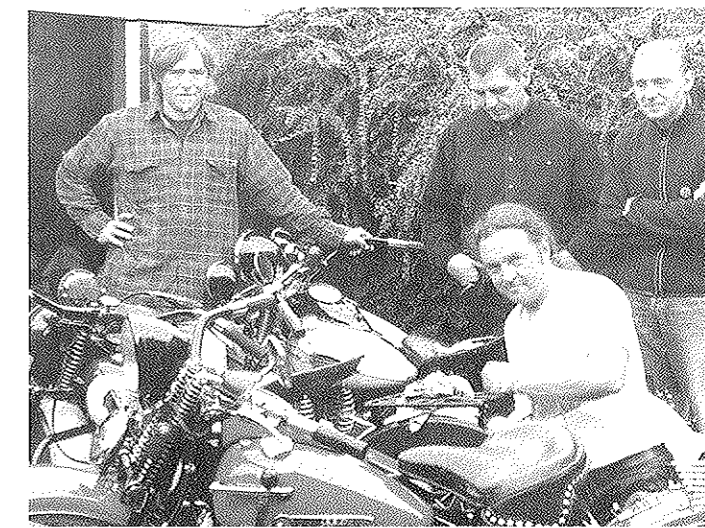
Czas planować następną.

Szczególne podziękowania chciałbym przekazać dla bezinteresownych, gościnnych osób, dzięki którym nasza podróż była tak udana i niezapomniana:

Piotrowi Tomiakowi, Colinowi i Lili Jenkins, Helmutowi i Ucie Saubert, Timowi i Jenny Berry, Dennisowi Beale i Sally, Samowi Cox oraz kolegom, współtowarzyszom podróży, których wzajemna wyrozumiałość i odporność na niewygody pozwoliła przeżyć wspaniałe dni na motocyklach. Darkowi Palmowskiemu, Robertowi Tynieckiemu i Krzyśkowi Pedrycowi.

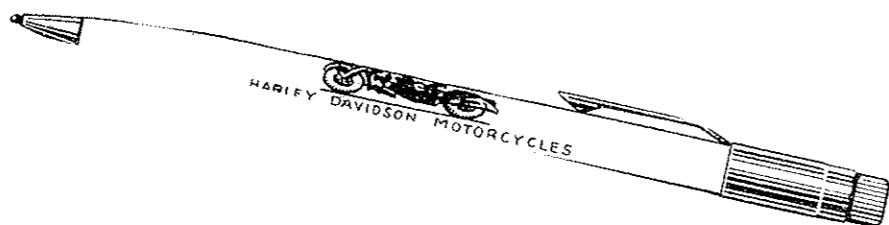


Erwin Gorczyca



3

## SPRAWY KLUBOWE



Kiedy redagujemy, zazwyczaj późną jesienią, ostatni numer biuletynu, mamy już za sobą sezon motocyklowy. Wtedy przychodzi czas na refleksje i podsumowanie. Dla jednych sezon 2003 należał do udanych, a dla innych może trochę mniej, z braku czasu, lub funduszy na realizowanie swoich motocyklowych planów.

Podsumowując sezon 2003, mam na uwadze wszystkie imprezy zaplanowane przez nasz klub, jak i obecność naszych ludzi na licznych imprezach krajowych i zagranicznych w bieżącym roku.

Pierwszym tegorocznym wydarzeniem, donośnym dla naszego klubu, była wystawa w „Starej Papierni”, poświęcona 100-leciu firmy Harley-Davidson. Przyciągnęła ona wielu miłośników tej marki motocykli. Wystawiając 35 egzemplarzy Harley'ów, daliśmy możliwość poznania 100-letniego dorobku firmy wszystkim zainteresowanym. Wystawa została zorganizowana w Konstancinie-Jeziornej, w przylutnym i eleganckim wnętrzu Starej Papierni, ciesząc się dużym zainteresowaniem.

W maju, odbyło się oficjalne otwarcie sezonu 2003 klubu Oldtimer. Jako miejsce spotkania wybraliśmy, wraz z Mirkiem Wilkowskim, odpowiedzialnym za organizację rozpoczęcia sezonu, Kamieńczyk nad Bugiem. Sprawdzone miejsce niedaleko Warszawy, okazało się idealnym na tego typu okoliczność. Impreza niezwykle udana, dzięki uprzejmości i zaangażowaniu Adama i Uli, dzięki którym atmosfera była wspaniała. Jesteśmy Wam niezmiernie wdzięczni za niezapomniany wieczór i zabawę w gronie przyjaciół. Frekwencja na „otwarcie sezonu” wśród klubowiczów, była jak zwykle niezbyt zadawalająca. Przyjechało dwadzieścia parę osób. Zazwyczaj są to ci sami członkowie co zwykle. Ludzie, którzy bez względu na pogodę czy sytuację są z nami, ponieważ zależy im na tego typu spotkaniach.

Kolejną, szeroko zakrojoną imprezą organizowaną przez klub, był coroczny zlot letni. Tym razem odbył się na początku sierpnia, w mazurskiej miejscowości Kosewo. Na zlot przyjechało około 100 osób, w większości ludzi na weteranach. Zrobiliśmy jednak wyjątek i wpuściliśmy gości z Anglii, którzy przyjechali z daleka, na nowych H.D. Była również grupa motocyklistów na Moto Guzzi, których przegarnęliśmy, ponieważ bardzo chcieli uczestniczyć w naszym rajdzie. Impreza wypadła zaskakująco dobrze, dzięki organizacji i wspaniałej atmosferze wśród zlotowiczów, którzy czuli się jak zgrana paczka przyjaciół, mimo że niektórzy byli po raz pierwszy.

Opinie uczestników potwierdzają słusność organizowania kameralnych zlotów i zapraszania niewielkiej liczby weteranów innych marek. Zlot letni kosztował nas ponad 8000zł. Po wycieceniu wpływów z biletów, koszty imprezy zrównały się z dochodami i deficyt zlotu wyniósł 300zł. Przy niskiej frekwencji wśród członków klubu, jest niemalże cudem, że nie ponieśliśmy większych strat. Zlot nasz, po raz pierwszy, nie miał żadnego wsparcia finansowego z zewnątrz, co rodziło pytanie – czy uda się wyjść na zero? Takie przedsięwzięcie wymaga dużych umiejętności organizacyjnych i dyplomatycznych. Jest nie lada sztuką zorganizować duży zlot motocyklowy, praktycznie ze składek klubowych, które niestety nie wszyscy płacą na czas.

Przy tak dużych przedsięwzięciach, zawsze są tacy, którym się podoba i tacy którzy są niezadowoleni. Jest to o tyle przykre, że wśród niezadowolonych są tylko członkowie klubu. Osoby te, żeby było ciekawiej, w żaden sposób nie pomogły przy organizacji zlotu. Powodem niezadowolenia były między innymi ceny biletów wjazdowych (80zł), zarówno dla członków klubu, jak i dla obcych. Było to i tak lepsze wyjście z sytuacji, niż wizja dopłat do imprezy z kasy klubu, która i tak jest mizerna. Uważam, że koszty imprezy wcale nie były wygórowane, wzięwszy pod uwagę nowy pakiet wjazdowy, po raz pierwszy zaoferowany zlotowiczom. Jestem pewien, że przy mniejszej frekwencji impreza sama by się nie sfinansowała, a to równałoby się z totalną klępką.

Dlatego sądzę, że w przyszłości jeśli chcemy się bawić dalej i organizować takie imprezy, na zlot letni powinni przyjeżdżać wszyscy bez wyjątku. Jedynie sprawy szczególnej wagi mogą usprawiedliwiać nieobecność. A tak przy okazji, to bardzo dziwi mnie fakt, że kandydaci do uczestnictwa w klubie nie przyjechali na tak ważny zlot.

Jest to najważniejsza impreza w roku organizowana przez Oldtimer'a. W większości przypadków. Ci którzy przyjeżdżają, po prostu czują taką potrzebę i włączają się w prace na rzecz zlotu. Pomagają przy oprawie wizualnej, trzymają dyżury na recepcji, są zawsze dyspozycyjni i wiedzą na czym ich rola polega. Jednak nie wszyscy są tak do końca z nami, siedząc gdzieś w zaciszu i popijając piwko z napolkanymi kolegami, jakby przyjechali gościnnie na zlot obcego klubu.

Osobiście nie jestem zwolennikiem wprowadzania na zlotach dyżurów, czy określonych funkcji. Staram się stworzyć klimat wzajemnego zaufania i pomocy. Dobrze zorganizowany zlot to nasza wizytówka, którą się pamięta przez długie lata. Dzięki uprzejmości Maxa Middelboscha i wspaniałej atmosferze na zlocie, większość uczestników potwierdziła swój przyjazd do Kosewa w przyszłym roku.

Pierwszą nagrodę, za najdłuższą trasę na WLA42 (1500km) zdobył kolega z Holandii, prezydent klubu z Bredy – Piet Borsboom.

Chciałbym na koniec, podsumowując zlot letni, podziękować wszystkim kolegom, którzy pomagali przy zlocie i nie przeszkadzało im to w dobrej zabawie.

Następną naszą imprezą, miało być jednoczesne zakończenie sezonu, połączone z jesiennym rajdem w Bieszczadach. Na ostatnim wspólnym zebraniu klubowym padła propozycja, aby zorganizować te dwie imprezy razem, zamiast osobne zakończenie sezonu i rajd. Wszyscy przytaknęli i ustaliliśmy termin na 16-18 października. Niektórzy pytają dlaczego tak późno? A no dlatego, że tydzień wcześniej odbywa się giełda motocyklowa w Mannheim, na którą jeździ sporo osób z klubu. Wcześniej niestety też nie ma czasu, z uwagi na przygotowania do giełdy, która dla niektórych z nas jest szansą zarobku. O tym wszystkim rozmawialiśmy na zebraniu, ustalając i akceptując w/w termin.

Niestety rzeczywistość okazała się inna. Na spotkanie, którego przygotowanie pochłonęło mnóstwo czasu prywatnego, oraz nakładów finansowych, przyjechało niewiele osób. Tradycyjnie skorzystały z milej atmosfery i bawily się wspaniale. Po raz kolejny jestem zdziwiony i żałuję, że tak kameralna i sympatyczna impreza, w tak niepowtarzalnym miejscu jak Jaworzec, przyciągnęła zaledwie garstkę osób.

Piękna, słoneczna, jesienna pogoda pozwoliła nam, po raz kolejny, zobaczyć nieznaną zakątki Bieszczadów na dwóch kołach. Po ostatnim spotkaniu, wszyscy jednocześnie przyznaliśmy, że nowe miejsce noclegowe (Bacówka Jaworzec) zostało słusznie wybrane przez Erwina. Na pożegnającym wieczorze została wręczona nagroda „Oldtimerowca roku”, a otrzymał ją Rysiek Mazurek. Za całoroczną postawę i frekwencję na każdej imprezie. Oczywiście zawsze na motocyklu.

Powrócił temat organizacji zakończenia sezonu we wcześniejszym terminie, np. we wrześniu, tak aby przyjazd motocyklem na imprezę nie budził kontrowersji wśród niektórych z nas. Po drugie jest większe prawdopodobieństwo, że z w/w imprezy skorzysta większa liczba klubowiczów i ich rodzin.

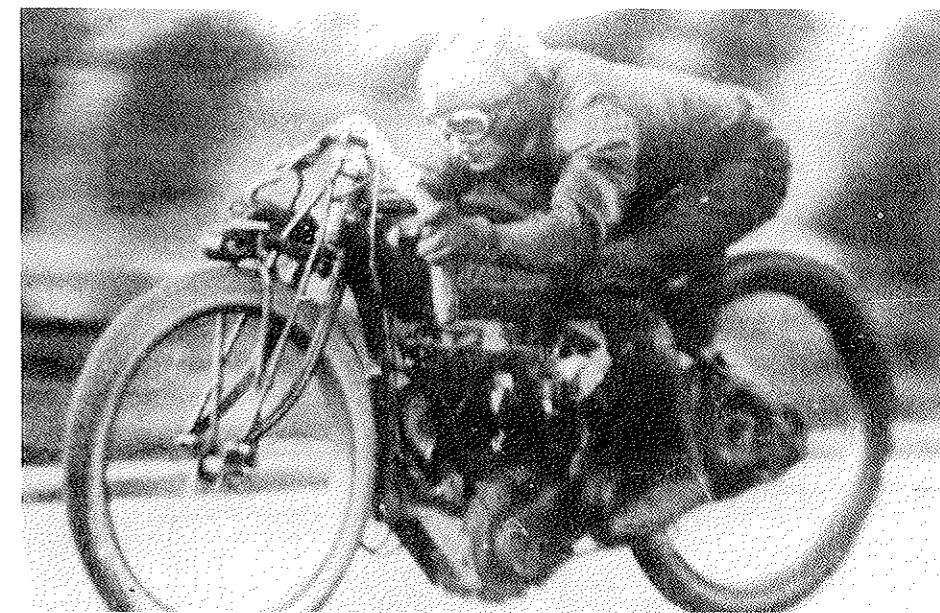
Rajd bieszczadzki będzie nadal kontynuowany, dla chętnych na wcześniejsze zgłoszenia. Będzie to wyglądało w ten sposób, że chętni do udziału w rajdzie będą zmuszeni dokonać wcześniejszej rezerwacji, poprzez wpłatę pewnej kwoty pieniędzy, co będzie stanowiło motywację do poważnego traktowania swojej zapowiedzi przyjazdu.

Tym optymistycznym akcentem zakończę swoje refleksje na temat sezonu 2003 i mam nadzieję na lepszą frekwencję w nadchodzącym sezonie 2004.

Do zobaczenia na Wigilię.....

Witold Rychter  
(Warszawa)

## Rzut oka na motocykle wyścigowe



„Motocykle wyścigowe stanowią zupełnie odmienną klasę maszyn i aczkolwiek na pierwszy rzut oka nie różnią się zewnątrznie od normalnych motorów „super-sport”, to jednak budowane są nieco odmiennie i zupełnie inaczej wyregulowane. Motory tych motocykli muszą wytrzymać bardzo ciężką pracę i to w ciągu długiego czasu, muszą więc być niezmiernie mocno zbudowane i starannie wykonane.

W Polsce tego typu motocykli mamy bardzo niewiele, gdyż fabryki zagraniczne niechętnie sprzedają specjalne maszyny, wysyłając je jedynie na zawody ze swymi fabrycznymi jeźdźcami - przeważnie zawodowcami. Nieliczni tylko szczęśliwcy posiadają motocykle naprawdę - specjalne i aby je otrzymać muszą udowodnić fabryce, że są naprawdę pierwszorzędnymi jeźdźcami, oraz że mają odpowiednich mechaników do obsługi. Nie trzeba chyba nadmieniać, że cena maszyn specjalnych jest o 30 do 50 procent wyższa, niż za motocykle super-sport. Jakież są cechy charakterystyczne maszyn wyścigowych? Przedewszystkiem silnik jest wybitnie szybkoobrotowy i daje od 4000-8000 obrotów na minutę, osiągając 15-25 koni mechanicznych na każde 500 cm<sup>3</sup> objętości cylindrów. Taki rezultat osiągnięty jest przez zastosowanie lekkich tłoków i korbowodów, oraz specjalne opracowanie rozrządu. Kompresja w cylindrach jest bardzo wysoka i wynosi 1:4,5 do 1:7,1. Sprężyny zaworowe są niezwykle mocne, a same zawory wykonane niezmiernie starannie. Głowica wewnątrz polerowana, jak również polerowane są przewody ssące. specjalną uwagę zwrócono na dokładność i niezawodność oliwienia oraz zapłonu. Z powodu wysokiej kompresji zachodzi konieczność stosowania specjalnych świec.

Do podwyższonych silników używa się specjalnych gatunków oliwy a mianowicie „Castrol K”, a w braku teje „Gargoyle MobilOil D”, lub „Shell Super-Heavy A” ew. „Veedol-Medium 2”.

Rama motocykla wyścigowego opracowana jest wyjątkowo starannie i pozwala na zakładanie różnych zbiorników, zależnie od długości wyścigów. Widły przednie nachylone są tak aby zapewnić jaknajlepszą równowagę przy dużych szybkościach i dlatego podczas powolnej jazdy jeździec ma wrażenie, iż maszyna jest chwiejna.

Organy kierownicze są tak rozłożone, by jeździec nie potrzebował odejmować rąk od kierownika. To też regulacja gazu jest w obracanej ręczce, regulacja zaś powietrza i zapłonu odbywa się za pomocą dwóch dźwigni umieszczonych przeważnie jedna nad drugą. Amortyzator kierownika jest dużych rozmiarów i łatwo dostępny. Dodatkowa pompka oliwna poruszana bywa bądź dźwignią na kierowniku, bądź też pedałem nożnym.

Siodło jest systemu półsitzynowego, a podnóżki dość wysokie i cofnięte do tyłu, aby jeźdźcowi zapewnić jak najlepszą pozycję.

Wszystkie śruby i nakrętki są zabezpieczone od rozkręcania się podczas pracy, jak również pokrywka przerywana magneto i przykrywka komry pływakowej karburatora.

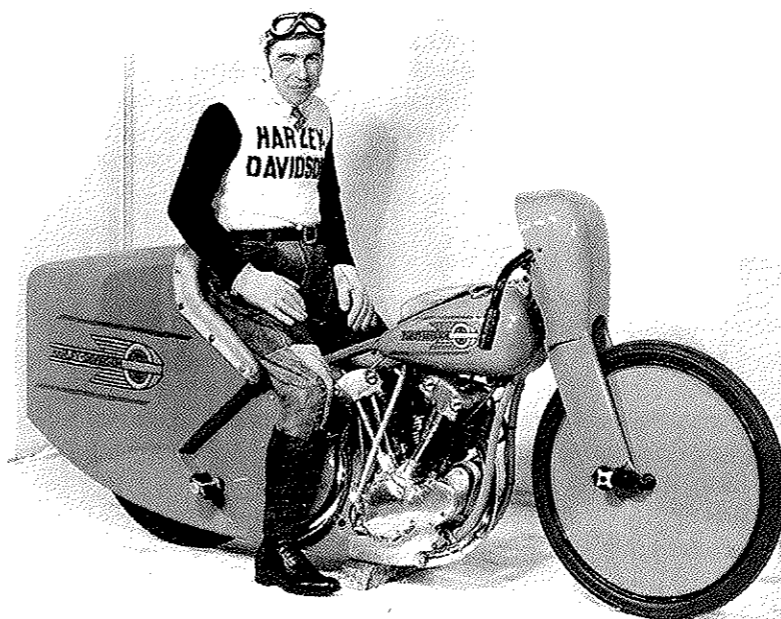
Opony są przeważnie wymiaru 27x2.75, 26x3, 26x3.25, zależnie od rodzaju i wyścigu, przyczem przednia jest w podłużne paski, tylna zaś grozdkowana lub w paski poprzeczne. Deseń ten ma na celu zabezpieczenie do ślizgania.

Od prawidłowej regulacji zależy szybkość i pewność działania motocykla, to też kierowcy i ich mechanicy bardzo starannie przygotowują maszynę do wyścigu, wkładając w te czynności dużo czasu i pracy.

Muszę nadmienić, iż wyścigowe motocykle pracują nie na czystej benzynie, lecz na mieszankach specjalnych, składających się z 40% benzyny, 35% benzolu, 20% alkoholu, 3% acetonu i 2% nitrobenzolu. Mieszanki te zapewniają silny wybuch, a jednocześnie nie dają zjawiska detonacji.

Znane marki wyścigowe, jakie spotykamy na grudziądzkim torze wyścigowym są: Rex Acne, B.M.W., D.K.W., Norton, A.J.S., B.S.A., Excelsior, Ariel oraz nowozaprowadzone do Polski Gnome et Rhone, nie licząc Indianów i innych maszyn super-sport”

„Motocyklista” rok 1928 (pisownia oryginalna)



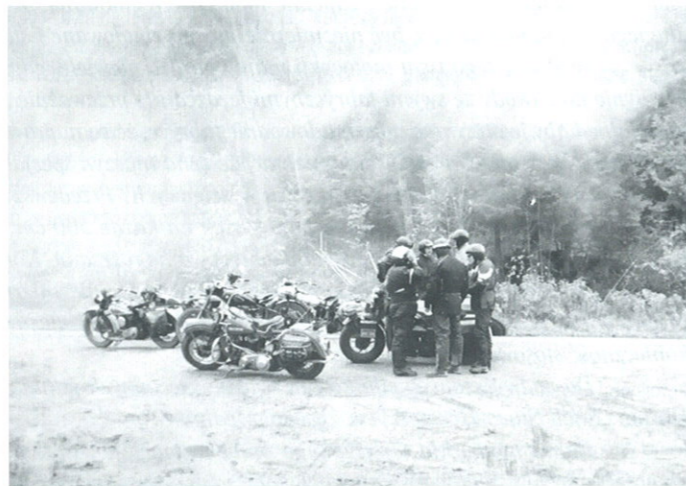


# JUBILEUSZ KLUBU

Minęło pięć lat, od momentu pierwszego spotkania w Zalesiu Górnym. Naszym celem było stworzenie klubu, który byłby w stanie uprzyjemnić spędzanie czasu na motocyklu i nie tylko. Wielu nie wierzyło w pomysłość klubu. Jednak przetrwaliśmy próbę czasu, która zleciała szybko. Sięgając pamięcią wstecz wydarzyło się bardzo dużo w motocyklowym życiu pod szyldem „Oldtimer”. Coroczne zloty, rajdy, rozpoczęcia i zakończenia sezonu, biuletyny to dobra wizytówka klubu, którą wypracowuje grupa ludzi. Jesteśmy dobrze postrzegani za granicą, jako klub przestrzegający zasady przynależności. W każdej chwili jesteśmy w stanie przystąpić do ogólnie europejskiej federacji klubów H - Davidson, bez rocznej karencji. Wynika to z dobrej rekomendacji naszego klubu na jaką zapracowaliśmy sobie pięcioletnią działalnością. Bardzo optymistycznie patrząc na przyszłość naszego klubu i życząc wszystkim klubowiczom wielu przyjemności z członkostwa w klubie.

Serdeczne życzenia z okazji nadchodzących Świąt Bożego Narodzenia oraz  
wszystkiego najlepszego w Nowym 2004 Roku.

Prezydent klubu Krzysztof Pedryc



## Bieszczady - Jaworzec październik 2003.

Rok temu zakończenie sezonu pracowicie przygotowane przez Marka Trełę zostało zignorowane przez większość klubowiczów. Na zebraniu przy planowaniu kalendarza na bieżący rok staraliśmy się temu zaradzić szukając przyczyn zjawiska. Zaryzykowaliśmy tezę, że Bieszczady a później jeszcze rajd kończący sezon to za dużo jak na jesień i zgodnie zdecydowaliśmy, że należy te dwie imprezy połączyć, czyli po prostu przesunąć Bieszczady na termin zakończenia sezonu.

W efekcie w czwartek wieczorem w Jaworcu zjawili się pięciu klubowiczów na motocyklach. Cztery motocykle spoza klubu i osoby towarzyszące zrobili w sumie żalną frekwencję - dziewięciu motocykli i osiemnastu osób. Na szczęście, jak się później okazało, ilość nie wpłynęła na jakość a jeżeli, to pozytywnie. Przez trzy dni przemierzania okolic przy cudownej pogodzie i oszałamiających kolorach gór i lasów bawiliśmy się chyba najlepiej jak dotychczas. W schronisku w Jaworcu znaleźliśmy niepowtarzalną atmosferę. Spotkanie ze zwykłego rajdu przemieniło się we wspaniałą, przyjacielski mityng. To nie tylko moje odczucie. Tym wszystkim, którzy nie przyjechali bo im się z założenia nie chciało zacytuje fragment listu Tima (Anglika, który zrezygnował z wakacji na Karaibach aby uczestniczyć w naszej imprezie) pisanego do przyjaciela w Anglii. „.... wróciłem ostatnio z rajdu w południowo - wschodniej części Polski, jednego z najlepszych, na jakim kiedykolwiek byłem. W przyszłym roku wybieram się tam znowu i namawiam cię abyś też pojechał....”

Gość był motocyklem w Himalajach, wielokrotnie w Europie wschodniej o państwach sąsiednich nie wspominając. Zazwyczaj podróżował Harleyem J z 1916 roku a także wieloma innymi zabytkami. Według mnie ma skalę porównawczą i jego opinia jest miarodajna.

Prawdopodobnie jest to ostatni rajd w Bieszczadach organizowany w ramach Klubu Oldtimer. Będą następne, ale pod moim osobistym szyldem. Proszę wybaczyć nieco gorzki ton, ale czuję się zlekceważony jak Marek Treła rok temu. Dziękuję tym co przyjechali. Podziwiam tych co zrobili to na motocyklach. Padam na kolana przed Ryskiem Mazurkiem.

A załodze bacówki w Jaworcu - Łukaszowi, Ani, Asi i Jakubowi chciałbym serdecznie podziękować za pracę włożoną w nasz rajd i prosić o zakreślenie niezmywalnym markerem tego samego terminu w przyszłym roku.

Erwin Gorczyca.

## Najwspanialszy ze wszystkich wyścig klasyczny- „Dwustu Milowiec Oakland”

- zdominowany został przez f-mę Harley-Davidson gdy Jack Cottrell osiągnął ciężko wywalczone zwycięstwo w Zawodach Krajowych w Oakland, California w dn. 1 października 1939. Dotychczasowe 3 wyścigi klasy C dwustu milowego wyścigu zostały wygrane przez jeźdźców f-my Harley- Davidson : Jim Young w 1935 r, Sam Arena w 1938 r a teraz Jack Cottrell w 1939 r.

Dwudziestu pięciu najlepszych jeźdźców stanęło do tegorocznego wyścigu -15 na motocyklach amerykańskich i zagranicznych, 10 na Harleyach.

We wspaniałym tempie , rycząc silnikami liderzy pędzili po prostych i zakrętach z bandami na torze o długości 1 mili. Wkrótce zawodnik po zawodniku zaczęli odpadać. Bardzo szybko stało się jasne dla 8 tysięcznego tłumu zgromadzonego wzdłuż band, że aby wygrać ten wyścig potrzebna będzie najwyższa szybkość i skupienie zawodników.

Przebijając się wytrwale do przodu i nie poddając się Jack Cottrell „przerębał się” na prowadzenie. Inni odpadli po drodze ale Jack Cottrell utrzymał swe wspaniałe tempo i mignął przez metę na swym HD 45 WLRD w czasie 2 godz. 25 min i 51,6 sek, co daje średnią prędkość 82,28 mil na godz. Armando Margi, również jadący na HD WLDR ukończy wyścig jako drugi. Wyścig w Oakland -ostatnie poważne zawody w tym sezonie i najwspanialszy tegoroczny wyścig klasyczny- ponownie wykazał przynależność przewagę f-my Harley-Davidson.

Wyniki 200milowego Wyścigu w Oakland:

- |                           |                             |
|---------------------------|-----------------------------|
| 1. Jack Cottrell ..... HD | 5. Jim Braithwaite ..... HD |
| 2. Armando Margi ..... HD | 6. Ted Edwards ..... HD     |
| 3. Bud Lowrie ..... HD    | 7. Dick Milligan..... HD    |
| 4. Don Rodman ..... HD    | 8. Harrison Reno .....HD    |

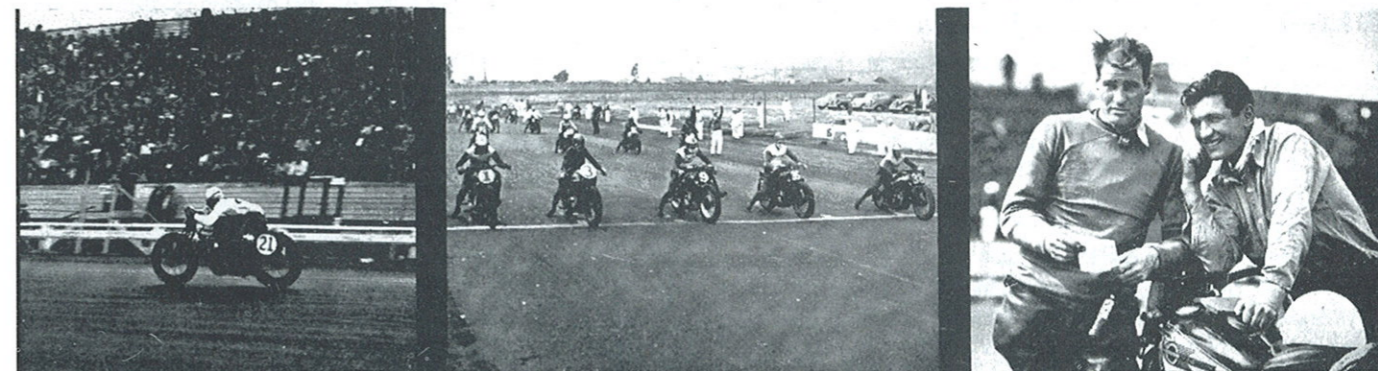
Foto:

(lewe) - Jack Cottrell z San Francisco, Nr startowy 21 pędzący przed wielkim tłumem na trybunie głównej.

(środek) - w pierwszym rzędzie startowym: Nr 1 -Edwards, Nr 3 - Holbrook, Nr 9 - Kelly, Nr 35 - Stillo, Nr 38 - Krotz

(prawe) - Sam Arena (z lewej), ubiegłoroczny zwycięzca Wyścigu 200 milowego i Armando Margi rozmawiają na temat strategii.

## HARLEY-DAVIDSON MOTOR COMPANY, Milwaukee, Wis., U.S.A.



## ROZRUSZNIK NOŻNY HARLEY - DAVIDSON

Najważniejszą funkcją dla każdego rozrusznika mechanicznego jest możliwość uruchamiania silnika bez potrzeby podnoszenia motocykla na podnóżku- oczywiście dla motocykla z wózkiem taki rozrusznik jest również nieodzowny ale dla całkowitej satysfakcji rozrusznik musi mieć jakieś zabezpieczenie przed „odbiciem”.

Rozrusznik HD zawiera genialne urządzenie, które w chwili wystąpienia odbicia (zdarza się to początkującym motocyklistom gdy ustawią zbyt duże wyprzedzenie zapłonu i otworzą zbyt szeroko przepustnicę) rozrusznik rozłącza się automatycznie zapobiegając ewentualnym uszkodzeniom mechanizmu rozruchowego. Jest to bardzo ważne urządzenie i przy wprowadzaniu go na rynek f-ma Harley- Davidson szeroko zabezpieczyła się patentami. Rozrusznik może ułatwić lub zepsuć każdą wyprawę motocyklem. Motocyklista w drodze chce mieć rozrusznik absolutnie niezawodny w każdej chwili i niezależny od warunków podróży, który będzie odporny na deszcz, śnieg, błoto i piasek. Każdy chce mieć rozrusznik całkowicie zabezpieczony, służący długo i niezawodnie, nie wymagający kłopotliwych regulacji. Rozrusznik HD spełnia wszystkie te wymagania co joty! W roku 1916 wszystkie 3 biegowe modele motocykli będą wyposażane w rozrusznik nożny, działający w kierunku „do tyłu”.

Natychmiast po zakończeniu skoku rozruchowego sprężyna cofa pedał do pozycji wyjściowej.

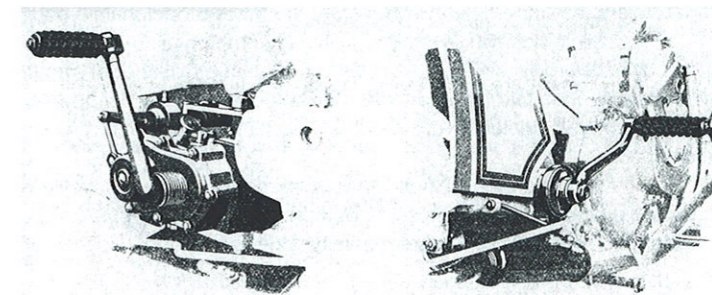
Pedał składa się i nie przeszkadza gdy nie jest w użyciu. Jednobiegowe modele 116-E oraz 16-B w roku 1916 będą wyposażane w rozrusznik nożny działający w kierunku „do przodu”, co już od dwóch lat jest standardowym wyposażeniem motocykli jednobiegowych.

Fot (lewe)

Pedał w pozycji „rozruch” w rozruszniku działającym w kierunku „do tyłu” (stosowany w modelach 3 biegowych).

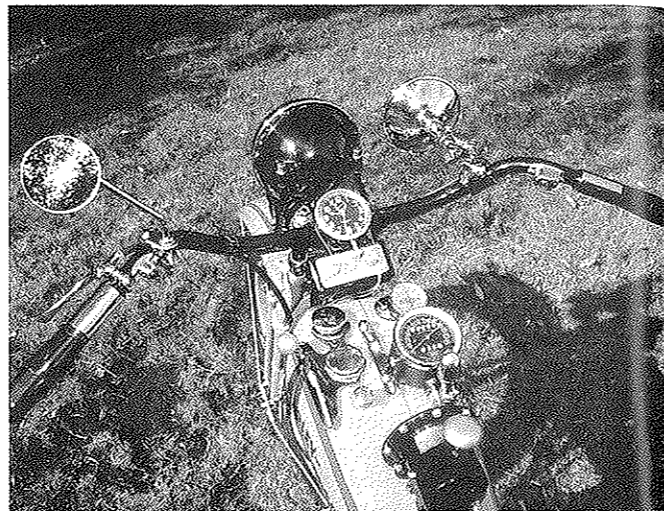
Fot (prawe)

Pedał w pozycji „rozruch” w rozruszniku działającym w kierunku „do przodu” (stosowany w modelach jedno biegowych).





## Rozmiar miseczki: małe „B”. Oliwkowa plama na honorze...? Harley Davidson, Model B, 1928r



Przez niemal stulecie utarło się motocykl utożsamiać z Harley'em, a motocyklistę, wraz z wszelkimi jego przywarami, nazywać harleyowcem. Dzięki takim porównaniom nimb motocykla budowany jest w przeważającej większości wokół pojazdów ciężkich, o masywnej sylwetce i podobno „kultowego” silnika o jedynie słusznym kształtach. Na szczęście nie każdemu miłośnikowi jednoślada w sercu gra widlasta dwójka ze swoim charakterystycznym brzmieniem. Zdumiewająco często zdarza się niestety „zagiąć” „widlastych konserwatystów” na powielaniu niezrozumiałego dla nich samych schematu i ślepej wierze w coś, co rzekomo poprzez nazwę otrzymało niegdyś duszę, które to dzięki układowi silnika, jako jedyny twór z dwoma kołami i silnikiem, jaki istnieje na ziemi, nazywany może być MOTOCYKLEM. Niedoczekanie jednak dla tych „ślepowierców” zapatrzonych w czczony przez nich przedmiot, który nie poprzez miejsce pochodzenia i schemat budowy ma duszę! Nie popadajcie w dumę i samozachwyty! Widlasty Harley i jazda na nim nie jest najpiękniejszą rzeczą, jaką wymyślił człowiek, tak jak mistrzostwem nie zawsze jest wygranie regat w perspektywie wejścia w główki portu przy pełnym ślizgu na fali przyboju, czy też gitarowe solo wykonane w autostradowym tempie nie zawsze wygrywa z przytłumionym fłażoletem! Do oceny trzeba wszak postrzegać inne otaczające zjawiska natury. Deliberując więc nad kontrastami oddajmy się przyjemności obcowania z pojazdem, którego serce nie jest naznaczone piętnem „jedynie słusznej” geometrii silnika, ale za to noszącego „politycznie poprawne” godło.

Jednocylindrowy Harley jest bez wątpienia konstrukcją, od jakiej w 1903 roku zaczynała spółka H-D. Przez kilkanaście lat, zanim nie wprowadzono silnika w kształcie litery „V”, z Milwaukee wychodziły wyłącznie takie konstrukcje. Nie doczekały się one takiego ubóstwienia, jak „widłaki”, o grozo nawet, dla niektórych niemal nie istnieją, co objawia się nie tylko poprzez brak akceptacji singli (bokserów H-D zresztą też nie), skutkującą zresztą rażącą niewiedzą i brakiem jakichkolwiek, nawet lapidarnych informacji w tej materii. Niestety na kontynencie Ameryki Północnej po pojawieniu się charakterystycznych dwucylindrowców jednocylindrowe Harley-Davidsony nie przyjmowały się dobrze. Bezsprzecznie zyskiwały uznanie w sporcie, niemniej szersza gawiedź nie patrzyła na nie przychylnie. Pierwszy okres oczywiście, w dobie, gdy świat zachłysnął się techniką, był rajem dla każdej konstrukcji, singla też. Druga odsłona jednocylindrowego H-D nie była już dla niego aż tak pozytywna.

Powstała w połowie lat 20-tych konstrukcja nowego, najmniejszego z dotychczas produkowanych, modelu H-D miała wyjść naprzeciw szerokim rzeszom ludzi, pragnących posiadać własny, tani pojazd. Utylitarna w swoich założeniach konstrukcja „dwudziestki jedynki” oznaczona symbolami „A” i „B”, miała sprostać powszechnej motoryzacji. Mały miał oznaczać oszczędny, tani, konkurencyjny dla innych środków transportu. Nowy model spełniał te założenia z nawiązką. Bo nie dość, że był w eksploatacji dokładnie o połowę tańszy od najtańszego samochodu, jakim był seryjnie produkowany FORD T (1 cent na milę w opozycji do 2 centów na tym samym dystansie), to jeszcze wykazywał wysoki poziom techniki i wykonania, a więc i niezawodności, a poza tym nie było kłopotów z jego parkowaniem – cechy te były (i pozostają nadal) bardzo pożądane przez użytkownika.

W nowej klasie pojemnościowej w ofercie na rok 1925 pojawił się model jednocylindrowy w trzech wersjach jednocześnie: dolno- i górnozaworowe. Dwa dolniaki: siedmiokonny „A” i dziesięciokonny „B”, były proste konstrukcyjnie, podczas gdy górnozaworowy „BA” pokazywał wyrafinowanie techniczne, jakie do silników widlastych dotarło jedenaście lat później objawiając się w słynnym „Knuckle”. Obydwa silniki montowano w identyczne rurowe podwozia z podramionem zbiornikiem, nowym zawieszaniem przedniego koła i trzbiegową skrzynią biegów. Ogólnie wygląd nowej gamy „maluchów” mocno nawiązywał do produkowanych dotychczas modeli dwucylindrowych.

Podczas gdy tradycyjny i nadal powszechnie stosowany rozrząd dolny nie był już technicznym fajerwerkiem, to OHV był na pewno nowością. Przy projektowaniu wykorzystano wtedy stosowany od dawna w lotnictwie kształt komory spalania. Zaprojektowane przez Harrego Ricardo komory w kształcie wycinka sfery pozwalały nie tylko na montaż zaworów w samej głowicy, ale też podniesienie stopnia sprężania, jak też redukcję spalania stukowego. OHV celując dość wysoko w ówczesne możliwości techniczne, nie mógł być tani, w związku z czym „A” i „B” zdecydowanie przeważały ilościowo nad zaawansowanym „BA” i jego sportowych wcieleniach zwanych żartobliwie „peashooter”.

Już w pierwszym roku produkcji górny „Peashooter”, pokazał swoje pazurki: zdobył mistrzostwo American Motorcycle Assosation osiągając dość rozsądny w swojej klasie wynik 80 mph. Był to jednak dopiero początek sportowej drogi małego „strzelającego grochem”. Ale o tym nieco później.

Prosta konstrukcja wszystkich trzech („A”, „B” i „BA”) modeli jednocylindrowca, jakie przeznaczono do sprzedaży, pochodziła od swych nieco większych braci. Oczywiście nie w sensie silnikowym, choć i tu nie dało uniknąć się pewnych zapożyczeń. Rurowa, pojedyncza, zamknięta rama bazowała na sztywnym tylnym zawieszaniu i krótkim wahaczu pchanym typu „springer” z przodu. Podramowy zbiornik paliwa nadal stanowił wyznacznik ówczesnych motocykli. Na grzbietowej belce ramy, biegnącej nad zbiornikiem montowano napędzany z zębki tylnego koła przedkośmierz i ewentualnie inne niezbędne elementy wyposażenia, takie jak mechaniczny sygnał dźwiękowy, oświetlenie zegarów, amperomierz, czy inne. Nad tylnym kołem mocowano opcjonalnie bagażnik pozwalający na przewóz bagażu podróznego.

Silnik pojazdu był tradycyjnym singlem, z tym, że wykonywano go w kilku wersjach. Przede wszystkim względnie tanie SV: „A” i „B” jak też dwuzaworowe wersje OHV: „BA”. Te ostatnie dzięki dobrym parametrom pracy zdecydowanie nadawały się do wszelkich eksperymentów. Nie dziwi więc fakt, że sportowe odmiany „Peashooter”- modyfikowano -wbrew pozorom- dość znacznie. Okazało się, że w dobie silników wolnoobrotowych „małaśtwo” kręciło się do niebotycznych 11 tys. obrotów, uzyskując tym samym moc w granicach 30KM (ok. 85KM z litra pojemności!).

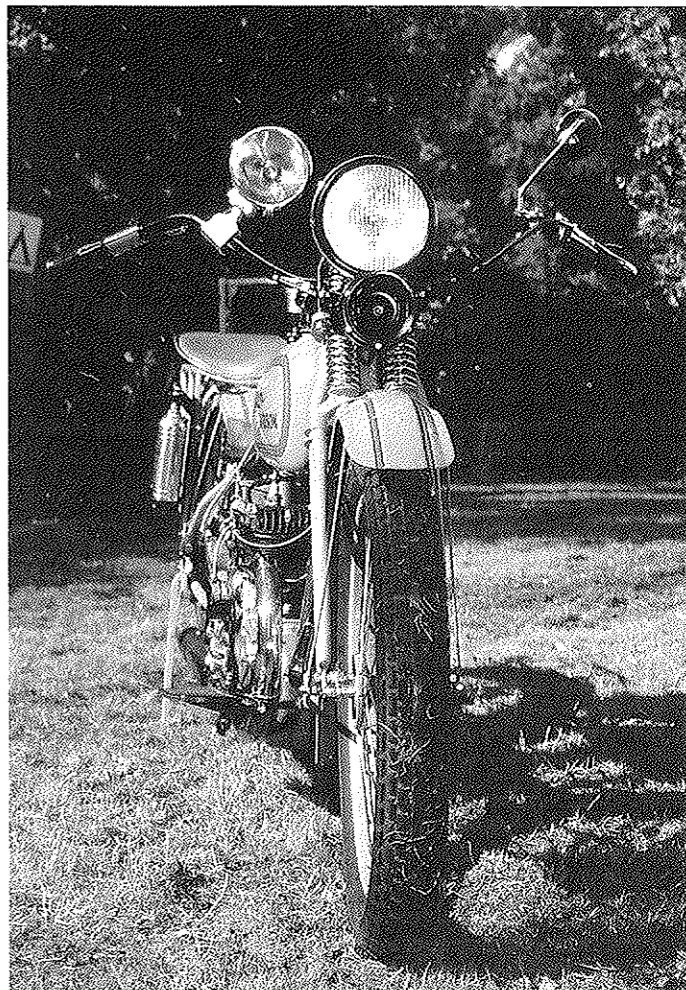
Skrzynia biegów pozostawała jak najbardziej w tradycyjnej dla H-D konwencji: mocowana oddzielnie otrzymywała napęd poprzez przekładnię łańcuchową przełożenia wstępnego, by po przepuszczeniu strumienia mocy przez sprzęgło i trzy ręcznie zmieniane biegi dać zajęcie kolejnemu łańcuchowi i zębacie piasty tylnego koła.

Standardowo single wyposażano w układ zapłonowy. To chyba nie budzi jakiegokolwiek sprzeciwu czy też wątpliwości. Oznaczenia modeli „BE” i „BAE” mówiły o tym, że w skład pokładowych instrumentów wchodzi dodatkowo kompletne oświetlenie elektryczne i sygnał dźwiękowy.

Wracając do sportu. OHV oglądając się nieco na awiację zaczerpnął z niej kształt komór spalania, co jednoznacznie przyczyniło się do polepszenia parametrów silnika. Użytkowany w zmaganiach sportowych singiel ukazywał swoje możliwości od samego początku, niemal do końca. Zawody „dirt track” i owalne tory wyścigowe były miejscami, gdzie te pojazdy dominowały. Wspomniane już zwycięstwo z 1925 roku przyćmione zostało wynikiem osiągniętym przez Joe Petraliego – najszybszego człowieka świata z 1937 roku- który w 1935 roku zwyciężył wszystkie eliminacje wyścigów „dirt track”. To nie były jedyne sukcesy sportowych „B”. Nawet pomimo faktu, że zdecydowanie nie były one lubiane w Stanach Zjednoczonych i nie sprzedawały się tam dobrze (można powiedzieć nawet, że wcale), to święciły zasłużone triumfy w zawodach. Pozostała część świata, w tym głównie Europa, potrafiła w pełni docenić najmniejszego z dotychczas produkowanych Harley-Davidsonów. Europejska (z wyjątkiem Zjednoczonego Królestwa) sprzedaż w pełni satysfakcjonowała producenta sprawiając jednocześnie, że kontynentalny sport zyskał dobrą maszynę wyścigową.

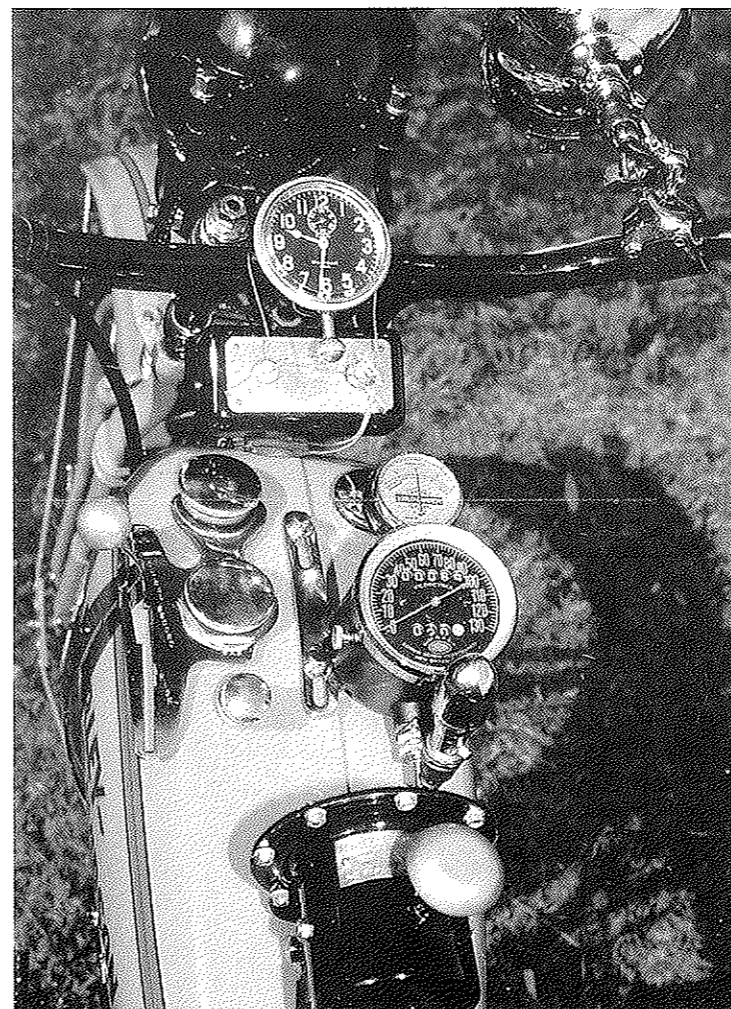
Nie mogło być inaczej również w Polsce. W 1928 roku sportowa, mocno odchudzona wersja „Peashooter’a” startowała na warszawskim torze na Dynasach. Dosiadający jej bardzo już wtedy znany i ceniony kierowca wyścigowy, pilot i żeglarz Witold Rychter pokusił się o pobicie Polskiego Rekordu Prędkości na dystansie jednego kilometra. Ważąc niecałe 100kg maszyna została maksymalnie przygotowana do osiągania wyników. Pozbyto się zbędnych elementów obciążenia, skrzynia biegów praktycznie nie istniała posiadając jedno przełożenie. Wał korbowy miał znacznie niższy moment bezwładności, uzyskany poprzez jego nawiercanie. No i głowica...cztery zawory! Jeden cylinder, dwa zawory dolotowe i dwa wydechowe z króciutkimi rurkami wydechowymi, specjalnie sprowadzane ze Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej paliwo! Wynik...prócz wygranych zawodów na Dynasach i pot-

wornego huku, nie był zły: Polski Rekord Prędkości na maszynie w klasie pojemnościowej 350cm<sup>3</sup> wyniósł na drodze pod Warszawą 151

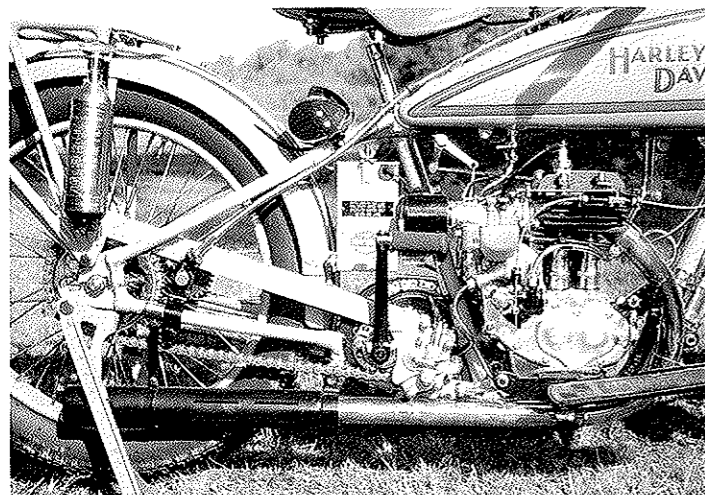


km/godz.! Cóż z tego, że rekord nie utrzymał się długo -został pobity przez maszynę z silnikiem 500cm<sup>3</sup> jedynie nieznacznie, bo o 4km/godz. Taki to był mały, czterowentylowy „groszek”.

Przedstawiany na zdjęciach motocykl należy do pana Ireneusza Tomyślaka, znanego wielkopolskiego kolekcjonera. Pojazd znajduje się w kraju około dwudziestu lat. Kilka lat chodzenia kosztowało pana Ireneusza namówienie poprzedniego właściciela do sprzedaży, co ostatecznie udało się niespełna trzy lata temu. Pojazd nie przedstawiał się zbyt atrakcyjnie, brakowało elementów, których odtworzenie nie zawsze jest proste. Rzekoma popularność modelu w Europie nie ułatwiała procesu poszukiwania części i literatury. Tak jak sprawa elementów nadwozia, ze względu na podobieństwo do modeli dwucylindrowych, nie przedstawia aż takiego problemu, to problemy silnikowe nie wydają się łatwym do rozwiązania. Kilka lat wydajnej pracy dało jednak swoje efekty. Prezentowany egzemplarz nie tylko odpowiada swoim wyposażeniem wersji „BA” z elektryczną instalacją oświetleniową, ale posiada również bardzo atrakcyjne wyposażenie dodatkowe. Prócz zamontowanego na górnej części ramy oświetlenia zegarów i dodatkowego ręcznego, mechanicznego sygnału dźwiękowego należy przyrzeć się znajdującej się na przedniej części ramy pompce do ogumienia, ale też zamocowanej z prawej strony bagażnika gaśnicy- elementowi tyle charakterystycznemu i atrakcyjnemu, co niespotykanemu w motocyklach. Dla pełnego obrazu do omówionego wyposażenia dodajmy jeszcze szperacz ze sferycznym szkłem. Całość: motocykl wraz z wszelkimi dodatkami dzięki wyjątkowo starannemu odtworzeniu wygląda nadzwyczaj schludnie, wręcz urzeka stopniem oryginalności i pieczołowitością fachowego remontu. Jeśli dodać do tego, że ta jedna z nielicznych, o ile nie jedyna w kraju 350-tka Harley'a, jeździ, myślę, że wiele z Was będzie usatysfakcjonowanych.







Tak jak umiejętności człowieka chętnie się umiętnością sterowania w ciężkich warunkach przyroda weryfikuje na szybkich zwrotach przez rufę, poziom instrumentalisty określa się bardziej na podstawie tłumienia dźwięku niż jego eskalacji, tak trawstując pewne znane porzekadło śmiało można powiedzieć: pokaż mi swój motocykl, jego stan oryginalności (w przypadku zabytków schodząc koniecznie do poziomu śruby!!!), sprawność techniczną, opowiedz przeżyte wspólne przygody a powiem, jakim człowiekiem jesteś. I kształt silnika nie ma tu nic do rzeczy. Liczy się tylko człowiek, nie przedmiot, bez względu na jego rodzaj, przeznaczenie i sposób działania.

Po tej dawce informacji, zapewne nieco poruszeni wyartykułowani przez podpisanego poniżej słowami -ceniącego (nie mylić z narzucaniem swojego zdania) inną „orientacją” silnikową-liberalistów, jak też zatwardziały ortodoksów zapraszam do kontemplacji wizerunku motocykla ślicznego, delikatnego i zielonego zarazem, jak większość Harley-Davidson'ów. Motocykla innego, odmiennego w swym kształcie i charakterze, który miejmy nadzieję, pojawiając się wraz ze swoim sympatycznym właścicielem w Oldtimer Club Poland wprowadzi nieco kolorytu w życie klubowe.

Ja już znam ten pojazd, jego wdzięki i brzmienie. Teraz Wy spójrzcie na rewers dzierzzonego periodyku i kontemplujcie tę harmonię, w każdym szczególnie doceniając pieczołowitość restauratora.

## Ubiór zimowy motocyklisty

„Uprawianie sportu motocyklowego podczas zimy należy bezwzględnie do przyjemności, z tem jednak zastrzeżeniem, że należy być ubranym w odpowiedni sposób.

(„Motor”) Miesiąc grudzień roku zeszłego stosunkowo nie był dla nas przykry pod względem zimna. Nic też dziwnego, że dość pokaźna liczba motocyklistów wykorzystwała sprzyjające warunki atmosferyczne i zażywała rozkoszy jazdy do ostatniej chwili. Moment pożegnania się na okres paromiesięczny ze swym miłym, dwukolowym rumakiem stałowym, dzięki któremu doznaliśmy tyle miłych i niezapomnianych wrażeń, jest nałęcz przykry dla szczególnie zapalonych motocyklistów. Zastanówmy się jednak nad uprawianiem sportu motocyklowego zimą. Że taka możliwość istnieje - dowód stanowi choćby tabor motocyklowy naszej Poczty, który funkcje swe pełni bez zarzutu, nawet podczas największych mrozów i zasp śnieżnych. Nie zapominajmy jednak, że tenże tabor wyposażony jest w sidecar'y (motocykle z przyczepkami), dla których zagadnienie stanu drogi nie ma wielkiego znaczenia, jak to ma miejsce przy motocyklach bez przyczepki. Z tem się musimy liczyć.

Lecz nie tylko zagadnienie stanu dróg zmusza nas do rezygnowania z uprawiania sportu motocyklowego w okresie zimowym. Drugim bardzo ważnym czynnikiem jest bezwzględnie nieumiejętność doboru odpowiedniego ubrania, zabezpieczającego w sposób skuteczny przed deszczem, śniegiem i zimnem.

Wobec tego, że zagadnienie drugie, dotyczące odpowiedniego ubioru, interesujące nie tylko motocyklistów - sportowców, lecz również tych wszystkich motorzystów, którzy jazdą na motocyklu w okresie niepogód są zmuszeni zarabiać na utrzymanie swoje i swej rodziny, uważam za właściwe w pierwszym rzędzie, palące tej kwestji, artykuł ten przeznaczyć.

**Oto wybrane fragmenty z radami dla motocyklistów:**

„Nie podlega dyskusji, że przed zimnem należy chronić nas wełna, a w szczególności wełniane trykoty. Jeżeli ubiór ten zasługuje na naszą aprobatę, dzieje się to na skutek tego, że wełna nieprzepuszcza zimnego powietrza, a jednocześnie jest złym przewodnikiem ciepła. Należy pamiętać jednak, że tylko pierwszorzędnej jakości wełny mogą dać nam pełną satysfakcję.”

„Godnym pożałowania jest fakt, że higieniczna bielizna zimowa, sprzedawana pod mianem leczniczej, jest stosunkowo droga, gdyż ona również chroni skutecznie przed zimnem. Papier stanowi bezsprzecznie również dobre zabezpieczenie. W swoim czasie zagranicą wyrabiano w tym celu specjalny rodzaj papieru.”

„Specjalną uwagę należy zwrócić na zabezpieczenie stawów i spojeń kości. Szczególnie wrażliwe na zimno są ręce i nogi. Celem zabezpieczenia nóg, należy używać skarpetek z wełny. Buty winny być obcisłe, z wysokimi cholewkami - zwrócić jednak uwagę, aby nie ścisnęły nóg. Do wnętrza buta można stosować podkładki z prasowanej słomy, filcu lub papieru. Można używać butów myśliwskich, z tem jednak zastrzeżeniem, aby podeszwy ich były pozbawione gwoździ. W przeciwnym razie powodowałyby one ślizganie się na podnóżkach.”

### Keep Warm This Winter!



WHEN cold winter winds are whistling around your ears—that's when a leather helmet is "just right". This black horsehide leather helmet is close-fitting all around and gives the greatest possible protection. Choice of sheepskin or chamois lining. Made in two colors, black and brown, in small, medium and large sizes... \$4.50



Specially designed for motorcyclists, these fine, soft, black horsehide leather gauntlet mitts have long flexible wrists lined way out into the cuffs with heavy sheepskin. The stiff cuffs are large and roomy.

Full mitt . . . . . \$5.75  
One-finger style 6.00



When buying accessories it pays to get the best. Always look for the "Inspected & Approved Harley-Davidson Accessories" label.

These prices at factory.

See Your Dealer

#### Przeniesienie napędu

- Przełożenie wstępne silnik
- skrzynia biegów: łańcuch rolkowy;
- Skrzynia biegów: trzystopniowa;
- Przekładnia zdawcza: łańcuch rolkowy;
- Zmiana biegów: ręczna

#### Dane eksploatacyjne

- Prędkość maksymalna: 95km/h;
- Masa własna: 260 funtów.

#### Dane techniczne

Harley Davidson Model B21, 1928r  
Lata produkcji: 1925-1935

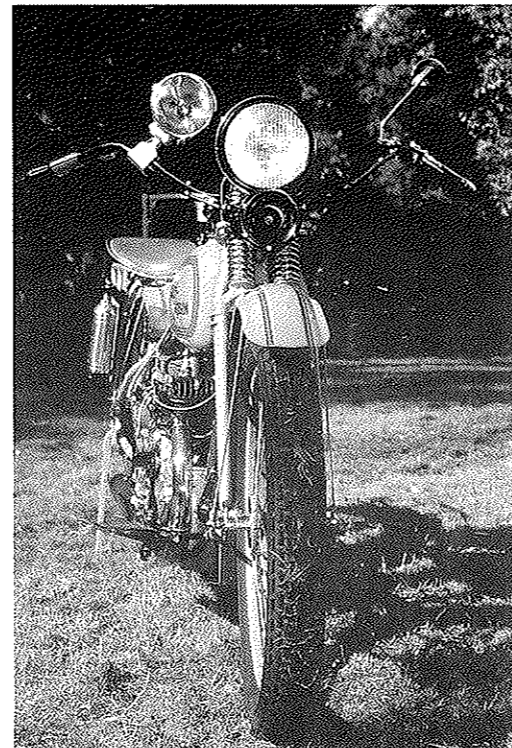
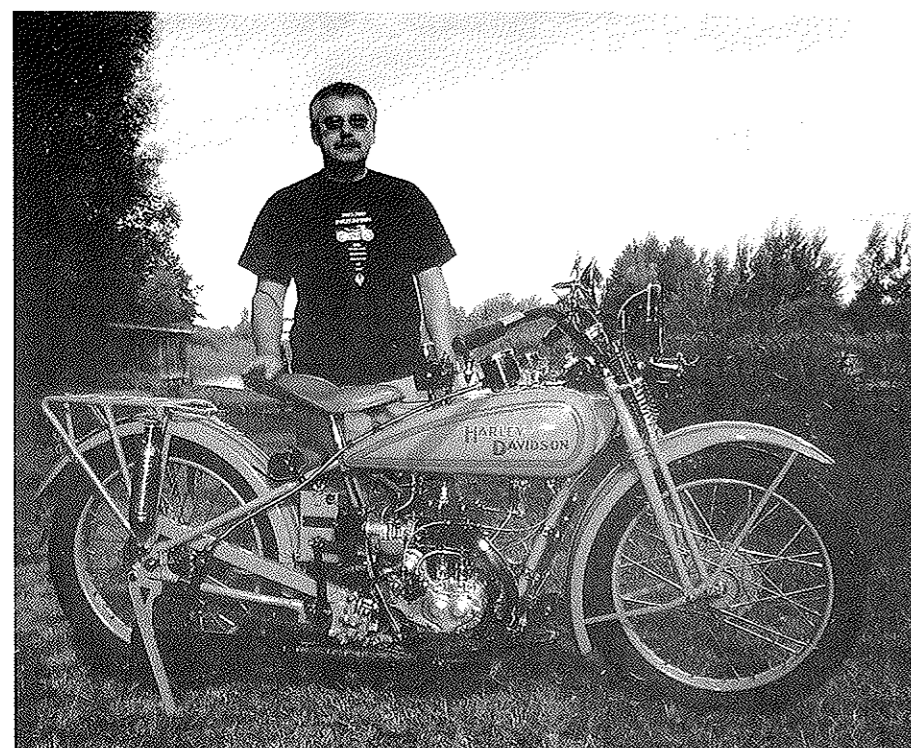
#### Silnik

- Typ: jednocylindrowy, czterosuwowy, dolnozaworowy, chłodzenie powietrzem;
- Pojemność skokowa: 21,09 cu. inch (347cm<sup>3</sup>);
- Średnicax skok tłoka: 2 7/8 x 3 1/2 inch; -Moc: 10KM przy 4200 obr./min.;
- Smarowanie: pompa oleju;
- rozruch: kickstarter;
- Prądnica:

#### Podwozie

- Rama: rurowa
- Zawieszenie przednie: wahacz pchany z dwiema sprężynami;
- Zawieszenie tylne: sztywne;
- Hamulce przód/tył: bębnowy/taśmowy; Opony balonowe;

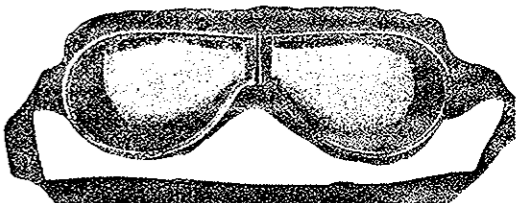
Zdjęcia także na okładce.



„Nie zapomnijcie zabezpieczyć szyi wełnianym szalem, którego końce umieście na piersiach, zepnijcie je solidną agrafką i wprowadźcie pod nieprzemakalną kombinę... Nie należy korzystać, jadąc motocyklem ze zbyt długich pałt, gdyż zbyt długie pałto przeskądza w prowadzeniu motocykla. Ubiór specjalnie motocyklowy, składający się z dwóch części jest nadwyróż praktyczny i zabezpiecza równie dobrze, jak kombinę, która jest niewygodna przy nakładaniu i zdejmowaniu... Jest rzeczą trudną znaleźć rękawice, któreby gwarantowały zabezpieczenie przed wilgocią. Skóra końska jest najbardziej odporna na przepuszczanie wody. Dobrze jest stosować również ochraniacze na ręce umieszczone na kierownicy, bez których palce będą nam zawsze marzły. Pilotka skórzana, zabezpieczająca skutecznie przed zimnem... Nie jest rzeczą przyjemną używać jej, skoro jest sucho i niezbyt zimno, lepszą jest w tym wypadku dobra czapka.”

“NAK”

The Premier RESISTAL  
The World's Best Goggle.  
Nothing better is possible.  
Used Everywhere.  
List Price..... \$5.00



“WYD”

RESISTAL, wide vision,  
fabric style, no hinge,  
but leather bridge. All  
material up to our  
standard.  
List Price..... \$3.50

