



# Oldtimer Club



Nr 16 grudzień 2007



GABRIEL u. RUPRECHTS

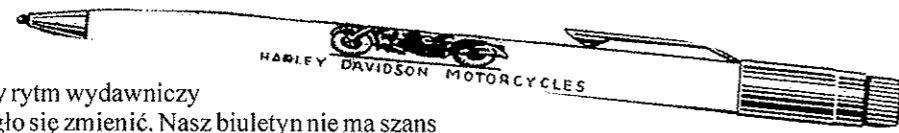
## Amerik Steilwand Todesfahrt

im 60-100 km Tempo an der senkrechten Wand

# Oktoberfest 1930

HAUPT-SCHAU-REIHE

## Od Redakcji...



Znów jesteśmy! Wpadliśmy w rocznikowy rytm wydawniczy i jak na razie nic nie wskazuje, aby coś mogło się zmienić. Nasz biuletyn nie ma szans być częściej wydawany z kilku powodów. Głównym są, oczywiście, finanse klubu. A za nim idą: aktywność członków i możliwości czasowe kolegów stanowiących trzon redakcji. Społeczne działanie, jakim jest animowanie życia klubowego zderza się tutaj z wymaganiami stawianymi przez życie. W tej konfrontacji praca społeczna często schodzi na drugi plan. Tak więc suma tych czynników decyduje o częstotliwości ukazywania się naszego „organu prasowego”.  
W tej sytuacji okrzepienie, w charakterze rocznika, jest krokiem naprzód w porównaniu z sytuacją sprzed dwóch lat, kiedy zastanawialiśmy się nad sensem kontynuowania naszego wydawnictwa. Na jego łamach podsumowujemy miniony sezon, zastanawiamy się nad kierunkami działania, odnotowujemy najważniejsze fakty z życia klubu, opisujemy wyprawy i imprezy. Należy przypuszczać, że jest to spoiwo korzystnie cementujące więzi pomiędzy klubowiczami. Nie każdy może aktywnie uczestniczyć w każdym zakresie działania członków Oldtimera. Pełnia informacji o życiu klubu ma szansę dotrzeć do niego drukiem. Jest jeszcze jeden aspekt, o którym zawsze wspominamy - popularyzowanie klubu wśród motocyklistów. Część egzemplarzy trafia do rąk osób zaprzyjaźnionych, lub nawet zupełnie nam obcych, propagując sposób widzenia świata, który mamy wpisany w statut i życiorys.  
Do wszystkich pozytywnych stron towarzyszących wydawaniu naszego pisma dodam jeszcze jedną - satysfakcję z robienia czegoś dla idei.  
Zanim zatopicie się w lekturze. Prosimy o pomoc w redagowaniu następnych numerów i przysyłanie materiałów.

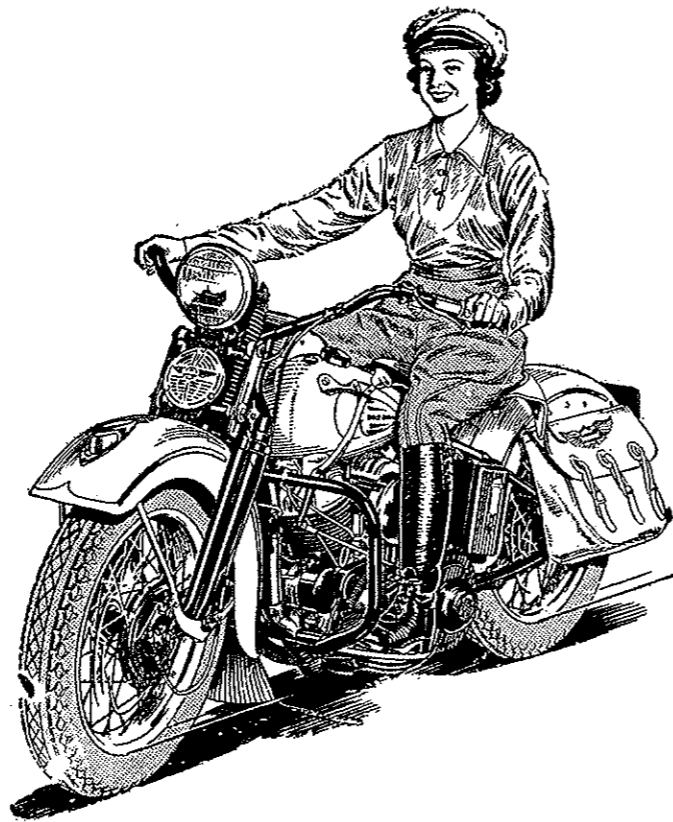
Redakcja.

## Mam wrażenia

Okazja do głębszych przemyśleń, jaką jest konieczność napisania tekstu, trafia mi się ostatnio rzadko. Może to nadmiar wapna albo proste, wiejskie życie wpływają na coraz częstszy umysłowy bezwład? Resztkami wrodzonej (a zatracanej) bystrości umysłu podjąłem to intelektualne wyzwanie i właśnie stoję przed próbą wymyślenia czegoś mądrego.  
Żeby nie było na siłę, zacznę od impresji, które wypływają z niezauważalnych początkowo sygnałów, a kumulując się w czasie zaczynają być całkiem czytelne (nawet bez bolesnego napinania mózgu).  
Impresje to nie ubrane jeszcze w formy wrażenia. A jakie bezpieczne w przekazie! Nie żadne tam dogmaty, czy twierdzenia, ale chyba zdaję mi się.  
Nie będę, zatem, ich ubierał tylko pozostawię jak nowo narodzone, niewinne i czyste. Muszę się śpieszyć by skończyć przed odlotem weny.

- starzejemy się a młodych brak
- mało kto lubi jeździć motocyklem
- lansowanie się jest ważniejsze niż cała reszta
- lansowanie się jest coraz ważniejsze z wiekiem
- gadanie jest ważniejsze niż lansowanie
- głupie gadanie jest ważniejsze niż gadanie
- Harleye i Indiany to mit, prawdziwy Harley to nowy Intruder
- stare Harleye są tak stare, że niektórym wydaje się, że są prawie nowe
- klub motocyklowy może obejść się bez motocykli
- z wiekiem wszystko jest coraz bardziej wyraziste
- to, co jest wyraziste, jest nieodwracalne
- po nas będzie wielkie NIC.

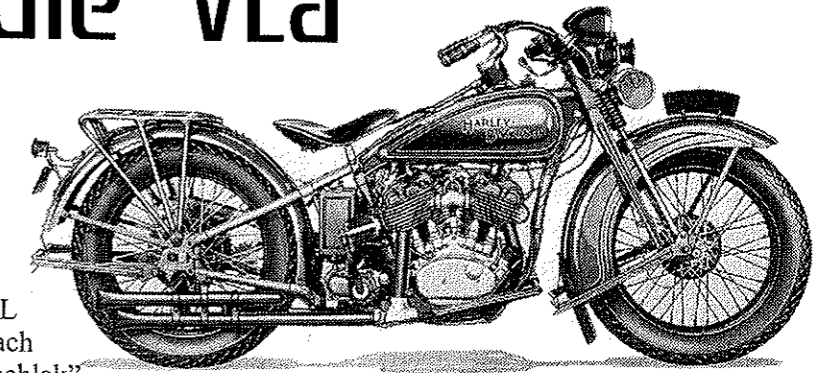
Wena odleciała.



# HENDERSON MOTOR CYCLE

Erwin  
2

## W siodle VL



Kilka lat temu rozglądałem się za motocyklem, który byłby dla mnie czymś „na zawsze”. Na którym mógłbym podróżować nie bojąc się dużych odległości i w miarę szybko. Myślałem, że najlepszy będzie Harley U, Indian Chief a może Knucklehead.

Niespodziewanie w moim zasięgu pojawił się VL z 1934 r. Opierając się na stereotypowych opiniach sądziłem, że pierwszy Harley „do jazdy” to „spuchlak” a starsze modele, to już raczej muzeum. Ale pokusa była duża - poskładany „dla oka” motocykl robił dobre wrażenie. Tak więc stał się moją własnością.

W trakcie remontu zetknąłem się kilkakrotnie z twierdzeniem, że remont tego modelu, aby na nim jeździć, to nieporozumienie. Podstawowym problemem miał być otwarty system smarowania, wiecznie zalany olejem spód motocykla, słabe smarowanie, ręczna pompa oleju i w ogóle to nie to. Pocieszałem się, że opinie te pochodzą od osób, które nigdy na VLu nie jeździły. A czy ktoś przede mną jeździł na poważnie VLe nie licząc dawnych czasów?

Kompletowanie i remont zajęły mi pięć lat. Aż nadszedł ten piękny dzień - on zawsze nadchodzi, jeśli jest się odpowiednio upartym w którym po raz pierwszy zabijałem się na korbie i usłyszałem jego głos. Oswajanie sztuki zajęło kilka tygodni i przyniosło więcej przyjemności niż problemów. Robił wrażenie godnego zaufania i na liczniku miał zaledwie pięćset kilometrów, kiedy wyruszyliśmy w podróż do Szkocji. Te kilka tysięcy kilometrów pokazało, co jeszcze trzeba poprawić i po uzupełnieniu braków stał się w pełni sprawnym pojazdem, w którym nie widzę wad. Następną długą trasę Wyspa Man objechał na czysto. W ciągu trzech sezonów przejechał kilkanaście tysięcy kilometrów dając mi odczucia pełnej, motocyklowej satysfakcji.

A co z fabrycznymi wadami przypisywanymi otwartemu systemowi smarowania? Zużycie oleju jest znikome około 1,5 litra na 1000 km i w żaden sposób nie wpływa na praktyczną stronę eksploatacji. Zaś jego wielką zaletą jest to, że silnik zawsze dostaje czysty i chłodny olej ze zbiornika. A wycieki? 1,5 l na 1000 km pomniejszone o tę część oleju, która została spalona, to daje chyba jedną kroplę na 200 metrów. Da się wytrzymać.

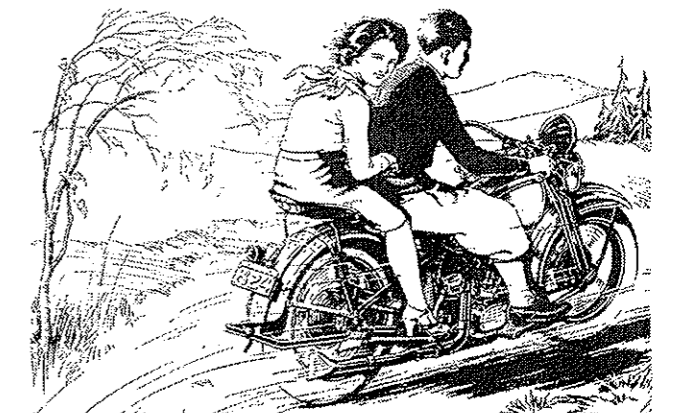
Największą zaletą mojego Harleya jest perfekcyjne prowadzenie. Idzie idealnie, niemal odczytując myśli, bez jakiegokolwiek tendencji. W zakrętach nie potrzebna jest nawet minimalna siła do wprowadzenia w łuk. Ciekawe wydaje się wobec tego zjawisko, które zaskakuje mnie, gdy siadam na obcy motocykl (staram się tego nie robić) np. japoński z lat 80. Dogadanie się z nim w zakręcie jest dużo trudniejsze niż z VLe. Jeśli do dobrego prowadzenia dodamy dobre przyspieszenie i elastyczną reakcję silnika, to zabraknie tylko hamulców do ideału. I tych hamulców rzeczywiście brak.

Korekty nie przyniosły oczekiwanych efektów i chyba tak już zostanie. Wg dzisiejszych standardów hamulce są beznadziejne, trzeba je zastępować przewidywaniem i czujnością na drodze. Trudno powiedzieć, jaką maksymalną prędkość nigdy jej nie rozwinąłem. Rowerowy, elektroniczny licznik głupiej powyżej setki i nie nadaża myśleć. Sądzę, że 140-150 km/godzinę.

Często, gdy rozmawiam w motocyklowym, nieharleyowskim towarzystwie i powiem VL, jestem poprawiany na WL. VL istnieje jedynie w świadomości nielicznej grupy entuzjastów. Być może trochę się to zmieni dzięki następnemu VLowi odrestaurowanemu przez Ryśka Brodziaka, który wie, do czego służy motocykl. Mam wrażenie, że zainteresował się tym modelem po przejeździe w Bieszczadach przed kilku laty.

Z mojego doświadczenia wynika, że VL to motocykl, którym warto się zainteresować i polecam go wszystkim, dla których jazda jest ważniejsza niż polerowanie chromów.

Erwin Gorczyca



Breeze Away /  
to JOYLAND!

# GOOD YEAR

ACRON  
MOTORCYCLE TIRES

# STULECIE TOURIST TROPHY - UCZESTNICZYLIŚMY cd.

Ponieważ stosowane silniki były coraz większe i mocniejsze limit wagi uzyskiwany był kosztem redukcji masy pozostałych elementów motocykla takich jak rama czy koła, czy zawieszania. Wyścigowy pojazd pozbawiony był poza ramą, kołami i silnikiem w zasadzie wszystkich innych elementów, co w zasadniczy sposób wpływało na pogorszenie bezpieczeństwa jazdy. Aby wyjść ze ślepego zaułka reprezentacja Brytanii zaproponowała, aby nieco zmienić formułę wyścigów i dopuścić do nich motocykle „turystyczne”. W roku 1906 Markiz de Mouzilly St Mars ufundował wspinały srebrny puchar ozdobiony figurką Merkurego stojącą na kole motocyklowym, przeznaczony dla najszybszego motocykla „turystycznego”. Od roku 1907, kiedy to odbył się pierwszy oficjalny „Tourist Trophy” do dnia dzisiejszego puchar ten jest chyba najlepiej rozpoznawalnym i najbardziej pożądanym trofeum motocyklowym na świecie. Puchar jest nagrodą

przechodnią, a każdy kto go zdobędzie okrywa się nieprzemijającą sławą. Sięgały po niego takie sławy jak Stanley Woods, Joey Dunlop, Giacomo Agostini Carl Fogarty, czy obecny wielokrotny mistrz John McGuines. Pierwszy wyścig odbył się na odcinku 15,8 mili po trasie St'John's Course, zwanym później Short Course. Aby uświadomić czytelnikom, że już wtedy wyścigi

na IOM nie były zwykłą zabawą wystarczy wspomnieć, że w roku 1909 zwyciężył Harry Collier na motocyklu Matchless, osiągając średnią prędkość okrążenia 49,1 mph, a na rekordowym okrążeniu miał czas 52,27 mph. Przez ponad 100 lat trasa wyścigu kilkakrotnie ulegała zmianom, a w chwili obecnej zawodnicy ścigają się po tzw. Moutain Course trasie obiegającej niemal całą wyspę, a średnia prędkość okrążenia rekordzisty po raz pierwszy przekroczyła 120 mph.

Dla zwykłego śmiertelnika jest ona trudna do wyobrażenia, zwłaszcza, że zawodnicy nie ścigają się na torze, ale po miejskich uliczkach i krętych górskich drogach, ograniczanych wysokimi krawężnikami, kamiennymi murkami i typowymi wyspiarskimi żywopłotami. Od stu lat co roku (również i tym razem) podczas wyścigów ginie kilku zawodników, a zdarzają się także ofiary wśród publiczności. Sytuacja taka nie odstrasza jednak śmiałków, a wręcz przeciwnie przyciąga z nieodpartą mocą.

Z okazji setnej rocznicy wyścigów impreza miała wyjątkowo uroczystą oprawę, więc nie mogło tam zabraknąć również oficjalnie uczestniczącej ekipy z

Polski. Ale zacznijmy historię udziału Oldtimerclubu Poland w Vintage TT od kilku słów wyjaśnienia. Man to rzeczywiście niewielka wyspa, odrobinę zapomniana przez Boga i ludzi. Właściwie jej jedynym „skarbem narodowym” są wyścigi Tourist Trophy przyciągające rokrocznie wiele tysięcy widzów. Dla lepszego zobrazowania sytuacji wypada przytoczyć kilka cyfr. Sama wyspa liczy ok. 30 000 mieszkańców, a wiemych fanów wyścigów zjawilo się w tym roku 150 000, w tym ponad 50 000 na motocyklach. Włodarze wyspy na czas imprezy (bikers weekend) uruchamiają kilka dodatkowych połączeń promowych, ale zakup biletu graniczy niemal z cudem. O zobaczeniu tych legendarnych wyścigów marzy każdy motocyklista, udział w niej mogą wziąć tylko wybrańcy. Wracając ponad 2 lata temu ze szkockiej wyprawy (opisywanej w jednym z poprzednich biuletynów) obiecaliśmy sobie, że następny wspólny wyjazd to będzie właśnie wyspa Man. Już 2 lata przed imprezą rezerwacja biletów promowych nie była prostą sprawą, bowiem co

*It Has Turned Out That*  
  
*Was Quite Some EXCELSIOR*

bardziej zapobiegliwi motocykliści wykupili co lepsze miejscówki. Na rok przed wyprawą trudno było także z rezerwacją atrakcyjnych miejsc campingowych. Jednak dzięki staraniom naszego zagranicznego klubowicza Tima Berrego, udało się załatwić wszelkie rezerwacje. Jednak nikt z nas nie myślał wtedy, że ze zwykłych widzów staniemy się aktywnymi uczestnikami tej wyjątkowo prestiżowej imprezy. Nieoceniony Tim wysłał zapytanie do organizatorów Vintege Tourist Trophy o warunki uczestnictwa w imprezie. Bowiem oprócz słynnych wyścigów motocykli współczesnych odbywa się równoległe od ponad pół wieku rajd motocykli zabytkowych. Okazało się, że podstawowym warunkiem (oprócz posiadania zabytkowych motocykli o wyjątkowo wysokim stopniu oryginalności) jest afiliacja klubu w jednej z największych światowych organizacji zrzeszających zabytkowe motocykle The Vintage Motor Cycle Club. Papiery zaczęły więc krążyć i po kilku tygodniach Oldtimerclub Poland stał się oficjalnym członkiem V.M.C.C. Nic nie stało już na przeszkodzie, aby rozpocząć poważniejsze przygotowania do wyprawy.

W drogę na IOM ekipa ruszyła w składzie:

☞ **Ryszard Brodzia**

Harley Davidson VL 1200 - 1935 r.

☞ **Erwin Gorczyca**

Harley Davidson VL 1200 - 1934 r.

☞ **Paweł Zajdel**

Harley Davidson UL 1200 - 1940 r.

☞ **Paweł Sobański**

Harley Davidson UL 1200 - 1940 r.

☞ **Robert Tyniecki**

Harley Davidson FL 1200 - 1949 r.

oraz prezes Oldtimerclubu **Krzysztof Pedryc** z załogantem (autor relacji) - H-D ULH 1340.

Po drodze w Bristolu dołączył do nas Tim Berry na Indianie Chief z roku 1944. Ekipa prezentowała się więc wyjątkowo godnie i jadąc po brytyjskich drogach budziła wszędzie sensację, bowiem amerykańskie motocykle nie są wyjątkowo popularne w Zjednoczonym Królestwie.

Po 5 dniach podróży wylądowaliśmy na IOM pierwszego dnia czerwca 2007 roku o godzinie 6 rano i niemal z marszu udaliśmy się na miejsce startu rajdu Vintage TT. Pierwszy zawodnik startował o godz. 11, a numery nadawane były wg. wieku pojazdu. Nasza ekipa w całości zmieściła się w pierwszej osiemdziesiątce, chociaż uczestniczących maszyn było ponad 200. Pojawiły się więc takie rarytasy jak Triumph 3½ HP, Sunbeam 2¾ HP Motosacosche Sports Roadster, Calthorpe Junior i wiele innych bardzo egzotycznych maszyn. Na TT nie mogło zabraknąć klasycznych Vincentów, Broug Superiorów i legendarnych Nortonów Manxów. Impreza była wybitnie międzynarodowa, bowiem starowały ekipy z Włoch, Francji, USA, Niemiec, Estonii, Polski i kilku innych krajów. Zawody dla weteranów odbywały się w czasie, gdy współczesne motocykle miały przerwy w startach i drogi były udostępnione dla ruchu publicznego. Sytuacja taka utrudniała nieco jazdę zawodnikom, ale biorąc pod uwagę osiągnięte prędkości, nie zdarzały się raczej sytuacje niebezpieczne, zwłaszcza, że zdecydowanie większa część rajdu odbywała się poza terenami zabudowanymi, a w miejscowościach organizatorzy starali się zabezpieczać trasę. Rajd miał charakter raczej turystyczny niż wyścigowy, chociaż zdarzały się fragmenty, gdzie uczestnicy mogli zbadać sportowe możliwości swych pojazdów. Dobrym przykładem tego mógł być odcinek prywatnej drogi Marine Driver, otwartej specjalnie dla uczestników rajdu, czy jedno okrążenie po oryginalnej trasie ST John's TT Course.

Tegoroczne Vintage TT trwał aż 5 dni, wiodąc niemal wszystkimi drogami maleńkiej wyspy Man i w trakcie jego trwania uczestnicy pokonali ponad 500 km. Jak na pojazdy weterańskie to zupełnie przyzwoita odległość, a dodać należy, że i defektów maszyn było niewiele. Nasza ekipa sprawiała się wyjątkowo dzielnie, maszyny nie zawodziły, bo przecież takie głupstwa jak wybuchające akumulatory, czy odkręcające się skrzynie biegów nie są w stanie powstrzymać prawdziwego motocyklisty. Motocykle

Oldtimerclubu były jedynymi amerykańskimi maszynami startującymi w Vintage TT i stanowiły z pewnością dodatkową atrakcję rajdu. Organizatorzy docenili ten fakt, jak również trud włożony przez Polaków w dotarcie i uczestnictwo w imprezie. Prezydent V.M.C.C. uroczystie wręczył Prezesowi klubu w trakcie rajdu certyfikat potwierdzający przynależność do organizacji. Jednak największa niespodzianka spotkała ekipę podczas uroczystej kolacji wydanej na zakończenie rajdu. Nikt z nas nie spodziewał się specjalnego uhonorowania, bowiem nikt nie zajął punktowanego miejsca w rajdzie, ale sam fakt uczestnictwa w tak prestiżowej imprezie był dla nas nagrodą i zaszczytem. Okazało się jednak że stolik zajmowany przez członków Oldtimerclubu udekorowany został największą liczbą nagród i pucharów.

Harley Ryszarda Brodziaka otrzymał tytuł najpiękniejszego motocykla rajdu produkcji nie brytyjskiej. Erwin Gorczyca dostał nagrodę za najlepszą prezentację motocykla podczas wystawy w rezydencji gubernatora wyspy. Robert Tyniecki zdobyła aż dwie nagrody: Vintage TT oraz puchar burmistrza Douglasa za najdłuższą trasę dojazdową (Robert mieszka w Mławie, więc rzeczywiście miał najdalej). Duma napawa również fakt, że jako pierwsi Polacy w kilkudziesięcioletniej historii Vintage Tourist Trophy członkowie Oldtimerclubu oficjalnie startowali w tak prestiżowej imprezie i z pewnością nie zostawiliśmy po sobie złego wrażenia.

Po uroczystościach i celebrazjach przyszła pora na zwijanie obozowiska, bowiem obligował nas termin zarezerwowanego promu powrotnego. Do domu jechało się nam jakoś znacznie szybciej, mimo że kilometrów do przejechania było dokładnie tyle samo. Po powrocie do domu, okazało się, że mieliśmy wyjątkowe szczęście, bowiem wyspa Man słynie z wyjątkowo kapryśnej pogody, a nas deszcze zlewały tylko na początku wyprawy. Praktycznie cały pobyt na IOM przebiegał pod znakiem fantastycznej aury, że pod koniec rajdu wszyscy mieliśmy spalone słońcem twarze jak starzy Indianie.

Na koniec bardzo chciałbym podziękować paru osobom, które wielce pomogły nam w trakcie wyprawy. Po pierwsze siostra Tima Berry'ego Julia gościła nas cierpliwie w swoim domu w trakcie dojazdu i powrotu z wyspy, wspinała karniąc i znosząc bez skargi zapachy jakie roztacza motocyklista po kilkudniowej podróży. Wielkie dzięki Julio!

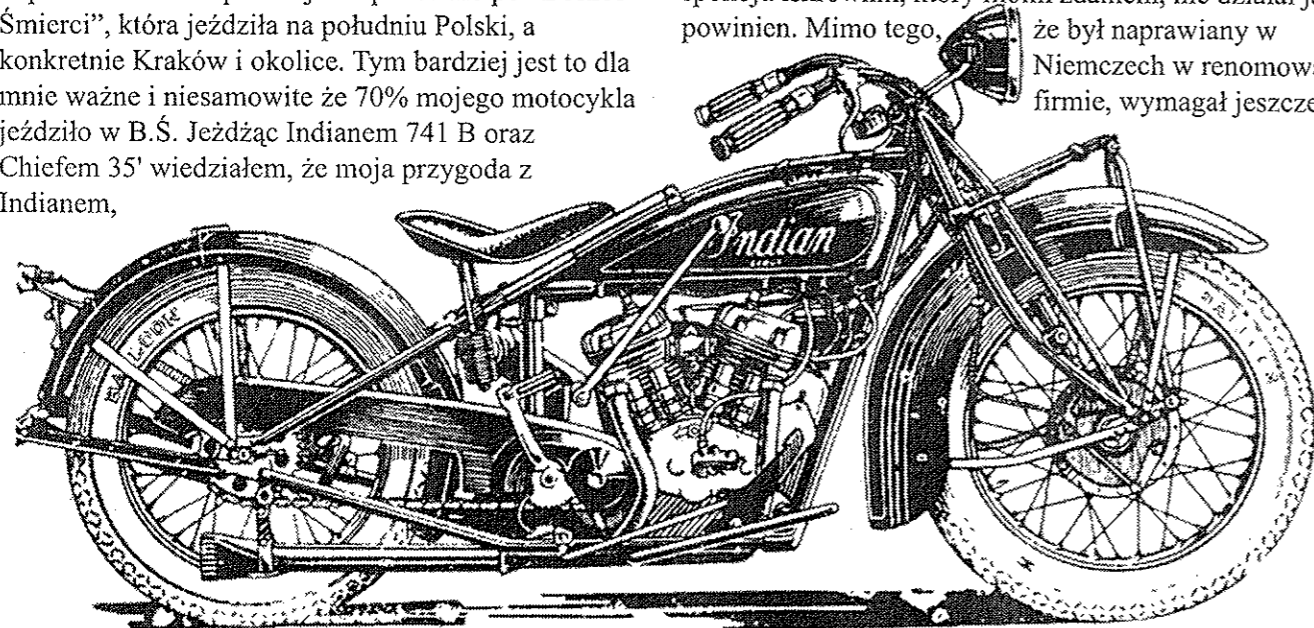
Po drugie Ranita i Kuba Szymańscy - Polacy mieszkający od kilku na stałe na wyspie, opiekowali się nami przez cały czas, dokarmiając, zabawiając, a w wolnych chwilach oprowadzając po okolicach. Dzięki nim nie tylko poznaliśmy historię wyspy, ale także czuliśmy się bezpiecznie wiedząc, że w razie jakichkolwiek problemów będziemy mogli liczyć na ich pomoc. Ranito i Kubo ogromne podziękowania od całej załogi i mamy nadzieję, że będziemy mogli jakoś się odwdziżyć, gdy tylko pojawicie się w starym kraju.

Lech Potyński

101

# Indian Scout

Swojego Indian Scouta 101 kupiłem już dosyć dawno bo kilkanaście lat temu. Po kilku latach kompletowania, na drugie życie motocykl doczekał się w 2003 roku. Nie było jednak okazji aby dobrze nim pojeździć. Dopiero w tym roku postanowiłem przejeździć nim cały sezon, aby móc coś więcej powiedzieć o tym motocyklu. Tym właśnie chce się podzielić z wami w moim artykule. Fragmenty Indian odkupiłem od kolegi, który przywiózł dużo gratów od handlarza z Bochni. Po wnikliwym penetrowaniu historii mojego motocykla dowiedziałem się że wszystkie te części, które kupiłem to duże zaplecze jakie pozostało po "Beczce Śmierci", która jeździła na południu Polski, a konkretnie Kraków i okolice. Tym bardziej jest to dla mnie ważne i niesamowite że 70% mojego motocykla jeździło w B.S. Jeżdżąc Indianem 741 B oraz Chiefem 35' wiedziałem, że moja przygoda z Indianem,



która rozpoczęła się przed 18 laty nie zakończy się na tych dwóch motocyklach. Miałem rację bo jazda "101-ką" zapiera dech w piersiach. Lecz zanim do tego doszło musiałem zwalczyć kilka niedomagań i pokonać pewne moje wcześniejsze niedociągnięcia w tym motocyklu. P od koniec sezonu osiągnąłem pełną satysfakcję z jazdy i wiedziałem, że to jest to. Lubię szybką jazdę i wiem, że z tego motocykla można bez wielkich ingerencji wykrzesać to co kocha każdy motocyklista, czyli szybkość, łatwość prowadzenia i niesamowitą przyjemność z jazdy. Jego fenomen polega na bardzo elastycznym silniku, który dzięki dużemu momentowi może bez problemu ruszyć nawet z III biegu. Za wyjątkowe rozwiązanie uważam przeniesienie napędu z silnika na kosz sprzęgłowy za pomocą skośnych kół zębatych pracujących w oleju.



Nie ma w nim syndromu szarpiącego łańcucha i odczuwania tego zwłaszcza przy wolnej jeździe. 24 konny, silnik pozwala z dużą łatwością przyspieszać i wyprzedzać, a zawieszenie i konstrukcja ramy doskonale pozwala trzymać się drogi. Największą przyjemnością jest jazda po górzystych i krętych drogach, gdzie składanie się w ostre zakręty nie stanowi żadnego problemu. Pokochałem ten motocykl jeszcze bardziej, po zmianie przełożenia w skrzynki biegów, co pozwoliło na szybszą jazdę. Stracił troszkę na mocy, co dało się zauważyć w terenie górzystym, ale przecież nie mieszkam w górach i na codzień jeżdżę po płaskim. Dłuższy czas nie dawał mi spokoju iskrownik, który moim zdaniem, nie działał jak powinien. Mimo tego, że był naprawiany w

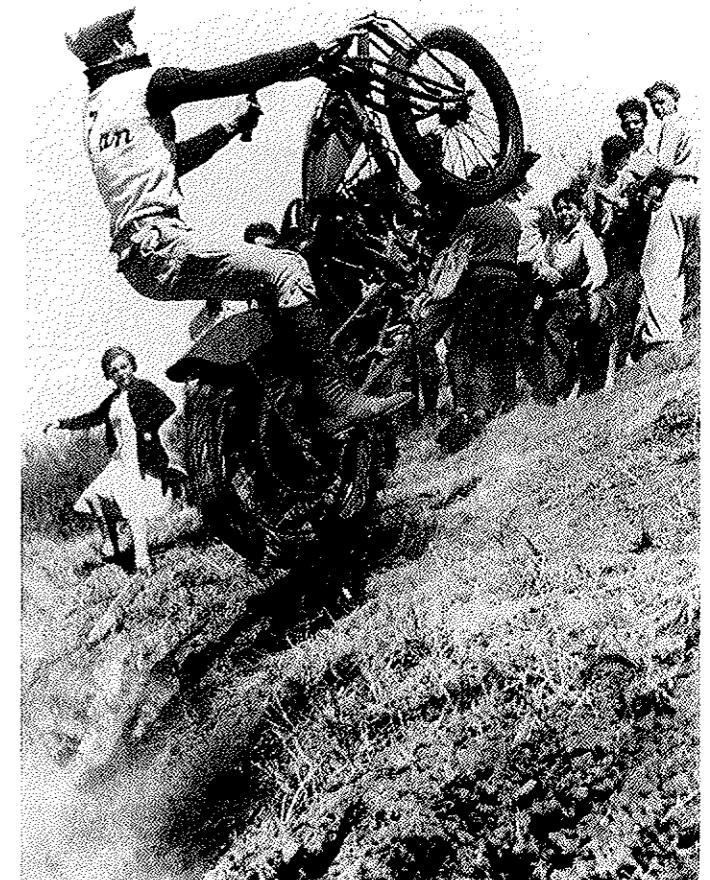
Niemczech w renomowanej firmie, wymagał jeszcze

mojej ręki. Po naprawie iskrownika motocykl dostał lepszego oddechu, a przyspieszenie i opóźnienie zapłonu było prawidłowe. Wszyscy powinni wiedzieć o tym, że dobrze działający iskrownik w motocyklu jest lepszym rozwiązaniem jak zapłon baterijny. Motocykl z iskrownikiem nie musi być uzależniony od dobrej baterii czy ładowania prądnicy. Maszyna może jechać nawet bez instalacji elektrycznej. Warunek jest jeden, iskrownik musi być niezawodny. Tych wszystkich, którzy są "głodni" nowych wrażeń motocyklowych zachęcam do budowy lub kupna motocykla Indian 101. Myślę, że moja opinia, pomoże niektórym w podjęciu decyzji. Fenomen tego motocykla nie jest mitem. Setki fanów na całym świecie, ciągle piszą i publikują nowe materiały o tej wspaniałej maszynie, która wyprzedziła swoją epokę. Pierwszy motocykl tej serii, zszedł z taśmy produkcyjnej w Springfield 79 lat temu, a ostatni

101

4 lata później. Wielu ludzi uległo już urokowi tej pięknej podramówki. Jest to budujące, ponieważ dzieje się to również w naszym klubie. W ostatnim roku zostały zakupione dwie 101-ki, jedna przez Erwina a drugą sprowadził z USA nasz nowy członek klubu, Anglik Tim Berry. Mam nadzieję, że z roku na rok będzie ich przybywać w klubie coraz więcej. Po dłuższej przerwie i dokończaniu części, na swoją kolej doczekały się również dwie 101-ki, Wojtki Wojtanowskiego (Nózki), które robi znany warszawski restaurator motocykli Jarek Słomski. Po podliczeniu wszystkich egzemplarzy Scoutów 101, tych które jeżdżą i tych, które są w robocie, w klubie mamy ich w sumie 8 szt. Stanowią one wyraźną przewagę wśród innych motocykli Indian. Jest to bardzo pozytywny objaw kolekcjonowania tych modeli, które stanowią najwyższą półkę. Wszyscy wiemy, że doprowadzenie takiego motocykla do stanu użyteczności, wymaga wielkich nakładów finansowych. Niejednokrotnie skompletowanie zabiera nam dużo czasu i wymaga wielu wyrzeczeń. Ale wiem, że to się opłaca, ponieważ przyjemność z jazdy i posiadania takiego motocykla rekompensuje wszystko. Ostatnio złapałem się na tym, że posiadając w swych zbiorach wiele części do 101-ki, postanowiłem złożyć następną jeszcze lepszą i doskonalszą. Jest to faktem, że z roku na rok w naszym klubie grono miłośników tej legendarnej podramówki ciągle powiększa się.

K. Pedryc



## NIE ZAPOMNIJ O OLEJU

System smarowania w motocyklach Indian i H-D z lat dwudziestych i początku lat trzydziestych jest bardzo podobny. Różnice polegają tylko na rodzaju pompy, jaka w danym modelu została zastosowana. Jak wszyscy wiedzą początkowy system smarowania polegał na podaniu dawki oleju do środka silnika w odpowiednim cyklu spalania. W owych czasach stosowano tylko jedno-funkcyjną pompę, która podawała olej lecz nie ściągała go z powrotem do zbiornika, jak to się działo w późniejszych modelach. W starym systemie olejenia, aby motocyklem można było jeździć, dostarczanie oleju musiało być bardzo minimalne, gdyż w przypadku przedawkowania motocykl raptownie tracił na mocy. Zbyt duża ilość oleju w karterze wytwarzała ciśnienie w środku komory korbowej. W konsekwencji kończyło się to ogromną temperaturą i przegrzaniem silnika. Częściowo nadmiar oleju był wyrzucany przez odmę.

Dlatego też przyszłych użytkowników starych Indianów chciałbym w telegraficznym skrócie zapoznać z tym problemem.

### Użytkowanie ręcznej pompy olejowej.

Olejowa pompa ręczna znajduje się w przestrzeni olejowej zbiornika. Dźwignia jest zamontowana na górnej części zbiornika z prawej strony. Zastosowanie ręcznego wtrysku oleju do komory korbowej ma miejsce w czasie jazdy. Fabryka zaleca stosowanie tego typu dawkowania od 1 do 3 razy, w krótkich odstępach. Stosujemy to jeżdżąc w trudnym terenie np. w górach, jeżdżąc po piasku, lub przy dużych prędkościach. Wykorzystanie tej ręcznej pompy może być również wtedy, gdy chcemy napędzić karter świeżym olejem. Aby uruchomić pompę należy pociągnąć z umiarkowaną prędkością za uchwyt, pociągając do góry, aby uzyskać odpowiednie ciśnienie, które pociągnie olej do góry, a następnie całą zawartość strzykawką wpompujemy do karteru.

Uwaga wszystkie Indiany mają zawór tej rurki (przed niepotrzebnym spływaniem oleju) kranikiem, który należy w czasie jazdy otworzyć, a po całej czynności koniecznie zamknąć. Jeśli do karteru wraz z olejem dostanie się powietrze, zostanie szybko usunięte przez rurkę odpowietrzającą karter, umieszczoną z boku z lewej strony silnika (w modelach starszych), lub w dekle rozrządu (w modelach po 1927 r.). Tamtędy też jest usuwany nadmiar oleju. Aby bezpiecznie i pewnie wyciągnąć ze zbiornika pełną strzykawkę oleju, należy przy wyciąganiu za uchwyt pompy ciągnąć z wypróbowaną i sprawdzoną siłą.

### Ustawienie smarowania w Indianach z 1927 roku i starszych.

Aby zmienić ustawienie smarowania należy: zdjąć śrubę 1 i śrubę 2 i poluzować śrubę 3, bez jej wyjmowania i obracać śrubę 4, która znajduje się pod śrubą nr. 2. Jeśli zrobimy ruch w prawo zwiększymy dawkowanie oleju, w lewo zmniejszymy dawkowanie oleju.

Uwaga śrubę nr. 4 powinno się obrócić nie więcej jak o połowę obrotu w czasie regulacji. Po zakończonej regulacji należy dociągnąć śrubę 3 i powkręcać śruby 1 i 2 do oporu.

W przypadku jeśli regulacja jest niewystarczająca, należy powtórzyć regulację po wcześniejszym przejechaniu się motocyklem i sprawdzeniem oleju.

K. Pedryc

