



# **Oldtimer Club**



Biuletyn informacyjny klubu miłośników starych motocykli

Nr 17 grudzień 2008

## **OLDTIMER CLUB POLAND** **10 LAT**



## Od Redakcji...



Kolejny sezon za nami. To już dziesiąty rok wspólnej zabawy w amerykańskie motocykle. Przez ten czas wypracowaliśmy pewien schemat klubowej aktywności. Rozpoczęcie sezonu, rajd mazurski, zakończenie sezonu, spotkanie zimowe (do tej pory wigilijne) i biuletyn. Jeszcze niedawno zastanawialiśmy się nad przyszłością naszego pisma, zadając sobie pytanie, czy warto je dalej robić? teraz, jako rocznik okrzepło na dobre i zajęło mocną pozycję, nie nękane brakiem tekstów, czy funduszy. Na rocznik nas stać pod każdym względem! Sens jego istnienia wzmocniła coraz silniejsza pozycja Klubu w gronie organizacji międzynarodowych o pokrewnym profilu. Dzięki tym kilku kartkom na rok jesteśmy bardziej wiarygodni i jesteśmy lepsi jako Klub.

Niewątpliwym wsparciem dla piszących stała się aktywna postawa nowych członków, którzy włożyli pracę w przygotowanie własnych tekstów. Dziękujemy!

Przyjemnej lektury, cierpliwości w oczekiwaniu na następny sezon i wszystkiego dobrego  
życzy Czytelnikom Redakcja.



## INFORMACJE KLUBOWE

### Planowane imprezy klubowe na rok 2009:

1. 15, 16, 17 maja Rozpoczęcie sezonu (Podlasie - rajd z dwoma noclegami)
2. 17, 18, 19 lipca Złot Mazury (Rodowo)
3. 18, 19, 20 września Zakończenie sezonu (Przemyśl)
4. styczeń impreza noworoczna

Wyżej wymienione imprezy nie posiadają jeszcze miejsca zbiórki, o których będziemy informowali na stronie klubowej: [www.oldtimerclubpoland.riders.pl](http://www.oldtimerclubpoland.riders.pl)

### Imprezy, na które warto pojechać:

Austrian Indian Tour 2009  
25-28 Jun  
[www.austrian-indian-riders.at](http://www.austrian-indian-riders.at)

International Indian Rally Scotland 2009  
24-26 July

### Lista kandydatów na członków klubu:

|                  |                  |
|------------------|------------------|
| Grzegorz Mika    | H.D. J 1927      |
| Tomasz Soin      | Indian Chief 347 |
| Piotr Wydra      | H.D. WL 42 cywil |
| Jarosław Nowicki | Sokół 1000       |



**GOOD YEAR**  
AKRON  
MOTORCYCLE TIRES



**OLDTIMER CLUB POLAND**  
**10 LAT**



Sam się dziwię, że to już tyle czasu. Pamiętam pierwsze (?) spotkanie w Zalesiu, w jakimś nieogrzewanym pawilonie. Krzysiek Pedryc zaprosił wszystkich, którzy wydawali mu się odpowiedni do pomocy w stworzeniu klubu klasycznych amerykańskich motocykli. Sporządził listę nazwisk związanych z markami Harley, Indian i Sokół 1000 i rozesłał zaproszenia. Pełen obaw pojechałem na spotkanie. Obawy dotyczyły sensu należenia do jakiegokolwiek klubu. Po nienajlepszych doświadczeniach z AP Warszawa, wydawało mi się, że najlepiej być "wolnym strzelcem". Sam nie wiem, co mnie przekonało do akceptacji członkostwa. Może logika konsekwencji - skoro już dotelepałem się do tego Zalesia i siedzę w zimnym baraku, to coś z tego powinno wynikać. Niezależnie od motywacji zostałem. Wraz ze mną dwudziestu kilku, w większości znanych (przynajmniej z twarzy) kolegów. I tak narodził się nasz Klub. Następne lata przyniosły napływ i odpływ różnych osób. Kilku najstarszych odeszło na zawsze...

Mijający czas tworzy perspektywę, w której zacierają się szczegóły i dopiero po przemyśleniu widzę, jak bardzo zmienił się Klub i my wraz z nim w ciągu tej dekady. Dziesięć lat temu byliśmy grupką "chłopaków" z jakąś ideą w głowie. Większość ujeżdżała wulki posiadane od zawsze. Latało się na jakieś złoty i tyle. To, co nas wyróżniało, to pozycja w środowisku. Nie przechwalałem kolegów mówiąc, że prawie każdy z nas liczył się od lat w tym co robi. To był nasz największy potencjał. No i właśnie taki klucz zastosował Krzysztof tworząc swoją listę. Wyciągał z pamięci nazwiska ludzi, o których słyszał, którzy zrobili więcej niż inni, mają skryzalizowane poglądy i coś potrafią. Jedynym minusem stało się paradoksalnie to samo, co wyliczyłem, ale w aspekcie średniej wieku. No cóż, w naszym przypadku starość jeszcze może...

A dzisiaj... Wulka jest w mniejszości (nie ujmując jej klasy). Kolekcja klubowych maszyn może oszołomić. Pokażną część stanowią Indiany i unikatowe Harleye. Klub ma renomę w środowisku większą niż to widać od środka. Działamy z coraz większym rozmachem porywając się na zadania kiedyś niewykonalne. Zabrzmiło to jak propaganda sukcesu? Nie chodzi o nadmuchany rozwój. To tylko poziom działania. Gdyby chodziło o rozwój jeździlibyśmy motocyklami z salonu i brali z łapanek wszystkich chętnych.

Każdego prowadzi przez życie inne przesłanie (mówimy o życiu klubowym) i inne motywy nim powodują. Moim zdaniem - tak długo dopóki klub będzie grupą szanujących się przyjaciół, tak długo będziemy działać. I to mnie interesuje.

A przyszłość? Tylko jeden warunek trzeba spełnić, aby klub był niezniszczalny. Jeździć motocyklami. Jeśli liczba zbieraczy przekroczy liczbę motocyklistów, klub zacznie się degenerować w kierunku koła dyskusyjnego starych pierdzieli. Oby nigdy tak się nie stało.

Erwinj Gorczyca



Ale co tam dam radę to tylko parę godzin. Rzeczywistość nie jest tak różowa. Brak jakiegokolwiek informacji ze strony agencji, chaos, totalna olewka klienta. Nerwy napięte do granic wytrzymałości, myślałem, że ich pozagryzam. W końcu 17.30 motor na pace i powrót do domu. Oczywiście na miejscu rozpakowanie nie może się odbyć bez kolegi Andrzeja.

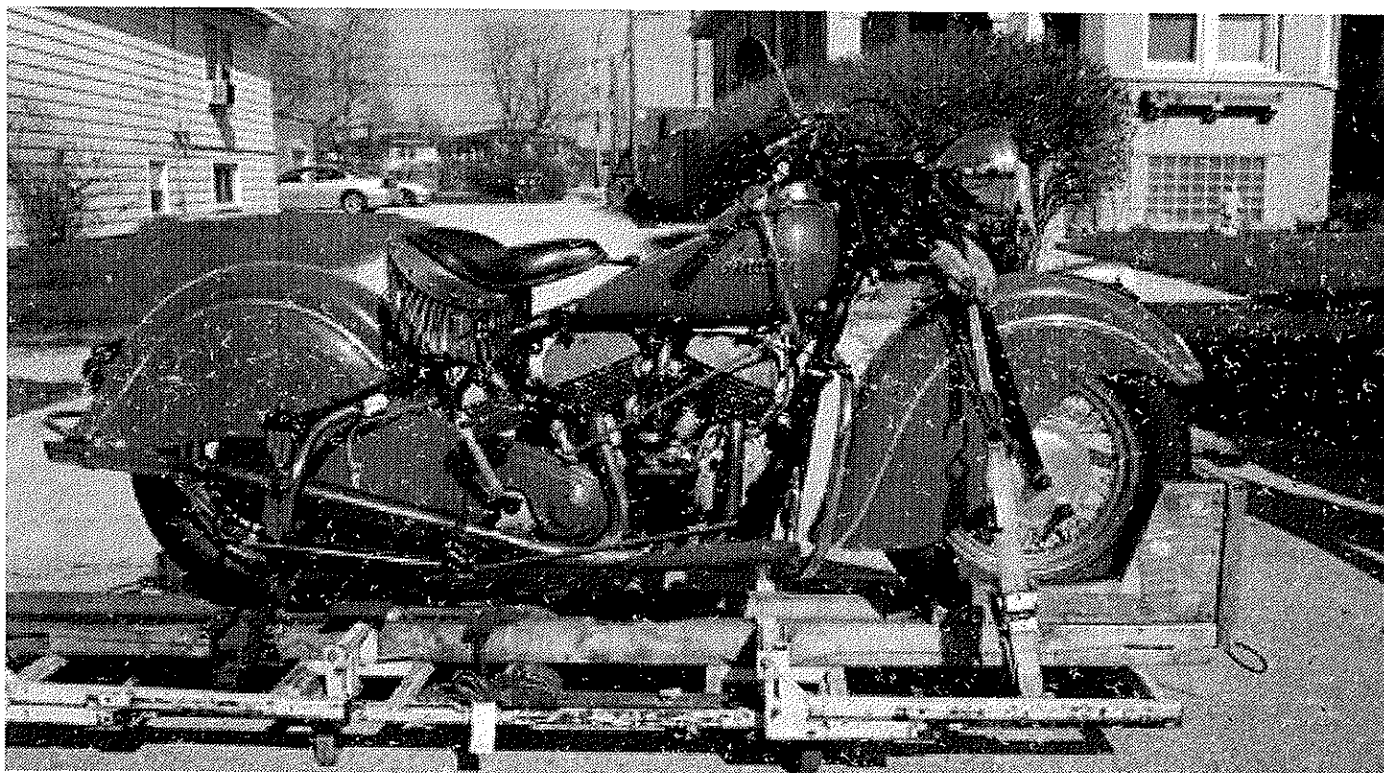
Wszystko ok. poza uszkodzonym szkłem reflektora. Maszyna zapakowana i unieruchomiona profesjonalnie, nie miało prawa się nic stać. Okazuje się że reflektor poszedł jeszcze w stanach między Florydą a Chicago.

Następny dzionek Urząd Celny w Olsztynie. Oczywiście wszystko jak na starym filmie, celnicy mają na wszystko czas, luzik. Okazuje się, że deklaracja celna wypełniona źle, przy tak zrobionych papierach mam zapłacić 22% + akcyzę. Biegiem do agentki, okazuje się, że Pani pierwszy raz robi taki stary pojazd. Wracam do celnika, deklaracja w dalszym ciągu wypełniona źle, szlak mnie trafia. Kursując górą dół chyba ze cztery razy.

W końcu celnik się zlitował ołówkiem napisał na deklaracji jak powinno być wypełnione. Wracam z poprawioną deklaracją. W końcu wszystko jest ok. Płacę 7% VAT od wartości na umowie ponieważ motocykl jest sprzed 1950 roku nie będą nic kwestionować.

Teraz przegląd. Za namową Andrzeja czekam na odpowiednio usposobionego diagnostę, który robił przeglądy jego HD WL. Wreszcie jest. Nie zadaje zbędnych pytań. Okazuje się że też lubi stare motocykle.

Teraz tylko wydział komunikacji. Pani w okienku wpada w panikę nigdy nie robiła zabytkowego motocykla, uspakajam ją, chcę na białe blachy. Zdaje się, że wszystko jest ok., ale do czasu. Okazuje się że na akcie własności jest błąd zamiast numeru ramy jest wpisany numer silnika. Nie zgadzam się chcę prawidłowe papiery, numer ramy ma się zaczynać od 347. Chwila konsternacji panie się naradzają, trzeba dostarczyć poprawiony akt własności, oczywiście typowa psychologia. Mówię że nie wybieram się do USA, nie odejdę od okienka jeśli nie wymyślą czegoś innego (dziś złot w Rodowie). Kolejna narada u kierowniczkę wydziału, po chwili wracają, mówią że jest sposób to opinia rzeczoznawcy. Wydają mi tablice czasowe. Pakuję się i wyjazd do Rodowa. Życie jest piękne.



Ale żeby nie było nudno w beczce miodu łyżka dziegciu. Powrót nocny z Rodowa poważna awaria, telefon do sąsiada fajnie, że jeszcze nie śpi. Za pół godziny jest z przyczepą, pakujemy się i jazda do domu.

Pora na rzeczoznawcę, mówi żeby przyjechać, nie mam jak motor niesprawny po Rodowie. Daje się przekonać przyjeżdża do mnie. Wszystko w najlepszym porządku, mówi że mam śliczny motocykl. Wystawia opinię kasuje 140 zł po odbiór dokumentu za dwa dni.

Opinię niezwłocznie dostarczam do wydziału komunikacji, pani w okienku znów ta sama gdy mnie zobaczyła pada tekst „o Jezu to znów Pan”. Wszystko jest ok., tylko jeszcze korekta deklaracji celnej. Celnicy mają na to czas 30 dni, ale spotkałem się ze zrozumieniem pomogli napisać uzasadnienie i po 10 dniach mam pozytywną decyzję, którą dostarczam do wydziału komunikacji i odbieram białe tablice oraz twardy dowód.

Jak widać sprowadzenie starego motocykla nie jest wcale proste, trzeba nieźle się nachodzić. Śmiem twierdzić, że przy odrobinie życzliwości ze strony urzędników mogło by to być nie takie straszne. Mimo opisanych przeciwności powiem, że warto było.

Tak jak widać mogę stwierdzić, że marzenia się spełniają, tylko z determinacją trzeba o nie walczyć. Jak wszyscy wiemy apetyt rośnie w miarę jedzenia. W mojej głowie zaczął tlić się kolejny pomysł na motocykl, ale o tym na razie cicho sza żeby nie zapeszyć.

**INDIAN MOTORCYCLE COMPANY, SPRINGFIELD, MASS.**



# Latka leca!

Trudno chyba w to uwierzyć, ale Oldtimerclubowi stuknęło właśnie 10 lat. Dekada to jeszcze nie dużo, ale już nie mało, jednak taka rocznica zobowiązuje do organizacji imprezy nieco bardziej uroczystej niż zwykle. Prezes zarządził więc klubową mobilizację nieco wcześniej niż zwykle. Rozpoczęliśmy więc przygotowania do rajdu niemal rok wcześniej, tak aby nienerwowo zapiąć wszystko na ostatni guzik grubo przed zlotem. Ale i tak napotkaliśmy na pewne trudności. Tak się składa, że od kilku lat tradycyjnym miejscem Interrally były nasze piękne Mazury i zaprzyjaźniony Country Club w Kosewie. Z różnych powodów klub zmuszony był zorganizować go w tym samym terminie, co Country Piknik w Mrągowie. W związku z powyższym, już w lutym zarezerwowanie jakiegokolwiek ośrodka w całości, lub częściowo w sercu Mazur okazało się równie łatwe, jak założenie majtek przez głowę.

Na szczęście klubowa delegatura na Mazury - Gołąb wykrył w Rodowie bazę, która całkowicie spełniała nasze oczekiwania i z pewnymi oporami podjęła się nas ugościć. Nota bene zarówno ośrodek, jak i sami właściciele okazali się później fantastyczni, tyle tylko, że nie mając wcześniej doczynienia z "harleyowcami" trochę nie mieli zaufania.... W pierwszy weekend sierpnia, zaczęły jeździć się z różnych rejonów Polski (i Europy!) starożytne Harleye, Indiany i Sokoły. Efekty kilkumiesięcznej, żmudnej pracy (głównie prezesa rozdającego gdzie się da zaproszenia) dały o sobie znać. Organizatorzy na wszelkich imprezach motocyklowych (bazarach, zlotach, pokazach) usilnie zapraszali posiadaczy zabytkowych amerykańskich maszyn, obiecując niebawem atrakcje, zaznaczając jednocześnie, że motocykle współczesne pod żadnym pozorem na imprezę wpuszczane nie będą. I przybywający goście potraktowali te słowa poważnie. W piątek na parking stało już koło setki zabytkowych motocykli. Gościnnie do imprezy dopuszczone zostały inne, niewidlaste weterany, wyprodukowane przed 1945 rokiem. Więc oprócz Sokołów, Indianów i Harleyów pojawiły się dwie BSA, jeden Zündap Sahara, Triumph, oraz jeden zaprzyjaźniony Junak B20.

A dalej jak okiem sięgnąć niemal po horyzont: Chiefy, Scouty, Wlki, Spuchlaki i kilka Sokołów, o wszystkich możliwych pojemnościach. Jak to zwykle bywa na jubileuszach pojawiło się też "na wkręt" kilka współczesnych maszyn zaproszonych indywidualnie, jednak nie były one dopuszczone do rajdu i stacionowały na oddzielnym, specjalnie w krzakach wydzielonym parkingu.

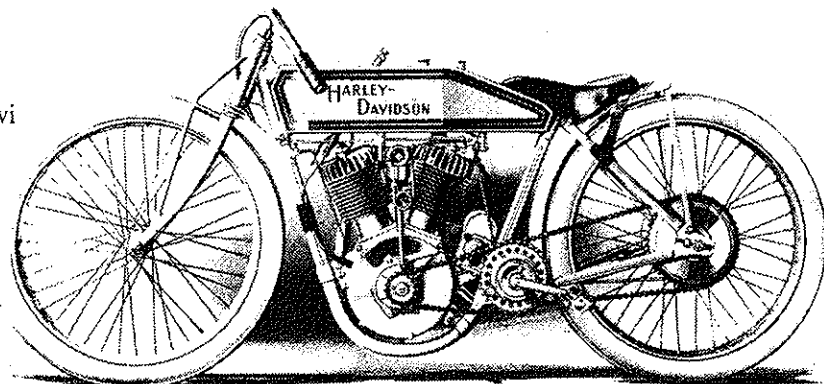
W ogólnej opinii uczestników takiej imprezy weterańskiej w Polsce jeszcze nie było! Przyjechali (większość na kołach, na kołach!) ludzie ze Szwajcarii, Belgii Niemiec i Finlandii na oryginalnych podramowych Indianach i mocno przedwojennych Harleyach w wersjach wojskowych, policyjnych i cywilnych. Takiego nagromadzenia zabytkowych motocykli zza oceanu w jednym miejscu w naszym kraju jeszcze nie było.

Pogoda dopisała tym razem fantastycznie, więc wszystkie zaplanowane atrakcje odbyły się w przewidzianym terminie. W sobotni poranek kilkudziesięciokilometrowy rajd poprowadził uczestników malowniczymi drugorzędnymi drogami do Reszla. Tam po chwili wychnienia w chłodnych zamkowych murach, rajd ruszył w drogę powrotną. Trasa nie była wyjątkowo długa, z pewnością nie przekroczyła 100 km, jednak wszyscy bawili się doskonale i tylko jeden Indian kończył ją na lawetce. Cała reszta maszyn, w znakomitej kondycji pokonała dystans. Wieczorem tradycyjne gry i zabawy zlotowe umilały czas: odbył się więc konkurs wolnej jazdy, strzelania z łuku, czy "malowania brzydkiej baby". Gdy już zapadał zmrok na wielkim ekranie zaprezentowany został fantastycznie zmontowany dzięki inspiracji "Griszy" film obrazujący najważniejsze wydarzenia z 10 lat działalności klubu, po czym prezes osobiście, wraz z komandorem tegorocznej imprezy - Robertem Tynieckim przystąpili do celebracji wręczenia nagród. Tradycją Oldtimerowych rajdów jest nagradzanie wielkiej liczby uczestników niepowtarzalnymi upominkami stworzonymi przez klubowego kolegę Andrzeja Zdrojewskiego. Tym razem jednak ceremonia trwała wyjątkowo długo, bo klub uhonorował nie tylko uczestników imprezy, ale także wielu ludzi, którzy w ciągu minionych 10 lat przyczynili się do jego rozkwitu.

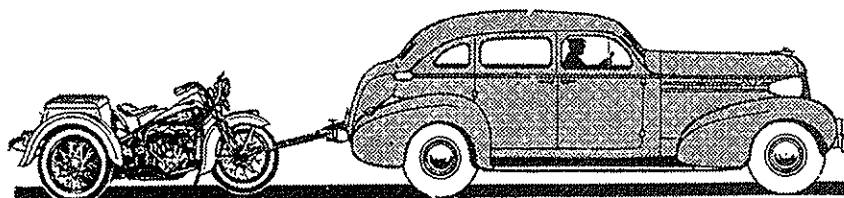
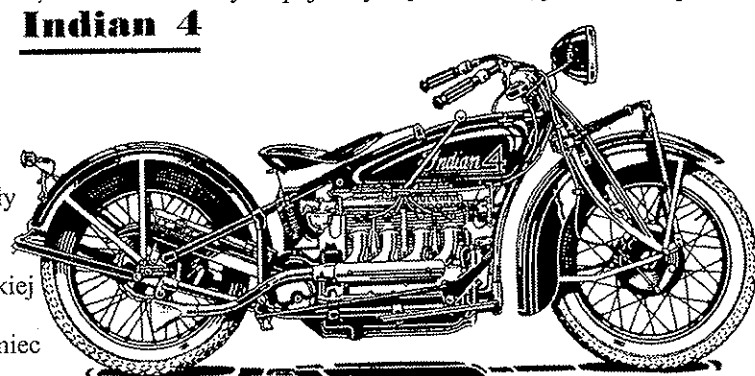
Po części oficjalnej nastąpiła ta nieoficjalna, a atmosfera była na tyle wyśmienita, że nawet zaproszony zespół muzyczny nie miał ochoty przestać grać, niemal do białego rana. I nikomu to nie przeszkadzało, bo Kamp Rodowo położony jest z dala od innych siedlisk, więc miejscowa ludność nie zgłaszała protestów. A i właściciele ośrodka przekonali się, że "harleyowcy" nie jedzą małych dzieci na śniadanie.

W niedzielę rano, również przy wspaniałej pogodzie, większość rozjechała się do domów. Jednak nie wszyscy! Za kilka dni miał się bowiem rozpocząć w Finlandii europejski zlot motocykli Indian, więc kilka osób dopiero w poniedziałek rzuciło się w dalszą trasę.

Lech Potyński

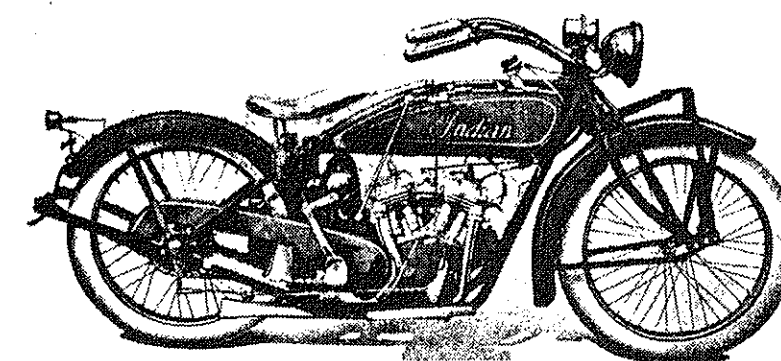


11 Horsepower Twin Cylinder Stripped Stock Model 11-K



## INTERNATIONAL INDIAN RALLY FINLAND 2008

Zaraz po naszym letnim zlocie w Rodowie wraz z Timmem i Willim (kolegą z Niemiec) ruszyliśmy w długą trasę do Finlandii. Piękny lipcowy poranek nie zapowiadał przymusowego postoju za niespełna 100 kilometrów. Wyprzedzając ciężarowy samochód, moja oryginalna stacyjka nagle odmówiła posłuszeństwa tracąc kontakt z prądami. Krótko mówiąc silnik przestał pracować, a ja siłą rozpędu zjechałem na pobocze.



Po dwóch godzinach naprawy pękniętej stacyjki, zmuszeni byliśmy jechać dalej i silnik gasić rozłączając kable. Ruszyliśmy, droga mijala bez większych problemów. Po stronie litewskiej ruch na drodze zmalał i można było trochę nadgonić poranny przymusowy postój. Po dwóch dniach podróży pokonując jakże znaną mi drogą Villa Baltica setki kilometrów w niezłym czasie dotarliśmy do Tallina. Z Tallina już tylko dwie godziny podróży promem do Helsinek i jesteśmy w Finlandii. Stolica Finlandii jest piękna zwłaszcza zza kierownicy motocykla, lecz po godzinie bezsensownej jazdy po mieście, stwierdziłem, że chyba nie znajdę prawidłowego kierunku podróży. Z pomocą przyszedł Willi ze swoim GPS-em. Teraz już szybciej znaleźliśmy prawidłowy kierunek i małymi uliczkami starówki wyjechaliśmy z miasta na autostradę w kierunku Lahti. Po dwóch godzinach jazdy mieliśmy być na miejscu, ale niestety tym razem Willi ma kłopoty ze swoim Indianem. Zatrzymujemy się na parkingu gdzie okazuje się, że w Chiefie Williego kończy się sprzęgło, ale jedziemy dalej. Zbiorniki pełne więc może się uda. Ci wszyscy, którzy byli kiedykolwiek w Skandynawii wiedzą, że drogi szybkiego ruchu to nie to samo co u nas. Są prawie puste a jakość ich można porównać z niemieckimi autostradami. Bez problemu i zbędnego używania sprzęgła, docieramy do miejscowości gdzie ma się odbyć zlot. Tuz przed kempingiem Willi traci całkowicie sprzęgło i nie może wjechać na teren zlotu o własnych siłach.

W miejscowości Hollola jesteśmy w śróde po znajomi Holendrzy. Kemping z ogromną ilością i zatłoczonym ośrodkiem położonym nad fińskim awarii sprzęgła w Chiefie Williego. Dochodzimy kosza sprzęgłowego, które jest piętą Achillesa w współcześnie. Naprawa tej awarii jest niemożliwa dalszej podróży Williego są przesądzone. motocykl do Niemiec. Skrzynia jest na ubezpieczeniowa, można więc spać spokojnie. Każdego dnia przyjeżdża coraz więcej motocykli, namiotami. Tylko nieliczni, bardzo wiekowi miłośnicy 90% uczestników to motocykliści, którzy przyjechali na zlot spotkać się z przyjaciółmi. Wszystkie rzeczy potrzebne do podróżowania motocyklem.

Nie narzekając na trud podróży, bawiąc się i opowiadając przeróżne historie przy piwie spędzają mile czas na zlocie. Zlot upływa w miłej i przyjacielskiej atmosferze. Spotykamy kilka znanych postaci indianowskiego świata.

Zlot upływa w miłej i przyjacielskiej atmosferze. Spotykamy kilka znanych postaci indianowskiego świata.

Jednym z punktów w programie zlotu było zebranie wszystkich prezydentów klubów Indianowskich, na które zostałem zaproszony również i ja. Spotkanie miało na celu zdanie relacji z działalności swoich klubów, podanie ilości członków i ustalenie terminów międzynarodowych zlotów Indiana na najbliższe 4 lata. Ku mojemu zadowoleniu na organizatora międzynarodowego zlotu Indiana w 2012 roku wybrano Polskę. Wszyscy jednogłośnie wybrali nasz kraj. Tym wydarzeniem przypieczętowaliśmy swoje krótkie, ale jakże efektywne istnienie. Myślę, że dziesięcioletnie istnienie naszego klubu, oraz coraz większa ilość Indianów w Polsce odbiło się pozytywnym echem wśród podobnych zaprzyjaźnionych klubów w Europie.

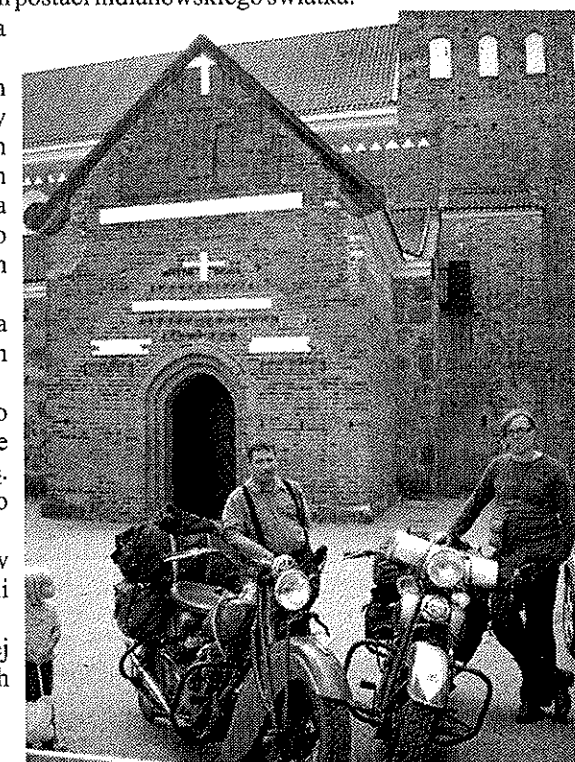
Po zakończonym zlocie w Hollola postanowiliśmy wrócić inną trasą do Polski. Zwiedzając jednego dnia wyspę Oland, a następnie w czasie kilkudniowego pobytu u znajomych chciałem pokazać Timowi Szwecję. Pogoda jednak nie pozwoliła nam na zapuszczanie się w głąb ładu i po czterech dniach od zakończenia zlotu wróciliśmy do Warszawy. Sam zlot nie byłby niczym nadzwyczajnym gdyby nie wspólna jazda w doborowym towarzystwie Tima i Williego, którzy okazali się wspaniałymi kumplami.

Mam nadzieję, że na podobne zloty Indiana zacznie jeździć coraz więcej członków klubu. Tylko poprzez osobisty kontakt z ludźmi o podobnych zainteresowaniach zostaniemy zauważeni jako klub Indianowski z Polski. Krzysztof Pedryc



południu, do zlotu jeszcze dwa dni. Jesteśmy tylko my i karawanów i domków wczasowych, okazał się dużym jeziorem. Drugiego dnia lokalizujemy przyczynę do wniosku, że puściło zabezpieczenie na nakrętce czterobiegowych skrzyniach produkowanych bez specjalistycznych narzędzi. Losy Musi się teraz martwić jak przetransportować gwarancji a koszty transportu pokryje firma

a wytyczony teren zlotu zaczyna się wypełniać Indianów przyjeżdżającą przyczepami. Jednak



# Jesienne eskapady

Lech Potyński



Większość klubowiczów była zdania, że "zakończenie sezonu" we wrześniu to zwyczajny wstyd, niemniej jakoś trzeba było nazwać nasz wspólny wyjazd w Tatry, i pod takim właśnie hasłem ruszyliśmy 26 września na podbój Bukowiny Tatrzańskiej i okolic. To nic, że za 3 tygodnie ten sam skład walczył z bezdrożami Podkarpacia - sezon symbolicznie zakończono.

Od pewnego czasu wyraźnie widać, że Oldtimer club Poland przeżywa drugą młodość. Dowodem tego była właśnie impreza na Bukowinie. Zjawilo się bowiem okazałe stadko motocykli z pod znaku H-D, aż 6 Indianów i jeden Sokół 1000. A maszyny zjechały z terenu niemal całej Polski, bowiem byli chłopcy z takich miejscowości jak Kraków, Warszawa, Olsztyn, Brzeg, Tomaszów, Radom czy Katowice.

Trasa rajdu, może niezbyt długa, ale za to mocno górzysta, wiodła do Zakopanego (obowiązkowy na Krupówkach), a następnie na Słowację. W sumie ok. 120 km, niby nic wielkiego, jednak gdy wziąć pod uwagę, że w rajdzie brało udział kilka motocykli wyprodukowanych przed rokiem 1930 (wszystkie przejechały całą trasę o własnych siłach) to powrót wszystkich załóg przed godziną 18 do bazy można uznać za sukces. Pomocna w tym była aura, bowiem przez cały czas rajdu niebo było bezchmurne, chociaż temperatur nie można było zaliczyć do najwyższych.

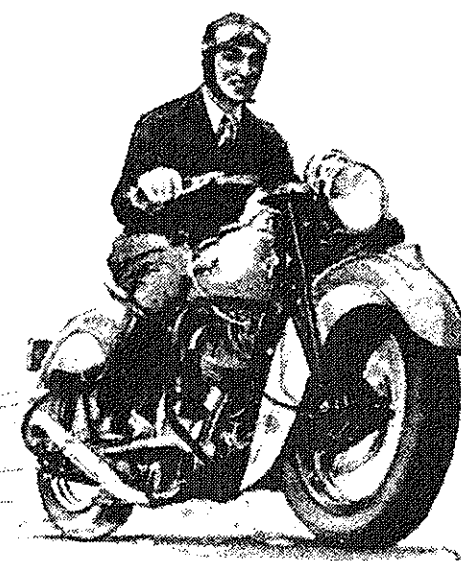
Ze stromymi podjazdami i serpentynami doskonale radziły sobie takie maszyny jak Indiany 101, czy Harley JD. Zarówno po polskiej jak i słowackiej stronie kolumna 24 dymiących i ryczących maszyn budziła spore i raczej życzliwe zainteresowanie. W planie wycieczki było także zwiedzanie jaskiń po słowackiej stronie, ale okazało się że nie tylko Oldtimer Club kończy sezon. U naszych południowych sąsiadów sezon zwiedzaniowo-turystyczny też się skończył, więc jaskinie były czynne tylko do godz. 14, i serca słowackiej kasjerki nie były w stanie zmieścić nawet słowa, że my to innostrący i przejechalimy kawał drogi, żeby zwiedzić te cuda przyrody. Takich problemów nie było natomiast z lokalnym restauratorem i chociaż zabrakło w kuchni tak reklamowanej baraniny na ostro, nie zabrakło jednak wspaniałej zupy czosnkowej. W drogę powrotną ciągnął się więc za kolumną nie tylko śwąd palonego oleju i sprzęgieł, ale także lekki zapach czosnku, skutecznie odstraszający wszystkie lokalne wampiry. Tradycyjnie już w trasie "wybuchł" akumulator w spuchlaku Pawła Zajdla, ale wydaje się że był on przygotowany na taką okoliczność i spokojnie wydobyl z sakwy nową baterię i elektrolit. Po 10 minutach jechaliśmy dalej.

Ukoronowaniem rajdu była góralska uczta w towarzystwie prawdziwej góralskiej kapeli, której z każdą kolejną pieśnią przybywało animuszu. Niestety z zabawa nie można było przesadzać, bo większa część maszyn wracała do domów "na kołach", więc wielogłosowe oratoria pt. "góralu czy ci nie żal" zakończyły się przed bladym świtem. A w niedzielę wszyscy Oldtimerowcy rozjechali się do domów z mocnym postanowieniem następnego spotkania już za 3 tygodnie na Podkarpaciu.

I rzeczywiście w gościnnym domu Erwina i Zosi Górczyców "spotkał się ferajny kwiat" w połowie października. Organizowane przez Erwina wycieczki charakteryzują się od lat cechą, która jednym przypada do gustu innym mniej. Część trasy prowadzona jest poza asfaltowymi drogami im trudniej tym lepiej. Dlatego też, wszyscy, którzy przyjechali do Odrzykonina spodziewali się off-roadu i wcale się nie zawiedli. po kilkunastokilometrowej wycieczce asfaltami nagle skrzyliśmy w drogę wyłożoną betonowymi płytami, która szybko przerodziła się w grząskie i śliskie pole. Resztki starej drogi, rozjeżdżonej przez traktory były jeszcze widoczne, ale znacznie łatwiej i przyjemniej jechało się po trawie, po której jedynie ślizgały się (ale nie zapadały w błocko) wybitne szosowe opony naszych motocykli. Co kilkanaście metrów któryś z motocykli zaliczał glebę i początkowo nawet nas to bawiło. Jednak gdy pot zaczął zalewać oczy od ciągłego podnoszenia, czy wyciągania maszyn z błota nie było już tak zabawnie. W komplecie jednak udało się nam dotrzeć do ruin opuszczonej kilkadziesiąt lat temu wioski i chwilę odsapnąć. Do bazy wracaliśmy w komplecie, chociaż większość okropnie umorusana błotem. A Odrzykoniu czekała na nas gorąca strawa i monstrialnej wielkości szynka przywieziona przez Ryśka Brodziaka z Brzegu. zabawa trwała więc niemal do rana, przy akompaniamencie miejscowego duetu muzyków. Jednak głównym elementem wieczoru był występ duetu skrzypcowego - Krzysztof Pedryc i Lech Potyński, prezentującego współczesną muzykę alternatywną. Tak to właśnie członkowie Oldtimera potrafią łączyć motocyklowe hobby z kulturą wyższą!

# MOTOCYKL DLA ODWAŻNYCH

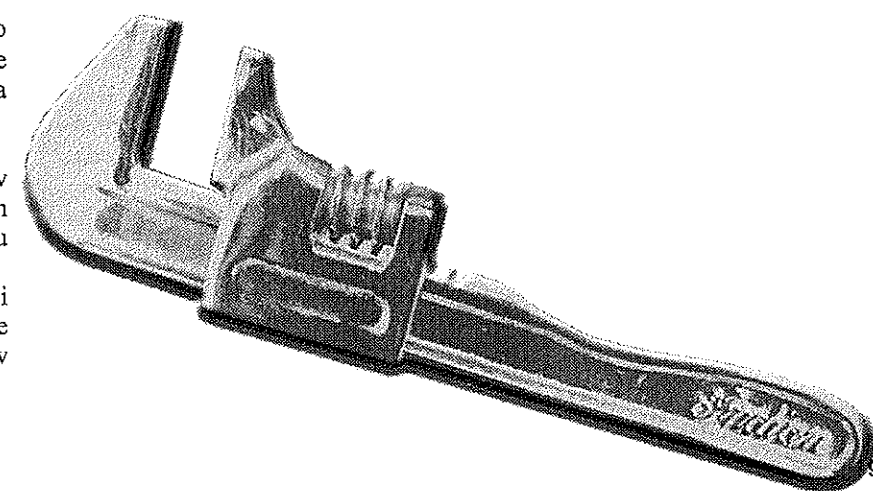
Motocykle, które budzą wśród kolekcjonerów największy zachwyt to te które zasłynęły w historii motoryzacji czymś wyjątkowym np. niezwykłą jakością wykonania, służeniem ludziom w różnych warunkach klimatycznych oraz swą niezawodnością. Takimi, motocyklami są niewątpliwie motocykle amerykańskie, które istnieją na rynku ponad 100 lat. Służyły one ludziom w sposób niezawodny i służą do dziś. Mało, które firmy europejskie zdołały tak zdominować światowe rynki sprzedaży motocykli. Rozpoczynając od użytkowników cywilnych, poprzez wojsko, służby miejskie, pocztę oraz wyścigi sportowe. Obie firmy amerykańskie na pewno wiodły prym na całym świecie. Konkurencja Harleya z Indianem odbiła się w konsekwencji źle dla firmy Indian. Mimo tego, że konstruktorzy obu rodzimych firm prześcigali się w nowoczesnych rozwiązaniach a projektanci wyprzedzili epokę to tylko sprzedaż decydowała o istnieniu firmy. Nieubłagane prawa rynku spowodowały, że fabryka Indian w Springfield w 1953 r. musiała zniknąć na zawsze z mapy firm zajmujących się produkcją motocykli. Legenda motocykli Indian jest ciągle żywa a ich nieprawdopodobne możliwości jezdne wciąż budzą zachwyt. Nie ma chyba drugiej marki motocyklowej na świecie, która wyprodukowała taką różnorodność modeli. Użytkowanie tych wspaniałych motocykli przez ludzi zakochanych w nich niecodziennym brzmieniu i osiągnięciach, doprowadziło do ciągłych poszukiwań i polepszania walorów trakcyjnych.



Tylko ciągle zgłębianie i udoskonalenie swojego motocykla da Ci pełną satysfakcję z jazdy. Podczas swojego związku z motocyklami nigdy nie spotkałem się z czymś takim jak zamiana części od innych modeli ze sobą, w celu poprawienia szybkości motocykla czy podniesienia mocy. Jest to jak najbardziej możliwe w przypadku Indianów. Można dokonać zamiany wału korbowego z większego modelu do mniejszego oraz cylindrów, głowic, rozrządów lub skrzyni biegów w celu uzyskania większej mocy motocykla. Oczywiście zostało to wymyślone wiele lat temu przez mechaników posiadających dużą wiedzę i umiejętności, które posłużyły później do wygrywania wyścigów. Ciekawostką jest to że w starym 80-cio letnim motocyklu można zainstalować silnik, który niczym nie różni się od oryginału lecz w środku będzie drzemał demon prędkości. Wiem o tym, że nie liczni posiadacze starych 101-nek odważyli się pozamieniać trochę części i osłupieni z zachwytem, kiedy motocykl rozpędzał się do 170 km/h, a trójkę wrzuca się przy 130. W prawdzie powyżej 150 km/h motocykl wpada w lekkie wibracje ale przyznacie, że jest to motocykl dla odważnych. Piękna, rytmiczna praca silnika i wyczuwalany dreszczyk przechodzący przez ciało daje się odczuć stojącym obok gapiom. Kiedy pierwszy raz słyszałem pracę tego silnika czułem lekkie drgania ziemi pod stopami. Przy lekkim odkręceniu gazu ciarki przeszły mi przez plecy. Wiedziałem, że ten motocykl stanie się kiedyś moim obiektem marzeń. Zainteresowani budową takiego motocykla, zawsze mogą liczyć na wsparcie z zewnątrz. Ze względu na różnorodność części silnika, nie jest to tani motocykl, ale czego nie robi się dla przyjemności. Niestety u nas w kraju nie można jeszcze spotkać takiego Indiany. Osobiście udało mi się kilka razy zobaczyć taki motocykl na żywo. Powracając do sedna sprawy, czyli możliwości budowy Indiany z hybrydowym silnikiem największe możliwości daje nam przeróbka silnika typowej 500-tki, czyli wojskowej wersji 741B. Po niewielkiej ingerencji można uzyskać naprawdę szybki i łatwy w prowadzeniu motocykl. Po zmianie wału korbowego i założeniu niskich tłoków oraz większych zaworów motocykl zyskuje co najmniej 10 KM więcej. Przy zmianie zwężki Venturiego i z polerowaniu dolotu w gaźniku możliwości tego motocykla będą jeszcze większe. Pozwala to na całkiem fajną jazdę a typowy osiołek zmienia się w rączego rumaka. Techniczne niuanse tej przeróbki były już opisywane w literaturze lub na nowozelandzkich stronach internetowych i nie stanowią tajemnicy. Jak zwykle wszelkie przewodniki nie zagłębiają się w szczegóły przeróbek bo jest to też forma strzeżenia wiedzy przez autora. Wiem to ze swojego doświadczenia, że wszelkiego rodzaju nieprawidłowości musiałem zwalczać sam metodą prób i błędów. Wiem teraz, że nie ma rzeczy niemożliwych i jedynie wytrwałość i wiara w sukces przynoszą efekty. Na przykładzie wspaniałego człowieka Berta Munroe z Nowej Zelandii, który w przydomowym garażu zdołał skonstruować silnik typu stroker do swojego wyścigowego Indiany. Za model wyjściowy posłużył mu Indian Scout z 1924 roku, którego prędkość maksymalna nie przekraczała 50 mil/h, czyli 80 km/h. Na swojej konstrukcji silniku wielokrotnie bił rekord szybkości. Miało to miejsce w USA na słynnym jeziorze w Boneville.

**P.S.** Boneville to miejscowość gdzie bito rekordy prędkości lecz nie każdy wie, że posłużyło to firmie Indian do nazwania superszybkich wałków rozrządu stosowanych w motocyklach wyścigowych. Fenomen tych motocykli odbija się echem w środowisku Indianowskim słysząc o nowych przeróbkach, rekordach oraz pokonywaniu dalekich tras bez żadnych awarii motocykla. Oby tego typu motocykli pojawiało się coraz więcej. Mam nadzieję, że już niebawem zobaczymy nowego strokera w naszym oldtimerowskim środowisku.

Krzysiek Pedryc



# AMERYKAŃSKIE WYŚCIGI NA TORZE DREWNIANYM

Technologia wczesnych wyścigów motocykli na torach drewnianych w Ameryce jest po części inspiracją a po części pełną trudnością.

Motocykle miały tylko jeden bieg (były bez skrzyni biegów) a wewnętrzne części były polerowane, odciążane i wyważane. INDIAN był pierwszym producentem amerykańskim oferującym silnik z 8 zaworami ale został pokonany przez rywala z firmy CYCLONE w produkcji silników z wałkiem rozrządu w głowicy. Wiele motocykli wyścigowych nie miało manetki „gazu” (sterowania dopływu paliwa), pracując na stałych obrotach i zwalnianych przy pomocy wyłącznika zapłonu. Niektórzy jeźdźcy stosowali dwa takie wyłączniki na wypadek ewentualnej wywrotki.

Wyścigi rozpoczęły się około 1906 r. i stały się rzeczywiście wielkie z wieloma niezwykłymi i egzotycznymi maszynami będącymi w użyciu w latach 1911 do 1916.

Odbywały się na MOTODROMACH w takich miejscach jak Riverview park w CHicago z ogródkami piwnymi i orkiestrami grającymi opery i takimi gwiazdami jak Caruso (śpiewak włoski).

Widzowie zwykle spędzali dzień jeżdżąc kolejką górską (roller coaster) a wieczorem w poszukiwaniu dalszych emocji szli na wyścigi były to tłumy w ilościach 8000 - 10000 osób.

Już w roku 1912 jeżdżący na Excelsiorze V Lee Hummiston wykonał okrążenie na torze drewnianym w Chicago z prędkością 100 mil/godz. (160 km/godz.) i był pierwszym, który pokonał magiczną granicę 100 mil/godz. - wtedy zwykle jeżdżono na torach drewnianych z prędkością 90 mil/godz. Wczesne tory budowane były z bandami o nachyleniu 45 stopni ale motocykle były tak szybkie, że trzeba było budować nawet pod większym kątem. Tor drewniany w St. Louis, Missouri miał nachylenie 62 stopnie a na fotografiach wyglądał jakby miał 90 stopni. Na krótkim MOTODROMIE ścigało się zwykle sześciu lub więcej jeźdźców - łokieć w łokieć przy prędkości 90 mil/godz. - a na dłuższych torach nawet do 12 zawodników.

Tory zbudowane były z desek drewnianych ułożonych wąskim bokiem do góry i zachodzących na siebie tak jak układa się cegły przynajmniej w teorii powinny one być ustawione dokładnie w kierunku jazdy aby w przypadku wywrotki zawodnikom nie wbijały się drzazgi ale oczywiście właściciele torów zatrudniali przypadkowych wykonawców i robotnicy często układali deski w różnych kierunkach. Stary film pokazuje zawodnika Curleya Fredericka, fabrycznego jeźdźcę INDIANA, który po upadku miał rozerwaną rękę i ubranie w strzępach.

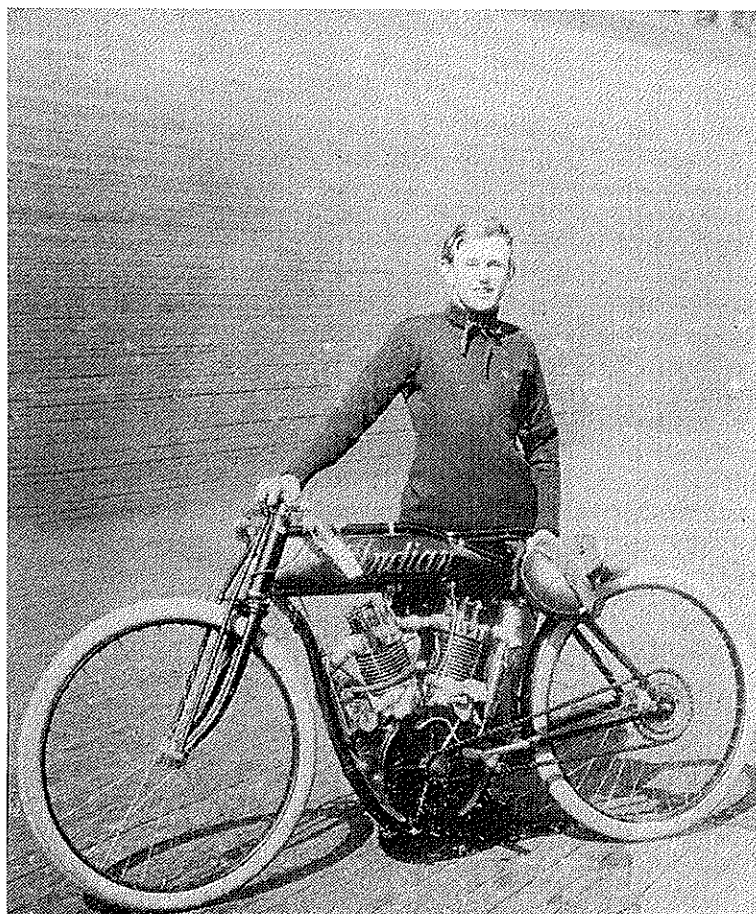
Niektórzy nie poddawali się łatwo. Wielu zawodników odnosiło poważne obrażenia.

Dużym niebezpieczeństwem były eksplodujące opony lub utrata panowania nad pojazdem na wyciekającym oleju. Stosowano opony klincherowe (o wystającym obrzeżu) utrzymywane na feldze ciśnieniem ponad 3 atm, a silniki smarowane były systemem oleju traconego zatem tor pokryty był olejem i bardzo śliski. Organizatorzy zmywali tor środkiem alkalicznym zwanym „lye” aby przywrócić przyczepność.

Gdy gogle zawodników zaolejały się olejem z maszyny poprzedzającego jeźdźcę zdejmowali je ale wtedy szprycy chemikaliów (lye) zalewała im oczy. Ale oni się tym nie przejmowali. Mężczyźni jak Frederick i Albert „Shrimp” Burns (dosiadający Harleja) byli wielkimi gwiazdami zarabiającymi \$ 250 - \$ 350 tygodniowo podczas gdy średnia płaca była \$ 10. Kiedyś Shrimp Burns po upadku zabandażował rękę w namiocie medycznym, wrócił na tor i zwyciężył w następnym wyścigu z prędkością 105 mil/godz.! Było wtedy wiele publikacji ze zdjęciami z tytułami: „Harley zwyciężył 8 zaworowego Indianę wielkie zwycięstwo!” Przedstawiciel fabryki objeżdżał dealerów Harleja z filmem aby pokazywać to w zebranych tam w sobotnie popołudnia lokalnym motocyklistom.

Późniejsza gwiazda Steve McQueen miał kolekcję wczesnych amerykańskich wyścigówek, fascynowały go wyścigówki jeżdżące po torach drewnianych a 28 z tych motocykli zostało sprzedanych w r 1984 po śmierci gwiazdy.

Dumą prywatnego kolekcjonera jest para wczesnych motocykli INDIAN w tradycyjnym fabrycznym kolorze Indian. Lekkie i gotowe do wyścigu, ich silniki z ogromną pojemnością 61 cali sześć, 42 st. V-twin, umieszczone są w ramach bardziej podobnych do rowerów, z cienkimi rurami, bez zawieszania i miękkimi oponami terenowymi 28 x 2.1 na cienkich felgach.



## AMERYKAŃSKIE WYŚCIGI NA TORZE DREWNIANYM - cd.

Ich długie i smukłe zbiorniki paliwa miały wyróżniające się logo INDIAN umieszczone dumnie wzdłuż zbiornika. Ręczna nurnikowa pompa oleju pozwalała jeźdźcy dać „strzał” oleju na każdym okrążeniu. Brak błotników, wąskie siodło, opuszczona kierownica, krótkie rury wydechowe- oczywiście bez tłumika! - oraz zwykle brak hamulców. Do rozruchu używane były pedały typu rowerowego.

Czerwone, 8 zaworowe maszyny z okresu ok. roku 1914 to czas małych wersji tradycyjnych wyścigówek budowanych w Springfield, Massachusetts. Wcześniejsze modele z roku 1911 miały znacznie większe skrzynie korbowe.

Ówczesne pomysły rasowania tego typu maszyn dziś wyglądają dziwnie: otwory wiercone w głowicach aby uzyskać szybsze usuwanie spalin,

były też perforacje w podstawie przedniego cylindra aby zasysane było powietrze prymitywna forma super doładowania.

Ocenia się, że zbudowano ok. 20 szt. 8 zaworowych Indianów. W 1915 lub 1916 r. zbudowano również eksperymentalną maszynę w odpowiedzi na silnik Cyclone'a OHC z wałkiem rozrządu w głowicy. Skrzynia korbową była jak w modelu 8 zaworowym Indianie ale w miejscu krzywek mechanizmu popychaczy i popychaczy metal został ścięty. Wał (cardan) i koła stożkowe zostały dodane do napędu wałka rozrządu przedniego cylindra a drugi wałek poziomy napędzał wałek rozrządu tylnego cylindra. Koła krzywek były odsłonięte i smarowane tylko w pit stopie z bańki z olejem. Wewnątrz silnik miał półkuliste komory spalania, płaskodenne tłoki i po dwa 52 milimetrowe zawory na cylinder. Oczywiście ten silnik OHC nie był szybszy niż 8 zaworowy i zaprzestano jego produkcji.

Dni wyścigów na torach drewnianych były policzone gdy wybuchła wojna w Europie w 1914. Również ciężkie wypadki na torach zwróciły publiczności przeciw tym wyścigom. W Newark, New Jersey zginęło 8 osób gdy motocykl przeleciał przez bandę i wpadł publiczność a potem odbił się z powrotem na tor zabijając następnego zawodnika. Podobna ilość ofiar była w Atlancie, Georgia gdy motocykl wpadł w tłum i zapalił się. Sentyment obrócił się w sprzeciw po tych dwóch wypadkach.

Na torze w Newark rozdawano publiczności ulotki mówiące: „Alarm obywatelski: spotkanie we środę wieczorem w sprawie protestu przeciw Torowi Morderstw”. Lokalna społeczność stworzyła grupę nacisku i tor nie został już nigdy otwarty.

Do końca roku 1920 zatrwające widoki i odgłosy wyścigów na torach drewnianych zniknęły na zawsze a Ameryka straciła możliwość bycia ojczyzną najszybszych motocykli na świecie.

Tim Berry

Tłumaczenie: Maciej Portalewski

