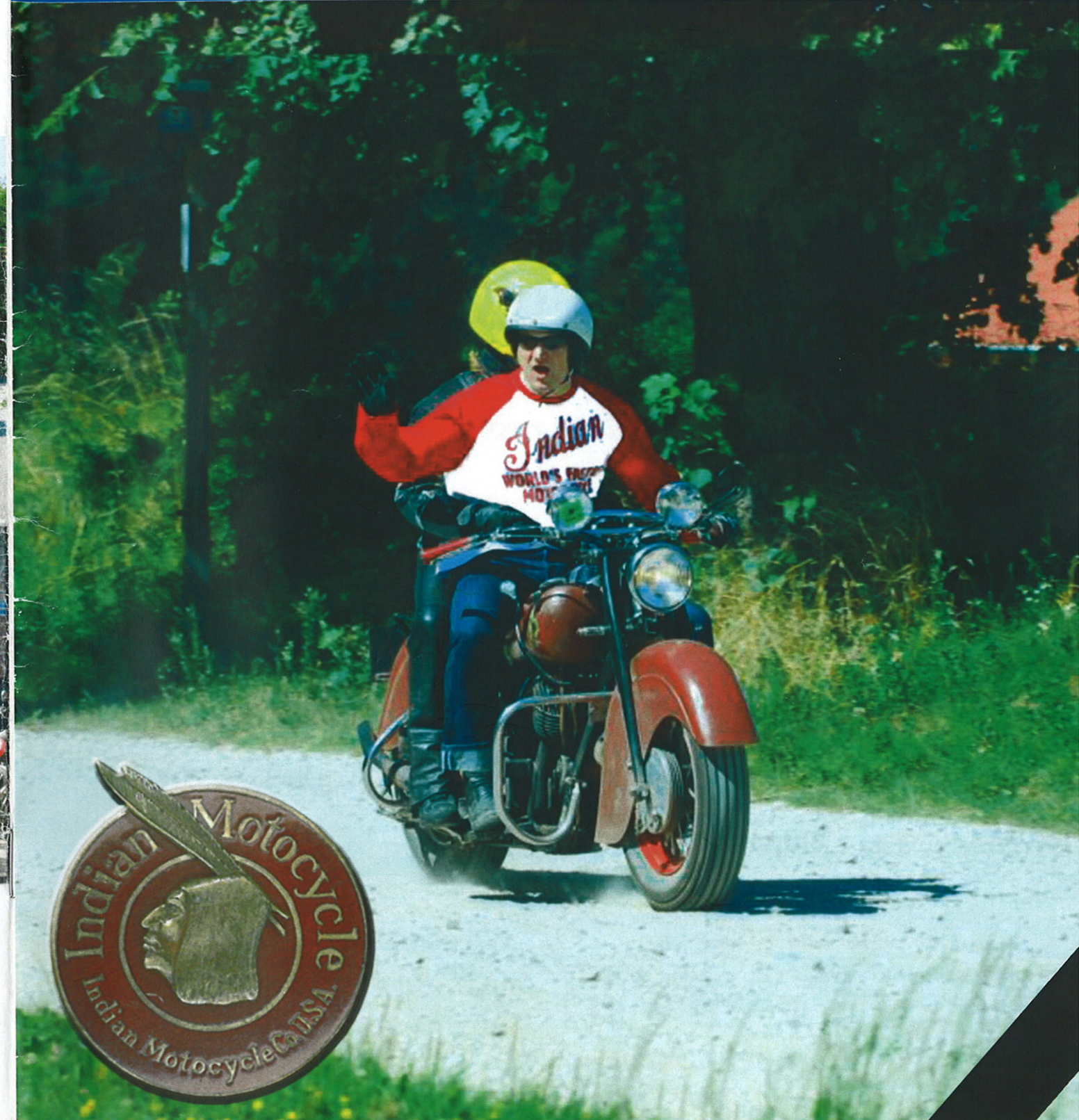




# Oldtimer Club

Biuletyn informacyjny klubu miłośników starych motocykli

Nr 18 grudzień 2009



## Od Redakcji...



Doczekaliśmy momentu, w którym nasz magazyn awansował do rangi wizytówki wśród klubów Indiana w Europie. Okazuje się, że każdy z narodowych, liczących się klubów wydaje takie czasopismo. Zapewne też właśnie dzięki temu jesteśmy zauważeni i federacja klubów Indiana powierzyła nam organizację Indian Interrally 2012. O przygotowaniach do tego wyjątkowego wydarzenia przeczytajcie w numerze.

Zrealizowaliśmy w sezonie wszystkie zaplanowane zadania. Klub pracuje jak dobrze smarowany silnik Harleya...

Czas i życie zapisują kolejne strony w klubowej kronice i na łamach magazynu. Czasami jest wesoło, czasami tragicznie. Ten kończący się rok mógł należeć do udanych: pojawili się nowi członkowie klubu już z nami życia, narodziły się nowe motocykle, projekty rosną jak grzyby po deszczu. Mógł być udany... Śmierć Griszy wstrząsnęła nami do głębi. Stojąc nad jego grobem, w chaosie myśli zadawaliśmy sobie pytanie gdzie kończy się zabawa a zaczyna tragedia życia przewróconego do góry nogami. Życia tych, którzy zostali i płaczą...

Jak ważne są i banalne, powtarzane zawsze przez nas życzenia bezpiecznej jazdy i szczęśliwych powrotów. Powtarzamy je i tym razem z nadzieją, że się spełnią i następny sezon nie przyniesie dramatycznych wydarzeń, a motocykl będzie tym, do czego został stworzony. Maszyną przynoszącą radość i sposobem na oderwanie się od tego co szare i przyziemne.

## INFORMACJE KLUBOWE

Redakcja



### Terminy imprez klubowych w 2010 roku:

1. Rozpoczęcie sezonu: 30.04 - 02.05.2010 r. .... Rajd po Roztoczu
2. Letni zlot "Rodowo 2010": 25 - 27.06.2010 r. .... Mazury
3. Zakończenie sezonu: 10 - 12.10.2010 r. .... Kotlina Kłodzka  
i Wyścigi motocyklowe w Brennej
4. Wigilia klubowa: 11.12.2010 r.

### Imprezy na które warto pojechać:

1. Międzynarodowy Zlot Indiana: 30.07. - 01.08.2010 r. - Leira/Fagernes - Norwegia.

### Kandydaci na członków klubu:

1. Krzysztof Walendzik - Indian 741 (cywilny)
2. Dariusz Wolak - Harley Davidson WL
3. Michał Buszko - Harley Davidson DL 1931
4. Ryszard Krawczyk - Harley Davidson B 350



# Sprawy klubowe

Chcąc podsumować kolejny sezon motocyklowy, przewertowałem kilka poprzednich biuletynów. Doszedłem do wniosku, że wcześniejsze nasze działania, miały przede wszystkim na celu przekonanie ludzi o sensie istnienia klubu.

Zauważyłem, że z biegiem czasu sens ten stał się dla wszystkich oczywisty. Ten fakt bardzo mnie cieszy. Przez kolejne lata, o naszym istnieniu mogli dowiedzieć się nie tylko Polacy, ale również zagraniczni miłośnicy amerykańskiej motoryzacji. Dowodem tego jest wybór Polski na organizatora międzynarodowego zlotu Indiana w 2012 roku.

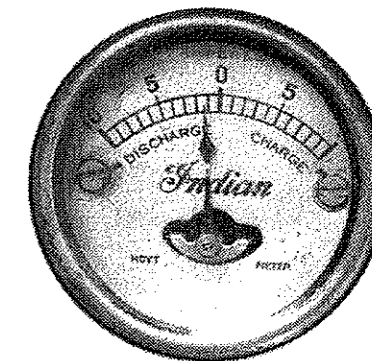
Jest mi niezmiernie miło, że otrzymuję dużo pochlebnych opinii, na temat organizacji corocznych letnich zlotów. Zebranie przez członków klubu pokaźnej ilości zabytkowych motocykli, z tzw. górnej półki, stanowi dla nas powód do dumy. Jesteśmy postrzegani jako poważny klub motocyklowy, bycie członkiem którego jest dużym wyróżnieniem. Zobowiązuje to nas do dalszej aktywności i stałego podnoszenia poziomu. To bardzo budujące, że mamy co roku nowych motocyklistów w naszych szeregach i spełniają oni wszelkie wymogi już na początku swojej przygody.

Jedenastoletnia historia klubu stawia przed nami nowe zadania i formy aktywności. Podpatrując zachodnie imprezy motocyklowe, w tym te zza oceanu, doszedłem do wniosku, czy nie warto by było zaszcześcić w Polsce tradycję konkursów na najlepiej odrestaurowany motocykl, z profesjonalną komisją sędziowską, punktacją, certyfikatami oryginalności, itd. Uważam, że byłoby to ciekawe urozmaicenie naszych letnich imprez. Jest to jedna z proponowanych, nowych form aktywności klubu, kilka innych zamieściłem w ankiecie, która zapewne dotarła do wszystkich członków klubu.

Oceniając poziom organizacji imprez w minionym roku 2009, muszę stwierdzić, że był to chyba jeden z lepszych sezonów pod względem frekwencji. Zaczynam zauważać coraz większe zainteresowanie jazdą motocyklami wśród klubowiczów. Jest czymś budującym jeśli ten wskaźnik zaczyna rosnąć, a chęć spotykania się jest coraz silniejsza.

Pod względem organizacyjnym również zaliczam miniony sezon do udanych. Zarówno rozpoczęcie sezonu w Tykocinie, jak i zakończenie sezonu w Przemyślu, zostało bardzo dobrze zorganizowane przez naszych klubowych kolegów.

Nic jednak nie może wypełnić żalu i pustki, jaka pozostała po naszym koledze Griszy, który zginął tragicznie w wypadku motocyklowym 8.08.2009 roku. Będzie go nam na pewno bardzo brakowało.



## ZRĘCZNY ZWIADOWCA



Krzysztof Pedryc

Krzysztof Walendzik

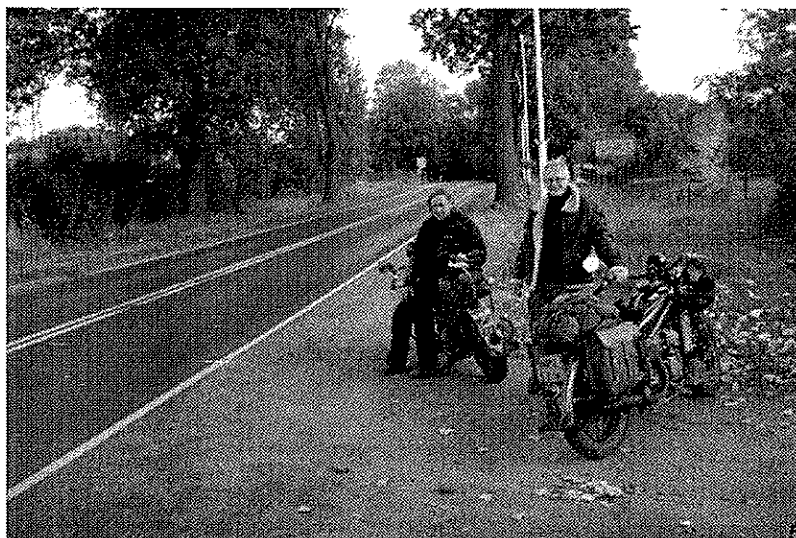
Naprawdę nigdy nie przypuszczałem, że tak łatwo i przyjemnie stanę się posiadaczem tak legendarnego przecież motocykla jakim jest Indian. Do tej pory przez mój garaż przetoczyło się kilkanaście jednośladów, głównie polskich zabytków marki: SHL, WFM, Junak, OSA. Postanowiłem bowiem z szacunku dla polskich konstruktorów przywracać do życia i eksploatować nasze rodzime motocykle. Kiedy jednak zaczęły pojawiać się Urale, Iż-49 czy Jawy, spasowałem pozostawiając w garażu odrestaurowane i w pełni „jeżdżące” Sokoła 125, Junaka, WFM i Osę. Ale wiedząc, że tymi sprzętami też za bardzo nie da się uprawiać dłuższej turystyki, i po tym jak wracając z zeszłorocznego Rotoru tylko gwizdnęli obok OSY Krzysiek Pedryc i Tim na swoich Indianach, wiekopomna decyzja była już bliska. Zresztą obserwując ubiegłoroczny zlot Oldtimer-a w Rodowie, tam już łyknałem indiańskiego bakcyła. Szalę przeważyl oczywiście Krzysiek, jak się okazało mój bliski sąsiad, który zagadnął kiedyś: „Kris mam Indiana w bardzo dobrym stanie!. Nie chciałbyś wreszcie fajnie pojeździć na prawdziwym motocyklu?” Długo się zastanawiałem, bo istotnie proponowany Indian 741B był w dużym % oryginalności, silnik mało wysiłony a i warsztat Krzyśka tuż.

Mógłbym chyba kilka godzin prezentować motocykl i opowiadać o nim. Podobne zainteresowanie towarzyszyło nam na zlocie, bo i była okazja: 5 Indianów w jednym miejscu to rzadkość. Wracając do Warszawy dałem już czadu na maksa, prowadząc cały czas zmęczoną ekipę. Nawet korki w Łomiankach, przemykanie serwisówką, między pasami, ruszanie, zmiany biegów okazały się być betką. Zresztą zgodnie: „Byłeś O.K. - egzamin zdany” - jakie usłyszałem od chłopaków było wystarczającym podsumowaniem mojej jazdy, jak i sprawności Indiana. W sumie jechało mi się wygodnie, sterowało O.K., utrzymywałem dobrą przelotową prędkość (100 km/h też osiągałem). Jak na pierwszą trasę bezproblemowo. Byłoby jednak zbyt pięknie aby nie pojawiła się jakaś poważniejsza dolegliwość. Już podczas następnego wyjazdu, na 11-ty Złot Oldtimerclub w Rodowie, pojawiły się pierwsze problemy z prądem. Sam zlot jednakże to była bajka. I miejsce, i organizacja, i co najważniejsze sympatyczni ludzie z Klubu udowodnili, że można jeszcze uczestniczyć w imprezie w dobrym stylu. Bez specjalnego napinania się, bez zbyt uciążliwej uciążliwości rajdu (ważne dla starych maszyn), na luzie i z odpowiednią ilością „dopalaczy” i swawoli sprawiły, że miło wspominać ten wyjazd. A o rajdzie poprowadzonym bardzo różnorodnymi drogami pamiętam do dzisiaj. Szczęśliwie problem prądów mojego Indiana pojawił się wcześniej, także zaliczyłem tylko szybkie holowanie na lince i po podładowaniu przez noc akumulatora wszystko było O.K. Winnym awarii został akumulator, co niestety okazało się błędną diagnozą, a mnie bardzo dotknęło podczas kończącego sezon Klubowy wyjazd do Krasiczyna.

Ten wyjazd to był prawdziwy test i wyzwanie dla maszyn i dla wielu uczestników. Do przejechania ok. 1000 km w tempie innych, mocniejszych maszyn i doświadczonych motocyklistów. Szczęśliwie pogoda dopisała, uczestnicy też a otuchy dodawał wóz serwisowy Pawła z lawetą. Znowu mój Indian dość długo zadziwił mnie i chłopaków, wytrzymując tempo Scouta, Chiefa i innych mocniejszych (choć zapewne oszczędzanych) maszyn. Ten przejazd przez pół Polski chyba najbardziej mi się podobał. Indian poproszony przyspieszał, palił w normie, oleju nie brał. Schody zaczęły się w podgórskich okolicach Przemyśla, gdzie niestety tylko 15 KM było nieco za mało na podjazdach. Właściwy problem pojawił się niestety na trasie rajdu wokół twierdz Przemyśla. Motocykl po pewnym czasie co chwila stawał i mimo wielu prób zdiagnozowania przyczyn (w warunkach drogowych) ciągle brakowało prądu. Dzięki nowemu akumulatorowi (brawo Marek!) i metodzie na pych, jakoś dojechałem do bazy. Czekają mnie ponowne nocne ładowanie baterii ale nie myślałem już o tym, bo wieczorne spotkanie Klubu dało mi okazję bliższego poznania wielu fajnych chłopaków. Będąc do tej pory poza tym środowiskiem, słyszałem wiele różnych opinii, traktujących z dystansem posiadaczy starych Harley-ów i Indianów. A to że starzy, że wypaleni i nie na luzie. A prawda jest taka, że to cały czas fajne chłopaki, nie zadzierający nosa, nadal z pasją i dużą wiedzą motoryzacyjną, uśmiechem i we wspaniałej formie (nigdy nie posądzałbym wielu z nich o tak liczne wyjazdy na złoty). Mój dzielny Indian odmówił współpracy w połowie drogi powrotnej. Dobrze „żarło” dość długo, czasami chyba nawet WL-ki nie nadążały ale bez ładowania nie można było jechać. By nie opóźnić Indyk wylądował na lawecie a ja jako pasażer Pawła. Nie było fajnie, bo każdy wie co czuje motocyklista widząc zza szyby jak kumple śmigają po szosie. Dzisiaj już wiemy, po dokładnym zbadaniu w warsztacie Krzyśka, że cały czas szwankowała prądnica a właściwie cewka. Jeżdżę już bez problemu i mogę obecnie pokusić się o kilka zdań podsumowania mojego pierwszego sezonu na Indianie:

- nie żałuję tego wyboru bo i model, jego parametry, wygląd i możliwości jezdne są zgodne z moimi oczekiwaniami;
- nabycie motocykla, jego proces renowacji odbył się bez żadnych stresów i napięć, a możliwość zgłębiania wiedzy w warsztacie Krzyśka była bezcenna;
- jazda, mimo przecież pewnej sztywności zawieszenia jest wielką przyjemnością, w czym jak dla mnie duże znaczenie ma dość niskie położenie siedzenia;
- no i chyba mogę nadmienić o szczycie farty, że trafiłem na ten egzemplarz (wspaniałe silnik) i na ten warsztat i mam nadzieję do tego Klubu.

Dzięki chłopaki.



# MÓJ STARUSZEK

Moim pierwszym motocyklem zabytkowym była WL-ka. Pamiętam próby odpalania i zmieniania biegów na lotnisku. Niby nic trudnego, a jednak przez pierwsze 50 kilometrów na zlot w Kosewie motocykl żył swoim życiem. Każdy postój zamieniał się w długie minuty spędzane na ponownym uruchomieniu motocykla. Ciężko było mi go „wyczuć”, ale z każdym kilometrem szło mi coraz lepiej. Z dumą dojechałam do Warszawy, gdzie dołączyliśmy do grupy oldtimerowców, zmierzających w tym samym kierunku. Utrzymanie tempa w korkach i między kolejnymi światłami w samej Warszawie nie było łatwe, ale dotrzymałam kroku bardziej zaawansowanym kierowcom.

Po powrocie ze zlotu i kilku jeszcze przejażdżkach, WL-a poszła „pod młotek”. Z żalem patrzyłam jak odjeżdża z nią nowy właściciel, ale na nową WL-kę nie musiałam długo czekać (jak to dobrze mieć takiego tatę!). Kilka przejechanych tras i znów czułam, że panuję nad maszyną. Niestety nie trwało to długo. Z Ameryki płynął VL, więc znów trzeba było znaleźć nowego właściciela dla WL-ki. Tym sposobem przesiadłam się na pierwszego VL-a taty.

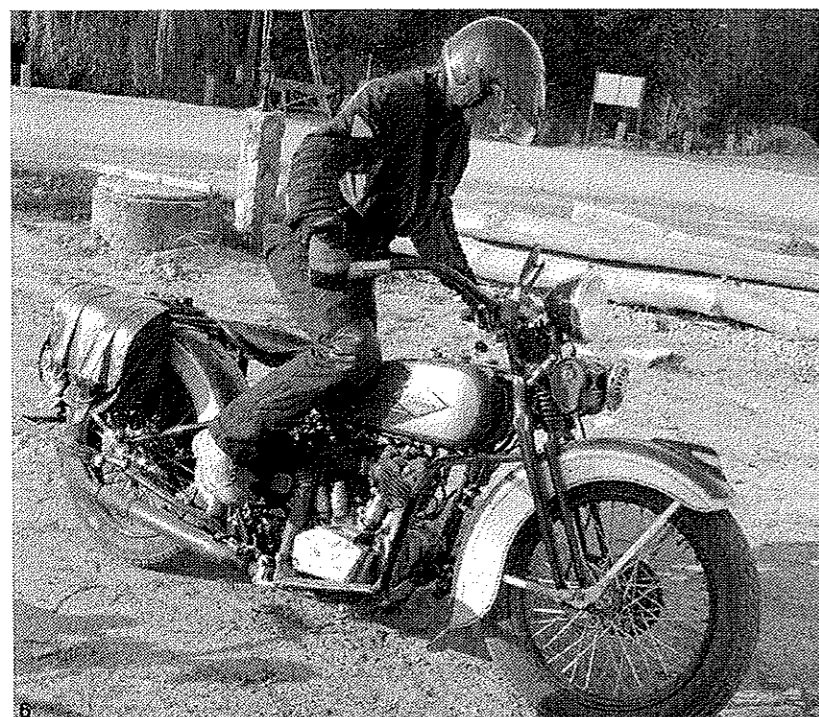
Początki nie były łatwe, jak zwykle. Jazda po naszych drogach takim sprzętem nie należy do najłatwiejszych. Każda dziura, której nie da się ominąć próbowała zrzucić mnie z motocykla



(takie przynajmniej były moje odczucia po pierwszych „przymiarkach”). W miarę jak oswajałam się z VL-em, zwiększał się komfort jazdy. Zaczęłam czuć różnicę między WL-ką a VL-em i wcale nie dziwi mnie tak wielka sympatia taty do tego motocykla. Odpalanie go nie sprawia mi takich trudności jakich dostarczały mi poprzednie sprzęty, biegi wchodzą „jak w masło”, no i ta moc! Manewr wyprzedzania nic prostszego... Wystarczy bardziej przekręcić manetkę.

Aż wierzyć się nie chce, że jest 3 razy starszy ode mnie. Poza tym łatwość manewrowania można porównać do prowadzenia roweru. Wygodna pozycja pozwala na odbycie dłuższej trasy bez konieczności częstych postojów, które realizowane są głównie po to, żeby zatankować motocykl. VL to jest to! Ale jak widzę moją pierwszą WL-kę na spotkaniach Oldtimer Clubu przykro mi, że już nie jest moja...

**Agnieszka Brodziak**



## WSPOMNIENIE O GRZEŚKU MIKULSKIM - „GRISZY”

**Krzysztof Pedryc**

Dzień, w którym poznałem Griszę na zawsze pozostanie w mojej pamięci. Było to latem 1983 roku, w sobotnie popołudnie. Jadąc w sprawach motocyklowych, w kierunku Pruszkowa, zauważyłem stojących na poboczu trzech motocyklistów. Widok niecodzienny, dwa Harleye i Indian. Natychmiast zawróciłem i po chwili byłem już obok grupki chłopaków naprawiających Indiany. Jednym z nich był właśnie Grisza. Był to pierwszy Indian, którego zobaczyłem na żywo. Wojskowa 500-ka, której właścicielem był Grisza, zepsuła się chyba właśnie po to abyśmy się poznali. Obaj pokochaliśmy tę markę motocykla i zostaliśmy kolegami na długie lata. Grisza był młodym, uśmiechniętym i pogodnym chłopakiem, który podczas tego spotkania zrobił na mnie duże wrażenie. Po chwili wymieniliśmy się krótkimi informacjami i telefonami.

Nieco później dowiedziałem się gdzie mogę go spotkać. Był to klub motocyklowy „WETERAN”, który swą siedzibę miał na ulicy Bema, na warszawskiej Woli. Tam wraz z kolegami (Faterem, Mańkiem lub Markiem), remontowali i przerabiali swoje motocykle.

Kiedy na początku lat 90-tych zacząłem kontakty zacieśniły się jeszcze bardziej w sprawach, a na wszystkie moje wiedzę. Był jak zwykle w czasach „wizowych” dużo jeździł Rosji. Handlował i sprowadzał części, głównie Harleye kupił dużego Indiany, lecz zawsze Po krótkim pobycie u brata Harleya Shovelhead. Motocykl a sprzedaż jego umożliwiła mu kupno po przywiezieniu go do domu zaprosił zakupem. W małym pokoju, wraz z Griszą, zamieszkał na jakiś czas jego obiekt pożądania, czyli Indian Chief 47'.

Podczas składania tego motocykla dużo czasu spędził w moim warsztacie. Wtedy poznałem go jako profesjonalistę, dążącego do doskonałości. Pomimo tego, że wygląd zewnętrzny jego motocykla nie budzi wielkiego zaufania, jest on profesjonalnie wykonany. Taki był właśnie Grisza. Niejednokrotnie sprzeczałyśmy się na temat wizerunku motocykli zabytkowych i próbowaliśmy przekonać się wzajemnie do swoich racji. Postać w przykrótkich, wytartych dżinsach i włosach zaczesanych do tyłu, na zawsze pozostanie w mojej pamięci. Jego Indian, pomalowany farbą podkładową, był również motocyklem wyróżniającym się spoza wszystkich oldtimerowskich sprzętów. Grisza jeździł bez przedniego błotnika i stronił od zbędnych chromów na motocyklu. Facet był twardy i odporny na uwagi kolegów, konsekwentnie pozostając przy tym wizerunku motocykla.

Byliśmy niejednokrotnie na wspólnych wyjazdach i podróżowanie z Griszą było wielką przyjemnością. Nigdy nie narzekał na trudy podróży, i niedogodności spowodowane np. brakiem przedniego błotnika. Był facetem, którego kręciło to aby jazda nie była prosta i monotonna.

Jego życie było związane przez długi czas z motocyklami i ludźmi, którzy ich dosiadali. Wszyscy, którzy zahaczyli kiedyś o jego pub „Dwa Koła”, zawsze wracali tam z powrotem. Określenie mekki warszawskich motocyklistów, przylgnęło do pubu na stałe. Grisza nie znosił beczynności i pustki, był zawsze energicznym i aktywnym człowiekiem, zarówno w klubie jak i poza nim. Miał dużo dobrych pomysłów, a większości z nich nie zdążył zrealizować. Organizując koncerty muzyczne i spotkania motocyklowe u siebie w barze, zjednywał sobie ludzi w różnym wieku i o różnych poglądach. Był bezkompromisowym, koleżeńskim facetem, którego motocyklowa historia będzie zawsze żyła w mojej pamięci.

Dziś żałuję, że mimo tego iż znaliśmy się tak długo, nie mogliśmy zrealizować wszystkich motocyklowych planów, o których tak często rozmawialiśmy. Myślę, że tego tragicznego popołudnia, kiedy zginął Grisza, Odszedł wielki animator kultury motocyklowej i lat 50-tych. Był żyjącą ikoną, której duch będzie nam towarzyszył przez następne lata istnienia naszego klubu.



składać pierwszego swojego Indiany, nasze Grisza pomógł mi w kilku ważnych pytaniach zaskakiwał mnie swoją bezinteresowny i koleżeński.

za granicę, między innymi do ze wschodu ciekawe motocykle i i Indiany. Jego marzeniem było trafiły się mniejsze pojemności. w Kanadzie, sprowadził do Polski ten nie przypadł mu jednak do gustu, wymarzonego Indiany Chiefa. Zaraz mnie, aby pochwalić się nowym



coś się skończyło. amerykańskiego stylu rodem z

# Oskalpowani przez Szkotów.

Tak jak posiadacze Harleyów mają swoje zloty, również Indianowcy spotykają się na imprezach przeznaczonych jedynie dla posiadaczy maszyn tej marki. Ponieważ tych kultowych amerykańskich maszyn w Europie pozostało względnie mało, europejska federacja zrzeszająca krajowe kluby Indiana jedynie raz do roku wyznacza termin i miejsce imprezy zwanej „Indian Interrally”. Od 3 lat wiadomo było, że w sezonie 2009 taki zlot odbędzie się w malowniczej Szkocji i okolicach Edynburga. Również reprezentacja naszego klubu mocno szykowała się do tej imprezy, ale w rezultacie skład był jedynie czteroosobowy: Krzysztof Pedryc, Timm Berry, Robert Tyniecki i autor niniejszego tekstu. Towarzyszyły nam w podróży 3 Indiany: 2 Scouty - Krzyśka i świeżo odremontowany (a raczej postarzony) Tima, oraz mój cywilny 741 strocker. Na wyprawę wybieraliśmy się z ogromną ciekawością i apetytem, znane nam bowiem były opowieści o poprzedniej indiańskiej imprezie w Szkocji z przed 15 laty, kiedy to powstał kultowy dla naszego środowiska film „Old Indian Never Die”. Organizator, Alan Forbs (guru brytyjskich Indianowców) zapowiadał niesamowite atrakcje oraz nigdy nie spotykaną na takich zlotach liczbę Indianów - ponad 500! Z tym większym zapałem chcieliśmy na własne oczy zobaczyć stada Indianów w niesamowitej szkockiej scenerii.

Ekskluzywna posiadłość Tracqair - wielowiekowa siedziba angielskiej arystokracji w dniach 23 - 27 lipca była świadkiem spotkania kilkuset zabytkowych motocykli. Piszę kilkuset, bo organizator nie prowadził absolutnie żadnych statystyk, więc „na nasze oko” było ich ok. czterysta. Przyjechały motocykle praktycznie z całego świata, bo nawet Australia i USA wystawiły klubowe reprezentacje składające się z kilkudziesięciu maszyn. Po prostu kilka miesięcy wcześniej motocykle zostały zapakowane w kontenery, wysłane do Europy i wesołe towarzystwo miesiąc szwendało się po wyspach brytyjskich by zakończyć przygodę zlotem. Również Polska miała na imprezie, dzięki nam swoją, może skromną, ale bardzo godnie się prezentującą delegaturę.

Organizator pobierał na wstępie wpisowe w wysokości 95 EUR oferując za to... niemal nic. Zakwaterowanie na pastwisku było gratisowe a za wymienioną powyżej sumę otrzymaliśmy po znaczku złotowym, programie i talony na 3 śniadania. Ponieważ jednak na imprezę mógł wpisać się każdy, kto chciał niezależnie od tego czy przyjechał Indianem, na nowym Suzuki GSXR, samochodem, czy nawet przyszedł na piechotę, dla części uczestników zwyczajnie zabrakło talonów, znaczków, a generalnie mówiąc - wszystkiego. Z założonego bogatego programu wycieczek i zwiedzania różnych ciekawych miejsc w zasadzie nie zrealizowano niemal nic, a warunki zakwaterowania były wyjątkowo spartańskie, nawet w porównaniu z polskimi najslabszymi zlotami. Jeden wystający z ziemi kran z wodą do pojenia owiec, 3 przenośne toalety, które nota bene pojawiły się dopiero w połowie zlotu, brak jakiegokolwiek luksusów biwaków, były to trochę zbyt trudne warunki. Szkoda, że Alan nie przewidział, że kilkaset osób zgromadzonych w jednym miejscu czasami musi umyć się, skorzystać z toalety, czy coś zjeść. Koszulkę zlotową należało kupić oddzielnie, płacąc 20 £, ale trudno było odmówić sobie takiej pamiątki. Ponieważ nie byliśmy w stanie dowiedzieć się od organizatorów, kiedy i czy w ogóle odbędą się jakieś zorganizowane wycieczki czy parada, wybraliśmy się samodzielnie w towarzystwie zaprzyjaźnionego Willego z Niemiec na wycieczkę. Jak to jednak często bywa w weterańskich wyprawach, znaczną jej część poświęciliśmy na usuwanie usterki w jednym z motocykli. W sumie udało się nam pokonać może ze 100 km po przepięknych, krętych szkockich drogach, ale i tak wróciliśmy szczęśliwi i ubawieni do obozowiska.

Jednak ani chaos organizacyjny, ani typowo szkocka pogoda w kratkę, nie były w stanie przyćmić najważniejszych elementów zlotu: wspaniałych maszyn i ich jeszcze wspanialszych właścicieli. Spora część uczestników dotarła na zlot na kołach, pokonując niejednokrotnie kilka tysięcy kilometrów. A motocykle przyjeżdżały przeróżne: od archaicznych podramowych Powerplusów, poprzez serwisary, czterocylindrowce, Roadmastery, Chiefty po... wytwarzane współcześnie w USA Powerplusy. Prezentowana była także Dakota 4 - czterocylindrowa maszyna produkowana obecnie w jednostkowych egzemplarzach pod Edynburgiem przez Alana Forbs'a.

Dla miłośników marki Indian było to rzeczywiście wielkie święto. Można było spotkać tu maszyny, które przeważnie można podziwiać jedynie na stronach albumów pt. „Motocykle marzeń”, dotknąć ich rozgrzanych zbiorników, posłuchać dostojnego ryku potężnych V-ek, powąchać spalin. Nie do końca jestem przekonany, czy organizator imprezy wręczał jakiegokolwiek nagrody: za najstarszy, najładniejszy, najbardziej oryginalny motocykl, najliczniejszy klub czy najdłuższą trasę, bowiem jedynymi odgłosami płynącymi ze sceny (skądinąd solidnie nagłośnionej) były wokalne popisy Alana i kilku zaprzyjaźnionych artystów scen szkockich, natomiast żadne komunikaty zlotowe nie były wygłaszane. Przyznam szczerze, że imprezą byłem nieco rozczarowany, a ratowały ją jedynie piękne motocykle i niezapomniane szkockie pejzaże.

Następne spotkanie prezydenci klubów wyznaczyli za rok, tym razem w Skandynawii, ale już w 2012 roku czeka nas wielka gratka. Europejski zlot Indiana odbędzie się w Polsce. A my wiemy jak przygotować się do imprezy, żeby nie było wpadki!

Autor: Lech Potyński



# SZEŚCIOCYLINDROWY INDIAN

Przedstawiony poniżej motocykl to 6-cylindrowy Indian nazywany „Super Six”.

Został on złożony przez Herba Ottaway z Wichita w Kansas. Pan Ottaway jest członkiem Amerykańskiego Klubu Pojazdów Zabytkowych, Klubu Zabytkowych Samochodów oraz wielu innych klubów pojazdów zabytkowych. Wraz z synem posiadają kolekcję motocykli zarówno tych starych jak i nowoczesnych. Oto co Herb mówi o powstaniu tej supermaszyny:

*„Projekt został rozpoczęty w maju 1958 roku. Posiadałem dwa stare Indiany Four rocznik 1940. Miały one zniszczone bloki silnika. Wpadłem na pomysł, żeby wykonać szóstkę. Wyjąłem obydwie silniki, położyłem bloki na podłodze, zauważyłem, że przecinając je w odpowiednim miejscu uda się je tak złożyć żeby można było dodać dwa dodatkowe cylindry. Po wykonaniu bloku, dokonałem jego maszynowej obróbki. Do zasilania motocykla użyłem dwóch gaźników L&L. Dokonałem koniecznych przeróbek kolektora ssącego oraz wydechowego. Wał korbowy został wykonany z metalowego wałka o długości 26 i 1/4 cala ważącego 140 funtów. Potrzebowałem około 200 godzin na jego spawanie oraz obróbkę. Do budowy motocykla użyłem kompletnego przodu, tylnego błotnika oraz siodła Harley-Davidson.”*

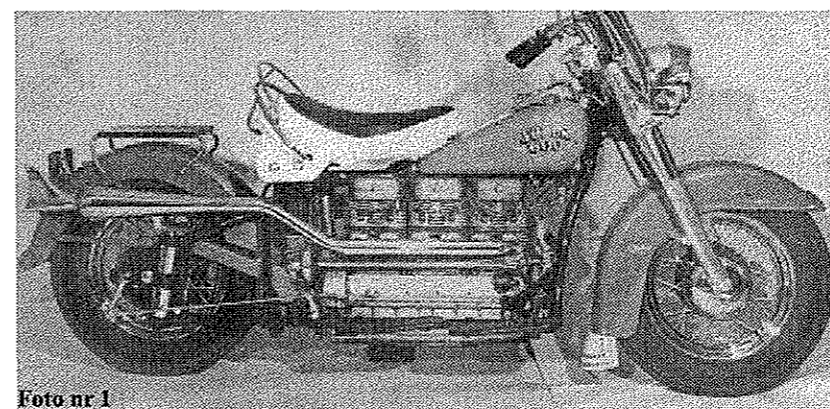


Foto nr 1  
Indian Super Six zaprojektowany, zbudowany przez Herb Ottaway poprzez połączenie części dwóch Indian Four z 1940 roku, dopasowanie ramy oraz dodanie kilku części z Harley-Davidson

Budowanie tego motocykla było naprawdę wielkim projektem. Zajęło to nam około 26 miesięcy.

Posiadam sklep z częściami do motocykli oraz sprzęt do ich naprawy. Bez tych możliwości nie byłbym w stanie zrealizować tego projektu. Pierwszą przejażdżkę na tej maszynie odbyłem w sierpniu 1960. Moim zdaniem jest to świetny motocykl który dysponuje wielką mocą, jednakże przekazywaną bardzo gładko.

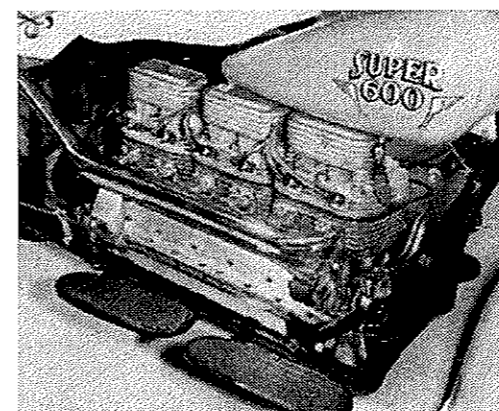


Foto nr 2  
Dłuższy silnik pozwolił na zamocowanie dodatkowej podłogi, przydatnej zwłaszcza podczas jazdy we dwoje.

Silnik ma pojemność 2000 cm<sup>3</sup>, cylindry zostały przeszlifowane pod tłoki Indian Scout 750 cm<sup>3</sup> (45 cali). Z tej pojemności osiągnąłem około 90 km (90HP). Biorąc pod uwagę uzyskaną moc oraz opór powietrza motocykl powinien osiągnąć prędkość przekraczającą 190 km/h (130mph). Ja jednak nigdy nie jechałem z taką prędkością. Jeden jedyny raz jechałem 140 km/h (90mph), zadawająca dla mnie prędkość to 80-100 km/h (50-60 mph). Motocyklem bez problemów przejechałem ponad 6000 km.

Gdy prowadzi się tę maszynę masz uczucie, że motocykl i Ty to jedno.

Standardowy Indian Four ma około 158 cm (62 cale) długości, długość motocykla po modyfikacji silnika wynosi 176 cm (69 cali), autor stwierdza, że jest to niezauważalne podczas jazdy tą maszyną.

Na pewno Pan Ottaway musi być pochwalony za wizję, cierpliwość oraz za inżynieryjno-mechaniczne zdolności, dzięki którym stworzył tak niesamowitą maszynę jaką jest Indian „Super Six”.

Źródło: *„Motorcycling's GOLDEN AGE of the FOURS” T.A.HODGDON*



Foto nr 3  
Blok silnika oraz wał korbowy i jego siedem łożysk

tłumaczenie : Joanna Soin  
opracował : Tomasz Soin

Zachęcony ciekawymi przeżyciami z wyjazdu na zlot do Rodowa, postanowiłem napisać te kilka zdań, z jak się okazało ciekawej trasy moim sokołem 1000 bez wózka.

Po zeszłorocznym letnim zlocie Oldtimer klubu postanowiłem, że następny zlot zaliczę na kołach, żeby sprawdzić czy motocykl da sobie radę w dłuższej drodze, może bardziej nieprzewidywalnej, bo z dala od domu. Jak dotychczas kilkunasto i kilkadziesiąt kilometrów wypadów odbywałem bez większych problemów, więc te trzy i pół setki do Rodowa to jest to czego ja i mój Sokół potrzebujemy.

Ruszam zatem w drogę o godzinie piętnastej, niezbyt dobra pora na tak długą trasę, ale jak to zwykle bywa w ostatniej chwili coś zawsze wyskoczy. Zadowolony i szczęśliwy, że jednak w końcu wyruszyłem i jadę Sokołem, a nie wiozę go autem, nie zdaje sobie sprawy, że zaraz może zakończyć się moja wyprawa i to na samym początku.

Właśnie, stało się, na trzydziestym kilometrze słyszę metaliczny stuk, hamuje prawie w miejscu nie wiedząc co się dzieje, schodzę i oglądam dookoła motocykl.

Po chwili sytuacja się wyjaśnia, bowiem para młodych ludzi, których mijalem wcześniej, niesie w moim kierunku coś przypominającego łańcuch, tylko że widać na nim więcej piasku niż samego łańcucha. Pomyślałem, że przyczyną zerwania mógł być nadmiernie napięty łańcuch, ponieważ dzień przed wyjazdem korygowałem ustawienie koła i nie sprawdziłem ustawienia koła w każdej pozycji. Nie pozostało mi nic innego jak tylko zadzwonić po jakiś transport, bo nic w lesie z tym przecież nie zrobię, tym bardziej, że nie wiedziałem ile łańcucha brakuje, a zapinka i półogniwo zupełnie zaginęły. Czekałem pomyślałem, że może był to błąd wybierając się Sokołem w taką drogę, ale nie, jeżeli błąd to mój bo nie sprawdziłem wszystkiego dokładnie, albo współczesny łańcuch okazał się za słaby, więc motocykl był tu bez winy. Po około godzinie przyjeżdża po mnie mój kumpel Darek, który przerwał remont swojego dachu, aby zabrać mnie i mojego sokoła z powrotem do domu, tak wtedy myślałem, ale nic z tego. Okazało się, że kolega, zresztą też motocyklista, jakimś cudem znalazł u siebie dosyć przecież nietypową bo pół calową zapinkę i półogniwo do mojego łańcucha. Minęło jakieś pół godziny i łańcuch był znowu na swoim miejscu. Teraz najważniejsze pytanie, jechać czy nie jechać dalej, przecież jeszcze grubo ponad trzysta kilometrów przede mną, a tu na samym początku taki pech, łańcuch utapłany w piasku, a co będzie dalej? Zapadła decyzja - jadę, Darek nie wierzy, ja jednak trzymam przy swoim, robi się późno, gdzieś koło osiemnastej, ale zapalam motocykl i wierząc, że mój limit pecha się na dziś wyczerpał, wyruszam w drogę. Nie napięty tym razem za bardzo łańcuch trochę szarpie, głównie na nierównościach, ale myślę, że dam radę, jeszcze z mieszanymi uczuciami, ale z każdym upływającym kilometrem jestem bardziej pewny, że dotrę do celu.

Przed Gdynią tankuje, mijam obwodnicę Trójmiasta, zresztą bardzo zatłoczoną, skracam sobie drogę jadąc przez Pruszcz Gdański i wyskakuję na siódemkę. Motocykl sprawuje się znakomicie. Gdzieś za Elblągiem staję, żeby sprawdzić czy to aby nie cisza przed burzą, jak się okazuje wszystko jest dobrze. Jeszcze tylko, zachęcony wyprzedzaniem kierowców samochodów na styk, postanawiam nabyć kamizelkę odblaskową, tym bardziej, że zaczęło robić się ciemno. Po uzgodnieniu z Tomkiem Soinem, który oczywiście czekał już w Rodowie, zjeżdżam z dosyć mocno ruchliwej siódemki i trochę bokami kieruje się w kierunku Olsztyna.

Po zapadnięciu całkowitej ciemności, moje 6 volt jakoś daje sobie radę, ale gdy prawie od razu z nadejściem zmroku zapada mgła, moje wrażenie jest takie, że widoczność jest dosłownie zerowa. Ten niezbyt przyjemny odcinek trasy, pokonuje z prędkością prawie marszową, około 30-40 km/h. Adrenalinę podnosi fakt, że jest noc, nic nie widać, latarki brak, lasy ciągną się kilkanaście kilometrów, nawet we wsiach które mijam nie widać palących się latarni, a ja na swoim 75-letnim motocyklu po prostu super.

Po północy wjeżdżam do Olsztyna i od razu ulga, świecą latarnie, a więc oczy odpoczną, tankuję i dalej w drogę. Miałem nadzieję, że za Olsztynem mgła odpuści, ale nic z tego. Znowu prędkość marszowa, do tego od tej wilgoci robi się bardzo zimno. Niemal pewien, że zaraz dotrę na miejsce zauważam, że od kilku minut jedzie za mną samochód, a jadę koło czterdziestki i nie ma zamiaru mnie wyprzedzić, było to dosyć denerwujące, ponieważ światła samochodu, bezpośrednio za mną, oślepiły mnie, w lusterku poza tym potęgowały ścianę mgły z przodu. Po następnych kilku minutach auto nadal jedzie za mną, więc zatrzymuje się, żeby sprawdzić o co gościowi chodzi, ten jednak odjeżdża na bezpieczną odległość i też się zatrzymuje. I tak chyba jeszcze dwa razy. Stwierdzam, że nic to nie da, bo pewnie pijany, albo psychol. Powoli odjeżdżam i zauważam, że za mną są już dwa auta. Nagle błyski i sygnały, pierwszy raz w życiu cieszyłem się, że zatrzymuje mnie policja. W tej mgle kontem oka widzę tylko, że auto które jechało mi na ogonie odjeżdża, a ja próbuję pokazać mu zdrgnięty z zimna środkowy palec. Sytuacja się wyjaśnia kiedy policjant oznajmia mi, że powodem zatrzymania była skarga kierowcy, że jedzie przed nim motocyklista bez świateł. Udowadniam, że światła jednak są, a tylna lampka to paluszek Boscha, poza tym 6 volt i ten typ tak ma. Dostaje papiery i słyszę, że są tacy którzy tylko dupę zawracają, ale oni muszą to sprawdzić.

Na miejsce docieram około 2.30, zmęczenie i zimno jakoś dziwnie ustępują i mimo, że w drodze mówiłem sobie, że nigdy więcej sam w taką długą trasę, to po przybyciu mam wrażenie, że gdyby nie mgła mógłbym jechać aż do rana. Jak każdy zlot Oldtimer Clubu, ze wspaniałą atmosferą, zapamiętam jako bardzo udany. To nie tylko moje zdanie, zresztą Sokolarze i nie tylko, byli pod wrażeniem tego zlotu.

W drogę powrotną wyjeżdżam w niedzielę, o dziewiątej rano i tu zaskoczenie, po kilku dniach pięknej pogody, dosłownie kilka kilometrów za Rodowem zaczyna padać i tak aż do Elbląga, czyli przez około połowę drogi. Razem z rajdem, zresztą świetnie przygotowanym, przez Tomka Soina, kończę z wynikiem grubo ponad 800 km., przebytych przez te kilka dni moim Sokołem. Dodając do tego wrażenia z przebytej drogi, nic więcej do szczęścia motocykliście chyba nie trzeba.

## Sokołem na Mazury



Jarek Nowicki

## INDIAN INTERRALLY 2012 POLAND Erwin Gorczyca

Taką informację mogą znaleźć indianowcy w kalendarzu międzynarodowych spotkań. Decyzja zapadła, za dwa i pół roku przez bramę na naszej imprezie przejedzie kilkaset Indianów z Europy i świata. Musimy sprostać zadaniu, które jest nieporównywalne z jakimkolwiek zlotem, jaki miał miejsce w Polsce od początku motocyklizmu.

Myślę, że Polska została wybrana na próbę. Dzięki rajdowej aktywności kilku naszych kolegów, Oldtimer Club Poland stał się widoczny poza granicami. Zaufano, że damy radę. Jeśli damy radę, były blok wschodni będzie postrzegany jako kraj równorzędny z wszystkim co na zachód od Renu.

Szczerze mówiąc, słuchając relacji Krzyśka, Potasa i Roberta z tegorocznego Interrally w Szkocji, trudno o gorszą kaszanę niż tam zastali. Mała dygresja - nasze pismo trafi do rąk czytelników w całej Europie i mam nadzieję, że słowo kaszanka okaże się translacyjnie niezrozumiałe. Ale my stoimy w innym punkcie rozwoju. Może brytyjski organizator sądził, że popularność jego nazwiska załatwi problem pryszniców i braku wejściówek dla uczestników. Nie wiem. Podobnie było w Słowenii kilka lat temu. Mega komercyjna bryndza w wykonaniu oszołomionego własną wielkością organizatora. Takiego traktowania nie zaznaliśmy na żadnej imprezie wcześniej. Nie piszę tego aby ktoś wysnuł wniosek, że imprezy Indiana to chała, bo tak nie jest. Ale w poziomie niektórych międzynarodowych rajdów widzę światelko dla nas. Impreza, którą mamy przygotować ma szansę być jedną z najlepszych, na jakich byli. Tyle z punktu widzenia uczestnika z zagranicy.

Spójrzmy na temat rajdu z perspektywy naszego podwórka. Jesteśmy w stanie sprostać stworzeniu dobrego rajdu. Doświadczenie organizacyjne mamy wystarczające. Jedyne czynniki ograniczające rozmach zamierzenia, to pieniądze. W tej kwestii, na szczęście, mamy w ręku pewne argumenty, które można wykorzystać podczas poszukiwań źródeł sfinansowania Interrally. Impreza o wyjątkowej randze, dla amerykańskich motocykli, bardzo liczna i łatwo sprzedawalna. Nie chcę podsuwać chodzących mi po głowie pomysłów. Proszę aby każdy zastanowił się nad możliwościami pomocy przy przygotowaniach do tego wydarzenia. Zbierzemy wszystko do kupy i coś spróbujemy zrealizować. Mamy ponad dwa lata. Czas rozpocząć pracę i przygotować grunt pod działania.

## DLACZEGO WARTO JECHAĆ NA INTERNATIONAL INDIAN RALLY

Norweski klub Indiana zaprasza wszystkich użytkowników **DO NORWEGII?** tych motocykli na swój pierwszy międzynarodowy zlot.

Klub został założony 7 lat temu z optymistycznymi planami na przyszłość. Zlot Indiana odbędzie się w przepięknej dolinie Valdres, w sercu Norwegii. Będzie to niewątpliwie 3-dniowe święto Indiana, w otoczeniu pięknych krajobrazów przyrody.

Od 2004 roku do teraz, klub norweski organizował coroczne zloty w różnych częściach południowej Norwegii. Te klubowe spotkania cieszyły się coraz większą frekwencją i przyciągały uwagę gości z zagranicy. Świetna atmosfera, krajobrazy i wspaniałe drogi, miały dobrą opinię odwiedzających. W 2004 roku, Norwegia została wybrana jako organizator międzynarodowego zlotu w 2010 roku. Do atrakcji zlotu będą należały zawody Hillclimbingu. Norwegia nie oferuje taniego piwa (tak tam jest), ale może dać Wam niezapomniany pobyt wśród przyjaciół, zakochanych w Indianach. Miejsce obozowiska położone jest w pięknej dolinie, na którą z góry spoglądają ośnieżone szczyty gór. Norwegia nie leży na końcu świata, to tylko podróż promowa z Gdańska, lub z Gdyni do Szwecji a później drogą do Oslo. Miejsce zlotu to tylko 180 km od Oslo w głąb Norwegii. Miejscowość Fagernes, jest położona 3 kilometry od miejsca zlotu. Malutkie miasteczko ze sklepikami i hotelami, może być miejscem wypadu dla każdego, nie oddalając się od miejsca zlotu. W niedzielę odbędzie się rajd dookoła Fagernes. Poruszając się swoim Indianem, po ekscytujących górskich drogach, zwiedzisz wiejskie okolice i przeżyjesz niezapomniane chwile w towarzystwie swoich przyjaciół. Do zobaczenia na imprezie Indiana w terminie od 30 lipca do 1 sierpnia 2010 roku.

Opracował: Krzysztof Pedryc



Indian

