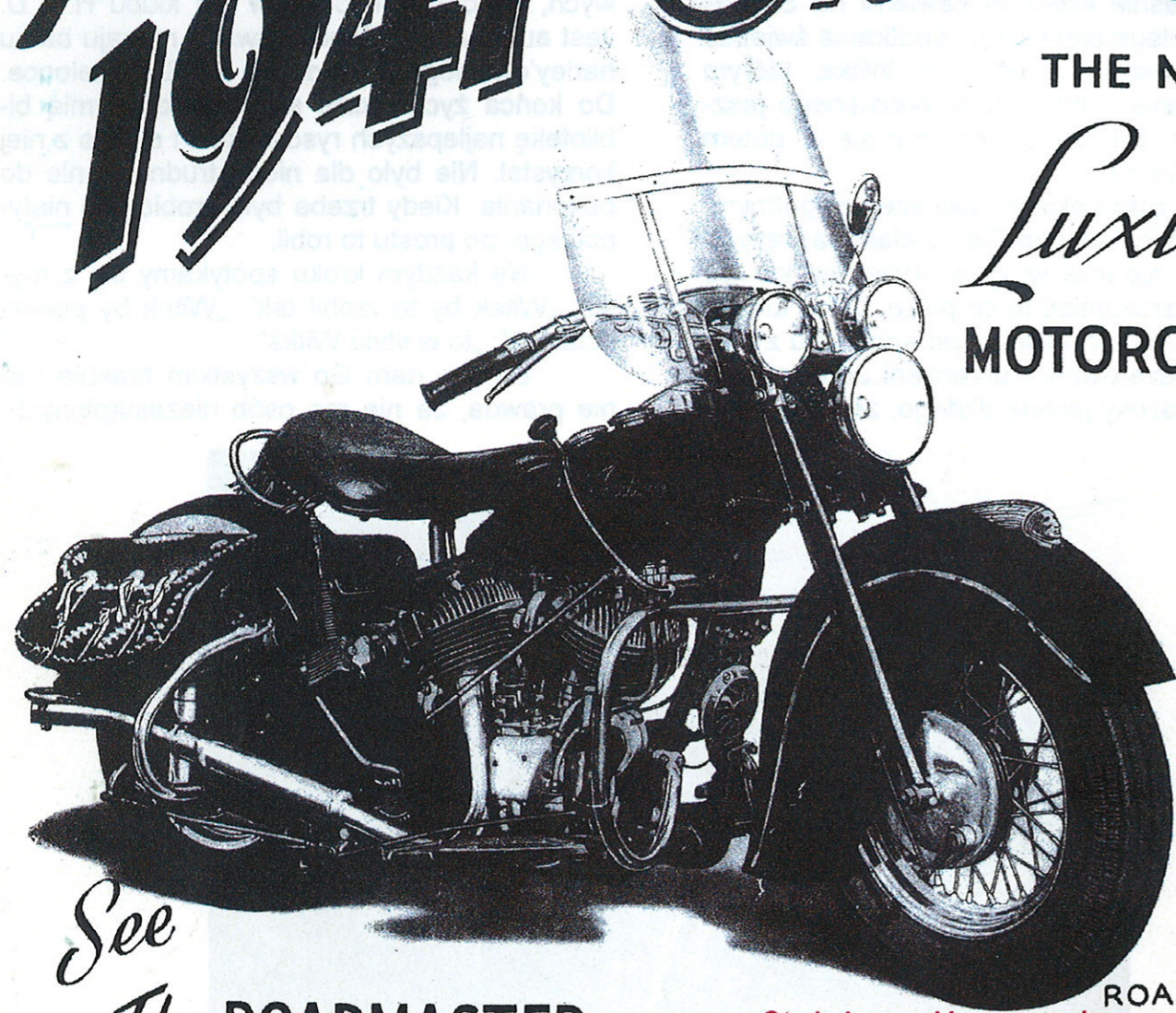


The Big News is the 1947 Indian

THE NEW
Luxury
MOTORCYCLE



- See
- The ROADMASTER
 - The SPORTSMAN
 - The CLUBMAN

The
ROADMASTER
Oto jedna z reklam nowych wspaniałych modeli Indian z 1947 r.
Perfekcyjne wykonanie, komfort, kontrola jazdy w każdych warunkach, niezawodność mechaniczna.
Te trzy piękności Indian są najbardziej godnymi zaufania motocyklami kiedykolwiek wyprodukowanymi przez firmę "Indian".
Nie przegap okazji by wypróbować któregoś z nich. przekonasz się, że ukarze Ci nowe oblicze jazdy motocyklem.

Krzysiek P.

Indian

WORLD'S FINEST
MOTORCYCLE

REDAKCJA: członkowie Oldtimer Club: Krzysztof Pedryc, Rafał Dmochowski, Paweł Gerber.
Kontakty: K. Pedryc tel.: 0.22 756 88 60, P. Gerber tel.: 0.22 756 75 52, R. Dmochowski tel.: 0.22 729 57 36.
REDAKCJA NIE ODPOWIADA ZA TREŚĆ REKLAM ORAZ ZASTRZEGA SOBIE PRAWO DO SKRACANIA MATERIAŁÓW.
SKŁAD I DRUK: "T. i T." Studio Poligraficzno - Reklamowe, Piaseczno, ul. Warszawska 24, tel.: 0.22 737 07 93



Biuletyn informacyjny klubu miłośników starych motocykli

PAŹDZIERNIK 1999



Otwieramy nowy cykl artykułów na tematy ciekawych modeli Harley'a lub Indiana jakie wywarły trwały ślad na nowoczesnej motoryzacji na przestrzeni wieku.

The New DE LUXE Indian 4



Dziś mała wzmianka o Indianie 4 z końca lat 30-tych.

39 lat doświadczeń jest podłożem do wyprodukowania nowego Indiana DE LUX 4.

Lata w których nowe technologie ujrzały światło dzienne zostały zastosowane w tym modelu. Te lata dowiodły, że poprzez cały szereg testów i prób narodził się „majsterszyk” motocykla. Mocny silnik tej niesamowitej wspaniałej maszyny posiadał najnowsze rozwiązania techniczne jak na owe czasy. Silnik chłodzony powietrzem, ożebrowanie cylindrów oraz głowic pozwalało na lepsze chłodzenie.

Wymuszone ciśnieniem smarowanie z nowej pompy oleju gwarantowało długą żywotność oraz cichą pracę. Materiały połączone z doświadczeniem najlepszych konstruktorów tej firmy pozwoliły uzyskać najwyższą precyzję zastosowaną w tym motocyklu.

Aluminiowe głowice cylindrów, stalowe prowadnice, naoliwiona jak lufa karabinu oraz wyko-

rzystanie materiałów lotniczych na gniazda zaworowe pozwoliło na uzyskanie najwyższej doskonałości.

Taka konstrukcja silnika pozwoli Ci przejechać tysiące mil. Tak brzmiała jedna z reklam tego wspaniałego motocykla. Piękna sylwetka, doskonała jakość silnika, cicha praca, oraz doskonałe walory jezdne wprowadzały w zachwyt wszystkich Użytkowników tych motocykli. Jego legenda trwa do dzisiaj, a słowo Forka wywołuje w każdym dreszczyk emocji. Wystarczy, że pojawi się tylko na chwilę gdzieś na giełdzie motocyklowej już w koło zbiera się tłumek gapiów. Jej wartość przewyższyła najśmielsze oczekiwania konstruktorów, aż strach pomyśleć jakim byłoby wydarzeniem ujrzeć takie cacko u nas na zlocie. Są to jednak tylko moje, a chyba i Wasze marzenia, które może kiedyś się spełnia.

Krzysiek P.

WSPOMNIENIE O WITKU

Niedawno, 18 września 1999 roku minęła pierwsza rocznica śmierci naszego przyjaciela Witka Parzydło. Zaczynał swoją przygodę z Harleyem ponad 30 lat temu wraz ze swym serdecznym przyjacielem Piotrem Zamecznikiem. Poznałem ich właśnie wtedy w kawiarni na Saskiej Kępie. I od tego pierwszego spotkania świetnie pamiętam niezwykle uśmiech Witka, którym przywitał mnie – młodszego nieznanego jeszcze kolegę. Bardzo polubiliśmy się a potem zaprzyjaźniliśmy.

Był człowiekiem zawsze pogodnym, zawsze uśmiechniętym. To działało na wszystkich. Nigdy nie miał wrogów. Tylko ten kto Go znał może zrozumieć to co piszę. Obcy ludzie, niezależnie od płci i wieku, po spotkaniu z Witkiem byli oczarowani i urzeczeni Jego osobą. Nie są to frazesy pisane dlatego, że już Go nie

kreską wizerunki starych V-Twinów oraz ich zwariowanych ujeżdźaczy. Narysował ich tyśiące. Lekko, często żartobliwie, a zawsze z sympatią, nawet gdy przedstawiały niezbyt miłych osobników. Był człowiekiem wszechstronnym. Projektował większość koszulek złotych, znaczków i folderów dla klubu H – D. Jest autorem jedyne w swoim rodzaju barku harley'owskiego w siedzibie HOG w Zielonce. Do końca życia uczył się. Miał olbrzymią bibliotekę najlepszych rysowników i często z niej korzystał. Nie było dla niego trudności nie do pokonania. Kiedy trzeba było zrobić coś nietypowego, po prostu to robił.

Na każdym kroku spotykamy się z myślą: „Witek by to zrobił tak”; „Witek by powiedział tak”; „to w stylu Witka”.

Bardzo nam Go wszystkim brakuje i to nie prawda, że nie ma osób niezastąpionych.



ma wśród nas. Po prostu taki był.

Harleyami zainteresował się na studiach. Nie ograniczył się jedynie do składania i jeżdżenia. Można powiedzieć, że studiował wręcz wiedzę o H – D. Znał tysiące szczegółów technicznych, anegdot i legend związanych z firmą z Milwaukee. Przecwiczył nawet swoją córkę – Magdę w odpowiadaniu na wrywki czym się różni np. Panhead od Shovelheada. Magda wie to do dziś. I na pewno zawsze będzie wiedzieć.

Jednocześnie będąc wspaniałym rysownikiem uwiecznił swoją niepowtarzalną

On właśnie był Kimś, kto dla wielu może być wzorem, a zaręczam, że trudno taki wzór skopiować.

I na koniec, wiele razy rozmawialiśmy we trójkę z Witkiem i Krzyśkiem Pedrycem o założeniu elitarnego klubu H – D, Klub powstał ale niestety już bez Witka. Myślę, że gdzieś tam z góry trzyma za nas kciuki, śmieje się z naszych dowcipów i martwi naszymi kłopotami. Pamiętajmy o Nim bo to rzadki egzemplarz nie tylko harley'owca, ale i człowieka.

Rafał Dmochowski

HONOROWY CZŁONEK KLUBU

Marka poznałem kilka lat temu na zlocie w Brnie. Była tam grupa ludzi z Polski trzymająca się razem, z racji tego, że na zlotach zagranicznych wszyscy rodacy są ze sobą zaprzyjaźnieni. Tak też było i na tym zlocie. Marek jest człowiekiem, który chyba w każdym towarzystwie umie się bawić i to dobrze. Zaraz zdobył sobie grono słuchaczy zainteresowanych jego przeżyciami motocyklowymi, przerywanymi coraz to nowymi dowcipami. Od samego początku zdobywa zaufanie bezpośrednim zachowaniem i nazywaniem rzeczy po imieniu. Ja również go polubiłem. Od tamtego czasu Marek był kilka razy moim gościem w domu, spotykamy się dosyć często na zlotach harley'owskich. Po dłuższej znajomości zaproponowałem Markowi przyjazd na naszą imprezę klubową „Bieszczady”, która miała miejsce w czerwcu. Na początku spotkaliśmy się w Lesku, skąd ruszyliśmy do Odrzykon, a później dalej. Byłem pełen obaw, jak przyjmą go moi koledzy z klubu Oldtimer. Człowiek, który jeździ nowym Harleyem jest facetem spoza środowiska starych motocykli.

Moje obawy były na szczęście przedwczesne. Marek oczywiście zdobył aprobatę klubowiczów będących na rajdzie. Był zresztą bardzo pomocny na trasie.

Byłem zadowolony, że sprawdził się jako dobry kolega, na którego można zawsze liczyć.

Marek jeździł różnymi motocyklami. Należały do nich: WL-ka, Sporster, japończyki. Obecnie jeździ na HD-Roud-King. Piękno tego olbrzymiego Harley'a z kufkami w niczym nie zakłóca sylwetka Marka, który wagą ponad 100 kg pasuje do tego motocykla jak ulał. Wydaje mi się, że odnalazł swój wymarzony motocykl, który niech mu służy jak najdłużej.

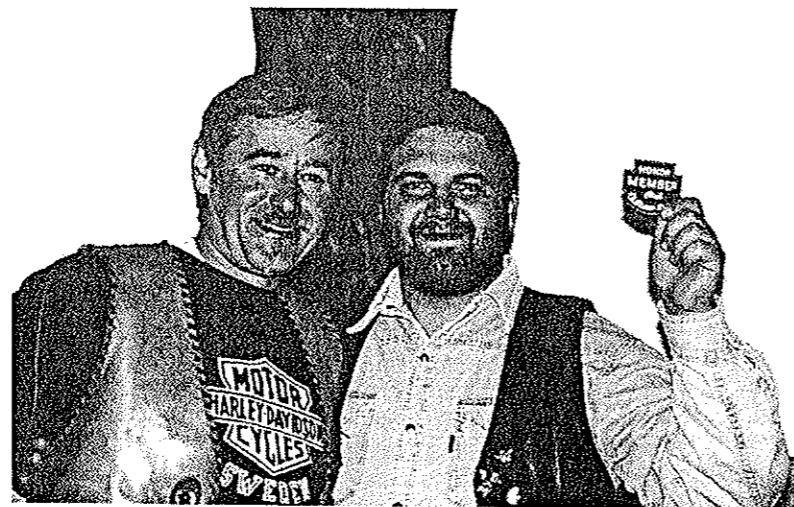
Przeprowadziłem z Markiem kilka rozmów na tematy związane z ruchem motocyklowym w Polsce, ale jedna sekwencja utkwiła mi w pamięci. Temat dotyczy naszego logo umieszczanego na motocyklach. Marek mówił o

innych klubach i atmosferach tam panujących, po czym przyznał mi rację mówiąc, że noszenie naszywek klubu powinno być dla wszystkich dużym wyróżnieniem, a jeżeli ktoś nie chce nosić znaku klubu, to znaczy, że wstydy się przynależności do nas. Ci, którzy są w klubie, są nobilitowani do jego reprezentowania na wszelkiego typu imprezach i spotkaniach motocyklowych.

Następnym wspólnym wyjazdem organizowanym przez klub były po prostu Bieszczady jesienią. Po raz drugi do wspólnej podróży po drogach Bieszczad zaprosiłem Marka. Teraz już wiedziałem, że na pewno przyjedzie, a chłopaki nie będą mieli nic przeciwko temu, aby jeździł razem z nami. Zresztą już wyjeżdżając z domu co poniektórzy pytali się, czy będzie Marek – po odpowiedzi „tak” na ich twarzach rysował się uśmiech zadowolenia.

Z Markiem mieliśmy się spotkać w miejscu drugiego noclegu, w schronisku w Woli Michowej. Odpoczywając po długiej i męczącej podróży w przydrożnym barze, popijając piwo, humory nam dopisywały. Cudowne widoki gór, zachodzące słońce i cisza, której nie przerywał żaden przejeżdżający samochód. Wymarzone miejsce na postój i odpoczynek. Tylko my, nasze motocykle i przyroda. Przez chwilę zamyśliłem się nad tym wszystkim i pomyślałem sobie, jak to świetnie, że właśnie jesienią przyjechaliśmy tu motocyklami. Upojną ciszę zakłócił dobiegający gdzieś z oddali warkot silnika. Wszyscy wsłuchując się w jego odgłos przestali szeptać. Ktoś po chwili głośno powiedział „To Harley”. Ten odgłos jest tak charakterystyczny, że pomyłki nie mogło być. Rzeczywiście po kilku minutach ujrzeliśmy sylwetkę faceta na Harleyu. Już wiedziałem, że to Marek. Znowu nie zawiódł i choć większość trasy pokonuje sam, bez względu na pogodę i zmęczenie, zawsze można na niego liczyć. Po przywitaniu w barze znowu było słychać brzęk kufli z piwem.

Może ktoś z Was pamięta okładkę któregoś z pism motocyklowych, na której facet w kurtce przypominającej flagę amerykańską wykonuje stójkę jadąc na Sporsterze. To właśnie był Marek. Wspomniałem mu o tym, siedząc



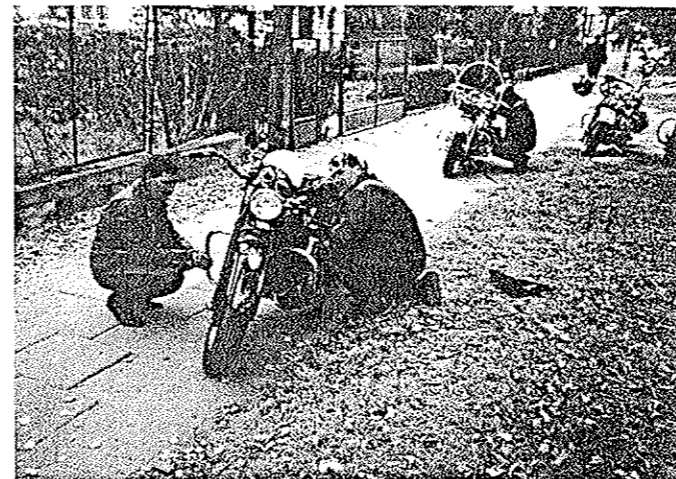
przy piwie, słowami, że kiedyś był „całkiem sprawnym motocyklistą, ale teraz to tego nie robi”. Długo nie trzeba było czekać i ku zdziwieniu wszystkich, nasz kolega dał długi pokaz fantastycznych stójk wykonanych na dużo większym Harley'u. Jednak umiejętności jazdy na motocyklu nie zapominają się tak szybko, a duża masa wcale nie przeszkadza w wykonywaniu cyrkowych ewolucji. Brawa za odwagę i takie umiejętności. Po tym pokazie i komentarzach, towarzystwo przeniosło się do schroniska na przygotowaną biesiadę lemńską.

Podczas tego wieczoru wręczyliśmy Markowi odznakę Honorowego Członka Klubu. Widziałem zaskoczenie i wzruszenie w oczach Marka. Pomysł mój został wcześniej skonsultowany i zaaprobowany przez członków klubu, którzy byli na rajdzie. Wszyscy byli „za”. W ten sposób klub nasz akceptuje osobę Marka Treli na wszystkich imprezach klubowych, zebraniach i zlotach. Marek otrzymuje przywileje związane z członkostwem honorowym, nie płacąc składek członkowskich. Marek nie musi posiadać starego Harley'a i nie musi przyjeżdżać na zebrania klubu. Obowiązują go niższe przyjazdy na zloty klubowe takie same, jak członków klubu. Jego obowiązkiem jest godne reprezentowanie naszego klubu oraz noszenie odznaki „Honor Member”.

Dziękuję Ci Marku za Twoją postawę i myślę, że przyjaźń z naszym klubem będzie trwała wiecznie. **Przyjmij gratulacje od nas wszystkich – Krzysiek Pedryc.**

BIESZCZADY '99

Nie pierwszy już raz przekonałem się, że najlepsze chwile spędzone na motocyklu są zawsze wynikiem splotu kilku czynników. Pierwszy to motocykle – znacie coś ciekawszego jak amerykańskie klasyki? Drugi to właściciele motocykli – tym razem podróżowaliśmy w ścisłej grupie klubu Oldtimer. Trzecim jest miejsce rajdu – Bieszczady dookoła. Czwarty nie najważniejszy – pogoda przypominała środek lata a nie koniec września.



Rajd zaplanowaliśmy w czerwcu podczas imprezy zorganizowanej w Sanoku przez lokalny klub. Pomijając sam zlot specyfika tych terenów urzeka. Wydają się być stworzone dla motocykli. Po tamtym rajdzie został niedosyt, który zaspokoić można było jedynie wrześniową powtórką.

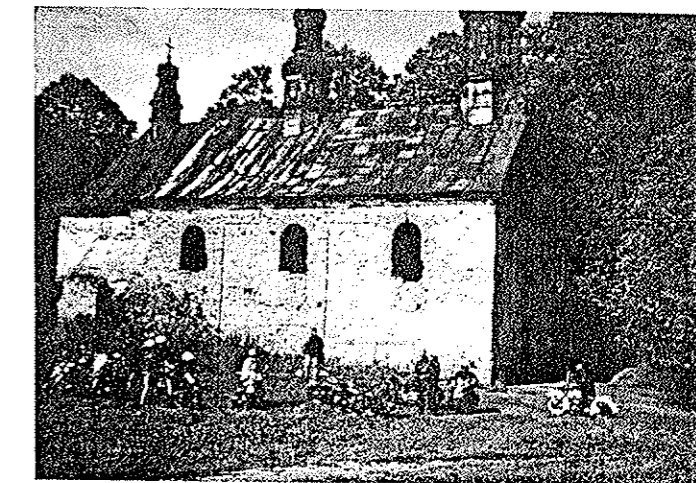
Ciężko było doczekać się na te dni, ale w końcu nadeszły. Wyjazd z Warszawy w czwartek rano i przyjazd wieczorem do Odrzykon – bazy imprezy – przebiegły „jak po sznurku”, bez awarii i niespodziewanych przygód. Stąd w piątek wyruszyliśmy w tereny zwane po wojnie dzikim wschodem, a w ostatnich kilkunastu latach jeszcze bardziej wyludnione i zaniedbane gospodarstwo. Przez prawie czterysta kilometrów górskich dróg towarzyszył nam widok lesistych wzgórz i bezludnych pustkowi – egzotycznych już w tej części Europy. Nawet ruiny pegeerów i tysiące hektarów zdziczałych pól mają tu pozytywną wymowę. Przyroda upomniała się o swoje i skrupulatnie wykorzystuje sytuację ekonomiczną Bieszczadów.

Podróż przerywaliśmy na krótkie odpoczynki w ciekawszych miejscach, do których należały zabytki kultury, przyrodnicze atrakcje

rozrzucone wzdłuż wijącej się, ekscytującej drogi.

Piątkowa podróż zakończyła się przed schroniskiem (byłym więzieniem) w Woli Michowej. Atmosfera wieczoru też utkwiła w pamięci. Jak miała nie utkwić, gdy nad nami góry, za oknem szumiąca rzeka, na stole lemńskie biesiada, a obok opowiadający kawały Marek Trela. Jego stała obecność na imprezach Oldtimera zaowocowała przy tej kolacji nadaniem mu honorowego członkostwa klubu.

Sobotni poranek, słoneczny i ciepły. Znowu w drogę przez Cisnę, Kalenicę, Ustrzyki Górne do Wołosatego. U stóp Tarnicy chwila odpoczynku w najbardziej na południowy wschód wysuniętym zakątku Polski. I dalej przez Czarną, wzdłuż Zalewu Solińskiego, przez Komańczę, Daliową, Rymanów do Odrzykon. Stąd, w niedzielę, już tylko powrotna droga do Warszawy. Kilka dni później wciąż jeszcze w myślach jechałem motocyklem.



Puste drogi, na ogół dobrej jakości, sprawiają, że podróżowanie ma w tym rejonie Polski niepowtarzalny charakter. Pomimo niezliczonych zakrętów, serpentyn, ostrych zjazdów i mozolnych wspinaczek nie opuściło nas ani na chwilę poczucie bezpieczeństwa. Tak można czuć się tylko na drogach zachodniej Europy, gdzie inni użytkownicy dróg nie stanowią zagrożenia dla motocyklistów.

Wszystko razem złożyło się na wyjątkowy, niezapomniany rajd. Potwierdziło się, że receptą na udaną imprezę jest ograniczona liczba uczestników, odpowiednie motocykle i odpowiednie miejsce. Dobrze, że jest klub Oldtimer, że stare harley'e nigdy nie będą nowe, old Indians will never die i jeśli Opatrzność pozwoli, to przeżyjemy to wszystko kiedyś raz jeszcze.

Wspominał Erwin Gorczyca

KROPKA NAD „I”

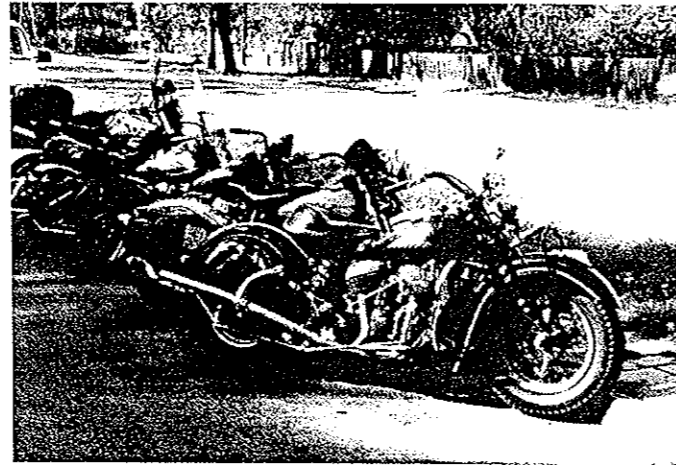
Powracając do wspomnień Erwina o rajdzie bieszczadzkiem chciałbym przez chwilę nawiązać do tego tematu i dodać kilka swoich refleksji. Jak najbardziej zgadzam się z Erwinem, że najwspanialszą imprezą motocyklową tego roku był wspólny wyjazd w Bieszczady. Rajd ten ma dwa aspekty.

Pierwszy, to niepowtarzalne wrażenia widokowe oraz pogoda. Drugi aspekt, to towarzysztwo i zawiązujące się przyjaźnie, wzajemne zrozumienie, jakie nam przez całą drogę towarzyszyło. Jesteśmy młodym klubem i tylko wspólne wyjazdy mogą nas bardziej połączyć. Był to nasz drugi wyjazd gdzieś dalej od domu. W czasie takiej wyprawy możemy doskonale poznać swoje charaktery, wytrzymałość oraz współzycie w kolektynie. Największy test techniczny przechodzą motocykle – w trakcie podróży wychodzą różne niedociągnięcia.

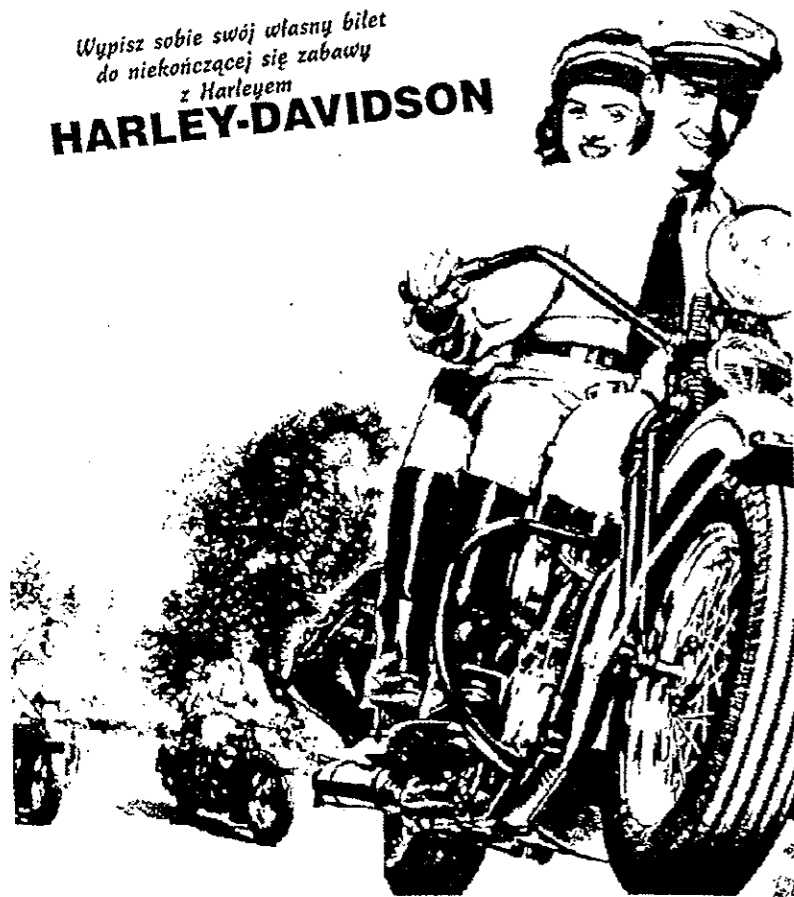
W naszej grupie byli tacy, którzy zrobili już na dwóch kółkach dziesiątki tysięcy kilometrów i tacy, dla których ta jazda była pierwszą trasą dalej od domu. Był to dla nich prawdziwy chrzest, który zdali na piątkę. Pokazaliśmy, jak należy jeździć w grupie i być zdyscyplinowanym na drodze.

Przyznam się teraz, że było to moim z góry zaplanowanym zamiarem, aby Ci ludzie pokonali ten pierwszy tysiąc na kółkach swojego motocykla, a tym samym stali się pełnowartościowymi harleyowcami. Trudy podróży dały im na pewno w kość, a Bóg jedyny wie co w duszy myśleli wtedy o mnie. Teraz mogę wszystkim pogratulować i podziękować za wspaniałą wycieczkę, którą razem przeżyliśmy. Oby takich wypraw było jak najwięcej na pięknych starych Harleyach i Indianach, w doborowym towarzystwie kolegów z klubu Oldtimer!

Wspominał Krzysiek Pedryc



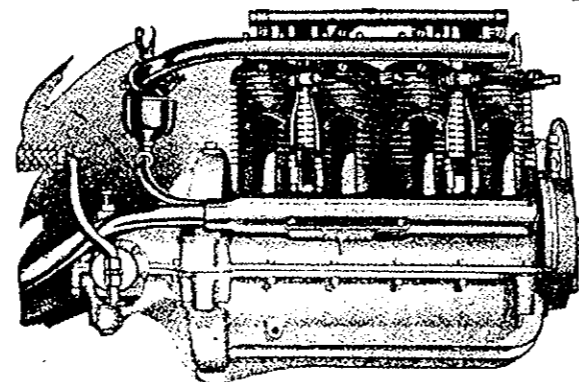
Wypisz sobie swój własny bilet do niekończącej się zabawy z Harleyem
HARLEY-DAVIDSON



HENDERSON

Doskonała zdolność konstruktorska Hendersona umożliwiła bez trudności na pobicie kolejnego rekordu przez Roya Artleya w przejeździe motocyklem marki Henderson z San Francisco do Los Angeles

HENDERSON MOTORCYCLE CO., Detroit



ZŁOT W GRZYMKU – CZYLI PIERWSZE KOTY ZA PŁOTY.

Co wypada zrobić po pierwsze dla klubu motocyklowego, który zaczyna swoją służbę dla miłośników staroci na dwóch kołach? W Wojsku taki świeżak nazywa się „kot”. Po pierwsze i najważniejsze wypada i należy zorganizować pierwsze inauguracyjne spotkanie (chrzest) na motocyklach. Najlepiej gdzieś w terenie położonym w optymalnym dla wszystkich klubowiczów miejscu – w tym wypadku w centralnej Polsce. Po dyskusjach, ustaleniach, sprawdzeniu topografii wybór padł na Grzymek. A gdzie to jest? Ci co byli, wiedzą wszystko, a tych co nie byli – i pewnie żałują, oj, żałujcie – informujemy, że było to niedaleko Janek, koło Warszawy.

Ośrodek wypoczynkowy położony jest w lesie, na uboczu, daleko od głównej szosy – czyli bezpiecznie. Następnym etapem organizacyjnym to ustalenie terminu, ceny, warunków itp. Po wielu konsultacjach i dyskusjach wyłonił się termin – pierwsze dni maja – pamiętajmy, że był to drugi weekend.

Uff! Teren już jest, kwatery są, a kierownictwo i ochrona ośrodka patrzą na nas życzliwym okiem – jest dobrze.

Dusza jest już zaspokojona, teraz trzeba pomyśleć o ciele i przyszłych atrakcjach – zabawach, konkursach, nagrodach. Te sprawy też zostały załatwione, doszły jeszcze nagłośnienie i muzyka. No i najważniejsze – mieć przepiękną pogodę.

Przygotowania trwały do ostatniej chwili. Zaczęło się – przyczepa campingowa to biuro, kasa, punkt kontaktowy, apteczka, punkt kontrolny wstępu itp. Tutaj można było kupić znaczki firmowe koszulki, uzyskać potrzebne informacje o noclegach, posiłkach, przewidywanych atrakcjach. Na placu stały też grill, barki z piwem i innymi napojami. Na przyczepie traktora usytuowała się kapela i sprzęt grający. Powoli zaczęli się zjeżdżać pierwsi goście, pierwsze wspaniałe HD, Sokół 1000 i inne. Każdy witany brawami i uśmiechem. Przewijają się rejestracje z całej Polski. Rozmowy, dyskusje i atmosfera zlotu trwają do późnych godzin nocnych. Wszyscy czekają z dreszczykiem na następny dzień.

Rano śniadanie, małe naprawy, przeglądy, kosmetyka maszyn i zbiórka – będzie parada i to w asyście policji. Jedziemy do Radziejowic zwiedzać przepiękny zespół pałacowo – parkowy (gdzie – notabene – Kręconą była pierwsza, jeszcze przedwojenna filmowa adaptacja „Pana Tadeusza”).

Na razie można odpukać – pogoda piękna, wszyscy uczestnicy zlotu już się dokładnie poznali. Po tem odwrót i przyjazd do ośrodka, gdzie w międzyczasie zainstalowali swoje straganiki producenci różnych drobiazgów i bibelotów o tematyce motocyklowej (breloczki, chusty, znaczki, nalepki itp.). Oczywiście nie obyło się bez turniejów i pojedynków właścicieli HD. Były zawody między innymi na najwolniejszą jazdę bez podpórki, pary mogły wziąć udział w zjadaniu parówek wiszących na sznurkach w poprzek trasy przejazdu – wbrew pozorom bardzo trudna konkurencja! Została zresztą zarejestrowana i emitowana w Kurierze Warszawskim (WOT).

Po wręczeniu nagród i kolacji rozpalono ognisko, przy którym bawiliśmy się do świtu. Ostatni dzień to powolny odwrót, a niektórzy mieli do domu kilkaset kilo-

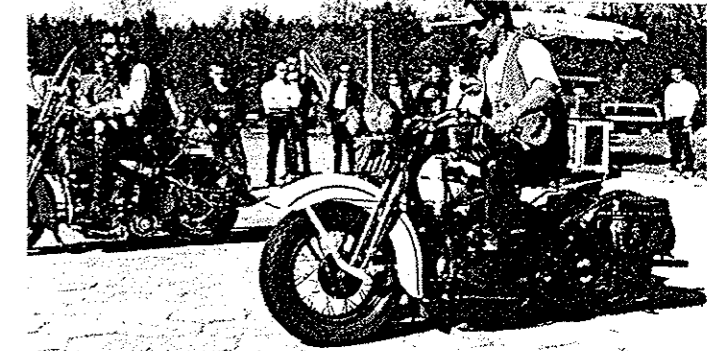
metrów. Czas płynie nieubłaganie, ale był to przecież dopiero początek sezonu motocyklowego, inne imprezy i

NAGRODY

1. Wolna jazda	Zbyszek Godlewski,
2. Sprawność	Radek Łoziński,
3. Konkurs z parówką	Dorota Zajda,
4. Nagroda za najstarszy motocykl	Krzysztof Mazur,
5. Za najciekawszy motocykl nowoczesny	Wojtek Piotrowicz
6. Za najdłuższą trasę	Piotr Gerber
7. Za najliczniejszy klub na zlocie	Bikers Cavalery
8. Za najmłodszego uczestnika zlotu	Ola Trela
9. Za najkrótszą trasę	Mirek Witkowski

złoty dopiero mają się zacząć. Oby były tak udane, spokojne i bezpieczne jak ta nasza pierwsza impreza.

Do zobaczenia P.G.



FALSZYWY STEREOTYP

Była piękna letnia pogoda, postanowiłam więc z przyjaciółką wykorzystać tak sprzyjającą majową aurę dla przypomnienia miejsc, jakie przed laty zwiedzałyśmy wspólnie. Celem naszej eskapady były Radziejowice – liczyłyśmy (nie ukrywam) na znakomity obiad z pałacowej kuchni. Jechałyśmy więc niespiesznie, oglądając po drodze, tak dobrze nam znane z młodości pejzaże, dziś już całkowicie zmienione. Dojeżdżaliśmy właśnie do wsi Grzymek, gdy do zatrzymania skłoniła nas całkowicie nieprzewidziana okoliczność. Otóż na drodze pojawiła się kawałkada kilkudziesięciu, niezwykle pojazdów. Zatrzymaliśmy się nie tylko my, ale również i samochody, których kierowcy uznali zapewne, iż warto popatrzeć na tę defiladę. Od nich dowiedzieliśmy się, że to harley'e – kultowe dla wielu motocyklistów i że ich właściciele tworzą kluby miłośników owych maszyn, że moda na mozolne i dość kosztowne odtwarzanie konstrukcji wymaga poszukiwania i kupowania (i to nie tanio) starych części, aby z tego złomu, po starannym złożeniu i niezbędnym makijażu uzyskać obiekty budzące zazdrość licznych fanów takich pojazdów.

O nieco snobistycznych modach automobilistów na „garbusy” lub (w Niemczech) trabanty słyszałyśmy, natomiast harley'owców oglądanych dotąd w telewizji kojarzyłam raczej z młodzieżowym chuligaństwem. Zaskoczyło więc nas, iż na motorach harley'owcy tak pięknie się prezentują w uformowanym szyku.

Sporo było młodzieży, ale większość stanowił raczej panowie w wieku średnim, tak powstał mój obraz całkowicie odmienny od stereotypów wyobrażeń o harley'owcach. To właśnie skłoniło mnie do napisania tego co wyżej.

A.P.