

STOP!

Nie zapominaj o sprężynach!

wraz z amortyzatorami odpowiadają
za **bezpieczeństwo** i komfort jazdy!

>> dowiedz się więcej na: www.kyb-europe.com

Autonaprawa

www.e-autonaprawa.pl

Adres redakcji:

ul. Parkowa 25
51-616 Wrocław
tel. 71 715 77 95
faks 71 348 81 50
autonaprawa@technotransfer.pl
www.technotransfer.pl

Numer rachunku bankowego:
03 1140 2004 0000 3102 5467 9483

Redaktor naczelny:

Marian Kozłowski
m.kozlowski@technotransfer.pl

Sekretarz redakcji:

Bogusława Krzczanowicz
b.krzczanowicz@technotransfer.pl

Serwis e-autonaprawa.pl:

Adam Rudziński
a.rudzinski@technotransfer.pl

Stali współpracownicy:

Jacek Jabłoński, Andrzej Kowalewski,
Hubert Kwarta, Zenon Majkut,
Ewa Rozpędowska, Leszek A. Stricker,
Tomasz Szulc, KrzaQ

Marketing i reklama:

Małgorzata Salamaga-Borysenko
tel. 71 733 67 56
m.salamaga@technotransfer.pl
Przemysław Krzczanowicz
tel. 71 715 77 96
p.krzczanowicz@technotransfer.pl

Prenumerata:

tel. 71 715 77 95
prenumerata@technotransfer.pl

Opracowanie graficzne i skład:

Taurus CD
tel. 71 715 77 98

Wydawca:

Wydawnictwo Technotransfer

Druk i oprawa:

Delta Wrocław

Wszelkie prawa zastrzeżone. Przedruk materiałów wyłącznie za zgodą redakcji. Materiałów niezamówionych redakcja nie zwraca. Zastrzegamy sobie prawo do skrótów i redakcyjnego opracowania tekstów przyjętych do druku. Redakcja nie bierze odpowiedzialności za treść reklam i ogłoszeń.

Zdjęcia na okładce:
motex.bg, Beru



Indian

Było to mniej więcej w połowie lat pięćdziesiątych zeszłego stulecia. Wtedy to my, chłopcy z młodszych klas podstawówki, biegaliśmy między lekcjami na wielki, utwardzony żwirem plac sąsiadujący ze szkolnym boiskiem, gdzie często działo się coś ciekawego. Zbiorowe przeglądy rejestracyjne motocykli odbywały się tam, co prawda, tylko raz do roku, lecz gromadziły wielką obfitość przedwojennych, dziwacznych niekiedy konstrukcji. Znacznie częściej, bo prawie zawsze przy znośnej pogodzie, ćwiczyli kręcenie ósemek uczestnicy motocyklowych kursów organizowanych przez Ligę Przyjaciół Żołnierza albo odbywały się mozolne próby uruchamiania ciężarówek ZIS 5 remontowanych w pobliskim warsztacie PKS.

Pewnego razu na motocyklowych ćwiczeniach obok pospolitych, matowo-czarnych SHL-ek pojawiła się nowiutka WFM-ka, widziana przez nas wcześniej jedynie na czarno-białej Kronice Filmowej, a tu miała błyszczący, błękitny lakier, podwójną kanapę z beżowej skóry i chromowane obręcze kół. Otoczyliśmy ją ciasnym kręgiem i próbowaliśmy odgadnąć z tak atrakcyjnego wyglądu jakieś imponujące walory techniczne.

Zachwyty tych nie podzielał Władek, którego zdaniem nasze naiwne zachwyty dają się jedynie wytłumaczyć faktem, że nie widzieliśmy amerykańskiego motocykla o nazwie Indian. Przyjechał nim kilka dni wcześniej do naszego miasteczka jakiś Polak prosto z Ameryki. Zatrzymał się przed magistratem i zaraz zrobiło się zbiegowisko, więc zrobił dla gapiów prezentację swej maszyny, ustawiając ją w startowej pozycji na przelotowej, prostej jak strzelił szosie. „Popatrzenie na mnie – zawołaj – jestem?”. Po uzyskaniu potwierdzenia wystartował i po chwili zniknął w oddali, skąd dobiegł jego okrzyk: „A teraz mnie nie ma!”. Po chwili znów się pojawił, by zameldować swój równie szybki powrót, a cały czas w trakcie jazdy trzymał nogi na kierownicy...

Po przemyśleniu i przedyskutowaniu uznaliśmy opowieść Władka za całkowicie bzdurną. Jak bowiem można informować o swej nieobecności z tak dalekiego dystansu? Jak ścisnąć dźwignię sprzęgła i dokręcać rączkę gazu, trzymając nogi w miejscach przeznaczonych na dłonie? Poza tym wiedzieliśmy, choćby z kinowych poranków, że w Ameryce było i jest wielu Indian, lecz nikt nie słyszał, by któryś z nich stał się motocyklem.

Od tamtych czasów bardzo zmieniła się krajowa i światowa motoryzacja. Wciąż jednak nie brakuje rzekomych ekspertów, opowiadających na jej temat niesamowite brednie, chociaż ogromna większość z nas posiada prawa jazdy i jakieś własne doświadczenia za kierownicami samochodów lub motocykli. Każdy wspomniany w mediach tragiczny wypadek drogowy wyzwała natychmiast falę nedorzecznych komentarzy i nieracjonalnych teorii.

Czasem trudno wręcz dociec, skąd się one biorą. Do dziś nie wiadomo, skąd wytrzymał Władek tego swojego Indian. Teraz przynajmniej jest pewne, iż kiedyś faktycznie istniały bardzo szybkie motocykle tej amerykańskiej marki, nieistniejącej od 1953 roku. Do nich należy dotychczas niepobity rekord prędkości (prawie 300 km/h) w klasie do 1000 ccm pojemności silnika.

Marian Kozłowski

Marian Kozłowski