

ROZWIĄZANIE PRO RODZINNE

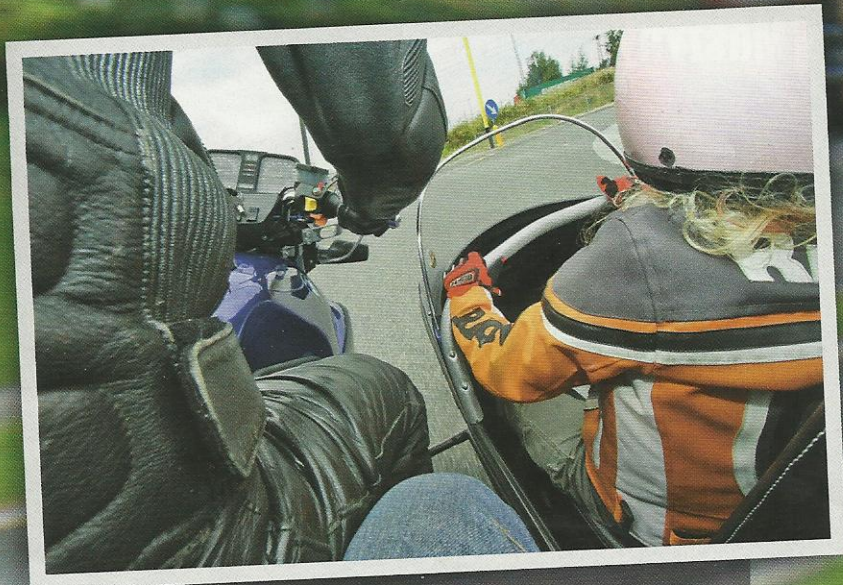
W dziewięćdziesięciu przypadkach na sto, jeśli nie więcej, fakt założenia rodziny oznacza dla nas rozbrat z motocyklem.

Ale tak być nie musi. Nie wierzycie?

No to posłuchajcie.

TEKST I ZDJĘCIA: LECH WANGIN





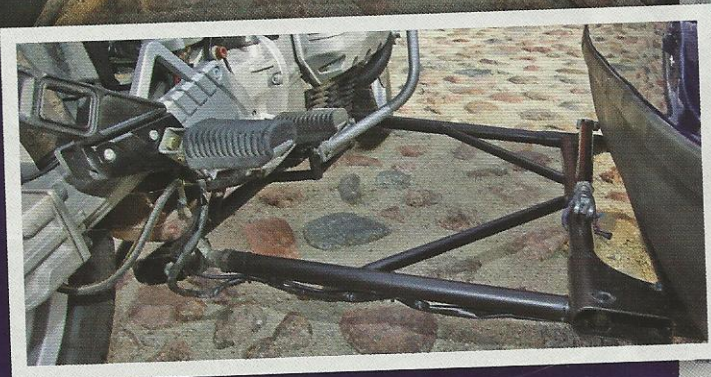
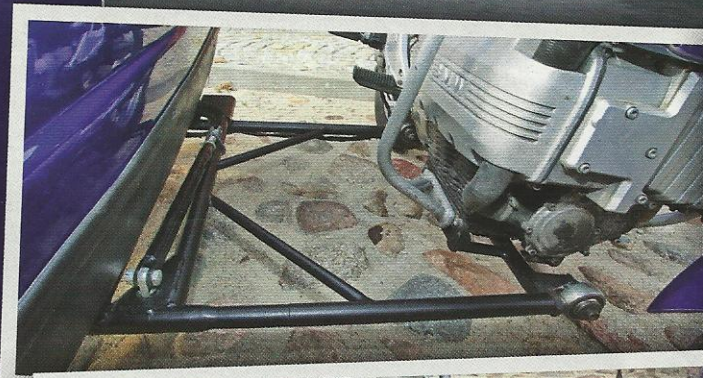
Marek Adamczewski z Łodzi należy do tych szczęśliwców, których żona podziela motocyklową pasję. Jeździli razem przez całe lata, przesiadając się po kolei na coraz nowsze i coraz lepsze sprzęty. W końcu w garażu stanęła „cegła”, czyli BMW K 100 z 1986 roku. Oboje bardzo przywiązali się do tego motocykla, a Marek stał się prawdziwym fanem jedynej w swoim rodzaju maszyny z leżącym czterosylindrowym silnikiem.

Pewnego dnia żona pokazała Markowi test ciężowy... Radość była oczywiście wielka, ale po chwili przysłyły refleksje. Rozstać się z motocyklem? Nie, to nie może się wydarzyć. Sidecar – to jest rozwiązanie – motocykl z koszem, jako pojazd rodzinny. Będziemy mogli jeździć nim we trójkę. No tak, ale co wybrać. Współczesne sidecary produkowane są w niewielkich seriach przez wyspecjalizowane firmy i ich cena może przypaść o palpitację serca. Może więc sprzedać BMW i przesiąść się na Urala albo Dniepra? Nie, to też żadne rozwiązanie. Ural może być dobry jako zajawka, hobby, ale nie jako pojazd codziennego użytku, który każdego ranka niezawodnie odpala i wozi swojego właściciela nie zaprzatając

mu głowy remontami. Poza tym Marek przyzwyczaił się już do dynamiki BMW i nie w smak mu była przesiadka na znacznie wolniejszy sprzęt. W takim razie pozostało jedyne rozsądne rozwiązanie – trzeba zbudować zaprzęg w oparciu o stojące w garażu BMW. Marek rozpoczął intensywne studia w Internecie w poszukiwaniu inspiracji, jak zbudować swój pojazd. Zdecydował się na zakup czeskiego wózka Velorex. Udało się taki wózek namierzyć, ale można go było zdobyć jedynie w komplecie ze stareńką Jawą. Tak też Marek zrobił. Ponieważ beemka miała już swoje lata, a czekała ją ciężka praca w roli holownika, trzeba było motocykl nieco stuningować. „Cegła” dostała nowe sprzęgło, w silniku wymieniono uszczelniacze zaworowe, łańcuch rozrządu z napinaczem i zawory. Tłoki dostały nowe pierścienie, alternator i rozrusznik nowe szczotki, a przy okazji odświeżenia jednostki napędowej wymianie uległy wszystkie simmerringi i uszczelki. Na tym nie koniec. Beemka dostała nowy widelec oraz koła wraz z tarczami hamulcowymi pochodzące od nowszego modelu K 1100 LT z 1995 roku. W międzyczasie stareńka Jawa znalazła nowego właściciela, a Ma-

rek zawiózł swoje BMW wraz z czeskim wózkiem uzbrojonym w koło od włoskiej „125” do fachowca specjalizującego się w przysposabianiu współczesnych motocykli do zaprzęgu. Wkrótce sidecar był gotowy i można go było odebrać.

No i przyszło wielkie rozczarowanie. Wrażenia z jazdy dalekie były od przyjemności. Świeżo upieczony „powoziciel” zaprzęgu jechał z duszą na ramieniu. Cały czas miał wrażenie, że jakaś niewidzialna siła tylko czeka, by wywrócić cały zestaw. Tak nie może być! To nie jest bezpieczne, nie mogę narażać rodziny, muszę coś z tym zrobić. W ten oto sposób Marek powrócił do zarzuconej wcześniej koncepcji budowy motocykla z wózkiem wahlwym, który umożliwia pochylanie motocykla w zakrętach zupełnie tak jak w jeździe solo. Po powrocie do domu Marek ponownie zaczął szukać w Internecie wiedzy na temat budowy takich egzotycznych zaprzęgów. Do pracy przy realizacji projektu zaprosił kumpla, który jest wykwalifikowanym spawaczem. Przebudowa zaprzęgu wymagała wydłużenia ramy wózka – zaprzęg musiał być poszerzony, by zrobić miejsce na pochylanie motocykla w prawych zakrętach tak, by ani maszyna ani jeździec nie kładli się na gondoli kosza. Poza tym, trzeba było przerobić sposób połączenia ramy wózka z pomocniczą ramą, która była przymocowana do karterów silnika. Sama rama pomocnicza również musiała zostać przekonstruowana tak, by przeguby łączące wózek z motocyklem były położone możliwie jak najbliżej pionowej osi symetrii hołownika. Prace przy budowie zaprzęgu



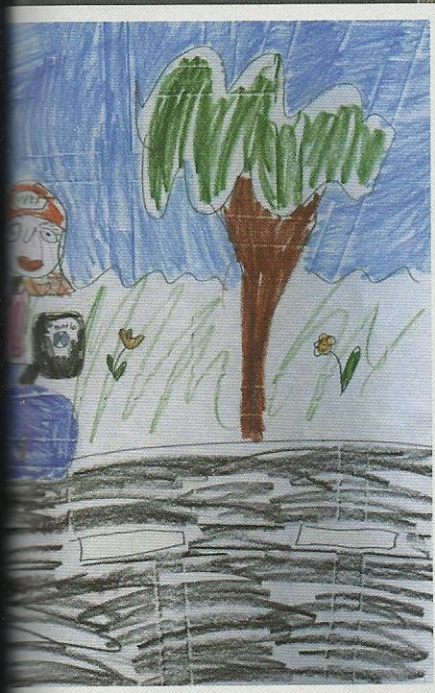
udało się zakończyć przed planowaną urlopową eskapadą. Na kilka dni przed wyjazdem Marek zdążył jeszcze „oblać prototyp”, dokonać koniecznych regulacji geometrii zaprzęgu, co jest możliwe dzięki temu, że końcówki cięgien wykorzystane jako przeguby, zamocowane są gwintowo i rodzina w pełnym składzie mogła wyruszyć na urlop.

W nowym wcieleniu „cegła” jest jeszcze większym pupilem rodziny niż wcześniej w wersji solo. Siedmioletnia Julcia na swój dziecięcy sposób również stała się fanką sidecarów, co możecie zobaczyć na jej autorskim rysunku.

Osobliwy zaprzęg doskonale sprawdził się w praktyce. Jazda nim jest o wiele łatwiejsza i przyjemniejsza

niż tradycyjnym sidecarem. Można szybciej pokonywać zakręty, na całą konstrukcję działają znacznie mniejsze siły, a kiedy motocyklem ma jechać tylko jedna osoba, wózek można w kilka minut odczepić i zostawić w garażu.

Przygoda z sidecarem wiele Marka nauczyła. Teraz wykorzystuje swą wiedzę pomagając innym w roz-



wiązaniu motocyklowo-rodzinnego problemu. Założył stronę www.sidecars.pl i wyspecjalizował się w łączeniu motocykli BMW z wózkiem wahliwym. Jeden z kolejnych projektów już jeździ, natomiast jego własny zaprzęg w ciągu zimy doczekał się nowej większej i wygodniejszej gondoli.

