

# SIDECAR Z POŁĄCZ



Większość naszych motocyklowych życiorysów zaczyna się mniej więcej tak: „Motocyklami jeździłem od najmłodszych lat, ale później żona, dzieci... Teraz, po dwudziestu latach, wróciłem do dawnej pasji”. Niniejszym tekstem chciałbym zaproponować rozwiązanie, które pozwoli Wam skonstruować wstęp do swojego motocyklowego CV w nieco bardziej optymistycznym tonie.



# ENIEM WAHLIWYM



**P**rzeważającą częścią z nas motocykl z koszem kojarzy się wyłącznie z weteranem, do tego najczęściej adoptowanym zza wschodniej granicy. Trudno się dziwić. Współczesne motocykle sprzężone z gondolą to rzadki widok. Na taki stan rzeczy składa się wiele czynników – również koszty finansowe. Kosz wahlivy szwajcarskiej firmy ARMEC to wydatek około 7000€, a zaprzęgi sztywne potrafią być droższe nawet dwa razy.

Jednak poza ceną istnieje jeszcze jeden, istotny aspekt – mentalność motocyklistów oraz sposób postrzegania zaprzęgów.

Mój pierwszy kontakt z motocyklowym zaprzęgiem związany jest z zakupem oryginalnego Junaka M-10, wyposażonego w wózek boczny typu SUM. Pojazd nabyłem od kolegi z osiedla. Gość stał się posiadaczem nowiutkiej MZ ETZ, a w konsekwencji ja dostąpiłem zaszczytu zmagania z Junakiem. Można by stwierdzić, że właśnie zaczęła się moja przygoda z zaprzęgami, ale byłoby to poważne nadużycie. Pozostawmy przy wersji, że był to niewinny, acz kosztowny incydent.

Oczywiście wózek został niezwłocznie odłączony od „ciągnika” i przehandlowany za miejsce do parkowania motocykla. W zasadzie w tym miejscu kończy się mój pierwszy romans z sidecarem.

Mam kilku przyjaciół, którzy zapalali miłością do motocykli z koszem. Jeden każdej jesieni katuje na bieszczadzkich bezdrożach swojego Urala. Bez większych problemów pokonuje trasy, które wolą omijać nawet KTM-y. Drugi, w boksie sąsiadującym z moim garażem, pieści swoją M72. Właściwie to grzebie w niej bezustannie, przebąkując pod nosem, że musi wreszcie kupić „japońca”, bo już dość ma tej sowieckiej strychniny... Są jak stare, dobre małżeństwo, mają siebie już dość, ale żyć bez siebie nie mogą.

Do poważniejszych rozważań nad ewentualnością zakupu sidecara sprowokowało mnie samo życie. Kiedyś żona pokazała mi test ciążowy, taki z dwoma czerwonymi kreskami. Niebawem urodziła się córeczka Julianna. Wcześniej każdy pogodny weekend spędzaliśmy w siodle naszej „cegly”, włączając się po Polsce i okolicach. Jedynym praktycznym wyjściem, pozwalającym uratować



nasze motocyklowe życie, był zakup pojazdu z wózkiem bocznym. Moja żona, Kasia, bez problemów dała się przekonać do pomysłu – zresztą sama również nie zamierzała odwieszać swojego kasku na przysłowiowy kolek. W efekcie nabyłem stareńką Jawę z wózkiem Velorex, a pewien człowiek spał na sztywno moją BM-kę z czeską gondolą. Fatalny mezalians... Mówiąc wprost: porażka! Po latach jazdy solówką, za nic nie umiałem odnaleźć się w roli kierowcy zaprzęgu. To właśnie wtedy zainteresowałem się wahliwym mocowaniem kosza. Głównym atutem połączenia wahliwego jest technika jazdy – praktycznie taka sama jak motocyklem solowym. Zmodyfikowałem ramę zasadniczą, zbudowałem też ramę wspomagającą, mocowaną pod silnikiem, do której za pomocą tzw. końcówek-cięgien, mocowana jest rama kosza. Z montażem wszystkiego do kupy wyrobiłem się zaledwie kilka dni przed wakacyjnym wypadem na Mazury. Pierwszy wyjazd i na otwarcie trasa o dystansie czterystu kilometrów. Córkę miała wtedy pięć latek. Od tej pory każde wakacje i wszystkie weekendy spędzaliśmy w siodle. Julianka szybko zaczęła zdradzać poważne objawy zainfekowania wirusem motocyklowym, w najmniejszym stopniu nie trzeba było namawiać jej do wspólnych wyjazdów. W kolejne wakacje przejeździliśmy Bieszczady. To właśnie na bieszczadzkich serpentynach w pełni doceniłem zalety mocowania wahliwego, ze szczególnym wskazaniem na możliwość skłaniania się w zakrętach. Jeżeli mam być szczery, to muszę przyznać, że wszyscy znani mi motocykliści, którzy mieli okazję wypróbować połączenie wahliwe, byli zachwyceni możliwościami, jakie daje takie rozwiązanie. Waleory użytkowe klasycznego zaprzęgu połączono ze swobodą – i zrozumiałą radością – pokonywania winkli, górskich serpentyn czy nawet zwykłego zakrętu. Ponad-

to, miny kierowców na rondzie – bezcenne!

Mówiąc poważnie, największą korzyścią wahadła jest bezspornie fakt, że nie musimy zmieniać nawyków i techniki jazdy motocyklem. Zasada przeciwskrętu działa tutaj identycznie, jak w przypadku solówki. Ponadto, zdecydowanie skuteczniej działa tylny hamulec, w efekcie chętniej go używamy. Jeżeli przyjdzie nam ochota na powrót do wersji solowej, odczepienie kosza trwa tyle samo czasu, ile odkręcenie dwóch nakrętek M10 i odłączenie gniazda elektrycznego, zasilającego oświetlenie gondoli.

Skupmy się jednak na kwestiach naprawdę ważnych. Obciążenie ramy w przypadku połączeń wahliwych jest wręcz znikome w porównaniu do połączeń sztywnych. Nie ma tu konieczności wzmacniania główki ramy. Przy połączeniach sztywnych, w trakcie pokonywania zakrętów, siła odśrodkowa „próbuje” pochylić motocykl na zewnętrzną łuku. Wózek działa wtedy niczym podpora. Naprężenia, powstające podczas manewrów skrętu, mogą powodować zmiany w geometrii ramy. Niezwykle istotnym jest, aby takie połączenia wykonywać wyłącznie w wyspecjalizowanych warsztatach.

Kolejny temat to zawieszenie. W motocyklach szybkich oraz ciężkich, zamienia się przednie zawieszenie teleskopowe na wahacz. Dzięki temu zmienia się odległość pomiędzy punktem styku opony z nawierzchnią, a punktem „styku” osi główki ramy z podłożem. Daje to efekt podobny do zastosowania wspomagania układu kierowniczego w samochodzie. Znacznie podnosi komfort prowadzenia zaprzęgu, poprawia również walory trakcyjne. Niestety, takie zabiegi bywają dość kosztowne, poza tym eliminują opcję powrotu do wersji solowej. Zastosowanie połączenia wahliwego uwalnia od podobnych dylematów (oraz niepotrzebnych kosztów).

Podczas mojego sidecarowego nowicjatu, poznałem wszystkie minusy gondoli Velorexa. Brak solidnej osłony przed deszczem, maleńki bagażnik, kiepski amortyzator – zbyt twardy dla rozwiązań wahliwych, poza tym estetyka. Nie trudno wywnioskować, że rychło pomyślałem o zbudowaniu nowego kosza – zarówno ramy jak i gondoli. Wraz z moim przyjacielem Jackiem, zabrał się za prace projektowe i wstępne montaż. Priorytetowym założeniem było zbudowanie kosza, pozwalającego możliwie najbardziej efektywnie realizować pasje turystyczne. Wykonanie przyczepki, która pozwoli na wygodną podróż całej rodziny, pomieści wszystkie bagaże oraz sprzęt biwakowy. Od pomysłu do wykonania pierwszego egzemplarza upłynęło sześć miesięcy. W pierwszych dniach sierpnia nasza pocziwa „ceglą” została zespolona z nowiutkim koszem... Zaprzęg przetestowaliśmy podczas wakacyjnego wyjazdu do Rumunii. Z dystansu trzech tysięcy kilometrów mogę stwierdzić, że nowa konstrukcja w stu procentach spełniła wszystkie nasze oczekiwania.

Pozwolę sobie w tym miejscu na nieskromny wtręt. Nasze dzieło wzbudzało wśród napotkanych bikersów powszechne zainteresowanie i spotykało się z niezwykle ciepłym przyjęciem, szczególnie kiedy obserwatorzy dowiadywali się, że mają do czynienia z produktem „hand made”, okupionym niezliczonymi godzinami spędzonymi w garażu. Każdy, kto próbował zbudować od podstaw coś sensownego, wie, jakim kosztem zostało to okupione i potrafi docenić wpompowany w realizację projektu wysiłek.

Naszą wiedzą i doświadczeniem chętnie dzielimy się z innymi zapaleńcami, wspierając w miarę możliwości realizację ich marzeń. Wykonujemy adaptacje do systemu wahliwego tradycyjnych, sztywnych połączeń, a od niedawna oferujemy także gondole





naszego projektu. Właśnie myślimy nad nazwą handlową dla naszej gondoli – jeżeli masz ciekawy pomysł, napisz do nas! Od początku 2012 roku funkcjonuje w Internecie nasza strona: [www.sidecars.pl](http://www.sidecars.pl).

To miejsce, w którym staramy się dzielić naszą wiedzę, doświadczeniem oraz pasją. Pokazać na własnym przykładzie, że po narodzinach dziecka można kontynuować motocyklową pasję i to w rodzinnym gronie. Publikujemy

zdjęcia i opisy naszych konstrukcji, relacje z wyjazdów, refleksje i przemyślenia, wynikające z eksploatacji zaprzęgów wahlwych. Jest nas coraz więcej.