

**SKUTERY ŚNIEŻNE**

**HONDA F6C VALKYRIE**

po 100 000 km

NR **1** (159) **STYCZEŃ** 2007

# świat motocykli

www.swiat-motocykli.pl

**NUMER 1 WŚRÓD CZASOPISM MOTOCYKLOWYCH**

Cena 6 zł 80 gr  
w tym 7% VAT

Nowości

**EICMA  
W MEDIOLANIE**

PREZENTACJA

**WINSTON  
HONDA  
CBR 600RR**

Mistrz świata  
Supersport

**NOWA  
GIEŁDA**



PREMIERA

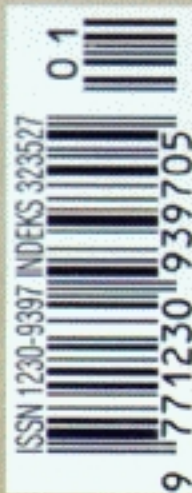
**HARLEY-DAVIDSON  
NIGHT ROD SPECIAL**

Czarny, niski i niepokojący

PREMIERA

Jeszcze lepsza

**YAMAHA YZF-R1**

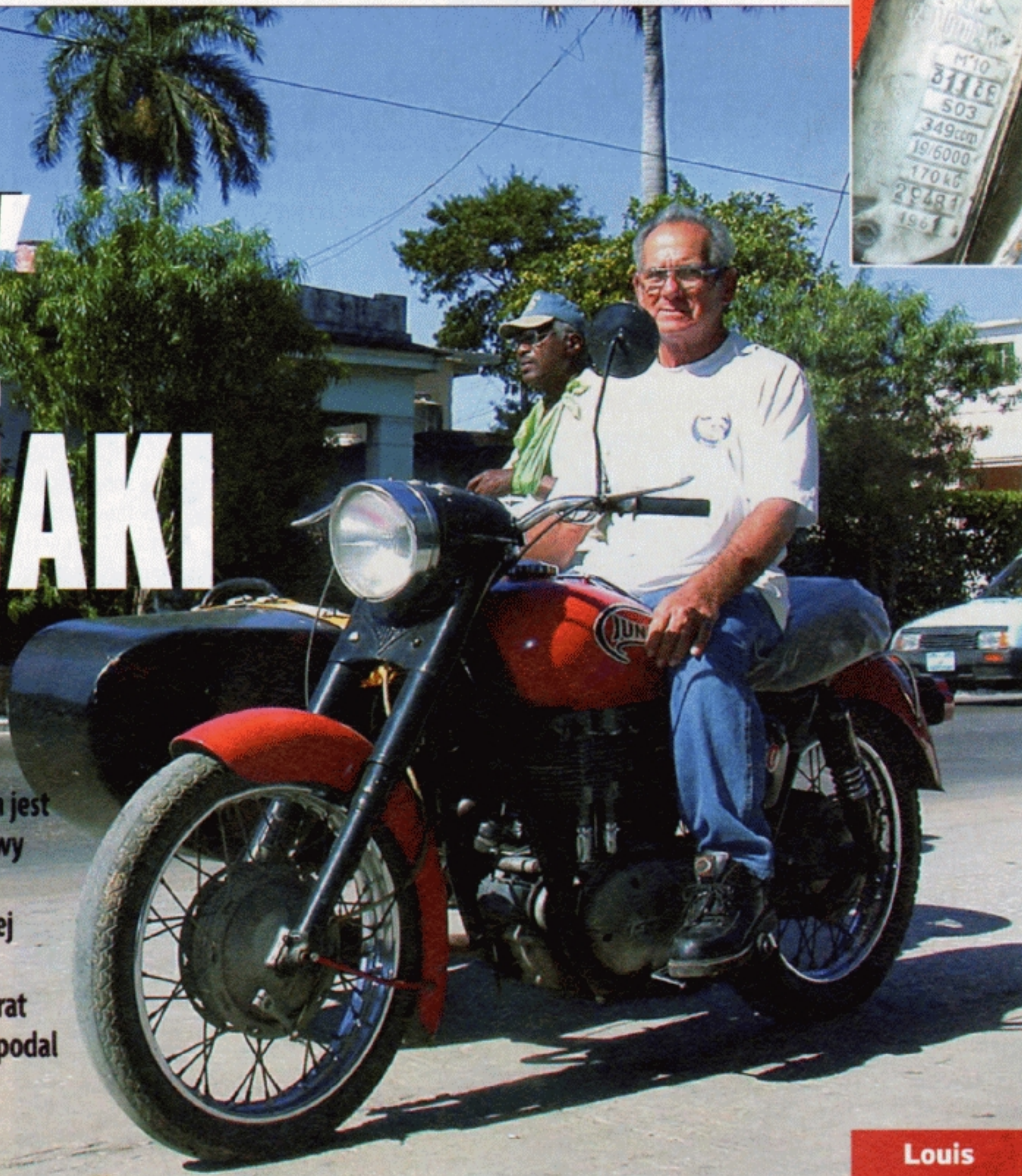






# KUBA, FIDEL I JUNAKI

**Kubańskie słońce nawet w lutym jest nie do wytrzymania. Szmaragdowy ocean, plaże, rum i cygara. Czego jeszcze może szukać turysta na tej tropikalnej wyspie? Być może odpowiedź ułatwi to, że ten akurat turysta spędził dzieciństwo nieopodal murów SFM. Junaki na Kubie? Jak najbardziej.**



Louis

**Z** publikacji Szczecińskiej Fabryki Motocykli (później Polmo) wynika, że Junaki były eksportowane na Węgry, Kubę i do Mongolii, a w mniejszych ilościach do Turcji, Egiptu, Finlandii i kilku innych krajów.

W Kanadzie zima w pełni, czas na urlop - wybór pada na Hawanę, z zadaniem odnalezienia tamtejszych Junaków. Kolega z pracy doradza hotel Panorama około 15 km od Starej Hawany. Żona sprawdza hotel i robi rezerwację. Hotel wybudowany kilka lat temu przez Włochów jest jednym z przykładów zmian jakie ostatnio zachodzą na wyspie. Z braku możliwości porozumienia się z USA, Fidel zezwolił na inwestycje europejskie. Jest ich jeszcze niewiele, ale z daleka zwracają uwagę rozmachem i nowoczesnością. Przyciągają turystów z Francji, Niemiec, Włoch i krajów skandynawskich. Nieznajomość hiszpańskiego powoduje, że przed wyjazdem przygotowuję

**Tekst i zdjęcia  
Adrian Lepki  
Ataman  
Koszowy**

„materiały wizualne” - album ze zdjęciami Junaka i Dniepra, który pomoże w poszukiwaniach. Na Kubie jeździ sporo Urali i Dnieprów, prezentów z ery Chruszczowa i Breżniewa, i album ten pokazuję motocyklistom w pierwszej kolejności. Rozpoznają Dniepra, ale Junaka nie widzieli.

Drugi front ataku to taksówkarze. Rozdaję im kserówki z fotką Junaka i moim telefonem do hotelu, gdyby któryś czegoś się dowiedział. I tu szczęście dopisuje. Jeden z taksówkarzy przypomina sobie, że koło restauracji w dzielnicy Miramar, nie tak daleko od Panoramy, zbierają się czasami motocykliści. Wsiadamy do taksówki i jedziemy. Restauracja jest, motocykli nie ma. Kilkanaście minut błądzimy dookoła, w końcu ktoś z sąsiedniego budynku informuje nas, że jest tu taki jeden co ma motocykl: Idźcie i go zapytajcie. Idziemy, pytamy - okazuje się, że to sam szef „Grupy Klasycznych Motocykli Angielskich”.

## Escuderia De Motos Inglesas Clasicas Habana

William pooglądał fotki Junaka i powiada (taksówkarz tłumaczy łamanym angielskim), że był u nich kiedyś taki motocykl, ale dawno go nie widział i jednocześnie informuje nas, że grupa zbiera się zawsze w drugą sobotę miesiąca: Przyjdźcie, może ktoś będzie wiedział co się stało z tym Junakiem. Urlop mamy krótki, druga sobota - to kiedy? Jeden, dwa... Jutro! Jackpot! Uff...

Spotykamy się następnego dnia i rozpoczynamy intensywne rozmowy. Poznajemy Rigoberto, zna trochę angielski i do tego jest znanym w Hawanie mechanikiem motocyklowym. Jest to profesja nielegalna, jako że prywatna inicjatywa oficjalnie na Kubie nie istnieje. Razem z moim nowym przewodnikiem na jego Triumphie wyskakujemy nieopodal, aby sprawdzić nowy adres junakowca. Znajdujemy właściciela, ale już Junaka zamienił na Simso-







■ Co ma wspólnego Junak z El Comandante Che Guevarą? Ano to, że są obaj na płótnie, namalowani olejem przez lokalnego artystę



■ Warsztat kubańskiego junakowca mieści się w bagażniku wózka bocznego



■ Rigoberto w swoim (nielegalnym) warsztacie



Ismael



Rohuberto

■ Powyżej: Rohuberto objaśnia jak będzie schowany alternator.

Obok: Kuchnia służy za skład części i garaż dla jednego z Indianów Bernardo



na. Nie szkodzi, podaje adres innego motocyklisty, który obecnie na pewno posiada Junaka. I tak zaczyna się ściganie Junaków na Kubie. Umawiam się z Rigoberto na następny dzień poszukiwań. W międzyczasie Rigoberto wykonuje serię telefonów, które ułatwią poszukiwania.

Junaki w pierwszym rzucie z 1961 roku sprowadzono na Kubę na potrzeby policji. Szybko jednak zostały sprzedane ludności cywilnej z powodu zbyt częstych awarii elektrycznych. Kiedy SFM zaczęła eksportować model z nowym, bardziej cichym tłumikiem, reakcja Kubańczyków przyzwyczajonych do angielskich singli była jednoznaczna. Poodkręcali nowe „cygara” i zażądali ze Szczecina poprzednich tłumików „rybek”, które to SFM ekspresowo wysłała. Z czasem, kiedy produkcja Junaka się zakończyła i części zamiennie przestały dochodzić na wyspę, trzeba było improwizować. Typowy Junak kubański ma zain-

**Kuba stanowi żywy skansen motoryzacji z lat 50 i 60. ubiegłego stulecia. Polskie Junaki są jego częścią**

stalowany na zewnątrz alternator 12 V od radzieckiego samochodu, iskrownik od spychacza DT, tłok od Łady, wózek boczny i koła wszelakiego pochodzenia.

Transport miejski Hawany istnieje w stanie szczątkowym i motocykle stanowią główny środek komunikacji, a często i przewozu towaru. Na ulicach widzi się głównie MZ, Jawy i radzieckie boksery w posiadaniu prywatnym, z żółtymi tablicami. Pracownicy instytucji państwowych otrzymują Suzuki 150 ccm składane na wyspie – te posiadają tablice niebieskie. Hotelowe skutery produkcji włoskiej dla użytku turystów odznaczają się bordowymi tablicami rejestracyjnymi.

### Ismael

Pierwszy Junak, jaki udało mi się zobaczyć w Hawanie, to Junak Ismaela. Był to jednocześnie Junak w najgorszym stanie. Ismael pracuje w fabryce na nocną zmianę i ku-

pił Junaka, żeby dojeżdżać do pracy. Motocykl przeszedł wiele amatorskich przeróbek i aż zadziwia, że nadal służy swojemu właścicielowi. Junak Ismaela – zapala od pierwszego kopnięcia, przy czym należy przytknąć wlot gaźnika. Połowa spalin wychodzi z przodu cylindra.

### Tomas

Ruszamy do Starej Hawany. Mieszka tam junakowiec Tomas. Można z nim rozmawiać po rosyjsku, jako że kilka lat pracował dla radzieckiej firmy przywożącej na Kubę ropę naftową. Te stare kontakty jeszcze wykorzystuje, handlując olejem samochodowym, który trzyma w plastikowej beczce za drzwiami. Podjeżdżający kierowcy wręczają pojemniki, które Tomas napełnia z beczki i oddaje za kilka pesos. Tomas mówi że kupił Junaka, bo „Junaków nie kradną. Jakbym miał MZ-tkę, to bym się musiał do niej przywiązać, żeby nie podwędzili”.

### Louis

Louis kupił swojego Junaka w 1961 roku za 1200 pesos. Przejechał tym motocyklem kilkaset tysięcy kilometrów, co trudno zweryfikować, bo licznik zepsuł się przy 100 tysiącach. Może dzięki temu, że ten motocykl ma tylko jednego właściciela – jest jednym z najbardziej oryginalnych Junaków na Kubie. Louis jest chyba najstarszym (70 lat) junakowcem codziennie jeżdżącym swoim zaprzęgiem. Schowek w wózku bocznym służy za podręczny warsztat i miejsce na samochodowy akumulator. To od Louisa dowiadujemy się o przeróbkach junakowego wału na łożysko NA 4907. Ale żeby poznać tę technologię z bliska, musimy udać się z Louisem na wioskę, gdzie mieszka niezwykle junakowiec Rohuberto. Następnego dnia rano, ruszamy spod hotelu Junakiem na południe, w stronę Güira de Melena. Jazda zabiera ponad godzinę. Po paru przystankach na regulację sprzęgła dojeżdżamy do wioski, gdzie mieszka Rohuberto.

### Rohuberto

Ten niezwykle junakowiec zatrudniony jest w kołchozie jako mikrobiolog, komputerowiec i... mechanik. Przy domu ma warsztat, w którym naprawia okoliczne motocykle (na naprawy daje 5 lat gwarancji) i przewija elektryczne silniki pomp wodnych. Kuba nie ma dużych jezior czy rzek i dlatego wodę na pola pompuje się ze sztucznych zbiorników, które napełniają się w sezonie deszczowym kwiecień-listopad.

Junak Rohuberto podobno przejechał około 500 tysięcy km. On sam od 1984 jeź-





dził nim 15 lat do pracy niedaleko Hawany, robiąc codziennie 150 km. Jego Junak ma korbówód wzięty od Mercedesa i łożysko 4907. Wał ma przerobiony przepływ oleju. Pewnych zmian (podtoczenia zębatek) Rohuberto dokonał także w skrzyni biegów. Obecnie pracuje nad wbudowaniem alternatora pod pokrywę. Wszystko dokładnie fotografuję, bo temat jest ciekawy.

W warsztacie jest jeszcze parę skrzyń i wiader z częściami od Junaków. Naliczyłem, że były tam części z co najmniej czterech silników. Louis wyszukuje sobie coś do swego motocykla. Po paru godzinach junakowego oglądactwa, Rohuberto pyta, ile Junaków było wyprodukowanych i czy były inne modele. Otwieram plecak i wyciągam „Księgę Junaka”, w której są te dane, jak również kolorowe zdjęcia innych modeli. Oczy kubańskiego junakowca na ich widok się rozjarzyły... Dmowski nawet nie wie, że się dostał na gorącą kubańską wieś. Serwisówka znajdzie tam swoje miejsce. Czas wracać. Louis na pożegnania pyta, czy nie mogę załatwić mu tłoka.

Mija rok. Znowu zima, luty. Tym razem wrócę z tej tropikalnej wyspy z Che, z rewolucją i Junakiem pod pachą. A zaczęło się tak... Wylądowaliśmy późną nocą ok. 120 km na wschód od Hawany, potem jeszcze 20 km autobusem do hotelu na półwyspie Varadero słynącym z fantastycznych plaż i oceanu. Po dwóch dniach zatelefonowałem do Rigoberto i umówiliśmy się na spotkanie w Hawanie. Rano pożyczaliśmy Yarisa i po zapłaceniu za kawalek autostrady ruszyliśmy w stronę stolicy. Droga była w dobrym stanie i stosunkowo szeroka. Ruch minimalny, od czasu do czasu mijaliśmy turystyczne autobusy Volvo i Mercedes. Jak nam później wyjaśnił Rigoberto, lokalne pojazdy nie jeżdżą z powodu wysokiej ceny benzyny (ok. 1 dolar za litr). Prawie darmowa benzyna z wymiany cukru na naftę z ZSRR to już odległa historia.

Koszmar zaczyna się po wjeździe do Hawany. Dziura na dziurze, brak oznakowań ulic, a nawet ogólnych drogowskazów. Jakoś tego nie zauważyłem za pierwszym razem, kiedy siedziałem na tylnym siedzeniu Triumphy Rigoberto. Całe szczęście mieliśmy ze sobą mapy Kuby i Hawany nabyte w EMPiK w Warszawie. W końcu z jednogodzinnym opóźnieniem docieramy do Rigoberto. W kuchni - warsztacie remontuje dla klienta AJS. Naprawia się również Triumph Rigoberto. Szykuje się wymiana łożysk wału korbowego, które mają przywieźć z Hiszpanii za parę tygodni. Na ulicy obok - typowy obrazek - sąsiad Rigoberto naprawia stare auto.



Tomas



Warsztat pod gołym niebem. Obok: Tomas w oczekiwaniu na klientów



Manolo



W drodze do Güira de Melena



Stara Hawana. Wspomnienie po „demoludach”, czyli poczywaj Maluch ramię w ramię z Ładą

Po chwili podjeżdża młodszy Louis na zastępczym BSA (jego własny również wymaga naprawy). Wspominamy zeszłoroczne spotkanie z grupą posiadaczy anglików. Potem powoli ruszamy do drugiego Louisa, dla którego przywiozłem tłok Almoty. Taki tłok na Kubie jest na wagę złota! powiada. Aluminium na wagę złota, gdyby Almot o tym wiedział... Kończymy kawę i wybieramy się na poszukiwanie jeszcze jednego Junaka, który ostatnim razem nam się wymknął.

Dojeżdżamy na wskazany adres. Junaka nie ma. Na dzwonek nikt nie odpowiada. Na podwórku parę wózków bocznych i miska na olej z plamą na betonie pilnowana przez rozwścieczone psisko. Co robić dalej? Rigoberto zaczyna dobijać się do sąsiadów... Pani z naprzeciwka informuje nas, że żona właściciela Junaka pracuje dwie ulice dalej i żeby jej zapytać. Jedziemy, pytamy. Dzwoni do fabryki - nie ma. Radzi pojechać pod dom teściowej: On tam często się zatrzymuje. Dziękujemy i jedziemy. Dojeżdżamy do wskazanego skrzyżowania. Powoli - mówi Rigoberto, patrzymy w prawo, w głąb ulicy... Jest! Zakręcamy!

**Z publikacji  
Szczecińskiej  
Fabryki  
Motocykli  
wynika,  
że Junaki były  
eksportowane  
na Węgry, Kubę  
i do Mongolii,  
a w mniejszych  
ilościach  
do Turcji, Egiptu,  
Finlandii i kilku  
innych krajów**

### Manolo

Po chwili witamy się z Manolo. Jego Junak to rocznik 1961. Posiada go już 18 lat. Pracuje jako zaopatrzeniowiec w fabryce i średnio pokonuje od 100 do 120 km dziennie w ruchu miejskim. Załóżmy, że jeździ 300 dni w roku: 100 km x 300 dni x 18 lat daje 540 tys. km.

Raz do roku Manolo robił Junakiem kilka 600-kilometrowych kursów na wioskę. Przywoził w wózku 3-4 prosiaki na sprzedaż na targu w Hawanie. Że też fotografa przy tym nie było! Silnik standardowo ma tłok od Łady i alternator zewnętrzny na wale od jakiegoś sowieckiego pojazdu. Iskrownik od DT zawinięty przeciwdeszczowo w plastikową torbę. Manolo narzekał jedynie na skrzynkę biegów Junaka, którą na początku kilkakrotnie wymieniał. Na strychu u teściowej i w swoim domu posiada jeszcze sporo oryginalnych części. Idziemy popatrzeć na strych. Potem podjeżdża na rowerze syn Manolo zaciekawiony naszą obecnością. Do nocy toczą się junakowe rozmowy.

Oszacowaliśmy z junakowcami w Hawanie, że jeździ tam jeszcze ponad 20 Junaków. Gdzie szukać następnych? Na Węgrzech? A może w Mongolii?... ■