

Junaki podbijają Rydzyne

Tekst Krzysztof Hipsz, Zdjęcia Andrzej Heldwein

Rajd Starych Pojazdów odbywa się w Rydzyne od kilku lat. Do przepięknego zamku (niegdys siedziba króla Stanisława Leszczyńskiego i książąt Sułkowskich, piękna rezydencja z 12 ha parkiem dzisiaj należąca do Stowarzyszenia Inżynierów i Mechaników Polskich), zawsze na początku maja przybywają pasjonaci oldtimerów. Tu stają w szranki w wymyślnych konkurencjach, sportowej rywalizacji ale przede wszystkim by zaprezentować pasje swojego życia, nieraz okupione ciężkimi wysiłkiem, cierpliwością graniczącą z poświęceniem. Charakterystyczny klang zaczął wypełniać zamkowy podwórzec od samego rana w piątkowy, najdłuższy weekend współczesnej Europy. Już po dwóch godzinach zabrakło numerów startowych, bowiem organizatorzy nie przewidzieli, że do Rydzyne zjedzie aż tylu miłośników starych samochodów i motocykli. Na szczęście szybko sobie z tym poradono i charakterystyczne emblematy, utrzymane w stylistyce rajdów samochodowych można było zobaczyć na każdym przybyłym pojeździe. Znakomita atmosfera, której głównym animatorem był niewątpliwie dyrektor zamku Zdzisław Moliński, to główna zaleta dwudniowego Rajdu. Dzisiaj rzadko się zdarza, aby gromadząc tak liczne grono uczestników, do końca zachować pogodę ducha i uśmiech na twarzy. A że dyrektor to potrafi, i jako niegdyśszy posiadacz zundappa rozumie potrzeby motocyklowej braci, więc wszyscy czuli się naprawdę znakomicie. Nic dziwnego więc, że znalazł się wśród uczestników Bogusław

Panter, z zawodu kreślarz, pasjonat dwóch kółek. To jego Junak z niemiecką rejestracją przykuł natychmiast naszą uwagę. Swój pojazd przywiózł na lawecie bo pokonanie około półtora tysiąca kilometrów byłoby zbyt uciążliwe, ale już na miejscu motocykl świetnie radził sobie z konkurencją. Do Niemiec pan Bogusław wyjechał w 1979 roku; namawiany przez kolegów do zakupu motocykla, wędrując po internecie zakochał się w Junaku i postanowił zrobić wszystko aby go zdobyć. Kiedyś w niemieckiej gazecie znalazł ogłoszenie z Polski że ktoś chce pod Wrocławiem sprzedać właśnie Junaka (rocznik 1964). Był w bardzo złym stanie ale...był. Teraz tylko należało doprowadzić go nie tylko do stanu używalności ale aby przeszedł przez sito niemieckich badań technicznych. Problem tylko polegał na tym, że nikt w urzędzie we Freiburgu nie dysponował dokumentami wg których można było zweryfikować wszystkie parametry motocykla. Ale od czego przyjaciele z innych krajów. Na przykład z Danii? Tam polski motocykl był już dobrze znany więc z dokumentacją nie było problemu. I na Junaku zawisły niemieckie „blachy”. Tylko wszyscy się dziwili bo nikt nie wiedział, że w Polsce robili czterosuwowe motory. Teraz Panter jest członkiem „Dzikiego Junaka”, stowarzyszenia internetowego przyjaciół tej marki, ludzi rozsianych po całym świecie którzy raz w roku spotykają się w Polsce.

Dużym zainteresowaniem cieszył się także motocykl DKW z 1937 roku, w kondycji której mógłby

Przyjechały z całej Polski, ale także z Niemiec i z Danii. Chłuba polskiej motoryzacji, wspaniałe rumaki, wzbudzające sentyment i tęsknotę do minionych lat. Zjechało ich kilkadziesiąt, ale także dekawki, osy, wufemki, eshaelki, harleye – wszystko zacne staruszki w jakże znakomitej formie.

pozazdrościć niejeden nastolatek. Jego właściciel Krzysztof Ratajczyk z Piasków koło Gostynia (na co dzień pracownik rozdzielni gazu) długo namawiał pewną starszą panią aby go sprzedała. Pertraktacje trwały ponad dwa lata, w końcu motocykl stał się jego własnością. I zaczęła się żmudna praca odbudowywania. Części poszukiwał w całej Polsce, na bazarach w Łodzi, Poznaniu i Wrocławiu, największe problemy były ze sprzęgłem i...korkami. Te jednak pomysły Krzysztof znalazł w aptece, wykupił niemal cały zapas i dzisiaj jeździ już ze spokojną głową. Po roku udało się dekawkę uruchomić i uporać się z problemami z prądem, potem dwa lata trwało restaurowanie blach aż w końcu motocykl był gotowy, niemal w stu procentach oryginalny, poza oponami i żarówkami. Ma nawet wszystkie oryginalne niemieckie twarde śruby, dużo bardziej wytrzymałe niż te współczesne. Rejestracja odbyła się bez żadnych problemów. Poza motocyklami pojawiło się kilkanaście bardzo ciekawych samochodów jak choćby dixie z 1928 roku a także dziesięć ponad 30-letnich Zaporozców, którymi przybyli Ukraińcy stowarzyszeni w klubie Kozak. Rydzyne była ich jednym z etapów Rajdu Szlakiem Wojaka Szwejka. Samochody, mimo swej dość prostej konstrukcji (a może właśnie dlatego) bez problemów pokonały blisko tysiąckilometrową trasę. Jak stwierdziła szefowa wyprawy Iryna Denys, samochody te w swojej budowie są mniej skomplikowane niż zegarek Pobjeda, więc na pewno pokonają całą trasę bez kłopotów.





Dużym zainteresowaniem cieszył się także motocykl DKW z 1937 roku, w kondycji której mógłby pozazdrościć niejeden nastolatek. Jego właściciel Krzysztof Ratajczyk z Piasków koło Gostynia (na co dzień pracownik rozdzielni gazu) długo namawiał pewną starszą panią aby go sprzedała. Pertraktacje trwały ponad dwa lata, w końcu motocykl stał się jego własnością. I zaczęła się żmudna praca odbudowywania. Części poszukiwał w całej Polsce, na bazarach w Łodzi, Poznaniu i Wrocławiu, największe problemy były ze sprzęgłem i...korkami. Te jednak pomysły Krzysztof znalazł w aptece, wykupił niemal cały zapas i dzisiaj jeździ już ze spokojną głową. Po roku udało się dekadkę uruchomić i uporać się z problemami z prądem, potem dwa lata trwało restaurowanie blach aż w końcu motocykl był gotowy, niemal w stu procentach oryginalny, poza oponami i żarówkami. Ma nawet wszystkie oryginalne niemieckie twarde śruby, dużo bardziej wytrzymałe niż te współczesne. Rejestracja odbyła się bez żadnych problemów.

Poza motocyklami pojawiło się kilkanaście bardzo ciekawych samochodów jak choćby dixie z 1928 roku a także dziesięć ponad 30-letnich Zaporozców, którymi przybyli Ukraińcy stowarzyszeni w klubie Kozak. Rydzyna była ich jednym z etapów Rajdu Szlakiem Wojaka Szwajka. Samochody, mimo swej dość prostej konstrukcji (a może właśnie dlatego) bez problemów pokonały blisko tysięczną trasę. Jak stwierdziła szefowa wyprawy Iryna Denys, samochody te w swojej budowie są mniej skomplikowane niż zegarek Pobjeda, więc na pewno pokonają całą trasę bez kłopotów.

reklama III