



Leszek Domagała



**8 tysięcy mil
motocyklowej
przygody**

LESZEK DOMAGAŁA

**8 tysięcy mil
motocyklowej
przygody**

RADOM 2021

[Kup książkę](#)

*Przyjaciołom
Bartkowi i Danusi*

Na prawach rękopisu

Autorzy zdjęć: Leszek Domagała

Grzegorz Grzywacz

Bartek Mizerski

Roman Antkowiak

Dariusz Jeżewski

© Copyright by Wydawnictwo Diecezji Radomskiej 
Radom 2021

© Copyright by Leszek Domagała, Radom 2021

Wydanie drugie uzupełnione

ISBN: 978-83-61147-95-4

Wydawnictwo Diecezji Radomskiej 

ul. Malczewskiego 1

26-600 Radom, tel. 48 340 62 13, 791 494 075

e-mail: wydawnictwo_ave@o2.pl

Wstęp

Sokół wędrowny (*Falco peregrinus*) – gatunek średniego ptaka drapieżnego z rodziny sokołowatych (*Falconidae*). Zasiedla wszystkie kontynenty z wyjątkiem Antarktydy. W Polsce nie-liczny ptak lęgowy. Lot sokoła jest zwinny i energiczny, choć uspokaja się przy dłuższych dystansach. Skrzydła są wtedy lekko zagięte. Pomimo nazwy gatunkowej sokół wędrowny nie jest ptakiem migrującym. W wielu innych krajach jednak zaznacza się ten fakt, np. w nazwie niemieckiej *Wanderfalke*, angielskiej *Peregrine* i włoskiej *Pellegrino*. Po łacinie *peregrinus* oznacza wędrowca lub pielgrzyma. Prawdopodobnie określenie wzięło się z czasów wyłapywania młodych ptaków przez sokolników do celów łowieckich.

Polski motocykl z 1936 roku Sokół 1000 to niestrudzony „wędrowiec”, który, ze swoim właścicielem i kierowcą – Bartkiem Mizerskim – oraz towarzyszącymi osobami, przebył, bez straty mili i punktów, Amerykę w znanym na całym świecie rajdzie zabytkowych motocykli Cannonball – endurance run, Coast to Coast, którego trzecia edycja miała miejsce w dniach 5–21 września 2014 roku. Dołożyliśmy wszelkich starań, by nasz główny bohater – Sokół 1000 – dobrze się spisał.

Będzie to reportaż z tego wydarzenia, w którym uczestniczyliśmy. Książka zostanie wzbogacona płytami DVD z wieloma zdjęciami i filmami obrazującymi nasze wspomnienia i przygody w Cannonball. Będą też zdjęcia przepięknych terenów, które mijaliśmy i które, w drodze przez Amerykę, zobaczyłem. Całość

moich wspomnień będzie też przeplatana notami historyczno-geograficznymi, które znalazłem w sieci – one uzupełnią o ciekawe informacje treść niniejszej publikacji.

Od 2001 r. studiowałem w Katolickim Uniwersytecie Lubelskim i tam równocześnie poznawałem ludzi związanych z ruchem motocyklowym w okolicach Lublina i w samym mieście. Motocykle zabytkowe to moja pasja dlatego szczególnie cieszyły mnie znajomości z posiadaczami takich motocykli. Jesienią 2006 r. uczestniczyłem w zlocie zabytkowych motocykli zorganizowanym przez nowo powstały lubelski klub motocyklowy. Gdy cała kolumna motocykli zatrzymała się na rynku w Kazimierzu Dolnym nad Wisłą, usiadłem na krawężniku przy motocyklu i podziwiałem to piękne miejsce, które wtedy zapełniło się motocyklami. Było piękne, ciepłe jesienne popołudnie. Wtedy poznałem Bartka Mizerskiego, który ze swoim przyjacielem Bartkiem Wdowickim z Krasnegostawu podeszli do mnie i zaczęli rozmawiać o moim motocyklu i o zabytkach. Tak poznaliśmy się, wymieniliśmy adresy mailowe i tak też rozpoczęła się znajomość z Bartkiem.

Moja przygoda z zabytkowymi motocyklami rozpoczęła się w 15 roku mojego życia w miejscowości Skaryszew. Tam radomski klub motocykli zabytkowych i ciężkich „Feniks” organizował zlot. Jednośladem – jeszcze na rowerze – przyjechałem, by podziwiać te piękne maszyny. Złapałem „wirusa i zapadłem na nieuleczalną chorobę”. Zobaczyłem, usłyszałem i zapragnąłem mieć takie zabytkowe motocykle. Wkrótce z bratem zostaliśmy posiadaczami WFM z 1958 roku, a na co dzień jeździliśmy Simsonem 50. Później zaczęła się szkoła średnia – uczęszczałem do pięcioletniego Technikum Mechanicznego im. Tadeusza Kościuszki Radomiu. Tam zdobywałem wiedzę teoretyczną w salach lekcyjnych, ugruntowaną praktykami na warsztatach szkolnych, przy stole ślusarskim z imadłem i pilnikiem w rękę, później przy wiertarkach stołowych, tokarkach, frezarkach, szli-

fierkach, itp. maszynach. Nieobce były mi spawanie i inne warsztatowe prace tak potrzebne posiadaczowi zabytkowej maszyny sprzed lat.

Rok 1993 – czas matury – stał się decydujący dla mojej przyszłości. Był to czas wchodzenia w dorosłe życie i podejmowania kluczowych oraz wiążących decyzji. Po latach mogę napisać, że mam duże szczęście do osób, które spotykam na swojej drodze. Są to nauczyciele, wychowawcy z lat szkoły podstawowej czy średniej, profesorowie w czasie studiów, ale był i ks. proboszcz Czesław Jeromin, wielki wychowawca młodych ludzi szczególnie ministrantów. Przykład tego kapłana, pracującego w mojej rodzinnej parafii, wpłynął na moją decyzję by wstąpić do seminarium duchownego. Po egzaminie maturalnym złożyłem dokumenty do Wyższego Seminarium Duchownego w Radomiu. Moja pasja zabytkowymi motocyklami musiała zejść na dalszy plan, bo na pierwszy wysunęły się kwestie studiów filozoficzno-teologicznych i formacji do kapłaństwa. Jednak gdzieś w moich szufladach i na półkach zawsze były obecne „Świat motocykli” czy jakieś albumy – z trudem zdobywane w tamtych czasach. Temat zabytkowej motoryzacji od owego zlotu w Skaryszewie zawsze „siedział” w mojej głowie.

W 1999 r. po przyjęciu święceń, rozpocząłem pracę jako wikariusz na parafii w Radomiu oraz katechizację w dwóch radomskich liceach ogólnokształcących – pojawiały się pierwsze wypracowane przeze mnie środki finansowe. Pojawił się też pierwszy projekt. Od stryja dowiedziałem się o miejskim garażu, w którym stoi zapomniany zabytkowy motocykl. Był nim Triumph BD 250 – motocykl z II wojny światowej. Gdy go przywiozłem do domu okazało się, jak zapewniał mnie tata, że ten sam motocykl stał przez wiele lat w drugim końcu mojej rodzinnej miejscowości. Stamtąd właściciel przewiózł go do Radomia, a w końcu trafił do mnie – to niesamowita pętla, którą zatoczył ten motocykl, by

stać się moją własnością. To ciekawa konstrukcja motocyklowa, ale gdzieś kwitła myśl, by posiadać inny motocykl. Tym marzeniem był legendarny Indian. Kolejne miesiące pracy i oszczędzania zaowocowały kupnem materiału do remontu – Indiana 741 z 1942 roku. Remont generalny i całkowita rekonstrukcja sprawiły, że w wersji cywilnej, z moim malowaniem i pogłębionymi błotnikami, motocykl wyjechał na drogi. Ileż radości sprawiała mi jazda tym motocyklem i zapoznavanie się z kaprysami zabytkowego pojazdu.

Dzień 3 czerwca 2001 roku to szczególna data w moim życiu. To dzień moich urodzin i imienin, ale tego roku wieczorem otrzymałem także telefon od sekretarza mojego przełożonego, który wezwał mnie na spotkanie. Przejęty następnego dnia rano stawiałem się na spotkanie z ks. bp Janem Chrapkiem, który serdecznie mnie powitał i uśmiechnięty oznajmił, że kieruje mnie do Lublina na Katolicki Uniwersytet Lubelski, bym rozpoczął studia specjalistyczne z zakresu teologii pastoralnej. Podziękowałem i po wakacjach rozpocząłem studia. Po kilku miesiącach w 2001 r. ks. bp. zginął tragicznie w wypadku komunikacyjnym. Zostawił po sobie bardzo ciekawe zdanie: *Idź przez życia tak, by ślady twoich stóp cię przetrwały.*

Wydaje się, że nasza wyprawa Sokołem przez Amerykę i udane przedsięwzięcie, w którym uczestniczyliśmy, staje się takim znaczącym śladem w historii polskiej motoryzacji. Polski motocykl wyprodukowany w naszym kraju, jest naszą chlubą – pomysł, konstrukcja i wykonanie zdały egzamin drogowy i to w Cannonball, pośród wielu pasjonatów, znawców i miłośników zabytkowych motocykli z całego świata. Były to nieoficjalne mistrzostwa świata motocykli zabytkowych.

Bohaterami tego wyczynu byli: Bartek Mizerski, Roman Antkowiak i autor tej pozycji.

Bartek Mizerski, ze swoją żoną Danusią, mieszka już ponad trzydzieści lat w Chicago. Życie i historia Polski tak pokierowało Jego krokami, że to właśnie w Stanach Zjednoczonych z najbliższymi spędza już tyle lat. To tam restauruje i kolekcjonuje zabytkowe motocykle. Podobnie rzecz się ma z Romanem i Jego żoną Wiesią, którzy jeszcze dłużej, bo od 1978 r. mieszkają w Stanach Zjednoczonych.

Edycja rajdu Cannonball z 2012 r. stała się bezpośrednim przyczynkiem uczestnictwa polskiego Sokoła w takim przedsięwzięciu. Sam pomysł zakiełkował w głowie Bartka, gdy przez kilka dni z przyjacielem Rafałem towarzyszyli wyścigowi Cannonball 2012. Po kilku miesiącach od zakończenia tej edycji pojawia się informacja, że Lonnie Issam Jr. ogłasza następny „bieg wytrzymałościowy” w 2014 r. Bartek zatelefonował do głównego organizatora i zapytał o możliwość uczestnictwa w tym rajdzie. Lonni bardzo ucieszył się z pomysłu i serdecznie zaprosił do tej imprezy „egzotyczny” motocykl z Polski.

Ruszyły przygotowania, które zaczęliśmy wspólnie we wrześniu 2013 r. Rozmawialiśmy wiele na temat rajdu i jak dobrze przygotować się do takiej drogi przez Amerykę. Naszym założeniem było – tak przygotować motocykl, by jak najlepiej sprawował się w drodze i by jak największy dystans przejechał, a najlepiej byłoby gdyby pokonał całą trasę. Wiele razy rozmawialiśmy i ciągle kwitły nowe pomysły, nowe rozwiązania techniczne, usprawnienia, które miały zagwarantować końcowy sukces w rajdzie.

We wrześniu 2013 r. wróciłem do Polski i w moim rodzinnym mieście – na możliwy sposób – uczestniczyłem w przygotowaniach. Podjąłem się zaprojektowania i wykonania koszulek oraz wpadłem na pomysł, by wydrukować specjalne okolicznościowe smycze dla naszej drużyny. Już wtedy wiedzieliśmy, że pojedziemy we trzech: Bartek, Romek i ja. Reszta miała się wykładować w ciągu 12 miesięcy. Bartek potrzebował różnej pomocy

technicznej od fachowców w Polsce i przeze mnie załatwialiśmy sprawy części zamiennych dla naszego Sokoła. W Polsce kupowałem tłoki, robiłem uszczelki, zamawiałem linki, drobne elementy aparatu zapłonowego, dorabiałem zębatki itp., natomiast Bartek z Romkiem w Chicago zajmowali się bezpośrednio Sokołem. Motocykl został wyposażony w zaadaptowane gmole, by bezpieczniej i wygodniej podróżować. Otrzymał specjalny wymyślony przez nas system łatwiejszego dostępu do spuszczenia oleju ze skrzyni korbowej. Sprawdzona została dokładnie wydajność pompki olejowej w zbiorniku. Kierownica Sokoła musiała być zaadaptowana, by przykręcić do niej skrzynkę drogową i inne elementy, które trzeba było zamontować na potrzeby wyścigu. Spraw technicznych było wiele, ale cały rok był przed nami.

Zostawiam czytelnikowi publikację opartą na faktach. To dziennik podróży przez Amerykę zawierający opis naszego uczestnictwa w rajdzie. Osoby, wydarzenia, sytuacje, miejsca, spotkania są prawdziwe. Wyścig przez Stany był czasem niesamowitej przygody, w której zaprezentowaliśmy to, co najlepsze w Polsce – serce, odwagę, fantazję i naszego Sokoła 1000 z 1936 roku.

8 tysięcy mil motocyklowej przygody oddaję w Państwa ręce.

Milej lektury i wszystkiego motocyklowego – autor, Leszek Domagała.

Motocykl Sokół 1000 M111 – historia

Jest to legendarny przedwojenny motocykl, który ma wielką wartość kolekcjonerską i wokół którego narosło wiele mitów. Był to największy motocykl polskiej produkcji.

Powstanie

Już od początku istnienia II RP, fakt nieposiadania jednego typu motocykla, który mógłby służyć celom zarówno wojskowym, jak i cywilnym był, wbrew pozorom, poważnym problemem. Podczas I wojny światowej motocykli używano w jednostkach zwiadowczych, łączności i transportu. Szczególnie groźną bronią stawał się motocykl zaopatrzony w wózek boczny i broń maszynową. Po zakończeniu wojny polsko-bolszewickiej WP eksploatowało kilka typów motocykli. Były to np. angielskie B.S.A i Triumph przywiezione przez Armię Hallera, czy amerykańskie Harley Davidson i Indian, zakupione w 1921 roku.

Pierwsze przygotowania do produkcji motocykli rozpoczęto na przełomie lat 1927/28. Między innymi **Władysław Zaleski** wytwarzał w Opalenicy (około 50 km od Poznania) w małej serii ciężkie motocykle Lech. Jednak dopiero w **Centralnych Warsztatach Samochodowych** (przemianowanych w 1928 r. na **Państwowe Zakłady Inżynierii**), które pracowały głównie dla potrzeb wojska, zaczęto tworzyć dojrzałe konstrukcje, jak np. motocykl CWS M55. Okazał się on nieudany, a przy jego produkcji dało się zauważyć brak potrzebnego doświadczenia w projektowaniu i produkcji. Jedyne, co stało się zaskugą M55, to

poruszenie stagnacji w porozbiorowej Polsce, jak też stworzenie solidnych podwalin pod nowy motocykl.

Jeszcze podczas produkcji CWS M55, to jest w **1931 r.**, w **Państwowych Zakładach Inżynierii w Warszawie**, zapadła decyzja o konieczności skonstruowania ciężkiego motocykla dla Wojska Polskiego. PZInż były jedynymi w Polsce zakładami państwowymi z dziedziny motoryzacyjnej, a wchodzące w ich skład Centralne Warsztaty Samochodowe (CWS), mogły pracować nieprzerwanie dzięki państwowym dotacjom.

Prace rozpoczęto w Biurze Studiów PZInż. Głównym konstruktorem nowego typu motocykla został **inż. Zygmunt Okół**, zaś w skład zespołu konstruktorskiego wchodził m.in.: **inżynierowie Mordasewicz i Bidziński** oraz dyplomowani technicy **Poraźński, Raczek i Gebler**. Zespół miał kierować się przeznaczeniem wojskowym motocykla, co obliżowało do kompromisów. Oznaczało to potrzebę uzyskania:

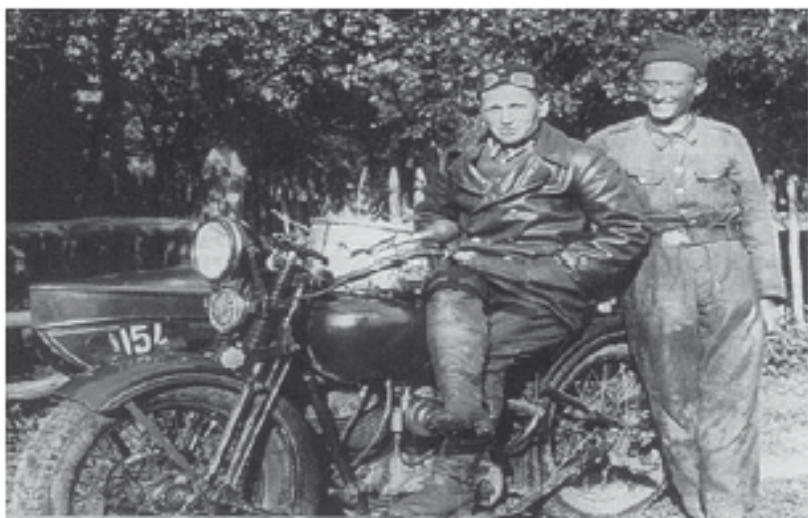
- wysokiej niezawodności,
- wytrzymałości (graniczącej z niezniszczalnością),
- doskonałych warunków jezdnych,
- odporności na nieumiejętną obsługę i polowe warunki serwisu.

Z powyższych warunków wynika, że musiało się to odbić na cenie maszyny, jej niskiej ekonomiczności. Motocykl był w konsekwencji wyjątkowo ciężki i nienowoczesny, choć parametry ruchowe, funkcjonalność, łatwość obsługi na pewno były pozytywnymi cechami największego polskiego motocykla.

Pierwsze prototypy ruszyły do prób drogowych w **1932 r.** Ostatecznie na wiosnę 1933 roku zaprezentowano CWS M111, zwany od 1935 r. **Sokołem 1000 M111**.

Produkcja

Produkcję motocykla Sokół rozpoczęto w 1933 r., a pierwsze serie opuściły fabrykę już w I kwartale tego roku. Charakterystyczny był sposób produkcji motocykla w CWS. Wytwarzany na taśmie produkcyjnej Sokół 1000 przechodził wiele testów. Silniki docierano najpierw na zimno, następnie na gorąco; co dziesiąta jednostka napędowa trafiała na hamownię w celu sprawdzenia parametrów i ich ewentualnej korekcji. Pojazdy dodatkowo poddawano próbom drogowym na dystansie 25 km, po czym usuwano usterki, myto, dokonywano odbioru technicznego i odstawiano do magazynu w celu sprzedaży.



Sokół 1000 w jednostce zmotoryzowanej

Łączna produkcja wyniosła **3.400 maszyn**, aż do ewakuacji fabryki 3 września 1939 roku. Sam motocykl produkowano w zasadzie bez zmian, aż do wojny. Z fabryki wychodził wyłącznie z wózkiem bocznym. Wprowadzano jedynie drobne modyfikacje. Jako przykład można wymienić motocykl w wersji **M121** z napędem na koło wózka bocznego, który pomimo doskonałych właściwości terenowych nie wszedł do produkcji. Powstał w 1938 r.

Szeroka współpraca PZInż. z dostawcami części i podzespołów, bardzo wysokie wymagania odnośnie do jakości sprawiały, że największy i pierwszy zarazem Sokół miał najmniejszą z możliwych cenę przy wysokiej jakości. Do minimum zmniejszono udział zagranicznych podzespołów, z których na początku pochodziły lampa, łańcuch napędowy i łożyska stanowiąc, jedynie 5% całości motocykla. Opierano się na wyrobach sporej, systematycznie wzrastającej, grupy krajowych wyspecjalizowanych kooperantów. Po 1936 r. jedyną częścią importowaną były łożyska toczne.



Sokół 1000 w żandarmerii wojskowej

Nowa maszyna przypominała nieco swojego poprzednika, choć tylko zewnętrznie. Konstrukcyjnie i technologicznie był już prawidłowo opracowany, nie posiadał jego wad. Pozostała stara rama, ale zamontowano dolnozaworowy, dwucylindrowy silnik widlasty o pojemności 995,4 cm³. Motocykl miał masę 270 kg, a z wózkiem blisko 375 kg i kosztował 4200 zł, czyli tyle, ile mały samochód. Motocykl był zbyt drogi dla przeciętnego odbiorcy cywilnego. W terenie wygrywały z podobnymi konstrukcjami Harleya Davidsona i Indiana.

Silniki Sokoła 1000 produkowano w Zakładach Mechanicznych „Ursus”, w Czechowicach pod Warszawą. Wchodziły one w skład PZInż. Podwozia motocykli, wózki boczne i montaż pojazdów wykonywano w **Oddziale Motocykli Fabryki Samochodów Osobowych i Półciężarowych PZInż.** w Warszawie przy ul. Terespolskiej 36. Silniki Sokoła 1000, poza zastosowaniem motocyklowym, wykorzystywane były do napędu motorowych drezyn kolejowych DKM, jak również do przednionapędowego podnośnika hydraulicznego.

Motocykl Sokół prócz WP służył do wielu zadań we wszystkich formacjach WP. Jeździł w służbie Policji Państwowej i Poczty Polskiej. Zasłużył się też sportowo. Do historii przeszły sukcesy polskich załóg podczas Olimpijskiego Zjazdu Motocyklowego, który był częścią Olimpiady w Berlinie w 1936 roku, czy zwycięstwa w Rajdzie Tatrzańskim i szczególnie ciężkim Rajdzie Patrolowym Szlakiem Marszałka Piłsudskiego organizowanym corocznie na trasie długości prawie 2800 km.



Sokół 1000 w służbie Poczty Polskiej

W Wojsku używano go w łączności, oddziałach rozpoznawczych oraz jako stanowisko rkm-u. Znajdował się też na stanie wojsk pancernych. Dla przykładu należy wskazać, iż w 12 Batalionie Pancernym było 37 maszyn tego typu, a w 10BK było łącznie 266 motocykli – na podstawie zdjęć właśnie Sokół 1000. Ogółem w WP służyło w 1939 roku ponad 1100 maszyn typu Sokół 1000 i Sokół 600.

Sokoły 1000 we wrześniu **1939 r.** sprawiły się świetnie. Były to maszyny niezawodne, które charakteryzowały się jednak zbyt dużym zużyciem paliwa. W 10 Brygadzie Kawalerii i WBP-M znalazło się ok. 600 sztuk.

Po wrześniu

Nie udało się znaleźć informacji czy motocykle Sokół 1000 znalazły się w niemieckiej, czy radzieckiej służbie. Ze względu na ich klasę i świetne wykonanie zapewne włączono je do jednostek pomocniczych III Rzeszy. Kilkadziesiąt sztuk znalazło się też na Węgrzech wraz z ewakuowaną 10 BK i prawdopodobnie były używane przez armię węgierską.

Motocykl był, jak wspomniano, droгим, co wyszło mu na dobre, gdyż minimalizowało szansę zezłomowania, stąd tak duża liczba do dziś sprawnych maszyn. Oblicza się, że w samej Polsce znajduje się 25 sztuk oficjalnie, a kilka lub kilkanaście znajduje się w rękach prywatnych kolekcjonerów w stanie rekonstrukcji. Do tego kilka sztuk można znaleźć za zagranicą.

Konstrukcja

Napęd na tylne koło przenoszony był poprzez łańcuch i trzybiegową przekładnię, sterowaną dźwignią umieszczoną z prawej strony zbiornika paliwa. Wielotarczowe mokre sprzęgło sterowane było, podobnie jak w samochodzie, pedałem umieszczonym z lewej strony silnika. Dzięki zamontowaniu przepustnicy gazu po lewej stronie kierownicy (rozwiązanie zapożyczone z amery-

kańskiego Indiana) kierowca Sokoła mógł w trudnym terenie prowadzić motocykl nawet po zejściu z siodełka. Na postoju przydawał się hamulec tylnego koła z zapadką postojową, który działał podobnie jak samochodowy ręczny.

Komfortowy, doskonale resorowany **wózek boczny**, przypominający łódkę, został zaprojektowany przez znanego nadwoziowca **Stanisława Panczakiewicza**. W zawieszeniu przyczepki CWS M 111 zastosowano dwa jednopiórowe resory półeliptyczne i amortyzator taśmowy. Na bagażniku mocowano osłonięte pokrowcem koło zapasowe (wymienne ze wszystkimi kołami). Jeśli wierzyć opowiadaniom, Sokoła można było uruchomić nawet w temperaturze -40°C . Było to możliwe dzięki zastosowaniu specjalnego wtryskiwacza paliwa dla ułatwienia rozruchu. Dbając o bezpieczeństwo i komfort eksploatacji, dźwignię rozrusznika umieszczono po lewej stronie pojazdu – noga kierowcy nie była narażona na zaklinowanie między motocyklem a wózkiem bocznym.



Na liście wyposażenia, oferowanego (za dopłatą) przez producenta, oprócz zestawu narzędzi, znajdował się również prędkościomierz z licznikiem kilometrów, zegar mechaniczny (nakręcany raz na 8 dni!), ręczny sygnał dźwiękowy, reflektor – szperacz oraz osłony na nogi i wiatrochron do wózka. CWS doskonale, przy każdej pogodzie, sprawował się na polskich bezdrożach.

Podstawowe dane:

Układ cylindrów: dwucylindrowy, w układzie widlastym, rozwarcie cylindrów 45°, chłodzony powietrzem.

Pojemność skokowa: 995,4 cm³.

Średnica x skok cylindra: 83x92 mm.

Stopień sprężania: 5:1.

Moc trwała: 18 KM przy 3000 obr./min.

Moc maksymalna: 20-22 KM przy 4000 obr./min.

Zasilanie: gaźnik Zenith MC22 (lub MC26).

Rozruch: kickstarter.

Instalacja elektryczna: prądnica 6V 45W.

Zapłon: bateryjny.

Akumulator: 6V 20Ah.

Opony: 4,40x19.

Długość: 2540 mm.

Szerokość: 1740 mm.

Wysokość: 1135 mm.

Rozstaw osi: 1464 mm.

Rozstaw kół: 1205 mm.

Masa własna solo/z wózkiem: 270/375 kg.

Dopuszczalne obciążenie: ok. 280 kg.

Zużycie paliwa: 7-7,5l/100km.

Zużycie oleju: 0,3l/100km.

Prędkość: użytkowa 60km/h, maksymalna z koszem 90km/h.







Do wydania drugiej edycji przyczynili się:



Wójt gminy Gózd p. Paweł Dziewit



Wójt gminy Reczniów p. Karol Burek



Wójt gminy Sienno p. Mariusz Strąk

oraz:

Muzeum Motoryzacji i Techniki im. Wojciecha Kota
w Białej Oleckiej

Jerzy Dzik , Sławno k/Radomia

DZIEKUJĘ