

Radek: **Moto Guzzi V65**

**cel:** Wygrać w polskich eliminacjach Customów wystawiając Gucia

**plany:** Więcej motocykli w garażu!



## Mój mechanik i ja.

Taki być powinien tytuł tej rubryki, bo w moim i mojego Moto Guzzi przypadku to de facto postać najważniejsza. I ten wybór właściwie był kluczowy, bo to w towarzystwie Mojego Mechanika spędziłem ostatnie 2 lata. Nie była to łatwa relacja, ale jej owocem jestem do tej pory zachwycony. Właściwie jakby się dobrze zastanowić, to więzi są bardziej trwale niż związki, które łączyły mnie z niejedną kobietą. Tamte się rozpadły, a ten trwa.

Zanim zająłem się Cafe Racerami jeździłem pięknym klasykiem - Mercedesem W123 coupe. To był poligon doświadczalny. Pracowałem z wieloma mechanikami, od tanich szrociarzy, do mistrzów artystów w tej dziedzinie. Moje doświadczenia da się podsumować jednym zdaniem. Żadnych kompromisów i domorosłych specjalistów. Taniej i „na patencie” zawsze wychodzi drożej w końcowym obrachunku. Szukając wykonawcy wiedziałem już, że będę wybierał tylko renomowanych mechaników z doświadczeniem w budowaniu motocykli. Wszystko według zasady „pokaż mi swój motor, a powiem ci, czy chcę z tobą pracować”. Projekt zrobienia Cafe w początkowo zakładanym budżecie 20 tysięcy rozpałał wyobraźnię

każdego mechanika. Większości jednak na zasadzie:

za pieniądze tego gościa chętnie zrobiłbym to, czego nigdy nie zrobiłem dla siebie. Mnie chodziło o kogoś innego, kogoś z wizją. Tak trafiłem do PJP Motocykle i do Kotleta. Znamy go - twierdzili mi jego do-

brą reputację. Pierwsze randki były piękne i fascynujące. Wielogodzinne rozmowy o detalach, wizje całości przebudowy, przyszłych wystaw, które zbudowany Gutek będzie wygrywał, wyznaczaniu trendów w budowaniu motocykli w Polsce. Było obiecująco, w budżecie mieliśmy się zmieścić, 8 miesięcy miało wystarczyć. Byłem zauroczony i zaangażowany. Pierwsze rozczarowanie przyszło po 4 miesiącach. Oprócz rozebrania motocykla, dopasowania baku i fragmentu przedniego zawieszenia nic się nie działo. Co tydzień motor wyglądał tak samo. Zaczęły się prośby, wyrzuty, oczekiwania. Gdzieś pod koniec piątego miesiąca sprawy przybrały szybszy bieg, jednak w okolicach szóstego, karta

CHCĘ JUŻ JEŹDZIĆ! O tak, byłem wściekły i rozczarowany. Sezon się zaczął, właśnie odebrałem prawko, byłem zwarty i gotowy, a tu nic! Kotlet umie jednak łagodzić sytuacje kryzysowe. Zapromował mi Ducati jako maszynę zastępczą. I tak przebijałem do lipca. Wtedy to po raz pierwszy wsiadłem na Gucia. Na jakieś 10 minut. Po czym zgasł. Nastąpił prawie 2 miesięczny okres, w którym poznałem nowe dla mnie pojęcie. Jazda testowa, objeżdżanie prototypu. I ciągle poprawki. A to odma, a to doloty powietrza, a to ciekący wał. Zobaczyłem, że mistrz się uczy, że mentor nie wie wszystkiego. Rozczarowanie? Nie, właściwie mój szacunek i zaufanie wzrosły. Zaczął się rodzić trwały związek.

**POKAŻ MI SWÓJ MOTOR, A POWIEM CI, CZY CHCĘ Z TOBĄ PRACOWAĆ**



zatrzymała się na dwudziestukilku tysiącach, a prace były w połowie. Muszę przyznać, że poczułem się mocno rozczarowany. Moje zaufanie było nadszarpnięte. Znowu telefony do znajomych specjalistów. Ci przekonali mnie, że ceny są realne. Kotlet jest drogi, ale najlepszy, a ja byłem po prostu naiwny wierząc, że zmieści się w zakładanym budżecie. Dalsze miesiące nie przypominały już randek z początku związku. Raczej długie dyskusje, kłótnie, godzenia się partnerów znających się od lat. Były też ostre kryzysy, jak na przykład wtedy, kiedy w maju oznajmiłem, że

Nie było już wątpliwości, urazów, podejrzeń. Teraz powinien zagrać Mendelson, ale, ale... Moto Guzzi V65 zakończył sezon testów z następującym wynikiem:

elektryka do inspekcji i poprawy, wykonanie całkiem nowych sportowych kolektorów wydechowych, praca na głowicach i gniazdach zaworowych, no i drobne poprawki lakiernicze po jesiennym szlifie. Jak to mawiają, stara miłość nie rdzewieje, ale nad każdym związkiem trzeba pracować. Motocykl ma stać na podium polskich eliminacji mistrzostw Customów w kwietniu 2012! **MTM**