

NAJBARDZIEJ ODJECHANA KSIĄŻKA ROKU!

Najnowsza książka Martyny Wojciechowskiej to auto(moto)biografia, w której autorka zdradza kulisy swojej motoryzacyjnej pasji.

Jest więc o ucieczkach z domu, nocnych eskapadach na Romecie oraz jeździe bez prawa jazdy (a wszystko to w realiach PRL, kiedy motocykle kupowało się w sklepie ogrodniczym).

Jednak przede wszystkim Martyna po raz pierwszy opowiada o udziale w najtrudniejszym rajdzie świata.

Jak to jest znaleźć się w piekle, wyjść z niego cało i nazwać to przygodą życia?

Z tej książki dowiedzie się całej prawdy o Rajdzie Dakar, a nawet znacznie więcej... i to bez lukrowania.

„Szczere mówiąc, gdybym nie poznał Martyny Wojciechowskiej, nie uwierzyłbym, że taka kobieta istnieje. Ma cechy prawdziwego wojownika, a urodę i podejście do mężczyzn – niczym Mata Hari. Ale co najważniejsze, ma wielkie serce do ludzi, szczególnie tych słabszych. Jej ogromna siła wewnętrzna daje im nadzieję, dlatego tak do niej igrą. Powinniśmy być dumni, ta Polka jest najdzielniejszą kobietą na świecie. Ci, którzy mnie znają, wiedzą, że nie kadzę... Co ciekawe, dokładnie to samo myśli moja kochana żona Agnieszka”.

Generał GROM Sławomir Petelincki

„Wrażliwa kobieta o walecznym sercu, kochająca adrenalinę. Moge śmiało powiedzieć, że w jej krwiobieg płynie wysokooktanowa krew”.

Kierowca rajdu Leszek Kujał

„Urodę ma po mamie, ale pasję i zacięcie do motoryzacji – na pewno po mnie. Pamiętam, jak gościnami przesiadywała ze mną w warsztacie i przyglądała się, jak pracuję, zamiast ganiać z dziećmi po podwórku. Teraz jestem najdumniejszym ojcem na świecie”.

Żona Martyny Stanisław Wojciechowski

MBP Cieszanów
Automaniaczka : autoblog...



0000024605

Książki dostępne w księgarni
na www.giokstad.pl
i w sprzedaży wysyłkowej
tel. 22 360 37 37

tvn

MARTYNA WOJCIECHOWSKA

AUTO MANIACZKA

AUTORIOGRAFIA

na wysokich obrotach

O CZYM MARZY MARTYNA, GDY DORASTAĆ ZACZYNA

Tak, muszę się w końcu do tego przyznać. Zatrzymałam część pieniędzy, które dostałam od Mamy, żeby zapłacić pani Ewie za korepetycje z „anglika”. Wtedy nie było innej opcji niż prywatne lekcje, bo w podstawówce za darmo uczono tylko rosyjskiego. A rodzice trafili mi się całkiem zapobiegliwi, więc język angielski wkuwałam w czasie wolnym od szkoły.

Zgadza się, nie dotarłam na kilka zajęć, a pieniądze w ten sposób „zaoszczędzone” schowałam do skarbonki.

Owszem, dokonałam tego czynu z premedytacją, myślałam o tym od chwili, gdy zaczęłam chodzić na korepetycje.

Kasa była mi potrzebna na zakup, hm... jednoślada. A nie bardzo wiedziałam, jak ją w inny sposób zarobić – miałam przecież ledwie 10 czy 11 lat. (Początkowo zbierałam makulaturę i butelki, ale szybko się zorientowałam, że zgromadzenie odpowiedniej sumy potrwa wieki, a mnie się bardzo śpieszyło).

Zanim jednak zagłębię się w temat jednośladów, najpierw kilka słów wyjaśnienia dla tych, którzy urodzili się w latach 80. (lub później). Zapewne nie macie pojęcia, czym był Romet w czasach mojej wczesnej młodości? No to, drodzy moi, zacznijmy tę jazdę...

Motorynka była wówczas marzeniem tysięcy nastolatków, którzy do szkoły chodzili na piechotę lub wyblągali u rodziców zakup roweru; składaka lub damki – wynalazków pozbawionych udogodnień w postaci ręcznych hamulców, oświetlenia czy przerzutek, z których już po jednym sezonie pedałowania odłaziła farba i notorycznie zrywał się łańcuch. Motorower marki Romet oznaczał awans do wyższej klasy, zazdrość nie tylko kolegów, ale i koleżanek. To był niewyobrażalny dziś (kiedy młodzież ma WSZYSTKO) szpan. Niektórzy szczęśliwi posiadacze jeździli nimi tylko w weekendy i codziennie pucowali swoje cacka. Patrzyli na nie z zachwytem i nikomu nie pozwalali ich dotknąć. Nawet najlepszym kumpłom.

Romet miał silnik o pojemności 50 cm³ oraz rozmiar zdecydowanie kompaktowy – krzepki facet lub uparta dziewczyna mogli takie coś zabrać pod pachę, do windy. A na noc motorynkę dało się zaparkować choćby obok własnego łóżka! (Wiem, wiem, to niezdrowe, bo się można chemii nawdychać, ale wtedy nikt się takimi rzeczami nie przejmował). Cud-maszyna nosiła kodowe oznaczenie 50 M-coś-tam, ale to wiem dopiero dziś. Podobnie jak to, że moja motorynka pochodziła z fabryki w Bydgoszczy, w której prócz mojego „pojazdu silnikowego” na miliony tłukli socjalistyczne odpowiedniki dzisiejszych górali: składaki marki Wigry. W tamtych latach człowiek zyskiwał na podwórkowym znaczeniu, gdy miał Wigry, białe ener-dowskie buty na licencji firmy Salamander, dżinsy marmurki, deskorolkę z przekreśconym logo Mercedesa oraz wideoodtwarzacz, na którym do znudzenia można było zajeżdżać kopiowane na lewo kasety z „Johnem Rambo”. Co prawda klikiwo-głupie filmy ze Stallone kompletnie mnie nie interesowały, ale wtedy repertuaru bardziej ambitnego na kasetach nie było. Jak ktoś chciał obejrzyć na przykład „Mechaniczną pomarańczę”, musiał stać w tasiemcowych kolejkach do Elektronika – kina na Żoliborzu, do którego czasem wpuszczali maniaków filmowych z tak zwanego DKF-u (skrót od Dyskusyjny Klub Filmowy). I, owszem, stało się, stało. Nogi bardzo bolały, a przecież z „Rambo” było jednak prościej.

„Pięćdziesiątka” wymagała pieszczona, precyzyjnego mieszania benzyny 95 z olejem Mixol w stosunku 30:1. Złe dobranie proporcji sprawiało, że nie jechała i kopciła, dobre – też kopciła, ale (i to chyba było dla mnie najważniejsze) jechała, dokąd JA CHCIAŁAM! Dwa biegi (wow!), a do tego zero prędkościomierza, a zamiast klaksonu... rowerowy dzwonek. Każdy chciał mieć motorynkę i to nawet za cenę uduszenia własnych rodziców, nie mówiąc o próbie oszukania ich na kasę.

www.jacomoto.prv.pl

PREDOM
ROMET

MOTORYNKA ROMET

TYP
50-M-1



ZAKŁADY
ROWEROWE
45-959 BYDGOSZCZ
SKŁ. POCZY. Nr 4
UL. KORDOŃSKA 266
Telefon 42-00-21
Fax 056-894



Ten był mój!

Romet w Liczbach:

- Całkowita długość: 1,3 m
- Dopuszczalne obciążenie: 90 kg
- Prędkość maksymalna: 40 km/h
- Zużycie paliwa: 2,2 l/100 km
- Masa pojazdu: 40 kg
- Silnik: 49,8 cm³ o mocy 17 KM

ROMET 50

Jego dwusuwowy silnik produkowano w fabryce w Nowej Dębie. Miejscowość ta powstała jeszcze przed wojną, kiedy prezydent Mościcki postanowił w szacownej odległości od wszystkiego, co cywilizowane (w sensie, że wielkomiejskie) zorganizować COP (Centralny Okręg Przemysłowy) – każdy tę lekcję historii przerabiał w liceum. Ale nie każdy wie, że w Dezamecie, którego logo było na wszystkich silnikach motorynek, na wielką skalę robiło się amunicję oraz... (nie, nie mogę, bo chyba popłaczę się ze śmiechu) żelazka oraz opiekacze elektryczne...

Silniki – rozumiem. Naboje – w gruncie rzeczy też, bo to w końcu zakłady metalowe (amunicję robią w Nowej Dębie do dziś, strzelają z niej polscy żołnierze w Afganistanie). No, ale żeby na boczku, niejako z pomilitarnych odpadów, składać też podstawową broń polskich gospodyń wiejskich i miejskich!? Kolejny absurd tamtych czasów :-). Od 1951 do 1990 roku (kiedy zakłady Romet zbankrutowały) sprzedawano rocznie około 1 mln sztuk różnego typu żelazek oraz ponad 300 tys. różnego typu silników do motocykli – tak chwala się na stronie internetowej Dezametu do dziś.

Taki cud-sprzęt-wehikuł można było kupić w... sklepach ogrodnich. Dlaczego akurat tam? Za socjalizmu wiele było podobnych absurdów i właściwie nic nikogo nie dziwiło. Przecież sklepy świeciły pustkami, na większość produktów (mięso, słodycze, buty) były kartki, a cukierki kupowało się w barze mlecznym nie na kilogramy, tylko na sztuki. Ale żeby cokolwiek nabyć, nie wystarczyło posiadanie talonu i pieniędzy. Trzeba było mieć albo naprawdę dużo szczęścia, albo wyrobione układy (czyli informatora, który uprzedzi, kiedy towar rzuci do ogrodniczego), a najlepiej i jedno, i drugie. No i jeszcze miejsce na liście społecznej, żeby taki sprzęt uciwie, cierpliwie wystać w kolejce.

MARTA VEL MARTYNA

Do dziś zastanawiam się jednak, dlaczego Wojciechowscy, kiedy już odkryli, że nie wydałam pieniędzy na lekcje języka angielskiego (tylko przechowałam je nielegalnie w świnie-skarbonce z przeznaczeniem na zakup motoroweru), dołożyli mi do tej uciulaney kasy, żeby mój szalony pomysł udało się jednak zrealizować. A mogli, dla zasady (wtedy nie znano terminu „bezstresowe wychowanie”, a nauczyciele w szkole za byle przewinienie walili linijką po łapach), sprać mi po prostu tyłek. Ale może wówczas Marta nie stała się Martyną?

(Tak na marginesie, w akcie urodzenia i innych dokumentach mam wpisane imię Marta. Ale już od szkoły podstawowej mówiono na mnie Martyna, choć wtedy uważałam to za beznadziejne przezwisko. Tak bardzo to nowe imię do mnie przylgnęło, że nawet na świadectwie maturalnym wypisano je czarnym tuszem i przez to miałam problem z dostaniem się na studia. W oficjalnych papierach musi być porządek! Dziś wiem, że Marta pochodzi od języka aramejskiego i oznacza „piastunkę ogniska domowego”, zaś Martyna, podobnie jak Marcin, oznacza Marsa – boga wojny. Czyli wszystko się zgadza, choć wcale tego nie zaplanowałam ani nie jest to, jak sugerują niektórzy, pseudonim artystyczny).

W owym czasie byłam pewna, że bez motorynki nigdy nie osiągnę prawdziwego szczęścia, co zresztą powiedziałam Rodzicom aż nadto wyraźnie:

– Będę najszcześniejszą osobą na świecie, kiedy będę miała ten motorower! Wy nic nie rozumiecie!

(To ostatnie zdanie to stały tekst wpisany w rozmowy międzypokoleniowe, jak sądzę. Dodałabym jeszcze „Co WY wiecie o życiu...”. Czyż nie mam racji?:-)

No i nie wiem do końca, czy moje wybitne umiejętności negocjacyjne to sprawiły, czy litość, a może Rodzice zrobili to dla świętego spokoju (biorąc pod uwagę fakt, że byłam dobrą i sumienną uczennicą), w każdym razie – spełnili moje marzenie.

O tak! Doskonale pamiętam tamten dzień! Pojechaliśmy do sklepu w Legionowie i spomiędzy grabi, konewek, gumowych węży ogrodowych i zakurzonych kosiarek do trawy pan w szarym fartuchu wyciągnął mojego niebieskiego Rometa 50 M-coś-tam ze zbiornikiem „łezką”. Hurrrrra!

Pierwsze lekcje jazdy pobierałam (a jakżeby inaczej?!) u Taty... Co sprawiało mi największą trudność? W zasadzie tylko jedna rzecz – ruszanie, czyli na tyle łagodne puszczenie sprzęgła i dodanie gazu, żeby mój żelazny rumak jechał, zamiast szarpnąć i gwałtownie się zatrzymać. Sfrustrowana wymyśliłam sobie nawet, że jak odepchnę się dwa razy (tak grzebnę nóżkami), to Romet będzie się już lekko toczył i start przebiegnie płynniej. Po kilku próbach odpaliłam „sprzęta” (jak mawiali wtajemniczeni) i śmiało ruszyłam przed siebie. Jednak ten manewr tak bardzo wszedł mi w krew, że potem – kiedy jeździłam już japońskim wyścigowym motocyklem – wciąż miałam nawyk lekkiego odpychania się od podłoża.

Wiele osób opowiadało mi o swoich pierwszych doświadczeniach z jednośladem i właściwie przebiegają one według podobnego scenariusza. Najpierw jest wszystko super, na zasadzie „Hurra! Jadę!”. A potem... z emocji jednośladowi neofici coraz mocniej zaciskają prawą rękę na manetce, co sprawia, że... dodają coraz więcej gazu. I wtedy uświadamiają sobie z przerażeniem, że nie mogą sobie przypomnieć albo nie wiedzą, jak zahamować. Jest więc „lot” przez ogródek sąsiada, potem off-road na najbliższym polu i... twarde lądowanie. Sprzęt, ukochane dwa koła, ulega dezintegracji. Tak było w przypadku mojej Mamy, która swoją historię jazdy na motocyklu WSK opowiedziała mi z lekkim zażenowaniem, bo jednak co jak co, ale motoryzacja w naszej rodzinie stała i stać powinna na wysokim poziomie...

LOT TRZMIELA

Dlaczego zainteresowałam się takim „męskim” hobby? Nie wiem. Zawsze to było dla mnie oczywiste. Ba! Miałam nawet plan, że zostanę kierowcą wyścigowym, a potem rajdowym. Wielu pukało się wówczas w czoło, dając mi do zrozumienia, że zwario- wałam. I w tym momencie muszę wspomnieć o owadzie, który się nazywa trzmieł. Otóż nad tym latającym stworzeniem pochyliło się mnóstwo naukowców – fizycy, matematycy, biolodzy. Wszyscy uważnie obliczali jego masę, analizowali trajektorię ruchu... I orzekli zgodnie:

– Trzmieł nie ma prawa latać. Jest za ciężki w stosunku do swoich małych skrzydełek. Nie utrzyma się w powietrzu.

Ale wiecie co? Nikt tego trzmielowi nie powiedział. I w związku z tym on, nieświadomy niczego, LATA! I chyba tak samo jest ze mną. Nikt mi nie powiedział, że są marzenia, które się nie spełniają. Ani że dziewczynki nie powinny jeździć na motocyklach, więc... po prostu to robiłam.

I tak, kiedy byłam jeszcze bardzo nieletnia, zaczęłam rozbijać się tym moim niebieskim Rometem, który (jak mi się wtedy wydawało) mknął z zawrotną szybkością (czyli max 40 km/h). Dodam tylko, że nie były to czasy, kiedy zakładało się kask, ochraniacze i wszystkie te bajery dzisiaj po prostu niezbędne i obowiązkowe. Natomiast ja (codziennie, nawet zimą!) dojeżdżałam swoim sprzętem do Szkoły Podstawowej 306 przy ulicy Połczyńskiej, na warszawskiej Woli, i parkowałam go gdzieś w krzakach, bo przecież nie posiadałam karty motorowerowej, więc nauczyciele nie mogli mnie zobaczyć, jak łamię prawo. Po zajęciach zaś intensywnie trenowałam, żeby w niedalekiej przyszłości, po zrobieniu prawa jazdy i licencji wyścigowej (co wydawało mi się oczywiste ze względu na sportową tradycję w rodzinie), wystartować w jakichś Wielkich Zawodach.

Poligonem moich motorynkowych manewrów były carskie forty przy ulicy Szeligowskiej, na krańcach warszawskiej Woli (tam gdzie 40 lat wcześniej trenował też mój Tata) – góra, dół, prawo, lewo, śliskie zjazdy, strome podjazdy... Mnóstwo kamieni i zdradliwych krzaków. Ileż to razy testowałam tam granicę możliwości swoich bądź swojego sprzętu! Sprawdziałam, w jakich okolicznościach moja dzielna motorynka nie da rady i jednak się przewróci. Albo jak położyć ją w zakręcie... I do jakiej wysokości można podjechać, a na jakiej koncertowo się wyglebię (jak mówią motocykliści)?!

W końcu musiał mi się przydarzyć ten PIERWSZY poważniejszy wypadek. Dobrze pamiętam ten dzień. Moi koledzy, starsi ode mnie nawet o parę lat, mieli już wówczas Romety, Ogary 200 lub nawet Simsony! Pewnego dnia podjechali do mnie, gdy próbowałam z kopniaka odpalić moją „pięćdziesiątkę”, i powiedzieli:

– Ej, Martyna, jedziesz z nami na forty?

Przełknęłam ślinę, przeczesałam dłońmi swoje krótkie włosy (Mama uważała, że staną się mocne i gęste, jeśli będzie mnie strzygła na chłopaka – więc długo wszyscy byli przekonani, że jestem małym łobuziakiem płci męskiej). Oczywiście nie mogłam odmówić.

– Jasne – rzuciłam zadziornie, choć nogi mi się trzęsły ze strachu.

Nie mogłam uwierzyć, że osiedlowy guru zwany Zdułkiem i jego świta zwrócili na mnie uwagę! Liczyłam na to, że jeżeli nie zaimponuję chłopakom, to przynajmniej się nie zbłążnię.

Nagle atmosfera zgęstniała niczym w westernie „W samo południe”. Odpalamy sprzęty i ruszamy w stronę ulicy Szeligowskiej. Skręcamy w lewo, gdzieś pomiędzy drzewa, i... zaczyna się. Robię wszystko, absolutnie WSZYSTKO, co tylko potrafię, żeby za nimi nadążyć. Pałę sprzęt, wykręcam manetkę gazu do oporu, podpieram się nogami, ale... wciąż pozostaję z tyłu. A chłopcy ani myślą dać mi jakiegokolwiek fory. Najwyraźniej postanawiają (widząc, że mimo wszystko nadal się toczę) złośliwie prowokować mnie do wyciskania więcej i więcej, tylko że nie ma już z czego. Mój sprzęt i ja osiągnęliśmy absolutny szczyt wydolności. Kiedy wreszcie docieramy do celu, czuję ulgę. Ale tylko przez chwilę, bo oto czeka na mnie wyjątkowo stromy podjazd zakończony zdradliwym podcięciem. Należy mocno się rozpędzić, wyjechać ostro i na samej górze lekko zdławić gaz, żeby przejść przez niebezpieczne siodło, a potem rozpocząć zjazd w dół. Ja niestety nie wyczułam tematu – wjeżdżam na sam szczyt na pełnym gazie, przekręcam manetkę do oporu i tylne koło, mimo że moc nie była wstrząsająca, zakręciło się mocniej, a Romet wystrzelił w powietrze... Wylądowałam na plecach, a motorynka, niemal 40 kilo blachy i kabli, na mnie. No cóż, nie było to miłe doświadczenie i poważnie je odchorowałam, nie wspominając o nadszarpniętej reputacji, żeby nie powiedzieć dosadniej – totalnej kompromitacji. Myślałam, że połamałam sobie wszystkie kości, ale wstałam, otrępałam się (jakby nic wielkiego się nie stało) i udając, że nie utykam, rzuciłam:

– Spoko, chłopaki, daję radę.

Wtedy nie chciałam się przyznać do własnej słabości. I dzisiaj też tego nie robię. W trudnych sytuacjach po prostu bardziej zaciskam zęby. Ewentualnie idę gdzieś w kąć potrenować, żeby udowodnić – nie tyle komuś, ile samej sobie – na co mnie naprawdę stać. Uparta jestem jak jasna cholera.

To właśnie był ten okres, kiedy bacznie obserwowałam wszystkich kolegów, ale przede wszystkim – swojego Tatę, wyśmienitego kierowcę. Znał niesamowite triki, a ja po prostu musiałam wiedzieć, JAK ON TO ROBI. Kiedy więc Tata pokazał mi, że moja motorynka też potrafi spalić gumę albo pięknie zakręcić kółeczkiem na bardziej miękkim podłożu, to... oszalałam! Wystarczyło trzymać klamkę hamulca ręcznego, dodać gazu, puścić sprzęgło i koło zaczynało się obracać – świadomość nowych możliwości dodała mi wiiiieeeeeelkich skrzydeł! Trenowałam z taką pasją, że w ciągu paru tygodni zniszczyłam ileś tam tylnych opon (Tata musiał je skądś wytrzasnąć, co w latach wiecznego deficytu towarów pewnie nie było łatwe). Koleżanki w tym czasie grały w gumę, szyły ubranka dla lalek, bawiły się w sklep albo w szkołę i miały jakieś takie dziwne dziewczynskie zainteresowania. Natomiast ja wkręcałam się coraz bardziej w chłopięcy świat. Co więcej, koledzy zaczęli mnie fascynować też z innych powodów. I vice versa. No bo z iloma dziewczynami można było wówczas godzinami gadać o samochodach, motocyklach i wyścigach? Tak więc, jako chyba pierwsza przedstawicielka swojej płci, wstąpiłam w szeregi motocyklowego bractwa naszego wolskiego osiedla. A wraz ze mną Agnieszka Wierzbicka, nazywana przez nas Wierą, która co prawda na motorowerach nie jeździła, ale też, na szczęście, nie bardzo interesowała się lalkami. Obie byłyśmy więc takimi osiedlowymi twardzielkami – ubierałyśmy się wyłącznie w spodnie, razem jeździliśmy na moim Romecie, siejąc postrach wśród dziewczyn i, wstyd się przyznać, jako pierwsze zaczęłyśmy palić papierosy za szkołą. (Dziś jestem absolutną przeciwniczką tytoniu i innych używek – żeby było jasne!).

W każdym razie to był bardzo pracowity okres w moim młodym życiu. Trenowałam wtedy gimnastykę artystyczną w klasie mistrzowskiej i kiedy większość dzieciaków po lekcjach bezmyślnie wisiała na trzepaku i dłubała w nosie, ja musiałam jechać na zajęcia do Pałacu Młodzieży (świetny trening systematyczności i hartu ducha, jak każdy sport). Potem chodziłam jeszcze na grafikę, malarstwo, rysunek i kilka innych kółek zainteresowań, a resztę wolnego czasu pochłaniało mi rozkładanie i składanie mojego jednośladu. Polegało to głównie na odkręcaniu mało znaczących śrubek, żeby jednak czegoś przez przypadek nie popsuć. I cieszę się, że nie miałam wówczas tak zwanych pustych przebiegów, bo nauczyło mnie to ogrom-

nej dyscypliny. Gdy tylko odrobiłam lekcje, wskakiwałam na Rometa i ruszałam przed siebie. Dzięki temu czułam się wolna, niezależna, ale też – inna. Wyjątkowa. Byłam outsiderką. Wymykałam się stereotypom. Bo, owszem, szyłam sobie sama jakieś przedziwne ciuchy, miałam włosy obcięte na chłopaka i chodziłam w pionierkach – butach, które ładnie się nazywały, ale wyglądały jak buty ortopedyczne. I przy tym całym dziwnym wyglądzie i zainteresowaniach à la zbuntowana nastolatka byłam wzorową uczennicą, która zawsze miała świadectwo z czerwonym paskiem. Z drugiej strony do dziewczyn, które były *cool* (wtedy raczej mówiło się „ona jest równy gość”), też nie przystawałam, bo za dobrze się uczyłam. I do tego byłam bardzo posłuszną i zdyscyplinowaną córką swoich Rodziców. Raczej nie padałam z nimi w konflikty, bo Oni byli po prostu fajni i skoro mnie akceptowali, to po co było wywierać otwarte drzwi?

Mimo że mój Romet nie był ani mocny, ani ambitny, ani tym bardziej wycynowy, to zdarzyło mi się wykonać na nim kilka totalnie abstrakcyjnych numerów. Pamiętam, jak wjeżdżałam z ulicy Siemiatyckiej w Łazurową (w internecie szukajcie tego skrzyżowania na mapie Warszawy!). To był taki ostry prawy przy zielonym warzywniaku. Jestem w kasku, dzinsowa kurteczka – pełen szyk motorowerowy. Skręcam w drogę osiedlową, która biegnie wzdłuż Łazurowej, i nagle widzę gościa, który idzie poboczem. On też mnie zauważył. Skręcam więc w lewo, żeby go wyminąć, a ten, zamiast zrobić unik, wykonuje krok w moją stronę... I teraz (uwaga!) sytuacja staje się maksymalnie idiotyczna, jak w komedii o głupim i głupszym. Rozpłaszczam mu cztery litery przednim reflektorem, a on siada na niego zdziwiony. Wtedy pudełko, które niesie w prawej ręce, wykonuje spektakularny lot i z żałosnym „plask” ląduje obok nas na asfalcie, oczywiście do góry nogami. Kątem oka dostrzegam serwetkę, która żałośnie wystaje spod sznurka elegancko obwiązanego paczuszkę. Cukiernia Hotel Europejski. O Chryste! W ułamku sekundy dociera do mnie, że to był tort urodzinowy. Powtórzę: tort urodzinowy z cukierni Hotelu Europejskiego! Do tej kultowej cukierni stały zawsze gigantyczne kolejki i obowiązywała lista społeczna, żeby po paru godzinach wyszarpnąć coś smakowitego i z zawartością prawdziwego cukru (wtedy nawet wedlowskie tabliczki czekolady zastępowały wyroby czekoladopodobne). Tort kupiony za ciężkie (założyłam od razu w myślach) pieniądze i to ja jestem sprawcą zniszczenia owego słodkiego uko-

ronowania niezapomnianych urodzin! Gość miał ze 25 lat, był duży i silny. Ja miałam, przypomnę, 12 i chciałam być duża, ale silna nie byłam z pewnością...

Facet odwraca się do mnie z wściekłością i – zanim zdążyłam cokolwiek powiedzieć na usprawiedliwienie – wali mnie koncertowo w głowę (chronioną na szczęście przez kask), a potem cedzi przez zęby:

– Jak jeździsz, ty debilu?!

I w tym dostrzegam swoją szansę.

Pomyślałam, że jak zdejmę kask i on zorientuje się, że jestem dziewczyną, to będzie po prostu dramatycznie. Wiadomo, usłyszę, że kto w ogóle takiej gówniarze pozwolił jeździć motorowerem. Może nawet wezwie milicję! W związku z tym mówię najgrubszym głosem, na jaki było stać moje struny głosowe:

– Sorry, stary, nie widziałem cię...

Skończyło się ugodą i tym, że pojechałam wysupać od znajomych te bodające 5 tysięcy złotych (dziś to pewnie byłoby jakieś 150–200 zł), żeby zwrócić kasę za tort, który zamienił się w smętny placek.

SZYBKO, CORAZ SZYBCIEJ...

Z małymi przygodami, ale w całkiem niezłej formie dojechałam do końca „okresu błękitnego” w swojej twórczości. Podsumowując: kilka razy zdarzyło mi się wywrócić, tu i ówdzie podparłam się niefortunnie nogą lub przypaliłam łydkę rurą wydechową. O tak, to zresztą jest znak charakterystyczny wszystkich „motorynkowych upalaczy”. Kiedy patrzę na prawą łydkę kogoś z przedziału wiekowego 35–45 i widzę na niej dziwny stygmat, to mogę założyć, że ów ktoś zaliczył w przeszłości jazdę jednośladem „made in Bydgoszcz”.

Czy było coś po motorynce? Oczywiście! Młoda Marta-Martyna zapragnęła przesunąć swój horyzont. Zamarzyłam o Simsonie. Niemiec w tym miejscu zapewne przerwałby mi i sprostował (co postaram się wpisać fonetycznie, żeby nie popełnić żadnego ortograficznego błędu):

– Ah ja, Zimzun, sonderklasse.

Bardziej po ludzku? No, że Simson to klasa sama dla siebie.

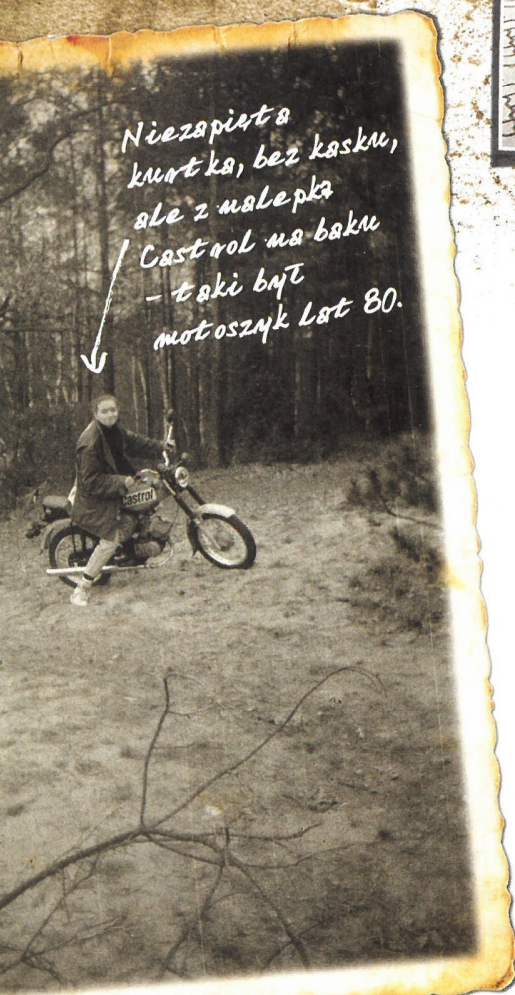
W ósmej klasie podstawówki, czyli jako 15-latką, stałam się dumną posiadaczką Simsona (przepraszam, już się poprawiam – Zimzuna). I poczułam, że to jest moja przepustka do wielkiego świata. Na tamte czasy i tamte możliwości mój zielony Simson z naklejką Castrol to było naprawdę COŚ. Niemcy produkowali ten motorower metodami niemal chałupniczymi, ale solidnie i po germańsku – Simson był

złożony niczym Mercedes. Poskręcany jak należy, precyzyjny i – co wówczas wcale nie było takie oczywiste – bezawaryjny. Simson był wypuszczany w różnych wersjach – od takiego „golasa” bez wyposażenia po odmianę enduro oraz maszyny eksportowane nawet do Wielkiej Brytanii. Zdziwieni? Brytyjczycy może i lubili Hondy czy inne Suzuki, ale Simsona kupowali, bo był niezawodny i przede wszystkim tani.

Ale do rzeczy. Mojego Simsona postanowiłam przerobić na sprzęt do zadań specjalnych. Otóż przednie koło notorycznie obijało mi się o błotnik. Wymyśliłam więc, że jeżeli odkręcę ten przedni błotnik, to skok zawieszenia będzie większy. Co też wkrótce uczyniłam. Zadowolona ruszyłam w teren z mocnym postanowieniem, że zostanę wielkim offroadowym kierowcą motocyklowym. Niestety było błoto. Skończyło się na tym, że ochlapałam sobie całą twarz, umorusałam się szkaradnie i stwierdziłam, że jednakowoż przedni błotnik w pojeździe jednośladowym przydaje się i to bardzo.

Wtedy Tata pokazał mi, że można nie tylko palić gumę, ale też strzelić mocno ze sprzęgła, dodać gazu, poderwać kierownicę i... kawałek przejechać na tylnym kole! No tak! Oczywiście błyskawicznie spaliłam sprzęgło, ale musiałam... po prostu musiałam (!) nauczyć się tej sztuczki. I jeszcze posiąść umiejętność robienia takiego obrotu wokół własnej osi. Trzeba było wprowadzić tylne koło w obroty i jednocześnie – pochylić Simsona lekko. Sprzęt wtedy niemal tańczył dookoła mnie. Doprawdy nie wiem, dlaczego Ojciec pokazywał mi te wszystkie wygibasy (oczywiście ku przerażeniu mojej Mamy), bo pewnie sama tak szybko bym na to nie wpadła. A potem, w akcie troski o zdrowie własnego potomka – zabraniał mi je robić. Uznałam to za brak konsekwencji, więc do dzisiaj jest to powód sprzeczek między nami.

Kiedy skończyłam podstawówkę, przeprowadziliśmy się do Izabelina pod Warszawą. To był prawdziwy raj – okolice Kampinoskiego Parku Narodowego, gdzie można było do woli jeździć leśnymi duktami (teraz tego nie robię, bo jestem eko!). Nie mam bladego pojęcia, co by się stało, gdybym wówczas wjechała na jakiś korzeń, kamień lub wywróciła się, uderzyła w głowę i utknęła w środku tego WIELKIEGO LASU... W jaki sposób wezwałabym pomoc, skoro nie było żadnych telefonów, nie mówiąc już o komórkowych?! Wtedy jednak moja wyobraźnia nie sięgała tak daleko – z zawrotną prędkością jeździłam pomiędzy drzewami, krzakami, zakopywałam się po kolana w wydmach. (Ha, mało kto wie, że w Puszczy Kampinoskiej są ogromne piaszczyste łąchy i nawet coś na kształt małej pustyni!).



Niezapięta
kurtka, bez kasku,
ale z nalepką
Castrol na baku
- taki był
motoszyk lat 80.



SIMSON

Firma produkująca te motocykle, jak na motoryzacyjne standardy, jest stara jak świat. Jej historia zaczęła się w roku 1854, kiedy bracia Löb i Moses Simson kupili jedną trzecią udziałów w fabryce... młotków w miejscowości Shul w Turynii. Od narzędzia do wbijania gwoździ przeszli do produkcji auta parowego, potem były też wyścigówki (Simson Supra), rowery oraz broń. Z wyprodukowanych tam karabinów Mauser i pistoletów Parabellum (to nim tak ochoczko wymachiwał kapitan Kloss) można byłoby usypać drugie Tatry. Po wojnie rozpętanej przez szaleńca z wąsikami do fabryki przyszli Rosjanie i wykręcili wszystko, co się dało, a w Simsonie oficjalnie zaczęto produkować auta dla dzieci oraz broń sportową. Do jednośladów powrócono dopiero w latach 50. XX wieku – od 1954 roku Niemcy z NRD chwalili się Simsonem AWO 425, który bywa nazywany Honecker-Harleyem (Erich Honecker był szefem samych szefów w NRD, odpowiednikiem Edwarda Gierka i Piotra Jaroszewicza razem wziętych). Tata jeździł takim „DDR-Harleyem” i ładnie na nim wyglądał na zdjęciach... Dziś Simsony można kupić na Allegro – sama znalazłam takiego „prawie jak z fabryki” za (uwaga!) 7 tys. zł! Kosztuje tyle co nowe skutery całkiem solidnych marek.

I to był naprawdę wyjątkowy czas! Chyba jeden z najbardziej bezstroskich i cudownych okresów w moim życiu.

I też czas pierwszych ucieczek przed milicją... No cóż, trudno polemizować z faktem, że 14-letnia dziewczyna nie powinna jeździć jednośladem bez uprawnień. Do tego często bez kasku i zdecydowanie za szybko. W dwie, trzy albo i cztery osoby by w charakterze pasażerów, bo przecież „my, Polacy, to ułani” i „wojowaliśmy pod Grunwaldem”. Zdarzyło mi się więc co najmniej kilka razy uciekać przed służbami mundurowymi. Na usprawiedliwienie powiem tylko, że przed rokiem 1989 bardzo trendy było płynąć pod ten milicyjny prąd. Bycie w niezgodzie z ogólnie panującym systemem i władzą (dosłownie!) nobilitowało.

PIERWSZA MIŁOŚĆ (POZA JEDNOŚLADAMI :-)

Jeszcze w podstawówce zakochałam się po raz pierwszy. Moja wielka miłość miała na imię Marcin – był znacznie starszy ode mnie i świetnie jeździł na jednośladach (dodam, że nie odbyła się żadna konsumpcja tego związku). Niemniej chyba zawiodłam jego oczekiwania (może dlatego, że właśnie do owej konsumpcji nie doszło), bo w połowie pierwszej klasy liceum mój chłopak nie chłopak postanowił wyjechać, a w zasadzie uciec do Londynu. To był rok 1989 i wtedy, pracując nielegalnie w Anglii na zmywaku w podrzędnej restauracji, można było zarobić naprawdę duże pieniądze. Kiedy wtajemniczył mnie w owe plany – byłam zdruzgotana. Pamiętam dokładnie, że był 9 stycznia, siedziałam w domu, słuchałam płyty „101” zespołu Depeche Mode i wyobrażałam sobie, że oto moje życie się kończy. Mężczyzna, którego kocham i którego najwyraźniej nie umiem zatrzymać przy sobie (uwaga, miałam wtedy lat 15!) – właśnie nielegalnie emigruje za granicę. Tysiące scenariuszy przemikało przez moją nastoletnią głowę. Na przykład żeby spakować się i razem z nim uciec na ten kraniec świata. Wreszcie doszłam do wniosku, że jednak zostaję, bo następnego dnia mam ważną klasówkę z fizyki. Ale musiałam się z nim należycie pożegnać.

Ja byłam w Izabelinie – wówczas „trzy chałupy na krzyż stojące w gęstym lesie”. Marcin – w Warszawie. I jak na złość postanowił opuścić dom jakoś bladym świtem, chyba o piątej rano. Żeby pomachać mu białą chusteczką, przytulić się do niego mocno i powiedzieć, że zawsze go będę kochać i zawsze będę za nim tęsknić, musiałam poczekać, aż Rodzice zasną. Otworzyłam drzwi garażu, wypchnęłam swojego Simsona za róg i o trzeciej nad ranem odpaliłam go z kopiaiaka. Nie miałam

wtedy reflektora, nawet nie pamiętam dlaczego, więc jechałam w kompletnych ciemnościach, przyświecając sobie jakąś latarką na tych leśnych wertepach. Zima, noc, lód na drodze i do tego jeszcze padający śnieg... Było tak piekielnie zimno, że mając na sobie różową puchową kurtkę, gogle narciarskie, wełnianą czapkę, rękawiczki, i tak cała dygotałam. I musiałam podpierać się nogami, żeby nie wywrócić się na tej śliskiej nawierzchni. Dojechałam, pożegnałam Marcina, który odjechał był Polonezem za wielką wodę. Cierpiałam. Ale tak to już jest, że po zimie przychodzi wiosna. A wraz z nią pojawił się kolejny chłopak i kolejne wyzwania oczywiście.

TWARDYM TRZEBA BYĆ

W pierwszej klasie XXII Liceum im. José Martí jeździłam swoim zielonym „odkurzaczem” z Izabelina na Żoliborz. To było naprawdę coś. „Samodzielną kobitką, która ma swój styl. Jestem dorosła i świadoma” – tak właśnie sama o sobie myślałam. Dziś widzę to nieco inaczej – byłam totalnym obciachem. Tak z kobiecego punktu widzenia. Brakowało wtedy bajeranckich sprzętów, skór czy rękawic... Pierwszy kask, który kupiłam w pawilonach handlowych na ulicy Marchlewskiego (wtedy, Jana Pawła II – dziś), był marki Bella. Nie wiem, czy był bezpieczny i czy przy walnięciu o coś twardego nie rozsypałby się w kawałki – jednak o takich rzeczach nie myśli się, gdy ma się naście lat. Nawiasem mówiąc, można go było kupić – jak słynnego Forda T – w jednym jedynym kolorze, tyle że czerwonym. Kto mający choć szczątkowe wyczucie stylu do zielonego Simsona założyłby czerwony kask?! O zgrozo! Ale przecież Polak potrafi... Zmatowiłam więc ten kask papierem ściernym (najpierw, tak jak trzeba – gruboziarnistym, potem przetałam całość gładszym), okleiłam dokładnie uszczelki taśmą i wszystko zasprejowałam na czarny mat. Na tym nie koniec. Na wierzch nakleiłam jeszcze lisią kitę, która miała być takim niby-punkowym irokezem. I byłam z siebie piekielnie dumna! Uważałam, że wyglądam po prostu czadowo.

To był też okres mojej fascynacji kolorem czarnym i khaki – właśnie wtedy zakochałam się w armii. Wszystkie pieniądze, jakie miałam, wydawałam na amerykańskie mundury z demobilu. Nie były to dobra tak dostępne jak obecnie, ale kupowałam kamuflaże, kombinezony sił powietrznych Stanów Zjednoczonych, parki albo buty nazywane rumunkami od ojczyzny armii, która ich używała. Owe à la glany nie występowały na bazarach w moim rozmiarze 39. Te, które miałam, o trzy

numery za duże, zostały ściągnięte, jak znam życie, z jakiegoś gościa na Starówce (to były czasy, kiedy skinheadzi rozbierali punków na warszawskich ulicach także z obuwia!). Ale na szczęście włosy miałam trochę dłuższe, więc trudno mnie już było pomylić z chłopakiem.

Mój pokój przypominał wtedy koszary wojskowe. Siatka maskująca zwisała ze ścian i sufitu (wyglądało to wszystko mrocznie, nie mówiąc o tym, że siatka była fenomenalnym magazynem kurzu), na drzewcach wisały trzy amerykańskie flagi, kolekcja noży w skrzyni, równo ułożone mundury – kamuflaż letni, kamuflaż zimowy, no i zaklejone papierem okna, ponieważ dopływ słońca był absolutnie niewskazany. Uczyłam się przy świecach. Zrezygnowałam też z tak podstawowych wygod jak łóżko. Bo po co rozleniwiać się, skoro wystarczy śpiwór rzucony na podłogę? Święcie przekonana, że kiedyś będę służyła w armii – postanowiłam się hartować. Codziennie biegałam po lesie, uczyłam się takich czynności jak czołganie czy strzelanie. Poszłam nawet na komisję wojskową ze swoim przyjacielem Orestem, ale pan pułkownik mnie przegnał, twierdząc, że mogę sobie zostać co najwyżej sanitariuszką – oburzona już wtedy wykrzykiwałam coś o braku równouprawnienia czy coś w tym stylu... Zresztą wszyscy chłopcy próbowali się wtedy wymigiwać od służby wojskowej na tyle sposobów, że moje dobrowolne stawienie się na pobór można było uznać za przejaw ciężkiej choroby. Miałam w sumie szczęście, że nie wezwali karetki z psychiatryka.

FASCYNUJĄCY WIELKI ŚWIAT

A gdzie motoryzacja? To szło jakby równolegle. O Tacie i jego przemożnym wpływie już wiecie. Pozostaje jeszcze Mama, którą swego czasu ojciec obsadził w roli pilota na jednym z KJS-ów (Konkursowa Jazda Samochodowa, czyli taki rajd dla osób bez licencji sportowej). Mama może nie znała się za bardzo na dyktowaniu trasy, ale oryginalny pilot mojego Ojca akurat miał kaca i wystartować w owej imprezie nie mógł, więc Joanna Wojciechowska pierwszy i ostatni raz w swoim życiu miała go wyręczyć. Nikomu jakoś nie przeszkadzało, że moja rodzicielka była ze mną w dość zaawansowanej ciąży. Tak, to wszystko nie mogło zostać bez wpływu na mój dalszy rozwój...

Kiedy miałam cztery lata, pierwszy raz uciekłam z domu. Już wtedy wiedziałam, że jako niezależna jednostka powinnam podążać własną drogą. Ulica Połczyń-

*Wiem, trudno w to
wierzyć, ale to naprawdę
ja... Rok 1990*



*Tego dnia Rodzice wstydzieli się pozować
ze mną do zdjęcia :-)*

ska w Warszawie, przy której wtedy mieszkaliśmy, to była (i nadal jest) trasa wyłotowa na Poznań, bardzo ruchliwa, dwupasmowa. I choć wydarzyło się to dawno temu, doskonale pamiętam każdy detal. Spakowałam torbę ze wszystkimi niezbędnymi rzeczami, piekielnie przemyślnie opracowałam szczegóły ucieczki, tak żeby nikt mi nie przeszkodził. I z wielką torbą sjażu-majtu powędrowałam na pobliską stację CPN (skrót od Centrala Produktów Naftowych). Ta stacja benzynowa, która wciąż stoi w tym samym miejscu, tylko w innych barwach (to Orlen, a ponieważ nie jest sponsorem tej książki, więc nie będę im więcej robić reklamy), jawiła mi się jako Centrum Wszechświata. Tam bowiem zatrzymywała się większość samochodów, które jechały trasą wschód-zachód, tą co to ciągnęła się spod granicy rosyjskiej, przez Poznań, aż do Berlina. Były więc ciężarówki z zagranicznymi blachami (rejestracjami) i w ogóle mnóstwo niesamowitych pojazdów. To był też czas ogromnych kolejek i list społecznych za benzyną, ale w kawiarni, gdzie stały flipery, można było usiąść, przykleić nos do szyby i obserwować te cudowne kolorowe jedno- i dwusładowe maszyny. I to właśnie tam chciałam się wtedy udać – do tego miejsca pachnącego Przygodą.

Nawet nie jestem w stanie wyobrazić sobie stresu, który przeżyli moi rodzice, kiedy zorientowali się, że nie ma mnie, kilku drobiazgów i torby podróżnej. Wszyscy krewni i znajomi rozbiegli się spanikowani na poszukiwania. I w końcu Mama dopadła mnie gdzieś na przejściu dla pieszych już przy stacji na ulicy Połczyńskiej. Musiała być wściekła, ale jednocześnie tak zestresowana i szczęśliwa, że mnie jednak znalazła, że rozplakała się tylko i przytuliła bardzo mocno. Uniknęłam kary, ale byłam bardzo rozczarowana, bo ta moja samodzielna eskapada została przerwana w najciekawszym momencie, a przecież miało być tak pięknie... Planowałam, że zasiądę na CPN-ie i popijając kawę (osobliwy napój dla dziecka w moim wieku), będę godzinami patrzeć na te samochody przejeżdżające w tę i z powrotem. I na ludzi, którzy jechali skądś – dokąś i mieli na pewno mnóstwo Ważnych Spraw na głowie. Tak, to był mój świat. I jest nim do dzisiaj! Uwielbiam stacje benzynowe, dworce kolejowe i lotniska. Te wszystkie miejsca, gdzie ludzkie ścieżki przecinają się tylko na chwilę, a potem każdy zmierza w swoją stronę. Zawsze próbuję dopisać historię pana, który właśnie płaci za paliwo przy dystrybutorze numer 3. Dokąd jedzie? Po co? Jakie ma życie? Czy jest szczęśliwy? Dlaczego wybrał ten, a nie inny samochód dla siebie? A potem zagaduję te osoby i weryfikuję, czy moje o nich wyobrażenie w jakikolwiek sposób pokrywa się z rzeczywistością.

Kiedy patrzę na swoją niespełna czteroletnią córkę Marysię, przypominam sobie własne dzieciństwo. I jak wiele dostarczałam (i nadal dostarczam!) trosk swoim

Rodzicom. Oczywiście sama będąc matką, wiem już, ile energii i siły trzeba poświęcić na wychowanie dziecka. A stoję dopiero na początku tej drogi! Najpierw te szkraby są całkowicie od nas zależne, potem – już świadomie – chcą, żebyśmy zawsze z nimi byli, a w końcu... marzą, żebyśmy wreszcie dali im święty spokój. I pozwolili iść własną drogą. A my tak bardzo pragniemy, żeby miały życie usłane różami...

I właśnie w tej chwili pojawiło się w swojej głowie pytanie:

– A co będzie, jeśli moja córka za 13 lat, licząc od dziś, przyprowadzi mi do domu długowłosego motocyklistę i powie: „Mamo, zakochałam się”.

Ten obrazek mnie prześladowa! Może dlatego, że sama zafundowałam to moim Rodzicom?!

PÓŁBÓG NA EMZECIE

Z wypiekami na twarzy oglądałam zdjęcia w magazynach, które znajomi przywozili z zagranicy – z Wielkiej Brytanii, ale przede wszystkim z Niemiec. Kultowe pismo „Motorrad” było moją Biblią. Wycinałam z niego fotografie motocykli, naklejałam na ścianie i w czasie, kiedy koleżanki przypinały pineskami plakaty Joe Tempesta z Europe albo Modern Talking, ja patrzyłam na Kawasaki ZX10 i mówiłam:

– Panie Boże, dlaczego nigdy, przenigdy nie będę miała takiego motocykla...?

Wahałam się wtedy, który z motocykli podoba mi się najbardziej: CBR1000 (tak zwana mydelniczka), wspomniane ZX10, a może jednak coś z linii klasycznej, na przykład Yamaha Virago 535? Choć Kawasaki (4 cylindry, 4 gaźniki, 6 biegów, prawie 140 KM mocy, masa – całkiem nieanorektyczna – aż 260 kilogramów) zwyciężyło – to jednak wszystkie te motocykle były absolutnie poza moim zasięgiem. Dziwicie się? W Niemczech taki sprzęt kosztował 15 tysięcy marek – wtedy dla mnie nie górę, lecz cały Mount Everest pieniędzy. Moje wymarzone motocykle były wszędzie – jak tapetą pokryłam plakaty drzwi i ściany pokoju. Ale nawet nie śniło mi się, że kiedykolwiek będę mogła czymś takim jeździć. Dlatego właśnie po skończeniu liceum postanowiłam zdawać do Wyższej Szkoły Policji w Szczytnie... Wykombinowałam sobie bowiem, że jak będę już oficerem drogówki, to dostanę do jazdy Hondę CB, ponieważ takie sprzęty zakupiono wówczas dla naszej policji. Z kariery oficerskiej nic jednak nie wyszło, bo rozmyślałam się w ostatniej chwili. A japońskim motocyklem jeżdżę i tak! Zresztą szybszym i nowszym niż chłopcy z drogówki, bo – jak powszechnie wiadomo – budżetówka w naszym kraju wiecznie niedoinwestowana...

I wtedy właśnie, całkiem niepostrzeżenie, jak to u nastolatków bywa, przyszedł czas Darka, pseudonim Leon. Był niższy ode mnie o głowę, miał dość mroczne usposobienie, słabe wyniki w nauce oraz długie, kruczoczarne włosy. Ale najważniejsze było to, że jeździł czarną MZ ETZ 150. Oszalałam! I wtedy mama powiedziała mi:

– Dziecko, pewnego dnia, kiedy już ochłoniesz z tego wszystkiego, to spotkasz swojego Leona na ulicy i przejdiesz na drugą stronę, bo wstyd ci się będzie przyznać, że się z nim spotykałaś.

No cóż, nie wierzyłam w to, ale Mama (jak to zwykle Mama) miała rację. Najpierw, oczywiście pod wpływem mocnej fascynacji Dariuszem-Leonem, zapomniałam o Kawasaki. Potem uznałam, że to MZ 150 jest jednak właściwym punktem odniesienia. Zafundowałam więc sobie kolejne marzenie. Ten dwusuwowy motocykl (choć to słowo raczej na wyrost) rozjaśniał socjalistyczny mrok skuteczniej niż Simson.

W enerdowskich reklamach (do zobaczenia choćby na YouTube) emzetkę pokazywano jako pojazdy dla superfacetów oraz dzielnych i pięknych *frau*-kobiet! Na zdjęciach był i kulig za emzetką, i podróż emzetkami po plaży (faceci w czapkach z płaskimi daszkami za kierownicą – bezcenne), i wjazd na wielką hałdę piachu. Można się było zakochać. Mnie też to wzięło... Problem w tym, że kiedy facet wygląda jak jaskiniowiec, to z dużą dozą prawdopodobieństwa nim jest (choć oczywiście zdarzają się wyjątki). Ja akurat miałam pecha, ale w końcu gdyby nie nasze doświadczenia, także te złe, to nie byłibyśmy tymi, kim jesteśmy.

TESTOWANIE MOŻLIWOŚCI

Zainspirowana MZ ETZ 150 sprzedałam Simsona. Udało mi się zarobić trochę pieniędzy z prywatnych lekcji, które dawałam kolegom z młodszych klas oraz z uczenia dzieci angielskiego (coś za paradoks po moich ucieczkach z korków!), pozbyłam się też gitary klasycznej i dzięki temu jakoś uzbierałam na emzetkę. Kupiłam ją na ulicy Malowniczej w Warszawie – znów była wystana i wymarzona. Miała być co prawda czarna, ale dostępne były tylko czerwone. Błyskawicznie podjęłam decyzję i własnoręcznie przelakierowałam ją (sprejem, oczywiście!) na czarno. Byłam tak dumna i tak szczęśliwa, że już nigdy potem (nawet kiedy kupowałam najlepsze i najdroższe motocykle) nie czułam takich emocji, jak wtedy, gdy zobaczyłam swoją „stopięćdziesiątkę”. Popłakałam się ze szczęścia.