

Nietechniczne wariacje o customizingu



ANTONÓW VEHICLES

Radostaw Antonów

Nietechniczne wariacje o customizingu

Wydawnictwo Diligentia
Syców 2024

Recenzenci

Prof. dr hab. Maciej Wróblewski

Dr hab. prof. UMCS Małgorzata Łuszczżyńska

Lech Wangin, Wydawnictwo Custom Press

Redakcja

Radosław Antonów

Korekta

Wojciech Nowakowski

Layout i DTP

Aleksandra Snitsaruk

Projekt okładki

Aleksandra Snitsaruk

Na okładce wykorzystano zdjęcie wykonane przez Izabelę Siamę.

Zdjęcie przedstawia motocykl Anarchizm cafe racer opisany w książce *Anarchizm cafe racer* (<https://www.bibliotekacyfrowa.pl/dlibra/publication/95596>); *Anarchism Café Racer* (<https://repozytorium.uni.wroc.pl/en/dlibra/publication/95597/edition/89770/anarchism-cafe-racer-antonow-radoslaw-orcid-0000-0003-4812-6609>)

**Pomysł, projekt przebudowy i wykonanie
detali motocykla Anarchizm cafe racer**

Radosław Antonów

Wykonanie motocykla Anarchizm cafe racer

mechanik motocyklowy Rafał Lenort „Genson”

z zakładu Genson Motocykle – Rafał Lenort z Bralina (Polska)

© Copyright by Radosław Antonów, Syców 2024

ISBN 978-83-947989-3-2

Wydawca

DILIGENTIA

www.diligentia.pl

Druk

Beta Druk

www.betadruk.pl

Informacja i zamówienia

www.diligentia.pl

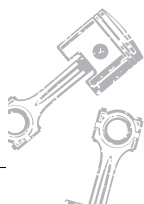
wydawnictwo@diligentia.pl

Spis treści

Wstęp	7
Kilka słów o motocyklu	10
Customizing, customizer, custom – znaczenie słów	13
Motocykl jako system	15
Czym jest customizing?	20
Customizing, czyli eksperymentowanie	23
Customizowanie to władza tworzenia	26
Techniczne indywidualizowanie motocykla, czyli o typach customów słów kilka	29
O rodzajach pracy nad motocyklem customowym	32
O sukcesach i porażkach w ocenie pracy i jej efektów	34
O wpływie doktryn politycznych i prawnych na customizing	37
Customizing niczym anarchizm	39
Motocykl jak doktryna polityczna albo odwrotnie	41
O sztuce budowania motocykla	45
Jaki powinien być motocykl customowy?	48
Inspiracje i fazy projektowania motocykli customowych	50



Z czego powstają customy?	53
O wykorzystaniu kultury, literatury, sztuki i architektury w projektowaniu motocykla albo o ich wpływie na customizing	55
Zdobienie, czyli artystyczne i twórcze indywidualizowanie motocykla	57
O wyborze przedmiotu customizacji	59
Customizer, biker, człowiek	62
Kto może być customizerem?	65
Po pierwsze odwaga!	67
O ludziach zaangażowanych w proces customizowania	72
Zespoły customowe	76
Wybór warsztatu	78
O konsekwencji w realizacji projektu	80
O trzymaniu planów w tajemnicy	82
Niezależnie od kreatywności okiełznaj pomysły	84
O kosztach customizowania	87
O muzyce w garażu	89
Eksploatyka, czyli człowiek i motocykl	91
Czy tylko człowiek na motocyklu?	96
Antropomorfizacja motocykla – fikcja literacka czy przyszłość	99
Customizing w trosce o naturę	107
O wpływie prawa na customizing	109
Dyskurs maszynowy, czyli zakończenie	112
Prawdziwy koniec zakończenia	115
Bibliografia	120
Wybrane fragmenty recenzji	123



Wstęp

Motocykl jest mniej popularnym środkiem transportu niż samochód. Nie oznacza to, że nie ma swego miejsca w motoryzacyjnym świecie. Wręcz przeciwnie – jest pożądanym i docenianym. Jego fenomen polega na tym, że – owiany nimbem tajemniczości – przyciąga uwagę człowieka zdecydowanie częściej niż samochody. Posiadanie motocykla to pewna deklaracja, styl życia, fizyczne i umysłowe odczucia, wreszcie poczucie wolności i jednocześnie bliskości zarówno z techniką, jak i naturą. W perspektywie mikroświata klubu motocyklowego to często odzwierciedlenie Kropotkinowskiej wizji społeczeństwa anarchistycznego, w którym każdy z każdym współpracuje. Motocykle, ich budowa i oporządzanie są rezultatem pomocy wzajemnej, stanowiącej niewątpliwie czynnik rozwoju i postępu.

Filozofia customizingu jest pokłosiem prac nad książką *Anarchizm café racer*¹. Ta wydana w 2017 roku rozprawa stanowiła

1 Zob. R. Antonów, *Anarchizm café racer*, Syców 2017, passim; wersja elektroniczna: <https://www.bibliotekacyfrowa.pl/dlibra/publication/9559-6/edition/89771/content> (dostęp: 27 sierpnia 2023). W 2018 roku książka ze zmianami ukazała się w języku angielskim. Zob. R. Antonów, *Anarchism Café Racer*, Syców 2018; <https://www.bibliotekacyfrowa.pl/dlibra/publication/95597/edition/89770/content> (dostęp: 27 sierpnia 2023). Książka została w części przetłumaczona i wydana w 2022 roku w Indonezji. Zob. R. Antonów, *Anarki di Sepanjang Lintasan 201 Meter*, Penerbit



filozoficzno-doktrynalny projekt motocykla customowego egzemplifikującego założenia doktryny anarchizmu Pierre’a Josepha Proudhona, Michaila Bakunina i Piotra Kropotkina. Rozważania te zostały odzwierciedlone w motocyklu o nazwie „Anarchizm cafe racer”, który jest pojazdem posiadającym własną książkę albo, inaczej mówiąc, któremu poświęcono została naukowa monografia.

Niniejsza praca zawiera refleksje w różnym stopniu związane z customizingiem. Są to ogólne, czasami nawet bardzo, przemyślenia na temat postrzegania motocykla jako nośnika indywidualizmu człowieka oraz relacji i zależności technicznych i emocjonalnych, jakie zachodzą lub mogą zachodzić w czasie procesu customizowania, w tym w szczególności interakcji zachodzących między człowiekiem – customizerem a motocyklem – efektem pracy konstruktora. Nie jest to wnikliwa analiza zjawiska, a zaledwie przyczynek do dyskusji na temat zjawiska customizingu motocykli, projektowania, specyfiki budowania zindywidualizowanych maszyn, motywów, inspiracji oraz trendów w tej niszowej dyscyplinie.

Ponieważ impulsem do napisania książki był Anarchizm cafe racer, szczególne miejsce zajmują w niej rozważania na temat tych aspektów, które nie tylko w dziedzinie customizingu, ale właściwie w każdej sferze związanej ze współczesną cywilizacją mają pierwszorzędne znaczenie, choć niezmienne pozostają w cieniu. Mowa o koncepcjach politycznych i prawnych, które poprzez rozwiązania prawnoustrojowe stwarzają warunki dla działalności człowieka, w tym aktywności customizingowej, ograniczają go w tym zakresie albo przez swoje idee inspirują do konstruowania techniczno-wizualnej szaty motocykla customowego.

Intencją autora nie jest jednak przekonywanie czytelnika, że doktryna polityczna i prawna ma bezpośredni czy choć pośredni związek z motoryzacją, motocyklami, a tym bardziej –

Ramu 2022; <https://archive.org/details/anarki-lintasan/page/nl/mode/2up> (dostęp: 27 sierpnia 2023).



customizingiem. Nie ma. Ta intelektualna prowokacja, przy okazji omawiania tytułowego zagadnienia, ma na celu wydobycie z cienia tych aspektów życia człowieka, które od powstania załączków społeczeństwa, państwowości i prawa wydatnie wpływają na nasze życie i wybory. Współcześnie również te niekoniecznie związane z motoryzacją. W 2016 roku podczas konstruowania motocykla Anarchizm cafe racer „zaprosilem” do współpracy twórców doktryny anarchistycznej: Pierre’a Josepha Proudhona, Michaiła Bakunina i Piotra Kropotkina. Okazało się, że ich koncepcje mają sporo wspólnego z techniką i mechaniką, co więcej – w swoich dziewiętnastowiecznych dziełach sami zwracali uwagę na przyszłość i zagrożenia wynikające z postępu technologicznego.

W prezentowanej książce chciałbym skorzystać ze wsparcia kolejnych myślicieli. Ufam, że wykorzystanie ich dorobku nie będzie nadużyciem w intelektualnej wycieczce w świat customizingu. Opracowanie nie będzie dotyczyło miejsca człowieka we współczesnym technicyzowanym świecie – te badania mają długą, owocną historię. Rozważania tu zawarte są wyłącznie próbą zwrócenia uwagi na procesy myślowe, często z odległych dziedzin, jakie mogą zachodzić podczas kształtowania przez człowieka za pośrednictwem techniki swojego wizerunku, którego znaczenie jest szczególnie podkreślane w liberalnej koncepcji wolności i indywidualizmu. To przypomnienie o faktycznym, wieloaspektowym wpływie różnych dziedzin nauki, w tym szeroko pojętej kultury, na życie ludzkie. Lektura filozofii customizingu z racji odniesień do filozofii politycznej może także prowokować do dyskusji nad wpływem doktryn politycznych i prawnych na człowieka w znaczeniu jednostkowym, społecznym, jak i globalnym.

Kilka słów o motocyklu

Definicja legalna motocykla jest mało zachęcająca. Brzmi ona mniej więcej tak: dwu- lub trzykołowy pojazd z silnikiem spalinowym bez karoserii zamkniętej służący do przewożenia dwóch lub trzech (w przypadku motocykli z przyczepą boczną) osób². Gdyby skupić się tylko na takim postrzeganiu tego pojazdu, mielibyśmy do czynienia z bezdusznym, mało komfortowym środkiem transportu, co więcej – raczej sezonowym (zważywszy na polskie warunki klimatyczne, choć niewątpliwie ulega to zmianie w związku z postępującym ociepleniem klimatu). Takie „widzenie” motocykla może być jednak charakterystyczne wyłącznie dla urzędników w wydziałach komunikacji stosownych urzędów i tych wszystkich, do których skierowane są naklejki (zwane też „wlepkami”³) o treści: „PATRZ W LUSTERKA, MOTOCYKLE SĄ WSZĘDZIE”. Żaden pasjonat motocykli jadący „czterema kółkami”

- 2 Definicja legalna zawarta została w art. 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (Dz.U.2017.1260 tj. z dnia 27 czerwca 2017 r.), który stanowi: „45) motocykl – pojazd samochodowy zaopatrzony w silnik spalinowy o pojemności skokowej przekraczającej 50 cm³, dwukołowy lub z bocznym wózkiem – wielośladowy; określenie to obejmuje również pojazd trójkołowy o symetrycznym rozmieszczeniu kół”.
- 3 Wlepka – „własnoręcznie wykonana mała naklejka samoprzylepna do rozlepiania w miejscach publicznych; wlepka”, <https://sjp.pl/wlepka> (dostęp: 10 maja 2024).



nie musi być w ten sposób pouczany. On wie. Dla wszystkich, którzy choć przez chwilę mieli do czynienia z motocyklami, jest to maszyna o cechach wyjątkowych. To nie środek transportu, nie pojazd napędzany silnikiem spalinowym, nie miejski środek szybkiego przemieszczania, nie atrybut służący „lansowaniu się”. To filozofia życia człowieka – motocyklisty, ridera, bikera (każdy siedzący na motocyklu wie, do której grupy się zalicza). Filozofia, nazwę ją, harmonii z maszyną i naturą, polegająca na bezwarunkowym zaakceptowaniu zasad użytkowania motocykla oraz zmieniających się warunków meteorologicznych, otaczającej przyrody i wierze w rozsądek człowieka zamkniętego w samochodzie. Na najwyższym szacunku do maszyny, jaką jest motocykl. Wreszcie filozofia polegająca na braterstwie z towarzyszami drogi.

Motocykl dla urzędników czy agentów ubezpieczeniowych to odpowiednio numer VIN, numer rejestracyjny albo numer obowiązkowej polisy ubezpieczeniowej. Dla motocyklisty, ridera, bikera – przedłużenie osobowości. Uzewnętrzanie jego postawy społecznej, mechaniczna wizytówka człowieka wolnego odciskająca piętno na trasach, jakie pokonuje, i miejscach, do których dociera. To obiekt pożądania tych, którzy jeszcze go nie mają, i nienawiści tych, którzy się go boją lub nie znają. Motocykl to maszyna, którą może mieć każdy, kto jej naprawdę zapragnie. Może – bo motocykl potrafi wyzwolić w człowieku niewyobrażalne pokłady poświęcenia dla jego zdobycia, naprawy, odrestaurowania, przebudowania, serwisowania i użytkowania. Motocykl to ambasador świata maszyn dostojnie rezydujący w świecie ludzi. Pozwala dać się poznać temu, kto naprawdę chce z nim mieć do czynienia, zaś umiejętności człowieka w zakresie naprawy i serwisowania zmniejszają poziom nieufności ludzi do maszyn. Motocykl jest jak konto na platformie społecznościowej. Posiadanie go i jazda nim jednoczy ludzi o tej samej pasji. Pasji do motocykli. Rodzaj motocykla podpowiada znajomych. Motocykl to wreszcie uosobienie rączego rumaka, który z zawrotną często prędkością dźwiga współczesnego jeźdźca –



niejednokrotnie bez konkretnego celu podróży, w myśl zasady, że ważna jest droga, a nie to, dokąd zmierzamy. Współcześnie zasada ta wydaje się nabierać szczególnego wymiaru. Otaczająca człowieka dynamicznie zmieniająca się rzeczywistość stanowi duże wyzwanie. Obrany cel, szczególnie ten materialny, realizowany jest w czasach kształtowanych przez trwający i nabierający tempa postęp naukowy, techniczny i technologiczny, stale zmieniające się warunki ekonomiczne i trendy odpowiadające za to, czy cel jest nadal modny, czy może jego miejsce na billboardach reklamowych zajęło już coś innego. Człowiek każdego dnia balansuje swoimi celami pomiędzy modą, postępem i ekonomią. Im bardziej się one zmieniają, tym większe wątpliwości ma człowiek. Im bardziej cel jest sprecyzowany, tym większy jest niepokój człowieka. To wymaga ogromnej koncentracji, samodyscypliny i przekonania o słuszności obranej drogi. Takie podejście ma konsekwencje w postaci utraty przyjemności, która jest wartością dodaną, co więcej – bezkosztową, którą człowiek może czerpać z samego faktu postawienia sobie celu i czynienia w swoim tempie starań w kierunku jego realizacji. Ważne, aby cel podróży, niezależnie od tego, co jest jego przedmiotem, czy ma on charakter materialny, czy niematerialny, był obierany ze świadomością tych zmiennych. Wówczas człowiek, myśląc o celu, podejmując starania w kierunku jego urzeczywistnienia, otworzy się na to, co przynosi każdy dzień, na te z pozoru nic nieznaczące chwile. Czerpanie przyjemności z drogi może mieć zaskakująco pozytywny finał. Dylematy filozoficznej drogi do Itaki w XX wieku, wyrażone chociażby w obrazie Dennisa Hoppera z 1969 roku *Easy rider*, ewoluują coraz częściej w XXI wieku w kierunku wyboru: taki czy taki, bo do wyboru jest i taki, i taki. Jedna litera, a gruntowne przewartościowanie. Ważne, aby pomiędzy wyborem taki czy taki pamiętać również o wielkim i bez spacji przed „taki”.

Customizing, customizer, custom – znaczenie słów

Customizing (z angielskiego: dostosowywanie, dopasowywanie do indywidualnych potrzeb) motocykla oznacza jego budowę lub przebudowę według własnego pomysłu i dla zaspokojenia potrzeb – własnych albo człowieka, dla którego customizer buduje lub przebudowuje maszynę. Customizacja jest trwałym odstępstwem od seryjnie produkowanego produktu bazowego. To zazwyczaj jednorazowy proces transformacji technicznej i wizualnej motocykla, rezultatem którego jest stworzenie unikatowego egzemplarza – customa, którego posiadanie wyróżnia właściciela wśród użytkowników jednośladów. W Poradni Językowej PWN w 2023 roku Adam Wolański również wyraz *custom*, także w formie ortograficznej *kustom* (ang. *custom motorcycle*), przypisał do motocykla. To „motocykl tworzony od podstaw wedle pomysłu przyszłego właściciela” albo też „motocykl ze zmianami stylistycznymi i/lub konstrukcyjnymi w stosunku do wersji standardowej oferowanej przez producenta”. Ponadto „W polszczyźnie wyraz *custom* występuje w funkcji nieodmiennego przymiotnika (zazwyczaj w zestawieniu *motocykl custom*) oraz odmiennego rzeczownika”⁴.

⁴ *Custom*, <https://sjp.pwn.pl/poradnia/haslo/custom:22700.html> (dostęp: 10 maja 2024).



Motocykl customowy ma unikalny charakter, parametry techniczne i wygląd. Jest eksperymentalnym projektem customizera, który nigdy nie wejdzie do seryjnej produkcji. Można taki zabieg techniczny porównać do anarchistycznego sprzeciwu wobec arbitralnie przez państwo narzucanych rozwiązań i dążenia do budowy bezpieczeństwa społeczeństwa. Customizer z jednej strony wyraża swój sprzeciw wobec technicznej i stylistycznej unifikacji seryjnie produkowanych motocykli, z drugiej zaś poszukuje kontaktów z podobnymi sobie entuzjastami customizacji. Customizerzy, podobnie jak anarchiści, jednocześnie burzą i tworzą. Customizing jest w tym względzie paralelny z anarchistyczną rewolucją i budowaniem alternatywnego społeczeństwa. Rewolucja w customizingu przejawia się w gruntownej przebudowie motocykla. Customizer, mając świadomość związanego z tym ryzyka, podejmuje rękawicę customizacji. Staje się jednocześnie konstruktorem i testerem swoich rozwiązań technicznych i konstrukcyjnych. Błędy customizacji mogą go wiele kosztować. Za błędy kardynalne może ponieść najwyższą cenę. Stąd tak ważne w customizacji są odpowiedzialność i profesjonalizm. Odpowiednikiem anarchistycznego społeczeństwa jest budowanie w środowisku customizerów więzi między entuzjastami tej formy indywidualizacji motocykli. Szczególnie widoczne jest to podczas różnego rodzaju imprez skupiających ludzi związanych ze środowiskiem customowym. To często kilkudniowe manifestacje wolności, indywidualizmu i dobrej zabawy, jak na przykład podczas cyklicznych imprez, takich jak Wrocław Kustom Konwent czy Warsaw Motorcycle Show.

Motocykl jako system

Robert Pirsig w książce *Zen i sztuka oporządzania motocykla*⁵, wzorując się na badaniach ustrojów politycznych, dokonał szczegółowej analizy technicznej tego pojazdu. Porównał go do systemu politycznego i opisał jego strukturę organizacyjną. Stwierdził:

Podczas podziału motocykla na coraz bardziej precyzyjne elementy tworzyłem (...) również pewną strukturę. Struktura taka zwana jest formalnie hierarchią i od czasów starożytnych była podstawą całej wiedzy Zachodu. Wszystkie królestwa, cesarstwa, kościoły i armie zorganizowane były hierarchicznie. Tak jest zorganizowany współczesny biznes. Tak zbudowane są tablice materiałów źródłowych, zespoły mechaniczne, programy komputerowe, cała naukowa i techniczna wiedza — a w niektórych dziedzinach, takich jak biologia, jest to podstawa tak ważna, że hierarchia: rasa — rząd — klasa — rodzaj — gatunek, stanowi niemal dogmat. Klatka „motocykl” zawiera klatki „składniki” i „funkcje”. Klatka „składniki” zawiera klatki „układ zasilania” i „układ napędu”, i tak dalej.

Według Pirsiga:

Inni poszukiwacze zbudowali wiele struktur różnego rodzaju, takich jak struktura przyczynowa, składająca się z długiego łańcucha,

⁵ R.M. Pirsig, *Zen i sztuka oporządzania motocykla*, Poznań 1994.



którego ogniwami są: „A powoduje B, które powoduje C, które powoduje D”, i tak dalej. Funkcjonalny opis motocykla opiera się na takiej strukturze. „Istnieje”, „równa się” i „znaczy” tworzą jeszcze inne struktury. Są one zazwyczaj wzajemnie powiązane w układach i liniach tak zawitych i niezmiernych, że przez całe życie nie można zrozumieć więcej niż tylko małą ich część. Wspólną nazwą tych współzależnych struktur, rodzajem, którego gatunkami są hierarchia zawartości i struktura przyczynowa, jest system.

Konstatując, stwierdza on jednoznacznie:

Motocykl jest systemem. Rzeczywistym systemem. Rozważanie instytucji rządowych lub establishmentu jako systemu jest prawdziwe, gdyż u podstaw tych organizacji leżą takie same strukturalne koncepcje zależności jak w motocyklu. Strukturalne powiązania podtrzymują istnienie tych instytucji nawet wówczas, kiedy utraciły jakiegokolwiek znaczenie i cel. (...) Motocykl nie jest niczym innym jak systemem koncepcji odtworzonych w stali. Nie ma w nim żadnej części, żadnego kształtu, który nie powstałby w czyimś umyśle⁶.

Postrzegając za Pirsigiem motocykl jako system wzorowany na systemach politycznych, należy stwierdzić, że – podobnie jak ten drugi – podatny jest on na czynniki zewnętrzne, również te destrukcyjne. Właściwie eksploatowany, podobnie jak urządzenie polityczne pielęgnowany przez odpowiedzialną władzę, czyli właściwych ludzi na właściwym miejscu (kompetentnych, wykształconych, kulturalnych, mądrych) i świadome społeczeństwo odrzucające populizm i wybierające przyszłość, może latami, a nawet wiekami służyć bez większych problemów. W innym razie tak jak upadają państwa i zmieniają się ustroje, tak i motocykl może doczekać się swego kresu. Jeżeli niedouczony, niemający doświadczenia ani kompetencji człowiek zajmie się polityką albo, co gorsza, fanatyk,

⁶ Ibidem, s. 95–96.



mając szansę na urzeczywistnianie swoich wizji, znacznie wprowadzać je w życie, wówczas może dojść do kryzysu wewnętrznego w państwie i niekorzystnej sytuacji na arenie międzynarodowej. W zależności od uprawianej polityki państwo może stać się państwem upadłym, reżimem totalitarnym albo państwem hultajskim. W każdym z tych przypadków zagości w nim najpierw populizm, a następnie autorytaryzm i totalitaryzm.

Podobnie rzecz ma się z motocyklem. Źle eksploatowany przez człowieka z każdym dniem ulega coraz większej destrukcji. Z pozoru blahe symptomy pierwszych niedomagań pojazdu mogą ostatecznie doprowadzić do jego końca, a czasami nawet mieć tragiczny finał z udziałem samego motocyklisty, bika czy ridera. Aby tak się nie stało, konieczna jest niezwłoczna interwencja. Tak jak świadome społeczeństwo powinno reagować na błędy i złe, a nawet oburzające działania władzy, odrzucając ją przy okazji najbliższych wyborów, tak motocykl należy poddać procesowi oporządzenia, ewentualnie naprawy. Trzeba również wystrzegać się działań pozornych, polegających na stwierdzeniu usterki i tymczasowym zamarkowaniu procesu naprawczego. Może bowiem wówczas dojść – użyję w tym miejscu zwrotu charakterystycznego dla nauk społecznych – do korumpowania motocykla, polegającego na wykonaniu czynności pozornego usunięcia skutku przy jednoczesnym pominięciu przyczyny.

Przykładem opisanych działań może być motocykl, którego silnik, mówiąc potocznie, „bierze” lub, co gorsza, i „bierze”, i „gubi” olej, co oznacza, że widoczne jest nadmierne zużycie oleju silnikowego, a jednocześnie pojawiają się wycieki oleju z silnika, w wyniku czego następuje ponadnormatywne zanieczyszczenie środowiska naturalnego. Zamiast dokonać gruntownej naprawy silnika, polegającej na jego wymontowaniu, rozebraniu, regeneracji części lub wymianie na nowe oraz ponownym złożeniu i uszczelnieniu silnika, wmontowaniu go do ramy motocykla, zalaniu olejem i dostrojeniu z maszyną, uzupełniamy tylko olej. Motocykl jest sprawny, ale



tylko z pozoru. Nie różni się to niczym od niezgodnego z prawdą lansowanego przez ludzi tak zwanej władzy przekazu medialnego na temat sytuacji politycznej, społecznej i gospodarczej w państwie. Motocykl bez pilnego remontu, dalej użytkowany, ugruntowuje się jako system w swojej destrukcji, stając się zagrożeniem. Podobnie rzecz ma się z prowizorycznym „naprawieniem” czy oporządzeniem motocykla. Oszukanie maszyny jest równoznaczne z oszukaniem samego siebie. Takie działanie prowadzi do dalszej destrukcji jednośladu.

Analogicznie jest z ustrojami politycznymi, a właściwie z podejściem i jakością sprawowania władzy. Ludzie decyzyjni, dostrzegając niedomagania społeczne i ignorując je lub dokonując innych działań w imię likwidacji tych niedomagań, świadomie biorą udział w destrukcji społeczeństwa, a więc źle zarządzają systemem. W obu sytuacjach mamy do czynienia z kosztami, które w przypadku błędów politycznych liczone są nie tyle w pieniądzu, co pokoleniach, które będą odpowiedzialne za ich naprawę. Motocykl, podobnie jak ustroje, może ulec degeneracji. Od właściwie idealnego, pachnącego świeżością, zaopatrzonego w rękojmię i gwarancję, może przejść do stanu zapomnienia, w którym, odrzucony i zepsuty, będzie czekał na swój koniec. Z beznadziejnej sytuacji może uratować go tylko pomyślność i determinacja customizera.

Ten proces to jak ewolucja ustrojów, czego przykładem są rozważania Platona i Arystotelesa. Pierwszy wskazał na degenerację ustrojów od najlepszych do najgorszych. Timokracja, czyli rządy odważnych, przechodziła w oligarchię, której cechą było sknerstwo rządzących. Niezadowolenie ludu doprowadziło do powstania chwiejnej demokracji, w której populiści, ścigając się na obietnice, na pełnym gazie pędzą do wyborczej mety. Platon nie miał wątpliwości – to prowadziło tylko do mrocznej tyranii⁷. Arystoteles rozwinął

7 Zob. R. Antonów, E. Kozerska, E. Kundera, L. Machaj, M. Maciejewski, M. Marszał, M. Sadowski, T. Scheffler, *Leksykon myślicieli politycznych i prawników*, wyd. 4, Wrocław 2020, s. 18–19.



zagadnienie i dokonał podziału państw na dobre i złe. Dobre, w których władza sprawowana jest dla dobra ogółu, to monarchia, arystokracja i politea. Ważne, aby nie pomylić dobra ogółu z kupowaniem poparcia. To nie ma nic wspólnego z dobrymi ustrojami i popycha społeczeństwo w kierunku tyranii, oligarchii i demokracji⁸.

⁸ Zob. *ibidem*, s. 3–4.

Czym jest customizing?

To wyraz twórczego poszukiwania, a prościej mówiąc – zbudowanie zindywidualizowanej, niepowtarzalnej maszyny. Taki motocykl, jeśli naprawdę jest realizacją twórczej wizji konstruktora, staje się jedynym wśród rzeszy innych motocykli. Co więcej – wyróżnia się na tle innych maszyn customowych. Od angielskiego czasownika „customize”, oznaczającego dostosowanie lub spersonalizowanie (początkowo dotyczyło to samochodów), wziął początek prężnie rozwijający się od drugiej połowy XX wieku zwyczaj budowy i przebudowy motocykli, które w żaden sposób nie nawiązują do pierwowzoru lub pierwowzorów stanowiących ich bazę wyjściową. Przebudowa ma na celu mechaniczne upublicznienie preferencji customizera. Motocykl customowy stanowi więc mechaniczny i wizualny obraz jego twórczych wariacji. Wariacji, które mogą łączyć elementy nie tylko motocykli, ale również zawierać odciski w stali motywy nawiązujące do zwierząt, maszyn fabrycznych, warsztatowych, pojazdów, urządzeń, galanterii, biżuterii, a nawet mebli. Mogą niczym objazdowa galeria sztuki prezentować niesamowite obrazy, umiejscowione najczęściej na baku i błotnikach. Wreszcie, niczym doświadczony życiem człowiek, mogą dumnie wozić własny tatuaż. Motocykle customowe naznaczone są też innym zagadkowym czy niespotykanym, wręcz



bizantyjskim, zbytkiem. Są wreszcie maszyny w stylu „zero” od Shinya Kimury⁹.

Motocykl powstały w nurcie custom jest jedyny i niepowtarzalny. Nie należy on już do „gatunku” motocykli, raczej jest to ON o własnej niepowtarzalnej tożsamości. Dla jednych arystokrata wśród rzeszy fabrycznie powtarzalnych motocykli, dla innych odszczepieniec, dwukołowy nihilista bez jednoznacznej przynależności do seryjnie produkowanego modelu, czyli Stirnerowski egoistyczny Jedyny¹⁰. Customizowanie motocykli jest wyrazem indywidualizmu motocyklisty, ridera czy bika. To już nie tylko motocykl, to przede wszystkim idea osadzona w ramie z silnikiem napędzającym dwa lub trzy koła, podnosząca twórczy indywidualizm konstruktora. To wyraz postępu i otwartego, twórczego umysłu tych wszystkich, którzy są zaangażowani w proces customizingu. Postępu, który coraz częściej wyraża się również w tym, że ideą customizingu powoli nasiąka przemysł motoryzacyjny, z którego taśm produkcyjnych z coraz większą odwagą zjeżdżają motocykle stylizowane na customy, co więcej – w swojej seryjnej nazwie zawierając nawet zwrot „custom”. Oznacza to z jednej strony szacunek i respekt przed twórczym umysłem człowieka zaangażowanego w alternatywę motocyklową, z drugiej zaś jest dostrzeżeniem preferencji rynkowych i wynikających z tego możliwości biznesowych. Customizing jest, według przekonania customizera lub zamawiającego, dążeniem do zbudowania jedynego, odpowiedniego motocykla o parametrach, kształcie i wyglądzie godnym empiryzmu Johna Stuarta Milla. Taki motocykl jest też mechanicznym urzeczywistnieniem utylitaryzmu Jeremy’ego Benthama. Inaczej mówiąc – jest to poszukiwanie najlepszego rozwiązania, empiryczne eksperymentowanie z konstrukcją, pragnienie zbudowania idealnego egzemplarza, a przez

⁹ Zob. *History*, <http://www.zeroengineering.com/history.html> (dostęp: 10 lipca 2023).

¹⁰ Zob. M. Stirner, *Jedyny i jego własność*, Warszawa 2023, passim.



to dążenie do szczęścia wynikającego z procesu budowy i posiadania własnego idealnego i niepowtarzalnego motocykla. Customizer z ciekawością godną Dawida Hume’a i precyzją Augusta Comte’a przekracza kolejne granice konstruowania¹¹.

Idea customizingu znana jest na całym świecie. Polski customizing sięga drugiej połowy XX wieku. Przerabiano wówczas motocykle różnej maści, zarówno pojazdy będące spuścizną II wojny światowej, jak i te, które powstawały w związku z prężnym rozwojem polskiej sceny motoryzacyjnej. Wzorowano się przede wszystkim na zachodnich trendach nawiązujących do budowy chopperów. Chyba najsłynniejsze wtedy były customizowane harleye WLA i junaki z długim widelcem i tylnym szerokim kołem zaadaptowanym z samochodu osobowego syrena ze stajni FSO. Wszystko *à la* harley davidson znany z wielu amerykańskich filmów drogi, takich jak wspomniany już *Easy rider* czy *Dzienniki motocyklowe* z 2004 roku w reżyserii Waltera Sallesa. Dla polskich customizerów nie były to motocykle – to było coś więcej. Symbolizowały postawę społeczną ich właścicieli, świadomych i odważnie mknących ku nowej liberalnej, wolnorynkowej i demokratycznej przyszłości, jaka nastąpiła po 1990 roku¹².

Doskonałą i jedyną kronikę polskiego współczesnego customizingu motocyklowego stanowi „CUSTOM. Magazyn Motocyklowy” dla indywidualistów z redaktorem naczelnym Lechem Wanginem na czele, który od lat uwieczniał nie tylko polskie, ale i międzynarodowe dokonania customowe.

11 Zob. M. Heller, *Mechanistyczna reforma nauki społeczeństwa*, [w:] M. Heller, J. Życiński, T. Pabjan, M. Głódź, J. Szczęsny, J. Urbaniec, *Wszecławiat – Maszyna czy Myśl?*, Kraków 2014, s. 229–239.

12 Na temat polskich motocykli po II wojnie światowej i polskiego przemysłu motoryzacyjnego zob. T. Szczerbicki, *Motocykle w PRL. Rzecz o motocyklach i nie tylko...*, Poznań 2012, *passim*.

Customizing, czyli eksperymentowanie

Użytkowanie i serwisowanie motocykla seryjnie produkowanego jest nie tylko korzystaniem, ale i odczuwaniem doznań z jazdy oraz czerpaniem przyjemności z samego faktu jego posiadania. Tych samych atrakcji dostarcza motocykl customowy, bowiem posiadanie customa, jazda nim i jego serwisowanie są doświadczeniami bardzo podobnymi do tych, których doznaje posiadacz motocykla fabrycznego. Nie można jednak postawić znaku równości między doznaniem z posiadania motocykla seryjnie produkowanego i customowego. W zestawieniu tym mamy do czynienia ze zróżnicowanym hedonizmem – z wyraźnym wskazaniem na jego zwielokrotnienie w customizowaniu.

W czym te przyjemności się przejawiają, jeżeli chodzi o customy? Odpowiedź nie jest łatwa z jednego podstawowego powodu. Każdy posiadacz takiej maszyny będzie zwracał uwagę na inny walor, motywowany doznaniem, których dostarcza jego motocykl customowy. Słowo „dostarcza” należy w tym wypadku potraktować bardzo szeroko. O ile bowiem doświadczenia płynące z posiadania motocykla seryjnie produkowanego jego właściciel może czerpać od chwili nabycia, o tyle przygoda customizera rozpoczyna się zdecydowanie wcześniej, z chwilą powstania samej koncepcji budowy motocykla. Zapoczątkowuje to wchodzenie customizera w interakcję



z jego przyszłym dziełem. Na tym etapie wyobraźnia staje się zarówno biurem projektowym, jak i warsztatem motocyklowym. Umysł customizera wizualizuje przyszły motocykl. Z optymizmem i wiarą w powodzenie przedsięwzięcia customizer kreśli obraz przyszłego dzieła. Customizing, w porównaniu do motocykli seryjnie produkowanych, wzbogaca więc stan posiadania motocykla customowego, jego serwisowanie i korzystanie o proces twórczy związany z projektowaniem i budową. Customizer staje się projektantem, producentem i audytorem. To niczym fabryka sprowadzona do roli jednego lub kilkuosobowego producenta niepowtarzalnego motocykla.

Na tej płaszczyźnie możemy wyodrębnić również doznania związane z customizowaniem motocykla już istniejącego, seryjnie wyprodukowanego. Takie doznania oscylują wokół doświadczeń customizera związanych z procesem nabycia motocykla, bazy do procesu przebudowy. W tym przypadku mamy do czynienia z doznaniem dwójakiego rodzaju. Pierwszym, związanym z poszukiwaniem, nabyciem i poznaniem motocykla bazy do przebudowy, i drugim, właściwym, związanym z procesem customizowania. W przypadku etapowania procesu customizowania polegającego na nabyciu bazy do przebudowy i czasowym użytkowaniu oraz serwisowaniu motocykla będziemy mieli mieszany system doznań. W pierwszym etapie będzie on odpowiadał doznaniom właściwym dla nabywców seryjnie produkowanych motocykli, zaś w drugim, związanym z customizowaniem, będzie odpowiadał doznaniom charakterystycznym dla customizerów. Dalej, proces osvajania posiadacza z motocyklem jest zupełnie inny w przypadku motocykli seryjnie produkowanych niż w przypadku maszyn customowych. W tych pierwszych motocykl po jego nabyciu musi zostać rozpoznany, posiadacz powinien odkryć jego walory, zapoznać się z instrukcją obsługi, poznać atrybuty i słabe strony, objeździć albo ujeździć pojazd. W tym celu niejednokrotnie śledzi fora internetowe poświęcone modelowi, który posiada, wymienia się poglądami, pyta. Zarówno maszyna seryjnie produkowana, jak i człowiek są dla siebie



na początku wspólnej drogi anonimowi. Inaczej jest w przypadku motocykla customowego. Ten od samego zamysłu o jego budowie zaczyna być oswajany przez człowieka. Customizer nie musi rozpoznawać, odkrywać walorów, atrybutów, słabych stron motocykla, on je zaprojektował. Będą więc odzwierciedlały customizera – jego naturę, nastroje, myśli, cierpliwość albo jej brak. Można właściwie stwierdzić, że seryjnie produkowany motocykl ma kod kreskowy, a motocykl customowy kod genetyczny. Używając terminologii krawieckiej, motocykl customowy jest niczym garnitur szyty na miarę. Z tym że w tym wypadku miarą będą możliwości intelektualne, techniczne i ekonomiczne customizera.

Customizowanie to władza tworzenia

Nabywając motocykl seryjnie produkowany, mamy władzę wyboru, a nie – tworzenia. Wybór ogranicza się bowiem do prawa kupna spośród modeli dostępnych na rynku zgodnie z możliwościami finansowymi i tym, co rynek pierwotny i wtórny oferuje. Wszystko, czego możemy dokonać, to podjęcie decyzji co do rodzaju motocykla i modelu konkretnego producenta. Wyjście poza tę płaszczyznę nie jest możliwe. W przypadku motocykli customowych ich właściciele mają przede wszystkim władzę tworzenia, polegającą na samodzielnym projektowaniu i wykonaniu. Jeżeli nabywają pojazd seryjnie produkowany na potrzeby realizacji customowego projektu, wówczas korzystają również z władzy wyboru. Ten wybór będzie także towarzyszył doborowi części i podzespołów spośród tych, które są dostępne na rynku, jeżeli nie wszystkie zostaną indywidualnie wykonane na potrzeby realizowanego projektu.

Skoro mowa o customizowaniu jako władzy, to porównując obie kategorie motocykli do systemu sprawowania rządów i procesu ich zmiany, można odnieść wrażenie, że motocyklem seryjnie produkowanym bliżej jest do modelu kontynuacji sprawowania rządów, a nie jej radykalnej zmiany, która wydaje się być bliska customom. Nabycie i eksploatację nowego seryjnie produkowanego motocykla można porównać



do kontynuacji rządzenia w ramach istniejącego, konstytucyjnie uregulowanego i utrwalonego ustroju. Kontynuacja wiąże się z drobnymi korektami obranego kierunku i reagowaniem na bieżące problemy związane z szansami, wyzwaniami, ryzykami i zagrożeniami, z jakimi borykają się państwa i społeczeństwa. W ramach kontynuacji występują również konieczne reformy. Poza czuwaniem nad bezpieczeństwem państwa i rozwiązywaniem bieżących problemów nie ma jednak miejsca na przemiany ustrojowe i eksperymenty polityczne oraz społeczne, wywołujące podważenie pewności prawa (w skrajnych sytuacjach przejściową anarchię) i wcześniej wypracowanego modelu funkcjonowania społeczeństwa.

Motocykl customowy natomiast to swego rodzaju rewolucja, budowa nowego lub przebudowa istniejącego egzemplarza. Celem ma być stworzenie niepowtarzalnej maszyny. To nic innego jak przekształcenia ustrojowe w państwie wprowadzane czy wymuszone przez ludzi, którzy doszli do władzy i, powodowani różnymi pobudkami, dokonują właściwych w ich mniemaniu przemian, które w ostatecznym rozrachunku mogą, o ile nie będą faktycznie prawidłowe, wywołać katastrofalne, wielopokoleniowe skutki. W tym wypadku jest bardzo ważne, aby przemian dokonywali profesjonaliści, wykształceni i z doświadczeniem, nie zaś samozwańcy czy szarlatani polityczni, populiści, których jedynym gwarantem kompetencji jest mandat społeczny uzyskany w wyborach samorządowych lub parlamentarnych. Taki stan dla społeczeństwa jest lub może być bardzo ryzykowny. Podobnie jest z customizerami. Nie ten jest customizerem, który się nim obwołuje, ale ten, za którym stoi wiedza, umiejętności i doświadczenie.

Ostatnim niezbędnym elementem będzie budżet konieczny do sfinansowania customowego przedsięwzięcia. Jeżeli customizer zamierza skupiać się na hasłach i założeniach, za którymi nie będzie stało gruntowne przygotowanie, analizy, obliczenia, opracowania, dobór materiałowy i dostateczne



finansowanie, może rozczarować się efektem swoich starań. W budowie customa nie ma miejsca na politykowanie. Tutaj najważniejszy jest dokładny plan i precyzyjny harmonogram działań. Kluczowa jest również współpraca z profesjonalistami. Dopiero takie podejście daje szanse powodzenia.

Techniczne indywidualizowanie motocykla, czyli o typach customów słów kilka

Procesowi customizingu poddać można właściwie każdy motocykl. Co więcej, customizowanie pozwala na stworzenie od podstaw maszyny według własnej wizji. Mamy więc dwa kierunki: przebudowujemy istniejący motocykl albo budujemy od podstaw „nowy” z podzespołów pozyskanych z różnych pojazdów. Wizji i projektów jest tyle, ilu śmialców podejmie się tego wyzwania. Stąd mogą pojawić się trudności z jednoznacznym wyodrębnieniem kategorii motocykli customowych. Żeby jeszcze bardziej skomplikować zagadnienie – pewne motocykle, których budowniczowie sięgnęli do różnych inspiracji i stylów, mogą spełniać kryteria więcej niż jednej kategorii maszyn customowych. Podejmijmy jednak próbę wskazania przynajmniej podstawowych kategorii maszyn z customowego świata.

Do najbardziej znanych customów zalicza się motocykle typu bobber i chopper. „Bob-job”, bo tak pierwotnie określany był bobber, to motocykl pozbawiony elementów, które nie są konieczne do jego prawidłowego funkcjonowania, zwykle błotników, osłon, klaksonu i innych elementów. Bak jest niewielkich rozmiarów, zazwyczaj wykonany metodą garażową. To motocykl o obniżonej ramie i zmniejszonym rozstawie osi.



Chopper jest zdecydowanie bogatszy od bobbera, choć oba rodzaje mają wiele cech wspólnych. W chopperach, podobnie jak w bobberach, mamy do czynienia z „odchudzeniem” motocykla. Zazwyczaj wiąże się to z zamontowaniem mniejszego siedzenia, wystylizowanego baku i węższego koła przedniego. Klasycznym wzorem choppera jest motocykl z długim widelcem, zjawiskowymi, wysoko prowadzonymi rurami wydechowymi oraz wyprofilowanym bakiem, często pokrytym malowidłami. Całości dopełniają elementy nienagannie wychromowane. To motocykl rodem z przywołanego kolejny raz *Easy Ridera* w reżyserii Dennisa Hoppera ze scenariuszem Petera Fondy, Dennisa Hoppera i Terry’ego Southerna.

Bobber i chopper to niejedyne rodzaje motocykli customowych. Te występują właściwie w każdej grupie motocykli i mogą przybierać postać cafe racera, street bike’a, drag bike’a i rat bike’a. Cafe racer, podobnie zresztą jak street bike, to motocykl przeznaczony do jazdy po utwardzonej, najlepiej asfaltowej nawierzchni. To zmodyfikowany w celu zwiększenia osiązków technicznych miejski indywidualnie przerabiany pojazd. Drag bike – czyli jak najniżej, jak najszerzej i jak najgroźniej. Niski drag bike z jednostronnym wahaczem i wyeksponowanym szerokim kołem tylnym to motocykl przypominający szybkie samochody wyścigowe z torów Formuły 1. Przeciwnieństwem jest rat bike. Ten z kolei to przerażająca wizja motocykla stylizowanego na maszyny rodem z filmu *Mad Max* w reżyserii George’a Ogilvie i George’a Millera. To, z jednej strony, pojazdy konstrukcyjnie odrażające, zaś z drugiej – intrygujące swoim programowym tumiwizizmem wizualnym. Odnosnie do customów jedno jest pewne – bez względu na kategorię motocykla nie można dać się zwieść co do ich możliwości technicznych. To sprawne bestie mogące zawstydzić niejedną maszynę, która właśnie zjechała z czerwonego salonowego dywanu. Custom zna smak swojego technicznego życia, jest ułożony i czuje więź z bikerem. To niczym dziki ujeżdżony rumak. Oddany customizerowi i niebezpieczny dla innych. Motocykl customowy, ze względu na jego indywidualne



walory, niepowtarzalność i wyjątkowość, można wpisać w „ekonomię zaspokajania rozkoszy w społeczeństwie konsumpcyjnym”¹³.

¹³ M. Czerwiński, *Maszyna przecząca. O literaturze jako formie negacji w aspekcie performatywnym*, Kraków 2014, s. 164.

O rodzajach pracy nad motocyklem customowym

W pracy nad customami mamy nieczęstą już możliwość doświadczenia jednocześnie pracy twórczej i fizycznej. Customizer, projektując motocykl, czyta, analizuje, wyciąga wnioski, myśli, mierzy, rysuje, tworzy, eksperymentuje niczym renesansowy wynalazca. Są to nieodzowne elementy pracy twórczej, której efekty mogą być dostrzegalne często dopiero po latach dociekań. Każdy, kto z taką pracą miał lub ma do czynienia, wie, jak bardzo potrafi być ona angażująca. Za nic ma czas pracy i przepisy go regulujące. Miejsce pracy jest tam, gdzie w danej chwili twórcze myśli zaprzatają głowę konstruktora. Aktywność twórcza często też wystawia na szwank przepisy o bezpiecznych i higienicznych warunkach pracy. Pomysły przychodzą w najmniej oczekiwanym momencie i niezależnie od pory dnia czy nocy. Notatki na skrawkach serwetek, niedbale urwanych kawałkach gazety – tak było w XX wieku; głosowe nagrania w telefonie, dyktafonie czy odręczne notatki na iPadzie lub w pamięci komputera – te dzisiaj są wpisane w twórczą codzienność.

W pracy fizycznej realizującej efekty procesu twórczego następuje wykorzystanie umysłu, działającego w tym wypadku jedynie odtwórczo. Siłę mięśni człowieka wspierają narzędzia i urządzenia. Człowiek podporządkowany jest więc warunkom technicznym i zasadom bezpieczeństwa obowiązującym



na danym stanowisku pracy, co również wpływa na dyscyplinę pracy fizycznej i miejsce jej wykonywania. Proces customizacji motocykla łączy te dwa rodzaje pracy. Konstruktor najpierw projektuje motocykl customowy, następnie go realizuje zgodnie z założeniami. Postępując konsekwentnie, będzie miał okazję podziwiać rezultat swego umysłowego i fizycznego zaangażowania.

O sukcesach i porażkach w ocenie pracy i jej efektów

Customizer powinien pamiętać, że jego praca, zarówno twórcza, jak i fizyczna, będzie oceniana. Proces ten zasadniczo jest niezależny od customizera i ma on niewielki wpływ na jego przebieg. Będą różne poziomy oceny. Może być ocena z zapoznania się z postępami prac i ocena z zasłyszania. Pierwsza charakteryzuje tych, którzy zapoznali się z pracą i ją ocenili. Druga odnosi się do ludzi, którzy jedynie komentują usłyszaną, zazwyczaj szczątkową, informację. Customizer powinien pamiętać, że inna będzie ocena procesu twórczego i inna pracy fizycznej oraz jej rezultatów. O sukcesie w pracy twórczej przesądza ocena drugiego człowieka. Jeśli recenzent, jako człowiek, jest dobry, wolny od uprzedzeń i zazdrości, ocena będzie obiektywna. Jeżeli zły, będzie uzależniona od innych czynników, również takich, które nie są związane z merytoryczną i rzetelną oceną rezultatu procesu twórczego. Ostatecznie na ocenie może zaważyć stosunek osoby oceniającej do twórcy.

Nieco odmienna sytuacja jest w przypadku pracy fizycznej, która stanowi urzeczywistnienie procesu twórczego. W pracy fizycznej ocenie podlega właściwie jej rezultat, który poprzez zmaterializowanie efektu procesu twórczego zostaje oderwany od wykonawcy pracy. Efekt procesu twórczego stanowi wsparcie dla pracy fizycznej, jest jej uwiarygodnieniem



i uzasadnieniem. Człowiek, który wykonał pracę, przy pierwszym zetknięciu oceniającego z efektem jego wysiłku schodzi na dalszy plan. Dobrze wykonana praca może zostać oceniona tylko dobrze. Zła ocena pomimo dobrego wykonania pracy przyniesie rezultat odwrotny do zamierzonego. Oceniający zostanie posądzony o złą wolę i ostatecznie skrytykowany przez innych. Zestawiając pracę twórczą i pracę fizyczną, można odnieść wrażenie, że na płaszczyźnie ich oceniania istnieje swego rodzaju nierówność. W pracy twórczej brak jest wzmocnienia, które widoczne jest w pracy fizycznej i jej zmaterializowanym efekcie. Dobrze uprawiona ziemia, która przyniosła wysokie plony, zwierzę, które podczas wystawy zajęło miejsce na podium, motocykl customowy, który zyskał uznanie – to niepodważalne potwierdzenia dobrze wykonanej pracy. Proces twórczy, jaki zawsze poprzedza pracę fizyczną i nadaje jej sens, z założenia oceniany jest jako coś, co wymaga sprawdzenia i przemyślenia. Takie podejście co do zasady może podważać wiarygodność twórcy i wpływać na przyszłość realizacji procesu twórczego.

Customizer powinien pamiętać, że ludzie zawsze wydają osądy, krytykują, podają w wątpliwość starania innych. Idea, która przyświeca oceniającym, wynika z przekonania, że być może mogliby zrobić to lepiej lub inaczej. Parają się oni twórczością negatywną, swój potencjał lokują w negacji działania innych lub, co gorsze, nieproszonym doradztwie.

Customizer, chcąc upublicznić swój pomysł i przebieg jego realizacji, powinien więc pamiętać, że zarówno w procesie twórczym, jak i w pracy fizycznej recenzent potrafi ocenić rezultat obiektywnie lub stronniczo. Musi też pamiętać, że poza człowiekiem swego rodzaju weryfikatorem może być również żywioł lub natura. Te przede wszystkim bezpośrednio wpływają na przebieg lub rezultaty pracy fizycznej. Pośrednio natomiast na proces twórczy, który praca fizyczna urzeczywistnia lub urzeczywistniła. Susza, ogień, powódź, trzęsienie ziemi, przymrozki czy dzikie zwierzęta potrafią wyrządzić ogromną szkodę w dążeniach do dobrego rezultatu dobrze



wykonanej pracy fizycznej lub zniszczyć dobrze wykonane zmaterializowane dzieło. Zasadniczo uwagi te dotyczą również złych lub, co gorsza, bezmyślnych ludzi. W tym wypadku mamy do czynienia wyłącznie ze złą naturą człowieka, zaś w miejsce niszczycielskich konsekwencji żywiołu wkracza przestępstwo z jego wszelkimi konsekwencjami. Customizer i o tym powinien pamiętać w procesie customizowania.

O wpływie doktryn politycznych i prawnych na customizing

Wpływ doktryn politycznych i prawnych na customizing wyraża się w ogólnych założeniach doktryny i realizuje w pojęciu wolność. Warto zastanowić się, które doktryny w swych założeniach sprzyjają procesowi customizingu, a jakie unieumożliwiają tę formę indywidualnej aktywności twórczej. Rozważmy to na przykładzie wybranych współczesnych doktryn, mianowicie: liberalizmu, anarchizmu, socjalizmu i totalitaryzmu.

W pierwszych dwóch doktrynach duży nacisk położony jest na wolność i indywidualizm jednostki. One sprzyjałyby więc najbardziej rozwojowi customizingu, z tą tylko różnicą, że w liberalizmie (dziś powiedzielibyśmy – demokracji liberalnej) proces customizingu musiałby uwzględniać, jeżeli zbudowanym przez siebie motocyklem chcielibyśmy jeździć po drogach publicznych, postanowienia przepisów prawa regulujących kwestie modyfikacji pojazdów i zasad dopuszczania ich do ruchu. W anarchizmie natomiast, w którym państwo i prawo zostałyby zlikwidowane, mielibyśmy pełną swobodę w myśl niczym nieograniczonej wolności. Zarówno w jednej, jak i drugiej doktrynie customizing odbierany byłby jako wyraz realizacji prawa do indywidualizmu, wolności



myślenia i działania, własności oraz urzeczywistniania własnych koncepcji.

Absolutnym przeciwieństwem doktryn liberalizmu i anarchizmu byłyby doktryny socjalistyczne, szczególnie marksizm i komunizm, w których wspólna własność i równość niewątpliwie zdominowałyby twórczy indywidualizm customizera, który albo zrezygnowałby ze swych pasji, albo nie miałby możliwości ich zrealizowania, lub wreszcie postrzegany byłby jako jednostka wywrotowa, społecznie szkodliwa.

Z całkowitym wreszcie ograniczeniem swobody potencjalny customizer spotkałby się w ustroju totalitarnym. W nazizmie III Rzeszy nie byłoby miejsca na swobodę konstruowania i budowania motocykla spełniającego oczekiwania customizera. W tym ustroju, co trzeba podkreślić, przemysł motoryzacyjny, w tym szczególnie motocyklowy, rozwinięty był perfekcyjnie, jednakże w całości zorientowany na potrzeby najpierw militarne, a od 1939 roku wojenne. Podobnie było w ustroju komunistycznym, z tym że przemysł motoryzacyjny w ZSRR był na zdecydowanie niższym poziomie niż niemiecki, a ludzie żyjący w tym ustroju borykali się z notorycznym ograniczeniem w dostępie do wszelakich produktów. Customizing w ustroju totalitarnym nie spotkałby się z aprobatą, chyba że zostałby wprzęgnięty w ideologiczno-wojenną machinę dążeń imperialnych. Być może gdyby miał szansę stać się płaszczyzną do rywalizacji politycznej, byłby rozwijany, ale wyłącznie na zasadach ściśle określonych przez władzę. Nie byłby natomiast dostępny dla społeczeństwa. Mógłby bowiem prowadzić do indywidualizacji, a więc odejścia od modelu wspólnoty na rzecz wyodrębnienia jednostek ze społeczeństwa. Stanowiłby wówczas jedną z wielu niewielkich rys na skostniałej skorupie totalitarnej władzy. To, przy zwielokrotnieniu drobnych pęknięć, mogłoby doprowadzić do zmęczenia materiału ideologicznego, a tym samym upadku ustroju totalitarnego i przemian w kierunku wolnego społeczeństwa.



Customizing niczym anarchizm

Czy customizing ma coś wspólnego z anarchizmem? Nie wprost. Myślenia anarchistycznego można jednak dopatrzeć się w samym podejściu do motocykli, do ich konstrukcji i wyglądu. Anarchizm jest filozofią życia, alternatywą wobec otaczającej rzeczywistości, narzuconej przez władzę, społeczeństwo i panujące trendy. Customizing to filozofia budowy motocykli odbiegających technicznie i wizualnie od seryjnych produkcji. Jest więc alternatywą w stosunku do przemysłu motoryzacyjnego. Customizerzy, podobnie jak anarchiści, dążą więc do zmiany. Przebudowa lub budowa customowych motocykli koreluje nie tyle z wizją przebudowy państwa w kierunku ustroju bezpaństwowego, co z ideą tworzenia społeczeństwa alternatywnego, w którym ludzie żyją w małych współpracujących społecznościach lokalnych. Wspólnym mianownikiem tych działań jest zindywidualizowany człowiek dążący do zmian, eksperymentujący, poszukujący swojego miejsca, ceniący wolność i niezależność. W przypadku motocykli będzie to relacja między motocyklami customowymi i seryjnie produkowanymi. Obie kategorie będą poruszały się po drogach i stawały w szranki podczas prób prędkości. Rywalizacja, ale przy wzajemnym poszanowaniu. Nie byłaby to XIX-wieczna rewolucyjna konfrontacja, którą proponowali prekursorzy klasycznego anarchizmu, tylko



współczesna tendencja panująca w anarchizmie, polegająca na zmierzaniu w kierunku budowania alternatywnego społeczeństwa obok instytucji państwa. Zasadą miałyby być dążenie do niewchodzenia w relacje z władzą i państwem i unikanie konfrontacji. Zamiast tego miałyby być tworzone dobrowolne oddolne inicjatywy i budowane relacje między członkami takich niewielkich anarchistycznych społeczności alternatywnych według zasady wzajemnego poszanowania i tolerancji pomiędzy państwem, władzą i społeczeństwem a anarchistycznymi społecznościami alternatywnymi. W customizingu byłoby to tworzenie motocykli customowych i łączenie się customizerów w grupy entuzjastów tego typu motoryzacyjnej modyfikacji. Środowisko customizerów czy po prostu customizerzy poruszałiby się po drogach na swoich customach, akceptując maszyny innych uczestników ruchu i sami będąc akceptowani.

Motocykl jak doktryna polityczna albo odwrotnie

Doktryny polityczne i motocykle to dwa odległe światy. Właściwie w żaden sposób do siebie niepodobne. Ich trajektorie przecinają się wyjątkowo rzadko, za to z hukiem, jak to było w przypadku Ernesta Che Guevary i jego *Dzienników motocyklowych*. Pierwsze (doktryny polityczne) dotyczą państwa, prawa, społeczeństwa, słowem – polityki, drugie (motocykle) kojarzą się z pasją, prędkością, indywidualizmem, niebezpieczeństwem, budzącymi lęk wibracjami, obcowaniem z otaczającą rzeczywistością czy przynależnością do świata bikerów (można by wymienić więcej), a to, jak wiemy, z ideą polityczną ma niewiele wspólnego. Jakie są więc cechy, które mogą być uznane za „wspólne” dla świata idei i świata motocykli?

Doktryna polityczna to zespół, co ważne, uporządkowanych poglądów na państwo, prawo i społeczeństwo. To koncepcje, które determinują ustrój państwowy i społeczny, a nade wszystko treść prawa. To myśl teoretyczna, której roli często nie doceniamy, powszechnie uważając, że jest tylko dodatkiem do historii społeczeństw i państw. Nic bardziej mylącego. Doktryna to impuls, zamysł, concept, który, rozwinięty, jeżeli trafi na podatny grunt, może zmienić życie społeczeństw na lepsze albo czasowo pogrążyć świat w otchłani, jak miało to miejsce chociażby w przypadku totalitaryzmów: nazizmu i komunizmu. To, czy żyjemy w demokracji liberalnej,



komunizmie, socjalizmie, czy innym ustroju, mamy takie, a nie inne prawo, nie jest przypadkiem, nie wynika z historii, nie jest przyporządkowane do określonego obszaru geograficznego, a jest właśnie rezultatem istnienia doktryny i politycznej determinacji ludzi w jej wprowadzaniu. Oznacza to, że doktryny, jeżeli są realizowane, wpływają bezpośrednio na życie każdego człowieka, czego dobitnym przykładem był okres zimnej wojny i diametralnie inna sytuacja społeczeństw żyjących po dwóch stronach żelaznej kurtyny: zniewolonych w komunizmie na wschodzie Europy i wolnych w liberalizmie na zachodzie kontynentu i w USA.

Motocykl jest pierwowzorem wszelkich mechanicznych środków transportu kołowego, który po skonstruowaniu samochodu nie tylko nie został wyeliminowany jako coś nieprzydatnego, ale stał się czymś wyjątkowym, nowoczesnym, ekskluzywnym, odważnym, szanowanym i podziwianym, co też ważne – kultywowanym i rozwijanym. Niczym doktryny polityczne dał człowiekowi impuls do poszukiwania nowych rozwiązań konstrukcyjnych nie tylko dwu-, ale i cztero-kołowych, efektem których było skonstruowanie samochodu, a nawet samolotu. Jest też pierwszym ogniwem długiego łańcucha w historii pojazdów mechanicznych. Co istotne, poprzez swoje ekstrawagancje wpływał bezpośrednio na wybory człowieka i jego drogę życiową.

Wspólną cechą charakteryzującą doktryny polityczne i motocykle jest więc to, że w swoich kategoriach są one pierwszymi. Doktryny od zawsze decydowały o ustroju państwa, wpływały na kształt władzy i treść prawa, a tym samym na życie społeczeństwa. Motocykle natomiast zapoczątkowały długą historię pojazdów kołowych napędzanych silnikami spalinowymi. Oba światy łączy też sama myśl (zamyśl, pomysł, koncepcja). Gdyby nie zrodziła się myśl i nie była konsekwentnie rozwijana i pielęgnowana, nigdy nie powstałaby doktryna polityczna i zapewne z tego samego powodu bikerzy do dzisiaj nie dosiadałoby swoich maszyn albo ich wygląd byłby zgoła inny.



Światy doktryn politycznych i motocykli mają też inne, powiedzmy, konwergencje. Po pierwsze, motocykl, podobnie jak doktryna polityczna, jest wyborem drogi. W odniesieniu do doktryn politycznych będzie to droga całych społeczeństw, w przypadku zaś motocykli – wybór drogi pojedynczego bikera. Różnica polega jednak na tym, że wybór doktryny politycznej często bywa narzucony, również przemocą, zaś wybór drogi bikera zawsze będzie wolnym wyborem.

Po drugie, kłamstwo i oszustwo w przypadku motocykli i doktryn politycznych kończy się tragicznie. Ktoś, kto nie potrafi budować motocykla, a buduje, nie umie jeździć, a wsiada na motocykl, naraża siebie albo kogoś innego na skrajne niebezpieczeństwo. Podobnie jest z myślą polityczną. Zakłamywanie rzeczywistości, populistyczne hasła, ukryty cel, rozbudowany aparat przymusu i osobista ambicja rządzących często prowadzą do katastrofy gospodarczej i społecznej, a nawet upadku całych narodów, jak to miało miejsce w przypadku III Rzeszy, ZSRR, a współcześnie reżimów nie tylko na Bliskim Wschodzie.

Po trzecie, w odniesieniu do motocykli i doktryn politycznych istotna jest myśl. Doktryna polityczna to wyłącznie myśl, koncept czy rozbudowany projekt. Zbudowanie, naprawa czy oporządzenie motocykla i jazda na nim wymaga myśli, myślenia i skupienia.

Po czwarte, charakterystyczną wspólną cechą jest odwaga. W pierwszym przypadku trzeba odwagi, by projektować życie społeczne i w konsekwencji wpływać na losy pokoleń ludzi. W motocyklu odwaga wiąże się przede wszystkim z samą jazdą.

Po piąte, istotna będzie wiara, która w doktrynie politycznej odnosi się do kwestii przekonania o słuszności wyrażonych w niej osądów. Mamy tutaj dwie płaszczyzny wiary. Pierwsza to przekonanie twórcy doktryny o słuszności swoich twierdzeń i założeń. Drugą płaszczyznę reprezentują uczniowie i zwolennicy danej doktryny, którzy wielokrotnie oddawali wolność, a nawet życie i honor za głoszenie i popieranie określonych poglądów. W świecie motocykli wiara



oscyluje wokół motocykla i bikera: oporządzenia motocykla, jazdy na nim i wiary w wartości wyznawane przez środowisko motocyklowe. Z motocyklem związana będzie wiara w umiejętności w zakresie naprawy i serwisowania motocykla lub zaufanie w tych kwestiach do mechanika. W przypadku jazdy na motocyklu będzie to wiara w szczęście na drodze. Biker, wyznając zasady obowiązujące w świecie motocykli, szczególnie jeżeli jest członkiem klubu motocyklowego, powinien przestrzegać określonych w tym środowisku prawideł, przedkładając dobro i honor społeczności nad dobro jednostkowe. W świecie motocykli wiara skupia się więc na pojęciach takich, jak honor, lojalność, odpowiedzialność, profesjonalizm i umiejętność.

Po szóste, doktryny polityczne i motocykle jednoczą ludzi. Pierwsze wokół idei politycznych, drugie wokół motocykli.

Po siódme wreszcie, cechą wspólną doktryn politycznych i motocykli jest przekaz. Doktryna polityczna jest przekazem koncepcji politycznych odnoszących się do państwa, prawa i społeczeństwa. Motocykl w tej kategorii służy zaś jako nośnik pewnej postawy społecznej. Inaczej mówiąc – doktryna to demonstracja poglądów wyrażonych w różnej formie (od słowa mówionego, przez pisane, aż po czyn). Motocykl zaś to demonstracja indywidualizmu. Utożsamianie się z nim to postawa pełna niezależności, autentyczności i wolnego wyboru w konstruowaniu, budowaniu, oporządzaniu i używaniu motocykla.

Doktryny polityczne i motocykle mogą w swoich funkcjach zostać połączone przez człowieka. Przykładem są różne inicjatywy motocyklistów, bikerów czy riderów zrzeszonych wokół projektów o wyraźnych politycznych, religijnych lub historycznych konotacjach. Gdy analizujemy kalendarz polskich imprez motocyklowych, widocznych jest kilka inicjatyw, które w sposób bezpośredni nawiązują do doktryny tzw. pamięci historycznej. Przykładem może być inicjatywa Stowarzyszenia Międzynarodowy Motocyklowy Rajd Katyński z szeregiem imprez organizowanych w związku z wydarzeniami historycznymi.



O sztuce budowania motocykla

Budowanie motocykla jest niczym wojna. To ciągle zmagania albo z materią nieożywioną, albo, co gorsza, z nią i z drugim człowiekiem. To praca na zmaterializowanej wizji umysłu człowieka. Trzeba więc gruntownie się do tego przygotować, podobnie jak do prowadzenia wojny. Niebezpieczeństwa, jakie czyhają na customizera, są poważne i dwojakiego rodzaju. Po pierwsze, są one związane z relacją człowiek–maszyna i poszczególne podzespoły motocykla. Po drugie, wynikają one z relacji człowiek–człowiek (mechanik, sprzedawca, wykonawca zamówionych części, diagnosta, urzędnik). Aby się gruntownie przygotować do tego procesu i zwycięsko z niego wyjść, trzeba poznać tajniki tego swoistego „wojowania”. Te tajniki to odpowiednia taktyka, a ta przede wszystkim wynika z traktatów o uprawianiu sztuki wojennej.

Gdy mówimy o rzemiośle wojennym, od razu na myśl przychodzi słynny starożytny chiński traktat *Sztuka wojny* Sun Tzu¹⁴. W naszym procesie miałby on kapitalne zastosowanie, ale równie trafne i nieco nam bliższe są spostrzeżenia renesansowego teoretyka polityki Niccolò Machiavellego zawarte w jego dziele *O sztuce wojny*¹⁵. Zarówno Sun Tzu, jak

¹⁴ S. Tzu, S. Pin, *Sztuka wojny*, wyd. 3, Gliwice 2013, passim.

¹⁵ Zob. N. Machiavelli, *Sztuka wojny według Machiavellego*, Gliwice 2012, passim.



i Machiavelli doskonale ukazali zasady rzemiosła wojennego. Nie będziemy jednak angażowali obu myślicieli. Używając terminologii z dziedziny budownictwa – dokonamy wyboru może nie tyle inżyniera kontraktu, czyli swego rodzaju nadzorca w procesie budowlanym, co raczej konsultanta czy doradcy budowlanego. W tym przypadku konsultanta w dziedzinie budowania motocykla customowego. Ważąc wszystkie za i przeciw, ostatecznie wybór pada na Machiavellego. Dlaczego? Z dwóch powodów. Po pierwsze, budujemy motocykl w Europie, więc Włoch Machiavelli ze swoimi radami jest nam bliższy, choć wskazówki Sun Tzu są jak najbardziej trafne i ponadczasowe. Po drugie, Sun Tzu, kolokwialnie mówiąc, jest bardzo zajęty i współcześnie nadmiernie eksploatowany. Jego teorie poza, rzecz jasna, wojskowością „służą” już w ekonomii, biznesie czy po prostu w życiu¹⁶.

Co więc poradziłby nam Machiavelli przed udaniem się na tę, nazwijmy ją, techniczną wyprawę wojenną? Zgodnie z jego zaleceniami trzeba, po pierwsze, dobrze przygotować własne siły, po drugie – mieć otwarty umysł. Jak bowiem Machiavelli zauważył:

Ludzie chcący czegoś dokonać powinni najpierw wszechstronnie się przygotować, aby – gdy nadarzy się okazja – zdołali ziścić swe plany. I o ile przygotowania są czynione starannie i niejawnie, nikomu nie można zarzucić zaniedbań, póki nie nadarzy się sposobność, by takie zamiary wyjawić. Wtedy dopiero, gdy ktoś pozostał bezczynny, znaczyłoby to, że przygotował się nieodpowiednio lub że nie zrobił nic zgoła¹⁷.

Trzeba więc, aby customizer dokładnie zapoznał się ze sztuką budowania motocykli, a w tym pomocna jest w pierwszej kolejności lektura książek technicznych z zakresu budowy, eksploatacji i naprawy motocykli. Nieodzowna jest też praktyka i zmysł

¹⁶ Zob. np. D. Lundell, *Sun Tzu. Sztuka wojny dla graczy giełdowych i inwestorów*, Kraków 1999, passim.

¹⁷ N. Machiavelli, *Sztuka wojny...*, op. cit., s. 24.



techniczny, czyli coś, co pozwala na oszacowanie, czy nasz projekt jest możliwy do urzeczywistnienia, a jeżeli nie jest, to co zrobić, aby takim był. Po drugie, customizer powinien wiedzieć na temat budowy, naprawy i serwisowania motocykli poznać również w praktyce. W tym celu musi oddać się swego rodzaju szkoleniu. Na czym miałyby ono polegać? Po pierwsze, na utrzymaniu własnej tężyzny fizycznej. W jakim celu? Otóż motocykl składa się z różnych podzespołów i części. Niektóre z nich są po prostu ciężkie. Nie byłoby właściwym uzależniać się od ciągłej pomocy innych osób w prostych czynnościach „siłowych”, niewymagających pracy zespołowej. Oczywiście można powiedzieć, że są do tego odpowiednie maszyny. Nie każdy jednak je posiada. A poza tym, co w sytuacji, kiedy zabraknie prądu? Po trzecie, customizer musi w praktyce poznać tajniki budowy motocykla. W tym celu powinien poświęcać się sztuce naprawy i obsługi motocykli. Z cierpliwością dążyć do perfekcji w obchodzeniu się z kluczami i innymi narzędziami niezbędnymi w warsztacie. Po czwarte wreszcie – customizer powinien przestrzegać dyscypliny w swej pracy. Musi konsekwentnie realizować założone zadania, eliminować przeszkody i dążyć do terminowej realizacji projektu. Jeżeli customizer urzeczywistnia swój projekt, współpracując z zespołem ludzi, powinien odpowiednio nimi zarządzać. Ta umiejętność wymaga zaś doskonałej znajomości tajników customizingu. Każdy ze współpracowników wykonuje bowiem odpowiednie czynności, efektem których zazwyczaj jest określona część czy element motocykla. Customizer musi doskonale wiedzieć, czego oczekuje i w jakim czasie. Trzeba pamiętać, że o sukcesie przesądza współpraca z dobrymi, by nie powiedzieć – najlepszymi fachowcami, a tych customizer powinien dobrać sobie w sposób odpowiedzialny, w myśl zasady: „Największe i najważniejsze, czego dowódca świadom być powinien, to obecność wokół niego ludzi lojalnych i mających najwyższe kwalifikacje wojenne, roztropnych, których radzi się nieustannie i z którymi waży swe siły i siły nieprzyjaciela”¹⁸.

¹⁸ *Ibidem*, s. 162.



Jaki powinien być motocykl customowy?

Motocykl, oczywiście poza sferą wizualną (ta nie podlega dyskusji, odnosi się bowiem do sfery indywidualnej), powinien być po prostu technicznie sprawny. Co to oznacza? Oznacza to jedno – motocykl powinien zostać zbudowany zgodnie z wszelkimi rozwiązaniami technicznymi wymaganymi przez współczesne zasady bezpieczeństwa. Przede wszystkim powinien być trwały i zdolny do jazdy po drogach publicznych, co oznacza, że musi spełniać wymogi dopuszczenia do ruchu. Musi być skonstruowany i zbudowany odpowiedzialnie, z dobrych materiałów, części i podzespołów. Jeżeli, ze względu na zastosowane rozwiązania, motocykl ma jakieś słabości, w żaden sposób nie należy ich tuszować. Powinny one zostać rozpoznane, a ryzyko z nich wynikające zniwelowane poprzez zastosowanie innych, nowatorskich rozwiązań w myśl zasady, którą Machiavelli zastosował do budowy miast i fortec obronnych. O tych napisał, że „mogą być mocne z powodów naturalnych lub dzięki przemyślności”¹⁹. W motocyklu customowym, jeżeli coś jest słabe, customizer powinien tak poprowadzić proces budowy, aby dzięki pomysłowości stało się to mocną stroną customa. Należy o tym pamiętać ze względu na bezpieczeństwo człowieka – przyszłego

¹⁹ *Ibidem*, s. 229.



użytkownika motocykla, ale również z uwagi na własną reputację. Przestrogą niech będą słowa Machiavellego:

Stracili oni tę warownię, którą za niezwyciężoną uważano (...) źle zbudowana twierdza i brak rozwagi obrońców nieślawą okryły wspaniałe przedsięwzięcie²⁰.

20 Ibidem, s. 233.

Inspiracje i fazy projektowania motocykli customowych

Customizing jest na tyle liberalny, że jest on w stanie udźwignąć każdą, nawet najbardziej wyszukaną, żeby nie powiedzieć – ekstremalną twórczą wizję customizera. Inną sprawą w takim przypadku jest efekt – nazwijmy go wizualno-technicznym. Ale to pozostaje wyłącznie w sferze upodobań samego twórcy. W customizingu co do zasady przeważa jednak pewna dyscyplina stylistyczna i materiałowa odpowiadająca kategoriom motocykli customowych. Te, już po wyborze kategorii motocykla, zazwyczaj projektowane są w określonej tematyce podporządkowanej określonym wzorcom czy inspiracjom materialnym i niematerialnym. Do pierwszych zaliczyć można style w konstruowaniu maszyn, pojazdów i urządzeń, a nawet prądy w architekturze i budownictwie. Zmaterializowane, często już muzealne, ruchome zabytki techniki czy dzieła architektury mogą niewątpliwie twórczo natchnąć customizera. Do drugich, mianowicie niematerialnych inspiracji zaliczymy wszelkiego rodzaju twórczość literacką, polityczną, naukową (szczególnie opracowania historyczne) i filozoficzną. Tutaj inspiracją może być niewątpliwie rzeźba, malarstwo, film, muzyka, historia, filozofia, doktryna polityczna i prawna, określony prąd kulturalny, subkultura, a nawet moda. Przy tak szerokim spektrum



projektowym motocykle customowe mogą być utrzymane w różnej konwencji, jak np. motocykle tematyczne, zadaniowe i okolicznościowe. Pierwsze odzwierciedlałyby temat zaprojektowany przez customizera, na przykład tematyczny motocykl wojskowy czy, dla odmiany, muzyczny. Drugie służyłyby do wykonania określonego zadania, np. pokonania w warunkach ekstremalnych trasy zaplanowanej wyprawy motocyklowej. Ostatnie natomiast stanowiłyby ruchomy pomnik podkreślający wagę jakiegoś wydarzenia czy na przykład honorujące postać historyczną²¹. Jeszcze inne mogą oddawać określoną myśl, koncepcję polityczną i prawną.

Tak czy inaczej, w projektowaniu motocykli customowych możemy wyodrębnić kilka faz projektowania. W pierwszej fazie rodzi się pomysł. Polega ona więc na sformułowaniu potrzeby. Tutaj należy zadać sobie pytanie, czy jesteśmy w stanie zaspokoić tę potrzebę, wykorzystując dostępne seryjnie produkowane motocykle i części zamienne do nich, ewentualnie seryjnie produkowane części customowe. Druga faza to faza konstruowania, w której dobiera się sposoby rozwiązania technicznego, opracowuje koncepcje systemów technicznych oraz ustala użyteczność. W tej fazie obmyśla się koncepcję działania motocykla, dokonuje doboru materiałów i informacji. Rozważa się różne rozwiązania konstrukcyjne. Ostatecznie wybiera się rozwiązanie według przyjętych założeń, których myślą przewodnią jest ogólny zamysł konstruktora. Wreszcie wyodrębnia się wariant, który ma zostać zrealizowany, i opracowuje ewentualną dokumentację. Jeżeli budujemy motocykl dla innej osoby, ona dokonuje odbioru dokumentacji, jeżeli takowa powstała, i akceptuje ją. Może też zatwierdzać postępy prac nad customem na bieżąco. Customizerze – bez obaw, w projektowaniu i opracowaniu dokumentacji projektowej obowiązuje daleko idący freestyle.

21 *Aircraft: Maszyna śmierci w holdzie „włoskiemu diabłowi”*, <https://on.interia.pl/trendy/news-aircraft-maszyna-smierci-w-holdzie-wloskiemu-diablowi,nId,2514276> (dostęp: 28 stycznia 2018).



I ostatnia uwaga. Opracowany projekt do czasu realizacji trzymamy w tajemnicy. Ujawnienie go może doprowadzić do sytuacji, w której ktoś inny przed nami użyje rozwiązań, których jesteśmy autorami. Takie działanie mogłoby się zakończyć katastrofą customową. Należy się tu trzymać zasady preferowanej przez Machiavellego, polegającej na utrzymaniu jak najdłużej w tajemnicy planów budowy: „Nic bowiem nie jest na wojnie ważniejsze nad utrzymywanie w tajemnicy planów, które mają być zniszczone”²². Można tego dokonać dwojako. Po pierwsze, wprowadzać osoby, mogące uczestniczyć w przyszłości w realizacji projektu, w jego tajniki tylko częściowo. Po drugie – mając ostatecznie dobrany zespół, sporządzić pisemną umowę, w której zawarte będzie zobowiązanie do zachowania poufności pod rygorem wysokiej kary umownej co do wszystkich spraw objętych współpracą.

22 N. Machiavelli, *Sztuka wojny*..., op. cit., s. 185.

Z czego powstają customy?

Motocykle customowe to maszyny bardzo liberalne pod względem doboru elementów używanych do ich budowy. Z całą odpowiedzialnością można powiedzieć, że powstają, a właściwie mogą powstać, ze wszystkiego, co tylko jest w stanie pełnić określone funkcje wytrzymałościowe, techniczne, funkcjonalne i estetyczne. Są to zarówno części seryjnie produkowane przez producentów motocykli, jak i części wykonane na zamówienie w małych warsztatach customizujących motocykle lub wytwarzających podzespoły do motocykli customowych. Nie jest to jednak zasadą, gdyż bazą do stworzenia motocykla customowego mogą być również części, podzespoły, a nawet całe urządzenia pochodzące z innych rodzajów pojazdów mechanicznych, maszyn przemysłowych, pojazdów wyspecjalizowanych służb, maszyn rolniczych i wszelkiej maści użytecznych urządzeń. Co więcej, pewne elementy motocykla w procesie obróbki mogą być tak wykonane, że do złudzenia przypominają inne urządzenia, które ze światem motocykli nie mają zbyt wiele wspólnego. Wśród bazowych materiałów służących do wykonania podzespołów motocykla customowego wymienić można klasyczne materiały służące do obróbki w przemyśle wytwórczym i produkcyjnym. Są to przede wszystkim różnego rodzaju wytrzymałe metale, począwszy od stali, przez miedź, żeliwo, aż po aluminium. Skóra ekologiczna, tekstylia, tworzywa sztuczne, w szczególności



plastik, materiały gumowe, szkło, a nawet drewno mogą być wykorzystane do upiękшення motocykla i nadania mu niepowtarzalnego charakteru tego „Jedynego”. Dobór materiałów i ostateczny kształt, jaki przybiorą, zawsze uzależniony jest od wizji twórczej customizera oraz jego możliwości technicznych i finansowych. Z całą pewnością w motocyklach customowych króluje absolutny pluralizm materiałowy i wizualny. Również w tym wypadku dostrzegalna jest anarchistyczna nieograniczona wolność, której przyświeca idea recyklingu, poszanowania istot żyjących i dbania o środowisko naturalne.

O wykorzystaniu kultury, literatury, sztuki i architektury w projektowaniu motocykla albo o ich wpływie na customizing

Szeroko pojęta twórczość i motocykle od dawna pozostają w dobrych relacjach i korzystnej symbiozie. Nie tylko bowiem kultura, literatura, sztuka i architektura inspirowały do budowy motocykli customowych, ale i sam w sobie motocykl stanowi doskonale źródło inspiracji dla różnej maści twórców, pisarzy, artystów, muzyków. W tym wypadku, w zależności od wizji twórców, motocykl będzie przede wszystkim symbolem wolności lub buntu. Może być również przedmiotem pisarskiej narracji lub analizy, nośnikiem idei czy myśli, tłem opowieści, namiętnego romansu czy gwiazdą obrazu akcji. Przypomnę, że motocykl „wioził” nie tylko przesłanie, ale i swoją tożsamość, charakter, dźwięk, wizerunek w dziełach: *The Wild One*, amerykańskim dramacie filmowym z 1953 roku w reżyserii László Benedeka, z Marlonem Brando w tytułowej roli „Dzikiego”; reportażowej powieści Huntera S. Thompsona *Hell's Angels. A Strange and Terrible Saga* z 1966 roku; filmie *The Wild Angels* z 1966 roku w reżyserii Rogera Cormana; wspomnianym już filmie *Easy Rider* z roku 1969 w reżyserii Dennisa Hoppera; filmie *Diarios de motocicleta* z 2004 roku w reżyserii Waltera Sallesa, będącym ekranizacją *Dzienników*



motocyklowych Ernesta Che Guevary; *Hell Ride*, amerykańskim filmie sensacyjnym z 2007 roku w reżyserii Larry'ego Bishopa; *Sons of Anarchy*, amerykańskim serialu sensacyjnym z 2008 roku w reżyserii Gwyneth Horder-Payton i in., opowiadającym o gangu motocyklowym, czy dramacie *Anarchia Cymbeline* z 2014 roku w reżyserii Michaela Almereydy, będącym adaptacją Szekspirowskiego *Cymbelina* z roku 1609. W 1998 roku w nowojorskim Muzeum Guggenheima zorganizowana została nawet wystawa zatytułowana *Sztuka motocykla*. Motocykłem poświęcona została tak zwana muzyka drogi, z dziełami takich sław, jak chociażby Steppenwolf, Chris Rea, AC/DC, ZZ Top, Motörhead. Pewne rozwiązania techniczne w motocyklu są także inspiracją w architekturze wnętrz, szczególnie w projektowaniu, aranżacji i urządzeniu pomieszczeń loftowych. Tutaj motocykl albo jego elementy będą nadawały niepowtarzalnego charakteru obiektom o industrialnym zazwyczaj wystroju.

Zdobienie, czyli artystyczne i twórcze indywidualizowanie motocykla

Zdobienie motocykla customowego może przybierać różne formy. Zazwyczaj poszczególne jego elementy poddawane są procesowi malowania; zarówno klasycznego lakierowania jedno- lub wielokolorowego, jak też zdobienia aerografem w postaci malowanych obrazów. Ta metoda niewątpliwie najczęściej jest stosowana, jeżeli chodzi o powierzchnie baku, błotników czy ramy motocykla. Poza nią jednak wykorzystywane są inne metody, takie jak młotkowanie²³, tatuowanie, rzeźbienie, grawerowanie, polerowanie, patynowanie, chemiczne postarzanie metalu²⁴, wytrawianie, chromowanie, oklejanie czy „pisanie” i jednocześnie budowanie motocykla²⁵. Charakterystyczną cechą motocykli customowych jest łączenie najczęściej metod lakierowania i grawerowania²⁶. To jednak,

23 Niezwykłe zdobienia motocykla. Młotkowanie zamiast aerografu, <https://motovoyager.net/newsy/niezwykłe-zdobienia-motocykla-technika-młotkowania-zamiast-aerografu/> (dostęp: 29 stycznia 2018).

24 Np. za pomocą korozji, czyli niszczenia metali pod wpływem chemicznej i elektrochemicznej reakcji z otaczającym środowiskiem. Zob. S. Legutko, *Podstawy eksploatacji maszyn i urządzeń*, Warszawa 2004, s. 29.

25 Zob. R. Antonów, *Anarchizm...*, op. cit., passim.

26 Zob. np. Mnich Original, <https://www.facebook.com/mnich.original/> (dostęp: 10 lipca 2023).



jaką metodę czy metody customizer zastosuje, uzależnione jest od realizowanego projektu. Ważne, aby metoda oddawała zamysł twórczy konstruktora. Customizerze, pamiętaj, że nie ilość zdobień, a ich dobór i umiejscowienie przesądzają o wyjątkowości customa!

O wyborze przedmiotu customizacji

Każdy customizer staje przed decyzją o wyborze motocykla, który będzie obiektem customizacji. Ona przesądza o powodzeniu całego procesu. Pochopny, nieprzemyślany wybór może doprowadzić do trudności lub wręcz uniemożliwić realizację projektu. Wybór właściwego motocykla, podzespołów, części i materiałów jest kluczowy w całym procesie. Motocykl czy materiały złej jakości nie będą stanowiły podwaliny pod dobry proces customizacyjny. Nie powstanie z nich dobry custom. Będą wywoływały niezadowolenie, wątpliwości co do sensu całego procesu, wreszcie ich konsekwencją będzie niekontrolowany i trudny do oszacowania wzrost kosztów. Właściwy wybór w tym zakresie jest więc swego rodzaju testem dojrzałości i przygotowania customizera.

Bardzo ważne jest, aby customizer, poszukując motocykla, części, podzespołów czy materiałów, nie dał się zwieść tak zwanym okazjom. W dobie konsumpcjonizmu, zmieniającej się mody i monstrualnej nadprodukcji okazji tych jest wiele i będzie jeszcze więcej. Customizer powinien również pamiętać, że najniższa cena nie jest tożsama z najwyższą czy nawet dobrą jakością. Wreszcie – w podjęciu tych ważnych decyzji nie pierwsze wrażenie, a rozum powinien mieć priorytet. Jeżeli customizer nie posiada wiedzy pozwalającej odróżnić dobry motocykl od złego, dobre podzespoły i części od złych,



wreszcie wskazać właściwe materiały, powinien najpierw zdobyć stosowną praktykę. Przeanalizować chociażby historię doświadczeń użytkowników motocykli, które są w obszarze jego zainteresowań. Fora internetowe pełne są rad i opinii posiadaczy oraz użytkowników motocykli wszystkich marek. Powinien sprawdzić oceny tych pojazdów, ich wartości jezdne, awaryjność i dostępność części serwisowych. Jeżeli samodzielnie nie czuje się na siłach w podjęciu tej decyzji, niech zaufa mechanikowi, którego odpowiedzialny głos należy wziąć pod uwagę. Customizerze – dobry mechanik w trosce o Twój interes powie Ci prawdę. Powinien przynajmniej tak uczynić. Pamiętaj jednak – ostatecznie decyzja zawsze należy do Ciebie.

Dlaczego świadomość i wiedza są tak ważne od samego początku? Dlatego, abyś przy pierwszych problemach, które wystąpią, a pojawi się ich wiele, nie mówił: gdybym tylko wiedział... Ta wiedza i tak będzie musiała zostać zdobyta, pytanie tylko, czy będzie opłacona wysokimi kosztami. Im bardziej zaawansowany proces customizowania, tym koszty błędów pierwotnych będą wyższe. Pochopne lub nieprzemyślane gruntownie decyzje mogą w przyszłości być źródłem problemów. Nie wszystkich na początku procesu customizacji interesują te kwestie. Euforia związana z możliwością realizacji pomysłu przesłania chłodną kalkulację niezbędną dla powodzenia całego procesu. Podobnie jak trudno jest zainteresować pojedynczego człowieka stanem całego państwa, gdyż nie dostrzega on wpływu, jaki los kraju może wyrzucić na jego własne życie, dopóki sprawy publiczne nie dotkną go w sposób bezpośredni (na co uwagę zwrócił Alexis de Tocqueville), niełatwo jest również na początkowym etapie przygody z customizowaniem motocykla przewidywać przyszłość i brać pod uwagę przeciwności z tym związane²⁷. Kiedy jednak przeciwności te się pojawią, zaczynamy dostrzegać, jak ważne i mające wpływ na przyszłość były te pierwsze nie

27 A. de Tocqueville, *O demokracji w Ameryce*, Warszawa 1976, *passim*.



do końca przemyślane customowe kroki. Aby uzmysłwić, jak bardzo jest to istotna decyzja, porównam ją do wyborów przedstawicieli społeczeństwa.

Człowiek ma prawa wyborcze polegające na tym, że albo ubiega się o mandat w wyborach, albo wybiera spośród kandydatów, którzy zgłosili swój start. Customizer nie myśli o starcie w wyborach, jego umysł zaprzęta customizacja. Powinien jednak pamiętać, że jego powinnością jest znaleźć czas i dokonać wyboru swego reprezentanta (chętnych zawsze jest wielu). Zapoznać się z życiorysami kandydujących osób, ich faktycznymi, a nie głoszonymi kompetencjami i wykształceniem. Posłuchać głosu ekspertów na temat kandydatów. Pomyśleć i przewidzieć, co taka osoba sobą reprezentuje, co potrafi, na co ją stać i do czego będzie dążyła. Powinien wreszcie zastanowić się, czy chciałby, aby kandydat był jego reprezentantem przed ludźmi, a on otwarcie mógłby powiedzieć, że na niego zagłosuje, a później, że głosował. Jeżeli odpowiedzialnie wybierze swojego reprezentanta, powinien udać się na wybory i oddać ważny głos. Jeśli decyzję w tym względzie pozostawi innym, aby to oni dokonali wyboru w jego imieniu – wyboru, który może nie być zgodny z jego przekonaniem i oczekiwaniami, to zapewne podobnie podejdzie do decyzji w sprawie wyboru motocykla, części, podzespołów czy materiałów. Wybiorą za niego inni, ale to on poniesie konsekwencje i koszty takich decyzji.

Customizer, biker, człowiek

Budowniczy i pasjonat motocykli customowych może łączyć cechy zarówno customizera, jak i bikera. Jeżeli buduje po to, aby jeździć i faktycznie jeździ, jest bikerem-customizerem – i nie jest ważne, jakim motockłem się porusza, czy jest to custom, czy inny, którym dysponuje. Ważne, aby jeździł. Gdy jego pasją to tylko budowanie – jest customizerem. Jest więc albo customizerem-bikerem, albo customizerem. Jakim? Sam musi zadać sobie to pytanie. Odpowiedź może nie tyle być pomocna w procesie customizowania, co wpływać na jego przebieg. Ludzie są różni. Człowiek jest albo dobry, albo zły. Socjaliści utopiści Claude Chenri de Saint Simone, Charles Fourier czy Robert Owen uważali, że natura człowieka uzależniona jest od wychowania społecznego. Anarchiści Pierre Joseph Proudhon, Michaił Bakunin i Piotr Kropotkin dostrzegli w człowieku wiele dobra. Wiara ta wydawała się być bezwarunkowa. Uznali bowiem, że z natury dobrego człowieka zepsuły instytucje państwa. To one wyzwoliły w nim zło. Było to stosunkowo nowe spojrzenie, które pojawiło się w wieku XIX, z tym że socjalizm utopijny o kilka dekad uprzedził anarchizm. Już w renesansie realista polityczny i doskonały obserwator życia politycznego Niccolo Machiavelli nie pozostawił wątpliwości co do ogólnego obrazu człowieka. Według niego człowiek jest zły. Mroczny obraz ludzkości przedstawił w sposób następujący:



*Można bowiem o ludziach w ogóle powiedzieć, że są niewdzięczni, zmienni, kłamliwi, unikający niebezpieczeństw i chciwi zysku; gdy im czynisz dobrze, wszyscy są oddani tobie, ofiarują ci swą krew i mienie, życie i dzieci – kiedy potrzeba jest daleko (...) lecz ociągają się, gdy zbliży się do ciebie*²⁸.

Mamy więc dwa przeciwstawne poglądy na temat postrzegania człowieka. Customizer, mając świadomość, że ludzie są różni, powinien dążyć do życia w harmonii ze społeczeństwem, tak jak to głosili socjaliści czy anarchiści. Customizero- wi w trudnych wyborach zawsze pomocne mogą być ogólne założenia liberalizmu, zgodnie z którymi ludzie są równi wobec prawa, mają równe szanse, zaś edukacja i wiedza stanowią źródło powodzenia w życiu i przesądzają o ogólnym postępie, do którego customizing również się zalicza. Customizer niezależnie od zalet czy wad swojego charakteru zawsze więc powinien pamiętać o szacunku do drugiej osoby i pilnować, aby twierdzenia Machiavellego na temat kondycji człowieka stały się nieaktualne. Dobry customizer powinien być jak dobry wojownik, a ten według Machiavellego musi:

Uszanować i nagradzać cnotę, nie pogardzać nędzą, docenić zasady i reguły dyscypliny wojskowej, wymóc na obywatelach szacunek wzajemny, żyć bez warcholstwa i knucia, mniej cenić dobra prywatne niż publiczne i inne, podobne rozwiązania, które łatwo by można wnieść w dzisiejsze czasy.

Nie jest to skomplikowane, gdyż:

*Nietrudno nakłonić do zachowań takich, gdy się pojmie je w całej rozciągłości i podejździe do nich w sposób naturalny, gdyż prawdziwe są w tym stopniu, że każdy średnio rozumny jest zdolny je przyswoić*²⁹.

²⁸ Machiavelli, Książę oraz Fryderyk II Wielki, Anty-Machiavelli, przeł. i oprac. C. Nanke, Warszawa 2009, s. 118.

²⁹ N. Machiavelli, Sztuka wojny..., op. cit., s. 23.



W procesie customizowania jest to ważne z uwagi na współpracę z mechanikami i specjalistami na etapie tworzenia, zaś z innymi ludźmi podczas korzystania z motocykla customowego.

Kto może być customizerem?

Kto może być customizerem? Właściwie każdy, kto zapragnie stworzyć swój niepowtarzalny motocykl. Mamy tutaj dwie grupy indywidualistów: aktywnych i biernych. Ci pierwsi to tacy, którzy samodzielnie od początku do końca tworzą customowy motocykl, ewentualnie zlecają tylko niektóre prace wyspecjalizowanym fachowcom, którzy – niczym pracownicy działający w wieloosobowych i zhierarchizowanych zespołach – nie mają pojęcia, po co daną czynność mają wykonać. Do grupy tej zaliczają się również ci, którzy co prawda samodzielnie nie budują mechanicznej wizytówki, ale autorytarnie narzucają swą wizję customowym garażom, z których usług korzystają. Druga grupa to osoby bierne w trakcie procesu powstawania pojazdu. Ci zazwyczaj przedstawiają enigmatyczną koncepcję motocykla, który by ich interesował, i czekają na finalny produkt. Jedno jest pewne: zarówno jedni, jak i drudzy odczuwają potrzebę posiadania zindywidualizowanej maszyny. Pewne jest również to, że jeżeli naprawdę tego pragną, to osiągną swój cel, gdyż, jak zauważył Arnold Gahlen:

Jeszcze bardziej zbliża nas do związku człowieka z techniką następujące przemysłenie. W nawiązaniu do Maxa Schelera nowoczesna antropologia wyjaśnia, że człowiek wskutek braku wyspecjalizowanych narzędzi i instynktów nie jest przystosowany



do żadnego specyficznego dla gatunku środowiska i w następstwie tego jest skazany na inteligentne zmienianie dowolnych zastanych warunków przyrodniczych. Ubogo uposażony w zmysły, bezbronny, nagi, w całym swym habitusie embrionalny, niepewny swoich instynktów, jest istotą egzystencjalnie skazaną na działanie³⁰.

Działanie, które w customizingu jest motorem napędowym całego przedsięwzięcia. Customizer może bez obaw oddać się procesowi customizowania. Ważne, aby pamiętać, że „technika stanowi prawdziwe odbicie człowieka”³¹.

30 A. Gahlen, *W kręgu antropologii i psychologii społecznej. Studia*, tłum. K. Krzemieniowa, Warszawa 2001, s. 224.

31 *Ibidem*, s. 226.

Po pierwsze odwaga!

Każdy customizer powinien przestrzegać stałych zasad, które są niezbędne w procesie projektowania i budowania motocykla. Dotyczą one człowieka, w tym zarówno osoby samego customizera, jak i osób trzecich, z którymi ten współpracuje przy realizacji dzieła, oraz samego motocykla, nad którym pracuje. Stąd tak ważna jest właściwa relacja człowiek–człowiek i człowiek–motocykl.

Wokół jakich wartości, postaw i zachowań oscylują wspomniane zasady? Wymieńmy je: konsekwencja, staranność, wewnętrzna równowaga, współpraca, szacunek, wiedza, asertywność, otwartość, racjonalizm i optymalizacja.

Pierwsza i najważniejsza w dziedzinie customizingu jest jednak odwaga. Odwaga marzenia, myślenia, projektowania i budowania. Jak bowiem słusznie zauważył Robert Pirsig: „dostateczny zapas odwagi jest pierwszym i najważniejszym narzędziem. (...) Odwaga jest paliwem psychicznym, utrzymującym wszystko w ruchu”. Pirsig napisał wprost:

Jeżeli (...) masz odwagi pod dostatkiem i wiesz, jak ją zachować, nic na świecie nie może reperacji przeszkodzić. To musi się udać. Dlatego zawsze, i bardziej niż cokolwiek innego, należy odwagi pilnie strzec i chronić³².

³² R.M. Pirsig, *Zen...*, op. cit., s. 288.



Trzeba również pamiętać, że poziom odwagi jest zmienny w czasie. Oznacza to, że odpowiedni poziom odwagi na początku procesu customizingu wcale nie musi takim pozostać do samego końca. Jak słusznie bowiem Pirsig podkreślił:

zawsze coś się przydarza, czasami trafia się na przedmioty kiepskiej jakości, czasami w grę wchodzi stłuczenie palca albo uszkodzenie „niezastąpionej” części. W podobnych przypadkach odwaga słabnie, słabnie entuzjazm, a frustracja rośnie na tyle, że ma się ochotę rzucić wszystko i zapomnieć o całej sprawie³³.

Trzeba też pamiętać, że skoro odwaga jest „zmienna jak nastrój, który może być lepszy lub gorszy”³⁴, to tym bardziej trzeba ją utrzymywać na odpowiednim poziomie i pielegnować przede wszystkim samodyscypliną i brakiem pośpiechu, który, jak wiemy, bywa złym doradcą.

Aby stworzyć odpowiednie warunki dla utrzymania odwagi, niezbędne są inne cechy charakterystyczne dla procesu customizingu. Te skupiają się wokół takich pojęć, jak, po pierwsze – właściwe projektowanie; po drugie – odpowiedzialne podejście w procesie budowy motocykla; i po trzecie – konsekwentne realizowanie wcześniej opracowanego projektu. Z właściwym projektowaniem mamy do czynienia na trzech płaszczyznach: projektu koncepcyjnego, projektów wykonawczych i specyfikacji finansowo-materiałowej. Te trzy płaszczyzny muszą ze sobą korelować, tak żeby opracowany projekt mógł być w planowanym czasie ukończony bez uszczerbku zarówno dla customizera, jak i dla samego motocykla. Ważnym zadaniem w trakcie prac nad projektem koncepcyjnym jest planowanie realizacji założonych prac. Z tym ściśle wiąże się pełna lista zadań i szczegółowy harmonogram, w tym kolejność ich realizacji, wstępne szacowanie kosztów koniecznych do poniesienia przy uwzględnieniu

³³ Ibidem.

³⁴ Ibidem.



optymalizacji procesu budowy motocykla, analiza zagrożeń, procedury zapobiegania awariom i zarządzanie ryzykami. Ważnym elementem procesu projektowego jest dobór odpowiednich materiałów, z uwzględnieniem możliwości wykorzystania materiałów z recyklingu. Aby właściwie zaprojektować motocykl, customizer powinien, jak wiemy, mieć odpowiednią wiedzę i umiejętności techniczne. Jeżeli nie posiada wymaganej wiedzy lub jest ona na niedostatecznym poziomie, musi sięgnąć po podręczniki i instrukcje odnoszące się do projektowania, budowy, naprawy i eksploatacji motocykli albo skorzystać z wiedzy i doświadczenia dobrego mechanika.

Odpowiedzialne podejście w procesie budowy motocykla związane jest z technicznie prawidłowym i zgodnym z założeniami projektu realizowaniem kolejnych prac. Na tym etapie ważne będą trzy elementy: po pierwsze – spokój wewnętrzny w trakcie procesu budowy, po drugie – konsekwencja w realizacji projektu i wreszcie po trzecie – współpraca z dobrymi fachowcami. Etap ten ściśle związany jest z decyzjami człowieka – customizera. Spokój wewnętrzny można osiągnąć przede wszystkim poprzez konsekwentne realizowanie projektu, techniczną i stylistyczną dbałość o budowany motocykl. Istotna jest też wewnętrzna równowaga customizera w pozostałych sferach życia. W tym wypadku szczególnie ważny jest szacunek do siebie samego, pielęgnowanie pasji, cierpliwość, umiejętność słuchania, zdobywanie doświadczenia, zaangażowanie, asertywność, racjonalny indywidualizm, otwartość na konstruktywną krytykę, skupienie, poświęcenie, respekt, zdobywanie wiedzy, dobre emocje i namiętność, która wyzwala apetyt na życie.

Techniczna i stylistyczna dbałość o budowany motocykl związana jest już nie tylko z pracą i decyzjami samego customizera, ale wiąże się z realizacją zadań zleconych fachowcom. W tym wypadku z punktu widzenia interesu customizera bardzo istotna jest koordynacja procesu wytwarzania elementów budowanego motocykla. Jakość i terminowość odgrywają tu szczególną rolę. Zadaniem customizera jest też



koordynacja pracy zaangażowanych fachowców. A skoro mowa o współpracy z fachowcami, szczególnie cenna w tych relacjach jest uczciwość, dobra atmosfera w garażu, nietolerowanie niedociągnięć i wad, szacunek dla pracy ludzkiej, a zarazem ograniczone zaufanie, które jest elementem procesu weryfikacyjnego. Trzeba też pamiętać, że dbałość o detale może być osiągnięta wyłącznie dzięki współpracy z fachowcami. Kim jest dobry mechanik? Według Matthew B. Crawforda, autora książki *Shop Class as Soulcraft. An Inquiry into the Value of Work*, przede wszystkim powinien on być obeznany z problematyką motocyklową oraz zaangażowany, uważny, z dużym poczuciem odpowiedzialności i szacunkiem dla zasad techniki³⁵. To taki mechanik, który widząc, jaki jest efekt pracy, może wprowadzić czy zaproponować innowację. Może więc przez to stać się również twórczy³⁶. Wreszcie w całym procesie tworzenia customowego motocykla niezbędna będzie staranność. Umożliwi ona uniknięcie „pułapek zniechęcenia”, których według Roberta Pirsiga „Jest (...) setki, a być może tysiące i miliony”³⁷.

Customizer powinien też pamiętać o odpowiedniej współpracy z warsztatem lub z mechanikami, z których usług korzysta. Na czym miałyby ona polegać? Współpraca z mechanikiem czy jego zespołem polega na zleceniu pracy, za którą należy się wynagrodzenie. Customizer powinien mieć zapewnione środki finansowe na ten cel i płacić terminowo uzgodnioną kwotę za dobrze wykonaną pracę. Co jednak w sytuacji, gdy customizer jest rzetelny w realizacji zobowiązań, a mechanik nie dotrzymuje terminów lub wykonuje zadanie niedbale i z wadami? Należy wówczas wyciągnąć konsekwencje. Mogą one polegać na renegotjowaniu uzgodnionych

35 Crawford porusza kwestie wyboru zawodowej drogi życiowej, procesu kształcenia, pracy i odpowiedzialności za pracę na przykładzie pracy w warsztacie motocyklowym. Zob. M.B. Crawford, *Shop Class as Soulcraft. An Inquiry into the Value of Work*, New York 2009, s. 66–108.

36 Por. *ibidem*, s. 112 i n., 148 i n.

37 R.M. Pirsig, *Zen...*, *op. cit.*, s. 288–289.



warunków. To jednak najlepiej jest przewidzieć na etapie uzgadniania ustnej czy pisemnej umowy. Wówczas można nałożyć kary umowne w myśl zasady:

Pierwszą rzeczą, której oczekuje się od dowódcy, jest płacenie żołnierzom żołdu i egzekwowanie kar. (...) Jeśli mu jednak zapłacisz, a kary poniechasz, stanie się ze wszech miar zuchwały, gdyż stracisz w jego oczach³⁸.

38 N. Machiavelli, *Sztuka wojny...*, op. cit., s. 220.

O ludziach zaangażowanych w proces customizowania

Customizer, jeżeli nie ma własnego wyposażonego warsztatu, silnego charakteru, tężyzny fizycznej i wiedzy niezbędnej do prawidłowej budowy motocykla customowego, musi korzystać z pomocy różnej maści specjalistów. Dla powodzenia procesu customizowania bardzo ważny jest dobór współpracowników, którym będą zlecane określone prace, lub odbiór rad, z których będzie korzystał customizer. Aby dokonać właściwego wyboru osób do współpracy, konieczna jest podstawowa wiedza na temat budowy motocykli customowych, którą customizer koniecznie powinien posiadać, a jeżeli jej nie ma, musi ją zdobyć. Ta pomoże w podjęciu właściwych decyzji odnośnie do doboru współpracowników i specjalistów.

Z jakimi osobami customizer powinien współpracować? Po pierwsze, powinni to być praktycy, którzy mają nie tylko wiedzę, ale również doświadczenie. Po drugie, osoby te powinny być niezależne od customizera i dysponować wysokim poziomem asertywności, pozwalającym na wyrażenie własnego zdania czy, w skrajnych sytuacjach, sprzeciwu wobec oczekiwań customizera. Ten z pozoru destrukcyjny dla customizera sprzeciw może ostatecznie być bardzo pomocny w kontekście powodzenia całego przedsięwzięcia. Należy bowiem pamiętać, że customizer mający wiedzę i własny prze-myślany projekt może nie dostrzegać jego słabych punktów.



Może też, chcąc za wszelką cenę go zrealizować, zbagatelizować dające się dostrzec zagrożenia. Konstruktywny sprzeciw mądrych współpracowników może zaś przesądzić o powodzeniu całego projektu, pchnąć go na właściwe tory i doprowadzić do prawidłowej realizacji. Jak już wspomniano, budowa motocykla customowego jest niczym wojna, do której trzeba się przygotować. Przeciwnikiem będą wyzwania i problemy techniczne, stanowisko współpracowników, wreszcie koszty realizacji przedsięwzięcia. Stąd bardzo istotna jest wiedza, którą customizer powinien posiadać lub dążyć do jej zdobycia. Zdobywanie wiedzy jest bardzo ważne, gdyż, jak to ujął Machiavelli w kontekście rzemiosła wojennego:

książę, który nie rozumie się na sztuce wojennej (...) nie powinien (...) nigdy odwracać myśli od ćwiczenia wojskowego, a nawet jeszcze więcej winien mu się oddawać w pokoju niż podczas wojny. A może to czynić na dwa sposoby: czynem i myślą. Co do czynnego działania, to oprócz troski o dobrą organizację i wyćwiczenie swoich żołnierzy, powinien oddawać się ciągle polowaniu i przez to przyzwyczajając swe ciało do niewygód, tudzież zapoznawać się poniekąd z przyrodą kraju, widzieć jak wznoszą się góry, uchodzą doliny, układają się równiny i zbadać właściwości rzek i bagien; a czynić to należy z wielką starannością; taka bowiem znajomość jest pożyteczna podwójnie, po pierwsze, poznawszy swój kraj, może on lepiej obmyślić środki jego obrony, następnie, gdy przez doświadczenie pozna pewną okolicę, poradzi sobie z łatwością w każdej innej, którą potrzeba mu będzie świeżo badać, gdyż pagórki, doliny i równiny, jakie są powiedzmy w Toskanii, mają pewne podobieństwo do tych, które znajdują się w innych krajach, tak że przez poznanie przyrody jednej prowincji można dojść łatwo do poznania innych. Księciu, któremu brak takiego doświadczenia, brak głównego przymiotu dobrego wodza, ono bowiem uczy, jak wysledzić nieprzyjaciela, gdzie zająć stanowisko, którędy prowadzić wojsko, jak urządzać bitwy i oblegać z dobrym skutkiem twierdze³⁹.

³⁹ Machiavelli, *Książę...*, op. cit., s. 110.



Przekładając to na potrzeby customizowania – należy dokonać porównania wskazanych przez Machiavellego watorów poznawczych z elementami technicznymi motocykla, budową wszystkich podzespołów i sztuką jego oporządzania. Wyjdzie nam z tego konieczność zdobywania i szlifowania wiedzy w zakresie technicznych zasad budowy, funkcjonowania i eksploatacji motocykli. Trzeba też wspomnieć, że opisy topograficzne Machiavellego warto mieć w pamięci w trakcie projektowania i budowy maszyny, bo po takich terenach przyszły custom może się poruszać. Eksploracja dróg w takim terenie niewątpliwie będzie miała wpływ na kondycję techniczną motocykla, a tym samym na bezpieczeństwo maszyny i customizera.

Odnosnie do wiedzy zdobywanej przez rozmyślanie:

powinien książkę czytywać dzieje, rozważać w nich czyny znakomitych mężów, poznać jak postępowali podczas wojen, badać przyczyny ich zwycięstw i klęsk, aby tych ostatnich umieć unikać, a tamte naśladować i przede wszystkim tak czynić, jak dawnymi czasy czynił niejeden znakomity mąż, który brał za wzór jednego ze sławionych i chwalonych przed nim ludzi i tegoż postęпки i czyny miał ciągle przed oczyma⁴⁰.

Dla customizera ważne jest, aby zapoznał się z doświadczeniami innych konstruktorów, ich przestroгами i wspomnieniami. Jeżeli prowadzą blog lub kanał na YouTube, powinien ich wysłuchać. Czasami z pozoru blahe informacje mogą być kluczem do sukcesu i ochroną przed zagubieniem się w mechanicznym labiryncie customowego wyzwania. Powinien zgłębiać literaturę fachową i poradniki techniczne. I jeszcze jedno – nie chodzi o to, żeby się uczyć, ciągle uczyć. Idzie o to, aby mądrze zdobywać wiedzę i odpowiednio ją wykorzystywać. Uczenie się i niewykorzystywanie zdobytej wiedzy jest gorsze od indolencji. Takiemu customizerowi

⁴⁰ Ibidem, s. III.



ostatecznie fortuna nie będzie sprzyjała, zaś do historii przejdzie jako ten, który się uczył, lecz niczego nie nauczył. Zdarza się, choć rzadko, że taki customizer również odniesie sukces, ale nie będzie to sukces jego, lecz ludzi, z którymi szczęśliwie przyszło mu współpracować. Osoby, z jakimi customizer będzie współpracował, powinny charakteryzować się następującymi zaletami: wiedzą, doświadczeniem, profesjonalizmem, odpowiedzialnością. Właściwi współpracownicy to tacy, którzy fachowo wykonają prace przy customie, ale gdy zajdzie potrzeba, odmówią wykonania czynności z uwagi na bezpieczeństwo customizera. Na takich ludziach powinien opierać współpracę.

Zespoły customowe

Customizer, chcąc zrealizować swoje przedsięwzięcie, może zaprosić do jego realizacji współpracowników. Wówczas customizerami będą wszystkie zaangażowane osoby, a jeżeli będzie ich większa liczba – powstanie zespół osób. O ile każdemu będzie przysługiwało prawo do uważania się za customizera, o tyle w zespole powinna zostać wprowadzona hierarchia. Im większy zespół, tym silniejsza potrzeba zaprowadzenia takiej hierarchii. Nie jest konieczna tradycyjnie rozumiana podległość, lecz raczej podział obowiązków i odpowiedzialność za prawidłowe i terminowe wykonanie zadania. Jest to niezbędne dla właściwej atmosfery i postępów w customizowaniu. Powinna ona przebiegać w atmosferze twórczego szacunku i odpowiedzialności. Każdy z członków zespołu musi posiadać wiedzę na temat projektu i mieć świadomość, do czego rezultat jego pracy będzie potrzebny. Co stanie się takim kluczowym wymogiem w zakresie współpracy zespołowej w dziedzinie customizingu? Z racji obchodzenia się z wytworem ze stali i stopów innych metali niezbędna będzie ciężka fizyczna, kształcenie się w zakresie budowy i serwisowania maszyn i urządzeń, wreszcie dyscyplina w realizacji projektu. Zasady te wydają się pokrywać z zaleceniami Machiavellego dotyczącymi szkolenia wojskowego, które



składało się z trzech części. Pierwsza dotyczyła hartowania ciała, aby przyzwyczaić je do znoszenia niewygód i nakłonić do szybszego, zwinniejszego działania. Dalej należało nauczyć obchodzenia się z bronią. W trzeciej części wpajano szkolonym przestrzeganie dyscypliny w marszu, podczas walki oraz na postoju. Są trzy zasadnicze działania, które tworzą wojsko. Jeśli bowiem armia maszeruje, obozuje i walczy w sposób zdyscyplinowany i umiejętny, dowódca zachowa honor nawet wówczas, gdy przedsięwzięcie nie zakończyło się pomyślnie⁴¹.

Jeżeli customizer lub zespół customizerów profesjonalnie i w zdyscyplinowany sposób będą realizowali przedsięwzięcie, gdy wszyscy członkowie zespołu będą mogli na sobie polegać, wówczas nawet niepowodzenie nie zostanie poczytane za słabość. Przyczyny zapewne będą istotne i po czasie zrozumiałe. To doświadczenie tylko wzmocni ducha zespołu przed przystąpieniem do nowego, jeszcze bardziej ambitnego wyzwania.

41 N. Machiavelli, *Sztuka wojny...*, op. cit., s. 79.

Wybór warsztatu

Z poszukiwaniem warsztatu, z usług którego customizer chce lub musi skorzystać, jest jak z poszukiwaniem miejsca do bitwy. W jej planowaniu należy wziąć pod uwagę różne czynniki. Machiavelli powiedział:

jeśli nieprzyjaciela jest mniej, winniście szukać otwartych terenów, szczególnie jeśli macie siły dobrze wyszkolone (...), jeśli siły wasze są małe lub marnie wyszkolone, wypatrywać należy miejsc, w których małą liczbą możecie się bronić i w których brak doświadczenia nie przysporzy wam ran⁴².

Co więcej:

Każdy, kto armie do bitwy szykuje, winien też wziąć pod uwagę słońce i wiatr, aby ni jedno, ni drugie nie raziło go od frontu, gdyż oba utrudniają widoczność: jedno promieniami swymi, drugie pyłem⁴³.

Customizer nie musi oczywiście zważać na teren, słońce czy wiatr. W odniesieniu do customizingu jest to swego rodzaju przenośnia, która skłania jednak do zastanowienia się

⁴² Ibidem, s. 146–147.

⁴³ Ibidem, s. 147.



nad tym, o co właściwie chodzi z wyborem warsztatu? Otóż są warsztaty dobre i są warsztaty złe. O tym, jak wiemy, sporo już napisał Robert Pirsig. Co takiego powinien więc sprawdzić customizer? Po pierwsze – dyskretnie, uciekając się do różnych forteli stosowanych w dyskusji na temat naprawy i budowy motocykli, sprawdzić, czy właściciel warsztatu (ewentualnie jego pracownicy) rzeczywiście zna się na swojej robocie. Po drugie, przeprowadzić gruntowny wywiad środowiskowy na temat jakości i terminowości usług świadczonych przez warsztat. Po trzecie, patrząc przez pryzmat swojego projektu, sprawdzić możliwości techniczne warsztatu, inaczej mówiąc – jego wyposażenie w maszyny i urządzenia. Po czwarte, wynegocjować warunki finansowe i terminowe odnoszące się do współpracy. W tym zakresie warto pamiętać też o pisemnych umowach. Nie wszyscy bowiem przestrzegają umów ustnych. Nie wszystkim też bliska jest wywodząca się z prawa rzymskiego i wyprowadzona przez średniowiecznych glosatorów i komentatorów łacińska paremia *pacta sunt servanda* (umów należy dotrzymywać), podkreślana później przez Hugona Grocjusza⁴⁴. Wreszcie ważne jest, albo nawet najważniejsze, jakim człowiekiem jest potencjalny mechanik, którego próg warsztatu przekroczyliśmy. W całym procesie customizingu istotna jest bowiem atmosfera, mająca bezpośredni wpływ na zasady, jakich customizer bezwzględnie powinien przestrzegać. Należy pamiętać, że nie okazałość budynku warsztatu, a jego właściciel – człowiek w nim pracujący jest sercem powodzenia w procesie customizingu. Warsztat musi być pomieszczeniem przepelnionym wiedzą i kompetencjami. Wola walki mechanika z takiego garażu jest nie do przecenienia.

⁴⁴ Zob. R. Antonów i in., *Leksykon myślicieli...*, op. cit., s. 73–74.

O konsekwencji w realizacji projektu

Ważną kwestią jest konsekwentne realizowanie poczynionych wcześniej założeń projektowych. Założenia te są elementami koncepcji customa i mogą przybierać postać luźnej wizji takiego motocykla lub być bardzo szczegółowo opracowane. Customizer powinien starać się konsekwentnie realizować projekt, dopuszczając modyfikacje wyłącznie w uzasadnionych sytuacjach, wynikających zazwyczaj z przyczyn technicznych. Brak konsekwencji w tym zakresie może skutkować wydłużeniem procesu customizacji, jego przerwaniem, wreszcie – utratą pierwotnej koncepcji i zachwianiem płynności finansowej. W skrajnych przypadkach może to doprowadzić do zarzucenia projektu.

Jeżeli customizer ma wiele pomysłów, powinien skrzętnie je odnotować, tak aby mógł wrócić do nich w przyszłości, na przykład w kolejnym projekcie. Konieczność trzymania się planu wynika również z pokus, jakie pojawiają się w związku ze współczesnym postępem technicznym i technologicznym. Nowe rozwiązania, materiały czy moda temu towarzysząca mogą skusić customizera i skłonić do zmiany obranej drogi. Poddanie się tym pokusom może wywołać daleko idące negatywne konsekwencje, włącznie z fiaskiem projektu. Obronną ręką wyjdzie z tej opresji customizer dysponujący budżetem, wiedzą i kompetencjami, które pozwolą na realizację tego



dryfującego projektu. Będzie to jednak finansowanie procesu, na który customizer będzie miał tylko ograniczony wpływ. Efekt finalny będzie wypadkową zamysłu customizera i czynników zewnętrznych, w tym podseptów zmieniającej się mody i reklamy.

O trzymaniu planów w tajemnicy

Plany budowy motocykla customowego, szczególnie jeżeli zawierają nowatorskie pomysły i rozwiązania, mogą być pożądane przez konkurujących ze sobą customizerów czy zespoły customizujące. Jeżeli rozwiązania projektowe są przełomowe, wówczas mogą być nimi zainteresowani również producenci seryjnych motocykli. Prowadzi to niejednokrotnie do sytuacji patologicznych, w których może dojść do prób przywłaszczenia projektu czy rozwiązania. Dlatego też customizer czy członkowie zespołu powinni postępować roztropnie, według zasady: więcej działaj, mniej mów. Może to być szczególnie ważne wówczas, gdy korzystamy z pomocy różnej maści specjalistów, zwłaszcza jeżeli z ich usług korzysta również konkurencja.

Jeśli nie uda się zapewnić bezpieczeństwa projektowi, a co gorsza, gdy customizer zorientuje się, że konkurencja jest zainteresowana jego pomysłami lub ma do nich bezpośredni dostęp, należy zastosować makiaweliczny fortel według zasady:

jeżeli masz w armii kogoś, kto dzieli się z nieprzyjacielem twoimi planami, nie możesz postąpić lepiej, gdy chcesz się uchronić przed jego złymi intencjami, niż wyjawić mu to, czego zrobić nie zamie-



rasz, i zamilczeć o tym, co zrobić zamierujesz, i rzec mu, iż obawiasz się tego, czego się nie obawiasz⁴⁵.

Co zrobić? Publicznie ogłosić, że realizacji nie można kontynuować z przyczyn technicznych. Błąd projektowy. A w zaciśzu garażu realizować projekt... Sukces będzie jeszcze większy!

45 N. Machiavelli, *Sztuka wojny*..., op. cit., s. 215.

Niezależnie od kreatywności okiełznaj pomysły

W procesie customizowania bardzo ważne jest trzymanie się pierwotnego planu, z którym customizer wyruszył w customową przygodę. Jak już wielokrotnie podkreślałem, możliwe i dopuszczalne, a w niektórych sytuacjach konieczne są drobne korekty projektu. Nic poza tym. Czym podyktowane jest takie kategoryczne stanowisko? Otóż trzymanie się planu, zgodnie z wcześniej założonym i zapewnionym budżetem, daje rękojmię nie tylko rozpoczęcia dzieła, ale również jego pozytywnego ukończenia. Ponadto customizer powinien pamiętać, że pierwotny projekt jest wyrazem jego wewnętrznego „ja”, impulsu, który następnie był konsekwentnie rozwijany, wielokrotnie przemyślany i dopracowany. Customizer żył i żyje z tym projektem, myśli o nim i marzy. Realizując projekt, realizuje siebie. Radykalne korekty w trakcie tworzenia projektu świadczą natomiast o poddaniu się customizera czynnikom zewnętrznym, do których zalicza się przede wszystkim zmieniająca się moda, reklama i podszepty osób trzecich. Dwie pierwsze przemijają, a w ich miejsce wkraczą nowe. Bazowanie na nich uniemożliwi zrealizowanie customowego zamierzenia. Co do tych ostatnich, czyli podszeptów osób trzecich, należy pamiętać, iż customizer powinien słuchać wyłącznie swojego głosu wewnętrznego i zdania dobrych mechaników lub konsultantów. Tych mających odpowiednią



wiedzę szybko rozpozna. Dobry mechanik jest przeciwieństwem złego mechanika. Zły mechanik, parafrazując Księcia Machiavellego, to ten, który „myśli więcej o sobie niż o tobie, że we wszystkich czynnościach szuka swej korzyści”⁴⁶. Zły mechanik nie będzie dobrym mechanikiem i „nigdy nie możesz zaufać mu”⁴⁷. Customizerze, wyobraź sobie, że jesteś księciem, zaś mechanik twoim ministrem. Łączy was jedna zasada: „ten, kto kieruje państwem, nie powinien nigdy myśleć o sobie, lecz o księciu, i pamiętać tylko o tym, co tego dotyczy”⁴⁸.

Dlaczego tak ważne jest trzymanie się obranego planu? Otóż jest to gwarancja, że projekt zostanie zrealizowany. To jest jak droga, w którą się wybierasz. Najpierw skrupulatnie planujesz trasę, zakładasz, kiedy wyruszysz, skąd i dokąd jedziesz, gdzie odpoczywasz, wreszcie zaplanowałeś, po co i dlaczego jedziesz. Radykalna zmiana marszruty może spowodować, że zatracisz pierwotny cel swojej podróży. Oczywiście, nowa trasa może przynieść nowe doznania, pewnie nawet zaskakujące, ale pomyśl, czy po powrocie nie będzie nurtowało cię pytanie o to, jakie doznania ominęły cię w związku ze zmianą planów? Podobnie jest z customizowaniem. Poddanie się zewnętrznym podszeptom i chwilowym namiętnościom lub słabościom, nawet jeżeli ostatecznie nie wpłynie to na proces realizacji customowego przedsięwzięcia, pozostawi wewnętrzny niedosyt zogniskowany w pytaniu o to, jaki byłby motocykl customowy, gdyby został wykonany zgodnie z pierwotnym planem. Musisz też mieć na uwadze, że poddanie się podszeptom osób trzecich daje im prawo do przypisywania sobie współautorstwa, a to powoduje, że mogą sobie rościć miejsce obok ciebie na podium.

Powyższe uwagi nie dotyczą głosów dobrych mechaników, oni nie ingerują w projekt customizera, oni go technicznie chronią. Są – porównując ich do księcia i ministrów – jego

⁴⁶ N. Machiavelli, *Książe...*, op. cit., s. 149.

⁴⁷ *Ibidem*.

⁴⁸ *Ibidem*.



dobrymi ministrami. Ich głos nie dotyczy warstwy wizualnej, a tylko technicznej.

Customizer powinien zapamiętać – jeśli ma nowe pomysły, które zrodzą się w trakcie budowy customa, nie powinien ich tracić. Powinien je zapisać, narysować, zapamiętać! Niech czekają na realizację. Po zbudowaniu motocykla customowego one staną się pierwszymi i będą miały swoją szansę. Niezmiennie customizer powinien pamiętać o powyższych zasadach.

O kosztach customizowania

Budżet customizera, obok koncepcji motocykla, który ma powstać, stanowi kluczowy element przesądzający o powodzeniu całego przedsięwzięcia. Aby zadanie zostało zrealizowane, powinno się zapewnić środki niezbędne na pokrycie kosztów budowy customa, żeby można było z nich w każdej chwili skorzystać w razie potrzeby kupna niezbędnych podzespołów, uregulowania należności za zlecone usługi czy zapłaty za wykonaną pracę. Jest to istotne z czterech powodów: ekonomicznych warunków realizacji przedsięwzięcia customowego, konieczności dysponowania środkami na zaplanowane czynności i zakupy, wiarygodności customizera i posiadania rezerw na nieprzewidziane wydatki związane z customizowaniem. Ten budżet ma zapewnić nieprzerwane finansowanie kosztów podzespołów i prac koniecznych do wykonania customa. Bardzo ważna w tym jest wiarygodność customizera. Wielokrotnie zdarza się bowiem, że rozpoczęty projekt zostaje zamrożony na długi czas właśnie w związku z brakiem środków na jego dokończenie. Jeżeli projekt realizowany jest we własnym garażu, wówczas wywołuje frustrację u customizera. Rozpoczęty custom przypomina o swoim istnieniu i z każdym dniem wywołuje coraz bardziej mieszane uczucia, włącznie z rezygnacją i poddaniem się. Ostatecznym dowodem bezsilności może być próba pozbycia się rozpoczętego projektu, i to nierzadko za ułamek jego wartości.



Z inną sytuacją będziemy mieli do czynienia w przypadku zlecenia procesu customizacji wybranemu warsztatowi. Wstrzymanie prac przez zespół mechaników w takim warsztacie, poza negatywnymi doznaniem i konsekwencjami, jakie towarzyszą samodzielnemu customizerowi, oddającemu się pasji w zaciszu swojego garażu, wywołuje również niezadowolone mechaników, z którymi rozpoczął się ten proces. Wstrzymanie prac wiąże się zazwyczaj z koniecznością zwolnienia stanowiska i zabezpieczenia tego, co powstało w ramach projektu. Jeżeli zarówno warsztat, jak i niedoszły customizer nie dysponują powierzchnią magazynową, może to być nie lada wyzwanie, które może również generować koszty dodatkowe związane z czynnościami, które zamiast rozwijać projekt, prowadzą do jego zamrożenia. Nie ma potrzeby wspominać o frustracji, jaka będzie towarzyszyć tego typu problemom.

Każda z czynności podjętych w procesie customizowania, zarówno ta pozytywna, rozwijająca projekt, jak i ta negatywna, zamykająca go, wymaga wspomnianej wyżej wiarygodności. Czym ona jest? To nic innego jak wypłacalność, pozwalająca na wyjście z każdej sytuacji obronną ręką i z należnym szacunkiem dla osób zaangażowanych w projekt, które wniosły do niego własną pracę i materiały. Należy się im wynagrodzenie. Wynagrodzenie płatne niezwłocznie po wykonaniu pracy lub jej wstrzymaniu. Wstrzymanie, zamrożenie czy wreszcie rezygnacja z prac nie zwalnia bowiem z obowiązku zapłaty za prace już wykonane przez specjalistów czy dostarczone materiały, części i podzespoły. Oczywiście kwestie te mogą regulować stosowne umowy pisemne lub ustne, jednak powinny one te zasady uwzględniać. Należy też pamiętać, że zarówno pierwszych, jak i drugich umów należy dotrzymywać, zgodnie z zasadą *pacta sunt servanda*.

O muzyce w garażu

Zbawienna funkcja dźwięków czy muzyki znana jest od stuleci. Potrafi ona spotęgować siły, pobudzić koncentrację, wyzwoić wolę walki.

Jak podaje Tucydides, w armii Lacedemończyków były w użyciu gwizdki, uważano bowiem, że ich brzmienie było odpowiedniejsze od tego, aby ich wojsko postępowało z rozważą i bez gwałtowności. Powodowani tym samym Kartagińczycy, idąc do pierwszego natarcia, używali cytry. Alliatus, król Lidyjczyków, stosował na wojnie cytry i flety, natomiast Aleksander Wielki i Rzymianie używali rogów i trąb, jako że wiedzieli, iż za pomocą takich instrumentów można żołnierzom wlać w serca odwagę i sprawić, że będą bić się dzielnie⁴⁹.

Customizer, mierząc się z projektem, szczególnie w chwilach przesilenia, słabości i wątpliwości, powinien przy dźwiękach muzyki siebie, a jeżeli pracuje w zespole – również członków zespołu zagrzewać do walki z przeciwnościami technicznego i ekonomicznego losu. Nie ma sytuacji bez wyjścia. Należy tylko skupić się, pomyśleć, poszukać w umyśle szczeliny w górze piętrzących się problemów czy promienia słońca wśród mroków nadciągających na customowe przedsięwzięcie.

⁴⁹ N. Machiavelli, *Sztuka wojny*..., op. cit., s. 142–143.



Pozwolą one wyjść obronną ręką z zagrożenia. W tym celu w odwodzie powinna być przygotowana playlista z utworami zespołów muzycznych, które dodają siły zarówno customize-
rowi, jak i członkom jego zespołu. Wyobraźcie sobie znaczne utwory drogi, odtwarzane jeden po drugim, z podkręconym basem wypełniającym garaż i wydostającym się na zewnątrz. Czy kapitulacja wchodzi w grę? Pomyślcie, zwyciężając, że ta sama muzyka będzie w przyszłości towarzyszyła wam w drodze.

Eksploatayka, czyli człowiek i motocykl

Zależności, które zachodzą pomiędzy człowiekiem i motocyklem, są wielopłaszczyznowe. Te reguluje eksploatayka, czyli nauka o eksploatacji urządzeń technicznych, a w naszym przypadku – motocykla. Zawiera ona zasady współpracy człowieka z motocyklem, oczekiwania i wyobrażenia człowieka w tym zakresie oraz możliwości techniczne motocykla⁵⁰. W tym obszarze poruszamy się wśród kilku założeń. Po pierwsze, motocykl jest wynalazkiem człowieka i efektem jego twórczej pracy. Można go więc uznać za zmaterializowaną, urzeczywistnioną myśl człowieka, który mając do wyboru materię nieożywioną, zaprojektował i zbudował motocykl. Co więcej, gdy człowiek już na dobre okiełznał obróbkę stali i techniczne rozwiązania oraz podporządkował je twórcemu umysłowi, wówczas rozpoczął proces ulepszania motocykla zarówno w swoim umyśle, jak i w warsztatowej czy fabrycznej rzeczywistości. Robert Pirsig napisał nawet, że

ludzie, którzy nigdy nie pracowali w stali, mają trudności w dostrzeżeniu tego, że motocykl jest głównie fenomenem psychicznym. Wiążą oni metal z określonymi kształtami – rurami, drążkami, dźwigarami, narzędziami, częściami – kształtami ustalonymi

⁵⁰ S. Legutko, *Podstawy...*, op. cit., s. 12.



i nienaruszalnymi i myślą o nim jako o czymś głównie fizycznym. Ale ktoś, kto wykonywał prace mechaniczne bądź odlewnicze, albo pracował w kuźni lub przy spawaniu, widzi „stal” jako rzecz nie mającą w ogóle kształtu. Stal może mieć kształt, jaki zechcesz, jeśli jesteś dostatecznie zdolny i wszystkie kształty oprócz tego jednego, jeżeli ci uzdolnień brak (...) Wszystkie kształty narodziły się w czymś umyśle. Ważne jest, aby to pojąć⁵¹.

Na tej płaszczyźnie widoczna jest zdecydowana zależność motocykla od człowieka. Istnienie tego pojazdu określone jest przez pięć faz procesu jego tworzenia, polegającego na: sformułowaniu potrzeby istnienia motocykla, jego konstruowaniu (projektowaniu), wytwarzaniu, eksploatacji, wreszcie likwidacji lub recyklingu. Po drugie, motocykl, jako zmateriałowizowana rzecz, stanowi obiekt techniczny zaliczany do urządzeń transportowych⁵². Jest maszyną, urządzeniem mechanicznym, które zawiera zespół mechanizmów przeznaczonych do wykonywania określonej pracy mechanicznej, funkcjonuje zgodnie z prawami fizyki, może być użytkowany przez człowieka, ulepszany, a w skrajnych sytuacjach może szkodzić człowiekowi. Ponadto ma określone przeznaczenie, ulega uszkodzeniom, wymaga serwisowania i ma skończoną trwałość⁵³. W tym wypadku zależność motocykla od człowieka i odwrotnie równoważy się. Człowiek, chcąc korzystać z motocykla w sposób zgodny z jego przeznaczeniem, zobowiązany jest, używając terminu zastosowanego przez Roberta Pirsiga, do prawidłowej obsługi motocykla. To zaś polega na właściwej jego eksploatacji. Podstawowym procesem eksploatacji motocykla jest więc prawidłowe jego użytkowanie. O tym, jak motocykl powinien być użytkowany, decyduje funkcjonalność, efektywność, elastyczność, stopień gotowości oraz jakość wykonania. W fazie eksploatacji, czyli w okresie

⁵¹ R.M. Pirsig, *Zen..., op. cit.*, s. 95–96.

⁵² S. Legutko, *Podstawy..., op. cit.*, s. 15.

⁵³ *Ibidem*, s. 13–14.



od wytworzenia motocykla do chwili ewentualnej jego likwidacji, powinien spełniać on swoje funkcje założone na etapie projektowania. Trzeba jednak pamiętać, że w tym czasie mogą ujawnić się też wady niektórych elementów pojazdu, które należy niezwłocznie usunąć. Podczas eksploatacji należy na przykład zapewnić ciągłość smarowania (wprowadzenie substancji smarującej pomiędzy powierzchnie trące, przede wszystkim substancji płynnej – oleju czy smaru), regulację, ochronę przed korozją, pracę urządzeń bez przeciążeń, stosowną temperaturę pracy⁵⁴.

Eksploatacją motocykla będzie więc ciąg zdarzeń, zjawisk i procesów związanych z jego użytkowaniem przez człowieka. W związku z tym będziemy mieli cztery rodzaje podejmowanych działań: użytkowanie, obsługiwanie, zasilanie oraz zarządzanie. Na czym te działania polegają? Użytkowaniem motocykla jest korzystanie z niego zgodnie z jego właściwościami funkcjonalnymi i przeznaczeniem. Obsługiwanie obejmuje oporządzenie motocykla, czyli utrzymanie w stanie zdatności do użytku. Te czynności obejmują dokonywanie bieżących przeglądów, konserwacji, regulacji, napraw i remontów. Zasilanie natomiast polega na dostarczeniu energii, czyli paliwa, oraz materiałów eksploatacyjnych, w szczególności olejów i płynów. Zasilanie może również obejmować dostarczenie informacji, jeżeli motocykl będzie zawierał urządzenia, które wymagają określonych danych, współrzędnych, takie jak np. GPS, czytnik linii papilarnych potrzebnych do uruchomienia motocykla, nawigacja itd. Wreszcie zarządzanie motocyklem to planowanie korzystania z niego, np. opracowanie planu ekstremalnej podróży i sprawozdawczość, czego przykładem są dzienniki motocyklowe zawierające relacje z trasy i uwagi na temat działania motocykla, jak to czynił w drugiej połowie XX wieku kubański rewolucjonista Ernesto Che Guevara⁵⁵.

⁵⁴ Por. *ibidem*, s. 30.

⁵⁵ Zob. E. Che Guevara, *Dzienniki motocyklowe*, Warszawa 2003, *passim*.



Motocykl w trakcie użytkowania podlega zużyciu, które następuje poprzez ciąg zmian stanu poszczególnych jego części, powodując utratę przez nie właściwości użytkowych. Wpływ na to mają: tarcie uwarunkowane rodzajem ruchu, tarcie uwarunkowane smarowaniem lub jego brakiem, obciążenia wynikające z naprężenia wewnętrznego materiału wykorzystanego do wytworzenia poszczególnych elementów motocykla, prędkości, temperatury otoczenia, obecności środowiska agresywnego korozyjnie, wnikanie między poszczególne elementy motocykla ciał obcych, wreszcie jakości procesu eksploatacji⁵⁶. W motocyklu customowym mamy trzy okresy zużywania: docieranie – dotyczy ono szczególnie nowo zbudowanych maszyn, zużywanie umiarkowane polegające na normalnej pracy oraz zużywanie awaryjne, patologiczne, gdy motocykl uległ awarii, a człowiek mimo wszystko eksploatuje go, traktując jak sprawny motocykl. Długość tych okresów uzależniona jest od cech konstrukcyjnych, cech technologicznych i cech eksploatacji⁵⁷.

Po trzecie, motocykl, jak każdy obiekt techniczny, może podlegać likwidacji. Z fazą utylizacji mamy do czynienia wówczas, gdy motocykl ulegnie awarii, wypadkowi lub innemu zdarzeniu, po którym niemożliwe lub nieopłacalne jest jego odtworzenie. Wówczas mamy do czynienia z oszacowaniem stanu pozostałych części i elementów, które możemy wykorzystać i ująć na etapie kolejnego projektowania⁵⁸. Na tej płaszczyźnie ostateczna decyzja należy wyłącznie do człowieka, często jednak nie jest ona efektem racjonalnego myślenia. Motocykl bowiem wyryka się ogólnym zasadom eksploatacji, czyli organizacyjnym, technicznym, ekonomicznym i społecznym zagadnieniom dotyczącym współdziałania ludzi i maszyn⁵⁹. Może to powodować sytuacje, w których pomimo ekonomicznych i technicznych przeciwwskazań podjęta

⁵⁶ Por. S. Legutko, *Podstawy...*, op. cit., s. 16.

⁵⁷ Por. *ibidem*, s. 26.

⁵⁸ *Ibidem*, s. 10.

⁵⁹ *Ibidem*, s. 7.



zostaje decyzja o odbudowie motocykla lub jego przebudowie, chociażby przez pamięć o doświadczeniach życiowych z nim związanych.

Trzeba jednak w tym miejscu podkreślić, że właściwie użytkowany motocykl jest prawie nieśmiertelny, źle użytkowany – umiera. Zazwyczaj zabija go człowiek. Ta zależność pomiędzy człowiekiem i motocyklem również jest zrównoważona. Motocykl użytkowany, choć źle traktowany, może być skrajnie niebezpiecznym zagrożeniem dla człowieka. Wówczas to on zabija. Pamiętajmy również o tym, co na temat motocykla napisał Pirsig. W dziele *Zen i sztuka oporządzania motocykla* czytamy, że motocykl – ta zmaterializowana maszyna – ma również charakter:

Każda maszyna ma swoją własną unikalną osobowość, która mogłaby być prawdopodobnie zdefiniowana jako intuicyjna suma tego właśnie wszystkiego, co się o niej wie i do niej czuje. Osobowość ta podlega stałym zmianom, zazwyczaj na gorsze, lecz czasem, niespodziewanie na lepsze. Ta właśnie osobowość jest rzeczywistym przedmiotem obsługi motocykla⁶⁰.

⁶⁰ R.M. Pirsig, *Zen..., op. cit.*, s. 46.

Czy tylko człowiek na motocyklu?

W najbliższych latach konkurentem dla człowieka jako kierowcy mogą stać się roboty. W sportach motocyklowych już mamy do czynienia z japońskim robotem, wynalazkiem koncernu Yamaha – motobotem. Motobot⁶¹, o budowie zbliżonej do człowieka, korzystając ze sztucznych rąk i nóg, wyposażony w sztuczną inteligencję, pokonuje na sportowym motocyklu kręte trasy torów niczym wytrawny kierowca wyścigowy. Skoro połączenie motocykla i robota doprowadziło do powstania motobota, to jak należałoby określić połączenie człowieka i motocykla? Zapewne „człowiek na motocyklu”. To oczywiste stwierdzenie nie pozostaje już takim, gdy przyjmiemy, między innymi za Tomaszem Hobbesem czy Julienem Ofray de La Mettrie, mechanicystyczne podejście do człowieka jako maszyny⁶². Wówczas moglibyśmy rozważyć nazwę

⁶¹ K. Bartnik, Człowiek kontra maszyna. Rossi wciąż szybszy od Motobota, <https://www.scigacz.pl/Czlowiek,kontra,maszyna,Rossi,wciaz,szybszy,od,Motobota,31599.html> (dostęp: 3 lutego 2018). Zob. również M. Hołowacz, Motobot to nie sci-fi! Takie projekty robią wrażenie, <http://antyweb.pl/motobot-robot/> (dostęp: 3 lutego 2018); Jorsindo Motor Club, MOTOBOT. Episode 3: Racing the Clock, <https://www.youtube.com/watch?v=eJIYHeZx5Ns> (dostęp: 3 lutego 2018).

⁶² W kwestii rozważań nad człowiekiem jako maszyną lub umysłem ludzkim jako maszyną Stanisław Krajewski pisze: „Twierdzenie Gödla nie



połączenia takich dwóch specyficznych „maszyn”. Zanim jednak do tego przejdziemy, przyjrzyjmy się w pierwszej kolejności słowu motobot. Nazwa ta powstała z połączenia dwóch członów, mianowicie pierwszego członu słowa motocykl (moto-cykl) i drugiego członu słowa robot (ro-bot). Zakładając, że intencją twórców terminu motobot było zachowanie chronologii rozwoju nauki, techniki i przemysłu, to pierwszy człon pochodzi od motocykla, który wśród ludzi już na dobre zadomowił się w pierwszych latach XX wieku. Robot pojawił się później. Dopiero pod koniec XX wieku przy wydatnym wkładzie koncepcji Alana Turinga rozwinięto badania nad sztuczną inteligencją i stworzono, a następnie udoskonalono robota. Motocykl był pierwszy, robot drugi. Przyjmując ten tok rozumowania, przyjrzyjmy się teraz relacji „maszyn” człowiek–motocykl. Sięgając do doktryn politycznych i prawnych, wiemy, że człowiek pochodzi od Boga lub od natury. W zależności od tego, po treść której doktryny sięgniemy, używając terminologii motocyklowej, customizerem jest więc albo Bóg, albo natura. Gottlieb Daimler i Wilhelm Maybach w 1895 roku zbudowali pierwszy motocykl, w większości oparty na drewnianej konstrukcji i z benzynowym silnikiem⁶³. Motocykl powstał jako drugi. Pierwszy był człowiek ze swoją inteligencją zdolną do stworzenia i ulepszenia motocykla.

Człowiek połączony z motocyklem w czasie jazdy, skupiony na technicznych walorach motocykla, opięty kombinezonem

wyklucza, że człowiek może być maszyną, ale wtedy nie możemy wiedzieć jaką; innymi słowy nie jest wtedy ona dla niego dostatecznie zrozumiała, przejrzysta; nie może też dowieść jej niesprzeczności (tzn. niesprzeczności zbioru jej tez arytmetycznych). Twierdzenie Gödla dostarcza pewnych minimalnych dodatkowych założeń, które wystarczają do wyciągnięcia wniosku, że człowieczy umysł nie jest maszyną. Należy do nich założenie, że potrafimy rozwiązać każdy problem diofantyczny”. S. Krajewski, *Twierdzenie Gödla i jego interpretacje filozoficzne*, Warszawa 2003, s. 274.

⁶³ Zob. L. Wangin, *Ilustrowana historia motocykla*, Warszawa 2003, s. 7 i n.



i w kasku (często w kolorze swojej maszyny) mógłby więc być „Człocyklem”. „Człocykl” od czło-wiek i moto-cykl. A jak wyglądałaby taka relacja pomiędzy człowiekiem customizerem i jego motocyklem customowym? Skoro motocykl customowy jest wyrazem indywidualizmu customizera, uzewnętrznieniem jego inteligencji i kreatywności, to takie połączenie tworzy zdecydowanie większą więź „maszyn”, ponieważ konstrukcja motocykla jest techniczną, mechaniczną i wizualną egzemplifikacją umysłu customizera. Należałoby więc użyć pierwszych członów, a nie, jak w przypadku motobota, pierwszego i drugiego. W przypadku motocykli customowych mamy bowiem zdecydowanie większą, bardziej osobistą więź twórcy i jego maszyny. W tej sytuacji należałoby użyć nazwy „Człomoto” od czło-wiek i moto-cykl. Gdyby jednak motocykla customowego dosiadł ktoś inny, ktoś, kto nie był twórcą maszyny customowej, wówczas widzielibyśmy jedynie „Człocykla”.

Antropomorfizacja motocykla – fikcja literacka czy przyszłość

Nadawanie cech ludzkich motocyklowi nie jest częstym zjawiskiem, aczkolwiek ma już swoją tradycję. Ciekawym tego przykładem może być relacja z wyprawy motocyklowej z początku XX wieku, która odbyła się na trasie Druskienniki–Szanghaj. Małżeństwo Stanisław Bujakowski i Halina Korolec-Bujakowska między 19 sierpnia 1934 a 15 marca 1936 roku pokonali motocyklem B.S.A. W 19-484 PL dwadzieścia cztery tysiące trzysta kilometrów. W pamiętniku z tej podróży Korolec-Bujakowska przedstawiła motocykl jako pełnoprawnego członka wyprawy. Wspominając po czasie trudy podróży oraz rozprawiając o sprowadzeniu motocykla do Polski i wstawieniu go do muzeum, jako mechanicznego dowodu – jak podkreśliła – „doskonałości motoru i naszego bohaterstwa”, napisała w 1936 roku tak:

Motocykl umarł. Jego trup stoi na poddaszu poselstwa i rdzewieje. Biedak nawet dachu nie ma nad głową, a tylko swój nieprzemakalny brezent, przeżarty pleśnią i słońcem garaż podróży. Włożył wszystkie swe siły w jeden wielki wyczyn sportowy i nic go dalej nie czeka. Kurz, rdza, zapomnienie. Może jeszcze raz ściągnie tłumy ciekawskich motocyklistów i Antków warszawskich, gdy wróci w rodzinne progi. Ale czy wróci? Nikt zabrać go nie



chce, nawet firma zapytana, co zrobić z motorem, milczy głucho. Żadnych sentymentów, nikomu niepotrzebny motocykl W 19-484 (PL) rozsypie się w nędzne próchno na obcym podwórku. Mijamy go obojętnie jak przechodnia na ulicy. (...) Przez rok, sześć miesięcy i dwadzieścia cztery dni, na przestrzeni dwudziestu czterech tysięcy trzystu kilometrów maszyna była absolutnym władcą losu dwojga ludzi, byliśmy zdani na łaskę i niełaskę humorów, zgrzytów, złośliwości motoru, a każdy jego kaprys mógł stać się naszą tragedią. Teraz on umarł, a my zaczynamy walkę o życie. Jakie ono będzie? Któż zdoła przejrzeć los? Start był niecodzienny, to każdy przyzna, i ten, który skwituje naszą lekkomyślność przyjaznym uśmiechem, i ten, co wzruszy ramionami z poczuciem niesmaku i niezrozumienia⁶⁴.

Bujakowski w artykule *Motocyklem z Polski do Chin* opublikowanym w 1937 roku w dwumiesięczniku „Motocykl i Cyclecar” wspominał o relacji zachodzącej pomiędzy motocyklistą a motocyklem:

Kierowca nie może być początkującym motocyklistą. Znajomość doskonała motoru oraz umiejętność poradzenia sobie w najtrudniejszych wypadkach i w razie wszelkich kaprysów motoru jest bardzo ważna. (...) Od kierowcy wymaga się również pewnej siły fizycznej, opanowania wewnętrznego i orientacji w terenie. Siła fizyczna nie tyle jest potrzebna do napraw motoru, co do wyciągania go z opresji. Nie zawsze motor radzi sobie sam, a szczególnie jak siądnąć w błocie lub w piachu, potrzebuje pomocy. (...) Spokój moralny kierowcy ma wpływ zbawienny na motor. (...) Nie będę twierdził, że maszyna ma duszę, ale że maszyna jak koń czuje rękę i potrafi się odwdziżyć za troskliwą opiekę, to fakt. (...) Niejednokrotnie pomagałem motorowi, idąc obok, pchając i zmieniając równocześnie szybkość z tej pozycji⁶⁵.

⁶⁴ H. Korolec-Bujakowska, *Mój chłopiec, motor i ja. Z Druskiennik do Szanghaju 1934–1936*, oprac. L. Wierzbicki, Warszawa 2011, s. 8.

⁶⁵ *Ibidem*, s. 312–313.



W kwestii antropomorfizacji motocykla wydaje się, że można zwrócić jeszcze uwagę na dyskurs samej maszyny⁶⁶. Czym ten dyskurs miałby być? Na pierwszy rzut oka odnosiłby się właściwie do walorów dźwiękowych silnika motocyklowego. W tej kwestii Harley-Davidson próbował nawet opatentować słynne „potato, potato”⁶⁷. Nie o takim dyskursie jednak myślę. Pozostając przy opowieściach Bujakowskich, przytoczę w tym miejscu nie obszerny fragment, a całość tekstu zatytułowanego *B.S.A. w 19-484 PL opowiada, jak pokonał 10 000 kilometrów z Warszawy do Teheranu* autorstwa Bujakowskiego. Dlaczego w całości? Ponieważ nieczęsto sam motocykl zabiera głos w dyskusji. Tekst ukazał się w miesięczniku „Turysta i Auto” w lutym 1935 roku. Krótko mówiąc i jakkolwiek by to nie brzmiało dziwnie – są to relacje samego motocykla

⁶⁶ Maciej Wróblewski wprowadził trzy rodzaje dyskursu: dyskurs maszynowy, dyskurs maszyną i dyskurs o maszynie. Pierwszy to po prostu pisanie maszyną, dyskurs o maszynie to skonstruowanie z urządzenia tematu pracy, zaś dyskurs maszyną to prezentowanie określonego tematu, wykorzystując do tego maszynę jako nośnik informacji. Ten rodzaj dyskursu „lokuje się na poziomie organizacji wyobraźni pisarskiej; jego immanentną cechą jest znaczeniowa migotliwość w zakresie mnie interesującym, to znaczy obecności mniej lub bardziej wyraźnych odniesień do maszyny – ukonkretnionej (parowóz, piec martenowski, wyrzutnia raketowa) przez swoją funkcję. Raczej jest tak, że pewne znaki w tekście literackim suponują obecność maszyny lub – należałoby powiedzieć – określony jej obraz”. M. Wróblewski, *Literatura i maszyna*, Toruń 2015, s. 22. Według Wróblewskiego wszystkie trzy rodzaje dyskursu, a więc „Dyskurs maszynowy, dyskurs o maszynie i dyskurs maszyną od połowy XX wieku również za pośrednictwem mediów masowych (radio, telewizja) i nowych mediów (internet) kształtują nasz ogląd rzeczywistości, determinując większość codziennych czynności, nie wyłączając aktu twórczego w odniesieniu do sztuk dotąd niezwiązanych z maszyną (pisarstwo, malarstwo, sztuka kompozycji). Mogą być one funkcjonalnym narzędziem badawczym, precyzyjniejszym od tych, które są tworzone przy użyciu takich pojęć jak «technika», «technologia», «cywilizacja», «nauka», «inżynieria»”. *Ibidem*, s. 25.

⁶⁷ E. Breutel, R. Schneider, *Skąd się bierze dźwięk silnika*, <https://www.motocykl-online.pl/technika/Skad-sie-bierze-dzwiek-silnika,3285,1> (dostęp: 13 lutego 2018).



z wyprawy. W czym przejawia się dyskurs maszyny? Odpowiedź znajdziemy poniżej w tekście, który już na wstępie rozpoczyna się od osobliwego dialogu z motocyklem:

– Halo, B.S.A., czy masz już złotą odznakę od polskiego Touring Klubu za największą ilość przejechanych w roku 1934 kilometrów?

– A mam.

– Opowiedz, proszę, prędko, jak tego dokonałeś.

– Opowiem, ale nie prędko, a powoli, bo 10 000 kilometrów to nie jest, nawet dla takiego samochodu jak ja, jakieś szast-prast z bicia trzask, jak powiada polskie przysłowie. Zresztą, chociaż wychowano mnie w Warszawie w zacnej firmie E. Sykes i spółka, jestem rodzonym Anglikiem i nigdy się nie spieszę, jeśli nie zachodzi taka potrzeba.

Dystygowany motor starym angielskim zwyczajem zasiadł w wygodnym klubowym fotelu i z wonnym cygarem w zębach rozpoczął swą opowieść:

Dosiadł mnie niejaki Stanisław Bujakowski i zapowiedział, że w cuglach przeprowadzi z Warszawy do Szanghaju. Zarozumialec. Nie jestem przecież koniem, lecz szlachetnym motorem, i jeśli by mi się nie chciało, z miejsca bym nie ruszył. A jednak bezczelność kierowcy i trasa podróży zaintrygowały mnie, zatem zgodziłem się.

Przyczynić muszę ze wstydem, że ostatecznie zżyliśmy się bardzo, a nawet polubiłem jazgotliwą stworę, która wiecznie kręciła się w koszyku przyczepionym nie wiadomo po co do mego boku. Powiedzieli, że jestem zbyt ciężki i sam nie utrzymam się na drodze. Ech, ludzie, zdechlaki XX wieku, siły za grosz nie mają, żeby to był szlachetny baron z zamku Roslin zakuty w żelazną zbroję, to by mnie między kolanami zdusił jak kobytkę. Tymczasem jego nędzny potomek przyczepił mi wózek i wpakował do niego nie bagaż, a stworę z wiecznymi pretensjami, podróżomania i zamiłowaniem do zapychania koszyka tysiącem obrzydliwych drobiazgów w rodzaju ołówków, wiecznego pióra, zabazgranych papierów, maszyny do pisania i niemożliwej ilości jedzenia, niby



nie dla siebie, lecz dla kierowcy, a zjadła przez całą drogę, „bo się nudzi” – ot, typowa kobieca logika. O mnie też niby myślała, wiozła bidon z benzyną, oliwą, szprychy zapasowe, narzędzia i cały czas psioczyła, że jej to wszystko przeszkadza.

Gdy 23 sierpnia 1934 roku wystartowałem sprzed siedziby polskiego Touring Klubu w Warszawie, zły byłem jak noc, wiedziałem bowiem doskonale, co mnie czeka – skakanie po wybojach na szosie do Poznania. Nie zgadzałem się z kierowcą co do wyboru dziur i wybojów, a na domiar złego do kół przyczepiały się gwoździe, co zmuszało do postojów wiecznych, zabiegów nudnych i przykrych. Wszystkie te piękne widoki, chatki, malwy, wiatraki, krzyże przydrożne, to dobre dla pasażera, mnie nie interesowały. Ja potrafię zachwycać się tylko drogą, a ta akurat była okropna.

Ostatecznie przybyliśmy do Poznania źli i zmęczeni. Oni znaleźli sobie nocleg u rodziny, ja w Poznaniu rodziny nie mam, umieścili mnie więc w garażu, przyznać muszę luksusowym i bardzo tanim. Rano pojechaliśmy na stację obsługi, gdzie mnie umyło, nakarmiono i zawulkanizowano kichę na poczekaniu. Byłem oczarowany tym postęпом w dziedzinie obsługi, o czym nie omieszkalem powiedzieć pewnej niemieckiej maszynie, z którą się tam spotkałem. Przyznała mi rację, zaznaczając, że po raz pierwszy w życiu widzi tak dobrze zorganizowaną stację obsługi. Bolała, że nawet w Niemczech takich stacji nie ma.

Po południu nie wiem, czemu oni tak marudzili, podobno załatwiali jakieś interesy, ruszyliśmy ku granicy. W Gorzycku wzbudziłem słuszną, zrozumiałą i należną mi sensację. Polski celnik oglądał mnie ze wszystkich stron, zapisując numery, na koniec przyczepił przy kierownicy plombę ołowianą. Nie mógł, szelma, dać chociaż srebrnej?

Przekroczyliśmy granicę. Cóż za droga, asfalt bez skazy, z punktu zacząłem szaleć. Przed Berlinem odniosłem wrażenie, że na moją cześć urządzono iluminację, okazało się jednak, że to tylko objazd dobrze oświetlony.

Miasto ogromnie przyjemne. Jeździ się z prędkością 70 kilometrów na godzinę, bez sygnatów, tego zbędnego hałasu nad



uchem, ruch regulują sygnaty świetlne, żadnych policjantów, nikt nie zatrzymuje i nie daje absurdalnych, niezdecydowanych znaków. Odpoczywam moralnie.

Na drodze do Drezna błędziliśmy trochę, naturalnie nie z mojej winy, ale od Drezna do granicy czeskiej było jeszcze gorzej. On, znaczy się kierowca, i ja byliśmy po raz pierwszy w górach, Ona dawała jakieś idiotyczne rady, niby z własnego doświadczenia, bo nie raz i nie dwa jeździła cudzym autem w Alpach itd., itd. Nikt jej nie słuchał.

W Czechach ruch lewostronny, żeby go wszyscy diabli wzięli. Nie byliśmy przyzwyczajeni i ciągle wracaliśmy na prawą stronę, a Ona uparła się, by nas denerwować, cały czas powtarzając: lewa, lewa, lewa... Udawaliśmy, że nie słyszymy.

W Austrii po raz pierwszy nocowaliśmy pod gołym niebem, Oni w namiocie, ja pod plandeką. Dali mi przykaz, by alarmować, gdyby ktoś chciał podejść, nawet psa podwórzowego chcieli ze mnie zrobić.

Gdy wkroczyliśmy do Jugosławii, asfalty skończyły się, jak nożem uciął, i zaczęła się moja Kalwaria. Co chwilę trzeba było płacić mostowe za przejazdy trzęsącymi się drewnianymi mostami nad wezbraną Sawą. To robił On, a Ona zachwycała się prymitywem...

A jak zaczęło lać, to do samego Belgradu przez trzy dni tonąłem w błocie. Opiłem się wody tak, że do dziś dnia jeszcze rdzę mam na cylindrach. Brnąc po osie w błocie, z trudem poruszałem się na drugim biegu, a przeważnie szedłem pierwszym.

I te noce! Gdy wspomnę wszystkie noclegi na tej drodze, przez grzbiet przechodzi mi zimny dreszcz. Każdy hotel miał swój garaż – podwórze lub bramę w najlepszym razie, a tam świnie, kury, błoto, pomyje i ja pośród tego wszystkiego, szczęśliwie skryty pod plandeką.

Koszmar.

Późną nocą dobiliśmy do Zemun, przedmieścia Belgradu. Dostałem pić, jednak, choć z pełnym brzuchem, tak byłem zdrgnięty z chłodu, że ani kroku nie byłem w stanie zrobić. Pchali mnie przez parę kilometrów, aż wreszcie poczułem ożywcze ciepło



i ruszyłem naprzód. Jeszcze czekała nas miła niespodzianka, całe pięć kilometrów harców po rozmokłej łące nad brzegami Dunaju i Sawy. Ona, pocziwa dusza, żeby mi ulżyć, szła pieszo, ale na niewiele się to zdało, po brzuch brnąłem w bajorze. W ogóle na ogół oboje zachowywali się w stosunku do mnie zupełnie przyzwyczajenie i doceniali moje nadludzkie wysiłki.

W pyłe bezdroży Anatolii utonęliśmy na całe tygodnie. Było coś niesamowitego w tym kraju, taka dzikość, że nawet złościć się nie można było. Na stepowych bezdrożach Ona przechylała się zawsze w odpowiednich kierunkach dla zachowania równowagi, gdy były piachy, pchała lub szła pieszo, na drogach zasypanych kamieniami podbierała co większe, torując przejście. Jak znajdowała na to wszystko siły, nie wiem. Kobiety już są takie dziwne. Gdy mężczyzna upadał ze zmęczenia, Ona ożywiała się, była w dobrym humorze i robiła za trzech, na dobrej zaś drodze było odwrotnie, zawsze jej czegoś brakowało i dokuczała nam ciągłą litanią, że krzyż boli, że nogi drętwieją, że wszystko uwiera itd.

Cudze rady są dobre, ale nieżyciowe. Mówią na przykład, że przeprawa do Azji jest tania, prędką i wygodną. Myślicie, że jest w tym chociaż słowo prawdy?

Tani bilet, owszem, ale bakszysz na każdym kroku kto zliczy? Prędko? Trzy kwadranse to nie jest długo, normalnie biorąc, ale trzeba wziąć pod uwagę, w jakich warunkach. Są chwile, które przedłużają się w wieczność. Wygodnie? O, takie gadanie nawet mnie, Anglika może wyprowadzić z równowagi. Tego rodzaju wygody oczekują pewnie w piekle na najbardziej zasłużonych grzeszników. Dziwię się, że w ogóle żyję i nie pluę oliwą po tych torturach.

Potraktowałem wyprawę jak wyczyn sportowy i hazard: kto kogo zwycięży? Droga (a raczej bezdroża) mnie, czy ja ją? Ostatecznie zwyciężyłem, acz muszę przyznać, że nie wiem, czy dałbym radę bez pomocy kierowcy i pasażera⁶⁸.

⁶⁸ S. Bujakowski, B.S.A. w 19-484 PL opowiada, jak pokonał 10 000 kilometrów z Warszawy do Teheranu, [w:] H. Korolec-Bujakowska, *Mój chłtopiec...*, op. cit., s. 343–347.



O ile oczywiście przytoczony fragment, pochodzący z początku XX wieku, jest w swoim przekazie wręcz niewiarygodny, choć stanowi ciekawą jak na czas jego powstania fikcję literacką, o tyle w XXI wieku tekst ten może już pobudzać wyobraźnię do zastanowienia się nie nad tym czy, ale co maszyny wyposażone w coraz popularniejszą sztuczną inteligencję myślą o ludziach. Kto wie, może w niedługim czasie motocykl zostanie wyposażony w funkcje motobota i stanie się myślącym motocyklobotem, towarzyszem człowieka relacjonującym ze swojej perspektywy wrażenia z wyprawy. Ciekawe, jak oceni człowieka – czy będzie to podejście makiaweliczne, czy anarchistyczne, czy oceni człowieka źle, czy dobrze. Zobaczymy. Już teraz jednak śmiało za Maciejem Wróblewskim możemy więc stwierdzić:

Między człowiekiem a maszyną (...) można dostrzec pewną ekwiwalencję (...). Maszyna odzwierciedla człowieka, zmienia się tak, jak zmienia się jej wytwórca, systematycznie podąża za nim. Czy maszyna zdolna jest „ukąsić” swojego właściciela? (...) byłoby to możliwe pod warunkiem, gdybyśmy zdradzili maszyny, skazując je na „rdzewienie”. Skutkiem „odrzućenia” byłoby zachwianie równowagi, nazwanej przeze mnie komplementarnością. Bez maszyny przestałyby istnieć film, słuchowisko radiowe, fotografia, muzyka oraz teatr, który od okresu starogreckiego przechowuje pamięć o przedmiocie w postaci formuły (...) „bóg z maszyny”⁶⁹.

69 M. Wróblewski, *Literatura...*, op. cit., s. 209–210.

Customizing w trosce o naturę

Customizowanie, w zależności od konkretnego przypadku, jest również w całości albo w części procesem recyklingu motocykli, ich części i podzespołów. W tym kontekście może być ciekawą alternatywą dla rozpędanego i ingerującego w środowisko naturalne przemysłu motoryzacyjnego. Zamiast kupować nowy, seryjnie produkowany motocykl customizer wybiera spośród niezliczonej ilości przyszłych odpadów cały motocykl lub to, co z niego pozostało, i tworzy z tych pozostałości w pełni sprawnego i funkcjonalnego customa. Daje w ten sposób motocyklowi nowe życie, alternatywne w stosunku do oficjalnego obiegu, którym jest proces produkcji motocykli seryjnych. Dzięki tej alternatywie ograniczonych zostaje wiele procesów związanych z przetworzeniem zużytego motocykla i wykorzystaniem odzyskanych komponentów w przyszłym procesie produkcyjnym. Dopóki motocykle nie staną się bezemisyjne, dopóty taka alternatywa będzie mogła w swojej mikroskali pozytywnie oddziaływać o ile nie na samo środowisko naturalne, o tyle na społeczeństwo poprzez symboliczne ograniczenie w tym jednostkowym przypadku procesu przemysłowego recyklingu, przetwarzania odpadów i ponownej produkcji. Customizer sygnalizuje, że można inaczej korzystać z rzeczy. Zamiast je zużywać i odrzucać, podążając za modą i nowoczesnością, można



z nich wciąż korzystać. Samodzielnie lub z pomocą mechaników można je oporządzać, modyfikować i przebudowywać. Ten sam motocykl niczym pory roku może zmieniać swoje oblicze, wciąż będąc w grze w myśl zasady: motocykl żyje, natura odżywa.

O wpływie prawa na customizing

Prawo nie odnosi się w sposób bezpośredni do customizingu. Inaczej mówiąc, customizing jako dziedzina budowy motocykli nie jest wprost i z nazwy uregulowany przepisami prawa. Działalność w zakresie customizowania motocykli prawo traktuje podobnie jak wszelką działalność związaną z przemysłem motoryzacyjnym i okołomotoryzacyjnym, a więc budową, sprzedażą, eksploatacją, modyfikacją, kontrolą i utylizacją pojazdów mechanicznych. Oznacza to, że customizer, chcąc od podstaw, na bazie części w całości wytworzonych według własnego projektu, budować customowy motocykl, musi oczywiście poza należytą starannością techniczną dopełnić obowiązków wynikających z przepisów prawa. Te odnoszą się przede wszystkim do wymogu certyfikowania nośnych i napędowych części i elementów motocykla. Dokonują tego nieliczne podmioty posiadające szczególne uprawnienia w tym zakresie. To zaś wiąże się ze sporymi opłatami za badania i wystawienie dokumentu uprawniającego do uzyskania przeglądu technicznego dopuszczającego motocykl customowy do ruchu po drogach publicznych.

Kolejną kwestią jest zarejestrowanie motocykla we właściwym wydziale komunikacji i ubezpieczenie go w instytucji ubezpieczeniowej od odpowiedzialności cywilnej i niebezpieśliwych wypadków. Budując customa na bazie seryjnie



produkowanego motocykla, wykorzystując oryginalne dopuszczone do użytku certyfikowane już części oraz elementy nośne i napędowe, również należy postępować zgodnie z prawem. Oznacza to przede wszystkim konieczność zamontowania w motocyklu wymaganych elementów, w szczególności oświetlenia, sygnalizatorów kierunku ruchu, sygnalizatora dźwiękowego, instalacji odprowadzania spalin, lusterka i tablicy rejestracyjnej.

Korzystanie z motocykla customowego, a inaczej mówiąc – jego użytkowanie również podlega regulacjom prawnym. W tym wypadku samej maszyny dotyczą one jednak w sposób pośredni. Tutaj bezpośrednim adresatem jest motocyklista, biker, rider. On bowiem arbitralnie decyduje o uwolnieniu bądź okiełznaniu możliwości customa. Te zazwyczaj są zdecydowanie większe niż dopuszczalne prędkości jazdy po drogach wszystkich klas.

Miejscem, w którym zarówno motocyklista, biker, jak i rider mogą czuć się wolni, wykorzystując pełnię możliwości swoich i customa, są zamknięte i legalnie działające tory wyścigowe. Tam regulacje prawne skupiają się przede wszystkim na zasadach bezpieczeństwa.

Prawo nie zabrania customizowania. Ogranicza jednak swobodę w tym zakresie z uwagi na dobro najwyższej wartości, mianowicie życie i zdrowie człowieka. Ustawodawca w trosce o bezpieczeństwo motocyklisty, biker, ridera, innych uczestników ruchu oraz pieszych wprowadza liczne ograniczenia, niekiedy nawet zbyt daleko ingerujące w wolność człowieka. To zaś wypływa z liberalnej zasady nienaruszania praw podstawowych, a więc w szczególności życia, zdrowia, wolności i bezpieczeństwa drugiego człowieka. Wspólnym mianownikiem wszystkich przepisów prawa, odnoszących się w sposób bezpośredni lub pośredni do budowy motocykli customowych, jest bezpieczeństwo.

Odwołując się do fundamentów liberalizmu, należy zwrócić uwagę na jeszcze jedną kwestię, mianowicie daleko idącą swobodę w zdobieniu motocykla, która wypływa z wolności



wyrażania siebie. W tej kwestii należy jednak pamiętać, że zdobienie nie może zawierać oznaczeń i atrybutów charakterystycznych dla idei, myśli i poglądów ze swej istoty nie-liberalnych. Oznacza to, że sprzeczne z prawem byłoby upiękaszanie motocykla w atrybuty nawiązujące do nazizmu i komunizmu. Nawet jeśli nie wynika ono z poglądów, to i tak może stanowić złamanie prawa zakazującego propagowania symboli totalitarnych.

Dyskurs maszynowy, czyli zakończenie

Każdy proces twórczy wymaga udziału maszyn. W jednym przypadku będą to skomplikowane maszyny i urządzenia niezbędne w prowadzeniu badań i eksperymentów, w innym urządzenia potrzebne do urzeczywistnienia dokonań artystycznych, a w jeszcze innym zaledwie maszyna do pisania, a raczej już komputer z odpowiednim oprogramowaniem. Inną kwestią będzie materialne upublicznienie rezultatów procesu twórczego. Tutaj mamy cały szereg maszyn służących do powielania i wprowadzenia do obrotu rezultatów procesu twórczego. Tak czy inaczej – chcąc zaistnieć w globalnej wiosce, jesteśmy skazani na pracę maszyn. Bez nich słowo, dźwięk i obraz nie przetrwałyby czasu rzeczywistego, w którym powstały. Podam dwa przykłady.

Ostatnio pracowałem nad książką w Ossolineum. Usiadłem w czytelni. Stolik obok pewien badacz z dostrzegalną już na pierwszy rzut oka twórczą zapalczywością analizował badaną literaturę i rezultat swoich przemyśleń wręcz wybijał na klawiaturze komputera, jakby chciał samą siłą uderzenia wepchnąć litery w głąb twardego dysku maszyny – albo raczej przekonać maszynę do własnych twierdzeń. Co rusz sięgał po aparat fotograficzny, aby uwiecznić ciągi zdań zawarte na fotografowanych kartach książki. Świadomie czy nie w swój proces twórczy autorytarnie zaangażował maszyny;



w czytelni zaledwie komputer i aparat fotograficzny, w dalszej perspektywie zapewne jeszcze inne maszyny, np. drukarkę, na której wydrukuje wykonane zdjęcia.

Drugi przykład. Wybierałem się z moim motocyklem i książką *Anarchizm cafe racer* na Custom Festiwal, który odbywał się w ramach imprezy Polish Motor Show w Nadarzynie koło Warszawy. Przedsięwzięcie odbywało się w dniach 2–4 marca 2018 roku. Postanowiłem, że na tę okoliczność napiszę coś o customizingu. Prace rozpocząłem w połowie stycznia 2018 roku, będąc naiwnie przekonany, że mogę właściwie do ostatniego dnia pracować nad tekstem. Okazało się, że mogę, ale niestety nie mogę liczyć na profesjonalne wydrukowanie tego tekstu przez drukarnię. Proces drukowania trwa bowiem 10 dni przy założeniu, że będą do tekstu dokładane zdjęcia osobno wydrukowane i dopiero całość będzie klejona w okładce, albo 5 dni, jeżeli tekst będzie drukowany w technologii offsetowej razem ze zdjęciami i od razu poddany procesowi sklejenia z okładką. Tak czy inaczej, maszyny drukarskie bardzo skróciły funkcjonujący w mojej wyobraźni termin. Całkowicie uzależniony od nich prace nad tekstem musiałem skrócić o kilka dni potrzebnych na drukowanie. Nie ja, tylko maszyny wyznaczyły termin. Co mogę zrobić? niewiele. Parafrazując króla Juliana⁷⁰, którego mogliśmy poznać również dzięki uprzejmości maszyn (kamery, urządzenia do montażu filmu, projektorów, telewizorów itd.), mogę jedynie pofatygować się do maszyny. Zresztą jak przypomniał Wróblewski, odwołując się do filmu dokumentalnego *Kolejar-skie słowo* w reżyserii Andrzeja Munka z 1953 roku: „Maszyna jak człowiek: wymaga serca, troski i dbałości”⁷¹.

Podobnie jest z motocyklami customowymi. Zgodnie z terminologią medyczną customy do warsztatów trafiają w różnym stanie. Niektóre po przeszczepie stają przed komisją

⁷⁰ Zob. *Madagaskar 2*, scenariusz i reżyseria T. McGrath, E. Darnell, USA 2008.

⁷¹ Za: M. Wróblewski, *Literatura...*, op. cit., strona tytułowa.



mechaników i w pełni sprawne wyruszają w drogę. Inne natomiast frankensztajny wymagają długiej rekonwalescencji po chirurgicznej wręcz ingerencji. To wymaga cierpliwości.

Prawdziwy koniec zakończenia

Czytelniku, jesteś! Dotrwałeś do końca. Brawo! Czy wiesz już, kim jest customizer? Wiem, że wiesz. Ale Ty pewnie po tym pytajniku starasz się przypomnieć sobie tytuły pierwszych rozdziałów, zwroty: customizing, customizer, motocykl, machiavellizm, mechanicy, warsztat... Jak to leciało, a właściwie jechało? Bez obaw! Pomogę. Zacznę od tego, że to Ty jesteś customizerem, a jeśli jeszcze nie jesteś, to znalazłeś się na prostej dwupasmowej drodze, i to z szerokim pasem awaryjnym, do tego, aby nim zostać! Dlaczego? Dlatego, że sam decydujesz, co robisz. A to już dobry prognostyk. Biorąc tę książkę do ręki, dokonałeś wyboru. Zamiast poddawać się modzie, zmieniającym się trendom w sztuce spędzania czasu, surfować po mediach społecznościowych czy słuchać nic wartościowego do życia niewnoszących, często niekulturalnych wypowiedzi ludzi (te ostatnie słowa można dowolnie przestawiać), którzy uzurpują sobie prawo do głoszenia słusznych prawd, sam zdecydowałeś, co będziesz robił. A to przesądza już właściwie o tym, że panujesz nad własnym życiem (albo przynajmniej starasz się to robić), wiesz, czego chcesz, i myślisz o tym, dokąd zmierzasz.

Tak, Czytelniku, dobrze zrozumiałeś. Customizing nie tylko do motocykli się odnosi. On związany jest z motocyklami wyłącznie dla tych, którzy je kochają i customizują. Ci starają



się panować nad własnym życiem i tworzą swój motocykl. Dla wszystkich innych, ciekawych świata i realizujących marzenia, customizing może być związany z życiem. Ich życiem, które modyfikują, zmieniają i którym kierują tak, aby osiągnąć największą satysfakcję. W customizingu motocykl w sposób szczególnie kształtuje człowieka. To dzięki niemu albo przez niego człowiek poznaje innych ludzi, a nawet czasami nawiązuje bliskie znajomości, rozmawia, podejmuje decyzje, zaciąga zobowiązania, tworzy, poznaje smak sukcesu i porażki, wreszcie odkrywa nieznane dotąd obszary życia. Żyje własnym życiem. Ten indywidualizm staje się znakiem firmowym wyróżniającym go wśród innych ludzi.

To jednak zobowiązuje. Od człowieka będzie bowiem zależało, czy stanie się egoistą, czy też będzie szanował dobro innych. Żyjąc nieszablonowo, bierze odpowiedzialność za swoje postępowanie. Nie będzie mógł powiedzieć: inni tak postępują, tak teraz wygląda świat, czy stwierdzić – to normalne i przerzucić odpowiedzialność za swoje marne czyny na bliżej nieokreśloną, otaczającą rzeczywistość i szybko zmieniający się świat. Metoda wyparcia w customizingu nie sprawdzi się. Motocykl customowy jest swego rodzaju odzwierciedleniem ludzkiego intelektu. Człowiek w życiu powinien mieć plan i realizować go tak, aby osiągnąć satysfakcję. Dążyć do osiągnięcia równowagi pomiędzy życiem psychicznym i fizycznym. Podobnie jak customizer wybierający dobrych mechaników powinien zwracać uwagę na ludzi, którzy znajdują się w jego najbliższym otoczeniu. Szanować i doceniać tych, którzy są dobrzy i mu sprzyjają. Wystrzegać się fałszywych pochlebców. Jeśli człowiek pragnie wolności, to powinien akceptować wolność innych.

Customizer to człowiek aktywny, tworzący, eksperymentujący i poszukujący, a nie oceniający. Rozwijający się. To osoba z otwartym umysłem, która chce mieć pełną swobodę w zakresie myślenia, mówienia i działania w celu urzeczywistnienia własnej koncepcji – nieważne, w jakim obszarze. Customizując, poszukuje alternatywy w stosunku do tego,



co rzeczywistość oferuje. Jeśli nawet nie chce zmiany, to na pewno pragnie sprawdzić, jakie możliwości zmian istnieją, co alternatywa oferuje. Wspólnym mianownikiem tych działań jest człowiek wolny, zindywidualizowany. Człowiek zdolny do tworzenia, dążący do zmian, eksperymentujący, poszukujący swojego miejsca, ceniący wolność i niezależność. Jego postawa jest pełna autentyczności i wolnego wyboru nie tylko w konstruowaniu, budowaniu, oporządzaniu oraz używaniu motocykla, ale i w życiu. Skoro samodzielnie zbudował motocykl, potrafi go obsłużyć, to również potrafi podjąć się innych wyzwań. Jeśli zechce, może być liderem, o ile już nim nie jest.

Z customizowaniem motocykli jest jak z życiem. Podobnie jak w życiu wystąpią przeciwności, problemy i sukcesy. Aby do czegoś dojść, trzeba odpowiedzialnie i konsekwentnie przejść fazy od narodzin pomysłu, przez projektowanie, staranie się, trudne wybory, ciężką, niejednokrotnie mozolną pracę, aż do realizacji i efektów. Człowiek powinien analizować swoje postępowanie i być konsekwentnym w realizacji zamierzonych celów. Sukces wymaga poświęcenia, a odnosi go ten, kto autentycznie poświęci część, a nawet całość swego życia dla zrealizowania zamierzonego celu. Zarówno inny człowiek, jak i natura mogą stanąć na drodze do osiągnięcia pożądanых rezultatów.

Z racji tego, że człowiek podlega ciągłej ocenie, powinien pamiętać, że część z tych ocen nie będzie wynikiem obiektywizmu oceniających, a ich natury – złej natury. Ktoś, kto ocenia człowieka jako gorszego, nie ma dobrych intencji. On próbuje zdyskredytować drugiego człowieka, po to aby nad nim zapanować. Najpierw psychicznie, później być może fizycznie.

Customizerze, żyj z odwagą! Musisz jednak pamiętać, że customizowanie wymaga poświęcenia, dyscypliny i pracy. Chcąc osiągnąć sukces i zrealizować swoje dzieło, powinieneś kierować się zasadami prawa natury wskazanymi przez Grocjusza. Przypomnę: zawsze dotrzymywać umów. W tym celu powinieneś rozsądnie zawierać. Pamiętać, że należy naprawić wyrządzoną szkodę. Powinieneś ufać, że przestępstwo



zawsze zostanie ukarane. Każde przestępstwo. Dobre, przejrzyste prawo i sąd wolny od wpływu innych władz jest tego gwarantem. Wreszcie – powinieneś szanować swoją i cudzą własność. Prawo to jest fundamentalne. I nieważne, czy dotyczy motocykla, czy własnego życia. Powinieneś to wiedzieć. Musisz pamiętać, że Twoja customizacja będzie udana wówczas i tylko wówczas, gdy dołożysz wszelkich starań, aby się powiodła. W customizacji motocykla potrzebna będzie wiedza i staranność w pracy nad czynnościami technicznymi.

Powinieneś też wiedzieć, że Twoim podstawowym obowiązkiem na drodze do właściwej customizacji jest Twój odpowiedzialny udział w życiu społecznym. Pamiętaj, że z customizingiem zarówno motocykli, jak i życia immanentnie związane są również takie działania, jak dbałość o środowisko naturalne i rozsądne korzystanie z jego zasobów. W przypadku entuzjastów motocykli wyrażane jest to symbolicznie poprzez customizowanie starych, wyeksploatowanych motocykli, wykorzystywanie do ich budowy lub przebudowy części i podzespołów odzyskanych z uszkodzonych albo wycofanych z eksploatacji pojazdów. Zamiast trafić na złomowisko, po drodze zaśmiecając i zanieczyszczając Ziemię, otrzymują drugie życie i dobrze służą w customowym motocyklu. W przypadku wszystkich ludzi, którzy chcą mieć wpływ na własne życie, będzie to zaś dbałość o środowisko naturalne i odpowiedzialne korzystanie z gościnności i zasobów planety.

Wreszcie, ważna jest odpowiedzialność społeczna, której pierwszym i podstawowym obowiązkiem jest czynny i prze-myślany udział w wyborach przedstawicieli i reprezentantów społeczeństwa. Pamiętaj – ignorując to prawo, godzisz się na to, aby inni scustomizowali Twoje życie według własnego uznania. Twoje zdanie nie będzie się liczyło. Twój wybór jest więc Twoją wielką, pierwotną szansą i wyzwaniem. Jeśli więcej osób będzie chciało podobnie jak Ty w wolności customizować życie, według własnego projektu i pomysłu, wówczas wasze niezależne i zapewne odmienne w szczegółach wybory przybliżą was do realizacji indywidualnych wizji.



I ostatnia uwaga – pamiętaj, customizing jest wymagający. Czytelniku, życie należy do człowieka, a motocykl do właściciela. Customizuj więc rozsądnie, tak abyś nie został scustomizowany przez innych ludzi, którym tylko wydaje się, że mają do tego prawo. Motocykl zaś buduj tak, aby był bezpieczny i abyś go nie stracił.

Bibliografia

Literatura

- Aircraft: Maszyna śmierci w hołdzie „włoskiemu diablowi”*, <https://on.interia.pl/trendy/news-aircraft-maszyna-smierci-w-holdzie-wloskiemu-diablowi,nld,2514276> (dostęp: 28 stycznia 2018).
- Antonów R., *Anarchizm cafe racer*, Syców 2017, <https://www.bibliotekacyfrowa.pl/dlibra/publication/95596/edition/89771/content> (dostęp: 27 sierpnia 2023).
- Antonów R., *Anarchism Café Racer*, Syców 2018; <https://www.bibliotekacyfrowa.pl/dlibra/publication/95597/edition/89770/content> (dostęp: 27 sierpnia 2023).
- Antonów R., *Anarki di Sepanjang Lintasan 201 Meter*, Penerbit Ramu 2022, <https://archive.org/details/anarki-lintasan/page/n1/mode/2up> (dostęp: 27 sierpnia 2023).
- Antonów R., Kozerska E., Kundera E., Machaj Ł., Maciejewski M., Marszał M., Sadowski M., Scheffler T., *Leksykon myślicieli politycznych i prawnych*, wyd. 4, Wrocław 2020.
- Bartnik K., *Człowiek kontra maszyna. Rossi wciąż szybszy od Motobota*, <https://www.scigacz.pl/Czlowiek.kontra.maszyna,Rossi,wciaz,szybszy,od,Motobota,31599.html> (dostęp: 3 lutego 2018).
- Breutel E., Schneider R., *Skąd się bierze dźwięk silnika*, <https://www.motocykl-online.pl/technika/Skad-sie-bierze-dzwiek-silnika,3285,1> (dostęp: 13 lutego 2018).



- Che Guevara E., *Dzienniki motocyklowe*, Warszawa 2003.
- Cravford M.B., *Shop Class as Soulcraft. An Inquiry into the Value of Work*, New York 2009.
- Czerwiński M., *Maszyna przecząca. O literaturze jako formie negacji w aspekcie performatywnym*, Kraków 2014.
- Gahlen A., *W kręgu antropologii i psychologii społecznej*. Studia, Warszawa 2001.
- Heller M., *Mechanistyczna reforma nauki społeczeństwa*, [w:] Heller M., Życiński J., Pabjan T., Głódź M., Szczęsny J., Urbaniec J., *Wszechświat – Maszyna czy Myśl?*, Kraków 2014.
- History, <http://www.zeroengineering.com/history.html> (dostęp: 10 lipca 2023).
- Hołowacz M., *Motobot to nie sci-fi! Takie projekty robią wrażenie*, <http://antyweb.pl/motobot-robot/> (dostęp: 3 lutego 2018).
- Jorsindo Motor Club, *MOTOBOT. Episode 3: Racing the Clock*, <https://www.youtube.com/watch?v=eJIYHeZx5Ns> (dostęp: 3 lutego 2018).
- Korolec-Bujakowska H., *Mój chłopiec, motor i ja. Z Druskiennik do Szanghaju 1934–1936*, oprac. L. Wierzbicki, Warszawa 2011.
- Krajewski S., *Twierdzenie Gödla i jego interpretacje filozoficzne*, Warszawa 2003.
- Legutko S., *Podstawy eksploatacji maszyn i urządzeń*, Warszawa 2004.
- Lundell D., *Sun Tzu. Sztuka wojny dla graczy giełdowych i inwestorów*, Kraków 1999.
- Machiavelli, *Księżę oraz Fryderyk II Wielki*, Anty-Machiavelli, przeł. i oprac. C. Nanke, Warszawa 2009.
- Machiavelli N., *Sztuka wojny według Machiavellego*, Gliwice 2012.
- Mnich Original, <https://www.facebook.com/mnich.original/> (dostęp: 10 lipca 2023).
- Niezwykłe zdobienia motocykla. *Młotkowanie zamiast aerografu*, <https://motovoyager.net/newsy/niezwykłe-zdobienia-motocykla-technika-mlotkowania-zamiast-aerografu/> (dostęp: 29 stycznia 2018).
- Pirsig R.M., *Zen i sztuka oporządzania motocykla*, Poznań 1994.



Słownik języka polskiego PWN, <https://sjp.pwn.pl/> (dostęp: 10 maja 2024).

Słownik SJP.PL, <https://sjp.pl/> (dostęp: 10 maja 2024).

Stirner M., *Jedyny i jego własność*, Warszawa 2023.

Szczerbicki T., *Motocykle w PRL. Rzecz o motocyklach i nie tylko...*, Poznań 2012.

Tocqueville de A., *O demokracji w Ameryce*, Warszawa 1976.

Thompson Hunter S., *Hell's Angels. „Anioły Piekła”*, Niebieska Studnia 2016.

Tzu S., Pin S., *Sztuka wojny*, wyd. 3, Gliwice 2013.

Wangin L., *Ilustrowana historia motocykla*, Warszawa 2003.

Wróblewski M., *Literatura i maszyna*, Toruń 2015.

Akty prawne

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym, Dz.U.2017.1260 t.j. z dnia 27 czerwca 2017 r.

Filmy

Anarchia Cymbeline, scenariusz i reżyseria M. Almereyda, USA 2014.

Diarios de motocicleta, scenariusz J. Rivera, reżyseria W. Salles, USA, Niemcy, Wielka Brytania, Argentyna, Chile, Peru, Francja, Brazylia 2004.

Easy Rider, scenariusz D. Hopper, P. Fonda, reżyseria D. Hopper, USA 1969.

Hell Ride, scenariusz i reżyseria L. Bishop, USA 2008.

Madagaskar 2, scenariusz i reżyseria T. McGrath, E. Darnell, USA 2008.

Sons of Anarchy, twórca K. Sutter, USA 2008.

The Wild One, scenariusz B. Maddow, J. Paxton, reżyseria L. Benedek, USA 1953.

The Wild Angels, scenariusz P. Bogdanovich, Ch.B. Griffith, reżyseria R. Corman, USA 1966.



Wybrane fragmenty recenzji

Walorem pracy Radosława Antonowa jest umiejętne balansowanie między dyskursem politologicznym a inżyniersko-technicznym. Motocykl stał się w książce nie tylko przedmiotem opisu i analizy, ale swoistym bohaterem, który na oczach czytelnika zyskuje wartość. Jest bowiem, jak słusznie przekonuje Antonów, maszyną absorbującą pewne cechy człowieka, który z niego korzysta. Ten złożony, psychiczny i intelektualny proces, nie ma charakteru cudownościowego lub zbliżonego do motywu transformacji, spopularyzowanej w literaturze i filmach fantastycznonaukowych. W omawianej książce Antonowa mamy do czynienia z próbą ustalenia złożonych relacji człowiek–maszyna z uwzględnieniem humanistycznego wymiaru sposobów użytkowania pojazdu. Interesująco wypadają te partie książki, w których Autor opisuje ze znawstwem i przekonaniem poszczególne fazy customizingu. Zaangażowany w nie człowiek lub ludzie (zespół) wytwarzają wartość materialną nie po to, by sprawnie pokonywać długie lub krótkie odcinki drogi, ale po to, by dać wyraz swojej osobowości. W tym kontekście motocykl staje się „znaczący”, a więc współuczestniczy w budowaniu tożsamości człowieka. Traci zatem cechy przedmiotu, a zyskuje walory maszyny pozostającej w symbiozie z istotą ludzką (...). Na pochwałę zasługuje



również styl tekstu (...) książka (...) prezentuje bardzo dobry poziom lingwistyczny.

**Prof. dr hab. Maciej Wróblewski,
Uniwersytet Mikołaja Kopernika**

Temat nosi znamiona nowatorstwa, jest prowokacyjny ze wszelkimi tego konsekwencjami (...). Zamierzenie, jakie postawił sobie Autor, jest ambitne i karkołomne. Z jednej strony mamy do czynienia z wyraźnie zarysowanym konceptem, z drugiej natomiast ze strumieniem świadomości, luźnymi refleksjami, jakimi Autor dzieli się z Czytelnikiem. Od razu dodam, że recenzowana pozycja jest w wielu momentach paradoksalna. Dla przykładu, kiedy chcemy określić jej charakter, to jest jednocześnie popularnonaukowa (posługuje się pewną metodyką, czerpie z dorobku uznanych myślicieli, posługuje się odesłaniami) i rozrywkowa. Jest jednocześnie dla czytelnika wyspecjalizowanego (rozumiejącego różnicę pomiędzy Harleyem „na gaźniku i na wtrysku”) i dla czytelnika niewyspecjalizowanego (odróżniającego motocykl od roweru) (...). Nie z każdą tezą wyrażoną przez Autora się zgadzam, ale nie ma to większego znaczenia, gdyż każdy z fragmentów jest inspirujący. To stanowi chyba największą zaletę recenzowanego dzieła.

**Dr hab. prof. UMCS Małgorzata Łuszczynska,
Uniwersytet Marii Curie-Skłodowskiej**

Motocykl to maszyna, która ma wielki wpływ na człowieka, który jej używa. Śmiem wręcz twierdzić, że potrafi zmieniać jego osobowość. Dzieje się tak z dwóch powodów, po pierwsze dlatego, że motocykl nie jest i chyba nigdy nie był produktem pierwszej potrzeby i dlatego wybierający go jako środek osobistego transportu dobrze wiedzą, czego chcą, a po drugie wrażenia i emocje, jakie potrafi generować motocykl podczas jazdy na nim, są bardzo silne, wręcz uzależniające. Kto raz polknie motocyklowego bakcyła, ten z reguły nie uwolni się od niego, dopóki będzie jeszcze miał siłę, by przerzucić nogę nad siodeł.



Dlaczego o tym piszę? Otóż wpadła mi w ręce książka *Nie-techniczne wariacje o customizingu* autorstwa Radosława Antonowa. Autor książki zajmuje się między innymi działalnością naukową, badając doktryny polityczne i prawne oraz ruchy społeczne. Połączenie tej działalności zawodowej z długoletnim uprawianiem motocyklizmu powoduje, że Radosław Antonów ma nieoczywiste i bardzo ciekawe spojrzenie na motocyklizm, a w szczególności na customizing. Po *Anarchizm cafe racer* jest to druga książka jego autorstwa, w której w niezwykle intrygujący sposób, posługując się motocyklem, porusza tematy socjologiczne, społeczne, filozoficzne i polityczne.

Nie powiem nic więcej. To po prostu trzeba przeczytać. Lektura tej książki jest ekscytującym doznaniem intelektualnym, podnosi adrenalinę jak branie ostrego wirażu.

Lech Wangin,
Wydawnictwo Custom Press

