

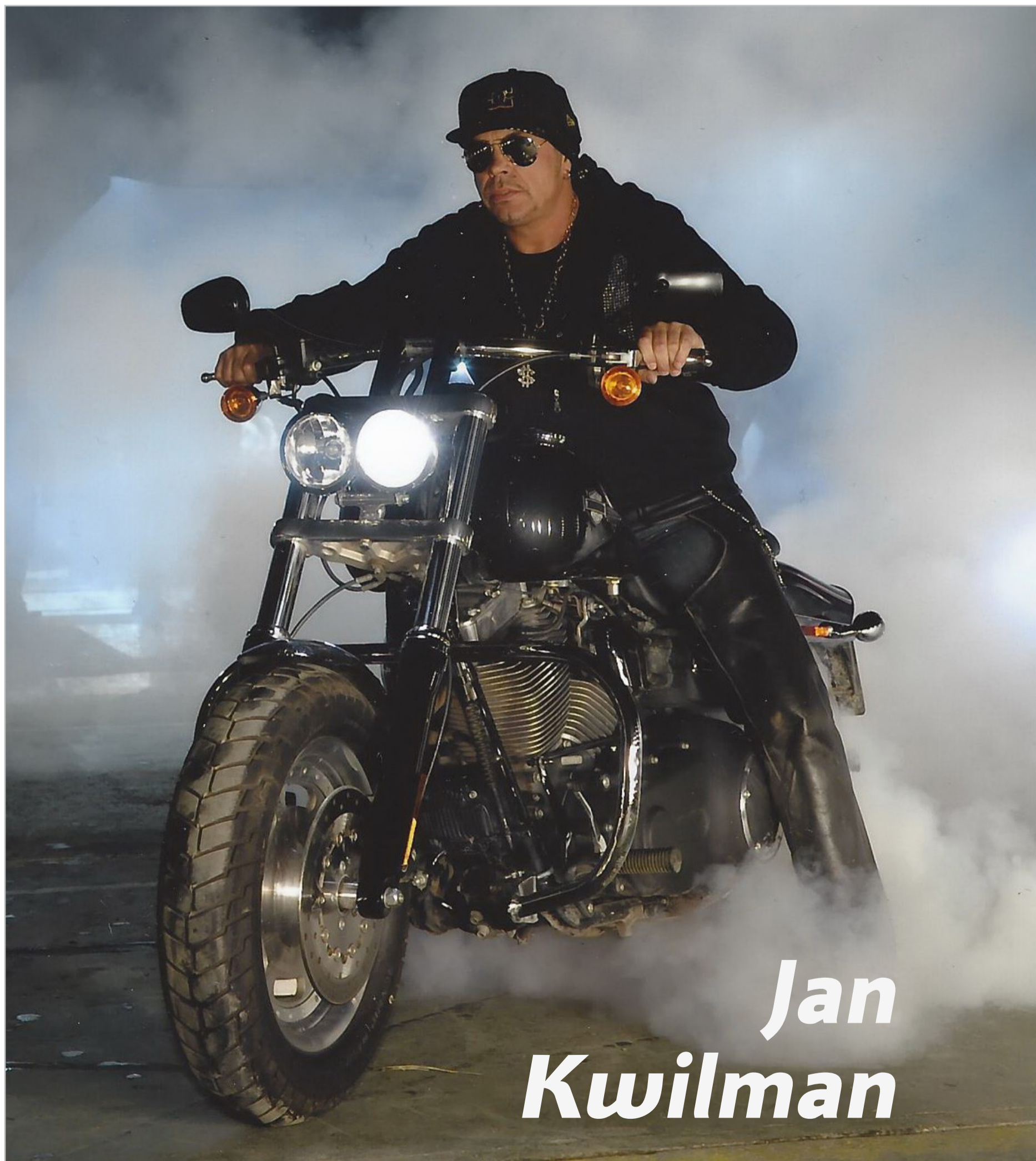
iMoto

Erik w Na Zet



LUDZIE I MASZYNY

Numer 23, maj 2022



*Jan
Kwilman*

Kryzys paliwowy

Ponad dekadę temu napisałem, że z czasem na rynku samochodów pozostaną ciekawe klasyki z silnikami o dowolnej pojemności oraz dostawczaki i taksówki z napędem hybrydowym. Nie przewidziałem wtedy takiego rozwoju elektryków, a także zupełnie nie wziąłem pod uwagę jednośladów, które w czasach drogich paliw stanowią sensowną alternatywę.

I nie chodzi mi wcale o alternatywę transportową. Jeśli ktoś chce tanio podróżować, ma do dyspozycji rozwiniętą infrastrukturę transportu publicznego lub wspomniane taksówki. Mam na myśli tych, którzy zapuszczają silnik dla przyjemności. Dla frajdy z jazdy, słuchania pracy napędu spalinowego, wdychania wiosennych zapachów, interakcji z otoczeniem.

Wszystko wskazuje na to, że paliwo jeszcze podrożeje i ta sytuacja pozostanie z nami na dłużej. To zaś oznacza, że urośnie grono motocyklistów i użytkowników jednośladów wszelkiej maści. Nie będzie nas stać na jazdę klasykami z potężnymi V8, ale przecież jakąś przyjemność z życia będziemy chcieli mieć, prawda?

Ktoś powie, że nie czas na przyjemności, kiedy wali się porządek świata. Nie do końca się z tym zgadzam. Wizja przyszłości (i przyjemności) od zawsze stanowiła siłę napędową ludzkości i to się na pewno nie zmieni. Dlatego już dzisiaj powitajmy nowych kolegów i koleżanki. I pamiętajmy, że jazda jednośladem to dla nich, na początku, głównie wyzwanie. Jak wszystko, co nas otacza.

Marcin Suszczewski



Na zdjęciu moja R1100RS w Sokolcu w Górach Sowich.

Aktualności - str. 4

Czy latem musi być gorąco? - str. 11

Felieton - Zimnym okiem - str. 12

Janek - str. 14

Iron Butt - str. 20

Natka jedzie - str. 30

Pit Stop - Na gwizdek - str. 32

Na weekend - CBR - str. 34

Kupujemy - Caponord - str. 38

Zdrowy brzuch - str. 44

Na haku - Testosteron - str. 46

Na Zet - Erik - str. 52

iMoto
miesięcznik
<https://imoto.warszawa.pl>

Wydawca
Fundacja Promocji m. st. Warszawy
ul. Dzika 19/23 lok. 211, 00-172 Warszawa
redakcja@prowarszawa.pl

Redaktor Naczelny
Marcin Suszczewski
imoto@prowarszawa.pl

Redaguje zespół:
Milena Juszcak, Natalia Kaczmarek,
Paweł Kaczor, Maciej Kalkosiński,
Grzegorz Kogut, Rafał Kosiński,
Maciej Zientarski.

Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść reklam
Teksty i fotografie są chronione prawami autorskimi
Zdjęcie na okładce:
Michał Krupa

szkolenie BEZPIECZNY MOTOCYKLISTA

TERMINY

30.04.2022 / 04.06.2022 / 03.07.2022

AKADEMIA KIEROWCY ODTJ Międzychód 44, 63-140 Dolsk
T. 884 015 300 AKADEMIKIEROWCY-ODCJ.PL

Wiosna w salonach

Jak podaje Instytut SAMAR, w lutym 2022 r. zarejestrowano w Polsce 1 772 nowe motocykle i motorowery. To wynik o 46,33 proc. większy niż

w poprzednim miesiącu i o 35,58 proc. większy niż przed rokiem. Łącznie od początku roku wydziały komunikacji zarejestrowały w swoich bazach 2 983 jednoślady, o 47,82 proc. więcej niż rok wcześniej.

REJESTRACJE JEDNOSŁADÓW STYCZEŃ - LUTY 2022



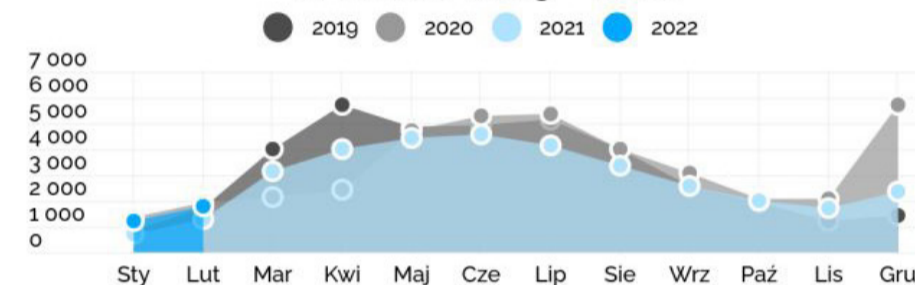
Luty

1 772 szt. (+35,6%)

Styczeń - Luty

2 983 szt. (+47,8%)

Rejestracje nowych jednośladow w Polsce w latach 2019 - 2022



Motorowery

Luty

496 szt. (+23,7%)

Styczeń - Luty

851 szt. (+21,2%)

Motocykle

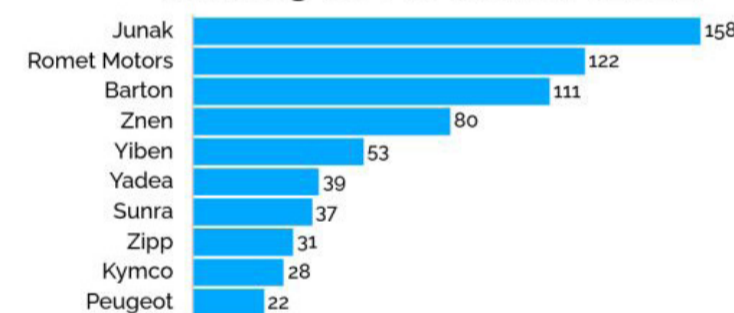
Luty

1 276 szt. (+40,8%)

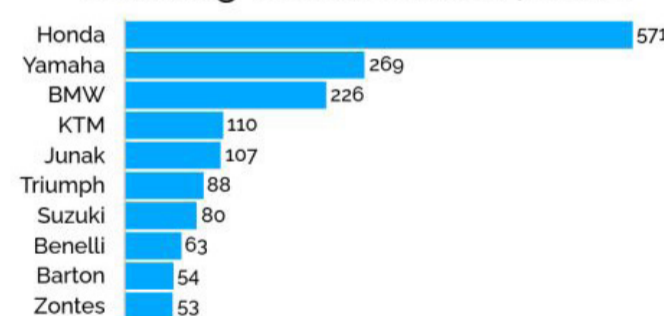
Styczeń - Luty

2 132 szt. (+62,0%)

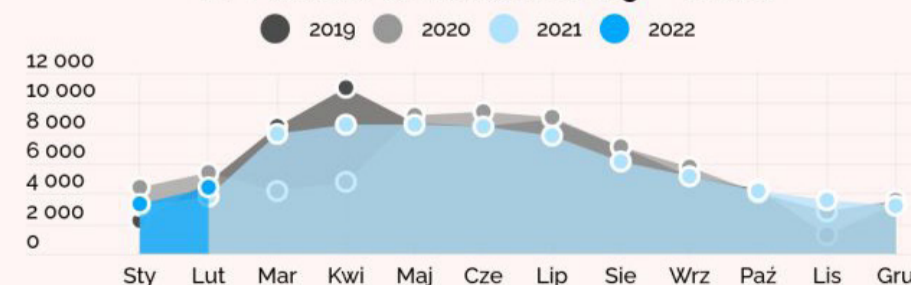
Ranking TOP10 marek | 2022



Ranking TOP10 marek | 2022



Rejestracje importowanych jednośladow w Polsce w latach 2019 - 2022



Na koniec lutego liderem rankingu rejestracji nowych jednośladow jest Honda. W ciągu dwóch miesięcy roku zarejestrowano 571 pojazdów tej marki, o 117,94 proc. więcej niż w analogicznym okresie roku poprzedniego. Sklasyfikowana na drugiej pozycji Yamaha znalazła chętnych na 269 jednośladow (+263,51 proc. r/r), a trzeci w zestawieniu Junak sprzedał 265 pojazdów, o 128,45 proc. więcej niż przed rokiem. W czołowej dziesiątce najpopularniejszych marek na polskim rynku największą dynamiką wzrostu może pochwalić się wyżej wspomniana Yamaha. Jedyną marką w tym gronie, która odnotowała stratę na przestrzeni roku jest Romet Motors.

Fot. Samar

Przygotowanie do sezonu?

Zanim wyprowadzisz swojego „rumaka” z garażu, pamiętaj, że kilkumiesięczny postój, nawet w najlepszych warunkach, może w znaczący sposób wpłynąć na bezpieczeństwo jazdy. Dlatego przed pierwszą przejażdżką niezbędnych jest kilka kroków, które przygotowują go do nowego sezonu.

Po zimie na drogach znajduje się mnóstwo zanieczyszczeń, w tym przede wszystkim soli. Sól niszczy dla lakieru oraz elementów podwozia, dlatego warto motocykl starannie umyć. Następnie należy naładować akumulator, nasmarować łańcuch, napełnić bak. Sprawdź również poziom oleju oraz cieczy w układzie chłodzenia. Zrób ogólny przegląd: sprawdź czy działają wszystkie światła: przednia i tylna lampa, światło stopu, kierunkowskazy oraz światła pozycyjne. Skontroluj działanie hamulców oraz

poziom płynu hamulcowego.

Jest pewien ważny aspekt, z którego nie każdy motocyklista zdaje sobie sprawę. Pamiętaj, że przyzwyczajenie jest drugą naturą człowieka, warto sobie uświadomić, że w przeciągu zimy wielu kierowców samochodów mogło „zapomnieć”, że dzieli drogi z motocyklistami. Kiedy więc zaczniesz wyjeżdżać na pierwsze wiosenne wypadki, zachowaj szczególną ostrożność! Unikaj bardzo szybkiej jazdy i nie „wyskakuj” nagle zza kolumny samochodów – daj kierowcom czas na bezpieczną reakcję.

Nie spiesz się – jeszcze zdążysz w tym sezonie nacieszyć się jazdą! Pamiętaj, że od tego, jak dokładnie i starannie przygotujesz swój motocykl do jazdy, zależy bezpieczeństwo twoje oraz innych uczestników ruchu drogowego. Życzymy wielu udanych wojaży oraz szerokiej drogi!



Na video

Aby motocyklowe wojaże były w pełni bezpieczne, warto zaopatrzyć motocykl w wideorejestrator, który w razie trudności na drodze nagra całe zdarzenie. Idealnym rozwiązaniem będzie urządzenie, które zarejestruje zarówno to, co dzieje się z przodu, jak i z tyłu, np. Mio MiVueTM M760D. Urządzenie nagrywa w jakości Full HD, posiada super jasny obiektyw o przesłonie F1.6 oraz rzeczy-

Innym rozwiązaniem może być zakup kamery dla jednośladów Mio MiVueTM M700, która może być użyta nie tylko przez motocyklistów, ale również rowerzystów. Ta kamera nagrywa filmy w jakości Full HD 1080P z szybkością 60 klatek na sekundę. Nagrania są rejestrowane w jakości 2K/1440p o szerokim kącie widzenia 140°, co pozwala na zapisanie każdego szczegółu podczas jazdy. Metalowa



wisty kąt widzenia 130°. Wbudowany moduł GPS pozwala na precyzyjną lokalizację czasu i miejsca zdarzenia. Dzięki autorskiej technologii MioTM Night Vision Pro nagrane obrazy są jasne i wyraźne nawet w słabych warunkach oświetleniowych. Wbudowane Wi-Fi pozwoli na szybkie wykonanie kopii zapasowej filmów na smartfonie oraz ich udostępnianie w mediach społecznościowych.

obudowa oraz utwardzone szkła powodują, że kamera posiada wodoodporność typu IP67, dlatego jest odporna i wytrzymała na różne warunki atmosferyczne.

Więcej o marce Mio:

https://www.mio.com/pl_pl/

Fot. Mio

Polish Rider Magazine

DOSTĘPNY TAKŻE W WERSJI ONLINE

Pierwszy polonijny magazyn motocyklowy w USA

"Nadejsza wiekopomna chwila..." W końcu po latach włości i szlajania się po różnych gazetach i czasopiśmie, tulające się po emigracji gawędy motocyklowe, doczekały się wreszcie miejsca, które śmiało mogą nazwać domem, przystanią, w której atrament niosący wieści biker'skiej przygody, niczym przyływ zalewać może kolorowe strony potopem stymulujących wyobraźnię oraz przyjemnych dla ucha słów, jak również miłych dla oka, portretujących podróżnicze eskapady fotografii. I mimo, że artykuły o interesującej motocyklistów tematyce, nierzadko trafiały na gościnne łamy polonijnych periodyków, gdzie tam na dnie świadomości, drzemiała próbująca wydostać się na światło dzienne idea, aby wszystkie tego rodzaju publikacje znalazły niejako wspólny port, do którego bez problemu zawitać mogą również wszyscy ujeżdżający jednoślady, polscy, jak również anglojęzyczni czytelnicy. Dlatego też, wzburzony niczym sztorm olej w głowie, smarując tryby umysłu spowodował, iż zębatki weszły na wysokie obroty przekuwając pomysły w czyn, który z niepowstrzymanym impetem ruszył przed siebie. Cała naprzód! Poszły konie po betonie, a właściwie rumaki stalowe, jedno i wielocylindrowe...

www.PolishRiderMagazine.com



W kółko

Czy latem musi być gorąco?

Tekst: Rafał Kosiński

Zdjęcia: Rebelhorn

Stare porzekadło motocyklistów mówi, że nie ma złej pogody, są tylko złe... ubrania. Doczekaliśmy czasów, w których każdy motocyklista może dobrać ubiór idealnie do swoich potrzeb. Z biegiem lat, odzież motocyklowa zmieniła się diametralnie. Do dziś można wśród motocyklistów usłyszeć opowieści o wkładaniu „gazet” wkładanej w najbardziej narażone na chłód w czasie jazdy miejsca. Jedni wspominają to z nostalgią, inni z lekceważeniem.

Dobra kurtka zimowa kiedyś ważyła tyle, co jej nosiciel. Rozwój inżynierii materiałów w przemyśle odzieżowym doprowadził do sytuacji, w której ciepła, chroniąca przed wiatrem odzież jest lekka i praktyczna. Taki sam postęp, a nawet większy, nastąpił w zakresie projektowania i wykonania odzieży przeznaczonej do jazdy motocyklem. Możemy wręcz mówić o casualu motocyklowym, zależnym od typu maszyny, na której jeździmy, bądź celu do jakiego ma ona służyć.

Obecne kurtki do jazdy motocyklem po mieście poza tym, że są w stanie utrzymać odpowiednią ciepłotę ciała, czy ochronić przed niewielkim deszczem, wyglądają na motocyklicie nader porządnie i dodają mu szyku. Krój dostosowany jest po pozycji motocyklisty na maszynie, a liczne kieszenie dają możliwość schowania najpotrzebniejszych zabieranych ze sobą „przydaśków”.

Kurtki mają certyfikaty, potwierdza-



jące ich skuteczność w ochronie najbardziej narażonych części ciała w czasie kontaktu mechanicznego podczas wypadku. Identycznie ma się sprawa w przypadku spodni motocyklowych. Wyglądają jak zwykłe dżinsy, ale poza wyglądem i dopasowaniem, cechy wspólne na tym się kończą. Materiały użyte do wykonania takich spodni, to między innymi kevlar, który może być wszyty bądź wsunięty w materiał spodni. Jego rolą, jest zabezpieczenie nas w czasie „ślizgu” w trakcie wypadku na motocyklu, aby nie doszło do przetarcia materiału spodni.

Istotna jest też ergonomia spodni. Są wygodne w czasie jazdy. Nie uciskają i zapewniają odpowiedni komfort w czasie poruszania się w nich po zejściu z pojazdu. Buty, z pozoru trampki na motocykl, również nie mają nic wspólnym, poza wyglądem, z trampkami ze sklepu sportowego. Wzmocniana

podeszwa, wzmocnienia kostki, materiały o niskiej ścieralności, wodoodporność, a zarazem oddychalność, to podstawowe różnice pomiędzy wskazanym typem obuwia. To samo dotyczy też rękawic, wykonanych z materiału o odpowiedniej gramaturze, odpornych na złe warunki atmosferyczne, o odpowiedniej długości, nie krepujących ruchów nadgarstka w czasie jazdy miejskiej.

Jeśli potrzebujemy stroju na typowe wielodniowe wyjazdy turystyczne, szukajmy ubrań o dużej oddychalności, a zarazem odporności na złe



warunki pogodowe. Producenci stworzyli na taką okazję odzież spełniającą te kryteria. Ubrania zapewniają komfort termiczny nawet w niskich temperaturach (w okolicach zera stopni Celsjusza) oraz temperaturach letnich. Inżynieria zagościła na dobre nie tylko w motocyklu, jako maszynie stworzonej z pomysłu inżyniera, ale również ubraniu, które zakładamy do jazdy nim.

Ktoś spyta: co z osobami które jeżdżą np. na torze? Czy kombinezony też przeszły taką zmianę w zakresie swojej konstrukcji? Jak się okazuje, tak. Dostępne obecnie na rynku kombinezony oferowane są w szerokich zakresach cenowych. Spełniają surowe wymogi w zakresie bezpieczeństwa i są wygodne. Najczęściej łączone są wysokiej jakości skóry bydlęce z materiałami o odpowiedniej elastyczności. Zapewnia to odpowiedni komfort użytkowania. Można znaleźć na rynku zarówno kombinezony jedno lub dwuczęściowe z certyfikatem bezpieczeństwa, które mają „wzmocnione” zamki do połączenia góry z dołem kombinezonu. Ubrania te zaczęły oddychać, a nie tylko chronić.

Postęp techniki widoczny jest na każdym kroku naszej przygody z motocyklem. Myślę, że we właściwej kolejności zaczyna się on właśnie od prawidłowego ubrania się na motocykl, a dopiero później zakupu maszyny, na której będziemy jeździć. Dlaczego w tej kolejności? Ubranie motocyklowe ma nas przede wszystkim chronić. Zatem, jeśli siadamy na wymarzoną maszynę w krótkich gaciach, koszulce na ramiączkach i kłapkach, świadczy to o naszym totalnym nieprzygotowaniu i braku rozsądku. Inaczej to ujmując: ubrany motocyklista, to świadomy motocyklista. ■



Zima motocyklem

Zimnym okiem

Tekst i zdjęcie: Maciej Kalkosiński

Kiedy mieszkałem w centralnej Polsce, zima niezbyt mi przeszkadzała. Sezon motocyklowy zaczynał się późnym marcem, a kończył w listopadzie lub październiku. 3-4 miesiące zimna były zawsze dobrym okresem na mały remont, zaplanowanie wyjazdów czy po prostu odpoczynek od dwóch kółek na tyle, by znów za nimi zatęsknić. Po przeprowadzce do Sztokholmu moja, tylko lekka, niechęć do zimy przerodziła się w prawdziwą nienawiść. 6 miesięcy zimna, wiatru i temperatur w okolicy 0 stopni to tutaj norma. Masz zatem wybór – spędzić ten czas w garażu, albo zacisnąć pośladki i jednak jeździć.

Motocyklistów wybierających opcję numer „2” jest tutaj dużo. Mnie przełamanie się do jazdy w zimnie zajęło trochę czasu. Dobrą motywacją był zakup motocykla adventure. Daje on dobrą ochronę przed wiatrem i ma opony o terenowym bieżniku, które dodały mi pewności na dwóch kołach. Większość opon offroadowych i adventure (obecnie jeżdżę na Metzeller Karoo Street) ma oznaczenie M+S, czyli można na nich jeździć zarówno w błocie jak i śniegu. Opony M+S spełniają w Unii Europejskiej prawne wymogi dotyczące zimówek. W razie kontroli policyjnej, nie będzie się do czego przychylić.

Bardzo ważny jest też odpowiedni ubiór, zwłaszcza zimowe rękawice. Nawet przy korzystaniu z podgrzewanych manetek, może nam doskwierać mroźny wiatr. Z kolei buty muszą chronić przed zimnem, ale również wodą, śniegiem i błotem. Warto też zadbać o ochronę szyi.

Reszta to już tylko jazda. Nawet w suche i słoneczne dni trzeba uważać na zacienione miejsca – to zazwyczaj tam spotkamy lód i śnieg. Płynne hamowanie i odpowiednia prędkość to podstawa. Zimą lepiej trzymać się głównych dróg, bo to one zazwyczaj są najlepiej utrzymane. Najtrudniej będzie na wszelkiego rodzaju parkingach i mniejszych drózkach, gdzie jest najwięcej zamarzającej wody.

Warto też mieć znacznie bardziej ograniczone zaufanie do kierowców samochodów – nikt nie

spodziewa się motocykla zimą, a nisko wiszące, na Północy, słońce może wyjątkowo skutecznie oślepić – szczególnie jeśli dookoła mamy śnieg lub mokrą nawierzchnię.

Czy warto się tak męczyć i ryzykować? Moim zdaniem tak! To świetna okazja do przeżycia przygody nawet w bliskich okolicach domu. Na nowo odkrywamy trasy, uczymy się zachowania w trudnych warunkach i czerpiemy przyjemność nie tylko z samej jazdy, ale i dołączenia do dość elitarnego klubu zimowych motocyklistów. Spojrzenie na świat z innej perspektywy i często walka z własnym ciałem, odruchami i niewygodą sprawiają mi ogromną przyjemność i chętnie będę próbował rozwijać ten kawałek motocyklowego życia.

A możliwości rozwoju jest w Szwecji wiele. Organizowane są motoryzacyjne imprezy na zamrzniętych jeziorach. Wystarczy zaopatrzyć się w opony ze specjalnymi, długimi kolcami i już można spróbować swoich sił bijąc rekordy prędkości albo próbując utrzymać się na wyznaczonej trasie.

Sporo jest też zimowych turystów – na północy kraju, w zasadzie nie odśnieża się dróg, a jedynie zgarnia i wyrównuje śnieg. To sprawia, że nawet zwykła kostkowa opona daje sobie z nim radę. Jeśli jednak dołożymy do niej drogowe kolce (w Skandy-

nawii są one dozwolone i bardzo popularne w oponach samochodowych) to bez większych problemów damy sobie radę na każdej drodze i możemy ruszyć na prawdziwą wyprawę. I to jest coś, co chciałbym zrobić przed śmiercią. ■

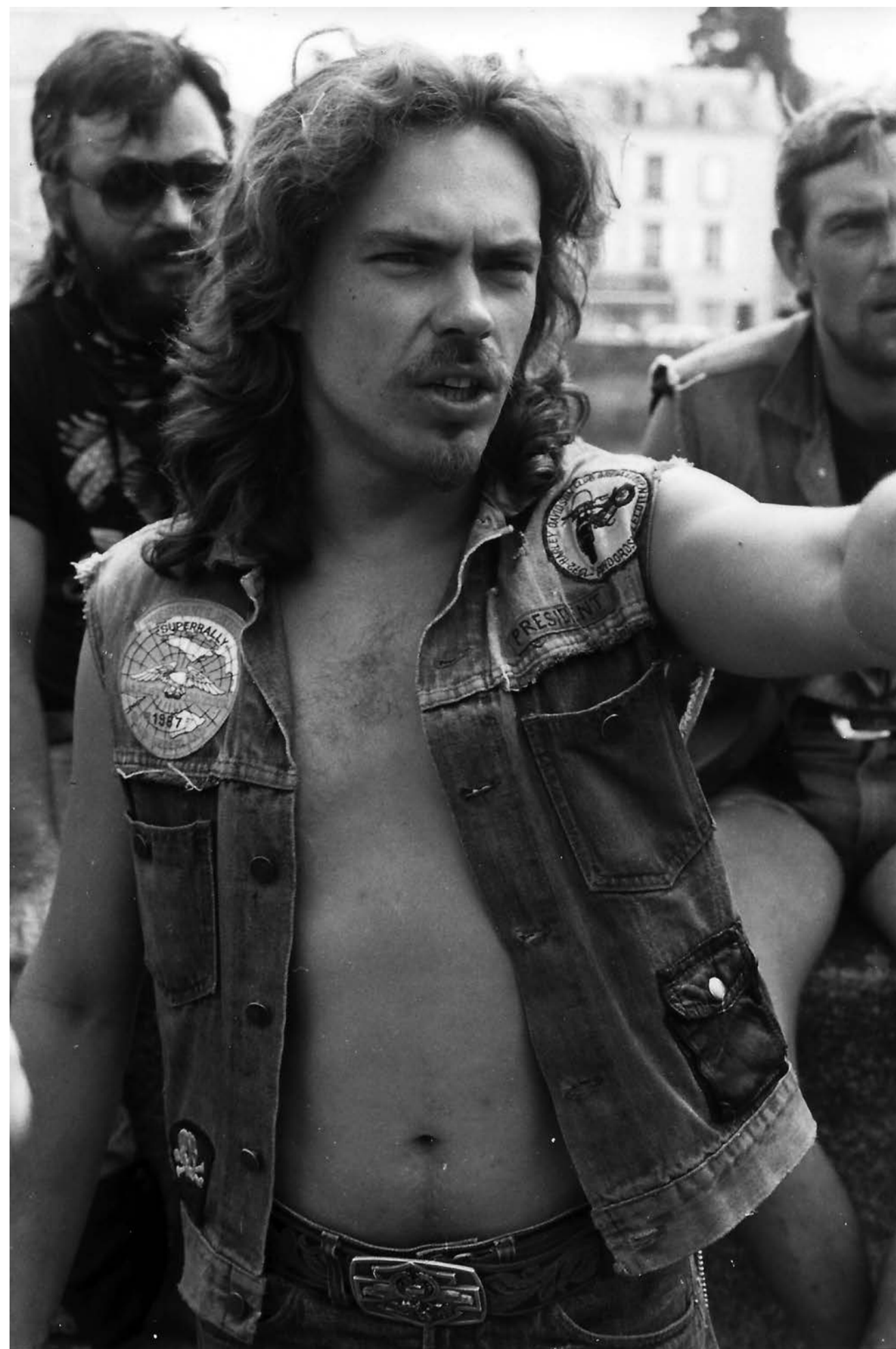


Janek

Tekst: Maciej Zientarski

Zdjęcia: archiwum Jana Kwilmana





Janek Kwilman, twórca kultowego dla wielu motocyklistów „Liberatora”, swój sklep stworzył dzięki ogromnej pasji. Ta jego słynna wśród Harleyowców miłość do motocykli narodziła się w dużym stopniu dzięki siostrze! Jego starsza siostra miała chłopaka zakochanego w Harleyu WL.

Maciej Zientarski: Jaka to była WL?

Jan Kwilman: Technicznie oryginalna, ale jak przystało na lata 70-te pomalowana w różne wesole kolory i z wielką „pacyfką” na baku.

I stąd twoja miłość do Harleya?

Zaczynałem jednak spokojnie. Pierwsze moje motocyklowe osiągnięcia to zakup motoroweru „Żak” i jego uruchomienie po odrestaurowaniu. Pomalowałem go równie ciekawie, na fioletowo złoto i byłem z niego dumny! Tym bardziej, że miałem wtedy 12 lat!

A ten „Żak” miał z tyłu centralną sprężynę?

Dokładnie tak. Ja wtedy byłem zakochany w motocyklu „Vincent”, który miał taki samo rozwiązanie!

Ale „Vincent” był poważnym pojazdem.

Ale mój „Żak” był równie poważny!!!

Mój pierwszy pojazd był równie poważny! Była to „Jawa Babette”.

Pamiętam, miała pedały! A ja, kiedy sprzedałem „Żaczka”, kupiłem motorower „Romet” z biegami w rączce przy kierownicy! Wyglądał podobnie do „Babetki”, z takim pochyłym zbiornikiem.

Ja miałem dawno temu motorower „Romet Kadet”, który miał również taki pochyły zbiornik.

Możliwe że to właśnie taki sam! Dużo nim jeździłem, ale we łbie miałem cały czas motocykle więk-

sze. Chodziłem wtedy do liceum i mama dawała mi kasę na obiady, którą „kitrałem”. Jak już zbierałem sporo to sprzedałem „Rometa” i kupiłem 3 BMW Sahary w częściach! I rozpocząłem proces składania. Z pomocą fanatyków z tych gratów złożyłem jedną! Miałem wtedy 16 lat czyli jeszcze nie miałem prawa jazdy! Mimo tego dojeżdżałem nim do szkoły. Do liceum im. Słowackiego.

To chyba tak jak mój ojciec. Ale z milion lat wcześniej.

Jaki milion! Przecież ja jestem starszy od węgla! Jeździłem tym BMW jakiś czas, ale potem mi się w tym łbie urodził Harley. Sprzedałem BMW i kupiłem tym razem 4 WL-ki w częściach! Wyglądały na kompletne graty, z których zrobiłem jedną wersję wojskową, w dodatku w pokoju! I taki był początek Harleyowania!

A który motocykl najmilej wspominasz?

No napewno WL! Mam dziś też jedną z 1942 roku i ciągle mnie cieszy!

A który z dzisiejszych modeli cię wzrusza?

Powiem ci coś na co nie wpadł bym 3 lata temu, bo jestem wychowany na Harleyach klasycznych. Od dawna kochałem model „Road Glide”. Takim sobie dopier... Ale dziś bym tego już nie wykonał ze względu choć na ceny mandatów i opcja straty prawa jazdy mnie przeraża! Ale jak już powiedziałem, 3 lata temu bym tego nie wymyślił, stałem się fanem modelu „Pan America”.

Ty i Pan America?

Kiedy z chłopakami pojechałem na szkolenie do Czech, to tam mi puknęło coś w sercu! Byłem wychowany na klasykach a tu...

Co odkryłeś w tym modelu?

On daje więcej niż moje ukochane klasyczne Harleye! Co mi się w nim podoba to to, że daje nowe możliwości. Dziś jestem zdania, że jest to opcja super uniwer- →→





zrobić wszystko co człowiek sobie wymyśli! Howgh!

A którą podróż najmilej wspominasz?

No Maciuś, najmilej wspomnam naszą wspólną wyprawę do Barcelony. To były setne urodziny Harleya! I wspaniałym przeżyciem była podróż z Denver, gdzie kupiliśmy motocykle i pojechaliśmy nimi do Sturgis na ten słynny zlot! Żeby się na niego dostać staliśmy w ogromnym korku przez

salna i ciągle Harleyowo atrakcyjna! Kiedy aż 21 razy przejeżdżałem ogromnie długie trasy w Ameryce, to zawsze mi brakowało tego, żeby jadąc, na przykład „Road Glide”, zjechać z drogi. Tu wersja „Pan America” dała mi taką wolność! Mogę dzięki niej poznawać kraj i przeżywać nowe przygody.

Czyli reasumując. „Żak”, „Sahara”, Harleye aż do modelu „Pan America”.

Ja porostu sam nie wiedziałem, że ja tak mogę myśleć! Doświadczenie tego modelu dało mi opinię, że to najlepszy i prawdziwie uniwersalny pojazd! Można na nim



5 godzin. Na zlocie było to co zawsze na zlotach więc po jednym wieczorze powiedziałem: wystarczy! Pojechaliśmy aż do Kanady! Na maleńkim przejściu nie było żywego ducha, i w mojej chorej głowie zrodził się pomysł, że jak nikogo niema to możemy przekroczyć granicę! I tak też zrobiliśmy! Niespodzianka polegała na tym, że z posterunku kanadyjskiego wyskoczyła urzędniczka wrzeszcząc: Halt, Stop, Brake, itd. Sytuacja stała się poważniejsza, gdyż zwróciła nas do USA, gdzie



już czekali na nas celnicy! Rozmowy z nimi potrwały 6 godzin, ponieważ my w Denver kupiliśmy policyjne modele, na których czterech Polaków chciało nielegalnie wjechać do Kanady! Staęto na tym, że zadzwonię do dealera, który nam je sprzedał i tak zrobili. Odebrała pani dzięki Bogu ta sama, z którą robiliśmy ten interes, ale jak to w Ameryce powiedziała, że takich informacje nie może mu udzielić. W drodze desperacji wyrwałem mu słuchawkę i przedstawiłem jej problem, prawie krzyżąc: Błagam potwierdź! Na szczęście tak zrobiła!

I to was uratowało!

To była wspaniała podróż. Podjechaliśmy nawet na słynne jezioro Bonneville, gdzie biją rekordy prędkości.

A jaki miałeś najdziwniejszy motocykl?

Tu żeś mnie zaskoczył! Już wiem! Miałem przez niewielką chwilę, bo tylko ze trzy dni, Motor Ariel Square Four!

O! Przedziwny czterocylindrowy kwadrat. Miał 2 wały korbowe!

Kupiłem go w Bydgoszczy i wróciłem na kołach do domu. Po dwóch dniach go sprzedałem, bo nie było mądrego co by go obsłużył! Była to konstrukcja kosmiczna! To chyba najdziwniejszy motocykl jakim jeździłem! Nawet nie mam jego zdjęć!

A na koniec powiedz pare słów o historii „Liberatora”.

Jak pewnie wszyscy wiedzą początki „Harleyowania” w Polsce to oczywiście wojskowe WL-ki i dawno już temu wspólnie z Audrey postanowiliśmy otworzyć punkt gdzie będzie można kupić do nich części. Jak wielu pewnie wie „Liberator” to przydomek Harleya WLA 42 wojskowego, nadany przez Francuzów, których armia amerykańska wyzwoliła. I jak patrzyli na motocykle jadące na przódzie krzyżeli „Liberator” czyli „wyzwoliciel”, a my ponieważ handlowaliśmy głównie częściami do „WL” nazwaliśmy firmę „Liberator”. Kiedy opowiedziałem tą historię w czasie wizyty Jima Doyle’a gubernatora stanu Wisconsin w 2006 roku, to niektóre panie się popłakały!

Ja też bym się popłakał!





IRON BUTT

Joanna Wojtowicz-Southwood, w skrócie Asia, w niektórych grupach motocyklowych znana jako „Diva”, lub „Princess”. Każdy z tych przydomków wiąże się oczywiście z jakąś szaloną historią, z imprezy, czy innego wydarzenia motocyklowego. Bynajmniej nie wynikają z przechwałek, są w pełni zasłużone.

Tekst: Grzegorz Kogut

Zdjęcia: archiwum Joanny Wojtowicz-Southwood



Najpierw była „Diva”. Kiedy tylko zaczęłam jeździć i przybłąkałam się do dobrze zorganizowanej grupy Harley Owners Group, nie wywodząc się wcześniej z motocyklowego środowiska, chciałam być postrzegana, jako hardkorowa motocyklistka, ale bez robienia wszystkich hardkorowych rzeczy. Pewnego razu, gdy wspomniałam o ilości bagażu, który pakuję na tygodniową wyprawę, wypełniając sakwy i dodatkową torbę, ktoś zapytał, czy suszarkę do włosów też zabieram ze sobą. Teraz to może wydawać się śmieszne, ale wtedy byłam zaskoczona pytaniem... Dlaczego w ogóle ktoś zadaje takie pytanie? Oczywiście, że zapako-

wałam suszarkę! I do tego dwie pary butów! Nawet do głowy nie przyszło mi, że może być coś złego w zabraniu ze sobą szamponu... I oczywiście nawet nie mówcie mi o spaniu w namiocie, na ziemi, na łąnce... To po prostu nie dla mnie! Dlatego też wielu moich kolegów z chapteru po prostu przewracało oczami szeptając między sobą: „O Boże, ale z niej paniusia...” i tak właśnie zostałam Divą. Piętnaście lat później, moje pakowanie się na wyjazdy, wygląda zupełnie inaczej.

Ksywka „(Ice) Princess” została nadana mi przez „niedźwiedzie polarne” z Connecticut Flight B Polar Bears, czyli motocyklistów bardzo doświadczo- →→

nych w ekstremalnych warunkach zimowych. Jeździłam na z nimi na Polar Bear Grand Tour przez trzy sezony i tylko raz udało mi się zdobyć odznakę „Perfect Attendance”, czyli „Wzorowej Obecności”, która dla mnie była jak zdobycie Oscara! Cóż, w rzeczywistości był to znaczek wielkości ćwierćdolarówki i trzeba było ją naprawdę zbliżyć do oczu, aby przeczytać napis, ale jak często widzi się taką blachę na czyjejś kamizelce? Reasumując, było to najlepsze 25 zimowych niedziel z rzędu (od października do kwietnia), jakie kiedykolwiek spędziłam w siodle. W tym czasie nie było żadnych wesel, pogrzebów, baby shower’ów, ani żadnych innych rozrywek - to było 100% zaangażowania i upew-

niłam się, że wszyscy mają tego świadomość i nie będą zwracać mi głowy niczym innym.

Urodziłam się w Polsce, na Warmii i Mazurach. Moi rodzice mieli piękną wiśniową WSK’ę, czyli motocykl polskiej marki produkowany przez firmę lotniczą w Świdniku. Kiedy moja mama była ze mną w ciąży, jeździła tym motocyklem, dopóki lekarz nie kazał jej przestać. Tak więc, to było moje pierwsze spotkanie z tą maszyną. Kiedy miałam zaledwie kilka lat, pamiętam, jak siedziałam przed tatą, przytulając się do zbiornika i podziwiając jego piękny kolor. Potem już nie pamiętam, żebym kiedykolwiek widziała ten motocykl. Wydaje mi się, że podobnie jak w przypadku wielu młodych rodzin, rodzice zrezygnowali ze swojej „niebezpiecznej” pasji, aby wychowywać dzieci i eliminować wszelkie zagrożenia w ich życiu. Podejrzewam, że gdybym miała dzieci, sama również nie przejechałabym nawet połowy tego, co do tej pory, właśnie z tych samych powodów. Kiedy dorastałam, jeździłam na rowerze i był to wtedy najbliższy kontakt z dwoma kołami, jaki udało mi się osiągnąć. Moi rodzice byli nauczycielami w szkole i zabierali nas na wszelkiego rodzaju obozy letnie po całej Polsce i myślałam, że dało mi to zamiłowanie do podróży →→



oraz poczucia przygody. Przez ostatnie 5 lat w Polsce, mieszkaliśmy w Lidzbarku Warmińskim, gdzie dziś znajduje się Moto Klub, słynący z imprez motocrossowych.

W 1982 roku, gdy byłam już nastolatką, cała moja rodzina wyemigrowała do USA, do Nowego Jorku. Nastąpiła wielka zmiana w naszym życiu, trzeba było przystosować się do nowego kraju i innych kultur, nauczyć się nowego języka, ukończyć liceum, potem college. Następnie wciągnął mnie wir kariery zawodowej. Dopiero, gdy zbliżałam się do czterdziestki, mój brat kupił swojego pierwszego Harley'a Davidson'a i wtedy zaczęłam marzyć o tym, aby zacząć podróżować po kraju motocyklem, a nie samochodem.

Obecnie mieszkam w Westfield, IN, na północ od Indianapolis, i jestem aktywnym członkiem kilku grup/społeczności motocyklowych. Jestem Człon-

kiem Stowarzyszenia Iron Butt #27492, jak również współsponsorem wyścigu Tour Of Honor Rider #274 w stanie Indiana. Jestem także Sekretarzem w City of Firsts Harley Owners Group w Kokomo, IN. (To ostatnie zawsze przypomina mi pewną piosenkę Beach Boys...)

Mój brat „Crash” należał do Harley Owners Group z Nowego Jorku, a jednym z ich dorocznych wyjazdów był Rolling Thunder do Waszyngtonu DC, by uczcić poległych bohaterów w Memorial Day Weekend. W maju 2004 r. zapytał mnie, czy chcę pojechać z nim, jako pasażer. Pobiełam do sklepu i kupiłam kask, gogle, dżinsową kurtkę i buty motocyklowe, kilka bandan i byłam gotowa! Następnego dnia, wczesnym rankiem, nasza mała grupa przyjechała na parking przy Pentagonie i ustawiliśmy się w kolejce z ponad 600 000 innych motocykli, głównie Harley Davidson z całego kraju, oczekujących na sygnał w południe, aby wyjechać i wziąć udział

w tym historycznej paradzie ulicami naszej stolicy. Nigdy nie widziałam tylu motocykli w jednym miejscu i było to bardzo przytłaczające. Godzinami spacerowałam po wszystkich parkingach, podziwiając piękne maszyny, robiąc ponad 700 zdjęć różnych marek oraz modeli, zachwycona różnymi kolorami i motywami. Oglądałam kamizelki bikerów z różnymi naszywkami i rzędami znaczków i blach. Chciałam mieć taką kamizelkę! Ujęły mnie ich historie motocyklowe i pod koniec dnia powiedziałam mojemu bratu i jego przyjacielom, Little Ałowi, Carlosowi, Joe, Docowi, Leifowi, Kevinowi i Roniemu, że też chcę taki mieć, chcę mieć swój WŁASNY motocykl. Wszyscy uśmiechnęli się i powiedzieli: „Dostała bakcyła!”. Pozwolili mi usiąść na swoich maszynach i w tym momencie zmieniło się moje życie, a ja miałam największy uśmiech na twarzy w drodze powrotnej do Nowego Jorku. Do Waszyngtonu, na Rolling Thunder, wracałam co roku przez kolejną dekadę, ale już na własnym

motocyklu. Dzięki motocyklom i wspólnej jeździe mieliśmy bardzo silną więź z moim bratem.

Mój pierwszy motocykl. Nigdy nie zapomnę tego dnia. Był 21 grudnia 2004 roku. Właśnie podpisałam dokumenty i stałam się właścicielką zupełnie nowego HD Heritage Softail Classic 2004... I nawet nie wiedziałam, jak go wtedy odpalić. Nie miałam prawka na motor i mój brat musiał przyjechać motocyklem do domu, ze mną na tylnym siodełku. Mój ojciec wyczyścił nawet część garażu, abym mogła tam zaparkować. „Crash” nie mógł się z tym pogodzić, gdyż mój tata nigdy nawet nie zaproponował mu, aby wstawił tam swój motocykl i przez cały ten czas parkował na ulicy. No, ale bycie starszą siostrą ma w końcu swoje przywileje. Nie mogłam się doczekać rozpoczęcia nauki w Ferrari Motorcycle Riding School na Astorii w Nowym Jorku tej zimy, aby przygotować się na wielką przygodę latem. Mój Heritage nie miał radia, więc skończyło się na →



tym, że śpiewałem do siebie podczas jazdy, a wymiana rur wydechowych na Vance & Hines skutecznie zagłuszała moje popisy wokalne i przynajmniej nikt nie narzekał. Prawdę mówiąc, nie zanosiło się jednak na to, że będę sama zajmować się serwisem i naprawami. Pewnego razu spuściłam z motocykla wszystkie możliwe płyny, oczywiście z wyjątkiem oleju, który należało wymienić, a motocykl trzeba było odholować do serwisu niecałą milę dalej. Czy tego żałuję? Bynajmniej! Dzięki temu zaprzyjaźniłam się z mechanikiem i nigdy więcej nie musiałam się już martwić wymianą oleju. Miałam plany do zrealizowania, trasy do pokonania, tysiące zdjęć do zrobienia i nowe znajomości do zawarcia na każdym możliwym przystanku. Nie miałam czasu. Co prawda uważam się za osobę wykształconą, studio-

wałam fizykę, ale nie zabierałabym się za mechanikę i grzebanie przy motocyklu. I to jest właśnie jeden z powodów, dla których naprawdę doceniam Harley'a Davidson'a: mają mnóstwo lokalizacji z serwisem, gdzie zawsze dostępni są mechanicy oraz części zamienne.

Moim kolejnym motocyklem był 2008 Street Glide Special, piękna złota perła z kufkami bocznymi (pakowanie, pakowanie, pakowanie!), odtwarzaczem CD (tylko jedna płyta na raz - stara szkoła!) i całą masą owiewek. Na tym rowerze odbyłam swoje pierwsze wyprawy przez Stany, zdobyłam wiele wspaniałych wspomnień z motocyklowych przygód i poznałam mnóstwo ludzi w większości stanów. Potem zaczęłam jeździć samotnie i kupiłam Yamahę 2009 Road Star 1700. Okazało się jednak, że naprawdę zakochałam się w Street Glide'ach, wróciłam więc do Harley'a Davidson'a i kupiłam kolejny Street Glide Special 2014 z nawigacją GPS i portem UBS do mojego iPod'a, który był wręcz błogosławieństwem. Mogłam słuchać nieprzerwanie muzyki i to robiło wielką różnicę podczas długiej jazdy. Owiewka również bardzo pomagała przy niesprzyjających warunkach pogodowych na długich trasach. Mój sprzęt zmieniał się na przestrzeni lat, więc dzisiaj mróz, deszcz, śnieg, wiatr czy nawet grad, tak naprawdę wcale mi nie przeszkadzają.

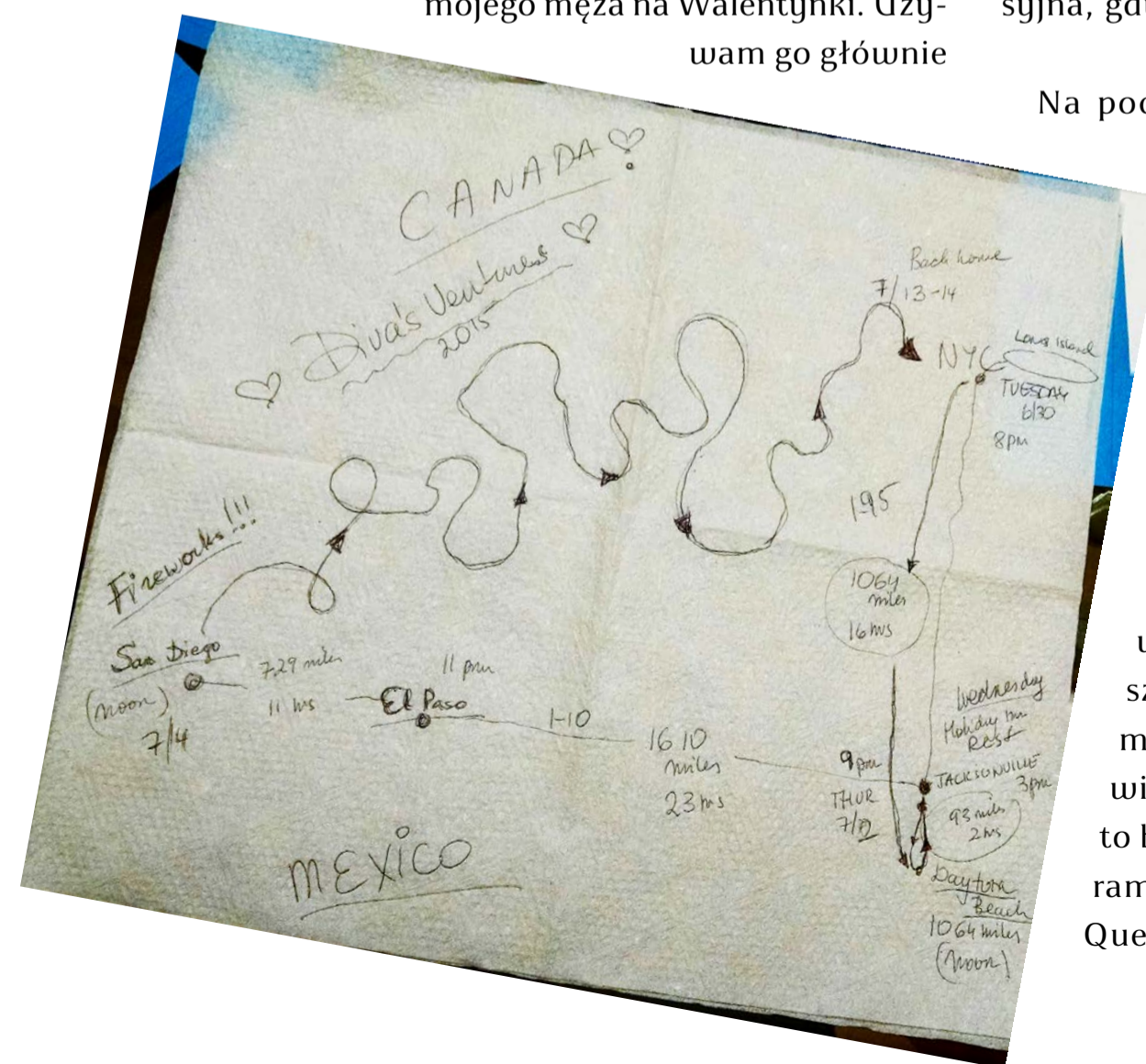
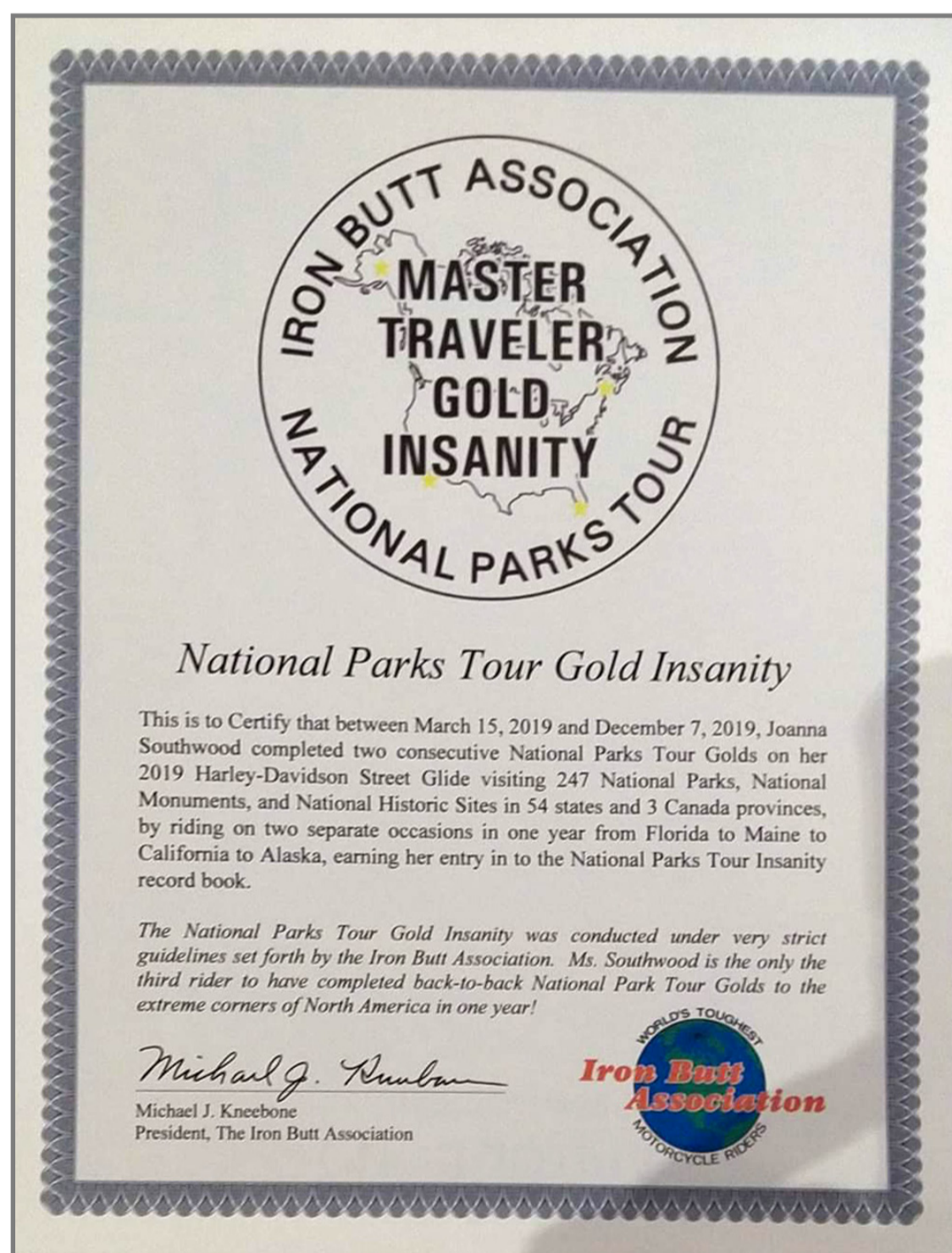
Obecnie posiadam dwa motocykle. Kupiłam nowy 2019 Street Glide „Blue Max” do długodystansowych podróży. Ma on obecnie ponad 50 000 mil przebiegu. Jest w pełni wyposażony do jazdy na długich dystansach: dodatkowe przednie i tylne światła (poprawiają widoczność), zwiększona moc, dodatkowa jednostka GPS, dodatkowy zbiornik paliwa, czujniki ciśnienia w oponach,



lokalizator „SPOT” oraz bardzo wygodne siedzenie. Można na nim komfortowo wytrzymać przez 16-18 godzin jazdy, czyli około 1000 mil. Mój drugi motocykl to, jak go nazywam, „Lil sh!t”, czyli „Pierdzi-kółko”. Jest to Roadster 2019 i był to prezent od mojego męża na Walentynki. Używam go głównie

na krótkie 200-300 milowe przejażdżki po Indianie lub jako mój motor do poruszania się po okolicy i załatwiania spraw. Ponadto, podobno z powodu małżeństwa, posiadam również wszystkie motocykle mojego męża... Ale to już jest sprawa dyskusyjna, gdyż w grę wchodzi serwisowanie itd. itp.

Na początku posiadanie motocykla i jazda na nim była po prostu fajną rzeczą. To było coś innego, jak życie na krawędzi żądza przygód. Zdecydowanie pomogło mi to przezwyciężyć strach w moim życiu i otworzyło mi oczy na zupełnie nowy sposób postrzegania świata. Myślę, że zawsze byłam odważna i lubiłam wyzwania, ale na motocyklu moja pewność siebie, asertywność, koncentracja, zdolność przewidywania oraz umiejętności manewrowe poprawiły się tak szybko i zniecka, że cieszyłam się jazdą motocyklem o wiele bardziej niż jakimkolwiek innym pojazdem. Moje pierwsze lata to była walka z nowojorskimi korkami i dziurami w drogach, podczas gdy dojeżdżałam z Queensu na Manhattan i to tylko przy ład- →→





nej pogodzie. W weekendy, w towarzystwie moich przyjaciół z NYC HOG, wyjeżdżałam z metropolii i mogłam w końcu zacząć cieszyć się otwartą szosą oraz bocznymi drogami prowadzącymi przez uroczę miasteczka, gdzie mogliśmy zatrzymać się na dobre jedzenie. Prowadziłam wtedy również biuletyn naszej Grupy. Nasze wyjazdy do strefy zero, które odbywały się o północy 10 września, zawsze przyciągały tłumy motocyklistów wszelkich marek i branie udziału w tym wydarzeniu było dla nas zaszczytem. Poznałam wielu nowych przyjaciół w cudownej społeczności bikerskiej i w końcu stali się oni moją drugą rodziną. Dzięki temu nauczyłam się wiele od bardziej doświadczonych motocyklistów, za co na zawsze będę im wdzięczna. Potem były wypadki... Bo „nie chodzi o to czy, ale kiedy” na drodze coś pójdzie nie tak. Potem już tylko operacje, ból, tytanowe pręty, blizny i rekonwalescencja... Ale nigdy nie powstrzymało mnie to przed ponownym wskoczeniem na siodło. To chyba musi być ta moja polska upartość. Gdy uszkodzisz się raz, potem kolejny, po prostu zaczynasz myśleć o lepszym sprzęcie ochronnym, to wszystko.

Zaangażowałam się także w Making Strides oraz Avon Walk for Breast Cancer i podróżowałam po

całym kraju z moją przyjaciółką Besharą. Dotarliśmy do San Francisco w Kalifornii i Charlotte w Północnej Karolinie, jako wolontariuszki w zespole Moto Crew. Jak już raz przejechałam Amerykę w poprzek, mój apetyt na dalekie podróże oraz odwiedzanie odległych zakątków świata zaczął rosnąć. Nie raz zdarzało się, że gdy ludzie widzieli moją nowojorską tablicę rejestracyjną na zachodnim wybrzeżu, pytali, czy się zgubiłam. Bywało i tak, że ludzie w szczerym polu pytali mnie

o drogę do miejsc, do których zmierzali, a na moje pytanie: „Dlaczego sądzicie, że znam drogę?”, odpowiadali, że motocykliści zawsze znają drogę.

Stałam się bardziej spontaniczną osobą: „Zatanuj zbiornik i jedź przed siebie na zachód!”. Czasami bez planu lub konkretnej trasy, tylko po to, żeby zobaczyć, jak daleko dojadę do następnego tankowania. Co będzie, to będzie! To były przejażdżki, z których przywoziłam najbardziej czadowe wspomnienia, po których mówiłam moim rodzicom: „Nie uwierzycie, ale pojechałam tu i tu, i zobaczyłam to i tamto”. Moi rodzice są moimi największymi fanami. Moja mama zawsze chce wiedzieć wszystko. Zostawiłam jej wielką mapę Ameryki Północnej i kiedy do niej dzwonię, podróżuje palcem po tej mapie, zaznaczając drogi, którymi jeżdżę. Obecnie podróżuję z lokalizatorem SPOT, a ona śledzi moje oznaczenia na mapie Spotwalla na swoim iPhone. Mój tata modli się tylko, żebym wrócił do domu w jednym kawałku i zawsze staram się, aby wysyłać mu dużo zdjęć. Z czasem trochę poważniej zaczęłam planować wyjazdy. Zdarzało się to zwykle w środku kolacji w restauracji, kiedy rysowałam mapę na serwetce, a następnie obliczałam odległości i czasy podróży. I to był mój cały plan na każdą podróż.

Trzymałam wszystkie te serwetki w bezpiecznym miejscu przez lata.

Gdy dowiedziałam się o Stowarzyszeniu Iron Butt, czyli najtwardszych motocyklistach na świecie, ich wyjątkowych certyfikatach jazdy na długich dystansach, podobnie jak w przypadku znaczków i naszywek, chciałam uzyskać certyfikat IBA. Chciałam go zdobyć aby: 1) móc się nim chwalić i 2) sprawdzić się i zobaczyć, czy rzeczywiście uda mi się osiągnąć coś tak wymagającego. Moja pierwsza przejażdżka IBA, „Bun Burner 1500” (odległość 1500 mil w mniej niż 36 godzin), odbyła się z Nowego Jorku do Chamberlain w Południowej Dakocie, w drodze do Sturgis w 2006 roku. Dotarło to do mnie dopiero kilka miesięcy później, gdy otrzymałam certyfikat pocztą. Pomyślałam: „WOW, naprawdę to zrobiłam! To się dzieje naprawdę!” Oprawiłam go więc w ramki, a potem chciałam zdobyć następny i następny. Moja najlepsza samodzielna wyprawa IBA to „50CC”, (Coast

to Coast, od Atlantyku do Pacyfiku, w mniej niż 50 godzin) i zrobiłam to jadąc z Jacksonville na Florydzie do San Diego w Kalifornii w weekend 4 lipca 2015 roku.

W następnym roku 2016, pojechałam z Nowego Jorku na Alaskę, bo słyszałam, że zapiera dech w piersiach. Nie brałam pod uwagę szutrowych dróg, wilków, niedźwiedzi i łosi, więc było to dopiero niezła jazda, jednak od tamtej pory nie boję się już szutrów, polnych dróg i niedźwiedzi.

Byłam w każdym stanie więcej niż raz z wyjątkiem Hawajów i większości prowincji kanadyjskich z wyjątkiem Nowej Fundlandii i Labradoru, Nunavut i Terytoriów Północno-Zachodnich.

Trzy lata temu poślubiłam Thomasa, który jest naprawdę oddany jeździe na długie wyprawy, więc wygląda na to, że nigdy nie będzie końca długodystansowych podróży i kolejnych certyfikatów. ■





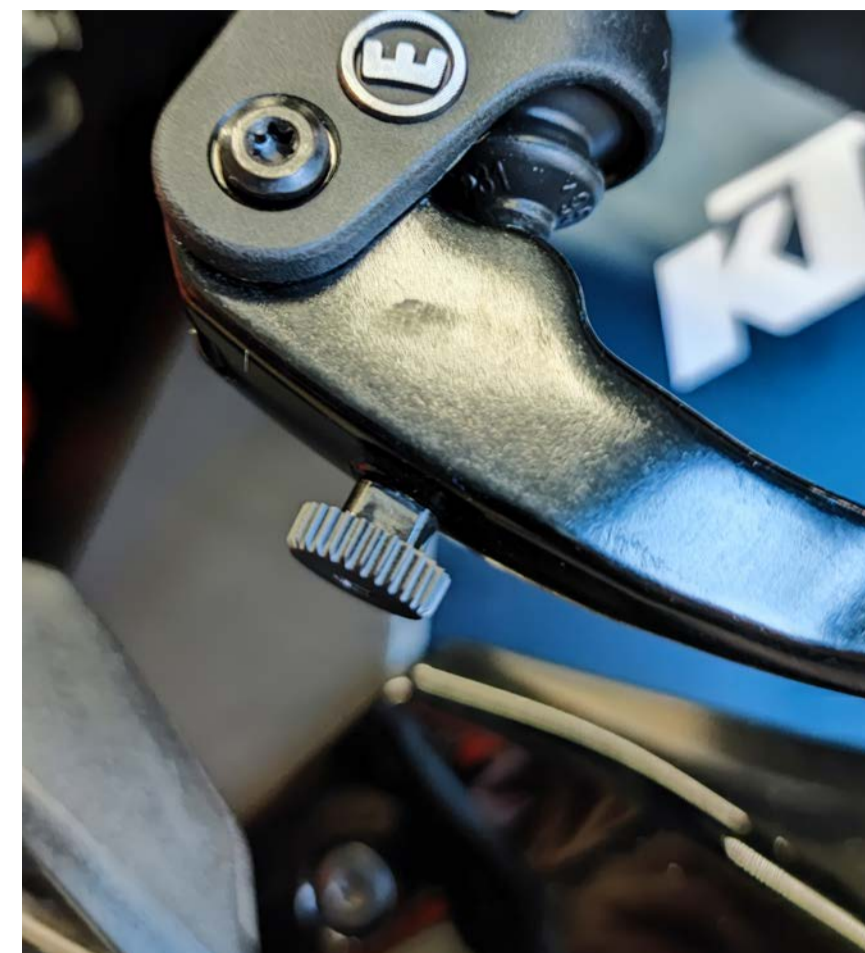
tekst: Natalia Kaczmarek, zdjęcia: Rafał Kosiński

Rozpoczynając jazdę motocyklem już podczas pierwszych szkoleń przyswajamy podstawy wiedzy w zakresie elementów sterowania w motocyklu. Każde kolejne szkolenie na wyższym poziomie w ośrodku doskonalenia techniki jazdy, również poszerza naszą wiedzę w tym zakresie.

W przypadku pierwszej szkoły jaką jest ośrodek szkolenia uczeni jesteście zdać egzamin, w przypadku ośrodka doskonalenia techniki jazdy uczeni jesteście już czerpania przyjemności z jazdy. A żeby w pełni cieszyć się samą jazdą w sobie, musimy dopasować motocykl do siebie.

Kierownica. Tu możemy zmienić najwięcej. Zaczynamy od ustawienia kąta jej pochylecia tak, aby uzyskać ergonomiczną postawę podczas jazdy. Wiele osób wie, niewiele z tego korzysta, ale warto również dopasować położenie dźwigni hamulca oraz sprzęgła po to, żeby dostosować ich skok do długości naszych palców.

Z hasłem „patrz w lusterka” kojarzą nam się głównie naklejki na samochodach, abyśmy my motocykliści byli dostrzegani, zauważani przez innych uczestników ruchu drogowego. Ja zwracam uwagę na dwa aspekty: ustawienie lusterek, aby były dokręcone i stabilne podczas szybszej jazdy



oraz, aby ich odchylenie obejmowało jak najwięcej drogi/pobocza, a nie naszego ciała. Lusterka nie są po to, aby się w nich przyglądać. Służą nam ocenie tego, co się dzieje za nami. Patrzenie w lusterka dotyczy także motocyklistów. I nie tylko chodzi o to czy nadjeżdża szybszy samochód, może też być szybszy od nas motocykl.

Kolejnym elementem sterowania w motocyklu wartym uwagi jest owiewka lub szyba. Początkowo nie byłam jej zwolennikiem, z biegiem przejechanych kilometrów z szybą, zmieniłam zdanie. Regulowana szyba w motocyklu jest przydatna i należy

dostosowywać jej wysokość uniesienia do prędkości jazdy. Szyba ma za zadanie ochronić kierowcę przed wiatrem, co znacząco wpływa na komfort jazdy, a przy dłuższych podróżach także zmniejsza zmęczenie motocyklisty. Ci jeżdżący z szybą zgodzą się zapewne, że ma ona także zaletę zbierania na sobie owadów, przez co nasz strój nie jest nimi oklejony.

Na uwagę zasługuje również dźwignia zmiany biegów. I choć w większości motocykli jest ona ustawiona na tyle neutralnie, że nie trzeba jej zmieniać, to jeśli uznamy, że musimy ją dopasować, wówczas do regulacji wystarczy klucz numer 10. Wystarczy poluzować nakrętki i, obracając łącznik, ustawić jej optymalną wysokość.

Ostatnim elementem, na który zwracam uwagę, jest elektronika. Od najprostszych funkcji dostępnych w menu, po te złożone, gdzie można optymalizować swoje ustawienia: zmieniać tryby jazdy, ustawiać wysokość siedziska, zawieszenie motocykla oraz łączność z telefonem, a także nawigację prowadzącą do wyznaczonego celu.

Poruszone przykładowe elementy sterowania w motocyklu pozwalają użytkownikowi dostosować je do indywidualnych potrzeb. A jeśli taka możliwość istnieje należy z niej skorzystać. Służyć to ma ergonomii, a przede wszystkim bezpieczeństwu jazdy. Co za tym idzie, również czerpaniu pełni przyjemności z jazdy. ■



tekst i zdjęcie: Marcin Suszczewski,

Pewnej letniej nocy jechałem sobie na motocyklu w okolicach Bobolic. Trochę padało, ciemno, wiadomo, noc. Ale nie ciemności czy deszczu się wtedy obawiałem, chociaż droga przez piękne lasy wiała się całkiem imponująco.

W rozkoszowaniu się przejażdżką przeszkadzała mi świadomość, że w tych pięknych lasach z pewnością zamieszkuje zwierzyna, a nie ma nic bardziej niebezpiecznego dla motocyklisty niż wypadający z lasu na drogę dzik czy sarna.

Dla jednoślada takie spotkanie musi skończyć się źle. Niski dzik jest słabo widoczny, bo w ogóle jest słabo widoczny, a na dodatek nieco poniżej wysokości na jakiej motocyklista obserwuje drogę. Sarna to wiadomo, kawał cielaka, który obali każdego zucha na asfalt. I to nagle. →→

Specyfika poruszania się dzikich zwierząt jest bowiem taka, że nie dokonują przemyślanych, z ludzkiej perspektywy, ruchów. Wręcz przeciwnie, poruszają się skokami, a na pewno bez refleksji na temat ruchu drogowego, o jego bezpieczeństwie nawet nie wspomnę.

Piszę o mojej sytuacji na jednośladzie, ale przecież dla kierowcy samochodu spotkanie z dziką zwierzyną również kończy się kłopotem. W najlepszym razie dzik urwie pół przodu, a sarna zamelduje się w przedniej szybie i oby nie dalej.

Zastanawiacie się pewnie dlaczego mieszkańcy lasu nie ustępują przed reflektorami, szumem opon i warkotem silnika. Cóż, są do tych dźwięków już nieco przyzwyczajeni, a niestety wygląda na to, że w rodzinie dzików rzadko powtarza się historię wujka dzika potrąconego przez samochód.

Są dwa sposoby na radzenie sobie z taką sytuacją. Z jednej strony to wzmożona obserwacja drogi i wspomaganie się dodatkowym oświetleniem kiedy jedziemy nocą przez zalesione czy łąkowe okolice. Korzystanie z dodatkowych świateł jest jednak możliwe tylko wtedy gdy na drodze jesteście sami.

W naszych realiach rzadko mamy ten komfort i nawet krótkie włączenie tzw. długich na niewiele się zdaje, bo standardowe oświetlenie „pozostaje” na drodze i nie pozwala nam „szperać” po jej skrajach. Tak to już przewidział ustawodawca.

Innym sposobem zabezpieczenia siebie i zwierzyny jest jej odstraszenie. Policja stosuje takie rozwiązania zwane LRAD, które wytwarzają dźwięki o częstotliwości odstraszałej, co przy rozpędzaniu demonstracji jest niezwykle praktyczne.

Cóż, taki LRAD nie jest jednak tani ani mały. Użycie go w swoim pojeździe, zwłaszcza dwukołowym, jest całkiem wykluczone. Na szczęście jest coś, co działa na podobnej zasadzie i skutecznie ostrzega mieszkańców lasu przed wychodzeniem na drogę

Siren7 to w dużym uproszczeniu gwizdek. Ale taki, który napędzany jest pędem powietrza wpływającego do urządzenia. Emitowany przezeń dźwięk jest zupełnie niesłyszalny dla siedzącego w kabine samochodu czy na motocyklu człowieka, bo ma częstotliwość 3 kHz.

Ten ostrzegawczy świst wyprzedza nas jadących o około 300 metrów i sprawia, że zwierzę jest zniechęcane do przekraczania szosy. Kiedy przejeździemy, świst znika i leśna fauna może spokojnie kontynuować swoją wędrówkę. Siren7 dba po prostu abyśmy nie przecinali swoich szlaków.

Co ważne, ostrzegawczy dźwięk wydawany jest przez urządzenie już przy jeździe z niską prędkością, wystarczy nawet 20km/h. Wraz z przyspieszaniem, narasta też natężenie dźwięku. Dzieje się to proporcjonalnie do tempa jazdy.

W przeciwieństwie do innych rozwiązań, Siren7 nie „dławi” się przepływającym powietrzem. Spory otwór wlotowy i zoptymalizowany kanał przepływu sprawiają, że gwizdek się nie zatyka. Mocna konstrukcja minimalizuje też niepożądane drgania urządzenia pod wpływem tego przepływu.

Sam gwizdek jest niewiele większy od motocyklowego kluczyka i ubrany w kształtną obudowę. Nawet przy montażu w widocznym miejscu, wydaje się bardziej ozdobą niż zawalidrogą. Z kolei montaż polega wyłącznie na przyklejeniu Siren7 do nadwozia pojazdu. I to wszystko.

Przy montażu na jednośladzie trzeba pamiętać by nie mocować Siren7 do elementów nadmiernie ruchomych, np. błotnika przedniego koła. Dobrym miejscem jest półka lag przedniego zawieszenia lub okolice czaszy reflektora.

Na zdjęciu widać, jak zamontowałem urządzenie na skuterze, a te znane są z raczej pełnego zabudowania nadwozia. Siren7 nie razi wyglądem po zamontowaniu w eksponowanym miejscu. Nijak też nie przeszkadza w codziennej eksploatacji. ■

Na weekend



Nigdy nie byłem miłośnikiem motocykli sportowych (wolę enduro i naked'y), ale ten motocykl, ta HONDA, to swoiste dzieło sztuki w każdym detalu. Motocykl który można nazwać „Esencją”, popisem możliwości najnowszej technologii mojej ulubionej marki motocykli. Tak o CBR1000RR pisze Tomasz Ocipiński z firmy Komfort Trans. Na co dzień, fan motocykli zajmuje się sprzedażą samochodów, ale przecież po każdym tygodniu przychodzi weekend.



Na rok 2017 Honda zaprezentowała nowy, flagowy motocykl CBR1000RR (SC77). Nowy Fireblade został wyposażony w multum elektroniki, elektronicznie sterowane zawieszenie, gdzie siła tłumienia jest zmieniana w czasie rzeczywistym.

Zamontowany został system Rear Lift Control, który ma zapobiegać podnoszeniu tylnego koła podczas hamowania, Quickshifter z el. regulacją czułości, wyświetlacz posiadający trzy tryby pracy - drogowy, torowy i techniczny. System ABS dostosowuje swoją siłę działania w zależności od kąta pochylenia motocykla w zakręcie. Wszystkim steruje komputer mierzący przyspieszenia w 5-ciu osiach IMU, który w każdym ułamku sekundy sprawdza i mierzy, co dzieje się z motocyklem.

Sinik Fireblade'a 2017 to pierwsza czterocylindrowa rzędowa jednostka napędowa w historii Hondy używająca elektronicznej przepustnicy (Throttle by Wire -TBW). Systemy i rozwiązania są wspólne z modelem RC213V-S rodu MotoGP. 90% głównych komponentów zostało zmienionych w celu zmniejszania wagi w każdym obszarze. Współczynnik mocy do wagi został popra-

wiony o 14% - osiągając najlepszy dotąd poziom dla Fireblade'a (1KM/1KG)

Ale to jeszcze nie wszystko! Z okazji jubileuszu 25'lecia serii RR, Honda przygotowała limitowaną do 500 sztuk wersję SP2, która dodatkowo wyposażona jest w lekkie, kute felgi Marchesini, system kontroli startu(Launch control), lżejsze tłoki oraz szereg zmian w głowicy, które pozwalają na uzyskanie jeszcze większej mocy, dodatkowy zestaw HRC, oraz tytanowy zbiornik paliwa.

Dodatkowo ten egzemplarz został wyposażony w szereg akcesoryjnych dodatków: Pełny układ wydechowy Akrapovic, sety Rizoma, klamki Lightech, mocowanie rejestracji Lightech, szyba MRA, osłony dekli silnika GB Racing, crash pady R&G, carbonowe dodatki.

Dopełnieniem jest przebieg niespełna 3.500 km, oraz stan motocykla, który wygląda jakby wczoraj wyjechał z salonu.

Właśnie jeden z tych jubileuszowych 500 egzemplarzy znalazł się w ofercie:

<https://komfort-trans.pl/honda-cbr-1000rr-sp2>

tekst i zdjęcia: Tomasz Ocipiński



Kupujemy?

Caponord

tekst i zdjęcia: Maciej Kalkosiński

Dobra, stary sprzęt sprzedany. Kupujemy GSa. W końcu to najchętniej kupowane moto na świecie. Setki gości nakręcających dziesiątki tysięcy kilometrów miesięcznie nie mogą się mylić! Do salonu! Eeee, że ile to kosztuje? A ok. To do komisji! O w mordę, chyba was... →→

Tak mniej więcej wyglądała moja przygoda z zakupem kolejnego motocykla. Rocznie robię przynajmniej kilka dłuższych wypadów. Codziennie dojeżdżam też z rana do pracy i znudziło mi się odmrażanie kolan. Chciałem coś z dobrą ochroną przed wiatrem, wygodną pozycją i opcją pośmigania po szutrowych drogach. GS wydaje się więc idealną opcją, ale ceny przyzwoitych sztuk wydają się absolutnie z kosmosu. Szczególnie, jeśli chcecie pośmigać w terenie. Varadero, V-Strom czy starsza Multistrada faktycznie wydają się fajnymi propozycjami, ale to motocykle raczej szosowe.

Na drugiej stronie szali mamy pierwszą generację Africa Twin, która daje radę w terenie, ale trąci już nieco myszką w kwestii konstrukcji. O dychawicznych osiągnięciach na asfalcie nie wspominając.

No i tutaj pojawia się Aprilia. Caponord pierwszej generacji nigdy nie wywalczyło sobie serca nabywców – jak większość starszych motocykli tego producenta, była to propozycja bardzo niszowa. Ba, nawet dzisiaj, gdy włoska marka weszła już trochę do mainstreamu, nadal mało osób pamięta, że miała w ofercie duże motocykle adventure (Caponord zniknęło z oferty w 2016 roku).

ETV 1000, bo takie oznaczenie nosi Caponord, pojawiło się w ofercie firmy w 2001 roku. Jej sercem był pochodzący ze sportowej RSV Mille litrowy silnik V2 produkowany przez austriackiego Rotaxa. W porównaniu do „sporta” moc ze 130KM ograniczono do 100 KM (bez trudu można jednak wgrać mocniejszy program).

Pierwsza generacja motocykla (2001-2003) pozbawiona był katalizatora i ABSu (później stanowiły one standard na większości rynków) i charakteryzowała się wyjątkowo żywiołowym charakterem, który musiano później nieznacznie utemperować ze względu na zaostrzające się normy czystości spalin. Dzięki wtryskowi paliwa reakcja na gaz jest bardzo entuzjastyczna – z podrywaniem przedniego koła pod koniec obrotomierza włącznie. Dynamika



do 170 km/h porównywalna jest ze sportowymi turystykami. Powyżej 200 sprzęt dostaje już ciut zadyszki, ale jak na te wymiary to absolutnie nie ma co narzekać. A i dobiec do licznikowych 220 km/h nie jest jakoś specjalnie trudne.

Aluminiowo-magnezowa rama i wahacz pozwalają utrzymać masę w ryzach. Na sucho sprzęt waży 215kg, co jest nie lada osiągnięciem w tej klasie nawet w dzisiejszych czasach.

O poręczności nie ma jednak mowy. Caponord jest wielka i to czuć. Zbiornik paliwa ma 25 litrów (co w trasie pozwala pokonać ponad 400km), a siodło umieszczono na wysokości 820mm. Przy wzroście 180cm na asfalcie czuję się za kierownicą pewnie, ale w terenie jest już tylko ok. Wrażenie wielkości potęguje dodatkowo ogromna przednia owiewka z deską rozdzielczą zapożyczoną z turystycznego modelu Futura (po lifcie w 2003 zrezygnowano z ogromnych kierunkowskazów

zastępując je mniejszymi i dodając montowane w standardzie osłony rąk).

Wskaźnik poziomu paliwa w większości egzemplarzy albo nie działa wcale, albo działa jak chce... Częste są też problemy z kondensatorami w elektronicznej części deski – ich naprawa nie jest droga, ale dosyć problematyczna.

Tyłny amortyzator Sachs posiada wypuszczoną obok siodła regulację napięcia wstępnego sprężyny (która niestety często nie działa w używanych egzemplarzach) oraz kilkustopniową regulację siły tłumienia. Przedni widelec zaprojektowany przez Marzocchi nie ma regulacji.

Na szosie sprzęt prowadzi się całkiem niezłe. Zawieszenie świetnie wybiera nierówności i pozwala na bardzo stabilne

pokonywanie zakrętów. Nawet w bardzo sportowym stylu. Pozycja za kierownicą jest tak neutralna jak to tylko możliwe. Siedzenie zapewnia świetny komfort zarówno kierowcy jak i pasażerowi. Wibracje są wyczuwalne, ale nie aż nazbyt irytujące. Ochrona przed wiatrem również nie pozostawia nic do życzenia – nawet poniżej 10 stopni Celsjusza da się jeździć w komforcie bez względu na prędkość.

W kwestii dzielności terenowej Caponord stoi pośrodku między wspomnianymi turystykami jak Varadero czy V-Strom, a terenowymi R1150GSA czy Africa Twin. Mamy tu szprychowe koła (które o dziwo, posiadają bezdętkowe opony, co już w sobie jest mega udogodnieniem), ale przednia felga ma tylko 19 cali, zamiast typowych dla terenu 21. Osłona pod silnikiem jest, ale plastikowa. Zawieszenie o skoku 17,5 cm z przodu i 18,5cm to plus w stosunku do około 14 cm wspomnianych asfaltowców, ale do ponad 22 cm w GS im trochę brakuje. W terenie ewidentnie czuć też dosyć wysoko umieszczony środek ciężkości, mimo że np. zbiorniki oleju i płynu chłodzącego umieszczono na samym dole – po bokach silnika (plus, za łatwą możliwość kontroli poziomu obydwu płynów). Hydrauliczne sprzęgło daje się dobrze wyczuć, a hamulce (sygnowane przez Brembo) są zupełnie niczego sobie – dając dobry balans między miękkością działania w terenie, a siłą na asfalcie.



W skrócie – na szybkie szutry i leśne drogi Caponord nadaje się idealnie. Na taplanie w błocie i skoki przez doły – już nie koniecznie.

Przejdźmy do kwestii która nurtuje większość osób czytających o używanych włoskich sprzętach – awaryjności. Na pewno nie jest to motocykl bezawaryjny i bezobsługowy, ale w zasadzie nie ma w nim żadnych poważnych niedoróbek. Silnik chodzi jak dzwon nawet po 80 tys.km, napęd łańcuchem jest nieskomplikowany, a ilość elektroniki ograniczono do minimum.

Przeglądy robimy co rozsądne 15 tys. km, a same czynności serwisowe są proste i nie wymagają szczególnej gimnastyki. Motocykl ma dwie pięty achillesowe – regulator napięcia i cewki zapłonowe. Problem jest na tyle znany, a motocykl na tyle

stary, że jeśli nie chcecie się bawić w wymiany co dwa lata, to bez trudu w sieci znajdziecie instrukcje krok po kroku jak zaadoptować znacznie trwalsze części z innych marek. Wskaźnik paliwa, jak większość elektronicznych zabawek z początku tysiąclecia, idealnie działał nie będzie nigdy i trzeba się do tego przyzwyczaić. Sprzęt wyposażono w kompatybilne z OBD2 złącze diagnostyczne za którego pomocą można zdiagnozować większość usterek elektroniki (wtrysk etc.), ale i wgrać niestandardowe mapy zapłonowe – uwalniając sportowy potencjał silnika (lub przystosowując go do gorszej jakości paliwa w odległym zakątku świata).

Znalezienie Caponord na rynku wtórnym może nie być łatwe. Ale ceny są raczej atrakcyjne w stosunku do konkurencji – szczególnie jeśli weźmiemy pod uwagę, jak dużo motocykla dostajemy w zamian. ■



2 CYLINDRY, 3 ZDANIA.
Odpal nas na YouTube i FB: 2Cylindry

DR VETTE
MARIUSZ GŁODNY

TYLKO DLA PACJENTÓW ZZA OCEANU

**CHEVROLET
SUPER SERVICE**

vette.com.pl
vette@pro.onet.pl
tel.: 22 868 02 14



tekst: Milena Juszcak, zdjęcie: Marcin Suszczewski

Naturalne dla motocyklisty jest jeżdżenie. Czyli siedzenie. Tymczasem, żeby jeżdżenie było przyjemne, trzeba tak spędzony czas odpracować chodzeniem. Dla sylwetki, sprawności, zdrowia. O ile bowiem spacer można wykonać bez motocykla, o tyle jazda na nim bez spacerów się nie obejdzie.

Tak modny ostatnimi czasy jogging, poprzez slow jogging, ewoluował do mody na spacer i tak zwane liczenie kroków. Często w towarzystwie i za pomocą odpowiednich aplikacji. Magiczna i ozdrowieńcza liczba dziesięciu tysięcy ma odwrócić czas, działać cuda i stanowić alternatywę dla gymów, fitnessów, spinningów i RunMageddonów. Jest, w związku z tym,

najnaturalniejszą i najtańszą z możliwych metodą profilaktyki zdrowia.

Spacerowanie jako ćwiczenie aerobowe, nie będące bieganiem, daje praktycznie te same efekty co wymienione, bardziej wysiłkowe, formy aktywności. Kto nie przepada za gwałtownym wzrostem tętna, oddychaniem przez usta, skręconą kostką →→

i nadwyrężonymi ścięgnami, doceni łagodny, pełen godności i elegancki styl „na spacerowicza”. Jakikolwiek forsowanie - niemile widziane. Za spokojnie? Dla amatorów adrenaliny, pozostaje chód szybki, technicznie rzecz ujmując, wymagający jedynie podrasowania techniki.

Zwykłe chodzenie? Nic bardziej mylnego. Jak podają amerykańscy badacze, dzięki uprawianiu ciała w ruch nasz mózg, a konkretnie jego część odpowiedzialna za pamięć i zdolność przyswajania informacji, zwiększa swoją pojemność, co zmniejsza ryzyko zapadnięcia np. na chorobę Alzheimera.

Wychodzić, wyskakać i wybiegać można także produkcję endorfin, które jak wiadomo są przeciwwagą dla hormonów stresu i znakomicie konserwują swoje mózgowie. Poruszanie nogami pomaga także zachować dobry wzrok i zdrowe oczy. Spaceruje znacząco obniżają ciśnienie w oku a np. jaskra rozwija się, gdy w oku jest za dużo płynu. Wysiłek fizyczny stymuluje korę wzrokową, tę część mózgu odpowiedzialną za tworzenie obrazów, a w rezultacie poprawia widzenie i zapobiega chorobom oczu w przyszłości.

Spacer jest dobroczynny dla serca. W jego przypadku, spacer działa równie efektywnie co zdyscyplinowana forma biegania. Codzienny, półgodzinny zaledwie, spacer pomaga uniknąć poważnych problemów ze zdrowiem, takich jak wieńcowa choroba serca, aby wymienić najbardziej popularną. Poprzez obniżenie ciśnienia i poziomu cholesterolu we krwi poprawiamy sobie krążenie i zwiększamy wydolność płuc. Spacer natlenia krew, przez co szybciej usuwa ona toksyny z tkanek i krwiobiegu. Poprawa jakości krwi wpływa z kolei na poprawę funkcjonowania płuc i podniesienie odporności.

Spacerowanie, skuteczniej niż bieganie, zmniejsza ryzyko cukrzycy. Poprawia funkcjonowanie organów wewnętrznych, w tym trzustki. Tolerancja glukozy i wchłanianie cukru we krwi jest sześciokrotnie większa u osób, które regularnie zażywają ruchu na świeżym powietrzu.

Półgodzinny spacer poprawia funkcje trawienne i metaboliczne. Zmniejsza ryzyko raka jelita grubego, poprawia trawienie, zapobiega zaparciom.

Spadek wagi i zwiększenie masy mięśni to kolejny łatwo osiągalny i poboczny cel przeciętnego spacerowicza. Dziesięć tysięcy kroków dziennie to wynik niemal równoważny i porównywalny do ilości potu, jaką wydalilibyśmy podczas godzinnego pobytu w siłowni. Nie bez znaczenia jest także poprawa stanu kośćca, mobilności stawów. Półgodzinny spacer zapobiega artretyzmowi, osteoporozie, a tym samym wyeliminowaniu bólu, stanów zapalnych, sztywności stawów.

Ból kręgosłupa, który utrudnia bądź uniemożliwia uprawianie sportu, w przypadku spacerów w sposób łagodny ulega eliminacji. Komórki są bardziej dotlenione, odżywione, poprawia się elastyczność kości i postawa. Kręgosłup staje się bardziej stabilny, lepiej posadowiony, a mięśnie go podtrzymujące wzmacniają się na całej długości. Dodatkowe trzy centymetry wzrostu opuszczają sferę marzeń i stają się celem w zasięgu ręki.

Na zakończenie dodam coś, co powinno skutecznie zachęcić niezdecydowanych do podjęcia owego spacerowego wyzwania. Spokój umysłu, redukcja niepokoju, depresyjnych myśli, obniżonego nastroju – to tylko niektóre z tych skromnych, nie narzucających się od razu z głośnymi obietnicami skutków ubocznych. Przewietrzona głowa zawsze na nowo gotowa jest podjąć życiowe wyzwania i brać się z nimi za bary.

Reguła 3xFit, czyli jak często, jak szybko i jak długo, to kwestia do osobistych ustaleń. Zaleca się zacząć jak zwykle od pierwszego kroku, dwa, trzy razy w tygodniu, po pół godziny, około sześć tysięcy kroków. Ważne jest, aby nie oczekiwać natychmiastowych rezultatów. One przyjdą same, wraz z zamiłowaniem do zwykłości tej niezwykłej czynności.

I nie zapominajcie o smacznym jedzeniu... ■

Na haku

tekst i zdjęcia: Paweł Kaczor



Testosteron

Nie ma bardziej męskiego auta niż pick-up! Drogie limuzyny, szybkie supercary, kolorowe hot hatche? E tam, w żadnym z nich nie będziesz wyglądał jak prawdziwy mężczyzna. Taki, który i niedźwiedzia upoluje i zmywarkę włączy. Weźmy np. takiego Dodge'a RAMa. Normalnie plus 1000 do respektu!



ego. Mają też duże auta, które na europejskich, w tym oczywiście polskich, drogach wyglądają jak wieloryby w kanałku bródnowskim. Tak samo na drodze wojewódzkiej do Wadowic wygląd Dodge RAM!

Auto, które widzicie na zdjęciach to nie jest najnowsza generacja tego amerykańskiego skurczysyna. Chociaż II od III dla wielu osób będzie nie do odróżnienia. Tak czy siak auto wygląda naprawdę imponująco! Ma olbrzymi przedni grill, olbrzymie lusterka, olbrzymie koła wszystko ma olbrzymie! Chcecie przełożenia na bardziej miarodajne cyferki? Ok, sami się o to prosiliście!

Amerykanie uwielbiają wszystko, co duże. Mają dużą colę, duże tyłki od coli oraz niesamowicie duże

W najkrótszej wersji auto ma ponad 5,2 m długości! Szerokość? Ponad 2 metry. Rozstaw osi? Ponad



3 metry! Tak, nadal mówimy o najmniejszej wersji z kilku dostępnych! Dodam, że po drugiej stronie mocy stoi prawdziwe monstrum o długości ponad 7 metrów oraz z rozstawem osi przekraczającym 4 metry! Jakies pytania? Nawet jeśli posiadasz Toyotę Land Cruiser, przy Dodge RAM będziesz wyglądał jak Pat i kot w swoim malutkim samochodziku!

Wnętrze? Przeogromne! Chociaż tutaj widać przerost formy nad treścią. Przedni podłokietnik ma rozmiar buli na Wielkiej Krokwi. Na tym podłokietniku można grać w ping ponga. Trzeba tylko zamontować siatkę, bo tej producent nie oferował. Przepastnie jest też w drugim rzędzie siedzeń, chociaż same siedzenia jak i wolna przestrzeń zależna jest od rodzaju nadwozia, ale spokojnie, pokażna strzelba się tam zmieści. Na pakę zaś wejdzie armata albo równie pokażne ... butle z gazem. Z pewnością się przydadzą do karmienia jednego z olbrzymich silników.

Downsizing? Przepraszam, ale co? Nie znam takiego słowa. Najmniejszy motor dostępny w opisywanej generacji ma 3,7 l pojemności oraz 6

cylindrów. Bardziej męski i bardziej popularny był silnik 5.7 V8 HEMI. Diesle? Oczywiście też są. To rozsądne opcje? Nie do końca, ponieważ najmniejszy ropniak ma 5.9 l pojemności, a ten większy 6.7 l. Na szczycie oferty stoi wersja SRT-10 z benzynowym silnikiem z ... Vipera o pojemności ... ponad 8 litrów! Sky is the limit. Jak widać dumni jankesi dosłownie wzięli to powiedzenie.

Dodge RAM, niezależnie od generacji to cholernie nierozsądne auto. Jego możliwości jest w stanie wykorzystać niewielu. Jednak Dodge RAM ma jeden niewątpliwy plus. Plus nie do podrobienia. Podróżując tym autem demonstrujesz swoje podejście do wszechświata. Widać, że w dupie masz konwenanse, a niepowtarzalny styl ma dla ciebie pierwszorzędne znaczenie.

Aha, i jeszcze jedno. Autem widocznym na zdjęciach jeździ na co dzień ... kobieta. Tak, kobieta, która przy manewrowaniu tym kolosem ma większe jaja niż połowa ekipy Warsaw Shore. Pozdrawiam serdecznie Izę!





Na Zet

ERIK

tekst i zdjęcia: Maciej Zientarski



Jakkolwiek dziwnie to brzmi, w tym przypadku Harley stał się sportowym motocyklem. Wszystko dzięki wizji jednego fascynata jakim był Erik Buell. Chyba nikt "o zdrowych zmysłach" nie postanowiłby się ścigać Harleyem. Ale ten jegomość zaczął nawet jeździć nim na jednym kole i to nie zawsze tylnym!

Ten wariacki motocykl to właśnie jego dzieło. Swego czasu, tak ze sto lat temu, i ja uległem jego urokowi. Dzięki warszawskiemu magikowi od Harleya, jakim z pewnością jest Janek Kwilman, stałem się posiadaczem tej zwariowanej maszyny. Ten przedziwny i przy okazji niezwykle atrakcyjny motocykl to efekt pasji właśnie Erika, który swoje inżynierskie studia zrobił tylko w celu pracy przy motocyklach. (Rozmowa z Janem Kilmanem na stronie 14 tego wydania iMoto).

Zaraz po ich ukończeniu rozpoczął pracę w firmie Harley Davidson jako inżynier podwozia. To właśnie on twierdził, że motocykle tej marki mają klimat, tylko słabo się prowadzą i trzeba je przekonstruować. To on był autorem wielu patentów związanych właśnie z podwoziem. Firmę matkę opuścił w 1982 roku aby zrealizować marzenie o zbudowaniu własnej maszyny wyścigowej.

Opracował nawet 4 cylindrowy silnik dwusuwowy z myślą tylko o wyścigach. Po wejściu w życie nowych wyścigowych przepisów, które wykluczyły jego nowatorski projekt, nie przeraził się i rozpoczął tworzenie amerykańskiego motocykla do sportu i wygłupów! Tak właśnie powstała cała seria zwariowanych jednoślądów. W lutym 1994 roku powstała firma Buell Motorcycle Company, która w 49 % należała do Harleya. I tak się zaczęła sportowa historia Harleya.

Kiedy dosiadłem Firebolta, po prostu oniemiałem. Ten pojazd prowadził się doskonale. Jakby chciał zakręty wprost pożreć. Niezwykle prowadzenie zawdzięczał z pewnością krótkiej aluminiowej ramie, która w swojej konstrukcji kryła zbiornik paliwa o pojemności aż 14,5 litra.

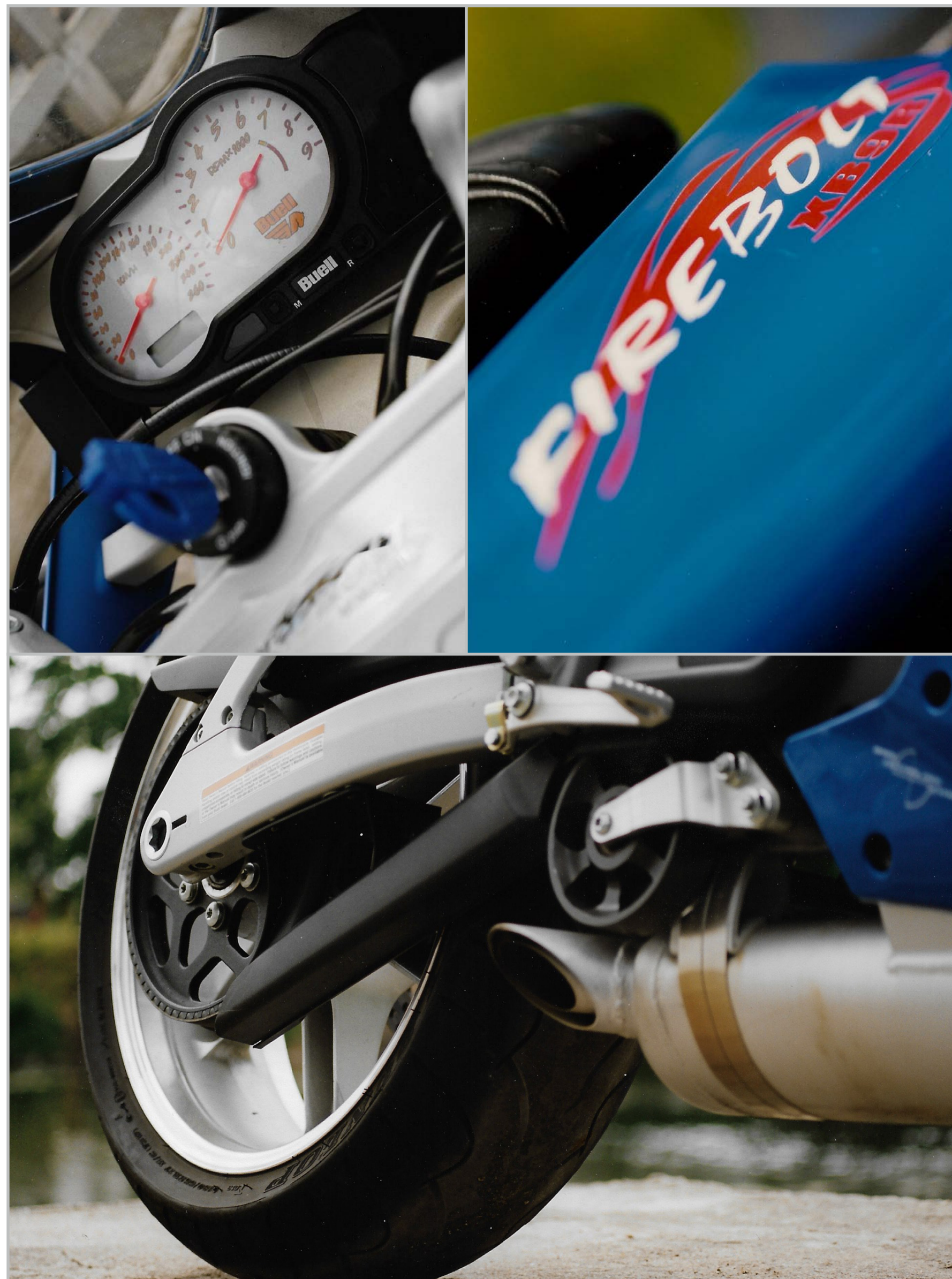
Żeby zadbać o doskonałe rozmieszczenie masy, tłumik umieszczono pod silnikiem, żeby duża masa nie wisiała tylko z jednej strony. Dodatkowo, obowiązkowy dla silników Harleya, zewnętrzny zbiornik na olej umieszczono w tylnym wahaczu.

Żeby było jeszcze dziwniej Buell zwany przez prześmiewców "Bułką" był ultrakrótkim motocyklem. Rozstaw kół wynosił w mojej "Bułce" zaledwie 1320 mm. Takie wymiary porównywalne z motocyklami wyczynowymi tworzyły naprawdę sportowego Harleya.

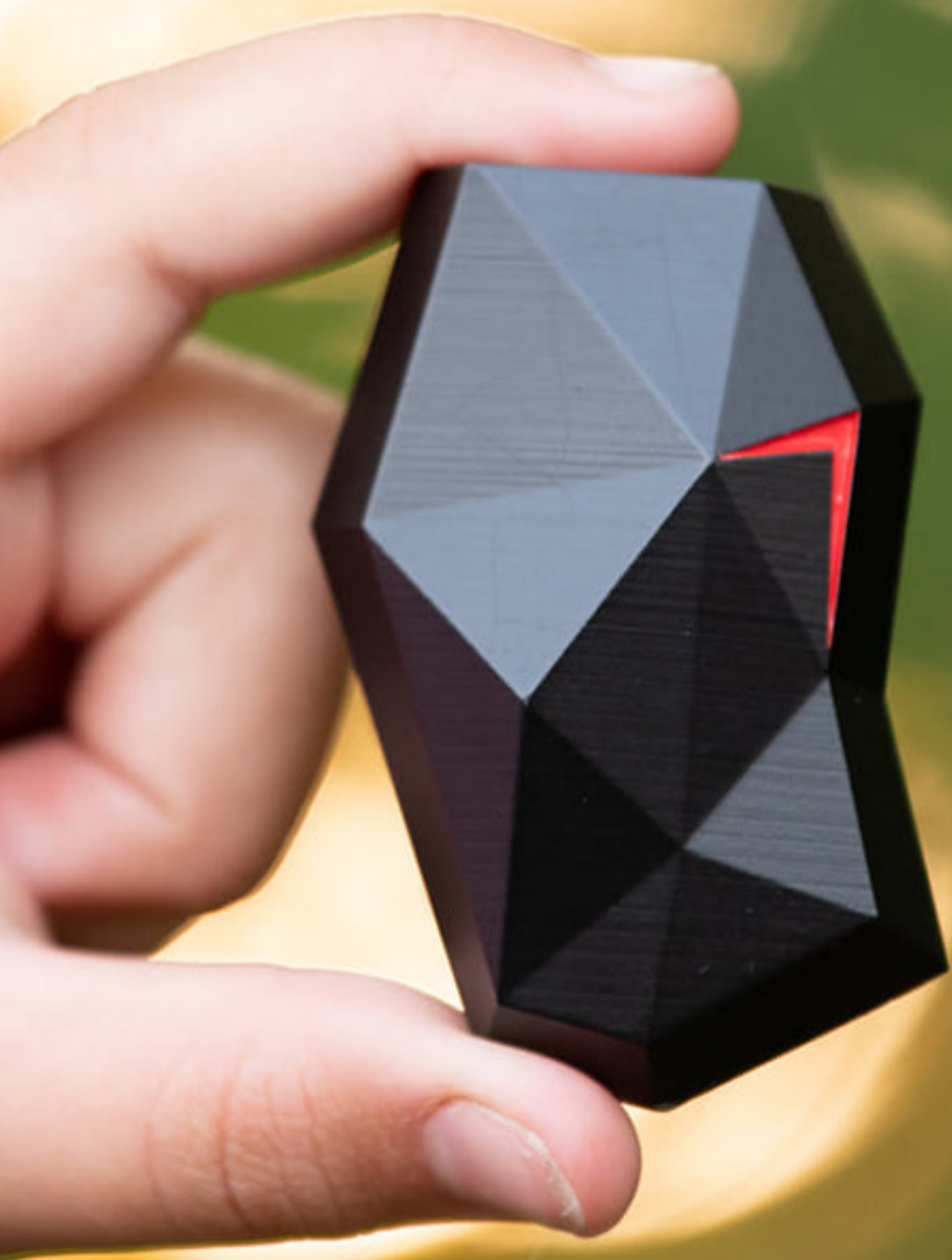
Do jego zatrzymywania służyła tylko jedna tarcza z przodu, ale za to ogromna. Miała aż 375 mm średnicy i montowana była do zewnętrznej części felgi. Do tego zacisk hamulcowy dysponował aż sześcioma tłoczkami. Moi koledzy śmiali się, że ostre hamowanie tym lekkim Buellem odkleja soczewkę w oczach.

A można było ten pojazd nawet niezłe rozpędzić. Do jego napędu Erik zastosował, pochodzący z modelu Sportster, silnik V2 o pojemności, w moim egzemplarzu, 984 ccm. Przy zasilaniu wtryskiem paliwa, te 2 cylindry generowały całe 92KM. Poszukujący większej mocy mogli kupić model XB 12 R, który dzięki większej pojemności produkował aż 103 KM.

Absolutną ciekawostką w czasach, w których ujeżdżałem ten zwariowany pojazd był brak łańcucha czy wału napędowego. Zastosowanie do napędu trwałego i cichego paska napędowego było rozwiązaniem bezobsługowym, cichym i bardzo bezpiecznym. Motocykl bardzo spodobał się motocyklowym wariatom i pewnie dlatego w 1998 roku Harley dokupił jeszcze 49% wartości firmy i tak cudotwórca Erik pozostał z 2% i długoterminową umową o pracę. Nie narzekał jednak bardzo, ponieważ dzięki wsparciu i wkładowi firmy Harley-Davidson mógł wreszcie stworzyć pełną gamę ciekawych pojazdów! I przy tym wszystkim swoimi wariackimi pokazami zapewniał sobie rzeszę klientów. ■



Siren7™



**40 ZŁ TANIEJ
Z KODEM
RABATOWYM:
*#imoto***

<https://siren7.pl/#sklep>