

# iMoto

LUDZIE I MASZYNY

Numer 24, czerwiec 2022



**Mariusz Głodny**



**Jamniczek**

## Dylematy

Skuter czy motocykl? Okazuje się, że odpowiedź na tak zadane pytanie nie istnieje. W każdym razie, nie istnieje dla mnie. No, może poza odpowiedzią: „i to, i tamto”. O ile bowiem doceniam zwinność właściciwą skuterowi to tęsknię za złożeniem się w zakręt a jak się składać kiedy człowiek siedzi na taborecie?

Takie dylematy nie dręczą, jak się okazuje, uczestników dnia profilaktyki raka prostaty, który od lat, na całym świecie, obchodzony jest przez użytkowników jednośladów pod hasłem „The Distinguished Riders' Day”.

Wspaniale to ktoś wymyślił, że do promocji zdrowia korzysta z pomocy tak szanownego grona. Ambasadorka polskiej edycji, Joanna Zientarska, chwali też za udział w imprezie dziewczyny. To one, jej zdaniem, zaganiają nas – twarżeli – do medycznych zaułków, aby się zdiagnozować.

Idea jest zatem szczytna, okraszona wspaniałymi stylówami uczestników i przede wszystkim paradą maszyn, którymi owe stylowy dojeżdżają na zlot DGR. Co ważne, w imprezie skuterzy jadą ramię w ramię z każdym innym rodzajem motocykla.

Czy to rozwiązuje mój problem, człowieka, który na co dzień korzysta od kilku lat ze skutera? Nie do końca, bo wciąż marzy mi się jazda motocyklem o większej, niż 125, pojemności po górskich serpentynach.

Może zatem postanowienie, na drugi jednoślad zacząć zbierać, kiedy dokonam zalecanej, zwłaszcza po pięćdziesiątce, profilaktyki? Tak to będzie miało większy sens. A czytelnikom, którzy mają już w garażu zestaw szczęścia, ordynuję zgłoszenie na badania. Póki jest na to czas.

Marcin Suszczewski



Na zdjęciu moja Cagiva Canyon na mazowieckich szutrach.

Aktualności - str. 4

Felieton - Zimnym okiem - str. 8

Potwór - str. 10

Ambasadorka - str. 14

Prezentacje - Stara szkoła - str. 22

Jamniczek - str. 26

Pit Stop - Prosto z NASA - str.32

Zdrowy brzuch - Watering - str. 40

Na haku Podręcznikowa - str. 44

Na Zet - Coraz Bardziej Radosny - str 50

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

**Wydawca**  
Fundacja Promocji m. st. Warszawy  
ul. Dzika 19/23 lok. 211, 00-172 Warszawa  
[redakcja@prowarszawa.pl](mailto:redakcja@prowarszawa.pl)

**Redaktor Naczelny**  
Marcin Suszczewski  
[imoto@prowarszawa.pl](mailto: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](http://AKADEMIKIEROWCY-ODCJ.PL)



*Tekst: Marcin Suszczewski, zdjęcia: Michał Farbiszewski/FarbArt*

22 maja 22 roku Warszawa znowu dołączyła do miast-organizatorów, w których zagościła charytatywna impreza „The Distinguished Gentleman's Ride”. Na terenie dawnej praskiej wytwórni wódek „Koneser”, a dzisiaj trendy miejsca spotkań dla ludzi młodych i młodych duchem, zgromadziło się kilkadziesiąt jednoślądów. Wszystkie one, z nielicznymi wyjątkami, przyjechały prowadzone przez bardzo stylowo odzianych motocyklistów. Nie było miejsca na torową odzież (wyjątek stanowił jedyny męski ambasador wydarzenia – Ostry), a królowały tweedy, kraty, eleganckie obuwie a przede wszystkim pokazowe elementy twarzy, zwane niegdyś brodami czy wąsami, a dzisiaj pieczołowicie formowane przez specjalistów, barberów. DGR zbiera się corocznie, aby łączyć środki na badania nad rakiem prostaty, ale również na poprawę zdrowia psychicznego mężczyzn. W tym roku zaplanowano zebranie aż 6 milionów dolarów, ale nie tylko w Koneserze, na szczęście.





# Do przodu, czyli wstecz

Tekst: Maciej Kalkosiński

Jeszcze dziesięć lat temu, gdybyście spytali mnie o wybór motocykla dla początkującego kierowcy, zapewne zaproponowałbym Wam coś o pojemności od 300 do maksymalnie 600 centymetrów sześciennych. Jasne było, że zaczyna się od mniejszych motocykli, by potem zwiększać moc i docelowo kupić wymarzonego „litra”. Dziś już nie jestem do tego tak przekonany. Dzięki rozbudowanej elektronice 150-konne maszyny są przewidywalne i nie nastroczają problemów w prowadzeniu, a powszechne używanie ultra lekkich metali sprawia, że masy daje się utrzymać w rozsądnych granicach.

W rezultacie znam sporo kierowców, którzy swoją motocyklową przygodę zaczynają od litrowych motocykli i nie mają najmniejszych problemów z ogarnięciem ich na szosie. Czasy, gdy do jazdy potężnym sprzętem potrzebne były gigantyczne umiejętności już dawno minęły. Przynajmniej w teorii. Bo co, jeśli będziemy chcieli wreszcie wyłączyć wszystkie kontrole trakcji, wheelie control, slide control, itd. i zobaczyć, na co naprawdę stać nasz motocykl? Cóż, wtedy może się okazać, że aby zacząć jeździć, potrzebny jest krok w tył: kupno czegoś mniejszego. I powiem szczerze, że nie ma w tym nic umniejszającego.

Mniejszy i lżejszy motocykl pozwoli na nieco większe zluowanie elektronicznych kagańców. I to bez względu na to, czy chcecie nauczyć się jeździć na asfaltowym torze, w terenie czy ćwiczyć jazdę na jednym kole. Zamiast walczyć z maszyną, mierzyć się będziecie wtedy z niedoborem własnych umiejętności. Zaletami są tu nie tylko mniejsza masa czy łatwiejsza do ogarnięcia moc, ale również mniejsze koszty. Trening oznacza bowiem przesuwanie granicy, a to może skutkować pomyłkami

i koniecznością napraw. Strach przed zniszczeniem dużego, wymarzonego motocykla może hamować Was przed zrobieniem postępów. A czy mniej mocy oznacza mniej zabawy? Niekoniecznie. Przyjemniej jeździć wolnym motocyklem szybko, niż szybkim motocyklem wolno. Szczególnie po torze.

Co ciekawe, nawet w przypadku motocyklowej turystyki widać na świecie trend do wybierania coraz mniejszych motocykli. Wielu znanych podróżników, jak choćby Itchy Boots (bardzo polecam swoją drogą jej kanał na YouTube) celowo decyduje się na jazdę motocyklami o pojemnościach 300-400ccm, aby móc pojechać w miejsca, gdzie dużym sprzętem byłoby to niemożliwe. 24-konny Royal Enfield Himalayan wydaje się w świecie wielkich podróżników bardzo mocno gonić za najpopularniejszym do tej pory BMW R1200GS.

W przypadku codziennych motocykli drogowych, zachętą do przeskoczenia na mniejsze pojemności jest łatwość użytkowania i postęp dzisiejszej technologii. Osobiście zawsze lubiłem lekkie motocykle, ale dopiero silniki o większych pojemnościach zapewniały elastyczność i osiągi jakie mi odpowiadały. Postęp dzisiejszej techniki sprawia, że nawet 80-konne 600tki dysponują elastycznością i kulturą pracy jakiej jeszcze kilka lat temu nie powstydziliby się sprzęty o dwa razy większej pojemności. Do tego postęp moich umiejętności sprawia, że mniejszym i teoretycznie słabszym motocyklem pojedę szybciej i sprawniej niż dużym.

Czasem więc postęp oznacza cofnięcie się o krok wstecz. Nawet o kilka. I wiecie co? Bardzo mi się to podoba, bo sprawia, że niektóre motocykle odkrywa się na nowo. ■



**Pierwszy polonijny magazyn motocyklowy w USA**

"Nadejszła wiekopomna chwila..." W końcu po latach włóczęgi 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, gdzieś tam na dnie świadomości, drzemała 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 beton, a właściwie rumaki stalowe, jedno i wielocylindrowe...

[www.PolishRiderMagazine.com](http://www.PolishRiderMagazine.com)



# Potwór

*Tekst i zdjęcia: Maciej Zientarski*



Kto by pomyślał, że motocykl crossowy może mieć aż 300 KM? Do tego tylny wahacz ma długość 1.5 metra. Takie przedziwne wynalazki ujeżdża Mariusz Głodny, który na co dzień naprawia amerykańskie samochody w kultowym warsztacie "Dr. Vette". →

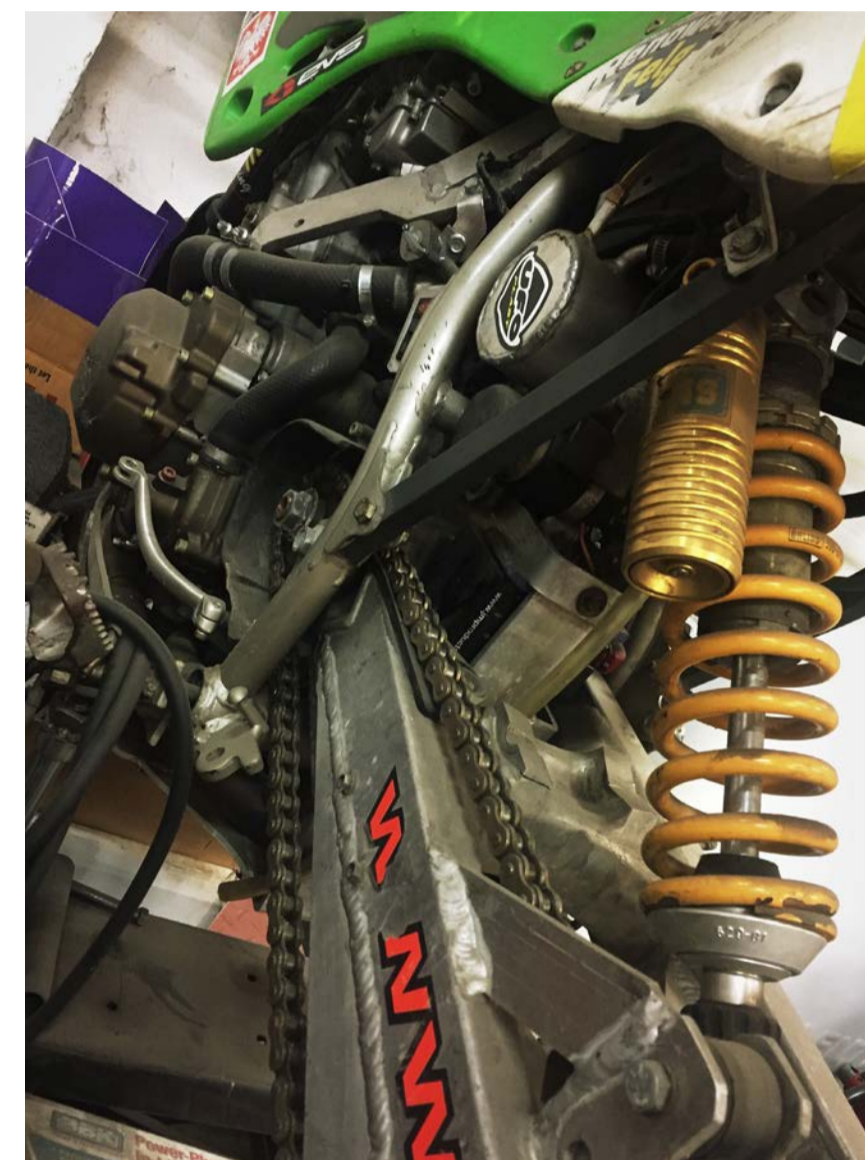
Hill Climbing to dyscyplina, w której chodzi o to aby jak najszybciej wjechać na szczyt stromej góry. Stok tak stromy, że nawet wejście na piechotę przeraża, a trzeba na niego wjechać na motocyklu. Problem nie tylko w odwadze i umiejętnościach jeźdźcy, trzeba również przygotować pojazd do wykonania tak ekstremalnego zadania. Okazuje się bowiem, że nawet najmocniejsze seryjne motocykle nie dysponują mocą, która pozwala marzyć o dotarciu na szczyt góry.

Jakby tego było mało, trzeba ten motocykl na tyle wydłużyć aby, w czasie pokonywania stromizny, nie wywrócił przez tylne koło i stąd ten nadzwyczajnie wydłużony wahacz tylnego koła. Tak przygotowany pojazd nie musi być specjalnie zwrotny ani wygodny, jedynym jego celem jest bezpieczne dowiezienie kierowcy na szczyt. Aby to zrobić jak najszybciej, powinien być odpowiednio wzmocniony.

Mariusz, zapytany dlaczego właśnie motocyklowa wspinaczka pod górę, odpowiedział bez namysłu: – *To jest na tyle szalona dyscyplina, że dla mnie idealna! Nie miałem czasu i wystarczających funduszy na regularne starty w motocrossie, a to szaleństwo mnie wciągnęło! W dodatku wymaga umiejętności w konstruowaniu takich przedziwnych maszyn, a ja te umiejętności i zamiłowanie mam.*

Po pierwszych próbach na, w miarę, seryjnym motocyklu, postanowił zbudować potwora! Pierwszy pojazd, na którym starał się pokonać górę to Kawasaki KLX 650 z podtlenkiem azotu dla „roz-

weselenia” silnika. Kolejne wcielenia potworów były coraz bardziej szalone. W końcu powstała krzyżówka motocykla crossowego z silnikiem od mocnej, prawie wyścigowej wersji szosowej. Rama od terenowej wersji KLX z czterocylindrowym silnikiem od ZX 636, wzmocnionym podtlenkiem azotu i odpowiednio wydłużonym wahaczem już nie jeździ tylko, jak twierdzi konstruktor i kierowca, fruwa.



I tak właśnie być powinno, skoro moc najpotężniejszej konstrukcji dochodzi do 300 KM! Trzeba nie lada umiejętności, żeby nad tym zapracować. Zdobyte w tych przedziwnych zawodach doświadczenie pozwala również na dobór odpowiedniej długości wahacza. Jego rozmiar dobiera się, biorąc pod uwagę stromiznę i długość podjazdu. Nie należy jednak zapominać o preferencjach kierowcy. To w końcu on będzie się potem z tym wszystkim męczył.

„Podgórska” pasja zawiodła Mariusza aż do ukończonej przez niego Ameryki północnej na zawody w stanie Wyoming. Trzeba prawdziwej odwagi i determinacji, żeby osiągnąć tam sukces. Najwyższa, zdobyta tam przez niego lokata, to czwarte miejsce. Jak mówi, w trakcie wręczania mu dyplomu, organizator nie mógł się nadziwić, że amator, bez sponsorów i na sprzęcie własnej konstrukcji osiągnął tak godny wynik. Kiedy dotarło do niego, że Mariusz w dodatku przyjechał z Polski, właściwie zaniemówił i patrzył tylko z niemym podziwem w oczach.

Ja też nie przestanę Mariusza podziwiać! ▣

# AMBASADORKA

*Tekst: Maciej Zientarski, Zdjęcia: Michał Farbiszewski/Farbart, Organizator*



Tegoroczny zlot Distinguished Riders był nie tylko największym, spośród dotychczas zorganizowanych, ale okraszony nowymi twarzami, które wydarzenie popularyzowały. Ambasadorką #DGR2022 została między innymi Joanna Zientarska, a skoro mamy już na pokładzie jej brata, Macieja, najprościej było do niej dotrzeć i wypytać o szczegóły.

**Maciek Zientarski: Witam Panią! Podobno ma Pani raka prostaty.**

**Joanna Zientarska:** *Ja na szczęście nie mam raka prostaty i raczej mi to nie grozi, co wynika z prostego faktu, że jestem kobietą!*

**To masz farta.**

*Wszystkie choroby mężczyzn, i rak prostaty i jąder i to co się z nimi dzieje w bardzo dużej mierze zależy od kobiet.*

**Od kobiet? Ratunku. Dlaczego od kobiet?**

*Wiesz co? To jest proste. Ludzie powinni o sobie dbać i przede wszystkim prowadzić się do lekarzy*

*i badać. I prawda jest taka, że wy faceci jesteście ogromnymi strachajłami! Spotykam się z tym bardzo często! Mężczyźni boją się badań i złej diagnozy! Jesteście hipochondrykami! Paranoją jest to, że zwyczajnie boicie się lekarza!*

**A lekarki ciut mniej!**

*A poważnie to dużo zależy od kobiet i od tego czy będą mobilizować facetów do badań czy nie?*

**Po pierwsze faceci się boją, a po drugie myślą, że są twardzi jak skała!**

*Faceci uważają inaczej. Mają takie poczucie, że muszą być twardzi jak skała, bo przecież taki →→*

*jest stereotyp. Facet ma być twardy, broń boże, nie powinien płakać i okazywać słabości.*

**I z pewnością nie powinien się badać, kiedy go nic nie boli!**

*A to zupełnie inny stereotyp! Czasem jest tak, że i w chorobie nic nie boli. Ale prawda jest taka, że medycyna bardzo poszła do przodu i w większości nowotwory prostaty są po prostu wyleczalne. Potrzebna jest szybka diagnoza i często można z tego wyjść absolutnie bez szwanku. Trzeba jednak o tym przypominać i Distinguished Gentleman's Ride właśnie temu służy.*

**Żeby zwyczajnie się przestali bać i zbadali nie tylko prostatę ale całych siebie?**

*Dokładnie!*

**Zatem DGR to wspaniała akcja, w której panowie jadąc pięknymi motocyklami dbają o ważne rzeczy...**

*Uwaga, nie tylko panowie. Coraz więcej kobiet przyjeżdża właśnie wspierając facetów. W dodatku*

*są przepięknie ubrane i na wspaniałych motocyklach. Ta impreza mnie zachwyciła. Jest absolutnie niezwykła. Przyjechało mnóstwo pięknych motocykli i ludzi przepięknie ubranych i mocno zaznaczających cel w jakim się tu pojawili.*

**Oj ja kiedy ich po raz pierwszy zobaczyłem to wzruszyłem się jak stary siennik. Oni są absolutnie genialni.**

*Są niezwykli. Ja doczytałam dużo o historii tej imprezy. Wiesz, że wzięła się z Australii?*

**Z Australii?**

*Przetacza się przez cały świat i dobrze, że dotarła również do Polski. I nie tylko do Warszawy. Byłam pod ogromnym wrażeniem i bardzo zadziwiona, bo pierwszy raz w życiu jechałam w kolumnie motocykli. Ty to robiłeś wiele razy, na różnych zlotach...*

**No pewnie z kilkaset razy nawet.**

*Przejazd przez ulice Warszawy w takiej kolumnie jest czymś niezwykłym, ale trzeba zachować czujność. Jednak jest mnóstwo motocykli, jadą →→*





powoli i jak jeden przyhamuje a inny będzie trochę szybszy... Trzeba być czujnym.

**Bardzo często z tłumu widzów ktoś wybiegnie. Trzeba mieć oczy dookoła głowy.**

Albo wybiegnie pies. Trzeba być ostrożnym... Ale takie akcje dotyczące badań profilaktycznych to piękna sprawa. Przecież ty akurat dobrze wiesz, że jazda na motocyklu wymaga ogromnej czujności i permanentnej obserwacji całego otoczenia i przewidywania...

**Nie tylko motocykl. Każdy pojazd.**

Przewidywanie jest właściwie podstawą przeżycia na drodze. Co wiąże się też z przewidywaniem kłopotów ze zdrowiem.

**Życie ogólnie wymaga przewidywania.**

Ja jestem zaszczyczona, że w tym roku zostałam ambasadorką warszawskiego DGR-a i wiem, że bez

względu na to czy nią będę w przyszłym roku, to chcę tam być! Ludzie tam są niewiarygodnie uśmiechnięci.

**Nawet jak nie będziesz Ambasadorką to i tak pojedziemy razem. Żeby być i poczuć ten klimat.**

Z pewnością! A ludzie jeżdżący na motocyklach mają zupełnie inną mentalność. Sam dobrze o tym wiesz.

**Mentalność i ogólnie charakter.**

Widać, że mają ogromne poczucie wolności i radości jaką im dają ich jednoślady. Było to jedno z najpiękniejszych moich przeżyć w tym roku.

**Bo, wbrew opiniom ludzi z zewnątrz, motocykliści to nie bandyci tylko ludzie z pasją i pełni radości, którą chcą się dzielić.**

Stereotyp motocyklisty – bandyty - jeszcze ciągle pokutuje.

**Bo wielu uważa, że ludzie na motocyklach to chamy, bandyci, brutale i prostaki.**

I Przede wszystkim wariaci...

**I samobójcy.**

I Oczywiście, muszą ryczeć i budzić sąsiadów. A jako ciekawostkę powiem ci, że dzięki życzliwości salonu Triumph w Warszawie pojechałam na tą imprezę pięknym modelem Scrambler, który mi użyczono...

**Scrambler przepiękny.**

Na imprezę przyjechał też chłopak na Moto-Guzzi ale również w scramblerowym klimacie i pytałam go czemu kupił właśnie Guzzi?

**I co powiedział?**

Nie uwierzysz! Powiedział, że jest cichsze! I Nie cierpi procederu budzenia sąsiadów...

**W sumie dość nietypowy motocyklista.**

To jest coś, co bardzo się zmieniło. Mniej jest takich ryczących przecinaków i ludzi, którzy zawsze ruszają na tylnym kole, budząc grozę... Coraz więcej jest motocykli w stylu Całe-Racer. W dobrym stylu. →→

**A mnie wzrusza Scrambler Ducati.**

Ogólnie ze Scramblerami można oszaleć. Pooglądałam je sobie na DGR i kupiłabym z 10 takich motocykli.

**Piękna koncepcja. I w dodatku 10 Scramblerów. Żadnych owiewek, silnik na wierzchu, taki motocykl, który nie ukrywa, że... jest motocyklem.**

Taka prawdziwa motocykla wolność. I w gruncie rzeczy ta owiewka kiedy się normalnie jeździ nie jest niezbędna. Umówmy się, dziś kary za przekroczenie prędkości są tak duże, że nie można jeździć szybko.

**I jest to zwyczajnie niebezpieczne. A w dodatku frajda z jazdy na motocyklu nie wynika z prędkości tylko z poczucia wolności.**

Tak, bo tu nie chodzi o prędkość, tylko o przyjemność z obcowania z motocyklem. I Scramblery to uczucie wolności dają doskonale.

**To są pojazdy absolutnie piękne. A skoro mówisz o wolności, to ja jeszcze dodam, że na motocyklach zawsze wzruszała mnie solidarność i ogólna sym-**

patia. W trasie nie zdarzyło mi się nigdy, żebym długo stał swoim motocyklem z problemem na poboczu a inny motocykl nie zatrzymał się aby pomóc. Ludzie zawsze byli bardzo pomocni. A zatrzymywanie aut... To inna historia. Uwielbiałem też zwyczaj pozdrawiania innych motocyklistów błysnięciem światłami.

Jakby wszyscy byli z tej samej wielkiej rodziny.

**Fajnie, że rowerzyści przejęli ten obyczaj, ale zamiast błyskania światłami podnoszą powitalne rękę.**

Wracając do Scramblera, powiem ci, że musiałam do jednego się przyzwyczaić, mianowicie do gorącej prawej nogi.

**Grzanie fotela w aucie to norma, w motocyklach bywały grzane manetki. Ale noga?**

Oj właśnie tak. Bardzo ją ogrzewają rury wydechowe! Na początku myślałam, że się palę! Myślę sobie: O mój Boże zapalił mi się motocykl! A to tylko gorąc od wydechów! To może być zaleta w zimne dni... →→





**Rury grzeją, zbiornik chłodzi, pęd powietrza ziębi... Norma.**

*Jak nam będzie zimno ogrzejemy się od rury wydechowej.*

**Ale wróćmy do DGR proszę...**

*Organizują go wspaniali zapaleńcy, którzy czują bluesa. I Jeszcze powiem ci o wspaniałych skuterach,*



*które tam przyjechały. Genialne Lambretty i przepiękna stara Osa!*

**A wiesz jaki właśnie dziś widziałem fajny skuter? Nie związany z DGR absolutnie, tylko używany przez starszego pana na ulicy?**

*Opowiadaj szybko...*

**Starą rosyjską Wiatkę!**

*O proszę! Ale śmieszny okaz. A miał napisany cyrylicą znaczek firmy?*

**Dokładnie! Niewielu dziś go pewnie odczyta. Cyrylica robi wrażenie. I była w doskonałej kondycji.**

*Bardzo piękne jest to, że wielu ludzi dba o swoje motocykle i to podczas tego DGRa było widać. Pięknie je restaurują, przerabiają i dają im dużo serca. Widać, że są dla właściciela oczkiem w głowie.*

**Bo motocykl nie jest tak jak dla wielu samochód urządzeniem do przemieszczania się, tylko pasją i miłością. I dla wielu również jest powodem do dumy.**

*I to właśnie tam było widać. A pamiętam, że zawsze byłeś dumny ze swoich motocykli.*

**I o wszystkie starałem się dbać.**

*I Na koniec, w ramach komplementu powiem ci, że - jak wiesz - nie z każdym się siada jako pasażer, a z tobą nie bałam się nigdy.*

**A ja zrewanżuję się opowieścią z mojej uszkodzonej pamięci i powiem że pasażer też musi być jazdą na motocyklu dobrze obeznany. A ty byłaś i dobrze czułaś zakręty! A to w tej mojej poobijanej pamięci akurat zostało. I, co śmieszne, im coś było dawniej tym lepiej mogę to pamiętać. →→**



*Na koniec, aby nie kończyć opowieściami z pogranicza medycyny, mój znajomy Dominik, który też jest posiadaczem wspaniałego Triumphy posadził na fotelu pasażera swoją dziewczynę która nigdy wcześniej nie była tak zwanym plecakiem. Po pierwszej przejażdżce, kiedy się zatrzymał chciał sprawdzić dokładnie swój motocykl, który strasznie zaczął piszczeć! Myśli sobie: Mój Boże, co tu się stało? Wszystko dokładnie przesmarowałem. Kiedy wsiedli na kolejną przejażdżkę wszystko stało się jasne. To piszczała dziewczyna. A w dodatku na każdym zakręcie zachowywała się jak na łódce. Robiła balast w drugą stronę!*

**To mogło się źle skończyć.**

*Ale szczęśliwie się udało. A jeżeli chodzi o bycie kierowcą to ja dopiero się wjeżdżam w duże motocykle i mam dużo pokory. I, jeśli ktoś dziś chce to zrobić dobrze, to moim zdaniem najważniejsze jest opanowanie techniki pokonywania łuków czyli skłaniania się w zakręty. I nawet po jeżdżeniu skuterem muszę się dużo nauczyć i nabrać doświadczenia. To jest zupełnie inna technika jazdy.*

**A wróćmy do motocykli jako takich. Jaki byłby chciał dziś sobie kupić pojazd?**

*Może się zdziwisz. Mam jeden, który mnie fascynuje! INDIAN SCOUT, który jest nisko zawieszony, co dla kobiety o wzroście 164 cm. w kapeluszu jest dość ważne!*

**Mogę ci pożyczyć cylinder. Będziesz wyższa!**

*Dzięki. Tylko może być problem z kaskiem! ▣*



# Stara szkółka

Tekst i zdjęcia: Maciej Kalkosinski

Odkąd stery statku Royal Enfield przejął Siddhartha Lal – syn obecnego właściciela firmy – najstarsza na świecie marka motocykli nabrała wiatru w żagle. Po kilkunastu latach transformacji, obejmujących między innymi poprawę jakości i opracowywanie nowych technologii, z producenta narzędzi rolniczych (bo trudno inaczej nazwać klasyczne motocykle tej marki – produkowane bez większych zmian przez ponad 50 lat) Enfield staje się poważnym graczem na arenie światowej.



Himalayan, będący genialnym i bardzo przystępnym cenowo motocyklem adventure, zapewnił firmie rozgłos oraz zainteresowanie dilerów z całego świata. Teraz, za sprawą nowego silnika o pojemności 650 cm<sup>3</sup>, indyjska marka chce zawalczyć o nowych klientów. Dla miłośników cafe racerów przygotowano model Continental GT, a dla kochających scramblery – Interceptor. I to właśnie tym ostatnim dane mi było trochę pojeździć.

Jeszcze zanim włożymy kluczyk do stacyjki, już możemy liczyć na zaciekawione spojrzenia. Interceptor przykuwa wzrok zarówno miłośników współczesnych jak i klasycznych motocykli. Mój egzemplarz wyposażono w opcjonalny, chromowany zbiornik paliwa, który przepięknie odbija światło i jeszcze bardziej przyciągał do siebie gapiów. Wiele osób podchodzi i gratuluje pięknego klasyka, a gdy dowiadują się, że motocykl wyprodukowano w tym roku – ich ciekawość tylko wzrasta. Co ciekawe, sama jakość wykonania również stoi na poziomie dawnej motoryzacji – i to w dobrym tego słowa znaczeniu. Nie mam najmniejszych zastrzeżeń do jakości spawów, lakieru czy spasowania elementów. Odznaczający się prostą kreską design pozbawiony jest zbędnych upiększeń, ale i sztucznych elementów. To co ma być metalowe – jest metalowe i solidne. Przekłada się to zresztą na masę – gotowy do jazdy motocykl waży 217 kg. To o około 30kg więcej niż na przykład będąca w tej samej klasie pojemności Yamaha XSR700.

Interceptor nie jest specjalnie duży, ale długie siedzenie (umieszczone na wysokości 805mm) i podniesiona kierownica zapewniają bardzo wygodną pozycję nawet wyższym osobom. Masę umieszczono tu nisko dzięki czemu całość jest bardzo poręczna i daje się bardzo z lekkością manewrować. Bez zastanowienia poleciłbym Interceptora niezbyt wysokim lub początkującym kierowcom.

Tym ostatnim do gustu przypadnie również niezwykle lekko pracujące sprzęgło oraz nieośmiela-

jąca moc. 47 KM w dzisiejszych czasach nie robi na nikim wrażenia – szczególnie w tej klasie pojemności. Ocenianie silnika Enfielda na podstawie suchych danych technicznych byłoby jednak poważnym błędem. Chłodzony powietrzem twin już na wstępie urzeka pięknym dźwiękiem, a po ruszeniu z miejsca – charakterem pracy. Maksymalny moment obrotowy dostępny jest nisko – przy około 5 tys. obr./min., a za zasilanie odpowiada tu wtrysk paliwa – dzięki czemu reakcja na odkręcenie gazu jest

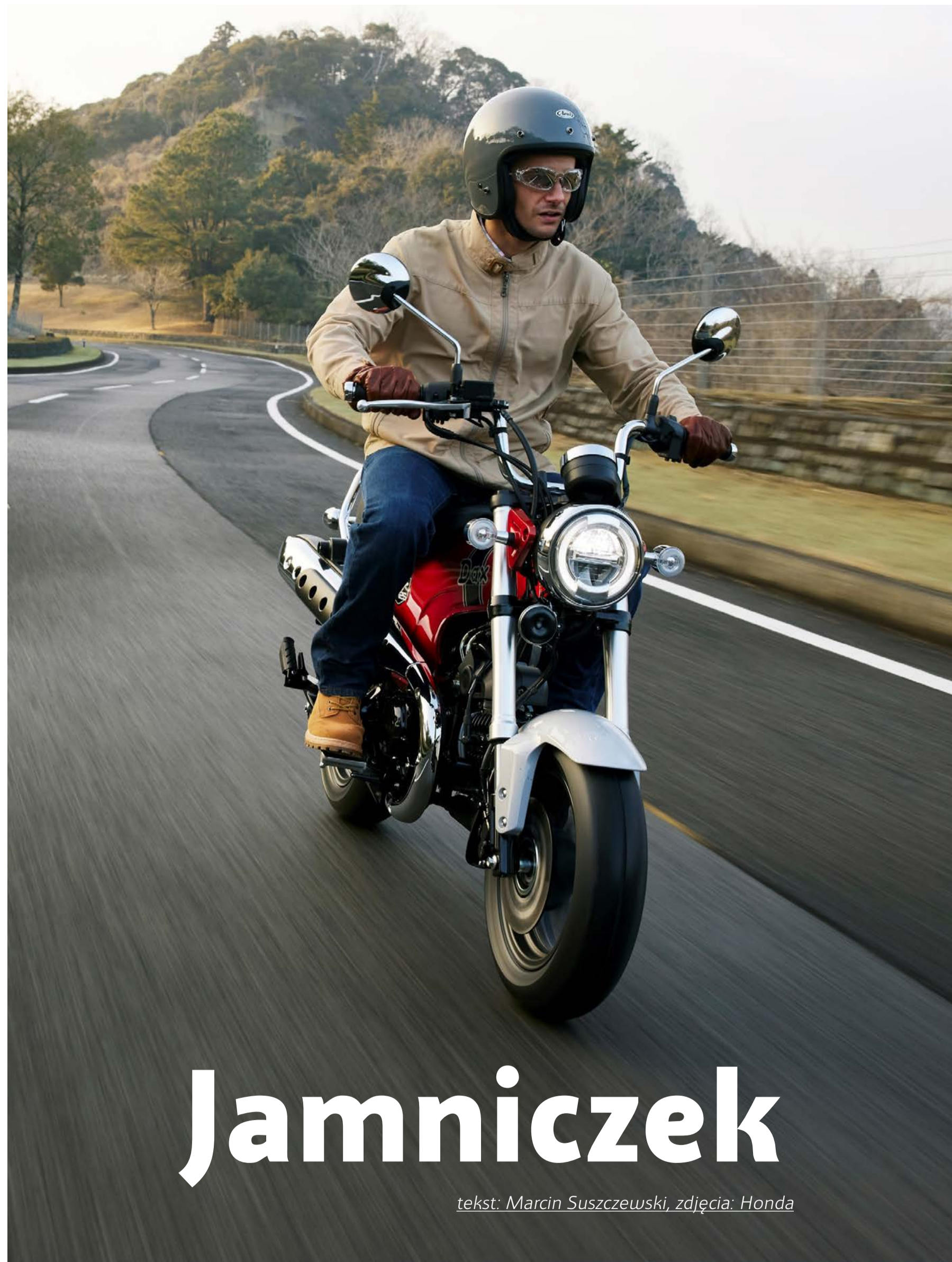
spontaniczna bez względu na bieg i prędkość jaką jedziemy. Przyspieszenia może nie urywają dłoni, ale są odczuwalne i przyjemne. Jeśli chcemy pojechać ostrzej, motor bez przeszkód wkręca się na wyższe obroty, a precyzyjna skrzynia biegów nie protestuje przeciw wbijaniu biegów bez sprzęgła. Prędkość maksymalna to około 170 km/h, a mimo znikomej ochrony przed wiatrem, bez trudu można utrzymywać marszowe 110-120 km/h.

Zawieszenie zestrojono tu twardo. Dzięki temu Interceptorem można, przy odrobinie umiejętności, dotrzymać kroku mocniejszym sprzętom. Interceptor najlepiej czuje się na gładkim asfalcie i, mimo scramblerowej stylistyki, nie zachęca do zbaczenia z utwardzonych ścieżek. Moim zdaniem jednak twarde sprężyny nie do końca pasują do statecz-

niego i relaksującego charakteru tego sprzętu. Do ostrzejszej jazdy Interceptorem zniechęcają też hamulce – nieźle wyczuwalne, ale raczej nie powalające skutecznością.

Cena rozpoczynająca się na poziomie około 31 tys. złotych nie odbiega w zasadzie od cen współczesnych nakedów klasy średniej. Jeśli zależy nam wyłącznie na osiągnięciach i właściwościach użytkowych, Enfield raczej nie jest w stanie nawiązać równej walki z MT-07 czy K650RS. Co innego jeśli porównamy go ze współczesnymi klasykami takimi jak Triumph Bonneville czy Kawasaki W800. O ile w kwestii osiągnięci wspomniane motocykle nadal wypadają lepiej (choć głównie ze względu na większą pojemność), to stylistycznie i samą jakością wykonania nie różnią się już tak bardzo od indyjskiego konkurenta. Do tego są o przynajmniej 20 tys. złotych droższe, a to już robi sporą różnicę. ■





# Jamniczek

tekst: Marcin Suszczewski, zdjęcia: Honda

Są jednoślady z własnym, niepodrabialnym stylem, które nawet nie muszą kiwać palcem, aby z powodzeniem wskoczyć w sam środek nurtu retro. Jednym z nich na pewno jest Honda Dax, choćby ze względu na ikoniczną ramę w kształcie litery T, od której model zaczerpnął zresztą swoją nazwę. Osadzony na małych, 12-calowych kołach Dax, przypomina wyglądem jamnika. Jamnik, czyli dachshund, wymawiany jako „DAKS-huund” był inspiracją dla jego nazwy.

Oferta małych motocykli Hondy spotkała się z uznaniem zarówno młodych, jak i starszych kierowców. Odnowiona wersja Monkey 125 przemawia do serc motocyklistów, którzy pamiętają złote lata siedemdziesiąte, a jednocześnie zapewnia w pełni nowoczesny, kompaktowy i przynoszący frajdę z jazdy, miejski środek transportu dla osób w każdym wieku.

Do niego dołącza teraz model ST125 Dax, który dochowuje wierności założeniom oryginału z 1969 roku, ale zapewnia osiągi na miarę XXI wieku, zarówno pod względem funkcjonowania podwozia i silnika, jak i w kwestiach ergonomii. Ostatnia wersja modelu Dax była produkowana w latach 1995-2003, na rynek japoński. Niedawny europejski sukces dwóch małych motocykli przyspieszył powrót modelu.

## Początki

W 1967 roku, w odpowiedzi na zapotrzebowanie na motocykl rekreacyjny przeznaczony dla klientów z USA i Europy, wprowadzono do oferty model Monkey Z50M. Nowy model został dobrze przyjęty, zwłaszcza w Ameryce, zarówno przez dorosłych, jak i nastolatków, między innymi dzięki regulowanej wysokości siedzenia i możliwości częściowego złożenia motocykla, co pozwalało na załadowanie go do samochodu. Skłoniło to amerykański oddział Hondy do zamówienia na rok 1969 dla swoich klien-



tów większego motocykla, ale wciąż przepelnionego zabawowym duchem modelu Monkey.

Po wizycie w USA, służącej lepszemu zrozumieniu lokalnych wymagań, inżynierowie zainspirowani ramą w kształcie litery T bardzo popularnego w Japonii motocykla Honda CS90, opracowali model Dax, który w porównaniu z Monkey był niższy i dłuższy, co umożliwiło przyjęcie bardziej zrelaksowanej pozycji podczas jazdy, a także jazdę z pasażerem. Zbiornik paliwa, wiązki elektryczne i inne podzespoły zostały umieszczone w ramie w kształcie litery T, co pozwoliło stworzyć unikalną, ale i prostą, a obecnie już ikoniczną konstrukcję.

## 1969 ST50/70 Dax Honda

Zbudowany z myślą o rynkach Europy i USA, oryginalny Dax był zgrabny, zwrotny i łatwy w →→



prowadzeniu. Przypadł on do gustu zarówno zagorzałym motocyklistom, jak i użytkownikom używającym go rekreacyjnie, za czym przemawiał jego zabawowy charakter. To właśnie ten motocykl dla wielu nabywców był początkiem przygody z jednośladem.

Silnik był oparty na dobrze znanej jednostce napędowej modelu Super Cub, ale z dodatkowymi modyfikacjami zarówno układu dolotowego, jak i wydechowego, aby zapewnić większy moment obrotowy w zakresie niskich i średnich obrotów.

Dax dostępny był w wersjach o pojemności 50 cm<sup>3</sup> i 70 cm<sup>3</sup>, wyposażono go w 3-biegową przekładnię i automatyczne sprzęgło odśrodkowe, teleskopowe zawieszenie przednie, hydrauliczne zawieszenie tylne oraz szerokie opony o unikalnym wzorze bieżnika, zapewniające stabilność i sterowność nawet w terenie.

#### 1972 ST90 Mighty Dax

W modelu ST90 Mighty Dax zastosowano sztywniejszą ramę w kształcie litery T, szerszą, bardziej wyprostowaną kierownicę w stylu „mini ape”, wysoki przedni błotnik oraz większy silnik, który dobrze służył prędkości maksymalnej i przyspieszeniom. Nowe, większe, 14-calowe koła zostały wyposażone w opony o wzorze bieżnika semi-offroad, aby poprawić właściwości jezdne i stabilność, szczególnie podczas jazdy w terenie.

#### 1973 CY50 Nauty Dax

Model Nauty Dax, celujący w rynek pojazdów rekreacyjnych, został opracowany z myślą o jeszcze lepszych właściwościach jezdnych i stabilności w trudniejszym terenie. Zmiany w czasach zaworowych i w przełożeniu końcowym, wraz z czterobiegową przekładnią, zwiększyły moment napędowy w niskim i średnim zakresie obrotów silnika. Wraz z nowym wydechem, zbiornikiem paliwa, osłonami bocznymi i unikatowym



prostokątnym reflektorem, Nauty Dax otrzymał również podwyższone siedzenie i niebanalny schemat malowania. Nowa, lekka i sztywna rama typu „diamond” oraz nowe, grube opony balonowe ułatwiały pokonywanie nierówności terenu.

#### 1995 ST50 Dax

Po 14 latach nieobecności w salonach sprzedaży, Dax powrócił na rynek japoński. Wszystkie ikoniczne elementy konstrukcyjne pozostały niezmienione: rama z wytłoczek stalowych, zawieszenie teleskopowe, szeroka składana kierownica, chromowany błotnik, tłumik i opony z klockowym bieżnikiem, a do tego dodano dłuższe, wygodniejsze siedzenie. Silnik o pojemności 50 cm<sup>3</sup> był wyposażony w automatyczny napiacz łańcucha rozrządu i zapłon magnetoelektryczny ułatwiający rozruch. Po ośmiu latach produkcji, model ST50 Dax ostatecznie wycofano z oferty w 2003 roku.

#### 2022 ST125 Dax

W 2022 roku Dax powraca z wydajnym silnikiem o pojemności 124 cm<sup>3</sup>, czterobiegową przekładnią i sprzęgłem odśrodkowym. Motocykl zachował swoją prostotę, jakiej użytkownicy zawsze od niego oczekiwali. Stalowa rama zapewnia odpowiednią wytrzymałość i mieści w sobie zbiornik paliwa, a 31-milimetrowe golenie widelca USD, podwójne amortyzatory tylne i 12-calowe koła z grubymi oponami zapewniają lekkość prowadzenia i dobrą pracę zawieszenia. Hamowanie odbywa się dzięki zaciskom hydraulicznym i tarczom hamulcowym z przodu i z tyłu i wspomagane jest pracą systemu ABS. →→





Całkiem mocny i oszczędny, dwuzaworowy silnik SOHC o pojemności 124 cm<sup>3</sup> charakteryzuje się liniową charakterystyką mocy i łagodnym przebiegiem krzywej momentu obrotowego. Sprzęgło odśrodkowe skutecznie radzi sobie z przełączaniem pomiędzy czterema dostępnymi przełożeniami, więc nie ma potrzeby stosowania dźwigni sprzęgła montowanej na kierownicy. Daak oferuje prostotę obsługi w stylu „twist-and-go” z możliwością zmiany biegów za pomocą tradycyjnej dźwigni pod lewą stopą.

Całe oświetlenie Daaka wykonano w technice LED, a okrągły wyświetlacz LCD pokazuje dokładnie to, co kierowca musi wiedzieć. Dla pasażera przewidziano chromowany uchwyt. Daak na rok modelowy 2023 będzie oferowany w kolorach: Pearl Nebula Red i Pearl Cadet Grey.

Pomimo skromnej postury, proporcje Daaka zapewniają wystarczającą ilość miejsca, aby wygodnie

mogły nim podróżować dwie dorosłe osoby. Głównym elementem stylistycznym Daaka jest rama nadająca temu modelowi niepowtarzalny charakter retro. Pozostałe elementy są do niej przymocowane lub w niej umieszczone. Do przeszłości nawiązują też niemal wszystkie inne części: grube, podwójne siedzenie (jego wysokość wynosi zaledwie 775 mm), chromowana kierownica o wysokim profilu oraz inspirowany motocyklami terenowymi z lat 70-tych, tłumik z nawiercaną, szczelinową, chromowaną osłoną termiczną. W środkowej części ramy – tuż obok klasycznego logo Hondy, które podkreśla szczególne dziedzictwo Daaka – umieszczono czarny pasek z napisem „Daak”, wykonany nietypową czcionką. Wyjątkowym akcentem wykończenia jest graficzna podobizna jamnika.

Chromowany błotnik umieszczono poniżej rzucającego się w oczy, okrągłego reflektora. Aby nadać reflektorowi dodatkowy urok, zastosowano kolidujące rozmieszczone diody LED, a przednie kierunkowskazy i światła pozycyjne umieszczono pomię-

dzy światłami mijania i drogowymi. Niewielkich rozmiarów zestaw wskaźników to okrągły, negatywowy ekran LCD, natomiast tylna lampa i kierunkowskazy wzorowane są na przednich reflektorach i również wykonane w technice LED.

Pasażer ma do dyspozycji zgrabny chromowany uchwyt, a osłona chroni łańcuch napędowy przed wpływem warunków atmosferycznych i uszkodzeniem luźnych ubrań użytkowników. Tylny bagażnik i podgrzewane manetki są dostępne jako wyposażenie dodatkowe.

Charakterystyczna rama w kształcie litery T, wykonana z wyłotek stalowych z wykorzystaniem nowoczesnej wiedzy inżynierskiej, mieści w sobie zbiornik paliwa i jest starannie dopracowana pod względem szczegółów estetycznych. Kąt pochylenia główki ramy i wyprzedzenie wynoszą 24,9°/84 mm, przy rozstawie osi 1020 mm. Masa pojazdu z płynami wynosi 107 kg.

Widelec USD z goleniami 31 mm zapewnia płynne reakcje zawieszenia i – w połączeniu z szeroką, uniesioną kierownicą – ułatwia kierowanie motocyklem. Podwójne tylne amortyzatory są zestrojone tak, by zapewnić płynność jazdy, także z pasażerem. Na czarnych, 12-calowych obręczach (zapożyczonych z bezpretensjonalnego modelu MSX125 Grom) zamontowano grube, balonowe opony o szerokości 120 mm z przodu i 130 mm z tyłu. Zapewniają one dobrą przyczepność do nawierzchni i zwinność przy manewrowaniu. Jednokanałowy układ ABS zarządza siłą hamowania. Hydrauliczne przednie i tylne zaciski hamulcowe współpracują z tarczami o średnicy odpowiednio 220 mm i 190 mm.

Opracowany na bazie nowej, wyjątkowo elastycznej, wydajnej i trwałej jednostki modelu Super Cub C125, chłodzony powietrzem silnik modelu Daak, o pojemności 124 cm<sup>3</sup>, posiada dwuzaworową głowicę cylindra SOHC oraz charakteryzuje się stosunkowo długim skokiem i wysokim stopniem →



sprężania: średnica cylindra wynosi 50 mm, skok tłoka 63,1 mm, a stopień sprężania, to 10,0:1. Moc maksymalna 9,4 KM osiągana jest przy 7000 obr/min, a maksymalny moment obrotowy 10,8 Nm – przy 5000 obr/min.

W silniku zastosowano szereg rozwiązań służących redukcji tarcia, jak przesunięcie osi cylindra czy rolkowe popychacze w głowicy, dzięki czemu uzyskano imponująco niskie zużycie paliwa na poziomie 1,6 l/100km (tryb WMTC). Dzięki temu Daś ma zasięg około 240 km przy zbiorniku paliwa o pojemności zaledwie 3,8 l. Takie parametry silnika oznaczają, że – podróżując nawet we dwójkę – można osiągnąć prędkość przelotową 90 km/h i uzyskać dynamiczne przyspieszenia przy niskich prędkościach, czyli dokładnie to, co jest potrzebne do energicznej i przyjemnej jazdy w mieście.

Po lewej stronie motocykla znajduje się charakterystyczny owalny air box, filtr i kanał doprowadzający powietrze, co umożliwi płynny i wydajny przepływ powietrza dolotowego, zapewniając ostrą reakcję na otwarcie przepustnicy i dobre właściwości jezdne. Odchylony do góry tłumik i osłona termiczna nawiązują do złotej ery motocykli z lat 70. Dzięki precyzyjnym ustawieniom elektronicznego modułu ECU, efektywności zużycia paliwa i zastosowaniu pojedynczego katalizatora, osiągnięto zgodność z normą EURO 5.

Zgodnie z założeniem, że motocykl ma służyć do spokojnej i łatwej jazdy, zastosowano 4-biegową skrzynię biegów (z biegiem neutralnym na dole), obsługiwaną za pomocą sprzęgła odśrodkowego, bez konieczności używania dźwigni sprzęgła. Podczas postoju kierowca wybiera jedynie wymagany bieg za pomocą lewej dźwigni, a po otwarciu przepustnicy, sprzęgło działa automatycznie, podobnie jak robi to przy każdej zmianie przełożenia w górę lub w dół.

Jak widać, pomimo retro stylizacji, Daś jest na wskroś nowoczesnym motocyklem. Pomimo pozornie niewielkich rozmiarów, nadaje się do komforto-

wej jazdy dla jednej, a nawet dwóch osób. W czasach kiedy koszty litra benzyny zaczynają wyglądać naprawdę niepokojąco, a limity prędkości na większości dróg coraz bardziej restrykcyjne, taka propozycja może spotkać się z pozytywnym odbiorem na rynku. Kiedy dodać do tego, że Daś jest uroczy i komfortowo jedzie, może się okazać, że szykuje się prawdziwy rynkowy hit. W jamnikowym stylu. ■





# Prosto z NASA

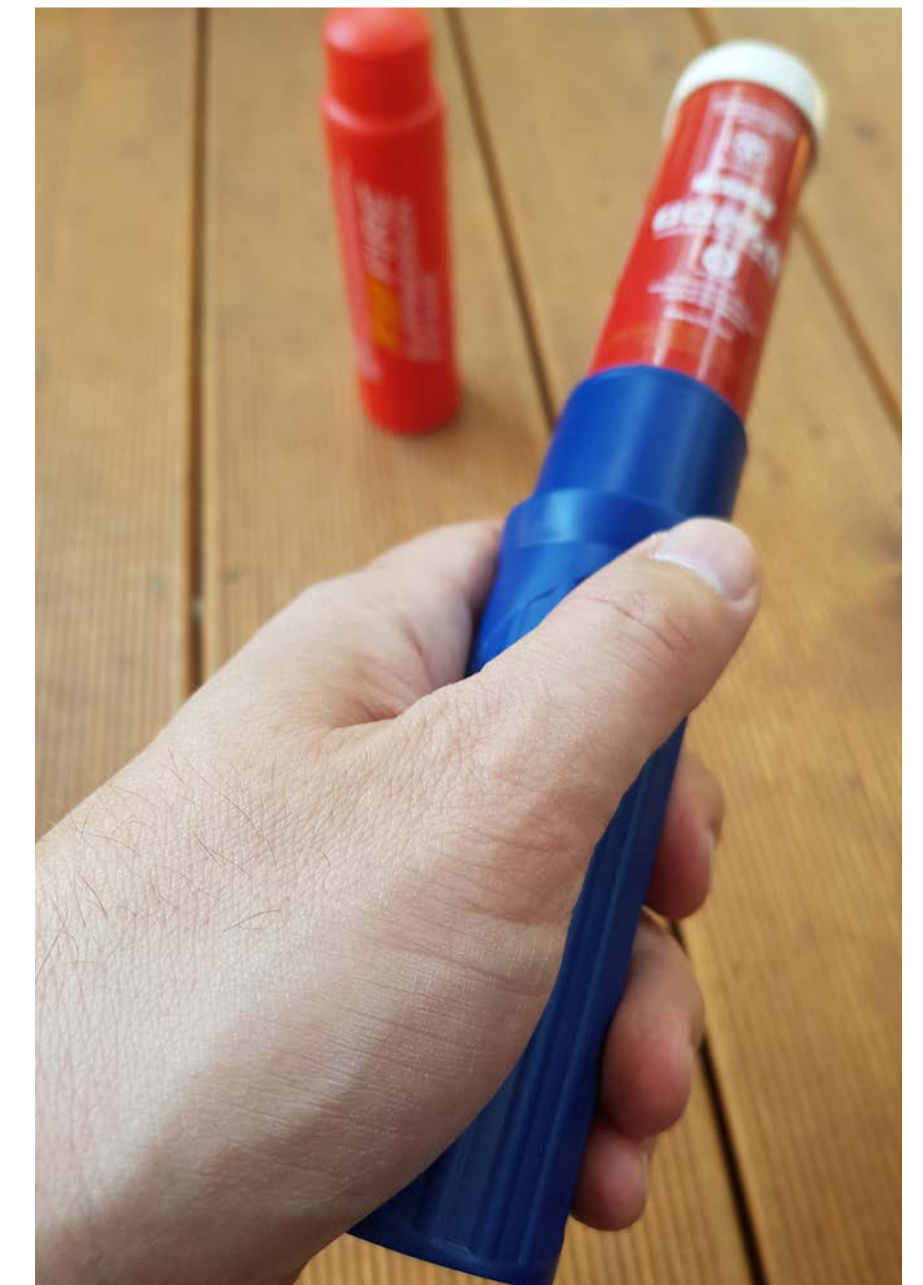
*tekst i zdjęcia: Marcin Suszczewski*

Kiedy Amerykanie przygotowywali program kosmicznych wahadłowców, jednym z obszarów ich badań było opracowanie skutecznego systemu gaśniczego. Takiego, który nie zaleje wszystkiego pianą i pozwoli szybki dostęp i odbudowę wrażliwych podzespołów elektroniki.. →→

śladu. Tradycyjne puszkę gaśnicze są zbyt, do tego celu, nieporęczne. Alternatyw zaś brak.

Akurat to ostatnie twierdzenie właśnie traci na aktualności, bo program kosmicznych wahadłowców NASA zostawił po sobie nowoczesną technologię gaśniczą, która ratujące sprzęt (a często i życie) urządzenie zabudowała w opakowaniu nie większym od flary ostrzegawczej. Wiecie, takie sztuczne ognie, które Amerykanie lubią rozrzucać w okolicach zepsutego na autostradzie pojazdu. Ale po kolei.

Gaśnice FSS, których koncepcja zadebiutowała w kosmosie, pracują w oparciu o dwie różne reakcje: fizyczną i chemiczną. Gdy zainicjujemy proces wytwarzania strumienia aerozolu, będziemy mieli w ręku miotacz potasu, która generuje skuteczny gaz gaśniczy. W tej reakcji potas ma silne właściwości hamujące powstawania wolnych rodników →→



W kosmosie, tak przynajmniej mówią ci, którzy stamtąd wrócili, nie ma żartów. Jak ci się spali komputer odpowiedzialny za powrót z orbity, to masz przechlapane. Na motocyklu jest może trochę łatwiej, ale wiele z wyzwań jest w obu przypadkach podobnych. Poza technologią gaszenia, motocykl okazuje się bowiem pojazdem nieprzygotowanym do przewozu tradycyjnej gaśnicy. Bo, czy widział ktoś z was w życiu gaśnicę przyczepioną do jedno-

ognia. Reakcja fizyczna – związana jest z tendencją potasu do szybkiego utleniania się w powietrzu. W kontakcie z powietrzem, sole alkaliczne pochłaniają duże ilości tlenu, który podtrzymuje proces palenia.

Kto uczył, ale ze zrozumieniem, na lekcje chemii, ten złapie, że kontrolowana reakcja chemiczna powstaje po aktywacji FSS poprzez stabilne powiązanie cząstek potasu z rodnikami ognia.

W wyniku tych dwóch reakcji następuje szybki proces utleniania, który natychmiast przekształca wyrzucany strumień gaśniczy z postaci stałej w gazową, uwalniając gaszące cząstki potasu.

Atomy te są w stanie przechwycić i zakłócić działanie innych wolnych cząstek powstających w procesie spalania i powstawania ognia, aż do momentu zahamowania procesu rozprzestrzeniania się płomienia. Podkreślmy to, w FSS potas wchodzi w reakcję z wolnymi rodnikami niestabilnych wodorotlenków tworząc stabilny wodorotlenek

potasu. Na tym poziomie reakcja łańcuchowa jest zatrzymana i płomień gaśnie.

Miłośnicy włoskich motocykli docenią, że FSS opracowali włoscy inżynierowie a dostępne w sprzedaży gaśnice są produkowane w krainie wina i pizzy, a nie nad Gangesem czy w okolicach ryżowych tarasów. Producent mówi, że podejmowano tam próby skopiowania ich technologii, ale bez powodzenia. Dlatego pozostaje tylko zakup oryginału.

Jak widać na zdjęciach, FSS jest nieduży. Mierzy ok. 33cm i ma średnicę 3,5cm, a przy tym waży tylko 500 gramów więc na pewno nie będzie stanowił obciążenia dla motocykla ani utrudnienia w pakowaniu. FSS nie ma okresu ważności, co wynika z jego konstrukcji, gdzie zamiast piany czy proszku spakowanego pod ciśnienie, mamy do czynienia z urządzeniem napchanym minerałami i aktywowanym draską i pocieraniem o nią. Jak w zapałkach, tylko efekt jakby przeciwny. □





tekst: Milena Juszcak, zdjęcie: Marcin Suszczewski

Kolejny kamień milowy na drodze do życiowej równowagi i zdrowia to oczywiście ciągłe nawadnianie organizmu. Nazwij to, jak chcesz, podlewaniem czy osiedbaniem, w świecie ożywionym dotyczy rozsądnego sposobu na uniknięcie wielu dolegliwości. →→

**N**iestety, nie każdy ma tego świadomość. Pijemy, kiedy czujemy pragnienie, a jest ono często spóźnionym już sygnałem o niedoborach wody w ciele i związanym z tym spadkiem sprawności organizmu. Przekonują się o tym ci, dla których jedynym akceptowalnym napojem jest czarna kawa, herbata, względnie kompot. Woda... no cóż, trzeba naprawdę dużego samozaparcia, aby

nauczyć się, że w prawie osiemdziesięciu procentach jesteście z niej. I że należy ją pić. Kropka.

Ilość i jakość spożycia wody zależą od wielu czynników. Zwykło się uważać, że dwa litry dziennie to rozsądne minimum. Niewiarygodnym jednak wydaje się uczciwe wypełnienie tego zalecenia. Odliczając wspomnianą kawę, herbatę i nawet kompot, czasu i miejsca na wypicie szklanki wody w ciągu dnia pozostaje w gruncie rzeczy niewiele. Tymczasem, właśnie od szklanki wody w temperaturze pokojowej, z cytryną, miętą czy też bez, najlepiej zacząć (ale i zakończyć) jest dzień. Ta przysłowiowa szklanka wody (i oby miał nam ją kto na starość podać) pozwoli to na naturalne obudzenie (a wieczorem uśpienie) układu trawiennego do pracy. Ta woda przygotowuje nas do zjedzenia pierwszego posiłku po tym, jak wcześniej oczyści organizm z produktów przemiany materii. Wypicie porannej szklanki wody, trochę jak umycie zębów, zadba w prosty sposób o higienę ciała. Pomoże rozpuścić elektrolity, związki powstające w procesach metabolicznych, przetransportuje składniki odżywcze, witaminy i hormony. To tylko woda, ale bez niej niemożliwy byłby prawidłowy przebieg procesów metabolicznych, trawienia i wchłaniania.

Na szczęście, kiedy pijemy za mało i teoretycznie wystawiamy się na zagrożenie, nasz organizm szybko przechodzi w „tryb awaryjny” – pojawia się wspomniane już pragnienie, które chroni nas zwyczajnie przed niekorzystnymi skutkami niebezpiecznego niedoboru.

Nie ulega wątpliwości - woda to jedyny napój, który nie ma ustalonego górnego limitu spożycia. W zupełności może stanowić prosty, jedyny neutralny, zdrowy, niczym nie stymulowany, bez dodatku cukru czy substancji aktywnych płyn, który pokrywa całe dzienne zapotrzebowanie człowieka w tym zakresie. I choć badania potwierdzają tę nadzwyczajność zwykłej wody i jej wyższość nad innymi płynami, szczególnie w kontekście profilaktyki nadwagi i otyłości czy chorób układu krążenia, to szkoda, że nadal pijemy zdecydowanie za mało. Wody. ▣

# Samotnik?

Marcin Suszczewski, Zdjęcia: Paramount Pictures

Proponuję nie bawić się w ceregiele i od razu wydam werdykt: pozycja obowiązkowo dla każdego, kto pokochał „Top Gun”, ma w domu dvd z tym filmem i sięga po niego co najmniej raz do roku. Czyli, nie przymierzając, dla mnie.



**T**ym sprytnym zagraniam ominąłem zabawę w recenzję filmową, od których nie czuję się wcale specem, ale również okazji do tzw. spoilerowania czyli ujawniania elementów scenariusza, co rujnuje przyjemność z oglądania tym, którzy tekst przeczytają zanim udadzą

się do kina. Sam tego nie lubię więc i wam tego nie zafunduję. Natomiast z przyjemnością zanurzę się w melancholii, jaką wywołał u mnie seans drugiej części kinowego hitu z udziałem (a teraz również współprodukowanego) przez niezrówanego w tej (i innych) roli, Toma Cruise'a. →→



zapewni mu nietykalność losu. Los się temu chwilę poprzyglądał a potem dał młokosowi potężnego prztyczka w nos. Tak potężnego, że konsekwencje ciągną się za chłopakiem latami. Pete Mitchell próbuje z nimi walczyć, ale bezskutecznie.

Idący w lata pilot jest niewątpliwie lotniczym geniuszem, na dodatek wykazującym się nie lada odwagą i zmysłem do walki. To zwierzę, które za sterami samolotu udziela swoich cech maszynie. Taka kombinacja czyni z nich zabójczy duet, który w powietrzu nie ma sobie równych. Sęk w tym, że nie da się wszystkiego wylatać samemu, a przełożeni, w tym przyjaciel z dawnych lat – Iceman – nalega by Maverick podzielił się swoim talentem z młodzieżą.

I tak kręci się ta historia, która z łatwością wyciska łzę z największego twardziela. I nie bez uzasadnienia. Emocje towarzyszące ekstremalnym wyzwaniom, są równie mocne. Oglądającym się to udziela, zresztą podobnie jak w oryginalnej produkcji. Z tą tylko różnicą, że „Maverick” opowiadany jest przy pomocy współczesnych narzędzi filmowych, co sprawia, że w kinowym fotelu doświadczamy z łatwością przeciążenia z kabiny myśliwca.

W „Mavericku” mamy wspaniale wplecione elementy oryginału sprzed lat, podobną tematykę i niezbędną dawkę motocyklizmu (choć motoryzacji jest w nowym filmie znacząco mniej, w porównaniu do oryginału) oraz romantyzmu. Sam nie wiem co dzisiaj bardziej romantyczne: jazda na jednoślądzie czy spotkania z uroczą kobietą. Czasy się bowiem tak pozmieniały, że to pierwsze jest wcale niekonieczne aby wystąpiło to drugie. Choć na pewno nie może zaszkodzić.

„Top Gun” uczył głównego bohatera podstawowej zasady, którą wyrazić można jednym, prostym zdaniem: „nigdy nie zostawiaj skrzydłowego”. Młody Maverick uczył się jej w piekielnych mękach. Myślał, że rebelianckie nastawienie do latania,

Mówi się, że lepiej nie bawić się w tzw. sequele czyli kolejne części czegoś, co już było. I często tak jest, również w świecie motoryzacji. Niewiele filmów wytrzymało kontynuację, ale w przypadku „Top Gun” nie ma mowy o żadnych wątpliwościach. Ba, chce się pójść ponownie do kina. I nie po to by przeżyć te magiczne przeciążenia, ale świetnie uchwyconą łączność z przeszłością. Tom Cruise po mistrzowsku wyczuł klimat i poukładał wszystko z precyzją instruktora „Top Gun”.

Teraz czekam tylko na możliwość zakupienia dvd z „Top Gun – Maverick” i tylko muszę sprawdzić, czy ktoś jeszcze w ogóle obsługuje ten format. ■

Na haku



Żadna z marek nie premium, nie oferowała i nadal nie oferuje SUVa/ crossovera w stylu coupe. BMW X4 czy X6 zna każdy. GLC Coupe też widzimy na drogach. Ale to wszystko są auta premium. I wtedy wchodzi on, cały na biało. Renault Arkana! Tadam, fanfary, konfetti.

# Podręcznikowa

*Tekst i zdjęcia: Paweł Kaczor*





wynikało to z faktu, że był to akurat mój kolega, którego w geście męskiej przyjaźni zwoziłem na bazę po imprezie. Ale to już inna historia.

Interesuje Was bagażnik? Każdego interesuje! Przecież nie tylko ja lubię jeździć w dalekie podróże autem bez zastanawiania się czy mam wziąć dwa parawany czy tylko dmuchanego flaminga. Wszystko na raz nie zawsze się zmieści, ale w Arkanie i owszem. Kufer ma przyzwoite 480 litrów pojemności, ale przed spakowa-

niem dmuchanego flaminga do bagażnika, warto z niego spuścić powietrze.

Egzemplarz, którym jeździłem, to wersja hybrydowa. Wiecie, teraz taka moda. Hybryda jest fajna! Mam hybrydę jestem „posh”. Niestety, hybrydowa Arkana totalnie mnie nie przekonała, chociaż przy obecnych cenach paliw, jej oszczędna natura (ok 6,2 l na setkę) może przekonać do siebie niejednego księgowego, którym nie jestem. Dlatego Arkana E-Tech to nie jest wersja, którą bym polecił bez zastanowienia. I to z kilku powodów. →→

O niektórych mówi się, że poznali arkana swojego fachu lub kunsztu. Czy zatem nowy model Renault jest efektem takiego wnikienia? Jakiś czas temu, na kilka dni dostałem do pojeżdżenia Arkana i już od pierwszego kontaktu byłem autem mocno zdziwiony.

Stylizacja Arkany jest jej mocną i zarazem słabą stroną. To auto można kupić oczami, ale można także na jego widok momentalnie odwrócić wzrok. Cóż, taka natura SUV-ów coupe. Albo je kochacie, albo na ich widok... się odwracacie. Tego typu auto na waszym podjeździe na pewno rozżłości sąsiada i pokaże, że macie gust. Specyficzny, ale jednak gust.

Wnętrze nie budzi już tak skrajnych emocji. Jest schludne, a przy tym cyfrowe, wirtualne i multimedialne. Multimedia przyjemnie się obsługuje, a klima jest taka jak lubię - ma pokrętła, a nie panele dotykowe! Ilość miejsca też jest spoko. Ja nie narzekałem. Osoba siedząca za mną też nie. Być może



Po pierwsze, skrzynia biegów. Przekładnia w tym aucie jest tak skomplikowana i tak „techniczna”, że nawet nie zamierzam tłumaczyć jej działania. Postanowiłem trzymać się zdania, że jak coś jest głupie, ale działa, to nie jest głupie. Statystyczny kierowca nowego samochodu i tak nie zastanawia się jak działa napęd. Więc i ja nie zamierzałem się tym przejmować. Szkoda tylko, że napęd hybrydowej Arkany działa dziwnie.

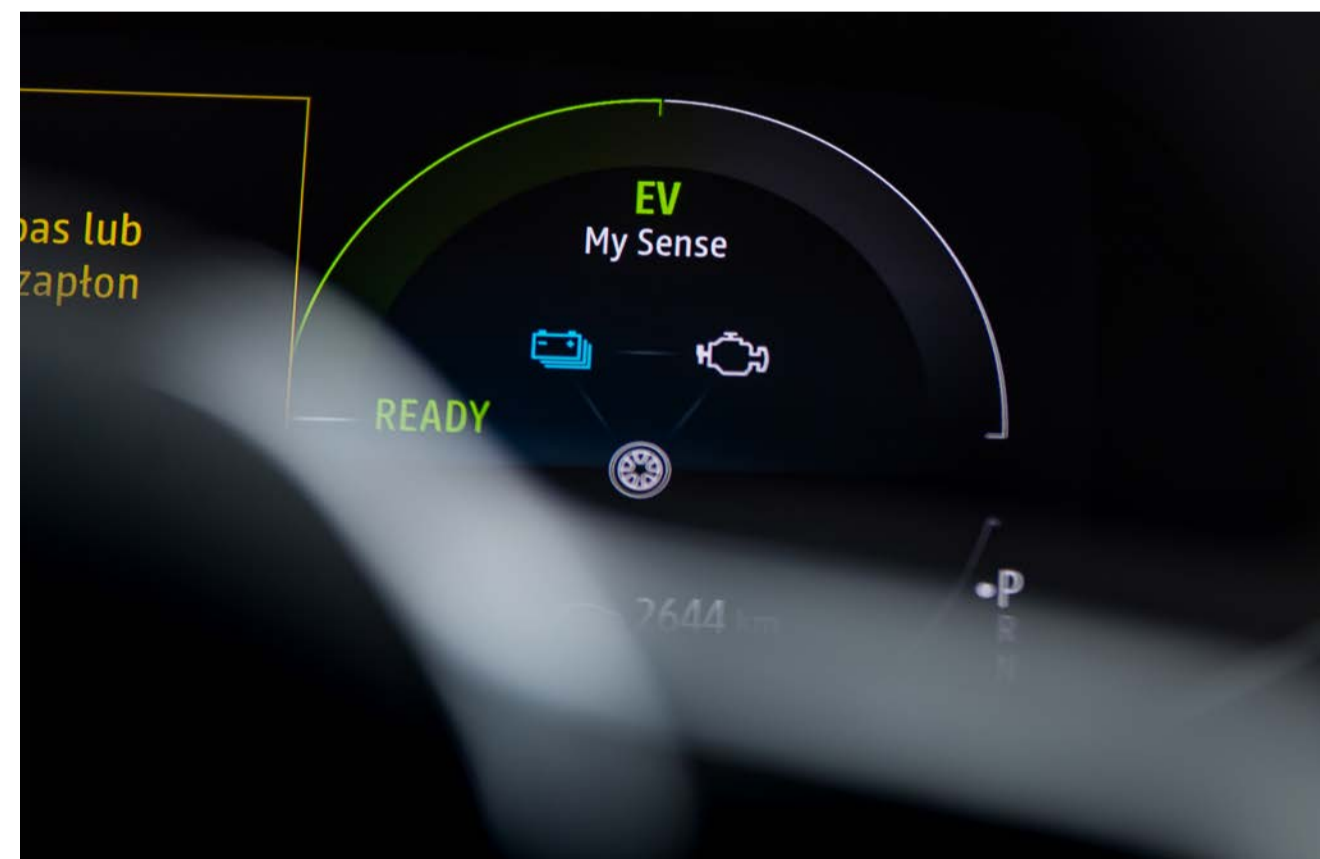
Na początku jazdy, wszystko było jak zwykle. Włączyłem głośno radio, z zestawu Bose leciał Ronnie Ferrari, a jazda była nawet przyjemna. Osiągi nie wciskały mnie w fotel (10,8 sek do setki), ale tego nie oczekiwałem. W pewnym momencie zaskoczyło mnie wycie silnika. Ściszyłem radio i zacząłem delektować się pracą układu napędowego.

Skrzynia biegów Multi-mode (oj bardzo multi) działa podobnie do CVT znanego z Toyot. Potrafi utrzymywać silnik na wysokich obrotach przy okazji zwiększając prędkość samochodu. Potrafi także całkowicie odłączyć motor spalinowy, aby auto



poruszało się na prądzie. Odnoszę jednak wrażenie, że to jaką decyzję podejmie akurat przekładnia, jest dość losowe. Innymi słowy, mam wrażenie, że automat czasami żyje własnym życiem.

Arkana kosztuje około 120 tys. PLN. To cena za 140-konną wersję benzynową. I tej odmiany radziłbym się trzymać. Chyba, że dorzucicie kolejne 4000 zł i kupicie wersję o mocy 160 KM. Hybryda jest droższa o kolejne 4000 zł. To nieduża różnica, ale podkreślam, że mnie ten napęd nie przekonał i nie uważam, że ten wydatek da się sensownie obronić.



Oddałem Arkana i polubiłem to auto za to, że jest „jakiś”. To nie kolejny nudny crossover, który jest nie do poznania w stadzie. Arkana ma swój styl. Być może kontrowersyjny. Wystający poza sztamowe ramy. Ale właśnie takie samochody bardzo cenię. Takie, które zwrócą na siebie większą uwagę, niż Passat B5 z trzema czerwonymi literkami TDI na tylnej klapie... ▣

## Renault Arkana E-Tech

### Wymiary

Długość 4568mm, szerokość 1821mm (2034mm z lusterkami), wysokość 1576mm. Rozstaw osi 2720mm. Pojemność bagażnika 480-1263 l.

### Dane techniczne

Silnik 1.6 Hybryda (143 KM, 205 Nm) z automatyczną skrzynią Multi-Mode

### Osiągi

Przyspieszenie 0-100 km/h: 10,8 s, prędkość maksymalna: 172 km/h

### Ekonomia

Średnie zużycie paliwa: 4,9-5,0 l/100 km

Cena: od 132 900 złotych





# Coraz Bardziej Radosny



tekst: Maciej Zientarski, zdjęcia: Autor, Komfort-Trans

Tak się jakoś porobiło, że moja motocyklowa miłość długo kręciła się wokół Hondy. Moja pierwsza "Furka", bo tak nazywaliśmy mój ukochany model CB 750 Four, zrobiła na mnie takie wrażenie, że następny motocykl, w sposób dla mnie naturalny, musiał być rozwinięciem tego modelu. Takim następcą został oczywiście CBR.

**Z**eby było bardziej szpanersko był to od razu model CBR 1000. W pełnej, odblokowanej wersji miał wtedy aż 136 KM! Było więc czym pojeździć, ale to nie ten ultramocny silnik decydował o jej uroku. W tamtych czasach, kiedy na ulicy królowały CZ-ki i ETZ-tki motocykl wyrzeźbiony jakby z jednej bryły robił wrażenie.

Absolutnie obudowany wszystkich szokował. Silnik był całkowicie schowany w nadwoziu, które

nawet zbiornik paliwa łączyło w jedną formę! Deska rozdzielcza była w tamtych czasach dziełem plastyków - projektantów. Okrągłe zegary, czyli prędkościomierz i obrotomierz włożono w nadwozie co wtedy było nowością! Nad nimi w równej szparce wbudowano kontrolki.

Ten motocykl robił wrażenie nawet na tych, którzy motocyklami wcale się nie interesowali. O jego osiągnięciach natomiast krążyły legendy, które →→



były częstym tematem rozmów motoryzacyjnych oszołomów. Mój wynajmowany na warszawskim Ursynowie garaż był miejscem spotkań i pogawędek. Dyskusje, przeróbki i motocyklowe doświadczenia odbywały się przy naszych dwukołowych powodach naszej dumy. CBR był z pewnością przedmiotem naszego kultu.

Jego rozwinięciem i kolejną wersją był model nazywany "uśmiechniętym" ze względu na kształt przedniej lampy. Miał jeszcze zgrabniej nakreślone nadwozie, gdzie nawet tłumiki kryły się eleganckimi owiewkami. Mocy mu również nie brakowało, o czym zaświadczam po sesjach na Torze Poznań, gdzie miałem okazję kilka razy pojeździć. →→



"uśmiechniętego" CBR-a, czyli czarną edycją trzymającą niezmiennie standard obudowania plastikiem. Wyjazd do Skandynawii dla maniaka amerykańskiej motoryzacji, jakim zawsze byłem, był nie lada przeżyciem. Tam na każdej ulicy można dostrzec wspólnie klasyki Made in USA (jak na zdjęciu obok). Nawet nie można było spokojnie zatankować na stacji, żeby się nie wzruszyć i przy tych jeżdżących eksponatach nie zrobić sobie zdjęcia. Te wspólnie pojazdy i charakterystyka szwedzkich dróg nawet pozwalały zapomnieć o tym,

że mój czarny CBR był w zdławionej niemieckiej wersji, czyli raptem 100 konny!

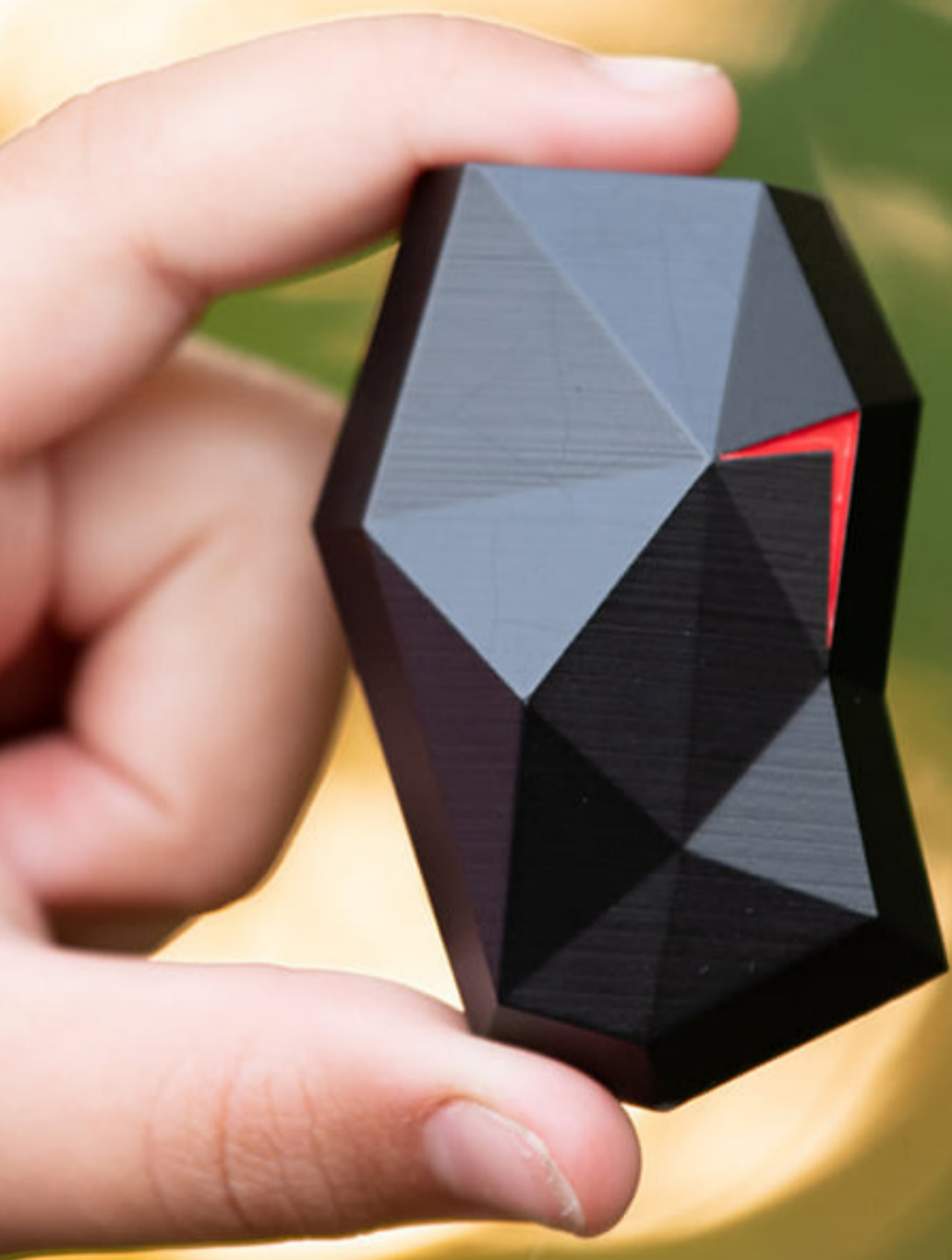
Mój pierwszy CBR był w spokojnych srebrno-grafitowych kolorach a "uśmiechnięty" był już atrakcyjniejszy. Białoczerwono-niebieski wyglądał agresywnie. Udało mi się nawet dobrać do niego odpowiednio dopasowany kask SHOEI w malowaniu „ściganta” Johna Kocińskiego, które rzucało na kolana.

Żeby ten ciężki w końcu motocykl używać turystycznie zamontowałem trzy kufrы firmy Krauser i zwiedzałem nawet Europę. W tamtych czasach podróżą absolutnie cudowną był wyjazd na zlot w Chorwackim Varaždinie, na który pojechaliśmy całą grupą dwukołowych wariatów. Pamiętam, że ogromnym szpanem było noszenie skórzanej kamizelki z poprzypinanymi złotymi znaczkami z całego świata. Chorwacki znaczek miał więc ogromną wartość.

Najpiękniejszą podróż odbyłem trzecią kolejną wersją



**Siren7™**



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

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