

# iMoto

LUDZIE I MASZYNY

Numer 25, lipiec 2022



## Darek „HRMN” Szubiak



## Nie dwa, a sześć

Od kilku miesięcy w każdym wydaniu iMoto znajdziecie materiał poświęcony samochodowi. W motocyklowym magazynie to mogłoby się wydawać dziwne, ale tylko komuś kto zupełnie nie zna motocyklistów. Rzecz się bowiem ma tak, że większość z nas, poza jednośladem, jest też właścicielem i kierowcą samochodu. Część z nich odzwierciedla nasze motocyklowe zapatrywania – np. idzie łatwo zrozumieć harleyowca, który zimą toczy się RAM-em, pickupem jakiego niedawno pokazywaliśmy. Zdziwił by się jednak niejeden z kolegów motocyklistów, gdyby poznał samochodowe wybory innych. Okazuje się bowiem, że część z nas dobiera auta niejako pod motocykl, ale dla innych samochód stanowi totalny odwrót od świata wrażeń z siodła. Nie ma w tym nic dziwnego. Nie ma większego sensu dostarczanie bodźców jednego rodzaju. Świat jest przebogaty, w tym świat motoryzacji, więc czerpmy z niego ile wlezie. I póki można.

To oczywiście odniesienie do studiowanych w Brukseli zakazów produkcji pojazdów z silnikami spalinowymi. Zapewne niektórzy z was próbowali już elektryfikacji, w tym motocyklowej, ale nie słyszałem nadmiaru pozytywnych reakcji. Ba, coraz częściej docierają do mnie głosy jawnego sprzeciwu i to pomimo rosnących nieprzyjemnie cen paliw tzw. kopalnych. O tyle śmieszy mnie owo rozróżnienie, że przy budowie elektryka to dopiero trzeba się w ziemi nagrzać żeby powstały jego baterie. A potem kopanie trwa bo, jak pokazała wojna w Ukrainie, powrót do węgla nastąpił szybciej niż się tego ktokolwiek spodziewał. Czy zatem owa wojna stanie na drodze powszechnej elektryfikacji motoryzacji? Moim zdaniem, tak się może stać. I nie powiem, nie znajdę się w gronie, które pożegna tę technologię ze szczególnym żalem. Przynajmniej w zakresie, który do niedawna wydawał się całkiem możliwy do zrealizowania.

Marcin Suszczewski



Na zdjęciu moja Cagiva Canyon na mazowieckich szutrach.

- Aktualności - str. 4
- Felieton - Zimnym okiem - str. 6
- Jej szerokość - str. 8
- Panigale - str. 12
- Maxico - str. 16
- Wyprawa - str. 22
- nie do końca... - str.26
- Jeansy - str. 32
- SCRM BL HRMANA - str. 34
- Zdrowy brzuch - str. 48
- Czytelnia - str. 50
- Na haku - Polonez - str. 52
- Na Zet - Setka! - str. 58

**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:  
Ducati Polska

# 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)



13 sierpnia, spod Świątyni Opatrzności Bożej w warszawskim Wilanowie, wyruszy XXII Międzynarodowego Motocyklowego Rajdu Katyńskiego. Trwająca na Ukrainie wojna spowodowała konieczność omińnięcia większości miejsc, które w minionych latach Rajd tradycyjnie odwiedzał. Dlatego nie będzie możliwości pokłonić się nad grobami polskich oficerów w Katyniu, Piatichatkach, Bykowni i Miednoje. Rajd - zawsze wierny dewizie „Kocham Polskę i Ty ją kochaj” – pojedzie śladami polskich królów i hetmanów, a także odwiedzi wiele miejsc związanych z historią Rzeczypospolitej.

Uczestnicy Rajdu odwiedzą Kahlenberg pod Wiedniem, pojedą pod pomnik króla Jana III Sobieskiego w Parkanach, gdzie pogromił Turków, aby następnie przez Budapeszt, rodową siedzibę króla Stefana Batorego w Siedmiogrodzie, trasę Transfogarską i Bukareszt dotrzeć do Mauzoleum króla Władysława w Warnie.

Trasa Rajdu poprowadzi dalej przez, noszącą wiele śladów polskości, Mołdawię gdzie uczestnicy spotkają się z Polakami w rumuńskiej Bukowinie, a może dotrą do Huty Pieniackiej, aby złożyć hołd ofiarom Zbrodni Wołyńskiej. Rajd zakończy się w sobotę 28 sierpnia w Drohiczynie.

W 2022 roku Rajd Ponary, będący częścią XXII Międzynarodowego Motocyklowego Rajdu Katyńskiego, który odwiedzi Polaków i miejsca związane z Polską na terenie Litwy, Łotwy i Estonii. Rajd Ponary wystartuje w dniu 13 sierpnia, a wróci do kraju w dniu 20 sierpnia. Rajd pojedzie tradycyjnie do Wilna, Ponar aby następnie udać się na nieodkryte dotąd przez Międzynarodowe Motocyklowe Rajdy Katyńskie tereny Estonii i powrócić do Polski przez Rygę, Birże i Taurogi. Zgłoszenia na Rajd Ponary przyjmuje Marcin Gałecki – Komandor Rajdu – pod adresem marcin.galecki@rajdkatynski.com Wpisowe na Rajd to 900 zł.

.....

Polscy motocykliści, po raz pierwszy, spotkają się na złocie motocyklowym na polach Grunwaldu organizowanym przez Stowarzyszenie Międzynarodowy Motocyklowy Rajd Katyński. Złot rozpocznie się 14 lipca od godziny 13.00 na polu namiotowym obok amfiteatru w Grunwaldzie, a zakończy 17 lipca. Pomysłodawcą i Komandorem Złotu jest Marek Waśniewski, który przyjmuje zapisy na Rajd do 30 czerwca pod adresem marek.wasniewski@rajdkatynski.com lub tel. 602553254. Koszt uczestnictwa to 350 zł, w ramach których wliczone są opłaty za pole namiotowe, koszulka, znaczek i złoty grill.

**DOSTĘPNY GRATIS  
W WERSJI ONLINE**

**Pierwszy polonijny magazyn motocyklowy w USA**

"Nadejsza wiekopomna chwila..." W końcu po latach włączę 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 zębaki 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**

# Plan na wszystko

*Tekst i zdjęcie: Maciej Kalkosiński*

**N**aczelny zaproponował, żebym kolejny felieton napisał o tym jak zaplanować wyjazd: wyznaczyć trasę, ogarnąć spanie, pogodę i tak dalej. W końcu mam na koncie kilka ciekawych wypadów i to niekoniecznie w bardzo zaludnione rejony, więc chyba powinienem ogarnąć. I wiecie co? Nic bardziej mylnego.

Lubię zarówno krótkie jak i długie wyjazdy motocyklem, ale prawda jest taka, że nie za wiele z nich jakoś konkretnie planuję. Wiem dokąd chcę pojechać i ile mam na to czasu, ale zazwyczaj nie staram się jakoś specjalnie myśleć o tym, gdzie będę spał czy planować każdy postój. Bycie spontanicznym, jest dla mnie nieodłącznym elementem życia na motocyklu, a karta kredytowa i dostęp do internetu pozwalają załatwić praktycznie wszystkie problemy jakie mogą nas spotkać po drodze.

Przygotowania zazwyczaj ograniczam do sprawdzenia pogody na trasie i odpowiedniego dobrania stroju. Czasami zdarzy mi się zajrzeć do proponowanych przez Google atrakcji w okolicy przez którą przejeżdżam i wybrania jednego konkretnego muzeum czy odcinka trasy z ładnymi widokami. Reszta to już kwestia tego, aby pozwolić sobie na odkrywanie. Jesteś głodny – rozejrzyj się za sklepem czy restauracją w okolicy. Trasa idzie szybko i wygląda na to, że dojedziesz do celu szybciej niż myślałeś – skręć w pierwszą interesującą drogę i zobacz co kryje się za zakrętem. Złapała Cię wielka ulewa i nie chce Ci się jechać dalej – znajdź mały hotelik na uboczu i po prostu odpocznij.

Moim zdaniem, w dzisiejszych czasach zbyt mało rzeczy pozostawiamy przypadkowi i zdajemy się na prostą, spontaniczną egzystencję. Oczywiście świetnie jest pojechać w piękne miejsce i zobaczyć wszystkie zabytki, zaliczyć każdą najlepszą drogę i malowniczy „fotospot”, ale jednocześnie, gdy wiemy gdzie będziemy i co zobaczymy, to tracimy wiele radości z bycia po prostu zaskoczonym.

Oczywiście w taki tryb podróżowania wliczone są również niepowodzenia: w wielu popularnych miejscach może być trudno z noclegiem. Tak to właśnie bywa w szczycie wakacyjnego sezonu, że wybrana droga może okazać się porażką, a zbyt długi postój sprawi, że nie zdążymy zaliczyć którejś z zaplanowanych atrakcji. Z drugiej jednak strony może dać nam to motywację do powrotu w odwiedzone miejsca i odkrywania rzeczy na nowo.

Brak konkretnych planów sprzyja również poznawaniu nowych ludzi i rozwijaniu umiejętności radzenia sobie w trudnych sytuacjach. Z każdej sytuacji jest przecież jakieś wyjście – lepsze, gorsze, a czasami zupełnie nieoczekiwane. Problemy często są jednak początkiem ciekawych historii i przygód, o jakich będziemy mogli opowiadać. A chyba o to przecież chodzi w życiu na motocyklu – by mieć wspomnienia, na całe życie. ■



Jej

## Szerokość

*Tekst: Rafał Kosiński, zdjęcia: Autor i Pirelli*

Pamiętam pierwsze opony jakie były stosowane w motocyklach w latach osiemdziesiątych, dziewięćdziesiątych ubiegłego stulecia. No tak, w końcu to było w ubiegłym stuleciu... Jak dziś wygląda technologia stosowanych opon w motocyklach?

**D**awno, dawno temu, w czasach kiedy w chłodniejsze dni obowiązkowym wyposażeniem motocyklisty, była ciepła zimowa kurtka, na głowie kask założony na zimową czapkę, a opony w motocyklu miały mieszankę zbliżoną swoim składem chemicznym do obecnie stosowanej ekologicznej mieszanki z jakiej wykonana jest przeciętna płatna reklamówka z dyskontu, zaczęła się moja przygoda z motocyklami. Kiedy wsiałem na pierwszą maszynę o mocy ok 100 KM, wydawało mi się, że jest to wartość astronomiczna, bo w sumie jest, jeśli przełożymy ją na, w tamtych czasach na stosowane (a raczej ich brak), systemy wsparcia elektronicznego, geometrię ramy, napędy, sprzęgła z mechanizmem uślizgu, i przede wszystkim opony. Była to czysta moc niczym nieograniczona, bez żadnego układu wspomagającego, którą próbowano przenieść na asfalt w emocjonujący sposób.

Opony w tamtych czasach niestety nie do końca były w stanie sprostać zarówno oferowanym przez motocykle mocom, jak i właściwościom użytkowym jakie opona powinna mieć w użytkowaniu codziennym. Już wtedy spotykało się opony o bardzo miękkich mieszankach, ale miały one bardzo wąskie zastosowanie →→



torowe, z potrzebą stosowania kocy grzewczych w celu uzyskania właściwej przyczepności. Ta technologia pozostała, ale nadal w bardzo wąskim zastosowaniu, głównie w przestrzeni sportu. Producenci zaczęli zaś szukać rozwiązań pośrednich, które dawałyby akceptowalną przyczepność w mocnych motocyklach na torze w czasie ogólnodostępnych „Track Days”. Takie imprezy bowiem cieszą się coraz większym zainteresowaniem wśród motocyklistów chcących spróbować swoich sił na torze, jak i tych jeżdżących turystycznie, niekoniecznie w upalne dni.

Przełom w doborze składu chemicznego mieszanki opony nastąpił około 2013 roku. Okazało się, że z pomocą przyszła ekologia, na którą cały świat motoryzacyjny narzeka z racji ograniczeń jakie wprowadza do techniki. Jednym ze składników wprowadzonych do opony w celu poprawienia jej właściwości jezdnych takich jak: przyczepność i na mokrej i suchej nawierzchni, szybsze dogrzewanie opony w warunkach eksploatacji codziennej, większa elastyczność i sprężystość bieżnika, oraz mniejsze opory toczenia, jest popiół z łusek ryżowych (RHA) zwany potocznie krzemionką RHA.

Wprowadzenie krzemionki RHA zastąpiło w dużej mierze powszechnie stosowaną sadzę i to był przełom w konstrukcji opony w zakresie jej właściwości jezdnych

oraz oporów toczenia, które drastycznie spadły. Nagle okazało się, że opony motocyklowe w temperaturze ok 3 stopni Celsjusza potrafią wykazywać całkiem dobrą przyczepność nawet na mokrym asfalcie (klasa Adventure). Wprowadzenie krzemionki umożliwiło konstruowanie opon szybko dogrzewających się, które są w stanie przemieścić olbrzymie momenty obrotowe motocykli wyczynowych z homologacją drogową.

Rozwój opony w klasie motocykla „Adventure” zwiększył nie tylko bezpieczeństwo jazdy, ale spowodował, że stosowane systemy wspomagające zaczęły działać w sposób właściwy. Producenci poszli zatem dalej. Rozwiązania ze sportu zaczęto przenosić na ulicę, w celu zapewnienia lepszej przyczepności z zachowaniem dużych przebiegów. Powstały opony 2 bądź 3 mieszankowe gdzie każda część opony, w zależności od jej wykorzystania, ma inną mieszankę o właściwościach od twardej na szczycie opony, po miękką bądź bardzo miękką mieszankę na jej boku w celu zwiększenia przyczepności przy motocyklu złożonym w łuku drogi.

Najnowsze opony zmieniły również swój kształt względem analogicznych rozmiarów sprzed kilku lat. Są one bardziej „jajkowate” co zwiększa nie tylko łatwość przekładania motocykla z łuku w łuk krętej drogi, ale również zwiększa powierzchnię styku opony przy pokonywa-



#### FRONT TYRE Dual compound



- Twardsza mieszanka w środkowej części opony do (50%) szerokości
- Bardziej miękka mieszanka boczna (2 x 25%)

#### OPONA TYLNA

Układ Cap&Base, Multi- składnikowy



- Twardszy środek i podstawa
- Bardziej miękka mieszanka zawsze w obrębie powierzchni kontaktu
- Mieszanka bardzo miękka o właściwościach wyścigowych, umożliwia złożenie motocykla pod kątem pochylenia 35°

niu zakrętów. Niektórzy producenci tę samą oponę zaczęli wykonywać z różnych mieszanek, o różnej sztywności homologując ją pod dany motocykl z konkretnego roku produkcji. Z czarnej, szerokiej gumy doszliśmy więc do inżynierii na bardzo wysokim poziomie zaawansowania, która przekłada się nie tylko na właściwości jezdne super mocnych maszyn, ale również nasze bezpieczeństwo na drodze w codziennym użytkowaniu.

Mimo całego rozwoju technologii opony oraz motocyklowych systemów wspomagających, musimy pamiętać, że dwa koła mają swoje prawa, mimo że granica ta jest coraz „dalej” przesuwana. Dlatego wsiadając na motocykl pamiętać należy o jej dobrym dogrzeniu i bezwzględnie

stosować zalecane ciśnienia różne często dla przedniego i tylnego koła. Instrukcja motocykla często nakazuje stosować konkretny typ i model opony. Związane to jest z dostosowaniem (homologowaniem opony) pod układy wsparcia elektronicznego oraz zawieszenia w jakie są dziś wyposażone motocykle o bardzo dużych momentach obrotowych i mocach.

Puentując, myślę że nadal powinniśmy podnosić swoje umiejętności i poznawać granice swoje jak i maszyn którymi jeździmy, opon z których korzystamy, w rozsądny i przemyślany sposób, zachowując zawsze zdrowy rozsądek, szkoląc się pod okiem instruktorów doskonalenia techniki jazdy w miejscach do tego przeznaczonych. ■

# Panigale....

*Tekst Maciej Zientarski, zdjęcia: Autor, Ducati*



....to najpiękniejsza wyścigówka na tor i na ulicę! Taką odważną teorię przedstawił "Ścigacz" na swoim kanale YouTube. I tu muszę przyznać, że zgadzam się z tą opinią nie tylko dlatego, że jak głosi znane przysłowie: „De gustibus non disputandum est”.

Panigale było absolutnie wspaniałym jednośladem od zawsze, niezależnie od prywatnych sympatii kierowcy. Ducati przyzwyczało nas już do swojego ulubionego silnika, jakim od lat była widlasta jednostka o dwóch cylindrach. Zmiana tej kultowej bądź co bądź „maszyny” na posiadającą cztery cylindry to prawdziwa rewolucja. Myślę, że podobny szok spowodowałyby pojawienie się na rynku Harley Davidson’a napędzanego czterocylindrową rzędówką. Teraz, motocyklowy świat zaskoczyła informacja o drastycznym powiększeniu silnika Ducati. Atrakcyjne i supermocne Ducati Panigale V4 pokazano na imprezie Forza Italia na dziedzińcu pałacu w Rozalinie. „Forza Italia” to w tłumaczeniu „Siła Włoch” i należy przyznać, że siły włoskiemu pojazdowi nie brakuje. Moc

nowoczesnego silnika sięga aż 215 KM i dodatkowo dysponuje on momentem obrotowym rzędu 126 Nm przy 9500 obr. więc jest czym pojeździć. Desmosedici stradale o pojemności 1103 cm to cudowny widlak, który w Ducati jest już bardziej silnikiem typu „L”, ponieważ kąt rozchy-

lenia cylindrów to aż 90 stopni! Zawieszenie tego ponad 200 konnego „potwora” to odwrócony widelec „Ohlins” NPX25/30 z przodu i z tyłu równie nowoczesny monowahacz z pojedynczym amortyzatorem, również marki „Ohlins”, TTX36 z pełną elektroniczną regulacją kompre-



sji, napięcia wstępnego i odbicia. Ten pojedynczy wahacz prowadzi koło ubrane w szeroką oponę o rozmiarze 200/60 ZR 17. Trzeba przyznać, że całość zapowiada się nietuzinkowo i atrakcyjnie. Wielbiciele akcesoryjnych tłumików nie będą chyba mieli dużego wyboru części, ponieważ wszystkie cylindry „dmuchają” w jeden tłumik pod silnikiem wkomponowany w całość nadwozia, które zostało bardzo dobrze zakomponowane pod względem aerodynamicznym. Wystające na boki spojlerki generują aż 37 Kg docisku przy 300 Km/h! Dolną część często tradycyjnie dla Ducati czerwonej owiewki zaprojektowano tak, aby maksymalnie poprawić chłodzenie. Nietotowi na, wręcz obowiązkową dla marki, czerwien będą mieli opcję ciemno grafitowego Dukata. Prezentacja na imprezie „Forza Italia”, na której byliśmy razem z Marcinem, zaskoczyła nas na tyle, że jak to mawiają prześmiewcy opadły nam szczęki! Taka czerwona przyszłość może być ciekawa. ▣



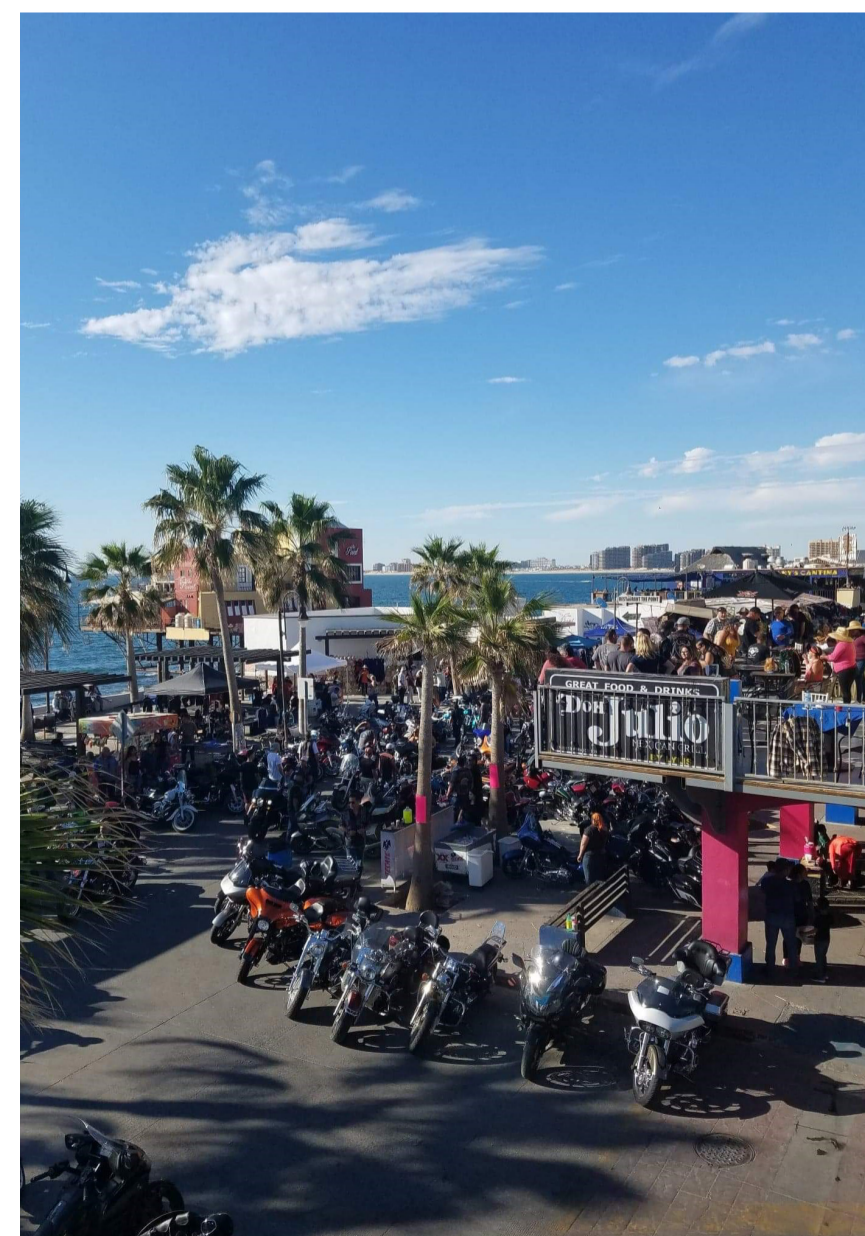
# Maxico

*Tekst i zdjęcia: Mike Strzałkowski*

Jest 6 listopada 2019 roku, godzina 20:42. Wciąż nie jestem nawet spakowany, a jutro rano wyjeżdżam do Meksyku na 19. edycję zlotu Rocky Point Rally. W głowie wciąż tli się pytanie, czy to aby na pewno bezpieczne? W ostatnich tygodniach, w tamtych rejonach nastąpiło kilka ataków na Amerykanów oraz innych przestępstw związanych z kartelami. Adrenalina rośnie, ale cóż, bez ryzyka nie ma zabawy.

7 listopada – dzień wyjazdu. Pobudka o 7.00 i szybkie pakowanie niezbędnych rzeczy, no i oczywiście najważniejsze: passport. Wybierając się do Meksyku konieczny jest passport. Jest 8:30, jestem już prawie gotowy. Ruszam zatem na miejsce spotkania lokalnych bikerów. Pogoda jest piękna, otwarte błękitne niebo i temperatura 62 stopni Farenheita. Po dotarciu na miejsce robimy małą rozgrzewkę czyli tzw. pre-game w lokalnym barze motocyklowym... Oczywiście mam na myśli śniadanie, ale w potas też trzeba się zaopatrzyć, więc mała Bloody Mary na pewno sprosta zadaniu. Właścicielami baru są Czesi, którzy oczywiście świetnie rozmawiają po polsku, więc raczą nas dobrym jadem oraz napojem, że o świetnej muzyce nie wspomnę.

Trasa w jedną stronę z Phoenix, AZ, to około 200 mil prostej drogi przez pustynię. Średni czas jazdy to 3 i pół do 4 godzin w zależności od korków. Około 11-tej grupki motocyklistów powoli zaczynają wyruszać w drogę. W całej Arizonie jest kilka miejsc spotkań motocyklistów. Nawet w lokalnych salonach HD, gdzie każdy może przyjechać,



poznać nowych kumpli i razem ruszyć w podróż do Meksyku. Miejsce, które wybrałem jest blisko mojego domu i mam tu kilku znajomych, z którymi często jeździmy po okolicy w weekendy. Dziś zjechało się około 50 motocykli, po czym wszyscy podzielili się na mniejsze brygady i co jakiś czas, jakaś grupka ruszała w drogę.

Droga do samej granicy to prosta i dosyć nudna trasa przez pustynię i zajmuje około 2 i pół godziny. 30 minut wcześniej zauważycie miejsca, gdzie można zakupić meksykańskie ubezpieczenie na pojazd, jeśli ktoś tego nie zrobił wcześniej w domu, na Internecie lub przez telefon. Zatem, bez nerwów można to tutaj załatwić przed przekroczeniem granicy. Ubezpieczenie jest oczywiście obowiązkowe i nie polecam nikomu omijać tej opłaty, by zaoszczędzić kilka groszy. Legendy głoszą, że za brak ubezpieczenia, meksykańska policja może nawet skonfiskować pojazd i wsadzić kierowcę za kratki, a jak powszechnie wiadomo, nikt nie chciałby spędzić nawet minuty w meksykańskim areszcie, czy też więzieniu. Po zakupie ubezpieczenia pozostaje ostatni przystanek już na samej granicy, gdzie można zatankować paliwo oraz skorzystać z ubikacji. Można też zaopatrzyć się w tani alkohol w tutejszym sklepie bezcłowym. W Meksyku generalnie alkohol jest tani, lecz jeśli ktoś woli zabrać butelkę prosto do hotelu, to jest tutaj taka opcja. Samo przekroczenie granicy idzie zazwyczaj gładko. Czasem zdarzy się wrywkowa kontrola, lecz →→



90% petentów zwykle przejeżdża prosto, bez okazywania żadnych dokumentów. Stamtąd już tylko godzinka jazdy i jest się na miejscu, w małym turystycznym miasteczku Puerto Peñasco, zwanym też Rocky Point. Ta położona nad Morzem Cortéza miejscowość słynie z rybołówstwa i można tam zjeść wspaniałe i świeże, prosto z kurta, ryby i inne owoce morza.

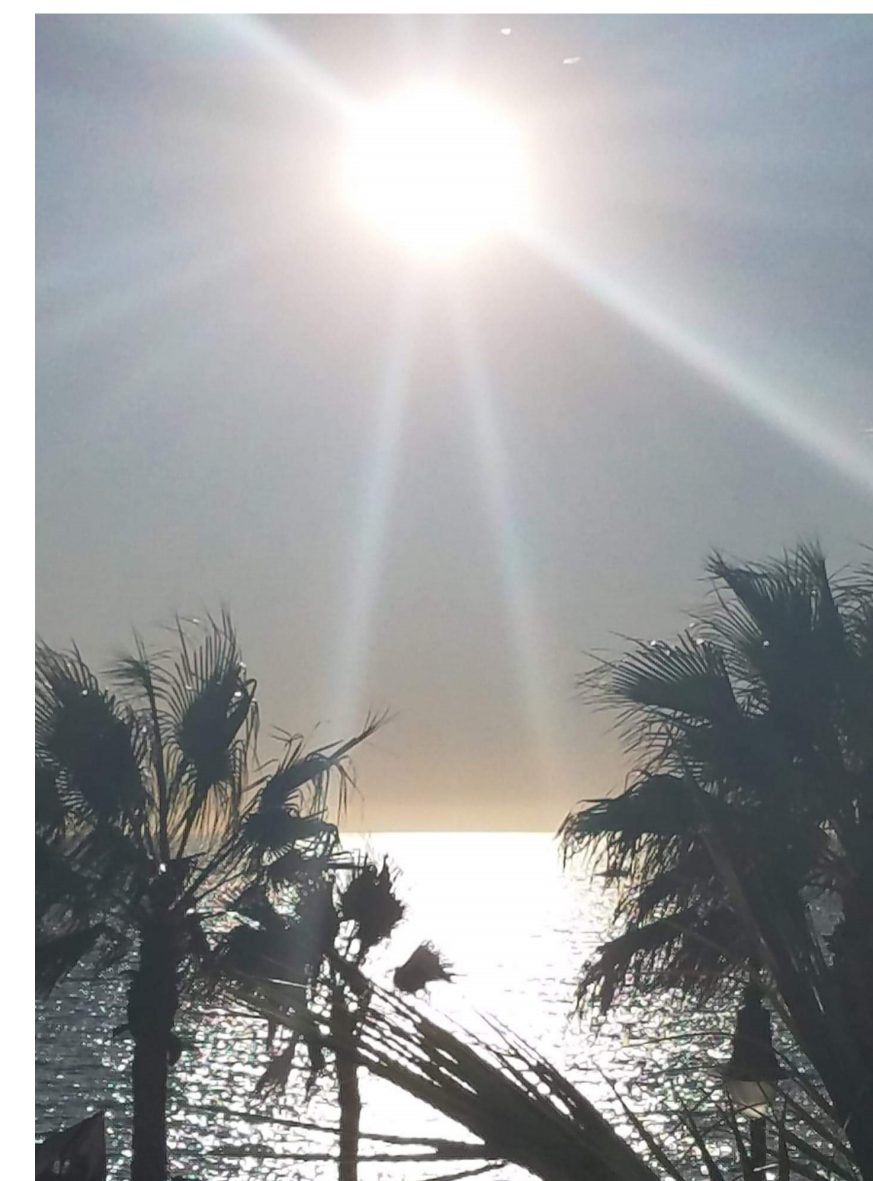
W Meksyku, jak zapewne większość z Was wie, mile zmieniają się w kilometry, a co za tym idzie, trzeba uważać na ograniczenia prędkości oraz policję. Ogólnie

stróże prawa mają to jednak w nosie i nie zatrzymują nikogo, nawet jeśli wyprzedzisz ich z podwójnie przekroczoną prędkością. Niemniej warto pamiętać, aby zawsze mieć przy sobie \$30-40 osobno w kieszeni, tak na wszelki wypadek. Jeśli już zdecydują się cię zatrzymać, może ci to uratować tyłek. Zwłaszcza, że lokalna policja lubi łykać kasiorkę, jak przysłowiowa ryba przywętnę... Wbrew mojemu opinii, miejscowi są bardzo uprzejmi. Za drobną opłatą chętnie popilnują motocykl albo samochód, a także jeśli im na to pozwolisz, z ochotą umyją Twój pojazd. →→

które można złapać wszędzie bez najmniejszego problemu.

Program na cały weekend jest dosyć napięty, więc na nudę raczej nie można narzekać. Są różne konkursy oraz zabawy, a także parada motocykli, podczas której bikerzy rozdają słodczyki lokalnym dzieciakom. Jest również punkt zbierający zabawki dla dzieci. Co ważne, na głównej ulicy miasteczka, w samym sercu barów i restauracji znajduje się miejsce, gdzie można się zatrzymać i spalić gumę! Należy też wspomnieć o pięknej tradycji, w ramach której zlotowiczki za wyeksponowanie nagich piersi dostają naszyjnik z koralami, co dodatkowo uatrakcyjnia imprezę i sprawia, iż jest tu naprawdę wesoło. Rzecz jasna, nie można też pominąć jedzenia. Kuchnia meksykańska jest znakomita i jeśli ktoś lubi ryby i inne owoce morza, z pewnością nie będzie zawiedziony. Czego jak czego, ale tego im tu nie zabraknie.

Po intensywnej nocy, pełnej dobrej muzyki oraz wybornej tequili, można się nieco wyciszyć oraz odpocząć na pobliskiej plaży, gdzie przy delikatnym szumie fal można poczekać na malowniczy wschód słońca. O 8.00 rano restauracje zaczynają serwować śniadanie oraz pyszną →→



Co roku w Veterans Day Weekend w Puerto Peñasco odbywa się Rocky Point Rally. Wszystkie dochody ze zlotu przekazywane są na cele charytatywne, więc warto się wcześniej zarejestrować na Internecie, lub też zrobić to już na miejscu, w jednym z namiotów, które oferują rejestrację. Po uiszczeniu opłaty \$25 otrzymuje się zlotowe gadzety, a kasa idzie na szczytny cel. Całe wydarzenie trwa od czwartku do poniedziałku, czyli do Dnia Weteranów. Podczas zlotu, w całym mieście odbywa się mnóstwo koncertów, a zlotowicze, aby nie jeździć pod wpływem i mieć możliwość dobrej zabawy, mogą korzystać z taksówek,



i pikantną Krwawą Mary, która potrafi rozgrzać krew w żyłach oraz przywrócić siły witalne. Miasto znów budzi się do życia, zaczynają ryczeć silniki oraz głośna muzyka, co sygnalizuje, że cykl imprezowy zaczyna się od nowa.

Miasteczko jest dosyć mocno zamerykanizowane, sporo mieszkańców Arizony wyprowadza się tutaj na stałe, aby spędzić tu emeryturę. Jeśli chodzi o motocyklistów, większość z nich to przyjezdni z pobliskich stanów, takich jak Texas, New Mexico, Arizona, California, czy też Nevada, aczkolwiek nie zabrakło również tablic rejestracyjnych z Kanady. Z pewnością jest to miejsce, w którym można nawiązać wiele nowych znajomości, a nawet poznać nowych przyjaciół. Rocky Point Rally to pięć wspaniałych i wypełnionych atrakcjami dni, oraz cztery szalone noce, podczas których, z pewnością nie można się nudzić, a ja ze swej strony, pragnę szczerze polecić to miejsce i oczywiście sam zlot.

Powrót do USA, choć nieco smutny, nie jest tak zły jakby się mogło wydawać. Na granicy znajduje się specjalny pas, tylko dla motocykli i cała odprawa przechodzi dosyć sprawnie. Szybka kontrola paszportu i rejestracji pojazdu... Kilka słownych żarcików z oficerem i już jesteś w domu. Niestety, wszystko co dobre, szybko się kończy, ale za rok (w 2020 roku – przypowieść redakcji iMoto) z pewnością znów się wybiorę, zwłaszcza, iż będzie to 20. lecie tej czadowej imprezy! I wszystkich zachęcam, aby zrobili to samo. ■



Natka jedzie

# Wyprawa

Tekst: Natalia Kaczmarek, zdjęcie: Marcin Suszczewski

Pamiętacie swoją pierwszą wyprawę, podróż w nieznane strony? Kierunki pełne ciekawych miejsc, widoków i niezapomnianych emocji? Swoją pierwszą dłuższą podróż rozpoczęłam od dystansu 360 kilometrów. Nieświadoma wielu spraw, ale pewna chęci zdobycia celu jaki sobie obrałam.



→→



Pierwszym obszarem jaki musiałam, jako kobieta, wypracować i nauczyć się, to pakowanie. Mniej butów, sukienek, torebek. Za to więcej rzeczy motocyklowych na zmianę. To była dla mnie największa zmiana do przepracowania, ale z biegiem czasu i ilością wyjazdów doszłam do perfekcji i zaczęłam pakować to, co niezbędne a nie to, co może się przyda. Poza ubraniami na zmianę czy

okolicznościowe spacerki, nauczyłam się pakować przyborniki motocyklowe. Nieodzowne stały się: miniatury spray do czyszczenia szyby w kasku, miniatury smar do łańcucha oraz choćby jedna szmatka. To czego nauczyła mnie jedna z wypraw to branie na dłuższe trasy stroju przeciwdeszczowego oraz jednej pary rękawiczek na zmianę, na wypadek kiedy zastanie nas w trasie silna →→

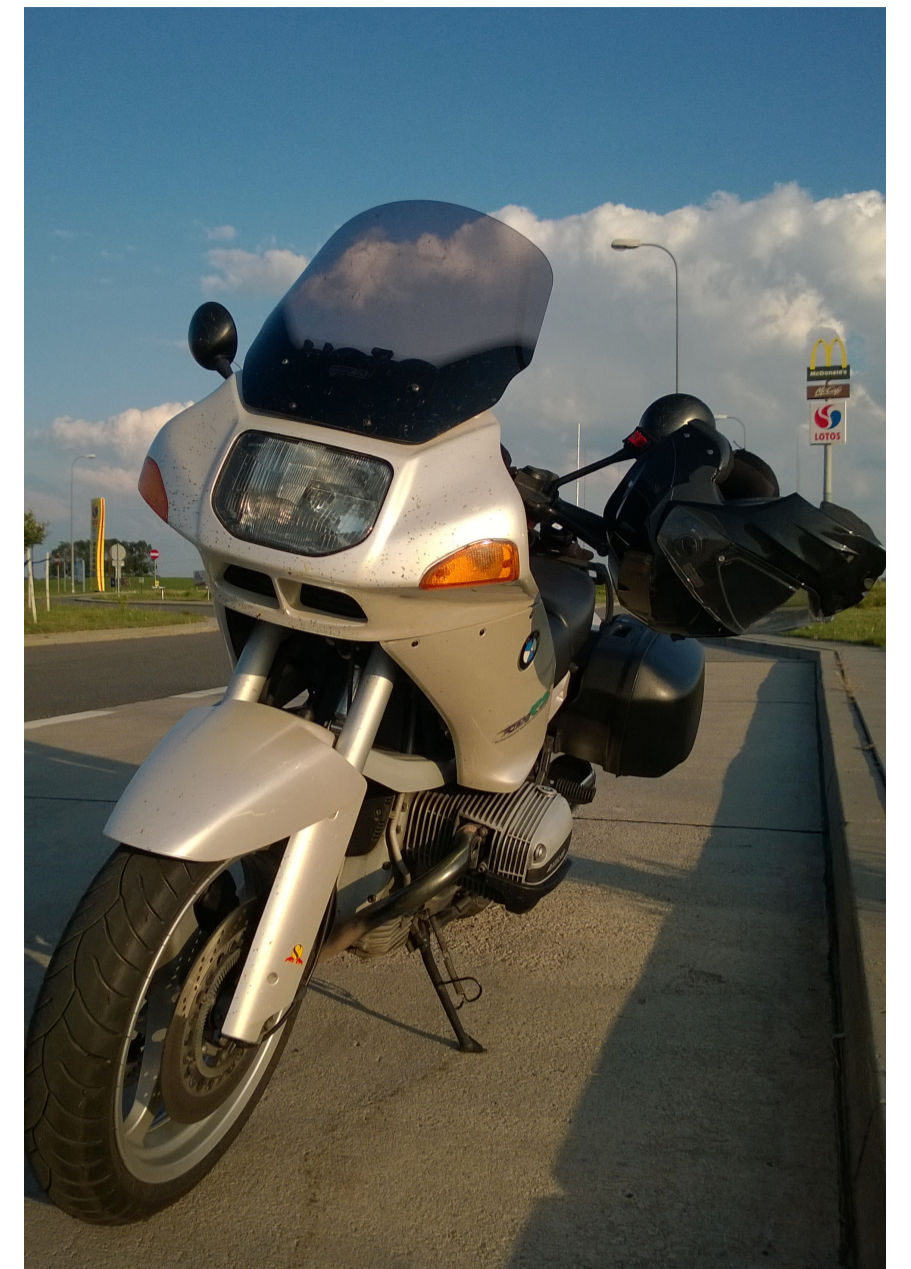


ulewa. Wszystko to, razem z domowymi kanapkami, bo nie ma lepszej przerwy jak ta na MOPie, pakuję w jedną torbę, którą przypinam do motocykla.

Pakowanie to jedno, ubranie się to drugie. Na swoje podróże wybieram kombinezon, a dojazd wokół komina sięgam po rzeczy tekstylne w tym legginsy z ochraniaczami i lżejszą kurtkę. Nie zapominam też o butach motocyklowych. Doliczyłam się ostatnio, że mam ich aż 4 pary od koloru do wyboru. Dostrzegłam tę „wadę” że można bawić się modą, a motocyklowe ubranie nie musi być nudne w kolorach i czarne.

W pierwszym sezonie, w którym zaczęłam wypuszczać się dalej niż do kiosku, upodobałam sobie kierunek nad morze. Najpierw głównie autostradami, bo na tamtym etapie czułam się na nich bezpiecznie i miałam poczucie, że bardziej przewiduję i kontroluję to, co się wokół mnie dzieje. Ale żeby nie było tak łatwo i przyjemnie, słuchałam opowieści innych motocyklistów, jak to lubią jeździć drogami krajowymi, przysłowiowymi bokami. W końcu stwierdziłam, że i ja tego spróbuję, choć opór był spory. Lubię prędkość, wymaga ode mnie skupienia, pełnej koncentracji i dostarcza adrenalinę. Wadą takich dystansów jest zmęczenie w wyniku napięcia choć mówi się o wyluzowaniu tzw. „góry”. Moje wrażenia z doświadczeń jazdy w korkach, dynamicznego i przewidywalnego wyprzedzania, jeszcze większego oglądania się „za siebie” i wokół siebie są równie emocjonujące i pozytywne. W efekcie dzisiaj dobieram trasy mieszane czyli krajowo i autostradowo, bo każda z nich ma swoje piękne strony. Każdy z nich uczy czegoś innego. Motocykli mam kilka, na trasy wybieram ten, który nie da mi powodów do żartów jeśli chodzi o pilne szukanie stacji benzynowej.

W tym roku, na przekór temu co w ubiegłym, zaczęłam jeździć w góry. Pomysł fajny, a nawet szalony. Szybciej powiedziałam i zaplanowałam, niż przemyślałam. Im bliżej planowanej daty wypadu, strach mnie oblatywał coraz bardziej. Moje wyobrażenia sięgały zenitu. W moim przypadku strach jest konieczny, wiem że wtedy się skoncentruję i skupię na jeździe, nie będę roztargniona. Przygotowana psychicznie i fizycznie rozpoczęłam podróż do Karpacza. Spodziewałam się i wyobrażałam sobie więcej trudnych odcinków. Trasa okazała się przyjemna i, jak na



góry, zadziwiająco „płaska”. Drugi dzień to już kierunek Czecho: Pec – Szpindlerowy Młyn – Karpacz. No i się zaczęło, zakręt gonił zakręt, o różnym poziomie trudności, od łatwiejszych po te ciasne i bardzo wymagające. Przejechałam... ale szczęścia nie miałam tego dnia wymalowanego na twarzy. Na koniec przeklinałam te zakręty choć nauczyły mnie wiele, nabrałam do nich szacunku, wyrobiłam lepszą technikę ich pokonywania. Przeżycie ogromne, wręcz niezapomniane. Do tego te widoki... To moje nowe doświadczenie, które świadomie powtórzę.

Każda podróż wnosi nowe doświadczenia, każdy przejechany kilometr to ta pozytywna emocja. Kiedy zsiadasz z motocykla i wiesz, że w najbliższe dni na niego nie wsiądziesz, już planujesz nową podróż, nową trasę, nowy kierunek. To uzależnia, staje się częścią naszego życia, sposobem na spędzania wolnego czasu. Zauważyłam, że jazda motocyklem łamie we mnie wszelkie bariery. Przekraczam to, co wcześniej we mnie było nieznane. Poznaję siebie na nowo i działam poza schematami. ■

# nie do końca...

tekst: Maciej Kalkosiński, zdjęcia: Maciej Zientarski



W latach 2005-2008 w salonach Harleya można było kupić Buella Ulyssesa – ciekawy motocykl adventure stworzony na bazie sportowego modelu XB12. Było to jedno z najlepszych motocyklowych podwozi z jakimi miałem styczność w tamtym czasie.

Problem polegał na tym, że umieszczono w nim bardzo charakterny, ale mało przyjazny turystyce silnik ze sportstera 1200. W efekcie powstał motocykl ostry w prowadzeniu i bardzo żywiołowy, ale paliwożerny, wibrujący i odznaczający się małą kulturą pracy. Choć zwracał na siebie uwagę, to radykalna stylistyka nie trafiła w gusta klientów marki, a wspomniane wady skutecznie odstraszały



nabywców wybierających konkurencyjne Suzuki V-Strom, Hondę Varadero czy Ducati Multistradę.

Dziś Harley wraca do walki w najpopularniejszym obecnie segmencie adventure z Pan Americą. I trzeba przyznać, że już na pierwszy rzut oka widać, że firma wyciągnęła wnioski z porażki. Po pierwsze, mimo, że całość wygląda świeżo i zupełnie inaczej niż wszystko, co do tej pory widzieliśmy, to jakimś cudem nadal widać, że mamy tu do czynienia z motocyklem z Milwaukee.

Po drugie – nowy silnik Revolution Max, to konstrukcja w niczym nie ustępująca nie tylko „Japończykom”, ale i europejskim markom premium (BMW 1200GS jest obecnie najchętniej kupowanym motocyklem nie tylko w swojej kategorii, ale i w ogóle).

Przy pierwszym kontakcie uwagę zwraca olbrzymia dbałość o detale – kable i przewody zostały pięknie poukrywane, a użyte materiały wyglądają niezwykle solidnie. Harley to marka premium i to widać. Niestety również czuć – bo motocykl na sucho waży 229kg, a zalany płynami dobija do okolic 250kg. Obydwa egzemplarze, które dostaliśmy do testów to maksymalnie wyposażone wersje Special – jeden z aluminiowymi, drugi z opcjonalnymi szprychowymi kołami. W praktyce różnica jest w zasadzie kosmetyczna, bo koła mają ten sam rozmiar: 19 cali z przodu i 17 cali z tyłu.

Tym co ma wyróżniać Pan Americę od innych motocykli jest opcjonalny system dynamicznej regulacji wysokości zawieszenia. Gdy stoimy w miejscu, siedzisko nieobciążonego motocykla znajduje się na wysokości 850mm. Gdy tylko ruszymy, motocykl uniesie się do wysokości około 880mm dając nam bardzo wygodną pozycję za kierownicą i zapew-

niając optymalną pracę zawieszenia. Dla wielu niższych osób, może być to świetna przepustka do świata dużych motocykli adventure, bez konieczności przeróbek zawieszenia i kompromisów w stylu zmniejszonego skoku czy prześwitu. Przy moich 180cm wzrostu w zasadzie nie zmieniało to nic, może poza odrobiną dodatkowej pewności siebie podczas jazdy w terenie. Wyżsi czy bardziej doświadczeni kierowcy spokojnie mogą sobie więc ten system odpuścić.

Najważniejszym elementem nowego modelu jest wspomniany na wstępie silnik Revolution Max. 150 KM i 128 Nm momentu obrotowego z 1250 centymetrów pojemności to wartości stawiające Pan Americę w jednym rzędzie z BMW 1250GS czy KTM 1290 Super Adventure. Na biegu jałowym całość brzmi niezłe, choć na próżno szukać tu dźwięków charakterystycznych dla typowych amerykańskich V2. Przestaje to mieć jakiegokolwiek znaczenia gdy tylko ruszymy z miejsca, bo Pan America rozpędza się w takim tempie, że już po kilku sekundach wiatr zagłuszy nam każdy dźwięk. To prawdopodobnie najszybszy Harley w historii, i bardzo, ale to bardzo mi się to podoba. Reakcja na gaz jest naprawdę świetna, a elastyczność (dzięki zmiennym fazom rozrządu) nie pozostawia nic do życzenia.

Napęd tylnego koła łańcuchem, to spory minus dla miłośników turystyki. Nowa V2 obchodzi się z nim co prawda całkiem łagodnie – nie trzępcząc za mocno na niskich obrotach, ale wał lub nawet tradycyjny, bezobsługowy pasek z pewnością byłby tu plusem dla osób pokonujących



duże dystanse. Szczególnie, że silnik wyposażono w hydrauliczną kasację luzów zaworowych, która eliminuje konieczność zaglądania do głowicy na przeglądach.

Regulowana przednia szyba i boczne owiewki zapewniają całkiem niezłą ochronę przed wiatrem. Do tego fabrycznie montowane grzane manetki, tempomat i rozbudowany komputer pokładowy z integracją z telefonem tworzą bardzo przyjemny zestaw na dalekie podróże.

Przyczepić mógłbym się jedynie do ekranu wyświetlacza – menu wygląda schludnie i całkiem łatwo pozwala dojść do potrzebnych nam funkcji (a sama lista ustawień jest bardzo długa – od wysokości zawieszenia, przez reakcję na gaz czy działanie systemów ABS i ESP), to w niektórych miejscach zastosowano tak małą czcionkę, że trudno doszukać się niektórych informacji w trakcie jazdy. Na szczęście, tę wadę może wyeliminować aktualizacja oprogramowania.

Ceny Harleya Pan America zaczynają się w Polsce od 17 tys. euro czyli około 76 tys. zł. To o około 4 tys. złotych więcej, niż BMW życzy sobie za podstawową wersję R1250GS, a jednocześnie niecałe 8 tys. zł mniej, niż zapłacimy za KTM SuperAdventure S. Czy Harley jest od nich lepszy? Nie. Ale z pewnością nie pozostaje też daleko w tyle. Jeśli firmie starczy więc determinacji i za jakiś czas zobaczymy kolejną generację Pan Ameriki, to walka w segmencie adventure może być jeszcze bardziej zacięta niż teraz. ▣



Pit Stop

# JEANSY

Tekst: Maciej Kalkosiński, zdjęcie: Producent

Poduszki powietrzne powoli zaskarbiają sobie przychylność motocyklistów. W krytycznej sytuacji zapewniają one znacznie lepszą ochronę niż tradycyjne ochraniacze, jednocześnie będąc znacznie przyjaźniejszymi w użytkowaniu. Poduszka nie krępuje ruchów tak bardzo jak tradycyjne twarde wkładki, przez co możemy na motocyklu czuć się znacznie swobodniej. Jak dotąd, poduszki stosowano głównie w ochronie górnej części ciała, wszywając je do kurtek, kombinezonów lub stosując jako nakładane kamizelki. Szwedzka firma Mo'Cycle postanowiła jednak spróbować czegoś nowego i stworzyła pierwsze na świecie jeansy wyposażone w poduszkę powietrzną. Na pierwszy rzut oka – połączenie idealne – zapewniające maksimum luzu i ochrony jednocześnie. Jeansy można obecnie zamówić w przedsprzedaży na serwisie Indiegogo za 799 euro (po okresie promocji będą kosztowały 1199 euro).

Jeźdź



# SCRAMBLER HRMANA



Jestem już dojrzałym motocyklistą z długim stażem jazdy na różnego rodzaju motocyklach. Spróbowałem wszystkich rodzajów jazdy i najlepiej czułem się na golasach (*naked bikes*) *supermoto* i *fun bike*, ale brakowało mi motocykla, którym sprawnie mógłbym poszaleć po asfaltach i poza nimi.

Teoretycznie *supermoto* mogłoby to załatwić. Kupiłem Aprilię Dorsoduro 750 i przez 10 lat z radością zwiedzałem co roku inny zakątek Europy, a w wolnym czasie męczyłem ją na torach asfaltowych. Próby terenowe nie dały mi radości i swobody o jakiej marzyłem. Aprilia wyjeżdżała swoje i trzeba było znaleźć coś innego.

Sezon 2019 rozpocząłem od poszukiwań odpowiedniego sprzętu spełniającego trzy warunki:

1. sprytny na asfalcie (górskie kręte drogi i torzy wyścigowe),
2. nadający się do jazdy po drogach gruntowych i lekkim terenie,
3. dający radę jako długodystansowiec.

Teoretycznie lekki *adventure* spełnia te warunki, mnie jednak bardziej przekonały do siebie *scram-*

*blery*. Są lżejsze, tańsze, prostsze, mniej zagracone i bez porównania lepsze na torze wyścigowym, no i oczywiście ładniejsze.

Na rynku były już *scramblery* różnych marek, moją uwagę zwróciły 4 maszyny: Scrambler Ducati 800, Benelli Leoncino 500 Trail, Triumph Scrambler 900 i Fantic Caballero 500.

Z tej czwórki tylko Benelli dawało szansę zakupu nowego sprzętu, reszta była poza zasięgiem mojego portfela. Przymierzyłem się do niego i było fajnie, ładnie, nowoczesnie technicznie oraz stylowo w wyglądzie. Gdyby miał trochę więcej mocy to już bym go miał. Reszta znalazła się na liście poszukiwanych okazji, trzeba było je dotknąć, dotrzeć i obwąchać. Po wstępnej selekcji Triumph odpadł →→

ze względu na dużą masę i małą moc. Fantic w terenie świetny na długich trasach mógłby być męczący ze swoim jednocylindrowym silniczkiem 400 ccm. Na koniec zostawiłem sobie ten najbardziej wymarzony i spełniający zakładane warunki – Scrambler Ducati 800, ale nowy kosztował prawie dwa razy tyle co Benelli Leoncino, a używane były jeszcze dosyć świeże i trzymały cenę.

Razem z bratem rozpoczęliśmy poszukiwania w USA jakiegoś lekko uszkodzonego egzemplarza, ale niczego w rozsądnej cenie nie było. W tej sytuacji, wrócił znowu pomysł zakupu Benelli i wtedy pojawiło się ogłoszenie z Ducatem w wersji Classic w bardzo sympatycznej cenie. Motocykl sprowadzono z USA więc zapewne przeszedł swoje. Brat sprawdził historię tego egzemplarza i okazało się to, co przewidywaliśmy, że jest to sztuka po wypadkowa, już po remoncie z dodatkowymi akcesoriami i przebiegiem 21000 km. Niezrażony sytuacją udałem się na oględziny i jazdę testową. Werdykt był pozytywny, motocykl zafundował moim sercem przez co nie zauważyłem kilku niedoróbek. Po zakupie, ochłonięciu i kilku jeżdżach stwierdziłem, że przód jest wyjątkowo twardy a kierownica

dziwnie nieergonomiczna przez co powoduje ból w nadgarstkach.

Okazało się, że lagi i prowadnice są nowe, ale wewnątrz już nie, przez co blokował się przedni zawias. Kierownica nie została wymieniona na nową tylko nieudolnie wyprostowana powodując dyskomfort w dłoniach. Oddałem motocykl do serwisu na wymianę wkładek amortyzatorów, zmieniłem też kierownicę na mocniejszą z modelu Scrambler Desert Sled. Przy okazji zmiany kiery trzeba było wymienić prowadnicę linki gazu, bo była klejona i mogła się rozsypać. Po tych korektach mogłem rozpocząć nową terenową przygodę.

Udałem się na pobliski tor motocrossowy i w przerwie między latającymi zawodnikami wjechałem na hopki, głębokie piachy, ostre błotniste nawroty i inne karkołomne zasadzki. Pierwsze kółko wyszło ze mnie energię, ale dało masę radości i wiarę w to, że można bez gleby, na standardowych oponach Pirelli MT60 RS, przejechać terenowe piekielko. Ten przejazd obnażył też pewne słabości, jak zbyt miękki przód, który potrafił mocno dobić a oponom przydałby się ostrzejszy bieżnik dla poprawienia →→



trakcji na luźnych nawierzchniach. Pozytywem było to, że środek ciężkości znajduje się nisko i łatwiej jest określić masę motocykla.

Za następne trzy tygodnie miałem wykupiony udział w imprezie rajdowej „Scrambler Fever” i chciałem komfortowo przejechać tamtą trasę,

dlatego zasiadłem do internetu w poszukiwaniu rozwiązania problemu dobijającego przodu. Najprostszym i najtańszym sposobem był zakup progresywnych sprężyn HyperPro wraz z olejem.

Człowiek sprzedający ten towar tłumaczył, że wymiana sprężyn nie zmieni mojego motocykla →→

w terenówkę a odczuwalna poprawa pracy zawieszenia to maksymalnie 15%. W ogóle mnie to nie zniechęciło, a wręcz zachęciło do pokazania wszystkich możliwości Scramblera.

Szybki tuning zawieszenia u Zbyszka, próbna jazda mechanika i werdykt – to nie jest terenówka,

ale zawias jest teraz o niebo lepszy. To mi wystarczyło, żeby bezstresowo ruszyć na dwudniowy rajd „Scrambler Fever” organizowany na terenie uroczego pojezierza drawskiego. W całej, nomen omen, gorączce przygotowań, zabrakło mi czasu na wymianę opon na bardziej terenowe. Aby temu zaradzić postanowiłem użyć opasek antypoślizgo- →→



wych (trytytkowe, jednorazowe łańcuchy). Opa-  
ski dzielnie zniosły próbę na torze crossowym, ale  
poległy na asfalcie. Resztę rajdu objechałem na  
standardowych oponach, o dziwo bez nieprzyjem-  
nych przygód, poza jednym delikatnym nurkiem  
w piach. Przód dobił tylko kilka razy w bardzo  
ekstremalnych momentach, przez co jazda stała się

bardziej komfortową. Po doświadczeniu tego rajdu  
zainwestowałem w risery kierownicy, żeby jazda  
na stojąco była łatwiejsza.

Skoro skok w teren mieliśmy zaliczony, pomyśla-  
łem, że spróbuję jak Ducat daje sobie radę na torze  
wyścigowym. Brat z kumplami katują sprzęty na →→

różnych torach więc dopisałem się razem z nimi na  
dwa dni jazdy po torze Silesia. Do udziału potrze-  
bowałem tylko sportowych opon i można było  
ruszać na asfaltową pętlę. Przednie koło ma 18 cali  
co komplikuje zakup sportowej opony. Po zbadaniu  
rynku wybrałem na przód oponę Metzeler Racetec  
K1 RR, a na tył trafiło Pirelli Diablo Rosso Corsa.

Na miejscu okazało się, że jestem jedynym zawodni-  
kiem na motocyklu typu Scrambler co czyniło mnie  
wyjątkowym, dając radość torowym wyjadaczom.

Po pierwszej sesji treningowej pozbyłem się rise-  
rów kierownicy, przestawiłem terenowe podnóżki  
maksymalnie do góry i mogłem się bawić do woli. →→





Im pewniej się czułem, tym bardziej brakowało mi sportowych podnóżków. Z obawy o przycieranie klatką silnika nie kładłem się tak mocno, jakbym mógł i chciał. Mimo to uśmiech nie zniknął mi z pyska a nawet się powiększył podczas wyprzedzania dużo mocniejszych i doinwestowanych sprzętów.

Po wizycie na torze pojawiło się zaproszenie na całodniowy przelot po bezdrożach wyżyny lubelskiej i Rostocza. Tutaj już kupiłem bardziej terenowe opony i Ducat jechał równo za Yamahą Tenere 700, do czasu aż obaj zakopaliśmy się w błotnistej łące. Po wydobyciu sprzętów z czarnej mazi, energicznie przyprawiliśmy je piachem i pyłem z polnych dróg. Znowu radocha nie schodziła z gęby.

I wtedy na horyzoncie pojawił się wyjazd do Węgier na rewelacyjny tor Pannonia. Tym razem zdjąłem klatkę silnika i terenowe podnóżki, zastępując je sportowymi oraz crashpadami. Sportowe opony spokojnie nadawały się by je użyć na torze po raz drugi. I znowu nie zdążyłem zmienić opon przed wyjazdem, więc drogę na Węgry motocykl przebył na przyczepie odziany w zestaw terenowy. Na miejscu, tak obuty Scrambler został obiektem radosnych kpin konkurencji. Serwis niechętnie pod-

jął się wymiany opon na sportowe, wszak podsunąłem im pojazd z kołami dętkowymi co w sporcie wyścigowym jest dziś raczej niespotykane. →→



Na Węgrzech upał a nitka toru ciągnęła się ponad 5 km z wyraźną różnicą poziomu terenu. Długie szybkie proste i bardzo zróżnicowana kombinacja zakrętów wyciskała ze mnie i Scramblera maksą możliwości (teraz wiem, że można było jeszcze więcej). 2 dni ostrej jazdy, szlifowania techniki i możliwość walki z lepszymi sprzętami zaowocowały euforią szczęścia oraz wiekopomną decyzją. Nie widzę potrzeby inwestycji w supersporta, żeby się dobrze bawić i szlifować technikę jazdy.

Po przygodach terenowo wyścigowych przyszła pora na test wyprawowy. Razem z moją wspańiałą ekipą motocyklową z Biłgoraja – Old Superbike Bros, ruszyliśmy na wyprawę wzdłuż granicy Polskiej, wpadając do Słowacji, Czech i Niemiec. Na początku trasy pojawił się wyciek oleju z łagi widelca i niezidentyfikowany wyciek oleju silnikowego. W przypadku łagi, przyczyną było zabrudzenie uszczelnacza. Za wyciek oleju odpowiedzialna była obłuzowana rurka magistrali olejowej. Na szczęście, wszystkie awarie udało się usunąć przy pomocy kolegów z ekipy.

Ten wyjazd był tylko przedsmakiem większej wyprawy, którą zorganizowaliśmy w 2021 roku.

Za cel obraliśmy Albanie z jej pięknymi, górskimi trasami. Wystartowaliśmy, w grupie 5 motocykli, z naszego rodzinnego Biłgoraja do Nowego Sadu w Serbii (łącznie 850 km). Motocykl bez problemów dowieźł mnie do mety pierwszego etapu. Drugiego dnia spotkaliśmy na trasie kolegę z Biłgoraja, który samotnie ruszył do Albanii poszukując mniej uczęszczanych tras szutrowych. Trzeciego dnia, w Czarnogórze, dojechała do nas grupa spóźnialskich na 3 motocyklach i stąd, w komplecie, zaczęliśmy eksplorację Albanii.

Dla większości z nas dużym zaskoczeniem było, że większość tego kraju stanowią góry poprze- →→



cinane misternie poprowadzonymi, bajecznie krętymi drogami. Jeden z naszych kolegów stwierdził, że w ciągu jednego dnia w Czarnogórze i Albanii przejechał więcej zakrętów niż w całym życiu. To był dopiero początek rollercoastera, jaki przygotował dla nas ten kraj. Następnego dnia zaliczyliśmy trasę ze Shkodra do Teth i z Teth do Bajram Curri (ten drugi odcinek to około 240 km z czasem podanym przez nawigację 6,5 godziny). Po doświadczeniach alpejskich, z lekkim pobłażaniem podeszliśmy do przesadnie wygórowanych wyliczeń nawigacji, ale to co zaoferowała nam ta trasa przerosło wszelkie oczekiwania. Trafiliśmy tam na najbardziej wymagającą kombinację zakrętów, podjazdów i zjazdów połączonych z bardzo zróżnicowaną jakością nawierzchni i bogatą pulą niespodzianek. Można było trafić na kawałki skał, które obsunęły się w czasie deszczu, naniesionego błota, żwiru, dziur, zwierząt dzikich, półdzikich i domowych oraz nonszalanckich, albańskich kierowców ścinających zakręty.

Na tamtejszych trasach najłatwiej prowadził się Scrambler Ducati. Jazda tam była dla mnie jak wizyta w najlepszym wesołym miasteczku, non stop dostawałem zastrzyk adrenaliny i endorfin. Reszta motocykli o sportowym zacięciu lub typowe opasłe adventure walczyły o życie, kiedy ja ze swoim Scramblerkiem pożerałem kolejne zakręty i omijałem zasadzki. Po tak wspinałym dniu ruszyliśmy pieszo z hoteliku do miłej restauracji na pyszności kuchni albańskiej w formie stałej i płynnej.

Następnego dnia rano przemierzaliśmy Dolinę Valbona aby potem, w dwóch grupach, udać się w kierunku nadmorskiego Durres. Jedna grupa - 2 motocykle postanowiła odpocząć od zakrętów spływając promem po kanionie jeziora Komani. My, w poszukiwaniu górskich tras, zaliczyliśmy 300 km w 7 godzin. Lekki wypoczynek nad morzem w Durres i rano decyzja, że część ekipy wyrobiła przydział tras i wraca szybciej do kraju, a czterech z nas postanawia dojechać jeszcze na samo południe Albanii do miasteczka Ksamil i dopiero stamtąd ruszyć do domów.

Po drodze zaliczamy piękne stare Berat zwane „miastem tysiąca okien” i mijamy Gjirocaster, niestety nie wstępując na starówkę z braku czasu. W Ksamil oddajemy się nocnemu życiu miasta, żeby przed południem następnego dnia doje- ➔➔

chać do uroczego starego Kruje słynącego z twierdzy i pięknego potureckiego bazaru. Po drodze wspinamy się piękną nadmorską serpentyną trasy SH8. Kruje wita nas dobrym hotelem Panorama z wyśmienitą kuchnią.

Przed południem ruszamy w kierunku Chorwacji, uatrakcyjniając trasę o serpentyny Rapsh na trasie SH20, zatokę kotorską i część jadrańskiej magistrali w Chorwacji. Nocujemy za Dubrownikiem w miasteczku Trsteno. Po drodze zauważam ubytki oleju, ➔➔





które zwiększają się z każdym nowym odcinkiem. Motocykl nie dymi, nie traci mocy a olej znika.

Bładym świtem atakujemy najdłuższy odcinek 1015 km do Mikulova w Czechach. Ostatniego dnia naszej wyprawy zatrzymujemy się na obiad w Ołomuńcu i poszukując przyczyny ubytku oleju znajdujemy winowajcę, jest nim obluźwana nakrętka na magistrali olejowej. Przy pomocy sympatycznego Czecha dokręcamy rurkę i po kilku godzinach melujemy się w domach, cali zdrowi i przezadowoleni.

Scrambler zyskał trzecią sprawność, po uzyskanych wcześniej terenowej i wyścigowej, w albańskiej trasie sprawdził się też jako pełnoprawny motocykl adventure. Nie widzę potrzeby zmiany motocykla na inny, skoro tutaj mam trzy w jednym. Może w niczym nie jest on mistrzem, ale jako uniwersalny „motór” zasługuje na miano wszechmistrza. Z jednym zastrzeżeniem, że gdybym musiał go kiedyś zamienić to może byłby to Scrambler Desert Sled, oczywiście marki Ducati. ▣



ZIENTAR 2 CYLINDRY HERMAN

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



Zdrowy brzuch

# Z przy stan ka mi

tekst: Milena Juszcak, zdjęcie: Marcin Suszczewski

**M**otocyklowe wyprawy często polegają na całkowitym spontanie, ale życie uczy, że lepiej wspomina się te, gdzie zaplanowano trasę. A skoro o niej mowa, warto też przemyśleć kwestie przystanków. Wiadomo, nerki nie są z gumy, podobnie jak zbiorniki paliwa. Wyjazd na motocyklu łączy bardzo wiele aspektów: logistyczny, kulinarny, fizjologiczny to tylko kilka z nich. A przecież można dorzucić jeszcze np. meteorologiczny, który czasem potrafi wiele spraw pokrzyżować. Skupmy się jednak na tych, na które mamy wpływ. Zakładając, że trasa została opracowana już w domu, wiemy kiedy trzeba zarządzić tankowanie i posiłki czy chociażby pojenie.

Przy jeździe po szosach, mamy praktycznie pewność napotkania stacji benzynowej. Wraz z nią jest też komfort toalety oraz miła perspektywa ciepłego posiłku. W sieciowych, dużych stacjach, menu jest bardzo szerokie. W przypadku mniejszych placówek, często w tym samym budynku (albo tuż obok) znajdziemy przynajmniej bar, gdzie również uzupełnimy kalorie. Korzystajmy z nich jednak z głową.

Znajomi Amerykanie żywią się w McDonaldach na całym świecie, bo mają tam gwarancję jakości i świeżości. Asocjowanie sieci fastfoodowej z jakością brzmi abstrakcyjnie. Ale wcale nie musi być takie znowu głupie. Wiemy, że tamtejsze jedzenie jest wcześniej mrożone i pozbawione smaku, ale nie można mu odmówić troski o jakość i powtarzalność. Innymi słowy, nic nas tam nie zaskoczy.

Podobnie rzecz się ma np. z hotdogami w sieci narodowych stacji benzynowych. Niby nic wielkiego, ale taki hotdog potrafi posłużyć za szybki posiłek i nie zrujnuje nam dnia ani kieszeni. Co by bowiem o nim nie rzec, jest tak przygotowany, aby nikt nie miał po nim niestrawności. Gdyby było inaczej, nie tylko zainteresowany by go sobie następnym razem odpuścił, ale i wszystkich znajomych poinformowałby o tym, co go spotkało.

Nie chcę żeby poradą było tu zatem korzystanie z sieciówek, ale namawiam do korzystania z

rozwiązań sprawdzonych. Jeżeli więc korzystamy z przydrożnego baru to może zupa typu rosół czy pomidorowa, ale już nie fasolówka, a na drugie sprawdzony standard w postaci sznycla, nawet jeżeli klopsiki czy mielone wydają nam się kuszące. O ile sznycla nie sposób zepsuć to do mielonych trafia właśnie to, co takie może już być, zepsute właśnie albo na najlepszej do tego drodze.

Oczywiście, na wycieczkę wypada zabrać ze sobą suchy prowiant. Wybór batonów i suszonych owoców jest teraz tak duży, że każdy znajdzie swój ulubiony smak. Wiadomo, poza głównymi szlakami, oferta przydrożna chudnie, co jednak wcale nie musi stanowić argumentu w starciu z naszym własnym głodem. Lepiej zatem mieć coś, co skutecznie uciszy niepokój żołądka, zamiast zdawać się na nieznanego pochodzenia propozycje. A skoro o suchym, zapominamy o szkolnych radach zabierania czekolady. To dobre na zimowe wyprawy w góry, latem słodkość popłynie a doczyszczanie sakwy czy kombinezonu z czekolady to temat na zupełnie osobną rozprawkę.

Na koniec słowo o picciu. Alkohol z definicji wykluczamy i nie tylko o poranku i w ciągu dnia, ale również wieczorami kiedy wiadomo, że następnego dnia znowu jedziemy. Doradzam umiar żeby potem nie nosić konsekwencji. Co do pozostałych napojów, tu już wybór jest większy, ale znowu, doradzam izotoniki i wszelkie nawadniacze. Przy czym pamiętać należy, że nawet kryształek soli w butelce wody już czyni ją bardziej przez organizm przyswajalną. Inaczej dajemy tylko w kość nerkom. I skracamy czas pomiędzy koniecznymi postojami.

Powyższe porady zalecam stosować w przerwach pomiędzy tradycyjnie ważnymi posiłkami, jak śniadanie, obiad i kolacja. Niech podróżowanie jednośladem nie zwalnia nas z troski o równowagę naszego organizmu. Dbajmy o nasz organizm, a odpłaci się nam uważnością, sprawnością i refleksem tam, gdzie jest nam najbardziej potrzebny – na wakacyjnej drodze. ▣

# Pożegnanie lata

Tekst i zdjęcie: Maciej Zientarski



Dzieło o takim tytule, autorstwa Tomasza Szczerbickiego wpadło mi ostatnio w ręce i postanowiłem je jak najszybciej przeczytać, ponieważ dotyczy ono super istotnego tematu w życiu każdego fanatyka motoryzacji. Ważnego ze względu na fakt, że chyba każdy swoją motoryzacyjną fascynację rozpoczynał właśnie od motorowerów.

„Motorowery w Polsce to ważny rozdział naszej historii, zarówno motoryzacyjnej jak i rowerowej. Od ponad 80 lat tytułowy pojazd był wehikułem pośrednim pomiędzy rowerem i motocyklem, taką matematyczną częścią wspólną dwóch zbiorów.” Tak właśnie rozpoczyna się ta fascynująca lektura i już to pierwsze zdanie przywołuje w pamięci mój pierwszy motorower. Była to Jawa Babette nazywana przez wszystkich „Babetką.” Był to chyba idealnie pasujący do nazwy „motorower” ponieważ mimo iż był wyposażony w silnik to również miał pedały. Czyli, jak pisze w ciągu dalszym Tomasz: „Gdy silnik chodził poprawnie, był to motocykl małowitrazowy; gdy silnik szwankował - pedały pozwalały na jazdę jak zwykłym rowerem.

W ostatnich latach ta cecha była jednak powoli eliminowana i współczesnemu „motorowerowi” bliżej jest dziś do motocykla małowitrazowego niż roweru.” Jak sobie przypominam czas jazd na moim ostatnim motorowerze, to było mu zdecydowanie bliżej do motocykla niż roweru. Simson S51 Enduro, bo o nim mowa, był pojazdem bez mała genialnym. Byłem z niego absolutnie dumny i cieszyła mnie każda przejażdżka na moim mini motocyklu. To właśnie na nim rozpocząłem swoje starty w motocyklowych zawodach. Zostałem członkiem Stołecznego Klubu Motocyklowego i jeździłem na wyścigi po wielu polskich torach. Szczerbicki pisze o Simsonie, że: „W latach 80. elitarnym wśród motorowerów był Simson S51. Był to pojazd, który stylistycznie niósł powiew Europy Zachodniej, technicznie stał kilka szczebli wyżej od krajowych Rometów, a do tego jego cena była na poziomie osiągalnym przez spo-

łeczeństwo.” I owszem, czuło się w nim „zachodni powiew”, a szczęśliwie cena została zaakceptowana przez moich rodziców.

Tak przebyłem drogę od Jawy Babette do Simsona, ale była to znacznie dłuższa droga niż wynikać może z lektury artykułu. Książka przypominała mi na przykład o motorowerze, który nawet na zdjęciach w moich albumach się nie ostał czyli Rometcie z serii Kadet. Ten, ujeżdżany przeze mnie, egzemplarz miał, czasem Zawodny, silnik produkcji zakładów Romet, lecz lektura książki przypominała mi o „szpanerskiej” i szybkiej wersji Kadeta z czeskim silnikiem od niezawodnej Jawy. Jak podaje autor książki: „Ożywiona współpraca z Czechosłowacją w latach 80. sprawiła, że silnik Jawy 225 był montowany do Romety 110 Kadet Automatic”. Automatycka skrzynia biegów w Kadecie była dla wielu spełnieniem marzeń.

Marzeń, które w tamtych czasach nawet czasem się spełniały. Moje wyjazdy na wyścigi na torach w całej Polsce z pewnością były przeze mnie wymarzone. Taką wizualizacją marzeń był z pewnością start w wyścigach mini żużla na Stadionie Dziesięciolecia w Warszawie, w trakcie imprezy „Pożegnanie Lata z Jarmarkiem” Chyba nie mogłem nawet marzyć o zwycięstwie w wyścigu na dużej imprezie, a w dodatku komentowanym przez własnego ojca. Wracajmy z marzeń do lektury o motorowerach w okresie PRL. Gdyby traktować tę książkę w kategoriach szkolnych lektur, to z pewnością byłaby ona lekturą obowiązkową. W szczególności dla wszystkich zakochanych w motoryzacji czytelników. ■

Na haku



# Jak zapomnieć

*Tekst i zdjęcia: Paweł Kaczor*

Wstyd się przyznać. Obiecacie, że nikomu nie powiecie? Tak? Na pewno? Ok, coś Wam zdradzę. Nigdy nie jeździłem Polonezem, bo jako pasażer się nie liczy. I oto kilka dni temu przeżyłem swój pierwszy raz. Pamiętacie, żeby nikomu nie mówić? →→



**K**olega z korpo-ławki kupił sobie Poldona. Kupił, dopieszczał, naprawiał i dopieścił. Przyjechał do pracy i od razu zwrócił moją uwagę. Tzn. Polonez zwrócił moją uwagę, bo kolega mi się nie podoba od dawna. Samochód robi wrażenie stanem blacharki i kolorem lakieru. Moja była konkubina miała kiedyś paznokcie w takim kolorze. Moja obecna konkubina w takim kolorze ma torebkę. Robotę robią aluminiowe felgi, a całość daje poczucie, że kumpel włożył w to auto na serio mnóstwo pracy i serducha. Widok takiego Poldka na ulicy wzbudza totalnie skrajne reakcje otoczenia. Jedni odwracają za nim głowę z podziwem zrodzonym z fascynacji twórcami FSO. Inni, szczególnie ci starsi, wracają myślami do lat swojej młodości, w których to Poldonami jeździli na dansingi. Są też tacy, którzy na kierowcę Poloneza patrzą jak na biedaka, dziwaka, kogoś nie z tego świata. "Ciekawe kiedy się obudził. Pewnie nie wie, że świat poszedł do przodu".

Ja na szczęście nie doświadczyłem takich odczuć, ponieważ miałem okazję przejechać się po parkingu, jakieś 200 metrów. Ba, wbiłem nawet drugi bieg. Zatem, w myśl złotej zasady: nie znam się, ale się wypowiem. Beżowy Poldon pali na raz. Pracuje równo i gładko. Jeździ, skręca i hamuje. I to jak jeździ, jak skręca i hamuje. Pod maską wersji GSI pracuje silnik 1.6 o mocy około 84 KM. Napęd na tylne koła oraz manualna 5-biegowa przekładnia →→

zwiastują dużo zabawy. Ja wolałem nie budzić potwora i nie prowokować auta, dlatego drugi bieg wrzuciłem już przy 2000 obr./min. Plusem Poloneza jest wspomaganie kierownicy. Chociaż dwa skrajne położenia kół dzielą jakieś 43 pełne obroty fajerą. Zawieszenie jest sprężyste. Rzekłbym nawet, że sportowe. Auto nie wychyla się na zakrętach nawet przy prędkości 20 km/h. Przy większych prędkościach, około 40 kmh także jest spoko. Tak przynajmniej twierdzi mój kolega, któremu wierze jak własnej matce. Kiedy trzeba, samochód nie tyle hamuje, co zwalnia siłą rozpędu. Wszystko zależy od tego czy kopniecie w pedał hamulca z całej siły, czy będziecie się z nim obchodzić jak z (własnym) jajkiem. W tym drugim przypadku, równie dobrze możecie nie robić nic i czekać, aż auto samo wytraci prędkość.

Przejażdżka Polonezem minęła mi szybko. Pomimo paskudnej pogody nie zmokłem i to jest kolejny plus tego samochodu. Do Poloneza trzeba podchodzić z dystansem. Olbrzymim dystansem. W każdej mierzalnej i obiektywnej kategorii samochód, jako taki, jest mierny. Jednak jazda za jego kierownicą daje niesamowite emocje. Przez całe 200 metrów jazdy parkingiem śmiała mi się micha. Czuję, że cofnąłem się w czasie, do lat studenckich, a wtedy... Zresztą nieważne. Auto niesie za sobą niesamowity ładunek emocjonalny. Albo go czujesz i doceniasz albo wysiadaj, bo Poldon najwyraźniej nie jest dla Ciebie! ▣



**Daewoo FSO Polonez****Wymiary:**

Długość 4318 mm, szerokość 1650 mm,  
wysokość 1420 mm, rozstaw osi 2509 mm,  
pojemność bagażnika 480 litrów

**Dane techniczne:**

Silnik 1.6 84 KM (tylko miał, jak był nowy)  
z manualną, 5-biegową skrzynią

**Osiągi i ekonomia:**

Zużycie paliwa – dużo, 0-100 km/h – tak,  
cena – od 200 zł do 20 000 zł





# SETKA!

*Tekst i zdjęcia: Maciej Zientarski*



Tym razem przygotowałem wspomnienia z setnych urodzin marki Harley Davidson, które odbyły się w 2003 roku w uroczej Barcelonie. Całe szczęście, że mam w domu dobrze opisane albumy ze zdjęciami, dzięki czemu łatwiej mi dziś, wraz z wami, wspominać.

**W** swoim motocyklowym życiu obejdziałem całe mnóstwo rozmaitych zlotów, jak rozpoczęcie sezonu w podwarszawskim Józefowie, czy zloty na przykład w Siemianach. Po latach użytkowania motocykli japońskich przyszedł czas na te, jak twierdzi cała masa fanatyków, "jedynie słuszne" czyli z pod znaku "HD". Jedni głośno krzykali, że na stare lata zmądrzałem a inni, że straciłem rozum.

Te "amerykańce" zawsze mnie fascynowały dzięki swojej historii i legendzie. W końcu od 1903 roku budowane są właśnie dla entuzjastów. Nawet Japończycy próbowali uszczknąć trochę rynku Har-

lega budując motocykle podobne w stylu, ale mniej zawodne. Dla wielu jednak, oprócz technicznej doskonałości, nie posiadały jednego ważnego elementu. Nie miały duszy. Te amerykańskie tej duszy miały zawsze pod dostatkiem.

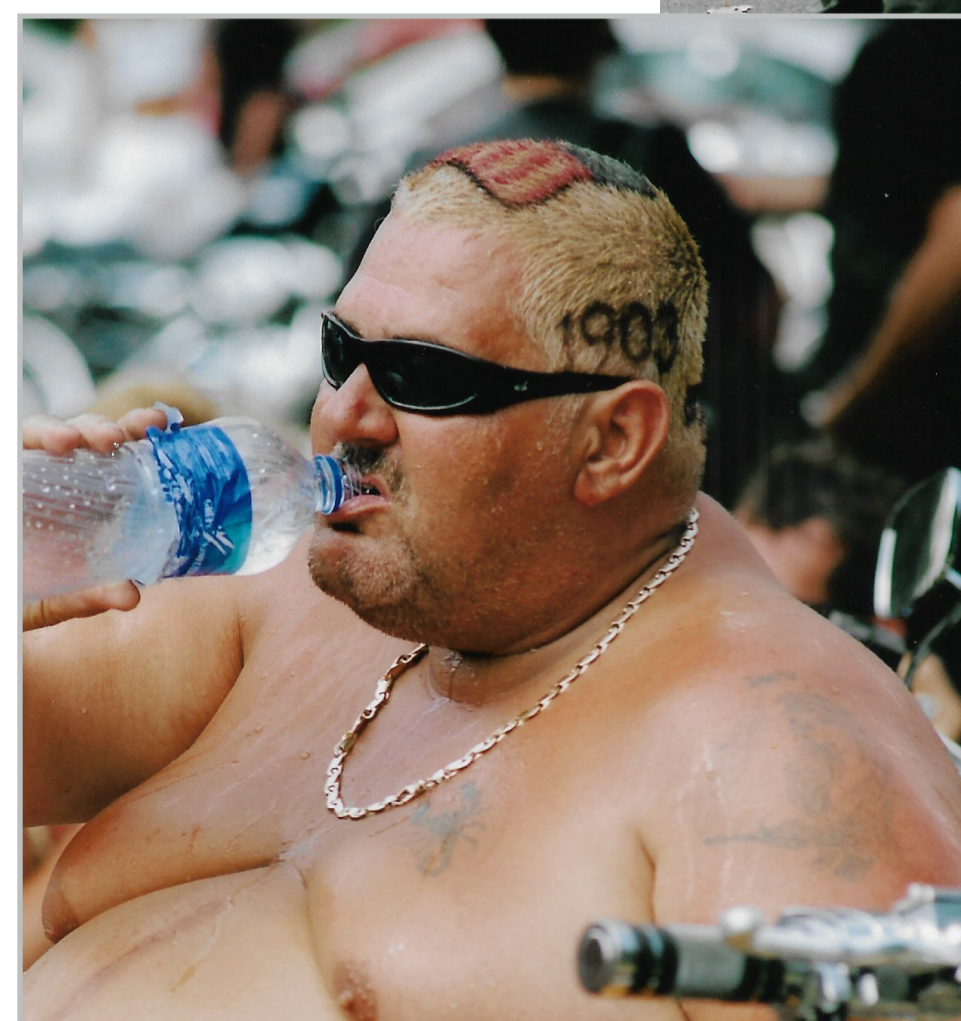
O tym mogłem naocznie przekonać się właśnie w Barcelonie, gdzie odbył się gigantyczny zlot zorganizowany z powodu setnych urodzin tej marki. Całe miasto zwariowało. Na każdym skrzyżowaniu słychać było cudowny bulgot słynnych silników V2. Fantastycznie przygotowane i poprzerabiane pojazdy zachwycały przechodniów nawet niezainteresowanych motocyklami. Trzeba przyznać, że →→



wiele z nich wygląda jak swojego rodzaju dzieło sztuki.

W lokalnych barach, nawet na słynnej Barcelońskiej alei La Rambla właściciele niektórych barów ogłaszali specjalnie przygotowanymi plakatami, że przywiezione na motocyklach Harley damy dostaną piwo gratis a kierowcy mogą liczyć na darmową lemoniadę. Na terenie zlotu przychodzący dziennikarze szukali głównie ciekawostek. Dla jednych były to fantastycznie przygotowane jednoślady a dla innych ich niekiedy przedziwnie wyglądający właściciele, wśród których ciekawie prezentował się słusznej postury motocyklista z uwiecznionym na swoich włosach rokiem startu produkcji Harley Davidson.

Byli i tacy, którzy nie zdejmowali z głowy kasku z małym modelem Harleya. Kiedy zapytałem tak



przystrójonego Harleyowca, czy to model jego motocykla? Odparł mi szybko:

- *Niestety nie. Taki Softail to moje marzenie.*  
 - *Ale jeździsz Harleyem? Zapytałem dla pewności.*

- *Oczywiście! Tylko niestety małym Sportsterem, a przy moich rozmiarach to problem!*  
 Trzeba przyznać, że wybrał ciekawy sposób zobrazowania swoich marzeń.

Obecni na tych urodzinach goście zachwycaли swoją oryginalnością. Wystarczyło spojrzeć na ich tatuaże, ubiory i kaski. Niektórzy na tych kaskach pokazywali swoje zdanie →→



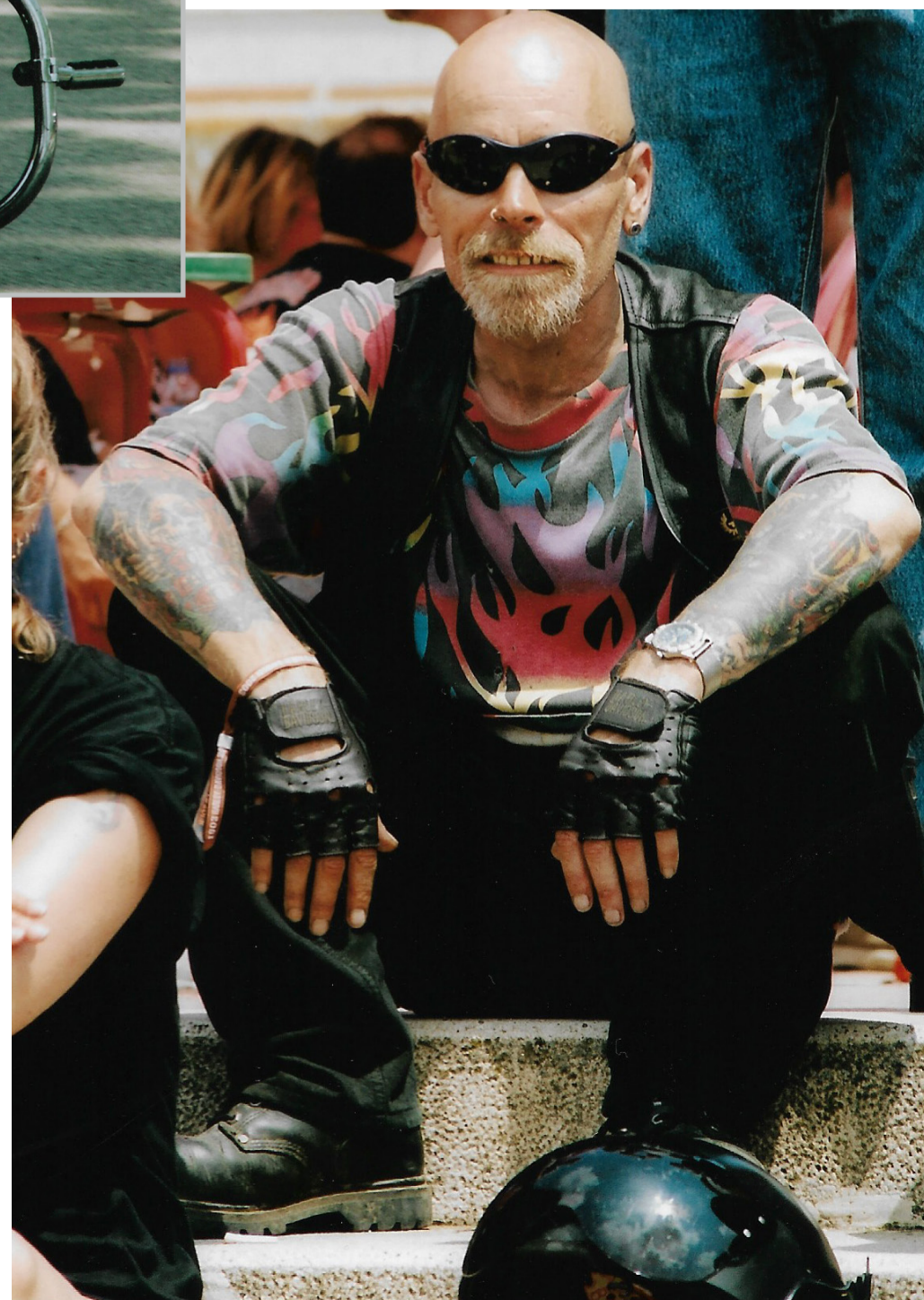
swoich naturalnych zadań ma być częścią przykuwającą uwagę. Często „tłumienie” nie jest najbardziej pożądaną funkcją.

To przykuwanie uwagi zresztą często ujmuje właściwości jezdnych. Do dziś pamiętam nagraną do mojego programu rozmowę z posiadaczem takiego pięknego, długiego i niskiego Harleya na bardzo szerokich oponach, który cały był piękną rzeźbą. Zapytany jak Ci się tym jeździ? Odpowiedział:

*-Prowadzenie tego potwora to kawał ciężkiej roboty.*

W tym momencie przechodzący i oglądający nagranie przechodzeń dodał:

*-Kawał solidnej nikomu niepotrzebnej roboty. Ale według mnie przynajmniej radosnej! ▣*

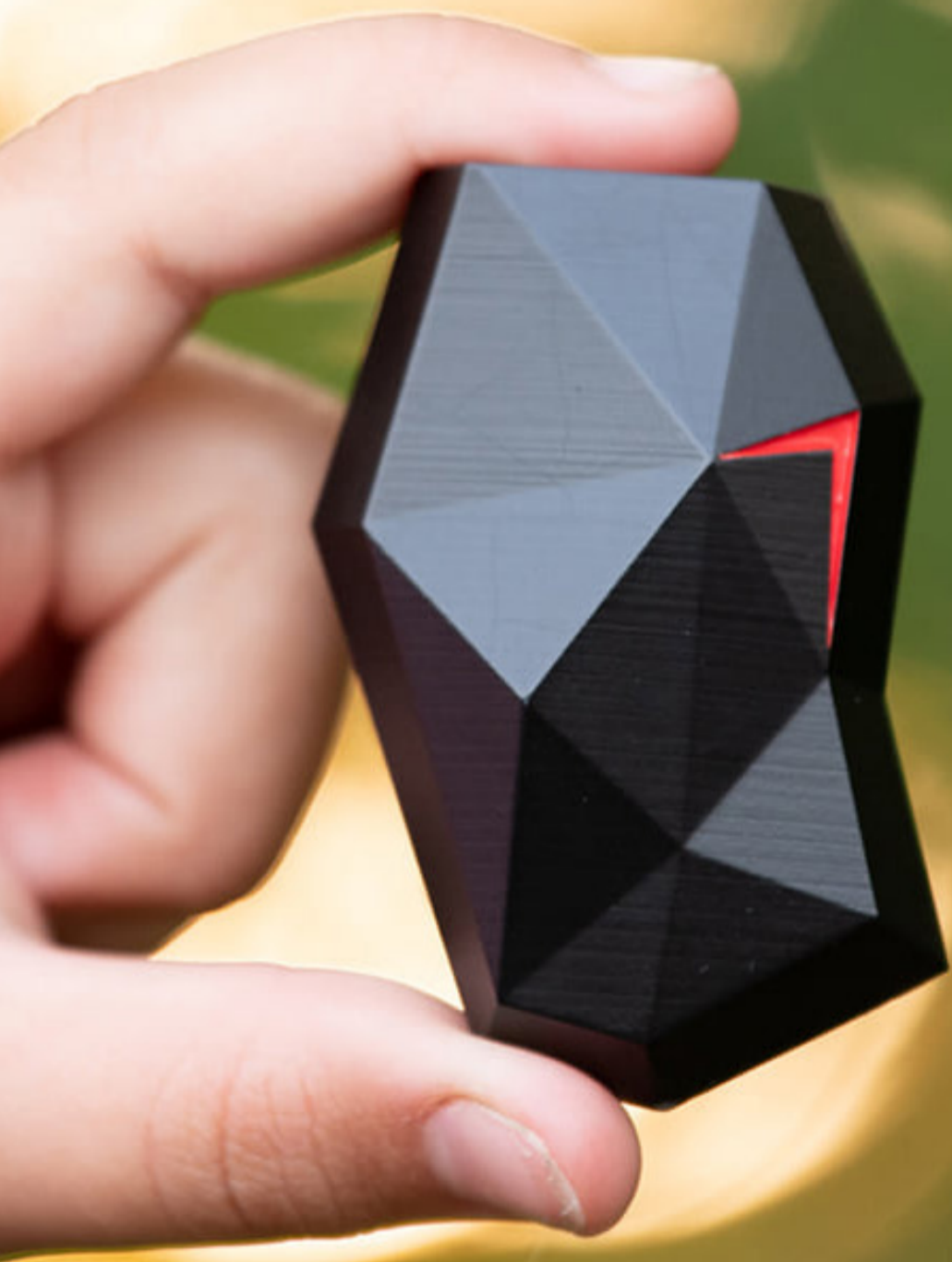


o japońskiej motoryzacji. Panie również potrafiły zaskoczyć. Dziewczyna w bikini w barwach amerykańskiej flagi zachwycała wielu. Mnie natomiast zachwycały na przykład detale tych jeżdżących dzieł sztuki. Motocyklowa podstawka z rzeźbioną trupią czaszką wymagała dobrze wykwalifikowanego jubilera do jej produkcji.

Ukochane przez wielu, w tym przede mną, motywy czaszki znalazły się również jako płaskorzeźba na jednej z pokryw zaworowych. Tylna lampa w kształcie liścia marihuany również potrzebowała do swojego stworzenia zdolnego metaloplastyka. Trzeba w tym momencie przyznać, że wiele części silnikowych to dzieło prawdziwych artystów. Filtr powietrza oprócz swojej prawdziwej funkcji musi być również rzeźbą. Podobno zwykły tłumik oprócz



**Siren7™**



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

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