

# iMoto

LUDZIE I MASZYNY

Numer 22, marzec 2022



**Motocykle 125**

**Michał  
Knapp**



**jedyny Polak w Ice Speedwayu**

## Pod batutą

Aktualności - str. 4  
 Felieton - Zimnym okiem - str. 6  
 Felieton - W kółko - str. 7  
 Jeżdżę - Samotny kolec - str. 8  
 Polish Rider Magazine - str. 18  
 Natka jedzie - str. 26  
 Prezentacja - Retro 125 - str. 28  
 Pit Stop - Do czysta - str. 34  
 Kupujemy? - str. 38  
 Zdrowy brzuch - str. 42  
 Na haku - str. 44  
 Na Zet - str. 50

W „iMotocyklu” właśnie nastąpiła zmiana na stanowisku naczelnego. Z tytułem pożegnał się Tomasz Szczerbicki, a jego miejsce zajął ja. Z reguły mówi się, że nastąpiło przekazanie pałeczki, ale takie ujęcie sprawy bardziej pasuje do sztafety. Ja na sprawę patrzę nieco inaczej.

Redakcja to bardzo delikatny organizm. Z reguły to zbiór, niekoniecznie ze sobą zżytych, indywidualistów. Każdy z nich ma coś innego do przekazania, ale robi to na swój sposób i niekoniecznie akurat wtedy, kiedy się tego odeń oczekuje.

Dobry zespół redakcyjny to ludzie, którzy znają kierunek tytułu, dla którego piszą. I na dodatek, na ogół się z tym kierunkiem zgadzają. Dlatego zamiast do sztafety, porównałbym ich raczej do orkiestry, a moją rolą nie jest wymachiwanie pałką, tylko dawanie wskazówek batutą.

„iMotocykl” nie miał zbyt dużo czasu by w pełni rozwinąć skrzydła i zaprezentować Czytelnikom swoją wizję wydawniczą. To oczywiste, że tytuł bazował na wydawanym, jeszcze wcześniej, „Swoimi Drogami”, ale wydawca pragnie by małe dziecko zmieniło rowerek biegowy na... sami wiecie.

W metamorfozie ma pomóc nowa batuta, ale jak to w orkiestrze: żeby grała potrzebni są muzycy. Jak widać, nowe wydanie się ukazało, więc chętnych do podzielenia się motocyklową pasją, nie brakuje. To dobrze, i mam nadzieję, że grono redakcyjne będzie stopniowo rosnąć.

Zapraszam do lektury i podzielenia się uwagami. Namawiam też do lektury bratniego tytułu „iAuto”. To w końcu ukłon w ich stronę, że skróciliśmy naszą winietę do „iMoto”. Co, umknęło wam? No właśnie, od teraz polecam uważną obserwację. To miejsce będzie się zmieniać.

Marcin Suszczewski



Na zdjęciu moja R1100RS w Sokolcu w Górach Sowich.

# 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**

**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

- **Kustomhead**

Wrocław, Hala Stulecia, 5-6 marca

Jeden z największych festiwali motoryzacyjnych w Polsce. Wydarzenie poświęcone amerykańskiej motoryzacji, stylowi życia i kulturze Hot Rod sięgającej końca lat 40. XX wieku.

- \* Wystawa zabytkowych samochodów amerykańskich, motocykli i rowerów custom,
- \* Artyści kustom kulture: pinstriping, hand lettering, aerograf,
- \* Warsztaty i pokazy na żywo,
- \* Impreza towarzysząca: Wrocław Tattoo Show,
- \* Giełda płyt winylowych
- \* PinUp girls i moda vintage
- \* Duża dawka rock'n'rolla - również na żywo.

- **Warsaw Motorcycyle Show**

Warsaw Ptak Expo, Nadarzyn, 1-3 kwietnia

Premiery najlepszych światowych marek, spotkania z zawodnikami motorsportu i znanymi pasjonatami jednośladów, prezentacje klubów i stowarzyszeń motocyklowych z całego kraju, szkolenia z bezpieczeństwa jazdy - to wszystko czeka na odwiedzających największe w Polsce i jednocześnie trzecie największe targi motocyklowe w całej Europie.

- **Otwarcie Sezonu Motocyklowego 2022**

Ława - Karaś, 27 marca

Otwarcie Sezonu Motocyklowego zbliża się wielkimi krokami! Zapraszamy 27 marca do Karasia koło Ławy. Zaczynamy o godzinie 11.00 - będzie mnóstwo atrakcji i stoisko z Wielką Wyprzedażą! Niskie ceny i ogrom emocji gwarantowane. Tere-  
nem wydarzenia jest parking przy „X-Moto sklep & outlet motocyklowy” w Karasiu 44a, 14-200 Ława.  
- Bilet wstępu w cenie 10 zł/os



- **Premiera Hondy NT1100**

Nowy motocykl turystyczny wyposażono w rozwiązania sprawdzone w modelu Africa Twin, w tym 8-zaworowy, rzędowy dwucylindrowy silnik SOHC o pojemności 1084 cm<sup>3</sup>, który poddano modyfikacjom, przede wszystkim pod kątem lepszych przyspieszeń w niskim i średnim zakresie obrotów. Dzięki korzystnej kombinacji maksymalnej mocy 102 KM, osiąganey przy 7250 obr/min i maksymalnego momentu obrotowego 104 Nm, dostępnego przy 6250 obr/min, maszyna płynnie przyspiesza do dozwolonych prędkości autostradowych i cały czas dysponuje zapasem mocy. Dobre osiągi nie zostały jednak okupione wysokim zużyciem paliwa, gdyż na jednym baku o pojemności 20,4 l można pokonać dystans 400 km.

NT1100, jako jedyny motocykl tej klasy, dostępny jest w opcji z dwusprzęgłową przekładnią DCT, która umożliwia zmianę przełożeń bez angażowania

kierowcy w ten proces. Jedno ze sprzęgieł wykorzystywane jest podczas ruszania oraz do załączania biegów 1, 3 i 5, drugie – do załączania biegów 2, 4 i 6. Oba sprzęgła są niezależnie sterowane przez własne obwody elektrohydrauliczne i bardzo płynnie przenoszą napęd z jednego biegu na drugi. Skutkuje to mniejszym zmęczeniem kierowcy, szczególnie podczas jazdy w mieście oraz możliwością większego skupienia na drodze. Dodatkowe korzyści to trwałość przekładni, której nie można uszkodzić np. poprzez załączenia niewłaściwego biegu, a także brak możliwości zduszenia silnika. Biegi można również zmieniać manualnie, za pomocą łopatek na kierownicy.

- **Aprilia Tuono 660**

Tuono 660 to jedna z najciekawszych propozycji marki Aprilia. To mocny „naked”, który zmienia sposób w jaki patrzymy na ten segment motocykli. Pół-owiewka, która chroni przed wiatrem, moc 95 KM, bardzo niska waga oraz poręczność i zwinnosć stawiają go na szczycie pożądanego w kategorii motocykli o średniej pojemności. Niezliczone testy prasowe pokazały, że jest to bardzo uniwersalny, niezwykle kompaktowy oraz przede wszystkim mocny sprzęt o niezwykłym brzmieniu!

Z racji tego, że jest to motocykl, jakiego jeszcze w tej kategorii nie było, warto zapisać się na jazdę testową (wchodząc na stronę <https://testride.pl/pl/oferta/aprilia>) i samemu wypróbować jego możliwości, a także zakochać się w jego włoskim stylu. Zwłaszcza teraz, gdy kupując Tuono 660 z rocznika 2021 otrzymasz Quickshifter oraz moduł IMU GRATIS.

Tak skonfigurowany motocykl spełni oczekiwania nawet najbardziej wymagających klientów. Model ten dostępny jest również w konfiguracji na prawo jazdy kat. A2.



## Na prawo jazdy

**I**le czasu potrzeba, by nauczyć się jeździć motocyklem? Według polskiego prawa, minimum 20 godzin części praktycznej powinno wystarczyć do zdobycia umiejętności poruszania się po drogach. Trudno jednak powiedzieć, że ktoś, kto zdał egzamin (jeżdżąc na przykład na Gladiusie) jest od razu w stanie poprowadzić Gold Winga czy ogarnąć GSX-Ra. Części umiejętności potrzebnych do jazdy nie uczymy się więc w samej szkole. Mmusimy zdobyć je na własną rękę.

W Szwecji, gdzie mieszkam od prawie 10 lat, sprawa wygląda nieco inaczej. Można tu oczywiście skorzystać z usług szkoły jazdy, jednak do egzaminu przygotować możemy się również indywidualnie. Po złożeniu wniosku na stronie internetowej wydziału komunikacji, możemy zacząć jeździć po drogach z innym, bardziej doświadczonym, motocyklistą (musi on mieć prawo jazdy kategorii której chcemy się uczyć od minimum 5 lat).

Rodzice często uczą więc swoje dzieci, a tym, którzy nie mają w rodzinie motocyklistów, pomagają koledzy czy znajomi z pracy, którzy od lat siedzą za kierownicą.

W praktyce więc, gdy decydujemy się wejść do świata jednośladów, już od samego początku jest przy nas ktoś, kto doradzi przy zakupie wymarzonego motocykla i nauczy jego obsługi.

Rodzi się jednak pytanie czy taki mentor, jest w stanie dorównać odpowiednio przeszkolonemu instruktorowi? Moim zdaniem tak, bo pierwsze sam kiedyś przechodził podobną drogę do prawa jazdy, a po drugie bierze on odpowiedzialność za kogoś, kogo dobrze zna. Może więc skupić się na tych aspektach, które faktycznie przydadzą się później nowemu kierowcy.

Ja na przykład, szkoląc kolegę, który zakupił swojego wymarzonego GSR-R 1000 jako pierwszy motocykl (czego stanowczo mu odradzałem, bo lepiej zaczynać od mniejszej pojemności, no ale się uparł...) na jedną z naszych szkoleniowych przejażdżek zabrałem go na tor, by tam mógł poobserwować trenujących zawodników i sam spróbował prawdziwej jazdy po zakrętach.

Z innym znajomym, który poprosił mnie o naukę, większość czasu spędzamy na szutrowych drogach i leśnych ścieżkach, bo jego docelowym motocyklem jest turystyczne enduro.

Gdy więc mówię komuś, że jest gotowy, by iść na egzamin, jestem pewny tego, że poradzi sobie na drodze w takich warunkach, w jakich będzie chciał jeździć. Jednym zabiera to kilka tygodni, inni potrzebują dwóch, trzech sezonów by poczuć się pewnie za kierownicą.

Mnie jednak najbardziej cieszy to, że mogę z kimś dzielić się swoją pasją i przekazywać ją dalej, tak jak 25 lat temu robił to mój ojciec, gdy godzinami zmuszał mnie do robienia ósemek na moim pierwszym skuterze, a potem powoli podnosił poprzeczkę wiedząc, że kiedyś kupię wymarzoną CBR.

Poza tym, jazda motocyklem to nie tylko technika, ale także kultura. Dla mnie równie ważne jak sama jazda są spotkania ze znajomymi, imprezy klubowe czy zloty. Ba, nawet zapisanie się właściwego forum w internecie może całkowicie odmienić nasze postrzeganie bycia motocyklistą.

*Maciej Kalkosiński*

## Okiem rozsądku

**Z**a każdym razem gdy wsiadam na motocykl, czuję się jak na kolejnej lekcji jazdy na nim, chociaż w garażu stoi kilka motocykli od 40 do ponad 200 KM.

Motocykl uczy pokory. Pokazuje, że świadomość i respekt dla umiejętności własnych jak i innych na drodze jest nam potrzebna. Wszystko po to, by nie tylko czerpać przyjemność z jazdy, ale również być bezpiecznym. Każdy uczestnik ruchu drogowego powinien choć raz spróbować spojrzeć na drogę z perspektywy motocykla i odpowiedzialności jaka spoczywa na, świadomym i czerpiącym z jazdy, uczestniku ruchu. Motocyklista inaczej postrzega otaczający świat i ma świadomości bezpośredniego kontaktu fizycznego z otoczeniem w przypadku kolizji. Konsekwencji nieuwagi nie tylko naszej ale i innych.

Jak to wszystko przekłada się na szkolenia realizowane dla motocyklistów? Okazuje się, że jest to jedyna grupa osób kierujących pojazdami, która w ponad 60 procentach deklaruje potrzebę podnoszenia swoich umiejętności w zakresie jazdy. U już jeżdżących, proces szkolenia niestety nie wygląda tak kolorowo.

Jest wiele szkół w Polsce, które oferują podnoszenie umiejętności w zakresie techniki jazdy. Jednak większość z tych szkół nie powinna w ogóle istnieć na mapie. W Polsce mamy uregulowane, kto może kogo szkolić i w jakim zakresie. Mało tego, przepisy jasno regulują gdzie, tego typu szkolenia mogą się odbywać.

Regulacja uprawnień w zakresie doskonalenia techniki jazdy podlega Ministerstwu Infrastruktury. Aby móc doskonalić technikę jazdy u osób posiadających prawo jazdy kategorii A, trzeba mieć zdane państwowe egzaminy w zakresie teorii. W

jej skład wchodzi: technika prowadzenia pojazdu, metodyka prowadzenia zajęć, budowa pojazdu, systemy bezpieczeństwa, psychologia oraz praktyka. W zakres samej jazdy (praktyki) wchodzić ćwiczenia zwiększające bezpieczeństwo jazdy: ominięcie przeszkody w łuku czy choćby awaryjne hamowanie, którego większość motocyklistów nie umie prawidłowo wykonać.

Osoba przygotowana do nauczania dorosłych, umie przekazać elementy ćwiczeń w warunkach Ośrodka Doskonalenia Techniki Jazdy. Służy też przykładem prawidłowo przeprowadzonego procesu nauczania. Większość samodiałających mentorów często nie ma wymaganej wiedzy i kompetencji w zakresie pracy z osobami już posiadającymi uprawnienia.

Najciekawsze, że samo uprawnienie nie daje możliwości nauki jazdy osób ubiegających się o prawo jazdy danej kategorii, w tym przypadku kategorii A. Jeśli idziemy do lekarza, oczekujemy, by miał odpowiednie kwalifikacje. Jego motocyklowym odpowiednikiem jest Instruktor Doskonalenia Techniki Jazdy. Dla porównania, ten kto uczy nas jeździć w celu zdania egzaminu na prawo jazdy, to lekarz pierwszego kontaktu. Osoba która jeździ i próbuje na nas przenieść pakiet swoich doświadczeń, to szaman, w żartobliwym tego słowa znaczeniu.

Wybór jak zwykle należy do nas. Warto jednak pamiętać, że mamy mądre regulacje prawne, które skutecznie i kompetentnie mogą podnieść nasze umiejętności w jeździe na motocyklu. Pytanie tylko, czy o tym wiedzieliśmy, i czy potrafimy z tego skorzystać?

*Rafał Kosiński.* Motocyklista. Praktyk nowych technologii. Pasjonat świadomych wyborów.



*tekst: Marcin Suszczewski, zdjęcia: Michał Krupa*

# Samotny kolec



**iMoto:** Michale, od ilu lat jeździsz na kołcach po lodzie i skąd ci się to w ogóle wzięło?

**Michał Knapp:** Karierę rozpocząłem w 2011 roku. Na początku treningi odbywały się na pobliskim jeziorze, pierwszy trening na prawdziwym torze lodowym odbyłem na błoniach w Sanoku. Pojechaliśmy również na tygodniowe zgrupowanie do szwedzkiego Ostersund. Po zgrupowaniu dostałem się na zawody w Holenderskim Assen, a nawet załapałem się jako trzeci reprezentant Polski do Drużynowych Mistrzostw Świata w Rosji. Do jazdy wciągnąłem się dzięki wujkowi. Świętej pamięci Grzegorz Knapp był świetnym zawodnikiem żużla klasycznego i świetnie rozwijającym się lodowym gladiatorem. Niestety jego kariera zakończyła się tragicznym upadkiem na zawodach ligi holenderskiej w żużlu klasycznym. Po śmierci Grześka zaprzestałem jazdy na motocyklu lodowym na prawie 6 lat. To był wielki szok dla mnie i całej rodziny. Teraz zaczynam drugi sezon, po tamtej przerwie. Wznawiam starty i rozpoczynamy walkę o coraz lepsze lokaty.

**Czyli pomiędzy 2014 a 2020 rokiem w sporcie cię nie było?**

Trenowałem sporadycznie na pobliskim jeziorze, jeśli grubość lodu była wystarczająca, ale to wszystko. Mama też nalegała żeby odpuścić sobie motocykle.

**Czy w jeździe na lodzie wiek ma duże znaczenie?**

W pewnym sensie ma. Każdy sport działa na zasadzie, że im wcześniej się zacznie, tym potem lepiej to wszystko idzie. Natomiast ice racing czy ice speedway, różnie to ludzie nazywają, ma to do siebie, że tutaj nie ma, górnej granicy wieku. Stefan Svensson, znakomity szwedzki zawodnik, ma sześćdziesiąt cztery lata. Per Olof Serenius, również Szwed, zakończył karierę mając bodajże sześćdziesiąt trzy, czy cztery lata. Jak widzisz, nie ma tu granicy wieku jak w żużlu klasycznym, gdzie zawodnicy kończą karierę w wieku trzydziestu pięciu, czterdziestu lat karierę. Zresztą w zeszłym tygodniu (rozmawiamy 11 lutego, 2022) odbyła się kolejna runda ligi →→

Szwedzkiej, w których wystartował siedemdziesięcioletni zawodnik. Także nie ma górnej granicy.

**Czyli Ty ze swoim trzydziestoma to jeszcze jesteś taki trochę żółto-dziób w tej stawce?**

Można tak powiedzieć. Teraz, w Mistrzostwach Świata, najstarszy zawodnik ma pięćdziesiąt sześć lat. Ale rynek ice racingu zaczyna zalewać młodzież, która świetnie sobie radzi. Dwudziestoletni Rosjanin, Nikita Bogdanow, który w ubiegłym roku pokazał się u nas na Mistrzostwach Europy w Tomaszowie Mazowieckim, zdobył tytuł Mistrza Rosji seniorów i Mistrza Rosji juniorów. Wszystkie złote medale, które są do zdobycia on zgarnia, a chłopak ma dwadzieścia lat. Także co będzie z nim za rok, czy dwa? Zobaczymy. Będę podejrzewam nie do dogonienia, przez nikogo.



**Za tydzień, 19 lutego, bierzesz udział w pierwszej rundzie indywidualnych Mistrzostw Europy w Sanoku. Będziesz tam sam z Polski?**

Jestem na chwilę obecną jedynym reprezentantem naszego kraju. Nie ma więcej osób chętnych do tego, żeby uprawiać tę emocjonującą dyscyplinę.

**Dlaczego tak ironicznie?**

Nie, nie ironicznie. Tak mi się powiedziało.

**Widziałem na zdjęciach, które pokazał mi Arek Klich z Canal +, który był u ciebie z kamerą, kolce w oponach twojego motocykla. Jest się czym emocjonować.**

No wiesz, wielu ludzi, patrząc na żużel klasyczny, miłośników żużla klasycznego patrzą na ice speedway i pytają co to jest? Mówią, że na lodzie jeździe się banalnie, że nic się nie dzieje, że nikt tam się nie ściga, nie wyprzedza, jak w żużlu klasycznym. Moim zdaniem są w dużym błędzie, bo jeżeli ścigają się zawodnicy na podobnym poziomie, to rywalizacja o pierwsze miejsce jest o wiele, wiele ciekawsza, niż w żużlu klasycznym. Stąd może ta moja ironia.

**O ile w żużlu, jak rozumiem, idziesz cały czas w poślizgu, to na lodzie nie ma o tym mowy?**

Na lodzie każdy poślizg kończy się upadkiem bądź stratą pozycji, bo też nie ma tu mowy o poślizgu. Mamy dwudziestośmimilimetrowe kolce w kołach, które trzymają nas na lodzie. Trakcja na →→





lodowym motocyklu jest praktycznie stu procentowa. Tutaj nie ma mowy o tym, żeby ze startu tylne koło zabuksowało, czy potem gdzieś tam w łuku poszło uślizgiem. Ale zdarzają się takie uślizgi, bo różne sytuacje się zdarzają. Gdy Komuś przekręci się felga w oponie, zerwie wentyl, ucieknie powietrze z tylnego koła to w tym momencie wchodząc w łuk kolce zamiast przytrzymać nas na tym lodzie, po prostu się położą, poddadzą się przeciążeniom jakie na nie działają, no i wtedy zdarza się uślizg i to jest niemal stuprocentowa pewność, że to będzie upadek.

**A powiedz, czy doświadczenie z jazdy na żuźlu, gdyby ktoś chciał spróbować na lodzie, to atut dla niego, czy wręcz przeciwnie?**

Takim kozakiem był tylko Grzesiek Knapp, który z żuźla klasycznego przesiadł się na lód. I w jego wykonaniu wyglądało to fantastycznie, bo z sezonu na sezon robił coraz większe postępy, był coraz lepszy. Ale myślę, że gdzieś tam te nawyki z żuźla klasycznego na pewno

mu zostały i wielu zawodników pewnie miałyby problem z tym, żeby się tak przesiąść. W żuźlu klasycznym wypychamy tył motocykla prawą nogą, czy stając na haku czy balansując na motocyklu. Niektórzy zawodnicy w żuźlu klasycznym ściągają nogę z haka w łuku. Tutaj to jest niedopuszczalne. Tutaj noga na haku to podstawa, bo prawa noga stojąca na haku działa jak taki dodatkowy trzeci amortyzator, który bardzo pomaga w utrzyma-



niu stabilności na motocyklu.

**Czekaj, prawa noga, czyli po zewnętrznej, tak?**

Po zewnętrznej, tak. Hak jest po tej samej stronie co w żuźlu klasycznym.

**Jeździłem samochodem na kolcach, ale to na pewno nie jest to samo. Próbuję sobie wyobrazić jazdę motocyklem po lodzie. Nie ma chyba mowy aż o takim pochyleniu motocykla, prawda?**

Wręcz przeciwnie, doświadczeni zawodnicy potrafią jeździć dotykając kierownicą lodu. Już bardziej pochylić się nie da, prawda? Tutaj musimy się wyłożyć, bo żuźlowy motocykl klasyczny chłopałami tak jakby na pół. Ich kierownica jest mocno w prawo wykręcona. Na lodzie nie ma takiej możliwości, bo nie jedziemy w poślizgu. Jedziemy wykładając się, kładąc się na lewą nogę, pozwalamy działać sile odśrodkowej, która nas dociska do tego lodu, a motocykl niemalże sam próbuje zataczać kółeczko. Także tutaj dosyć duże prawa fizyki działają, które pomagają, a czasem przeszkadzają.

**Jeździecie na identycznym torze, co żuźlowy, czy są jakieś inne wymagania?**

Nie ma konkretnych wymagań, jeżeli chodzi o tor. Tak, jak w żuźlu klasycznym, nie każdy tor jest identyczny. Podobnie jest w żuźlu na lodzie. Tor w Sanoku jest inny niż chociażby w Rosyjskim Togliatti, gdzie latem odbywają się zawody żuźla klasycznego. Zimą ten sam obiekt jest używany do żuźla na lodzie. Nie ma tutaj wymogów, że wszystkie tory są identyczne.

**I w biegu uczestniczy tylu zawodników, co w żuźlu?**

Tak, w każdym biegu startuje czterech zawodników.

**Ale w żuźlu idzie się tak bardziej przytulić jeden do drugiego. Tutaj zupełnie nie ma takiej możliwości.**

W żuźlu klasycznym zawodnicy często stają bar-



dzo blisko siebie. Na lodzie każdy szuka indywidualnej ścieżki, z której można wystartować. Natomiast na lodzie jest obojętne czy staniami na równiutkim lodzie, czy już takim dosyć mocno zoranym, to i tak mamy stuprocentową trakcję ze startu, jeżeli tor jest odśnieżony. Jeżeli zaś chodzi o jazdę, często zdarzają się sytuacje, że np. dwaj czy trzej zawodnicy jadą w tak bliskim kontakcie, że na dobrą sprawę nie ma gdzie schować lewej nogi. Wiadomo, że trzeba tę nogę bronić przed kolcami rywala, często się zdarzają takie sytuacje.

**Zahaczył cię ktoś kolcem, czy może ty zahaczyłeś kombinezonem o kogoś?**

Na szczęście nie. Miałem taki przypadek na treningu, że się wyróciłem i mój własny motor rozciął mi skórę na nodze. Ale to na treningu wyszło, że leciałem po lodzie ślizgiem, a motor leciał za mną. Co prawda silnik zdążył już zgasnąć, ale przednie koło jeszcze się kręciło w powietrzu i motor we mnie wpadł. Na udzie mam teraz trzy blizny po tych kolcach. Nikt z zawodników mnie nie zahaczył.

**Jak rozumiem zawodnicy uważają jeden na drugiego? To chyba nie jest taka walka na śmierć i życie, bo każdy zdaje sobie sprawę z ryzyka?**

To jest sport, każdy tutaj walczy o jak najlepszą lokatę, jak najwięcej punktów. Ale wiadomo, że ludzkie życie jest najważniejsze. Nikt nie poświęci

życia, bo pamiętajmy, że takie kolce w rozpedzonym kole działają, jak piła tarczowa. Dlatego motocykle mają regulaminowo określoną osłonę na koła, itd. Także w razie gdy trzeba po prostu wjechać w kogoś, to są regulaminowo określone długości osłon, szczególnie przednich kół. Żeby komuś nie amputować nogi czy ręki. To jest sport. Aż sport, ale i tylko sport.

#### W jakich seriach teraz jeździsz?

Niestety, nie udało mi się dostać do Mistrzostw Świata. Mamy dosyć duże kłopoty ze sprzętem. Po przerwie wracamy i od razu nam się nadarza start w Mistrzostwach Europy. Wstyczni startowaliśmy w eliminacjach do Mistrzostw Świata, ale nie udało się niestety zakwalifikować. Mamy jeszcze za mało doświadczenia, chociażby z ustawieniem zawieszenia: przedniego widelca czy tylnego amortyzatora. Ciężko nam, mi i mojemu teamowi, zgrać się jakoś dobrze z tym motorem i dobrze go ustawić. Zobacz, mamy połowę lutego, a na dworze osiem stopni i nie ma gdzie trenować. To jest największa nasza bolączka. Są wielkie chęci do startu, jest zapał, ale nie mamy gdzie trenować i dopasowywać się do tego sprzętu. Wiadomo, jeżeli kogoś posadzimy na motocykl i wyślemy na Mistrzostwa Europy, to nie oczekujemy od niego, że od razu zdobędzie tytuł mistrza, prawda?

#### Nie ma szans. To jest oczywiste.

Dlatego w Mistrzostwach Świata w tym roku nie wystartuję. Mistrzostwa Europy, jak najbardziej. Dwa lata temu pojechaliśmy rundę Mistrzostw Europy. W grudniu 2020 roku były zawody w Tomaszowie, też Mistrzostwa Europy i zająłem trzynaste miejsce. W 2021 w grudniu również były Mistrzostwa Europy. Tam udało mi się dwunaste miejsce zająć. Teraz mamy luty, i pierwszą rundę, bo w tym roku będą dwie rundy Mistrzostw Europy i obydwie w Polsce. Pierwsza 19 lutego, w Sanoku. Druga 19 marca w Tomaszowie Mazowieckim.

#### I to jest wszystko?

Za chwilę sezon się skończy. Może jeszcze pod koniec marca uda nam się pojechać do Holandii na zawody, które odbywają się przed dwiema rundami

Mistrzostw Świata. Będziemy zbierać budżet, przygotowujemy się do kolejnego sezonu, w którym, mam nadzieję, że uda nam się dostać do którejś z drużyn szwedzkich, żeby wystartować w szwedzkiej lidze. Mamy zaproszenie od właścicielki jednego z klubów i będziemy się starali wystartować w trzecim sezonie w lidze Szwedzkiej. Oraz w Mistrzostwach Europy. I w eliminacjach do Mistrzostw Świata. Mam nadzieję, że w przyszłym roku tam się zakwalifikujemy.

#### Ilu zawodników wystartuje w Sanoku?

W zawodach startuje szesnastu zawodników. Siedemnasty i osiemnasty jest zawodnikiem rezerwowym. Moje trzynaste miejsce w Tomaszowie nie było szałowe, ale udało się tam powalczyć i praktycznie wszystkie punkty, które zdobyłem, zostały zaliczone. W ubiegłym roku w grudniu to wyglądało trochę gorzej, bo zająłem lepsze miejsce, ale kłopoty ze sprzętem nie pozwoliły nam wywalczyć sobie punktów. Zobaczmy co teraz będzie w lutym. Mam nadzieję, że w Sanoku karta się odwróci.

#### Wracając do samego motocykla, co to jest za konstrukcja, jaki tam jest silnik? Słyszałem, że tam jest skrzynia, w odróżnieniu od konstrukcji żuźlowych?

Tak, zgadza się. Jeżeli chodzi o wagę motocykla to mój pierwszy motocykl, na którym startuję, suchy, bez metanolu, waży ok. 115 kilogramów. Silnik jest produkcji Jawy, pięćsetka, dwuzaworowa. Motocykl posiada skrzynię biegów. Mamy dwa biegi, jedynek do startu i po powiedzmy trzydziestu metrach włącza się dwójkę. Dwójkę włączamy na pełnym gazie, bez sprzęgła, po prostu uderzamy w dźwignię zmiany biegów i wbijamy dwójeczkę. Nawet nie odpuszcza się gazu, żeby nie tracić prędkości. Koła jak już wiadomo mają kolce, w przednim kole sto dwadzieścia sztuk dwudziestoosmiomilimetrowych kolców. W tylnym kole jest ich sto osiemdziesiąt. W każdym razie mamy więc razem trzysta kolców. Nie ma mowy, żeby zgubić taki kolec, bo taka specyfika jest produkcji tych kół, że kolce są nabijane od środka, z dużą podkładką. Nie ma możliwości, żeby ten kolec odpadł. Nawet jak z zewnątrz nakrętka gdzieś tam się odkręci, bo to się zdarza, to nie ma możliwo- →

ści, żeby ten kolec zgubić.

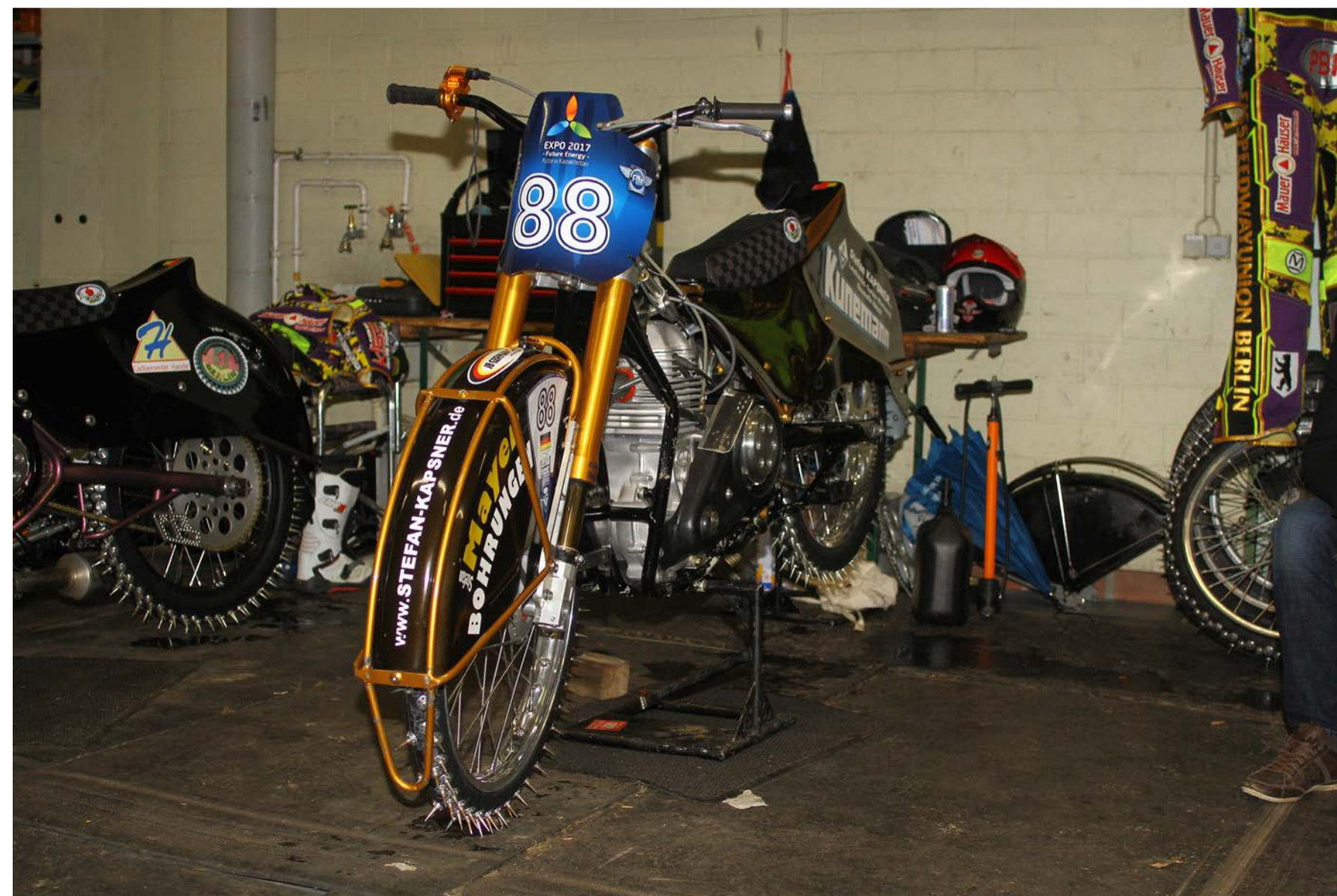
#### Czy opony są jednakowe dla wszystkich zawodników, czy każdy ma swoje dojście do opon?

Opony produkują dwie firmy: niemiecka MEFO i czeska MITAS. Koszt jednej takiej gołej opony to około stu euro. Oponę trzeba sobie samemu przygotować lub zamówić gotowe już nakolcowane. Od Czechów, czy z Rosji od zawodników czy od osób, które zajmują się produkcją takich kół.

#### Ile Twój zespół potrzebuje pieniędzy, żeby rywalizować na takim poziomie, na jakim byś sobie życzył?

Aktualnie mamy dwa motocykle. Jeden jest mój prywatny, drugi motocykl jest na wypożyczeniu z PZMotu-u. Na chwilę obecną nie mam sponsorów, bo moja dyscyplina sportu jest u nas mało popularna. Dlatego działamy z własnego domowego budżetu i dzięki moim dobrym kolegom, przyjaciółom, członkom mojej ekipy. Dostajemy wsparcie ze strony lokalnych przedsiębiorców. Wspiera mnie hurtownia elektryczna, sklep motoryzacyjny, czy

przyjaciół, który się zajmuje renowacją drzwi. Drugi przyjaciel, członek naszej ekipy, handlarz samochodami, przedsiębiorca, też dużo nam pomaga. Ale sport jest bardzo kosztowny. Mamy wsparcie ze strony Polskiego Związku Motorowego i ze strony promotorów Ice speedwaya w Polsce, którzy też pomagają i dofinansowują wyposażenie motocykli czy chociażby wyjazd jeden który się dotychczas odbył, do Szwecji. Do poziomu, na którym chciałbym jeździć, potrzebuję około stu tysięcy złotych na sezon. Taki budżet pozwoliłby na zakup świeżej maszyny i jej tuning. Nowy motocykl nie jest gotowy do jazdy po lodzie. Kupujemy kompletny motocykl z przednim widelcem i tylnym amortyzatorem, ale często zdarza się, że tego zawieszenia nie stosuje się do jazdy na lodzie, chociaż dealerzy sprzedają takie motocykle jako lodowe. Konstrukcja i wygląd motocykla się zgadza, ale trzeba pamiętać, że zawieszenie jest hydrauliczne i nie ma specjalisty, który takie zawieszenie w fabryce mógłby przygotować pod lód. Dlatego zawieszenie trzeba wysłać do tunera, który się na tym zna i potrafi w każdym calu, w każdym →



centymetrze zbadać i przerobić do tego stopnia, że będzie się wzorowo nadawało do jazdy po lodzie. A to kosztuje. Zakup takiego motocykla to wydatek rzędu 15 tysięcy euro i na chwilę obecną nas na to nie stać. Dlatego walczymy, jeździmy, ulepszamy nasz sprzęt, jak tylko możemy, na ile budżet pozwala.

**Czyli szukając sponsora, chodzi o kogoś, kto w wasz zespół byłby w stanie zainwestować w granicach stu tysięcy złotych?**

Myślę, że taka kwota, przynajmniej w pierwszym sezonie sponsorskim, pozwoliłaby nam się rozwinąć pod względem sprzętowym jak i przygotowaniu kondycyjnym. Ta kwota pozwoliłaby nam na zakup motocykla z zawieszeniem gotowym do lodu, stuningowanym, z nowym silnikiem, który też nie jest tani. No i też, nie ma się co oszukiwać, kupując taki silnik, też trzeba go stuningować, żeby dobrze jechał. Ten budżet pozwoliłby nam częściej jechać chociażby do Szwecji na treningi. Bez treningów nie ma mowy o profesjonalnym ściganiu się i rywalizo-

Sztokholmu, gdzie mogliśmy potrenować na jeziorze.

**Ile osób teraz jedzie z Tobą, jako zespół, do Sanoka?**

Jako zespół jedziemy w pięć osób. Jadę ja, mój starszy brat jako mój pierwszy mechanik, mój młodszy brat jako drugi mechanik. Nie mogę ze sobą nie zabrać taty, który jest naszym inżynierem, mózgiem, złotą rączką i wszystkim co najlepsze. Zabieram też naszego lokalnego przedsiębiorcę, który na wyjazd do Sanoka pożyczy nam busa, bo nie mam swojego. Wiadomo, dwa motocykle, kupa sprzętu, torby z ciuchami, to wszystko trzeba czymś zawieźć. Marcin wypożyczy nam swoje auto na taki wyjazd. My jedziemy w pięć osób, ale za nami będzie jechało jeszcze więcej osób, kibiców. Z mojej miejscowości, z Radzyna, będą jechały dwa samochody kibiców, a słuchy mnie dochodzą, że z Grudziądza i okolic również ekipa kibiców się wybiera. Z Grudziądza to osiem

zali wpuszczania ludzi na zamknięte obiekty.

**Teraz chyba będzie lepiej?**

Na pewno będzie lepiej. Szczególnie w Sanoku, gdzie przez osiem lat zawody się odbywały rok w rok. Były imprezy dwudniowe. W pierwszym roku kibiców było naprawdę dużo, ale z roku na rok ludzi po prostu to zaciekało. Na imprezie, która się odbyła w 2012-2014 roku stadion był wypchany po brzegi.

**Trzymamy kciuki za ciebie i zespół. Mam nadzieję, że zawody w Sanoku okażą się dla was udane.**

Nie dziękuję, żeby nie zapeszać. ■



**Michał Knapp, rocznik 1991. Wychowany w Radzynie Chełmińskim. Z wykształcenia technik mechanik, kierowca zawodowy, dumny ojciec dwóch wspianych córek.**



waniu z najlepszymi zawodnikami.

**Gdzie jest najbliższe od ciebie miejsce w Szwecji, gdzie mógłbyś regularnie trenować?**

To też zależy od tego jaka będzie zima. Dwa lata temu w Szwecji nie było zimy, nawet tam wysoko na północy i wszystkie rundy drużynówki szwedzkiej były odwoływane, bo nigdzie nie byli w stanie zrobić lodu. Bo wiadomo, wszystkie tory są naturalnie mrożone. W tym roku byliśmy na wysokości

godzin drogi, ale są chętni, żeby jechać, zobaczyć.

**Wsparcie kibiców jest bardzo ważne, zawsze to człowieka na duchu podtrzymuje.**

Na pewno, wsparcie ze strony publiczności jest mile widziane. Pierwsze mistrzostwa Europy, które odbyły się w Tomaszowie Mazowieckim były bez kibiców, bez publiczności, bo była pandemia i zaka- →→

**Michał Knapp dotarł w Sanoku do półfinału. Jedyne Polak w stawce jeszcze przed ostatnią serią nie miał punktów. W zamykającym fazę zasadniczą biegu doszło do upadku Niemca, Benedikta Monn'a i zwycięstwo w nim, dałoby Michałowi udział w półfinale. Ostatecznie, niewiele do tego zabrakło. Na ostatnim łuku Knapp minął Fina, Mikko Jetsonena, ale przegrał z Lukaszem Hutlą z Czech i został sklasyfikowany na dziewiątej pozycji.**

# Harley rodzina szacunek

*tekst: Grzegorz Kogut, zdjęcia: archiwum rozmówcy*

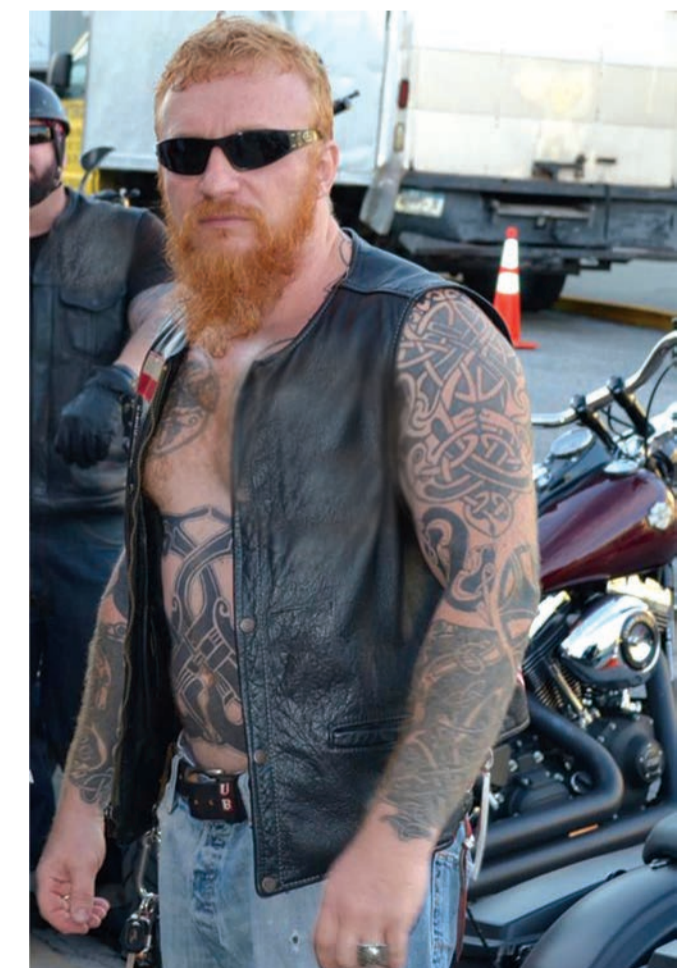
Polish Rider Magazine jest partnerem iMoto w USA. Magazyn, dostępny w wersji internetowej (jak my) oraz papierowej, wydawany jest w Nowym Jorku. Jego szefem jest Grzegorz Kogut i to właśnie on przeprowadził rozmowę ze znanym polskim motocyklistą z NYC, Danielem Sadowskim.

**Grzegorz Kogut: Daniel, jak zaczęła się Twoja przygoda z motocyklami?**

**Daniel Sadowski:** *Byłem wtedy bardzo młody, jeszcze w Polsce, kiedy wsiadłem na Motorynkę z wydłużonym przodem, to był taki mały chopper. Wtedy, właśnie na niej, po raz pierwszy poczułem wolność, wiatr we włosach i tak to się zaczęło. Potem był Simson Enduro, a następnie Simson AWO 425T i to już był taki prawdziwy stary motocykl. Następna była M'ka, czyli M72 a później wyjechałem do USA. W Stanach sam złożyłem swojego pierwszego Harleya, którego zresztą mam do tej pory, a później już poszło z górki... Następny Harley, następny i następny...*

**Jak budowałeś pierwszego Harley'a?**

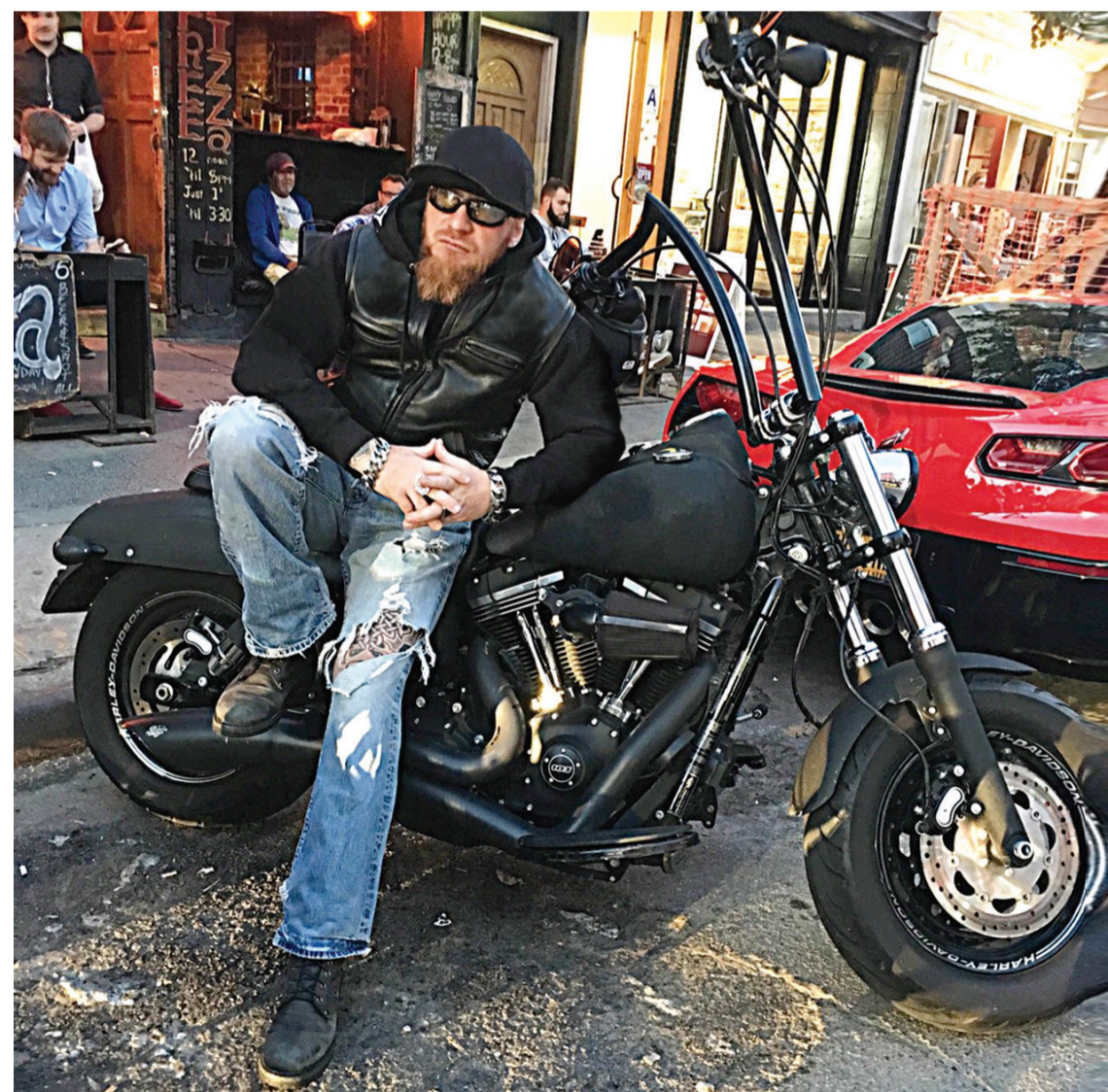
*Miałem nieco doświadczenia, jeszcze z Polski, gdyż tam naprawiałem stare motocykle, Awo itd. Moją M'kę kupiłem praktycznie w workach. Tam było wszystko w częściach. I wszystko zardzewiało. Spędziłem bardzo dużo czasu w piwnicy, żeby to wszystko wyczyścić, poskładać... Ale złożyłem go, pomalowałem, →→*



pochromowałem. Był taki zakład w Rzeszowie, przerzucało się te części przez ogrodzenie, płaciło jakiemuś gościowi i on robił zlecenia na tzw. fuchę. Polerował, chromował, itd.

Po przyjeździe do Stanów, wszystkie pieniądze, jakie zarabiałem, składałem i kupowałem części. Składałem to w mieszkaniu na drugim piętrze. Wynajmowałem tam wtedy pokój. Współlokator, jak to widział, dosłownie nie wiedział co się dzieje. Myślał, że to jakiś wariat, że składa te części przy łóżku, koła, opony, ramę, itd. Ale ja byłem uparty i zdecydowany osiągnąć założony cel. Kupowałem i składałem te wszystkie części, aż w końcu wyjechałem na ulicę.

**Porozmawiajmy o klubach motocyklowych. Jak toczyły się Twoje dzieje tutaj w Stanach? Z tego, co się orientuję, byłeś tu w kilku klubach?**



Całe życie spędziłem w klubach... W Polsce mieliśmy klubik z chłopakami w Rzeszowie. Jak przyjechałem tutaj, wstąpiłem do jednoprocentowego klubu na Brooklynie. To był portorykański klub i spędziłem tam z tymi chłopakami ponad 20 lat. Praktycznie pomogłem im zbudować ten klub. Sporo się nauczyłem. Zobaczyłem świat z innej perspektywy. Na filmach było zupełnie inaczej. Tym bardziej, że byłem tam pierwszym białym, a w tamtych czasach, jeśli byłeś biały, to musiałeś się trzymać z białymi. Jednak wtedy mieszkałem kilka przecznic od tego właśnie klubu, i starałem się do nich dołączyć.

Z początku było ciężko i nie chcieli mnie przyjmować. Po pierwsze, bo byłem biały, po drugie nie znałem wtedy jeszcze dobrze angielskiego. Ale byłem uparty. Deszcz czy śnieg, a ja stałem tam i czekałem. Kruszyłem →→

ten kamień... Po kilku miesiącach dopiąłem swego i wzięli mnie na próbę. Zostałem Prospect'em. Przez jakiś czas musiałem udowodniać, że zasługuję na to, żeby być w tym klubie. Robiłem praktycznie wszystko, co mi kazali. Takie są zresztą reguły każdego klubu. W końcu dowiodłem, że wbrew temu, co oni myśleli o białym człowieku, zasługuję na ich kolory.

Jak już stałem się pełnoprawnym członkiem to zaczęli się pytać o kolegów, takich jak ja. Przyprowadziłem wtedy jednego Polaka, potem następnego. W końcu powstał pomysł, żeby otworzyć polski oddział tego klubu. Po wielu staraniach, otworzyliśmy polski oddział z siedzibą w polskiej dzielnicy Nowego Jorku „Greenpoint”, a ja zostałem prezydentem. Ostatecznie, ten oddział był jednym z największych chapterów w historii tego klubu. W końcu awansowałem w hierarchii klubu na jedno z najwyższych stanowisk na szczeblu ogólnokrajowym. I przyszedł czas, gdy powiedziałem sobie, że jednak muszę iść inną drogą i odszedłem stamtąd.

Później był następny klub. Zostałem prezydentem klubu w Brooklynie. Był jeszcze większy i też jednoprocentowy. Po ponad roku stwierdziłem jednak, że to też nie jest dla mnie. Ja jestem motocyklistą, a tam szło to w również w innych kierunkach, które nie były moja pasją. I tak, po dwudziestu kilku latach odszedłem na tzw. emeryturę.

**No, ale nie odszedłeś chyba od jeżdżenia, tylko od klubów?**

Tak, odszedłem od klubów, bo kluby to polityka i inne rzeczy, z którymi mi nie po drodze. Na tej emeryturze byłem pół roku, aż poznałem ludzi z innego jednoprocentowego klubu. Był to bardzo duży klub, większy od moich poprzednich. I potrzebowali lidera dla oddziału w Stanach Zjednoczonych, z czym zwrócili się do mnie. Powiedziałem, że ja nie mam już na to czasu, nie potrzebuję już żadnych klubów, że chcę mieć już spokój.

Od słowa do słowa, wstąpiłem żeby im pomóc, ale nie na długo. Już jak wstępowałem to zastrzegłem, że tylko pomogę i potem znikam. W tym klubie działałem przez rok, jako National President a potem, zgodnie z wcześniejszym zamiarem, odszedłem na

klubową emeryturę. Pomogłem, ile mogłem, tym chłopakom, bo jakoś w nich uwierzyłem. Pomogłem im się zorganizować i odszedłem. Zostałem to młodszym. Niech oni się tym dalej martwią. Ja już tego nie potrzebuję.

Większość życia spędziłem w tych klubach i potrzebuję trochę czasu dla siebie. Pracuję i mam rodzinę, a nie tylko klub, klub i klub. W nim życie trochę przecieka przez palce. Nie chciałem obudzić się, jako stary dziadek, i dalej w klubie, ale też sam, bez rodziny, bez nikogo, bez niczego. Klub to poświęcenie. Zamiast iść do pracy, spędzić czas z rodziną, ogarniasz sprawy klubowe. To jest dopiero praca, masa roboty.

Zwykłym ludziom wydaje się, że to picie piwa z chłopakami, wspólne przejażdżki... Gdyby tylko o to chodziło, byłoby super. Ale nie do końca tak jest. Dochodzą obowiązki, polityka... To tak, jak byś prowadził firmę. Jest też duża odpowiedzialność, jedna zła decyzja może uczynić kogoś kaleką, lub jeszcze gorzej. Musisz mieć cały czas oczy otwarte i ciągle myśleć trzeźwo, żeby to wszystko szło w dobrym kierunku i żeby nikt nie ucierpiał. →→





### Mówi się o kultowym braterstwie motocyklowym, że klub jest jak rodzina...

To było moje marzenie, żeby wstąpić do klubu, bo to jest rodzina, a ja nie miałem w Stanach rodziny. Masz rację, klub po części jest rodziną, ale to nie do końca. Tutaj powinieneś Ci się noga i tracisz wszystko, w ciągu jednego dnia. Pracujesz na swój status latami, a potem wystarczy jeden błąd... Jest fajnie, jak jesteś młody, jest dużo różnych rozrywek... Ale w życiu nie tylko o to chodzi.

Braterstwo jest wtedy, gdy masz ludzi, na których możesz naprawdę polegać. Masz takich swoich braci. Nie muszą to być klubowicze - do tego już doszedłem... Klubowicze są dzisiaj, a jutro może ich nie być. A jeśli masz swoich przyjaciół, takich prawdziwych, od lat, to dla nich nie jest ważne, czy jesteś w klubie, czy nie. Ty jesteś dla nich najważniejszy, a nie naszywka, którą nosisz na plecach. Za to w klubie naszywka jest najważniejsza. Jeśli już jej nie masz, to wszyscy po prostu o tobie zapominają i już nie jesteś traktowany jak brat, a czasami wręcz, jako wróg. Dopóki jest fajnie, to jest fajnie, a jeśli coś pójdzie nie tak, traci się wszystko. Klub daje Ci złudne wrażenie, że zyskasz rodzinę, ale to nie jest

tak naprawdę. Rodzina, rodzina... Bracie, bracie... A na drugi dzień już możesz nie być tym bratem. Dlatego, przyjaciele są najważniejsi i takich przyjaciół mogą nazwać braćmi.

Wszystkim, którzy chcą wstąpić do klubu, radzę dobrze się zastanowić. Moje doświadczenie, które zbierałem praktycznie całe życie, i wszystkie moje zmarszczki wynikają z tego, przez co przeszedłem. Niewielu ludzi ma podobne doświadczenia do moich. Nie znam żadnego Polaka tutaj, który byłby tak długo w klubie i osiągnął tyle, co ja, jako Polak w Stanach, jeśli chodzi o motocykle i kluby motocyklowe. Pokazałem, że można dojść bardzo wysoko... I doszedłem. A później to zostawiłem.

### Jak zatem przynależność i działalność w klubach motocyklowych wpłynęła na Twoje życie?

Doświadczyłem różnych rzeczy i dużo się nauczyłem. Mam lepsze rozeznanie, jeśli chodzi o ocenę ludzi, ponieważ tutaj pracujesz z ludźmi. Oczywiście jeździsz tym motocyklem, ale będąc w klubie, zwłaszcza na wysokim stanowisku, bardzo dużo pracujesz z ludźmi. Musisz umieć ich ocenić, żeby wiedzieć jak podejść psychologicznie do każdego. →→

Czasem musisz tych ludzi godzić, bo wiadomo, są różne charaktery.

Masz przykładowo tysiąc osób i ciężko jest to ogarnąć. Chodzi głównie o to, żeby tych ludzi łączyć, a nie dzielić. Nie możesz też ludzi straszyć, musisz zdobyć ich zaufanie. Trzeba umieć podejść do tego z sercem, żeby udowodnić lojalność i to, że jesteś im bratem. Na wysokim stanowisku masz dużą odpowiedzialność i pełne ręce roboty. Był taki czas, kiedy nie pracowałem i całkowicie poświęcałem się klubowi, właściwie mieszkając w tym klubie.

W końcu doszedłem w klubowych strukturach najwyżej. Dostałem to, czego chciałem, a teraz chcę sobie po prostu odpocząć.

Chciałbym tu jednak nadmienić, iż po odejściu na klubową emeryturę nie osiadłem na laurach i w dalszym ciągu, w mniejszym stopniu, ale wciąż się udzielam. Z myślą o ludziach takich jak ja, stworzyłem braterstwo motocyklowe Black Diamond

(Czarny Diament). Jest to stowarzyszenie dla ludzi, którzy podobnie jak ja, są już na emeryturze motocyklowej, lub też nie chcą lub nie mogą być w klubie motocyklowym, a w dalszym ciągu chcą być i jeździć w grupie z braćmi.

### Odpoczywasz od klubów, ale motocykle w dalszym ciągu pozostają w Twoim życiu?

Tak, motocykle są najważniejsze. Ja umrę na motocyklu. Jak nie będę mógł już jeździć, to w pokoju będę miał Harley'a. Jak będę już takim starym dziadkiem i nie będę mógł chodzić, to będą mnie sadzali na tym Harley'u i będę sobie oglądał seriale telewizyjne. Tego pierwszego Harley'a na pewno nigdy nie sprzedam. Szczerze mówiąc, on cały czas jeździ. Coś w nim ulepszam, coś robię. Wszystkie zresztą jeżdżą, a w sumie mam ich pięć. Ale ten jeden zostanie ze mną do starości. Nawet jak wezmą mnie do domu starców to zabiorę go ze sobą. Jeśli będzie trzeba, to

przykuję się do niego kajdankami i nie pozwolę nikomu go sprzedać.

### Co na zakończenie chciałbyś powiedzieć polonijnej braci motocyklowej?

Przez te dwadzieścia kilka lat w klubach doświadczyłem bardzo wielu rzeczy i chętnie podzielę się z Wami tym, co przeżyłem przez ten czas, żeby było to z korzyścią również dla młodych. Oni dorastają, chcą być w klubach, chcą jeździć. Rozumiem to i popieram, ale róbcie to z głową. Polacy, szanujcie się nawzajem w Stanach, bo to są nasze korzenie. Ja się tego nigdy nie wyprę i zawsze będę Polakiem. Wcześniej nikt nie słyszał o Polakach w jednoprocetowych klubach w USA. Ale pokazaliśmy, co Polacy mogą osiągnąć i jednak ta polska fama poszła. Można się tym na pewno szcycić. Teraz jest coraz więcej Polaków na motocyklach i jestem z tego dumny. Trzymajmy się razem, szanujmy i idźmy do przodu! →→





**Jednoprocentowcy**

Jednoprocentowcy (ang. onepercenters) - określenie używane w świecie motocyklowym do zdefiniowania elitarnych klubów motocyklowych 1%. Kontrolują one wszystkie terytoria klubów motocyklowych, jak również trzymają pieczę nad ich powstawaniem oraz zamykaniem. Dla członków organizacji jednoprocentowej ich klub stawiany jest na pierwszym miejscu, jest ważniejszy nawet niż rodzina i praca. Dedykują oni swoje życie dla klubu, motocykla oraz braci klubowych, reszta natomiast jest dla nich mniej ważna, lub całkowicie nieważna. Dla swego klubu oraz w obronie swoich ideologii gotowi są zrobić wszystko, łącznie z oddaniem życia.

Bezpośrednio nazwa nawiązuje do oświadczenia, jakie wydało Amerykańskie Stowarzyszenie Motocyklowe po zamieszkach w Hollister w 1947 roku, które wywołali właśnie członkowie niezrzeszonych klubów. Władze AMA stwierdziły, że 99% motocyklistów to praworządni obywatele, implikując iż pozostały 1% to ludzie odrzucający ogólnie przyjęte normy społeczne.



**DOSTĘPNY TAKŻE W WERSJI ONLINE**

**Pierwszy polonijny magazyn motocyklowy w USA**

"Nadejszła wiekopomna chwila..." W końcu po latach włości i szlajania się po różnych gazetach i czasopismach, 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, drzemiała próbująca wydostać się na światło dzienne idea, aby wszystkie tego rodzaju publikacje znalazły niejako wspólny port, do którego bez problemu zawitać mogą również wszyscy ujeżdżający jednoślady, polscy, jak również anglojęzyczni czytelnicy. Dlatego też, wzburzony niczym sztorm olej w głowie, smarując tryby umysłu spowodował, iż zębatki weszły na wysokie obroty przekuwając pomysły w czyn, który z niepowstrzymanym impetem ruszył przed siebie. Cała naprzód! Poszły konie po betonie, a właściwie rumaki stalowe, jedno i wielocylindrowe...

# Dosiadanie motocykla

tekst: Natalia Kaczmarek, zdjęcia: Rafał Kosiński

**B**analne, prawda? Z mojej obserwacji każdy ma swój sposób wsiadania na motocykl. Zależy jest to od wzrostu motocyklisty lub wysokości samego motocykla. Jedni korzystają ze stopki centralnej innej bocznej. Są tacy co wsiadają na motocykl wchodząc najpierw na set-y, ja z kolei dobieram sobie tak motocykle, by siedząc na nich móc sięgać stopami ziemi. Znam jednak takie osoby, dla których nie ma to znaczenia, bo dana marka, nowy model bierze górę, podoba się i nic innego nie ma znaczenia. A mówią, że kobiety kupują oczami

I choć przyjęć można że owa stopka przy wsiadaniu na motocykl jak i jego zejściu jest niezbędna a nawet wręcz konieczna, tak sama doprowadziłam do sytuacji w której się o tym namacalnie przekonałam. Wzięłam swój ulubiony, bo mój pierwszy motocykl na którym uwielbiam się rozjeżdżać. Pra-

widłowo się ubrałam w odzież motocyklową, wsiadłam na maszynę, pojeździłam w pełnym skupieniu manewrowe ćwiczenia: ósemki, slalomy, awaryjne hamowanie. Zadowolona z siebie, wręcz podekscytowana ze swobody, z jaką tego dnia mi się wszystko udawało, co robiłam? Zsiadłam z motocykla, ale w ferworze radości nie wyciągnęłam stopki bocznej... Motocykl nie został mi dłużny. Schodząc z niego pociągnął mnie na tyle, że przewróciłam się razem z nim. Ten upadek nie okazał się groźny dla mnie, bo ochroniła mnie odzież motocyklowa. Uszczerbku nie zasnął też mój motocykl, bowiem przewrócił się na tyle szczęśliwie, że pozostały na nim jedynie minimalne zarysowania.

To zdarzenie sprawiło, że cały dzień nabrał nieco innych kolorów. Inna sprawa, że odebrałam (i pewnie, nie ja pierwsza) ważną lekcję, której wołałabym nie nazywać hasłem: „pycha kroczy przed →→



upadkiem”. Skoro tak, i również dlatego, że do rozpoczęcia sezonu została nam jeszcze chwilka, prześledźmy całą procedurę, żeby nikomu nie przydarzyło się to, co mi. A w każdym razie, aby szanse na to zmniejszyć.

Co do zasady wsiadamy na motocykl z lewej strony, czyli tej po której znajduje się nasza stopka boczna. Tym samym motocykl jest lekko pochylony w naszą stronę. Trzymając ręce na kierownicy lewa noga stabilizuje ciało, a prawą nogę przekładamy nad siedzeniem i opuszczamy ją na ziemię, tym samym prostując motocykl. Jestem zdania, że dobrze dobrany motocykl to taki, gdzie mogą mieć obydwie nogi stabilnie postawione na podłożu.

Po wejściu na pojazd, zajęciu prawidłowej pozycji i odbyciu wymarzonej drogi przychodzi moment przerwy, gdzie trzeba zejść z motocykla. Mając już w głowie moje doświadczenie, pamiętajcie w pierwszej kolejności o rozłożeniu stopki. Zdecydowanie uchroni Was to od – upadku. Schodząc z motocykla prawą nogę podnosimy do góry i przekładamy ją nad siedzeniem do lewej nogi. Pozycja wejścia na motocykl i jego zejścia odbywa się zawsze z lewej strony motocykla. Taka jest po prostu zasada.

Na uwagę zasługuje także wsiadanie i zsiadanie z motocykla przez pasażera. I tutaj najlepiej będzie, aby pierwszy wsiadał kierowca, aby ustabilizować motocykl i go przytrzymać. W momencie kiedy kierowca trzyma ręce na kierownicy, na motocykl może wówczas wsiąść pasażer. W przypadku pasażera, ci często wchodząc i schodząc korzystają z setów i nie ma w tym nic złego. Ważne jest to, aby przy schodzeniu z motocykla pierwszy zrobił to pasażer, a dopiero później kierowca. Rzadko jeżdżę jako pasażer dlatego, nie zdążyłam jeszcze nic wywinąć. ■



# Więcej luzu

*tekst: Maciej Kalkosiński, zdjęcia: producenci*

To nieprawda, że motocyklem nazwać można wyłącznie jednośląd gdzie pojemność silnika mierzona jest wiadrami. Maciej Kalkosiński znajduje przyjemność również tam, gdzie zamiast wiadra użyjemy filiżanki. I twierdzi, że słabsze mocowo sprzęty, pozwalają kierowcy na większy luz za kierownicą a producentowi na popuszczenie wodzy fantazji na etapie projektowania. →→





Wielu motocyklistów patrzy nieco z góry na kategorię 125cc. Dla wielu to tylko przystanek na drodze do wymarzonych dwóch kółek. Ja uważam jednak, że małe jednoślady mogą znaleźć swoje miejsce w każdym garażu – od nastolatków zdających pierwsze prawo jazdy, poprzez kierowców samochodów szukających przyjemniejszej alternatywy na dojazd do pracy, a na jeżdżących ciężkimi sprzętami weteranach dwóch kół kończąc. Poza tym, to właśnie w tej kategorii motocykli znajdziemy jedne z najciekawszych konstrukcji, jeśli chodzi o design. Mniejsze moce silników pozwalają po prostu na skoncentrowaniu się na wyglądzie i stylu. Mnie do gustu najbardziej przypada styl retro – ponadczasowy design sprawia, że takie motocykle mogą służyć przez wiele lat będąc fajnymi zabawkami do dalszych modyfikacji. Do tego są bardzo uniwersalne – sprawdzą się zarówno do jazdy po mieście, weekendowych wypadów jak i (po założeniu odpowiednich opon) jako sprzęty do jazdy po polnych drogach. Poniżej przygotowałem dla Was mini zestawienie najciekawszych moim zdaniem pojazdów 125 w klasycznym stylu. →

### Junak M14

*Dwucylindrowy, chłodzony cieczą silnik 10,6 KM, 185kg, V-max 85km/h, cena: 12900zł*

Jeśli szukacie fajnej stylistycznie 125, to Junak powinien być waszym pierwszym przystankiem. Firma ma w ofercie kilka modeli w stylistyce retro. Mnie do gustu najbardziej przypadł model M14, który wyraźnie wzoruje się na angielskiej szkole cafe racerów. Najciekawszy jest jednak silnik – dwucylindrowe motory w tej kategorii pojemności to rzadkość. Choć oznacza to nieco więcej zabawy z serwisowaniem, a same osiągi nie są imponujące (choć użytkownicy twierdzą, że podawana przez producenta prędkość maksymalna jest stanowczo zaniżona), to jednak dźwięk powinien rekompensować to wszystko. No i podwójny układ wydechowy wygląda naprawdę stylowo.



### Fantic Caballero 125

*Silnik jednocylindrowy, chłodzony cieczą, 15KM, 145kg, v\_max 120 kmh, cena 24000 zł*

Włoski design od zawsze był na samym topie. Po prostu spójrzcie na tego scramblera i powiedzcie – czy nie jest piękny? Fantic od lat produkuje motocykle trialowe, więc firma wie co nieco o silnikach (ten wyprodukowano w zakładach Minarelli) oraz zawieszaniu. Caballero nie tylko wygląda doskonale, ale również świetnie jeździ – i to zarówno w mieście, jak i lekkim terenie.



**Zontes G1 125 Spoke**

Silnik jednocylindrowy, chłodzony cieczą, 14,7 KM, 160 kg, 100km/h, 15499 zł

W ofercie firmy Zontes znajdziemy neoklasyka o nazwie G1. Atrakcyjny cenowo model można kupić w dwóch wersjach – z kołami aluminiowymi lub szprychowymi. Całość wygląda bardzo schludnie, a największą zaletą motocykla mają być osiągi – prawie 15KM to sporo, szczególnie, że masa własna nie jest zbyt duża.

**Rieju Century 125**

Silnik jednocylindrowy, chłodzony cieczą 13,5KM, 135kg, v<sub>max</sub> 110kmh, cena 17990zł

Century zbudowano według podobnych założeń, co przedstawionego powyżej Cabarello – zresztą Rieju od lat konkuruje z Fanticiem w kategorii lekkich enduro. Century ma również zawieszenie upside-down, mocny silnik i niską masę. Do tego motocykl jest dużo tańszy od włoskiego konkurenta. Jak dla mnie – jedna z najlepszych propozycji w tym segmencie!

**Romet SCMB 125**

Silnik jednocylindrowy, chłodzony powietrzem, 9,5KM, 140kg, 90km/h, 8860 zł

Jeśli cena jest Waszym priorytetem, to oferta Rometa nie ma sobie równych. Choć konstrukcja nie powala detalami, a sam silnik to bardzo olschoolowa konstrukcja chłodzona powietrzem, to bezsprzecznie może być to świetna baza do dalszych przeróbek. Zresztą już w wersji fabrycznej nie można odmówić mu uroku. Romet jest również na tyle popularną marką, że dostęp do części czy serwisu nie powinien stanowić tu również żadnego problemu.

**Yamaha XSR 125**

Silnik jednocylindrowy, chłodzony cieczą, 15KM, 140 kg, v<sub>max</sub> 125 km/h, cena 20500zł

XSR to przedstawiciel lubianego przez japończyków nurtu neoklasyków. Choć stylistycznie nie chwytą za serce tak mocno jak niektóre chińskie konstrukcje, to bardzo bogata oferta fabrycznych akcesoriów pozwala dodać mu mnóstwo uroku – oczywiście za odpowiednią cenę. A ta ostatnia wcale nie jest niska – 20,5 tys. zł to o połowę więcej niż propozycje chińczyków. W zamian dostajemy jednak bardzo dobre osiągi i wzorowe prowadzenie osiągnięte głównie dzięki niskiej masie.



Pit Stop

## Do czysta

tekst: Marcin Suszczewski, zdjęcie: Liqui Moly

Olej w silniku motocykla to rzecz ważniejsza od wszystkiego. Niby się to wie, ale nie wszyscy podchodzą do tematu z należytych pietyzmem.

Dlatego dzisiaj o płukankach do silników, w tym motocyklowych. →

**W**szyscy wiemy, że olej silnikowy trzeba wymieniać. I wymieniamy go. Czasami nawet na czas. No, wszyscy wiedzą jak to jest. Ci od wysokoobrotowych silników podchodzą do sprawy starannie, pozostali na większym luzie. Inna sprawa, czy wymieniamy olej prawi-

dłowo. I nie chodzi tylko o wlanie płynu o właściwościach fizyko-chemicznych zbliżonych do tego, który skrzynię korbową opuścił. Rzecz bowiem w tym, jak pozbyć się całości zużytego oleju. Skutecznie.

Ktoś powie, że to bardzo proste. Wszak korek spustowy oleju, z reguły umieszczony jest w najniższym punkcie miski olejowej i co ma z niej wylecieć, to właśnie tamtędy miskę opuszcza. Nic bardziej mylnego. W trakcie eksploatacji, olej lubi gęstnieć a nawet tworzyć skrzepy. Pozbycie się ich siłami samej grawitacji, nie jest łatwe, a nawet możliwe. A warto wiedzieć, że nie mówimy wyłącznie o złogach w skrzyni korbowej. Dużo bardziej niebezpieczne są zapieczone ślady oleju osiadające na pierścieniach i zaworach.

Te nagary pojawiają się w silnikach spalinowych od czasu wprowadzenia tzw. eko dodatków do paliw. To właśnie one odkładają się, w trakcie procesu spalania, na gniazdach zaworów, tłokach, pierścieniach i zaworach. Problemem jest, że tworzą na wymienionych elementach progi lub właśnie nagary, które w skrajnych sytuacjach blokują pracę pierścieni a nawet domykanie zaworów. Nietrudno wyobrazić sobie konsekwencje takich procesów i większe zużycie paliwa i oleju jest tu najmniej groźne.

Nagary budowane z bio dodatków mają jeszcze jedną wredną cechę. Otóż potrafią tworzyć skorupę, która nie poddaje się łatwemu usuwaniu. Ktoś porównał twardość takiej skorupy do wulkanicznej lawy i, biorąc pod uwagę sposób jej powstawania, wcale nie był daleki od prawdy. Na szczęście, sytuacja nie jest beznadziejna. Da się z tą lawą walczyć, ale trzeba to robić z głową i mieć pod ręką odpowiednie preparaty. Ze względu na sposób użycia, ale też konsystencję, nazywamy je płukankami.

Zadaniem płukanki jest zmiękczenie nagarów a potem ich całkowite usunięcie. W tym tekście odnosimy się do relatywnie czystych silników, w których zastosowanie procesu płukania przed zlanie zużytego oleju, powinno przynieść rezultaty. Trudniejszymi przypadkami zajmiemy się innym razem. Ważne, żeby zdawać sobie sprawę z sytuacji, wdrożyć procedurę serwisową a następnie już się jej trzymać. Podkreślam, odkąd wprowadzono →

bio dodatki, takie płukanie powinno stosować się obowiązkowo.

Nazwa preparatu oraz jego dawkowanie uzależnione jest od producenta, samej płukanki oraz pojemności silnika naszego pojazdu. Te należy dobrać, przygotowując się do zmiany oleju. Wielu z nas robi to na koniec sezonu, ale około połowa czeka z tematem do jego początku. Idzie wiosna, więc trzeba będzie się do tematu przymierzyć. Podobnie jak do zakręcenia naładowanego akumulatora. Kiedy już preparat zostanie wybrany i dawka ustalona, przystępujemy do pracy.

Dawkę płukanki należy dodać do zużytego oleju, ale zanim co, sprawdźmy jego poziom. Jeżeli jest wystarczająco poniżej normy, nie trzeba będzie go upuszczać. Jeśli jest tyle, ile być powinno, należy zrobić miejsce w misce na płukankę. Nie mówimy tu o wielkich porcjach, to może być około 50-100ml, ale nie wlewajmy dodatku do silnika z pełnym stanem oleju. To ważne, po zalaniu płukanką będziemy musieli odbyć jazdę czyszczącą.

W tym momencie wielu technokratów poddaje temat. Płukanka ma bowiem konsystencję zbliżoną do wody, a nikt przy zdrowych zmysłach, nie doleje wody do oleju. Ale spokojnie. Po pierwsze, one wszystkie są oparte o ropę naftową i jej pochodne, a po drugie nie ma szans na uszkodzenie zespołu napędowego, pod warunkiem mądrego odbycia jazdy próbnej.

Są tacy, którzy wolą pozostawić silnik pracujący na wolnych obrotach na jakieś 20 minut i pomijają jazdę czyszczącą. Z mojego doświadczenia, zarówno w jednośladowym jak i samochodach, wynika, że czyszczenie jest skuteczniejsze kiedy silnik działa pod obciążeniem i przechodzi przez swoje zakresy obrotów roboczych. W takich, naturalnych, warunkach, pozbędziemy się nagarów skuteczniej. Macie moje słowo.

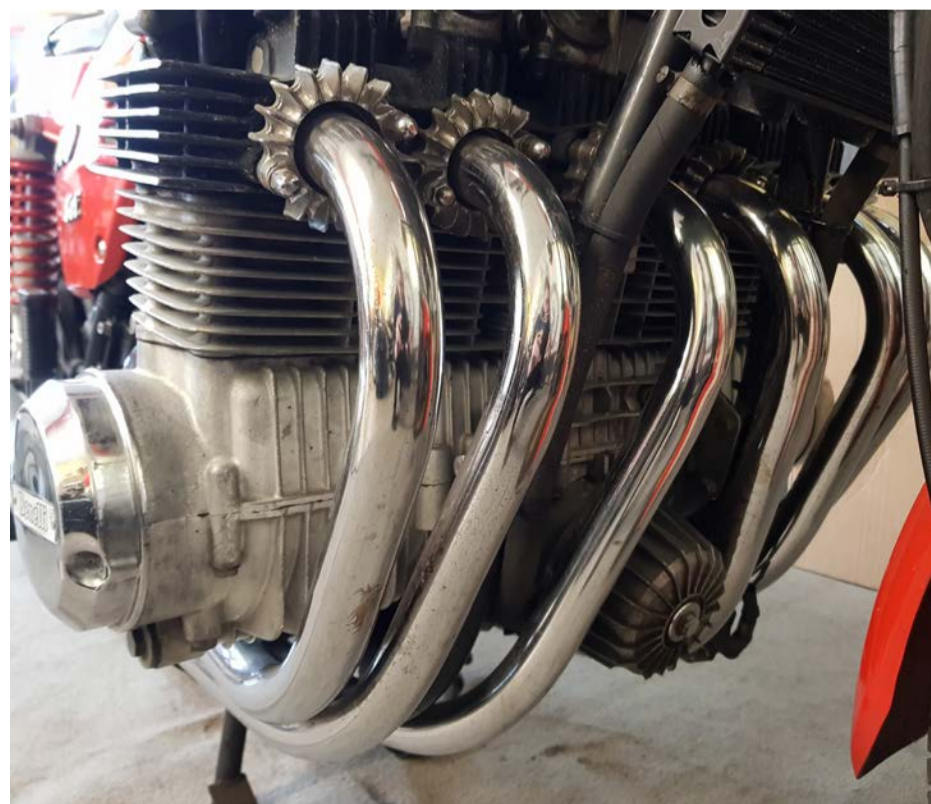
Zatem, wlewamy ustaloną porcję płukanki przez wlew oleju do zużytego oleju i ruszamy w drogę. W trakcie jazdy czyszczącej nie katusimy silnika. Utrzymujemy obroty w zakresie 2-3 tysięcy jedziemy z prędkością rzędu 70km/h. W ten sposób pokonujemy dystans 20-30 kilometrów a następnie wracamy do warsztatu czy

garażu i zlewamy cały olej przez korek spustowy.

Jeśli jesteście przyzwyczajeni do względnie miodowego koloru zużytego oleju, tym razem może was spotkać rozczarowanie. Zadaniem płukanki jest oczyszczenie elementów wymienionych we wstępie z nagarów. To znaczy, że zanieczyszczenia trafią do miski olejowej i zostaną stamtąd, właśnie teraz, usunięte. Czy będzie je widać? Raczej tak. Dlatego ostrzegam przed możliwym ciemnym kolorem spuszczonego oleju.

Po zlaniu oleju, zakręcamy korek spustowy i zalewamy silnik świeżym olejem, najlepiej z dodatkiem czyszczącym przewidzianym do użycia jako produkt wspierający dla zastosowanej przed chwilą płukanki. I znowu, najpierw dodajemy dodatek, ma on te same właściwości smarujące, co większość motocyklowych olejów. Dopiero później, po obliczeniu porcji, dopełniamy miskę olejową świeżym olejem.

Spotykam się czasem z pytaniami o skuteczność działania płukanek. Cóż, nie ma cudów i jeśli silnik naszego jednoślada jest „zapuszczony”, to pierwsze czyszczenie będzie ledwie wstępne. Na tym etapie, nie zachęcam do podwajania dawki aby efekt czyszczący był szybszy. Nic na siłę. Natomiast możecie zapisać przebieg i następną zmianę zrobić nawet wcześniej, niż zwykle. Jeśli sporo jeździcie, w sezonie zrobicie pewnie ze dwie takie zmiany i za rok poziom czystości silnika będzie nie do poznania. ▣



Kupujemy?

# Uniwersalny, ale umie drapnąć

tekst: Maciej Kalkosiński  
zdjęcia: Autor i Mikołaj Urbański

Każdy z nas czasem rozważa zakup kolejnego motocykla. Są też tacy, oby ich było jak najwięcej, którzy zastanawiają się nad kupnem pierwszego w życiu jednoślada. I jedni i drudzy mają przed sobą trudne zadanie. Pierwsi, bo wiedzą czego im trzeba do szczęścia, a drudzy, bo nie mają o tym bladego pojęcia. Aby uczynić życie wszystkich prostszym, będziemy starali się przybliżyć nieco różne maszyny z drugiej ręki. Dzisiaj, Yamaha FZ6 S2.



**D**oskonale pamiętam, gdy pierwszy raz miałem okazję jeździć FZ6 – był to jeden z pierwszych testowych motocykli jakie odebrałem rozpoczynając swoją karierę dziennikarską. Miałem wtedy jakieś 18 lat i większość czasu spędzałem na sportowych 600cc mając za sobą kilka lat na dwusuwowych 125.

Naked Yamahy nie do końca przypadł mi wtedy do gustu – z jednej strony odstawał mocą od spor-

tów pokroju R6, z drugiej nie oferował przyjaznej użytkownikowi charakterystyki i wygody takiego na przykład Suzuki Bandit'a. Gdy prawie 15 lat później, trochę przez przypadek (kupiłem od kolegi jako drugi motocykl) stałem się właścicielem poliftowej FZ6 S2 z 2008 roku moje zdanie o tym modelu zmieniło się jednak drastycznie.

I nie do końca chodzi tu o to, że S2 została trochę ulepszona względem poprzednika. Poprawiono hamulce z przodu (przy okazji dorzucając ABS jako standard), zmieniono wahacz, przeprogramowano mapy wtrysku a zamiast nieczytelnego elektronicznego obrotomierza wreszcie dano porządną, analogową.

Bardziej niż motocykl, zmieniłem się ja i moje podejście do jazdy. Coraz częściej przestaje mi przeszkadzać brak mocy i z premedytacją sięgam po słabsze motocykle szukając bardziej relaksu niż samych osiągnięć.

Zmienił się też świat dookoła. W małych pojemnościach praktycznie już nie stosuje się wysokoobrotowych silników czterocylindrowych. Większość lekkich motocykli zgubiła jeden lub dwa cylindry, a większe pojemności nie potrzebują aż tak wysokich obrotów, żeby dostarczyć moc. Do tego katalizatory wielkości pudełka na buty czy wszechobecne systemy kontroli trakcji i nadmiar elektroniki...

W efekcie – odcinający przy 14,500 obr. motor FZ6 należy do ginącego gatunku złotej ery motocykli. Kompletny brak „dołu” i znikoma elastyczność silnika, nagle stają się ciekawą cechą szczególną i czymś wyróżniającym motocykl na tle współczesnej konkurencji. Do tego 100KM z 600cc pojemności w dzisiejszych czasach wydaje się całkiem niezłym wynikiem – wystarczy wspomnieć, że duchowy spadkobierca tego modelu – MT-07 – ma niespełna 80KM i to z większej pojemności.

W praktyce nowszym modelem może jeździć się lepiej, ale uśmiech na twarzy jaki wywołuje uderzenie mocy z silnika FZ6 powyżej 8 tysięcy obro-



tów jest w stanie złapać za serce każdego kochającego mechanikę. Pod względem serwisowania oraz łatwości znalezienia ładnego, używanego egzemplarza FZ6 również plusuje na tle starszych sportów. Choćby dlatego, że znacznie rzadziej trafiają one na tor.

Poza tym naked oferuje wygodniejszą pozycję za kierownicą. Co prawda bez szyby ochrona przed wiatrem jest naprawdę tragiczna (powyżej 140 km/h zaczyna się walka i raczej trudno utrzymywać większe prędkości przez dłuższy czas), ale zawsze istnieje



opcja kupienia wersji S, z fabryczną owiewką. Ułożenie rąk i nóg jest jednak na tyle wygodne, że bez trudu można na FZ6 spędzić nawet kilka godzin non stop – co zresztą zrobiłem wybierając się na niej w liczącą kilka tysięcy kilometrów trasę na Lofoty. To jednak temat na inny artykuł...

Podsumowując: jeśli marzy wam się oldschoolowa charakterystyka, ale nadal chcecie używać motocykla na co dzień, to S2 jest jedną z ciekawszych opcji zarówno dla początkujących jak i bardziej zaawansowanych jeźdźców. ■



**Yamaha FZ6N (2004-2009)**

*Silnik 4-cylindrowy, chłodzony cieczą 600.0 ccm. 12.2:1. elektroniczny wtrysk paliwa MIKUNI. Sześciobiegowa skrzynia biegów. Łańcuch napędowy. Moc max. 98.0 KM / 12000 rpm. 63.1 Nm / 10000 rpm. Prędkość maksymalna: 240.0km/h. Wymiary (długość, szerokość, wysokość) 2095 x 755 x 1085 mm. Rozstaw osi: 1440 mm. Masa własna: 180.0 kg.*



tekst: Milena Juszcak, zdjęcie: Marcin Suszczewski

# Fasting

Post, głodówka, detoks, oczyszczanie nie kojarzą się z szybkością. Wręcz przeciwnie, im staranniej podejmiemy do tematu, tym korzystniejsze osiągniemy rezultaty. A skupienie na celu i jego realizacja to przecież czysto męska domena.

**T**o właśnie teraz, na przednówku i na wiosnę, jest najlepszy czas dla odnowy. Wzbera w nas tęsknota za szybkością, ruchem, dniem się, nowym wizerunkiem, zmianą. Na zewnątrz wszystko zaczyna budzić się do życia. I do życia właśnie, do zdrowia i poczucia lekkości woła i nas. Bo kiedy dopada nas uczucie rozleniwienia, ociężałości, a wraz z nim przyrost wagi,

przygnębienie i brak nadziei, to tęsknota za lekkością, zmianą i odrodzeniem radości życia jest wystarczającą motywacją do zrzucenia balastu i oczyszczenia się.

Post jest dla wielu słowem o znaczeniu religijnym, ale jego historia jest całkiem prosta. Po prostu w tym okresie roku ludziom zaczynało →→

zwyczajnie brakować jedzenia. To z zapasów już się wyczerpało, a nowych jeszcze nie mieli szans wyhodować. Aby więc nadać sytuacji pozory normalności, wymyślono post. Ludzie ogłosili, że celowo ograniczają porcje jedzenia, bo tak im akurat pasuje lub religia nakazuje. Każde uzasadnienie wydawało się lepsze od przyznania, że zwyczajnie brakuje im jedzenia.

W dzisiejszych czasach jedzenia mamy pod dostatkiem i w każdej chwili możemy je uzupełnić, ale tytułowy Fasting to dobrowolne powstrzymanie się od nadmiernej konsumpcji, aby dać organizmowi szansę na regenerację i pozbycie się nadmiaru nagromadzonego tłuszczu. Sami niejako pozbawiamy się objawów dobrostanu. Głównie po to, żeby nam się później wygodniej wsiadało na motocykl. Nikt bowiem nie zaprzeczy, że opona na brzuchu znacznie w tym przeszkadza.

Pierwszy krok jest zapewne najtrudniejszym, ale pamiętajmy, że najlepiej wdrażać zmiany małymi krokami. Niech hasło: „W zdrowym ciele zdrowy brzuch” ułatwi pozbycie się nadprogramowych kilogramów i przypływ świeżej energii. Więcej energii to lepsze pomysły, śmielsze plany i efektywniejsza ich realizacja. Lepiej planować kolejną wycieczkę niż odkładać pieniądze na zakup odzieży motocyklowej, o oczko większej.

Najprostszy Fasting zwany jest inaczej „oknem żywieniowym” i polega na zachowaniu możliwie długiego odstępu między ostatnim i pierwszym posiłkiem. Ten czas to odpoczynek dla organizmu oraz sygnał, że można zacząć pobierać pożywienie z zapasów tkanki tłuszczowej. W ramach „okna” ostatni posiłek dnia spożywamy do godziny 18.00 (najpóźniej 19), a następnym będzie dla nas dopiero śniadanie.

Ktoś powie, że nie wytrzyma aż tyle bez podjadania, ale proszę wierzyć, że koncentracja na celu potrafi tu zdziałać cuda. Wszystko jest kwestią priorytetów. Albo chcemy dojść wiosną do formy fizycznej, tak przecież niezbędnej do bezpiecznej jazdy

jednoślądem, albo wolimy spałaszować kolejną czekoladę a na motocyklu zatrzymać się z byle powodu co kilka kilometrów.

Jeśli nauczymy się pilnowania stałych pór posiłków, nie tylko kolacji o 18.00, ale również obiadu i śniadania, nasz mózg nauczy się ich i będzie przygotowany na wysłanie sygnału do rozpoczęcia trawienia. Zapewnimy sobie, tym samym, regularność. Ta jest kluczowa, aby efekty Fastingu pojawiły się szybko i były wyraźnie widoczne. Warto wiedzieć, że przekąski pomiędzy posiłkami i podjadanie wytrąci organizm z tej równowagi i zniweczy cały program.

„Śniadanie jedz jak król, obiad jak księżę, kolację jak żebrak.” To złota zasada, ale też ma swoje uzasadnienie. Pierwszy posiłek dnia ma nas napędzić do osiągnięcia nowych celów. To rano przyjmujemy energię na cały dzień, a zobaczcie sami z jaką przyjemnością i smakiem je się śniadanie po ponad 12 godzinach niejedzenia (tak, tak, tyle czasu mija właśnie przy zachowaniu okna żywieniowego, aż się wierzyć nie chce).

Fasting wesprzeć trzeba mocą nabiału. Jogurty, kefiry i maślanki i zawarte w nich probiotyki, wapń i jod są jednymi z najskuteczniejszych „odchudzaczy” przyspieszającymi metabolizm. Praktykuj z umiarem i traktuj szklankę mleka jako odrębny posiłek.

Kawa i inne używki. Kofeina pobudza wydzielanie kortyzolu i sprzyja odkładaniu się tłuszczu w okolicy brzucha. Alkohol zawiera dużo cukru i wzmacnia łaknienie. Nikotyna dla odmiany aktywizuje trawienie, ale ma za to wiele innych niekorzystnych skutków ubocznych. Dlatego używkom w czasie oczyszczania mówimy stanowcze nie.

Za chwilę święta. Przed nami najlepszy czas na kultywowanie starej polskiej tradycji wielkiego postu, bez względu na przynależność świecką czy religijną. Niech to będzie pretekst do zadbania o siebie i zmierzenie się z własną wolną przeciw woli i siłą-słabością charakteru. ■

Na haku

# Po francusku

*tekst i zdjęcia: Paweł Kaczor*



Lubicie po francusku? No śmiało, nie krępujcie się. Nikomu nie powiem. Przyznam, że sam mam słabość do Citroenów. Lubię tę auta za to, że idą pod prąd i starają się dawać coś unikalnego. Kilka świątecznych dni spędziłem w towarzystwie C5 Aircross i oto, co mnie w nim urzekło. →→



**A**h, dawny Citroen C5, co to było auto! Miękką kanapą z hydropneumatycznym zawieszeniem, którego bali się wszyscy, tylko nie ci, którzy faktycznie spróbowali tego modelu. Bardziej lękliwi wybierali wtedy Passata, który jednak nie miał citroenowych udogodnień. Był bezpieczniejszym wyborem, ale jakże nudnym.

Nowy Citroen C5 Aircross nie ma już hydropneumatyki. Ba, nowy C5 Aircross jest SUV-em i nie ma nic wspólnego z pierwszym czy nawet drugim C5. Ot, przykład zmieniającej się mody. Kiedyś mie-

liśmy konto na naszej klasie, a teraz walczymy o lalki na Tok Tiku. C5 Air także walczy o klienta, ale czyni to na swój, dość osobliwy sposób. Obecnie wszystkie auta chcą być uniwersalne. Sportowe, komfortowe, wszechstronne i w ogóle super. To trochę tak jakbyście na romantyczną kolację przy świecach przyszli w sportowych dresach. Da się, ale w efekcie nie jest ani romantycznie, ani nie pobiegacie (chyba, że w pogoni za uciekającą wybranką). C5 Aircross nie chce łączyć keczupu z mlekiem (nie próbujcie tego). On ma swój styl. Sportowy? Uniwersalny? Nie! Komfortowy!

Auto jest typowym francuzem. Jedzie przyjemnie i bardzo miękko. Jak prawdziwy Citroen, Aircross kołysze się na boki, nurkuje przy hamowaniu i wychyla dziób do góry przy przyspieszaniu. Ale spokojnie, nie porzygacie się podczas jazdy. Raczej poczujecie ukojenie, spokój. W tym aucie dotrze do was, że przecież nigdzie Wam się nie spieszy, a stojący obok koleś w głośnym BMW musi mieć strasznie małe ege.

C5 Aircross nie musi i nie chce nikomu niczego udowodniać. Żadna cecha auta nie jest na siłę. →→



do C5 Aircross można też doczepić przyczepkę i załadować motocykl. Auto bez problemu ogarnie zestaw, którego masa nie przekracza 1300 kg (dotyczy przyczepy z hamulcem).

Nie wiem jak wy, ale ja lubię po francusku. Jest fajnie, przyjemnie i zupełnie inaczej niż po niemiecku. C5 Aircross to fajne auto. Specyficzne, ale przyjemne w użytkowaniu. Zastanów się tylko nad wersją silnikową. Jeśli lubisz wtykać, i masz na to czas, hybryda będzie trafnym wyborem. Jeśli jednak jesteś długodystansowcem zastanów się nad inną wersją silnikową. ■



Niestety, prezentowana hybrydowa wersja nie przypadła mi do gustu. Niby na pokładzie 225 KM mocy, i Aircross potrafi całkiem żwawo się odpychać (ok 8,5 sek od 0 do 100 km/h), ale sprawdzi się głównie w mieście, bo przy ledwie 43-litrowym zbiorniku i średnim spalaniu rzędu 9 l/100 km maksymalny zasięg to mniej niż 500 km. Słabo jak na wielozadaniowego SUV-a.

Samochód można ładować z gniazdka, co oznacza przejechanie 40 km na samym prądzie, ale co mi z tego, skoro trasy z Warszawy do Mielna nie pokonam bez tankowania po drodze? W miejskim aucie zupełnie by mi to nie przeszkadzało, jednak od SUV-a oczekuję większej uniwersalności. Powiecie, że w dłuższej trasie i tak należy zrobić przerwę. Ok, ale to ja chciałbym o tym decydować, a nie auto.

Motocykliści do takich postojów są jednak bardziej przyzwyczajeni i na pewno ucieszy was, że

## Citroen C5 Aircross

### Wymiary

Długość 4500mm, szerokość 1840mm (2099mm z lusterkami), wysokość 1654mm (1689mm z relingami dachowymi). Rozstaw osi 2730mm. Pojemność bagażnika wersji hybrydowej 460-1510 l.

### Dane techniczne

Silnik 1.6 PureTech PHEV (225 KM, 360 Nm) z 8-biegową przekładnią automatyczną,

### Osiągi

Przyspieszenie 0-100 km/h: 8,7 s, prędkość maksymalna: 225 km/h

### Ekonomia

Średnie zużycie paliwa: 1,4 l/100 km, zasięg w trybie elektrycznym: do 55 km

### Cena:

od 178000 złotych

Na Zet

# „F” jak FOUR

tekst: Maciej Zientarski, zdjęcie: archiwum Autora



Maciek Zientarski znany był w swoim czasie z zamiłowania do motocykli. Oczywiście, w telewizji mówił głównie o samochodach, ale prywatnie częściej widać go było w kombinezonie. I wcale, niekoniecznie, na torze. Dzisiaj po tamtych czasach pozostały maszyny, których często nie uświadczysz na ulicy, ale żyją wciąż w głowie Zientara. O nich właśnie Maciek będzie nam opowiadał w kolejnych odcinkach cyklu „Na Zet”, a w pierwszym odcinku musiała się pojawić jego ulubiona – Furka.

Od tego magicznego dla wielu symbolu rozpoczął się prymat Japończyków w motocyklowym świecie. Literka „F” według zamysłu twórców modelu miała być skrótem od słowa „four” oznaczającego, że silnik miał tu aż cztery cylindry. Ten fakt należało mocno podkreślić, bo był to pierwszy japoński seryjny motocykl napędzany czterocylindrowym silnikiem! Można było zatem „F” tłumaczyć jako „First” czyli pierwszy. Dlatego właśnie dla wielu był to początek motocyklowej przygody.

Dla mnie również, na swój sposób, był to prawdziwy wstęp do motoryzacyjnego życia. Był to bowiem mój pierwszy motocykl z prawdziwego zdarzenia. Po kilku latach podróżowania socjalistycznymi motocyklami CZ oraz JAWA przyszła pora na realizację marzeń! Dzięki ogromnej finansowej pomocy rodziców, na giełdzie samochodowej na warszawskim Bemowie kupiłem pojazd, który mnie zachwycił! Piękny japoński czterocylindrowy potwór w dodatku wyposażony w hamulce tarczowe! To w tamtych czasach była rzadkość.

Dziennikarze zajmujących się motocyklami, kiedy piszą o tej kultowej maszynie, zaznaczają, że: „W historii świata mamy kilka przełomowych momentów – narodziny Chrystusa, odkrycie Ameryki przez Krzysztofa Kolumba i debiut Hondy CB 750 Four jesienią 1968 roku”. Kupując ten wymarzony pojazd nawet nie zdawałem sobie sprawy z tego, że kupuję motocykl kultowy!

Te magiczne cztery cylindry z pojemności 750 cm<sup>3</sup> produkowały aż 68 KM! Żeby było piękniej, motocykl był w wersji F2, czyli tej bardziej sportowej! Nie dość, że wyposażony był w tak zwany wtedy „zadupek” czyli plastikowe zakończenie kanapy, to jeszcze te cztery cylindry, napełniane aż czterema gaźnikami, dysponowały wydechem 4 w 1. Żeby wyglądało bardziej sportowo, był tylko jeden tłumik. Z biegiem czasu ten tłumik trzeba było kiedyś w końcu wymienić, co nie było łatwe. W tamtych czasach można było w sklepie „Polmobyt” zakupić najwyżej tłumik do czeskiej Cezetki, a I to pod warunkiem posiadania w owym sklepie odpowiednich znajomości! Trzeba było więc taki tłumik wykonać z odpowiednich blach w zaprzyjaźnionym warsztacie. W tamtych czasach nawet klocki hamulcowe trzeba było dorabiać.

To właśnie ten cudowny motocykl obudził mnie do motocyklowego życia. Rozpoczęło się jeżdżenie na złoty fanatyków motocykli, spotkania w klubie „Skorpion” zrzeszającym posiadaczy motocykli ciekawych, mocnych i nietypowych. Zafascynowany działalnością klubu „Skorpion” zapragnąłem nawet stworzenie własnego mini klubu. Rozpoczęliśmy więc spotkania znajomych motocyklistów na warszawskim placu „Bankowym”. Nasz mini klub nazwaliśmy „Slick”.

W tamtych czasach nawet obowiązek posiadania kartek na, reglamentowane wtedy, paliwo, →→



nie zniechęcał nas do motocyklowego życia. W jednym z bocznych kufków miałem miejsce na pięciolitrowy kanister z benzyną „na czarną godzinę”. Podróże, jakie udawało się wtedy wykonać, dzięki kartkom na paliwo pożyczonym od sąsiadów, a potem spakowaniu się w owe kufry i ogromny wojskowy worek leżący na stalowym bagażniku, pozostaną w pamięci, mam nadzieję, na zawsze!

Napisałem „mam nadzieję” celowo, ponieważ to właśnie z pamięcią mam, po swoich przeżyciach, największe problem. Dowiedziałem się również spraw, o których nie miałem wcześniej pojęcia. Na przykład, że można doskonale pamiętać rzeczy z dalekiej przeszłości a nie wiedzieć, co było wczoraj. Na szczęście te wspaniałe i fascynujące czasy Hondy CB 750 Four w mojej głowie pozostały! ■



## NOWY CITROËN ë-C4 ELEKTRYCZNY PŁYNNA JAZDA, EKSCYTUJĄCY KOMFORT

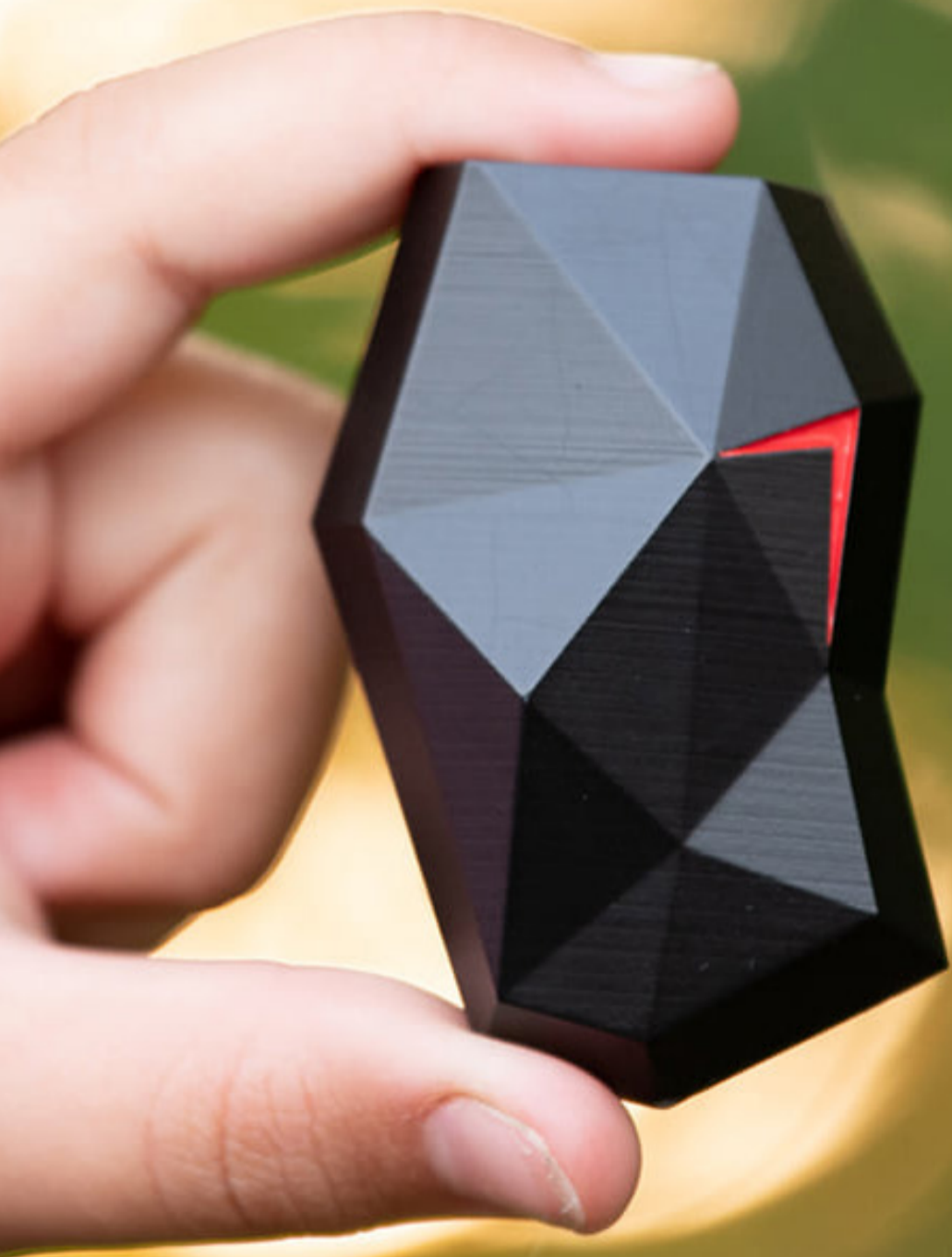


ZAWIESZENIE ADVANCED COMFORT  
SIEDZENIA ADVANCED COMFORT  
SZYBKE ŁADOWANIE: NAWET DO 100 KM W 10 MINUT

OD  
**1085** ZŁ NETTO/MIES.

Citroën ë-C4: zużycie energii 15,5-15,4 kWh/100 km. Wartości zużycia energii zostały określone w trybie mieszanym na podstawie pomiarów w cyklu WLTP, w zależności od wersji, zgodnie z rozporządzeniami WE nr 2007/715, nr 2017/1153 oraz nr 2017/1151. Wartości mogą odbiegać od rzeczywistych, ponieważ nie uwzględniają m.in. zdziwionego stylu jazdy ani warunków zewnętrznych. Informacje dotyczące wyników pomiarów zużycia paliwa lub energii oraz emisji spalin w nowych pojazdach osobowych, zmotowienia samochodów, przydatności do odzysku oraz recyklingu są dostępne u dealerów marki Citroën oraz na stronie citroen.pl. Oferta leasingowa skierowana do przedsiębiorców. Zaliczenie przyjęte do kalkulacji – cena katalogowa brutto: 154 900 zł, okres leasingu: 48 miesięcy i roczny przebieg 15 000 km, wpłata początkowa: 18%, miesięczna rata leasingowa netto: 1085 zł. W przypadku leasingu oferowanego przez PSA Finance Polska Sp. z o.o. jest możliwe uzyskanie dofinansowania z Programu NFOŚiGW „Mój Elektryk” w wysokości do 27 000 zł. Szczegóły znajdują Państwo u Autoryzowanego Dealera Citroëna. Niniejsza informacja nie stanowi oferty w rozumieniu art. 66 Kodeksu cywilnego. Zgodnie na udzielenie leasingu jest uzależniona od zdolności kredytowej klienta ustalonej zgodnie z procedurami leasingodawcy.

**Siren7™**



**DO  
ZOBACZENIA  
ZA  
MIESIĄC...**