

VMAX: narodziny legendy



Poprzedni model Yamaha VMAX został po raz pierwszy zaprezentowany w październiku 1984 podczas pokazu w salonie firmowym w Las Vegas w USA. Sprzedaż modelu rozpoczęto w roku 1985, początkowo tylko w USA. Kluczowe hasło reklamujące model było równie proste, jak skuteczne: amerykański hot-rod. Niezwykły wygląd motocykla wyróżniał go spośród innych, typowych dla tamtego okresu, modeli.

Koncepcja "drag bike" oraz silnik o pojemności 1200 cm³ i mocy 145 KM sprawiły, że pierwszy model VMAX odniósł wielki sukces. Klientom szybko przypadło do gustu połączenie jego oryginalnego stylu, niesamowitego przyspieszenia oraz niepowtarzalnego charakteru silnika V4.

Wkrótce pierwszy model VMAX stał się kultowym motocyklem, skupiając wokół siebie pokaźną społeczność tuningową. Produkcja w Europie została zakończona w 2001 roku z powodu przepisów regulujących normy emisji spalin. W USA model był sprzedawany aż do roku 2007.

Na całym świecie sprzedano łącznie ponad 100 000 egzemplarzy pierwszego modelu VMAX, wprowadzając jedynie nieznaczne zmiany w jego konstrukcji i tym samym zachowując budowę pierwowzoru. Po dzień dzisiejszy pierwszy model VMAX-a uznawany jest na całym świecie za kultowy motocykl, który stworzył własną kategorię odbiorców.

Powrót VMAX-a



Po dekadzie badań i projektowania Yamaha stworzyła godnego następcę oryginalnego VMAX-a. Nowy VMAX przenosi duch sceny dragsterów na zupełnie nowy poziom, a jego muskularny wygląd nie pozostawia żadnych wątpliwości, co do jego możliwości.

Przy konstrukcji nowego VMAX dużą wagę przywiązano do jego prowadzenia i na tym polu udało się osiągnąć ogromne postępy. Podobnie jak pierwszy model, nowy VMAX daje poczucie bezwzględnej mocy, jednak tym razem zapewnia neutralne prowadzenie w rzeczywistych warunkach drogowych.

Firma Yamaha zadbała o dopasowanie wszystkich zastosowanych technologii do najwyższych standardów, tworząc najlepszy, flagowy motocykl w swojej ofercie!



Moc i osiągi

Silnik nowego VMAX to wierna kontynuacja konstrukcji zastosowanej w poprzednim modelu - parametry silnika V4 są kluczowym elementem dostarczającym odczucie "zwalającej z nóg mocy". Silnik jest wzorowany na bezkompromisowych konstrukcjach V8 stosowanych w modelach wyścigowych, używanych w amerykańskiej społeczności dragsterów.

Dzięki potężnej pojemności 1679 cm³ ta jednostka to największy produkcyjny 4-cylindrowy silnik motocyklowy, jaki kiedykolwiek skonstruowano.

Silnik naszpikowano rozwiązaniami technicznymi zwiększającymi jego osiągi, takimi jak komory spalania typu "pent-roof", proste kąty zaworów (14/15) i wysoki współczynnik sprężania (11,3:1). Użyto także znane z najbardziej zaawansowanych ścigaczy Yamaha technologie YCC-I, YCC-T, EXUP oraz zaawansowany system wtrysku paliwa.

Dzięki mocy silnika na poziomie 200 PS ten model to najmocniejszy produkcyjny model motocykla, jaki kiedykolwiek sprzedawano w Europie. Silnik oferuje wyjątkową moc w całym zakresie obrotów, zapewniając nieodparte uczucie entuzjazmu i przewagi. Natychmiastowy dostęp do mocy już na niskich obrotach, ogromny moment obrotowy w średnim zakresie i wybuchowa moc przy wysokich obrotach. Adrenalina w najczystszej postaci!



System elektronicznie sterowanej długości kolektorów dolotowych (YCC-I)

Rozwiązanie po raz pierwszy zastosowane w modelu R1 w 2007 roku teraz zostaje wykorzystane w VMAX. System skraca długość tuneli dolotowych, gdy obroty silnika przekraczają 6650 obr/min. Dzięki wykorzystaniu częstotliwości pulsowania fali powietrza, krótkie tunele dolotowe pozwalają lepiej "oddychać" silnikowi przy wysokich obrotach, podczas gdy długie tunele przydają się w niskim

zakresie obrotów silnika. W rezultacie system umożliwi silnikowi maksymalizację mocy w całym zakresie obrotów.

System elektronicznie sterowanej przepustnicy (YCC-T)

To rozwiązanie z powodzeniem zastosowano już w topowych modelach Yamahy R1 i R6. Ten inteligentny system zbiera i ocenia różne dane wejściowe, a następnie oblicza i ustawia optymalny kąt otwarcia przepustnicy, sprawdzając parametry w odstępach jednej milisekundy. Zastosowanie tego rozwiązania pozwala na uzyskanie bardziej równego momentu w całym zakresie obrotów, co z kolei przekłada się na znakomite prowadzenie motocykla.

Przykładowo system eliminuje opóźnienie w przyspieszeniu, gdy przepustnica zostanie otwarta zbyt szybko. Dodatkową korzyścią jest uproszczenie kanału wlotowego powietrza wynikające z braku konieczności zastosowania drugiej przepustnicy. Dzięki temu udało się stworzyć prosty i krótki wlot powietrza, dostarczający więcej mocy przy wysokich obrotach. Precyzyjna reakcja przepustnicy, lepsze osiągi i prowadzenie to korzyści, jakie dostarcza motocykliście nowy system YCC-T.



Konstrukcja silnika

Małe rozmiary silnika udało się osiągnąć dzięki zastosowaniu kilku wysoko zaawansowanych technologii. Napęd wałka rozrządu to połączenie napędu łańcuchowego i zębatego, a kąt rozwarcia cylindrów wynosi 65 stopni. Skrzynia korbowa i cylindry są wykonane z jednego odlewu, a same cylindry są powlekane kompozytem ceramicznym. Takie rozwiązanie zapewnia wysoką precyzję działania, mniejsze straty spowodowane tarciami i wysoką trwałość. Zastosowane kute aluminiowe tłoki ograniczają wibracje i ułatwiają zwiększanie obrotów. Korbowody produkowane są metodą rozszczepiania. Dzięki temu otwory na łożyska są niezwykle precyzyjnie wykonane i trwałe.

Nowy VMAX jest już dostępny w sprzedaży. Nie będzie jednak prezentowany w salonach dealerskich Yamaha, a zamówić go można tylko i wyłącznie wypełniając formularz rezerwacyjny na stronie www.new-vmax.com. Jeśli planujesz go zdobyć, spiesz się – liczba egzemplarzy jest ograniczona!

Maxi skuter: prawdziwy miejski styl na zatłoczone ulice



Maxi skutery łączą w sobie funkcjonalność i radość podróżowania jednośladem. Wygodny, obudowany pojazd umożliwia podróż bez konieczności specjalnego stroju. Kask, którego potrzebujesz, jest mniejszy i lżejszy od motocyklowego, więc z pewnością nie będzie Ci przeszkadzał. Pojazdy te są łatwe do manewrowania i stabilne nawet przy małych prędkościach oraz wyjątkowo wygodne w ruchu miejskim, dzięki automatycznej skrzyni biegów. Wszystko to, by bez żalu przesiąść się z samochodu i nie spędzać długich godzin w korkach.

Skutery maxi to również wyjątkowa praktyczność - zintegrowany schowek na rękawiczki oraz przestrzenny schowek pod kanapą, który pozwala z łatwością schować kask lub laptopa. Możesz też zamontować w nich obszerny kufer. Wszystkie nasze modele są dwuosobowe. Dlatego możesz bez problemu dojeżdżać maxi skuterem do pracy, jeździć na zakupy czy do znajomych, zabierając, kogo chcesz.



Nie tylko w mieście

Dobre osiągi zapewnia gama silników dopasowanych do indywidualnych potrzeb. W odróżnieniu od mniejszych skuterów o słabszych mocach, skutery maxi osiągają prędkości umożliwiające wygodne podróżowanie na większe odległości. Komfortowa kanapa sprawia, że nie musisz zmieniać swojego ulubionego jednoślada na inny pojazd, gdy wybierasz się gdzieś dalej. Zaoszczędzisz też na paliwie, bo skutery palą go

dużo mniej niż samochody, przez co są także bardziej ekologiczne.

Mistrz mobilności

Jeśli szukasz ekologicznego i taniego w eksploatacji pojazdu, myślisz, jak uniknąć godzin w korkach i chcesz cieszyć się z przyjemności, jaką dają jednoślady, wybierz jeden z maxi skuterów Yamaha. Czekają na Ciebie 250-centymetrowe X-Max i X-City, mocniejsza Majesty i sportowy TMAX z silnikiem o pojemności 500 cm³. Sprawdź, który model najlepiej do Ciebie pasuje!

Owoc pasji inżynierów



YD-1 narodził się jako rezultat dążenia do innowacji i oryginalności. Inżynierowie udoskonalili zarówno technologię, jak i wygląd motocykla, tworząc wyjątkowy pojazd. Kierowali się hasłem „Motocykl 250 cm³ dla każdego Japończyka”. YD-1 miał charakterystyczną smukłą sylwetkę i niski profil nadwozia, a co najważniejsze – został wyposażony w pierwszy silnik dwucylindrowy Yamaha. W latach pięćdziesiątych XX wieku na rynku japońskim dominowały motocykle użytkowe. Yamaha wniosła sportowy wymiar do codziennej jazdy motocyklem.



Jak już wiemy, mimo że Yamaha weszła na rynek motocykli z opóźnieniem, odniosła niebywały sukces z modelami YA-1 (125 cm³) i YC-1 (170 cm³). Firma była gotowa na kolejne wyzwania. Było nim wyprodukowanie pojazdu 250cm³.



Wiadomo, że przy projektowaniu motocykli, japońskie firmy wzorowały się na najbardziej znanych markach niemieckich. Każdy kolejny motocykl przedstawiany w Japonii był kopią wersji z Europy. Taka praktyka była nieunikniona do odtworzenia przemysłu w kraju wyniszczonym II wojną światową.

Tworząc swój pierwszy motocykl 250 cm³, Yamaha wzorowała się na modelu MB250 niemieckiego producenta Adler. Napędzany 2-cylindrowym 2-suwowym silnikiem pojazd był majstersztykiem inżynierii, który szybko podbił serca europejskich odbiorców. Kiedy Yamaha Motor zdecydowała skopiować ten kultowy model, postanowiono zostawić podstawowe specyfikacje i dodać pewne unikalne cechy wyglądu.

Nie było to jednak jedyną ambicją młodych inżynierów. Postanowiono zaufać ich odważnej wizji. Sukces YA-1 i YC-1 zasadził ziarno przekonania, że mają możliwości stworzenia w pełni innowacyjnej maszyny. Wierzone również, że póki nie powstanie coś naprawdę oryginalnego, Yamaha nie będzie w stanie udowodnić, że jest wysoko zaawansowana technologicznie, ani że Japończycy potrafią stworzyć maszynę, która będzie lepsza od europejskich pierwowzorów. Zatem prawdziwym pragnieniem inżynierów nie było zbudowanie kopii, lecz stworzenie produktu, który zmieniłby ostatecznie politykę firmy Yamaha i zbudował jej wizerunek jako dyktatora nowych wzorów i technologii.

W ten sposób rozpoczęto pracę nad budową motocykla od podstaw. Pociągnęło to za sobą próby wyrwania japońskiego przemysłu motorowego z mody bazowania na obcych projektach i wprowadziło go w nową erę prawdziwych kreacji. Dla inżynierów, którzy nie mieli doświadczenia w budowaniu maszyn od podstaw, oznaczało to problem ze stworzeniem projektu procesu produkcji.

Koncepcje klasy 250 cm³ poprzedzające YD-1



Gdyby podsumować wyjątkowość Yamaha YD-1 w jednym zdaniu, chodziło o zbudowanie pojazdu specjalnie dla japońskiego użytkownika. Japończycy potrzebowali lżejszych maszyn niż Niemcy, które pasowałyby do ich wzrostu i wagi. Dlatego zdecydowano zbudować mniejszy pojazd i dać mu tyle mocy, by podróżowanie po drogach Kraju Kwitnącej Wiśni było komfortowe, nawet z dodatkowym bagażem. Największe wrażenie finalnej wersji YD-1 robił zbiornik paliwa, przypominający kształtem czajnik do herbaty lub stalowy hełm. Tak naprawdę nie planowano rewolucji estetycznej. Zastosowanie tego oryginalnego kształtu wynikało raczej z potrzeby technologicznej.

Po pomiarach podstawowego układu, uwzględniających wysokość siedzenia, rozstaw osi oraz kształty kierownicy i siedzenia, odkryto, że przestrzeń na bak jest za mała na umieszczenie w niej 15-litrowego zbiornika paliwa. Taka pojemność była wówczas standardem dla modeli 250 cm³, dlatego inżynierowie postanowili rozszerzyć bak na długość i na szerokość w niestandardowych płaszczyznach i pogrubić jego krańce. W rezultacie uzyskano unikalną formę. To, co sprawiało, że wyglądał on jeszcze bardziej oryginalnie, było pomalowanie go na kolor ciemnobrązowy, który nigdy

wcześniej nie był stosowany w motocyklach. YD-1 odwzorowywał tym samym nową koncepcję w japońskiej produkcji, zwaną „wzornictwem przemysłowym”.

Tak jak Adler MB250, YD-1 wyposażony był w silnik 2-cylindrowy. Jego budowa była kolejnym wyzwaniem dla inżynierów Yamaha i do chwili, kiedy wszedł on w fazę projektu, żadna inna japońska firma nie zbudowała 2-suwowego 2-cylindrowego silnika. Chociaż Adler został użyty jako pierwowzór, w celu stworzenia bardziej kompaktowego silnika, inżynierowie Yamaha zaprojektowali nowy sposób montażu takich elementów jak sprzęgło czy dynamo. W rezultacie stworzyli silnik o wysokiej wydajności, niskim poziomie wibracji i zadziwiającej mocy 14,5 KM. Z perspektywy czasu, możemy stwierdzić, że pojawienie się nowego motocykla Yamaha było kluczowym zwrotem przemysłu motocyklowego na kurs, który określał przyszłość branży.

Od wartości użytkowej do unikalnego sportowego stylu



Pierwszy YD-1 zjechał z linii produkcyjnej 11 lutego 1957 roku, a prezes Kawakami osobiście stemplował numery seryjne na silnikach. Tym samym chciano kontynuować tradycję rozpoczętą przy produkcji pierwszego YA-1, ale niestety YD-1 był ostatnim stemplowanym przez prezesa modelem. Ciekawostką jest, że oficjalna premiera YD-1 miała odbyć się 20 marca w Ministerstwie Handlu Międzynarodowego i Przemysłu w Tokio, ale ku zaskoczeniu wszystkich, zdjęcia nowego produktu ukazały się wcześniej. Jeden z dziennikarzy bowiem zauważył

prezesa Kawakami i dwóch menedżerów Yamaha, jadących na YD-1 z Hamamatsu do Tokio na konferencję prasową.

Nowy model Yamaha wszedł do sprzedaży planowo w maju tego samego roku i był wtedy również prezentowany podczas czwartej edycji All Japan Motor Vehicle Show, odbywającym się w tokijskim Hibiya Park. W tym czasie w Japonii motocykl ciągle pełnił funkcje użytkowe, jak na przykład przewożenie bagażu. Od czasu debiutu YD-1, który uzyskał wysokie oceny za wyjątkowy design, lekkie prowadzenie i dynamiczne przyspieszenie, zaczęto dostrzegać sportowy charakter jednośladów, a użytkownicy YD-1 przestali korzystać z niego jedynie do jazdy rekreacyjnej.

Pierwszy sportowy model



Zamontowanie silnika o mocy 20KM oraz stalowej ramy kołyskowej zaowocowało stworzeniem modelu YDS-1. Konstruktorzy dodali też 5-biegową skrzynię biegów oraz nowoczesne wskaźniki. YDS-1 został tym samym pierwszym japońskim motocyklem sportowego.

Kiedy Yamaha wypuściła model YDS-1, w biuletynie korporacyjnym napisano, że pojazd ten ma być odpowiedzią na wzrost zainteresowania turystyką motocyklową. Z drugiej strony chciano, by motocykl ten przy pomocy prostego zestawu narzędzi mógł być przystosowany do jazdy w terenie lub do startu w wyścigach. Była to próba ośmielenia Japończyków do nowego zastosowania tego typu pojazdu.

YD-1 zdobył silną pozycję i zrewolucjonizował rynek w kierunku jazdy sportowej. Mimo to, motocykla ciągle używano głównie do krótkich przejażdżek z bagażem. Postanowiono wprowadzić model YD-2, który dziedziczył po poprzedniku sportowy pazur, był jednak zaprojektowany do jazdy rekreacyjnej. To właśnie obecność YD-2 zajmującego miejsce na jednym końcu spektrum, umożliwiło Yamaha wprowadzenie prawdziwie sportowego pojazdu YDS-1, który do dziś jest podstawą tego, co tworzy ducha firmy.

Korzeni powstania YDS-1 należy szukać w drugiej edycji wyścigów Asama Highlands Race w 1957 roku. Wtedy w YD-1 zamontowano wysokowydajny silnik, którego umieszczenie wymagało zastosowanie żelaznej ramy kołyskowej. Zmodyfikowana wersję pojazdu wystawiono w zawodach w 1958 roku w USA. Pojazd kierowany przez Shiro Ito zajął tam nieoczekiwanie 6. miejsce. Odkryto, że zastosowane rozwiązania idealnie nadają się do wszelkich wyścigów motocyklowych i postanowiono na ich podstawie stworzyć nowy typ motocykla – YDS-1.

Od wyścigów Clubman do debiutu rynkowego we wrześniu 1959 roku



Nowa Yamaha została zapowiedziana aż trzy miesiące przed debiutem. Chciano, by do wyścigów Clubman sprzedano 40 sztuk, co było wymogiem startu w tej imprezie w sierpniu. Zaraz po zaprezentowaniu modelu w czerwcu, wysłano motocykle do klubowiczów w całym kraju, zanim były dostępne w salonach. Gdy 250S, jak nazwano YDS-1 przed wprowadzeniem do sprzedaży, zakończył trzeci wyścig przed dwoma maszynami Honda (RC71), zwiększył apetyt fanów na ten sportowy model.



Wreszcie, gdy 250S wszedł do sprzedaży we wrześniu, ręcznie zdobiony białymi i złotymi wzorami, wywołał eksplozję popularności. Oprócz sportowego profilu, nowy motocykl miał wyjątkowo estetyczne filtr powietrza i osłonę baterii, które od razu podbiły serca fanów motocykli. 250S był ponadto pierwszym motocyklem z okrągłym prędkościomierzem i możliwym do wyzerowania licznikiem.



Nowy model kosztował 185 000 jenów i był tańszy niż jego konkurent - Honda CR71. Yamaha udostępniła także zestawy sprzedawane po 55 670 jenów, składające się nawet z 64 części, umożliwiających usprawnienie maszyny na poziomie

fabrycznym.

Użytkownicy chętnie konwertowali 250S, udoskonalając jego sportowy charakter. Na wszystkie 3 edycje Clubmen Races, które odbyły się po debiucie 250S, większość czołowych miejsc zajmowali zawodnicy na nowym motocyklu. Osamu Mashiko wygrywając z zawodnikiem na Hondzie CR71 rozślawił imię nowego dziecka Yamahy.

Po wyprodukowaniu 3000 sztuk 250S oficjalnie zmieniło nazwę na YDS-1. Można śmiało stwierdzić, że model ten dał wiarę konstruktorom Yamaha w produkcję sportowych motocykli i był początkiem świetnej obecności Yamaha w wyścigach motocyklowych.

FX Cruiser SHO: tylko dla odważnych



Tutaj liczba koni czy waga kadłuba nie są wartością samą w sobie. Tu liczą się wrażenia, jakich doświadczasz, naciskając gaz. A te rosną wprost proporcjonalnie do stosunku mocy i wagi FX Cruisera SHO.

Turystyczny jest tylko z nazwy. Rodzinny z powodu trzysobowej kanapy, a grzeczny, zanim zrzucisz go na wodę. Lecz gdy tylko jej dotknie, odkrywa swoją prawdziwą naturę. FX Cruiser SHO, jeszcze mocniejszy i jeszcze szybszy niż się spodziewałeś. Zbudowany z innowacyjnego, niezwykle trwałego

kompozytu NanoXcel™ kadłub jest lżejszy o blisko 30% od tradycyjnego, laminatowego. Wyobraź więc sobie, jak się zachowuje w połączeniu z pierwszym na świecie zastosowanym w skuterze wodnym chłodzonym cieczą, turbodoładowanym, 1812-centymetrowym silnikiem o mocy 210 KM. Zresztą, po co sobie wyobrażać? Lepiej sprawdzić samemu!



Odkręcasz manetkę, zaciskasz ręce na kierownicy i czujesz, jak porywa cię niewidzialna siła. Kadłub unosi się nad taflę wody, pędzisz w ślizgu, zostawiając za rufą płaski kilwater. 210 koni pracuje równo, na wielofunkcyjnym wyświetlaczu pojawia się magiczna liczba 100... 110 km/h! Przy tej prędkości woda staje się twarda jak beton, przeciążenia odczuwasz na własnej skórze. Lekko odpuszczasz gaz, obniżasz trym i mocno skręcasz kierownicę. Skuter robi obrót w miejscu, nurkuje we własnej fali i wyskakuje, połykując w słońcu. Dzięki pracy zintegrowanego systemu zarządzania

silnikiem YEMS® możesz być pewien, że nawet jeśli puścisz manetkę, nie zabraknie ci mocy do wykonania skrętu. Jeszcze, jeszcze! – krzyczą dzieciaki na tylnej kanapie. Trzeba będzie zrzucić wakeboard na wodę. Mocujesz linkę do uchwytu, dzieciaki zapinają buty na platformie rufowej i zaczyna się nowa zabawa.

FX radzi sobie znakomicie, młodzież nieco gorzej. Szlifują pierwsze starty na desce. Pora na rodzinną wycieczkę. W górę Bugu, na północ Mazur albo z Gdańska do Sopotu. Do wodoszczelnego schowka pakujesz dokumenty i ręcznik, w uchwyty wstawiasz napoje, regulujesz wysokość kierownicy i... ruszasz! Z FX Cruiser SHO każdy kierunek będzie ciekawy, a z napędem strumieniowym nie musisz się obawiać płycizn i podwodnej roślinności. Na co jeszcze czekasz? Zadzwoń i umów się na pływanie testowe - lepiej sprawdzić samemu!

Grizzly 550: na trasie Hannibala



Nie minął jeszcze miesiąc od hucznej premiery nowego członka rodziny Grizzly, a ten już przeszedł ciężki chrzest bojowy. Zwłaszcza gdy kierowany przez Mr Quada, czyli Jacka Bujańskiego, meldował się na mecie razem z pierwszymi motocyklami. Na trasach rajdu Grizzly musiał przeskoczyć setki poprzecznych dołów, pokonać głębokie błota poligonów, przedzierać się przez gęste lasy. Na słynnej trasie Hannibala pojazd przebył 498 km w 12 godzin i nawet motocykliści przecierali oczy ze zdumienia, widząc, jak łatwo quad o pojemności 550 cm³ ich wyprzedzał. Co więcej, czasem negocjowali

kolejność jazdy, gdyż, jak mówili, po przelocie czarnej Yamahy, las pokrywał się chmurą pyłu.

Podczas rajdu nie pojawiły się żadne problemy techniczne, bo do takich trudno zaliczyć zsunięcie gałęzią osłony pólci, co wymagało kilku minut naprawy – mówi Mr Quad. – Potwierdziły się też nasze oczekiwania co do ekonomii silnika. Nawet podczas jazdy po zaoranych polach „550” palił nieco mniej od Grizzliego 700 i znacznie mniej od Hondy Rincon. Warunki podczas rajdu były tak trudne, że filtr powietrza codziennie wymagał czyszczenia, za to pomimo temperatury nie ubyło w silniku grama oleju.

Na 1300-kilometrowej trasie pokonanej w siedem dni Grizzly 550 dał się poznać od najlepszej strony. Uwielbiam ten pojazd! – mówi Jacek. – Jest wystarczająco mocny i oszczędny na długie trasy, da sobie radę w każdym trudnym terenie. Po tygodniu morderczego wyścigu Grizzly 550 zameldował się na mecie tego trudnego rajdu, zajmując czwarte miejsce w swoim premierowym starcie.

Ktoś czeka w każdym mieście



Lato w pełni. Kurorty i biura podróży kuszą atrakcyjnymi ofertami. Nie każdy jednak lubi tłok, komercyjne rozrywki i zbiorowe zwiedzanie. Tym, którzy cenią wolność i szukają alternatywnych form podróżowania, polecamy skorzystanie z serwisu wzajemnej gościnności.

Jak to działa?

Serwisy takie jak couchsurfing.com czy hospitalityclub.org oferują możliwość darmowego zakwaterowania w prawie każdym zakątku świata. Wystarczy stworzyć

w nich profil, na zasadach podobnych jak na przykład w grono.pl i przeszukać bazę ponad 200 tys. członków oferujących nocleg, by znaleźć miejsce dla siebie. Nie liczcie na luksusy, bo większość użytkowników oferuje pokój w małym mieszkaniu, kanapę w salonie lub po prostu kawałek podłogi na karimatę. Jednak wrażenia z takiej formy podróżowania są bezcenne.

Fakt, że członkowie tych społeczności zapraszają do siebie tak naprawdę obcych ludzi, nie świadczy o ich lekkomyślności, lecz o ufności w drugiego człowieka. Każdego gościa można sprawdzić, oglądając jego profil i czytając opinie. Łatwiej znajdziesz nocleg, gdy sam już kogoś gościłeś i dostałeś odpowiednią rekomendację. Ludzie poza tym najpierw umawiają się gdzieś poza domem i po krótkiej rozmowie już wiedzą, czy danej osobie można zaufać.

Casey Fenton, twórca serwisu twierdzi, że nie są mu znane przypadki poważnych problemów z gośćmi. Jednak warto najpierw poczytać coś o osobie, do której się jedzie lub którą się przyjmuje, dlatego ważne jest wystawianie szczerych opinii, by stworzyć łańcuch wzajemnego zaufania.

Nie tylko nocleg



Większość couchów, jak mówią o sobie polscy użytkownicy serwisu couchsurfing.com, to ludzie bardzo przyjaźni i otwarci na zawieranie nowych znajomości. Dlatego oprócz noclegu możemy liczyć na oprowadzenie po mieście czy wieczorną imprezę. To bardzo cenne dla prawdziwych podróżników, których często nudzi smętne krążenie za przewodnikiem po najbardziej znanych miejscach i omijaniu tych, które mieszkańcy naprawdę lubią.

Co kraj, to obyczaj

Dostęp do serwisów jest bardzo prosty. Najlepiej znaleźć wśród znajomych kogoś, kto z nich korzysta i w dodatku może nas już na początku zarekomendować jako godnych zaufania.

W profilu należy zaznaczyć ile osób możemy przyjąć i co im oferujemy. Nie musimy decydować się na goszczenie kogokolwiek. Wystarczy, że raz na czas znajdziemy chwilę, by wyskoczyć na kawę. Często użytkownicy tylko proszą o radę, gdzie dobrze zjeść i co zobaczyć. W kontakcie z nimi poznajemy różne zwyczaje, czasem mogą nas one dziwić, jednak wszystko to daje niesamowite doświadczenie kurczenia się świata i odkrycia tego, że tak naprawdę ludzie na całym świecie są bardzo podobni i dzielą nasze pasje. Wtedy nawet bez wychodzenia z domu tworzymy społeczność, która może „zapewnić” nam wspaniałe wakacje, gdy zapagniemy podróży.

Dlaczego warto



Po pierwsze ludzie. W hotelu poznasz recepcjonistkę, sprzątaczkę i kelnera. Tu poznasz ludzi, którzy czekają na Ciebie z podobną niecierpliwością i zainteresowaniem, jak Ty na wizytę u nich. Oprócz swoich gospodarzy spotkasz ich znajomych, ludzi, którzy tworzą miejsce, do którego jedziesz. W ten sposób masz szansę zawrzeć znajomości i przyjaźnie oraz poznać miasto widziane oczami jego mieszkańców.

Po drugie finanse. Zwykle koszty noclegu to ponad połowa budżetu całej podróży. Tyle więc możesz zaoszczędzić korzystając z serwisów takich jak couchsurfing.com czy

hospitalityclub.org. Czasem trzeba zapłacić śpiąc u kogoś w akademiku, lub wnieść inne drobne opłaty, zawsze jednak nasz gospodarz informuje o tym w swoim profilu.

Wreszcie - coś nieuchwytnego, sprawiającego, że korzystanie z serwisów wzajemnej gościnności jest tak wyjątkowe. Nocowanie u obcych ludzi, czy przyjmowanie ich u siebie uczy zaufania i pomaga otworzyć się na innych. Kontakt z nimi nie oznacza ograniczenia wolności, a raczej daje poczucie, że świat stoi przed nami otworem.

III runda Fiat Yamaha Cup



Po półtoramiesięcznej przerwie zawodnicy Fiat Yamaha Cup wrócili do walki. Trzecia z czterech rund pucharu odbyła się w dniach 12-13 lipca na Torze Poznań. Choć w pierwszej połowie sezonu wyłonili się główni faworyci w klasach R1 i R6, ich zwycięstwo nie było jeszcze przesądzone.

W R1 walka do ostatnich metrów

W trzech z pierwszych czterech wyścigów sezonu górą w klasie R1 był pochodzący z Krosna Konrad Wilusz, który podczas kwalifikacji w obu rundach sięgnął również po pierwsze pole startowe. 30-latek prowadził w klasyfikacji generalnej z przewagą równo 30 punktów, jednak w drugiej połowie sezonu można ich było zdobyć jeszcze sto. Niestety... podczas czwartkowego treningu Konrad uległ wypadkowi, mocno kalecząc rękę. Mimo tego 30-latek z Krosna wystartował, ale jak sam przyznał: „Pod koniec obu wyścigów ból zmuszał mnie do zwolnienia tempa, ale dwukrotnie udało mi się wywalczyć trzecie miejsce i obronić prowadzenie w tabeli”.

Niedyspozycję rywala wykorzystał Gorzowianin Rafał Trzciński, dwukrotnie przecinając linię mety jako pierwszy i w efekcie tracąc tylko dwanaście punktów w klasyfikacji generalnej do lidera. Zamierzam walczyć do ostatnich metrów!” – zapowiedział Rafał, będący również pod wrażeniem postępów drugiego podczas obu biegów trzeciej rundy Pawła Kusyka. O trzecie miejsce walczą Poznanianin Wojciech Mańczak i tracący do niego dziewięć punktów Warszawianin Waldemar Chełkowski. Losy zwycięstwa w R1 rozstrzygną się w drugi weekend sierpnia, kiedy to podczas dwóch wyścigów ostatniej rundy Fiat Yamaha Cup zawodnicy będą mogli wywalczyć jeszcze maksymalnie pięćdziesiąt punktów.

Losy R6 przesądzone



W miniony weekend poznaliśmy już z kolei triumfatora rywalizacji w kategorii R6. Pochodzący z Warszawy Przemek Janik znów okazał się niepokonany i wygrał piąty wyścig z rzędu, jednocześnie wypracowując sobie przewagę punktową, która pierwsze miejsce w swojej klasie gwarantuje mu jeszcze przed ostatnią rundą. „W niedzielę nie było już tak łatwo – powiedział 28-latek, który ostro walczył o zwycięstwo z Marcinem Małeckim. – Rywale robią ogromne postępy, więc tym bardziej cieszę się, że już dzisiaj zapewniłem sobie prawo do nagrody głównej, motocykla Yamaha

R6, bo zwycięstwo w ostatnich dwóch wyścigach wcale nie byłoby przesądzone!”.

Za jego plecami dramatycznie przebiega pojedynek o drugie miejsce. Aż czterech różnych zawodników do tej pory stanęło na podium klasy R6, a najrówniej jeżdżący z nich, Marcin Małecki, ma tylko kilkupunktową przewagę nad trójką w składzie Piotr Kubiak, Wojciech Lemański i Andrzej Garczyński. Trudno w tej grupie obstawiać faworyta, ale pewne jest, że ci

coraz szybsi zawodnicy stoczą zacięte walki w ostatnich dwóch wyścigach sezonu!

Czwarta runda Fiat Yamaha Cup odbędzie się razem z Wyścigowymi Motocyklowymi Mistrzostwami Polski w drugi weekend sierpnia w na Torze Poznań. Już dziś zapraszamy do stolicy Wielkopolski! Więcej informacji na temat Fiat Yamaha Cup – wyniki, klasyfikacje, ciekawostki, profile zawodników oraz konkurs z cennymi nagrodami – znajdziecie na oficjalnej stronie internetowej pucharu.

XT660Z Tenere



Nowa Yamaha XT660Z Tenere ma wszystko, co potrzebne do osiągnięcia sukcesu – lekką, wytrzymałą konstrukcję i niezawodny, jednocylindrowy silnik dopasowany również do off-roadu

Mała waga, świetne osiągi

„W ostatniej dekadzie rajdy terenowe nieco się zmieniły. Coraz więcej motocykli to wielkie, kilkucylindrowe maszyny z doskonałymi osiągnięciami, natomiast segment lekkich maszyn do 650 cm³ prawie nie istnieje – wyjaśnia Takeshi Higuchi, projektant Yamaha, który był jednym z pierwszych zwolenników stworzenia nowego modelu XT660Z z rodziny Tenere. – Ta prawdziwie wielozadaniowa maszyna, lekka i komfortowa jest idealnym wyborem, z powodu swoich osiągnięć i łatwości prowadzenia na każdej nawierzchni”. Powrót klasycznych wartości W latach 80., u szczytu popularności rajdów terenowych najlepiej radziły sobie w nich XT500 i późniejszy XT600Z Tenere. Powody ich sukcesów były oczywiste. Modele te relatywnie mało ważyły, a ich duże baki zapewniały nawet 400 km zasięgu. Do tego miały chłodzone powietrzem niezawodne i ekonomiczne silniki. XT były tak proste, że każdy kierowca mógł je sam zreperować przy użyciu podstawowych narzędzi. To były idealne maszyny, sprawdzające się zarówno w ruchu miejskim, jak i podczas stawiania pierwszych kroków w rajdach. W późniejszych latach jednak przemysł motocyklowy, w tym także firma Yamaha, nieco odszedł od tych wartości. Na szczęście w tym roku powróciły w nowym modelu XT660Z Tenere. Masz ochotę jechać dookoła świata, przepawić się przez góry, a może tylko dojeżdżać motocyklem do pracy? W każdej z tych sytuacji Tenere będzie właściwym kompanem.

Czym jest dla nas funkcjonalność

Wszystkie dobre cechy pojazdów Yamaha przekładają się na ich funkcjonalność. Na przykład brak obawy, gdzie ponownie zatankujemy, gdy wyruszamy w długą trasę. Silnik Tenere jest ekonomiczny w utrzymaniu, lecz nie brakuje mu mocy. Niewielka przednia szyba dobrze chroni przed wiatrem i zacinającym deszczem, a przy tym nie ogranicza widoczności, również w pozycji rajdowej. I w końcu waga – tylko 183 kilogramy zapewniające Tenere czołową pozycję w jej segmencie. Dzięki nim Tenere tak łatwo się manewruje zarówno na utwardzonej nawierzchni, jak i poza nią. Schowek na bagaż należy do standardowego wyposażenia. Dodatkowo można zaopatrzyć się w kosz lub boczne kufry, by zapakować wszystko, czego potrzebujesz w trasie.

Nowa rama i podwozie



Rama i podwozie Tenere nieco się różnią od znanych z XT660R. Tutaj najważniejsze było uzyskanie właściwej sztywności i zwartości pojazdu. Potrzebne były takie elementy, które zapewnią doskonałe użytkowanie w każdych warunkach, więc stworzyliśmy je od początku. Te zastosowane w XT660Z zapewnią motocyklowi wytrzymałość, a pasażerowi komfort nawet w długiej trasie i w każdym terenie. W XT660R inżynierowie Yamaha najpierw zbudowali podwozie i jego elementy, a dopiero potem dopasowali do niego silnik. Konstruowanie Tenere przebiegało odwrotnie.

Najpierw powstał silnik, a dopiero później rama i inne komponenty, idealnie zgrane z sercem motocykla. Pomimo początkowego oporu, konstruktorzy zdecydowali się również zastosować protektory widelców, które zapewniają ochronę przed błotem i kamieniami. Wyglądają klasycznie i są bardzo efektywne. Kolejne udoskonalenia wprowadzano po testach off-roadowych.

Niezawodna technologia silnika

Silnik Tenere oparto na jednostce o tej samej mocy, zastosowanej wcześniej w XT660R. Zmiany objęły jednak sposób chłodzenia i zastosowanie nowego tłumika. W konsekwencji zmieniono również układy elektroniczne. Nowe elementy, jak na przykład filtry, są teraz łatwiej dostępne, a ich większa powierzchnia zapewnia bardziej efektywną pracę. Zmniejszono również wibracje maszyny, by podróż była przyjemniejsza i bardziej cicha.

Forma podąża za funkcją

Nowa Tenere kryje wiele elementów zaczerpniętych ze wcześniejszych modeli. Mimo to, wygląda inaczej. Konstruktorzy starali się utrzymać design rodziny, jednak dołożyli wiele nowoczesnych elementów. Dla wygody kierowcy i pasażera przesunięto kanapę do tyłu i zrobiono lekki spad. Dodano wspomniane protektory, ułatwiono dostęp do elementów, które wymagają regulacji. Wszystko to z myślą o funkcjonalności, praktyczności i komforcie.

Wyrusz nowym XT660Z w podróż marzeń. Niczego więcej Ci nie trzeba.