



Hondowski „Cień” obecny jest na drogach od bez mała trzydziestu lat. W międzyczasie przechodził wiele zmian zarówno stylistycznych jak i technicznych. Początkowo w stylistyce typowego customa, poprzez choppera, aż po obowiązującą obecnie modę na crusairy. W międzyczasie montowano do niego skromne pięćsetki, rozwojowe sześćsetki, klasyczne siedemset pięćdziesiątki, pośrednie osiemsetki i mięsiste tysiąc setki. W tym roku zaprezentowano nowy model będący wariacją na temat produkowanego nadal modelu 750 Spirit. Oszczędny w chromach i ozdobnikach, z elementami malowanymi czarną, matową farbą, widelcem typu *up-side down*. Sylwetka lekko przygarbiona, jakby czekał się do skoku.

Dzięki wyprostowanej kierownicy, mocowanej wysoko nad półką i wyciągniętym do przodu podnóżkom jeździec przybiera agresywną, trochę łobuzerską pozycję. Z wygodnym siedzeniem kierowcy kontrastuje ascetyczne siedzenie pasażera. Plecaczek naprawdę musi bardzo kochać swojego rajdera, by wybrać się na nim na dalszą wycieczkę. Niestety producent nie oferuje dodatkowego wyposażenia, jak choćby sis-baru. Trzeba dopasować coś u producentów akcesoriów motocyklowych, by zachęcić Plecaczka do kolejnej podróży. Podobnie trzeba wyposażyć się w gmole, spacerówki, szybę, lightbary, czy stelaż pod kufry, że o samych kufrach nie wspomnę i wszystko to bez czego rasowy custom nie może się obyć. Z drugiej strony dodatki dostępne na rynku nie bardzo pasują do matowej stylistyki tego modelu. Tak więc musimy pozostać przy fabrycznym, surowym wyposażeniu.



Skorośmy się matorka naoglądali, czas by było trochę nim pojeździć. Silnik mimo 750 cm sześciennych pojemności nie poraża mocą, tylko 33,8 kW nam oferując i momentem 64 Nm. I mało to i w sam raz, zależy jak chcemy go eksploatować, do spokojnej jazdy miejskiej, lub nieśpiesznej wycieczki za miasto wystarcza to w zupełności. No chyba, że zawsze musimy być pierwsi po zmianie świateł... Na pierwsze 100 m wystarcza, potem byle kozak w S4 wyprzedzi nas bez trudu. Jeśli ambicja ma ucierpieć lepiej w ogóle nie brać się za wyścigi. Przy wyprzedzaniu należy zadbać o dużo wolnego miejsca i zredukować biegi o jeden lub dwa w dół. W skrzyni mieści się ich tylko pięć i to w zupełności wystarcza, choć samo jej działanie nieco rozczarowuje. Długi luz powoduje, że przy delikatnym wbijaniu dwójki możemy na nim pozostać. Czasami też trzeba na siłę szukać wyższych przełożeń. Trzeba pochwalić hamulce, dobrze dozowne i mimo pojedynczej tarczy z przodu dają sobie bez trudu radę. Inna sprawa, że za bardzo nie rozpędzimy się na Duchu. Ze względu na brak szyby do prędkości dróg ekspresowych jazda jest bardzo przyjemna, powyżej zaczyna się walka z pędem powietrza próbującym zrzucić nas z siodła. Zakręty pokonuje miękkimi pochyleniami. W ciasnych należy trzymać stopy wysoko oparte o podnóżki, by nie szorować piętami po asfalcie. Właściwą trakcję zapewniają szerokie opony, niska sylwetka, spora masa motocykla i dobrze zestrojone zawieszenia. Choć nie na tyle by na zdało egzamin na moim punkcie testowym. Jest takie miejsce w Warszawie na Trasie Łazienkowskiej, na którym próbuję zawieszenie wszystkich motocykli. Na wyjeździe spod wiaduktu pod Alejami Niepodległości w stronę Pragi przez całą

szerokość jezdni przebiega pięć poprzecznych pęknięć. Środkowe jest tak ukształtowane, że w którym jego miejscu nie próbowałbym przejechać zawsze mi siedzenie z siedzenia poderwie. Nie inaczej było i tym razem.

Ogólne wrażenia z jazdy są bardzo pozytywne: motoryk przyjazny, dobrze jeżdżący i z bardzo ciekawą stylistyką. Na Black Spitir znakomicie będzie się czuł młody menadżer w średnim wieku i średniej pozycji zawodowej, któremu motocykl jeszcze nie służy głównie do polerowania i krótkich przejażdżek do pubu i z powrotem.

*Tekst i zdjęcia Piotr „Pete” Antoszewski*