



BMW G 310R

Świat motocykli

NUMER 1 WŚRÓD CZASOPISM MOTOCYKLOWYCH

PREMIERA

INDIAN SCOUT SIXTY

**MŁODSZY BRAT
WIELKIEGO WODZA**

**+ SPRAWDZAMY TAŃSZĄ
WERSJĘ MODELU SCOUT**

KTM 1290 SUPER DUKE GT

**SZALONA
TURYSTYKA**

AUSTRIACY ZNÓW

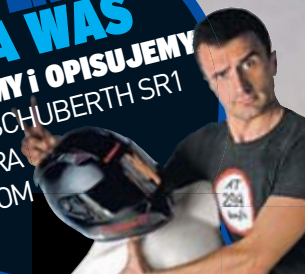
NAS SZOKUJĄ

Wrażenia z testu
na gorąco

**RECEPTA
NA SUKCES**

**Co musisz wiedzieć
o olejach silnikowych**

**TYLKO
DLA WAS**
TESTUJEMY I OPISUJEMY
+ KASK SCHUBERTH SR1
+ KAMERA
TOMTOM



WYWIAD Z MATEUSZEM KIJOWSKIM

KLASA 125 CCM

● Testujemy motocykle, które możesz poprowadzić na prawo jazdy kat. B. Relacja z jazd Rometem Z-One 125T oraz skuterem Junak 611.

MOTOCYKL UŻYWANY

● Suzuki VZ 800 Marauder może być Twój już za 10 tys. zł. Na co zwrócić uwagę, kupując sprzęt z drugiej ręki? Wady, zalety i typowe usterki.

WYŚCIGOWE TABORETY

● Porównujemy dwa, sportowo-turystyczne motocykle klasy premium. Wielki test BMW S 1000XR vs Ducati Multistrada 1200S.

PREMIERA KTM 1290 SUPER DUKE GT

38

Historia o tym,
jak największy
naked na planecie
doczekał się wersji
turystycznej...



Sprawdził

PIOTR "BARRY" BARYŁA
TURYSTA EKSTREMALNY



6 Plebiscyt Świata Motocykli

12 Aktualności

PREMIERA

22 Indian Scout Sixty



32 Półka motocyklisty

PREMIERA

38 KTM 1290 Super Duke GT

KONFRONTACJA

48 BMW S 1000XR
vs Ducati Multistrada S

SPRAWDZIAN

62 Cleveland Hooligun 450R



STREFA BEZ PRAWKA

72 Romet Z-One 125 T

74 Junak 611 125 ccm

CUSTOM

76 Harley-Davidson Dyna
Wide Glide „Szkieletor”

OLDTIMER

80 Rudge Sports Special

A TO HISTORIA

84 Krzysztof Fischer

86 Skrzynka pocztowa

JEST IMPREZA

88 Złoty

90 Kalendarz imprez

95 Giełda motocyklowa

UŻYWKI

98 Suzuki VZ 800 Marauder

MARATON

104 Kask Schuberth SR1

105 Kamera TomTom Bandit

RECEPTA NA SUKCES

106 Jaki olej do silnika

JAK TO DZIAŁA

108 Mechaniczny mózg

SPORT

112 Haaker - nowy mistrz
świata SuperEnduro



OSOBOWOŚĆ

114 Mateusz Kijowski

ZA HORYZONT

118 BMW GS Trophy: Tajlandia

DOKOŁA KOMINA

126 Pogranicze polsko-czeskie

FELIETON

130 Radość z jazdy



Lech Potyński

Naczelný z troską tłumaczył
Ancie, że uprawianie sportu jest
niebezpieczne...

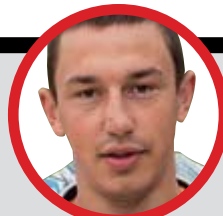


Anna Jędrasiak

... a ona nie posłuchała. Biegała
z rakieta za piłką po szklanym
pomieszczeniu i złamała stopę.

PRACOWNIK MIESIĄCA

Kto tym razem
napracował się
najwięcej? Trudno
powiedzieć, bo w
procesie tworzenia
„Świata Motocykli”
uczestniczy wiele osób.
Na zdjęciach widać
głównie testerów.



Adam Tomiczek

Wraca do formy. W związku ze
zrostem połamanych kości, zaraz
zagonimy go na testówki.



Paweł Rosłaniec

Skandal wisi w powietrzu. Często
bywa z Baryłą w saunie i montuje
tylko jego filmy. Przypadek?



PONTIERSZONY

**Z MECHANICZNEGO
PUNKTU WIDZENIA
POWSTANIE TEGO
MOTOCYKLA W OGÓLE
NIE MA SENSU.
Z PUNKTU WIDZENIA
MARKETINGOWEGO
I ZAPEWNE
SOCJOLOGICZNEGO
SCOUT SIXTY
MA GŁĘBOKIE
UZASADNIENIE.**

Zdjęcia: FELIX ROMERO

Podczas konferencji prasowej z okazji prezentacji nowego modelu Indiana, w hiszpańskiej Marbelli, dziennikarze mieli w zasadzie tylko jedno pytanie: czym różni się on od „zwykłego” Scouta, którego premierowe pokazy mieliśmy okazję śledzić nieco ponad rok wcześniej. Oprócz opowieści o innym sposobie lakierowania głowic, nowych kolorach czy kilku akcesoriach, tylko dwa elementy przykuły moją uwagę: zmiana pojemności silnika (a co za tym idzie i mocy) oraz obniżona cena.

NA WĘSZSZYM TŁOKU

Skupmy się na tych najważniejszych parametrach. Pomniejszenie pojemności silnika uzyskano przez zmianę średnicy tłoka o 6 mm. Skok tłoka został taki sam, więc zapewne wymiarów wału silnika nie zmieniono, a przynajmniej nic na ten temat nie ma w komunikatach producenta. To zmniejszenie tłoka spowodowało spadek pojemności silnika z 69 do 61 cali sześciennych, a pisząc językiem zrozumiałym dla Europejczyków - z 1133 ccm do 999 ccm. Moc odpowiednio zmniejszyła się ze 100 KM do 78 KM.

Warto było wprowadzać tak niewielkie zmiany? Patrząc na sprawę oczami inżyniera - raczej nie. Jednak są inne, pozamechaniczne aspekty takiego ruchu, które - przynajmniej w argumentacji stosowanej przez producenta - mają głęboki sens. Do tego dojdę jednak w dalszej części materiału.

Zmiana średnicy tłoka jest w zasadzie jedynym mechanicznym zabiegiem, który został wykonany na Indianie Scoucie, jeżeli nie liczyć odrobiny inaczej frezowanych, ozdobnych powierzchni na głowicach silnika. To właśnie



PREMIERA

KTM 1290 SUPER DUKE GT

TURYSTYKA ekstremalna

„A GDYBY TAK WZBOGACIĆ NAJDZIKSZEGO
NAKEDA NA PLANECIE O KILKA
ATRYBUTÓW TYPOWYCH DLA MOTOCYKLI
TURYSTYCZNYCH?” – POMYŚLELI
INŻYNIEROWIE W POMARAŃCZOWYCH
SWETERKACH, PO CZYM WPROWADZILI
POMYSŁ W ŻYCIĘ. TAK NARODZIŁ SIĘ
SPORTOWO-TURYSTYCZNY KTM 1290 SUPER
DUKE GT - BESTIA O MOCY PONAD 170 KM,
POŻERACZ ZAKRĘTÓW I BEZLITOSNY
POGROMCA ŚCIGACZY NA GÓRSKICH
SERPENTYNACH. ZDJĘCIA: KTM >>>



Na Majorce

ZMARZŁ I ZMÓKŁ

PIOTR „BARRY” BARYŁA



WYŚCIGOWE TABORETY



Cierpliwie

PRÓBOWAŁ ZROZUMIEĆ

**ANDRZEJ „SIMPSON”
DRZYMULSKI**



TEN TYP TAK MA

SUPERMOTO W NASZYM KRAJU
WCIAŻ POZOSTAJE GATUNKIEM
NISZOWYM. SZKODA, BO TEN
TYP MOTOCYKLA MA OGROMNY
POTENCJAŁ DO ZABAWY,
TRENINGU I UŻYTKU NA CO DZIEŃ.
BEZKONKURENCYJNY W MIEŚCIE,
SKUTECZNY NA DZIURAWYCH
DROGACH I WPROST IDEALNY NA
TECHNICZNE TORY KARTINGOWE,
KTÓRYCH W POLSCE MAMY
PRZECIEŻ POD DOSTATKIEM. >>>

Zdjęcia: SŁAWOMIR KAMIŃSKI



Chuliganit

W MIEŚCIE

I NA TORZE

PIOTR „BARRY” BARYŁA

Prekursor customingu

Customing – każdy wie, o co chodzi: robienie z seryjnego motocykla pojazdu niecodziennego. Idę o zakład, że większość z Was uważa, iż to dziedzina motocyklizmu znana u nas dopiero od 15–20 lat. Tymczasem już w latach 70. powstawały w Polsce niesamowite projekty, choć ich twórcy być może nawet nie znali słowa „customing”. Prekursorem na tym polu był Krzysztof Fischer.

Zdjęcia: KRZYSZTOF FISCHER



Postać przybliży

TOMASZ SZCZERBICKI

O historii motoryzacji wie tyle, że pisze o niej książki.

**LATA 70.
Krzysztof
Fischer
na swoim
chopperze.**



ziemi. Jednak piękne i rasowe oryginały w końcu znudziły go i zapragnął czegoś nowego – modnego wówczas choppera. Jak postanowił, tak zrobił. Był to chyba pierwszy tak profesjonalny chopper w Polsce. Potem zrodził się pomysł kolejnego, tym razem 4-kołowego! Kilka lat temu, podczas naszego spotkania, tak wspominał ten moment: (...) Po zakończeniu sezonu rozebrałem Harleya i przenieśliśmy do pokoju, zresztą jak wszyscy. Trzymaliśmy motory mieszkaniach. Ponieważ forma mojego Harleya znudziła mi się, wpadłem na pomysł, aby zrobić z niego choppera. I tak na wiosnę następnego roku na ulice Warszawy i na drogi Polski wyjechał pierwszy krajowy chopper. Był swojego rodzaju sensacją. Nie było człowieka, który by się na jego widok nie odwrócił. (...)

Za sprawą czasopism relacjonujących imprezy harleyowskie z połowy lat 70. zdjęcia jego motocykli ukazały się w kilku gazetach w Polsce. Być może stały się one inspiracją dla innych miłośników customingu w naszym kraju. Lecz trzeba dodać, że jego dzieła były nie tylko niecodzienne, a do tego jeździły, a to nie wszystkim się udawało.

Jak wiele osób z jego pokolenia, w latach 80. Krzysztof Fischer wyemigrował z Polski w poszukiwaniu lepszego świata. Dziś mieszka w Niemczech. Bardzo często można go jednak spotkać w Polsce na imprezach harleyowskich lub Motobazarach. Cały czas w swoim garażu ma kilka Harleyów, na których jeździ. ■

Krzysztof Fischer urodził się w 1950 roku. Dzieciństwo spędził na warszawskiej Saskiej Kępie i tu po raz pierwszy zetknął się z motocyklami Harley-Davidson. Musiały wyrzucić na nim mocne wrażenie, bo wierny jest im do dziś.

Pierwszego Harleya kupił na początku lat 70., choć miał niewielką wiedzę o tym motocyklu. Siła pasji sprawiła jednak, że szybko poznał ten pojazd dogłębnie. Niedługo potem stał się jednym z najlepszych specjalistów w temacie wojennego Harleya WLA.

Z racji dość intratnego zajęcia (zajmował się jubilerstwem), dysponował sporymi środkami finansowymi i zaczął skupować ciekawe motocykle amerykańskie (Harley-Davidson, Indian, Henderson). Gdy podczas naszej rozmowy wymieniał modele, jakie posiadał, szczerka opadła mi do

**CZTEROKOŁOWY
CHOPPER,
niezwykłe dzieło
Krzysztofa
Fischera.**





OSOBOWOŚĆ *Mateusz Kijowski*

STUDIOWAŁ MATEMATYKĘ I DZIENNIKARSTWO, ZOSTAŁ
INFORMATYKIEM I MENEDŻEREM. DZIAŁANIE MA WE KRWI.

CZŁOWIEK Z TELEFONEM

Komórka w kieszeni Mateusza w trakcie naszej pogawędki dawała znać o swojej obecności niemal non-stop. Lecz nie dałem się zbić z pantałyku i wątek się nie urywał. Już wiedziałem, jaki będzie tytuł wywiadu...

Zdjęcia: SŁAWOMIR KAMIŃSKI

LECH POTYŃSKI: Spotkałem Cię ostatnio kilka razy „na mieście” w różnych sytuacjach i zawsze w towarzystwie motocykla. Przypadek?

MATEUSZ KIJOWSKI: Żaden przypadek. Motocykl jest w tej chwili w zasadzie jedynym środkiem transportu, z którego korzystam. Jak nie zabiorę czasami żonę auta, to po prostu innego pojazdu nie mam. Prowadzę ostatnio dosyć ruchliwy tryb życia i jakoś muszę sprawnie się przemieszczać. Ale dzięki takiej sytuacji przekonałem się, że motocykl jest zdecydowanie bardziej poręczny i praktyczny niż samochód, no i tańszy w użytkowaniu. W mieście po prostu same zalety. Tylko podczas tęgich mrozów nie jest to bardzo przyjemne, ale jakoś da radę wytrzymać. Zwłaszcza, że nie traktuję motocykla turystycznie i nie „la-tam” bardzo długich tras

L.P.: Rozumiem z tego, że jeździsz na motocyklu cały rok na okrągło. Od dawna?

M.K.: Od bardzo niedawna. Jeżdżę na motocyklu niewiele ponad 2 lata, a wcześniej 2-3 lata na skuterkach i motorowerach. Wcześniej uważałem, że motocykle po prostu są nie dla mnie. To chyba wynik traumy z dzieciństwa (śmiech). Kiedyś kolega na wsi pożyczył mi motorynkę. Od razu wyskoczyła mi spod tyłka, walnęła w jakiś samochód przede mną. Musiałem z własnych pieniędzy płacić za lakerowanie. To bolało, w dodatku nie tylko fizycznie. Potem obserwowałem, jak mój brat szykował sobie pod blokiem Junaka 350 i po pierwszej jeździe trafił do szpitala, bo ktoś zajechał mu drogę. Więc „motocyklowe” wspomnienia z dzieciństwa były niezbyt miłe i wtedy nabrałem przekonania, że „co cztery koła to cztery koła!”

L.P.: No i co się stało, że jednak powróciłeś (w pewnym sensie) do motocykli? Kryzys wieku średniego czy pragmatyzm?

M.K.: Zdecydowanie pragmatyzm! Motocykle chyba nigdy specjalnie mnie nie pociągały. Nie znałem się na markach, modelach, mechanice. A romantyczne wizje przygód w siodle w ogóle mnie nie pociągały. Zaczęło się jednak od tego, że pewnego dnia poszedłem do Tesco i kupiłem sobie najtańszy skuter. To było chyba 5 lat temu... Na początku byłem zdziwiony, jak nagle ogląd świata mi się zmienił. W zasadzie kupiłem ten motorower tylko po to, żeby dojeżdżać do pracy. To był czas „Polski w budowie” i w mojej okolicy intensywnie grzebano coś przy autostradach. Wszystko było mocno rozkopane, na tymczasowych objazdach stały permanentne korki i okazało się, że motorower jest na nie doskonałym lekarstwem. Skuterem byłem na miejscu zawsze dwa razy szybciej niż przy użyciu samochodu czy nawet komunikacją miejską. Budowy w końcu się zakończyły, a ja zostałem z motorowerem.

L.P.: Twój motocykl – Honda Transalp – jest taki trochę „nie pierwszej świeżości”. Sam przy nim dłubiesz czy korzystasz z serwisu?

M.K.: Rocznik 2000. Sam nie dłubię, ja się za bardzo na tym nie znam i chyba nawet nie bardzo lubię. Zdecydowanie od dłubania wolę jazdę. Zakup tego egzemplarza doradził mi znajomy. Kupiłem i tak jeżdżę. Serwisuję „na mieście”, ale niezbyt często. Dyskusje z fachowcami nad wyborem motocykla były długie. W końcu padło na Transalpa i bardzo mi pasuje. Ale wcześniej miałem krótko PanEuro-pę. Tylko kiedyś „nie wyrobiłem się” w zakręcie i okazało się, że PanEuropa ma dużo plastików, które mogą się w trakcie „paciaka” połamać i odpaść. Ja wtedy skończy-

**„NASZA MOTOCYKLOWA WOLNOŚĆ OKUPIONA
JEST ALBO OGROMNYMI KOSZTAMI, ALBO WIELKĄ
ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ZA SIEBIE I OTOCZENIE,
W KTÓRYM SIĘ PORUSZAMY”**



TO NIE JES

International BMW GS Trophy to cykliczna impreza, honorująca najlepszych kierowców motocykli niemieckiej marki. Krajowe eliminacje wyłoniły reprezentacyjne zespoły, które miały sprawdzić się w tygodniowej przeprawie po bezdrożach. >>>



Z kurzem

ZA PAN BRAT!

**ANDRZEJ „SIMPSON”
DRZYMULSKI**

T WYŚCIG!

Zdjęcia: ANDRZEJ DRZYMULSKI, MARCUS JAHN, PETER MUSCH



WOKÓŁ BISKUPIEJ KOPY

Zdjęcia: AUTOR, RALF LOTYS, WARACIŁA/WIKIMEDIA COMMONS

Biskupia Góra, to szczyt (890 m n.p.m.) wznoszący się najdumniej wśród polskiej części Gór Opawskich. Jest jednym ze szczytów, które trzeba zdobyć, aby uzyskać odznakę zdobywcy Korony Gór Polskich.

Wyruszamy z niedrogiego i wielce użytecznego schroniska młodzieżowego w Pokrzywniej. Otarłszy motocykle z porannej, podgórskiej wilgoci, kierujemy się do nieodległego Prudnika. Zaparkowawszy przy rynku, oglądamy zgrabny ratusz z kolumną morową z końca XVII w. (W końcu XVII i na początku XVIII w. Europa, zwłaszcza

Środkowa, była nawiedzana przez epidemię dżumy. Po jej wygaśnięciu ludność w podzięcie, a jednocześnie aby trochę „magicznie” zapobiec jej powrotowi, stawiała kolumny, najczęściej zwieńczone figurą Matki Boskiej).

Kierujemy się do najstarszego miejskiego zabytku czyli Wieży Woka, zbudowanej w XIII w. jako

baszty (stołpu) - ostatniego schronienia obrońców zamku. Zamek spłonął na początku XIX w. Od niedawna wieża jest udostępniona i po szerokich schodach wchodzimy do izby w jej głowicy, pełniącej dawniej rolę obrony czynnej, otoczonej hurdycjami*, w której są ciekawe zbiory. Z okien roztacza się widok na miasto i okolice.

**KRĘCIŁ SIĘ****nasz podróżnik****MAREK HARASIMIUK**