

NR **2** (268) LUTY 2016

www.swiatmotocykli.pl

świat motocykli

NUMER 1 WŚRÓD CZASOPISM MOTOCYKLOWYCH

PREMIERA

HONDA CRF 1000L AFRICA TWIN

WRESZCIE JEST!

+ AFRICA TWIN WE WSZECHSTRONNYM
SPRAWDZIANIE NA BEZDROŻACH REPUBLIKI
POŁUDNIOWEJ AFRYKI

KONFRONTACJA NA SERIO

**JAK WYPADNĄ?
BEZ MIĘKKIEJ GRY**

**BMW F 800GS ADVENTURE
TRIUMPH TIGER 800XCX
OBUTE W TERENOWE
OPONY**

strefa
125
ccm

**KYMCO CK-1
YAMAHA NMAX**

**TYLKO
DLA WAS
TESTUJEMY
i OPISUJEMY**

- +** Ducati Monster 821
- +** rękawice
Dane Hoven
- +** spodnie
Modeka Kenai

TYLKO U NAS TURBINA I 400 KONI W POSZUKIWANIU TRAKCJI

SPRAWDZIAN

● Dowiedz się, czy Harley-Davidson Fat Bob jest rzeczywiście tak duży i ciężki, jak to wynika z jego nazwy?

SPOSÓB NA ZIMĘ

● Jeżeli obrzydła Ci nasza zima, skocz do Hiszpanii. Pomysłów na racjonalne wykorzystanie czasu w siodle jest wiele!

MOTOCYKL UŻYWANY

● Suzuki GSX-R 600/750: maszyna, która sprawdzi się na torze i w codziennym użytkowaniu.

Rozkład jazdy



Testował dla nas

DAMIAN DYMOWSKI

BYŁY ZAWODNIK

MISTRZOSTW POLSKI

W MOTOCROSSIE.

MISTRZ POLSKI W ENDURO



PREMIERA KAWASAKI KX 250F/450F

36

Czy nowe Kawasaki, tak jak twierdzi producent, rzeczywiście potrafi sprawić, że każdy zawodnik – na właściwym dla siebie poziomie – będzie mógł pretendować do podium?

6 Aktualności

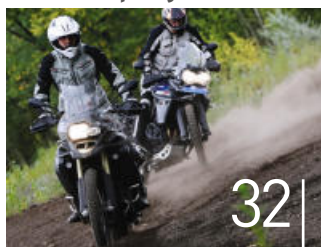
PREMIERA

14 HONDA CRF 1000L AFRICA TWIN

26 Półka motocyklisty

KONFRONTACJA

**32 BMW F 800GS Adventure
vs. Triumph Tiger 800XCX**



32

PREMIERA

42 Kawasaki KX 250F/450F

SPRAWDZIAN

50 Harley-Davidson Fat Bob

STREFA BEZ PRAWKA

58 Kymco CK-1 125

59 Yamaha NMax 125

OLDTIMER

60 Indian ACE/Four

A TO HISTORIA

65 Michał Nagengast

CUSTOM

66 Boneville Spirit

69 Giełda motocyklowa

73 Jest impreza

UŻYWKI

74 Suzuki GSX-R 600/750

MARATON

80 Ducati Monster 821

81 Dane Hoven

81 Modeka Kenai

SPORT

82 SuperEnduro w Łodzi



82

JAK TO DZIAŁA

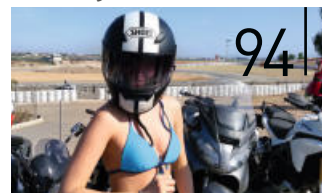
86 Drgania silnika

OSOBOWOŚĆ

90 Przemysław Badowski

ZA HORYZONT

**94 Lato jesienią, w Hiszpanii...
Cartagena 2015**



94

WOKÓŁ KOMINA

102 Ziemia Chełmska

FELIETON

106 Dajmy szansę



Piotr Hendel

Witamy na pokładzie nowego wydawcy „Świata Motocykli”! Z radością informujemy, że jest motocyklistą i jeździ Yamahą FZ6.



Sławomir Kamiński

Młody, zdolny fotograf. W tym miesiącu otrzymuje nalepkę „dzielny pacjent”. Po zabiegu chirurgicznym spędził kilka dni w szpitalu...

PRACOWNIK MIESIĄCA

Zima to dobry okres na odbycie zaległej wizyty w szpitalu i „naprawienie” tego i owego przed rozpoczęciem nowego sezonu. Prezentujemy redakcyjnych rekonwalescentów.



Marek Harasimiuk

Kolejny nasz jeździec, który w ostatnim czasie potrzebował hospitalizacji... Marek miał problemy ze ścięgnem Achillesa.



Andrzej Drzymulski

Poleciał do RPA objeżdżać nową Africę Twin, a po powrocie udał się do szpitala, aby usunąć z nogi pręt, z którym żył od kilku lat.

PREMIERA

HONDA CRF 1000L AFRICA TWIN

LEGENDA JEST ZBĘDNA

ILEŻ MOŻNA PISAĆ O POWROCIE LEGENDY? PAMIĘĆ
I FASCYNACJA PIERWSZĄ HONDĄ AFRICA TWIN
SPRAWIA, ŻE WIELE PATRZY NA NOWOŚĆ PRZEZ
PALCE UBRUDZONE KURZEM LAT 90.
Z NIEDOWIERZANIEM CZYTAŁEM KOMENTARZE
KRYTYKUJĄCE MOTOCYKL. ODNOSZĘ WRAŻENIE,
ŻE ZGRAJA FANATYKÓW BYŁABY SZCZĘŚLIWSZA,
GDYBY NOWA „AFRYKA” NIGDY NIE POWSTAŁA.

Zdjęcia: EMANUELE BELLA, FELIX ROMERO, ULA SERRA PRATS, ALLUCINAZIONE / HONDA

WAGA PÓŁCIĘŻKA

Zdjęcia: SŁAWOMIR KAMIŃSKI



TURYSTYCZNE ENDURO WIELOKROTNIE PRZEWIJAŁY SIĘ PRZESZKODAMI NASZEGO MAGAZYNU. DO TEJ PORY JEDNAK SPRAWDZALIŚMY JE BARDZIEJ POD KĄTEM TURYSTYCZNYM NIŻ ENDURO. TYM RAZEM POSTANOWILIŚMY PODEJŚĆ DO TEMATU BARDZIEJ AMBITNIE. WYPOSAŻYLIŚMY MOTOCYKLE W OPONY Z KOSTKAMI I POSZUKALIŚMY OPTYMALNEJ PRZESTRZENI DLA CIĘŻKICH MASZYN TERENOWYCH.



PREMIERA

Kawasaki KX 250F/450F

KAN N



Testował dla nas

DAMIAN DYMOWSKI

**BYŁY ZAWODNIK MISTRZOSTW
POLSKI W MOTOCROSSIE,
MISTRZ POLSKI W ENDURO**

**KAWASAKI TWIERDZI, ŻE FILOZOFIA
BUDOWY KX-ÓW BRZMI: „SPRAWIĆ,
ŻEBY ZAWODNICY - OD ŚREDNIO
ZAAWANSOWANYCH DO
PROFESJONALISTÓW
- STAWALI NA NAJWYŻSZYM
STOPNIU PODIUM”. PO
ANGIELSKU BRZMI TO NIECO
LEPIEJ, ALE RÓWNIE
GÓRNOLOTNIE. JAKIE SĄ NOWE
CROSSÓWKI Z AKASHI?**

DŁA DYDATÓW A PODIUM

Zdjęcia: MARCIN SNOBKOWSKI/SNOBKOWSKIART, KAWASAKI

SPRAWDZIAN

Harley-Davidson Fat Bob

POLUBIE



Test przeprowadził

PIOTR „BARRY” BARYŁA

**KOSMICZNY KASK
POŻYCZYŁ SOBIE
OD LECHA...**



PONIEDZIAŁKI!

ZAPOWIAŁ SIĘ PRACOWITY TYDZIEŃ. MIAŁEM DO
ZAŁATWIENIA DUŻO WAŻNYCH SPRAW, KTÓRE WYMAGAŁY
MOBILNOŚCI I SPRAWNEGO PRZEMIESZCZANIA SIĘ PO
ZATŁOCZONYM MIEŚCIE. PRZYDAŁBY MI SIĘ LEKKI
NAKED LUB NIEWIELKI SKUTER, ALE NACZELNY
WYDAŁ WYROK: „W GARAŻU CZEKA NA
CIEBIE HARLEY-DAVIDSON”. TYDZIEŃ
W ZAKORKOWANEJ WARSZAWIE NA
WIELKIM, CIĘŻKIM, AMERYKAŃSKIM
MOTOCYKLU? NIE LUBIĘ
PONIEDZIAŁKÓW! >>>

Zdjęcia: ŁUKASZ WOŹNIAK - FOTONOTEK

POWSTAŁY Z MARZEŃ

GDY W 2012 ROKU PAWEŁ KOZŁOWSKI ZBUDOWAŁ SWÓJ PIERWSZY MOTOCYKL, NIE SĄDZIŁ, ŻE PROJEKT TAK DOBRZE PRZYJMIE SIĘ NA POLSKIEJ SCENIE CUSTOMÓW. Tekst i zdjęcia: TOMASZ WILCZEK

Jak wiadomo, budowa customów służy realizacji własnych marzeń i wizji. Pierwszy taki wymarzony motocykl Pawła był wzorowany na najstarszych konstrukcjach Indiana, które brały udział w wyścigach boardtrackerów. Konstrukcja tego jednoślada w dużej mierze opierała się na zmodyfikowanych



częściach rowerów oraz motocykli. Do napędu służył silnik dwusuwowy, który rozpędzał Indiana powyżej 50 km/h. Prędkość może nie robiła wrażenia, jednak słabe hamulce i praktycznie brak amortyzacji powodują, że jazdę odczuwało się zupełnie inaczej, niż na współczesnym motocyklu. Indian został doceniony na polskiej scenie customów i w 2012 roku zajął 6. miejsce w klasie Championship na Custom Festiwalu w Poznaniu.

„BONEVILLE SPIRIT” W 2014 ROKU BYŁ 3. W KLASIE FREESTYLE NA CUSTOM FESTIWALU W POZNANIU

Tomasz Wilczek: Budowa customów w Polsce jest coraz bardziej popularna. Dlaczego wybrałeś akurat boardtrackery?

Paweł Kozłowski: Zawsze interesowały mnie stare, amerykańskie motocykle, a boardtrackerów w Polsce nikt nie budował. Tak narodził się pomysł na „Indiana”, oczywiście z dużo mniejszym silnikiem niż oryginał, żeby można się nim było poruszać po ścieżkach rowerowych i jeździć do pracy bez stania w korkach.

T.W: Znalezienie oryginalnego boardtrackera graniczy z cudem. Nie mniejszy jest problem ze zdobyciem dokumentacji i zdjęć takiego motocykla. Skąd czerpiesz wiedzę i inspiracje do budowy swoich maszyn?

P.K: Godziny spędzone w Internecie, głównie na amerykańskich stronach, i szukanie informacji – to pozwala mieć przynajmniej szcątkowe pojęcie o konstrukcji tych ciekawych motocykli. Mało kto wie, że oprócz Indiana i Harleja w USA były takie marki jak

Ace, Champion, Clyno, Eagle, Excelsior Super X, Flanders, Flying Merkel, Henderson, Thor, Pierce-Arrow, Pope, Yale i wiele innych (o niektórych z nich właśnie kończymy cykl publikacji w dziale Oldtimer – red.). Niektóre maszyny, np. jeżdżące w beczkach śmierci, już dawno gdzieś zniknęły, albo wciąż czekają na odkrycie. Pasjonatom takim jak ja pozostała tylko mała, czarno-biała fotografia i głowa pełna marzeń. Tak rodzą się moje motocykle.

Relacjonuje

CELESTYNA KUBUS

WYGRYWA

...

CODY
WEBB!CODY
WEBB

To mój pierwszy start w teamie KTM-a. W ostatniej chwili zmieniłem dwusuwa na czterosuwa i była to świetna decyzja. Jestem bardzo zadowolony z takiego początku sezonu. Dwie wygrane w finałach i zwycięstwo w SuperPole zapewniły mi pierwsze miejsce i świetną pozycję przed kolejnymi rundami. Dzięki temu, że zaledwie dwa tygodnie przed pierwszą rundą SuperEnduro zakończyliśmy w Stanach sezon, na pewno miałem przewagę chociażby nad Tadeuszem, który ostatni start zaliczył w czerwcu.

TYM RAZEM KIBICE W ŁÓDZKIEJ ATLAS ARENIE NIE MIELI TYLU POWODÓW DO RADOŚCI, CO PRZED ROKIEM, GDY TRZYKROTNIE TRIUMFOWAŁ TADEUSZ BŁAŻUSIAK. NASZ MISTRZ, POWRACAJĄCY DO ŚCIGANIA PO PRZERWIE SPOWODOWANEJ KONTUZJĄ, W PIERWSZYCH ZAWODACH MISTRZOSTW ŚWIATA SUPERENDURO SEZONU 2015-16 ZAJĄŁ TRZECIE MIEJSCE.

Zdjęcia: ŁUKASZ DURKO/PHOTOPSP.COM

W pierwszy weekend grudnia do Łodzi po raz kolejny zawitali najlepsi zawodnicy startujący w Mistrzostwach Świata SuperEnduro. Kilka tysięcy kibiców zgromadzonych na trybunach łódzkiej Atlas Areny z zainteresowaniem śledziło trzy niezwykle ciekawe finały i powrót do ścigania Tadeusza Błażusiaka. Poza sześciokrotnym mistrzem świata o punkty walczyli m.in. Cody Webb, aktualny



Równowaga sił

UKŁAD KORBOWY SILNIKA JEST ŹRÓDŁEM DRGAŃ, KTÓRE SĄ MNIEJ LUB BARDZIEJ DOKUCZLIWE. MOŻNA Z NIMI WALCZYĆ NA RÓŻNE SPOSOBY.



W głąb silników zagłębia

DARIUSZ DOBOSZ

od 20 lat zgłębia dla nas tajniki techniki motocyklowej.

WYRÓWNOWAŻENIE

układu korbowego pozwala zredukować dokuczliwe drgania silnika, działające destrukcyjnie na konstrukcję motocykla i znacząco obniżające komfort jazdy.



dyby elementy układu korbowego silnika spalinowego wykonywały jedynie

ruchy obrotowe, sprawa wibracji nie byłaby problemem. Niestety, podlegają one nie tylko ruchom obrotowym (wał korbowy), ale również posuwisto- zwrotnym

(tłoki) i wahadłowym, zwanym też bocznymi (korbowody).

MASY, SIŁY, PROBLEMY

Po uruchomieniu silnika wał

główny zaczyna się obracać, korbowód niczym wahadło porusza się na boki, a także w górę i w dół, a tłok podczas jednego obrotu wału korbowego dwa razy gwałtow-



OSOBOWOŚĆ Przemysław Badowski

TUNINGUJE SPORTOWE MOTOCYKLE
I ŚCIGA SIĘ NA 1/4 MILI

W POSZUKIWANIU MOCY

Zwykłe sportowe motocykle dawno mu się znudziły. Stworzył więc bestię, która w niespełna 10 sekund osiąga 300 km/h. Ponad 400 KM zaprzęga do wyścigów na ćwierć mili, ale też do jazdy po ulicach...

Rozmawiał: PIOTR BARYŁA Zdjęcia: SŁAWOMIR KAMIŃSKI

TERAZ CHCIAŁBY DZIELIĆ SIĘ SWOJĄ PASJĄ i zarażać nią innych. Odwiedziłem Przemka w jego warsztacie, a później, korzystając z całkiem nieźle pogody, wybraliśmy się na małą przejażdżkę po okolicy.

PIOTR BARYŁA: Mówią na mieście, że jeździsz motocyklem o mocy 400 koni...

PRZEMYSŁAW BADOWSKI: Kilka razy pokazał na hamowni nawet 411 KM i 260 Nm.

BARYŁA: Jaki to sprzęt?

PRZEMEK: Bazowo Suzuki GSX-R 1000 K8...

BARYŁA: To coś Ty z nim zrobił, że ma tyle mocy?

PRZEMEK: Seryjnie miał 184 KM. Założyłem dużą turbosprężarkę Garrett GT 2860RS, kute tłoki i korbowody, grubą uszczelkę Cometec, stalowe zawory... Poza tym twarde sprężyny zaworowe, poprawioną skrzynię biegów i sprzęgło MTC Lockup. Ale nadal mam seryjne wtryskiwacze i komputer, co ogranicza moc na poziomie około 400 koni. Składam teraz pieniądze na wydajniejsze wtryskiwacze...

BARYŁA: Z pewnością jeździsz na jakimś lotniczym paliwie...

PRZEMEK: I tu cię zaskoczę. Mam wodny intercooler, który pozwala uzyskać tę moc na ogólnodostępnym paliwie 100-oktanowym. Bez tego musiałbym tankować C-16 po około 10 euro za litr.

BARYŁA: Ile kosztowały te wszystkie modyfikacje podnoszące moc?

PRZEMEK: Dotychczas około 20-25 tysięcy złotych, jeśli nie liczyć włożonej pracy. Niestety, wszystko trzeba sprowadzać ze Stanów, w Polsce nie da się tego kupić.

BARYŁA: Tuning samego silnika to chyba nie wszystko? Co z konstrukcją motocykla?

PRZEMEK: Powiększyłem rozstaw kół o około 25 centymetrów przez założenie przedłużonego wahacza, do tego najmocniejszy dostępny łańcuch, obniżone tylne zawieszenie i możliwość szybkiego obniżenia przodu. Nic poza tym. I od razu uprzedzę Twoje pytanie: przedłużony wahacz wcale nie wyklucza jazdy na jednym kole. Na trzecim biegu można swobodnie, z gazu, podnieść motocykl na gumę.

BARYŁA: Nie obawiasz się o żywotność tak wysiłonej jednostki?

PRZEMEK: Początkowo miałem niemało problemów i awarii, ale to wszystko wynikało wyłącznie z braku wiedzy, doświadczenia, z szukania limitów fabrycznych części oraz popełnianych błędów. Teraz już wiem, jak ich unikać. W pierwszym sezonie zrobiłem tym motocyklem 8 tysięcy kilometrów i ukurczyły się dwa wałki zdawcze...

BARYŁA: 8 tysięcy? Chcesz mi powiedzieć, że jeździsz nim co dzień do pracy i po bułki do sklepu?

PRZEMEK: Właśnie to chcę ci powiedzieć. Rekord jednego dnia to 500 kilometrów. Pojechałem na kołach do Olsztyna, gdzie ścigałem się na zawodach i po wszystkim wróciłem do Warszawy.

BARYŁA: Przepraszam za to pytanie, ale samo ciśnie się na usta... Ile ten potwór spala w trasie?

PRZEMEK: I znowu się zdziwisz. Kiedyś udało mi się zejść do 6 litrów na sto kilometrów. Natomiast przy pełnym obciążeniu potrzebuje w przybliżeniu dwa i pół razy więcej paliwa, niż fabryczny silnik.

BARYŁA: Rozumiem, że pełne obciążenia są podczas zawodów i o nich chciałem porozmawiać. Jak zaczęła się Twoja przygoda z wyścigami motocyklowymi na 1/4 mili?

PRZEMEK: Sześć lat temu wciągnął mnie kolega.

„MY WALCZYMY O PRZYZCZEPNOŚĆ, A ONI JUŻ JĄ MAJĄ, WIĘC WALCZĄ O TO, ŻEBY NIE NAKRYĆ SIĘ MOTOCYKLEM.”





SIEDZEM DNI NA WINKL

**MASZ TYLKO KRÓTKI URLÓP,
A CHCIAŁBYŚ WYKORZYSTAĆ KAŻDY
DZIEŃ NA JAZDĘ W JAKIMŚ FAJNYM
MIEJSCU, NP. PO KRĘTYCH DROGACH
SŁONECZNEJ HISPANII? NIE MUSISZ
TRACIĆ CZASU NA DOJAZD I POWRÓT!
WYSTARCZY WYŚLAĆ MOTOCYKL
CIĘŻARÓWKĄ, A SAMEMU DOLECIĆ
NA MIEJSCE SAMOŁOTEM. MINIONEJ
JESIENI SPRAWDZIŁEM TAKIE
ROZWIĄZANIE I OKAZAŁO SIĘ, ŻE
DALEKA TURYSTYKA MOTOCYKLOWA
NIE POTRZEBUJE WIELKICH
WYRZECZEŃ.**

»»» Zdjęcia: MACIEJ PRZYSŁUP, PAWEŁ KAPUŚCIŃSKI, MACIEJ CHLEWICKI ORAZ POZOSTALI UCZESTNICY WYJAZDU



ACH I DWA NA TORZE



Wycieczkę poprowadził

PIOTR „BARRY” BARYŁA

W NIEKTÓRYCH

KRĘGACH ZNANY

JAKO „KREWETKA”

