

>> NASZA RELACJA Z TARGÓW EICMA << ZOBACZ GORĄCE NOWOŚCI 2016!

NR 1 (267) STYCZEŃ 2016

>>> Cena 7,90 zł (w tym 8% VAT)

www.swiatmotocykli.pl

Świat motocykli

NUMER 1 W ŚWIECIE MOTOCYKLOWYCH

PREMIERA
Yamaha XSR 700
KOCHAMY RETRO!

w nowoczesnym wydaniu

TYLKO DLA WAS!



SUBIEKTYWNE PODSUMOWANIE

**SEZONU
2015**

MAKSISKUTERY BMW

NOWA GENERACJA BAWARSKICH ZMAGAŃ Z WIELKIM MIASTEM
CZY C 650 GT I C 650 SPORT SPEŁNIAJĄ NASZE OCZEKIWANIA?

RAJD KATYŃSKI

• Ciepłe przyjęcie polskich motocyklistów w Rosji. Wspólna pasja łączy narody.

EURO4 ATAKUJE

• Będzie czystiej, bezpieczniej i drożej... Wszystko, co musisz wiedzieć na temat nowych norm.

UŻYWANA HONDA VTX 1300S

• Na co zwrócić uwagę przy zakupie? Wady, zalety, opinie użytkowników i koszty eksploatacji.

Rozkład jazdy



Test
przygotował

LECH POTYŃSKI
LUBI SKUTERY, MARKĘ BMW TEŻ

PREMIERA BMW 650 SPORT/GT

36 | Pierwsza generacja skuterów BMW miała kilka nieznaczących elementów do poprawki. Ciekawe, czy w drugiej je zmieniono?



6 Aktualności

14 Relacja z salonu w Mediolanie

PREMIERA

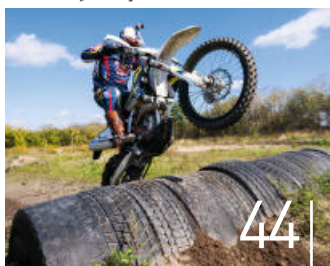
20 Yamaha XSR 700

30 Półka motocyklisty

PREMIERA

36 BMW C 650 Sport/GT

44 Husqvarny FE/TE 2016



44

SPRAWDZIAN

52 KTM 690 Duke R 2015

STREFA BEZ PRAWKA

56 Kymco Zing II 125

57 Piaggio Beverly 125

58 Jest impreza

A TO HISTORIA

59 Józef Jakubowski „Kuba”

OLDTIMER

60 ACE

CUSTOM

64 Panhead California

68 Skrzynka pocztowa

69 Giełda motocyklowa

UŻYWKI

72 Honda VTX 1300S

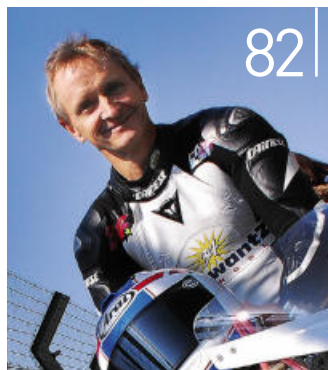
MARATON

78 Sezon 2015 z trzech stron

81 Zipp Manic 125 kontra kursanci

SPORT

82 Kevin Schwantz:
o swojej karierze i MotoGP



82

RECEPTA NA SUKCES

85 Jeździć zimą czy nie?

JAK TO DZIAŁA

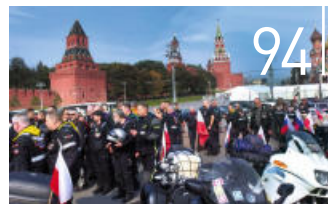
86 Nowe normy czystości spalin
także w motocyklach

OSOBOWOŚĆ

90 Christian Boosen: Niemiec,
który wyemigrował do... Polski

ZA HORYZONT

94 Z XV Rajdem Katyńskim



94

WOKÓŁ KOMINA

102 Dolny Śląsk

FELIETON

106 Motocyklista przyszłości



Lech Potyński

Nasz Naczelny wykazał się wybitną tolerancją. Przez cały sezon akceptował Simpsona i Baryłę, trzymając w kupie SM.

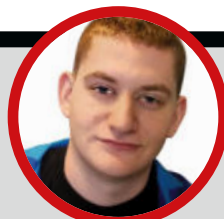


Anna Jędrasiak

Najcenniejszy nabytek Świata Motocykli. Pielęguje nasz portal oraz profil na FB. Hobbystycznie uczy się walczyć z wiatrakami.

PRACOWNIK ROKU

Zazwyczaj prezentujemy pracowników miesiąca. Tym razem, wraz z końcem roku, postanowiliśmy wyróżnić te postacie, które miały ogromny wpływ na Świat Motocykli w całym, minionym sezonie.



Tomasz Niewiadomski

Przyszedł na chwilę i jakoś się zagnieździł. Z piękniutką kostką heroicznie przetestował nowe modele enduro Husqvarny.



Automat do kawy

Niby maszyna, a przyjaciel. Bez niego nie byłoby poranków. Bez niego nie byłoby nas. Bez niego nie byłoby Świata Motocykli...



Zdjęcia:
JÖRG KÜNSTLE,
WWW.DANIELKRAUS.DE / BMW

BEZ REWOLUCJI

ROMANS BAWARSKIEGO KONCERNU Z MAKSISKUTERAMI TRWA JUŻ OD
JAKIEGOŚ CZASU. REWOLUCJI CO PRAWDA NA RYNKU NIE WYWOŁAŁY,
JEDNAK WŁAŚNIE POJAWIŁA SIĘ ICH DRUGA GENERACJA, KTÓRA
MIELIŚMY OKAZJĘ PRZETESTOWAĆ W HISZPAŃSKIEJ WALENCJI. >>>



w Walencji lansował się

USATYSFAKCJONOWANY

LECH POTYŃSKI

PREMIERA

Husqvarny FE/TE 2016

POZIOM WYŻEJ

GDY W 2014 ROKU HUSQVARNA
ZMIENIAŁA WŁAŚCICIELA,
ZACZEŁO NARASTAĆ OBURZENIE,
ŻE ROBIENIE KTM-A W BIAŁYCH
PLASTIKACH JEST BEZSENSOWNE
I SŁUŻY TYLKO MONOPOLIZACJI
RYNKU PRZEZ AUSTRIAKÓW.
ZAMIAST GDYBAĆ, CZY TAK JEST
NAPRAWDĘ, POJECHAŁEM NA
TESTY MODELI ENDURO NA SEZON
2016, BY SAMEMU SIĘ O TYM
PRZEKONAĆ.

Zdjęcia: BEST SHOT / HUSQVARNA



JEDEN Z DZIESIĘCIU, JEDEN Z TYSIĘCY...

Józef Jakubowski to osoba dobrze mi znana z motoryzacyjnej historii Polski. Przedstawienie jego sylwetki wydawało mi się prostym zadaniem do momentu, kiedy chciałem napisać kilka zdań z jego prywatnego życia. Kiedy się urodził, z jakiej rodziny pochodził, w jakim środowisku się wychowywał – tu zaczęły się „schody”...



Postać przybliży

TOMASZ SZCZERBICKI

o historii motoryzacji wie tyle,
że pisze o niej książki

Józefa Jakubowskiego znałem głównie od strony jego dokonań sportowych, szeroko opisywanych w prasie lat 30., nie mogłem jednak dotrzeć do informacji o jego życiu. Nie dałem jednak za wygraną. W Warszawie znalazłem dwóch jego kolegów z lat 30. Obaj grubo po czterdziestce, mimo szczerych chęci nie mogli mi pomóc. Po wojnie nigdy już nie spotkali Jakubowskiego. Szukałem dalej i znalazłem pasjonata sportu motocyklowego, który znał Jakubowskiego przed wojną, ale bliżej się z nim nie przyjaźnił. Scharakteryzował Jakubowskiego jako osobę bardzo pogodną, sympatyczną i koleżeńską, wśród znajomych nazywaną „Kuba”.

Kolejnym krokiem było poszukiwanie informacji w przedwojennej prasie motoryzacyjnej. W numerze 4 miesięcznika AUTO z 1936 roku zamieszczono krótka notkę biograficzną o Józefie Jakubowskim, jednak informacje tam zawarte dotyczyły tylko kariery sportowej. Według nich w 1936 roku Jakubowski był uważany za jednego z 10 najlepszych polskich zawodników motocyklowych. W kolejnych numerach tego pisma aż do września 1939 roku nazwisko Józefa Jakubowskiego pojawiało się bardzo często. Był on bardzo aktywnym zawodnikiem. W drugiej połowie lat 30. rozpoczął również starty w zawodach samochodowych. Tu warto wspomnieć, że startował nie tylko w imprezach krajowych. W 1937 roku brał też udział w słynnym Rajdzie Monte Carlo. Wspólnie z Tadeuszem Markiem jechał sportową wersją Fiata 508.

Zestawienie dat i faktów zawartych w książce Witolda Rychtera „Moje dwa i cztery kółka” pozwala przypuszczać, że Józef Jakubowski urodził się między 1900 a 1906 rokiem. Sportem interesował się już w połowie lat 20. W latach 1927 – 1928

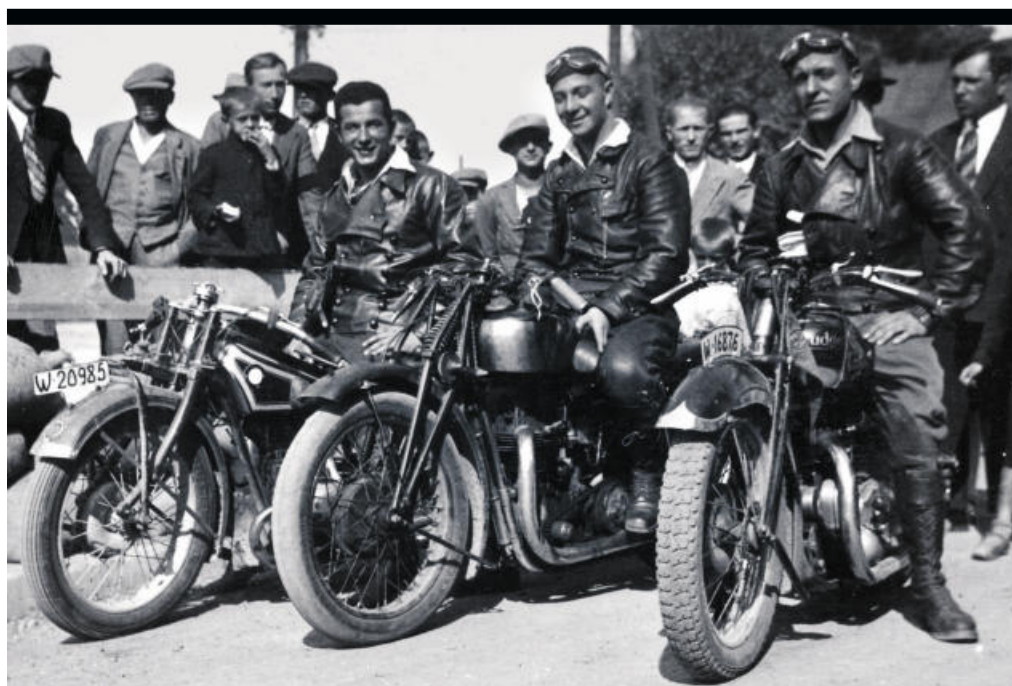
PONIŻEJ:

**Od lewej:
Ignacy Telechun
(BMW), Józef
Jakubowski
(Excelsior),
Tadeusz
Tomaszewski
(Rudge)
podczas
wyścigów
ulicznych
w Tarnowie
w 1932 roku.**

był aktywnym zawodnikiem, a zarobkowo (wspólnie z Konstantym Rogozińskim) prowadził przedstawicielstwo na Polskę motocykli angielskiej marki Excelsior. Był członkiem Polskiego Klubu Motocyklowego. W 1930 roku znalazł się w grupie cywilnych zawodników testujących na zlecenie wojska polski motocykl CWS M55.

Spektakularnym wyczynem, w którym uczestniczył Józef Jakubowski (jako pasażer), był wjazd na Kasprowy Wierch dwóch motocykli Sokół 600 (kierowanych przez Doche i Kubiaką) i jednego Sokola 200 (kierowanego przez Rudawskiego). Próba odbyła się 17 sierpnia 1939 roku, po zakończeniu III Rajdu Tatrzańskiego. Wjazdu dokonano ścieżką dla pieszych z Kuźnic przez Myślenickie Turnie.

Po zakończeniu II wojny światowej informacje o Józefie Jakubowskim nie pojawiały się ani we wspomnieniach motocyklistów ani w prasie motoryzacyjnej. Kilka lat temu, podczas prac ekshumacyjnych w byłym niemieckim obozie zagłady w Chełmnie nad Nerem, odnaleziono grawerowane wieczko papierośnicy, stanowiącej nagrodę jaką otrzymał Józef Jakubowski. Bardzo prawdopodobne, że podzielił on los – jak się szacuje – około 300 tysięcy ofiar tego obozu. ■



TRZECIA PRÓBA

William „Bill” Henderson, znany konstruktor luksusowych motocykli, zawsze wierzył, że uda mu się stworzyć maszynę doskonałą: luksusową i szybką. Najszybszą. Marzenie to udało się spełnić, choć Bill tego niestety nie dożył.

Historia czterocylindrowych motocykli braci Hendersonów – Williama „Billa” i Thomasa – wiodła krętą drogą. Ich pierwsze modele zadziwiły świat. Na jednym z nich, wyprodukowanym w 1912 roku, dokonano pierwszej, motocyklowej podróży dookoła globu. Te wielkie maszyny z czterocylindrowym silnikiem zdobywały wszelkie laury w biegach długodystansowych: czy w poprzek kontynentu, czy wzdłuż (Rajd Trzech Flag) czy w jeszcze innych próbach. Hendersony sięgały po wszystko, co było do zdobycia.

Za rozgłosem nie szła jednak sprzedaż i po kilku latach bracia zostali zmuszeni do sprzedaży praw do marki i konstrukcji. W 1917 roku nowym właścicielem stały się zakłady Excelsior Motor Manufacturing and Supply Company rowerowego potentata Ignatza Schwinna w Chicago.

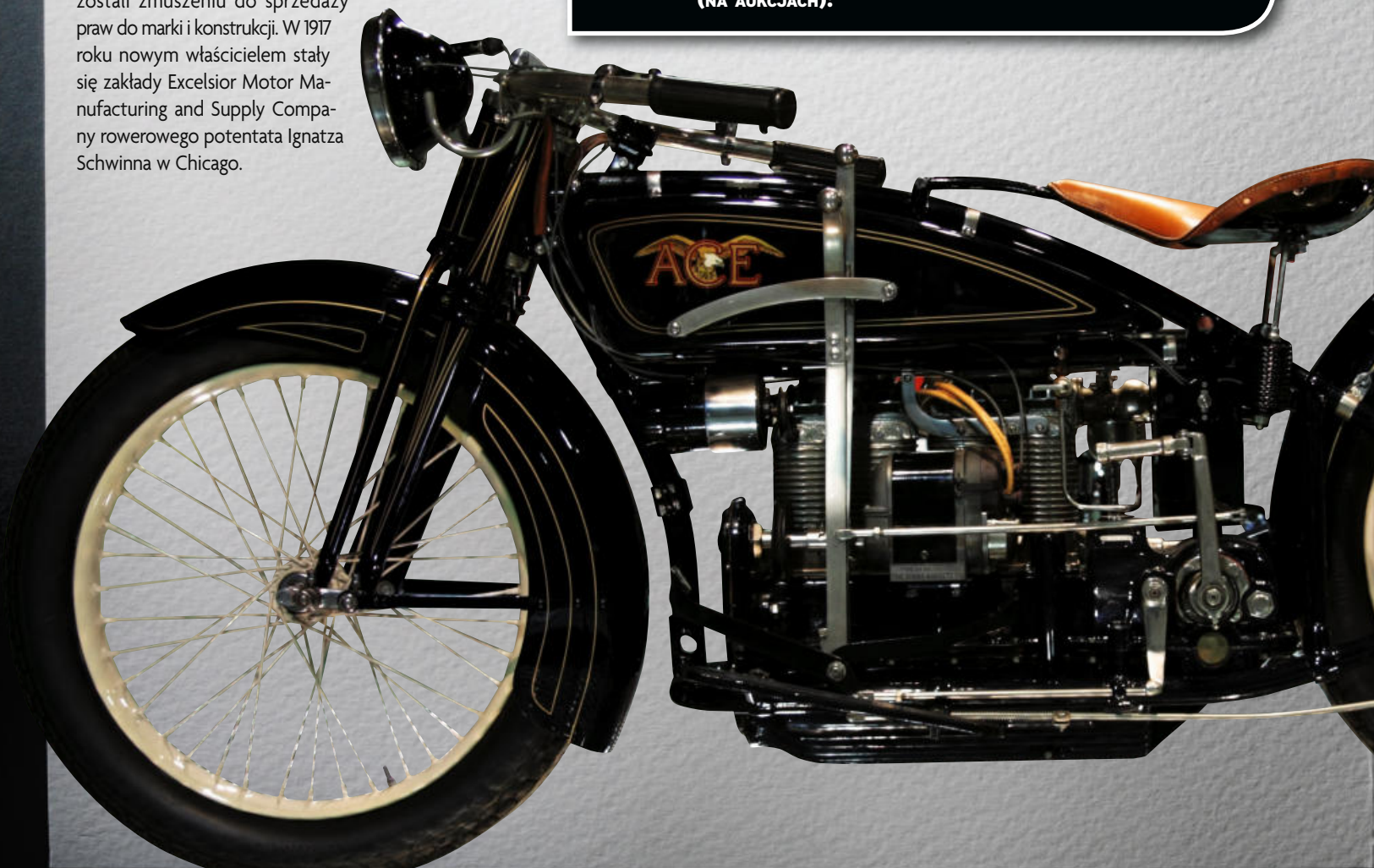
ACE

LATA PRODUKCJI: 1920 - 1927

WYKOŃCZENIE: ciemnogranatowy ze złotym paskowaniem, czarna kierownica, kremowe, niemal białe obręcze kół

WŁAŚCICIEL: South Texas Motorcycles Museum, <http://www.stxmmm.net/>

**CENA WSPÓŁCZESNA
(NA AUKCJACH):** ok. 150 tys. dolarów



UKOCHANA
 „Hania” w ciągu
 kilku lat
 użytkowania
 wzbogaciła się
 o niezłą liczbę
 dodatków.



18 600 km

POKONAŁ NA VTX
PAWEŁ SOŁTYS

WIERNA HANIA

PAWEŁ MUSIAŁ TROCHĘ POCZekać NA „POWAŻNY” MOTOCYKL. PO PRZYGODZIE Z SHADOW 750 ZDECYDOWAŁ SIĘ NA COŚ MOCNIEJSZEGO. W TEN OTO SPOSÓB NABYŁ SWOJĄ VTX I NIE PLANUJE SIĘ Z NIĄ ROZSTAWAĆ...

Jak zapewne większość motocyklistów w Polsce moją przygodę z motocyklami rozpocząłem w latach 80. Za dzieciaka komarek dziadka, po komunii Ogar 205, MZ 250 itd. Później rodzina, dom, stabilizacja aż wreszcie przyszedł czas na poważny motocykl jakim by-

ła Honda Shadow 750 Classic zakupiona od kolegi. W grę wchodziły tylko choppersy i cruisery. W miarę jedzenia apetyt rośnie i po sezonie stwierdziłem, że Honda jest dla mnie za słaba, tym bardziej że jeździła ze mną żona. Szukałem czegoś na gaźnikach i oczywiście teraz miał być kardana, a nie łańcuch. Decyzja padła na Hondę VTX 1300 S. Zdecydowa-

łem się na wersję S, ponieważ ma szprychy i dużo ładniej prezentuje się od R. Łatwiej mi było podjąć taką decyzję ponieważ dwóch kolegów w naszym stowarzyszeniu Wings of Freedom Środa Śląska na takich motorkach już jeździło. Minęło trochę czasu i oględzin VTX-ów w Polsce, zanim trafiłem na ideał, jakiego szukałem. W 2012 roku zaku-

piłem moją „Hanię” 1300 S z 2005 r. Przyplłynęła na ziemię Polską zza wielkiej wody w 2008 roku. Do dnia dzisiejszego jest ze mną. Zakupiłem ją w listopadzie. Niestety zima przyszła szybko i jak na złość długo trzymała. Miałem czas na zapoznanie motocykla od strony technicznej. Coś rozebrałem, poprawiałem, dokupiłem. Oczywiście była to okazja do

Sezon 2015 według Simpsona

To był wspaniały rok. Jeździłem na motocyklach tak dużo, że nie miałem czasu jeździć na nich jeszcze więcej. Wspomnienia w 90% są pozytywne, bo nawet jak bywało ciężko to i tak było fajnie. Zamiast pisać kolejny długi dystans motocykla, bądź jakiegoś ciucha postanowiłem napisać długi dystans personalny.



OCZKO W GŁOWIE

Wspomnę więc o maszynach i wrażeniach, które najbardziej utkwiły mi w głowie. W pierwszej kolejności chcę przypomnieć motocykl, który dał mi w tym sezonie zarówno najwięcej radości, jak i rozczarowania. Długodystansowa Honda CRF 450R jest moim oczkiem w głowie. Uwielbiam nią jeździć, gdyż na niej mogę dać upust swojej fantazji motocyklowej. O projekcie możecie poczytać na www.swiatmotocykli.pl wpisując w wyszukiwarkę: W Polsce da się jeździć. Rozczarowanie polega na tym, że miałem bardzo mało czasu, żeby się nią nacieszyć. Przebudowa na supermoto zajęła więcej czasu, niż się spodziewałem. Jak już się udało ogarnąć małe koła to rękę złamał mój jedyny rywal i nie miałem za bardzo z kim się ganiać po torach kartingowych. W przyszłym roku wystartuję z gotową maszyną i mam nadzieję, że zaliczę każdy obiekt w Polsce i w okolicy.

NAJBARDZIEJ POŻĄDANE

Myśląc o maszynach, których najbardziej pragnąłem po dniu testowym przychodzą mi do głowy dwie skrajne pozycje. Yamaha YZF-R1 zapewniła mi najbardziej emocjonujący dzień na torze w życiu. Ten motocykl to czysty obłęd idealnie pasujący do mojego stylu jazdy. Jak tylko zacznę zarabiać tyle co przeciętny poseł, to od razu ją kupuję. Drugie pożądanie to Harley-Davidson Sportster. Nie ważne czy będzie to Iron, czy Forty-Eight. Po prostu dojrzałem do Harasa. Jeździłbym nim na co dzień po mieście i palił gumę w każdej możliwej pozycji. Nie mogę też nie wspomnieć o Kawasaki H2. Jeździłem na nim dwa dni. Bałbym się użytkować go na codzień, ale znalazłbym mu miejsce w garażu jako eksponat rozmachu japońskich inżynierów.



HONDA CRF 450R TEN MOTOCYKL UCZY MNIE JEŹDZIĆ



SUZUKI GSX-S 1000 JEST ZASKAKUJĄCO EMOCJONUJĄCY



HONDA CROSSRUNNER NAJWIĘKSZE WYZWANIE 2015?

POZYTYWNE ZASKOCZENIE

Nie rwałem się do jazdy na Suzuki GSX-S1000. Myślałem, że to taki zwykły naked bike z rzędu

wą czwórka. W sumie to fakt, ale ten motocykl przypomniał mi jak dobra jest taka konstrukcja. Zapatrzeni w nakedy dwu i trzycylindrowe zapominamy o japońskiej klasycie. Suzuki dopracowało swojego golasa w najdrobniejszych szczegółach. Idealnie jeździło się nim na co dzień, a w razie ochoty potrafił dać solidny strzał adrenaliny. Motocykl jest po prostu świetny. Również Triumph Tiger 800XCX nieźle się spisał podczas wyprawy na Rajd Polski. Dzięki zawieszeniu WP i bardzo dobrej elektronice dał radę towarzyszyć bandzie crossówek i enduro w przeprawianiu się terenem pomiędzy odcinkami specjalnymi.

NAJWIĘKSZE WYZWANIE

Najbardziej brawurowy występ to jednoznacznie wypad na Hondzie Crossrunner do Wisły w celu zrobienia kilku fotek. Od rana do wieczora wałęsałem ponad 900 kilometrów, z czego całkiem sporo w tą i z powrotem po winklach na Kubalonkę. Nieco sportowy charakter turystyka uchronił mnie przed sfiksowaniem w drodze powrotnej.

NAJWIĘKSZE ROZCZAROWANIE

Był nim zdecydowanie test porównawczy Ducati Multistrady i BMW S1000XR. Maszyny miały być takie wspaniałe i wszystko robiące, a mnie po prostu irytowały. Może sprawdziłyby się na przełęczy Stelvio, ale na autostradach i drogach krajowych wymęczyły mnie okrutnie. W najbliższych numerach zobaczycie ten test porównawczy. Mogłbym dalej pisać, ale skończyło mi się miejsce. Polecam odwiedzić nasz portal i profile na Youtube i Facebook, bo jest tam sporo materiałów wideo, które tworzyliśmy. Do zobaczenia za miesiąc. ■

Minione miesiące okiem Baryły

Lubię podsumowania. Coś się kończy, a coś nowego się zaczyna. Koniec roku to idealny moment na zebranie myśli, wyciągnięcie wniosków i rozliczenia. Jedno jest pewne – świetnie się bawiłem, a przecież o to właśnie chodzi!



NAJWIĘKSZE EMOCJE

Hurtowych ilości adrenaliny dostarczyła mi w tym roku bestia o mocy 210 KM, czyli Kawasaki H2 z kompresorem. To niewiarygodne, że unijni komisarze wciąż nie wpadli na pomysł, aby zabronić nam jazdy takimi motocyklami po drogach publicznych... Jeśli chodzi o jazdę na torze, fundatorką największego odlotu była nowa, fenomenalna Yamaha R1 podczas premierowych testów zorganizowanych w Australii.

NAJKOSZTOWNIEJSZY BŁĄD

Podczas treningów na węgierskim torze Pannonia postanowiłem sprawdzić, co potrafi Honda Fireblade SP mojego znajomego. Nie trudno się chyba domyślić, jaki finał mogła mieć tego typu przejażdżka. Niedogrzone opony, uszłizg przodu w zakręcie, efektowna wywrotka i portfel uszczuplony o okragłe 4 tys. zł. Bolało.

NAJDIWNIJSZY TEST

Myślałem, że nic mnie już w życiu nie zaskoczy. I nagle pojawiło się zaproszenie na testy nowej Multistrady. Poza turystyką i kilkoma sesjami na torze Poznań, cały dzień spędziliśmy... W terenie! Na szosowych oponach (!) walczyliśmy z piachem, błotem i szyszkami, a nawet przeprawialiśmy się przez rzekę. Okazuje się, że organizatorzy testu wyprzedzili pomysły samych projektantów Ducati, bo przecież w końcówce sezonu światło dzienne ujrzała Multistrada w wersji Enduro.

NAJFAJNIEJSZA ZABAWA

Aż trudno uwierzyć, ile radości może dostarczyć stary sprzęt kupiony za kilka tys. zł. Mowa o mojej prywatnej CBR 600 F4i. Opanowywanie podstaw stuntu pod czujnym okiem Simpsona okazało się w minionym roku najfajniejszą metodą na spędzanie wolnego czasu.

NAJLEPSZA WYPRAWA

Zwieńczeniem emocjonującego sezonu był listopadowy, turystyczno-torowy wyjazd do Cartage-ny zorganizowany przy współpracy Świata Motocykli i Motorraid. Grupa pozytywnie zakręconych ludzi, testowy Ducati Monster 821, dwa dni na torze i tydzień na krętych drogach Hiszpanii przy temperaturach ok. 20-25 st. C to najlepsze, co mogło mnie spotkać tej jesieni. Trzeba będzie to powtórzyć na wiosnę!

ULUBIONE CIUCHY

Jeśli chodzi o kaski, moimi ulubieńcem był Schuberth S2, a w upalne dni Momo Design. Nie rozstawałem się z trampkami Shima SX2 i ulubioną kurtką Spidi. Prawdziwym hitem sezonu są według mnie nowe jeansy Shima (mo-



DUCATI MULTISTRADA
DZIELNIE WALCZYŁA Z RZEKĄ...



STARA HONDA CIERPLIWIE
TOWARZYSZYŁA W NAUCE STUNTU

żemy być dumni – w końcu to polski producent!). W ostatnich miesiącach sezonu, gdy zrobiło się chłodno, zbawienie przyniosły, nakładane na jeansy, spodnie Modeka Kenai i ocieplane rękawice Dane Hoven z membraną GoreTex. ■

Nieco spokojniejszy rok Lecha

Wydawało mi się, że w motocyklach już nic mnie nie zaskoczy, a jednak... Elektryczny, całkiem dobrze jeżdżący Harley, świecące kaski, systemy „wczesnego ostrzegania” dowiodły, że branża się rozwija. Ja jednak w tym sezonie stawiałem na klasykę gatunku.



**NA ZŁOT „DWUZAWOROWYCH”
POJECHAŁEM WIERNĄ BEEMKĄ**



**MÓJ ULUBIONY TEGOROCZNY
ZESTAW UBRANIOWY**



**WYPAD DO SZWAJCARII BYŁ
W TYM ROKU NAJdziwniejszy**



**PRZEJAŹDŹKI INDIANEM SCOUTEM
DŁUGO NIE MOGŁEM SIĘ DOCZekać**

dobrze na mnie pasuje i nie wyglądam dramatycznie grubo. Pierwsze hipsterskie trampki, w których czuję się w miarę bezpiecznie wyprodukowała Shima. Mają w sobie jakąś potężną blachę dookoła palców, która chroni przed uderzeniami. Są bardzo dobrze wentylowane, przez co równie słabo wodoodporne. Ale przecież głównie chodzi o lans. Jeżeli już jesteśmy przy lansie, to żółte, skórzane rękawiczki Spidi Summer Road po prostu kocham. Delikatna ale przy tym bardzo mocna skóra, idealnie wyprawiona i uszyta, protektory, wentylacja – lepszych letnich rękawiczek nie miałem!

NAJCIEKAWSZY MOTOCYKL

Nie ukrywam, że bardzo lubię motocykle Indian, głównie te zabytkowe. W ubiegłym sezonie testowałem mastodonta, który był po prostu dla mnie za wielki i nie mogłem się doczekać zdecydowanie mniejszego Scouta. Jeździło mi się nim fantastycznie, bo gabarytowo jest dokładnie skrojony pod gościa moich wymiarów (wreszcie bez problemu dotykam obiema stopami ziemi). Sto kucyków to już zupełnie przyzwyczajona dawka mocy, a i cena nie jest szokująco wysoka. Więc teraz z kolei nie mogę się doczekać nowości na sezon 2016- czyli Scouta 60. Mocy ma mniej ale za to i cena jest odpowiednio niższa. Czuję, że to może być hit wśród cruiserów.

NAJBARDZIEJ EKSTRAWAGANCKO

Poproszony zostałem przez izbę turystyczną przy ambasadzie Szwajcarii o zbadanie, czy szwajcarskie drogi, hotele, restauracje i klimat nadają się do wypraw dla harleyowców. Pojechałem, zobaczyłem, stwierdziłem – nadają się. ■

NAJLEPSZY WYJAZD

W tym sezonie nie miałem znowu tak wielu dalekich wypraw motocyklem, ale zaplanowałem, że 2015 to będzie sezon powrotu do korzeni i szwendania się po kraju. Najmiej wspominałem wypad do Brennej na moim leciwym BMW R51/3 na złot „dwuzaworowych”. Było jak za dawnych lat – wierny motocykl (sprawdzał się idealnie) prawdziwa atmosfera zlotowa (namioty, górską polana, ognisko) i wspaniali ludzie ceniący sobie spokojne, kameralne imprezy.

ULUBIONE CIUCHY

Tym razem postawiłem na oldschool i modną hipsterkę. Wiem, że wszyscy teraz tak jeżdżą ale ja mam dowody w postaci zdjęć, że lansowałem ten styl już ze 20 lat temu. Jeansy, skóra, kask jet i trampki. Ze skorup najczęściej używałem kasku BMW Legend z dedykowanymi do nich goglami. Wreszcie nie wyglądałem jak Juri Gagarin. Kurtka Modeka Wing wykonana z grubej, ale miękkiej i dobrze wyprawionej skóry sprawowała się doskonale i po sezonie intensywnego używania wyglądała niemal jak nowa. W dodatku dziwnie



OSOBOWOŚĆ *Christian Boosen*

NAPRAWIA I PRZEBUDOWUJE
STARE MOTOCYKLE

Z MIŁOŚCI DO DWÓCH KÓŁEK



Odbudowywanie i przerabianie starych motocykli zyskało w ostatnich latach na popularności. Nawet producenci nowych maszyn, zauważywszy pewne trendy, zaczęli szukać inspiracji w sprzętach produkowanych w latach 50., 60., 70., do połowy lat 80. Christian zajmował się przebudowywaniem starych motocykli, zanim jeszcze stało się to modne...

Rozmawiał: PIOTR BARYŁA Zdjęcia: SŁAWOMIR KAMIŃSKI

JEST RODOWITYM NIEMCEM, ale od kilkunastu lat mieszka i pracuje w Polsce. Łączy swoją największą pasję z pracą, prowadząc warsztat „86 Gear” na warszawskiej Woli. I właśnie tam spotkaliśmy się, by porozmawiać.

PIOTR BARYŁA: Skąd pomysł, żeby wyemigrować z Niemiec do Polski?

CHRISTIAN BOOSEN: Miłość. Na wakacjach we Francji poznałem dziewczynę z Polski. To było piętnaście lat temu.

P. B.: Miłość przetrwała?

Ch.B.: Byliśmy razem pięć lat, ale w Polsce zostałem już na stałe.

P. B.: Od początku zajmowałeś się tym, czym teraz?

Ch.B.: Nie. Mam wykształcenie psychologiczno-pedagogiczne. Pierwsze dziesięć lat pracowałem jako lektor języka niemieckiego. Współpracowałem też z niemiecką szkołą w Wilanowie. Rozwiązywałem problemy rodzinne. To była moja praca, ale oprócz tego, w wolnych chwilach, zawsze robiłem coś z motocyklami.

P. B.: A teraz zajmujesz się motocyklami zawodowo. Można się z tego utrzymać w Polsce?

Ch.B.: Zależy, jak definiujesz pojęcie „utrzymać się” (śmiech). To była bardzo trudna decyzja – wrócić do Niemiec, czy spróbować robić to, co lubię, w Polsce. Tutaj widziałem więcej możliwości. Zarabiam teraz znacznie mniej, niż przedtem, ale fajnie, że mogę realizować swoją pasję.

P. B.: Skądś to znam... Choć teraz możesz mieć już z górki, bo przebudowywanie motocykli zrobiło się ostatnio naprawdę popularne. Co myślisz o tej „nowej modzie”?

Ch.B.: Trudne pytanie. Oczywiście cieszę się, że stało się to popularne, bo płynnie z tego więcej inspiracji i możliwości. Na rynku pojawiają się gotowe akcesoria, więc nie musisz wszystkiego robić sam. To fajne, że ludzie są tym tak żywo zainteresowani. Trzeba tylko pamiętać, że to nadal stare motocykle. Niestety, nie wszyscy są na to przygotowani...

P. B.: Co konkretnie masz na myśli?

Ch.B.: Taki motocykl został wyprodukowany w latach 70. czy 80. W tamtych czasach dostawałeś nie tylko motocykl i kluczyki, ale też zestaw narzędzi, które były po prostu potrzebne. Nawet, jeśli wszystkie podzespoły są w idealnym stanie, to wciąż nie jest to nowoczesna, bezobsługowa maszyna. Czasami trudno komuś wytłumaczyć, że w taki motocykl musi włożyć nie tylko uczucie i pieniądze, ale też trochę wiedzy i cierpliwości.

P. B.: W Twoim warsztacie zajmujecie się tylko wizualną stroną motocykla czy również mechaniką?

Ch.B.: Robimy wszystko, od podstaw. Najbardziej lubię, gdy klient zleca mi całość, włącznie z remontem silnika. Tylko w takiej sytuacji mogę dać na wszystko gwarancję.

„NIEKIEDY TRUDNO KOMUŚ WYTŁUMACZYĆ,
ŻE W TAKI MOTOCYKL MUSI WŁOŻYĆ NIE TYLKO
UCZUCIE I PIENIĄDZE, ALE TEŻ TROCHĘ WIEDZY
I CIERPLIWOŚCI.”



P. B.: Nie denerwuje Cię, że gdy mówimy o przebudowywanych motocyklach, wrzucamy wszystko do jednego worka i niezależnie od stylu nazywamy „cafe racermi”?

Ch.B.: Dla mnie to jest zabawne, bo ja w ogóle nie myślę w tych kategoriach, czy to jest bobber, scrambler, tracker... Ale to dlatego, że zacząłem się tym zajmować jeszcze zanim powstał jakiś podział na kategorie. Niektórych z nich nawet nie znam. Nie chodzi przecież o to, że