



NR 12 (266) GRUDZIEŃ 2015

www.swiatmotocykli.pl

Świat motocykli

NUMER 1 WŚRÓD CZASOPISM MOTOCYKLISTYCH

PREMIERY

DUCATI MONSTER 1200 R

**OGNISTY
POTWÓR**

+ NAJMOCNIEJSZY NAKED
W HISTORII DUCATI POSKROMIONY

INDIAN SCOUT

**MŁODSZY BRAT
WIELKIEGO WODZA**

JEST STYL I MOC

Czy nowy cruiser
legendarnej
marki
podbije
rynk?

**TYLKO
DLA WAS
TESTUJEMY
i OPISUJEMY**

- + Buty Alpinestars
- + Kask Shark
- + Jeansy Shima



KONFRONTACJA

**KAWASAKI VERSYS 1000
KTM 1050 ADVENTURE
SUZUKI V-STROM 1000**

+ ZOBACZ, JAK DALEKO MOŻESZ NA NICH POJECHAĆ.
NA KONIEC POLSKI, KONIEC EUROPY,
A MOŻE NA KONIEC ŚWIATA?

TYLKO U NAS PASJA PO GODZINACH

NIE DAJ SIĘ ZASKOCZYĆ

• Radzimy, jak przygotować motocykl do zimowej przerwy. Zadbaj o swój sprzęt, żeby uniknąć problemów wiosną.

TADEUSZ BŁAŻUSIAK

• Ekskluzywny wywiad. O ścieżce do teamu fabrycznego, ograniczeniach ludzkiego ciała i planach na przyszłość.

MOTOCYKL UŻYWANY

• Wszystko co musisz wiedzieć na temat Suzuki SV 1000. Opinie użytkowników, wady, zalety i najczęstsze problemy.

PREMIERA INDIAN SCOUT

34

Indian Vintage był dla Naczelnego za wielki. Z utęsknieniem czekał na model Scout - sporo mniejszy. Zobaczcie, jaka jest nagroda za cierpliwość.

Test przygotował

LECH POTYŃSKI

DŁUGO NA TO CZEKAŁ

6 Aktualności
16 Motocyklowe Mikołajki

PREMIERA
18 Ducati Monster 1200R

28 Półka motocyklisty

PREMIERA
34 Indian Scout

KONFRONTACJA
44 Kawasaki Versys 1000
vs KTM 1050 Adventure
vs Suzuki V-Strom 1000



44

STREFA BEZ PRAWKA

56 Hyosung GT 125
57 Kymco Agility 16+ 125

A TO HISTORIA
58 Grzegorz Polikowski „Gruby”

OLDTIMER
60 Henderson KJ Streamline, 1931 r.

CUSTOM
64 Hary Tricolori

68 Jest impreza!

70 Skrzynka pocztowa

71 Gielda motocyklowa

UŻYWKI
76 Suzuki SV 1000

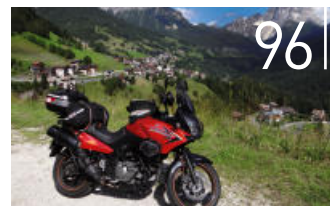
MARATON
82 Honda CRF 450R
83 Jeansy Shima
Gravel Raw Black
84 Plecak Kriega R20
84 Kask Shark Skwal
85 Kask Momo Design
85 Buty Alpinestars Supertech R

RECEPTA NA SUKCES
86 Przygotowania do zimy

JAK TO DZIAŁA
88 Oleje przekładniowe
i amortyzatorowe

OSOBOWOŚĆ
92 Tadeusz Błażusiak

ZA HORYZONT
96 Szwajcarska pętla



96

WOKÓŁ KOMINA



102

102 Nad Wkrą

FELIETON
106 Na rynku w Krośnie



Dariusz Dobosz

Napisał do działu „Jak to działa” tekst, którego chyba nikt poza nim samym nie jest w stanie rozgrzyźć. To się nazywa głęboka wiedza.



Jacek Gradomski

Pracownikiem miesiąca zostaje w związku ze sprawnym objeżdżaniem skuterów i oddawaniem ich zawsze na czas.

PRACOWNIK MIESIĄCA

Kto tym razem napracował się najwięcej? Trudno powiedzieć, bo w procesie tworzenia „Świata Motocykli” uczestniczy wiele osób. Na zdjęciach widać głównie testerów, choć ostateczny efekt jest owocem pracy zespołu.



Paweł Rosłaniec

Wytrwale montuje materiały video z naszych testów. Możecie je obejrzeć na naszym kanale YouTube lub dzięki aplikacji Viuu.



Andrzej Drzymulski

W tym miesiącu dzielnie zastąpił Baryłę i przeprowadził wywiad z Tadeuszem Błażusiakiem do działu „Osobowość”.

Na Mikołajki

Shell
77 zł

Light
66 zł



KOMIN REDLINE

Szalik do lamusa

WIEJĘ chłodem, a Ty nie potrafisz przekonać się do szalika? Jest lepsze rozwiązanie: komin z outlastu. W przeciwieństwie do większości kominów nie jest on wykonany z kawałka cienkiego materiału, a z zaawansowanego materiału termoaktywnego. Dodatkowo specjalny krój i ściągacz z tyłu zapewniają odpowiednie trzymanie, dzięki czemu nie odstąpi nam szyi. Dostępny w wersji light (wiosna/lato) oraz shell (jesień/zima). Więcej informacji: www.redline.com.pl.



LEATHERMAN TREAD BLACK

Dwadzieścia dziewięć w jednym

NARESZCIE jest długo oczekiwana nowość: bransoleta-multitool, która skrywa w sobie aż 29 narzędzi! Wkręta, zbijak do szyb, otwieracz do butelek czy szpilka do otwierania slotu karty SIM w smartfonie – to najprzydatniejsze z nich. Poszczególne ogniwa można odczepiać, aby dopasować bransoletę do nadgarstka. Tread wykonany jest ze stali nierdzewnej (ma 25-letnią gwarancję). Dostępny (także srebrny) w salonach firmowych Militaria.pl oraz na www.militaria.pl.

999
zł

BUTY RAINERS 640

Sprytne połączenie

SPORTOWO-TURYSTYCZNE buty Rainers 640 (z materiału Loric) to trafny wybór, jeśli szukacie połączenia bezpieczeństwa i komfortu. Mają szynę ochronną piszczeli, obustronne wzmocnienia kostki, wzmocnienie pięty i miejsca styku z dźwignią zmiany biegów. Slider wykonano w części ze stopu magnezu. Komfort zapewniają elastyczne wstawki w zgięciu nogi. Więcej na: www.akcesoriomotocyklowe.pl.



639
zł

ok.
630 zł.

ROWEREK YAMAHA CAFÉ RACER

Niech przyjedzie z nim Mikołaj

WYGODNE piankowe manetki, pompowane koła oraz jubileuszowe, czarno-żółte malowanie, które każdy chciałby mieć na swoim motocyklu – to wszystko ma rowerek Yamaha. Myślicie już o Mikołaju i zbliżającym się Bożym Narodzeniu? Oto idealny pomysł na prezent dla malucha: pierwszy jednoślad, dzięki któremu będzie mógł nauczyć się równowagi. Dostępny w salonach Yamaha. Lista dilerów na stronie: www.yamaha-motor.pl.



PREMIERA

Ducati Monster 1200R





Poczuł się

MILIONEREM

**ANDRZEJ „SIMPSON”
DRZYMULSKI**

CIGI BEZ CIŚNIENIA

Zdjęcie: Ducati

WYBIERAJĄC SIĘ NA TOR NA NAKED BIKE'U, AUTOMATYCZNIE STOIMY NA PRZEGRANEJ POZYCJI. ZE WZGLĘDU NA SŁABĄ AERODYNAMIKĘ, A CO ZA TYM IDZIE NIŻSZA PRĘDKOŚĆ MAKSYMALNĄ, NIE MAMY SZANS ZE SPORTOWYMI MASZYNAMI. DUCATI NIE STWORZYŁO MOTOCYKLA, KTÓRY POKONA „ŚCIGACZE”, JEDNAK BEZ WĄTPIENIA MOŻE WPROWADZIĆ ICH WŁĄCICIELI W NIE LADA ZAŻENOWANIE.

PREMIERA

Indian Scout

MŁODSZY BRAT WIELKIEGO WODZA

Zdjęcia: Sławomir Kamiński

**FANI MARKI PRZEZ PONAD PÓŁ WIEKU
CZEKALI NA JEJ WSKRZESZENIE.
W OSTATNICH KILKUNASTU LATACH
PODEJMOWANE BYŁY PRÓBY
REAKTYWACJI, ALE NIKT NIE BYŁ
W STANIE FINANSOWO UNIEŚĆ
PROJEKTU. DOPIERO AMERYKAŃSKI
KOŁOS - POLARIS - POWAŻNIE
PRZYŁOŻYŁ SIĘ DO TEMATU I MAMY
EFEKTY. NAWET GŁÓWNY KONKURENT
- HARLEY-DAVIDSON - ZACZYNA
O INDIANACH MÓWIĆ Z PEWNYM
NIEPOKOJEM. NOWA/STARA MARKA
BARDZO SZYBKO ROŚNIE W SIŁĘ.**

NA KONIEC ŚWIATA

MYŚLISZ, ŻE MARZENIA
O WYPRAWIE NA KONIEC ŚWIATA TO
MRZONKI? NIEKONIECZNIE.
WYSTARCZY, ŻE ZAMIAST
WYPASIONEJ MASZyny ZA GRUBE
KILKADZIESIĄT TYSIĘCY NA TAKĄ
WYPRAWĘ KUPISZ JEDNĄ Z TYCH,
KTÓRE WZIĘLIŚMY, BY SPRAWDZIĆ,
JAK MOGŁYBY SIĘ SPISAĆ W ROLI
„KONIA” DLA GLOBTROTERA.

Zdjęcia: SŁAWOMIR KAMIŃSKI >>>



Wycieczkę poprowadził

PIOTR „BARRY” BARYŁA

**WCIAŻ WIERZY,
ŻE ZIEMIA JEST
PŁASKA**

Strefa bez prawka

Hyosung GT 125

DOROSŁYM BYĆ

**TEN MOTOCYKL JEST JAK NASTOLATEK,
KTÓRY CHCE WYGLĄDAĆ JAK DOROSŁY.
HYOSUNG GT 125 TO „SMARKACZ”
UDAJĄCY „DOROSŁĄ” MASZYNĘ.**



Rozważa

**JACEK
GRADOMSKI**

W nastroju do poważnych przemysłów.

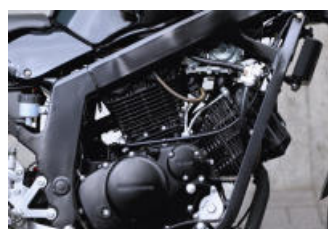
MOCNO WYEKSPONOWANA rama przypominająca tę z Suzuki GS 500, pękaty zbiornik paliwa, wielkie tarcze hamulcowe czy też gruba opona tylna sprawiają wrażenie, że mamy do czynienia z motocyklem klasy co najmniej 500 ccm lub nawet większym. Zastosowany silnik o układzie cylindrów V również wygląda poważnie. Dojrzałości dodają mu potężne, czterozaworowe głowice dominujące nad małutkimi, praktycznie niewidocznymi cylindrami. Silnikowi Hyosunga warto poświęcić kilka słów. Wielocylindrowe, małowrażliwe silniki mają wysokie parametry, ale osiągane przy wysokich obrotach. Tak też jest w przypadku GT 125. Ponieważ silnik nie grzeszy elastycznością, to aby sprawnie poruszać się w ruchu miejskim lub pozamiejskim, należy utrzymywać go w górnym zakresie obrotów czyli między 7,5 a 11 tys. obr./min.

W zakresie 4–7,5 tys. obr./min jedynie przemieszczamy się z A do B i nie możemy oczekiwać nawet namiastki dynamiki. Jeśli zejdziemy poniżej 4 tysięcy, będzie to co najwyżej parkingowe pełzanie. W tym zakresie górują single, im nie straszne niskie obroty. Lecz tam, gdzie kończą się ich możliwości, Hyosung zaczyna pędzić. Co ciekawe, nawet jeśli systematycznie kręcić silnik do czerwonego pola, spalanie nieznacznie przekracza 3 l/100 km.

Zaletą „dorosłości” GT 125 jest to, że szesnastolatek z prawem jazdy A1, gdy pojeździ na Hyosungu, nabędzie obycia z motocyklem większym i cięższym od typowej „stodwudziestki”. Jego późniejsze przejście do wyższej klasy, np. 500 lub 600 ccm, nie będzie już takim szokiem. Wystarczy przyzwyczajenie się do lepszych osiągnięć. Również osoba mająca jedynie prawo kategorii B posmakuje jazdy „prawdziwym” motocyklem. GT 125 bardzo dobrze przyspiesza, ma doskonałe hamulce i wysoką prędkość podróżną – 90–100 km/h. Nawet za miastem nie będzie wstydu.



Zdjęcia: SŁAWOMIR KAMIŃSKI



UDAWANIE DOROSŁOŚCI
przy pomocy wyeksponowanej,
„poważnej” ramy i układu
dwucylindrowego silnika w V.

Jednak nie wszystko w Hyosungu jest tak znakomite, jak się z początku może wydawać. Po uruchomieniu trzeba sporo czasu, aby silnik nabrał właściwej temperatury. Dopóki jej nie osiągnie, jazda jest udręką – motocykl nie ciągnie. Mały kąt skretu kierownicy powoduje, że promień zawracania jest godny raczej autobusu przegubowego. W normalnej jeździe nie ma to znaczenia, ale podczas manewrów parkingowych często brakuje miejsca. Moje zastrzeżenia budziła cały czas bezsensownie szeroka tylna opona, o 20 mm szersza niż we wspomnianym GS 500. Lecz cóż, może taka musi być cena za upodobnienie się do „dorosłego” motocykla. ■

DANE TECHNICZNE

Hyosung GT 125

SILNIK

TYP ▶ czterozaworowy, chłodzony powietrzem/olejem

UKŁAD ▶ V-twin

ROZRZĄD ▶ DOHC, 4 zawory na cylinder

POJEMNOŚĆ SKOKOWA ▶ 124,6 ccm

ŚREDNICA / SKOK TŁOKA ▶ 44/41 mm

STOPIEŃ SPRĘŻANIA ▶ 11,3 : 1

MOC MAKSYMALNA ▶ 14,5 KM
(10,92 kW) przy 10 500 obr./min

MOMENT OBROTOWY ▶ 10,2 Nm
przy 9750 obr./min

ZASILANIE ▶ gaźnik

SMAROWANIE ▶ obieg wymuszony,
mokra miska olejowa

PRZENIESIENIE NAPĘDU
SILNIK-SPRZĘGŁO ▶ b.d.

SPRZĘGŁO ▶ wielotarczowe, mokre

SKRZYŃNIA BIEGÓW ▶

pięciostopniowa, manualna

NAPĘD TYLNEGO KOŁA ▶ łańcuch

PODWOZIE

RAMA ▶ rurowa, stalowa

ZAWIESZENIE PRZEDNIE ▶
teleskopowe

ZAWIESZENIE TYLNE ▶ wahacz
wleczony, jeden amortyzator
hydrauliczny z regulacją twardości

HAMULEC PRZEDNI ▶ tarczowy,
Ø 300 mm

HAMULEC TYLNY ▶ tarczowy,
Ø 230 mm

OPONY PRZÓD I TYŁ

▶ 110/90-ZR17 | 150 / 70ZR-17

WYMIARY I MASY

DL. I SZER. I WYS. ▶ 2090 | 700 | 1130 mm

WYSOKOŚĆ SIEDZENIA ▶ 830 mm

ROZSTAW OSI ▶ 1435 mm

MINIMALNY PRZEŚWIT ▶ 175 mm

**MASA POJAZDU GOTOWEGO DO
JAZDY Z PEŁNYM BAKIEM** ▶ 167 kg

CENA

13 499 zł
IMPORTER:

ARKUS & ROMET Group Sp. z o.o.
DZIAŁ ROMET MOTORS
39-200 Dębica
ul. Podgrodzie 32C
fax. +48 14 68 48 175

EKSPLOATACJA



**ZASIEG
MOTOCYKLA**
530 km



**ŚREDNIE
SPALANIE**
3,2 l/100 km



**POJEMNOŚĆ
ZBIORNIKA**
17 l



**PRĘDKOŚĆ
MAKSYMALNA**
110 km/h

Motocyklowa alternatywa

Już w latach 60., 70. i 80. wokół motocykli powstawały różne grupy, których celem było użytkowanie jednośladów. Każda miała swoje dążenia i formy działania oraz swoich działaczy i liderów. Grzegorz Polikowski był jedną z czołowych postaci ruchu weteraniarzy lat 70. i 80.



Postać przybliża

TOMASZ SZCZERBICKI

o historii motoryzacji wie tyle,
że pisze o niej książki

Grzegorz Polikowski urodził się 3 marca 1958 roku w Gdańsku. Swoją przygodę z motocyklami zabytkowymi rozpoczął na początku lat 70. od BMW R-12. Ten motocykl towarzyszył mu do końca życia.

W 1977 roku był jednym z założycieli Nord Weteran Klub Gdańsk, pierwszego w Trójmieście klubu zrzeszającego miłośników zabytkowych jednośladów. Klub szybko rozwinął skrzydła organizując zloty i wystawy. Młodzieńczy zapał, energia którą Polikowski tryskał jak wulkan to wszystko sprawiło, że szybko pojawiły się kolejne inicjatywy, mające już zasięg ogólnopolski.

Na przełomie lat 1979 – 1980 Polikowski wydawał czasopismo motocyklowe „Karburator”, które ukazywało się... poza oficjalnym obiegiem (bez cenzury!). Kolejne

Z PRAWEJ:

**Grzegorz Polikowski,
rok 2010.**

PONIŻEJ:

**Grzegorz Polikowski
na motocyklu
BMW R-12.
Gdańsk,
1974 rok.**



numery tego periodyku, w różnych odstępach czasu, powstawały do połowy 1985 roku.

Kolejną inicjatywą Grzegorza Polikowskiego i kilku podobnych mu zapaleńców była próba reaktywowania Polskiego Związku Motocyklowego, przedwojennej, głównej organizacji reprezentującej interesy motocyklistów, rozwiązanej przez komunistów w styczniu 1950 roku na fali stalinowskich czystek i polityki ujednolicania wszystkiego, co się da, także jeśli chodzi o wszelkie ruchy społeczne.

W latach 70. pomysł wydawał się utopijny, gdyż „władza ludowa” skutecznie tępiła wszelkie tego rodzaju działania oddolne, ale początek lat 80., czyli okres „Solidarności”, sprzyjał realizacji tego typu postulatów. Dziś wiemy, jaki to miało koniec, lecz wtedy ludzie wierzyli, że otwierają się nowe, różnorodne możliwości. Po paru latach inicjatywa reaktywowania PZM została przetrącona przez ówczesne władze.

Na początku lat 90. Polikowski przeprowadził się na Kociewie i poświęcił się głównie życiu rodzinnemu. Nowe obowiązki pochłaniały coraz więcej czasu i odsuwały go od działalności na polu motocyklowym. Wraz z nastaniem nowych czasów (po 1990 roku) pojawiło się też nowe pokolenie działaczy motocyklowych. To był już zupełnie inny świat, rządzący się innymi prawami i mający nowe formy działania.

Grzegorz Polikowski zmarł nagle na atak serca 11 marca 2011 roku, ale na kilka dni przed śmiercią obszernie i szczegółowo spisał historię powstania „Karburatora” i próby reaktywacji Polskiego Związku Motocyklowego. Wspomnienia te opublikowałem w mojej książce „Motocykle w PRL. Rzecz o motoryzacji i nie tylko...” (Poznań 2012). ■



Zdjęcia: Z ARCHIWUM RODZINY POLIKOWSKICH

GODNY SPRZĘT

Swoje SV kupiłem na początku 2010 roku z przebiegiem około 20 tysięcy kilometrów. Wybór padł na wersję 1000N z 2004 r. W pierwszym sezonie wymieniałem tylko filtry i olej i ruszyłem w drogę. Podczas pierwszej synchronizacji przepustnicy i regulacji luzów zaworowych (w moim przypadku przy ok. 30 tys. km) mechanik zamienił tylko miejscami dwie płytki, mimo że „mieściły się w tabeli”. Zrobił to – jak sam powiedział – „dla własnej fanaberii”. Przy okazji wymieniałem napęd. Suzuki SV 1000 fabrycznie zostało wyposażone w pełną regulację zawieszek zarówno z przodu jak i z tyłu, co daje możliwość precyzyjnego dostosowania ustawień do swoich upodobań. Ogólnie zawieszenie jest stabilne, motocykl prowadzi się pewnie aż do maksymalnej prędkości. Nie widziałem potrzeby poprawy fabrycznych ustawień, ale dobrze mieć taką opcję np. na wypadek trasy z pasażerem. Dużo pomaga również fabrycznie montowany amortyzator skrętu, który podczas mocnego przyspieszania na naszych polskich drogach już wielokrotnie pokazał, że działa, skutecznie tłumiąc rodzącą się „szmę”.

Dźwięk silnika „burzy ściany” a wysoki moment obrotowy od samego dołu, zwłaszcza odkąd dołożyłem przelotowe „komin”, zawsze wywołuje uśmiech na mojej twarzy. Sam silnik, jeśli nie liczyć okresowego serwisu, jest bezobsługowy – nigdy nie zawiódł. Jedyny słaby element, choć nie dotyczy to wszystkich egzemplarzy, to wysprzęglik, który szybko zaczął się pocić. Aby usunąć usterkę, należy go uszczelnić (nowe uszczelki i osłonka przeciwmurawowa). Nie zaszkodzi też wypolerować cylind-

SUZUKI SV 1000 TO BARDZO FAJNY, DOPRACOWANY, MEGANIEZAWODNY MOTOCYKL.

Doświadczeniami dzieli się **TOMASZ IRCHA**

rek drobnym papierem wodnym. Przy zmianie „kominów” na przelotowe pojawia się dziura w obrotach przy 5,5 tys. obr./min. (nie wiem czy dotyczy wszystkich roczników). Dobrze jest zastosować sportowy filtr powietrza i zestroić potem maszynę na hamowni. Wymiana świec na irydowe poprawiła nieco kulturę pracy silnika, zwłaszcza na biegu jałowym. Koszty eksploatacji? Jak na „litra” nie są wysokie (zobaczcie zestawienie). Apetyt na paliwo? SV 1000 naprawdę nie potrzebuje wiele: spalanie mieści się między 4,45 a 8,75 l/100 km (najniższy wynik w trasie przy ok. 100-110 km/h). Najczęściej potrzebuje ok. 6,5-7 l/100 km. Staram się używać wysokooktano-



Bardzo wiele przydatnych informacji można znaleźć na www.svforum.pl



PROSTO Z FB

Piotr Olejnik ▶

Daje radę w każdych warunkach

Rafał Rafik ▶

Motocykl jest super. Miałem SV od nowości. Jak sprzedawałem Suzuki, miała przebieg 67 500 kilometrów. W większości jeździłem z pasażerką. Jedyne, co padło, to tylne tożysko przy 60 tys. km. Sam je wymieniałem. Poza tym zużyłem dwa akumulatory, kilka kompletów opon, filtr powietrza, olej i filtry oleju, jedną żarówkę do przedniej lampy. Łańcuch wymieniałem na DID – wytrzymał dużo dłużej od oryginału (oryginał wymieniałem przy 30 tys. km), zębatki miałem oryginalne do końca. Bardzo wytrzymały motocykl, fajna charakterystyka silnika. Używałem go do śmigania po mieście jak i na wyprawy z pasażerką i bagażami z przebiegami nawet do 5 tys. km. SV wymieniałem na GTR 1400. Nie mogę się doczekać nowego golasa Suzuki z silnikiem V2.

Bartosz Lamentowicz ▶

Bardzo fajny sprzęt, niestety „niekomercyjny”, więc wycofany... Wcześniej miałem Africę, potem DL-a, a po nim właśnie SV. Teraz mam Aprilię, lecz „V-ki” żaden nie zastąpi. Swoje SV kupiłem, gdy miało 16 tys. km, sprzedałem koleżce przy 30 tysiącach, a teraz ma ponad 70 tys. km i nawet gdyby jej skrócić „szafę” o te 40 tysięcy, to nikt by się nie połapał. Bardzo fajny sprzęt! Dzisiaj nikt nie produkuje takich motocykli, bo się słabo sprzedają: nie mają 200 KM, turbo czy innego doładowania, kosmicznych hamulców i innych bajerów...

Marek M. ▶

Według mnie to bardzo niedoceniony w naszym kraju sprzęt. Fajny, uniwersalny motocykl z charakterem. Na akcesoryjnym wydechu gada znakomicie.

LITROWY SV jest dość nerwowy, dlatego warto zainwestować w crash-pady.



OSOBOWOŚĆ Tadeusz Błazusiak

WIEKROTNY MISTRZ ŚWIATA
W SUPERENDURO, X-GAMES

CHCĘ CISNAĆ NA MOTOCYKLACH

Na tegoroczne zawody Megawatt 111 pod Bełchatowem pojechał w niezwyklej jak na niego roli – jako kibic. To zasmuciło wielu jego fanów.

Rozmawiał: ANDRZEJ „SIMPSON” DRZYMUŁSKI Zdjęcia: SŁAWOMIR KAMIŃSKI, KATARZYNA SŁOWIŃSKA-KIEŁKIEWICZ/WWW.TOMFILM.PL

MY WIEDZIELIŚMY, że tak będzie, bo Tadeusz Błazusiak przyjął zaproszenie do naszej redakcji tuż przed zawodami i mogliśmy z nim pogadać nie tylko o kontuzji, która uniemożliwiła start ale także o innych, ważnych, motocyklowych sprawach.

ANDRZEJ DRZYMUŁSKI: Witaj Tadeusz. Przede wszystkim jak tam zdrowko?

TADEUSZ BŁAZUSIAK: Coraz lepiej. W tym roku mam dość skomplikowany sezon: kontuzja, z którą nigdy wcześniej nie miałem do czynienia. Nic mechanicznego, tylko przyplątało się jakieś dziadostwo, ale udało się już to opłacać. Czuję się bardzo dobrze i odliczam dni, żeby wrócić na motocykl.

A. D.: David Knight miał taki sam problem w tym roku. Wirus to „kontuzja” zupełnie nietypowa dla off-roaderów. Jakaś klątwa was prześladowa?

T. B.: W motocrossie zdarza się, że wirus trafia kogoś z zawodników raz na jakiś czas. Myślę, że dużo winy jest w naszym kalendarzu startów: duża liczba podróży i wycieńczenie podczas zawodów. Wirus może złapać w okresie obniżonej odporności pomiędzy treningami lub zawodami.

A. D.: Nie trafia Cię szlag? Sześć tygodni bez jeżdżenia na motocyklu przy Twoim trybie życia? Co robisz w tym czasie?

T. B.: Na początku, kiedy ta sprawa zaczęła się klarować, nie było najgorzej, bo musiałem odpoczywać. W pierwszym stadium takiego leczenia mamy odczucie bardzo dużego zmęczenia. Wtedy odpoczywanie i w ogóle powstrzymywanie się od jakiegos wysiłku nie było problemem. Ale od kiedy zacząłem czuć się dobrze, coraz trudniej jest się powstrzymać od tego, żeby pójść na jakiś skuter wodny albo w góry. Już jest bardzo dobrze i cieszę się z tego. Odliczam dni do końca.

A. D.: Świetnie. Ponieważ nasz wywiad przeczyta pewnie dużo ludzi, z któ-

rych część może nie do końca wiedzieć, jak zostałeś kierowcą fabrycznym KTM, przypomnij, jak do tego doszło.

T. B.: Historia zaczyna się dawno, dawno temu... To już jakieś osiem, nawet dziewięć lat jak jeżdżę w zespole fabrycznym KTM. W ogóle zacząłem od trialu. Mój brat startował. Ja patrzyłem i też chciałem. Tata bardzo się tym interesował. Taka „standardowa” historia. Udało mi się dojść do poziomu profesjonalnego w trialu. Startowałem dla kilku teamów fabrycznych.

A. D.: Czyli już wtedy startowałeś w mistrzostwach świata?

T. B.: Tak, od 2000 roku. Mam za sobą trochę tych lat w profesjonalnym sporcie. Sezon 2007 był momentem, w którym znalazłem się w dość dziwnej sytuacji. Miałem problemy z teamem, nie dogadywaliśmy się, motocykl nie za bardzo działał. Nie szliśmy w tym kierunku, którego ja się spodziewałem i rozstaliśmy się w połowie sezonu. W ten sposób pierwszy raz od wielu, wielu lat nie miałem zobowiązań wobec żadnej marki!

A. D.: Nudziłeś się?

T. B.: No właśnie. Siedziałem w domu i zacząłem się nudzić. I pojechalismy z moim kolegą, Bartkiem Obluckim, na Erzberg Rodeo. Reszta historii to już, myślę, jest znana. Wystartowałem w zawodach, które wygrałem niespodziewanie tak samo dla innych, jak i dla siebie.

„WYRASTAŁEM W SPORCIE MOTOROWYM. NIE ZNAM NICZEGO INNEGO, BO W MOIM ŻYCIU NIE ROBIŁEM NIC POZA TYM. ALBO JEŹDZIŁEM, ALBO LEŻAŁEM Z KONTUZJAMI, ŻEBY WRÓCIĆ DO ŚCIGANIA”



A. D.: Może nie wszystkim znana... Wystartowałeś w prologu na własnym motocyklu i – jeśli dobrze pamiętam – ktoś z KTM Cię zauważył. Dał Ci motocykl i powiedział: „Tadek, jeźdź”. A Ty wygrałeś...

T. B.: Pokrótce tak. Zaraz po wygranej na Erzbergu miałem do wyboru wszystkie marki motocykli dostępne w enduro. Byłem nowicjuszem w tej dyscyplinie, ale jeździłem profesjonalnie od wielu lat i wiedziałem, co to znaczy mieć najlepszy sprzęt. Dlatego wybór padł na KTM.

NAD WKRĄ

Tekst: MAREK HARASIMIUK, JP Zdjęcia: MAREK HARASIMIUK

Pomysł na tę trasę powstał przy okazji spotkania miłośników dwuzaworowych bokserów BMW, ale pojechać nią może każdy. A osią tej wyprawy będzie Wkra, interesująca dla tych, co lubią przyrodę i tych, których pociąga historia.

Na Mazowszu niełatwo znaleźć interesującą dla motocyklisty trasę, ale jeśli przyjrzeć się, jak kręte potrafią być mazowieckie rzeki, to i drogi się znajdują. Tak jest z Wkrą, która potrafi dostarczyć różnorodnych atrakcji.

Wyruszyliśmy z Sikor na lewym brzegu Narwi, ale równie dobrze można ruszyć z Warszawy i przez Legionowo skierować się na Nasielsk dro-

gą 632, którą dojedziemy do Dębe przez zaporę piętrzącą wody Narwi w Zalew Zegrzyński. To miejsce ma swój urok, bo na zaporę wjeżdżamy prosto z lasu, jest więc moment zaskoczenia.

Po chwili skręcamy w lewo na szosę nr 62 i dojeżdżamy do Pomiechówka, gdzie spotykamy się z Wkrą.

Po przekroczeniu mostu na tej rzece powinniśmy skręcić w prawo na Kosewko, Szczypiorno,

Borkowo by pojechać wzdłuż Wkry, meandrującej obrzeżem lasu. Lecz jeśli przez chwilę pojeździemy dalej na Modlin, w zakolu drogi znajdziemy XIX-wieczny Fort III wewnętrznego pierścienia twierdzy Modlin. Podczas ostatniej wojny był tu obóz jeniecki, a potem obóz zagłady Żydów. Zginęło tu kilkanaście tysięcy ludzi. W nieodległym Kosewie jest Fort II, ale wracamy do Wkry.

