

MOTOCYKLE SKÚTRE AUTOMOBILY SUBJEKTÍVNE A NEKOREKTNE

# MOTOR**K**KLUB

JAR 2020

ČÍSLO 6

## České

## *klenoty*



**Bohmerland**

Laurin&Klement  
Čezeta **Jawa**  
**Peraves**

**MIDALU**  
CZECH LUXURY MOTORCYCLE



# OBSAH

## 3. Úvodník

## 4. Novinky

Prehľad motocyklového sveta

## 8. České klenoty

Oživené a pôvodné české značky

8. Čechie-Böhmerland

10. FGR MIDALU

11. Čezeta

12. Jawa

13. Jawa Divišov

## 14. Dálníky

História a súčasnosť - Peraves

## 16. Motocykle Laurint&Klement

## 18. Mini, Midi, Maxi

Ako rastú nové generácie vozidiel

18. BMW R18 vs. R5

19. Mini vs. Mini

20. Fiat 500 kedysi a dnes

21. Dvakrát opička

## 22. Nie je KISKA ako Kiska

Zamyslenie nad čínskym importom

## 24. Registrácie viackoliek v roku 2019





Jar je za nami a s ňou aj prvá vlna korona krízy, ktorá mala nemalý vplyv aj na automobilové a motocyklové dianie. Ved' doteraz sa nezačal tento ročník motoGP. A nerozbehol sa ani predaj motocyklov a áut tak, ako si to naplánovali manažéri na konci minulého roka. Marec a apríl boli ťažké mesiace, ale sezóna je v plnom prúde, tak veľký prepad nečakám. V tomto čísle som sa trochu pozrel na zúbok strojom, ktoré vznikli najmä vďaka našim západným susedom spoza rieky Moravy. Jedni ožívujú slávne mená, druhí prežívajú vďaka dotáciám a zásielkam z Číny a Indie. Ale stále existujú a produkujú bez prestávok, čo sa nedá povedať o dnešných cenených značkách, ako Norton alebo Indian. Norton sa zvíja v smrteľných kľúčoch a Indian síce vstal z mŕtvych po dlhom spánku pod zemou, ale v päťdesiatych rokoch sa pod touto značkou predávali v Amerike práve maoobjemové stroje ČZ. Modernými hrobármi značiek sa tentoraz stávajú Taliani, ktorí aj ČZ poslali do minulosti. S pohľadom do minulosti súvisia aj krátke zamyslenia k novým modelom, ktoré sa hrdo hlásia k minulosti. Inšpiráciou je monumentálny stroj od BMW, nová R18, ktorá je oproti ideovému predchodcovi skutočným kolosom. Nie ináč je to aj z roztomilými autíčkami Fiat 500 a Mini, ktoré doping modernej doby nebývalo nafúkol. Na záver sa trochu rozčuľujem nad číňanmi, ktorí nedokážu dať svojim strojom pridanú hodnotu, a tak pod rúškom dizajnu dostanene veľmi málo muziky za trošku menej peňazí, ako ponúka japonská konkurencia. Na papierové hodnoty sa totiž nejazdí. Hlavne v tejto kríze treba podporiť kvalitu. Ved' nie sme tak bohatí, aby sme si kupovali lacné veci, teda rovno čínske fejky.

Róbert Kelčík

MOTOR**K**LUB - občasník, vydáva v elektronickej forme Róbert Kelčík.  
 robart@kelcik.sk

Číslo: 6, Dátum vydania: 21.6.2020

Autor príspevkov: Róbert Kelčík ak nie je napísané ináč

Autor fotografií: Róbert Kelčík a tlačové oddelenia a www jednotlivých výrobcov

Všetky práva vyhradené. Možné šíriť len s uvedením zdroja a autora.

## NOVINKY

# Honda HUNTER CT 125

Honda Monkey vo svojej reinkarnácii prežíva úspech. Avšak je na míle vzdialená od svojho predchodcu, ako motorom, tak aj rozmermi. Stal sa z nej nepraktický pózer pre bohatých. Honda však dokáže postaviť na rovnakom základe aj parádny praktický strojček. Stodvadsaťpäťkový moped dostal praktické kolesá a rovnako aj praktický dizajn. Tohto lovca by som uvítal aj v Európe.



## DRILL One

One. Prvý. Je prvý z rady elektro modelovom roku 2020 vybavený ponúka voľbu troch výkonnostných umiestením na riadítkach. Aktuálnu zornom poli umiestený digitálny ukazateľ. Motocykel sa Batéria je doplnená novými regulačnými a ochrannými komunikáčnými a diagnostickými rozhraniami s možnosťou tiež dokáže rekuperovať elektrickú energiu pri brzdení programovateľná. Motor samotný je výkonnejší a osadený tesnením a tmelom. Pohonné ústrojenstvo je ako celek v konečnom dôsledku odolnejšie a efektivejšie. Na tomto motocykle také nájdete nové pohodlnejšie enduro sedlo a v neposlednom rade aj kvalitnejšie pneumatiky.

motoriek spoločnosti DRILL. One je v novou riadiacou jednotkou, ktorá máp motora, a to za jazdy tlačidlom kapacitu a napätia batérie zobrazuje v "startuje" centrálnym tlačidlom. novými prvkami. Pohon obsahuje nové vzdialeného prístupu. Motocykel motorom. Miera rekuperácie je teraz novými a odolnejšími ložiskami, na tomto motocykle také nájdete nové pohodlnejšie enduro sedlo a v neposlednom rade aj kvalitnejšie pneumatiky.



# Virtuálne MotoGP

## NOVINKY

MotoGP™	CARRERA	VUELTA 2/6
01	73	Marquez_73
02	42	Pecco21
03	93	MM_ninetythree
04	42	pinchi42
05	12	mvunit25
06	36	JMmir36
07	27	Iecu_27
08	41	aleix41
09	20	eldiablo200499
10	88	PTR_Hawk88

### FINAL RESULTS

1	Marquez_73	10:38.643	01:45.154	WINNER	73
<small>Repsol Honda Team</small>					
		<b>BEST LAP</b>			
2	Pecco21	+7.093	01:44.754	IT	DUCATI
3	mvunit25	+8.496	01:44.486	ES	YAMAHA
4	eldiablo200499	+9.968	01:44.454	FR	YAMAHA
5	MM_ninetythree	+14.416	01:46.358	ES	HONDA
6	pinchi42	+19.546	01:47.361	ES	SUZUKI
7	JMmir36	+23.247	01:47.588	ES	SUZUKI
8	PTR_Hawk88	+28.702	01:47.021	ES	KTM
9	Iecu_27	NC	01:47.593	ES	KTM

Neskutočné. Virtuálne MotoGP sa vďaka korona vírusu stalo realitou. Strelci si pretekmi krátia voľné chvíle a víťazom prvých závodov sa stal španiel Alex Márquez: „Fantastické! So všetkými ostatnými jazdcami to bola super zábava a som moc rád, že som vyhral svoj prvý závod! S RC213V som okamžite našiel to správne nastavenie.. Len šesťkolové závody ale potrebujete udržať maximálne sústredenie. Ja som si to užil a dúfam, že si to užili všetci, ktorí závod sledovali. Teraz musíme ďalej poslúchať doporučenia lekárov a vedcov, aby sme sa čo najskôr vrátili k normálnemu životu, znovu videli svojich kamarátov a rodinu, užili si pobyt von a samozrejme závody.“

## BMW mení svoje ikonické logo.

Prepracované logo bude teraz jednoduchšie, čistejšie a taktiež elegantnejšie. Podľa letného prieskumu, ktorý Creativeblog.com vyhotovil na vzorke niekoľko tisíc nadšencov značky BMW, sa zistilo, že si značku spájajú s agresívnymi vodičmi. Automobilová značka rozbehla svoju kariéru v roku 1917. Odvtedy sa logo dostávalo do povedomia ľudí a dnes je čitateľné a veľmi rozpoznateľné.

„BMW sa dlhodobo snažil opraviť mýtus, že logo BMW je ľuďmi vnímaný ako vrtuľa. Držať sa tohoto príbehu by však nebolo až tak úplne zlé. Vo svete byrokracie a neskutočne striktných pokynov je skvelé, že značka zosobňuje presne to, čo si zákazník predstavuje,“ uvádzajú autori.

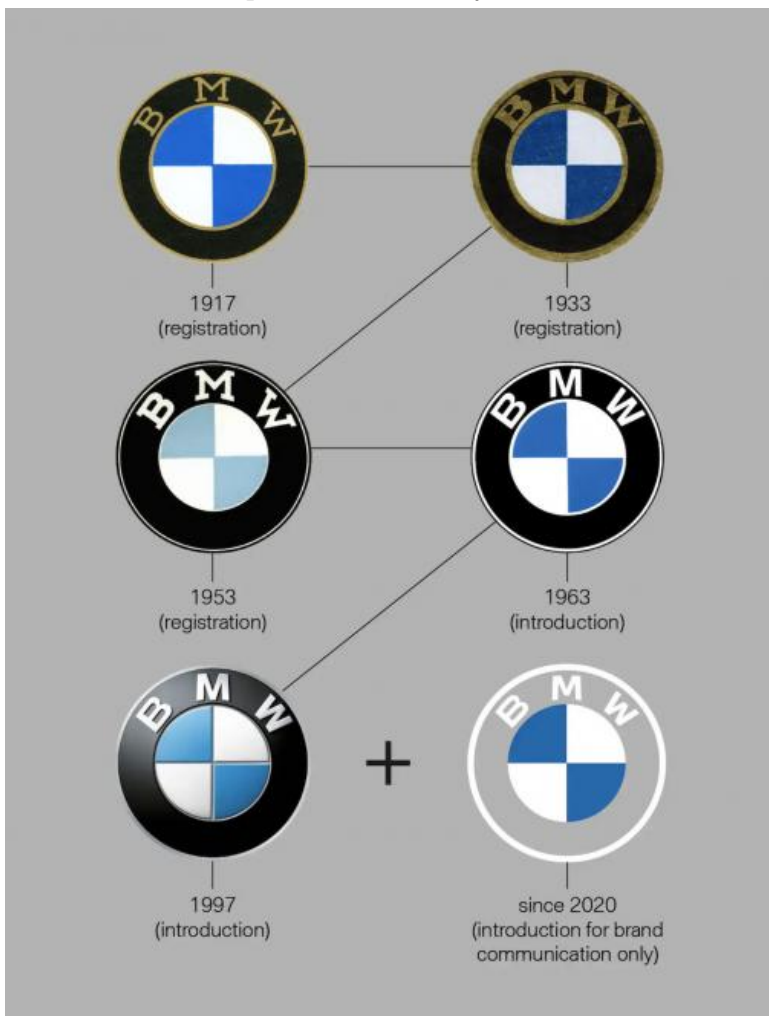
Logo značky bolo mnohokrát zaradené medzi najrozpoziteľnejšie a najznámejšie logá sveta. V rebríčkoch sa umiestňovalo v prvej desiatke, na prvom mieste sa stále drží konkurenčný Mercedes.

Hoci od roku 1917 prešlo niekoľkými zmenami, väčšinou boli vyslovene kozmetické. Hrúbka bočníc, výraznejšie písmo či menej zreteľnejšie farby. 3D úprava bola jeho posledným moderným vylepšením.

Dve zlaté obruče boli v prvej a pôvodnej variante. Rovnaký farebný vizuál, no s menšími úpravami, si BMW logo zachovalo aj v roku 1933. O dvadsať rokov neskôr sa však dizajn zmenil a ostali už len tri farby. Zlatá sa úplne vytratila.

V roku 1963 sa zintenzívnili farby modro-bielej „vrtule“. Modrá sa z pastelovej zmenila na výraznejšiu kráľovskú modrú.

Od roku 1997 poznáme 3D verziu loga, pre-svetlenú a s jemným odleskom. Tá vydržala až dodnes, kedy sme svedkami farebnej zmeny a dizajnersky prekopaného vizuálu.



# BMW MOTORRAD

NOVINKY

## Čínske malorážky ZONTES



ZONTES

U značky Zontes (alebo aj Kiden) nás mohlo trochu prekvapovať, že napriek svojmu čínskemu pôvodu má v ponuke výlučne motocykle. Pritom číňania si potrpia práve na skútre. Továrň však pre svojich importérov uvoľnila prevé informácie o novom skútri kategórie 125 a 300. Teda to nemajú byť žiadne dýchavičné GY6, ale rovno maxiskútre! Zatiaľ existuje len táto oficiálna fotografia, z ktorej je zrejmé, že dizajn bude skutočne výnimočný, slušne povedané. Informácie o motore a rozmeroch sú však čudujsasvete dostupné. Výška sedla má byť príjemných 765 mm, čo je o 30 mm menej ako má špičková u Yamahy Xmax. Zadná pneumatika by mala byť dostatočne široká, rozmer má 140/70-14, zapalovanie

bude bezkľúčové a ako prístrojový panel bude dokonca použitý farebný TFT displej. Aj stodvadsaťpäťka bude mať ABS, väčšia tristovka s presným objemom 310 cm<sup>3</sup> ponúka aj parametre motora – 24,5 kW a 145 km/h. Ak sa uvedené hodnoty potvrdia, bude to skutočne výkonný motor. Je to totiž o celé 4 kW viac ako u spomínaného u Xmax-a a o 6 kW viac než u Hondy Forza. Možno sú to však iné, čínske kilowatty :)

## Royal Enfield v Ružomberku



Ružomerská predajňa slovenského distribútora a predajcu motocyklov a motocyklového príslušenstva je obohatená o novú značku. Indický Royal Enfield je tu skoro v plnom aktuálnom zastúpení. Spoločnosť STYX Vrable sa totiž stala importérom tejto značky pre Slovensko. A tak tieto krásne retro stroje môžete obdivovať aj v dolnom Liptove. Je tu vystavený už výbežový model 500, nové dvojvalcové 650ky a nechýba ani skutočné kovové endurko Himalayan. Okrem indických krások ponúka STYX v Ružomberku aj krásy talianske. Názov predajne je totiž VESPA, a taká sa pri návšteve môžete pokochať legendami v novom, aktuálnom šate. Predajňa je situovaná na Tatranskej ceste pri križovatke neďaleko papierní Mondí.

## Nový hráč v tlmičoch: BILSTEIN



Spoločnosť BILSTEIN sa chce zaradiť medzi špičkového producenta podvozkov pre motocykle. Oprávňuje ju k tomu skúsenosť z automobilového priemyslu, kde je uznávaným a etablovaným dodávateľom tlmičov. Pri motocykloch sa chce zaradiť bok po boku k švédskemu Ohlinsu a rakúskemu WP. Cesta to bude neľahká, predsa len motocykle majú svoje špecifiká. Ale húževnatí nemci sa určite neuspokoja s druhou ligou. A začali z ostra. Predstavili KIT pre športové baworáky na dvoch kolesách.

# GSX-R125 vo farbách továrneho stroja GSX-RR

NOVINKY

Tohtoročná továrna grafika modelov Suzuki pre MotoGP sa rolúčila so žltou farbou a odkazuje na tradíciu. Tradícia pre SUZUKI znamená striebornomodrú kombináciu. Táto sa tento rok dostala aj na špeciály MotoGP, ale bude dostupná aj pre malorážku o objeme 125ccm. Modrá aj kovovostrieborná farba je nanášaná na kapotáž vo viacerých vrstvách, čo zaručuje kvalitu lakovania a trvanlivosť. Suzuki uvedený stroj najskôr predstavilo na tajwanskom trhu, kde majú malorážky silnú pozíciu, a to pre európanov v netradičnej objemovej triede 150ccm. Tešíme sa a čakáme, kedy sa táto príťažlivá farebná kombinácia dostane na európsky trh. A tešíme sa aj na premiéru farieb SUZUKI v ostrom závode MotoGP. Po korna kríze by sa mali prvé preteky kráľovskej kubatúry uskutočniť už začiatkom júla.



## ADAMOTO DERBI 2020 v akcii

Košické Adamoto spetrilo svoju ponuku modelom s kódom TY125T-44D v červenej farbe. Motor je starý známy štvortaktný vzducháč s objemom 125 cm<sup>3</sup> so vstrekováním. Skútrik váži zhruba 110 kg, ktoré musí dať do pohybu motor s objemom 6,2 KW pri 7500 ot./min. Prevodovka je samozrejme CVT s ozubeným remeňom. Vpredu aj vzadu sú kolesá 120/70-14. Rozmery: 1940 x 1130 x 665 mm (d x v x š) Kód čínskeho motora je 1P52QMI a spĺňa normu EURO4. Je o dve stovky drahší, ako nižšie zobrazené Maxony. Tak uvidíme aká bude predajnosť na konci roka.



## SKÚTRE 125 ccm

### MAXON ARDOUR

modrý (YY JJ125TI-23A MDR)  
čierny (YY JJ125TI-23B CRN)  
biely (YY JJ125TI-23B BIL)

- výkon: 6,2 kW
- 14" pneu pre lepšie tlmenie nerovností na cestách

1469 €

**1 290 €**

+ možnosť splátok



priestor na kufr



**NAVYŠE**  
KU SKÚTRM  
ZÍSKATE VESTU  
A LEKÁRNICKU!\*

### MAXON MATADOR

modrý (YY JJ125TI-17 MDR)  
červený (YY JJ125TI-17 CRV)

- výkon: 6,2 kW
- malé 12" pneu ideálne na manévrovanie v meste

1399 €

**1 250 €**

+ možnosť splátok



Naši západní sousedí sa často odvolávajú na "Zlaté české ručičky". Vo veľa prípadoch majú pravdu, no niekedy sú za českými klenotami ručičky práve iných národov.

## Bohmerland

### Zakladateľ značky

Aj značka, v preklade Čechie, pôvodne správne s "nemeckými" značkami nad ō, je toho dôkazom. Meno jej zakladateľa tiež neznie príliš česky. **Albin Hugo Liebisch** sa narodil 26. júla 1888 v Rumburku v českonemeckom pohraničí ako druhé najmladšie dieťa záhradníka Emila Liebisha. Albin sa učil v dielni Reinholda Maia, ktorý patrí k priekopníkom varnsdorfského automobilizmu. Albin tiež navštevoval strednú všeobecnú školu vo Vansdorfe. V roku 1906 si ako osemnásťročný urobil vtedajší vodičák. Po štúdiách odišiel do Nemecka, kde pracoval ako osobný šofér a zoznámil sa aj so svojou budúcou manželkou Hermínou. V roku 1914 sa mu narodil syn Albin Richard. Po vypuknutí prvej svetovej vojny narukoval na front. V roku 1915 bol ťažko zranený v Rusku a po liečení doma dostal miesto v kopřivnickej továrni na automobily, neskôr Tatra, kde slúžil od jari 1916 do jesene 1918. Po vojne so skúsenosťami s fabrikou a svojou technickou zručnosťou rozbehol výrobu netradičných strojov na dvoch

kolesách. Bohužiaľ jeho generácia zažila aj druhú ničivú vojnu, ktorú si ako príslušník nemeckého národa odniesol hromadnou vinou. Česi sa s tým "nepárali". Po druhej svetovej vojne bol deportovaný a z tábora sa dostal vďaka svojej technickej zručnosti. V roku 1946 mu "bolo dovolené" vycestovať za rodinou do Passova. Tam aj 2.11.1965 zomrel.

### Motocykle

Prvý Liebischov prototyp niesol meno mamut, ale už to bol stroj tvarov, ktoré dal aj stroju Čechie. Dlhý rám, dlhočizný dvojmetrový výfuk, hliníkové kolesá, ale hlavne

tá dĺžka. Rázvor bol dlhočizných 2,1 metra. Druhý prototyp z roku 1924 mal aj tradičné nádrže nad zadným kolesom. Motor bol navrhnutý ako vysokozdvihový, vzduchom chladený jednovalec OHV s objemom 598 cm<sup>3</sup> a výkonom 16 HP (11,8 kW pri 4000 otáčkach za minútu). Valec motora mal snímateľnú hlavu s odkrytým vahadlovým mechanizmom. Keď sa v roku 1924 zrušila luxusná daň s motocyklov, vzbudilo to veľký záujem o sajdky. Robustný a dlhý rám motocyklov Čechie bol pre sajdku úplne ideálny, a tak motocykle tajto značky zažili





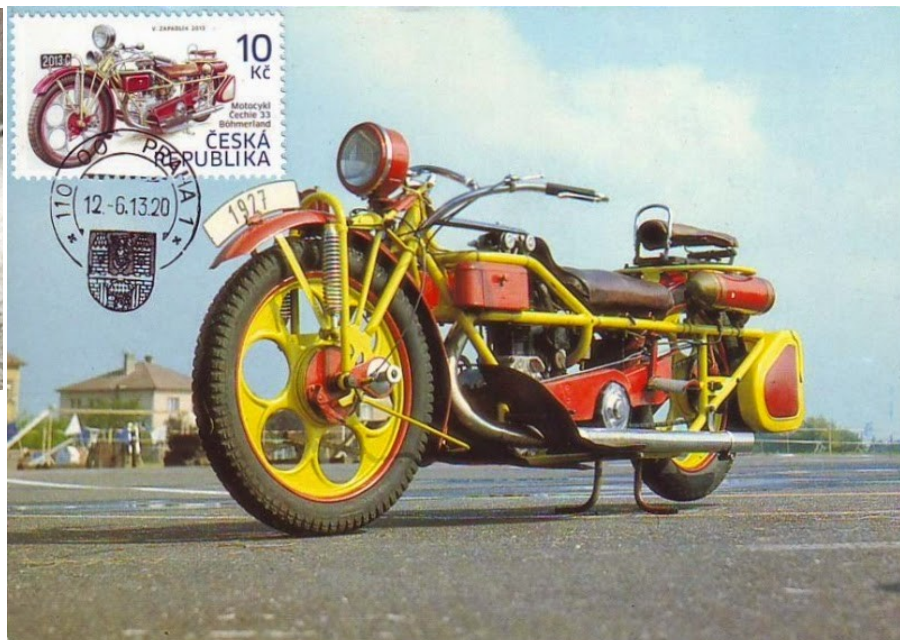


Albin Richard Liebisch - 1927

medzivojnový boom ako lacná náhrada automobilov. Dokonca dlhý motocykel bol oficiálne úradníkmi uznaný za trojmiestny :)

### Moderná doba značky

Dosť bolo hrabania sa v histórii, aktuálne je na stole obnovenie výroby motocyklov značky Böhmerland ako luxusnej kusovej výroby. Boli predstavené ako počítačové skice, tak aj prvé protypy, na ktorých mali tú česť sa vyvolať aj zvieratá. Za obnovením stojí podnikateľ v 3D tlačení, Peter Knobloch. Ten zveril návrh dizajnérovi Janovi Hrbkovi, a aj za pomoci 3D tlaču mohol vzniknúť prototyp s hrdým odkazom na históriu. Na motosalóne v Brne 2020, ktorý sa stihol uskutočniť ešte pre korona šílenstvom, bol predstavený prototyp z roku 2019 s benzínovým kompresorovým motorom objemu 600 cm<sup>3</sup>, ako aj prekvapenie, elektrický model. Benzínový model by mal byť dostupný už tento rok v limitovanej verzii 10-kusovej série s predpokladanou cenou cca 60000Euro. Dosť veľká páľka za "neznámu šesťstovku". Ale za to dostanete jedinečný stroj s homologáciou. Tá je samozrejme jednoduchšia pre malosériovú výrobu. Ak renonovaní výrobcovia ponúkajú svoje limity v stovkových až tisícových verziách, kúpou tohto stroja získate jedinečnú limitku. Z tohto pohľadu je cena adekvátna. Krčmovým motorkárom



bude však šesťstovka veľmi málo :)

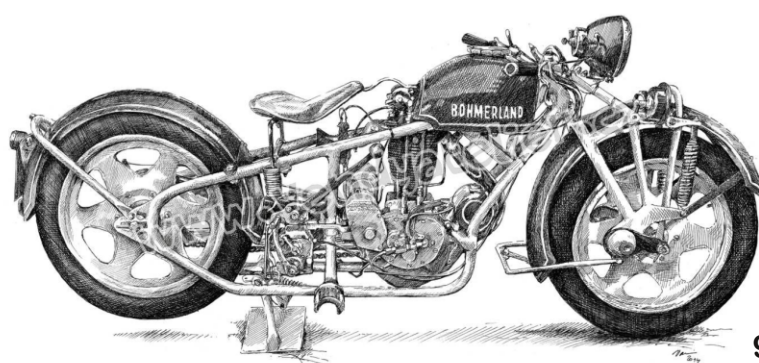
### Technické špecifikácie

Oficiálny názov modernej reinkarnácie je **Böhmerland 21**. Pre prvú edíciu tohto stroja je pripravený benzínový motor s preplňovaním kompresorom typu Rots. Motor je jednovalec, vzduchom chladený s už spomínaným objemom 600 cm<sup>3</sup>. Výkon poteší aj A2-károv, je to rovných 35kW. Prevodovka je 5 stupňová a musí preniesť na zadné koleso krútiaci moment o sile 60Nm už pri 5000 otáčkach za minútu. Kolesá sú mohutné, 21 palcové, gumená vpredu široké 120 a vzadu 130mm. Nič extrémne, ale funkčné. Nádrž má 15 litrov a spotrebu výrobca udáva 3,6l na 100km. Rozmery má tiež rozumné, terajšia doba si potrpí na imidž, nepotrebuje motocykle s homologáciou pre tri osoby. Dĺžka je statočných 2280mm, šírka 820 a výška len 900mm. Rázvor je 1580mm, výška sedla poteší aj nižších, je to len 730mm nad zemou. Pohotovostná hmotnosť je na túto dobu kolibríčia: 155kg. Nie, nie sú to ohurujúce papierové údaje, ktoré aj tak v bežnom živote nič neznamenajú. Sú to rozumné

hodnoty pre reálny život. Tento stroj v modernom prevedení možno skutočne považovať za prácu šikovných zlatých českých ručičiek.

### Budúcnosť

Čas ukáže, ako sa malovýrobca dokáže popasovať s prichádzajúcou korona krízou, či sa nájde dosť záujemcov ochotných zaplatiť značnú sumu. Výrobca deklaruje budúcnosť aj formou podielania sa na vývoji ďalších verzií formou investovania do spoločnosti. Ich víziou investorom je za 5 rokov motocyklového vývoja pre značku Böhmerland 21 vytvoriť pohonnú jednotku, ktorú majú pripravenú pre nový futuristický model motocykla a to „s 0% emisiami“. Pohonná jednotka umožňuje rýchlosť až 200km/h, nemusí byť na benzín ani batérie a svoju bezpečnosťou a bezporuchovosťou je predurčená pre sériovú produkciu budúcnosti. Hmm, zaujímavé konštatovanie. Páči sa mi konštatovanie, že nemusí byť na batérie... Len aká bude skutočnosť, to závisí od vedcov v laboratóriách. Elektrina je pretláčaná niekedy až protivne.



*Emotions for those who want to differ.*



Českým klenotom možno nazvať aj motocykel FGR Midualu, ktorý po dlhej, aj štátom dotovanej misii konečne v roku 2016 dospel do "sériovej" produkcie. Áno, tento stroj si aktuálne môžete kúpiť. Cena je zhruba na úrovni 120000 €. Sakramensky veľa, ale za to získate jedinečný stroj, každý vyrobený kus je vyšperkovaným originálom. Výstrednosť pre snobov...

### História

Miroslav Felgr založil v roku 1992 strojárenskú spoločnosť. A neprestal snívať o výrobe motocyklov. Jednalo sa hlavne o stroje pre závodné trate. V roku 2003 nakoniec vyrobil motor FGR 125, ktorý bol otestovaný v podvozku Hondy. V ďalšom roku vyvinuli vo firme aj vlastný podvozok a tak bol splnený pretekársky sen kompletný. Motocykel sa objavil aj v MotoGP na divokú kartu pri pretekoch v Brne. prvýkrát v roku 2007 a potom aj v ďalších sezónach.

### FGR 2500 V6

To však ambicióznemu podnikateľovi nestačilo. Chcel zhmotniť svoj sen aj z opačnej strany, a to motocykel s veľkým objemom v luxusnom štýle. Jednoducho top stroj osadený špičkovými komponentami s vlastným motorom! A tak začal konštruktér Oldřich Kreuz, ktorý sa podieľal aj na pretekárskej

stodvadsaťpäťke, kresliť niečo celkom iné. Šesťvalcový motor pre motocykel. Tých vo svete nie je veľa. Už v roku 2008, tri roky po prvých skiciach, prišiel na svet prvý

### MIDALU

Na čo je však motor bez motocykla? A tak začal vznikať stroj, ktorý dokáže nový motor poháňať a aj pojať do svojich útrob.



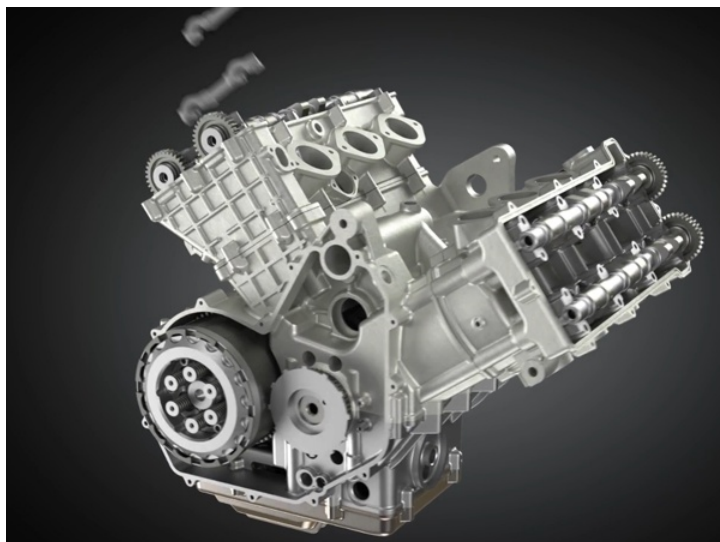
Dvaapollitrový šesťvalec do V, to bola výzva. Ako ináč, aj teraz konštruktéri firmy použili osvedčenú koncepciu trubkového rámu. Prototyp bol dokončený a predstavený verejnosti na jar 2011. Odvtedy prebiehal následný vývoj a dokončenie, skúšky motorov a optické retuše.

prototyp motora FGR 2500 V6, ktorý ukázali aj verejnosti.

Na stroji si zajazdil aj brnenský jazdec MotoGP Karel Abraham.

### Prototyp





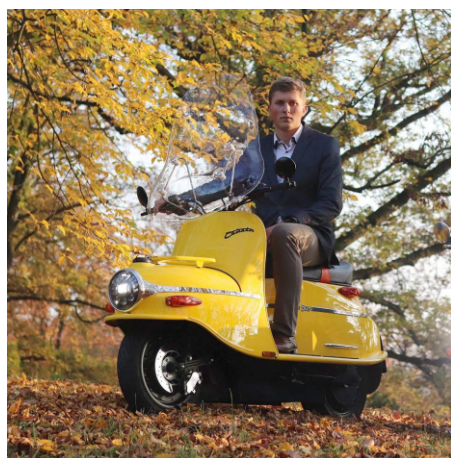
### Technické údaje

Motocykel poháňa štvortaktný, vodou chladený štvorventilový šesťvalec DOHC do V 90° s neskutočným objemom 2442cm<sup>3</sup>. Prísun paliva zabezpečuje vstrekovanie,

centrálny tlmič Öhlins so zdvihom 134mm, vpredu je USD vidlica tiež s Öhlins zdvihom 120mm. Zastavenie 262 kilogramového (nasucho) monštra zabezpečujú Brembá, vpredu radiálny štvorpiestik Brembo Racing a dva kotúče 320mm, vzadu tiež Brembo Racing, tentoraz jeden kotúč 215mm. Kolesá obúvajú pneumatiky 120 / 70 - ZR17 vpredu a 190 až 200 / 50 - ZR17 vzadu. Rázvor je 1545 mm a výška sedla 786mm. Objednávky môžete adresovať priamo na adresu sídla spoločnosti :)

V roku 2016 bol dokončený "sériový" model, ktorý bol predstavený na výstave Intermot v nemeckom Kolíne. Súčasne bola spustená možnosť objednávky. Kompletná výroba a montáž prebieha v sídle firmy v českom Ústí nad Orlicí. Výroba prebieha ručne, a každý stroj môže byť individualizovaný podľa predstáv budúceho majiteľa, či skôr investora.

prevodovka je šesťstupňová a spojka antihoppingová. Rám je priehradkový z ocelových rúrok kombinovaný s nosnou kompozitovou nádržou s objemom 18 litrov. Kývka je frézovaná a zvarovaná, vzadu je



Za obnovou tradičnej značky skútrov **Čezeta** stojí opäť niekto zvonku. Angličan, ktorý rozbehol výrobu v Čechách. Stvoriteľ pôvodnej Čezety Typ 502 JF Koch mal sen o vyprodukovaní dokonalého skútra, čo ho v jeho práci poháňalo. A práve Typom 502 je najviac nová Čezeta Typ 506 inšpirovaná. Ako v dizajne, tak v prepojení súčasných technológií s

**Čezeta**<sup>®</sup>  
PRAHA

odkazom minulosti. Jej odkaz pozdvihol z blata Angličan **Neil Eamonn Smith**, ktorý založil novodobú spoločnosť Čezeta Motors. Vďaka nemu máme Prasa späť. Odhaduje sa, že po celom svete jazdilo viac ako 115 000 pôvodných skútrov, pričom mnohé z nich fungujú dodnes. Angličan plánuje elektrickú novinku ako exkluzivitu. S cenou 11000€ mu nič iné neostáva. Ale moderná elektrická Čezeta je skutočne špičkový stroj. Pôvodný dvojtaktný jednovalec s objemom 175 m<sup>3</sup> bol nahradený efektívnym 11 kW elektromotorom. Ten vyvinie

rýchlosť až 120 km/h, s maximálnym dojazdom 150 km. Kapacita batérie je 6 kWh a klasicky nabijete Čezetu Typ 506 na sto percent za tri hodinky, ak sa ponáhľate, tak v režime rýchlonabíjania dosiahnete 80 % už o 120 minút. Elektromotorka s dĺžkou 200 cm, rázvorom kolies 134 cm a svetlou výškou 15 cm stojí na kolesách 110/90-13 vpredu a 130/70-13 vzadu. Sedadlo, vo výške 78 cm je dostatočne veľké na to, aby uviezlo ako vodiča, tak spolujazdca. Práve Čezeta Typ 506, je registrovaná na Ministerstve dopravy ako prvý elektromobil sériovo vyrábaný v Českej republike.





Jawa je jedna z mála motocyklových firiem na svete, ktorá s výnimkou svetových vojen vyrába nepretržite do dnešných čias. Norton, Indian, Triumph sú zvučné mená, sú to dnes však len značky, ktoré sa snažia odkazovať na históriu, ktorá živí značku. Jawa však históriu prežila, a žije dodnes. V roku 1929 ju založil František Janeček, keď kúpil licenciu na



500 OHC

príliš spoľahlivý motocykel. Vydať sa s ním na dobrodružnú dlhšiu jazdu bolo lotériou. Dodnes je ale legendou, a okolo legiend sa nešpekuluje. Motocyklu k tomu pomohlo najmä to, že to bol posledný jawácky štvortakt a dokonca s kráľovskou hriadeľou. Ďalší pravý český klenot.

budúca výbornou investíciou. Nízke vyrobené počty k tomu predurčujú hlavne verziu 660 retro.

### India

V decembri 2018 boli predstavené tri nové motocykle vyrábané v licencií značky v Indii: Jawa 300, Jawa 42 a Jawa Perak. V licenčnej dohode ich vyrába indická spoločnosť Mahindra prostredníctvom dcérskej spoločnosti Classic Legends ve meste Pithampur štátu Madhjadpradéš. Jawa 300 a 42 disponujú štvortaktným motorom DOHC v objeme 293 cm<sup>3</sup> (27 koní) a Jawa Perak objemom 334 cm<sup>3</sup> (30 koní). Sériová výroba v Indii beží už druhý rok, na sklonku roka 2020 sa na stroj môžu tešiť aj Česi a Slováci.

660 Retro



### Vlastný vývoj

Firma vyvinula po revolúcii v 89-tom viacero strojov, ale najviac sa hovorí o tajnej Jawe 1000. Koľko legiend koluje internetom, konšpirátorom nedáva spať podobnosť motora nemeckou MZ 1000. A oči kolú aj dotácie na vývoj nového motora.

nemecký Wanderer. Odtiaľ je aj meno **Janeček Wanderer**. Druhýkrát zlaté české ručičky s nemeckou pomocou... Koľkí sa dnes bijú, že Jawa vyrába licenčné čínske OHC-čko, ale tak vlastne aj začínali. Ide o návrat ku koreňom :) V súčasnosti sa firma nazýva **Jawa Moto spol. s r.o.** a sídli v Týnci nad Sázavou.

### 500 OHC

Jawa 500 OHC je štvortaktný, vzduchom chladený dvojvalcový motocykel vyvinutý firmou Jawa, ktorý sa vyrábal v rokoch 1952-1958. Po skončení výroby už Jawa nevyrábala štvortakt s vlastným motorom. Dnes je päťstovkové OHC-čko ceneným veteránom s cenou nad 20000€. Šialené. Pamätníci spomínajú, že to nebol

Každopádne Jawa deklaruje, že motocykel sa nakoniec dostane do sériovej výroby po skončení výroby aktuálnych 660-tok. Tie sa dopredávajú a môžu sa stať do

Jawa 1200



300 India

[www.jawa.eu](http://www.jawa.eu)

Jawa 1000



## JAWA Divišov

Zakladateľom podniku sa stal motocyklový závodník **Jaroslav Simandl** (\*1907 + 1987), ktorý v roku 1948 presťahoval svoju nástrojársku dielňu z pohraničia do Divišova. Na priane svojich spolujazdcov, s ktorými veľmi úspešne závodil v roku 1949 v Anglicku na Šesťdennej motocyklovej súťaži, začal vyrábať v svojej dielni náhradné súčiastky na motor JAP. Veľký záujem o ne dal inšpiráciu Jaroslavovi Simandlovi postaviť kompletný motor JAP. V roku 1950 bol vyrobený prvý vysokozdvihový motor S 45, neskôr nazývaný ESO. Týchto motorov však bolo vyrobených len niečo málo cez tridsať, a prešlo sa na výrobu krátkozdvihových, ktoré sa používajú dodnes. Motory se čoskoro začali montovať do rámov vlastnej výroby, čo bolo faktickým začiatkom produkcie **kompletných motocyklov ESO**. Subežne s plochodrážnymi motocyklami sa v Divišove vyrábali aj motocykle pre motokrosovú súťaž a dokonca ja pre cestné závody. Ako pikošku uvediem, že bol vyrobený aj prototyp monopostu F3 s celohliníkovou karosériou. V roku 1963 bol divišovský závod komunistickou centrálnou mocou zaradený do koncernu JAWA Týnec nad Sázavou. Motocykle boli ďalej vyrábané pod značkou JAWA. Divišovské stroje sa vďaka svojej modernej koncepcii presadzovali v celom svete. Najväčšiu slávu tejto značke priniesli koncom päťdesiatych a v šesťdesiatych rokoch minulého storočia jazdec Barry Briggs a začiatkom sedemdesiatych a osemdesiatych rokov jazdci Mauger a Olsen.



Po novembri 1989 bol podnik v Divišove opäť osamostatnený z koncernu JAWA Týnec nad Sázavou a stal sa samostatnou spoločnosťou. V roku 1994 bol podnik privatizovaný a stal sa plne súkromou spoločnosťou.

JAWA v Divišove ako jedna z mála prežila a výrazne posunuje technický rozvoj v svetovom plochodrážnom športe. ESO a JAWA sa stali najúspešnejšími značkami v 75-ročnej histórii plochej dráhy. Dodnes se v Divišove vyvíjajú a vyrábajú kvalitne motocykle a motory na krátku, dlhú, trávnatú a ľadovú plochú dráhu. V dealerskej sieti sa predáva viac ako 90 percent produkcie do 252 krajín na piatich kontinentoch!

Spoločnosť JAWA Factory je

zameraná na výrobu a dodávky komponentov, náhradných dielov a poskytovanie služieb spojených s nasledovnými odvetviami:

plochodrážne motocykle a motory  
cyklokočiariky  
pracovné motocykle

VÝROBA A OBCHOD se opierajú o viac ako 60-ročnú úspešnú históriu obchodnej značky ESO a následne JAWA a ešte neskôr JRM. Firma ako taká vie ponúknuť profesné ľudské zdroje kapacity s odbornou praxou a certifikáciou v rôznych odboroch, ďalej špecifické, variabilné technologické vybavenie a zariadenie, schopnosť výroby od kusových zakázok orientovaných sérií až po stredné série. Bonusom sú vlastné vývojové kapacity, prototypové laboratórium.

Spoločnosť JAWA Factory tiež zabezpečuje kompletnú výrobu špecializovaných súťažných plochodrážnych motocyklov rôznych typov (**jediný výrobca na svete vyrábajúci kompletné motocykle – rámy aj motory**), výrobu samostatných motocyklových rámov a motorov, výrobu náhradných dielov, kompletné služby (servis, údržba, nastavenie, výkonové testy (dokonca ja priamo na dráhe), vývoj a prototypovú výrobu).

[www.jawa.cz](http://www.jawa.cz)

# História a súčasnosť: "DÁLNIKY"



Dnešná doba nepraje lacným vozítkam. Päťdesiate roky však boli zrodom práve lacných vozítk. Všetku snahu však ukončili lacné autíčka, ako napríklad Fiat 500. Špeciálne vozítko sa však vyrábajú dodnes, ale presunuli sa do luxusných regálov.

Dálník bol celokapotovaný motocykel. Dnes sa stretne v anglickej literatúre s pojmom cabin bike. Ja radšej zostanem pri českom novotvare "dálník". Áno, aj tento druh dopravy môžeme zaradiť medzi české klenoty. Dálník je motocykel, ktorý mal spájať radosť z jazdy na motorke s pohodlnosťou jazdy v uzavretom automobile. Autorom návrhu dálníku, ktorý sa však v Československu nepresadil, bol český inžinier a pilot Jan Anderle (\*1900+1982). Prvý prototyp Dálník I zostrojil už počas druhej svetovej vojny. Bol pilot a vtedy nemohol lietať. V šesťdesiatych rokoch založil **Klub staviteľů dálníků**, v rámci ktorého svoj projekt ďalej rozvíjal. Socializmus jeho myšlienke neprial a nakoniec v roku 1967 Anderle emigroval a neskôr na vývoji pokračoval v Švajčiarsku. Nakoniec v roku 1982 v tejto krajine predstavil svetu dálník **Peraves - W18** so samonosnou laminátovou karosériou, ktorá pripomínala pilotnú kabínu. Letec sa nezaprel. Vo svojej dobe sa stal tento stroj celkom populárny. Tieto kabínové motocykle - dálníky niekedy nazývajú aj *švajčiarsky ekomobil*. S dnešnými elektrickými šialenosťami (o tých niekedy nabudúce) to našťastie nemá nič

spoločné. Po rokoch výroby v cudzine sa v roku 1992 výroba vrátila do krajiny Andreho mladosti a to presne do českého Brna-Medlánek. Toľko krátka história, poďme sa pozrieť na technické riešenie.

## Pôvodný návrh

český konštruktér Jan Anderle nosil v hlave od tridsiatych rokov minulého storočia. Vymyslel ho, nakreslil a aj vyrobil ho. Alebo presnejšie, nechal si ho vyrobiť. Karosériu dodala firma Sodomka z

Vysokého Mýta, technika pochádzala z Jawy Minor. Pomocné kolieska po bokoch sa spúšťali na zem pomocou špeciálneho pedálu, vysunúť ich nahor pomáhala vodičovi silná pružina. Prvý dálník mal výkon 19,5 koňa, spotrebu 4,5 l/100 km a vďaka hmotnosti len 300kg uháňal stodvadsaťkiletrovou rýchlosťou. Projekt to bol pekný, ale bola to len kusovka, ktorou chcel autor skĺbiť radosť z jazdy s praktickosťou a mať pohodlie aj na dlhšie trasy. Cesta je však trnistá, musel na projekte ešte popracovať.



V Československu po ňom ani pes ani komunisti neštekli. Socializmus potreboval autá. Vlastne to trvalo ďalších tridsať rokov, kým svoj projekt posunul ďalej. To už však bolo za hranicami všedných dní.

### Modernú koncepciu

tak už vyvinul v emigrácii, kde sa stretol so švajčiarskym leteckým akrobatom a konštruktérom Arnoldem Wagnerem. Nebola to vôbec náhoda, veď Anderle bol sám pilot, po vojne dokonca i šéfpilot československého leteckého priemyslu! Ich stretnutie nakoniec vyústilo do spolupráce, keď si najskôr definovali tri princípy ich nového spoločného dopravného prostriedku

- použitie leteckých stavebných postupov (ako ináč :)
- využitie existujúcich moderných motocyklových konštrukcií
- aplikácia výpočtovej techniky do ovládania a riadenia pomocného podvozku.

Založili spoločnosť **Peraves** a o pár mesiacov neskôr mal premiéru ich prvý model, spomínaný **Ecomobil**. Ten sa skutočne pár rokov vyrábala, ale nakoniec ho vystriedal aktuálny model **Monoracer**.

Veďa Ecomobilu vypadá supermoderný Monotracer ako sci-fi. Jeho šasi je z ľahkej oceľovej zliatiny a samonosná karoséria, pardon, kabína vyrobená z moderných kompozitových materiálov. Oproti motoru Jawa Minor z pôvodného dálníka je tu moderný nemecký štvorvalec 1,2 l od BMW s výkonom 130 koní a krútiacim momentom 117 Nm. Celková hmotnosť stroja je 460 kg,

takže stovka nabehne na tachometer za 5,7 sekundy a udávaná maximálna rýchlosť 250 km/h nie sú nereálne. Veďa toho sa tiež v Žebětínku u Brna, kam sa firma pred pár rokmi presťahovala, chystá aj výroba elektrickej verze dálníka. Takže elektrické šialenstvo siahlo nakoniec aj na Andrleho projekt.

### Pomocné nožičky

dálníka sa vyklopia pri každom zastavení. Je to taká obdoba leteckého podvozku :)

Tvary dálníka sú skoro stále rovnaké, podobne aj použitie pomocných koliesok, ktoré sa vysunú za štyri desatiny sekundy. Potrebujete ich pri každom zastavení, pri parkovaní a rovnako aj pri zastavení na červenú v križovatke. Ročne sa vyrobí aktuálne len tri až päť kusov, všetky sú ručne montované a na objednávku. Môžete si preto dopriať silnú individualizáciu, napríklad vyhrievané sedačky, xenony, tempomat...



Väčšinu klientov tvoria zahraniční zákazníci a polovica z nich sú piloti lietadiel. Cena je okolo 60 až 70 tisíc euro. Za dvadsať rokov vyrobili v Brne asi 150 dálníkov.

Majiteľ firmy Gustav Procházka sa nechal počuť, že chce projekt posunúť do sériovej výroby s cenou na úrovni áut strednej triedy. Ak sa nájdu investori, nie je to nereálny sen. Projekt je hotový, stroj je homologizovaný, držíme palce.



Táto kniha Vám objasní históriu, odtiaľ som čerpal.





Automobilka Škoda sa dnes hrdo hlási k svojmu rodokmeňu a cyklistickým začiatkom, pravdou však je, že po pohltení firmy **Laurin&Klement** výrobu bicyklov a motocyklov tejto značky úspešne ukončila. Pozrime sa, k čomu sa dnes tak moderne a hrdo marketingovo hlási najväčší sponzor Tour de France a iných cyklistických podujatí..

Továreň na výrobu bicyklov vznikla v Mladej Boleslavi vo vtedajšom Rakúsko-Uhorsku. Spoločnosť založili v roku 1895 kníhkupec **Václav Klement** (16. októbra 1868 – 13. augusta 1938) a strojník zámočník **Václav Laurin** (27. septembra 1865 – 4. decembra 1930). Dvaja Václavovia spočiatku vyrábali v Pražskej ulici v štvrti Podolec bicykle pod značkou „*Slavia*“, o tri roky neskôr vybavené i pomocným motorom. Od roku 1899 vznikali prvé motocykle. Výroba automobilov začala už v súčasných priestoroch na opačnom konci mesta v roku 1905, v roku 1907 sa firma zmenila na akciovú spoločnosť a tá sa rýchlo stala najväčším výrobcom automobilov v Rakúsko - Uhorsku. Jej vozidlá víťazili v rade medzinárodných športových súťaží. V roku 1912 prevzala libereckú automobilku RAF. 27. júna 1925 firmu prevzal koncern Škoda (Laurin zostal technickým riaditeľom). Od tohoto dňa mali vyrobené vozidlá novo vzniknutej firmy názov Laurin & Klement - Škoda a neskôr už len Škoda. Výroba bicyklov a motocyklov bola zastavená.

Trojkoľosový je model **Laurin & Klement LW**, ktorý sa však od staršieho rovnomenného motocykla líšil väčším jednovalcom 780 cm<sup>3</sup> s výkonom 5 k (3,7 kW). Vodný chladič, po stranách s dvomi stojatými bohato rebrovanými časťami, sa nachádzal pred motorom. Obeh kvapaliny bol samočinný – „termosifónový“. Čím viac sa motor zahrieval, tým rýchlejšie prúdila voda: horúca hore vpred do chladiča, ochladená sa spodkom vracala do motora. Od teploty bol závislý aj karburátor, ktorý sa obišiel bez trysky. Palivová zmes totiž vznikala voľným odparovaním ľahkého benzínu z hladiny v nádržke, v lete rýchlejšie, v chlade pomalšie. Aj zapáľovanie bolo z vlastnej dielne L&K, s nízkonapäťovým elektromagnetickým induktorom a odtrhovačom. Mazanie motora obstaral vodič ručnou pumpičkou, neskôr sa používalo skôr samočinné zariadenie s nastaviteľnou rýchlosťou postupného odkvapkávania oleja, vedeného trubičkami k najnamáhanejším miestam pohonnej jednotky. Základ trojkoľky L&K typu LW tvoril tuhý trubkový rám. Prednú nápravu s rozchodom 1150 mm niesla dvojica polo-eliptických listových pier, rázvor predstavoval 1650 mm. Hnané zadné koleso bolo neodpružené, vodič mal ale k dispozícii pohodlné motocyklové sedadlo. Prázdne vozidlo vážilo 160 kg, okrem človeka za volantom bolo schopné prepraviť dve osoby na vpredu umiestnenom, kožou čalúnenom dvojsedadle s lakťovými opierkami. Skriňová podlaha z plechu čiastočne chránila nohy pred vodou a blatom. V prípade úžitkového prevedenia s úžitkovou hmotnosťou 200 kg sa pred chladičom nachádzala uzavretá skriňová nadstavba, na vešu s trubkovou „záhradkou“ pre prípadnú ďalšiu batožinu. Trojkoľka LW figurovala v ponuke mladoboleslavskej značky v rokoch 1905-1911. Pri prvej výrobnej sérii pôsobila pásová brzda iba na zadné koleso, neskôr boli brzdené už všetky kolesá. Do súčasnosti sa zrejme zachovali iba tri exempláre a jeden motor.



## L&amp;K B



Objem motora 240cm<sup>3</sup>, maximálny výkon 1,5kW, maximálna rýchlosť 40km/h, typ motora SV.  
Počet valcov: 1 Vyrobených bolo celkovo 540 kusov.

## L&amp;K L



Objem jednovalcového motora s rozvodom SV je 502cm<sup>3</sup>. Tento objem je schopný dodať výkon až 3kW a umožňuje dosiahnuť maximálnu rýchlosť 60km/h. Vyrobených bolo celkovo menej ako tisíc kusov, presne 965...

## L&amp;K CCR



Objem motora sa postupne zväčšoval, rovnako ako počet valcov. Model CCR už mal objem 812cm<sup>3</sup>, ktorý bol poskladaný do dvoch valcov, Rozvod zostával aj v tomto prípade SV. Táto kombinácia dosahovala výkon 4kW a dokázala rozbehnúť motocykel ma maximálnu rýchlosť 85km/h. Vyrobených bolo presne 550 kusov.

## L&amp;K CCCC

Objem 735cm<sup>3</sup>  
Výkon 5kW  
Maximálna rýchlosť 70km/h



## L&amp;K CCD



Objem 615cm<sup>3</sup>  
Výkon 3kW  
Maximálna rýchlosť 75km/h  
Typ motora SV, Počet valcov 2  
Vyrobených 675 kusov.



Od roku 1899 sa druhým pilierom mladej firmy stali práve motocykle. Motocykel typu CCD firmy Laurin & Klement bol dvojvalcový motocykel vychádzajúci z typu CC-Durdan. Počas výroby sa kapacita motora zvýšila z 544 ccm na 615 ccm. Motocykle z Mladej Boleslavi sa stali vyhľadávanými nielen doma v Česku, ale aj v zahraničí. A práve škodovka to neskôr zatrhla.

≡ Slavia ≡ 31.



Nejdokonalejší  
kolo cestovní

přepgehové výpravy.

Nejnovější 3korunková stavba rámu, kde spojovací kolínka a korunky vidlice i spěrek do rour jsou vletovány, čímž rám skýtá pohled, jako by z jednoho kusu byl zhotoven. \* Řídítka a sedlový hák s vnitřním kužel. utahováním \* Ráfky ocelové dvojité neb americké dřevěné s alum. vložkou. \* Mečičky po koncích sesilované. \* Pneumatika »Kronen« neb »Dunlop«. \* Volné zadní kolo za příplatek K 10'-. \* Vnitřní brzda zadního kola za přípl. K 40'-. \* Řetěz rolový »Renold«. \* Sedlo americké »Hunt«, »Christy«, »Brown« neb »Veith« za přípl. K 4'-. \* Převod dle přání 62—80'. \* Váha dle účelu kola 12—13kg.

— Cena K 300.-. —





Svet sa za storočie úplne zmenil. Fascinácia funkčnosťou a praktickosť prešla u niektorých výrobcov k monštruóznemu luxusnému tovaru. Všetko je aktuálne podriadené marketingu, ktorý umne siaha do minulosti. Výsledok je však často znepokujujúci.

BMW motocyklovú verejnosť napínalo dlhú dobu. Najskôr bol predstavený monumentálny motor. Ako ináč **boxer**. **Big boxer**, aby som parafrázoval Bondov jazyk. (Ten si však vybral stroj od Triumph, angličan jeden.) Motor ako socha bol predstavený naskôr v customových prototypoch. Mníchovská továreň napínala a nakoniec predstavila rovnako **monumentálne retro** ako celok. Nádrž, sedlo, kolesá, blatníky a už len rúrkový rám a masívny výfuk. Prvé fotky a prvé mudrovania tých, čo na to nikdy nebudú mať. Ako celok je to pekné. Továreň ponúka nekonečné množstvo doplnkov pre individualizáciu. Správne tušia, že to tento segment potrebuje ako soľ. Veľa sa spomína návrat ku koreňom. Boxery od BMW sú jedny z naoblúbenejších základov pre stavby. Nieкого fakt baví brúsiť, vŕtať, rezať, zvarať, lakovať... A cieľ? Mať z motorky motorku. Ale takú, ako nemá nikto iný. A pochváliť sa. Možem teda tento nový model pochváliť? Asi áno, ale... Je tu jedno ale, ktoré pokračuje aj na ďalších stranách. Stačí sa pozrieť na tabuľku technických údajov porovnávajúcu model R5, ku ktorému sa nová

R18ka hlási. A je to jasné. Perspektíva prvého obrázka nie je náhodná. R5 stojí v pozadí ako drobná inšpirácia. Doslova. Nová **R18 je mohutný stroj**, ktorý má so svojím predchodcom rozmerovo spoločné len predné koleso. Luxusná predvojnová päťstovka sa musí pri mohutnej stavbe nového stroja krčiť v kúte. Až sa zdá, že súčasní inžinieri nedokážu postaviť ľahký a obratný stroj. Veď dnešná R18ka **váži cez 300kg!** Masa železa s obrovským krútiacim momentom pre päťdesiatnikov, brblajúcich deväťdesiatkou po okreskách. Keď na to majú, treba to náležite prezentovať. Kultová R5 si vydobila kult svojou technikou a obratnosťou. Novodobá R18 sa prezentuje ako kult, pričom ešte nič nedokázala. To je bohužiaľ obraz dnešnej doby. Logo BMW má svoje meno. Dnes sa lepí aj na stroje s čínskymi motormi, alebo stroje vyrábané v Indii. R18 je pekný stroj. Ale už to nie je stroj značky, ktorá riešila slogan **Radosť z jazdy**. Ten nahradili bubáky. Nič to však nemení na tok, že R18ke fandiím.



### BMW MOTORRAD

	R5	R 18
výroba	1936-37	2020
cm <sup>3</sup>	494	1802
kW/ot.	17,9/5500	67/4750
kolesá vpredu	3.00 x 19"	3.50 x 19"
kolesá vzadu	3.50 x 19"	5.00 x 16"
brzdy vpredu	bubon 200mm	dvojkotúč 300mm
brzdy vzadu	bubon 200mm	jednokotúč 300mm
hmotnosť [kg]	175	345
nádrž [l]	15	16
spotreba[l]	3	5,6
dĺžka	2130	2440
šírka	800	964
výška	950	1126
rázvor	1400	1731
km/h	140	>180

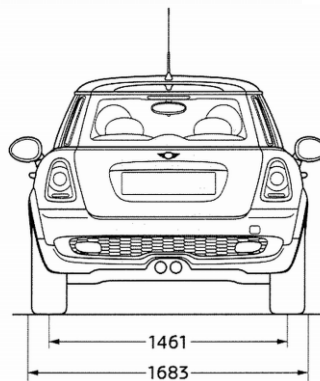
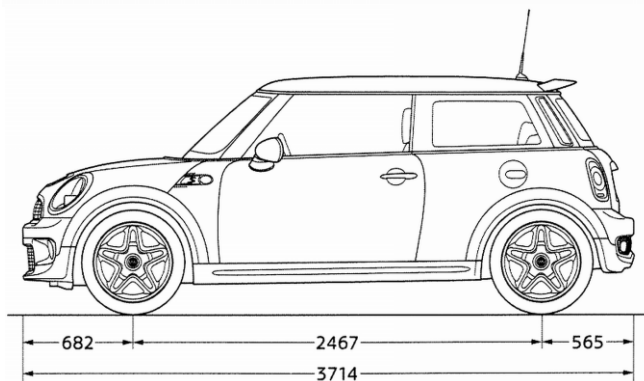
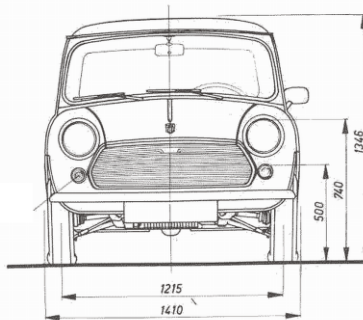
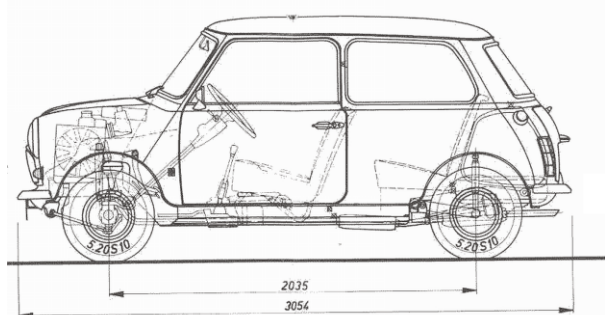




A zase to BMW. Bola tu snaha o záchranu britského klenotu s názvom Rover. Zostalo pri snahe, Rover skončil v Číne, aj keď značku si BMW ponechalo. A ponechalo si aj hrozienka z anglického vianočného pudingu. **Minihrozienko.** Značku Mini koncern BMW vyčlenil na samostatnú produktovú líniu. Nezmenil to ani fakt, že sedí na rovnakej platforme ako modely BMW s predným pohonom! Áno, aj také sú a možno ich bude pribúdať. V súčasnosti sa neriešia šoférske autá, ako BMW vždy boli. Teraz

rozhoduje marketing a projektívni manažéri. Úspory a optimalizácia nákladov zabíjajú automobilovú individualitu. Od filozofovania, ktoré nič nezmení, sa vrátili k skutočným strojom. **Prvé mini** urobilo doslova automobilovú revolúciu a motorizovalo Britániu. Geniálna konštrukcia s motorom vpredu a kolesami v samých rohoch karosérie sa rokmi osvedčila. Auto vo výrobe zostalo desiatky rokov. Moderné Mini zostalo len marketingovým ťahom a snom metrosexuálov. Pôvodná koncepcia

postavila úžitkové auto na troch metroch. **Reinkarnácia od BMW** ponúkla dizajn na platforme kategórie malých vozidiel (Fabia) bez úžitkovej hodnoty. Stačí porovnať rozmery na obrázku. Napriek dĺžke väčšej o 70 centimetrov je vnútorný priestor stiesnený. Taká malá nákupná taška pre menšie manželky zbohatlíkov. Ženy sú tak hlavná cieľová skupina tohto modelu. Sesternica si kúpila jazdenku s automatikou z prvej série a ja som si na prednom sedadle s mojimi 184 centimetrami nedokázal vystrieť hlavu. Pritom je moderná reinkarnácia navonok objemná. Ale to čaro, ten duch prvej generácie tu nie je. Strohá nemeckosť frncnutá dizajnom. Stačí sa pozrieť na fotografie tejto strany a je jasné, že hravosť pôvodného modelu sa stratila. Bohužiaľ rozmery narástli ale praktickosť sa vytratila. A to za neporovnateľne masťnejšiu cenovku, ktorú si materka automobilka stanovila na marketingovú imidžovku. Súčasný hranie sa na elektrický MINI návrat k rozmerom pripomínajúcim pôvodný model je len zhnitou čerešničkou, na ktorú sa zmenilo hravé a milé hrozienko.



# PREHĽAD

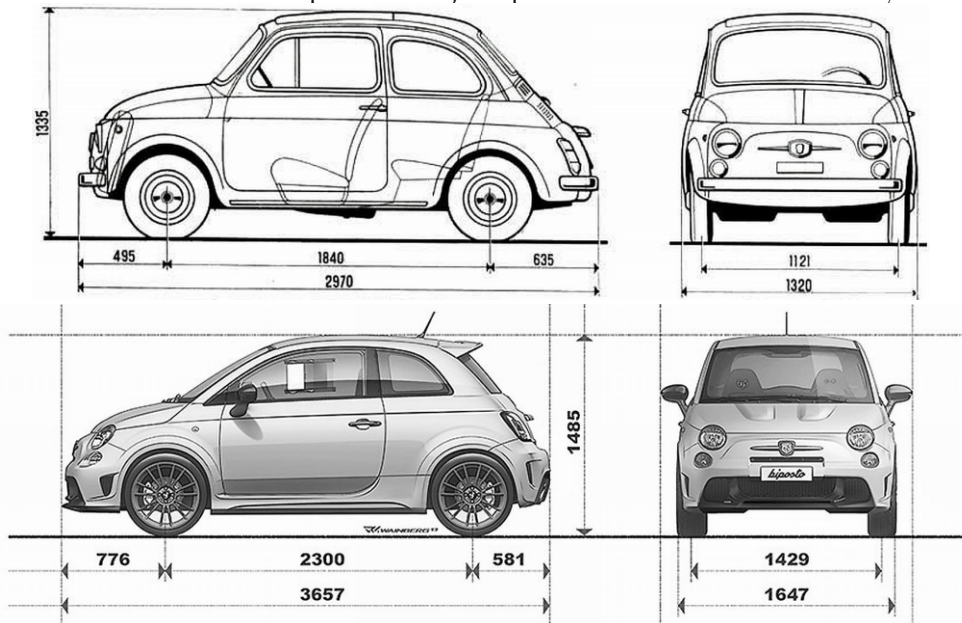


Osud **Fiatu 500** je podobný minivozidlu na predchádzajúcej strane. Taliansko zbavené po druhej svetovej vojne fašizmu sa potrebovalo motorizovať. Inžinieri vymýšľali trvácne riešenia spolu s progresívnymi prvkami. Nikto sa nehral na nejaké retro tanččky, modernosť bola moderná. Päťdesiate roky boli plné futuristických vízií, ktoré sú z dnešného pohľadu možno smiešne, ale povojnovej dobe dávali nádej na skvelú budúcnosť. A tak zničená infraštruktúra a túžba po modernej

mobilita dala vzniknúť legendám. Vespa a Fiat 500 sú tie pravé talianske legendy tohto obdobia. Fiat 500 dal svojou koncepciou a dostupnosťou ranu motocyklovému talianskemu priemyslu. Veľa značiek s

nástupom doby automobilovej zaniklo. Dnes to hrozí práve FIATu, ktorý sa spája s kadekým a jednou z opôr jeho záchrany je moderný Fiat 500. Model bol na rozdiel od Mini reinkarnovaný citlivo, aj keď samozrejme narástol o rovnakú dĺžku, ako nemecké MINI. Rovnako ako ono, ani nový Fiat sa netvári úžitkovo, je to jasná imidžovka. Aj keď cenovka je prijateľnejšia. Koncern Fiat, teraz FCA sa dostal do takej situácie, že z producenta kultových modelov sa dostal do producenta modelov na zdieľaných

platformách iných značiek. Skvelé a obľúbené Punto prvej generácie sa stratilo bez náhrady, uhladené prvé Tipo z deväťdesiatok nahradilo bezpohľavná rozpočtovka z Turecka, o koncernovej značke Alfa Romeo, ktorá sa stala producentom SUV, netreba veľa hovoriť a pochovanie takej značky, ako je Lancia je fiatáckym debaklom. Značka hodila všetky karty na malé vozidlá, a zdá sa, že zákazníci jej to žerú. Reinkarnácia Fiatu 500 sa podarila a tak Fiat spustil obludárium. Tvary akože 500-ky sa snaží napasovať na nespočetný počet modelov. A tak "**malá 500-ka**" dostala ako prívlastok kóóopec písmen. 500L, 500X, 500XL.... A zrazu je z milej reinkarnácie obludné SUV, alebo čosi ako kombi s názvom XL. Aj pôvodný model 500 mal svoju kombi verziu Multipla, ale tú by som si obludou nedovolil nazvať. Cesta automobilizmu je neúprosná a smeruje k divnej elektrickej budúcnosti. Fiat nie je výnomkou a predstavil novú generáciu 500ky, ktorá bude už len elektrická. Našťastie súčasná generácia zostáva naďalej v ponuke. Zatiaľ...





Ani motocyklové značky z východu sa neboja naskočiť na retro vlnu.

**Honda Monkey** bol skutočne kultový motocykel. Obľúbený prenosný stroj sa honde podaril a dodnes je licečne vyrábaný pod značkou SkyTeam. Pôvodne bol model vymyslený v podstate ako hračka pre zábavný park. Známý je však hlavne ako výrazná ikona 70. rokov minulého storočia. Jeho vznik však siaha až do roku 1961. Tento stroj pôvodne disponoval motorom so **zdvihovým objemom 49 cm<sup>3</sup>** s výkonom 3,1 kW a bol vyvinutý ako detská hračka pre zábavný park Tama Tech v Tokiu. Stal sa však mimoriadne oľúbeným a nakoniec sa Honda rozhodla vytvoriť aj jeho cestnú verziu. Tá sa nakoniec začala aj vyvážať mimo Japonska. Od roku 1963 to bol vývoz aj do Ameriky a do Európy.

Vyznačovala sa výraznou chrómovanou nádržou, sklopnými riadidlami a napevno zabudovanými kolesami s priemerom 5 palcov. Kým v našich krajinách mládež brázdila cesty na pioneroch z Považskej Bystrice (ďalší "český klenot" :)), **západ sa vozil na opičkách.**

Za svoju obľubu model vďaka roztomilému dizajnu, ktorý si každý ihneď obľúbil, malým rozmerom a mimoriadne nízkej hmotnosti - vďaka čomu si mohol majiteľ s motocyklom v meste užiť veľa zábavy. Do roku 1969

sa kolesá motocykla zväčšili na 8 palcov a od roku 1970 sa model stal ešte obľúbenejším najmä pre praktické využitie rýchlo demontovateľných vidlíc, vďaka ktorým ho bolo možné naložiť do batožinového priestoru malého automobilu. Posledné dva roky



„Pôvodný červený cestný model s chromovanou nádržou z roku 1963 a moderná modrá stovdvašpäťka na 12 palcových kolesách“



Honda žije v retro štýle.

## PREHĽAD

Postavila moderné naháče s "pracovným názvom" **Neo-retro** naprieč všetkými objemovými kategóriami. A ako čerešnička na torte prišla s modelmi **Monkey**, ktorý odkazuje na svojho predchodcu len menom a tvarom (štvortakt, stovdvašpäťka, nerozoberateľný a neprenosný, ani do kufru nevojde, leda dodávky). Milá imidžovka, ktorá ťaží z legendárneho mena. Druhý model je **SuperCub**, najpredávanejšia motorka na svete, hlavne kvôli Ázijským šialncom, ktorí na nej odvezú doslova celý majetok. Pokiaľ moderná opička je skutočne moderná motorka za prémiovú cenu, ktorá okrem zábavy ponúkne aj motorkovú jazdu a nejakú tú úžitkovú hodnotu, moderný SuperCub je predražená imidžovka bez zábavných jazdných vlastností a bez úžitku. Keby mala aspoň automatiku, nejaký ten skútrista by sa chytil, ale takto je to kusovka na imidž.

V novinkách tohto čísla je omnoho lepší model - **HUNTER**. Kto chce praktickosť pôvodnej opičky, môže za polovičnú až tretinovú cenu Hondy siahnuť po klonoch pôvodného modelu. Na Slovensku je v ponuke u značky SkyTeam ako modernejší DAX, s päťdesiatkovým motorom stojí 1470 €, aj u značky Romet. 77 kilogramová päťdesiatka stojí presne 1799 €. **Honda Monkey má cenu 3450 €.** A to je cena v akcii -400 € !!!

## ZAMYSLLENIE

# Nie je KISKA ako KISKA...



... alebo ako novinári sadli Číňanom na lep. CF MOTO je v našich končinách super inzerent. Štvorkolky letia, a sú asi aj dosť dobré, ale motorky nik nechce. Tak sú tu marketingoví mágovia...



CF moto. Nazval som ich ChinaFakeMoto. Kopírovači, ktorí sú nesympatickí. Mnohí číňanov prirovnávajú k japoncom sedemdesiatych rokov. Tí tiež kopírovali, a kde sú teraz. Toto prirovnanie však veeeel mi prokryvkáva. V čom? Japonci vedeli strojovo kopírovať. A popritom pri svojej precízności vybadali

konštrukčné a kvalitatívne chyby svojich vzorov. Pri svojej povahe a precízności im to nedalo a pustili sa do vylepšovania. A tak sa v priebehu desiatich rokov stali japonské výrobky synonymom kvality. Jednoducho dodali výrobkom, ktoré boli často inšpirované v Európe a Amerike, super pridanú hodnotu. A kým

západ žil vo svojej bubline dokonalosti, japonci tú dokonalosť naozaj začali vyrábať. Prvotné výsmechy sa stretli s premakanou realitou a japonské výrobky sa začali predávať. Európania len čumeli, a kedysi veľmoci vo výrobe automobilov a motocyklov skláňali hlavu. Prví na to doplatili na britských ostrovoch. Aktuálne tam nie je žiadna pôvodná automobilka alebo producent motocyklov, ktorý by nemal problémy. Akurát Triumph akoby zázrakom prežíva. AJS, BSA, Norton, Land Rover, MG, všetko je v čínskych alebo indických rukách. **Kolónia kolonizuje kolonizátora.** V tomto kontexte je smiešnosmutné sledovať, ako číňania z CF-moto operujú so slovom KISKA. Tento pojem na Slovensku sa stiahol do úzadia v Poprade po štyroch rokoch nemastného-neslaného prezidentovania. Rakúsky **KISKA** sa ale marketingovo predstavuje ako spasiteľ sveta. Novinári testujúci motorky CF moto sú absolútne obľbnutí reklamou a platiacim inzerentom. Napríklad **Petr Poduška testuje v májovom českom časopise Motocykl model CFMOTO 650MT** ako novú generáciu. Samozrejme spomína meno KISKA, bez toho sa v Čechách a na Slovensku nesmie o CFMOTO písať. A nová generácia vraj reaguje na všetko promptne. Užívatelia požadovali viac komfortu, tak ho vraj majú. Pribudli kryty rukovätí a zlepšil sa ergonomický trojuholník. Poduška píše, že *"tak drobnou zmenou lze sotva zaregistrovat bez přímeho srovnání s předchodícím modelem."* Rozumej, je to naprd, nič sa nezlepšilo. Ku kiskoidnému dizajnu píše, že *"nový model je bez debat hezcí, i když za to možná vděčí jenom jiné barvě a grafice"*. Rozumej, vyprdlí sa na dizajn, len zmenili polepy. Kvalita sa tiež musí pochváliť, ale napísané štýlom *"nenajdete žádně fatální nedostat-*

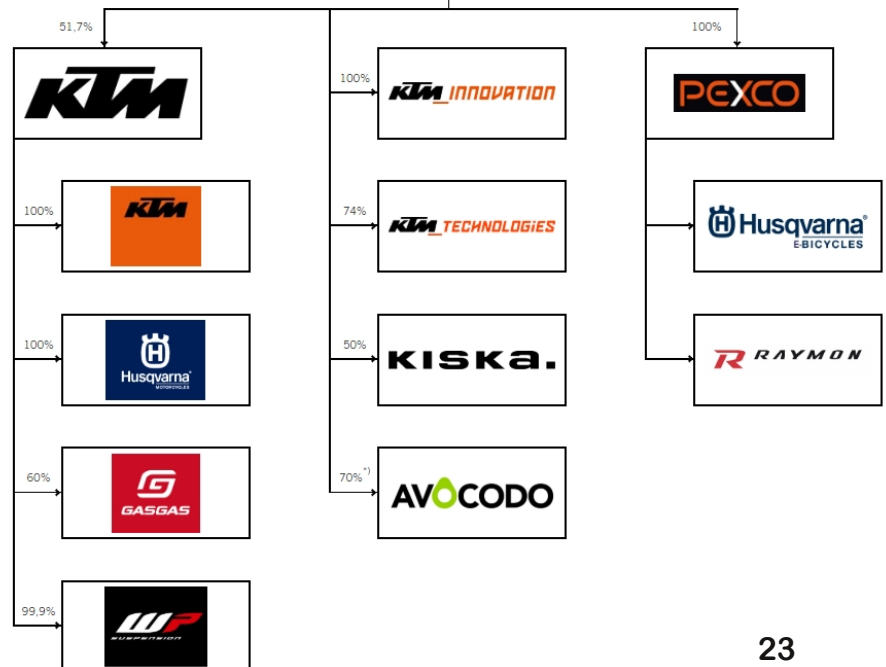
**KISKA**  
PRVÝ NEZÁVISLÝ PREZIDENT



ky v kvalite zpracování." Rozumej, nie je to bohviečo, ale neropadáva sa to. Jazdné vlastnosti sú vraj tiež dobré, len drobnosť "chvíli trvalo, než sme si zvykli na trochu zvláštni geometrii řízení a delší chod řadicí páčky." Rozumej, je to divne postavené, čudne to radí, ale nezabili sme sa, tak sa tešíme. Ďalšie technické vlastnosti sú opísané ako "neobtěžuje přehnanými vibracemi, spolehlivě (byť nijak ostře) brzdí", v preklade možno opísať ako brzdy sú gumové, motor vibruje, ale nezhodí vás z motorky. A ako čerešnička je opis "geniálneho" KISKOVko dizajnu. Nepáči sa im prístrojovka, "která vypadá trochu jako gameboy". No nekúp takého skvelého číňana, čo nevie ani dokonale kopírovať. Aj váha 218kg hovorí o niečom. Všetko sa obhajuje cenou, lebo sú v nej aj kufre. Cena je tam uvedená 150650Kč (u nás 6189€). Strašná páka za takúto kvalitu. Pritom alternatíva tu je. Hneď na ďalšej strane testujú **Hondu CB500X**. Rovnako veľká, overená kvalita, moderná konštrukcia, vpredu devätnásťka za cenu 169900Kč (u nás 6490€). Tri stovky a som o

svetelné roky ďalej. Novinári si takýmto politicky korektnými testami budujú svoj imidž. A potom vraj peniaze nie sú všetko... A prečo do tejto polemiky ťahám Kisku? Je to dvorný dizajnér KTM, ktorá jeho polovicu vlastní! A čo má KTM spoločné s číňanmi? KTM a CFmoto založili v Číne spoločný podnik. A tak KISKA musí dizajnovať aj tieto čínske motorky. Malé KTM-ky nie sú vyrábané v Rakúsku, ale práve v Číne. Vidno to aj na východných komponentoch, stačí pozrieť na sociálne slabšie brzdy ByBre z Indie. A áno, práve to je to správne pomenovanie. Pod moderným dizajnom KISKU CF moto skrýva a do Európy vozi motocykle, ktoré môžeme nazvať ako **KTM pre sociálne slabších jedincov**. Kúpou takéhoto stroja jasne definujete svoj sociálny status. Je to niečo ako automobilová Dacia. Stačí si porovnať fotky na predchádzajúcej strane. Keby sa na modrý stroj nalepila značka KTM, mohli by si kľudne

prihodiť tisíčku v eurách viac. A jazdci by sa čudovali, ako sa tá KTM pokazila. Na záver ešte dva obrázky, červená je Honda CB500X a modré je CFMOTO 650MT. Milí novinári, je stále KISKA Váš favorit a spasiteľ? Pre mňa znie stále ľúbozvučnejšie meno Honda, ako nejaký "slávny" Kiska. Keď K, tak radšej **KVALITU!**



## Viackolky a ich registrácie v roku 2019

V roku 2019 sa štvorkolkám celkom darilo. Výrobcovia štvorkoliek si nerobia ťažkú hlavu z euronoriem. EURO4 obišli cez zmenu homologizácie svojich mašín. Oficiálne teda nepredávajú žiadne stroje kategórie L, ale presťahovali ich do kategórie T. Kúpou štvorkolky sa vlastne stanete majiteľom malého traktora. Kategória malých traktorov T3b je tak nabitá štvorkolkami, na ktoré oficiálne nepotrebuje ani prilbu. Pozor si však musíte dať na vyhradené hodiny pre pohyb traktorov po komunikáciách...

Registrácie 2019 Kategória L4e - "sajdky"		
VÝROBCA	MODEL	POČET
URAL	URAL T TWD * SPORTSMAN * RANGER	2
URAL	URAL T TWD	1
URAL	URAL CT *Tourist	1

Registrácie 2019 Kategória L5e - "trojkolky"		
VÝROBCA	MODEL	POČET
BRP	CAN AM RYKER RALLY 900ACE	5
PIAGGIO	MP3 500 HPE Sport Advanced ABS E4	2
THUNDERBOLT	STREAMER	2
BOOM	Mustang	1
BRP	CAN-AM SPYDER	1
BRP	CAN-AM SPYDER RT LIMITED	1
BRP	CAN AM RYKER 600ACE	1
BRP	CAN AM SPYDER F3 LTD 1330 ACE SE6	1
BRP	CAN AM SPYDER RT LTD 1330ACE SE6	1
PEUGEOT	METROPOLIS	1
HARLEY-DAVIDSON	FREEWHEELER	1
HARLEY-DAVIDSON	TRI GLIDE ULTRA	1
PIAGGIO	APE CLASSIC	1
PIAGGIO	MP3 300 LT SPORT ABS E4	1
PIAGGIO	MP3 500 LT BUSINESS ABS E4	1

Registrácie 2019 L6e - "malé štvorkolky"		
VÝROBCA	MODEL	POČET
HECHT	HECHT 59399	7
HECHT	HECHT 56155	8
ZHEJIANG	ANAIG	2
CHATENET	CH46	1
LINHAI	LH40DA	1
MICROCAR	DUE	1

Podľa však pekne poporiadku, naskôr sa pozriem na eLkové kategórie. **Kategória L4e** znamená motocykle s postranným vozíkom. Tu nie je žiadna konkurencia, novoregistrované na Slovensku boli len stroje **URAL**, ktoré sú moderným poňatím vojnovéj koristi sovietskych, ktorú si "požičali" z Nemecka. Tým, že príliš nemodernizovali, ako bolo na východe zlovykom, keďže kupujúci boli vďační za akýkoľvek stroj, sa stali legendou. Tým pádom sa URAL stal živou fosíliou, ktorej korene siahajú až k druhej svetovej vojne. Samozrejme, doba si žiada aspoň homologizačnú modernizáciu, a tak tu nájdeme kotúčovky, vstrekovanie a iné moderné vymoženosti. Cena je však vysoko nad masovú dostupnosťou a tak je číslo 4 v predajných štatistikách na Slovensku úspechom. Nie moc lepšie je na tom **kategória veľkých trojkoľiek L5e**. **CAN-AM** so svojimi trikolami s dvoma kolesami vpredu dominuje. Nový "lacný" **RYKER** vedie štatistiku. Ako tak sa drží aj **Piaggio** so svojimi už klasickými **empétrójkami**. V Čechách aj na takéto trojkolky stačí B-čkový vodičák, u nás musíte mať Á-čko. Sme pápežskejšie ako pápež. A keď už mám Á-čko, výber strojov je nekonečný,

nemusím sa trápiť s polohybridmi na troch kolesách, všakže. Predali sa aj klasické **Harleye** na troch kolesách, a aj exoti, ako **BOOM** alebo **Thunderbolt**. Ak neviete, o čo ide, pozrite si obrázky na nasledujúcej strane. Podľa číselného radu nasleduje **kategória L6e**, čo sú **malé štvorkolky**. Teda také, na ktoré stačí vodičák AM, ktorý je súčasťou každého B-čka, alebo si ho môžu individuálne urobiť už pätnásťroční. A tak tu nájdeme aj "autička pre deviatakov", o ktorých som písal v čísle 2/2019. Zaujímavosťou je značka **HECHT**, ktorá sídli v Čechách. Svojou cenovou politikou sa pomaly stáva elektrickým lídrom na Slovensku. Ich malé elektrické štvorkolky ovládli túto kategóriu. Nie sú to síce svetoborné čísla, ale na líderstvo stačia. Taká Yadea, ktorá je veľkolepo inzerovaná, by si ma brať príklad. Čína musí mať jednoducho svoju cenu, aby sa presadila.





## ŠTATISTIKA

### CAN-AM RYKER



THUNDERBOLT Streamer



BOOM Mustang



URAL

Samostatnou kategóriou medzi motocyklovými značkami sú **štvrkolkky**. Kategória L7e je kategória pre pravoverných B-čkarov, aj keď šoférovať ich možno aj s Áčkom. Pekne vidno, ako je to tu premiešané. Dominujú čiňania, ktorí obsadili túto kategóriu skoro bez odporu. Zavedení výrobcovia už túto kategóriu opustili a prenechali ju lacnej produkcii z východu tejto planéty. Dominuje značka **CFmoto**, ktorá sa v ostatnej dobe snaží presadiť aj medzi motocyklami. Tam je to však skôr o kvalite, a aj na bezpečnosť na dvoch kolesách sa jazdci pozerajú ináč, aj keď sa novinári snažia písať politicky korektné testy, ako som opisoval v článku o kiskovcoch na strane 22. Všetko sú to väčšinou modely jednovalcové s automatickou prevodovkou. Výnimku tvorí a zo zoznamu evidencií vytrča značka **ZHIDOU** so svojím modelom **ZD**. Jedná sa o malé elektromobily určené pre aktuálne modernú zdieľanú mobilitu. Čína nám jednoducho zaplaví svojimi baterkami :((

REGISTRÁCIE L7e štvorkolky ZA ROK 2019		
VÝROBCA	MODEL	POČET
LINHAI	LH500ATV-D	113
CF MOTO	CFORCE520L	107
LINHAI	M550L	103
CF MOTO	CFORCE 450L	95
CF MOTO	CFORCE 850XC, CFORCE 800XC	63
GOES	GOES450L	50
GOES	GOES550L	50
TAIWAN GOLDEN BEE	EST/A/ESA	40
LINHAI	LH400ATV-2D	38
CF MOTO	CFORCE520S	37
CF MOTO	CFORCE 450S	32
TAIWAN GOLDEN BEE	FLH/A/FLA	24
TAIWAN GOLDEN BEE	FLH/A/FLB	22
ZHIDOU	Zhidou SHARENGO ZD	22
TAIWAN GOLDEN BEE	EST/A/ESB	18
GOES	GOES450S	17
CF MOTO	CFMOTO Gladiator X1000	14
YAMAHA	RAPTOR	14
LINHAI	M550	12
TAIWAN GOLDEN BEE	EST/A/ESE	12

ZHIDOU ZD



REGISTRÁCIE T3b ZA ROK 2019	
ZNAČKA	POČET
CF MOTO	254
BRP	163
STELS	91
LINHAI	54
TAIWAN GOLDEN BEE	27
POLARIS	23
ACCES MOTOR	17

REGISTRÁCIE T3b štvorkolky "traktory" ZA ROK 2019		
VÝROBCA	MODEL	POČET
CF MOTO	CFORCE 1000	166
STELS	Guepard Trophy ST/EPS	90
CF MOTO	CFORCE 600	71
BRP	CAN AM OUTLANDER 570 / EFI / MAX	54
BRP	CAN AM OUTLANDER 650 / EFI / MAX / PRO	47
BRP	CAN AM OUTLANDER 1000EFI / MAX / XTP / XXC	36
LINHAI	LH500ATV-D T3	31
LINHAI	LH300ATV-3D T3	16
ACCES MOTOR	Access Motor	15
POLARIS	SPORTSMAN XP 1000 / TOURING	13
BRP	CAN AM RENEGADE XXC 650 EFI R T3b	9
CF MOTO	CFORCE 800/820/850	9
POLARIS	SPORTSMAN 570 / EPS / Touring	9
TAIWAN GOLDEN BEE	FTH/FTH/FTB-B	9
TAIWAN GOLDEN BEE	FTH/VTH/VTB-B	9
CF MOTO	CFORCE 450/520/550	8
TAIWAN GOLDEN BEE	LTH/B/LTB-B	8
LINHAI	LH200ATV-D T3	7

Na záver sa pozriem na zúbok traktorom. **Traktorová kategória T3b** je plne obsadená takto homologizovanými štvorkolkami. Ruské **STELS** ani v inej kategórii nenájdete. Ide pritom o super spracované štvorkolky, ktoré sa nemusia skrývať v kúte ani pre renomovanou konkurenciou od Polarisu. Samozrejme, aj tu dominujú číňania, **CF MOTO** je v štvorkolách tradične silný. Ale pekné výsledky dosahujú aj západné stroje, Outlander patrí medzi pohľadné traktoríky. Uvidíme, ako touto kategóriu zamieša budúcoročná norma **EURO 5**, koľko pribudne traktorových štvorkoliek o rok.



**Polaris SportsMan XP 1000**



**Stels Guepard 650i V-Twin Standard**



**CAN AM OUTLANDER XC 1000**



**CFMOTO CFORCE 1000**