

# MOTOR KLUB

JAR 2022

ČÍSLO 14



**Vespa  
(Elettrica) RED**



**malé  
DVOJTAKTY**



# obsah

3. úvodník

4. mix noviniek a zaujímavostí

8. špecialitky z evidencie 2021

12. vespa známa neznáma

20. malé milá srdité dvojtakty

24. motoGP v červenom





**e**lektrifikácia je témou aktuálnych dní. Pred začiatkom sezóny dovolení a motorkárskych výjazdov to máme červené číslo. Hlavnou témou je vespa so svojou históriou, ktorá v povojnovom Taliansku spustila brutálnu dostupnú motorizáciu a prispela tak k výchpove súčasných špičkových motocyklových jazdcov. Áno, stala sa kultom a aj vďaka tomuto fenoménu sa motorová mobilita stala aj súčasťou ženského sveta. Elektromobilita, ktorou sa snaží vespa aktuálne prezentovať je drahá. Skutočne drahá a osloví len skalných zaslepencov, keďže neprináša žiadne ekonomické výhody. Ale musíme šetriť planétu a zdroje, nech to stojí, čo to stojí, ako by napísal klasik. Pozrel som sa aj na červenú farbu športových strojov, kde dominuje Ducati. Ale história je zaujímavejšia a červené špeciály boli kedysi aj japonské stroje. Ale to bola doba tabakovej reklamy. Aby sa reklama MotoGP špeciálov pretavila aj v hmatateľný ekonomický prínos, chrlili kedysi továrne osminkové dvojtakty v dizajne pretekárskych strojov. Takzvané repliky. Toto je už dávno v tejto kategórii pasé, v posledných rokoch sme mali len 125kovú Yamahu vo farbách Mavericka a snaží sa aj Aprilia, kde paradoxne Maverick súťaží aktuálne. Liptov je tradične bohatý na veteránske podujatia, takže do letného čísla bude materiálu habadej. Skúste si mrknúť na pár pozvánok v tomto čísle, tie stretnutia určite stoja za to.

Róbert Kelčík

**MOTOR KLUB** - štvrťročník, vydáva v elektronickej forme Róbert Kelčík.

robert@kelcik.sk

Číslo: 14, Dátum vydania: 21.06.2022

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.

## vespa elettrica (RED)



Vespa Elettrica a (RED) spojajú svoje sily. Vespa s elektromotorom tak získava výraznú červenú farbu a dopĺňa svoje benzínove sestričky. S každého modelu edície RED ide príspevok pre nadáciu s rovnakým menom, ktorá rieši pomoc v boji proti AIDS a pandémiám. Teda jediným nulovým aspektom tohto špeciálneho modelu s chrómovými detailmi sú jeho emisie.

### 17. ROČNÍK ZRAZU MOTOCYKLOV MANET M - 90



V RUŽOMBERKU  
9. 9. - 11. 9. 2022



MANET M - 90. R. VÝROBY 1947



## malaguti drakon 125



Čiňania, pardom akože Taliani predstavili novú malorážku. Jedná sa o pokus moderných tvarov. Technika nie je ničím výnimočná, pôjde tak len o ďalší čínsky klon pod známejšou značkou. V tom sú rakušania z KSR Group majstri...

MOTOR: 1 valec, 4-takt, vodou chladený 124,8 ccm  
10 kW / 9500 ot./min; 10,5 Nm / 5500 ot./min  
PREVODOVKA: 6-stupňová manuálna prevodovka  
PODVOZOK  
BRZDY VPREDU  
hydraulická kotúčová brzda s ABS, kotúč Ø300mm  
BRZDY VZADU  
hydraulická kotúčová brzda s ABS, kotúč Ø218mm  
ODPRUŽENIE PREDNÝCH KOLIES  
Obrátený tlmič nárazov  
ODPRUŽENIE ZADNEHO KOLESA  
Jediný tlmič nárazov  
PREDNÁ PNEUMATIKA 100/80-17  
ZADNÁ PNEUMATIKA 130/70-17  
ROZMERY A HMOTNOSTI  
144 kg  
dĺžka 2074 mm, ŠÍRKA 810 mm, VÝŠKA 1100 mm  
VÝŠKA SEDADLA 805 mm, NÁDRŽ 10,5 l  
NAJVYŠŠIA RÝCHLOSŤ 99 km/h



### XIII. ročník zrazu motocyklov Jawa 500 OHC v centre Ružomberka

**Automotoklub Ružomberok organizuje XIII. ročník zrazu motocyklov Jawa 500 OHC.**

**Výstava motoriek v centre mesta (pri Kultúrnom dome A. Hlinku) bude v sobotu 3. septembra 2022 od 10:00 do 11:00 hod.**

Výstava motocyklov, ktorých výroba skončila v roku 1958, motocykel dosiahol rýchlosť až 150km/hod a jeho konštrukcia bola na tú dobu pokroková. Využíval sa najmä na športové účely, z pôvodných 7 000 ks je zachovaných len veľmi málo, predpokladá sa 2000 ks v pojazdnom stave. Využite ponúkanú možnosť a prídte zažiť slávu zašlých čias...



# honda DAX 125



Do európskeho motocyklového radu značky Honda sa vracia model Dax

Legendárne meno Dax sa do európskej ponuky značky Honda vracia po 41 rokoch. ST125 Dax rozširuje jedinečný európsky rad minibikov značky Honda, ktorý je v súčasnosti zastúpený modelmi Monkey a MSX125 Grom

Dax získal svoj názov podľa jazvečíka, s ktorým zdieľa krátke „nohy“ a dlhé telo. Jedinečný ikonický lisovaný oceľový rám v tvare písmena T zaisťuje obratnosť v meste aj dostatočnú pevnosť pre jazdu vo dvojici

Výbava zahŕňa 31 mm inverznú vidlicu, dva zadné tlmiče, 12-palcové čierne minibike kolesá a balónové pneumatiky. Vzduchom chladený motor s objemom 124 cm<sup>3</sup>, ktorý spĺňa emisnú normu EURO5, odstredivá spojka a štvorstupňová prevodovka. Dve dynamické farebné vyhotovenia. Po 41-ročnej absencii sa Honda Dax konečne vracia do Európy a pripája sa k modelom Monkey a MSX125 Grom v jedinečnej ponuke minibikov Honda.

Vďaka svojmu ikonickému rámu v tvare písmena T z lisovanej ocele sa Dax svojimi proporciami odlišuje od všetkých ostatných motocyklov bez ohľadu na ich veľkosť. Rám, ktorý siaha od spodnej časti sedla až k chrómovaným riadidlám, pripomína svojimi krátkymi „nohami“ a dlhým telom jazvečíka, čo v roku 1969 viedlo k pomenovaniu pôvodného modelu ST50 Dax.

Dax pre modelový rok 2023 tento nezameniteľný ikonický vzhľad pôvodného modelu zachováva, pričom jeho rám (v ktorom je umiestnená aj palivová nádrž) je dostatočne pevný pre jazdu vo dvojici. Odpruženie zaisťuje 31 mm inverzná vidlica v kombinácii s dvoma zadnými tlmičmi. Klasický vzhľad dotvárajú čierne 12-palcové kolesá obuté do širokých balónových pneumatík, ktoré umožňujú jednoduchú pohyblivosť v mestskom prostredí. Osvetlenie tvoria výhradne LED diódy a Dax je vybavený výrazným kompaktným inverzným LCD displejom, chrómovanými riadidlami a držadlom pre spolujazdcov.

Dax je vybavený vzduchom chladeným dvojventilovým motorom SOHC s objemom 124 cm<sup>3</sup>, ktorý spĺňa normu EURO5 a vyznačuje sa hladkým prísunom výkonu aj krútiaceho momentu. Ďalšia výbava zahŕňa odstredivú spojku a štvorstupňovú prevodovku pre pohodovú a príjemnú jazdu sólo alebo vo dvojici.

Model Dax pre rok 2023 bude dostupný vo dvoch vyhotoveniach: v červenom perleťovom Pearl Nebula Red a v sivom perleťovom Pearl Cadet Grey, v oboch prípadoch vrátane klasického loga Honda Wing a loga modelu, na ktorom sa nachádza rovnomenný pes.

Motor	
Skrytý	
Vrtánie × zdvih (mm)	50,0 x 63,1 mm
Príprava zmesi	Elektronické vstrekovanie paliva PGM-FI
Kompresný pomer	10,0 : 1
Emisie CO <sub>2</sub> (g/km)	35 g/km
Zdvihový objem motora (ccm)	124
Typ motora	Vzduchom chladený štvortaktný jednovalec, 2 ventily
Max. výkon	6,9kW pri 6 750 ot. za min. (95/1/EC)
Max. krútiaci moment	11 Nm pri 5 500 ot. za min. (95/1/EC)
Kapacita oleja	1,1 L
Štartér	Elektrický
Kolesá	
Skrytý	
Predné brzdy	220-mm jednokotúčová hydraulická brzda, ABS s IMU
Zadné brzdy	190-mm kotúčová
Predné zavesenie	USD vidlica, 100-mm zdvih
Zadné zavesenie	Kyvná vidlica s dvomi tlmičmi, 100-mm zdvih
Rozmer prednej pneumatiky	120/80-12M/C 65J
Rozmer zadnej pneumatiky	130/80-12M/C 69J
Predné kolesá	Z liateho hliníku
Zadné kolesá	Z liateho hliníku
ABS systém	Jednokanálove ABS
Rozmery a hmotnosti	
Skrytý	
Kapacita akumulátora (V - Ah)	12V - 3,5Ah
Uhol sklonu	25°
Rozmery (D × Š × V) (mm)	1 710 x 755 x 1 030 mm
Typ rámu	Oceľový, rúrkový
Objem palivovej nádrže (l)	5,6 L
Spotreba paliva	1,5L/100km
Svetlá výška (mm)	175 mm
Pohotovostná hmotnosť (kg)	107 kg
Výška sedadla (mm)	775 mm
Závlek (mm)	82 mm
Rázvor (mm)	1 145 mm
Prevodovka	
Skrytý	
Spojka	Mokrú, viaclamelovú automatickú spojku
Koncový prevod	Reťaz
Prevodovka	4-stupňová (rotačná)
Pristroje a elektronika	
Skrytý	
Svetlomety	LED
Pristroje	LCD
Zadné svetlo	LED

**mix**

# yamaha e-NEOS



## Motor

Vrtanie × zdvih (mm)	50,0 x 63,1 mm
Príprava zmesi	Elektronické vstrekovanie paliva PGM-FI
Kompresný pomer	10,0 : 1
Emisie CO <sub>2</sub> (g/km)	35 g/km
Zdvihový objem motora (ccm)	124
Typ motora	Vzduchom chladený štvortaktný jednovalec, 2 ventily
Max. výkon	6,9kW pri 6 750 ot. za min. (95/1/EC)
Max. krútiaci moment (95/1/EC)	11 Nm pri 5 500 ot. za min.
Kapacita oleja	1,1 L
Štartér	Elektrický
Kolesá	
Skryť	
Predné brzdy	220-mm jednokotúčová hydraulická
brzda, ABS s IMU	
Zadné brzdy	190-mm kotúčová

# 3500€

Yamaha Motor uviedla na trh v Európe elektrický skúter NEO'S s výkonom 2,5 kW, ktorý využíva dizajn odnímateľnej batérie. Spoločnosť tiež plánuje uviesť model na trhy ASEAN po etapách.

NEO 'S je elektrický skúter s jednoduchým, no štýlovým telom a vyznačuje sa plynulým a agilným výkonom jedinečným pre elektromobily. V Európe vzniká nový segment používateľov z prechodu od dochádzania autom k dochádzaniu na dvoch kolesách, poháňaný zmenami v mestských systémoch, ako sú zóny so zákazom vjazdu vozidiel, problémy s parkovaním a dopravné zápchy. Tradičná užívateľská základňa skútrov s objemom 50 cm<sup>3</sup> sa tiež presúva na elektrické alternatívy, preto sa očakáva, že dopyt po elektrických kolobežkách a skútroch v ekvivalentnej triede 2,5 kW v budúcnosti porastie. NEO'S je zameraný na zodpovedanie potrieb európskeho trhu s elektrickými skútrami a samotný model bude vyrobený spoločnosťou Yamaha Motor Vietnam Co., Ltd. (YMVN).

Medzi jeho hlavné vlastnosti patrí 1) integrovaná napájacia jednotka Yamaha II (YIPU II) poskytujúca tiché, ale dlhotrvajúce zrýchlenie, 2) batéria ponúkajúca cca. 37 km \*1 dojazd na plné nabitie, 3) dizajn rámu špecifický pre daný model a nové nízkostratové pneumatiky pre pohodlnú, energeticky efektívnu jazdu a 4) štýl založený na koncepte Jin-Ki Kanno EV od Yamaha, ktorý umiestni koncepčný model MOTOROiD \*2 na vrchol pyramídy.

Environmentálny plán spoločnosti Yamaha Motor Group Environmental Plan 2050 stanovuje cieľ znížiť do roku 2050 emisie CO<sub>2</sub> rozsahu 3 (emisie produkované z hodnotového reťazca spoločnosti, napr. používanie predaných produktov) o 90 % do roku 2050 v porovnaní s rokom 2010. NEO'S je strategické elektrické vozidlo, ktoré bude uvedené na trh s cieľom pomôcť dosiahnuť tento cieľ.





XSR125  
LEGACY

Pozrite sa bližšie vyrobený tak, aby lúčmi a zlaté ráfiky, svetlometov a dodávajú tomuto vzhľad a dojem, módy. A zamilujete si detaily vrátane hliníkového kovania, starostlivo vybrané, tlmene farby a štýlovú grafiku.



na XSR125 Legacy a zistíte, že je vyčnieval z davu. Kolesá s ako aj okrúhly kryt okrúhle LCD prístroje neo-retro modelu čistý ktorý nikdy nevyjde z krásne navrhnuté

# XSR125 LEGACY

時を超える旅 RIDE THROUGH TIME

Hneď ako naštartujete kvapalinou chladený motor s objemom 125 cm<sup>3</sup>, viete, že tento efektívny ľahký motor má výkon, ktorý potrebujete. XSR125 Legacy poskytuje výkon 11 kW (14,75 k) – tesne pod hornou hranicou pre vodičov s vodičským oprávnením A1 – a poskytuje silné zrýchlenie prostredníctvom prevodových stupňov. Deltaboxový rám a upside down predná vidlica zaisťujú ľahké a športové ovládanie - a vytvorená jazdná pozícia poskytuje zakaždým pohodlnú jazdu.

## HORWIN EK3

Zoznámte sa so špičkou súčasnej elektromobility. Elektrický skúter Horwin EK3 má fantastické zrýchlenie, maximálnu rýchlosť až 95km/h a dojazd v eko móde až 100 km.

Skvelé zrýchlenie, vysoká maximálna rýchlosť, neuveriteľný dojazd, sila a točivý moment, to všetko bez emisii, hluku, a zápachu benzínu. Lepší približovák ako je HORWIN EK3 proste nezoženiete.

Elektrický skúter HORWIN EK3 navyše i perfektne vyzerá, dôkazom je designová cena Red Dot Award v kategórii produkový design.

Hlavné výhody elektrického skútra HORWIN EK3

Nepotrebuje vodičský preukaz na motocykel, stačí bežný vodičák skupiny B

Jednoduchá obsluha a manipulácia, s ktorou sa zoznámite za pár minút. "Zapnúť, jazdiť, nabíjať"

Máte vo svojej kategórii nadpriemerný dojazd 100 km v eko móde, viac než 65 km v bežnom móde. (Otestovali sme za vás, je to skutočne tak.)

Nabíjate skúter bežne z domácej elektrickej siete.

Má perfektné zrýchlenie a točivý moment. V bežnej mestkej premávke vám umožňuje svižne vyraziť. So skútrom HORVIN nebudete brzdu na ceste. .

Batériu je možné jednoducho vybrať a nabíjať i mimo skútra, váži len 18 kg. Pokiaľ nemáte k dispozícii garáž, alebo vlastný dvor kde môžete skúter nabíjať, batériu nabijete aj v obývačke valstného bytu.

Jednoduchá konštrukcia, bezúdržbovosť motora zabezpečujú minimálne prevádzkové náklady oproti benzínovým skútrom. (žiadna výmena oleja, žiadne sviečky, žiadne filtre, proste nič, len jazdiť)

# horwin skútre



Motor

Typ motora: elektromotor v zadnom kolese

Kapacita baterie: 26 Ah

Čas nabití 0-100%: 4 h h

Výkon a Prevodovka

Maximálna rýchlosť: 46 km/h

Maximálny dojazd: 70 km

Maximálny výkon: 2.8 kW

Maximálny točivý moment: 145

Sekundárny prevodový pomer: motor v zadnom kolese

Maximálny zaťaženie: 281 kg

Brzdy a Odpruženie

Predné brzdy: hydraulická kotúčová

Zadné brzdy: hydraulické, kotúčové, združené

Predné odpruženie: hydraulické nenastaviteľné

Zadné odpruženie: hydraulické nenastaviteľné

Rám a rozmery

Výška sedadla: 780 mm

Pohotovostná hmotnosť: 92 kg

Svetlá výška: 125 mm

Rázvor: 1320 mm

D x Š x V: 1900 x 690 x 1130 mm

Zadná pneumatika: 110/70-14

Predná pneumatika: 100/80-14

# špecialitky v evidencii 2021

Do evidencie medzi nové vozidlá sa každoročne dostanú aj kusovky a špeciality mimo masový trh. Tu sú:



**MOVE ECO CARGO-500**

## MOVE ECO® CARGO-500

Výrobca MOVE ECO® ponúka praktické stroje. Jeden sa dostal aj do evidencie kategórie motocyklov na Slovensku. Jedná sa o skoro trojmetrovú (2,9m) trojkolku so šírkou len 1 meter. Korbička je teda o romeroch 1 x 1,5 metra. Ide o ľahkú trojkolku s hmotnosťou len 136kg. Okrem toho malička trojkolka obsahuje aj sklopnú lavicu pre prípadného druhého pasažiera. Isto si pri pohľade na tento stroj spomeniete na trojkolesovú čezetu rikša, ktorá pri podbných rozmeroch uvezla 200kg. Move eco uvezie 500kg, sú však aj varianty s nižšou (200kg) alebo vyššou (800kg) užitočnou hmotnosťou. Ako už z názvu vyplýva, jedná sa o elektrické vozidlo. Maximálna rýchlosť s obmedzovačom je 25km/h,

plne otvorená ide 45km/h a tu už potrebujete registráciu na polícii aj vodičák AM. Dojazd môže dosiahnuť až 45 km, ale to samozrejme závisí na rýchlosti a stúpaní terénu. Doba nabíjania je 6 až 8 hodín. Kolesá majú dvanásť palcov. A koľko takáto hračka stojí? Cena za 500kg užitočnú záťaž je **1585€**.

[[www.moveeco.sk](http://www.moveeco.sk)]

## KLEVER B SPEED PLUS45

Tak a máme tu aj prvé lastovičky v registráciách elektrických bicyklov. Ide vlastne o moderný moped [MOTOR+PEDÁLE], rovnako ako napríklad slovenské babetty. Tento stroj je však prémiový. Klever Mobility je dcérskou spoločnosťou Kymco. Táto dcéra sa narodila v roku 2011 s

ambicióznym sloganom „urobiť dochádzanie do práce ako váš obľúbený čas dňa“. A pustili sa do ľahkých elektrických vozidiel ako alternatívou k automobilu. Bicykle s výkonnými, spoľahlivými motormi, odolnými batériami a kvalitnými brzdami a svetlami. Tomu zodpovedá aj cena, na Slovensku registrovaný model má cenovku **5799€**.



**KLEVER NEW B SPEED PLUS**



## DAYI MOTOR E-ODIN 2.0

Do evidencie sa dostal aj elektrický motocykel E-ODIN. Ide o čínsky elektrický mini stroj na maxi pneumatikách. Veď posúďte sami. Rázvor je iba 1070 mm a dĺžka 1700 mm. Kolesá má však dospelácke sedemnástky, zadaná guma dokonca šírku 180mm. Stroj poháňa 6kW bezkefový elektromotor pracujúci s napätím 72V. Batéria je lithiová 72V s kapacitou 50Ah. Je zabudovaná a váži 22,5kg. Alternatívne sa ponúka batéria s dvojnásobnou kapacitou, ktorá je však o 20kg ťažšia. Súčasťou dodávky je aj 10A rýchlonabíjačka, ktorá dokáže batériu nabiť za 5 hodín. Životnosť batérie je 1500 cyklov, teda pri udávanom dojazde málo cez 100km ide o nájazd cez 100000km počas životnosti motocykla. Strojček má maximálku 100 km/h a váži 102kg. Zadný tlmič je centrálny. Cena je údajne o 1500 éčiek nižšia, ako pri super socio tc max. Tak hor sa hľadať po nete.

[[www.ebike-shop.cz/cz/shop/elektricke-motocykly-2/elektricky-motocykl-dayi-e-odin-10/](http://www.ebike-shop.cz/cz/shop/elektricke-motocykly-2/elektricky-motocykl-dayi-e-odin-10/)]

## KENTOYA Hamster-i

Znalci si pamätajú, že aj skútre boli kedysi predmetom záujmu offroadistov. Reagovala na to aj Yamaha svojim skútro BW'S a aj Piaggio s modelom Typhoon. Obidva stroje sú už mimo ponuku, čiňania však pustili svoje kopírky naplno a tak tu (či v neďalekých Čechách) máme ich ideovú reinkarnáciu s modelom Hamster. Skúter spĺňa aktuálnu normu Euro5 a tak sa objavil aj v slovenskej evidencii ako nový prírastok. V Čechách sa predáva za 39 990 Kč, čo je zhruba 1600€. Čo ponúka? Je poháňaný štvortaktným jednovalcom 124,6cm<sup>3</sup> s výkonom 6,3 kW. Rozvor je podľa výrobcu udávaný 1450 mm a dĺžka 2035mm, čo je na danú kategóriu dosť. Nejedná sa o žiadneho drobca, napriek tomu obúva len 10 palcové balónové pneuamtičky. Prevádzková hmotnosť je len 113 kg, a preto budú zadné bubnové brzdy posačujúce. Aj vzhľadom na maximálku 85 km/hod sa jedná motorovo o klasickú vzduchom chladenú čínu. Ale za tie peniaze môže dobre poslúžiť u dedinských frajerov, ktorí si sem tam zájdu s frajerkou do kukurice :)

[[www.kentoya.cz/1858-off-road-skutry/kategorie](http://www.kentoya.cz/1858-off-road-skutry/kategorie)]

## JCADI ALEX STORM

Nová značka v slovenskej evidencii prináša čisto elektrický skúter povedomých tvarov. Dizajn je rovnaký, ako u Adamoto T9, či Maxon Optimus. Kreativita zjavne nemá šikmé oči. Výrobca ho deklaruje ako mestský elektrický maxi skúter. Moto má údajne 6kW so špičkou až 12kW. K dispozícii je s batériou 72V 130Ah, 72V 125Ah alebo 72V 105Ah, ktorá dokáže jednoducho poháňať JCADI Alex Storm na rýchlosť viac ako 130 km/h s dojazdom až 160 km. Teda to deklaruje predajca, pravda bude niekde uprostred.

Vstavaná nabíjačka údajne dokáže nabilíť lithiovú batériu na 100% za tri hodiny. Skúter má full LED osvetlenie, dvojitý zadný tlmič s vyrovnávacou nádobkou, ale ABS tu nenájdete. Skúter je veľkoryso priestorovo pojatý, mal by odvieť v pohodlí dvoch cestujúcich. Avšak každé kilo je na úkor dojazdu. presn[ cenu sme nezistili, ale mala by sa pohzbovať nad úrovňou Hondy PCX...

[[www.jcadi.com/h-pd-70.html](http://www.jcadi.com/h-pd-70.html)]





## cake kalk&

Čo to je? Bicykel n označkách? Áno, toto je ten pravý nástupca mopedov. Ani bajk, ani bike. Batéria obalená rámom v severskom štýle. A za nekresťanské peniaze. Maximálna rýchlosť je niečo vyše 90km/h a dojazd je len 86 kilometrov. Teda na vozenie po pečivo na dedine. Alebo len tak sa pomotať pár kiláčikov po nespevnených cestičkách. Štýlové a hipsterské, ako sa na severský výrobok patrí. Je to ľahučké (79kg), je to celkom výkonné (10kW), preto treba vodičák A1. A je to brutálne drahé, cenovka **14500** je facka pre všetkých šetrilkov. Batéria 51,8 V sa dá nabíjať buď v stroji, alebo sa dá vybrať. Brzdy sú kotúčové na obidvoch kolesách, predná je klasicky na riadítkach, zadná je nožná. Rázvor je 1310mm a sedadlo je relívne vysoko: 910 mm. Rám používa 6061 hliník - extrudovaný, kovaný a CNC obrábaný. Stroj je vybavený špoičkovo, veď sa musí zdôvodniť uvedená cena: Obrátené vzduchové vidlice Öhlins s 38 mm podpernými rúrkami pre extra tuhosť a

pevnosť, špeciálne vyvinuté pre Cake. Nastaviteľné pre vysokorýchlostnú kompresiu, nízkorýchlostnú kompresiu a nízkorýchlostný odraz. Vidlice sú vybavené pokročilými 3-stupňovými vzduchovými pružinami Öhlins s individuálnym nastavením pre svetlú výšku a odpor pri klesaní.

Vybrané výrobcom udávané parametre:

Trail/Enduro jazda: 3 hodiny. Zmiešaná mestská jazda (WMTC-II): 86 km\*. Vysoká rýchlosť jazdy (70 km/h): 35 km

Hmotnosť: Batéria 17 kg, Samotná konštrukcia stroja: 62 kg

Kolesá a pneumatiky: Náboje - Kované a CNC hliníkové náboje CAKE s 25mm oskou, Ráfiky - 19" x 1,85" hliníkové motocyklové ráfiky vyrobené na mieru 7116-115. Pneumatiky - Dvojité športové motocyklové pneumatiky 19" x 3,00".

Svetlá výška: 300 mm

[[ridecake.com/en/kalk](http://ridecake.com/en/kalk)]





### MUSTANG POHODLNÝ ŠPORTOVÝ SPÔSOB CESTOVANIA

So svojimi 4 rôznymi voliteľnými motormi, Mustang otvára novú éru v sektore trojkolky. Nielen vďaka kompaktnosti, mobilite a jazdnej agilnosti, ale aj vďaka mimoriadne pohodlnej polohe sedenia a výnimočnému dizajnu je Mustang trojkolkou, o ktorej každý hovorí. Mustang je najpredávanejšia trojkolka z produktovej rady BOOM a je k dispozícii aj ako Mustang Xtreme a Mustang Family (3 miesta). Vďaka hlbokkej a bezpečnej polohe sedenia sedí spolujazdec za vodičom dobre chránený a zároveň sa na neho môže pozeráť. Na želanie môžu byť sedadlá pre menších pasažierov bezplatne vystužené, aby mali aj napriek nízkej polohe sedadla rovnako dobrý výhľad. Od modelového roku 2016 má Mustang štandardne pohodlný kufr s úložným priestorom 240 l. Je dostupný buď ako krátka verzia: k dispozícii pre vodičov s výškou postavy cca. 160 cm až cca. 180 cm. Alebo ako dlhá verzia: pre vodičov s výškou postavy od 180 cm sa odporúča predĺženie rámu.

**renault twizy** V motocyklových kategóriách sa registroval aj jeden automobilkový hybrid. Teda hybrid, čo sa týka zaradenia, ináč je to čisto elektrický stroj. 4ks registrácií v kategórii L7e dosiahol Renault twizy. Oficiálne sa jedná teda o homologizovanú štvorkolku. Cenovka začína na **12800€**, takže to nie je najlacnejší golfový vozík. Táto suma zahŕňa 13-palcové oceľové disky kolies, funkciu odhmlievania čelného skla a nabíjací kábel. V jeho príplatkovej výbave sú napríklad bočné dvere, ktoré stoja 320€. Renault Twizy sa pripája do akejkoľvek domácej



zásuvky a nabije sa za 3 h 30 min. Bateria má kapacitu 6,1 kWh. Má prevádzkovú hmotnosť len 473 kg. Jeho rozmery sú 2 338 x 1 234 x 1 454 x 1 686 mm (dĺžka x šírka x výška x rázvor). Má dve miesta na sedenie a batožinový priestor má len 31 litrov. Elektromotor je namontovaný na zadnej náprave a má výkon 13 kW, krútiaci moment je 57 Nm. S Twizym si zajazdíte maximálnou rýchlosťou 85 km/h. Optimistický dojazd je cca 80km. Niet čo dodať, hor sa k dilerom!

[[www.renault.sk/elektricke-vozidla/twizy.html](http://www.renault.sk/elektricke-vozidla/twizy.html)]

# vespa známa neznáma

Vespa. Kultová značka je vlastne len modelom značky Piaggio. Zakladateľ moderných skútrov stanovil pravidlá na desiatky rokov dopredu.



Sedem desiatok rokov potom, čo bola 23. apríla 1946 zaregistrovaná ochranná známka Piaggio, je Vespa s viac ako 18 miliónmi motocyklov, ktoré sa preháňajú po cestách na šiestich kontinentoch, skutočnou kráľovnou skútrov. Vespa si môže skutočne nárokovať, že zmenila spôsob, akým sa vo svete cestuje. Zjednocuje mladých ľudí zdieľajúcich rovnakú vášeň bez ohľadu na kultúru alebo zázemie. Nesporná globálna značka číslo jeden, pokiaľ ide o mobilitu, preklenula rozdiely medzi generáciami, národnosťami a sociálnym zázemím a vyvolala kultúrne, hudobné, mládežnícke a štýlové fenomény a stala sa ich podstatnou a prirodzenou súčasťou. Spreádzala krajiny a kontinenty v ich raste, ktorý často, aj v malom, prispieva k ich ekonomickému blahobytu.

Od roku 2004, keď sa vyrobilo 58 000 vozidiel, bol rast značky Vespa pozoruhodný. V roku 2006 to bolo 100 000, čo sa zvýšilo na 180 000 v roku 2017 a rekordných viac ako 210 000 v

roku 2018.

Za posledné desaťročie vyšlo na cestu viac ako 1,6 milióna vozidiel Vespa v každom možnom kúte sveta.

Dnes je Vespa viac ako kedykoľvek predtým skutočne globálnou značkou a skutočným svetovým občanom, má výrobné závody v troch krajinách. Pontedera v srdci Toskánska, domov Vespy od roku 1946, je výrobnou základňou pre Európu a všetky západné trhy vrátane Ameriky. Ďaleký východ obsluhuje Vinh Phuc vo Vietname. Najnovší závod v Bara-mati bol otvorený v apríli 2012 s cieľom vyrábať produkty

Vespa pre indický trh. Vespa je tak skutočne globálnou značkou, ktorá prináša radosť motoristom na všetkých kontinentoch. V súčasnosti sú to silne imidžové stroje, ktoré dokážete vyzdobiť k dokonalosti, ako napríklad tento krásny žltý model GTS s čiernymi doplnkami. A cena dokonalosti zodpovedá.



## OD POČIATKOV K LEGENDE

Sedemdesiatpäť rokov histórie od roku 1946. Vespa definovala základný tvar skútrov, ktorý dodnes nenecháva veľkú väčšinu petroheadov chladným. Cesta Vespy je cesta evolúcie.



**VESPA 98  
1946**

V apríli 1946 bol tento úžasný nový, funkčný a inovatívny dopravný prostriedok prvýkrát predstavený širokej verejnosti v golfovom klube v Ríme. Na štíte bolo vyryté nové logo, ktoré nahrádzalo predchádzajúci emblém spoločnosti Piaggio Aircraft. Vespa sa stala okamžite úspechom a získala si obrovský záujem médií aj zvedavost' verejnosti, sprevádzané prejavmi prekvapenia aj skepsy. Prvé predaje skútrov Vespa mala na starosť malá sieť predajcov a cena štandardného modelu bola 55 000 lír, zatiaľ čo luxusná verzia sa predávala za 66 000 lír.



**VESPA 98 CORSA  
1947**

Vespa 98 Corsa bola skonštruovaná špeciálne na závodné účely s cieľom ukázať výnimočné schopnosti týchto malých skútrov. Veľké roje Vesp, ktoré vznikali v uliciach a na námestiach talianskych miest, motivovali Enrica Piaggia k výrobe agresívneho jednostopového vozidla, ktoré by

sa mohlo stať víťazom. Prvým závodným jazdcom na skútri Vespa 98 bol Giuseppe Cau, ktorý v roku 1947 triumfoval v závode do vrchu Monte Mario. Vespa 98 Corsa (závodný okruh) bola stvorená pre rýchlu jazdu a symbolizovala inovácie. Oceľový rám obopínala ručne vyrobená kapotáž. Brzdy boli bubnové, vybavené zadnými ventilačnými otvormi, zaisťujúcimi chladenie. Prevodovka bola trojstupňová, čo umožňovalo precízne ovládanie „plynu“, a chladenie bolo vzduchové s nútenou ventiláciou. Originálna farba bola červená, a preto sa tomuto modelu hovorilo aj malý „bolid“.



**SÉRIA VESPA 98 II  
1947**

Celkovo bolo vyrobených 16 500 skútrov druhej generácie modelu Vespa 98. Tento model ponúkal výrazné vylepšenia v porovnaní s predchodcom z hľadiska estetického, aj čo sa týka technických parametrov. Skúter bol navyše vybavený náhradným kolesom pre prípad poškodenia pneumatiky, čo bolo veľmi pravdepodobné vzhľadom na veľmi zlý stav povojnových ciest. Tento veľmi funkčný prvok sa čoskoro stal jedným z najzreteľnejších štylistických prvkov skútrov Vespa. Vespa 98 bola predstavená s novým, vylepšeným svetlometom a strieborným metalickým lakom, ktorý pripomínal leteckú divíziu spoločnosti Piaggio. Podľa správ z časopisov museli zákazníci čakať na dodanie svojho skútra Vespa 98 osem mesiacov, az toho dôvodu začal prekvitať čierny trh, na ktorom sa Vespa predávala za dvojnásobok základnej ceny, pričom v niektorých prípadoch dosiahla

cena až 125 000 lír!

**retro**



**VESPA 125 CORSA  
„ZLIATINOVÝ RÁM“  
1949**

V roku 1949 vyrobila Vespa prvýkrát závodný podvozok, v ktorom našla uplatnenie rovnaká hliníková zliatina ako v konštrukcii lietadiel. Pri montáži sa používalo nitovanie, nechýbali ani kolesá z ľahkej zliatiny a ďalšia vyspelá technika 40. rokov.

Optimalizovaným umiestnením palivovej nádrže a riadidiel vznikli pre jazdcov lepšie podmienky na jazdu vysokou rýchlosťou. Vespa 125 cm<sup>3</sup> Corsa sa v roku 1950 zúčastnila mnohých pretekov, v ktorých oslavovala celý rad prestížnych víťazstiev. Jazdci Giuseppe Cau a Dino Mazzoncini obsadili prvé a druhé miesto vo Veľkej cene Bologni. Cau v tom istom roku zvíťazil so skútrom Vespa 125 aj na okruhu Perugia v závode číslo 38. Spoločnosť Piaggio vyrobila na celom svete iba šesť skútrov tohto modelu spoločne s niekoľkými prototypmi.

Z prvých strojov je jasne vidieť, že koncern Piaggio, a hlavne jeho majiteľ nemal záľubu v klasických "špinavých" motocykloch. Snažil sa aj do jednej stopy preniesť technológie známe z leteckej konštrukcie. Všetky špinavé časti, ako je motor, prevodovka, chladič, stupačky vystavené nepriazni počasia sa konštruktéri snažili eliminovať. Skúter v podaní Piaggia sa stal definíciou tohto slova. Rovnako ako automobilový GOLF je aj VESPA modelom, ktorý určuje trendy svojej triedy. Evolúcia dokonalej myšlienky.



### **VESPA125** **1949**

Spoločnosť Piaggio predstavila v roku 1948 nový skúter Vespa. V rokoch 1946 až 1947 bolo v zahraničí predaných 1183 skútrov Vespa 125 cm<sup>3</sup> (najmä vo Švajčiarsku). Na konci roku 1947 sa Enrico Piaggio rozhodol, že kompletne pozastaví výrobu skútra Vespa 98 cm<sup>3</sup> a bude pokračovať iba s verziou 125 cm<sup>3</sup> pre Taliansko a zahraničné trhy. Medzi ďalšie vylepšenia patrilo rameno zavesenia predného kolesa, premiestnenie veka motora do vyššej polohy pre ľahší prístup k motoru a ďalším mechanickým komponentom. Ďalšia generácia skútrov Vespa z roku 1949, ktorá je v súčasnosti vystavená v Múzeu Piaggio, vyzerala ešte lepšie vďaka novej chladiacej sústave a prepracovanému ovládaniu prevodovky.

motocyklový priemysel s nádejou na získanie nových potenciálnych zákazníkov. Tiež skútre Piaggio sa zúčastnili závodov na mnohých závodných okruhoch, a to nielen za účelom propagácie motocyklov s motormi 125 cm<sup>3</sup>, ale aj testovania nových riešení, ktoré viedli k úpravám sériovo vyrábaných modelov. Pretekárske skútre Vespa boli vyrábané kompletne ručne odborníkmi firmy Piaggio av závodoch na nich jazdilo mnoho významných jazdcov, ktorými boli napríklad Dino Mazzoncini a Giuseppe Cau. Giuseppe Cau zvíťazil v závode na katánsku Etnu v roku 1950, v ktorom došiel do cieľa ako prvý vo svojej triede (125 cm<sup>3</sup>) av celkovom hodnotení sa umiestnil na 3. mieste za motocyklami Guzzi a Benelli.



### **VESPA MONTLHERY** **1950**

Piaggio prekračoval v propagácii športový imidž skútrov Vespa a pozornosť divákov presunul na prekonávanie rekordov. Dňa 7. apríla 1950 na francúzskom okruhu Montlhéry, počas 10 hodín testovania, pri ktorom sa striedali traja jazdci, zvíťazila Vespa v rekordnom čase (priemerná rýchlosť 134 km/h) v závodoch na 100 míľ (priemerná rýchlosť 129,7 km/h), 500 míľ (priemerná rýchlosť 123,9 km/h) a 1000 km (priemerná rýchlosť 124,3 km/h). Skútre Vespa prešli počas 10 hodín vzdialenosť 1049 kilometrov. S veľmi podobným jednostopovým vozidlom, ako bola Vespa 125 pre „závodné okruhy“ s hliníkovým rámom z roku 1949, dosiahol Mazzoncini vynikajúce výsledky v okruhových závodoch.

Medzi ne patrilo víťazstvo v triede skútrov na okruhu v Janove po súboji medzi značkami Vespa a Lambretta.



### **VESPA SILURO (TORPÉDO)** **1951**

V roku 1951 stanovila Vespa svoj najprestížnejší rekord: kilometer s letným štartom. Dňa 9. februára, medzi 10. a 11. kilometrom diaľnice pri Ríme (v blízkosti prístavu Ostia), prešla Vespa, poháňaná motorom s dvoma protibežnými piestami (výkon: 17,2 ka 9500 min<sup>-1</sup>), ktorý skonštruoval Corradino D'Ascanio, a riadená Dinom Mazzoncini, kilometer s letným štartom v rekordnom čase 21 sekúnd a 4 stotiny priemernou rýchlosťou 171,1 km/h.



### **VESPA OKRUHOVKA 125** **1949**

Na konci štyridsiatych rokov považovali najvýznamnejší výrobcovia motocyklov za najlepši spôsob reklamy pre svoje jednostopové vozidlá účasť v rozmanitých závodoch. Cieľom bolo priblížiť širokej verejnosti



### **VESPA 125** **1951**

Podobne ako v roku 1948 rástli počas roku 1951 predaje vďaka vylepšenej technike a designu. Skúter modelového roku 1951 sa stal slávnym po svojom debute na plátnoch kín v romantickom a nezabudnuteľnom filme Prázdniny v Ríme, ktorý rozprával príbeh o láske medzi Audrey Hepburnovou a Gregorym Peckom v Ríme.



umiestnený vo výške riadidiel miesto na prednom blatníku.

### **VESPA 150 SIDE-CAR 1955**

Vespa s postranným vozíkom

sa vyznačovalo tichším motorom a dychberúcimi výkonomi. Vespa 150 GS ponúkala športové vlastnosti, ktoré boli priamym výsledkom skúseností závodného tímu Piaggio. Motor mal priame sanie do valca a dosahoval výkon 8 k pri 7500 min<sup>-1</sup>, prevodovka mala štyri prevodové stupne. Predĺženým sedlom a veľkými 10" kolesami sa zásadne zmenili línie skútra Vespa. Predsériová verzia tohto modelu je v súčasnosti vystavená v Múzeu Piaggio.

### **VESPA 125 „ŠEŠŤ DNÍ“ 1951**

Verzia „Sei giorni“, po estetickej stránke veľmi podobná modelu Vespa 125, sa odlišovala palivovou nádržou, ktorá ťažila z výhody štítu zasahujúceho do strán, a vydutým zadným blatníkom na pravej strane, v ktorom bol uložený väčší karburátor. Názov skútra bol odvodený z účasti v 26. ročníku Medzinárodnej motocyklovej šesťdňovej v roku 1951, v ktorom získal deväť zlatých medailí. Členmi závodného tímu Piaggio boli: Biasci, Cau, Crabs, Mazzoncini, Merlo, Nesti, Opesso, Riva, Romano a Vivaldi. „Šesťdňová“ Vespa 125 získala v roku 1951, v ktorom na talianskych skútroch Vespa dominovali traja jazdci (Giuseppe Cau, Miro Riva, Bruno Romano), tiež pohár Talianskej motocyklovej federácie.



bola vyvinutá na prelome rokov 1948 a 1949. Vespa s postranným vozíkom umožňovala stabilné a komfortné cestovanie na dlhé vzdialenosti. Postranný vozík bol vyrobený z oceľových plechov, ručne zmontovaný a pripevnený ku skútru Vespa prostredníctvom jedného profilu s kruhovým prierezom. Model s postranným vozíkom, velebený za svoje vynikajúce prevádzkové vlastnosti, dokonca aj v zasneženom teréne a na strmých svahoch, bol zasvätený komfortu a vyššej prepravnej kapacite vďaka malému batožinovému priestoru vzadu a väčšej praktickosti pre dlhé cestovanie.



### **VESPA 150 1956**

V roku 1956, desať rokov po predstavení nového modelu, predal výrobný závod Pontedera milióny skúter Vespa. Úspech značky Vespa prekonal všetky očakávania. Legendárny skúter sa v tom čase ponúkal v troch verziách: 125 cm<sup>3</sup>, 150 cm<sup>3</sup> a GS 150 cm<sup>3</sup>. Vespa 150 poskytovala vylepšené prevádzkové vlastnosti a vynikala rovnako svetlometom umiestneným vysoko na riadidlách. Cena skútra Vespa 150 pri uvedení na trh v roku 1956 bola 148 000 lír.



### **VESPA 125 U 1953**

Celkom bolo vyrobených iba 7000 skútrov Vespa U – písmeno „U“ znamenalo „utility“ (úžitok) – a vďaka tomu patrí tento model medzi zberateľmi medzi najvyhľadávanejšie. Lacný model, vyvinutý v roku 1953, vznikol ako konkurencia produktov značky Lambretta a na trhu sa predával za 110 dolárov. Prvýkrát bol svetlomet



### **VESPA 150 GS 1955**

Verzia GS 150 bola míľnikom v histórii skútrov, nielen pre značku Vespa, ale pre celý trh. Do histórie sa zapísala ako najkrajší skúter, aký kedy bol na svete vyrobený, av súčasnosti je veľmi vyhľadávaná. Trh sa v 50. rokoch zmenil a Vespa sa stala symbolom, ktorým sa mohli mladí ľudia odlišiť. Prvýkrát bolo vyvinuté jednostopové vozidlo pre veľkosériovú výrobu, ktoré

### **VESPA 150 TAP 1956**

V päťdesiatych rokoch poverilo francúzske ministerstvo obrany spoločnosť Piaggio France (ACMA) vývojom vozidla na vojenské účely. Výsledkom bola skutočne výnimočná Vespa. V období od roku 1956 do roku 1959 bolo vyrobených iba 600 týchto skútrov. Vespa TAP, používaná Cudzineckou légiou a parašutistickými jednotkami, bola vybavená delom kalibru 75 mm a dodatočným priestorom pre zásobu munície.



### **VESPA 400** **1957**

Na vrchole úspechů značky Vespa se společnost Piaggio rozhodla pro vstup do světa čtyřkolových vozidel. Corradino D'Ascanio vždy považoval za svůj cíl zkonstruovat malý automobil Vespa 400 s dvoudobým motorem vzadu. Byl uveden na trh v roce 1957 a Piaggio vyrobil 30 000 vozů tohoto modelu



### **VESPA 125 (VNA2)** **1958**

Vespa 125 cm<sup>3</sup> z roku 1958, vyráběná ve dvou barvách, šedé a béžové, znamenala vstup do nové éry. Byla to první Vespa s kapotáží vyráběnou spojením dvou plechových polovin. Tento druh rámu měl výrazné přednosti z hlediska průmyslové výroby a od roku 1958 začal být používán u všech modelů. Součástí nové konstrukce byl také nový kompaktní motor.



### **VESPA 150 GS VS5** **1959**

Legendárna Vespa 150 Gran Sport sa etablovala v roku 1955 modelovým variantom VS1. Tento model bol upravený a verzia VS5 bola vybavená špeciálnym rýchlomerom vejárovitého tvaru a úplne chrómovaným koncovým svetidlom s integrovaným brzdovým svetlom. Tento skúter mal tiež vylepšenú brzdovú sústavu a logo Piaggio na prednom blatníku. Vespa 150 GS (VS5) drží rekord v počte vyrobených skútrov (80 000). Tento model bol vyrábaný v rokoch 1958 až 1961.



### **VESPA 150 (VBA)** **1961**

Vespa 150 (VBA) bola predstavená v roku 1958 s niekoľkými zmenami. Farba bola podobná ako u predchodcu (modrý metalický lak), ale bočné panely boli zdobené hliníkovými mriežkami ventilačných otvorov a zadné svetidlo bolo väčšie a kompletne chrómované. Tento model debutoval počas olympijských hier v Ríme v roku 1960 a vďaka svojej elegancii a funkčnosti sa stal obrovským úspechom.



### **VESPA DALÍ** **1962**

V lete 1962 si sadli na skúter Vespa, ktorý je v súčasnosti pravdepodobne najcennejším na svete, dvaja študenti: Santiago Guillen a Antonio Veciana. Dvaja mladí muži sa stretli s majstrom surrealizmu, Salvadorom Dalím. Dalí, ktorý sa zapísal do moderných dejín, splnil svoju povesť a rozhodol sa neobvyklým spôsobom ozdobiť kapotáž skútra Vespa a pripojil k tomu svoj podpis a meno svojej ženy i múzy Galy. V lete 1999 v španielskom meste Girona bol tento skúter vystavený počas festivalu „Eurovespa“ v rámci expozície „Umenie motocykla“. Následne ho Giovanni Alberto Agnelli venoval Múzeu Piaggio.



### **VESPA 50** **1963**

Vespa sa stala veľmi obľúbenou medzi mladými fanúškami jazdy v jednej stope, ktorí dávali týmto skútrom prednosť pre ich mimoriadnu ovládateľnosť a atraktívny dizajn. Piaggio predstavil model Vespa 50 s cieľom osloviť širšie skupiny zákazníkov a propagoval ho sloganom „Mladý, moderný a ... bez dokladov“. Bola to Vespa, ktorú bolo podľa cestného zákona z roku 1963 možné riadiť bez registračnej značky a bez vodičského oprávnenia od veku 14 rokov. Vespa 50 bola posledným skútrom, pod ktorého konštrukciou je podpísaný Corradino D'Ascanio. Skúter objemovej triedy 50 cm<sup>3</sup> je míľnikom v histórii značky Vespa: od roku 1964 do súčasnosti boli vyrobené viac ako 3 milióny skútrov s motorom 50 cm<sup>3</sup>. V súčasnosti je táto kubatúra bohužiaľ nahradzovaná elektrinou a vóna benzínu ide do minulosti.





### VESPA 90 SUPER SPRINT 1966

Model Super Sprint 90 měl bezpochyby neoriginálnější design ze všech skútrů Vespa. Čelní štít byl zmenšený a mezi sedlem a říditky byly umístěny velké konstrukční celky. Náhradní kolo, podobně jako u modelu Vespa GS 1955, bylo uloženo uprostřed nad plochou pro nohy. Verze 90 SS, stejně jako Vespa 50, patří mezi nejžádanější modely a je skutečným sběratelským kouskem.



### VESPA ALPHA 1967

Toto jednostopé vozidlo vystupovalo ve filmu „Dick Smart, Agent 2007“ s Richardem Wylerem, Margaretou Leeovou a Rosannou Tapadosovou. Jedná se o model Vespa 180 Super Sport, který byl upraven společností Piaggio a Angličanem Alpha Willisem. Tento skútr byl ve filmu schopen jezdit po silnici, létat jako vrtulník a pohybovat se pod vodou jako ponorka.

### VESPA 125 PRIMAVERA 1967

Vespa 125 „Primavera“, odvozená z modelu 125 VMA1, slavila okamžitě po svém představení úspěchy. Vynikající provozní vlastnosti, agilní ovladatelnost a výkonný motor patřily mezi faktory, díky nimž



byla Vespa Primavera v šedesátých letech takovým úspěchem. Primavera se snažila oslovit mladé lidi a společnost Piaggio připravila pro její uvedení na trh slogan „S Vespou můžete být“. Tento skútr byl určen pro šestnáctiletou mládež, která milovala sporty, život v přírodě a nechtěla přijíždět pozdě na schůzky s přáteli kvůli dopravním zácpám ve městě. Hlavním konstrukčním prvkem tohoto skútru byl delší podvozek, díky němuž byla jízda se



spolujezdcem ještě snadnější.

### VESPA 180 RALLY 1968

Po úspěchu modelu Vespa Super Sport 180 vyvinula společnost Piaggio nový vrcholný model se zdvihovým objemem 180 cm<sup>3</sup>, který měl zcela nový motor a podvozek, jakož i stylisticky upravená říditka a sedlo. Vespa Rally 180 stále zůstává jedním z



nejúspěšnějších modelů. V období od roku 1968 do roku 1973 bylo celkem vyrobeno více než 26 000 těchto jednostopých vozidel.

### VESPA 50 WITH PEDALS 1970

Vespa 50, určená pro francouzský trh, prošla modernizací, aby splňovala francouzské předpisy. Společnost Piaggio musela nový skútr upravit, aby jej bylo možné



vybavit pedály, které francouzský zákon vyžadoval u všech jednostopých vozidel. Tato položka výbavy vzbudila zájem veřejnosti a díky ní je tento model oceňován sběrateli.



### VESPA 50 SPECIAL 1973

Vespa 50 Special, prodávaná od roku 1969, byla zaměřena především na mladé zákazníky díky stylistickým změnám řídítek, světlometu a koncové svítilny. V roce 1969 byl uveden na trh také model Vespa 50 Elestart. Jeho design byl stejný jako u verze Special, disponoval však technickou inovací v podobě elektronicky řízeného zapalování. V letech 1969 až 1973 spustila společnost Piaggio jednu ze svých nejslavnějších kampaní: „Kdo ‚Vespuje‘, ten sní jablka“, která odkazovala na úspěch modelu Vespa 50 Special.



### **GIANT VESPA 1977**



výstave motocyklov v Miláne v roku 1977 ako nová Vespa PX 125, si mladí zákazníci zamilovali. Skúter PX bol okamžite rozpoznateľný podľa hranatých tvarov a väčšieho podvozku. Rýchloamer bol uložený na riadidlách, ktoré boli úplne novo navrhnuté. Tento model bol veľmi inovatívny aj vďaka modernizovanému zaveseniu predného kolesa s teleskopickým tlmičom.

### **VESPA PRIMAVERA ET3 1976**

Vespa ET3 Primavera bola mimořádným úspechom se 144 000 prodanými skútrami. Malé rozmery kapotáže, podobné skútru Vespa 50 cm<sup>3</sup>, zaručovali snadné manévrovanie a vynikajúci ovladateľnosť a jazdné vlastnosti. Tento model bol vyvinutý v 70. letech pro mladé zákazníci a zahrnoval pozoruhodné detaily, jakým bylo například sedlo čalouněné džínovinou.

Zástupca modelového radu Vespa PX bol vyrobený na predstavenie „novej línie“ v Paríži v roku 1977 a mnoho rokov neskôr bol pozmenený na uvedenie modelu Vespa T5. Obrovskú Vespu vyzdobil umelec Stefano Tonelli mestským graffiti. Tieto obrazy sú vystavené v Múzeu Piaggio spoločne s modelom, ktorý bol teraz zreštaurovaný v pôvodnej červenej farbe.



### **VESPA 50 S 1985**

Spoločnosť Piaggio vyvinula rýchlejší model so zdvihovým objemom 50 cm<sup>3</sup> v reakcii na dopyt v niektorých krajinách. Motor poskytoval vyšší výkon napriek rovnakým hodnotám vŕtania a zdvihu ako pri východiskovom modeli.



### **VESPA 125 T5 POLE POSITION 1985**

### **VESPA RALLY 200 1976**

Po obrovskom úspechu modelu Vespa 180 vyvinula spoločnosť Piaggio v roku 1972 model, ktorý bol poprvé poháňaný motorom so zdvihovým objemom 200 cm<sup>3</sup>. Prijetí tohoto nového produktu verejnosťou bolo úžasné, zákazníci čakali na dodanie skútru dlhšie mesiace. Po estetickú stránku bola Vespa Rally 200 okamžite rozpoznateľná podľa bielych grafických prvkov na podvozku a vonkajších paneloch. V svojej dobe mala najvýkonnejší motor s elektronicky riadeným zapalovaním. V rokoch 1972 až 1979 bolo vyrobeno viac než 41 700 skútrů Vespa Rally 200.

### **VESPA 100 SPORT 1978**

Model 100 Sport, odvodený od modelu Vespa 90, bol vyvinutý v súlade s legislatívou pre mopedy na americkom trhu. Napríklad zadné svetidlo je väčšie. Zväčšenie zdvihového objemu z 90 na 100 cm<sup>3</sup> bolo dosiahnuté



väčším vŕtaním valca.



### **VESPA P125X 1978**

Tento model, predstavený na

Verze 125 T5 Pole Position, vyvinutá v roku 1985 jako zcela nová a přepracovaná Vespa, byla vybavena novým motorem s optimalizovanou výkonovou charakteristikou. Sportovní charakter umocňovaly agresivní linie, spoiler, čelní štít a digitální rychloamer. Společnost Piaggio v této době jen s obtížemi čelila prosperující a nelítostné konkurenci z Japonska.



### **VESPA 50 SPECIAL REVIVAL 1991**

Vespa 50 Special byla v 60. letech nejoblíbenějším modelem mladých zákazníků a začátkem 90. let se dočkala repliky v reakci na přání mnoha fanoušků. Speciální model, oceňovaný na celém světě, byl v roce 1991 limitován na pouhých 3000 exemplářů. Byl určen pro mladé jezdce, kteří nezažili 60. léta nebo dosud neměli příležitost jezdit na skútru Vespa. Tento model byl legendárním produktem a byl dokonce vystavován v prestižním Muzeu moderního umění v New Yorku. Skútr Vespa 50 Special Revival věnovala Muzeu Piaggio „Giovanni Alberto Agnelli“ Christa Solbachová (prezidentka IVF, Mezinárodní federace klubů Vespa).



### **VESPA ET2/ET4 1996**

Vespa vstoupila do třetího tisíciletí, aniž by ztratila své elegantní linie a nezaměnitelný design. Díky mnohaletým zkušenostem však disponovala inovativní technikou a dosáhla nové úrovně z hlediska komfortu. Nová generace skútrů Vespa byla k dispozici ve třech verzích: Vespa ET4, vybavená ekologickým čtyřdobým motorem 125 cm<sup>3</sup>, Vespa ET2 s moderním a spolehlivým dvoudobým

motorem a Vespa ET2 Injection, poháněná jednotkou FAST (Fully Atomized Stratified Turbulence). Jednalo se o první jednostopé vozidlo s dvoudobými motory s přímým vstřikováním, jejichž spotřeba paliva byla až o 30 % nižší a emise dokonce až o 70 % nižší.



### **VESPA FERRARI ET4 150 2001**

Tento model vznikl na počest týmu Ferrari a jeho vítězství v mistrovství světa ve Formuli 1 v roce 2000. Jednostopé vozidlo bylo individualizováno jmény Montezemola, Todta, Schumachera a Barrichella, mělo červenou barvu značky Ferrari a kožené sedlo ze stejného materiálu, který se používá k čalounění interiéru vozů Ferrari.



### **VESPA GT 60° 250 CC 2006**

Toto je dárek, který chtěla Vespa dát svým fanouškům na oslavu 60. výročí společnosti. Tato jedinečná limitovaná edice s prestižními materiály a exkluzivními povrchovými úpravami vznikla v počtu pouhých 999 exemplářů, a je tak předurčena k tomu, aby se stala jedním z milníků v dlouhé historii značky Vespa.



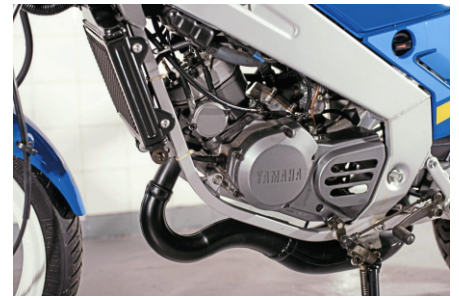
### **VESPA 946 ARMANI 2015**

Na oslavu roku 2015 – 40. výročí založení společnosti Giorgio Armani a 130. výročí založení společnosti Piaggio Group – navrhla značka Emporio Armani speciální verzi skútra Vespa 946. V súlade s Armanihou charakteristickou paletou tlmených farieb zostavil módný návrhár pre projekt speciálnu kombináciu názvaku zelenej, viditeľnými iba za určitých svetelných podmienok. Kovové diely majú saténovú povrchovú úpravu a vytvárajú nepriehľadný efekt zladený s ďalšími povrchovými úpravami kapotáže. Na bokoch sa skvie nápisy „Emporio Armani“, zatiaľ čo nad svetlometom je umiestnené ikonické logo značky s orlom.

To je v krátkosti prierez históriou značky, vlastne modelu Vespa, tak, ako to vidí samotná firma na stránkach vespa.com. Je to príbeh napriek niekoľkým závažným úspechom, a podľa obrázkov modelov za 70 rokov existencie tohto kultu, základná silueta je "navždy daná". Aj podľa toho sa pozná skutočná značka. Žiadne uchyľovanie sa ku kopírovaniu, jednoducho vytvorí svoj štýl a toho úspešného sa drží. Aj preto sa vynára toľko kópií dizajnu Vespy za polovičné peniaze. Ale bez úspechu, je to len pre potešenie oka societ. Skutočný fajnšmeker si vyberá overenú kvalitu, za ktorú je ochotný aj adekvátne zaplatiť. Podľa hodnoty starších modelov v inzercii na bazoš.sk je jasné, že sa jedná v neposlednom rade aj o investíciu. A to skutočne investíciu do hodnotného produktu.

# malé milé srdité dvojatky

Boli časy, boli... Ale už sú preč a my môžeme len spomínať na voňavé dvojatky z prelomu rokov 80 až 90 minulého storočia. Dnešný brutálne korektný svet výrobcov nedovoľuje žiadne experimenty. Je proste iná doba ale nostalgiu môžeme stále zmotniť kúpou niekdajších týnedžerských snov. áno, bola doba, kedy 125-kové stroje dokázali fujazdiť 180-kou. Tieo dve čísla dnes nejdu dokopy a sme vďační aj za tú stovku.



Svojho času bola trieda malorážok nabitá. Dvojatky umožňovali ľahšie ladenie a zvyšovanie výkonu. Takže aj malé stodvadsaťpäťky mohli byť vyladené na neuveriteľné výkony a otáčky. Aj "malý" motorček dokáže zázraky, dvojatky znášali vysoké otáčky a dokázali uháňať až cez 160 km/h. Dnešné malorážky sú už samozrejme stavané na štyri takty, nedymia, nehučia ale ani neľahajú. Ako sa vlastne zrodila táto trieda motocyklov? Bolo to legislatívou, keď sa stodvadsaťpäťky stali snom týnedžerov od 17 rokov. Áno, legislatíva pomohla nástupu malých zúrivých dvojaktov. A kto zareagoval ako prvý? Samozrejme Japonci. Dnešné priprovnanie číňanov k vtedajšiemu nástupu japoncov je mimo akýkoľvek rozumný kontext. Číňania neinovujú. Len kopírujú, kradnú a znižujú kvalitu. Zlí, zlí číňania :/

## Yamaha TZR 125

Ale späť k žiarivej minulosti. Podľa štandardného japonského firemného prístupu jednotného vzhľadu

naprieč modelovými radmi odviezol malý TZR dobrú prácu pri napodobňovaní svojich starších súrodencov, ako sú TZR250 a FZ600. Osminka bol stroj, ktorý sa predával skôr na imidž, než na priamy výkon, ktorý poskytoval. Ale čo môže byť viac pre týnedžera tej doby. Japonský prístup mal úspech. Študenti chceli jazdiť aspoň vizuálne na tom, čo videli na závodných okruhoch. TZR125 bol predstavený v Európe v marci 1987 ako model 2RK (s kapotážou ako voliteľnou výbavou), ktorý sa robil od čísla podvozku 2RK-000101 až do marca 1989. Vtedy prišla inovácia, ktorá však spočívala len v kozmetických úpravách a model sa predával pod kódom 3PC (do januára 1990). Prvé modely sú identifikované jedným štvorcovým svetlometom v prednej časti kapotáže, klipsami umiestnenými na hornej časti strmeňa a konvenčnými vidlicami. Yamaha sa snažila zostať v centre pozornosti, zmeny prišli vo februári 1990 a zahŕňali 17-palcové predné koleso a zadný kotúč na rozdiel od bubna predchádzajúceho modelu.

Koleso dostalo modernejšie vyzerajúci trojlúčový dizajn. Yamaha ukončila výrobu základnej TZR125 koncom roka 1992 resp. začiatkom roku 93 a nahradila ju nová TZR125R, replika pretekárov TZ GP.

## Cagiva MITO

Konštrukcia motora u Cagivy nachádza svoj vzor vo svojom predchodcovi, čo bol model Freccia. Ide o kalsický dvojtakt, ktorý sa v nižších otáčkach správa klaiscky, ale od 7000 nahor začne chytať draka, až kým ho nechytí pri nejakých 11500 otáčkach(!). Z pohľadu dnešnej doby neuveriteľný motor, ktorý dokázal na vyladených strojoch dostať tachometer až k ručičke 180Km/h. Mito je klasická špostová motorka, ktorej nerobia dobre jazdy mestom, ale na okreskách sa z nej stane divoch. Určite je ostrejšia ako súdobá japonská konkurencia, a tomu zodpovedá aj tvrdosť nastavenia podvozku. Nič pre jemné rozmazané zadočky. Podľa súdobých testov dokázala táto osminka deptať na okruhu borcov na vtedajších šesťstovkách.



Yamaha TZR v krásnej modrej, ladený výfuk bol pri dvojtakoch "must have"

Cagiva MITO jedine v krásnej červenej, ktorá k talianskym strojom patrí. Dizajn ohúri, jazdné vlastnosti potešia



## retro

Stroje dostali v roku 1992 vzhľad Ducati, a to ich povýšilo na ďalší level mokrých snov nielen tínedžerov. Škoda, že v súčasnosti v štvortaktnej dobe nemáme v ponuke žiadny relevantný stroj tejto kategórie. Mito v roku 1989 nielenže vyzeralo ako firemný motocykel Grand Prix s objemom 500 cm<sup>3</sup>, ale mal sedemstupňovú prevodovku – áno, sedem, dvojtaktný jednovalec s výkonom 33 koní je už len čerešnička na torte. Mito II o pár rokov dostalo navyše 40 mm obrátenú vidlicu. Určite je to najžiadanejší 125cm<sup>3</sup> športový motocykel, aký bol kedy vyrobený.

### Suzuki RG 125

Stroj predstavený v druhej polovici osemdesiatych rokov je tzpický predstaviteľ tej doby. Hranaté svetlo aj

kapotáž nie sú práve aerodynamickým ideálom. Motor je klasický dvojtaktný jednovalec s maximálnymi otáčkami 12000. To je pre dnešné štvortakty nedosiahnuteľná meta. Maximálny výkon Suzuki dostal už pri 9000 otáčkach a to rovných 25 koní. Maximálny krúťák motor dosiahol 19,1 Nm pri 8500 otáčkach. Toto silné stádo dokázalo rozpochybovať stroj na maximálku až 160km/h. Spotreba však dosahovala priemerných 5,22 litra na sto kilometrov, teda aj nádrž musela mať väčší objem. U Suzuki rovných 13 litrov. Neuveriteľná je aj suchá hmotnosť pod metrákom, konkrétne 94kg. Predok brzdil jeden kotúč, vzadu bubon. Pri pohľade na retro tvary osemdesiatok sú tieto cifry úctyhodné. Suzuki nemá v tomto segmente také meno, ako európske značky, ale o to je aj výhoda. Niektoré kusy sa dajú kúpiť hlboko pod 1000€.



Aprilia RS 125

Od svojho predstavenia bol model v 90-tych rokoch bola Aprilia RS 125 to najhorúcejšie, to najúžasnejšie, čo si 17-ročné dieťa mohlo priať. Zhmotnený sen. Silný, vreštiaci zvuk vodou chladeného dvojtaktného motora, zabalený v nádhernom hliníkovom ráme s dvojitém nosníkom, obdarený špičkovými komponentami podvozku, dospelou jazdnou pozíciou a elegantnou a zároveň športovou kapotážou. Všetko toto znásobil skutočný rodokmeň Grand Prix.



Ešte viac po tom, čo v roku 1997 vyhral titul v 125GP 125-ročný mladík Valentino Rossi. Vlastniť Apriliu RS125 bolo zaradenie sa určitý stupeň rebríčka. Ten najvrchnejší v motocyklovom poňatí tínedžerov.

Originál RS125R Extrema prišiel v roku 1992 a dá sa rýchlo identifikovať podľa obdĺžnikového svetlometu. Aktualizovaný model RS 125 prišiel v roku 1996 so zjednodušeným názvom (vypadol druhý štítok „R“ a „Extrema“), zaobleným svetlometom a digitálnym teplomerom na prístrojovej doske. Širšia, ešte zakrivenejšia kapotáž a nový motor prišli v roku 1999, po ktorých nasledoval úplne preštylizovaný, ostrejšie vyzerajúci RS 125 v roku 2006. Elektronická aktualizácia a nová ECU v roku 2008 pomohli motocyklu prekonať

emisie Euro3, ale dvojtakt narazil na konečnú, keď Aprilia v roku 2011 uviedla na trh svoj štvortaktový model RS4 125.

Zatiaľ čo RS 125 bola motorka snov, v skutočnosti s ňou nebolo jednoduché žiť.

Vysoko vyladený motor z neho urobil vychýrenú, puntičkársku šelmu. Pred tým, ako sa táto šelma vypustí do džungle premávky, bolo potrebné motor opatrne a ohľaduplne zahriať. Avšak trpezlivosť a mechanické sympatie sa medzi jeho priemerným dospievajúcim jazdcom práve nevyskytujú, a to určite ovplyvnilo kusy v súčasnej inzercii.

RS má tiež drahý vkus, s zúrivým smädom len po tom najkvalitnejšom a najdrahšom dvojtaktnom oleji, a aj tak potrebuje pravidelné výmeny valca a piestu (po 16000km).

Apriliu RS 125 poháňa

dvojtaktný vodou chladený Rotax. Keď je zahriaty, cesta je voľná, plyn na doraz, výkonový ventil je dokorán tak sa ručička otáčkomera rúti od 9000 do 11 000 otáčok za minútu.

Oficiálne sa veľa RS 125 predávalo s obmedzeným výkonom 15 koní – čo je stále maximum, čo by aj dnes malo pracovať v rukách zákonitého tínedžera. V skutočnosti sa dá pochybovať, že na povrchu planéty zostalo jediné RS 125, ktoré nebolo nejakou formou alebo spôsobom upravené. Potenciál tohto motora je niekde na úrovni cez 30 koní. Niektoré verzie sú upravené profesionálmi, niektoré garážovými špecialistami. Najst' dnes pekný stroj s dobrou údržbou je skutočné terno. Ale tá konečná odmena je o to sladšia :)

**retro**



# motoGP v červenom



**Červená. Farba krvi. Farba vychádzajúceho slnka. Farba súkna, ktoré rozzúri býka.**

Farba diabla či pekla. Toľko prívlastkov má červená farba. Nič pre intovertov, červená je aj farba lásky. Farba srdca. Rokmi motoristického športu sa táto farba stala národnou talianskou farbou. Špičkové monoposty, či motocykle niesli túto farbu. Nakoniec, aj česká JAWA má svoju "jawačku červené s kódom 8850". To je však už odbočka k bordovej. Talianske monoposty značiek Alfa Romeo a Ferrari si ani nevieme predstaviť v inej, než červenej farbe. Nemci zasa mali svoje strieborné šípy značiek Mercedes, či

Auto Union. Auto Union je dnes Audi, a pod Audi patrí aj talianska Ducati. Kruh sa uzatvoril. Diabolské stroje s Borgo Panigale majú svoj rodokmeň späť s červenými kapotami. Ináč to nie je ani v MotoGP. Červené dukatky málokto skrotil. Casey Stoner je ostatný človek s titulom na červenom stroji. DUCati však zbrojí, vyvíja, investuje a výsledkom je červený stroj, ktorý drtí konkurenciu hlavne maximálkou. Nie je nič deprimujúcejšie, ako keď vedľa vás prebehne červený stroj s maximálkou o 15km/h vyššou, ako má vaša japonská Ypsilonka.

A môžete mať na kombinéze aj avatar EIDiablo. Diabolské stroje sedlajú však iní. Tento rok je tam

mladík Bagnaia a austráľčan Jack Miller s fúzikmi Mike Hailwooda. Ducati vkladá do nich obrovské nádeje. Podľa všetkého je Jack rýchly, pasuje k imidžu značky, ale bohužiaľ mu chýba konzistencia vo výsledkoch. Táto sezóna bude v jeho kariére prelo-mová.







Buď bude červeným kráľom, alebo zmení farby. Bagnaia, keď má formu, ide ako hodinky. Začiatok sezóny mu však nevyšiel, a Eidiablo mu na nenápadnom čiernomodrom stroji Y ufrnkol.

V minulosti sedlal červené stroje aj taliansky korzár Maxx Biaggi. Neboli to však talianske stroje, ale práve spomínané Yamahy vo farbách cigariet Marlboro. Červené marlboro naháňalo žlté camelky neúspešne. Vtedy si to Valentínik ustrážil a tak sa

Maxx porúčal do Superbikov, aby sa tam stal legendou. A ambasádorom ďalšej talianskej značky: Aprilia. Tej by sa mohlo tento rok podariť konečne preraziť v MotoGP a ukončiť tak úlohu

fackovacieho panáka do počtu. Keď som už pri Aprilii, tá tiež priniesla do MotoGP červený stroj. Bola to len jednorázová akcia ako odkaz na nadáciu (RED), na ktorú materský koncern Aprilie Piaggio prispieva cez špeciálne edície svojich strojov, hlavne skútrov Vespa. Ale červená farba litrovým prototypom Aprilie skutočne pristala.

Tak či onak, červená farba z motoristického športu nezmizne. Keď už to nie je tradičná farba danej značky, aspoň nejaký sponzor červené

sfarbenie dodá. Stačí hodiť do obľúbeného gúgla, čo všetko vie, dve krátke slová "red logo" a máme kopec bohatých firiem na zozname. A zatiaľ to ani nevyzerá, že by sa Ducati chcela z MotoGP stiahnuť. Skôr modrej bude na budúci rok pomenej, a možnože si KTMka kúpou značky GAS GAS otvorí červenú kapitolu aj v MotoGP. Veď v Moto3 už prefarbené KáTéeMky jazdia v červenom. Marketing znesie veľa, a Piererovci sa na históriu a nostalgiu nehrajú. Tam sú na prvom mieste prachy a zas len prachy. A osobné ambície vyhrať MotoGP. Možnože však práva toto je tá brzda vývoja.



# Oldtimer Rallye Tatry

## XV. ročník



### 25. 8. 2022, štvrtok

Liptovský Mikuláš, Námestie osloboditeľov 8:00 h  
Poprad, Spišská Sobota 11:30 h  
Šumiac 14:00 h  
Kráľova Hoľa, 1946 m n. m. 14:30 h  
Brezno, Námestie gen. M. R. Štefánika 16:00 h  
Banská Bystrica, Dixon Resort\*\*\*\* 18:45 h

### 26. 8. 2022, piatok

Banská Bystrica, Dixon Resort\*\*\*\* 9:00 h  
Banská Bystrica, Námestie SNP 9:15 h  
Donovaly, Residence Hotel & Club Donovaly 11:15 h  
Liptovská Osada, Rezort Gothál 13:00 h  
Liptovská Mara, priehradný múr 17:00 h  
Liptovský Trnovec 17:15 h  
Liptovský Mikuláš, Páľkova vila 19:00 h

### 27. 8. 2022, sobota

Liptovský Mikuláš, Námestie osloboditeľov 9:30 h  
Jamník, Letisko „Jochy“ 9:45 h  
Liptovský Hrádok, Wisnerovo námestie 13:30 h  
Liptovský Ján, Penzión Horec 14:00 h  
Liptovský Mikuláš, Spanilá jazda mestom 15:15 h  
Liptovský Mikuláš, Námestie osloboditeľov 16:15 h



**BANSKOBYSTRICKÝ  
SAMOSPRÁVNÝ KRAJ**



**PREŠOVSKÝ  
SAMOSPRÁVNÝ KRAJ**



**ŽILINSKÝ  
SAMOSPRÁVNÝ KRAJ**