

MOTOCYKLE SKÚTRE AUTOMOBILY SUBJEKTÍVNE A NEKOREKTNE

MOTOR**R**KLUB

JAR - LETO 2023

www.sliace.sk/motorklub

ČÍSLO 18



gileraDNA

dvadsaťročná

nexus



Hrabovský
1. máj

SK RK BMW30

obsah

8



18



20

22





Motocykle. pre niekoho celoživotná vášeň, pre iného lacný dopravný prostriedok. Veľa novinárov sa im venuje, lebo "majú veľké Áčko", a tak nejak sa k tomu dostali. Importéri si u nich potom kupujú testy, ktoré sú akože nezávislé a obidve strany sú spokojné. Ja veľké Áčko nemám, preto sa venujem maloobjemovým strojom, ktoré prinesú rovnakú porciu radosti. Ale času je málo, preto o tom už nebudem písať v tomto PDF nezávislom plátku. Postupom času sa človek dopracuje k tomu, že roky bežia, a priority sa menia. Na klasické vozenie dokonca ani kondičku nepotrebujete, dokonca ani bohvieaké znalosti, všetko sa buduje praxou. Ja som si užíval, a budem aj naďalej individuálnu jazdu na mojich dvoch strojoch, skútroch s talianskymi koreňmi. Ten prvý som dopodrobna opísal na svojom príbehu v tomto časopise. Sú to čisto subjektívne popisy, rovnako ako všetko doteraz, nikto predsa nemusí mať jedinú univerzálnu pravdu, čo sa týka pocitov a vášni k jednej stope. V ostatnom

treba rešpektovať fakty a nekonšpirovať. Len tak bude svet krajší.



Róbert
Kelčík

MOTORKLUB - Občasník, vydáva v elektronickej forme Róbert Kelčík. robart@kelcik.sk

Číslo: 18, Dátum vydania: 21.09.2023

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 **KTM Duke 125 2024**

Nový rám dvojdielnej konštrukcie sa pod sedlom zbavil trubiek a teraz je oceľový mrežový s pomocnou výstuhou z liateho hliníka. Zadný tlmič je po novom vyosený. Nová je aj zadná kyvka z liateho hliníka s priamym uchztením zadného tlmiča. predná brzda je s novým štvorpietikom a kotúčom priemeru 320mm, vzadu je nový dvojpístik tlačiaci na kotúč priemeru 240mm. Štandardom je aj ABS, ktoré funguje aj v zákrutách. Výkon zostal na maximálnej úrovni triedy A1, teda 11kW, krútiaci moment je 11,5Nm. Výrobca sľubuje vďaka dlhšiemu rázvoru, iným posedom vďaka novému rámu a geometrii rámu rapídne zlepšenie jazdných vlastností pri zatáčaní. Motor je tiež vylepšený a odľahčený, priripavený spĺňať normu EURO 5.2. Malý ale šikový, aj keď len 125-ka, tak kvalita spracovania je 125% úrovni.

Nový vzhľad umocňujú aj bočné predĺženia kapotáže k prednému svetlu. Za mňa je to trochu samoúčelný infantilný kus plastu, ale ja som už stará éra. Je to stroj pre mladých, starší milovníci malých objemov holdujú klasickejšiemu dizajnu. Každopádne jazdeckz je to super stroj, ktorý pre našich južných susedov vyrába Ázia, ako všetky mešie Duky. Aj napriek cenovjke, je to jeden z predávanejších klasických motocyklov v kategórii A1.

Čínska konkurencia aj tu stráca dych, bezducho kopíruje a chfili stále nové a nová značky, ale stabilita DUKA je dôkazom, že roky vývoja nenahradíš okopírovaním komponentov a ich bezduchým poskladaním. Motocykel musí fungovať ako celok, Ako DUKE.



SYM ADX 125i 2023

ADX 125i ABS TCS (R3) 3 699€

Prvý crossover skúter od SYM. Aprilia SR GT inšpirovala Áziu a máme tu prvý z kópií. Motor je slabší, ale výrobca sa hrdí špičkovými technológiami. Citujem: "Nadupaný technológiami, ktoré poznáme z vyšších kategórií skútrov – kompletne LED osvetlenie, plnefarebný TFT displej, mono-shock tlmič, ABS, TCS a množstvo ďalšej nadštandardnej výbavy. ADX je prepracovaný do posledného detailu – predná maska, stupačky, sedadlo, zadná lampa, kolesá..."

Skúter je to obstojný, ale určite nie na špičke tieďy. Už len pohľad na výkon motora mnohé prezradí. Monoshock zadný tlmič je v tejto kategórii skutočne výnimočný, ale 13 palcové kolesá sú predsa len pre komfort kompromisom. Cenovka je dosť odvážna, a tvary kapotáže sú naozaj svojské. Ako keby crossover musel byť silou mocou hranatý. Dizajnovu rozbité 3D členenie plastov je na fotke možno efektné, ale v reále to určite nechceš umývať...

Typ motora:	4-taktný jednovalec / EURO 5
Ojem:	125 cm ³
Výkon:	9,0 kW / 7500 rpm
Maximálny krútiaci moment:	11,5 Nm / 7000 rpm
Chladienie:	vodou
Prevodovka:	automatická CVT variator
Maximálna rýchlosť:	99 km/h
RÁM	
D x Š x V:	1980 x 780 x 1225 mm
Rázvor:	1390 mm
Predné pruženie:	teleskopická vidlica
Zadné pruženie:	mono-shock tlmič
Brzda predná:	kotúčová 260 mm + ABS
Brzda zadná:	kotúčová 230 mm + ABS
Pneumatika predná	120/70-13
Pneumatika zadná	130/70-13
Objem nádrže:	15,0 L



KAWASAKI Z/Ninja e-1 2024

novinky

Menovitý výkon
5,0 kW {6,8 PS} / 2 800 min-1
Maximálny výkon
9,0 kW {12 PS} / 2 600-4 000 min-1
Maximálny krútiaci moment
40,5 N·m {4,1 kgf·m} / 0-1 600 min-1
ECO režim maximálnej rýchlosti
62 km/h (72 km/h s e-Boost)
Maximálna rýchlosť v režime CESTA
85 km/h (99 km/h s e-Boost)
Spotreba elektrickej energie
49 Wh/km
Rozsah
72 km (WMTC trieda 1)
Primárny redukčný pomer
3,211 (61/19)
Konečný pomer redukcie
3 867 (58/15)

Typ rámu
Mriežka, vysokopevnostná oceľ
Trail
93 mm
Pojazd predného kolesa
120 mm
Pojazd zadného kolesa
133 mm
Pneumatika, predná
100/80-17M/C 52S
Pneumatika, zadná
130/70-17M/C 62S
D x Š x V
1 980 x 730 x 1 035 mm
Uhol riadenia LR
35° / 35°
Rázvor kolies
1 370 mm
Svetlá výška
170 mm
Výška sedadla
785 mm
Obrubníková hmota
135 kg

Typ prednej brzdy
Jediný disk
Priemer prednej brzdy
Ø 290 mm
Typ predného brzdového strmeňa
Dvojpiestový
Typ zadnej brzdy
Jediný disk
Priemer zadnej brzdy
Ø 220 mm
Typ zadného brzdového strmeňa
Dvojpiestový
Typ predného zavesenia
Teleskopická vidlica
Priemer predného zavesenia
Ø 41 mm
Typ zadného zavesenia
Spodný článok Uni-Trak,
plynom plnený tlmič a nastaviteľnosť
predpätia pružiny



Prvé cestné elektromobily Kawasaki sú poháňané kompaktným bezkomutátorovým elektromotorom, ktorý ponúka silné zrýchlenie v teréne a nízku odozvu. Úroveň výkonu voliteľné jazdcom prispievajú k dôvere jazdca, zatiaľ čo jedinečné funkcie EV, ako je e-Boost a režim chôdze, prispievajú k zábavnému zážitku. Elektromotor priateľský k jazdcom je tiež čistý a tichý

Či už uprednostňujete zmyselný štýl Ninja, alebo ľahký a svižný vzhľad Z Supernaked, nové vozidlá Kawasaki pre elektromobily ponúkajú atraktívny štýl motocykla doplnený o nové farby a grafiku navrhnutú tak, aby im dodali výrazný imidž. A s množstvom úžitkových prvkov tieto stroje hladko spájajú športový výkon a každodenné pohodlie. S e-Boost majú jazdci prístup k zvýšenému výkonu na približne 15 sekúnd. Keď je aktivovaný, zrýchlenie je silnejšie a maximálna rýchlosť sa zvyší: 60 km/h >> 73 km/h (ECO), 85 km/h >> 99 km/h (CESTA). [56 km/h >> 69 km/h (ECO), 79 km/h >> 99 km/h (CESTA)] pre Z e-1

Zdvihnutím krytu úložného boxu sa otvorí 5 litrov ľahko prístupného priestoru pre malé predmety, ako sú rukavice alebo výstroj do dažďa. (max 3 kg)

Duálne lítium-iónové batérie vážia každá 11,5 kg. Nabíjanie mimo palubný možno vykonať pripojením bicykla k vyhradenej nabíjačke napájanej z domácej zásuvky. Prípadne je možné batérie vybrať a nabiť. Doba nabíjania jednej batérie je približne 3,7 hodiny pri plnom nabití, 1,6 hodiny pri čiastočnom nabití (20 % >> 85 %). Maximálny výkon motora 9,0 kW (12 k).

Čistý a tichý motor s menovitým výkonom 5,0 kW (max. 9,0 kW) poskytuje rýchlu odozvu a silný výkon v nízkych otáčkach, uľahčuje ovládanie a prispieva k rýchlej akcelerácii zo zastavenia.

Nízka hmotnosť Z e-1 s hmotnosťou iba 135 kg prispieva k pohodlnému baleniu pre jazdca.

Prevádzka bez spojky

Bez spojky, ktorá by sa dala ovládať - jazdci musia iba otočiť plyn - výrazne zjednodušuje obsluhu a prispieva k balíku, ktorý je pre jazdca priateľský

Podvozok založený na motocykloch Kawasaki Ninja/Z400 poskytuje istotu, ktorá jazdcov upokojí. Ninja e-1 a Z e-1, vyrobené výrobcom motocyklov vysoko uznávaným pre svoju spoľahlivosť, ponúkajú rovnakú solídnu kvalitu konštrukcie ako všetky motocykle Kawasaki.

4,3-palcové plne digitálne TFT farebné prístrojové vybavenie dodáva kokpitu špičkový, technicky vyspelý vzhľad, pričom možnosť bezdrôtového pripojenia k vašej jazde ponúka vylepšený zážitok z jazdy na motorke.



Kawasaki



Čínska invázia pokračuje. Motoristickí novinári sa nás snažia presvedčiť, že nová Čína nemá s tou starou nič spoločné. A QJ motor je vlastne prémiová značka. Hmm. Ale veď tak to píšu v reklamných letákoch výrobcovia z Číny, tak to musí byť pravda. Z Číny však nečakajme žiaden inovácie, ide stále viac menej len o kopírovanie úspechu iných...

Čína je len jedna. Ale je ako chameleón, snaží sa maskovať za rôzne značky. Číňania kúpili talianske Benelli. Človek by si povedal, super, oživia slávnu značku. Ale tá asi pre nich nie je dostatočne slávna, takže si vymysleli trápnu skratku QJ motor pre svoje takzvané prémiové stroje. Áno, ide o známe značky Keeway a Benelli, ktoré patria čínskemu koncernu a nie sú dosť prémiové. Takže číňan prezentuje prémium ako QJ. Ide o klasické čínske maloobjemové stroje, ktoré samozrejme nemajú s prémiovosťou nič spoločné. Ďalšie klony s inými plastami a farbičkami pre európskeho náročného zákazníka. Pekné pozlátko pre historickú techniku. Stokrát recyklované tvary. Ako to dopadne s čínskou značkou, keď sa nedrží svojich koreňov lacných strojov v lacnej kvalite vidno na značke Keeway. Značka s



dobрым menom stratila na trhu zavedením nejakej prémiovej skratky MBP či MPB alebo MHD... Nikto o tom nič nevie, stroje sú bezpohľadné bez nadväznosti na minulosť a predaje išli do mínusov. Pre prehľadnosť budú tie isté stroje predávané od rovnakého koncernu pod značkami Benelli, QJMOTOR, Keeway a MBP.





Štefan Svitko vyhral Rallye Albania

V dňoch 3.-10.6.2023 sa uskutočnil 19.ročník Albania rally na ktorej štartovalo až 12 slovenských jazdcov. Medzi 91 štartujúcimi motocyklovými jazdcami, podľa predpokladov, zvíťazil náš úspešný reprezentant Štefan SVITKO. Druhé miesto obsadil grécky jazdec Vasilis Boudros a na treťom mieste skončil slovenských jazdcov Vladimír PREIS.

Štvrté miesto si vyjazdil ďalší slovenský jazdec Erik Vlčák, ktorý vyhral svoju triedu M2. V konečnom poradí figurujú ešte nasledovní slovenskí jazdci: 18. Miroslav Hunana, 25. Martin Dobiš, 33. Vladimír Oboňa a Michal Dobiš (na delenom mieste), 38. Martin Benko, 42. Jozef Oprchal, 65. Ján Zaľko. Náročná trať sa stal osudnou pre Martina Landla, ktorý pre zlomeninu nohy v tretej etape rely nedokončil.

Štefan Svitko: *“Pre mňa bola táto rely vynikajúcim tréningom. Jednotlivé etapy mali cca 300km a počas dňa sa vystriedal praktický každý povrch – asphalt, hlina, kamene. Tých kameňov bolo naozaj dosť, čo ja až tak neoblubujem a hlavne dosť často pršalo a tak bolo treba dávať na šmykľavých kameňoch veľký pozor. Nakoľko tu štartovalo veľa Slovákov a Čechov, atmosféra bola naozaj vynikajúca.”*



gilera DNA

Dvadsaťročný skúter s DNA motocykla. Pred dvadsiatimi rokmi koncern Piaggio vytvoril doposiaľ ojedinelú kombináciu skútra a motocykla v maoobjemovej kategórii. Stodvadsaťpäťka mala krátky, len trojročný život. Aj napriek tomu si našla mnohých fanúšikov, hlavne na britských ostrovoch. Tam sú skútre životným štýlom, nie na posmech, ako je nemilým zvykom u motoredaktorov v kontinentálnej Európe.





Môj príbeh

Človek mieni, manželka mení. Aj takto sa môže začať príbeh fanúšika jednej stopy. Chceš jazdiť na motorke, a nemáš na ňu vodičák. Chceš teda vodičák, ale nemáš povolenie manželky. Tiahne Ťi na štyridsiatku, máš dvojciferné (v rokoch) manželstvo, tak rezignuješ a prispôbiš sa. Ale nevzdáš to. Máš vodičák na auto, tak začneš hľadať stodvadsaťpäťku. Slovenskí poslanci sú obmedzení, a tak bezdôvodne obmedzili európsku legislatívu kategórie A1 na automatickú prevodovku. Tak ťi zostali len skútre. Aj s tým sa zmieriš. A googliš, a googliš... Nakoniec si urobíš vlastný katalóg dostupných strojov na trhu v kategórii A1. Lebo motorkárski redaktori v časopisoch túto kategóriu ignorujú, alebo sa z nej vysmieávajú a odporúčajú poďobaným tinedžerom. Československá realita v časopisoch. Zistíš teda, že ponuka je široká. Ignoruješ päťdesiatky a skončíš u stodvadsaťpäťkových skútrov. Ignoruješ čínsku produkciu, lebo je morálne minimálne 10 rokov pozadu, a zostane Ťi pár štvrtisícových modelov renomovaných značiek. Prachy máš, si predsa pracujúci štyridsiatnik. Tak nároky ponuku zúžia na 11kW modely. Zostane Ťi teda Runner, Forza a X-Max, ktorý mal vtedy ešte plný výkon A1. Všetko skútre. Alebo bazár. Tak hľadáš a nájdeš. Jazdenú Talianku v tinedžerskom veku v tvare motocykla s variátorom.

Gilera DNA 125 v červenej farbe za kopcami v Podkoniciach. Martina ju chce predať, lebo si robí vodičák na "veľkú". Ju manželka nelimituje ;) A tak sa v septembrový štátny sviatok vyberám s tehotnou manželkou a dcérou na obhliadku. Kočka nám motorku ukáže, posadím sa a odfotoím, ako na tom vyzerám, porozprávame sa a ide sa domov s tým, že porozmýšľam. Debatujeme v aute, pýtam sa manželky, čo na ňu hovorí. Ona na to, že pekná. Aj motorka aj predávajúca. Nemôžem iné, len súhlasiť. Večer je jasné, že môžem kúpu potvrdiť. Bez toho, aby som sa čo i len previezol v živote na modernej stodvadsaťpäťke. Len na babette s poldecákovým motorom, čo ide ako bicykel. Ale je rozhodnuté, a ja vycálujem 2500€ za 14 ročného skútra, čo sa podobá na znenšenu Ducati. O týždeň je doma, ešte pred prihlásením na nej spadnem, lebo zabrzdiš na prachu na krajnici s citlivosťou brzd zvyknutý zo spomínanej babetty. Len som oškrela zrkadlo a grip. "Starý" chlap na starej motorke. Príbeh motorkára sa práve začal.

Ani ryba, ani rak

Gilera DNA sa stala symbolom hľadania si novej pozície legendárnej značky v koncerne Piaggio, ktorého súčasťou je dodnes. Po neúspechu príliš moderného modelu cx1. (viď rámček) sa značku koncerne snažil preorientovať na skútre. S modelom Nexus 500 sa mu podarilo vytvoriť legendu s



podtitulom "superbike s variátorom". Aj tomuto stroju venujem spomienku v tomto čísle. O vydatenej konštrukcii a dizajne svedčí aj to, že sa v dozajnovu nezmenenej podobe vyrábala 20 rokov aj ako rebrandovaných model (Aprilia sr max, Malaguti madison). Gilera urobila aj legendárny skúter GP 800.

Gilera DNA sa snažila skĺbiť skútrovú motorovú koncepciu s motocyklovým šasi. Skúter teda dostal motocyklovú prednú vidlicu s clip-on riadítkami, z plechu lisovaný deltabox, teda lacnejšie riešenie ako hliníkový odliatok a namiesto zadnej kyvné vidlice je napasovaný skútrový kyvný motor Piaggio Leader s dvoma klasickými tlmičmi. Tento motor je použitý vo viacerých modeloch koncerne, a aj u sesterského modelu Gilera Runner. Skútre Gilera teda patria medzi to najšportovejšie vo svojich kategóriách, ako sa na slávne meno patrí. Motor je klasicky piaggiácky spoľahlivý, len sa nesmie zanedbať údržba, hlavne výmena oleja. Skúter sa maskuje ako klasický motocykel. Skútrový motor mu dáva možnosť využiť časť konštrukcie za predným kolesom na umiestnenie nádrže dole, čo stroju dáva do vienka nízke ťažisko. Na nádržu je batožinový priestor, ktorý sa maskuje ako nádrž. Po odklopení je tam miesto na integrálnu prilbu. Do priestoru však zasahuje nádržke chladiacej kvapaliny, čo použitie trochu obmedzuje, ale uľahčuje kontrolu jej stavu. Pod sedlom je ešte drobný úložný priestor na



drobnosti. Pri namontovaní menšej batérie sa dá nejaké to miesto ešte získať. Skúter je postavený na klasických skútrových kolesách, takže musí stačiť 14 palcov. A to je asi najväčší rozdiel oproti klasickému motocyklu. Rozmery pneumatik sú však "dospelácke", predná má šírku 120, zadná dokonca 140mm. Teda skutočne sa dá nadnesene napísať o 3/4 novom superbike. 125ka sa vyrábala len tri roky, motor splňuje normu Euro2, a našom trhu jazdeniek je ich ako šafránu.

Prax a prevádzka

Môj stroj som zakúpil so 14tisíc kilometrami na tachometri. Ten je klasický z doby svojho vzniku, teda vľavo okrúhly ručičkový otáčkomer (na skútri len pre efekt) a vedľa vpravo vrezaný obdĺžnik s monochromatickým segmentovým displejom. Ten zobrazuje aktuálnu rýchlosť, po okrajoch teplotu motora a množstvo paliva v nádrži. Stroj som kúpil bez technických znalostí a bez prehliadky špecialistu, nevyčistený a bez deklarovanej chyby. Doviezol som ho v štvrtok, v piatok som si kúpil cez obednú prestávku motobundu a šiel ihneď po práci na skúšobnú jazdu končiacu spomínaným pádom pri brzdení na prachu. Ešteže som mal tú bundu, ktorá si to odniesla dierou pri chrániči lakťa. Prvé

poučenie, bez výbavy nelez ani na skútra. Nasledujúci pondelok som šiel stroj dať na obhliadku polície, ráno boli 4°C, a tak zohriatie na začiatku príliš nepomohlo, a pri jazde v klasickej kolóne pred Ružomberkom stroj sa nechcel rozbehnúť. Po zdatnejších obhliadke nasledoval prepis, a keďže prišla chladná jeseň, veľa som toho už nenajazdil. Trápilo ma to "skapíňanie" pri nezahriatom stroji, ale po preštudovaní rôznych fór som sa dozvedel, že je to Talianka, a tá potrebuje najskôr poriadne rozohriať. Stroj končila STK v máji nasledujúceho roka, tak som mal cez zimu o čom premýšľať. Prvé čo som urobil, objednal a vymenil som na jar olej a olejový filter. Na oleji som nešetril, a dal som tam syntetiku Repsol. Gileru som pred STK dokonale vyčistil, skontroloval svetlá, rozjazdil, aby na prehliadke neskapať motor a samotná kontrola bola bez problémov. Technik dokonca pochválil perfektné lineárny nástup brzdného účinku. A bol s tým na dva roky pokoj, čerstvo schválenú štvorročnú lehotu som ešte nestihol. Jediný problém, ktorý som náhodou odhalil bol pri plnom naplnení nádrže, keď pri naklopení odniekadiaľ tiekol benzín. Keď nebola nádrž celkom plná, bolo to OK. Ako som neskôr zistil, bola prasknutá prepádová hadica, ktorú som vymenil za novú. Ďalší problém sa objavil na

ďalšej STK, keď nesvietilo svetlo osvetlenia ŠPZ. Technik bol ale v pohode, a vozidlo nechal prejsť s tým, nech si vymením žiarovku. Keďže jazdím za pekného počasia po vidne, tak som si to veru nevšimol. Ale v prítomnosti STK to bolo jasné. Avšak nebolo to žiarovkou, ten konektor na ŠPZ nebol vôbec pripojený. Takže to nesvietilo ani na prvej STK ;) Keďže stroj mám na zábavu, neriešim náklady a pomer cena/úžitok, spotreba mi vychádza cez 4 litre. Viem, je to dvojnásobok PCXka, ale to mi nevadí. Jazdím okresky väčšinou štýlom "čo to dá", samozrejme keď premávka dovolí. A čo to dá? Podľa GPS som sa dole miernym klesaním dostal na 120km/h. So sériovým nijako neupravovaným strojom. Benzín do toho lejem výlučne 100 oktánový. Aký je teda záver? Poriadne rozohriať, natankovať vždy plnú kvôli spotrebe, a už len stále plnú na okreskách.

GILERA DNA 125 2003

Motor 10,96kW/ 9700 ot.min⁻¹

Rozvor 1355mm

Rozmery (D × Š × V) (mm)

1940 x 780 x -

Kolesá 120/70-14; 140/60-14

Brzdy Kotúčové 240mm P aj Z

Výška sedla 770mm Hmotnosť 137kg

Spotreba 3,5l/100km Max. rýchlosť

108kmh⁻¹ Objem nádrže 9l

Cena 2500€ bazárová

Faux faux

Sem tam na skútri zabliká kontrolka tlaku oleja. Asi to bude jej umiestnením, ale nenechávalo ma to ľahostajným. Tak som opäť googlil. Našiel som, že s tým mali skúsenosti už po uvedení na trh, a tiež sa to začalo brať ako štandard. Bohužiaľ sa tým stráca presnosť a zmysel uvedenej kontrolky pre prevádzku. Na to som doplatil, keď mi pri jednej nedeľnej jazde praskol remeň variátora, keď som klopil most v Liptovskom Michale nad diaľnicou. Zostala z neho len hrča "ovčej vlny". No nič, domov mi to zostávalo asi 7km, tak som to dotlačil. Dobrý tréning na kondičku ;) Po vyčistení som objednal nový remeň z eshopu moped slovakia, údajne skladom. Vraj majú starý eshop, tak že za týždeň. No OK, počkám. Po troch týždňoch výhovoriek tragéda som objednávku zrušil a objednal od jimoto, do 24 hodín som ho mal doma. Nasadil som ho a skúšobná jazda ukázala, že frka olej. Objednal a vymenil som aj gufero krytu olejového čerpadla a bolo to v suchu. Bohužiaľ doslovne. Olej bol čerstvo menený pred roztrhnutím remeňa, tak so ho neriešil. CHYBA! Práve ovčia vlna poškodila gufero, namotala sa na kľukový hriadeľ a postupne zabila olejové čerpadlo. Po 1000km od výmeny remeňa v horúci augustový deň motorka po zablikaní kontrolky tlaku oleja stratila výkon. Pustilo sa aj čerpadlo chladiaceho obehu. Zastal som, počkal kým sa trochu ochladí, a takto po častiach prišiel domov maximálne 40km/h. Bolo to ešte 20 kilometrov. Som vedel, že je zle. Známy a šikovný automechanik to na začiatku zimy rozobral, a vyriekol verdikt: Zadretý motor. Bordel zanesol sitko oleja, tá trocha nestíhala mazať a zodrali sa vodička rozvodovej reťaze a oderky plastov urobili ďalší bordel v motore. Nasledovala rekonštrukcia motora: nový piest, valec, olejové čerpadlo, rozvodová reťaz a ozubené kolieska, nové šály skrine motora (zohnať to bola fuška (eBay a Grécko), a vymeniť tiež), nová kompletná kľukovka, všetky nové tesnenia, nové zapaľovanie, rovnanie hlavy, brúsenie ventilov, vyčistenie a nové guferá a kopec, kopec práce. Suma sumárum 1000€ ako pre kamaráta. V podstate nový motor

a poučenie o výmene a kontrole oleja. "Kdo maže, ten jede." Odvtedy pred jazdou nekontrolujem len tlak v pneumatikách, ale samozrejmosťou je aj kontrola

hladiny oleja a chladiacej kvapaliny. Poučenie z vlastných chýb býva najdrahšie a nechcem si to zopakovať. Sem tam aj teraz blikne kontrolka, ale teplota motora je OK.



Tuning a doplnky

Ja mám stroj v sériovom stave, len klasický variátor multivar od malossi sa snaží o zlepšenie výkonových kriviek. Ide to pekne v rámci kategórie, ale tiahle liptovské kopce dáva s dýchavičnosťou. Rýchlosť padne na 75km/h. Snažíš sa, čo to dá a jeden tiahly kopec, a máš za sebou kolónu ako Peugeot so strýcom v baretke. Tak začneš poškľuovať po nelegálnom (vzhľadom na vodičák) zvýšení objemu. Populárne ja namontovanie 200kového valca a piestu, ale vo fórach sa dozvieš, že to mládenci robia na hulváta. Zoberú 200kový valec a piest z Piaggio leader modelov, hlava pasuje rovnaká, a len o 10-15% zväčšia trisku v karburátore. Údajne im to "fakčí". Kto chce viac jazdiť ako sa rypať v motore siahne po drahom (1600€) osvedčenom riešení od Malossi: Valec a piest 209cm³, hlava 4V, a vačka PowerCam. Plus drobnosti okolo a vyladenie trisiek v karburátore. A tam je nárast výkonu badateľný, viď krivky výkonu a krútiaceho momentu. Asi sa na to dám ;)

Iný tuning je na strane dizajnu, tu ma zaujala prerábka a lakovanie podľa štýlu závodného Forda GT40. Je to síce 50ka a prerábka je staršieho dáta, ale oko poteší na nasledujúcej strane.



TESTS PERFORMED ON PIAGGIO 125 cc ENGINE

• ORIGINAL VEHICLE

• Ø 75,5 MALOSSİ CYLINDER

• Ø 75,5 MALOSSİ CYLINDER - POWER CAM - DIGITRONIC ELECTRONIC CONTROL UNIT

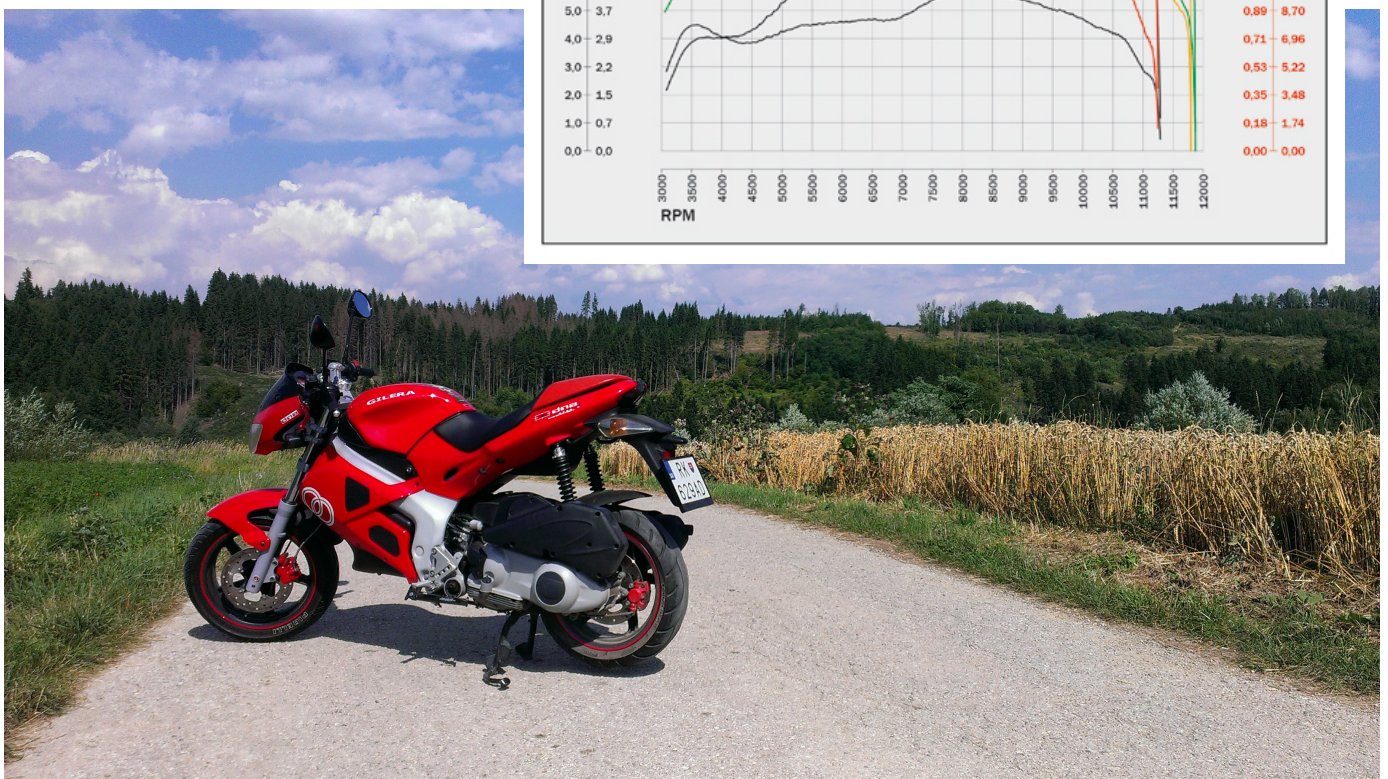
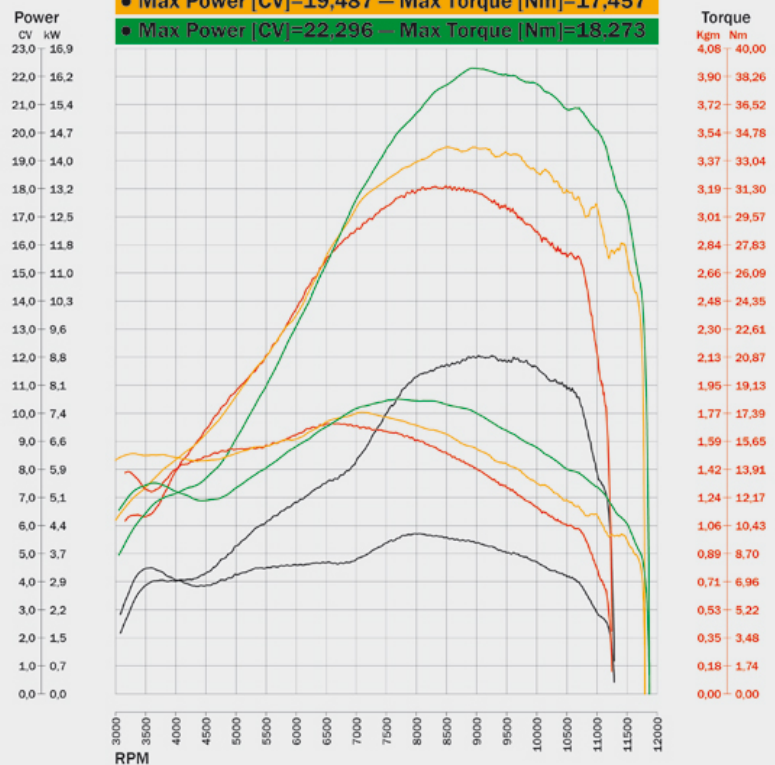
• Ø 75,5 MALOSSİ CYLINDER - 4V HEAD POWER CAM - DIGITRONIC ELECTRONIC CONTROL UNIT

• Max Power [CV]=12,056 — Max Torque [Nm]=9,933

• Max Power [CV]=18,101 — Max Torque [Nm]=16,762

• Max Power [CV]=19,487 — Max Torque [Nm]=17,457

• Max Power [CV]=22,296 — Max Torque [Nm]=18,273



Gilera DNA – projekt Ford GT40

Jedná sa o projekt pána menom Francis Arthur z Holandska. Prvotným cieľom bol netradičný výsledok jeho starej žltej Gilery tak, aby pripomínalo farebnú schému auta, ktoré vyhralo 24 hodín Le Mans v roku 1969, v tom istom roku, v ktorom sa narodil. Pôvodne žltý stroj bol už dosť zjazdený, motor mal niečo vyše 30000km, a tomu nájazdu zodpovedal aj zvyšok stroja, ktorý nebol práve poctivo servisovaný. Takže nasledovala generálka motora. Po dlhom čase hľadania majiteľ našiel aj pasujúci nový výfuk, ktorý dodal skútru omnoho motocyklovejši vzhľad. Nasledovalo hľadanie lakovača, ktorý by za rozumnú cenu dokázal pretaviť návrh do konečnej vysnívanej podoby. Najskôr mal pokúšenie dať niektoré veci do chrómu. Z toho našťastie nakoniec zišlo, a našiel chlapíka menom Cor, ktorý dal lakovaniu neuveriteľný šmrnc a z výsledku bol majiteľ nadšený. Ďalšou časťou stroja, ktorá sapatrebovala prispôsobiť novému dizajnu bolo sedadlo. Len či to pôjde za rozumnú cenu prečalúniť. No nešlo. Tak majiteľ hľadal a našiel, že existuje sprej na kožené a kožekové veci. Vynilový sprej v požadovanom odtieni však bolo namáhavé zohnať, ale nakoniec sa to podarilo. Sprej perfektne drží,



farba sa v ohyboch neláme a sedadlo vyzerá geniálne. Po nastriekaní stroja sa na pohľad zdala obrovská modrá plocha. Čím to teda majiteľ vylepšil? Nič iné ako nálepky ho nenapadli. Pre väčšinu z nich majiteľ otvoril stránku na E-Bay a objednával. Ako píše, vždy trpol, aby boli odolné poveternostným vplyvom. Našťastie, vždy natrafil na serióznych predajcov. Samozrejme výsledné polepy si robil s kamarátom svojpomocne, upravoval vo Photoshope a prispôboval krivým plochám motocykla, aby vop výslednom efekte neboli deformované. Aj z tohoto dôvodu nechal kolesá čisto orandžové. Výsledok, ako vidno na fotkách je z môjho pohľadu ohromujúci. Pekná precízna práca. Takýto tuning je isto radosťou pre majiteľa, ako aj pre náhodných okoloidúcich. Dedcentné farby a jasný cieľ spolu s veľkým majiteľom ukázali tú krajšiu stránku tuningu.

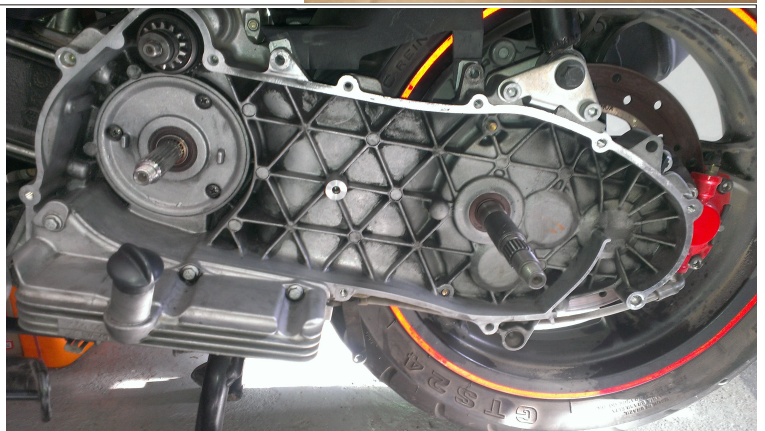


Zdroj: <http://scootercommunity.com.au/forums/t/16937.aspx>

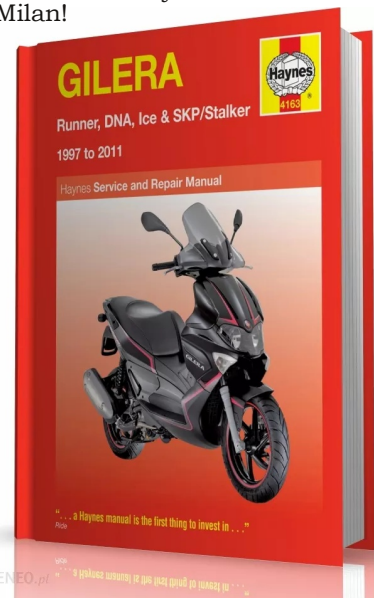


Takto to vyzerá, keď Vám je ľúto svojej mašinky na emócie, a na základe tejto ľútošty Ste ochotní obetovať nie malé, určite nie návratné financie na jej oživenie. Po rozobratí motora nastalo bilancovanie škôd. Čo všetko bude potrebné obmeniť? Následkom nedostatku oleja a konečnej jazdy s polozadretým motorom sú škody rozsiahle: pridretý piest a poškodený valec. Možno by vraj stačilo jeho honovanie, ale či tomu veriť... Rozhodujem sa pre novú piestnu sadu a nový 125kový valec originál Piaggio. Ďalej je to kľukovka uložená v automobilových klzných ližiskách, takzvaných šáloch. Tá je pridretá, šály sú na odpis. Piaggio nerobí náhradné, mení sa v prípade poškodenia celý blok motora. To je skutočne nenávratná investícia, absolútne neekonomická. Tisíce eur. Odborníci zo skuter-tuning.sk mi ospišu: Neopraviteľné, zožen si nové bloky... Fakt super rada. A tak googlim a na eBay nájdem nové šály z druhovýroby, pravdepodobne z Číny. Za necelých 100 euro sú do 24 hodín(!!!) doma. Milan, správny mechanik má aj správne známosti a dohodne, že to jeho známy vymení. Tak som vyčistil holé bloky od všetkého sajrajtu (zvyšky roztrhnutého remeňa, zdraté vodiace lišty rozvodovej reťaze, ktorá bez oleja pôsobila ako reťaz motorovej pily), prefukujem všetky možné olejové kanáliky. A že ich je na poctivom talianskom motore! Vyčistené bloky spolu s novými šálmi idu k mechanikovi, ktorý sa s tým viditeľne natrápil (vidno na vrátených pôvodných šáloch...), ale motorová skriňa je pripravená na znovuzrodenie. teda môžem nakupovať ďalší materiál. Geniálna stránka scootland.cz spolu s poctivými fanatikmi, ktorí vždy majú radu a neváhajú sa s ňou podeliť, ponúka široké možnosti objednávok originálneho tovaru, ale aj tuningu a druhovýroby. Objednávam teda nové kompleté tesnenia na motor spolu s guferami na ventily, nové rozvodové kolieska do hlavy valca, ventily zostanú pôvodné, len sa zabrusia, samozrejme nová rozvodová reťaz a rozvodové koleso na kľukovku.

Keď už som pri nej, tak nová kľukovka hriadeľ, všetky nové guferá k motoru, vodiace lišty rozvodovej reťaze. Nové je aj olejové čerpadlo, hoci sa mi pôvodné podarilo kompletne vyčistiť, pri tej investícii radšej nešetrim na podstatných veciach. Keď zozbieram všetky potrebné veci, stiahnem ešte naskenovanú knihu od Haynes, kde sú tamer dokonale popísané všetky potrebné veci na zborku a rozborku skútrov (dnes ju už mám originál kúpenú :), aby som mal podklad na ľadanie odpovedí na otázky mechanika Milana. Keďže nevie po anglicky, musím mu robiť tlmočníka. Kúsok po kúsku teda začína skladať motor, má aj všeobecné otázky na vlu kľukovky v skrini motora, to som veru nikde nedohľadal. Premeriavame pôvodnú kľukovku, potom novú, potom rozteče blokov motora... Nakoniec vsadí na svoje skúsenosti, jednu podložku dá jemne osuštrúžiť, aby teda kľukovka nebehala zo strany na stranu ako splašená. Ja mu na to nič nedokážem povedať, hovoria za neho činy, teda desiatky poskladaných a odladených strojov. Ešte ho podporujem mojou zbierkou bitov na skrútkovanie, skutočne sú potrebné aj exostické hlavice. Motor je viac menej poskladaný a tak sa ho na overenie podujme Milan založiť do stroja a odskúšať. Ešte sa mu nevidí vôľa na pôvodnom zapaľovaní, niektoré magnety sa mo zdajú na hrane. Konzultujem to so scootland.cz, vôľa vraj môže byť, ak je to nie viditeľne roypadnuté. Založíme to, nastavíme a ide prvé štartovanie. No tá vôľa veru bola podľa skúseností Milana chybou, aj podľa následného dohľadania informácií tam žiadna nemá byť.



Magnety sa totižto utrhli a rozmrvili celé zapaľovanie. Ďalšia neplánovaná investícia, po tom všetkom si však z toho nerobím ťažkú hlavu. Zo scootland.cz mám obratom celé nové zapaľovanie, asi vďaka ich svedomiu aj so zľavou. Stroj konečne beží a ja idem 30.3.2021 na prvú jazdu po skompletizovaní. 2 kilometre bez prilby, rukavíc a dokladov sú balzomom na skútrovú dušu. Dodnes mám od opravy najazdené 3000km. Kontrolak samozrejme blikne, je to vraj vlasnosť, obavy mám stále a často mením olej. Ale stroj táhá ako zamlada s novým motorom. Vďaka Milan!



Gilera nexus



Ponúkala najskôr päťstovkový motor, až neskôr pribudli varianty s menšími objemami. Ku koncu svojej kariéry bola v ponuke ako Aprilia SR MAX 125, neskôr, keď ju Aprilia nechala len pre čínsky trh pre nesplnenie emisných limitov EURO5, tak si 300ku dala vyrábať pod názvom malaguti Madison ešte aj rakúska spoločnosť KSR, ktorá skúpila práva na značky Malaguti a dokonca aj Lambretta, a pod touto značkou predáva v Európe upravené modely z čínskej továrne Piaggio-ZongShen. Gilera modelom NEXUS ukázala, že výkonných skútrov sa netreba báť a ponúkajú pre motorkárov porciu ľahko dostupného výkonu a zábavy. Dnes je to už pravidlom, ale pred dvadsiatimi rokmi to bola revolúcia. Tradiční motorkári ohŕňali nos, "odborní" novinári sa skútrom vyhýbali, ako čert krížu, ale jazdychtivá verejnosť si vedela správne vybrať napriek mediálnej masírke.

Gilera NEXUS začala novú éru značky Gilera, ktorá sa stala na dvadsať rokov lídrom výroby športových maxiskútrov. Bohužiaľ dnes, po dvadsiatich rokoch je značka v kóme pod koncernom

Piaggio a zatiaľ nový model s touto značkou nekúpíte. Ani to nevyzerá, že by sa na tom malo niečo v najbližšej dobe zmeniť. Gilera NEXUS si pri svojom predstavení vyslúžila prezyvku superbike s variátorom.

Gilera cx 125



Truhlík menom Pavel Suchý vydal knihu s názvom *Nejhorší motocykly světa*, kde zaradil aj tento stroj. Vtip knihy sa stal trápnotou, keďže hodnotí stroje z pohľadu marketingu po rokoch, keď už bolo jasné, ako stroje dopadli. Po bitke je každý generál, Česi sú v tom ale experti. Gilera

Jazdné vlastnosti boli samozrejme vďaka neštandardnému zaveseniu kolies iné, ako vtedajší všeobecný pohľad na to, ako má motocykel fungovať. Stroj to bol na počiatku deväťdesiatych rokov podľa skúseného redaktora a závodníka Alana Catharta výnimočne stabilný, riadenie ľahké a podľa neho je škoda, že sa tam nedostal výkonnejší motor. Celkom opačné hodnotenie, ako u samozvaného odborníka spoza rieky Moravy. Bohužiaľ aj vďaka takýmto spiatočníkom tento stroj nedosiahol

Tento motocykel predbehol svoju dobu. Dizajnový stroj s jednostranným zavesením obidvoch kolies sa na trhu nepresadil. Vtedajšia mladá generácia ešte chcela smrdieť olejom a potom s trápenia sa s neposlušnými dvojtaktami, ktoré poznali z pretekárskych okruhov. Preto mala úsuech Cagiva MITO, zmenšenina superbiku so športovým dizajnom. Gilera ako značka s bohatou pretekárskou históriou predstavila na tú dobu unikát. český chrobák

priniesla niečo nové, čo ale aj vďaka takým novinárom, ako bol Pavel Suchý, nedostala šancu na vyriešenie pôrodných nedostatkov. Delta rám bol kvôli prístupnosti z lisovaného plechu, kolesá boli plnidiskové.



predajný úspech, a v roku 1993 skupiona Piaggio, ktorá chcela značku týmto modelom znovuzrodiť, uzatvorila historickú fabriku Gilera v Arcore, rezignovala na výrobu motocyklov pod touto značkou a urobila z nej výrobcu skútrov. Tie však boli tiež nositeľom progresu a model Nexus sa stal symbolom športových skútrov a vyrábala sa v rôznych modifikáciách skoro v nezmenenom dizajne 20 rokov. Spomienkou na CX 125 je plechový delta box použitý práve na skútri DNA. Gilera CX 125 sa vyrábala len dva roky a celkovo sa vyrobilo zhruba len do 2000 kusov. Dnes je vzácnosť.

Hrabovský 1. máj



Hrabovský 1. máj s veteránmi 2023 bol premiérový a v podstate otvoril ružomerskú motoristickú sezónu. Automotoklub Ružomberok v spolupráci s hotelom Hrabovo usporiadal prvý ročník sviatočnej výstavy veteránov v ružomerskom Hrabove. Krásne počasie a voľný deň prilákal masívnu návštevu divákov. Na podujatí som videl poväčšinou autá štýlu youngtimer, teda stroje, ktoré si pamätám bežne z svojho dospelovania. Veď taká Škoda Favorit je aj v mojej garáži. Videli sme škodovky sedemdesiatych a osemdesiatych rokov, žiguláky, fiaty, ale aj Tatru 77, či 1203ky. Samozrejme nechýbali ani motocykle, ale tie boli len okrajovou ozdobou, boli to známe československé stroje z päťdesiatych a šesťdesiatych rokov. Samozrejme dvojtky, iné stroje, ako morálne zastaralé tu komunisti nedovolili vyrábať. Prečo? Lebo na vývoz do zaostalého Sovietskeho zväzu postačovali. Rovnako zaostalé už v dobe svojho vzniku boli aj teraz cenené veterány. Utrpenie, čo s nimi zažívali na cestách vtedajší majitelia, vystriedal spomienkový optimizmus. A tak je aktuálne cenená aj taká Škoda 105, čo bola v dobe výroby na smiech nielen na západe od sovietskeho bloku, ale aj v našich končinách. A hľa, aký dnes brutálny veterán :) Poctivé pativky s príbehom, to áno, ale renovovať staručkú stovku za tisíce eur, to je čisté bláznovstvo. Podujatie ponúkalo aj kultúru v podobe vystúpenia rôznych hudobných, či polotanečných spolkov. Ďalšia vydarená akcia v Ružomberku pod taktovkou aktívneho Automotoklubu. Dúfam, že toto bol začiatok novej tradície a uvidíme sa aj o rok.

1 Pomoc na cestách kedysi zabezpečovali aj žltí anjeli **2** Sen motoristov tesne pred Nežnou revolúciou. Zaltí komunisti nech spomínajú na nekonečné poradovníky na Škodu Favorit **3** TAZ 1500, evolúcia 1203ky očami Majského **4** Octavia, tá celkom prvá generácia **5** Tatra 87, po WWII a komunistickom prevrate už len pre papalášov **6** Dvojtkatný výkvet socializmu, naozaj sa nebolo čím chváliť **7** O malých športových Fiatoch sa u nás len snívalo pred Tuzexom **8** Škodovácke zadky v premenách času :)



1. míľa Liptova 2023



V sobotu 6. mája 2023 boli všetci liptovskí motorkári (a nielen oni) pozvaní do Liptovského Mikuláša na otvorenie jednotopej sezóny. Toto podujatie je už tradičným vstupom do sezóny, a ostatné roky je pod záštitou primátora Liptovského Mikuláša, ktorý sa sám stal jedným z motorkárov. Samozrejme nechýbali ani "nemotorkári" ako napríklad aj ja, ktorí sedajú skútre. Jedna stopa je len jedna, a tak sa sme tolerovaní :)

Mikulášske námestie sa zaplnilo, odhadom sa tohoto podujatia zúčastnilo možno aj tristo strojov. Počasie tento rok naplnilo sľub bez doobednajúceho dažďa, a slniečko medzi 10 a 11 hodinou dopoludnia prilákalo početnú divácku kulisu. Námestie sa tak na hodinku zmenilo na motosalón pod šírým nebom. Ak mám hodnotiť podľa počtu značiek, medzi najobľúbenejšie stroje patria Kawasaki a ako ináč, Honda. Ale zastúpenie vo väčšom počte mali aj BMW a ukázalo sa aj čínske CF Moto. A ako ináč, bolo vidno aj kopec chrómu a rôzne viac či menej legálne prestavby. Niektorí sa celkom vyhrali s novými možnosťami ŠPZ, pardon EČV. Tu však nešlo o nejaké rozdeľovanie, všetci sa pekne zoradili na spanilú jazdu do niekoľkostometrovej kolóny, a v doprovide policajtov ignorujúc značky a svetelné signály sa vybrali na pohostenie do Starej Zvonice medzi obcami Malužiná a Nižná Boca na liptovskej strane horského priečodu Čertovica. Kto si vystál rad, mohol si vybrať guľášik, alebo držkovú, klasické to pokrmy drsníkov na motorkách :)

Poobedňajšie chmáry na oblohe nevešteli suchý podvečer, a tak sa niektorí ešte rýchlo pobrali naháňať nejaké tie kilometre na zakrútené okresky horného Liptova. Opäť raz vydarená akcia liptovskomikulášskeho Motoklubu Liptov.

1 Spoznaj babu podľa zadku **2** Repsolka bola po mnoho generácií vždy to najviac **3** Keď sa ti rozmerný gauč nezmesť do obývačky, prilep ho na motorku **4** Dve červené krásky z ružomberskými značkami. Dve motorky z úplne iných svetov **5** Chrómované svetlá ako na americkom trucky, a ešte k tomu aj kanón **6** Pod zvonickou sa stretli desiatky rôznych strojov, vrátane dýchavičných simsonov **7** O sprievod a prejazdy L. Mikulášom bez ohľadu na farbu semaforov sa postarali doprovdné policajné stroje **8** Dvojfarebná spomienka na slovenské motocykle :)



PioGang okolo Tatier



Okolo Tatier 2023 - VI.ročník - 1.7.2023

PioGang zorganizoval už šiesty ročník výjazdu prevažne Pionierov, ale aj iných dvojtaktov na cestu ololo Tatier z centra Ivachnovej. Počasie tentokrát nebolo protivné, a aj napriek mrakom sa podujatie tešilo veľkej obľube.

Podujatie oslávilo už svoj šiesty ročník, v "odborných" pionierskych kruhoch si vyrobilo slušné renomé a tak účastníkov každoročne pribúda. Uvidíme, ako to bude na budúci rok, či sa všetci pomestia na Ivachnianske stanovisko, alebo bude musieť nastúpiť nepopulárny výber z účastníkov. Tento rok bolo vidieť aj veľa úprav, hitom bola "otvorená" remenica na babettách, aby to lepšie chladilo. Tuning smeruje poväčšine do zrýchlenia a rýchlosti, bohužiaľ pravidelne sa zabúda na slabučké bubnové brzdy, ktoré nie sú dimenzované na zastavenie z navýšených rýchlostí. Začul som aj otázky, prečo niekto používa ľahkú spojku na babette, a v čom je jej výhoda, keď všetci majú ťažké. Odpoveď parafrázujem: Lebo sú ko**ti, a nevedia to nastaviť. Boli aj účastníci na moderných štvortaktoch, videl som Forzičky, ale aj dvojtaktné dvestopäťdesiatky. Podujatie z malej lokálnej akcie sa rokmi pretavilo do podujatia, keď je už zázemie v Ivachnovej tesné. Stovky motocyklov, nocovanie účastníkov po holým nehom sa stávajú obrovskou výzvou pre usporiadateľov. Policajný doprovod bol tento rok už samozrejmosťou, okruh okolo pohoria Tatier si vyžaduje už aj profesionálnejšiu prípravu strojov. Keď sa jeden pozrie, na čom sú ochotní nadšenci (zúfalcí) vyraziť na 200 kilometrovú štreku cez hornatý terén, dostáva jeho rozum brutálne zabrať, aby to pochopil. Ale väčšina bola pripravená, zodpovedná a tých ostatných dokázali pozbierať sprievodné vozíky. Zúčastniť sa na akcii na modernom štvortaktnom novom skútri mi pripadalo nepatričné, a tak som sa po otvorení, posvätení a odprevadení účastníkov na jazdu pobral k svojim rodinným a domácim povinnostiam. Počasie na jazdu bolo ideálne, slnko nepražilo, ale ani oblaky nespustili svoje kvapky na staré stroje. Podujatie malo aj zahraničných účastníkov, tí z Čiech boli tradične na technickej výške renovácií a úprav, niektorí našinci skutočne doviezli len doslova šrot.

1 Hasičský doprovod sa vždy hodí. Kde je však hranica medzi vtipom a trápnosťou? **2** V depe, teda na ivachňanskom "zimnom štadióne" **3** Perák v netradičných farbách na historických značkách. Čo je ešte pôvodné? **4** Sympatický oranžový pionier sa na veterána nehrá a hrdo ťahá aj dorast od PAV **5** Nielen pionier, ale aj simsom mal svoj dvojtakt **6** Starý simsom vyrástol na kultový S60, pionier len na Mustanga... **7** Tak Vám PánBoh pomáhaj! **8** Expedične doslova zbastlená babetta





18. ročník zrazu MANET 90 Ružomberok

Prvý slovenský motocykel sa v Ružomberku dočkal svojho 18. ročníka zrazu jeho majiteľov a obdivovateľov. 24 vystavených strojov pripomínalo v sobotu 16.9.2023 pár rokov jeho povojnovej výroby, kým ho vo výrobnom programe Považských strojární nenahradila munícia pre konflikt v Kórei. Medzi exponátmi v už tradičných farbách sa vklínil stroj v netradičnej ružovej farbe. A práve ten sa stal asi najfotografovanejším strojom podujatia pred Hotelom Kultúra. Nečudo, chlapi obdivovali stroje a konštrukciu, dievčatá sa fotili pri, a s dovolením majiteľa aj na ružovom tátošovi. Majiteľ viacerých manetov sa rozhodol pre túto netradičnú farbu, v ktorej neboli v dobe vzniku lakované žiadne stroje, z dôvodu ukážky a oživenia podujatia. Teda je to stroj na štýl "showcars" automobilových zrazov.

Pred hotelom boli odparkované stroje precízne zrenovované, ale ja pôvodné zachovalé, či viac menej zachované a spojznené aj so zakonzervovaným nálezovým stavom. práve majiteľ ružového stroja priviezol takýto kúsok, ktorý vznikol podľa jeho slov v medziobdobí modrého a zeleného maneta. Keďže ostala farba, tá sa jednoducho zmiešala s novým odtieňom a vznikol akýsi modrozelený medzityp, ktorého sa vyrobilo asi 200 ks. Takže pôvodný stav má svoj význam, a takéto stroje sú omnoho viac cenené, ako naleštené, do šróbočky zrekonštruované novodobé stavby. Oživením tohto ročníka bolo aj vystavenie rezu motora, jednovalcového dvojtaktného dvojpiesta, ktorý bol v tej dobe súčasťou viacerých značiek (DKW, Puch). Rovnako sme mohli sledovať súťaž účastníkov v ukladaní sadz GOLA na čas.

Podujatiu tento rok doprialo aj počasie, a už sa teším, čo prinesie budúci rok ;)

1 Barbie by pišťala nadšením 2 Zakonzervovaná plechárina s patinou pôvodnej namiešanej farby, údajne jeden z 200 vzrobených kusov 3 Uprava držiaka sedadla, ktoré bolo fakt nie pre stokilových 4 Nový kúsok na nových (už nie žltých) historických značkách 5 Rez motora zaujal ako laikov, tak aj odborníkov 6 Organizátor Marián Sila súťaží v skladaní sadz GOLA 7 Dva odtiene metalízy a pôvodná zelená 8 Na záver ešte ružový zadok ;)



Radostná štatistika

2023	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	SPOLU	2023/2022
LAHKÁ ŠTVORKOLKA	0	0	2	1	0	4	5	2					14	-15
MALÁ TROJKOLKA	2	4	3	3	2	6	7	1					28	11
MALÝ MOTOCYKEL	21	7	30	33	46	55	41	44					277	-20
MOTOCYKEL	238	290	894	999	1109	1107	932	781					6350	-715
ŠTVORKOLKA	36	32	45	57	67	51	47	64					399	-87
TROJKOLKA	0	3	14	10	9	9	12	10					67	5
SPOLU	297	336	988	1103	1233	1232	1044	902	0	0	0	0	7135	-821

Zdroj: <http://www.minv.sk/?pocet-novoevidovanych-vozidiel>

Míľovými krokmi sme sa prehupli do druhej polovičky roka, máme už pomaly po jednotopej sezóne. Pomaly na nás dolieha smútok jesennej depresie, ešte pár výjazdov cez babie leto, a sezóna je ukončená. Teda u nás na Liptove určite. Štatistika registrácií však vlieva optimizmus do motorkárskych srdiečok. Ešte máme pred sebou štyri mesiace registrácií, a aj keď sú najsilnejšie mesiace už za nami, je zrejmé, že aj táto sezóna bude v predajoch nových motocyklov rekordná. Roky po sebe slovenský motocyklový trh rastie. "Skalní" motorkári na internetových fórach hundrú, že dnes už jazdí každý. Kedysi sa vraj nejazdilo preto, že je to módné, ale bola to vraj subkultúra. To sú tí nostalgici, čo si myslia, že všetko dobré už bolo. Ale nie je tomu tak. Stále nové, stále LEPŠIE, áno LEPŠIE stroje sú na trhu. Plakať nad dušou motocykla, je to isté, ako klamať si o tom, že keď to nebrzdí, krúti sa to v zákrute, treba tomu dolievať olej a každých sto kilometrov štelovať karburátor, je to pravý motocykel, nie ako tie dnešné moderné čudá s hmyzím ksichtom. Nie, nie je to pravý motocykel, je to prežitý kus histórie, z pohľadu dneška ZASTARALÝ stroj, častokrát šrot, ako vidno v inzerátoch. Teda tešme sa pokroku, nikto nikoho nenúti kupovať elektrický stroj, a tých bude najviac v kategórii AM. Tu to má zmysle, tak sa to aj predáva. Motocykle určite nie sú všetky kategórie L, ale iba dvojstopé vozidlá. Ale združenie dovozcov udáva súhrnné údaje za všetky Lkové kategórie. Takže keď číňan predá gro štvorkoliek, je v štatistikách vysoko, aj keď to znamená ročný prepad. Štvorkolky sú u nás iná kapitola, čínski šmejdi ich homologizujú ako mnalé traktory (kategória T3b), na ktoré nemusíte mať ani povinnú helmu, ale zasa majú časové obmedzenia na výjazdy a na cesty vzšších tried. Čo predajcovia zamlčujú, že na ne potrebujete aj emisnú kontrolu! A na staniach emisných kontrol Vás so štvorkolkou vysmejú, aj keď je to podľa papierov traktor. Tým som chcel len naznačiť, že nižšie čísla štvorkoliek sú práve dôsledkom týchto praktík dovozcov. Ale posledné roky sa aj tu situácia stabilizovala, a prepady prestali. Takže už sa teším na koncoročné štatistiky, či nastanú nejaké posuny v registráciách, a predpokladám, že ani tento rok nás nečaká čínska záplava, ako do nás hustia "neúplatní" novinári z moto médií a každý mesiac nám servírujú kvalitu z číny, ktorá už dobieha svet. Číňania sú však stále len montážnici, žiadni myslitelia, ale len kopírovači. Úplne iná mentalita, ako šikovní Japonci, s ktorými ich porovnávajú.

Japonská Honda PCX je na Slovensku už roky bestsellerom, predpokladám im to aj tento rok. Za úspechom sú neustále inovácie, brutálne príjemná cena a spoľahlivosť, a poteší aj výroba v európskom závode značky. Čínska konkurenica nič z toho nemá.

