MOTOCYKLE SKÚTRE AUTOMOBILY SUBJEKTÍVNE A NEKOREKTNE

MOTORKLUB

JAR 2019 ČÍSLO 2

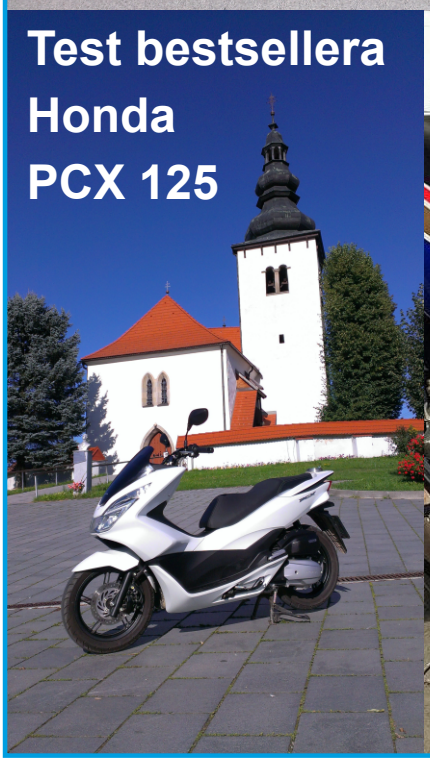
TOP *125kové* maxiskútre

hecht®
špecialista na záhradu

Equis krátky TEST

JAWA 250 592 PANELKA

Test bestsellera Honda PCX 125



NSR 125 R CIGARETOVÁ *LEGENDA*

OBSAH

3. Úvodník

4. Autíčka pre AM vodičák
Čo ponúka mopedauto

6. PCX - nekonečný bestseller...
TEST najpredávanejšieho motocykla na Slovensku

10. Skúter či motorka - hľadanie cesty
Aké hybridy medyi skútrom a motrkou ponúkal trh ?

14. Panelka - výkvet českých kývačiek
Predstavenie Jawa 250 592 a ČZ 125 450

16. HECHT Equis - elektrický základ
TEST elektrického skútra, ktorý ponúka výrobca záhradnej techniky

20. Maxiskútre na B-čko to naj z naj
Forza, Satelis, Joymax, Burgman, X-Max, X10 a SR Max v prehľade

24. Honda NSR 125 Rothmans SP
Dokonalá malorážka

26. Pikošky z registrácií motocyklov 2018

ÚVODNÍK

Prichádza leto. Vrchol sezóny, dovolenkové obdobie plné preplnených ciest a nervóznych dovolenkujúcich, ktorí si na jeseň budú vymýšľať krásne zážitky z leta. Pre mnohých je to obdobie motovýletov po celej Európe. Mimoriadne obľúbené sú krajiny bývalého východného bloku. Ako motorkársky raj sa označuje hlavne Rumunsko, ktoré brázdia stovky GS-siek dobrudruhov zo západu. Aj malé stroje však majú svoje čaro. Stačí pozrieť po internetových zákutiach, koľko šialencov sa vybralo na stákilometrové cesty napríklad na legendárnej babette. A niekoľkokrát som videl na vlastné oči brázdiť Liptov nemenej legendárne pioniere. Väčšinou s českými vlajočkami. Títo borci nenaháňajú mastodontov po šotolinách. Majú čas, kochajú sa krajinou a skúšajú limity strojov aj samých seba. Nie je umenie prebrázdiť pár tisíc kilomtrov po Európe a priľahlom okolí na pohodlnom cendure s podporou elektroniky a GPSiek. Umenie je ísť s malou dušičkou na letitom stroji, neplánovať a len ísť, opravovať a lepiť. Hľadať limity. Väčšinou sa na to dajú študáci s ich idealizmom. Neskazení komporátnym zamestnaním, kedy je potrebné týždeň vyžobranej dovolenky naplánovať na minúty. Nemusia sa obmedzovať ani manželkami, ani deťmi, jednoducho sa zbalia a hor sa za dobrodružstvom. Pre nich sú aj malé kubatúry strojcami veľkých zážitkov. Prajem týmto dobrodruhom z donútenia veľa radosti zo svojich strojov, aby nezanevreli v budúcnosti na A1ky. Veď osminky sú aj pre 30, 40, päťdesiatnikov, nielen pre tínedžerov, ako sa snažia prezentovať rozmaznaní profesionálni motoristickí novinári ;)

Róbert Kelčík

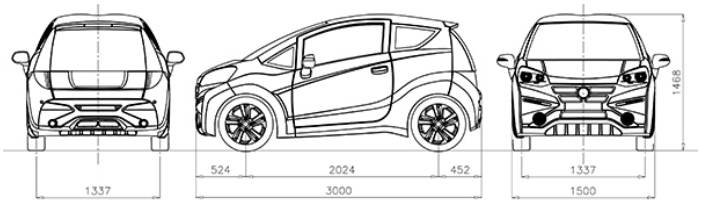
MOTORKLUB - občasník, vydáva v elektronickej forme Róbert Kelčík.
robart@kelcik.sk
Číslo: 2, Dátum vydania: 21.6.2019
Autor príspevkov: Róbert Kelčík ak nie je napísané ináč
Autor fotografií: Róbert Kelčík a tlačové oddelenia a www jednotlivých výrobcov
Všetky práva vyhradené. Možné šíriť len s uvedením zdroja a autora.

Autíčka pre základný vodičák AM

Mnoho deviatakov vytúžene čaká na svoj prvý vodičák. Pätnásť rokov je trtadičná hranica pre okartičkovanie občianskym preukazom, ku ktorému môžu pridať a AMkový vodičák. A na čom môžu jazdiť ?

Za oných slávnych čias svetlých zajtrajškov a o to tmavšej prítomnosti to bola vysnená babetta, alebo raketa meno Simson. V súčasnosti je na trhu obrovská ponuka poldecových skútrov, hlavne z ďalekej číny. Ale sú tu aj drahšie a pre pätnásťročných nedostupnejšie motocykle hlavne z juhu Európy. Značky ako Derbi, Rieju, Aprilia majú v päťdesiatkach svoju tradíciu. Ešte vyšší level sú autíčka. Je to vcelku drahá zábavka, niektoré sú za cenu dospelej Fabie. A prečo ich môžu riadiť aj pätnásťroční? Lebo sú to len prezlečené mopedy. Niektorí ich nazývajú aj *mopedauto*. Legislatíva ich pozná ako ***ľahké štvorkolky***, ktorých pohotovostná hmotnosť nesmie byť viac ako 350 kg. Motor môže mať najvyšší výkon 4 kW a najvyššia rýchlosť je samozrejme obmedzená na 45 km/h. Najväčším trho týchto autíčiek je Francúzsko. Svojimi rozmermi môžu mýliť, ľahko si ho spletiete s malým smartom. Aj po usadnutí do interiéru sa podvedome tešíte na peknú jazdu. Ale po nasadnutí je to jednoducho superkapotovaný malý skútrik. Povolené pravidlá tejto kategórie sú príliš obmedzujúce. 45km/h nestačí ani na pohodlnú prepravu v meste.

Na úvodnej fotke je model **M14** od talianskej firmy **CASALINI** s dlhodobou tradíciou výroby minivozidiel. Ponúka bohatú výbavu, ktorá sa môže smelo rovnať dospelým vozidlám.Palubná doska obsahuje rádio s dotykovou obrazovkou, navigáciou, a je vybavená digitálnymi budíkmi riadenými ECU. Dokážu teda zobraziť všetky funkcie vozidla. Model M14 poháňa diesel mitsubishi.



Dvojvalec objemu 694cm3 ponúka krútiaci moment 20Nm pre 1200 otáčkach a výkon 4kW pri 3000 otáčkach. Prevodovka je variátor CVT. Kombinovaná spotreba je od 3 do 4 litrov. Tieto parametre sú pre tínedžerov dosačujúce. Čo je však odstrašujúce je cena. Výbava je pekná, ale 13900 eurošekelov dať za daný stroj je u nás utópia. Aj keď je to ručná výroba, taliani vyrobia za deň ručne 4 autá.
Značka **Chatenet** ponúka model **CH26**. Malosériová výroba vo francúzskej rodinnej firme tiež neponúka ľudové ceny. Základná suma je na 13299... Francúzi použili na pohon pollitrový naftový dvojvalec s výkonom 4kW firmy Yanmar. Pužíva sa aj v kosačkách a lodiach. Prevodovka je samozrejme CVT a s rozmermi je nasledovne: dĺžka je 3065, šírka 1567 a výška 1453 mm. Rázvor 2054 mm. Autíčko jazdí na 15 palcových kolesách. Môžete ho vyladiť množstvom doplnkov, a je alcantara na sedadlách a volante, multimediálny systém, klimatizácia. Ručná výroba ponúka široké možnosti individualizácie, ale treba počítať, že cena v tomto prípade pôjde raketovo nahor. Ale za komfort sa platí všade.
Z francúzskzch značiek si teraz zoberiem na pretras **AIXAM**. Model **GTO - Diesel 482** stojí 14999 Euro. Ponúka rovnako dieselový motor s pollitrovým objemom s hraničným výkonom pre kategóriu a maximálnou rýchlosťou tradičných 45km/h. Prevodovka je automatická, brzdy na pätnásťpalcových kolesách sú kotúčové. Vpredu je nezávislé zavesenie kolies McPerson, vzadu klasicky vlečka. Konštrukcia karosérie je tvorená hliníkovým rámom s plastovými dielmi. Je o čosi kratší, ako už predstavení konkurenti. Na dĺžku meria 2800, na šírku 1500 a rozvor dosahuje skoro motocylových 1795mm. Spotreba 3,1litra postačuje pri nádrži objemu 16 litrov na skoro nekonečný dojazd ;) Za ďalší príplatok môžete vozidielko dovybaviť napríklad ABS, či klimatizáciou, alebo hliníkovými kolesami. Z možností výbavy by si mohli brať výrobcovia dospelých áut príklad. Treťou a poslednou francúzskou značkou v prehľade je **Ligier**. Model **JS 50 Elegance** je registrováný tiež ako ľahká štvorkolka. Ponúka vznetový motor Lombardini s objemom 480cm^3 s priamym vstrekovaním, výkonom 4 kW pri 3000 ot./min a slušným krútiakom 26 Nm pri 1400 ot/min.Vozidielko je široké 1561, vysoké 1372 a krátke 2825 mm. Kolesá sú hliníkové pätnásťpalcové, vpredu riešené cez McPherson vzadu zavesené nezávisle. Sedadlo vodiča je pozdĺžne nastaviteľné a sklopné, sklopné je tiež sedadlo spolujazdca. Sedadlá majú lakťové opierky a odnímateľné opierky hlavy. Vo vozidle je integrované kúrenie a rozmrazovanie s dvoma rýchlosťami a dynamickým systémom ventilácie. Cena Ligieru je obdobná, ako u konkurencie. Základnú konštrukciu tvorí hliníkovoduralový rám, pričom dvere majú na oboch stranách dvojitú výstuhu. Aj preto sú bohatí rodičia ochotní investovať nemalé sumy do týchto mopedových hybridov. Pri páde z klasického skútra sú následky omnoho horšie, ako keď ťuknete s týmto dieslovým prdítkom.

PCX - Nekonečný slovenský *bestseller*...

Honda. Niekedy stačí jedno slovo. Japonci kedysi kopírovali aj panelky a dnes udávajú tón vývoja. PCX je vydareným dôsledkom tohto vývoja. Roky na špici. Previezol som sa. Aký je ?

Honda. Ešte raz to slovo. Pojem medzi motocyklovými značkami. Aktuálne tvorí s jedným nadpozemsky rýchlym španielom nedostihnuteľnú dvojičku v kráľovskej kubatúre MotoGP. Iba Marquez ju dokázal skrotiť.Pre bežných smrteľníkov však Honda ponúka často bezpohlavné stroje. Rozhoduje predajnosť. Taliani končiaci v čínskych rukách by vedeli rozprávať. A aby bol záber na veľkú skupinu klientov. Čo najväčšiu. Oplatí sa to. Od najmenších kubatúr vládne japonská bezpohlavnosť predajnými štatistikami. Hravo strčí lacných číňanov do vrecka. To už píšem o megaúspešnej PCX. Na Slovensku. V Európe vládne jej sestra. SH-čko.

Aké je PCX bez predsudkov?

Nie nedostal som na testovanie novučičkú mašinu, aby som si prihrial polievočku na ďalšie mediálne PR kecy veľkolepo nazvané test. Toto je stroj z roku 2014. Stroj môjho brata. Tak trochu uloženka. Na palubke svieti čosi nad 1000km. Pôvodne ju kúpil pre ocina (str. 14, sedí na panelke), ale tomu už bohužiaľ zdravie nedovolí jazdiť. Tak som si ju požičal, aby som pochopil tie predajné čísla :)

Dizajn sa podaril.

Od pvého PCX-ka z roku 2010 je modifikovaný absolútne decentne, aj keď model roku 2018 už je postavený nanovo. Model 2014, ktorý testujem, už má novú palubku a stratil hrb na sedačke. Pohľad zpredu evokuje väčší cesťák. Pri bujnejšej fantázii možno vňom vidieť staršie honďácke VFR. Športovejší vzhľad podtrhujú aj lakované bočné kapotky. Nenájdeme tu rovnú podlahu, mantru to hľadajúcich len úžitok, úžitok, a ešte raz úžitok. V tuneli je totiž schovaná nádrž. Aj vďaka tomu pôsobí skúter pri manipulácii na mieste ľahúčko. Honďácka povestná práca s hmotou :) Predná odkladacia neuzamykateľná skrinka "na rukavice" ponúka skutočne len malý priestor. Na doklady, telefón za jazdy. Po odstavení aj na spomínané rukavice. Možno nezmiznú... Poteší však 12V zásuvkou. Odkladací priestor pod sedlom je pekný, veľký. Výrobca udáva možnosť naloženia 10kg váhy. Bohužiaľ je bez osvetlenia. Napasoval som tam však moju M-kovú vyklápačku. Bez problémov. Komu to nestačí, musí dokupovať. Zadný držiak na kufor a samotný kufor. Ďalšie desiatky až stovky euríčiek. Vyšších poteší väčší predný štítok. Ďalšie euríčka. Niekto je praktický a niekto športový.

Za imidž sa platí.

Prístrojovka modelu 2014 je taká iná. Centrálny tachometer s ručičkou zvrchu. Treba si zvyknúť. Po krajoch obrovské ukazovateľe zap-

nutých blinkrov. Cení sa, motorkári ich často zabúdajú vypnúť. V strede tachometra sa nachádza malý obstarožný segmentový displej so základnými údajmi o palive, kilometroch a čase. A pár kontroliek dole. Aby som nabudol, je tam aj hnusné tlačitko na prepínaie módov displeja (km, trip, avg spotreba).

Technické vychytávky

prezentuje už od počiatku modelu viac nenávidený, ako milovaný štart-stop systém. Dá sa s ním žiť, ale pozor na dlhšie prestoje na križovatkách so zapnutými svetlami a pripojením niečoho do 12V zásuvky. Baterku to nepoteší. Po otočení rukoväte sa potom nemusí nič diať. Ináč funguje bezchybne. Na druhej strane je tu technický prežitok, ktorého sa zbavujú už aj číňania. Zadná bubnová brzda. Honda ho ponechala aj na aktuálnom modeli. Radšej bez komentára. Model 2014 bol ešte vyrábaný v Thajsku, aktuálny už schádza z výrobných liniek v Taliansku. Sedlo je z Vietnamu a pneumatiky akési IRC z Thajska. Ázia vládne výrobe. Pneumatiky sú prvá vec, ktorú by som vymenil. Najnovší model už má Michelinky. Trvalo im to.

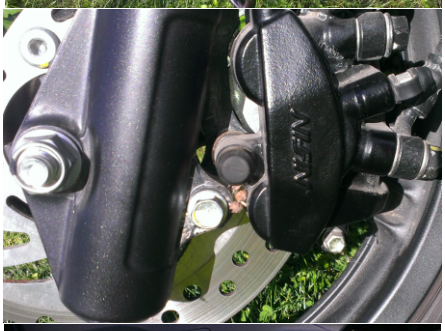
Podvozok

je na moje prekvapenie pocitovo mäkší. Dá sa dokonca pri plnej paľbe hovoriť o akejsi nestabilite v maximálnej rýchlosti. Podiel na tom majú pravdepodobne aj no name pneumatiky aj rozmer ráfikov. Vpredu 90-ka, vzadu 100-ka. Bicykel :) Ozaj, tá maximálka. Seriózne motorkárske médiá sa dokázali znížiť až k tomu, že napísali 110km/h. Trápne. S mojimi 96 kilogramami pri plnej paľbe dole kopcom ručička rýchlomera kmitala kúsok za stovkou. Čo asi zodpovedá údaju z technického preukazu **94km/h**. Neviem, aká je pridaná hodnota testu, keď tam novinár napíše, že "vymačkal som z toho 113km/h". Asi si robí u Hondy očko...

Rozmery skútra neprajú ani mojej výške, so svojimi 184cm som si nohy nevystrel. Priestoru je na ne dosť, ale na opretie dopredu pri dlhšej jazde to nie je. Záchodová poloha sedenia potom nepraje kolenám, ktoré pri dlhšej trase trpia. Čo poteší, je sériový bočný stojan a zrýchlenie z malých rýchlostí, do takých 70 km/h je to super. Na vyššie rýchlosti potrebuje stroj väčší rozbeh alebo cestu z kopca. Chýbajúce koníky do limitu A1 je cítiť hlavne v tiahlych kopčekoch, kde nedokáže držať rýchlosť. Pri plnom plyne dokáže klesnúť aj pod tachometrových 70 km/h tam, kde s 15koňovým skútrom idem nad 85.

Plnú paľbu

som tomu dával na liptovskej 18-ke od Partizánskej Ľupče do Liptovského Mikuláša a späť. Poobedná slabá premávka a nový kvalitný asfaltový koberec dovoľovali držať plný plzn celou cestou tam aj späť. Priemerná spotreba jazdy na plný plyn dosiahla



TEST 3,2 litra na 100km. A to ručička kmitala okolo stovky skoro neustále. Po vjazde do dediny a rešpektovaní rýchlostných limitov obce, klesla po ďalších desiatich kilometroch na 2,9 litra. Pekné a úsporné. Pri maximálnej rýchlosti a bočnom vetre bolo cítiť nestabilitu. Tlmenie sa mi zdalo mäkšie, zadné tlmiče sú nenastaviteľné. Predné sú klasické skútrové. K funkčnosti riadítok, ich šírke a polohe nemám zlé slovo. Ich vzhľad však nekorešponduje so športovým vzhľadom skútra. Skoro čoprovské chromované prevedenie je asi mokrým ynom ázijských konštruktérov ;) Predná brzda je značková, dvojpiestik Nissin zvláda svoju úlohu výborne. Zadná bubnová potrebuje silný stisk páčky, aby zabrala. Potom jej asi k účinku pomôže predná, veď je to CBS (combined braking system). Ten kombinuje aj pri stlačení jednej páčky účinok na obidve brzdy. Pre euronormu to v A1 kategórii stačí. Absencia ABS však môže pripraviť nepríjemné prekvapenie (ABS do PCX priniesol až model 2018!).

Cenovo je PCX stále na tom výborne, aj keď pribudol konkurent od Yamahy v modeli NMax. Ten, zdá sa, ponúka za presne rovnakú cenu trošku viac. Čínski konkurenti sa nechytajú, Cityblade od Keeway sa síce trochu predáva, ale je neporovnateľne motorovo slabší. A to je tá lepšia čína. Aký taký konkurent je od kórejských SYM, Jet14 vyzerá dobre, má aj dostatočný výkon, aj moderný dizajn, aj dorbú kvalitu spracovania. Pre PCX je veru zdatný konkurent. Naopak, čínsky "maxiskúter" z Košíc, Adamoto T9 za skoro rovnakú cenu so slabučkým vducháčom je výsmechom. Výsmechom hlavne zákazníkom. Alebo voľbou pre slepých. To je tá horšia čína.

Skúter do mesta

Ak hľadáte skúter do mesta tradičnej značky, ktorý nepríjemne neprekvapí, vyzerá športovo, *nie je drahý* a má dobré meno, je tu voľba medzi dvoma modelmi: PCX a NMAX. Za rovnakú cenu. Na Slovensku dominuje rokmi overená Honda. Už klasika. Opakujem, do mesta. Mimo mesta, na presuny po okresákach je to na limite. Stačí malé stúpanie v trochu neprehľadnej zákrute, a máte za chrbtom kolónu autíčok. Nič príjemné. Môžete sa snažiť, ako chcete. Možno na bratislavských rovinkách budete kráľom. Ale na Liptove nie. Tu tie koníky do A1kového limitu sakramentsky chýbajú. Tu sa oplatí poobzerať po modelch prezentovaných od strany 20 tohto čísla časopisu. Ich cena je však niekde inde. A už vonkoncom by som tú cestu nechcel absolvovať na vzducháčovej číne. Tá kváziúspora peňazí za to utrpenie nestojí.

Pre koho je

Honda PCX je taký pojem, že keď môj motocyklov neznalý brat dospel k rozhodnutiu, že si zadováži jednostopý stroj, z podvedomia sa mu vynorila jediná voľba. PCX. Marketing Hondy pracuje špičkovo. Ale očarila aj môjho otca, dokonca aj tetu. Pekný dizajn, dobrý ťah odpsodu, tichý chod. Správna voľba pre ľudí, ktorí obľubujú pokojnú ale svižnú jazdu. Pre mladých môže byť sklamaním, skutočnú paľbu na okreskách na nej jednoducho nedáte. Mesto, dedina, satelit pri meste, rovinky a dobrý asfalt sú jej doménou.

Čo a za koľko

V dobe kúpy stála 2590. Rok predtým to bolo ešte za pôvodný model odve stovky menej. V roku 2018 už stála dnešných 2890€. Keby takým tempom rásli platy, nenahneval by som sa :)
PCX je však dobrá investícia, podľa inzerátov na bazoši si drží cenu. To sa nedá povedať o čínskej "konkurencii", ktorú sa darí predať len tažko za polovicu kúpnej ceny. Na Slovensku ide PCX na dračku, preto pri výmene modelového

radu importér vlani za výbehový model pýtal rovnako, ako za novinku. Dosť podraz, keďže novinka je vo všetkých parametroch lepšia. Má ABS vpredu, dvojitý rám, lepšie kolesá, vylepšený motor a modernejší dizajn. Takže hor sa na nákup. Odporúčam. Do mesta skveľá voľba z "Itálie".

Nevýhody:
gumená zadná bubnová(!) brzda
malý otvor kastlíka na rukavice
stabilita bicyklových kolies bez výkonovej rezervy

Výhody:
spotreba
overená spoľahlivosť
imidž
jazdenky držia cenu

TECHNICKÉ ÚDAJE (PCX 2014)

Motor 8,6kW/ 8500 ot.min^{-1}; 12Nm/ 5000ot.min^{-1} Rozvor 1315mm Rozmery (D × Š × V) (mm) 1930 x 740 x 1100 Kolesá 90/90-14; 100/90-14 Brzdy K220/Bubon 130 Výška sedla 760mm Hmotnosť 130kg prevádzková Spotreba 2,1l/100km Max. rýchlosť 94kmh^{-1} Objem nádrže 8l Cena 2590€ (2014)

KONKURENCIA

SYM JET14 125i CBS LC ABS

Motor 8,3kW Rozmery (D × Š × V) (mm) 1990 x 730 x 1115 Kolesá 100/90-14; 110/80-14 Brzdy K260/K220 Hmotnosť 128kg Objem nádrže 7,5l Cena 2490€

YAMAHA N-MAX 2019

Motor 9kW/ 7500 ot.min^{-1}; 11,7Nm/ 7250ot.min^{-1} Rozvor 1350mm Rozmery (D × Š × V) (mm) 1955 x 740 x 1115 Kolesá 110/70-14; 130/70-13 Brzdy K230/K230 Výška sedla 765mm Hmotnosť 127kg suchá Spotreba 2,3l/100km Objem nádrže 6,6l Cena 2890€

KEEWAY CITYBLADE

Motor 6,7kW/ 7500 ot.min^{-1}; 7,9Nm/ 6000ot.min^{-1} Rozvor 1330mm Rozmery (D × Š × V) (mm) 1950 x 750 x 1130 Kolesá 90/90-14; 100/90-14 Brzdy K240/K220 Výška sedla 760mm Hmotnosť 122kg suchá Objem nádrže 6,3l Cena 1849€

Skúter či motorka, *hľadanie cesty ?*

Skúter nie je motorka. "Praví" motorkári dokonca považujú za podúroveň zdraviť skútristov. Je dôvodom len absencia riadiacej páky, alebo pošramotenie ega tvrdého chlapíka ma motorke?

Hybridy dnes už znamenajú niečo iné. Pred rokmi, keď nikto ešte nebásnil v ekologickom štýle o elektrine, sa tak mohli kľudne nayývať skútre, ktoré sa chceli tváriť ako motorka. Aj dnes ešte môžete naraziť na slogan staromilcov, že *skúter nie je motorka*. Z nie tak dávnej minulosti je to pár pokusov o skĺbenie skútra a motocykla. Prečo sa to neujalo? "Pravý" motorkách nebude predsa sedieť na niečom, kde posed pripomína sedenie v malej intímnej miestnosti. A skútrista predsa nechce prísť o praktickosť rovnej podlahy a komfort jazdenia s variátorom. Kombinácie motocykla a skútra prinášajú veľa kompromisov. Hlavným je strata praktickosti. Prednosťou však môže byť lepšie ovládanie a zážitky vyplývajúce z motocyklového posedu. Takou prvou lastovičkou tohto segmentu je model **GTR** od taiwanskej značky **CPI**, založenej v roku 1991. Zaujímavá skratka sa skladá z anglických slov: Cool, Practical a Innovative. Model CPI ponúkal priehradkový rám, akým sa preslávili motocykle Ducati. Maloobjemový poldecový dvojtaktný motorček vystačoval na mestské jazdenie, ale šikovní tuneri z neho dokázali vydolovať aj 80kilometrov za hodinu. Skúter ponúkal veľké a široké kolesá, kotúčové brzdy na obidvoch kolesách, delené sedlo a motocyklové stupačky. uvažovalo sa aj o 125-kovej variante, ale nakoniec asi do Európy nedorazila. Trochu netradičný stroj pôsobil disproporčne hlavne vďaka kolesám, ale ináč konštrukčne zvládnutý na výbornú. Pár kúskov sa stále dá zohnať aj na slovenskom motocyklovom bazári.

CPI GTR 50 2005
Motor 3,2kW/7500 ot.min^{-1}; 4,9Nm/6000ot.min^{-1} Rozvor 1350mm Kolesá 110/70-17; 130/60-17 Výška sedla 830mm Hmotnosť 96kg Spotreba 3,4l/100km Max. rýchlosť 49kmh^{-1} Objem nádrže 8l Cena bazárová 1000-1200€

Z iného súdka je tu stroj o našich severných susedov. Tí mali ku kšeftom s ďalekým východom vždy blízko. Výsledkom je dodnes fungujúca tradičná poľská značka **ROMET**, aj keď s obrovskou výpomocou číňanov. Mimochodom, aj JAWA už objavila čaro čínskych polotovarov.Tentokrát je tu snaha o čo najväčšie maskovanie toho, že sa jedná o skúter. Dizajn je tlačený do formy čopra. Hlavne v červenej farbe sa dá s privretím obidvoch očí konštatovať, že sa jedná o vydarený pokus. Samozrejme, ortodoxní harlejáci padnú do mdlôb na takýmto čudom. Ale motorka je určená pre začiatočníkov alebo tých, ktorí majú len B-čkový vodičák a nechcú klasický skúter. Toto je skutočne približovadlo pre tých menej náročných. Motor je klasická čínska 125ka s nízkym výkonom. S poriadnym chlapom bude aj deklarovaná maximálna rýchlosť utrpením.

ROMET R 125 CVT 2017
Motor 7kW/7500 ot.min^{-1}; 7,5Nm Rozvor 1320mm Rozmery (D × Š × V) (mm) 1925 x 675 x 1165 Kolesá 90/90-18; 110/90-16 Výška sedla -mm Hmotnosť 140kg suchá Spotreba 2,5-3l/100km Max. rýchlosť 85kmh^{-1} Objem nádrže 6l Cena 1600 -2200 € bazárová

A tak to vidím len na kochačkové výlety po okreskách výhliadkovým tempom do 80 kmh^{-1}. Do plnej prímestskej premávky alebo na obchvaty miest je 85-ka málo. Mať za sebou niekoľkotonový kamión a nevládať mu uniknúť nie je ten najlepší pocit. Na dlhé výlety to nebude, aj keď malá, 6 litrová nádrž sľubuje dojazd do 200km. Kolesá majú rozmery nízkoobjemových motoriek, šírka pneumatík je skôr bicyklová. Obidve brzdy sú kotúčové. Aj keď by sa podľa vzhľadu mohlo zdať, že sa jedná o kvapalinou chladený motor, tak aj ten "chladič" za predným kolesom je len akože. Keď som písal, že sa jedná o klasickú čínsku skútrovú motorizáciu, je jasné, že to bude vducháč. Nekonečné kopírovanie nesmrteľnej GY6-ky. Pre toho, kto má na háku všetky vymenované nedostatky a reakcie okolia ho nechávajú chladným, to môže byť dobrá voľba. Na Slovensku sa predalo len málo kusov, ale čas o času sa objaví v inzercii nejaký kúsok. Nový nekúpite, euro norma vyradila z ponuky aj tento stroj. Aj keď pre niektorých číňanov nebude problém GY6 homologizovať na ďalšie emisné šialenstvo.

Škoda, že to taliani nedokážu.Keď sme u pri tých talianoch, aj oni boli svojho času priekopníkmi medzi skútrami neskútrami. Dôkazom je aj dodnes vyhľadávaná **Gilera DNA**. Prišla na trh s novým miléniom. Na začiatku ako slabá 50-ka, neskôr pribudli silnejšie sestry s objemom 125 a 180 cm^3. Čo ponúkali. Samozrejme všetky tri plynule meniteľné prevody pomocou CVT. Potom vzhľad športovej motorky na menších kolesách. Tie sú štrnásťpalcové, neskôr sa na päťdesiatky dopredu dostala ja väčšia pätnástka. A ešte je tu jeden ojedinelý fakt. skúter dostal delta box rám! V tejto kategórii ho ani dnes len tak ľahko nenájdeme. A že praktickosť skútra zostala na poslednom mieste? Namiesto nádrže dostal skúter uzamykateľnú batožinovú schránku. Nádrž je teda falošná, ale s praktických dôvodov. Na rozdiel od vyššie spomí-

GILERA DNA 125 2003
Motor 11kW/9750 ot.min^{-1}; 11,8Nm/7750ot.min^{-1} Rozvor 1500mm Rozmery (D × Š × V) (mm) 2152 x 765 x 1423 Kolesá 120/70-14; 140/60-13 Výška sedla 784mm Hmotnosť 160kg suchá Spotreba 3,5l/100km Max. rýchlosť 106kmh^{-1} Objem nádrže 13,2l Cena 2500€ baz.

naného Rometu pýšniaceho sa vpredu falošným chladičom, je ten na Gilere skutočný. Veď sa jedná o koncernový motor Piaggio, teda vodou chladený agregát. Na fotografiách je vyobrazený poldecový model, my si opíšeme model stredný, teda ten s objemom 125cm^3. Ten disponuje v tejto kategórii maximálnym výkonom 11kW. Riadenie dodávky paliva má nastarosti karburátor, do ktorého ide vzduch cez masívny airbox.

Výbava je celkovo špičková, motocykel disponuje obidvoma kotúčovými brzdami slávnej značky Brembo. Vtedy ešte nikto nemal potrebu všade lepiť značku, zistíte to len podľa decentného loga na páčkach a nádobkách brzdovej kvapaliny. Brzdové hadice sú čudujsasvete vypletané. V súčasnosti nemysliteľné. Pätnásťrokov dozadu ešte nebol asi svet pripravený na kompromisy manažérskeho riadenia idúceho po kvázi úsporách za každú cenu. Kolesá obúvajú pneumatiky malého priemeru, ale dospelej šírky. Vpredu stodvadsiatky, vzadu dokoca stoštyridsiatky. Yamaha so svojou superšportovou stodvadsaťpäťkou sa na túto šírku nedostala ani s vlaňajším modelom. Na druhú stranu, je to skutočná motorka a tot je len skúter. Škoda hlavne štrnásťpalcových kolies. Ale bližšie A1-kovú gileru predstavím v niektorom z nasledujúcich čísiel časopisu.

Varianta s motorom 180cm^3 je vďaka legislatíve okrajovou záležitosťou. Kto má väčší vodičák, nebude sa predsa zahadzovať so slabým skútrom. Rovnako je to aj s ďalším exotom v mojom prehľade. Jedná sa o svojho času populárny počin českej značky **YUKI**, ktorá aj na Slovensko

YUKI V3 250 2006
Motor 10kW/6500 ot.min^{-1}; 17,6Nm/7500ot.min^{-1} Rozvor 1500mm Kolesá 100/90-18; 150/150-15 Výška sedla -mm Hmotnosť 164kg mokrá Spotreba 3,8l/100km Max. rýchlosť 100kmh^{-1} Objem nádrže 12l Cena 99 990 Sk (2006)

dovážala čísnke klony pod vlastnou značkou. Model **V3** bol aj u nás napodiv dosť populárny. Asi skutočne existuje skupina motorkárov, ktorí nedajú na tradície, ale sú schopní jazdiť aj na netradičných počinoch. Aj keď je to dvestopäťdesiatka, disponuje skromným výkonom 10kW. Vznahradzuje to krútiaci moment. Jayda po okreskách 80-kou tak môže byť príjemným zážitkom. Keď sa pozriem na tvary, hneď sa mi vzjaví neskoršia Honda *Vultus*. Samozrejme, tá je iný level, ale podobnosť tu jednoznačne je. Zaujímavé, že aj pri Gilere *DNA* sa môže asociovať Honda. Tentokrát model NC750X, ktorý ma taktiež vo falošnej nádrži uzamykateľný box, do ktorého sa zmestí aj prilba. Čo je niekedy na smiech, postupom času môže priniesť akceptáciu širokej motorkárskej verejnosti. NC750 je jedna s veľmi dobre predávaných motoriek v celej Európe, a dokonca je na nej obľúbený toľko zatracovaný automat.

Ale poďme späť k Yukine. Kto sa chcel odlíšiť, mohol. Reklamu jej v onom čase robil aj vtedy populárny čierny bača Ibrahim Maiga. A bol to stroj práve pre takýchto exotov. Ponákal dokonca pred jazdcom rádio, mp3 prehrávač a dokoca ja kazeťák! Dobové testy na nej kritizujú tvrdé pruženie, absenciu akýchkoľvek odkladacích priesto-rov a hlavne tankovanie. Na otvorenie tankovacieho viečka bolo údajne potrebné použiť hrubú silu. Ani spotreba nie je tým, čo by dostávalo uvedený stroj do popredia. Na druhej strane boli chválené brzdy a presný palivomer. Brzdy sú obidve kotúčové, predná s dvojpiestikom. Nejazdil som na tom, ale niektoré kúsky sa dajú ešte dnes po rokoch kúpiť na bazári pod 750 euro.

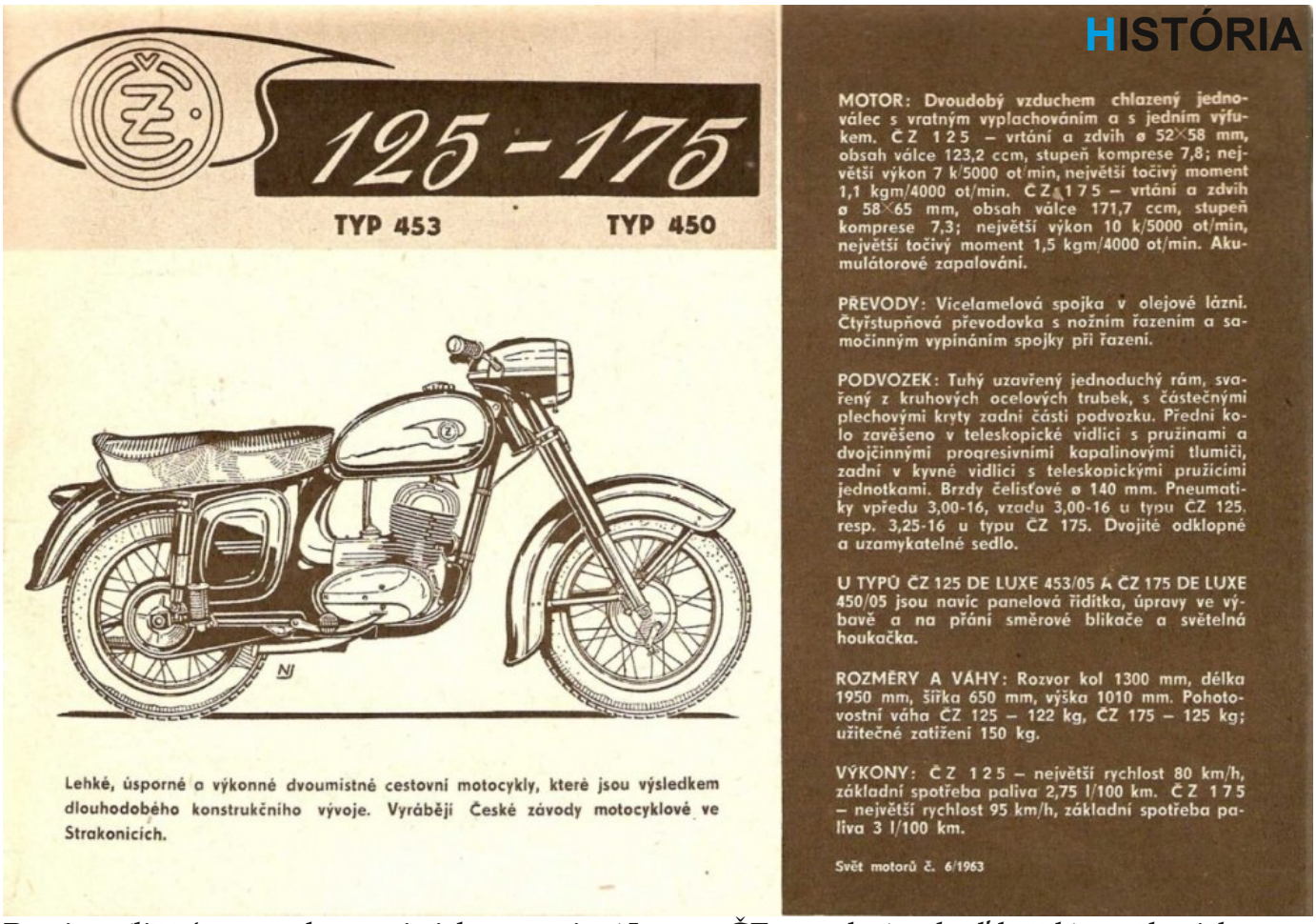
V súčasnosti je trend byť viac otvorený inováciám a netradičným riešeniam. Vyplýva to aj z nastupujúcej elektrifikácii aj motorkárskeho sveta, kde sa čoraz viac v mínusoch renomovaných testerov objavujú veci ako zlá, či nebodaj chýbajúca (sic!) konektivita, chýbajúce palivové mapy a podobné zbytočnosti, ktoré len rozptyľujú. A doba prináša čoraz viac čúd na dvoch kolesách, taká Honda *X-ADV* je ani rzba ani rak. Motocykel s dizajnom skútra určený na ľahký offroad. Nuž, móda SUV opantala aj dve kolesá. Prichádza elektrický Harley, divná trojkolka od Yamahy, ktorá ani nekopíruje legislatívne výhody, elektrická predražená Vespa, či dokonca celý seriál elektrických superšportov MotoE. S týmto pohľadom sa možeme rozlúčiť aj s našou stvoricou exotov. Možno o pár rokov sa na nich bude spomínať ako na klasiov z doby, keď ešte motorky smrdeli spáleným benzínom.

PANELKA - výkvet českých *kývačiek*

Česká panelka je dnes vyhľadávaným veteránom. Hlavne model 592 od Jawy je cenený. Tento model je vyvrcholením modernizácie kývačiek z päťdesiatych rokov. U ČZ je to modelová rada 450, ktorá sa vyrábala paralelne v Strakoniciach. Po týchto modeloch už nasledovali len nešťastné tristopäťdesiatky a ich klony.

Jawa 250 model **592** bola uvedená na trh v polovici roku 1969. Je to priamy nástupca populárnej 559-ky. Tá sa ešte vyrábala súbežne na export, odkiaľ sa ako veterány vozí vo veľkom späť. Bola to v postate len pozmenená Jawa model 559, ale dostala nové typové označenie. Oproti predchodcovi ponúkala inú palivovú nádrž. Mala pozmenený moderný tvar so zväčšeným objemom. Pochádzala s úspešných exportných modelov *Californian*. Na bočniciach mala pryžové nákolenice, abz sa pri tej rýchlosti, keď sa jazdec zaprel kolenami do nádrže, nešmýkala. Model dostal športovejší predný blatník. Modernejšie a rozmernejšie zadné svetlo doplnili štandartne montované ukazovateľe smeru a spätné zrkadlo. Kvôli vzšším nárokom na elektrický okruh bol zvýšený výkon dynama na 50W spolu s použitím iného regulátoru napätia. Znížená bola aj hlučnosť vďaka úprave tlmičov výfuku, avšak zároveň bol aj nepatrne znížený výkon. Reálna cestovná maximálka bola na hranici 105km/h. V roku 1970 stál tento stroj 8200Kčs. Vrchol kývačiek dostal svoj názov panelka podľa okrytovaného predného svetlometu, na ktorom trónil novo tvarovaný tachometer združený s kontrolkami. Tento motocykel prevádzkovať v dnešnej dobe je dosť náročná činnosť. Na dennodenné jazdenie to už nie je, ale pri častom používaní je potrebné pravidelne štelovať zapaľovanie. Ideálnym, aj keď z pohľadu zarytých veteránistov barbarským, počinom je namontovanie spoľahlivého zapaľovania VAPE. Ušetrí veľa starostí. V kruhu veteránistov sú veľmi cenenédobové pneumatiky klasických vzorov značiky barum. Nad dnešnými Mitaskami ohŕňajú nos. Ale pre bezpečné jazdenie je nová pneumatika nevzhnutnosťou. Jazdiť na niekoľkodesiatok rokov starých pneumatikách sa rovná asistovanej eutanázii. Možno sú na STK k tomuto zhovievaví, ale potom je to skustočne len o fotení a nalepení nálepky. Ináč sa jedná o celkovo vyvážený stroj, ktorého eleganciu už nastupujúce tristopäťdesiatky nikdy nedosiahli.

JAWA 250 592
Motor 11kW/ 4750 ot.min^{-1}; 11,8Nm/7750ot.min^{-1} **Rozvor** 1500mm **Rozmery (D × Š × V) (mm)** 2152 x 765 x 1423 **Kolesá** 3,25-16; 3,5-16 **Výška sedla** 784mm **Hmotnosť** 128kg suchá **Spotreba** 3,5l/100km **Max. rýchlosť** 116kmh^{-1} **Objem nádrže** 15,2l **Výroba** 1969-74



125 – 175

TYP 453 TYP 450

Lehké, úsporné a výkonné dvoumístné cestovní motocykly, které jsou výsledkem dlouhodobého konstrukčního vývoje. Vyrábějí České závody motocyklové ve Strakonicích.

MOTOR: Dvoudobý vzduchem chlazený jednoválec s vratným vyplachováním a s jedním výfukem. ČZ 125 – vrtání a zdvih ø 52×58 mm, obsah válce 123,2 ccm, stupeň komprese 7,8; největší výkon 7 k/5000 ot/min, největší točivý moment 1,1 kgm/4000 ot/min. ČZ 175 – vrtání a zdvih ø 58×65 mm, obsah válce 171,7 ccm, stupeň komprese 7,3; největší výkon 10 k/5000 ot/min, největší točivý moment 1,5 kgm/4000 ot/min. Akumulátorové zapalování.

PŘEVODY: Vícelamelová spojka v olejové lázni. Čtyřstupňová převodovka s nožním řazením a samočinným vypínáním spojky při řazení.

PODVOZEK: Tuhý uzavřený jednoduchý rám, svařený z kruhových ocelových trubek, s částečnými plechovými kryty zadní části podvozku. Přední kolo zavěšeno v teleskopické vidlici s pružinami a dvojčinnými progresivními kapalinovými tlumiči, zadní v kyvné vidlici s teleskopickými pružicími jednotkami. Brzdy čelisťové ø 140 mm. Pneumatiky vpředu 3,00-16, vzadu 3,00-16 u typu ČZ 125, resp. 3,25-16 u typu ČZ 175. Dvojité odklopné a uzamykatelné sedlo.

U TYPŮ ČZ 125 DE LUXE 453/05 A ČZ 175 DE LUXE 450/05 jsou navíc panelová řidítka, úpravy ve výbavě a na přání směrové blikače a světelná houkačka.

ROZMĚRY A VÁHY: Rozvor kol 1300 mm, délka 1950 mm, šířka 650 mm, výška 1010 mm. Pohotovostní váha ČZ 125 – 122 kg, ČZ 175 – 125 kg; užitečné zatížení 150 kg.

VÝKONY: ČZ 125 – největší rychlost 80 km/h, základní spotřeba paliva 2,75 l/100 km. ČZ 175 – největší rychlost 95 km/h, základní spotřeba paliva 3 l/100 km.

Svět motorů č. 6/1963

Po nie príliš šťastnom komunistickom spojení Jawy a ČZ nastala éra, keď každá značka išla opäť vlastnou trnistou cestou. Tá nakoniec vyústila pri strakonickom podniku talianskymi majiteľmi, ktorí sa stali hrobármi viacerých slávnych značiek. Strakonická ČZ sa po opätovnom rozdelení stala výrobcom maloobjemových strojov. Jej dominantou boli kubatúry 125cm3 a hlavne 175cm3. Tých prvých je pomenej, stosedemdesiatpätiek typu 450 je v inzerátoch pomerne hojne, aj keď cena stúpa. Jeho menšia dvojička dostala typové označenie 453 a vzvrcholením bol model De Luxe s panelkovým vzhľadom. Na rozdiel od plechového krytu svetlometu Jawy, mala čezeta hliníkový odliatok s integrovanými riadítkami. Motocykel sa vyrábal celé šesťdesiate roky, panelka s hliníkovými riadítkami na ich konci. Poháňal ho vzduchom chladený dvojtakt objemu 123,1 cm3, umiestnený v kolískovom ráme. Najväčší výkon dosahoval 7,0 k při 6500 ot./min. Elektrická inštalácia si vystačila s klasickým 6V rozvodom, akumulátorom a dynamo bolo dimenzované len na 40W. Neskôr boli nejaké tie watty pridané. Rozmery sú uvedené na reklamnom prospekte vyššie, do rámu sa dali bez zmien montovať motory viacerých kubatúr až do 250cm3. Prevodovka bola naviazaná na päťlamelovú spojku s korkovým obložením v olejovom kúpeli s poloautomatickým ovládaním. Motor kŕmila nádrž klasických tvarov s objemom 13,5 litra, spotreba bola na úrovni 3,5 litra na 100km. Maximálna rýchlosť je uvedná 75 km/h. Prevádzkové brzdy boli bubnové, celonábojové. Kolesá 16" s pneumatikami 3,25 x 16 na obidvoch nápravách. Karoséria bola oplechovaná s typickými kastlíkmi na batériu a náradie a krytovaním vzduchového filtra. Siluetu dotváralo predné svetlo, úzke zadné svetlo a typický klaksón.

BUDÚCNOSŤ PRICHÁDZA Z VÝCHODU „

HECHT Equis *elektrický základ*

Zdá sa, že je rozhodnuté. Súboj alternatívnych zdrojov pohonu vozidiel vzhráva elektrina. Automobilky ohlásili veľkú ofenzívu modelov s lektrickýcm pohonom na jeseň. A motorky asi čaká s odstupom to isté. Aká je teda jazda na čínskej lastovičke ?

Nie, Equis skutočne neznamená lastovička po čínsky. Ale výrobcovia z východu sú s elektrinou ďalej, ako zavedení výrobcovia. Trh majú obrovský. A značka HECHT? Český značka, pod ktorou poznáme hlavne záhradnú techniku a malé elektrické náradie.

V rámci prezentácie skútrov na sloveskom trhu sa mi dostal do ruky model **Equis**. Moderne dynamicky tvarovaný skútrik navonok ničím neprezrádza, že ho poháňa elektromotor uložený v zadnom kolese. Štartovať sa nemusí, stačí otočiť rukoväťou. Trochu mätúce, keď bez zvuku vyrazí skútrik vpred. Záťah je impozantný. Plný krútiaci moment ihneď po otočení "plynu" je návykový. Škoda len obmedzenia na kategóriu AM. Rýchlosť 45km/h je len pre zapadnuté mestké uličky. Na výpadovkách je to boj o život. Tento limit stanovil absulútne nepraktický človek. V prípade Equisu sa v momente, keď sa zobrazí na displeji číslica 45, je koniec zábavy. Hore kopcom je samozrejme nižšia. Jednoduchý digitálny displej zobrazuje rozmernú rýchlosť, dole dojazd a potom už kilometre a čas. Signalizácia zapnutých smeroviek je klasicky šípkami. Na priamom slnku je slabo viditeľný a ľahko prehliadnete, že je smerovka stále zapnutá. Dole kopcom som očakával, že to pôjde rýchlejšie, ale pri číslici 48 skúter zbrzdil a pustila sa rekuperácia. Dosť nebezpečné, rekuperácia spomalila skúter asi na 42km/h a potom sa znova rozbehol na 48-čku. Primitívna regulácia. Rekuperácia bola citeľná aj pri brzdení. Predná kotúčová je postačujúca,zadná bubnová len do počtu, veľmi slabá! Primitívna regulácia. Dojazd sľubovaných 60km môžem považovať za reálny. Zadná kyvka je klasická, variátor pripomínajú len jej kryty. Je to len plast na efekt. Zadné odpruženie s efektnými oddelenými nádržkami na dobrej ceste postačuje, na nekvalitnom povrchu ludrovskej doliny ma donútilo otočiť. Bolo to trápenie.

Záverom môžem konštatovať, že za danú cenu skúter ponúka dobré zvezenie. Ale skôr na dedinu, ako do mesta :o)

TECHNICKÉ ÚDAJE MOTOR 1800W KOLESÁ predné 110/70-12, zadné 120/70-12
BATÉRIA olovená gélová 72V/20Ah DOJAZD 61km NABÍJANIE 6-8 hodín CENA 1199€

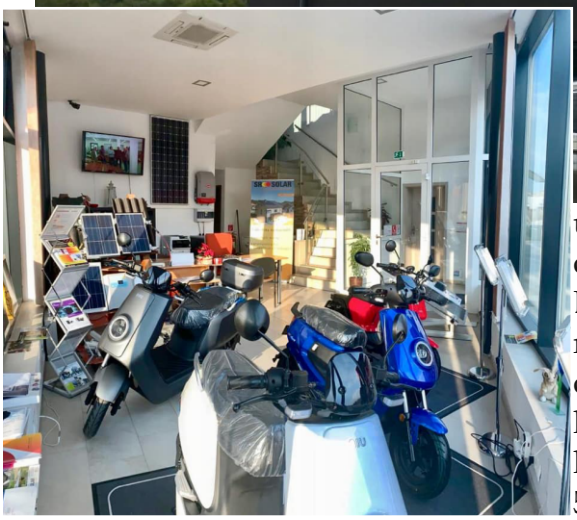
HECHT Ružomberok - *nielen záhrada*

HECHT - špecialista na záhradu je česká značka prevažne záhradnej techniky. Na Slovensku má otvorených už čoskoro 5 veľkých predajní, ktoré sú pre zákazníkov k dipozícii 7 dní v týždni. Jednou z nich je aj predajňa v Ružomberku na frekventovanej Bystrickej ceste. V týchto predajniach je dostupná väčšina sortimentu pre okamžitý odber. Posledný rok k nim pribudlo aj veľa elektrických vozidiel. Hecht si dal tú námahu a homologizoval čínske elektrické skútre, "kolobežky" na balónových kolesách a štvorkolky pre prevádzku na verejných komunikáciách. V ponuke má ja prilby aj iné príslušenstvo a samozrejme hit ostatných rokov pre lenivých pumpičkárov - elektrobicykle. V ponuke priamo v ružomberskej predajni sú aj elektrické vozidielka pre najmenších.

Prvý júnový víkend boli v tejto predajni skúšobné jazdy elektroskútra Equis a elektrobicykla Grimis. Bicykle sú hlavne vďaka li-ion batérii dokonca drahšie ako skútre AM s olovenými batériami. Pre prianivcov jednej stopy sú k dispozícii AM modely **Equis** moderných tvarov s výkonom 1800W , **Citis** s retro tvarmi s výkonom 3000W, **Citis MAX** - trojkolkové elektroskútre s výkonom 800W a možnou registračnou značkou a AM elektrokolobežky **Cocis** s balónovými kolesami, li-ion batériou, motorm s výkonom 1500W a maximálnou rýchlosťou 45km/h, ktoré sú dokonca lacnejšie ako Equis. V ponuke je aj široká ponuka **štvorkoliek**, s ktorými môžete legálne na verejné komunikácie. Ak sa chcete presvedčiť na vlastné oči, predajňa je otvorená denne od 7:00 do 20:00. Choďte ich pozrieť ;)

SR Solar - NIU *K fotovoltike skútre :)*

Foto: facebook www, SR Solar



Na Liptove pribudol nový importér pre elektrické skútre. Spoločnosť **SR solar** sa stala importérom elektrických skútrov **NIU** pre Slovensko. V ponuke má 4 modely moderných elektrických skútrov, ktoré sa nehrajú ani na retro, ani na klasiku. Sú to jednoducho moderné mestské približovadlá. Ceny sú konkurencie schopné. Aj vzhľadom na kvalitou komponentov nemôžu dosahovať úroveň testovaného Hechtu Equis, ale takú silno propagovanú Yadeu strčia do vrecka. Ceny začínajú na *1799€* za **sériu U**, ktorá ponúka 1200W motor *BOSCH*, kotúčovú brzdu vpredu a elektronicky riadenú rekuperáciu. Najdrahší skúter v ponuke je **N-GT** za cenu *4 799€*. Ten už ponúka 4000W výkonu rovnako motora BOSCH, tri jazdné režimy, hydraulické tlmenie obidvoch kolies a značkovú batériu *Panasonic*, ktorá by mala vydržať 5ročný životný cyklus. Maximálna rýchlosť s týmto skútrom je 70km/h s plánovaným dojazdom viac ako 100km. Do mesta absolútne postačujúce.

Na dolnom Liptove teda môžete zažiť opojenie zo zrýchlenia, aké ponúka len elektrický motor. Importér ponúka aj skúšobné jazdy, ktoré je škoda nevyužiť. Firma SR solar má predajňu v **Ružomberku na Bystrickej ceste 55**. Na skúšobnú jazdu sa môžete prihlásť na presný čas aj na ich webovej stránke **niuskutre.sk**, kde nájdete aj ďalšie informácie.

N-GT

N-SERIES

M+ SPORT

M-SERIES

U-SERIES

N CARGO

Foto: facebook www, STYX

STYX - Vespa *Ružomberok*

Ružomberok sa dočkal. Už aj tu si môžeme kúpiť špičkové talianske skútre VESPA. Zakladateľ tejto kategórie je v ponuke v predajni na Tatranskej ceste. Pri ceste zapchatým Ružomberkom je skúter jednoznačná voľba :) Predajňu otvorila renomovaná firma STYX, ktorá má sídlo vo Vrábloch. Na predajni sa tak môžete stretnúť aj so značkami Suzuki, Piaggio, Yamaha a Honda. Aj tieto značky sú v portfóliu tohoto predajcu. Viac informácií a ponuku si treba pohľadať na www.styx.sk

Severné Slovensko je dlhodobo bez oficiálneho zastúpenia špičkovej značky. Veď tento hornatý kraj je asi len pre štvorkolky, môže sa javiť spoza stola v Bratislave ;) Ale nie je to tak. Je tu kopec drobných predajcov. Oficálnych aj neoficiálnych. Ale tí sa väčšinou zameriavanú na čínske značky. Na smetisku značky Adamoto, ponúkanej v týchto priestoroch predchádzajúcim nájomníkov vyrástlo pekné zastúpenie špičkovej značky **Vespa**. Vďaka firme *STYX*, ktorá sa rozhodla expandovať. Tešíme sa. Veľmi. Aj keď sú stroje Vespa vysoko nad cenovou latkou číňanov, ich moderné motory sú na míle vzdialené udychčaným vzducháčom z číny. Kto raz skúsi, na čínu sa ani nepozrie.

Predajca ponúka aj obrovské množstvo motopríslušenstva a servis pre svoje predávané značky. Držím predajcovi palce, nech sa tu uchytí. Jeho prípadný úspech k nám môže priniesť ďalšie značkové lastovičky. Rok 2019 sa z pohľadu predajnosti motocyklov javí ako rekordný, tak sa nechám prekvapiť.

Rokmi overená kvalita predajcu a jeho servisných služieb je pre náš región prínosom. To, že je jedným z najväčších a najstarších predajcov nových a jazdených motocyklov svedčí o tom, že to pre majiteľa nie je len chvíľkové poblúznenie. Bodaj by takýchto zanietených predajcov bola na Slovensku väčšina. Presvedčte sa na novej adrese: Tatranská cesta 5553 v Ružomberku.

Maxiskútre na B-čko, len to *naj* z *naj*...

Ak vlastníte B-čkový vodičák a chcete to najlepšie v jednej stope, zostávajú Vám len maxiskútre v kategórii A1, teda 125-ky s výkonom 11kW. Výrobcovia našťastie ponúkajú pár luxusných kúskov aj v tejto kategórii. Do prehľadu som vybral to najlepšie z ponuky.

Na slovenskom motocyklovom trhu dominuje značka Honda. Nie je tomu ináč ani v prípade luxusných 125-kových maxiskútrov. Modelu Forza sa u nás predalo v roku 2018 neskutočných 140 kusov. Pritom cena sa blíži k piatim tisíckam.

Honda novou Forzou v 125-kovej kubatúre trafila klinec po hlavičke. Dopyt po drahých skútroch tu je, a Honda je ešte stále značka, ktorá je sznonzmom spoľahlivosti a dostupnosti servisu. A čo ponúka najpredávanejší stroj tejto kategórie na Slovensku? Moderný dynamický vzhľad, atraktívne farebné kombinácie, motor poskytujúci 11 kW pri 8 750 ot. za minútu a v neposlednom rade priestor pre dve integrálne prilby. Spotreba podľa výrobcu je takmer zanedbateľná: 2,4l na 100km.

Moderný združený prístrojový panel a sebavedomé jazdné vlastnosti priniesli Honde s týmto modelom okamžitý úspech. A Honda nespí na vavrínoch. Minulý rok pridala inovácie, ktoré zahŕňajú elektricky ovládané plexi, modernizovanú prístrojovku s väčším displejom a mimo iné aj krásnu červenú farbu. Vďaka klasickým skútrovým riadítkam ponúka veľkú pred-nú odkladaciu schránku. A podse-dadlový obroský od-kladací priestor po-núka neskutočných 53,5 litrov objemu.

Ale svetielko v ňom chýba... Líder slovenského predaja tejto kategórie ponúka prémiové vybavenie a Honda malými krôčikmi láka začiatočníkov od PCX-ka vyššie.

Honda Forza 125 2018
Motor 11kW/ 8750 ot.min^{-1}; 12,5Nm/8250ot.min^{-1} Rozvor 1490mm Rozmery (D × Š × V) (mm) 2135 x 750 x 1455 Kolesá 120/70-15; 140/70-14 Výška sedla 780mm Hmotnosť 159kg Spotreba 2,3l/100km Max. rýchlosť 108kmh^{-1} Objem nádrže 11,5l Cena 4790€

Na slovenskom trhu je len okrajovou záležitosťou. Áno, je to **Peugeot Satelis**, ktorý vlani taktiež dostal omladzovaciu kúru. Za tie roky, čo je v predaji, sa ho podarilo vyšperkovať. Dostal uhladenejší dizajn a modernejšiu prístrojovku s krásnymi klasickými budíkmi. Výkon zostal na hranici kategórie A1. Oproti Honde má však znateľne vyššiu spotrebu, verzia RS však dokáže byť rýchlejšia. podsedadlový priestor ponúka miesto na bezproblémové uloženie dvoch prilieb. Otváranie batožinového priestoru je netradične zozadu odklápacím vekom. Ako je vidieť, prémiové spracovanie nestačí na dobrý marketing, akým disponuje Honda. Ani časté zmeny importérov na Slovensku francúzskej značke nepomáhajú. Uvidíme predajné čísla za tento rok. Po zmene importéra sa možno dočkáme príjemného prekvapenia. Na trhu je aj model **Pulsion**, ktorý je prekvapujúco cenovo ešte vyššie, ako osvedčený Satelis. Opačne s predajnosťou je na tom kórejská značka **SYM**. So širokou ponukou sa presadila aj u nás a je dlhodobe v TOP3 v predaji skútrov. Obľúbený je aj maxiskúter **Cruisym**, ktorý ponúka pohodlie a komfortnú jazdu. Moderný dizajn spolu s výkonným motorom a nadpriemernými rázvorom ponúkajú dostatok priestoru aj pre spolujazdca. Poteší maximalizovanou úspornosťou. Na druhej strane sú horšie dynamické vlastnosti, hlavne maximálka je o čosi nižšia ako u konkurencie. Združený prístrojový panel je už tradične v tejto kategórii vyskladaný z dvoch "analógov" s digitálom v strede. Pri Cruisyme je jeho dizajn o čosi "ázijskejší", ako u konkurencie. Sym má v ponuke viac maxiskútrov, ale k tomuto vyslovene uvádza, že je najvyspelejším modelom značky. Dizajnovo aj technologicky. Tieto slová výrobcu potvrdzuje 3D LED osvetlenie, nastaviteľné plexi, sklápateľné spätné zrkadlá a hlavne multifunkčný displej s počtom zobrazovaných údajov prevyšujúcich celú konkurenciu. Otázkou zostáva, či je primárnou funkciou skútra zobrazovanie údajov , alebo potešenie z jazdy s vetrom vo vlasoch (alebo prilbe :). Každopádne Sym je vynikajúcou voľbou pre každodennée presuny hlavne zo satelistov do miest.

Peugeot Satelis 2 125
Motor 11kW/ 9750 ot.min^{-1}; 11,8Nm/7750ot.min^{-1} Rozvor 1500mm Rozmery (D × Š × V) (mm) 2152 x 765 x 1423 Kolesá 120/70-14; 140/60-13 Výška sedla 784mm Hmotnosť 160kg suchá Spotreba 3,5l/100km Max. rýchlosť 106kmh^{-1} Objem nádrže 13,2l Cena 4245€

Sym Cruisym 125
Motor 10,5kW Rozvor 1530mm Rozmery (D × Š × V) (mm) 2175 x 760 x 1440 Kolesá 120/70-14;140/60-13 Výška sedla 750mm Hmotnosť -kg Spotreba 2,2l/100km Max. rýchlosť > 99kmh^{-1} Objem nádrže 12l Cena 4190€

Suzuki Burgman. Ďalší pojem v kategórii maxiskútrov. Na A1 kategóriu ponúka najslabší výkon z popisovaných modelov.Po omladzovacej kúre chce reštart na slovenskom trhu. Cenu má adekvátnu výbave, ale konkurencia je ďalej. Palubná doska je moderná a prehľadná, koncepcia osvedčená. Bol to práve Burgman, ktorý pred dávnymi rokmni zrodil kategóriu maxiskútrov. Začalo to veľkým motorom a ostatní výrobcovia okamžite reagovali. Burgman je u nás v počte registrácií na chvoste. V jazdenkách mu však patrí popredné miesto.

Suzuki Burgman 125
Motor 8kW/8000 ot.min^{-1}; 10Nm/6300ot.min^{-1} Rozvor 1465mm Rozmery (D × Š × V) (mm) 2055 x 740 x 1355 Kolesá 110/90-13; 130/70-12 Výška sedla 735mm Hmotnosť 162kg Spotreba 3l/100km Max. rýchlosť -kmh^{-1} Objem nádrže 10,5l Cena 3990€

Asi odkaz pre importéra, že cena nového je už trochu moc. Z celkom iného cesta je vlani modernizovaný **XMAX** od **Yamahy**. Štýlový, moderný dizajn podtrhuje jeho športové ambície. Podvozok je špičkový a motor na úrovni. Dokonalá odpoveď na Forzu, ktorá sa vrhla do jeho teritória. Za presne rovnakú cenu dostanete u Yamahy športovejší model s nie tak dokonalými odkladacími priestormi, ale za to s motocyklovou prednou vidlicou. Prístrojovka v najnovšej verii hlási návrat ku klasickým budíkom. Pekná, prehľadná, ale forzácka sa mi zdá o triedu modernejšia. Záverom k novinkám môžem povedať, že ak chcete aktuálne skutočne to naj, najlepšie, výber sa v konečnom dôsledku zúži na **Forzu** a **XMAXa**. Kto chce elektronické hračky, berie Hondu, kto chce jazdiť, berieYamahu. A to je aj moja voľba.

Yamaha XMax 125 2018
Motor 10,5kW/8750 ot.min^{-1}; 12,0Nm/6500ot.min^{-1} Rozvor 1526mm Rozmery (D × Š × V) (mm) 2185 x 775 x 1415 Kolesá 120/70-15; 140/70-14 Výška sedla 795mm Hmotnosť 175kg mokrá Spotreba 2,7l/100km Max. rýchlosť 110kmh^{-1} Objem nádrže 13l Cena 4790€

PREDSTAVENIE

Aprilia SR Max 125

Motor 11kW / 9.250 ot.min^{-1}; 12Nm / 8.000 ot.min^{-1} Rozvor 1515mm Rozmery (D × Š × V) (mm) 2110 x 780 x - Kolesá 120/70-15; 140/60-14 Výška sedla 815mm Hmotnosť 183kg Spotreba -l/100km Max. rýchlosť >100kmh^{-1} Objem nádrže 15,5l Cena (dopredaj EURO3 2018) 3990€

Ešte nekončím, ako by sa zdalo po poslednej vete na predchádzajúcej strane. Máme tu ešte dva kúsky pre bazáristov, ktoré sa prestali vyrábať pre Európu s príchodom zatracovanej motorkárskej normy EURO4. A obidve sú fešné talianky. **Aprilia** to bohužiaľ so skútrami vzdala, a na maxiskútre rezignoval aj materský koncern.

V obidvoch prípadoch je to veľká škoda. Aprilia prišla s **SR Maxom** v roku 2011. Je to dvojča umierajúcej značky *Gilera*, jej modelu *Nexus* už z roku 2004. Dokonalá nadčasovosť. Roky je na ňom vidno hlavne na palubnej doske a chýbajúcich elektronických vychytávkach. Stále je tu však vynikajúci motor, športový posed a slušné jazdenky sa dajú zohnať pod tri tisícky. Z iného súdka je **X10** od **Piaggio**. Koncernu, kam Aprilia aj Gilera patria. Luxusný koráb. Možno povedať, že GoldWing medzi skútrami. Nízke sedlo, dlhokáááánsky rázvor a k tomu zodpovedajúca hmotnosť. Nie je to na športové vyvádzanie, ale na čoprovské kochačky. Taliansky dizajn ohúri, rovnako ako aj majestátnosť stroja. Stále je možné kúpiť silnejšie modely, ale 125-ku emisná štvorka pochovala. Je to divné, že taliani takto bez boja vzdali túto kategóriu. Podivné, že živoria aj talianske automobilové značky ako Alfa Romeo a umierajúca Lancia. Taliani majú na svedomí aj českú *ČZ*. Ak uvažujete nad korábom ciest, a máte už niečo za sebou, je X10-ka dokonalým spoločníkom na potulky rozvážneho muža krajinou. Kúpte si štýl, kým to taliani nezbalia úplne.

Piaggio X10 125

Motor 11kW/ 8750 ot.min^{-1}; 12,5Nm/7250ot.min^{-1} Rozvor 1625mm Rozmery (D × Š × V) (mm) 2265 x 800 x - Kolesá 120/70-15; 150/70-13 Výška sedla 760mm Hmotnosť 203kg Spotreba -l/100km Max. rýchlosť 105kmh^{-1} Objem nádrže 15,5l Cena 5199€ (EURO 3 2017)

HONDA NSR 125 ROTHMANS SP

Foto: archív, internet

Rok 2018 nebol taký zlý, ako prepad registrácií v predchádzajúcom roku. Badať presun k väčším a drahším modelom. Ale uchytili sa aj niektoré novinky v A1-kovej kategórii. Takí taliani sú ďaleko za tým, aké počty priaznivcov o nich snívajú. Nakoniec asi vždy zvíťazí rozum nad emóciami. Alebo nepustí budget, ktorý vyčlení

Honda NSR 125R SP bol superšportový motocykel, ktorý japonská továreň hodila na trh v osemdesiatych rokoch. Populárny bol najmä model vyrábaný v rozmedzí rokov 1989 až do roku 1995. Vznikli aj krásne repliky Rothmans. Boli to roky, keď sa ešte nehralo na nejaké marketingové kategórie A1. A cigaretové reklamy boli ešte na vrchole. Pojmy fajčiarov, ako Marlboro, Camel, Galuisies, John Player Special alebo Rothmans zdobili kapoty áut a motocyklov skrze všetky športové odvetvia. Pokrytectvo s tvrdením, že fajčenie spôsobuje rakovinu (čo je pravda) na jednej strane, a výberom daní z tabaku v štátnej distribúcii drog, prišlo až neskôr. V tejto dobe sa jazdilo na dvojtaktných strojoch a v majstrovstvách sveta cestných motocyklov sme si vystačili s objemami 125, 250 a kráľovských 500cm3. Všetko bez elektronických serepetičiek. Ach, aká nostalgia štyridsiatnika.

Stodvadsaťpäťka NSR spolu s MITO od Cagivy a RS od Aprilie boli na vrchole. Honda vo farbách Rothmans je doslovne plagátovým strojom. Nádhera. A nielen to. Model z roku 1992 ukrýva V útrobách vysokootáčkový dvojtakt objemu 124 cm3, z ktorého japonci dokázali vydolovať krásnych 31k pri 10500 otáčkach za minútu. Krútiaci moment 20,85Nm pri 9000 otáčkach tiež nie je najhoršia hodnota. Kŕmenie tohto diabolského stroja juniorov mal na starosti, ako ináč, karburátor. V tomto príade je to 26mm Dell'Orto. Benzín pritekal z 11 litrovej nádrže a spotreba je cez 5 litrov. Ekológovia teraz zalomili rukami. Veď to vyprodukuje viac CO_2, ako uhoľná elektráreň Nováky. Ale elektrina je ekologická, tak zakážeme dvojtakty. Suchá hmotnosť bola na dnešnú dobu neuveriteľných 118kg. S takýmito parametrami nebol problém dosiahnuť maximálku 170km/h. Prenos sily na kolesá zabezpečovala šesťstupňová prevodovka pomocou reťaze. Zadné kolesom malo osemnásť palcov s pneumatikou

130/70, vpredu bola sedemnástka s 100/80 pneumatikou. Rozbehnutý stroj brzdili kotúčové brzdy na obidvoch kolesách, vpredu dvojpiestik tlačil na kotúč priemeru 316mm, vzadu stačil piestik jeden a kotúč priemeru 220mm. Sedlo je vo výške 800mm. Tlmenie v predu aj vzadu zabezpečovalo Marzocchi. Podľa skúseností jazdcov sa jedná o stroj, ktorý túži po otáčkach. Pod 3000 sa údajne nič nedeje, je tam citeľná medzera medzi 5-6000, a najlepšie sa cíti okolo hranice maximálneho krútiaku a výkonu. Teda je to stroj, ktorý vyžaduje pre rýchlo jazdu správne radenie a držanie v správnych vysokých otáčkach. Ako každý dvojtakt je citlivý na prílišný pokles otáčok, a ak ho do zákruty nesprávne podradíte, z nízkych otáčok na výjazde sa nepozbiera tak ľahko, ako dnešné štvortakty. Cigaretové farby boli neodeliteľnou súčasťou majstrovstiev cestovných motocyklov. Víťazstvo Lorisa Capirossiho v kubatúre 125cm3 naštartovalo Hondu k uvedeniu krásnej limitky modelu SP. V súčasnosti, v dobe extrémnych úspechov mladíka Marca Marquéza v kráľovskej kubatúre nemá Honda v ponuke žiadnu limitovanú edíciu "REPSOLKY". Kapotovaná stodvadsaťpäťka skončila bez nástupcu a vo vyšších kubatúrach sa hrá na populárne neo retro. Akpotovaná limitka v nedohľadne, asi to honďácky marketing nepotrebuje. Ich motorky sa predávajú ako teplé rožky aj napriek tomu, že jediným športovým úspechom je už dlho jedine MotoGP. Superbajky sú s novým modelom jednoznačným fiaskom. Zdá sa, že éra limitiek nadväzujúcich na úspechy v motoristickom športe je už dávno za nami. Bradáči predsa nejazdia na superšportoch. Preto je pre mňa pohľad do minulosti na tieto krásne stroje vždy pohladením pre dušu. Je to len nostalgiou? Nie, sú to stroje postavené na limite možností, kedy dvojtakt z malého objemu dokázal vyčarovať neskutočné zážitky na závodných okruhoch ale aj bežnému smrteľníkovi na okreskách. Dnešné stroje sú príliš dokonalé, príliš elektronické a plné asistentov, ktorí dovolia jazdu aj menej vyspelým jazdcom. A to je v niektorých prípadoch podkladanie sa pod kosu nesmrteľnej zubatej...

Pikošky z registrácií moto v roku *2018*

Aj v roku 2018 sa na Slovensku dostali do evidencie pikošky a limitované stroje. Rozdiel v oficiálne udávaných číslach importérov a skutočných registrácií tu je. Spôsobuje to nákup strojov v zahraničí, alebo naopak, predaj strojov do zahraničia. Importéri si potrebujú naplniť svoje kvóty. Kupujúci si však vedia spočítať, čo je pre nich výhodné. Keď sa niektorý predajca zatne, a postaví svoj obchod na zdieraní, postupne zanikne. Aj napriek nezastúpeniu niektorých značiek u nás, ich registrácie pribudli.

Poďme pekne podľa abecedy. Aprilia je taká slávna značka preslávená limitkami. Slovenskí policajti zaregistrovali dva kusy modelu *TUONO V4 1100 Factory E4* a tri modely stroja *RSV4 1000 RF E4*. Krásne stroje, nech robia majiteľom radosť. Na druhom konci je lowcost z Indie, značka BAJAJ, ktorú u nás zastrešuje predajca Rometov z Prešova. Jeho model *DOMINAR D400* je jediný registrovaný kus v roku 2018. Uvidíme, ako tento rok, 400-ka za 3699€ je celkom dobrá ponuka. Značka BMW dosiahla jednu registráciu elektrického skútra *C evolution*, na ktorý postačuje B-čkový vodičák. Pribudol aj stroj značky BOSS HOSS, model *BHC-3 SPORT*, čo je americká šialenosť s vidlicovým osemvalcom. Ducati s modelom *Panigale V4 Speciale* zaznamenala dve registrácie, s modelom *1299 SUPERLEGGERA* jednu a finálna dvojvalcová *1299 Panigale R Final Edition* má tri registrácie. Kawasaki s modelom Ninja H2 SX, ktorá má motor s kompersorom, dosiahla dokonca osem registrácií. Pekné a nečakané. KTM má na konte len tri registrácie elektrického enduroka na B-čkový vodičák, modelu *FREERIDE E-XC*. Veru, tu cena rozhoduje. Zato model *1290 Super Duke R* má na konte 14 registrácií. To je pre znalcov alebo samovrahov. Tu cena nerozhoduje :) MV Augusta má na konte jednu registráciu skvostu na kolesách, modelu *BRUTALE 800 DRAGSTER RR*. Indická firma Royal Enfield tiež niečo predala, má na konte tri *HIMALAYAN*y a štyri *Bullet Classic EFI*. Vidno, že skutočná Monkey od Hondy stále žije, na Slovensku sme zaznamenali tri registrácie od značky SKYTEM, ktorá opičku nazýva *SkyMini 125*. To pre tých, ktorým je reinkarnácia od Hondy veliká. Zaznamenali sme aj tri registrácie brutálnej trojkolesovej gumopušky SLINGSHOT. Americká elektrika ZERO u nás dostala do evidencie jeden kus, a to model *S ZF13,0*. A to je tak so špecialít a dnešného čísla časopisu všetko.