MOTOCYKLE SKÚTRE AUTOMOBILY SUBJEKTÍVNE A NEKOREKTNE

MOTORKLUB

LETO 2020 ČÍSLO 7

LEGO®

Čudo judo trojkolesové

LUXUS & rebelstvo

www.sliace.sk/motorklub

OBSAH

3. Úvodník

4. Novinky

Kuberg Ranger, problémy

Harleya a Dakar 2021

6. Vespa Christian Dior

7. Limitka Italjet Dragster

8. KTM enduro, novinky 2021

TÉMA

9. Kolobežka INOKIM

10. Elektrické trojkoly

16. HORWIN CR 6 - čínska elektrika

24. Super Soco - elektronovinky

26. One wheel scooter - jednokolesovky

12. Lego na dvoch kolesách

14. Moja prvá lacná nová motorka

Prehľad lacných motocyklov A1

Honda, Keeway, Romet,

Bajaj, Sym, Yamaha

18. Salaš krajinka - historické traktory

20. Kde sa čo vyrába

Čo nie je z Číny, akoby neexistovalo

Európa sa ešte len pomaly spamätáva z jarného uzatvorenia hraníc. A už tu je opäť stúpajúca krivka nakazených čínskym koronavírusom. Jesenné motocyklové výstavy sú asi pasé. V Číne, ktorá sa hermeticky uzatvorila pred svetom, je už však všetko viac menej v normále. Oni si to môžu dovoliť, všetko si dokážu vyrobiť doma. My v Európe sme už pomaly vydaní napospas im. Vidno to aj na dnešnom prehľade čudných elektrických vozítok. Väčšina pochádza práve z najľudnatejšej krajiny sveta. Aj renomovaní výrobcovia sa musia prisôsobovať, a ak nechcú stratiť trhy, presúvajú výrobu práve na ďaleký východ. Cena rozhoduje. Európsky zákazník však nepotrebuje motocykel na každodennú povinnú jazdu do práce. Nepoužíva ho ani ako pracovný stroj. Preto si vyberá svoj stroj hlavne podľa emócií. Je to stroj pre zábavu a radosť. A to mu poväčšine značka ako napríklad čínske CF-moto, či indický Bajaj, nedokáže poskytnúť. Jasne, v testoch vychádzajú stroje neutrálne, novinári potrebujú inzerciu pre prežitie, ale testy sa len tak hemžia slovami ako "neurazí, dostatočný, nie je to nič vážne, dá sa zvyknúť". No neviem, či by som sa chcel prispôsobovať stroju, keď očakávania sú niekde inde. Pozerať len na cenu, je cesta do pekla. KTM, ktorá vo veľkom spolupracuje s číňanmi, na to môže doplatiť. Preto si vyberajme srdcom a zároveň podporme európsku produkciu. Keď taká Yamaha a Honda môže mať továrne v Európe, nemusia sa európania tlačiť s výrobou na ďaleký východ. Aj týmto smerom by sa mali pozrieť v časdoch koronavírusu.

Róbert Kelčík

MOTORKLUB - občasník, vydáva v elektronickej forme Róbert Kelčík.
robart@kelcik.sk
Číslo: 7, Dátum vydania: 21.9.2020
Autor príspevkov: Róbert Kelčík ak nie je napísané ináč
Autor fotografií: Róbert Kelčík a tlačové oddelenia a www jednotlivých výrobcov
Všetky práva vyhradené. Možné šíriť len s uvedením zdroja a autora.

Kuberg predstavuje terénnu elektrickú kolobežku **Ranger**. Vie sákať a ide až 80 km/h.

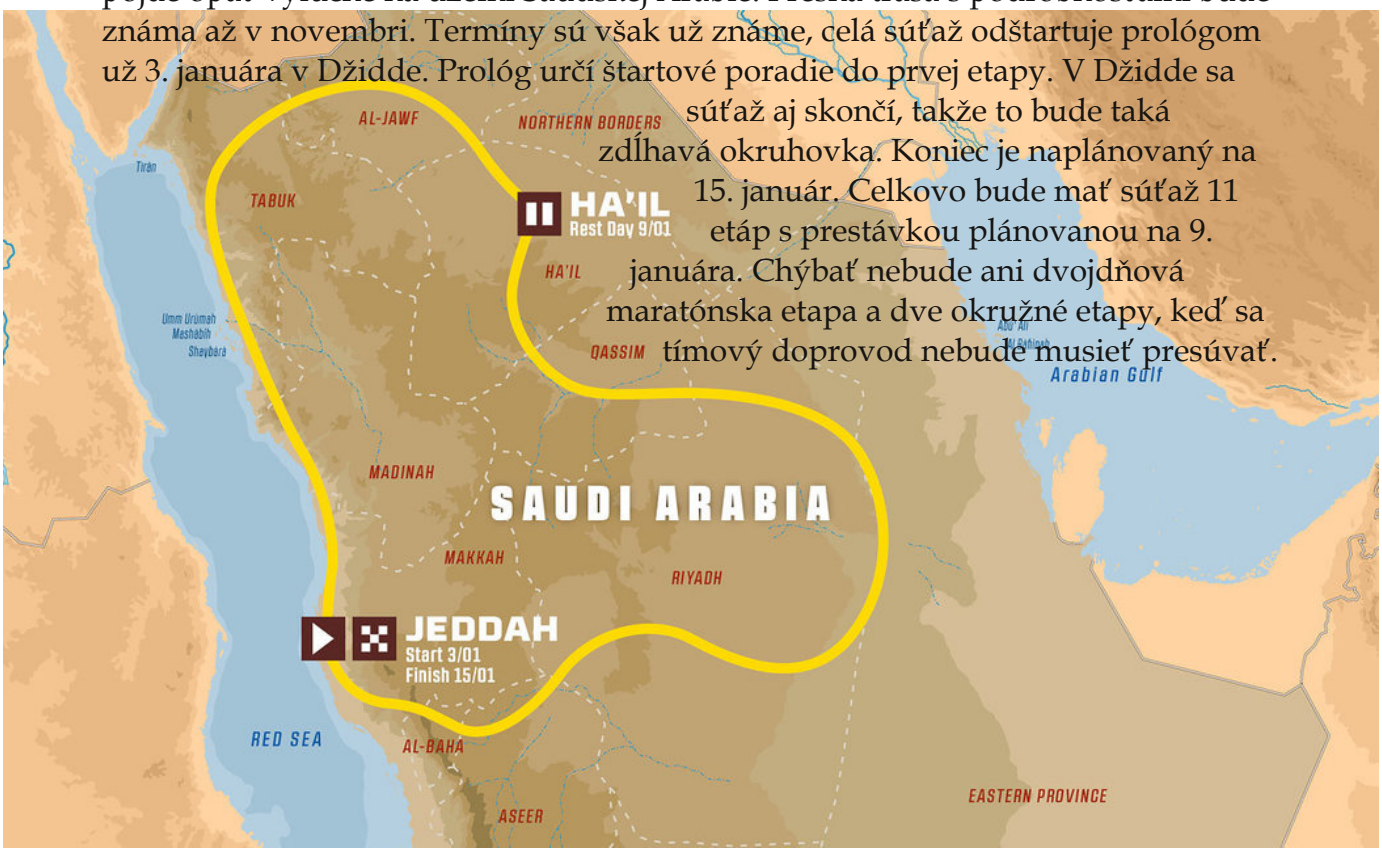
Vďaka jedinečnej konštrukcii a rámu doplnenému nízkym ťažiskom ponúka Kuberg Ranger lepšiu stabilitu v akomkoľvek teréne, bez omezenia vašej slobody pohybu, takže môžete pohodlne stáť, skákať a jazdiť. A keď sa už nabažíte terénu, zatlačte na riadítka - a hore vyskočí sklopné sedadlo Ranger. Jedna veľkosť úplne pre všetkých, pneumatické sedlo, ktoré pohltí väčšinu vibrácií kolies pre ešte väčšie pohodlie na sedenie. Okrem toho, stroj ponúka mnoho funkcií, ktoré Vám pomôžu bez problémov prevziať vládu nad svetom terénu. Brzdenie je samozrejme s rekuperáciou energie, samozrejmosťou je kontrola stavu batérie, voliteľné osvetlenie a veľa iného.
Nech už Ste metrosexuál, alebo milovník prírody - tento motocykel je pre Vás. Chcete vystrájať na pláži? Nie je problém. Jazdiť krížom krážom po horách? Nie je problém. Alebo len dochádzať do práce? To je ten najmenší problém. Tento bicykel, alebo ak chcete, motorka je vhodná pre veľa vecí. Skúmajte, dobývajte, alebo objavujte.
Kuberg Ranger má jedinečnú konštrukciu. Je poskladaný z veľkého počtu ručne vyrábaných súčastí. Napríklad vrátane ľahkého oceľového rámu, motora BLDC s výkonom veľmi slušných 14 kW, ktorý dokáže rozbehnúť kolobežku až na 80 km/h. Kuberg ponúka ojedinelú kombináciu ľahkej terénnej motorky, trialového špeciálu, alebo stroja pre každodenné použitie. To podtrhuje aj možnosť voliteľného príslušenstva, medzi ktoré patrí dokonca aj prívesný vozík. Do terénu je to s ním asi šialenosť, ale na praktické využitie je to dobrý nápad. Vozík je jednoduchej trubkovej konštrukcie a trochu pripomína legendárne ručné vozíky s veľkými kolesami, ktoré dostali ľudové pomenovanie "blahobyt". Jedná sa o prototyp, na ktorý potrebuje cez startup konto firma Kuberg vyzbierať financie. Keď sa to podarí a bude dostatok záujemcov, príde na trh nezvyčajný stroj s veľkým potenciálom pre dedinské jazdy.

Harley-Davidson v problémoch

Harley-Davidson, kultová značka všetkých easyriderov má opäť problém. Smer ku elektrifikácii sa príliš nevydaril. Reálny dojazd pod 100km je čisté fiasko. Ďalšia kapitola ohľadom cetného endura a naháča novej generácie je podľa kuloárnych rečí uzatvorená. Firma čelí poklesu záujmu o svoje stroje a pravoverní čopristi začínajú svoje pohľady smerovať ku konkurenčnému Indianu. Preto sa vedenie snaží zachrániť, čo sa dá a chce posilniť svoj imidž v klasickom harleyáckom segmente. Nič iné im ani neostáva, dokonca sa plánuje zatvorenie fabriky v Indii. To bol tiež trochu krok vedľa, značka v Európe indickými vodníkmi oslovila len navoňaných metrosexuálov z radov ľudí, ktorí sa potrebujú predvádzať značkami na sociálnzch sieťach. Celosvetovo odbytu neprospieva ani odklon od segmentu veľkých cruiserov. A keď ešte aj BMW predstavila svoju geniálnu retro stavbu R18, začali biť v Amerike na poplach. Najbližšie rok, dva rozhodnú, či bude Harley naďalej americký, alebo sa do vlastníctva značky vo veľkom zapletú osobnosti so šikmejším pohľadom.

Rallye Dakar 2021

Rallye Dakar už pozná svoju trasu pre rok 2021. Aj prírpavy tejto tradičnej súťaže ovplyvnil koronavírus, takže aj voľba trasy bola týmto ovplyvnená.
Rallye Dakar 2021 sa koná už za pár týždňov a tak sú prípravy na nový ročník v plnom prúde. Organizátori už zverejnili predbežne aj trasy. Rallze Dakar 2021 sa pôjde opäť výlučne na území Saudskej Arábie. Presná trasa s podrobnosťami bude známa až v novembri. Termíny sú však už známe, celá súťaž odštartuje prológom už 3. januára v Džidde. Prológ určí štartové poradie do prvej etapy. V Džidde sa súťaž aj skončí, takže to bude taká zdĺhavá okruhovka. Koniec je naplánovaný na 15. január. Celkovo bude mať súťaž 11 etáp s prestávkou plánovanou na 9. januára. Chýbať nebude ani dvojdňová maratónska etapa a dve okružné etapy, keď sa tímový doprovod nebude musieť presúvať.



VESPA *Christian Dior*

Vespa 946 je spracovaná luxusne už vo svoje základnej verzii. U nás za nekresťanských 10500 euríčok v edícii (RED). Prívlastok luxusnej značky Christian Dior jej určite pridá na cene. Za 125-ku toľko vycáluje len blázon alebo zberateľ. Ten ako investíciu. Na každodenné jazdenie by to bolo štýlové, ale drahé.

Talianska Vespa aj francúzsky módny dom Christian dior spája rovnaký dátum vzniku, rok 1**946**. Teraz sa s týmto modelom pustili do spoločnej oslavy výročia štýlu a luxusu. Vespa 946 bola predstavená už na veľtrhu EICMA 2012 a získala nadšené ovácie publika aj odbornej verejnosti. Spája tradičné tvary v minimalistickom modernom pojatí. Moderný dizajn a zachovanie tradičných línií je známkou veľkej dôvery koncernu Piaggio pre svoju najhodnotnejšiu značku. Vespa je klenot medzi skútrami a často kopírovanými retro tvarmi výrobcov bez kreativity. Profil predného štítu, tvar sedadla a bočný profil nenechajú nikoho na pochzbách, že sa jedná o túto značku.

Luxusný model je teraz vyšperkovaný tradičným vzorom Christian Dior, ktorý sa dostal na sedlo, štýlový kufrík v retro štýle a samozrejme motív nájdeme aj na prilbe. Táto už exkluzívna **Vespa 946** bola prepracovaná priamo kreatívnou riaditeľkou Christian Dior Maria, pani Grazia Chiuri.

Vespa 946 Christian Dior, ktorá je jasne zameraná na najsofistikovanejší módny trh, bude vyrábaná v priestoroch Pontedera Piaggio na špeciálnej montážnej linke. pôjde čisto o ručnú prácu, takže cena bude vysoko nad 10tisícovou hranicou v eurách. Stroj je poháňaný štandardnou jednotkou s objemom 125 cm^3 tak ako aj všetky modely Vespa 946.

Dostupná bude na jar 2021 v butikoch Christian Dior.

Limitka *Dragster*

Italjet sa vracia na trhy ako značka vo veľkom štýle. Nový Dragster je všetko iné, len nie hlavný prúd. Ten aktuálne tvoria z veľkej časti čínske stroje. Nový **Dragster** je niečo úplne iné. Svojim netradičným dizajnovým poňatím definuje novú kategóriu naháčov vo svojej triede. Technomaniaci sa majú na čo tešiť. Aj keď pravdupovediac, tá čínska časť je aj tu prítomná. Aj keď pod hlavičkou koncernu Piaggio, ktorý svoje továrne v číne využíva na produkciu v európe už nepredávaných strojov. A sem tam ponúkne svoje osvedčené motory a aj celé motorky pod inými značkami, ktorí sa tvária ako veľkí výrobcovia. Takže aj **Italjet má motor od čínskeho Piaggia**. Nie je to však na škodu, tento motor je špičkový vo svojej kategórii A1.

Teraz prichádza ako 499 kusová limitka pre prvých zákazníkov v zlatej kombinácii. Kto čaká na žiarivú červenú, albo žltú si musí ešte počkať. Ďaľšou novinkou obnovenej značky je prirpavovaná spolupráca so svetoznámou firmou Akrapovič. Dúfajme, že sa budeme môcť tešiť na krásny zvuk.

Limitovaná séria Italjet bude v našich končinách skôr výnimkou, ak sa vôbec na Slovensko nejakou okľukou dostane čo i len jeden kus. Firma u nás nemá zastúpenie, vďaka voľnému trhu a európskej homologizácii si však môžete tento "peklostroj" zaobstarať individuálnym dovozom. Z celkových **499 vyrobených kusov** sa k nám do Európy dostane maximálne 75 kusov, takže šanca na limitku je na našom domácom piesočku minimálna. Exkluzivitu limitky podtrhuje, že vzhľadom na COVID-19 je výroba posunutá až na túto jeseň a prvé stroje by mali byť k dispozícii v čase vydania tohto čísla. Zároveň je táto farebná kombinácia jedinečná a nebude k dispozícii na ďalšie série tohto stroja. Časopis Forbes dokonca túto znovuzrodenú značku zaradil do kategórie TOP 5 skútrov roka 2020, na ktorých by neodmietol jazdu. A ten je svojimi rebríčkami preslávený. Uvidíme, či sa na Slovensku nájde nejaký importér, tento stroj by bol určite príjemným obohatením ponuky. Milým prekvapením je aj cena, ktorú výrobca určil. Pre domáci Taliansky trh je to **4900 € za 125ccm verziu**, ktorá je určite pre európanov vzhľadoim na legislatívu najzaujímavejšia. V ponuke je aj vyššia kubatúra pre tých, ktorí neriešia automobilový vodičák. Za 5400 € môžete mať silnejšiu 200ccm verziu. Súčasná doba, ktorá je presiaknutá epidemickou krízou nepraje novinkám, tak nám zostáva len dúfať, že tento netradične poňatý stroj, ktorý má ambíciu rozhýbať stojaté skútrové vody, nezapadne prachom a nezostane len pri pár predprodukčných kusoch.

NOVINKY

KTM enduro 2021

KTM tradične na jeseň predstavila novú generáciu enduro modelov pre rok 2021. Tento rok sa ani nedá v pravom zmysle slova hovoriť o novej generácii, zmeny sú len kozmetického rázu. Okrem základných modelov však nechýbajú ani špeciálne Erzberg a Six Days edície. Modely roku 2020 sú podľa výrobcu skoro kompletne vypredané, takže nový modelový rok, ktorý prichádza súčasne s týmto číslom je tu ako na zavolanie. Najvýraznejšou zmenou pre rok 2021 je zlepšenie pružiacich komponentov a nová grafická úprava. Okrem základných modelov EXC je v ponuke aj tradičná Erzberg edícia tristovky - KTM 300 EXC TPI. Spoločnosť KTM tak po vylepšení ponúka na trhu najucelenejšiu sériu enduro strojov. Obsahuje tri modely s prelomovým vstrekovaním u dvojtaktov (TPI) a štyri modely štvortaktov. Ponúka tak skvelé náradie pre všetky vekové skupiny, či už pre profesionálne jazdenie, alebo pre jazdenie pre zábavu. Skúsenosti KTM získava nielen v enduro majstrovstvách sveta, ale aj v účasti na Red Bull Romaniacs a Red Bull Erzbergrodeo. Okrem grafických inovácií ponúka pre nový rok zlepšenia a zdokonalenia na motore a zlepšenia zmenou komponent zavesenia kolies. Rok 2021 je štvrtým rokom pokročilého a elektronicky riadeného 2-taktného systému vstrekovania paliva KTM. Tým, že dvojtaktnému motoru vdýchla KTM nový život, rozšírila možnosti výkonu. Výhody sú jasné: nie je nutné meniť tryskovanie pre podnebie, nadmorskú výšku alebo iné podmiemky. Ďalším veľkým prínosom je automatické a elektronicky aplikované vstrekovanie oleja.

Stroje KTM 500 XCF-W a KTM 350 XCF-W vychádzajú z rovnakej výkonovej platformy ako modely EXC-F a vytvárejú definíciu toho, ako má vypadať výkon v danej kategórii. Vedľa modelov KTM Enduro 2021 boli vyvinuté špeciálne série doplnkov a oblečenia KTM PowerWear a KTM PowerParts, ktoré poskytujú vysokú úroveň výkonu, ochrany a agility ako pre jezdcov, tak pre ich motocykel. KTM si upevňuje líderstvo, a spolu so sesterskými značkami HUSQVARNA a najnovšie aj GAS GAS valcuje konkurenciu. Bohužiaľ veľa zančiek znamená prelakované kapoty a hranie sa na cenové kategórie: Prémiová Huska, športové KTM a sociálne slabšie GAS-GAS.

INOKIM *kolobežka*

1 999,00 €

Neskutočná cena za kolobežku. Značka **INOKIM** si to však môže dovoliť. Tento model je totiž skvost medzi kolobežkami. Vlajkový model od tejto značky – **OX vo verzii S**.

Dizajnový skvost, ktorý sa nezľakne ničoho a parametrami predčí takmer všetko na trhu. Dá sa povedať, že má celkom prijateľný pomer cena / výkon / dizajn. Zatiaľ jediná elektrická kolobežka ovenčená svetoznámym reddot design award! Aj keď tá award je už celkom sprofanovaná :) Kolobežka však vyniká dizajnom, vďaka patentovanému kyvnému uchyteniu kolies iba z jednej strany vyzerá z každého uhla trošku inak. Tento dizajn nie je iba o výzore – kolobežke dokážete zmeniť svetlú výšku pomocou zmeny uhla kyvného uchytenia, takže zvládne aj menší off-road. Nejde teda o žiadneho mešťana na dobré cesty a chodníky, ale zvládne aj horší terén a nekvalitnejšie cesty. Kolobežka používa až 60V 21Ah Li-Ion batériu (1300Wh), tichý moderný motor, úplne nový regulátor výkonu, patentovaný systém zvyšujúci stabilitu pri brzdení, perfektné osvetlenie, dojazd vyše 60km a maximálnu rýchlosť šialených 45km/h. Nelegálne bez vodičáka, certifikovaných je 25km/h... Výkon? Musí Vám stačiť 1300W pri rozbehu a 800W dlhodobo. Je to dosť. Váhe je stále akceptovateľná, celkom 28kg. Rozmery sú tiež celkom prijateľné, 120 x 58 x 58cm. Jej pevnosť je zabezpečená hliníkom 6061 T6 a mal by zvládnuť aj drsnejšie zaobchádzanie jazdca. Tem môže byť aj okrúhlejší, nosnosť je 120kg. Je vodeodolná, má výškovo nastaviteľný podvozok a kvalitné kombinované patentované brzdy (predná bubnová, zadná kotúčová). Vďaka odpruženému podvozku je jazda na nej tak pohodlná. Slovenské chodníky nebudú problém pre kolobežku, ktorá sa nezľakne ani lesných cestičiek. Treba však rešpektovať rýchlosť a byť ohľaduplný. Až 10 palcové kolieska sú navyše plnené vzuchom a majú klasické pneumatiky, ktoré pomáhajú k ešte viac pohodlnej jazde. Kolobežka môže totiž pri úspornej jazde prejsť na jedno nabitie aj 100km… INOKIM OX S má až 21Ah batériu, ktorá je **drahým srdcom** tejto kolobežky. Preto tá cena. Doba do plného nabita je 6,5 hodiny, motor je priamo v náboji zadného kolesa. Je to bezkartáčový bezkomutátorový DC motor, predná brzda je bubnová, zadná kotúčová. Osvetlenie je samozrejme LED vpredu aj vzadu.

reddot design award 2018

Elektrické *trojkolky*

Arcimoto sa pasuje do roly priekopníka elektrickej mobility. Američania sa radi radia medzi priekopníkov, TESLA im však dáva zapravdu. Arcimoto sídli v Eugene v štáte Oregon. Vyrába a predáva svoje elektrické vozítko, trojkolku ktorú pasuje do kategórie **FUV (Fan Utility Vehicle)**. Je to tandemové (dve sedačky za sebou), teda dvojmiestne trojkolesové elektrické vozidlo. FUV generálny riaditeľ Arcimoto Mark Frohnmayer voľne prekladá ako "*úžitkové vozidlo pre zábavu*". Keď jazdíte na tejto FUVke, musíte počítať s ochranou proti vonkajším živlom skoro ako na motorke. Na tomto stroji nie sú žiadne okná ani dvere. Aj keď uzatvorený prototyp samozrejme existuje. Elektrický motor dokáže s trojkolkou doslova divy. **Zrýchlenie z 0 na 60 km/h dá za 7,5 sekundy**. S tým, že tu je záťah Nm od nuly obrovský. Pocitovo je zrýchlenie ešte dynamickejšie. Pri jeho ovládaní je nutné rátať s tým, že je to niečo medzi motocyklom a autom. Keď teda zatiahnete za brzdu prudšie, môže to mať šmykľavé následky v prípade súčasného točenia riadítkami. Poháňané je zadné koleso.

S výrobou to je celkom bleskové, tri roky po predstavení prototypu sa začali dodávky zákazníkom. Nie je to nič svetaborné, v Oregone je produkcia **na jednom stroji denne**. Riaditeľ plánuje v dlhodobom horizonte vyrábať až 50 vozidielok denne. Ambiciózny plán, aj keď zasa na druhú stranu, Amerika je trh obrovský a so správnzm marketingom sa dajú dosiahnuť divy. Zatiaľ je to všetko na úrovni roybehu sériovej výroby, TESLA ukazuje, ako je to s dosahovaním zisku ťažké. Ale Arcimoto určite nedosahuje takých enormných investícií, ako Elon Musk.

Trojkolky existujú, ale Polaris Slingshot , Vanderhall a Can-Am Spyder majú svojich zákazníkov a Američania preferujú skôr veľké SUV a hlavne pickupy na štyroch kolesá.

FUV sa predáva za **19 900 dolárov**, co nie je žiadna ľudová cena. Má nejvyšší rychlost 120 kilometrov za hodinu, **dojazd** v meste niečo málo cez **160 kilometrov**. Výbava je komfortná, obsahuje mimochodm vyhrievané sedadlá, rukovete, samozrejmosťou je konektivita a ponúka aj odnímateľné dvere pre každý prípad. Je to skrátka niečo nové, na čo nie sú zákazníci v Amerike zvyknutí. TESLA je TESLA a šialená trojkolka za šialenú cenu si bude ťažko hľadať širokú klientelu, ako plánuje riaditeľ firmy. Ale ktovie, možno sa mýlim.

VELOR-X-TRIKE je malá štvorkolka, samozrejme tiež elektrická. Cena je oproti luxusnému američanovi vcelku nízka, už od **4 968 €**. Stojí za ním firma, ktorá chcela oživiť "slávu" českého velorexa. Tento elerický klon je samozrejme z Číny. Nikto pri tej cene ani inú krajinu pôvodu ani nečakal. Za necelých 5 litrov dostanete dizajnovú kópiu Renaultu Twizy (u nás nebol oficiálne dostupný). Elektromotor a 72V-45Ah batérie sa nachádzajú pod zadným sedadlom. O pohon sa stará 2,8 kW elektromotor s 10 batériami (72V-45Ah), ktoré sú vymeniteľné aj v domácich podmienkach. Existuje aj slabšia verzia s 2,0 kW elektromotorom a 6 batériami, kde je deklarovaný dojazd kratší o 40 km. Interiér VELOR-X-TRIKE je doslova sparťanský. Všade sú tvrdé plasty, chýba klimatizácia. Naopak, prekvapí vás rádio aj s cúvacou kamerou.Zabudnite však na komfort, aký máte aj v tom najlacnejšom bežne dostupnom aute so spaľovacím motorom. Rovnako aj na bezpečnosť. Plastová, vystužená karoséria, chýbajúce airbagy či podvozok bez poriadnych tlmičov nie je nič pre strachopudov. Na druhú stranu, na motorke máte len to, v čom ste oblečení. Tento model patrí skôr medzi AM vozidlá, teda medzi ľahké štvorkolky. O tom svedčia ja jeho parametre:

- maximálna rýchlosť: 45 - 50 km/h
- motor: 3000W
- dojazd: max. do 100 km (závisí od výberu batérií)
- prevádzkové náklady na 100 km: cca. 0,40 €
- počet miest na sedenie: 2
- váha bez batérií: 304 kg

S elektromobilom pri rozmeroch V 1450 mm D 2260 mm Š 1180 mm zaparkujete aj na miestach, na ktorých s automobil v štandardnej veľkosti nemáte šancu. Ako doplnková výbava sa ponúka aj metalíza, denné LED svietenie, centrálne zamykanie + alarm, MP3 rádio s cúvacou kamerou alebo aj kúrenie. Trojkolka je niečo podobné, ale má vpredu len jedno koleso. Patrí tiež medzi ľahké trojkolky, teda môžu na nej jazdiť mládežníci od 15 rokov. S elektromobilom pri rozmeroch V 1483 mm D 2264 mm Š 1173 mm zaparkujete aj na miestach, na ktorých s automobil v štandardnej veľkosti nemáte šancu. Toto využijete najmä pri parkovaní v centrách miest, či prípadne na sídliskách, na ktorých je nedostatok parkovacích miest. Elektromobil pri maximálnej rýchlosti do 45 km/h je výhradne určený na mestské komunikácie. Štvorkolka má volant, trojkolka riadidlá. Trojkolka je lacnejšia.

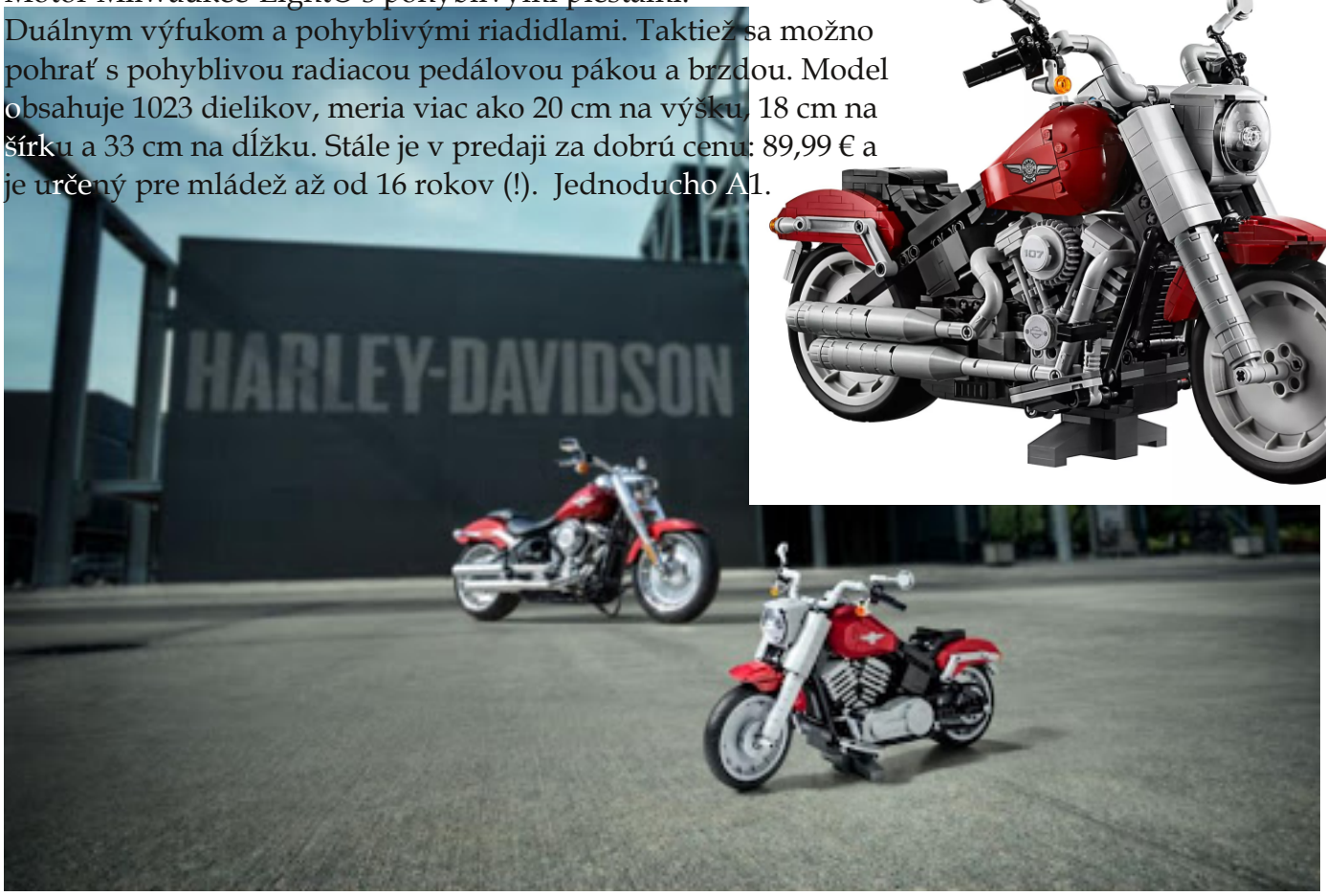
LEGO na dvoch kolesách

Lego bolo odjakživa snom a výzvou pre tvorivé detská. My, čo sme vyrastali v minulom obmedzenom režime sme boli viac menej o túto zábavku ochudobnení. Dnešnej generácii tvorivosť nahrádza sofistikovanosť. Premakané modely do posledných detailov už nie sú len skladačkou stoviek, či tisícov kociek. Existujú dieliky, o akých sa mi v mojej mladosti ani nesnívalo. A tak na radosť motocyklových nadšencov si môže našinec vytvoriť zbierku strojov, o ktorých môže v skutočnej veľkosti len snívať. Lego ponúka od jednoduchých no name modelov pre najmenších motorkárov aj zberateľské modely, ktoré si kupujú hlavne otcovia. Samozrejme akože pre svoje deti :) Premakaný model je napríklad **LEGO Technic 42063 BMW R 1200 GS Adventure**, ktorý aktuálne už zoženiete len z druhej ruky. Tento model ponúka čierne kolesá s terénnymi pneumatikami, čelné sklo, detailná prístrojová doska a výfuk, funkčné riadenie, stabilné teleskopické predné a zadné tlmiče, 2-valcový motor s pohyblivými piestami, viditeľná prevodovka, otváracia hornú časť a brašne na veci, a stojan. skladá sa 603 dielikov. Predajná cena bola asi 55 €.

Aktuálne je ešte stále v predaji stroj Borgo Panigale, a to **42107 LEGO TECHNIC – Ducati Panigale V4 R** za približne rovnakú cenu, ako malo GS-ko. Je to prvý model motorky v histórii série LEGO Technic, ktorý zahŕňa prevodovku umožňujúcu skúmanie rôznych prevodov a techník. Medzi ďalšie funkcie patrí riadenie, predné a zadné odpruženie umožňujúce realistický pohyb, ako aj predné a zadné brzdové kotúče. Jeho rozmery boli navrhnuté tak, aby skutočne odrážali jeho predlohu v životnej veľkosti. Meria viac než 32 cm na dĺžku, 16 cm na výšku a 8 cm na šírku. Tento model obsahuje 646 dielikov a je určený osobám od 10 rokov. Vo vnútri sa nachádza návod, ale chce to skutočnú trpezlivosť a precíznosť, z tej kôpky dielikov poskladať motorku. Tvorivosť je tu potlačená presným návodom, čo kde poskladať. Je to skutočne stavebnica pre zberateľov a možno aj dobrá investícia.

Tučný chapík. Pre niekoho nič nehovoriaci pojem, pre motorkárov kultový Harley a pre Terminátora hračka na presuny a skoky :) **LEGO Creator Expert 10269 Harley-Davidson® Fat Boy®** je ďaľšou premakanou motorkou v podaní legáčov. Ponúka verné spracovanie ponúka všetky charakteristické rysy slávnej motorky. Roztoč zadné koleso a sleduj, ako ožije motor Milwaukee-Eight® s pohyblivými piestami a dvoma výfukmi. Zatáčajte pomocou riadidiel, preraď na pedáli a spomaľ pomocou brzdových páčok. Model má krásne a autentické tmavo červené a čierne farebné prevedenie.Model je vybavený kolesami s pevnými diskami Lakester s veľkými pneumatikami. Palivovou nádržou v tvare kvapky s logami Harley-Davidson a stavaným otáčkomerom.

Motor Milwaukee-Eight® s pohyblivými piestami.
Duálnym výfukom a pohyblivými riadidlami. Taktiež sa možno pohrať s pohyblivou radiacou pedálovou pákou a brzdou. Model obsahuje 1023 dielikov, meria viac ako 20 cm na výšku, 18 cm na šírku a 33 cm na dĺžku. Stále je v predaji za dobrú cenu: 89,99 € a je určený pre mládež až od 16 rokov (!). Jednoducho A1.



ANALÝZA Moja prvá *nová* lacná *motorka*

Čerstvé papiere v kapse, v občianskom sladkých šestnásť a celý život pred sebou. Ešte bez zodpovednosti, bez rodiny, len nezáväžné flirty a hľadanie si miesta vo svete. Patria k tomu aj prvé výlety na dvoch kolesách. Na čom začať? Stručný prehľad strojov okolo dvoch tisícok, ktoré sú na Slovensku dostupné. Všetko je z ďalekého východu, lacného európana niet...

HONDA CB 125 F - NAJPREDÁVANEJŠÍ STROJ

Základný model japonského výrobcu ponúka naozaj len to základné. Najväčší benefit voči konkurencii je nápis HONDA. Tento model je už výbehový, na budúci rok má byť inovovaný. Ponúka maximálku čosi cez 90km/h, minimálnu spotrebu, čo študentov poteší a svieže farebné kombinácie. Dizajn je jednoduchý, HONDA nerieši žiadne experimenty, **je to jednoducho pracant na každý deň** určený primárne pre Áziu. Zaujímavé, že sa ho stále na Slovensku predáva vo svojej kategórii najviac. Nenadchne a ani neurazí. Uvedená cena je akciová, bežne je o tri stovky drahší.

2290,- €

Motor: 125 cm^3, 7.8kW/8000, 10,2Nm/6000, prev. 5M
Kolesá: 80/100-18 vpredu, 90/90-18 vzadu
Brzdy, hmotnosť: K / B, 128 kg **Rázvor:** 1295 mm
Rozmery[dxšxv, sedlo]: 2035x765x1080mm , 775 mm
Počet registrácií 2019: 30ks

2599,- €

BENELLI BN 125 - TALIANSKE TRUBKY

Talianske Benelli patriace už nejaký ten rok číáňanom ponúka hlavne malé stroje. Veľkí výrobcovai na ne rezignovali, tak je tu šanca na úspech. BN 125 vyniká pekným dizajjnom, solídnym spracovaním a ponúka na rozdiel od Hondy aj štandardné motocyklové rozmery pneumatík a kolies. Motor je na úrovni triedy, **potešia kotúčové brzdy, trubkový rám a centrálna zadná kyvka**. Cenou patrí medzi drahších v našom výbere..

Motor: 125 cm^3, 8,2 kW/9500, 10Nm/7000, prev. 5M
Kolesá: 110/80-17 vpredu, 130/70-17 vzadu
Brzdy, hmotnosť: K 260mm / K 240mm, 142 kg
Rozmery[dxšxv, sedlo]: 2050 x 810 x 1065mm , 780 mm
Rázvor: 1360 mm
Registrácie 2019: 11ks

KEEWAY RKV 125 - ÚPLNÝ ZAČIATOK

Motocykel určený predevšetkým pre začínajúcich motorkárov. Také CBF-ko čínskej značky, patriacej do rovnakého koncernu, ako Benelli. Neprekvapí nízka cena a maximálna univerzálnosť pre každodennú prepravu mestom, či víkendovým výletom po okolí. **Môže se pochváliť vynikajúcim dojazdom** vďaka 17 litrovej nádrži, vpredu mohutnými prednými tlmičmi a prednou a zadnou kotúčovou brzdou. Výrobca je rokmi preverený.

2099,- €

Motor: 125 cm^3, 8kW/9000, 8,2Nm/7500, prev. 5M
Kolesá: 100/80-17 vpredu, 130/70-17 vzadu
Brzdy, hmotnosť: K / K - CBS, 140 kg
Rozmery[dxšxv, sedlo]: - , 770 mm
Rázvor: 1340 mm

2499,- €

KEEWAY RKF 125 - MODERNÝ ŠVIHÁK

Čínsky Keeway má širokú ponuku dsotupných strojov, viac ich nájdete v našom katalógu. Ja som vybral základ a skoro prémiu. Model RKF 125 je moderne vyzerajúci stroj. Ponúka **špičkový dizajn** ostrých tvarov, moderné predné svetlo, kvapalinou chladený jednovalec, delené sedlo pekné ráfiky kolies. Ponúka sa aj ako kapotovaná verzia. Superšport to však nie je, aj keď motor je výkonom trochu nad priemerom triedy a atakuje honďácke malé neo retro. Ponúka jeden z **najlepších pomerov cena/výkon v A1-kovej kategórii**. Z tohto výberu najlepšia voľba.

Motor: 125 cm^3, 9kW/9500, 10Nm/7500, prev. 5M
Kolesá: 100/80-17 vpredu, 130/70-17 vzadu
Brzdy, hmotnosť: K / K 140 kg
Rozmery[dxšxv, sedlo]: - , 770 mm
Rázvor: 1345 mm
Registrácie 2019: 10ks

2299,- €

ROMET Z-ONE R 125 - MODERNEJŠÍ ANALÝZA

Zajímavý vzhľad, moderné riešenie, dobrý výkon a celkom slušné spracovanie je základom modelu Romet Z One R 125. S týmto motocyklom sa nudiť určite nebudete! Ponúka **dostatočný výkon, mrštné rozmery, klasické motocyklové kolesá a kotúčové brzdy na všetkých kolesách**. Jedná sa o čínsky stroj pod poľskou značkou.Dizajn je moderný a cena dostatočná. Škoda, že na Slovensku nie je firma viac zviditeľnená. Produkty na úspech určite má!

Motor: 125 cm^3, 7,8 kW/7500 ot / min, 9,2 Nm / 6000 ot./min, prev. 5M
Kolesá: 110 / 70-17 vpredu, 130 / 70-17 vzadu
Brzdy, hmotnosť: K / K , 150 kg
Rozmery[dxšxv, sedlo]: 2050 x 775 x 1110 mm , - mm
Rázvor: 1330 mm

BAJAJ PULSAR 125 - SVETOVÝ IND

Dovozca poľských rometov ponúka aj tradičnú indickú značku BAJAJ. Model Pulsar ničím nevyniká z ich ponuky, až na to, že **sa ich ročne v Indii predá STOTISÍC**. Pre namlsaného európana neskutočné číslo. Ale keď dokáže u nás dosiahnuť takúto cenovku, v Indii musí byť v prepočte za babku. Dizajn je svojrázny, ale pri toľkých kusoch už bude mať muchy vychytané. Skúste.

Motor: 124 cm^3, 12 k / 8500 rpm, prev. 5M
Kolesá: 2.75 - 17 vpredu, 100/90 - 17 vzadu
Brzdy, hmotnosť: K / K , 126.5 kg
Rozmery[dxšxv]: 1995 mm x 765 mm x 1045 mm

2099,- €

SYM NH - X 125 - NETRADIČNÝ

SYM NH X 125 – úplne nová vlna od tejto značky, ktorá je odpoveďou na rastúci dopyt po maloobjemových motocykloch v Európe. Ľahko ovládateľná motorka s prepracovanými detailami, **LCD prístrojovkou, USB konektorom. Kompletné osvetlenie je LED**. Za výnornú cenu ponúka moderný netradičný dizajn, slušné spracovanie a odlíšenie v dave od mainstreamovej konkurencie.

Motor: 125 cm^3, 7.5kW/8500, 9,5Nm/6500, prev. 5M
Kolesá: 110/70-17 vpredu, 130/70-17 vzadu
Brzdy, hmotnosť: K 260mm / K 222mm, 143 kg
Rozmery[dxšxv, sedlo]: - , 787 mm
Registrácie 2019: 1ks

2200,- €

1999,- €

ROMET ZXT 125 - ZÁKLAD

Úplne základný model A1 sa cenou dostane po ľ tisícky. Je to úplný základ, taký moderný simson s podobnou dynamikou. Na naučenie. **Na začiatok lacná voľba**.

Motor: 4T E4, 125 cm^3, 8,9 kW, karb., prev. 4M
Kolesá: 2,75-18 vpredu, 3.00-18 vzadu
Brzdy, hmotnosť: K / B, 96 kg
Rozmery[dxšxv]: 2060x760x1150 mm

YAMAHA YS 125 - KEĎ NECHCEŠ SKÚTER

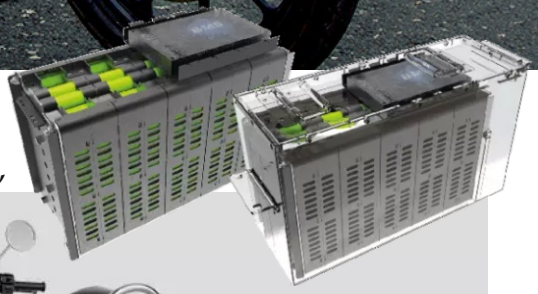
V prípade modelu YS125 ide o rovnaký ázijský koncept, ako má Honda. Veľké bicyklové kolesá so šírkou pneumatík ako babetta. Už klasický dizajn, jednoduchý vzduchom chladený motor a malá spotreba. Cenovo je na tom oproti konkurencii horšie, tu sa platí za značku Yamaha. Aj tento značkový stroj má vzadu bubon, čo je v dnešnej dobe už dosť na pováženie. Za uvedenú cenu je na trhu už obrovský výber pre tínedžerov atraktívnejších strojov. Tento model je určením, rovnako ako Honda, skôr pre tých dôchodcov, ktorí sa nechcú vzdať ľjazdenia na dvoch kolesách. Jazdite s ľahkosťou na **jednoduchej značkovej motorke**.

Motor: 124 cm^3, 7.8kW/7500, 10,8Nm/6000, prev. 5M
Kolesá: 2.75-18 vpredu, 100/80-18 vzadu
Brzdy, hmotnosť: K 245mm / B 130mm, 129 kg
Rozmery[dxšxv, sedlo]: 2005x735x1050 , 795 mm
Rázvor: 1320 mm
Registrácie 2019: 6ks

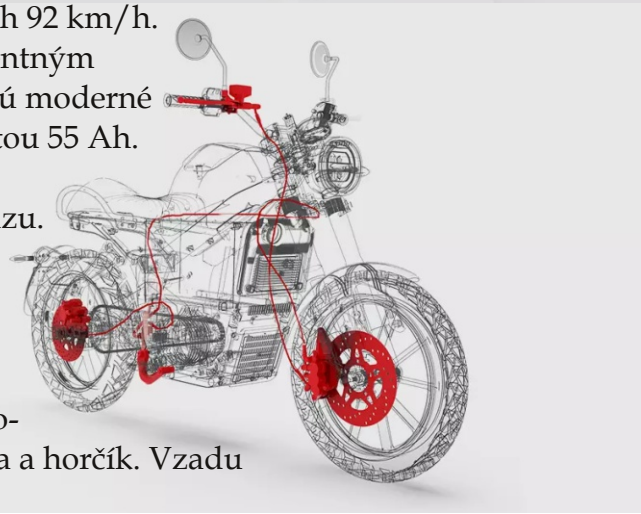
2690,- €

HORWIN CR6
ďalšia čínska elektrika

Elektromotor
Výkon 6.2 kW
Krútiaci moment 260 Nm
Počet rýchlostí 1
Reťazový prevod
Rázvor 1395 mm
Brzdy kotúč obidve
Kolesá 17 "
predné 100/80-17
zadné 120/80-17
Výška sedla 870 mm
Hmotnosť 134 kg



Značka Horwin sa tvári ako premiant. Rakúsky pôvod však u motocyklov znamená väčšinou aj väzby na ďalekú Čínu. Tento brand nie je výnimkou. Horwin sídli v dolnom Rakúsku, ale za vznikom ich strojov stojí čínsky kapitál. Čínska rodina Zhou Wei so svojim XL Holding, sa pod značkou Horwin sústredí na výrobu elektrických jednostopých strojov. Čínská skupina pri vstupe na evropský trh si za partnera vybrala dolnorakúsku, tiež rodinnú firmu Heinzl group, ktorá má s dovozom elektrických strojov z ďalekého východu zrelé skúsenosti. Zjednodušene teda môžeme hovoriť o rakúskom návrhu a čínskej výrobe. Horwiny by mali bať podľa marketingových kecov prispôsobené európskej mentalite. A európskym motorkárom aj svojimi rozmermi. Model CR6 dosahuje maximálku slušných 92 km/h. O jej dosiahnutie sa stará stredový motor s permanentným magnetom a výkonom 6,2 kW. Energiu mu dodávajú moderné lithium-ionové batérie Panasonic s celkovou kapacitou 55 Ah. Sľubujú dojazd až 150 kilometrov, ale pri dodržaní priemernej rýchlosti iba 45 km/h. A to je kameň úrazu. Z nuly na 80% trvá nabíjanie 3 hodiny a za dvadsať minút si pomôžete o 20-30 kilometrov dojazdu. Napriek veľkosti je to mestká motorka konkurujúca skôr malým skútrom, ako stodvadsaťpäťkovým motorkám. Skratka CR (cafe racer) znamená aj jednoduchú koncepciu. Chrbtový rám je zo zlatiny hliníka a horčík. Vzadu klasická centrálna kyvka, vpredu USD vidlica.



Brzdy sú s CBS, keď sa po stlačení prednej aktivuje aj zadná brzda. Kotúč vpredu je 265mm, vzadu 220mm. Budík je klasický jednoduchý bez elektronických vychytávok. Model CR6 pro sa však má dodávať aj s klasickou prevodovkou. Podľa testov **je to však stále čína**. Nie už tá hrozná spred niekoľkých rokov, ale stále existujú nedotiahnuté veci ako aj nepekné lakovanie nádrže. Pri lacných modeloch to nevadí, ale stroj **za 6000 euro** už nesmie ani smrdieť po čínsky! Veľkostne je zrovnateľná aj s tristovkami, výkonovo s lacnými vzduchom chladenými 125-kami. Hmotnosť je kolibričia, ale dopláca na to reálnym dojazdom. V susedných Čechách sa ledva dostali na 100 km, a to je fakt bieda. Jazda je podľa nich dostatočná na mestskú premávku, ale von z mesta to nie je. Ani zrýchelním, ani maximálkou a ani dojazdom. Škoda, vypadá to na dosť veľkú motorku, ktorá však nie je dotiahnutá. Za tú cenu ani dobre predajná, keďže benzínová konkurencia je na míle vzdialená. Ani pneumatiky z prvovýroby pod značkou CST nie sú tým, čo by motorke pomohlo. Keď sa pozriete na obrázky, je to pekný stroj, ale po jazde a podrobnejšom skúmaní to už taká sláva nie je. A pri pohľade na cenovku tie nedostatky určite nedokážete prepáčiť. Určite lepšou voľbou je tak Super Soco, ktoré je predstavené v tomto čísle. Dojazd aj cenovku má určite pešiu a na slovensku aj lešie zázemie. Horwinu sa pokus o elektrickú prémiovku jednoducho nevydaril.

NÁVŠTEVA

Historické traktory: Salaš krajinka

Salaš krajinka. Prečo ho spomíname v motoristickom časopise? Lebo majiteľovi sa podarilo skĺbiť tradičnú výrobu syrov, domáceho chleba či gazdovskej kuchyne s úspechom v cestovnom ruchu. A tak si tu môžete vychutnať tradičné jedlá medzi pobehujúcou hydinou a ostatnými domácimi zveratami. Môžete nakúpiť suveníry, dobrý syr či dokonca domáci chlieb. Salaš ponúka hlavne pre mestské deti možnosti sa zoznámiť s atmosférou gazdovského dvora, na vlastné oči pozorovať kravy, kozy, ovce, alebo môžu naháňať hydinu po okolitej lúke. Všetko je tu dovolené, vstupné sa nevyberá. Asi preto je tento salaš preslávený na Slovesnku a v Čechách ako jedinečný priestor na prestávku cestou do Tatier. Ďalšie prekvapenie sa nachádza po pravej strane reštaurácie. Za úzkym dvorom nájdete dvor s celkom inou výstavou. Hoci k salašom priamo nie, no k poliam a ťažkej práci na farme, pri dobytku a pri ovciach boli vždy neoceniteľné aj stroje. Celkom prvé, najstaršie sériovo vyrábané kúsky, ktoré brázdili polia v USA alebo v Európe, nájdete vystavené priamo tu. Viacero kúskov významných značiek automobiliek a už aj zaniknutých fabrík sa nachádza v niektorých prípadoch naozaj vo výbornom stave. Technické historické kúsky pritom v niektorých prípadoch vyzerajú ako nové.

Výstava historických traktorov

Vstup voľný,
denne
od 9:00 do 19:00 hod.

Salaš je jedinečný tým, že je všetko pod jednou strechou - od dojenia, po výrobu syrov, bryndze. A to všetko tradične ručným spôsobom. Popri chove oviec zdokonalili výrobu produktov z ovčieho mlieka podľa prísnych noriem Európskej únie. Tradičný spôsob výroby znásobil prísne stráženie dodržiavania hygienických predpisov, pretože nepoužívajú chemické konzervačné látky. Ich tradičné výrobky si môžete kúpiť len priamo na mieste, pretože ich nedodávajúdo žiadnej obchodnej siete. Tým je zaručená ich originalitu, nenapodobiteľnosť a čerstvosť.

Zažite voňavú atmosféru tradičnej pekárne. Uvidíte, ako sa pre Vás pečú domáce pagáče či sladké buchty zo surovín priamo z dvora, kde si môžete kúpiť aj zemiakový chlebík a kvalitný medík, alebo si posedieť pri kávičke v rozprávkovej perníkovej chalúpke.

Reštaurácia na Salaši je raritne umiestnená v priestoroch maštale tak, že máte možnosť aj počas konzumácie nazrieť do života oviec a jahniat cez veľkú sklenenú stenu.

Ponuka jedálneho lístka je zostavená z tradičných slovenských jedál, v ktorých uprednostňujú svoje vlastné suroviny a produkty: ovčí syr, bryndzu, oštiepok. Mäsité špeciality sú predovšetkým z jahňacieho a baranieho mäsa. Korunou jedál je podávanie vychladenej, sto percentnej lahodnej žinčice.

Čo nie je z Číny, akoby neexistovalo...

Zdroj a inšpirácia: © Motorkari.cz

Čína sa dáva ako príklad rozmachu motoristického odvetvia. Pre náročnú Európu sú však jej výrobky stále označované ako šmejd. Na jedenj strane majú európania pravdu, na druhej strane tam majú svoje továrne. Šikovne v nich využívajú pracovnú silu. Je to aj za cenu spoločných podnikov, keď sa čínskym montérom poskytuje pohľad na know-how. Na rozdiel od Japoncov nie sú však schopní ani dokonale kopírovať. Ale také KTM dokonca ponúka svoje motory do čínskezch značiek. Určite sa im to vypomstí, keď rakušáci vidia za všetkým iba prachy a ničia tradičné jednostranne zamerané značky (Husquarna, Husaberg, Gas Gas). Ale podľa nasledovných riadkov, nie sú v tom sami. Áno, aj bavoráky sú zčasti čínske...

Čínsku motorku si nikto nekúpi. Podľa internetových diskutérov už mali v Európe skrachovať a tradičné značky prosperovať. Ale mudrujúci diskutéri čakajú na jazdenky. Nie sú ochotní platiť za nové stroje. Doplatila na to aj slávna automobilka Alfa Romeo. Veľa fanúšikov, ale málo skutočných kupcov. Fanúšikovia čakajú na jazdenky... Čína ako najväčší trh ponúka lacné stroje. Stačí nálepka a je tu nová značka (Adamoto, Yuki, Capirelli, UM, Malagutti, AJS...) Takto sa zachraňujú slávne mená.

Kvalita je ďalšia téma diskutérov. Majú pravdu. Cena sa na kvalite musí prejaviť. Videli sme to na čínskej automobilovej značke QUOROS. Značka vznikla v roku 2007, ponúkali celkom pekný dizajn, ktorým sa chceli presadiť v Európe. Cez zastúpenie na Slovensku. predalo sa pár desiatok áut zo zvedavosti a koniec. Kvalita to celkom bola, až na "voňavé čínske plasty". Aj bezpečnosť, hviezdičiek bol plný počet. Ale bolo to vykúpené nekonkurenčnou cenou. Tak skončili. Malý príplatok, a za tú cenu bola Octavia od susedov. Tu je jednoznačný prípad, že kvalita ide ruka v ruke s cenou. Globálny svet neponúka obrovské regionálne rozdiely. Vráťme sa však naspäť k motorkám. Český server motorkari.cz ponúkol prehľad, z ktorého som čerpal.

Aprilia - značka, ktorá má vo svete zvuk. Talianske motorky so zdrojom emócií. Ako také, sa všetky rodia v Taliansku. Aprilia však patrí pod Piaggio group, ktoré má továreň aj v Číne ako ***Zongshen Piaggio Foshan Motorcycle ltd***, kde vyrába malé 125-ková Aprilie.

Benelli - talianska značka s bohatou históriou už nejaký ten tok patrí nakompletku číňanom. Čínska QJ, alias Qianjiang značku prevzala v roku 2005. Takže návrh dizajnu je stále v Taliansku, ale ***výroba je komplet v Číne***. Vidieť to aj na najnovších strojoch. Za najlepšími európanmi a japoncami strácajú. Do tohto koncernu patrí aj značka skútrov ***Keeway***, pôvodne maďarská značka, založená v roku 1999. Istý čas boli ponúkané aj skútre Benelli, ale nakoniec koncern rozhodol, že pod talianskou značkou budú výlučne motocykle.

BMW - špičková značka s vrtuľkou, ktorá vlastne vrtulkou nie je. Veľa mýtov koluje aj o tejto značke. Nemecká kvalita je však už globálna skladačka. Viac menej sú stroje tejto značky vyrábané v Nemecku v Berlíne, ide hlavne o boxery a radové štvorvalce. Šesťvalce sa robia v automobilovom Mníchove. ***Radové dvojvalce*** (F 850 GS a F 750 GS a nové F 900 XR a F 900 R) však pre BMW ***vyrába čínsky Loncin***. Motory sa potom montujú do strojov už v Berlíne. Čínsky Loncin kompletne vyrába skútre C 400 X a C 400 GT. Motory pre veľké skútre C650 sa vyrábajú na spoločnej linke v ***Kymco*** a malá ***G310 je vyrábaná v indickom TVS***. Keď nemecké BMW, tak teda minimálne liter, alebo elektcrický skúter C evolution.

Ducati - talianska značka z Borgo Panigale, patriaca do nemeckého koncernu WV cez dcérsku ***Audi*** vyrába komplet v Taliansku. Má továreň aj v Thajsku, ale tam sa robia stroje len pre východné trhy. ***V Európe kúpená Ducati je teda komplet európska***.

F.B Mondial - ďalšia talianska značka. Slávna talianska značka je na tom úplne opačne, ako spomínaná Ducati. Potomek pôvodných zakladateľov z rodu Boselliovcov, Pier Luigi Boselli, spolu s Cesarom Gallim pod hlavičkou ***Pelpi International*** síce znovu obnovili zašlú slávu značky F.B Mondial, ale neponúkajú nič špeciálne. ***Všetky svoje stroje ponúkajú z čínskej továrne*** koncernu Piaggio/Zongshen spomínanej pri Aprilii. A nie sú jedinými, to ale napíšeme neskôr.

Harley-Davidson - amrické kultové železo je skutočne americké. Doba si však vyžiadala aj lacnejšie stroje. Prvé lastovičky boli v roku 2013 modely Street 500 a Street 750. Päťstovka sa síce stále vyrába v USA, ale u nás nie je ani

dostupná, takže nás nezaujíma :). Väčší objem, model Street 750 a jeho dvojička Street Rod, už takým američanom nie je. ***Vyrába sa v Indii***, nie však v nejakom lecenčnom závode. Výroba je čisto pod taktovkou H-D. V indickom meste Guragon si totiž postavila značka svoju vlastnú továreň. Iné je to už s avizovanou tristovkou pre východné trhy. Poďla všetkého to bude len ***prekapotovaná benellka, ktorá je tiež čínska***.

Honda - zástupca japonskej kvality. Skutočne, japonci sa vypracovali na synonymum kvality. O tej sa číňanom môže zatiaľ iba snívať. Výroba však nie je plne japonská. Ako u všetkých japosnkých značiek, japonské sú špičkové stroje vyšších objemov. Honda to má od 750-ky nahor. Dokonca aj mnohými opovrhované NCčko je japonské a celkom logicky aj veľký NEskúter Integra alebo X ADV. Radové štvorvalce CB650R a CBR650R už nevznikajú v japonsku, ale ***v thajskej továrni Hondy***. To samozrejme platí aj pre menšie objemy, teda ja pre štýlové a predražené modely Honda Monkey alebo Super Cub. Samozrejme, nie je to úplne jednoduché, a každé pravidlo má svoje výnimky. Motorkosové špeciály a vydarené endurko CRF450L sa môže tiež popýšiť výrobou made in Japan. Menšie endurká to šťastie nemajú. V skútroch Honda vsádza na Európu, kde presunula výrobu z Thajska. ***Uspečné skútre s variátorom sa teda môžu popýšiť visačkou made in Italy***, teda sú vyrobené v kolíske skútrov.

Husqvarna - pôvodne švédska značka sa dostala pod KTM, a tým pádom blízko na východ sveta. Značka ako taká si toho za svoju existenciu prežila dosť. Hlavne v posledných rokov i ju veľkí hráči pohadzovali ako horúci zemiak. Nakoniec skončila ako radoby prémiovka u orandžových susedov. ***Ostré endurá a motokrosy sa robia rovnako ako ich zdroje v Rakúsku***. Cestné stroje ...pileny sú podelené. Veľké sedemstovky sú rakúske a malé sú indické, keďže koncern KTM, resp. ***PIERER Mobility AG je sčasti vlastnený indickým Bajajom***.

Indian - tradičný výrobca čoperov má tiež pohnutú históriu. Po desaťročiach zániku, keď sa pod značkou Indian predávali v Amerike aj české ČZ-ty v päťdesiatych rokoch, sa dostal pod krídla silného koncernu. A tak si nemôže dovoliť čínu, ale všetkz stroje sú ***Made in USA***. Polaris nakoniec pochoval svoju čoprovskú značku Victory a všetko vsadil na tradičný Indian. ***Svoje stroje Indian vyrába Polaris práve v pôvodnej továrni na Victory***, v americkom meste Spirit Lake, ktoré leží v štátet Iowa.

ZAUJÍMAVOSTI

Jawa - patrí medzi málo svetových výrobcov motocyklov, ktorí vyrábajú nepretržite bez prestávok a sérií krachov a znovuzrodení V českom Týnci vznikajú stále dvojtakty, ktoré sa kompletizujú pre rozvojové trhy. Ale Jawa bez výstupu vlastného vývoja sa tiež obzrela na východ sveta. Aktuálne štvortaktné ***tristopäťdesiatky pochádzajú od čínskeho Shineray***. Krásu pôvodných strojov však reprezentuje ***Jawa 300 CL, ktorú vyvinula indická Mahidra*** na základe materiálov a poskytnutej licencie priamo od českej Jawy. práve preto môže niesť hrdo nápis Jawa. Aktuálne je už hotová jeho európska homologizácia, takže si ho môžete kúpiť aj na našom trhu. Jawa spolupracuje aj s argentínskym predajcom a dovozcom, ktorý ***predáva čínske stroje pod značkou Jawa v Argentíne***. V Týnci nad Sázavou ešte dlhodobo vyvíjajú litrový motocykel, ktorý by mal byť v nasledujúcich rokoch aj vyrábaný.

Kawasaki - výrobca, ktorý je známy svojou zelenou farbou má dva hlavné výrobné podniky – v Japonsku a v Thajsku. Všetky modely nad jene liter sú vyrobené samozrejme v Japonsku. Pri ostatných strojoch je to ako na hojdačke. Kawasaki rozdeľuje výrobu medzi dva svoje podniky totiž podľa aktuálnej výrobnej kapacity. Takže napríklad Z900 môžete dostať aj made in Japan, aj ***made in Thailand***. Kľúčové komponenty sú však vždy vyrobené v Japonsku. Opačná situácia je pri stodvadsaťpäťkách, ktoré sú kompletne vyrábané v indonézii. Platí to aj pre lacné endurko KLX 230, ktoré boduje u mototesterov v Európe. ***Krajinu pôvodu tak môžete určiť podľa začiatočných písmen VIN-ka***. Pri skútroch Kawasaki je to jasné. Svoje modely J sú prekapotované stroje Kymco , ktoré sa vyrábajú ***v Taiwane***.

KTM je značka, ktorá rieši v prvom rade obchod. Žiadne tradície nectí, vidieť to aj pri jej akvizíciách. Jej majiteľ Stefan Pierer je v prvom rade obchodník, a preto rlačí KTM tam, kde je teraz. Ešte treba spomenúť, že ***indická spoločnost Bajaj vlastní 48 % akcií KTM***. Okrem toho sa podieľa veľkou mierou na výrobe strojov koncernu KTM, teda aj značiek Husqvarna a Gas Gas. V Indii vznikajú všetky malé objemy okrem 690 od KTM a 701 od Husqvarny. KTMky prichádzajú celé z Indie, Husqvarna, ktorú KTM tlačí do prémie, sa kompletizuje v Rakúsku. Druhým silným partnerom pre KTM je Čína, presnejšie CFMoto. To už v súčasnosti vyrába dvojvalcové motory 790, na ktorú má tiež licenciu, a bude vzrábať aj celé modely. ***Ak chcete skutočne rakúske KTM, treba brať veľké objemy alebo krosky a endurá***. Ináč máte predraženú čínu :)

Moto Guzzi neskočila na tradičnú Čínu, aj keď koncern Piaggio ju využíva. Značka je verná svojej koncepcii motora, ako aj ***pôvodnej továrni v Mandelo del Lario na brehu jazera Como***, ktorá je živým múzeom značky.

MV Agusta je ďlašia tradičná značka, ktorá vyrába ***v továrni vo Vareze. Ruský majiteľ zatiaľ neuvažuje o presunutí výroby***. Značka však chystá stoje kubatúry 350 – 500 cm3, ktorá má bať navrhnutá talianmi a vyrábaná číňanmi v Loncin.

Moto Morini do tretice talianska značka na písmeno M. Táto ***je už kompletne čínska***. Výroba prebieha aj v taliansku, ale len pár kusov ročne. Navýšenie výroby prinesie nový motor 650 cm3, ktorý sa mostuje do cestovného endura X-Cape a naháča 6½ Seiemmezzo. Tie už k nám ale budú putovať v kontajneroch z Čínskej republiky.

Norton je ďalšia tradičné značka, ktorá už niekoľkokrát vstala z polola. Aktuálne je polomŕtva. Našiel sa však investor, a to firma ***TVS motor z Indie***, ktorý sa pokúsi opäť rozbehnúť výrobu. Nové modely s objemom 650 sú však poháňané ***motormi od Loncinu***, takže sa uvidí, ako sa s tým indovia vysporiadajú. Každopádne už to nie je Európa.

Piaggio - tradiční Taliani. Ale aby dokázali konkurovať, postavili si ***továreň vo Vietname***, kde vznikajú základné modely Liberty a Medley. Zvyšok je z továrne ***v Taliansku v meste Pontedera***.

Suzuki- tradičná menšia japosnká značka necháva výrobu v Japonsku. Iba malé motorky, ako je V-Strom 250 GSX250R vyrába v svojej čínskej továrni. ***O kubaturu menšíie stodavsaťpäťky napokon vznikajú v Indonésii***, rovnako ako najmenší skúter Addres 110.

Triumph - Britské železo. Tradičná značka, čo niekoľkokrát vstala s popola a na troskách britskej konkurencie vyrástla na prémianta dnešných dní. Ich špičkové motory sa dostali do Moto2, kde nahradili Hondu. Úspech. Ale kde sa vyrábajú? Vo Veľkej Británii už nie, v továrni v Hinckley naďalej vznikajú len špeciálne limitky TFC. Triumph už dlhé roky vyrába svoje stroje v Thajsku, kde má celkom tri továrne. ***Všetka sériová hromadná produkcia krásnych strojov s retro nádychom smeruje do Európy z Thajska***. Anglický zostal len vývoj a výroba prototypov. Made in England je nahradené Made by Triumph...

Vespa - Talianska Vespa, čo je len model firmy Piaggio, ktorý sa dostal na úroveň luxusného brandu je dokladom južanskej hrdosti. Po celom svete vznikajú kópie ich dizajnu, ale ***Vespa je len jedna***. Všetkz stroje pre Európu sa tu aj vyrábajú, to môže trochu ospravedlňovať jej nekresťanskú cenu. Slovenský importér to vyhnal do nepochopiteľných výšin. Ale Vespy sa pre rozvojový svet rodia aj v továrni Piaggio vo Vietname.

Yamaha - štvrtá japonská značka. Tiež nemá všetky modely jednoznačne so značkou made in Japan. Tou sa môžu hrdiť veľké motorky od kategórie MT-07. Teda už dostupné sedemstovky sú z Japonska. Výnimkou je nová úspešná Yamaha Ténéré 700, ktorá vzniká ***vo francúzskom závode Yamahy***, pôvodne továrne MBK. Tam tiež vznikajú stodvadsaťpäťky MT, YZF-R a v neposlednom rade všetky skútere s výnimkou najlacnejších modelov NMax, Xenter, D'elight a tiež kráľovského T-Maxa. S malými skútrami sa dostaneme znovu na východ, ***kde Yamaha vyrába, a to do Indonézie***. Tam sa okrem najlacnejších modelov YS 125 vyrábajú aj všetky tristokubíkové motorky. S T-Maxom se ale zasa vraciame späť do Japonska. Tá je samozrejme ***Made in Japan***, u kráľa kategórie skútrov je to jednoducho nevyhnutné.

Teda toto bol prehľad hlavných značiek.Existujú však desiatky lokálnych značiek (AJS, Brixton, Lambretta, UM Motorcycles, Yuki…)., ktoré sú jednoducho nejakým ***preznačkovaným strojom z Číny***. Tam sa chŕlia státisíce motoriek, pôvodne môžu byť aj s japonskou licenciou. Len tá inovácia zaspala, a ak niekto dnes porovnáva rozmach číňanov k rozmachu japoncov pred 50-timi rokmi, tak sa zatiaľ mýli. Vidno to na nulových inováciách legendárnej GY6 a rokmi nezmenenom smrade čínskych plastov. Aktuálne sa chce v Európe presadiť CFmoto, ale to len vďaka technológiám od KTM, ktorá vo vidine peňazí ich ponúka čínskemu partnerovi. V testoch týchto "cenovodostupných strojov so značkovými komponentami", kde sa to len tak hemží kiskovcami, sa dozvedáme, že to jazdí napriek toku tak nejako "dostatočne".

Na druhej strane tradiční výrobcovia endúr a ostrých krosiek (Beta, Sherco, TM Racing, Gas gas) sa vyrába vo svojich matesrkých krajinách. Tu si nemôžu dovoliť hazardovať so svojim menom. Znovuzrodené značky, ako napríklad SWM, sú však kapitálovo naviazané na Čínu. Hipsteri a klasici sa síce radujú, ale ich stroje nie sú nič iné, ako staré Husquarny z éry BMW, ktoré KTM-ka zavrhla spolu s továrňou vo Varese. A tak si to kúpil čínsky Shineray a našiel nejakú ***"tradičnú" mŕtvu značku***, ktorú na to lepí. A takýchto púrístupov tu bude viac. Mahidra kúpila mŕtvolu BSA, a licencuje aj tradičnú Jawu, ktorá je v Indii stále pojmom. Naopak, cestou exkluzivity idú značky Brough Superior, Vyrus, Horex, FGR, kde je cenovka niekedy až v šesťmiestnych eurosumách. Svet sa globalizuje e ponúka dva extrémy. ***Lacnú čínu pre sociálne slabších a drahú kvalitu a exkluzivitu pre ochotných sa odlíšiť***.

PREDSTAVENIE

SUPER SOCO elektronovinky

Super Soco je značka elektrických motocyklov a skútrov, ktorá zobrala útokom slovenský trh. Vďačí za to aktívnej spoločnosti ANTIK, ktorá je dovozcom týchto čínskych strojov. Oproti konkurencii vynikajú práve pomerom cena/výkon, ktorý je u danej kategórie rozhodujúci. Práve preto prepadli na slovenskom trhu skútre Yadea.

Dovozca však nespí na vavrínoch a predstavil svoju vynovenú ponuku. Začneme modelom ANTIK SUPER SOCO TS X
Je to inovovaný model kategórie AM, ktorý sa ponúka v širšej farebnej kombinácii a s vylepšenými parametrami. Na pohon slúži motor ***BOSCH*** , ktorý je uložený v zadnom kolese. Úsporné riešenie umožňuje do stroja umiestniť až dve lítiové batérie s kapacitou 30Ah. Napätie je 60V. Dobíjajú sa nabíjačkou 90-240 VAC, ktorá umožňuje plné nabitie v štandardnom režime za 7 hodín. Rýchlonabíjanie dokáže túto dobu skrátiť na polovicu. Ak Vám stačí kratsí dojazd, získate v kastlíku na mieste nádrže slušný batožinový priestor.

Dojazd je relatívne slušných 70 kilometrov, samozrejme, ak to nebude jazda *furt plný hore kopcom*. Ešte stúpavosť, keď sme už na našom hornatom Liptove, maximálny uhol stúpania je 17°. Vďaka jednoduchej konštrukcii je váha celého stroja s batériou neuveriteľných ***69kg***. A to umožňuje odviesť až dve osoby a udávaná nosnosť je 158kg. Poviete si, ako sa to len môže trápiť s takým nákladom.

Pozrime sa teda na motorček, čo sa v ňom ukrýva. Disponuje výkonom 1,9kW, ktorý môže maximálne dosiahnuť 1,95kW. Rozdieľ neveľký, výkonom neohúri. K dispozícii je však krútiaci moment 55 N.m pri 335 otáčkach, ktorý už ponúka slušný záťah. Pre predstavu, Honda PXC má 11,8 Nm pri 5 000 otáčkach.

Stavbou je to nie až taký malý stroj s rázvorom 1320 mm, dĺžkou 1898 mm, šírkou 703 mm a výškou 1059 mm. Sedadlo je vo výške 770 mm a svetlá výška je 198 mm. Veľkosť kolies je ako na klasických motocykloch, teda 17 palcov. Pneumatiky sú však úsporné uzučké, vpredu 70/100-17 a zadná pneumatika má rozmer len 100/70-17. Brzdy sú moderné, na obidvoch kolesách hydraulické kotúčové. K výbave patrí aj LCD displej a LEDkové svetlá. Samozrejmosťou je diaľkové ovládanie a tomu prispôsobený kľúč.

Inovovaný model TS s vysoko výkoným motorom Bosch prináša novinky a vylepšenia. Životnosť batérie až ***8 rokov a 800 nabíjaní*** robí z modela TSX šikovný a krásny dopravný prostriedok na dlhé obdobie. Za cenu ***3 199 €*** je to vcelku rozumná voľba elektriky.

SuperSOCO VS1 je tohtoročnou novinkou v ponuke košického ANTIKu. Štýlový výkonný skútrik. Model VS1 je vybavený extra silným podvozkom. Dokonca je v ňom použitý aj ***moderný karbón***. Rovnako tak obsahuje líthiovú batériu a motor Bosch. Vysoko odolný karbónový rám umožňuje prevážať až ***150 kg navyše okrem vodiča***. Kombinovaný brzdný systém CBS je s prednou aj zadnou kotúčovou brzdou, vpredu s kotúčom Ø240 mm. Zadný kotúč má Ø180 mm. Hmotnosť s batériou je slušných 110kg. Tento elektrický skúter je tiež homologizovaný ako dvojmiestny s maximálnou nosnosťou 168kg. Batéria je lítiová s kapacitou 60V 45Ah. Na plnú kapacitu ju dobijete štandardnou nabíjačkou 90-240 VAC za 6 hodín, rýchlonabíjanie je za polovicu. Spotreba energie je udávaná výrobcom hodnotou 35 Wh/km.

Skúter maá rázvor 1365 mm. Na dĺžku meria 1975mm, široký je 720 mm a vysoký 1132 mm. Výška sedla je príjemných 760 mm. Svetlá výška dosahuje 145 mm.

Skúter poháňa elektrický motor s menovitým výkonom 4 kW. Ten je zároveň a výkonom maximálnym. Maximálny krútiaci moment dosahuje mohutných ***150 N.m*** pri 750 otáčkach. Sila motora sa musela prejaviť aj na dojazde, ktorý výrobca udáva na 80km. Vzhľadom na výkon, skúter patrí do kategórie ***L3e***. Na skúter používa nezvyčajné 17 palcové kolesá s pneumatikami vpredu 90/80-17.
Zadná pneumatika má potom rozmery 110/70-17
Maximálna rýchlosť je 90 km/h. ***Cena: 3 990 €***
Samozrejmosťou sú LED svetlá a k2úč s diaľkovým ovládaním.

SuperSOCO CPX je najnovší inovatívny elektrický skúter od značky SuperSOCO. Lítiová batéria s elegantným a praktickým držiakom pre jednoduchú manipuláciu s rýchlosťou nabíjania do 6 hodín a dojazdom až 90 km. Obsahuje výkonný kinetický Bosch elektrický motor so spotrebou 35 Wh / km. Ponúka vodeodolné FULL LED svetlomety pre bezpečnú jazdu v noci, Špecialitou je bezpečný a odolný zadný nosič z karbónu, ktorý je ompatibilný so všetkými druhmi boxov všetkých značiek.

Jazdí na 16 palcových bezdušových pneumatikách, na predno kolese s rozmermi 100/80-16 na zadné koleso sa montuje pneumatika 110/80-14. ***Parametre motora aj cena sú zhodné s modelom VS1***.

One Wheel Scooters

Balančný skúter. Praotcom je známy seagway. Ten mal síce dve kolesá, ale používal rovnaký gyroskopický efekt vyváženia, ako tieto elektrické jednokolesové stroje. Jednoduchý mestský prenosný dopravný prostriedok vidno hlavne v megapolisoch, ktoré majú na jednom mieste koncetrované kvantum ľudí. Doba prináša zmeny, a skútre sú tak ľahšie a prenosnejšie, ako kedykoľvek predtým. Korona vírus ešte umocňuje ich praktickosť, dištanc je možné udržiavať určite ľahšie na takomto stroji, ako v preplnenej MHDčke.

Hoverclub Solo Electric Unicycle

Silný 500W motor poháňa elektrickú jednokolku na maximálnu rýchlosť 12 km/h. Podľa dokumentácie ľahko prekoná až 15 ° stúpanie. Batéria ponúka dojazd až 20 kilometrov. Stroj je osadený dvoma paralenými s veľkými 14palcovými pneumatikami. Jednokolka má dobrý výkon v oblasti tlumenia náraov a protišmykovosti. Jednoducho ponúka stabilný pocit. "Dvojkolesová" jednokolka váží len 13,3 kilogramu. Je vybavená sklopnou rukoväťou, takže si ju nosíte so sebou ako kufor. Nosnosť má do 100 kg. V zloženom tvare má len rozmery menšieho kufra 41cm * 21cm * 52cm, čo z tohto elektrického strojčeka robí perfektný nástroj mestskej mobility.

SEADOSHOPPING Electronic Unicycle (MDDM Smart Self Balance Scooter)

Tento ednokolesový osobný "prepravník" MDDM je super strojček do preplnených metropolí. U nás sú takéto stroje výnimkou, alebo pokusom amatérov (pozvánka na budúce číslo, tam o slovenskej jednokolke bude reč) Takýto stroj sa má jednoducho ovládať, musí byť dodastočne ľahký, bezúdržbový a má mať dobrú nosnosť s dobrým dojazdom. Dosť vylučujúce sa požiadavky. Tento strojček ich však napĺňa. Zrýchlenie je regulované naklonením dopredu, spomalenie zasa naklonením dozadu. Otočenie je znova riešené naklonením. Pre klasických motorkárov nič nové, zatáča sa náklonom. tento stroj má aj osvetlenie, ktoré umožňuje jeho prevádzku aj za zníženej viditeľnosti. Uvidíme, ako na takéto jednokolky zareaguje legislatíva. Zatiaľ je to bez vodičáku a možná je jazda po chodníku.

Technické parametre:

Výkon: 500 W, dojazd: 88 km Maximálna rýchloťt: 20 km/h
Veľkosť pneumatiky: 17 palcov Doba nabíjania: 3-4 hodiny Hmotnosť: 25 kg.
Nosnosť: 120kg.

Jednokolesová VESPIČKA

Internet ponúka ja bizardnosti, a tak sa tam dá nájsť aj jednokolesová Vespa. kultový zakladateľ skútrov ponúka stále inšpiráciu pre číňaňov s benzínovými motormi a pre kutilov na individuálnu stavbu. Táto fotečka je dôkazom, že to nemusí byť gýč. Na budúce sa pozrieme na zúbky lídrovi segmentu: NINEBOOT.

PARAMETER

Product Name: Smart somatosensory balance car	
Climb angle: 25°	Motor power: 800w
Top speed: 12.5miles / h	Driving range: ≤ 55miles
Weight: 60 lbs	Rated voltage: 60v
Tire size: 17in	Bearing capacity: 265 lbs
Product size: 25.6*17*41in	

Zdroje:
https://odditymall.com/one-wheel-vespa-scooter
https://wheeliefantastic.com/best-electric-unicycle/
https://www.myproscooter.com/best-one-wheel-scooter/