MOTOCYKLE SKÚTRE AUTOMOBILY SUBJEKTÍVNE A NEKOREKTNE

MOTORKLUB

JESEŇ 2020 ČÍSLO 8

eTROJIČKY

HONDA

RS660 od Aprilie

www.sliace.sk/motorklub

OBSAH

3. Úvodník

4. Novinky

4. motorro EasyMax 125i

5. Honda H'ness 350, CanAm Ryker

6. Predstavenie Honda CB 125F

8. Zrazy Jawa 500 OHC Dolný Kubín

9. Novinky

RVM 500 by JAWA, JAWA 300 CL

10. Zrazy

10. Manet 90 Ružomberok

12. Staré fáro Liptovský Mikuláš

14. Test

Trophy Booster IV

18. Predstavenie Trojičky na baterky

Honda e

Mini Cooper SE

Fiat 500 e

20. Stavba

BMX od HideWorkCustom

21. Predstavenie Čínske koráby

Benelli a CF moto triedy GT

22. Novinky

Honda Forza 750, 300, 125

24. Novinky Aprilia RS 660

25. Novinky Honda MSX GROM 125

26. Registrácie motocyklov v roku 2020

Ešte pár dní a máme tu Vianoce v lockdownovej bubline. Koniec kalendárneho roka a čas na bilancovanie. Z motocyklového uhľa pohľadu to nebola vôbec zlá sezóna. Zaujímavé boje bez divákov na tribúnach v MotoGP vyvrcholili majstrom sveta na Suzuki po dlhých 20tich rokoch. Registrácie motocyklov na Slovensku neohrozilo ani jarné uzatvorenie Európy. Jawa konečne dostala na trh reinkarnovanú kývačku a prekvapila aj čínskou 500vkou z Argentíny. Staré motorky sme mohli zasa obdivovať na letných zrazoch, ktoré boli ešte bez reštrikcií. A na jeseň sa objavila vlna inovácií v motocyklovom svete vzhľadom na príchod novej emisnej normy EURO5. Aj preto toľko novinke Honda v tomto čísle :) Čo ešte prinášam? Pohľad na malé elektrovozidlá, a to na luxusných drobcov renomovaných značiek, kde je elektrika len na imidž pre "bohaté manželky ropných magnátov", ale aj na invalidnú trojkolku v našom teste. Práve tam dáva elektrika najväčší zmysel... V Číne okrem koronavírusu pripravili aj jesenný motosalón, tam sa to dá, keďže koronavírus vyviezli a zavreli hranice. Na motosalóne pripravili aj nepodarené kópie veľkého cestovného BMW, ktorými chcú oslovovať aj držgrošov v Európe. Dúfam, že sa im to nepodarí, lebo nevyvíjajú nič nové (okrem vírusov), len večne kopírujú. Aj to slávne CF moto, ktorému sa zapredala KTM, a ktoré sa tlačí do Európy rôznymi "kiskoidmi", len recykluje starú techniku od Stefana Pierera. Podporujme v tejto zložitej dobe svojich, chráňme sa a tešme na novú sezónu.

Róbert Kelčík

MOTORKLUB - občasník, vydáva v elektronickej forme Róbert Kelčík.
robart@kelcik.sk
Číslo: 8, Dátum vydania: 21.12.2020
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.

motorro EASYMAX 125i

NOVINKA tohto roka od čínskej firmy Longija, ktorá sa u nás predáva pod značkou motorro je maxiskúter EASYMAX 125 . Navonok sa jedná o pohľadný skúter s moderným vzhľadom. Inšpirácia X-MAXomod Yamahy je zrejmá a nie je to vôbec na škodu.

Skúter je vybavený štortaktným motorom. Aktuálne už číňania prešli na elektronické vstrekovanie. Tento stroj dokázali motorovo vyladiť na na 7,7kW (10,5k), čo ho radí k výkonnejším verziám z ďalekého východu. Je to klasická vzduchom chladená stodvadsaťpäťka, takže postačuje automobilový vodičák. Kotúčové brzdy na 13 palcových kolesách sú absolútne postačujúce. Hmotnosť je totiž len 134kg a maximálna rýchlosť čosi menej ako deväťdesiat. Cenou **2 270 €** sa radí medzi drahších číňanov, ale voči menej výkonnej konkurencii Adamoto T9 je o vyše dve stovky lacnejší.

Skúter ponúka LCD displej v kombinácii s ručickovým otáčkomerom a rýchlomerom. nenadchne, ani neurazí. Podsedadlový priestor je slušný, dobre tvarovaný. Ponúka aj denné LED svietenie, bezkľúčové štartovanie, odomknutie palivovej nádrže a sedla. V základe je aj komfortné dvojsedlo, veľký veterný štítok a USB zásuvka. Dovozca ponúka dkonca aj 3 ročnú záruku na motor.

Technické údaje: **Motor** štvortaktný vzduchom chladený jednovalec s objemom 125 cm^3 **Štartér** elektrický, bezkľúčové štartovanie **Brzdy** predná / zadná kotúčová / kotúčová **Batéria** 12V / 7AH **Max. rýchlosť** 85 km/h

Max. výkon 7,7 kW / 7000 ot. min^{-1}
Pneumatiky predná / zadná 110/70–13 / 130/70–13
Prevádzková hmotnosť 134 kg
Palivová nádrž 9,5 l
Rozmery 1930 × 775 × 1130mm (d x š x v)

NOVINKY

Honda H'ness CB350

Honda, to nie sú len superbike a MotoGP. To sú aj státisíce lacných strojov, ktoré mobilizujú východné krajiny. V Indii Honda predstavila krásneho klasika. Ale ktorý klasik nie je krásny, všakže. Je to Honda H'ness CB350, ktorú poháňa vzduchom chladený jednovalec OHC s objemom 350cm^3. Poskytuje krútiaci moment 30Nm pri 3000 otáčkach a maximálny výkon 21koní pri 5500 otáčkach. Teda žiadny pretekár, ale priamy konkurent reinkarnovanej indickej Jawy 300CL. Motorka obsahuje aj výdobytky modernej doby, a to dvojkanálový ABS a kotúčové brzdy na obidvoch kolesách. Objem palivovej nádrže je sľubných 15 litrov, takže dlhé "prechádzky" v sedle motorky nebudú problém. Honda má údajne aj dosť drsný zvuk, čo sa dá pripísať mohutnej koncovke výfuku s priemerom 45mm. V Európe je samozrejme nedostupná :(

CAN-AM RYKER za extrémne výhodne ceny.

Spoločnosť IMIDJEX spol. s.r.o., výhradný dovozca produktov BRP pre SR, ponúka na predaj limitovaný počet kusov. Navyše klienti majú možnosť získať predĺženú záruku na 3 roky v cene stroja a originálne príslušenstvo v hodnote 750 EUR podľa vlastného výberu.

RD RYKER 600 ACE 19	**8 360,- €**
RD RYKER 900 ACE 19	**9 680,- €**
RD RYKER 900 RALLY ACE 19	**10 600,- €**

Všetko platí na modely CAN-AM RYKER zakúpené v BRP CENTER BRATISLAVA, Lieskovská cesta 10/A do 31.1.2021 resp. do vypredania zásob.Uvedené ceny sú vrátane DPH. Modely RYKER sú ihneď k odberu!

Honda inovuje lacnú CB125F

Na rok 2021 prišiel model CB125F s ďalšou rozsiahlou modernizáciou, ktorá z neho vytvorila príťažlivejšiu a finančne výhodnejšiu voľbu. Nová Honda CB125F je motocykel, s ktorým sa vždy dostanete tam, kam potrebujete.

Honda CB125F je plnohodnotný maloobjemový motocykel. Novinka obsahuje celkom 19 nových patentových prihlášok. Vzduchom chladený motor s technológiou enhanced Smart Power (eSP), **sa vyrába v európskej továrni značky Honda v meste Atessa na juhu Talianska**. Ponúka významný skok v oblasti znižovania spotreby paliva, Pričom nedochádza k znižovaniu výkonu.

Novinka je navyše o 11 kg ľahšia ako predchodca. Disponuje prepracovaným rámom a svojim štýlom odkazuje na väčších súrodencov z rodiny Honda: LED svetlomet a nový digitálny prístrojový panel zdôrazňujú celkovú kvalitu tohoto stroje. Model CB125F pre rok 2021 bude k dispozícii v troch farebných odtieňoch:
Červená Splendor Red, Biela perleťová Pearl Cool White a nakoniec čierna.

> „nový motor vyrábaný v Európe"

Nový vzduchem chladený jednovalcový dvojventilový motor s rozvodom SOHC má zdvihový objem 124 cm³ a spĺňa požadavky emisnej normy EURO5. Maximálny výkon 8 kW je k dispozícii pri 7500 ot./min., maximálny krútiaci moment je 10,9 Nm pri 6000 ot./min. (oproti pôvodnému motoru, kde boli hodnoty 7,8 kW při 7750 ot./min / 10,2 Nm pri 6250 ot./min.). Šprint z pokoja na 200 metrov trvá 12,4 s. Pokles spotreby paliva je z pôvodných 2 litrov na 1,5 l / 100 km. Pri 11litrovej nádrži to predstavuje potenciálny dojazd cez 700 km. Nový motor je o 7 kg ľahší ako predchodca. Má predsadený valec, čím sa znižuje trenie medzi plášťom piestu a valcom. Piest samotný je chladený olejovou triskou nachádzajúcou sa v jeho spodnej časti, čo opäť znižuje trenie.

CB125F modelového roku 2021 sa okrem nového podvozku vyznačuje aj novým vzhľadom. Široká palivová nádrž a strieborné bočné kryty odkazujú na rodinu CB-R Neo Sports Café. Nový rám z oceľových trubiek je o 1,7 kg ľahší, dva zadné tlmiče disponujú funkciou nastavenia predpätia. Pohotovostná hmotnosť je len 117 kg a to predstavuje oproti predchádzajúcej generácii pokles o 8,6 %!

model 2015

model 2021

PREDSTAVENIE

Motor je zavesený **na robustnej centrálnej rúre**. Geometria rámu ponúka rovnováhu medzi jazdným komfortom a stabilitou v priamom smere. Veľkú pozornosť konštruktéri venovali tiež ľahkosti riadenia a športovému pocitu pri bočných náklonoch. Aj keď, priznajme si, tento stroj sa na náklony nehrá a nekupuje. Sklon prednej vidlice a závlek dosahujú hodnôt 26° a 92,4 mm, rázvor kolies dosahuje 1 280 mm .

Dva zadné tlmiče umožňujú 5 stupňové nastavenie predpätia pružiny a vhodne dopĺňajú charakteristiku prednej teleskopickej vidlice s priemerom 31 mm. Štýlové sú **veľké 18 palcové hliníkové kolesá** s delenými paprskami. Zvyšujú stabilitu a kvalitu jazdy hlavne na nerovných mestských uliciach. Pneumatiky majú rozmer 80/100 vpredu a 90/90 vzadu. 240 mm prednému brzdovému kotúču s dvojpiestikovým strmeňom sekunduje **bohužiaľ len 130 mm bubnová zadná brzda**. Systém CBS znamená, že aktivácia zadnej brzdy zároveň aktivuje aj brzdenie predku.

Aj tu vidno, že bubon nestíha, rovnako ako pri PCX. Divné trvanie na zastaralej technológii v prípade Hondy. **Motor, výfukové potrubie a spodné prvky vidlice sú čierne,. Kontrastujú tak s výrazným lakom.** Aj koncovka výfuku je čierna s chromovaným tepelným štítom. Pružiny tlumičov aj kryt sviečky majú formu jasne červených detailov. Mezi ďalšie detaily podtrhujúce celkovú kvalitu spracovánia patria 3D krídla Honda na bočných krytoch a tvar zrkadiel a smeroviek, ktorý dokresľuje designový jazyk celého stroja.

Vzhľadom k zamýšľanému použitiu na každodenné dochádzanie a pre zoznámenie sa sa svetom motocyklov (a tiež ako stálica v motoparku motoškôl) sa CB125F vyznačuje vzpriamenou a uvoľnenou jazdeckou pozíciou, dopredu posunutými stupačkami a širokými riaditkami, čo vodičovi poskytuje optimálnu kontrolu nad strojom. Sedlo je o 15 mm vyššie (790 mm) a ponúka dostatok miesta pre dvoch dospelých. **Súčasťou štandardnej výbavy je aj madlo pre spolujazdca a centrálny stojan**.

HONDA CB125F

Technické údaje: Motor Vzduchom chladený, 4taktý jednovalcový motor s rozvodom OHC 124 cm³ Elektronické vstrekovanie paliva PGM-FIm Brzdy predná / zadná kotúčová / kotúčová Batéria 12V / 5AH Max. rýchlosť 91 km/h Max. výkon 8 kW pri 7 500 ot./min., 10,9 Nm pri 6 000 ot./min. Pneumatiky predná 80 / 100 18 zadná 90 / 90 18 Brzdy 240mm kotúč vpredu, 130mm bubon vzadu Prevádzková hmotnosť 117 kg Palivová nádrž 11 l, spotreba 1,5 l / 100 km Rozmery 2015 mm x 750 mm x 1100 mm (d x š x v) Výška sedla 790 mm Rázvor 1280 mm

Stretnutie JAWA 500 OHC

Tradičné stretnutie JAWA 500 na severnom Slovensku sa konalo aj tento rok. Napriek korone sa podarilo zabezpečiť hojnú medzinárodnú účasť. Spolu sa predstavilo 38 motocyklov s legendárnym označením 500 OHC.

Organizátor, Ing. Vladimír First, sa tentokrát rozhodol pre sobotnú výstavu v Dolnom Kubíne na Hviezdoslavovom námestí dňa 5.9.2020. Slnečná septembrová sobota ako stvorená pre kochaciu jazdu po Liptove a Orave. Motorkári sa zišli vo veľkom počte z Čiech, ale stroje prišli aj zo Švajčiarska a Nemecka. Počas hodinovrej výstavy v centre D. Kubína prebehlo aj ocenenie troch strojov, ktoré dostali cenu primátora mesta. Ocenené boli mladé dievčatá, ktoré prevzali stroje po svojich otcoch a dedoch. Zaujímavosťou je, že dievčina prišla na stroji po vlastnej osi až z Prahy. Na niekoľko desaťročí starom stroji celkom odvaha. Keď je chuť, nie sú na cestovanie potrebné stovky koní, stačí aj skromných 26 :) Po ocenení a výstavke pre verejnosť sa kolóna historických strojov pobrala na okruh cez Lúčky-Kúpele, ďalej na Bešeňovú, cez horský prechod Huty do Zuberca a cez akvapark Oravice hornou Oravou späť.

Jawa 300 CL a RVM 500 by Jawa v predaji

Technické údaje: Motor štvortaktný kvapalinou chladený dvojvalec s objemom 471 cm³ Štartér elektrický Brzdy predná / zadná kotúčová 2x 298mm / kotúčová 240mm Batéria 12V / 7AH Max. rýchlosť 150 km/h Max. výkon 32,5 kW / 8500 ot. min^{-1} Krútiaci moment 40,5 Nm / 6500 ot. min^{-1} Pneumatiky predná / zadná 110/80-19 / 150/70-17 Prevádzková hmotnosť 206kg Palivová nádrž 20 l Rozmery 1479mm (rázvor)

RVM 500 by JAWA

Od staručkej kultovej päťstovky poďme k 500ke modernej. Áno, aj to je príbeh Jawy. RVM je argentínska spoločnosť, ktorá dlhodobo spolupracuje s českou Jawou. V Argentíne predávala svoje, rozumej aj čínske, motocykle pod značkou Jawa. Zároveň tam dovážala stroje z Čiech. V roku 2019 však došlo ešte k bližšiemu spojeniu spoločností JAWA Moto spol. s r. o. a RVM Argentina. Hovorí sa o majetkovom prepojení.
S tým prichádzajú aj nové možnosti. V novom projekte RVM 500 už boli zosúladené požiadavky argentínskeho a európskeho trhu a bol pripravený motocykel vyhovujúci normám obidvoch kontinentov. Tento nový model je v ponuke v limitovanom množstve a za vynikajúcu cenu. Prvá várka sa rozchztala takmer okamžite, ešte je na začiatok budúceho roka pripravená druhá, posledná.

Motocykel **JAWA 300 CL** plní emisné limity normy Euro 4. Rovnako ako čínske 350ky aj indická tristovka má ABS len na prednom kolese. Napriek tomu, že motocykel je postavený ako dokonalá kópia historicke kývačky čo sa týka tvarov a krztov motora, jeho srdce tvoprí moderná pohonná jednotka DOHC so šesťstupňovou prevodovkou. Prvé testy v Čechách a na Slovensku si ho pochvaľujú. Očakávania neboli veľké, o to viac príjemne prekvapil. Motocykel údajne pekne jazdí a zrýchľuje, optimálna cestovná rýchlosť je niekde okolo 80 km/h, a to vrátane vyladenej retro zvukovej kulisy. Teda určený na kochačku, ako jeho reštaurovaní predchodcovia. Maximálna rýchlosť je potom až 125 km/h, ale to už je skutočne limitné maximum.

Motocykel JAWA 300 CL je vyrábaný na základe licenčnej zmluvy indickou spoločnosťou Classic Legends Pvt. Ltd. Jeho výroba tak bezprostredne nadväzuje na motocykle JAWA vyrábané v Indii v 60. rokoch minulého storočia, neskôr označované aj ako motocykle značky YEZDI.

Technické údaje: Motor štvortaktný vzduchom chladený jednovalec s objemom 294,72 cm³ Štartér elektrický Brzdy predná / zadná kotúčová 280mm / bubnová 153mm Batéria 12V / 7AH Max. rýchlosť 125 km/h Max. výkon 17 kW / 7000 ot. min^{-1} Krútiaci moment 25 Nm / 5750 ot. min^{-1} Pneumatiky predná / zadná 90/90-18 / 120/80-17 Prevádzková hmotnosť 182 kg Palivová nádrž 13,2 l Rozmery 1370mm (rázvor)

Stretnutie MANET M 90

XV. ročník stretnutia MANET 90 v Ružomberku 12.9.2020

Jubilejný 15. ročník stretnutia priaznivcov a vlastníkov strojov MANET 90 sa opäť po roku uskutočnil v Ružomberku. Na svoju dobu pokrokové stroje boli v sobotu doobedu vystavené pred Kultúrnym domom Andreja Hlinku.HC.

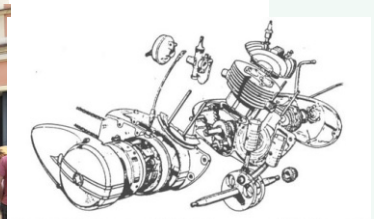
Začiatok "veteránstva" môže mať viacero podôb. V rozhovore s účastníkmi stretnutia sa nájdu rôzne príbehy. Môže sa začať aj fotografiou starou fotografiou deda na historickom stroji. Na stretnutí boli aj tri stroje z jednej rodiny, ktoré jazdili tri generácie: otec, syn a vnuk (traja stojaci zprava). Nevadí, že nie práve v priamej línii.

Tento stroj si získal srdcia mladých aj starých, vo svojej dobe ponúkal moderné prvky. Vznikol však na Slovensku kde doba a centrálne plánovanie príliš motocyklovej výrobe nepriali. Aj napriek tomu vzniklo v Považských strojárnach veľa zaujímavých konštrukcií a strojov.

Stretnutie v Ružomberku ponúklo pohľad na vyleštené reštaurované stroje ale aj na motocykle v pôvodnom stave a s dobovými úpravami. **Manet 90 je prvý slovenský motocykel**. Skutočný motocykel, aj keď bol dobovou a českou tlačou označovaný ako moped. Ale moped musí mať samozrejme pedále, veď od tohoto slova je odvodené slovo moped :) Povojnový nástup komunistov neprial šikovným ľuďom. Stali sa z nich živly. A tak medzivojnový špičkový československý priemysel upadol za 40 rokov vlády boľševikov na dno. A súčasťou tohto príbehu je aj Manet 90. Jeho nástupca už nevznikol, považské strojárne dostali dar z Prahy. Moped Jawa, z ktorého v Považskej Bystrici spravili viacerými úpravami kultový malý motocykel Jawa 550 Pionier. Áno, aj ďalší vývoj Pionera ide slovenskou cestou. Vráťme sa však k Manetu. **Značka vznikla odvodením od pohoria Manín** a ako logo poslúžil strojárenský nástroj. Motocykel sa vyznačoval svojím motorom. Dvojpiest v jednom valci sa len tak ľahko nevidí. Rovnako aj počet ložísk motora je obdivuhodný. Ložiská kľukového hriadeľa sú 4. V súčasnej dobe dávajúcej dôraz na jednoduchosť a hlavne cenu nemožné. Motor má obsah 90 cm3, čo sa ľahko zmestilo do kvóty určenej pre Slovensko centrálnym plánovaním. Bolo to 100cm^3. Manet 90 mal tiež modernú teleskopickú prednú vidlicu, čo bol oproti povojnovým čz-tám s predvojnovým prepákovaním a pružinami míľový pokrok. Zadné odpruženie zasa na slovenskom

stroji nebolo, na to poslúžili dobové úpravy pomocou pruženia práve zo spomínaných Zetiek. Rovnako aj primontované kastlíky sú pôvodne z týchto strojov. **Manetov 90 sa vyrobilo cca 37tisíc kusov**. Vyrábal sa v rozmedzí rokov 1947 až 1951. Potom jeho cesta skončila a nastúpil nanútený Pionier. Aj ten sa napokon stal kultovým strojom Československa. Manet 90 nebol stroj na dlhé trasy, bol to stroj na krátke výlety po okolí alebo prostriedok na dochádzanie do práce. Stroje v Ružomberku boli v rôznom stave. Od špičkovo zrenovovaných, môžeme povedať, že nanovo postavených, až po stroje v pôvodnom stave. A práve tie majú pre mňa najväčšie čaro. Rokmi ošúchané, s postupnými úpravami a nakoniec odložené niekde do šopy. Po rokoch sa k nim majiteľ, či skôr deti alebo až vnuci majiteľa vrátili, alebo ho predali ako starý šrot fandovi. A ten uvedomelý ho vyčistil a spojazdnil. Vymenil a opravil, čo bolo nevyhnutné a viac nič. Stroj po rokoch ožil a prináša radosť. Nepotrebuje zbytočne nové lakovanie, ktoré je na míle ďaleko od pôvodnej "kvality", nepotrebuje špičkové chrómovanie, o ktorom sa pred 50-timi rokmi nikomu ani nesnívalo. Je to stroj s dušou. A práve takéto stroje sa v súčasnosti oceňujú. Dnes, ak máte dostatok finančných prostriedkov, sa dá k nájdenému štítku postaviť celý nový stroj. A to už nie je veterán, aj keď testáciu samozrejme dostane. Je to umelina, "custom", stavba s použitím nejakých starých dielov.

V Ružomberku sa stretávajú už veľa rokov nadšenci týchto strojov. Tento rok prišlo aj prekvapenie v tvare jednokoly. Niečo na štýl samobalančných jednokolesových skútrov, ale retro zbastlenom štýle, čo garáž dala. Stroj bol funkčný, dokonca bola aj predvedená jazda samotným tvorcom. Nie je to jednoduché urobiť vyvážený stroj. Preto z neho trčali kusy železa na aké-také vybalancovanie a pomocné kolečká. Na otázku, ako to jazdí, tvorca výstižne odpovedal: "Na pi*u!" Následne to aj predviedol kvázi jazdou po pešej zóne. Mal pravdu. Zážitok to bol hlavne z dôvodu, že si nenarazil ňufák, nikoho pri tom nezranil a do ničoho nenarazil. Veru, niekdedy je lepšie energiu venovať niečomu pôvodnému a nevymýšľať takéto "pi*oviny" :)



Staré fáro *RGB Liptov*

Piateho septembra sa priestor pre liptovskomikulášskym nákupným centrom stal výstaviskom youngtimerov z klubu historických vozidiel Staré Fáro zo Závažnej Poruby. Záštitu nad podujatím prevzal primátor Liptovského Mikuláša "inžinier Ján Blcháč píejdždí", ako ho trápne nazýval moderátor podujatia počas celého odpoludnia. Odovzdával cenu primátora a zvolil si zvláštny výbero ocenených vozidiel. Ako správny exsmerák išiel po policajnej stope. Ocenil policajnú Ladu VB, aj bliely Fiat z talianskych žandárskych filmov. A medzi trojicu ocenených sa dostal aj krásne zreštaurovaný Perák.

Na podujatí boli vozidlá prevažne sedemdesiatych a osemdesiatych rokov, ako bonus mohli návštevníci vidieť aj Tatru 700, posledný to pokus o výroku tatrováckeho osobáku. Väčšina áut bola na bielych značkách, teda stále schpná bežnej dennodennej prevádzky. Početnejšie zastúpenie mali dostupné Fiaty, ale našiel sa aj kultový okrúhly Citroen z funesoviek a z druhej strany hranaté kultové Audi Quattro. Chrobáky boli k videniu vo viacerých modifikáciách, veď sa vyrábale nespočet rokov bez zmeny základného tvaru karosérie. Fanatici žltej farby z martinského klubu prišli na žltom Golfe prvej generácie s prívesným vozíkom, ako ináč, so žltými blatníčkami. A aby žltej nebolo dosť, na prívesnom vozíku trónil slovenský malý motocykel predávaný pod českou značkou JAWA Pionier. Videli sme aj klasické Škody 120 v M kovom prevedení, ako aj kedysi nedostupné tuzexové pikošky od Volva, Renaultu, či Mercedesu. Krásnym spestrením bolo aj Masserati Biturbo, či anglický tmavomodrý športiak značky Triumph.

TROJKOLKA *Trophy Booster VI*

Elektrina je tu. V tomto prípade dáva určite väčší zmysel, ako u luxusných SUV. Tie sotva zachránia ovzdušie planéty so svojou náročnou výrobou a spotrebou elektriny vyrábanej z fosílnych palív. Je to len móda diktovaná úradníkmi. A boháči na to skočili. Elektrina dáva zmysel práve v takýchto jednoduchých strojoch na pomoc so základnou mobilitou.

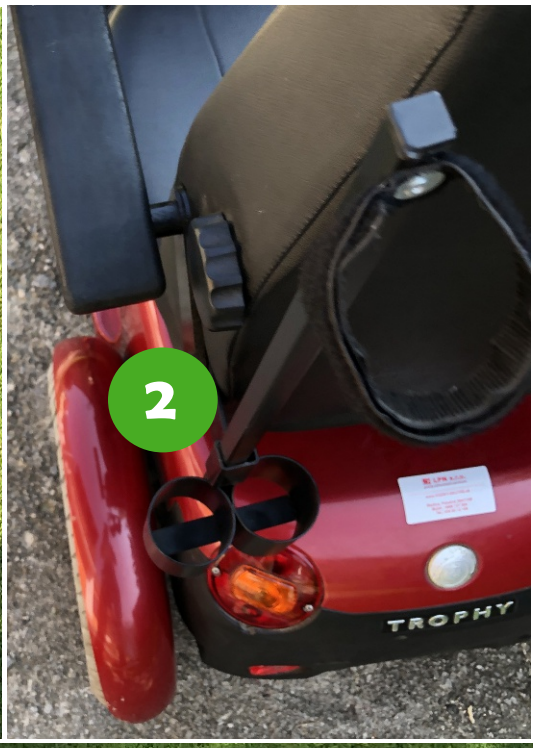
Sú rôzne situácie, ktoré ľuďom zmenia život takpovediac od podlahy. Vážny úraz, alebo choroba k nim určite patria. Takto som sa dostal aj k testu trojkolesového elektrického vozíka. Môj otec mal porážku, po ktorej mu zostala len minimálne funkčná pravá ruka a problém bol aj s ľavou nohou. To znamenalo koniec jeho jazdenia na obľúbenom skútri, Honda PCX. Po rehabilitácii a prvom šoku som dostal od mamy za úlohu pohľadať nejaké vozidlo, ktoré by zvládol. A výber bol razom minimalizovaný. Ako jediné vozidlo spĺňajúce **úplné ovládanie jednou rukou** vyšiel model Troophy Booster IV, trojkolka na relatívne veľkých kolesách, čo sa nezľaknú ani terénnych nerovností. Ľavá, či pravá ruka, to je jedno, trojkolka má jednoduchý prepínač na určenie, ktorá ruka ju ovláda. Absolútne jednoduché riešenie, ktoré určite uľahčí voľbu takéhoto stroja. Je vidieť, že konštruktéri majú veľké skúsenosti s telesným postihnutím akéhokoľvek druhu.

Motor a sila

Trojkolku poháňa 24 voltový elektromotor nemeckej výroby s výkonom 0,625kW napájaný z dvoch trakčných gélových olovených batérií. Super jazdné vlastnosti ohľadom zrýchlenia a maximálnej rýchlosti nie je možné očakávať, ale na daný účel je výkon motora viac než dostatočný. Batérie sú uložené pod sedačkou (teda skôr pod otočným kreslom) s jednoduchým krytom a zabezpečujú trojkole stabilnú pozíciu pre jazdu. Znižujú totiž ťažisko. Stroj je silný, dokáže stokilového človeka vytiahnuť aj na tiahly kopček. Po dobrom asfalte poskytuje aj rýchlejšie zvezenie. Silu a váhu treba však aj zabrzdiť. V prípade človeka, ktorý môže ponúknuť na ovládanie len jednu ruku, je to dosť problém, Ale aj to je vyriešené elegantne. Brzdí sa totiž motorom. Ale to sme už pri jazde.

Jazda a ovládanie

Áno, trojkolka má volant. Nie taký peknučký okrúhly, ako v automobile, ale volant to je. Teda žiadne riadítka, ako na motorke. Volant je univerzálnejší, aj čo sa týka počtu zdravých rúk. Dôvodov je viacero. Lepšie sa to drží, a pre človeka len s jednou funkčnou rukou je to aj bezpečnejšie. A na spodnej strane volantu je plyn, teda "prepinač". Jednoducho tlačidlo s dvoma polohami. Stlačením jednej polohy sa trojkolka pohne dopredu a stlačením druhej polohy sa trojkolka pohne dozadu. Tlačidlo je na obidvoch stranách volantu. Jednoduchým prepinačom, ako na stolnej lampe, sa môže aktivovať ľavá, alebo naopak pravá strana. Jednoduché. A nemusíte riešiť pri objednávke stroja, ktorá ruka je funkčnejšia. Brzdy sú automatické, stačí pustiť tlačidlo na volante a stroj začne brzdiť automaticky. Rozsvietia sa pritom samozrejme brzdové svetlá. K dispozícii je ešte núdzová ručné brzda pomocou páky pod sedadlom. Keďže sa jazdí v premávke, osvetlenie je aj vpredu a na stroji sú aj smerovky. Tie sa ovládajú páčkou pod volantom. Smerom hore sa zapne smerovka doľava a opätovným smerom hore sa aj vypne. Obdobne je to aj na druhú stranu, ale smerom dole. Teda všetko prispôsobené ovládaniu jednou rukou. Ovládací panel je jednoduchý, poskytuje len tlačidlo na zapnutie svetiel, výstražné blikačky a dvakrát klasón, aby bol dostupný obidvom rukám. Skúter je vodeodlný, avšak **ovládací panel je potrebné počas dažďa chrániť**. A vstrede tróni otočný prepinač na stanovenie rýchlosti. Rýchlosť určuje veľkosť krúžku. Je to možné prepínať ja počas jazdy.



Jednoduchý segmentový farebný displej zobrazuje stav batérie klasickými paličkami, zelené sú ukľudňujúce pásme, s klesajúcim stavom nabitia batérie ide farba cez orandžovú až k červenej. Tá potom nepríjemne bliká... Ďalej tam nájdete kontrolky svetiel a údaj o aktuálnej rýchlosti. Nič viac vzhľadom na prehľadnosť a dostatok informácií nie je potrebné. **Kreslo je otočné**, je teda možný nielen klasický nástup človeka so zdravými nohami, ale aj presun osôb z klasického invalidného vozíka s imobilnými nohami. Jazdné vlastnosti sú príjemné aj vzhľadom na 12 palcové kolesá. Kolesá sú celokovové s klasickými dušami a pneumatikami. Vzhľadom na ich veľkosť je možná bezpečná jazda aj po nespevnených cestách, či menších hrboľoch. Trojkolesové vozidlo dokáže vyvinúť maximálnu rýchlosť 17km/h. Vzhľadom na jedno predné koleso **s takmer nulovým polomerom otáčania** je nutné si chvíľu pocitovo zvyknúť na prudké zmeny smeru. Citlivejšie povahy to mýli, pocit prevrátenia v nich prevládne nad radosťou z pohybu. Môj otec s tým nemal problém, a jazdu si užíval, pokiaľ to bolo možné. Dojazd na úrovni 30km je viac než dostatočný, s uvedenou maximálkou sa tak rýchlo neminie. Nabíjanie je pomocou priloženej nabíjačky z klasickej siete 220V.

1 - Ovládací panel - prepinačom pod palubnou doskou je možné jednoducho prepnúť medzi ovládaním na pravej, alebo ľavej strane. Smerovkový blikač je funkčný v obidvoch polohách na obidvoch stranách **2** - Sedadlo a vychytávky - sedadlo je možné celé otočiť do strany, čo uľahčuje nastupovanie. Otočným kolieskom je možné meniť sklon operadla. Za sedadlom je upevnaný držiak na barle alebo francúzske palice. **3** - Volant - tlačitko na rozbeh dopredu, alebo dozadu je obdĺžnik na spodu volantu. Stlačenie spodného dlhšieho ramena rozbehne trojkolku dopredu, horné kratšie rameno prepínača slúži na cúvanie. Nestlačenie ničoho znamená brzdenie. **4** - Páčka smerovky - blikanie smerovky sa nastaví posunom tlačítka hore alebo dole, podľa toho, kam máte namierené. Rovnakým smerom ako sa zapli smerovky, tak sa aj vypnú.

Vychytávky

Elektrické vozidielko je určené hlavne pre invalidov. Tým je určený aj rozsah ovládacích prvkov, maximálna rýchlosť a drobné vychytávky. Vzadu na sedačke je namontovaný držiak na francúske palice, alebo aj barly. Je za príplatok. Vpredu je jednoduchý drôtený nosič, ktorý má zámok, a je ho možné jednoducho odopnúť, odklopiť rúčku a zobrať so sebou. Hodí sa na drobnosti, ale aj na pršiplášť, či odloženie bundy v letných horúčavách. Veľké kreslo umožňuje zažiť pocit jazdy na elektrickou gauči :)

Skúsenosti

Elektrický vozík som prehnal našou obcou spolu so synom na kolenách. Neviem, či je to legálne, ale keď nepotrebujete vodičák na vozík, rovnako ako ani na bicykel, kde môžete deti tiež voziť, tak asi to nikomu nevadí. Môj otec, po ktorom bohužiaľ testujem už len vozík, sa vždy tešil, keď vnuka a vnučku prevezie. Rovnako deti si jazdu so starým otcom obľúbili, dokonca sa boli schopné kvôli tomu poškriepiť. Škoda, že si starý otec nemohol užiť slobodu pohybu s vnúčatkami dlhšie, skúter prevádzkoval len rok. A tým je aj najväčšia slabina tohto stroja. Po pár jazdách zdravého človeka omrzí a stáva sa zbytočne centrom pozornosti. Hlavne keď býva na dedine, všakže. Tam je každé rozptýlenie a inakosť okamžite zdrojom obecných šuškánd. Ale kašlať na to, aj bez toho je to pre zdravého človeka predražená investícia a zbytočnosť. Ale pre človeka, pre ktorého pohyb znamená slobodu, a nechce sa tohto pocitu vzdať ani po úraze, alebo nebodaj chorobe sa táto investícia oplatí. Horšie je to už s následným predajom nepotrebného stroja. Ak ho vôbec predáte, tak maximálne za polovicu nákupnej sumy. Ale to je rovnaké aj pri pôvodom čínskych skútroch. Na koniec budem trochu morbídny. Predajná cena použitého stroja. Na druhej strane je to už prevádzkovateľovi stroja v tom momente určite jedno, za akú cenu to pôjde ďalej. Je to predsa len pomôcka prepominuteľný materiálny svet.

Cena a dodanie

Stroj som po týždňovom internetovom prieskume objavil dostupný u československej firmy. Nasledovalo pár vymenených mailov a upresnení konfiguráce. Potom už len telefonická dohoda a dodanie dodacej adresy. Za dva dni bol práve rozvoz, tak stroj bol od prvého podnetu až do dodania na mieste za skvelých 10 dní. Cena bola s novými batériami 1500€. Je to dosť pre imobilných seniorov za repoasovaný vozík, na druhej strane sebestačnosť v pohybe je nezaplatiteľná. Nejaké tie stovky eur sa dajú ušetriť výberom a voľbou použitých batérií. Po skúsenostiach s týmto strojom, je 30 kilometrový dojazd na jedno nabite až až, a aj napríklad pri polovičnej kapacite už vyjazdených batérií je to viac ako na vyše hodiny jazdy. A to je vlastne na denné používanie, napríklad na nákup, alebo k lekárovi, alebo len tak na "prechdádzku" a návštevu rodinných príbuzných dosť. Treba si jasne stanoviť priority a účel pre jeho využívanie.

Výbava

Svetlá, centrálne vpredu a dve vzadu s funkciou brzdových svetiel
Smerovky s funkciou výstražného blikania
Mód neutrál
LED display
Výškovo nastaviteľné riadidlá
Tachometer
Digitálny ukazovateľ stavu batérií
Zadné kolesá 410 mm
Predné koleso 320 mm
Klasické pneumatiky
Klaksón
Elektromagnetická brzda
Bezpečnostná brzda
Spiatočka
Zamykanie kľúčom
Otočné a sklopné sedadlo
Pozdĺžne nastaviteľné sedadlo
Nabíjačka na 220V z klasickej siete

5 - Uzamykateľný košík - umožňuje prevoz drobností alebo ochranného odevu. Košík je uzamykateľný trojkódom a je ho možné po odobratí zobrať so sebou. Jednoduché, lacné, ale veľmi praktické. **6** - Motor - dvadsaťštyrivoltový elektromotor s výkonom 625 Wattov. Nič extrémne, ale uvezie stokilového chlapa aj do prudších stúpaní.Elektromotor ponúka okamžité zrýchlenie, ktoré začiatočníka určite prekvapí. Sila je dostatočná, maximálna rýchlosť tiež nie je problematicky udržiavateľná. V pohode ju stroj drží aj do miernejšieho stúpania. **7** - Zámok - už spomínaný jednoduchý zámok pripomína cestovné kufre. Nie je to superbezpečné, ale proti "nenechavcom" postačí. **8** - Veľké kolesá a núdzová brzda - veľké kolesá umožňujú bezproblémovú jazdu po horších cestách a nezľaknú sa ani väčšieho terénu či nerovností. Páka núdzovej brzdy je dostupná aj sediacemu, pozor však na jej nedostatočné povolenie, môže byť spustené trvalé brzdenienie počas jazdy, kedy sa permanentným trením obloženia zohrievajú brzdy a môže dôjsť k zníženiu ich účinnosti. Ak túto brzdu používate, pred jazdou je dobré skontrolovať jej úplné uvoľnenie. **9** - Kryt akumulátorov a nastaviteľné kreslo - jednoduchý plastový kryt pod sedačkou uľahčuje prístup k batériám. Nastaviteľné a otočné kreslo kancelárskeho štýlu uľahčuje nasadanie a manipuláciu s ťažko postihnutou osobou. **10** - Brzdové svetlá a bezpečnosť - trojkolka je vybavená všetkými potrebnými osvetleniami pre jazdu v cestnej premávke. Smerovky, prednéa zadné svetlá, bezpečnostné odrazky vpredu, vzadu a na bokoch umožňujú aj jazdu za znížených svetelných podmienok. **11** - Celkový dizajn a dojem z jazdy - spracovaniu trojkolky nie je čo vytknúť, na stanovený účel je dostatočné. Ovládanie je jednoduché, problematický z pohľadu neskúseného jazdca je len maličký polomer otáčania, ktorý evokuje možnosť prevrátenia. Chlapi sú s tým stotožnení, tento problém mali dámy.

Technické údaje:
Rýchlosť 17 km/h
Dojazd: 30 km s novými batériami
Nosnosť: 175 kg
Motor 625 W
Batéria: 2 x 60 Ah
Rozmery (dĺžka / šírka): 142 cm / 68 cm
Svetlá výška cca: 15 cm
Stúpanie: 15 °
Farba: červená metalíza
Polomer otočenia:125 cm
Pneumatiky: 320 mm (12.5” x 2.25”), 410 mm (3” x 10”)

TROJIČKY na baterky

Elektrina je tu. Na rozdiel od TESLY ide o imidžové vozidlá, za ktoré si je nutné priplatiť. Tvrdenie, ako keby TESLA bola lacná :) Tu prepočet návratnosti nepomôže. Sú to elektrické motokáry, ktoré sa nekupujú rozumom a s kalkulačkou v ruke.

Fiat 500e sa oficiálne predstavil už v marci tohoto roka. Jedná sa o novú generáciu reinkarnovanej 500-ky, ktorá bude výlučne elektrická. Bude sa vyrábať v Turíne. Pôvodné benzínové a hybridné modely zostávajú naďalej v ponuke. Aj výroba zostane naďalej v susednom Poľsku. Fiat 500e má jeden elektromotor s výkonom 87 kW (118k). Ten je napájaný batériami s kapacitou 42 kWh.

To všetko spolu v kombinácii umožňuje **dojazd slušných 320 km** v kombinovanej prevádzke WLTP. Podľa výrobcu. Pri maximálnej dynamike, čo je zrýchlenie na stovku za 9 sekún s maximálnou rýchlosťou 150 km/h, bude dojazd iste kratší. A v meste výrobca udáva 460km. A preto bude potrebné často nabíjať, alebo jazdiť len po meste. S 85 kW nabíjačkou je údajne možné dobiť kapacitu batérie na 80 % za 35 minút. Len kde zobrať 85kW nabíjačku, všakže. V štandardne výbave dostanene aj Full LED predné svetlá, palubný informačný systém, ako ináč s tabletom 10,25“ a navigáciou. Dokonca aj prístrojový panel je digitálny. Tentoraz 7 palcov. Fiat pripravil pre elektrického drobca aj autonómne riadenie. Kabriolet má plátenú strechu s logom automobilky. Fiat 500e dorazil k nám podľa webu importéra vo verzii Prima, ktorá môže byť ako hatchback s presklenou strechou alebo ako kabriolet. Najlacnejší

hatchback stojí obdobne ako Honda e: **35900€**, kabriolet je samozrejme drahší. S takou cenou je to len hračka pre vyvolených. Toto je tvrdá realita elektrovozidiel.

Honda e je taktiež ako Fiat drahá. **34990€.** Vstupuje však na slovenský trh s maximálnou výbavou. Dostanete tak sedemnásťpalcové kolesá (eAdvance), automatickú

klimatizáciu, panoramatickú sklenú strechu, v sérii je aj obrazovka, na ktorej sú premietané späťáky a cúvacie senzory. Sci-fi ako vyšité. Ktovie, či sa tomu o pár rokov nebudeme smiať, ako sa teraz smejeme futuristickým štúdiám z deväťdesiatych rokov. Honda e meria na dĺžku 3894 mm a na šírku 1752 mm, vysoká je 1512mm. **Je to teda mestský drobček**. Rázvorom tiež neohúri, 2538 mm sa však javí ako dostatočné na celkom novú stavbu výlučne elektrického vozidla. Honda už skôr predstavila pre tento model 35,5 kWh batériu schopnej **dojazdu 200 km**. Ako nabíjať? Akcia na Slovensku pre prvých 20 zákazníkov: Domáca nabíjačka Honda s výkonom až 22 kW v hodnote 1155 EUR zadarmo! Ponúka elektromotor s výkonom 100 kW (136k, Advatnage 154k), ktorý zrýchli malú Hondu na stovku za 9,5 sekundy. Základná verzia obsahuje duálnu obrazovku cez celú šírku vozidla 24,6", kožený volant, ovládanie jedným pedálom, bezkľúčové zamykanie, vyhrievané predné sedadlá, denné prevádzkové svetlá LED, panoramatickú strechu, vysúvacie kľučky dverí, zatmavené zadné sklo, kamerový systém spätných zrkadiel a 16-palcové disky z ľahkých zliatin. Advantage má ešte kamerový systém spätného zrkadla, vyhrievaný volant, parkovací asistent, 230 V zásuvku, 16 alebo 17-palcové disky z ľahkých zliatin, výšší výkon a vyhrievané čelné sklo. Nevýhodou Hondy môže byť miniatúrny kufor. Čo pri tých rozmeroch však poteší, je aj polomer otáčania. **Otočí sa na neuveriteľných neuveriteľných 8,6 metra.** Honda e má vpredu aj vzadu zavesenie typu McPherson, čo dáva kolesám dobrý kontakt s vozovkou a veľmi dobré jazdné vlastnosti. Honda sa chváli aj dokonalým rozložením hmotnosti 50:50 a nízkym ťažiskom. **V prípade skromnosti sa v nej odvezú štyria dospelí jedinci**.

Fiat sa vracia k asymetrickým dverám, podobným prvej generácii Countryman od Mini, či prvého elektrického BMW.

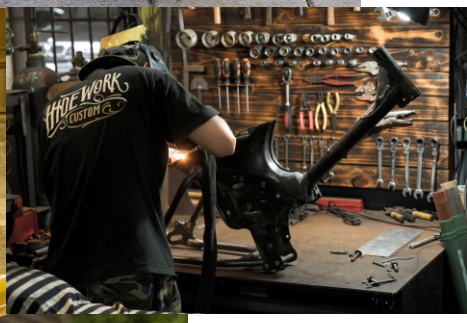
Mini E zasa ctí svoj desaťročiami overený vzhľad. Spočiatku to bola geniálna stavba, v súčasnosti je to útrpné trvanie na tradícii. Moderný elektromobil sa tak MINI nepodarilo postaviť. Oproti spaľovacej verzii je totiž až o 18 mm vyšší. Je to však výlučne dvojmiestna verzia, aj keď sedačiek a čísel v technickom má viac. Jednoducho športovec pre individualistov. Keď sme už pri Honde spomínali polomer otáčania, elektrické MINI ho má 10,7 metra. Tiež krpec a dva metre navyše! Tu vidno, že japonci mini vozidlá vedia tvoriť dokonale. Keikar. Zasa MINI nezaprie, že je to športovec. Výkon je z trojice najvyšší, a to 135kW (184k) a krútiaci moment samozrejme u všetkých troch okamžite k dispozícii. Brit zrýchľuje za skvelých 7,5 s na100 km/h. Tomu zodpovedá aj **dojazd, 232 Km podľa metodiky WLTP**. Na 80% kapacity sa batéria nabije za 2,5 hodiny 11kW nabíjačkou, za 35 minút 50kW-ovou. Maximálna kapacita batérie je 32,6 kWh. MINI Cooper SE je v najnižšej výbave S k dispozícii za **32950€**. Dostanete za to farbu White Silver, 16-palcové disky z ľahkej zliatiny MINI Electric Revolite, 6,5-palcovú dotykovú obrazovku a LED svetlomety. Postupne sa môžete dostať až na výbavu XL za 41098€, ktorá obsahuje aj panoramatickú strechu, alebo špecálnu farbu Enigmatic Black metalíza a 17" Al disky Roulette. **Zobrazená verzia na obrázkoch je L za 39061 €.**

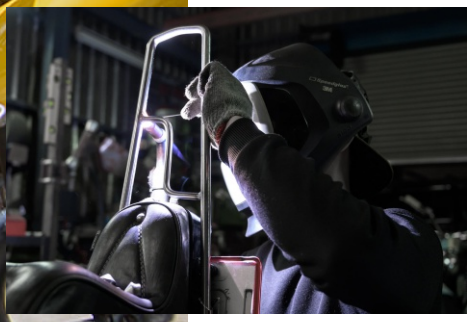
Honda ponúka supermodernú motokáru s premyslenými detailami. Mini je skôr drahá imidžovka bez významných inovácií.

STAVBA SYM V ŠTÝLE BMX OD HIDE WORK CUSTOM

Aj malé objemy sú stredobodom záujmu úpravcov. Hlavné ďaleký východ sa v tom vyžíva.

Bicykle BMX majú svoje čaro. Hlavne sk8tová mládež ich obľubuje. A to je prípad aj tohto bajku. Motocykel je založený na črevách stroja **SYM Chin Wang 100**, ktorého korene sa dajú vystopovať až k legendárnej Honde Cub. HWC založil v roku 2016 Huang Wen Chi, známejší pod svojou prezývkou „**Achi**“. Po 15 ročnej kariére sústružníka a strojára, založil svoju vlastnú dielňu v Taoyuan City na severozápade Tchaj-wanu a vrhol sa na customovú scénu. Táto stavba je extravagantná a poskladaná z rôznych dielov od rôznych značiek. Na pohľad zábavná stavba je prekvapujúco čistá a jednoduchá. Ak sa zahľadíte na detaily, všimnete si prepracovanosť. Krásne sedlo, BMX riadítka, čierne lakovanie techniky a krásna žltá kapotka vytvárajú jedinečný kontrast. Až srdce zaplesá, takto si predstavujem customového pioniera u nás :) Krásna práca, klobúk dolu...





Čínske koráby kópie etalónu

CFMoto 1250TR-G je najväčšia čínská motorka, ktorá sa dostane na globálne trhy. Tento stroj ťaží zo spolupráce s KTM. Vidlicový vodou chladený dvojvalec LC8 s objemom 1 279 cm3 má výkon 140 koní a krútiaci moment 120 Nm, čo sú patričné výkony pre skutočne veľký komfortný cesťák. Radiálne monoblokové brzdy dodalo Brembo, tlmiče sú od WP (patria KTM), a dokonca je tu i audiosystém od JBL. Nechýba monitorovanie tlaku v pneumatikách, 4 jazdné módy, vyhrievané rukoväte a sedlo, alebo elektricky nastaviteľné plexi. Všetko potrebné sa zobrazuje na veľkom 31 centimentrovom displeji. Rohodujúca bude cena. Táto kópia etalónu od BMW, modelu K1600GTL, má veľké oči vďaka KTM, ktorá zapredala európsku dušu ziskom. Uvidíme, či sa jej to v budúcnosti nevypomstí. Zatiaľ je to len slabá kópia.

Benelli 1200 GT

Je to projekt, ktorý trvá údajne už 5 rokov. To vidno aj na zastaralej palubke :) Benelli sa v čínskych rukách trápi, čo sa týka wow efektu. Ponúka len lacné retro modely. Nevyvíja moderné motory, aj tento nový koráb poháňa derivát 1209cm3 trojvalcového motora pôvodom z modelu Tornado. Je vyladený skôr na krútiaci moment než na výkon. 134 koní odpovedá chcenému rivalovi BMW R 1250 RT.

S hmotnosťou 338kg je to ťažší stroj, ale na ťažkopádne stroje z Číny už sme zvyknutí, však CF moto... Mechanické časti motocykla tvorí oceľový rúrkový rám s nastaviteľným odpružením KYB na oboch koncoch plus brzdy Brembo s ABS Bosch. Výroba má samozrejme prebiehať v Číne, Benelli je už len značkou pripomínajúcou Taliansko. Veľmi dôležitá bude cena. Čínske značky sú namíle vzdialené japonskej precíznosti, ale držgroši v Európe ich možno podržia. Pokiaľ ponúknu diskontnú cenu, je ich predaj možný aj na Západe. Ale ako vidno aj u slovenských predajných štatistík, Čína sa môže pýšiť len obsadením nízkych objemových tried.

Forza od Hondy - veľká zmena a aktualizácia

Každý model Forza vždy predstavuje technologicky vyspelý, štýlový a podľa výrobcu aj prémiový výrobok plný praktických funkcií, ktorý se vyznačuje vysokou kvalitou spracovania a elegantným vzhľadom. Pre rok 2021 sa k inovovaným modelom Forza 125 a Forza 350 pridáva vysokoobjemový súrodenec – Forza 750.

HONDA FORZA 750 verzia 2021

Honda Integra je mŕtva. Nech žije Forza. Forza Forza! Tak nejako Honda pochovala Integru. A nástupcu posadila na skútrové meno. Nie, nie je to skúter. Je to motorka, veľká motorka so skútrovým dizajnom. Stroj poháňa silný a úsporný dvojvalcový motor s objemom 745 cm3. Je vybavený elektronicky riadenou škrtiacou klapkou (Throttle By Wire – TBW), ktorá umožňuje prispôsobenie pomocou troch palivových máp: RAIN, STANDARD a SPORT. K dispozici je tiež uživateľsky nastaviteľný režim USER. Vo výbave nájdeme aj systém nastaviteľnej kontroly trakcie. Ten vykonáva zásahy v závislosti na voľbe jednej z 3 úrovní. V štandarde je dodávaná dvojspojková prevodovka (Dual Clutch Transmission – DCT). Disponuje mapami pre automatické radenie v závislosti na jednotlivých jízdných režimoch.

Kombinácia rámu z oceľových rúrok, hliníkového kyvného ramena, 41mm obrátenej vidlice, radiálne umístených štvorpiestikových brzdových strmeňov, zavesenia zadného kolesa typu Pro-Link a 17 palcového zadného kolesa (vpredu 15palcového) spolu vytvára vyvážený podvozok a ponúka **výkony a ovládateľnosť športového motocykla v balení skútra**. Současťou rozhrania v modeli Forza 750, ktoré je dostupné prostredníctvom 5palcového TFT displeja, je aj nový systém hlasového ovládania. Pre využitie tejto funkcie je potrebný komunikátor v prilbe. Telefón se k prístrojovému panelu pripojí pomocou technológie Bluetooth. Ovládanie systému Honda Smartphone Voice Control je možné tiež pomocou tlačidiel na ľavej strane. Forza 750 ponúka aj bezkľúčové ovládanie. Pomocou kľúča sa zamyká a odomyká aj voliteľný inteligentný vrchný kufor. **Stroj ponúka aj funkciu „odpovede“ bliknutím smeroviek**, vďaka čomu ho majiteľ ľahko identifikuje aj z väčšej diaľky. Zadné smerovky u modelu Forza 750 sú vybavené funkciou núdzových brzdových svetiel. Naviac majú smerovky tiež funkciu automatického vypnutia. Namiesto použitia jednoduchého časovača systém porovnáva rozdiel v otáčkach predného a zadného kolesa a na základe toho vypočítava, či je možné smerovky s ohľadom na situáciu vypnúť.

Dvojvalcový motor vo Forza 750 ponúka vysokú dynamiku v nízkych a stredných otáčkach. **Maximálny výkon dosahuje 43,1 kW pri 6 750 ot./min., krútiaci moment vrcholí na 69 Nm pri 4 750 ot./min**. Motor je schopný dosiahnuť 7000 otáčok. Rozjazd na 50 m Forza 750 zvládne za 3,9 s a pri rychlosti 60 km/h pracuje motor len na 2 500 ot./min. Za svoje silné stránky Forza 750 vďačí robustnému rámu z lichobežníkových oceľových rúrok, ktorý umožňuje praktické uloženie techniky, a zároveň poskytuje dostatok priestoru pre odkladacie schránky pod sedlom. Sklon vidlice a závlek sú 27°/104 mm Rozvor kolies je úctyhodných 1590 mm. Celková hmotnosť je až 235 kg. **Cena je až o 1500 éčok vyššia, ako stála dosluhujúca Integra :(**

Zadný tlmič s nastavením predpätia je prostredníctvom prepákovania Pro-Link spojený s hliníkovým kyvným ramenom. Kolesá sú z ľahkej zliatiny, pneumatiky majú rozmery 120/70 R17 vpredu a 160/60 R15 vzadu. Brzdové strmene tlačia na 310mm kotúče a sú vybavené systémom ABS.

HONDA FORZA 350 verzia 2021

Zvýšený zdvihový objem motora stredného skútra Honda umožnil zvýšenie maximálnej rychlosti a zlepšenie akcelerácie. Motor „enhanced Smart Power+“ (eSP+) teraz plní emisnú normu EURO5. **Nárast zdvihového objemu o 50cm3 (z 279 cm3 na 330 cm3, bez nárastu hmotnosti) vedie k nárastu maximálneho výkonu o plných 16 % (na 21,5 kW), vyznačuje se rychlejšou akceleráciou a maximálka stúpla o 8 km/h na 137 km/h.**

Motor disponuje o 3 kW vyšším maximálnym výkonom pri 7 500 ot./min a o 4,8 Nm vyšším krútiacim momentom v 5 250 ot./min Spotreba paliva je 3,3 l/100 km. 11,5litrová palivová nádrž tak umožňuje dojazd viac ako 340 km.

HONDA FORZA 125 verzia 2021

Elektricky ovládaný štít má o 40 mm väčší rozsah nastavení, praktickou novinkou je USB nabíjačka zabudovaná v schránke na rukavice.

Podvozok zostal nezmenenený, avšak štvorventilový vodou chladený SOHC motor získal systém nastavitelnej kontroly trakcie, ktorý dohliada na priľnavosť zadného kolesa. Motor plní EURO5.

Šírka riadítok zostala 750 mm, tiež sedlo zostalo vo výške 780 mm. Forza 125 disponuje motorom s výkonom 11 kW pri 8 750 ot./min. a maximom krútiaceho momentu 12,2 Nm pri 6 500 ot./min. **Stroj bez problému udrží rýchlosť okolo 90 km/h a maximálna rýchlosť dosahuje 108 km/h.**

Dojazd 500 km na jednu nádrž je vďaka spotrebe 2,3 l/100 km a 11,5litrovej nádrži.

HONDA FORZA 750 verzia 2021

Technické údaje: Motor kapalinou chlazený 8ventilový řadový dvouválcový motor SOHC s objemom 745 cm³ Štartér elektrický, bezkľúčové štartovanie Brzdy predná / zadná kotúčová / kotúčová Max. výkon 43,1 kW / 6750 ot. min^{-1}
Pneumatiky predná / zadná 120/70 R17 / 160/60 R15
Prevádzková hmotnosť 235 kg
Palivová nádrž 9,5 l
Rozmery 2200 × 790 × 1484mm (d x š x v), rázvor 1590mm

10 890 EUR

NOVINKA

Aprilia RS 660 - návrat twinov

Kapotované motocykle sú na ústupe. Preto je dobré, že Aprilia prináša do nižšej kubatúry nový vietor s novým motorom. Ľahká šestkamôže znamenať znovuzrodenie tejto triedy. Tentokrát možno v cestovno športovom strihu namiesto okruhového špeciálu.

RS 660 sa ma môže pochváliť kompletne novou elektronikou APRC (Aprilia Performance Ride Control). Nejedná sa ale o nič iné, ako je šesťosá inerciálna motorová jednotka, ktorá využíva sústavu senzorov na stanovenie optimálneho priebehu výkonu motor a v závislosti na konkrétnej situácii. V reálnom čase vyhodnocuje počítač milióny podnetov, aby bola jazda bezpečná a zároveň čo najrýchlejšia. Sledujú sa parametere, ako napríklad bočné preťaženie, tlak na páčku prednej brzdy, samozrejme sklon, náklon a polohu riadítok. Jednoducho pokročilá elektronika uľahčuje jazdovi život. Už to nie je tá brutálna sila, mechanicky prenášaná na kolesá, ktorá si vyžadovala um a skúsenosti z najazdených tisícok kilometrov. Doba si vyžaduje jemnosť, a aj Aprilia naskočila na tento trend. V modeli RS 660 ponúka návrat k ľahkým motorom, paralený dvojvalec síce nie je čistý twin, ale novej generácii jazdcov je to jedno. Keď tento rok Yamaha zarezala svoju R6 v Európe kvôli emisnej norme EURO5, zostáva Aprilia skoro osamotená. Krásny dizajn dáva na prvý pohľad jasný dôkaz, že tento stroj patrí do pretekárskej DNA talianskej značky. Aj keď úspechy na pretekárskom poli sú v ostatných rokoch ta-tam. Superbikové MS opustila a v MotoGP zametá prech na chvoste. Ani RS660 nie je pretekárskym nástrojom. Síce ponúka pekných 100 koní pri geniálnej hmotnosti 169kg, ale je to skôr stroj na každodenné jazdenie, a áno, potešenie z jazdy, na cestách bežnej premávky. Okruhovky sú trochu inde. Aprilia ponúka nový rám a krásnu kyvku z ľahkého hliníka, päť palivových máp a vyznačuje sa vyspelou aerodynamikou s dvojitou kapotážou.

Jazdecká poloha bola dôrazne navrhnutá tak, aby poskytovala pohodlie na bežnej ceste a ideálne rozloženie hmotnosti vpredu. Dokonale vyvážené nastavenie sedla, stupačiek pre nohy a clip-on riadítka vytvárajú dynamickú jazdnú polohu. Moderný stroj pre modernú dobu. V súčasnosti sú kapotované motorky na ústupe, všade sa pretláča trápna móda SUV na dvoch kolesách. Cestovné enduro, ktoré zvládne len šotolinu, ako akýkoľvek mestský skúter, je výsmechom pre svojich majiteľov. Rovnako to platí aj u áut, keď chlapík na X5-ke kľučkuje pomedzi kanále na rozbitých cestách, namiesto toho, aby ich s gráciou prešiel. Čo keď sa mu to autíčko oškrie.

Aj pre toto je počin Aprilie skvelý, ctí si tradíciu športových strojov. Nový motor môže byť prísľubom nových modelov, veď prototyp Tuona sme už mohli vidieť. Uvidíme, čo EURO5 prinesie.

Technické údaje: Motor štvortaktný radový dvojvalec s objemom 660 cm^3 Štartér elektrický Brzdy predná / zadná kotúčová / kotúčová
Max. výkon 73kW(100k)
Prevádzková hmotnosť 169 kg
Farby žltá žiarivá, červeno-čierna, aprilia trikolóra

NOVINKA

Honda MSX 125 GROM 2021

Model Honda MSX125 sa vracia pre rok 2021 s novým názvom – MSX125 Grom – radikálne novým vzhľadom a novým motorom, ktorý je základom jeho zábavného a funkčne orientovaného charakteru umocneného jednoduchosťou obsluhy.

Nový vzduchom chladený motor s výkonom 7,2 kW kombinuje prístupný a flexibilný výkon s všeobecnou univerzálnosťou, pričom je po novom vybavený 5. prevodovým stupňom pre jazdu mimo mesta; pritom je dokonale zladený s **citlivým a ľahko ovládateľným podvozkom vybaveným 31 mm USD vidlicami, 12-palcovými kolesami a kotúčovými brzdami vpredu aj vzadu**. O fungovanie systému ABS sa stará IMU. Výška sedadla je príjemných 761 mm, zatiaľ čo modernizovaný ostrý a kompaktný LCD panel teraz ponúka otáčkomer a ukazovateľ zaradeného prevodového stupňa.

Najväčšou zmenou pre rok 2021 je **radikálny nový vzhľad**, ktorý prináša nezameniteľnú osobitosť nového elegantného LED svetlometu, jednoduchšie koncipovanú jednotku sedadla a mimoriadne kompaktné bočné panely a kryty nádrže. Zlaté vidlice a brzdové strmene a žlté zadné odpruženie dotvárajú štýl, ktorý zaručene nikto neprehliadne. Ľahko vymeniteľná karoséria nahráva adaptabilite a možnostiam prispôsobovania, čím sa vo výsledku Honde podarilo zostrojiť motocykel, ktorý je síce malý svojimi rozmermi, no o to väčší svojím vyžarovaním.

Stroj sa vyznačuje nízkou spotrebou 1,52 l/100km (v režime WMTC), a to vďaka využitiu technológií na znižovanie trenia, ako je napríklad predsadený valec alebo valčekové vahadlo pre pohon ventilov. Sofistikovaný systém elektronického vstrekovania paliva zaručuje vysokú účinnosť spaľovania a vďaka riadeniu nasávania aj výfuku zaisťuje pružnú odozvu na otočenie plynovej rukoväti. Veľká 2,5-litrová vzduchová komora a panelový mokrý papierový filter zaisťujú spoľahlivý a tichý prísun vzduchu; samotný filter má životnosť 16000 km. Výfukový zvod a tlmič výfuku sú po novom tvorené dvoma samostatnými dielmi.

Model MSX125 Grom je homologizovaný podľa emisnej normy EURO5, ktorá od 1. januára 2020 zaviedla výrazne prísnejšie požiadavky na emisie než dovtedy platná norma EURO4. Medzi tieto požiadavky patrí významné zníženie povolených emisií oxidu uhoľnatého.

Najdôležitejšou súčasťou vzhľadu aj funkcie novej Hondy MSX Grom sú jej 5-lúčové (inovované) 12-palcové kolesá z ľahkých zliatin, ktoré majú široké 2,5-palcové ráfy. Predná pneumatika s rozmermi 120/70-12 a zadná pneumatika 130/70-12 dodávajú stroju dynamický vzhľad aj výkony. Hydraulický dvojpiestový predný (v zlatej farbe) a jednopiestový zadný brzdový strmeň ovládajú predný 220 mm a zadný 190 mm kotúč. Systém ABS pracuje prostredníctvom IMU. Rázvor dosahuje príjemných 1 200 mm, pričom sklon prednej vidlice a závlek sú 25°/84 mm. Pohotovostná hmotnosť sa znížila na 103 kg.

HONDA MSX125 Grom

Technické údaje: Motor 2ventilový vzduchom chladený jednovalec s objemom 125 cm^3 Brzdy predná / zadná kotúčová 220 mm dvojpiestik/ kotúčová 190 mm jednopiestik Rázvor 1200mm Max. rýchlosť 94 km/h Max. výkon 7,2 kW / 7250 ot. min^{-1} , 10,5 Nm / 5500 ot. min^{-1} Pneumatiky predná / zadná 120/70-12 / 1130/70-12 Prevádzková hmotnosť 103 kg Palivová nádrž 6 l Rozmery 1 760 mm x 720 mm x 1 015 mm(d x š x v)

Registrácie motocyklov 1.-11.2020

2019	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	SPOLU
ĽAHKÁ ŠTVORKOLKA	0	0	0	0	0	4	4	0	3	1	3	2	**17**
MALÁ TROJKOLKA	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	6	**7**
MALÝ MOTOCYKEL	1	5	11	12	15	17	34	84	15	65	6	2	**267**
MOTOCYKEL	130	234	520	838	727	799	799	581	294	209	95	82	**5308**
ŠTVORKOLKA	75	60	82	94	108	85	90	100	72	70	49	48	**933**
TROJKOLKA	0	0	1	0	3	2	6	1	0	1	0	1	**15**
SPOLU	**206**	**299**	**614**	**944**	**853**	**907**	**933**	**766**	**385**	**346**	**153**	**141**	**6547**

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

2020	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	SPOLU
ĽAHKÁ ŠTVORKOLKA	0	1	1	0	3	9	7	4	7	1	1		**34**
MALÁ TROJKOLKA	0	0	1	0	0	1	2	1	0	2	0		**7**
MALÝ MOTOCYKEL	4	7	10	19	32	24	42	39	17	6	2		**202**
MOTOCYKEL	131	190	332	556	867	828	828	540	361	170	143		**4946**
ŠTVORKOLKA	56	79	66	148	260	210	151	134	98	55	60		**1317**
TROJKOLKA	0	1	0	3	5	0	2	1	2	2	1		**17**
SPOLU	**191**	**278**	**410**	**726**	**1167**	**1072**	**1032**	**719**	**485**	**236**	**207**	**0**	**6523**

Nie je to vôbec zlé! Aj takto sa dá bilancovať počet tohtoročných registrácii v kategórii motocyklov a príslušných kategórií. Máme údaje len za 11 mesiacov, ale v porovnaní s minulým rokom je to viac než veselé. A pritom tu boli silné obavy, ako korona zamieša s kartami na trhu. Celú silnú jar sa predávalo málo, ale leto po uvoľnení opatrení bolo silné. Koniec roka taký silný už nabýva, ale v sumáre sme pokryli registráciami minulý rekordný rok. S kartami najviac zamiešali štvorkolky, ktoré majú na svedomí pokrytie výpadku v registrácií motocyklov. Môže to byť aj presunom "traktorov" do skutočnej kategórie štvorkoliek. Uvidíme v januárovej bilancii podľa kategórií. Úpadok malých motocyklov však pokračuje aj v tomto roku. Na svedomí to majú aj importéri, ktorí ponúkajú desiatky zaujímavých strojov, ale nikde ich nezviditeľňujú. A v neposlednom rade je to aj ich cenová politika, napríklad importér talianskzch značiek ponúka tieto stroje drahšie, ako sú ceny v bohatom Nemecku. Pri Honde je to práve naopak, super marketing, super podchytenie médií, marketingové akcie na zviditeľnenie a zároveň ponúka primerané ceny, ktoré sú o stovky eur nižšie ako v Nemecku. A ostatní závidia a obviňujú. Rovnako je to aj s predstavením noviniek pre EURO5. Japonci kľúčové novinky predstavili v predstihu, koncern Piaggio nepriniesol ešte nič. Katalógy na budúcu sezónu sú vytlačené a taliani tam budú mať staré fotky a údaje. Asi sa spoliehajú na dopredaj EURO4, ktorý zamieša 12 mesiacom v priloženej štatistickej tabuľke. A to je sakramensky málo. Aj VESPA Ružomberok od Styxu je len názov, žije hlavne z predaja Hond PCX a Yamáh Nmax. Vespy sú tam len na okrasu. Smutné, ale pravdivé.