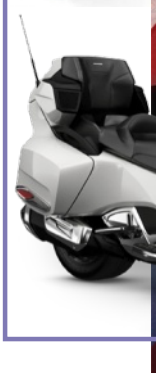
MOTOCYKLE SKÚTRE AUTOMOBILY SUBJEKTÍVNE A NEKOREKTNE

MOTORKLUB

JESEŇ 2021 ČÍSLO 12

Skutočný dlhodobý test
Škoda Fabia II 1,4 16V



trojkolky B

[OBSAH]

3. editoriál
4. novinky
8. šesťkrát EICMA
10. reálny test Škoda Fabia II 1.4 16V
16. minirallye Liptovské Sliače 2021
18. brutálne kolobežky
20. morgan bude trojkolesový vodník
21. znovuzrodenie BSA
22. trojkoly na B
24. lego BMW M 1000 RR

18

Zima, zima tu je, sniežik poletuje. Áno je to tak, dvojkolesoví miláčikovia na Liptove určite oddychujú pod plachtou. Sever Slovenska je aj zasľúbenou zemou pre štvorkolkárov. Tie počut jazdiť aj v zime, pri prechádzkach nad dedinou je sneh zbrázdený krížok krážok od kolies čínskzch strojov. Bohužiaľ títo šialenci si honia svoje ego na oziminami zasiatom poli. Potom nech nevyplakávajú po diskusiách nad zákazmi a pohoršením "dedinských tĺkov", ktorí nevedia, čo je to pravý motorkár... Pravá zábava je totiž tá, ktorá robí radosť nielen mne, ale aj ostatným, alebo aspoň ostatným neškodí. Ak to tak nie je, tak to nie je neškodná zábava, ale vandalizmus. Dávajte si preto pozor, ako naložite zo zimným absťákom od motoriek o to väčšmi, pokiaľ vlastníte aj čínsku variátorovú opachu na štyroch kolesách. Aby Ste zimu prežili v pohode nielen vy, ale aj vaše okolie. Hlavne keď sme ešte stále obmedzovaní skutočným čínskym vírusom, ktorí zabíja hlavne v tomto období.

V tomot čísle je hlavný materiál venovaný mojej obstarožnej Škodovke, ak sa tak dá nazvať desaťročné udržiavané vozidlo. Je to skutočne dobrý nenáročný voz, čo sa za ten čas osvedčil ako rodinný kočiar. Samozrejme, privítal by som v garáži onakvejšiu mašinu, ale rodina si žiada iné priority, ako športiak na štyroch kolesách. Preto sa čudujem všetkým mladým, ktorí si ako prvé auto kúpia zodratý manažérsky diesel, najlepšie od koncernu FauVé. Mladí, zobuďte sa a nakupujte malé športiaky, kým ešte nevymrú! O nich niekedy nabudúce. Kolesám zdar :)

Róbert Kelčík

MOTORKLUB - štvrťročník, vydáva v elektronickej forme Róbert Kelčík.
robart@kelcik.sk
Číslo: 12, Dátum vydania: 21.12.2021
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.

dokonalá Kawasaki Z 900 RS SE

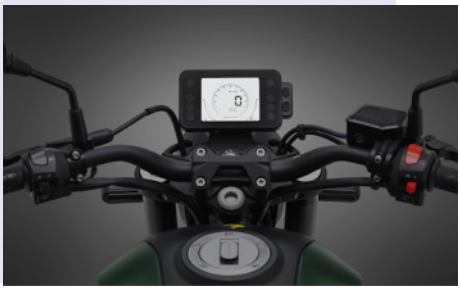
Kawasaki pre rok 2022 vypustila snovú motorku pre všetkých, ktorým niečo hovorí klasika. Dokonalú RSku vyšperkovala dokonalými doplnkami. Farebné prevedenie verzie SE je odkazom na legendárnu "Yellow ball", žlto-čiernu verziu pôvodnej oranžovo-hnedej "Fireball" z modelu Z1. Predné brzdy Brembo (kotúče, brzdiče aj platničky) ponúkajú silnejší brzdný účinok a lepšiu kontrolu nad brzdením. Zadné odpruženie Öhlins, ktoré dopĺňa obrátenú vidlicu s veľkým priemerom, ponúka zvýšený jazdný komfort. Rovnako ako Z1, aj Z900RS je vybavená radovým štvorvalcom 948 ccm, ktorý vo svojej podstate ponúka vynikajúcu rovnováhu výkonu a ovládateľnosti. Vyladenie sa zameriava na nízky a stredný rozsah otáčok. Napriek tomu, že radové motory Kawasaki In-Line Four sú historicky známe svojimi skvelo znejúcimi výfukami, je to vôbec prvýkrát, čo spoločnosť Kawasaki uskutočnila zvukový výskum s cieľom vytvoriť ideálny model výfuku. Zvukové ladenie je navrhnuté tak, aby vyvolalo odozvu v srdci jazdca sa zameralo na počiatočný zvuk motora, na voľnobeh a jazdu v nízkych otáčkach, kde si jazdec najlepšie vychutná hlboký tón výfuku.

malá Kawasaki Z 650 RS

Nová Kawasaki Z650RS kombinuje retro štýl s modernou športovou technológiou. Výrazné štýlové prvky, ako klasický okrúhly LED svetlomet, ručičkové ukazovatele, karoséria a farby ovplyvnené 70. rokmi a dvojvalcový motor vytvárajú úžasný referenčný bod segmentu neo-retro. Kawasaki Z650RS je predurčená zapôsobiť na všetkých jazdcov svojim duchom RETROVOLUTION. Najkrajšia je vo farbe Candy Emerald Green so žltými ráfikmi. Ponúka štandardný objem 649 cm³ s výkonom 50,2 kW {68 PS} / 8 000 ot. Najlacnejšia je čierna, ostatné farby vrátane ikonickej zelene sú za 7995 euro, čo je o dve stovky navyše. Za krásu sa platí :)

BENELI LEONCINO 125

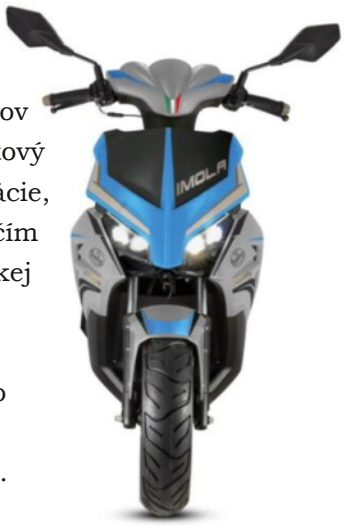
Srdcom Leoncina 125 je jednovalcový štvortakt, kvapalinou chladený, s objemom 125 cm3. Obsahuje jeden vačkový hriadeľ so 4 ventilmi na valec, elektronické vstrekovanie s telesom škrtiacej klapky s priemerom 28 mm, mokrú spojku a 6-stupňovú prevodovku. Motor má výkon 12,8 k (9,4 kW) pri 9500 ot./min a 10 Nm (1,0 kgm) pri 8500 ot./min. Jednou zo silných stránok motorky je určite nízka spotreba 2,2 litra na 100 km. Vpredu je USD vidlica s priemerom 35 mm, zatiaľ čo zadná časť má kyvné rameno s centrálnym tlmičom a zdvihom 53 mm. Vpredu je jeden plávajúci kotúč s priemerom 280 mm s trojpiestikom a vzadu kotúč s priemerom 220 mm s dvojpiestikom. Prítomná CBS, ABS nečakajte. 17" ráfiky z hliníkovej zliatiny sú obuté do pneumatík 110/80-R17 a 130/70-R17. Ako je už pri čínskych premiérach zvykom, trvá pár rokov, kým sa od predstavenia v roku 2019 dostane do série. Dúfajme, že Leoncino 125 bude dostupné u všetkých predajcov Benelli od jari 2022 v sivej a zelenej farbe.



F.B Mondial PIEGA 125

F.B. Mondial je vzkriesená značka slávneho mena s krásnou a úspešnou históriou. Takéto novodobé vzkriesenie je však väčšinou lepením nálepiek, v tom lepšom prípade vlastným dizajnom a výrobou v Číne. Nemožno sa čudovať, keď značka predstaví takúto malú stodvadsaťpäťku. Moderný vzhľad s kolotočárskymi doplnkami, ako sú bočné krídelká. To nevymyslíš. Na MotoGP špeciáloch krídelká fungujú nad nejakých 200 km/h. Bez ďalšieho komentára...

F.B Mondial IMOLA 125



Od čínskych taklianov tu máme ďalší športový skúter. Žiadne inovácie, len nové kapotky a čím viac polepov talianskej trikolóry, tým viac taliansky skúter. Obnovená značka so starými šunkami si veru nezíska dôveru.

Na trojkolku vidičák B!

Držitelia vodičského oprávnenia skupiny B budú môcť na území Slovenska viesť všetky motorové trojkolky bez obmedzenia výkonu motora od 1.12.2021. Prezidentka Zuzana Čaputová v piatok 5.11.2021 podpísala novelu zákona o cestnej premávke od skupiny koaličných poslancov, ktorú plénum schválilo 20. októbra. Motorové trojkolky s výkonom presahujúcim 15 kW budú môcť viesť len držitelia vodičského oprávnenia skupiny B starší ako 21 rokov.

Fantic e Scooter

Fantic je ďalšia obnovená značka, ktorá ide na to trochu ináč. Značka kúpila motoráreň Minarelli od Yamahy. To je predzvesť, že to myslí s návratom vážne. Na EICMA predstavila skúter s elektrickým pohonom a netradičným rámom. Elektromotor nie je v náboji kolesa, na kolesom ide sila tradičnou reťazou. Motor je teda v strede skútra, čo zlepšuje ťažisko. Má výkon 3kW, bol vyvinutý s talianskymi partnermi Energetica a Dell'Orto. Môže byť homologizovaný pre kategórie AM alebo A1. Energiu dodávajú dve 2,2kWh vyberateľné lítiové batérie. Rám je vyrobený z liateho hliníka a má tvar Trellis, kolesá sú obidve veľké, šesťnásťpalcové. Predná aj zadná brzda je kotúčová. Sedlo je vo výške 750mm nad zemou.

Aprilia SR GT 125

Aprilia sa vracia na trh veľkých skútrov, ktoré presahujú aj kategóriu A1, s novým ľahko terénne orientovaným strojom. Vyššie zdvihy tlmičov, ako ponúka konkurencia (predné značky Showa s priemerom trubiek 33 mm majú zdvih zdvihom 122 mm, zadné tlmiče Showa s vinutými pružinami a päťpolohovým nastavením predpätia majú zdvih 102 mm) a svetlá výška 175 mm, akú doteraz neponúka žiadny iný tradičný kompaktný GT skúter, ho predurčujú na roztlčené cesty slovenských miest. Ponúka sa ako 125-ka, alebo dvestovka. Ja sa venujem modelu 125. Ten poháňa jednovalec i-get 125 cm3, s maximálnym výkonom 11 kW v 8750 otáčkach a krútiacim momentom 12 Nm v 6500 otáčkach. Plní samozrejme normu Euro 5, má elektronické vstrekovanie paliva, štyri ventily a kvapalinové chladenie. Spotreba v režime WMTC dosahuje hodnotu 2,5 l/100km. Aprilia SR GT je vybavený systémom Start & Stop známym pod označením RISS, ktorý využíva namiesto tradičného štartéra bezkefový dynamostartér, umiestnený priamo na kľukovom hriadeli.
Prepracovaný podvozok a hmotnosť iba 144 kg s plnou nádržou, ráfiky z ľahkej zliatiny – 14" vpredu a 13" vzadu obuté do širokých pneumatík (110/80 a 130/70) zaručujú výborné jazdné vlastnosti, ako sa na Apriliu hodí. O zastavenie sa stará brzdový systém, ktorý využiva predný kotúč s priemerom 260 mm s vlnitým okrajom. Ten je ľahší a lepšie odvádza teplo. Zadný kotúč má priemer 220 mm a pri verzii 125 Sport má tiež vlnité okraje.
Do podsedlového priestoru s objemom 25 litrov sa zmestí integrálna prilba. Svetlá sú LED a prístrojový panel je plne digitálny.
Aprilia SR GT je v ponuke v troch farbách: Aprilia Black, Street Grey a Infinity Blue. Verzia Sport na fotografiách má ešte bližšie k typickým farbám športových motocyklov Aprilia, a je v ponuke v matných farebných prevedeniach Street Gold, Iridium Grey a Red Raceway doplnených červeno lakovanými ráfikmi a dvojtónovým čierno šedým sedlom s červeným prešívaním.
V predaji na Slovensku od jari 2022, cena ešte nebola stanovená, ale predpokladám na 4 a pol tisícky euráčikov.

C.F. Moto do Moto GP

CFMOTO v roku 2022 vstupuje do závodenia v MotoGP. Zúčastní sa ho s tímom Prüstel GP . CF Moto samozrejme nemá žiadne skúsenosti s pretekaním na takejto úrovni, a určite ani kvalitný stroj. Vyriešila to však JOINT-VENTURE spolupráca s rakúskou KTM, na ktorej motocykloch bude pretekať. To znamená, že sa jedná len o prelakované špeciály KTM, obdobne ako to je u značiek Husqarna a Gas-Gas, ktorých KTM pohltila. Klasicky biznisovo postavené podnikanie KTM má záujem len o marketingový potenciál značiek, a nie o ich stroje a vývoj. Tie kľudne nechá v pôvodných továrňach.... Za riadítka sa posadia Španieli Xavier Artigas a Carlos Tatay. CFMOTO vstupuje do pretekania s rodinne založeným tímom Prüstel GP team, ktorý nie je nováčikom a má na konte už aj víťazstvo.

EICMA
78ª ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE
CICLO E MOTOCICLO
MILANO, 25-28 NOVEMBRE 2021

MILÁNSKE NOVINKY

Prinášam pár noviniek, ktoré ma zaujali. Tých noviniek bolo veľa hlavne od čínskych značiek.

Katana od Suzuki dostala osvieženie, hlavne čo sa týka vzhľadu. Motorka ožila vďaka krásym žiarivým ráfkom a tamvej modrej farbe. Motor je starý dobrý známy klasik pôvodom z kultovej K5. Pôvodný dizajn z nemeckých končín sa podarilo efektne napasovať na modernú techniku. Motorka, ktorá ožila vďaka novej fartebnej kombinácii. Vidno, že platí: šaty robia človeka.

SUZUKI KATANA 2022

Indovia, u ktorých prežila vďaka nenáročnosti trhu anglická značka až do dnešných čias, sa nechali počuť, že prichádza renesancia značky. Prvým počinom má byť model SG, ktorý však prináša len známy dvojvalec v novom šate. Masívny dizajn s predným svetlom ukradnutým z CF moto v tvare X však nesľubuje nič prekvapujúce...

ROYAL ENFIELD SG650

Číňania sa snažia. Veľké stroje neváhajú postaviť na ukradnutých technológiách, ale malé stroje je parketa, kde renomované značky vyprázdnili teritórium. Pekná kapotovaná tristovka od CF moto môže uspokojiť mladých závodníkov. Hlavne keď ponúka také fičúry, ako je letmo zavesené zadné koleso. Predná kapotka sa určite inšpirovala aj nádherným superbikom od BMW, stačí si fotky porvnať. Malému stroju to však nie je na škodu.

CF MOTO 300 SR 2022

BIMOTA KB4 2022

Bimota stavia na inakosti. S motormi od Kawasaki sa už zžila, a tak je tu niečo pre menej náročných zákazníkov. Retro dizajn s implementáciou moderného motora je skutočne niečo iné, ako ponúka mainstream. Tu sa však nehovorí o kráse, ale o exkluzivite.Tá na rodiel od krásy zostáva.

MV AUGUSTA LUCKY EXPLORER 5.5 a 9.5

Číňania sa dostali pod ruským kapitálom aj k renomovaným talianom. Malá päťapolka do terénu je kópiou Benelli TRK. Tá je najpredávanejšom veľkou motorkou v Taliansku, tak pri dobrej cene to nemusí byť naškodu. Len tá exkluzivita tu chýba.
Deväťapolka je už s motorom a konštrukciou od MV, tu bude rozhodujúca konkurencieschopná cena.

KAWASAKI VERSYS 650 2022

Nakoniec som si nechal bestseller od Kawasaki. CF moto si na krádeži tohto stroja postavili celú produkcoiu a imidž. Originál je však len jeden, a ak chcete moderný stroj, tak jedine Kawasaki. A stále je za vynikajúcu cenu, ktorú si drží na rodiel od číňanov aj pri následnom predaji.

EICMA
ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE
DELLE DUE RUOTE

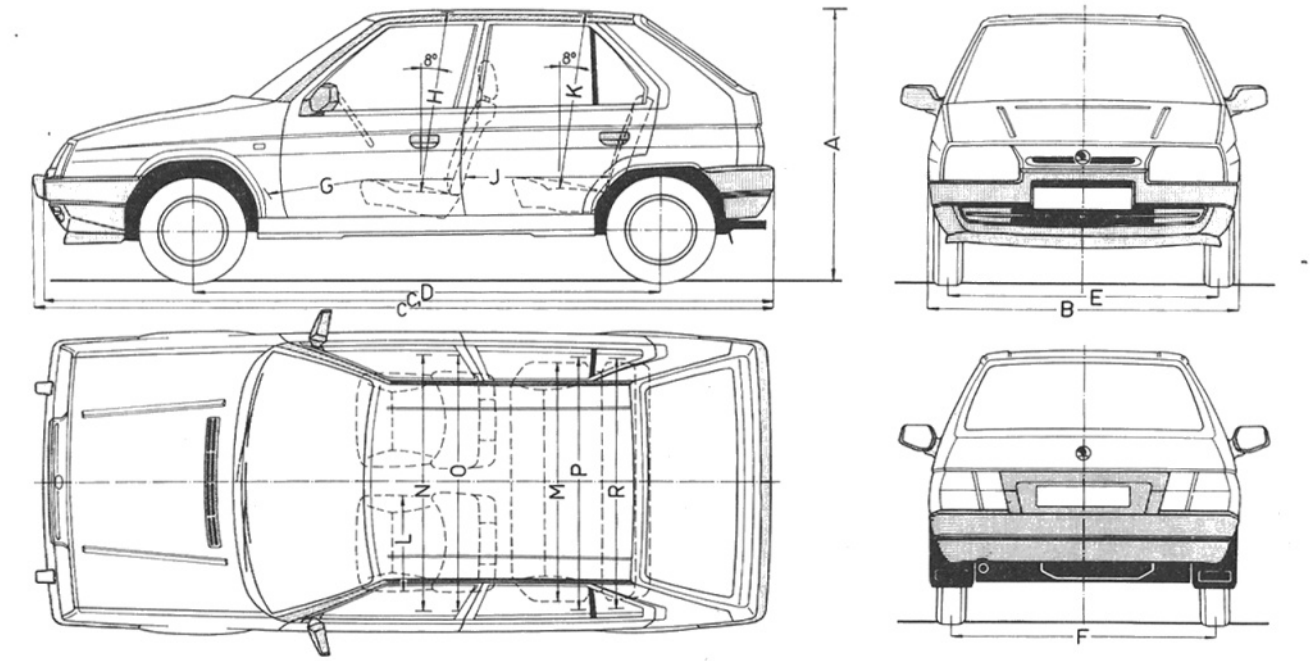
Skutočný dlhodobý test
Škoda Fabia II 1,4 16V

Testy v renomovaných časopisoch, či reláciách ponúkajú pozlátko s sú autocenzurované samotnými autormi. Pravdu nečakajte. Ale 10 rokov jazdenia už dáva aký taký obraz o vozidle. 100000 km za rok neukáže toľko, ako 50000 km krátkych každodenných jázd za 10 rokov. Tu je moja skúsenosť.

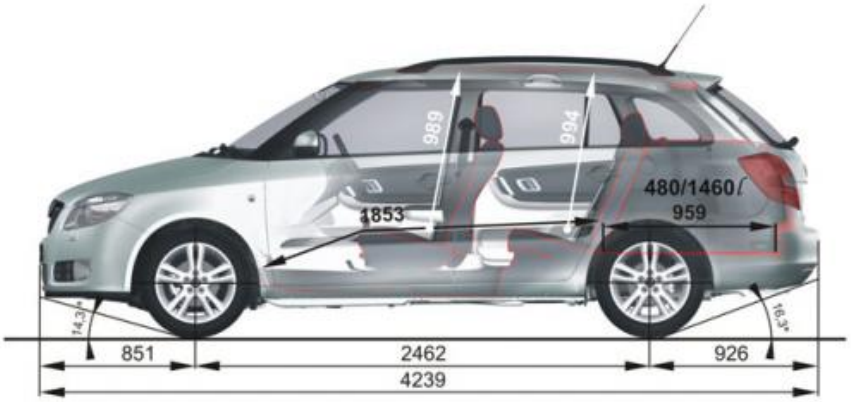
Škoda Fabia je stále bestseller v predajoch na domácom trhu. Prvá generácia urobila dieru do sveta, poctivo spracovaný automobil kategórie malých vozidiel smelo útočil na prvé miesto vo svojej triede. Druhá generácia spôsobila v motoristickej verejnosti dosť rozpačité prijatie čo sa dizajnu týka. Úzka a vysoká karoséria sa odkazom vracala k škodovkám zo začiatku osemdesiatych rokov, ktoré dostali ľudovú prezývku užovka. Úzka karoséria vtedy až tak nebila do očí, ale druhá generácia Fabie pôsobila napriek oceneniu RED DOT AWARDS disproporčne. Z vtedajšej (4. júna 2008) tlačovej správy krátka citácia: "*Medzinárodná porota zložená z renomovaných odborníkov na dizajn teraz ocenila aj špeciálne kvality smart kompaktu značky Škoda s jeho výraznými líniami. Limuzína Fabia zaujme optimálnym využitím vnútorného priestoru aj napriek kompaktným vonkajším rozmerom. S dĺžkou takmer štyri metre ponúka Fabia aj vysokým pasažierom dostatok miesta na nohy a komfort cestovania na zadnom sedadle. S objemom 300 litrov pri zdvihnutých zadných sedadlách je kufor na vrchole svojej triedy. Do Fabie sa dá naložiť až pol tony. Slávnostné odovzdávanie cien za dizajn red dot sa uskutoční 23. júna 2008 v divadle Aalto v Essene pred viac ako 1000 hosťami.*" Asi toľko k tejto nemeckej cene, ktorú získava takmer každé nové auto... Ale pre výrobcov je to dobrý marketing, operovať nejakou dizajnovou cenou.Moje stretnutie s Fabiou sa začalo firemným vozidlom. Na každodenné dochádzanie pri vtedy populárnom BodyLeasingu na trase Liptovské Sliače - Banská Bystrica som dostal ako nevyjazdený vodič kombíkovú Fabiu v krásnej oranžovej Farbe s nadupaným atmosferickým motorom s obsahom 1,6 litra. 77kW bola poriadna nálož, hlavne keď som presadol so súkromného Favorita z roku 1990. Štyri mesiace jázd, dennodenne 120 kilometrov v plnej premávke cez horský priechod Donovaly dávali autu poriadne zabrať. Kilometre pribúdali, a s nimi aj moje jazdecké schopnosti. Každodenná ranná jazda sa zmenila na cestné rallye, keď sme sa už z videnia poznali, dennodenne cestujúci do krajského mesta. Už som vedel, koho pustiť, keď ho vidím v späťákoch, kedy sa nachzstať na predbiehanie kolóny (och, aké ilegálne) za vlečúcimi sa kamiónmi. Adrenalín sa dal krájať. A to bola len obyčajná Fabia!.

Aj preto padlo rozhodnutie doplniť domáci autopark o druhé, tentoraz čisto nové vozidlo. A začali sa dni papierových porovnávačiek. Keďže sme vtedy s manželkou žili v očakávaní prvého potomka, po siedmich rokoch manželstva, musel to byť rozmerný stroj, aby sme doňho napratali veľký kočík, ale zároveň to nuselo byť kompaktné auto.

Fabia je oproti Favoritu skutočne brutálne modernejšia. Prejavuje sa to hlavne v interiéri, kde ste v novom modely obklopení hrubými dverami, modernou palubkou a dobrým sporacovaním. Vo Favorite cítiť ducha socializmu, za ktorým niektoí stále plačú. Niet za čím. Jazda vo Favporite je plné hŕkania od nedotiahnutého interiéru, dvere zakrýva len tenká preglejka obtiahnutá koženkou. To veru pri náraze neochráni. Kabína Favorita sa práve pre tenké čalúnenie a veľké presklené plochz zdá priestranejšia. Pri porovnaní rozmerov je to však len klam. Trochu neforemnejšie tvary modernej Fabie skresľuje práve výška vozidla. Fabia je od Favorita o celých 8 centimerov vyššia. Práve preto dostala prezývku jazvečík. Je zaujímavé, že práve verzia Combi pôsobí na mňa pohľadnejšie, ako krátky model. Dizajn obidvoch vozidiel je nadčasový bez zbytočných výstrelkov. Vidno to hlavne pri porovnaí s vtedajším Cliom, ktorá je aktuálne dizajnom na smiech. Ale Fabia je tiež poplatná dobe vzniku. Vtedy ešte dobiehali oblé tvary, kým súčasnosť je opäť ostro rezaná. Sem Favorit pasuje viac. Favorit je aktuálne dočasne odhlásený a dúfam, že ho čaká rekonštrukcia do prevádzkyschopného stavu. Ale o tom nabudúce.



Obr. 2a. Rozměry vozidla Škoda Favorit, Škoda Favorit Praktik
A — celková výška 1 415 mm[1]); *B* — celková šířka 1 620 mm; *C* — celková délka 3 855 mm[2]); C_1 — celková délka 3 815 mm[3]); *D* — rozvor náprav 2 450 mm; *E* — rozchod kol vpředu 1 420[2]), 1 400 mm[3]); *F* — rozchod kol vzadu 1 380[2]), 1 365 mm[3]); *G* — vzdálenost od pedálu akcelerátoru k opěře sedadla 936 až 1 080 mm; *H* — vzdálenost polštáře sedadla od stropu 942 *J* — vzdálenost opěr sedadel 663 až 820 mm; *K* — vzdál polštáře sedadla od stropu 898 mm; *L* — šířka předního se 500 mm; *M* — šířka zadního sedadla 1 270 mm; *N* — šířka v loktů 1 360 mm; *O* — šířka ve výši ramen 1 360 mm; *P* — ve výši loktů 1 350 mm; *R* — šířka ve výši ramen 1 340 mr



A aj nadupané, žiadna sociálna verzia. A tak do finále postúpili tri modely, Renault Clio III GrandTour, Seat Ibiza ST a Škoda Fabia Combi. Renault som vyradil ako prvý, predsalen nezdieľam estetické cítenie s jeho navrhovateľmi, a imidž značky tiež nie je top. Kufor tiež nebol najšťastnejšie riešený a tak ostal bratovražedný boj emócií a praktickosti medzi koncernovými značkami. Dlho som váhal nad Seatom, predsalen bol vtedy na modernejšej podvozkovej platforme, ale nakoniec zvíťazila nemecká (teda česká...) strohosť a osobná dlhokilometrová skúsenosť nad španielskymi emóciami. Bohužiaľ, motor 1,6 už bol práve čerstvo vyradený z ponuky po facelifte modelu Fabia, rovnako aj orandžová farba. Tá sa vrátila na tento model až z tohtoročnou novinku, ktorá však zostane bez kombíka, čo ho vyraďuje z môjho hľadáčika do budúcnosti. Ale späť o pár rokov dozadu. Keďže príplatok za farbu bol značný, vybral som si skutočnú farbu, nie šeď striebornej, alebo podbne špinavej metalízy. Vyhrala Rallye zelená, aj keď so váhal aj nad žltou. Ako motor sa mi javil ako najlešpí kompromis overený atmosférický štvorvalec objemu 1,4 litra. Už boli v ponuke aj nové, jednadvojkové TSIčka, ale nenechal som sa presvedčiť na prepĺňanie. A tak som sa presne 31.3.2021 stal hrdým majiteľom novej Fabie Combi v akčnej výbave Family s ešte pár doplnkami v krásnej zelenej metalíze.

Auto som mal objednané od januára, trojmesačná doba zákazkového vybavenia sa dala celkom prežiť. Po prevzatí som sa párkrát previezol na prepravných značkách a hor sa po RK čísielko. Favorit sa dostal na druhú koľaj.

Ergonómia sedenia

Pocity v aute boli samozrejme iné, ako s vyslúžilým modelom. Aj keď sa mi zdal Favorit predsa len priestranejší, priame porovnanie rozmerov to nepotvrdzuje, ako vidno aj z priložených obrázkov. Môže za to hlavne viacgeneračný posun v bezpečnosti, keď sa z tenkých plechových dvierok stali skutočné široké chrániče pri bočnom náraze s výstuhami a kopcom elektroniky. Pocitu menšieho priestoru dopomáha aj palubovka, do ktorej vodič zapadne. Mám 184 centimetrov a tak bol problémom priestor pre kolená. Neuprednostňujem "športový" posed, vlastne polež za volantom, mám radšej prehľad a takzvané dôchodcovské sedenie. Teda sedačka vodiča pre mňa je najvyššie a najďalej od volantu. V takomto nastavení mám nad hlavou len 4 cm k čalúneniu strechy. Teda žiadne strešné okno, či panoramatická strecha :) Aj tak sa však pravé koleno dotýka výstupku palubovky. Daň za úzky priestor a stavbu kabíny, pre mňa hraničná najmenšia veľkosť auta. A ten plast na koleno je skutočne tvrdý, tu by sa hodil ôpráve ten ospevovaný mäkčený plast. Lakťová opierka ako súčasť vyššej výbavy je mne skôr na oštaru, ako na luxusné pohodlie. Ručnú brzdu využívam často, a to je asi kameň úrazu. Lakťová opierka jednoducho zavadzia. Volant je výškovo nastaviteľný, vonkajšie spätné zrkadlá su elektricky nastaviteľné a vyhrievané. To považujem za nevyhnutnosť. Ovládanie všetkých štyroch okien je elektrické, na vodičových dverách pre všetky okná, a na ostatných dverách je tiež samostatné ovládanie pre dverové okno. Veniec volantu je štvorramenný, riadenie je presné a radiaca páka pri mojom nastavení sedadla akurát padne do ruky. Pri sklopenej opierke je prístup k páke ručnej brzdy blokovaný.

Interiér

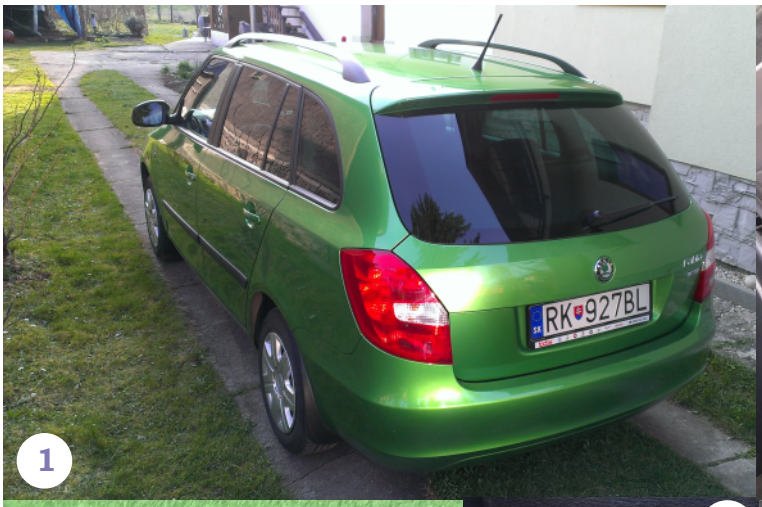
Nie je to luxusné vozidlo, ale spracovanie je na úrovni. Ak sa teda človek nezohne, a nezačne hľadať nezakryté miesta. Ten priestor nad pedálmi priamo bije do očí. Lemovanie chrómovanými rámikmi prístrojov na palubke je efektné, klasické ručičky dávajú vyniknúť klasike nad klasik, klasické budíky s ručičkami sú už dbnes bohužiaľ vyhynutý druh...
Palubný počítač v medzikruží rýchlomera a otáčkomera, ovládaný páčkami na volante je prehľadný a dostatočný, viac informácií človek pri jazde aj tak nepotrebuje. Nieto ešte aby mu vädol ekologický lístok, ako som mal na firemnom Rapide... Vtedy našťastie ešte neleteli tabloidné palubovby a dotykové ovládanie. Aspoň nie v tejto triede vozidiel. Teda aj vstavané rádio s CD-MP3 prehrávačom je tlačítkové aj s otočnými ovládačmi hlasitosti, rovnako ako aj mechanická klimatizácia. Aké vzácne v dnešnej dobe. A to je auto len 10 rokov staré! Plasty palubovky sú nemäkčené, ale tým pádom sa ľahšie očistia :) Sedadlá sú čierne, po týždni jazdenia vidno na nich prach. Cez zadné sedadlá je možné pripnúť dve detské autosedačky na isofix oká. Nie je to také pohodlné, ako v nových modeloch so špeciálnymi koľajničkami v sedačkách, ale aspoň sedačky netlačia sediacich koľajničkami. Odskúšané na Fabii III v plnej výbave. Schránka pred spolujazdcom je dobre prístupná, poteší držiak na pero, aj druhá spodná schránka. Sériové textilné koberčeky mám odložené, vymenil som ich za omnoho praktickejšie gumové originály. Hlavne prevoz malých detí a ich kŕmenie dali zadným sedačkám zabrať. Sú akurát vhodné na poriadne vytepovanie. Volant je potiahnutý kožou, avšak pri dennom dochádzaní do práce a celodennom státí na slnečnom parkovisku je koža po desiatich rokoch už fakt biedna. Aj hlavica riadiacej páky je kožená, s chromovaným lemovaním. Fakt pekné. Ale manžeta osadenia riadiacej páky do stredového tunela je už len koženková. Simply clever, českí držgroši ;) Keď som pri "simply clever", aj držiak na parkovací lístok podľahol následkom parkovania na slnku. Zvetral a ulomil sa.

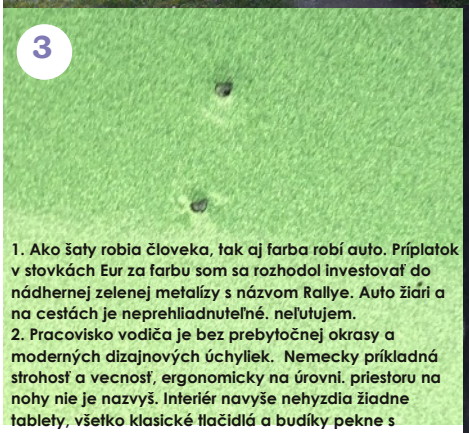
Kufor a náklad

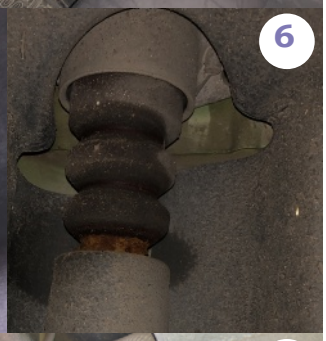
Hlavnou prednosťou vozidla je variabilný batožinový priestor. Všetkým remcalom, čo vravia, že kombi je auto na zbytočné vozenie vzduchu môžem odkázať, že tých pár centimentrov pri kompaktnej dĺžke kombíka niečo nad štyri metre dvadsať vodič vôbec nevníma. Možno pri veľmi silnom vetre, ale na ten sú náchylmé aj veľké limuzíny či vysoké SUV-éčka.
Ale späť do interiéru prístupnému cez veľké zadné vyklápacie dvere. Stopäťdesiatlitrový bojler zabalený vošiel do kufra ako nič pri sklopených sedačkách. Dokonca sa pán predajca čudoval, ako to chceme odviezť, keď videl pred predajňou zaparkovanú len obyčajnú Fabiu bez vozíka. Celkom zostal prekvapený, ako jednoducho zhltol zelený kombík škatuľu s bojlerom.

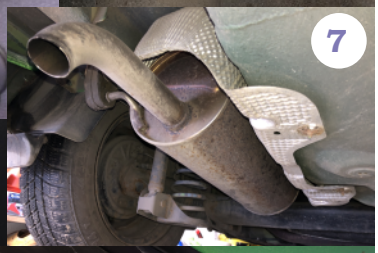
V aute sú držiaky na sieťovky po obidvoch stranách, aj oká na prichztenie lán na väčší náklad. Na jedno som doplatil, keď mi pri prudkom brzdení narazila päťlitrová aviváž vrchnákom do kovového oka. Dve hodiny čistenia interiéru na parkuvisku pred prácou a fľaky na koberci aj pod čalúnením zadnej sedačky. Správca parkoviska len precedil pomedzi úsmev: Šťastie, že Ste nenakúpili ocot...

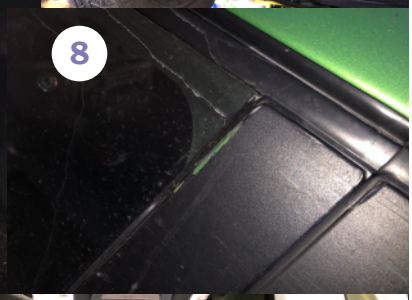
Pod rovnou plochou batožinového priestoru sú ďalšie litre, v mojom prípade zaplnené rezervným kolesom a nepraktickým nevydareným zdvihákom, ktorého použitie spôsobilo na zelenej karosérii prvé šrámy. Ešte je tam uložené ťažné lano a pár ďalších drobností..











1. Ako šaty robia človeka, tak aj farba robí auto. Príplatok v stovkách Eur za farbu som sa rozhodol investovať do nádhernej zelenej metalízy s názvom Rallye. Auto žiari a na cestách je neprehliadnuteľné. neľutujem.
2. Pracovisko vodiča je bez prebytočnej okrasy a moderných dizajnových úchyliek. Nemecky prikladná strohosť a vecnosť, ergonomicky na úrovni. priestoru na nohy nie je nazvyš. Interiér navyše nehyzdia žiadne tablety, všetko klasické tlačidlá a budíky pekne s analógovými ručičkami.
3. Osem rokov, a už sa začali objavovať prvé drobné náznaky hrdze na zadných dverách. Ich rozloženie smeruje k myšlienke, že sa jedná o nedostatky výrobného procesu.
4. Batožinový priestor je plný užitočných drobností, oká vo všetkých kútoch kufra umožňujú dokonalé upevnenie prevážaných vecí. Na druhej strane sú hrozbou pre voľne povaľujúci sa nákup...
5. Simply clever sa prejavuje aj na háčikoch na sieťovky, či 12V zásuvkou. Samozrejmosťou je aj osvetlenie batožinového priestoru.
6. Kryty tlmičov majú po 60 tisíc kilometroch svoje najlepšie roky za sebou.
7. Výfuk aj po desiatich rokoch jazdenia v zime v lete nepotrebuje výmenu. Je to len povrchová hrdza.
8. Fólie na stredných stĺpikoch a dverách nie sú práve ukážkou precíznej práce od výroby. Za tie roky prevádzky sa odlupujú a šúveria pod nástrahami počasia. Rovnako aj bočné lišty na dverách sú prilepené bez precíznosti, drží sa za nimi špina.
9. Pedále sú dostupné aj pre nižších šoférov, spojka je trochu naľavo a dosť vydialená od vyčleného miesta na oddych ľavej nohy. Čalúnenie interiéru končí na pohľadových obrysoch stojaceho človeka pri aute. Ak sa zohnete, kričí na vás prepákovanie a izolačný molitan. Nepekný detail.
10. Batožinový priestor je veľký, dobre členený s množstvom úchytiek a odkladacích priestorov. Sedačky sú sklopné v tretinovom pomere. Tu konkurenica stráca. Na fotke vidno fľak z aviváže, ktorá narazila do oka.
11. Správna hustota pneumatík záleží na zaťažení a obutých pneumatikách. Tankovanie bezolovnatého benzínu je v našich končinách už dlhé roky samozrejmosťou. Čím viac oktánov, tým lepšie.

Jazda

Jazdu som mal nacvičenú z jednašestky, ale predsalen menej koníkov si vyžaduje určité plánovanie. Motor sa rád nechá vytáčať, na krátkych trasách to potom vidno aj na spotrebe. Na okresky ideálne auto, v tiahlych zákrutách drží stopu. Podvozok je citlivý na správne nahustenie a kvalitu pneumatík. Tí čo

jazdia na motorke vedia, tí čo to ignorujú, tak sa sťažujú na zlý podvozok. Prudké zákruty a odbočenia sa dajú na suchej ceste prechádzať svižne, sem tam zabliká kontrolka ASR. To znamená, že vo Favorite by Ste si to nedovolili, alebo keď už áno, tak by ste máli plné ruky s vyrovnávaním šmyku. Rozjazdy na semaforoch vedia potrápiť aj silné stroje,

mám to overené. Hlavne keď je v tom silnom stroji nemehlo, ktoré si myslí, že dobré auto s veľkým motorom nahradí reakčný čas a rýchle radenie. A tak som bol svedkom úpornej snahy vyhrať šprint na ružomberských semaforoch na Supre v nadupanej A8mičke a nakoniec aj hlbokého výdychu, keď sa zaradil predo mňa. Neviem, ako si to zdôvodnil pred vedľa sediacou pipkou. Teda áno, aj jazda v rodinnom kombíku kategórie malých áut môže v šialencových rukách "zlobiť". Dá sa s tým jazdiť aj na diaľnici, akúška maximálky dole kopcom na severnej D1ke pri železničnej stanici Vlachy rozkmitala ručičku rýchlomera nad hranicou 180 km/h. V reále to bude menej, konštrukčná rýchlosť v technickom preukaze je čosí nad 170 km/h. Pre všetkých, čo nadávajú na slovenských šoférov mám jeden poznatok. Keď si nastavím tempomat na "tachometrových 140", tak som kráľom severnej diaľnice. Málokto ma obehne, až mi je ľúto niektorých nadupaných strojov v pravom pruhu. A pritom je to taká príjemná cestovná rýchlosť.

Predkoncozáručná odysea

Keďže som auto kúpil ako nové, a ako luxusný tovar v plnej výbave, nebola to nutnosť, a teda som ho využíval striedmo. Akoby povedal novinár, dôchodcovsky. "Do kostola a na nákupy." Kúpil som ho hlavne na výlety s malým dieťaťom a pre prípad, že bude nutné niečo vybaviť alebo odviezť. Aby ma nenechalo v štichu, veď Favorit mal svoje roky. Firemné vozidlo pokrývalo ostatné jazdy. A tak som sa stal v očiach servisného technika čudákom, čo nejazdí. Mesiac pred koncom záruky som v sobotu auto umyl, a vtiahol do garáže. V nedeľu ráno nenaštartovalo. Raz pretočilo, akoby na dva valce a dosť. Volanie na servisnú linku a dohodnutý servis mobility na pondelok ráno. Prišiel pán priamo z našej obce, ktorý skúsil, že asi batéria. Ale po pár pokusoch sme auto nakoniec vytlačili s garáže, a on sa pobral po odťahovku. Teda sme vyskúšali aj pripojenie na lano a vytiahnutie na plošinu odťahovacieho auta. A to skončilo na celý mesiac v servise. Servisný technik, pri mojom nájazde km hundral, že to bude asi benzínom, ale nakoniec robili rozborku a zborku motora v rámci záruky. Keď som mu volal, že kedy bude auto opravená, zdvihol skôr, ako si myslel a počul som ako vysvetľuje, že volá chudák, čo málo jazdí a stále sa pýta, kedy bude auto hotové. A to bol ocenený servisný technik roka pre Škodovku! Už tam našťastie nerobí, robí pre inú firmu vo vedľajšom okrese, ale tiež je to Škoda. Keď tem odišiel, aj servis si vydýchol.

Nakoniec som auto prevzal v posledný deň lehoty na opravu, a na moju otázku, čo bolo autu, odpovedal: "*No presne neurčené, ale neštartovalo a už štartuje, tak si ho preberte*." Možno utajenie od výrobcu, aby zákazník nevedel chybu, ale odvtedy auto ide a nikdy sa nestalo, že by nenaštartovalo. Odvtedy tankujem výlučne 100 oktánové prémiové palivo a jazdím denne. Batéria je doteraz pôvodná.

Chyby a poruchy

Okrem už spomínaného mesačného ozdravného liečebného pobytu auta pred koncom záruky, dvakrát bol menený snímač na zámku piatych dverí. Jednoducho kufor prestal zamykať, niekedy zamkol, keď sa tuhšie buchlo zadnými dverami. Podľa servisného technika sa jedná o vadné súčiatsky, keď odchádza do večných lovíšť mikrospinač, ale rieši sa to výmenou celého mechanizmu zámku zadných dverí. Veď zem je plná surovín, keď sa na to pozrieme ekologickými očami. Dvakrát teda menený celý zámok, raz v rámci predĺženej záruky. Chyba sa prejavuje aj tým, že prestane svietiť osvetlenie kufra pri otvorených zadných dverách.

Ulomenie držiaka na parkovacie lístky a "ošarpanie" koženého volantu ide na vrub parkovania pod holým nebom počas pracovnej doby. Keď človek v slnečnom lete trafí na parkovacie miesto mimo tieňa, interiér, a hlavne plasty a koža vňom dostávajú zabrať.

Raz sa manželka netrafila do garáže, a bola to výmena predného nárazníka, svetla a pridružených plastov s prelakovaním. Také drubné buchnutie do steny vedľa dverí garáže, keď skočíte v panike a obutých kroksách na plyn namiesto brzdy. Keďže som dostal zimné komplety, hneď prvé menenie na prikladanom zdviháku sa skončilo preliačinou prahu pri vodičovi, keďže kvalita prikladaných jednoramenných zdvihákov je zdraviu nebezpečná. Auto sa z neho zošmyklo. Auto dostáva "patinu" aj na parkoviskách, preliačinky od otváraných dverí susedných vozidiel pribúdajú :(

Prevádzka a servis

O auto sa od novoty stará výlučne len autorizovaný servis a tankujem len palivo z čerpačiek OMV a posledné dva roky už len Shell. Od popisovaného predkoncozáručného mesačného pobytu v servise auto papká už len stooktánové prémiové palivo, teda bez kuchznského oleja (niekto to nazýva aj biozložka). Spotreba je taká aká je práve kvôli každodenným dvadsaťkilometrovým jazdám. Kým sa auto poriadne zohreje, tak už je odparkované. Auto je parkované v nevykurovanje garáži, pri zimách z ostatných rokov to aj tak znamená v plusových, maximálne nulových teplotách. Denné jazdenie má určite vplyv aj na po desiatich rokoch pôvodnú autobatériu(!)
Auto štartuje vždy na prvý šup, párkát za svoju existenciu som zažil, že sa rozbehlo aj na menej valcov. Sklopný kľúč s diaľkovým ovládaním je funkčný stále bez výmeny batérie, aj keď palubný počítač vo vozidle na jej výmenu už párkrát upozornil.

Raz na parkovisku pre Tescom som si nedal pozor, vložil som celý nákup do kufra, naklonil sa a v momente, ako som potiahol za "zatváracie tikadlo" zadných dverí mi vypadol z vrecka košele kľúč a mobil do kufra. Ten sa v rovnakom momente zabuchol, a zostal som bez všetkého stáť na parkovisku pri zamknutom aute... To je tá parádna funkčnosť odomknutia len zadných dverí a ich automatické zamknutie pri zabuchnutí. Zlaté bezkľúčové zamykanie, pomyslel som si. Bratove telefónne číslo poznám naspamäť, ešte zohnať dobrú dušu, čo mi požičia mobil. Zaviezol ma domov po kľúče a späť. Ešteže som bol len 10km od domova... Kolegovi z práce, čo býva na Liptove, sa to stalo v nedeľu na služobnom aute pri odvoze nádejnej známej v Rimavskej Sobote. A náhradné kľúče v kancelárii na centrále v Banskej Bystrici...
A takéto situácie prináša život a neinteligentný automatický zámok zadného kufra škodovky. Simly clever forever.:(

DÁTUM	17.4.2013	13.1.2014	29.4.2014	23.4.2015	18.7.2015	29.3.2016	7.4.2017	5.9.2017	26.3.2018	24.4.2019	19.3.2020	20.5.2020	21.6.2021
TYP PREHLIADKY	SP	ZÁR. OPRAVA	SP	SP	OPRAVA	SP	SP	OPRAVA	SP	SP	SP	STK	SP
KM	2640	5498	6841	13099	14904	20847	29584	33015	37000	45082	52744		63972
STK						x			x			x	
OLEJ	x	x	x	x		x	x		x	x	x		x
BRZDOVÁ KVAPALINA				x			x			x			x
ČISTENIE BUBNOV BŘZD			x	x		x							
SVIEČKY		x							x				
STIERAČE			x			x	x		x		x		x
PRACH. A PEĽ. FILTER				x			x						x
ŽIAROVKA				x									
NASTAVENIE RUČNEJ BRZDY					x					x	x		
ZÁMOK ZADNÝCH DVERÍ					x								x [61,02€]
CENA	91,36 €	0,00 €	161,27 €	188,66 €	22,62 €	223,76 €	213,79 €	150,00 €	308,72 €	176,48 €	225,58 €	85,99 €	307,57 €
								1 582,61 €					

Jazdenie a vlastnenie automibilu nie je vôbec lacná záležitosť. Okrem vyššie uvedených servisných poplatkov v autorizovanom servise Škoda je potrebné ešte pripočítať každoročné havarijné poistenie v sume **144,40€** a zákonné poistenie za **112,88€**. 5.9.2017 je oprava buchnutia so spoluúčasťou 150€, zvyšok od poisťovne.

Štatistika: 1. tankovanie 31.3.2012
Najlacnejšie tankovanie 16.2.2016 OMV MaxxMotion **1,234€**
Najdrahšie tankovanie 19.11.2021 Shell V power 100 Racing **1,719€**
Celkový nájazd k 9.12.2021 **69693km**
Celková spotreba **5223,05 litra**
Priemerná spotreba **7,4944 litra na 100 km**
Suma za palivo **7872,02€**
Cena vozidla **12358€**.

Konkurencia

Pri mojom výbere som sa rozhodoval medzi tromi strojmi. Renault už na prvý pohľad nevzbudil moju dôveru, dizajn zaostával o takých 10 rokov. Ibiza ST ponúkala modernejší podvozok, športovejšiu siluetu, ale nakoniec rozhodli skúsenosti a bezproblémové jazdenie na firemnej Fabii. Do moderjenších turbomotorov som sa neodvážil, aj keď vtedy to boli ešte štvorvalce s objemom 1,2 litra. Výber Fabie neľutujem a auto stále poskytuje vysoký úžitok vzhľadom na svoje rozmery a použitie. Pri pohľade do bazárov poteší aj zostatková hodnota, ktorá je nad vtedajším francúzskym konkurentom. Jednoducho nemecká kvalita z Čiech.

Obec Liptovské Sliače sa dostala už piatykrát za sebou do rallyeového kalendára. Nakoniec, prečo nie, veď nielen folklórom je človek živý. Rýchla technika vždy priťahovala...

Parádne preteky, aktuálne len najednej trati v dovch smeroch si našli svojich priaznivcov. Podpora miestnmzch firiem a starostu obce tiež nie je na zahodenie. Keď k tomu pridáme tím profesionálnych organizátorov, je radosť pozerať na rýchle stroje.Tentorok bolo aj počasie zhovievavé a tak sú aj parádne fotky. Nebolo k "dispozícii" žiadne blato, ale prachu sme si užili dosýtosti. Na príprave trate bol použitý aj betón, veľké výmoly a podmytá cesta na Bežan potrebovala vylepšiť.
A ako sa na to pozerajú na samotnom webe súťaže? Tu si môžete prečítať:

Tak priatelia, máme za sebou ďalšie podujatie MRC 2021.
***Skvelá partia okolo Mariana Buschbachera** a samozrejme za výraznej pomoci obce Liptovské Sliače dokázala zorganizovať tretie podujatie zaradená do seriálu MRC 2021. Nakoľko sa mu „podarilo“ aj vybaviť slnečné počasie, všetci účastníci si užili skvelú sobotu.*
V prílohe nájdete výsledkové listiny po jednotlivých triedach a aj v absolútnom hodnotení podujatia.
Podujatiu predchádzalo trochu „náročnejšie“ technické preberanie, kde si každá posádka vypočula fundovaný a odborný názor na bezpečnú výbavu svojho vozidla alebo osobného oblečenia. Prvotné reakcie boli trochu „posmutnelé“ ale každý jeden si uvedomuje, že pokiaľ sa majú súťaže jazdiť na rýchlych tratiach, tak aj osobná výbava posádky a bezpečnostná výbava vozidla musia spĺňať bezpečnostné štandardy.
*Samozrejme, nesmieme zabudnúť ani na ľudí, ktorí pripravovali a zabezpečovali trať počas tejto akcie. **Edo Urbanský** so svojou partiou urobili kus dobrej roboty. Je ale potrebné ešte položiť dôraz na určité detaily. Je veľmi potešiteľné, že dokázal priviesť do svojej partie aj mladých ľudí, zanietených pre tento šport.*

foto: facebook www.minirallycup.sk

Por.		VODIČ	SPOLUJAZDEC	VOZIDLO	BODY
1	405	Peter Baran	Adriana Oršulová	VW Polo Proto	45
2	402	Maroš Kysucký	Timea Vojtková	VW Polo Proto	37,5
3	404	Ivan Mutňanský	Martin Španko	Mitsubishi Evo X	31,5
4	604	Igor Piatka	Juraj Ďubek	Lada VFTS 02:53,27	28,5
5	204	Andrej Turanský	Marián Turanský	Honda Civic	25,5
6	602	Peter Ďurkovič	Zuzana Turňová	Lada VFTS	22,5
7	403	Dávid Bartoš	Zdenka Kubíková	Mitsubishi EVO IV	21
8	308	Richard Baran	Adriana Baranová	CIVIC Type-R	19,5
9	607	Peter Jurečka	Martin Devoša	Toyota GT 86	18
10	407	Peter Fedorčák	Ján Sopko	Ford Cosworth	16,5
11	101	Miroslav Jakub	Jozef Čižmar	Opel Corsa	15
12	302	Tomáš Polovka	Daniel Turcsanyi	Seat Ibiza	13,5
13	201	Norbert Šarišský	Peter Levocký	Citroen C2 VTS	12
14	503	Libor Slavkovský	Ivan Sabaka	Škoda 130 MTX	10,5
15	502	Miroslav Krajčovič	Marián Hanuš	Škoda 1000MB	9
16	606	Marek Jalč	Tomáš Kocúr	Nissan 350Z 03:05,53	7,5
17	311	Ján Nahalka	Matej Koreň	Civic Type-R 03:07,70	6
18	106	Stanislav Zeman	Miroslav Pollág	Suzuki Swift	4,5
19	115	Jaroslav Purš	Roman Šedivý	Honda Civic	3
20	211	Marián Kyseľ	Renáta Sirotová	Alfa Romeo 145	2.

Diváci mohli vidieť stroje, ktoré sa preháňali aj na svetových rallyeových závodoch. Ako vidieť, nie je to už len zábavka pre dedinských tunerov, ide o pekný celoslovenský seriál pretekov. Mohli sme tu vidieť v ostrom nasadení stroje svetových značiek, ako je Mitsubishi EVO, VW Polo Proto, či exotické špeciály ako Nissan 350 Z alebo krásnu Toyotu GT 86. Ale socialistickému človeku, ktorý žije stále v spomienkovom optimizme, sa páčili hlavne veteránske stroje. Kedysi ohovárana Škoda 1000 MB, ktorá bola zastaralá už pri svojom predstavení, je dnes ceneným veteránom. O to viac poteší, že sa nájdu fanúšikovia, ktorí neleštia stroj na veteránske akcie, ale na jeho základe postavili skutočný závodný špeciál. Veď auto má jazdiť, nie stáť vo vitríne ako socha. Ešte nedávno jazdená v hojných počtoch, Škoda 130, je dnes už tiež pomaly zberateľským exponátom, za ktorí si pýtajú priekupníci štvorciferné sumy. A pritom sa nedávno vo veľkom šrotovali, aby bolo na nových kórejcov... Ďalšou kapitolou sú riské Lady, ktoré majú svoj základ vo Fiate 124 zo začiatku šesťdesiatzch rokov. V hlbokom socializme patrili medzi luxusné vozidlá. Slúži im ku cti, že dokážu bodovať aj v takýchto pretekoch na horných priečkach. Vidno, že tu to nie je anoi tak o brutálnych výkonoch vozidiel, ale o ume a technickej zručnosti jazdcov. Oko diváka potešila aj niekdajší sen tesne predrevolučnej doby konca osemdesiatzch rokov, Ford Sierra. Cosworth bol svojho času pojmom aj vo svetovom šampionáte. A tak nám nezostáva nič iné, len veriť, že si táto pekná tradícia udrží svoje postavenie v obecných akciách aj budúci rok. Tešíme sa na kotúľajúce pneumatiky, strieľanie do výfukov, či kolóny na vlekoch smerujúce na štart.

[PREDSTAVENIE]

S úpadkom kategórie AM pri benzínových strojoch sa do popredia dostávajú elektrické kolobežky. Vodičák netreba, ani poistenie ani značku, a tak mládež fičí na elektrike.

BRUTÁLNE KOLOBEŽKY

DUATLON ULTRA 2

Kolobežky Dualtron vyrába kórejská firma Minimotors, ktorá bola založená už v roku 1999. Vtedy začala s výrobou elektromotorov. Po desiatich rokoch od založenia začala produkovať aj elektrokolobežky. Prvá séria niesla názov Speedway. **Ale ani Kórea nie je nejaká lacná na výrobu, takže tú presunula kam inam než do Číny.** Dulatron Ultra prošiel na trh v roku 2015. Dualtron Ultra 2 je top modelom značky a nástupcom offroadového modelu Dualtron Ultra V2. Nový model má valepšenú riadiacu jednotku, ktorá je premiestnená do opierky nôh, nové LED svetlá a dvojité hydraulické kotúčové brzdy s priemerom kotúčov 160mm. Stavba stroja umožňuje jazdu po svahoch so sklonom až 35°. Poháňajú ju **dva výkonné elektromotory BLDC6 s výkonom 640W**. Tie potrebujú aj silnú batériu, aby mali použiteľný dojazd aj v teréne, a preto je použitá batéria LG 72V a 35Ah, ktorá za ideálnych podmienok poskytuje teoretický **dojazd až 140 km!**
Rám je klasický kolobežkový, použitý materiál je kovaný hliník s označením 6082-T6. Hriadele kolies sú vyrobené z chróm-molybdénovej legovanej ocele s prímesou uhlíka s označením SCM440. O odpružený pohyb, ktorý ráta aj s jazdou v teréne, sa stará bezúdržbové elastomérové odpruženie, **11 palcové 90 mm široké nafukovacie terénne pneumatiky** s dušou a ergonomické gripy.
Veľký, dobre čitateľný displej EYE, je vyrobený priamo spoločnosťou Minimotors. Displej zobrazuje všetky dôležité údaje ako je rýchlosť, aktuálny rýchlostný stupeň, denné prejdené kilometre (TRIP), celkovo prejdené kilometre (ODO) a aktuálnu úroveň nabitia batérie. Výkon kolobežky sa ovláda prstovú páčkou, ktorou je možné ovládať aj tempomat.
Kolobežka ponúka aj možnosť rekuperačného dobíjania, ktoré čiastočne vracia energiu do vašej batérie. Ďalším dôležitým prvkom bezpečnosti je elektronické ABS(!) zabraňujúce zablokovaniu kolesa počas prudkého brzdenia. To je potrebné, pretože odblokovaná kolobežka **umožňuje jazdcovi jazdu rýchlosťou až 100 km/h** (v závislosti od hmotnosti jazdca, vonkajšej teplote a terénu). To je skutočne nelegálne a nebezpečné. Jazda na tomto stroji si teda vyžaduje určité, nie malé skúsenosti a aj plnohodnotné motorkárske oblečenie a ochranu. Je to predsalen nestabilný stroj s malými kolesami, ktorého hlavnú kinetickú energiu vzhľadom na hmotnosť predstavuje jazdec.
Napriek univerzálnosti kolobežky môže byť pre niektorého jazdca limitujúca **jej váha okolo 40 kg**, takže pri prenášaní či nakladaní do auta sa zapotíte. Rovnako tak výkon a robustná konštrukcia je príčinou horšej skladnosti, takže si ju ťažko vezmete dovnútra reštaurácie, ale budete ju musieť zamknúť vonku napr. ako bicykel. Svojou veľkosťou sa ešte zmestí do kufra bežného auta, ale počítajte s tým, že vám v ňom veľa miesta už nezostane. Aj napriek vyššej váhe sa stále jedná o jednu z najlepších terénnych kolobežiek na svete.
Určite je teda vzhľadom na popisované parametre,výkony, robustnosť a použiteľnosť **cena 3899€** viac menej prijateľná...

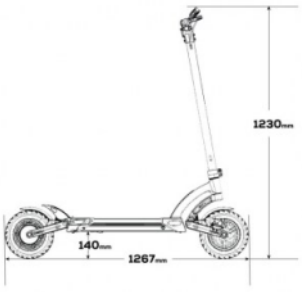
INOXIM OXO

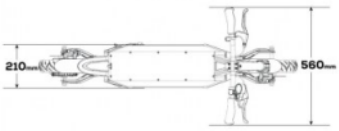
Oxo je top modelom značky Inokim, výrobcu kolobežiek s dlhoročnou tradíciou. INOKIM začal ako garážový projekt Nimroda Sapira Riccarda v roku 2009. Vývoj, výskum a dizajn sídli v rodisku tejto značky v Izraelskom Tel-Avive. **Výroba prebieha v Číne** v meste Ningbo vo vlastnej fabrike. Prvú elektrickú kolobežku zostrojili a predali už pred jedenástimi rokmi. Kolobežka Oxo získala aj cenu **Red dot design award**. Rám kolobežky je zhotovený zo zliatiny hliníka. Kolobežka je vyvážená, aby bopla stabilná aj pri **rýchlostiach nad 60 km/h**, ktoré dokáže tento stroj dosiahnuť. Výkon ktoria dve kotúčové hydraulické brzdy značky Zoom. Patentovaný systém podvozku OSAP, ktorý je poznávacím znamením tohto stroja, prispieva nie len k pohodliu, ale aj k bezpečnosti, keď udržuje stabilitu aj pri vysokých rýchlostiach a pri jazde po horšom povrchu. Asymetrické kyvné uchytenie kolies je určite jedným z hlavných dizajnových prvkov, vďaka ktorému sa vám kolobežka rýchlo neopozerá, keďže z každej strany vyzerá inak. Batéria je zložená z kvalitných článkov značky LG 60V s kapacitu 25,6 Ah. Pri úplnom vybití treba počítať s 13,5 hodinami nabíjania. Výrobca udáva **dojazd vyše 100 km** pri "slušnej" jazde 25km/h na rovinke. Pevnosť celej kolobežky umožňuje nosnosť až 120kg.
OXO patrí medzi extrémne modely. **Špičkový výkon je až 2600 W** (1300 na každom kolese)! Dlhodobý výkon je potom 2000W. Konštrukcia ponúka ešte **znesiteľnú váhu 33,5 kg**.Model OXO sa vyrába iba v exkluzívne pôsobiacej čierno-oranžovej kombinácii pripomínajúcej trošku medzi motorkármi známu značku KTM.
OXO má podvozok s nastaviteľnou výškou. Kolobežka zvládne aj horší terén, jazdili sme s ňou aj po lúke, rozbitých, či poľných cestách a ani po dlhšej jazde sme necítili únavu z prílišných vibrácií. K pohodliu

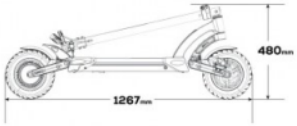
prispievajú aj **desať palcové kolesá s pneumatikami a dušami od CST**. Kolobežka sa predáva za príjemných **2399€**...

KAABO Mantis 10 PLUS

Od prvopočiatku po svojom založení bola spoločnosť Zhejiang Kaaba Electronic Technology Co., Ltd. orientovaná na výrobu elektrických kolobežiek, elektrických jednokoliek a elektrických vyvažovacích kolies. Výroba prvých elektrických kolobežiek sa **začala v roku 2013**. Mantis 10 je výkonná kolobežka s dvoma bezuhlíkovými motormi 1000 W, ktoré zaistia až **60 km/h rýchlu jazdu** a vyvezú vás až do 35% stúpania. Batérie sú použité buď LG alebo Samsung 60 V a 24,5 Ah a s nimi sa dá dosiahnuť dojazd až 80km.
Kolobežka je vybavená **10 palcovými pneumatikami s dušou**. Súčasťou výbavy je **dvojitá elektronická brzda**, ktorá má užívateľsky nastaviteľnú silu brzdenia. Kolobežka v rozloženom stave má rozmery 1267 x 210 x 1230 mm a v zloženej podobe 480 x 210 x 1230 mm. Celková **hmotnosť kolobežky 29 kg**.
Konštrukčné súčasti tejto kolobežky boli navrhnuté a vyrobené spoločnosťou Kaabo, avšak osvedčená **elektronika bola dodaná spoločnosťou Minimotors**. Cena je na úrovni **2190€**.





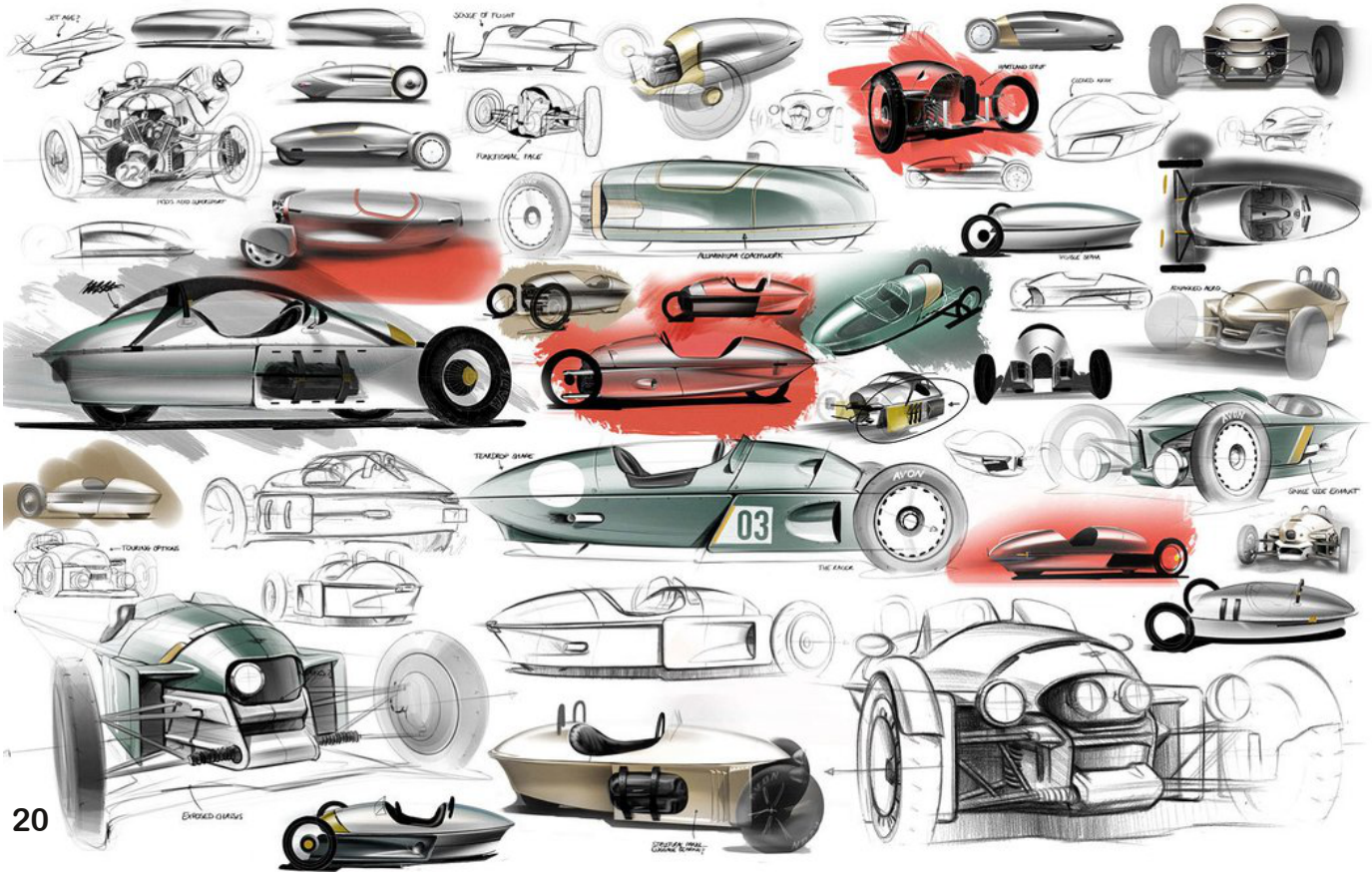


[PREDPREMIÉRA]

MORGAN 3valcový vodník

Klasický Morgan na troch kolesách je pre emisie v kontinentálnej Európe už mŕtvolou. Pripravuje sa však menej klasická náhrada...

Prečo menej klasická? Lebo kultový véčkový vzduchom chladený motor s objemom 1998 cm3 a výkonom 82 k, dodávaný americkým výrobcom S&S, vystrieda taký, ktorý vyhovuje prísnejším emisným normán. Predbežne sa hovorí, testuje a kreslí nový stroj s trojvalcom od Fordu. Litrový trojvalec by nemusela byť zlá voľba, určite sa však dočkáme prepracovaného predku. Klasický kukuč, ako je na úvodnej fotke bude preč. Podľa zverejnených predbežných skíc je vraiantov niekoľko. Našťastie voľba motora je klasickej špinavej koncepcie, teda nie žiadny bezkefový elektrický zázrak z vysávača... Trojkola si však zachová tradičnú nízku konštrukciu, a či vpredu budú dva, tri či štyri reflektory, nechala automobilka na fantázii zvedavcov. Každopádne, ak si udrží nízku pohotovostnú hmotnosť niečo nad pol tony, môže byť jazda s motorom z Fordu Fiesta veľmi zábavnou. A vzhľadom na dostupnejší motor, by mal bzť aj servis v Európe jednoduchší. Zároveň by mohla byť cena nižšia :) To je však len moja špekulácia, všetko podstatné by sa mala trojkolková verejnosť dozvedieť v priebehu roka 2022, kedy je plánované predstavenie. Je len dobré, že klasická anglická značka sa snaží o prežitie do budúcnosti so spaľovacími motormi. Elektriku odsunula na druhú koľaj možno aj pre prepadák menom Harley-Davidson LiveWire.



Fénix vstáva z popola: BSA Gold Star 650

Mahindra prináša späť motocyklovú značku BSA do Indie budúci rok a pred jej vstupom sem britský výrobca oznámil svoj návrat s oficiálnou prezentáciou nového motocykla BSA Gold Star 650 Ako prvý produkt pod novou hlavičkou BSA odhalila nový motocykel BSA Gold Star 650, ktorý v Indii bude súperiť s modelmi Royal Enfield Interceptor 650, Royal Enfield Continental 650, ako aj s Kawasaki W800 a Triumph. Street Twin v segmente motocyklov strednej hmotnosti. Historicky sa rad BSA Gold Star vyrábal v rokoch 1938 až 1963 ako jednovalcový štvortaktný motocykel s objemom 350 cm3 a 500 cm3, ktorý bol v tom čase jedným z najrýchlejších sériových modelov na trhu. Nový BSA Gold Star 650 si na druhej strane zachováva veľa z klasického dizajnu, aby zachoval nostalgiu, a zároveň vylepšuje svoju hnaciu sústavu s novým jednovalcovým motorom DOHC s objemom 650 cm3, ktorý je dostatočne dobrý na vývoj 44 k. Motocykel inšpirovaný neo-retrom bude ponúkaný v dvojfarebnom lakovaní, chrómované zrkadlá, kotúčové brzdy Brembo, dvojité zadné tlmiče a združený prístrojový panel sú niektoré z detailov, ktoré už poznáme... Tradičná britská značka tak po boku Jawy prichádza s indickou záchranou od konernu Mahidra. Klasický stroj s odkazom na slávny model 60-rokov môže byť pre britský trh zaujímavý. Uvidíme, kam sa posadí cenovo, prdpokladám medzi Continental od RE a W800 od Kawasaki. 8000 éčiek? :)

technické údaje EURO5

motor	4T iGet, 50cm^3, 2.4kW/7000ot., 3.3Nm/6250ot.
kolesá	120/70-12 vpredu, 120/70-13 vzadu
brzdy	Kotúč 220mm 2P Ø 25.4 mm / bubon 140mm
hmotnosť	- kg, dojazd 290 km
rozmery	1965x803x - , sedlo 775 mm
rázvor	1360 mm, nádrž 7 litrov, 2,4 l/100km
registrácie	0

Trojkolky na B

Nie, nejde o lúštenie križoviek. Legislatívci na Slovensku prijali zasa polovičnú novelu smerom k vyspelým štátom. Všetky trojkolky na vodičák B !

Stroje kategórií L, ktoré je možné po novelizácii riadiť na vodičák B, sa rozšírili o veľké a ťažké trojkolky. Niekoho, kto túži po voľnosti v jednej stope, ťažké trojstopé vozidlá neoslovia. Jazda na nich pripomína skôr autá, ako motocykle. Veľký výkon je dusený veľkou váhou, a sú teda menej obratné, ako ich dvojkolesoví súrodenci. A v neposlednom rade aj o dosť drahšie. Sú skôr pre vyznávačov vetra vo vlasoch, ktorí chcú niečo iné, ako štvorkolesový kabriolet. Toľká snaha daná do novely, a pomôže to maximálne desiatkam ľudí. Ale A1ku nechali len na skútre. Klasická nedotiahnutá novela z dielne OĽaNO. Čo teda slovenský trh ponúka?

V prvom rade je to **Harley-Davidson**, ktorý má v ponuke tri veľké a ťažké stroje. Glide je tradičný načančaný Harley, Freewheeler sa snaží o trocha ľahkosti. Pre koho sú určené? Pre nosatých nemčúrov, ako nám ukazoval film "Dvaja nosáči tankujú super". Teda skôr pre motocyklových vyslúžilcov, ako pre omladinu. A čo píše výrobca o svojich modeloch? Uvádzam textácie priamo z lokalizovanej stránky, Ach tá strojovo prekladaná slovenčina...

Tri Glide
Vďaka ďalšiemu kolesu motocykla Tri Glide® Ultra zostane vaša myseľ vyrovnaná a telo pri zemi. Budete jazdiť s istotou a pohodlím. Voliteľné systémy ochrany jazdca Reflex™ určené špeciálne pre modely Trike s monitorovaním tlaku v pneumatikách a systémom H-D™ Connect umožňujú priamy kontakt so všetkým, čo je medzi vami a cestou – či už ste na svojom motocykli Trike, alebo nie. Život tomuto stroju dodáva motor Milwaukee-Eight® 114 a vďaka jeho 200 l úložnému priestoru môžete uniknúť realite, pričom sa nemusíte vzdávať pohodlia domova.

Freewheeler
Bobtailové blatníky, hliníkové kolesá Enforcer a 12-palcové riadidlá „mini-ape“ dodávajú trojkolesovému motocyklu Freewheeler® čistý puristický custom vzhľad. Jeho voliteľný systém ochrany jazdca Reflex™ so sledovaním tlaku v pneumatikách je však niečo, čo môžete získať iba z továrne H-D. Tento trojkolesový motocykel poháňaný motorom Milwaukee-Eight® 114 V-Twin presahuje pohodlie svojimi 49 mm prednými vidlicami a ľahko nastaviteľným zadným odpružením.

CVO™ Tri Glide®
Najžiadanejší model histórie Custom Vehicle Operations™ je tu a prekypuje funkciami, ktoré vás vtiahnu. Nechajte sa unášať silou motora Milwaukee-Eight® s objemom 1 917 cm3. Posvieťte si na všetko novým LED svetlometom Daymaker®. Dajte ruky na rukoväte Kahuna™ Collection, páčky, kolíky a položte nohy na podlahy. Zostaňte v spojení vďaka špičkovému informačnému a zábavnému systému BOOM!™ Box GTS, prémiovému zvukovému systému a náhlavnej súprave BOOM! ™ Audio 30K Bluetooth®, ktorá komunikuje s motorkou, spolucestujúcim a ostatnými jazdcami. Bezpečnú, rozumnú a na všetko pripravenú jazdu vám poskytnú systémy ochrany jazdca Reflex™ a systém H-D™ Connect spojený so smartfónom.

Dokonalú rovnováhu prinášajú nové 19-palcové predné kolesá, 18-palcové zadné kolesá Tomahawk™ s kontrastným brúsením, pričom vybrať si môžete z dvoch prémiových povrchových úprav na mieru. Motocykel CVO™ Tri Glide má jednoducho všetko, čo chcete, a navyše budete mať pocit, že viac ani nepotrebujete.

Stroje sú dostupné u dealerov na Slovensku za nedostupné ceny. Najlacnejší je Freewheeler s hmotnosťou 492kg za ľudových 30800€, CVO Tri Glide váži 563kg za cenu 58600€.

MOTORY ROTAX 600 A 900 ACE
Hviezdná reputácia motorov Rotax vďaka ich vysokému výkonu, nízkej spotrebe paliva a overenej, absolútnej spoľahlivosti z nich robí jedinú možnosť pre zábavou poháňaný model Can-Am Ryker. Na výber motor Rotax® s objemom 600 alebo 900 cm3

RADENIE BEZ NÁMAHY
Automatická prevodovka modelu Can-Am Ryker prináša jednoduchý systém radenia Twist & Go ktorý sa stará o dokonalú rovnováhu medzi výkonom a optimálnou spotrebou a Vy sa tak s kľudom môžete plne sústrediť na jazdu.Každý Can-Am Ryker navrhnutý a vyrobený tak, aby bol ekologický, takže získate cenovo dostupnejšie vozidlo s vynikajúcou kvalitou a ekologickejšou stopou. Model Can-Am Ryker obsahuje robustnú a spoľahlivú technológiu hnacieho hriadeľa, ktorá je navrhnutá pre čo najplynulejšiu, bezúdržbovú jazdu. Nastavovanie a centrovania sú minulosťou, pred nami je už len dobrodružstvo.

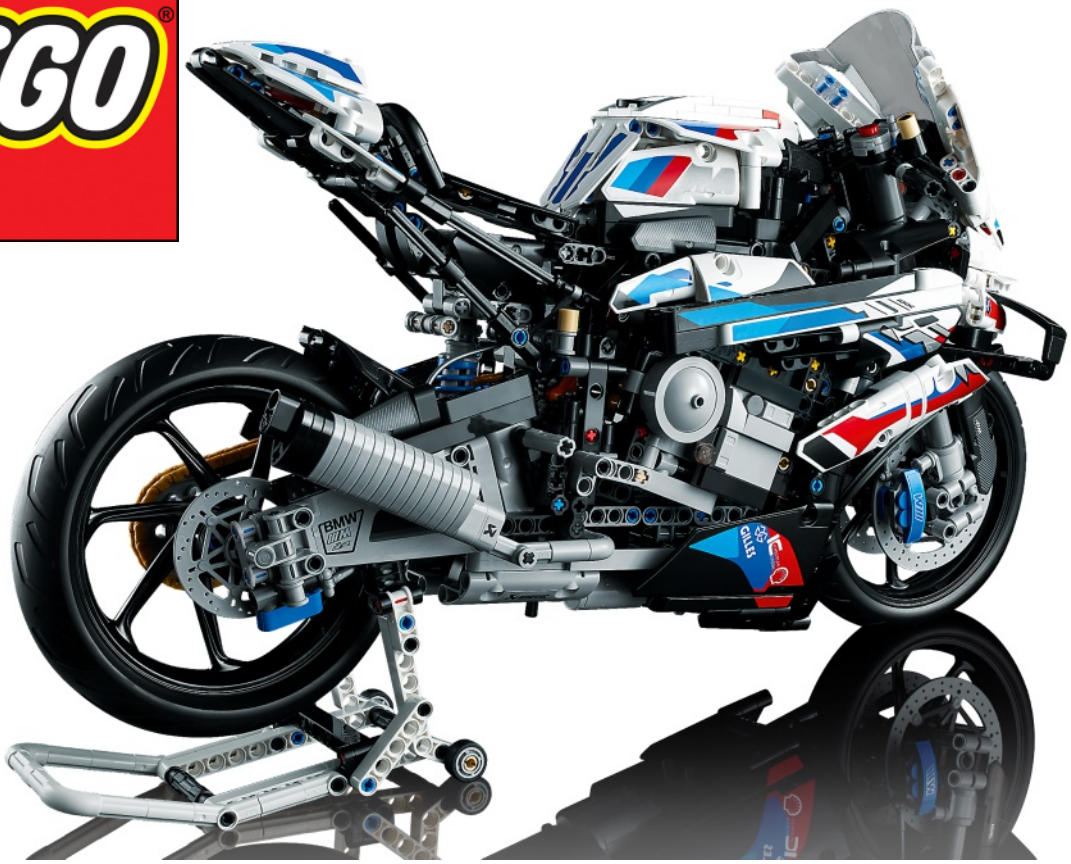
Ďalšou kategóriou sú široké trojkoly, ktoré strácajú akýkoľvej význam užitočnosti. Široký predok a jedno koleso na kardane vzadu nie sú asi priateľom stability, ledaže to všetko dáte nízko na zem. Splietať v reklamných textoch, že "možnosti sú nekonečné", to chce fakt dobrý matroš na húlenie. Neobratné, čo prejde len tam, kde osobné auto, nepohodlné, použiteľné len v peknom počasí. A výhody motocykla nikde. Dokonca je to automat... Aké reklamné plky o ňom píše výrobca?

CANAM ryker
S modelom Can-Am Ryker sú možnosti nekonečné. Nehovoríme iba o všetkých cestách, ktoré čakajú na to aby ste ich objavili, s nekonečnými možnosťami úprav vášho stroja budete pripravený na každé dobrodružstvo.

Cena je nad desaťtisíc, cestovný veľký model RT ja podstatne drahší. Ale stroje majú svojich fanúšikov...

Peugeot Metropolis
Na rozdiel od ťažkého amerického železa, tu sú aj skútrové trojkolky s v eľkým motorom. Tomu rozumie človek ešte menej. Jediná výhoda je stabilita, ale je to za cenu hmotnosti a napriek výkonným motorom nie príliš silná dynamika.
Hľa, takto to vidí výrobca:
Design Metropolis spája s aktuálnym designovým tónom automobilov Peugeot. Vďaka motoru je jazdný prejav Metropolisu veľmi dynamický . Výkon pomáhajú krotiť spoľahlivé kotúčové brzdy s kombinovaným systémom ABS a SBC a samozrejme aj starostlivo odladený podvozok s premysleným systémom zavesenia predných kolies , ktorý vás bezpečne prevedie ktoroukoľvek cestou. Svojimi rozmermi zodpovedá bežným väčším skútrom s objemom 125 ccm, ktoré však deklasuje svojim výkonom, pohodlím a predovšetkým bezpečím. Metropolis otvára úplne nové vodičské zážitky!
Pri pohľade na výber technických údajov, tie nové zážitky su porovnateľné s 11kW ľahkým skútrom za tretinovú cenu...
Objem: 399 ccm, Výkon: 26,2 kW pri 7 250 ot./min. Maximálna rýchlosť: 135 km/h Spotreba: 3,9 l/100 km Dĺžka: 2 152 mm Rázvor: 1 500 mm Pohotovostná hmotnosť: 280 kg
Priekopníkom v trojkolesových skútroch s naklápaním je **Piaggio so svojími modelmi MP3**. Aj to sú veľké naklápacie skútre s jedinou výhodou v stabilite. Aj tu platí, že motorka má byť motorka a auto autom. Niečo univerzálne zaváňa obrovskými kompromismi, či už vo vzhľade, jazdných vlastnostiach ale aj v bezpečnosti.

BMW M 1000 RR



Motorka BMW M 1000 RR bola navrhnutá pre športové preteky a zdokonalená pre cesty a uchvátila fanúšikov motoristických športov a motoriek. Môžete si užiť pútavé stavanie vlastného modelu tejto motorky v prevedení LEGO® Technic (42130).

Čistý výkon
Hojné množstvo detailov je v tomto pútavom modeli motorky. Ako prvý model zo série LEGO Technic má mierku 1 : 5. Vďaka autentickým funkciám model nielen vyzerá, ale aj sa hýbe ako skutočná motorka. Objavte funkčnú prevodovku s 3 rýchlosťami (a neutrálom), riadenie, predné a zadné odpruženie, reťazový prevod a zabudovaný 4-piestový motor. A s ikonickou značkou BMW táto motorka vystavená na jednom z 2 priložených podstavcoch naozaj štýlovo.

Poháňajte svoje túžby
Stavebnica LEGO Technic BMW M 1000 RR patrí do kolekcie modelov LEGO pre dospelých. Jej cieľom je vzdať hold najobľúbenejším vozidlám na svete v podobe stavebníc pre dospelých, ktoré ponúkajú náhľad do sveta inžinierstva a zároveň príjemný staviteľský projekt.

Stavebnica pre dospelých
Naštartujte motor svojej tvorivosti pri stavaní tohto napĺňajúceho modelu. Set LEGO® Technic BMW M 1000 RR (42130) je dokonalou voľbou pre dospelých, ktorí hľadajú praktický projekt

Plná funkcií – Objavujte v tomto modeli s mierkou 1 : 5 množstvo autentických prvkov vrátane prevodovky s 3 rýchlosťami (a neutrálom), riadenia, predného a zadného odpruženia, reťazového prevodu a 4-piestového motora

Fenomenálny vzhľad – Obdivujte červeno-bielo-modrú farebnú schému a ikonickú značku BMW. V tomto modeli bol dôkladne domyslený každý detail, a to od pneumatík až po čelné sklo

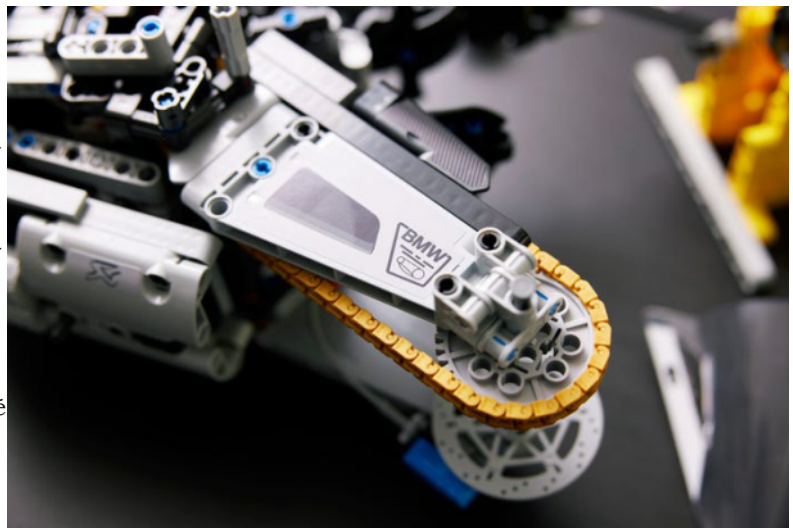
Úchvatný darček BMW – Každý milovník motoriek si tento pôsobivý model zamiluje. Je špeciálne navrhnutý pre dospelých, ktorí si s ním užijú pohlcujúci projekt stavania štýlového výstavného kúsku

Mierka 1 : 5 – Tento prémiový model (rozmery nezahŕňajú podstavec) meria vyše 27 cm na výšku, 45 cm na dĺžku a 17 cm na šírku

Ukážte svetu svoje záujmy – Súčasťou setu je aj výstavný podstavec a pretekársky podstavec, takže zaujímavé rozhovory o tomto pôsobivom modeli motorky sú isté

Skutočná spolupráca – Táto stavebnica vznikla v spolupráci medzi spoločnosťou BMW a dizajnérskym tímom LEGO® Technic

Modely LEGO® Technic pre dospelých – Tento set patrí do série modelov pre dospelých, ktoré ponúkajú skvelý pohľad do sveta inžinierstva a zároveň príjemný staviteľský projekt

Kvalitné materiály– Dieliky LEGO® Technic spĺňajú dôsledné normy v hračkárskom odvetví, takže sú vždy konzistentné, kompatibilné a poriadne sa spájajú

Bezpečnosť je hlavná – Dieliky LEGO® Technic nechávame spadnúť, ohrievame ich, stláčame, skrúcame a analyzujeme, aby sme mali istotu, že spĺňajú prísne globálne normy v oblasti bezpečnosti a kvality.