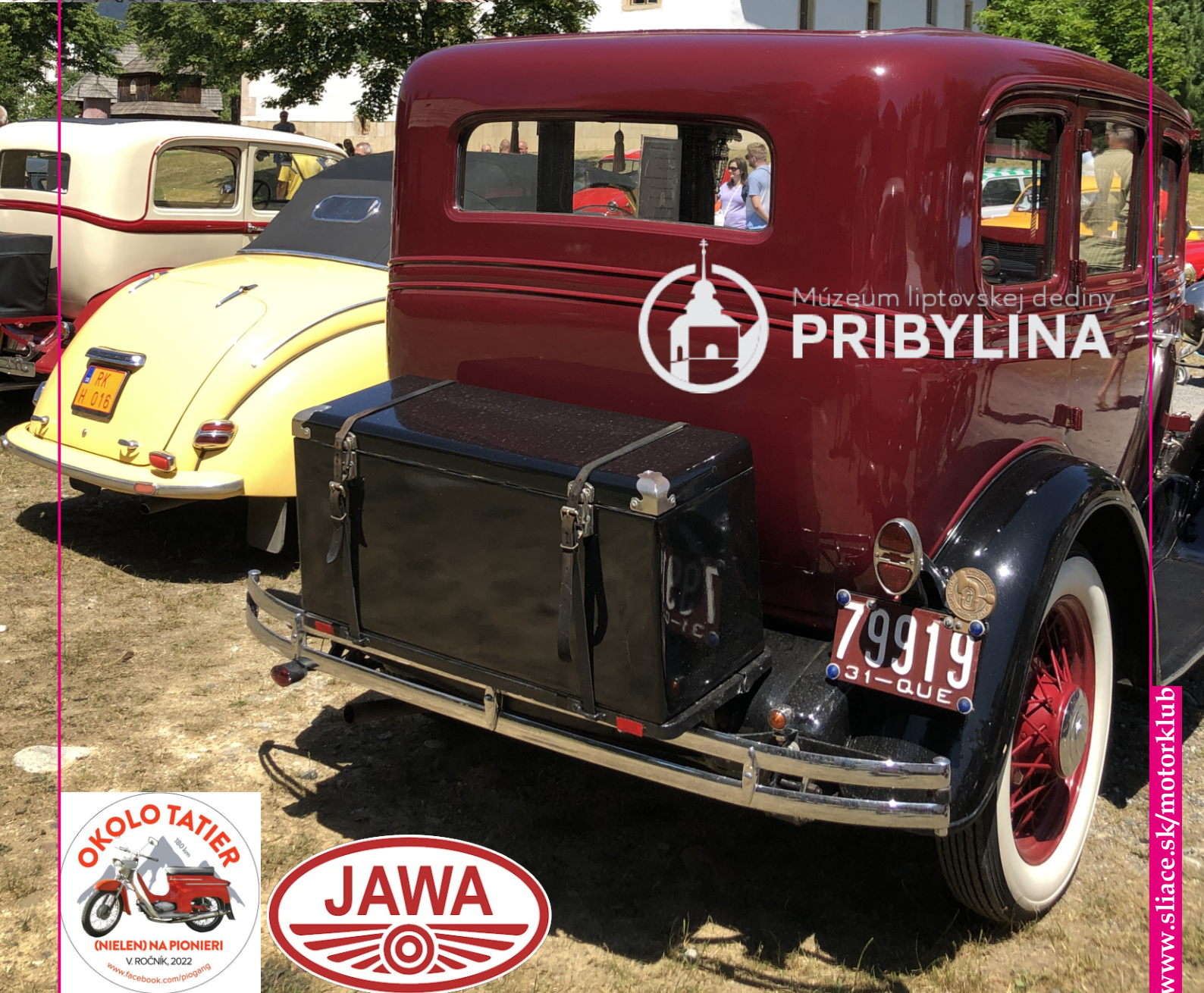


MOTOR**KLUB**

LETO 2022

ČÍSLO 15



Múzeum liptovskej dediny
PRIBYLINA



- 3. úvodník
- 4. mix zaujímavostí a novinky
- 28. polročné štatistiky

PODUJATIA

- 8. 500 km slovenských Lomnica
- 12. Jawa 500 OHC Ružomberok
- 16. Manet 90 Ružomberok
- 20. PioGang Ivachnová
- 22. Pribylina 2022
- 24. Ružomerská ruža veteránov





Liptov. Značka pre kvalitné vyžitie v prírode, či aquaparkoch. Ale zároveň kraj, kde je leto nabité motoristickými akciami. Hlavne veteránisti si prišli toto leto na svoje, aj keď hlavná akcia leta v Liptovskom Mikuláši a okolí bola zrušená. Vidno, že to je o zanietení, a nielen o peniazoch. A kde to je len o peniazoch, tak to skôr, či neskôr krachne. Akcie v Ružomberku už majú niekoľkoročnú tradíciu, Ruža veteránov to ťahá pomaly k dvadsaťpäťke. Každé leto je na Liptove bohaté na turistov, ale aj na motorkárske trasy. Nový asfalt pribúda a tým aj kvalita výjazdov. Trochu boli asfaltové stažnosti na prechod medzi Liptovom a Oravou cez horský prechod Huty. Všade platí, že prispôbiť jazdu povahe vozovky je základné pravidlo. A tak ho prosím dodržujte, aby aj budúce leto bolo s Vašou účasťou na cestách.

Róbert Kelčík

MOTORKLUB - štvrťročník, vydáva v elektronickej forme Róbert Kelčík.

robert@kelcik.sk

Číslo: 15, Dátum vydania: 21.09.2022

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.



CanAm je ďalší výrobca, ktorý doteraz pravé motocykle neprodukoval, ale s elektrickou dobou sľubuje aj to. Dva nové stroje, jeden na cesty asfaltové, druhý na cesty poľné. Neponúkol však verejnosti žiadne podrobné technické údaje, len pár obrázkov. Sériové stroje vraj nebudú príliš rozdielne. Podrobnosti by mali byť známe budúce leto, kedy bude predstavená aj produkčná verzie. Finálny produkt spolieha na to, že rok je vo vývoji batérií dlhá doba. Aj ja som si kedysi ako tínedžer myslel, že pre mňa už budú len elektrické autá. Tridsať rokov ubehlo, ropa stále tečie a elektrických áut je ako šafranu. Použiteľných motocyklov presne nič. Taký rýchly je vývoj dopravy. Obidva modely majú používať tzv. technológiu Level 2. Technológia Rotax E-Power bude nakoniec použitá vo všetkých produktových radách BRP, nielen v motocykloch. Teda aj vo vodných skútroch či skútroch pre snehové radovánky. O rok teda uvidíme, čo sa podarilo.



Benzínový skúter bez vodičáka!

mix

V mnohých európskych krajinách bežná prax, u nás ABSOLÚTNA NOVINKA. Značka SYM má v ponuke skúter **SYM ORBIT III 50, vo verzii s maximálnou rýchlosťou 25 km/h**, na ktorý nepotrebuje vodičský preukaz a je možné na ňom jazdiť od 12 rokov.

Skúter s objemom 50 cc a maximálnou rýchlosťou 25 km/h. **Na skúter nie je potrebný vodičský preukaz, je možné ho riadiť od 12 rokov.** Skúter je nutné prihlásiť na dopravnom inšpektoráte. Výhodou oproti elektroskútru je, že má výrazne dlhší dojazd a rozmery "klasického" skútra. Na skúter sa vzťahuje predĺžená 3-ročná záruka R3.isie.



royal endfield hunter

Indická motocyklová značka pôvodom z Británie roky živorila na zastaralých strojoch Bullet. Indická emisná norma ich prinútila inovovať a výsledkom sú pekné malé motocykle za skútrové ceny. Základom je motor, konštrukčne celkom nový vzduchom chlazený jednovalec s dvojventilovou hlavou a rozvodom OHC. Nič priekopnícke, ale ponáka 27 newtonmetrov v 4000 otáčkach. Čo je ale ťažké odsledovať, lebo nemá otáčkomer. Ved' aj načo, toto motorové prdítko sa musí riadiť intuitívne. Nad výkonom 20 koní pri 6100 otáčkach je škoda sa zamýšľať. To dá aj vytunený stodvadsaťpäťkový skúter. A rovnaká je aj udávaná maximálka. Na úroveň 114 km/h pri zaradenom poslednom piatom prevodovom stupni si musíte zvyknúť. Viac to jednoducho nejde. Aj keď vzhľad, brutálne sa inšpirujúci v Triumphu, sľubuje inú dynamiku. Je to jednoducho jednoducý stroj do mesta, či skôr na dedinu. Ak chcete moderné žihadlo, tak sa musíte poobzerať inde. Napríklad aj po skútroch. Ale ak si vychutnáte pomalosť života na pomalých strojoch, rozumej veteránom, je toto skvelá voľba. Novinka tohto roka Vás môže vrátiť do mladých rokov. Lebo takýto stroj si nekúpi mladík západného životného štýlu, ale vycválaný pán, ktorý si vie vzchutnať slow live. Lebo toto je zážitkový stroj pre moderného tuláka



Oldtimer Rallye Tatry

XX. ročník



25. 8. 2022, štvrtok

Liptovský Mikuláš, Námestie osloboditeľov 8:30 h
 Poprad, Námestie osloboditeľov 11:30 h
 Senník, Námestie osloboditeľov 14:30 h
 Kráľova Hôrka, 1946 m n. m., 17:30 h
 Brezno, Námestie gen. M. R. Štefáka 18:30 h
 Banská Bystrica, Diósn Rezsút**** 19:00 h

26. 8. 2022, piatok

Banská Bystrica, Diósn Rezsút**** 9:00 h
 Banská Bystrica, Námestie SNP 9:45 h
 Domany, Residence Hotel & Club Domany 11:15 h
 Liptovská Oľada, Resort Gethal 13:00 h
 Liptovská Mara, priehradný náhľad 17:00 h
 Liptovský Tmavec 17:15 h
 Liptovský Mikuláš, Pálkova vila 19:00 h

27. 8. 2022, sobota

Liptovský Mikuláš, Námestie osloboditeľov 9:30 h
 Jarmok, Liptovský Jarmok 9:45 h
 Liptovský Mikuláš, Námestie námestia 12:30 h
 Liptovský Ján, Pevnosť Horec 14:00 h
 Liptovský Mikuláš, Spánikova jaskyňa mestom 15:15 h
 Liptovský Mikuláš, Námestie osloboditeľov 16:15 h



BANSKOBYSŤRICKÝ
SAMOSPRÁVNÝ KRAJ



PREŠOVSKÝ
SAMOSPRÁVNÝ KRAJ



ŽILINSKÝ
SAMOSPRÁVNÝ KRAJ

Veteran Club Liptov, Námestie mesta 3, Liptovský Mikuláš, www.vcliptov.sk

Snobská veteránska akcia Mikulášskeho organizátora skončila pár dní pred zahájením fiaskom. Zrušená z finančných dôvodov. A prečo snobská? Po minulé ročníky sa nikdy nebral zreteľ na divákov. Sponzori zaplatili pohostenie, striptíz a bohviečo iné pre veteránsku smotánku. Povýšenecká organizácia spočívala aj v tom, že deklarované časy pre výstavy vozidiel neboli dodržané. Veď kto by vstal ráno po preflámovanej noci, aby pristavil vozidlo o 8:30 na Mikulášske námestie? A tak tam postávalo v uvedený čas vždy len pár vozidiel a ostatné prišli len na štart. Ale organizátorom to nevadilo. Akciu sponzorovalo aj mesto, zabezpečovalo ozvučenie, tribúnu a iné veci. Ale tento rok sponzorká finančná injekcia vyschla. Účastníci aj súťaž tak bola prudko dotovaná a účastnícke poplatky nezodpovedali nákladom. A tak sa rokmi zavedená akcia skončila hanbou. Je to hanba hlavne organizátora a zrušenie na poslednú chvíľu dáva viac otázok ako odpovedí do budúcich ročníkov. Pritom autá za nič nemôžu...

Indická JAWA sa rozrastá

Forty Two znamená v angličtine číslo 42. Indická Jawa ho vtipne použila ako univerzálnu odpoveď na všetko. Rovnako ako v diele Douglasa Adamsa - Stopárov sprievodca po galaxii. Indovia a cez nich aj Česi prišli na trh s modernou kývačkou. Teda žiadny chróm, málo liniek a tmavý motor. A stroj dostal aj liate riadítka. A samozrejme žiadny nostalgikou za klasickou Jawičkou, Hunter. U nás, teda v Čechách



bude predajný ako limitovaná edícia v dvoch farebných prevedeniach. Z každého je pre náš trh určených len 105 kusov, spolu teda 210 číslovaných limitiek. Cena bude podbná ako klasická CLka, teda drahší ako spomínaný Royal. Ale Jawa je pre našinca predsa len niečo viac, a kot vidí, kam sa šplhajú ceny starých dvojtaktov, tak sa nečuduje a kupuje. Veď je to predsa len trochu aj investícia. a nechcené modely časom nadobúdajú zberateľský potenciál.

Elektrická budúcnosť Hondy



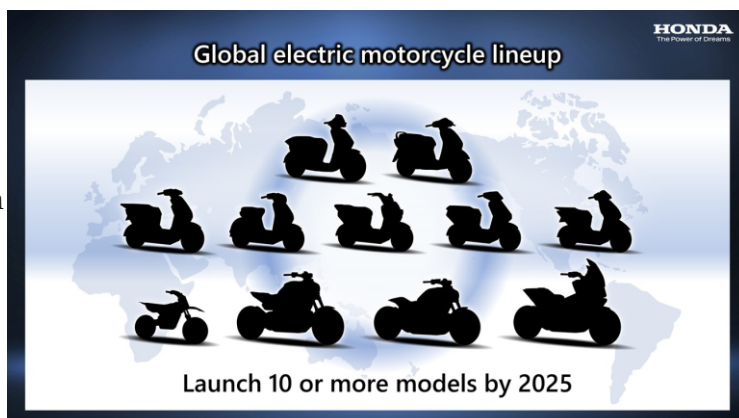
V snahe dosiahnuť uhlíkovú neutralitu pre všetky svoje motocyklové produkty počas 40. rokov 21. storočia, čo je primárnym zameraním environmentálnych stratégií pre podnikanie v oblasti motocyklov, Honda urýchli elektrifikáciu svojich modelov motocyklov a zároveň bude pokračovať v rozvoji svojich spaľovacích motorov

Spoločnosť Honda plánuje celosvetovo predstaviť 10 alebo viac modelov elektrických motocyklov do roku 2025 a jej cieľom je predaj 1 milión kusov v priebehu nasledujúcich piatich rokov a 3,5 milióna kusov (čo zodpovedá 15 % celkového predaja kusov) od roku 2030. Spoločnosť Honda bude poskytovať stále rovnakú radosť z jazdy na svojich elektrických motocykloch a tým, že svojim produktom poskytne novú hodnotu s využitím tesnej integrácie so softvérom, zostane aj naďalej popredným výrobcom v nadchádzajúcej uhlíkovo neutrálnej ére.

Ako riešenie problémov s rozšíreným používaním elektrických motocyklov, s dojazdovou vzdialenosťou a časom nabíjania vyvinula spoločnosť Honda vymeniteľné batérie Honda Mobile Power Pack (MPP). MPP sú vhodné na firemné použitie, ako sú napríklad dodávky malých zásielok, a rad motocyklov Honda e: batérie MPP už používajú Japonská pošta a Vietnamská pošta*2. Keďže podniky si čoraz viac uvedomujú potrebu starostlivosti o životné prostredie, spoločnosť Honda sa snaží globálne rozšíriť svoje elektromobily pre potreby podnikania. V súčasnosti vykonáva spoločné testy s Thailand Post*1 a plánuje spustiť výrobu a predaj Benly e: v Thajsku tento september.

Viac ako 90 % súčasného celosvetového trhu s elektrickými motocyklami (približne 50 miliónov kusov) tvoria elektrické mopedy (EM) a elektrické bicykle (EB). V Číne, najväčšom svetovom trhu, sú EM/EB široko prijímané ako vhodná forma mobility a spoločnosť Honda využíva svoje silné stránky v rýchlosti miestneho rozvoja na vývoj produktov pre tento trh. Vzhľadom na celosvetovú expanziu trhu EM/EB plánuje spoločnosť Honda uviesť na trh päť kompaktných a cenovo dostupných modelov EM a EB od teraz do roku 2024 okrem Číny aj v Ázii, Európe a Japonsku.

Honda okrem elektromobilov na dochádzanie aktívne vyvíja aj elektrifikované modely v zábavnej kategórii FUN. Na základe svojej platformy zábavných elektromobilov FUN EV, ktorá sa vyvíja, plánuje spoločnosť Honda v rokoch 2024 až 2025 uviesť na trh tri veľké modely FUN EV v Japonsku, USA a Európe. Spoločnosť Honda prinesie radosť z jazdy aj ďalšej generácii, a to uvedením detského elektromobilu KIDS EV.



500 — km — SLOVENSKÝCH



Mala to byť akcia plná noblesy, ktorá ukáže verejnosti, ako to kedysi pred desaťročiami prebiehalo v motoristickom svete. Slovenské kilometre, ktoré organizovali Česi. Asi tak to nakoniec dopadlo. Veľa pompéznosti, veľa sponzorvo a verejnosť len ako trpená kulisa.

Tatranská Lomnica 30.6.2022
Legendárne rýchlostné preteky 500 KM
SLOVENSKÝCH sa jazdili v rokoch 1937 a 1938 na okruhu Bratislava – Malacky – Baba – Pezinok – Bratislava. Takže nie je to žiadna brutálna tradícia. Spomienkové jazdy, ale už ako veteráni sa uvedená akcia jazdila od 70tych rokov. Až v tomto roku 2022 sa s veľkou pompou a marketingom snažia organizátori snažili o veľkolepú obnovu. Dokonca sa vybavil aj návrat na

Slovensko legendárneho zrenovovaného motorového vozňa Slovenská strela. Plagáty a harmonogram vopred pripravený, avšak v súvislosti so Slovenskou strelou dostal na frak. Všetky prejazdy na plagátoch boli naplánované na minútu, ale prednosť dostal čo najrýchlejší presun vlaku do Bratislavy. Lebo Bratislava je predseda pupok Slovenska. A tak boli prejazdy mestami Slovesnka skôr až o 40 minút, ako avizované časy na plagáte. A to je veľké faux-paux, lebo

takto zanechali organizátori stovky detí na železničných staniciach bez adekvátnej odmeny. Organizátor to dostal vyžrať aj na fejsbúku, a veru je to riadna hanba. Takto to vyzerá, že je to akcia len pre vybraných hostí a Slovensko je len komparz. Škoda tejto veľkej chyby v organizácii. Výhovorka na fejsbúku, citujem "...presun takejto pamiatky je proces živelný..." je čerešničkou trápnoti. Je to však súkromná akcia súkromnej spoločnosti, tak je to v podstate ich vec.

Ale pošramotili si meno. Vo Vysokých Tatrách sme mali možnosť vidieť krásne stroje, dokonale zrenovované. Dominovala značka Tatra, ale videli sme aj legendárne stroje Bugatti. Počasie vyšlo na jednotku a pretrolheadi mali čo obdivovať. Oficiálny fotograf asi dostal nový dron, a tak sa môžete tešiť aj na zábery z vtácej perspektívy. Ja som si pofotil len klasicky zo zeme :) V Tatranskej Lomnici bolo čo obdivovať. Do detailu zrekonštruované stroje nenechali nikoho na pochybách, že sa jedná o stretnutie, ktoré možno nazvať vetránska smotánka. Dominovali Tatry konštruované legendárnym Hansom Ledwinkom, ktoré nestrácajú čaro ani po

desaťročiach, a vzhľadom na to, že ich vyrábali v obmedzených množstvách, sú dnes cenou raritou. A tu sa dostávame k veci či jadru súčasného veteránstva. Ak má človek dostatočný obnos prostriedkov, dokáže si postaviť veterán úplne nanovo. A ak má originálny štítok, má vyhrané. Okolo štítka postaví repliku, ktorá vďaka štítku má cenu originálu. Smutné. O to viac by mali byť v merítke veteránistov pôvodné nerenovované stroje, aj keď s dobovými zásahmi, či nedokonalosťami. Toto sú skutoční svedkovia doby. Vystavené stroje boli samozrejme krásne, naleštené, ale nemali ten historický punc. Stačí sa pozrieť na chromovanie, či spasovanie

dielov a v neposlednom rade **téma** na lakovanie karosérií. Žiadna nedokonalosť, chróm aj lak, rovnako karosárske práce na úrovni dnešných čias. Čo na tom, že pred sto rokmi o dokonalých metalizách, či CNC strojoch a modernom chromovaní nebolo ani stopy. pre provnanie, keď pozriem na pôvodný lak mojej Škody Favorit z roku 1990, alebo babetty z roku 1985, tak je jasné, že naleštená Škoda 100 s gýčovými bielymi lemmami na pneumatikách nevypovedá nič o dobe, kedy vznikla. Ide len o naleštenú spomienku, ktorá si pamätá len to pozitívne, teda je to romantická nostalgica. A pritom ide o auto, ktoré vo svojej dobe nikto nechcel...





500
— km —
SLOVENSKÝCH





500

— — — km — — —

SLOVENSKÝCH



[PRODUKCIJA]

tema

JAWA 500 OHC Ružomberok



JAWA 500 OHC. Posledný čisto jawácky produkčný štvortakt. Po ukončení jeho výroby zostali Jawe už len jednoduchšie dvojtakty a nenasýtený východný trh. Aktuálne trhové ceny modelov 500 OHC sa vyšplhali vysoko nad hranicu 30000€. To je šialené. Motocyklov sa vyrobilo približne 7000, pričom podľa prameňov sa dochovalo v Českej republike zhruba 1100 strojov, na Slovensku 270 a niekoľko desiatok v ďalších krajinách. Nejedná sa teda o vyslovenú raritu, prím tu hrá lokálny trh a spomienková nostalgia. Podľa renomovanej tlače toho obdobia sa nejednalo o nijaký brutálny zázrak. Určite je to stroj, ktorý má svoje špecifiká, ale nedosahoval ani kvalitu spracovania ani konštrukčnú kvalitu anglických štvortaktov. Prvé sériové stroje sa na trhu objavili v roku 1951 a bolo im vytýkané chyby, ako únik oleja (kvapky zostali aj na ružomberskej dlažbe), slabé brzdy a hlavne slabá stabilita. Príčinou je rám, ktorý vychádza z dvojtaktného jednovalca typu 11. Ťažký štvortaktný dvojvalec tento rám príliš nezvládal, teda motor bol rýchlejší od podvozku. V podstate tieto problémy sú oficiálne potvrdené, ale vtedajšie štátne podniky to neriešili a sústredili sa na jednoduchšiu výrobu dvojtaktov. Typ 15 sa na československom trhu yačal predávať za 150000Kčs, bolo to však ešte krádežou úspor, teda pred "menovou reformou". Nová cena v roku 1953 bola 22000Kčs, pričom následne klesla na 15000Kčs. Bolo to trojnásobok toho, čo stála ČZ 125. Výroba skončila v roku 1958, pričom sa ešte na začiatku šesťdesiatych rokov dopredávali stroje za 15000Kč. Taký slabý záujem bol v tej dobe o drahé štvortakty. Podľa dokumentácie nebol na sériové stroje použitý iný odtieň, ako je jawácka červená

8850.

Tento rok sa však v Ružomberku objavil aj stroj vo farbe slonovej kosti. Videl som prvýkrát. Samozrejmosťou sú na zraze sú čierne stroje. Takže s odstupom rokov sa dá aj historická vernosť vyložiť rôzne. Argumentuje sa pritom prototypmi a podobne. Už legendárna je v tomt smere "vatikánska 500ka" od ČZ. Ale späť k Jawe. Ružomberok sa vyprofiloval za tie roky organizácie medzi uznávané zrazy Jawy 500. Prevládajú účastníci zo zahraničia, dominantne z Čiech, ale sem tam sa objavujú sa kúsky aj z iných krajín (Poľsko, Nemecko). Členovia ružomberského automotoklubu pritom vlastnia 3 päťstovky. Po debate na ružomberskom námestí účastníci našartovali 28 strojov a otočili plynom v ústrety ceste po Liptove a Orave. Cesty ako stvorené na kochačku pre viac ako šesťdesiatročné stroje, ktoré si svoju slávu užívajú po nepriaznivej mladosti na staré kolená. Vyššie som použil niektoré čísla z knihy Století motocyklu od Martina Reissnera.

JAWA ako motocyklový výrobca mal základy v licenciách, či už od Wanderera, alebo na motory od Villiers. Pamätníci radi s nostalgiou spomínajú na "staré dobré časy", ktoré boli v realite dobou temna. A tak treba brať aj stroje, ktoré v tej dobe vznikali. Častokrát sa jednalo o kompromisy, ktoré

museli ísť do výroby, pretože socialistické hospodárstvo nevedelo navrhnuté riešenia realizovať. Ani nie tak po technickej stránke, kde boli strojárské podniky na dostatočnej úrovni, ale po stránke riadenia a reakcie na potrebnú zmenu výroby. Doplatil na to aj posledný štvortakto od Jawy, teda posledný vlastne vyvinutý. Aktuálne je v ponuke Jawy viacero modelov, ktoré dizajnovovo vychádzajú z dvojtaktných 250tok, ale bližšie majú práve k vystavovaným 500kám. Štvortakty sú náročnejšie na presnosť výroby, na odladenie motora a aj na mazáciu sústavu. Aj precízne zrenovované stroje nechávali pod sebou olejové mláčky. V tej dobe to bolo asi bežné. Pre dnešnú dobu je to čierna mora zelených bláznov. Aj keď je pravda, že kvapka oleja znečistí 1000 litrov vody. Jawa 500 bola posledným mohykánom strojov, ktoré mohli konkurovať západu. Socialistické vedenia Jawy však vsadilo všetko na jednu kartu dvojtaktných strojov, ktoré boli na údržbu jednoduché, dokázal ich spojazdniť aj trochu šikovný laik a svojou jednoduchosťou boli predurčené na lacné vozenie, či export do zaostaleho Sovietskeho zväzu. A to paradoxne nebol klinec do rakvy českého výrobcu, ale jeho záchrana. Známe britské značky, ktorá pokračovali s veľkými jedno a dvojvacovými štvortaktami ako so svätým grálom motor-



skej konštrukcie, sa nedožili osemdesiatich rokov. Jednoducho nedokázali konkurovať novým japonským strojom s veľkoobjemovými viacvalcovými motormi. Vtedy sa na japoncov pozeralo ako na nespoľahlivé stroje, ale oni si svojou huževnosťou rýchlo zlepšili renomé a pochovali "tradičných" britských výrobcov. V súčasnosti sú tradičnými značkami práve japonci :) Mediálne pretláčanie číňania v súčasnosti nedokážu konkurovať. Keď zvyšujú kvalitu skopírovaných japonských motorov, tak sa dostávajú nad ich cenovú hladinu. Súčasnú čínsku produkciu dokážu akceptovať v Európe len drážgroši, pre ktorých je sada kufrov dôležitejšia, ako jazdné vlastnosti a fungujúci celok. Jawa v súčasnosti dováža štvortakty práve z Číny od Shineray a z Indie stroje vlastnej licencovanej značky, ktoré tam vyrába Mahindra. Vyrába aj dvojtakty pre rozvojové trhy, kde ešte nedorazili ekologické normy. Stáva sa tak jedným z mála značiek, ktoré od svojho vzniku produkujú motocykle bez prerušenia výroby.

V Ružomberku sa pravidelne stretávajú priaznivci Jawy 500 už veľa rokov, a pribúdajú stroje, ktoré budia pozornosť. Samozrejmosťou sú aj štýlové doplnky, alebo ošúchané motorkárske vybavenie zaslúžilých jawistov. Často je až smiešne, ako na naleštenom stroje bez jedinej šmuhy či smietky, sedí starší pán v zodratej koženej bunde, so šatkou okolo krku, ktorá si pamätá Máriu Teréziu a práčku videla naposledy pred desiatkami rokov. Alebo naopak stroj, na ktorom





vidno jeho celý životný príbeh, a sadne si naň pán v modernom oblečení s integrálnou príbou. Stretnutia veteránov ponúkajú aj takéto bizarné obrázky. V Ružomberku sme videli aj doprovodné stroje, dvojťaktné Jawy, ale aj v posledných ročníkoch opakovane účastného pána z ruských stepí na trojkolke Morgan. Pekný stroj s véčkovým dvojvalcovým vzducháčom vpredu, ktorý má aj v súčasnosti následníkov. Bude to však už vodník od Fordu, či dokonca moderná električka. Stretnutia veteránov nastroľujú aj otázku, či o dajmetomu dvadsať rokov budú obdivované stroje, ktoré sa aktuálne predávajú ako nové, alebo sú práve vo svojom najprudšom rozvoji. Obávam sa, že rekonštruovať takú hybridnú mašinu s kopcom elektroniky už bude väčšia fuška, ako súčasná veteránska strojárina. Súčasné stroje sú plné asistentov a určite jednoduchšie na ovládanie, komfortnejšie a ekologickejšie. Bohužiaľ tá jednoduchosť sa z nich vytratila. Slogan v jednoduchosti je krása teda zostáva vyhradený pre veterány.



[PODUJATIA]

téma

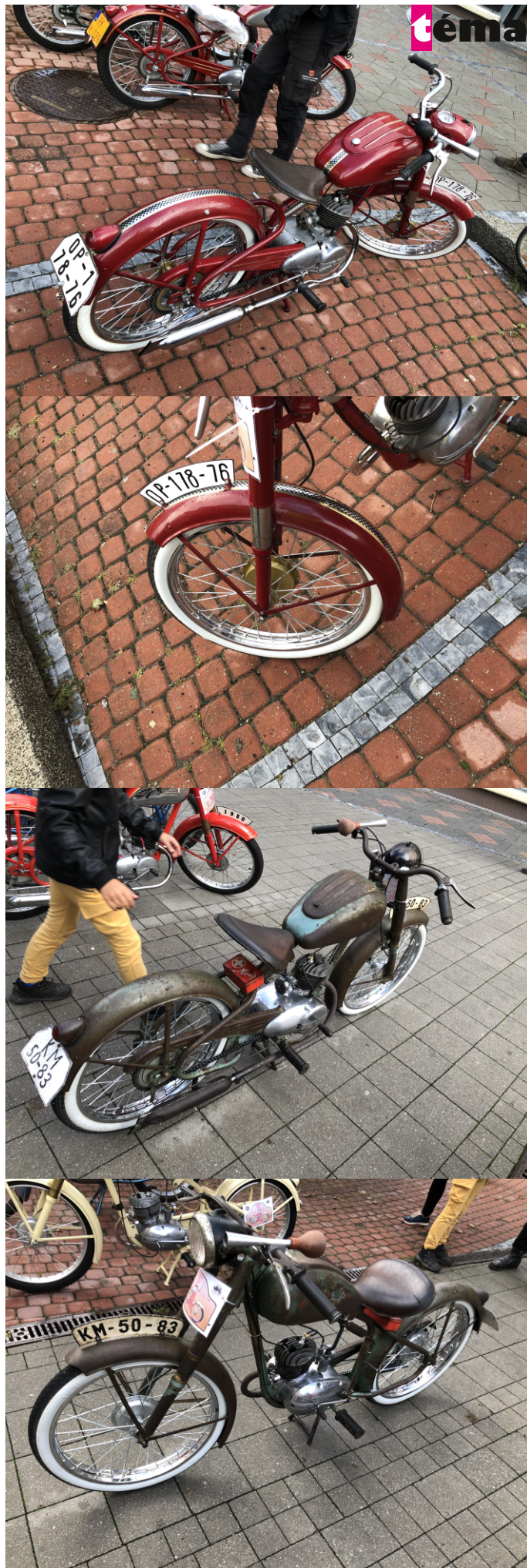
Manet 90 Ružomberok

16



Manet 90. Prvý slovenský motocykel. Jeho priaznivci a majitelia sa stretli v Ružomberku už po 17 krát. Stroje sú stále naleštené, niektoré ako nové, niektoré v takzvanej patinovke. Ale majitelia zrejú ako víno, šediny pribúdajú, sem tam nejaké kilečko navyše. Život je taký, že šrámy na ňom sa nedajú tak ľahko zreštaurovať, ako na technike. A pritom rokmi zápal a láska k technike neochabla a na zraze vidíme skutočných fajňšmekrov, ktorí si užívajú jazdu na strojoch starých desiatky rokov. Ten zápal a nefalšovaná radosť, ktorá priam detsky srší z očí zalúžilých dôchodcov sú nákazlivé. Človek si povie, toľkokrát som tam bol, čo nové tam uvidím. Ale pre to nadšenie sa tam skutočne oplatí prísť. Sem tam sa hlási o slovo aj nová generácia a vidno, že táto vášeň bude mať pokračovanie.

Tento ročník neveštil v noci z piatka 9.9. na sobotu 10.9. pozitívne správy ohľadom počasia. Aj tak sa však napriek vytrvalému dažďu do centra Ružomberka postavilo na štart silné zastúpenie strojov. A počasie nakoniec ustúpilo a štart bol bez dažďových kvapiek. Škoda že práve počasie odradilo priaznivcov a okoloidúcich, a tak tohtoročná kulisa





ružomberčanov bola symbolická. Pribudli aj nové stroje, pribudli aj módne biele lemy pneumatík. Po desiatej hodine sa celá kolóna vozidiel pobrala na sobotný výjazd. V dnešnej dobe už pomaly zabudnutý smrad, či vôňa spáleného benzínu s olejom v jednom valci s dvomi piestami vrátil Ružomberok do čias, keď okolo Hotela Kultúra ešte nebola pešia zóna. Samozrejmou pri takejto akcii je aj doprovod s prívesnými vozíkmi. Nie sú to totiž všetko leštenky a tých pár jázd ročne im dá zabráť.

Manet 90 je prvý slovenský motocykel, na ktorý sa hlavne "bratia" Česi pozerajú s dešpektom. A keď ho aj akceptujú, považujú ho za svoj výtvor. Skonstruovali ho kompletne na Slovensku v Považských strojárňach, hlavne českí konštruktéri, ktorí neboli vo svojej domovine docenení. Vtedajšia doba ponúkala koncepciu dvoch piestov v jednom valci, experimentovali s tým viacerí výrobcovia. Pri manete bol inšpiráciou Puch od susedov. Manet má nádrž s úložným priestorom, sklo predného svetla s legendárnou mačičkou a nemá zadné odpruženie. V Ružomberku boli vodno stroje s patinou, teda v pôvodnom nerenovovanom stave, veľa strojov bolo renovovaných, niektoré viac, niektoré menej úspešne. Videli sme však aj patinový





stroj na úrovni plechov a ostatné čadti boli renovované. Tento zbastlenec mal dokonca biele lemy pneumatík. Značka bola pôvodná, ale celkový dojem bol rozpačitý. Rovnako ako aj motory, ktoré sa leskli s prepáčením ako psie gule. príliš veľa chrómu a leštenia hliníka škodí a smeruje od veteránstva k jarmokovému gýču. V Ružomberku bola hrozba dažďa, takže sme videli aj ľudovú tvorivosť na ochránenie kožených sedadiel pred nevítaným dažďom. Počasie nakoniec vydržalo a celá akcia bola bez jedinej kvapky. Pred Hotelom Kultúra sme videli aj zaujímavopsti, ako napríklad modrý stroj s okrúhlym výrobným číslom 19000. Okrem štítka sa tým majiteľ chválil aj na prednej značke. Podujatie navštívili aj majitelia iných veteránov, bol vidieť aj pekne zrekonštruovaný skúter Manet 100. Tento prišiel na trh, ako bolo v socializme zvykom, po celosvetovom boome skútrov. Jazdnými vlastnosťami príliš neohúril a tak sapo evolúcií na Tattran 125 jeho výroba skončila. Považské strojárne sa naplno pustili do výroby exportne úspešných mopedov babetta. Tie prinášali devízy na rozdiel od rubľov z Jáw do CCCP.



PIOGANG



ŠTART: 0,0 km – **9:00** Ivachnová záhrada pri Kultúrnom dome odkiaľ sa kolóna presunie pred kostol na posvätenie motoriek a jazdcov. Následne pokračujú po ceste č. 18, povedľa ČS Kozí vršok do obce Bešeňová a ďalej popri Liptovskej Mare po ceste č. 2213.

Č. 2: 12,6 km – Odboč vľavo na cestu č. 584 smer Zuberec/ Huty - veľké stúpanie, potom aj klesanie

Č. 3: 36,7 km – V obci Zuberec odboč vpravo smer Oravice (Návesť „Oravice 13“)

Č. 4: 56,3 km – V obci Vitanová odboč vľavo na cestu č. 520 smer Trstená, pokračujú cca 6km.

Č. 5: 62,6 km – Odboč vpravo na rýchlostnú cestu R3 smer Jablonka (PL) po 2km jazdy po R3 sa pripojí na cestu č. 59 a pokračujú smer Jablonka PL

Č. 6: 67,6 km – Pred hraničným prechodom (SK)-(PL) **hromadné tankovanie** na ČS Benzinol (je potrebné mať natankované na 100km jazdy – ďalšie hromadné tankovanie už nebude)

Č. 7: 76,5 km – Po natankovaní pokračujú po ceste č. 520 smer Trstená, potom cesta č. 7 smer Jablonka V obci Jablonka odboč vľavo na cestu č. 962, smer Zubrohla, Námestovo (SK) Pokračujú na hraničný prechod (PL)-(SK) a následne po ceste č. 2276 cez obec Bobrov až do obce Zubrohla.

Č. 8: 92,4 km – V obci Zubrohla odboč vľavo na cestu č. 78 smer Námestovo, pokračujú 4,5 km

Č. 9: 97,0 km – V meste Námestovo, pred parkoviskom, cez parkovisko pokračujú odboč vľavo na parkovisko, cez parkovisko pokračujú podľa priloženej mapky na štrkovo-panelovú plochu pri Oravskej priehrade – bod č. 10

Č. 10: 97,5 km – **Prestávka 90 minút** – Individuálny rozchod, čas na obed alebo opravu strojov.

Č. 11: 98,2 km – Z miesta státiť sa vráť na cestu č. 78 a po 200m na kruhovom objazde zíd tretím výjazdom na cestu č. 520 smer Trstená

Č. 12: 99,0 km – Na križovatke za mostom sa drž vľavo a pokračujú po ceste č. 520, pokračujú do Trstená

Č. 13: 111,7 km – Na prvom kruhovom objazde zíd 3. výjazdom – cesta č. 59 smer Dolný Kubín, po 600m – na druhom kruhovom objazde pokračujú rovno, stále smer Dolný Kubín

Č. 14: 119,0 km – V obci Podbiel odboč vľavo na cestu č. 584 smer Zuberec/ Huty. Pokračujú až do Zuberca, v Zuberci sa drž vpravo a pokračujú známym kopcom a známou trasou až do Ivachnovej.

Č. 15: 141,9 km – Po náročnom stúpaní prestávka na odstavnej ploche vpravo – **SUPER VÝHĽAD!**

CIEĽ: 167,6 km – Ivachnová, **predpokladaný čas príchodu 18:00**

SAFETY CAR:	+421919313295
ZDRAVOTNÍK:	+421915355112
MOTO SPOJKA:	+421907106333
HL. ORGANIZÁTOR:	+421904274781

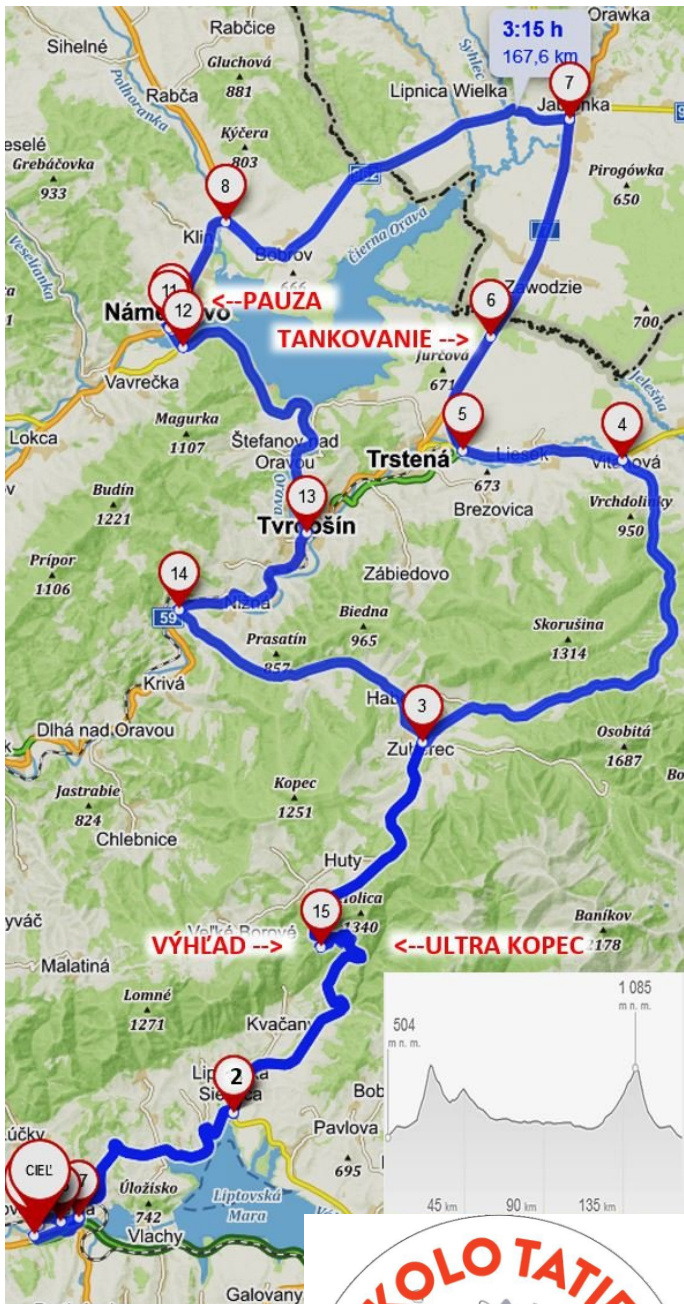
Na križovatkách sledujú šípky nasprejované na asfalte, ak tam šípka nie je, choď rovno/ po hlavnej!

PREDBIHAJ VŽDY Z ČA V A !!!



2.7.2022 Aj tento ročník som len ako divák s deťmi na krku (doslovne), a tak prinášam záznam výjazdu zo 'základne' v Ivachnovej dňa 2.7.2022 o deviatej ráno. Desiatky dvojtaktov sa v oblakoch modrého dymu odhodlali na cca 200km trasu. Aspoň počasie sa zľutovalo nad strojmi, a tak sa štartovalo pod mrakom s príjemným ochladením. Stretli sa desiatky strojov, niektoré dokonale zrenovované, niektoré s brutálnou patinou, keď hrdza nahradila farbu, ale niektoré s dobovými úpravami a amatérskymi opravami zbieranými roky. Okrem pionierov tu mali zastúpenie aj babetty, staré jawky či zetky. Všetko dvojtaktné bolo vítané. Vystavené tu boli aj indické Jawy spoločnosťou TatraMoto. Pre toho, kto chce vzhľad veterána a bezproblémovú techniku je to jasná voľba. Nič však pre zarytých dvojtaktárov :) Niektoré stroje mali brutálnu expedičnú výbavu, ako vyššie zobrazený orandžový krásavec z Čiech. Iným stačila bednička od piva a našli sa aj takí, čo prišli bez úprav a náročnú trasu si užili bez expedičnej záťaže. Podujatie podporila účasťou aj žilinská županka Erika Jurinová. Veď voľby sa blížia ;)

[PODUJATIA]



Trasa bola náročná, videli sme krásne patinovky, ale vystavené boli aj indické novinky.



Pribylina 2022

Múzeum liptovskej dediny
PRIBYLINA

Program sľuboval spojenie starých domov a starých áut pod záštitou VCC Tatranský oldtimer. Ten sa však na podujatí nakoniec nezúčastnil. A tak organizátori zachraňovali, čo sa dalo. Narýchlo zvolali nadšencov zo združenia Staré fáro, ktorí nikdy nezahodia príležitosť ukázať sa. Tu je to však o nadšení a vlastnom pohľade na autá, ako o veteránoch, ako ich poznáme.

Dominujú u nich youngtimery na bielych značkách, takže nijaký veteránsky komisár dnedohliada na autenticnosť. A tak sme mohli v Pribyline vidieť autá konca veku socializmu, hlavne sedemdesiate a osemdesiate roky minulého storočia. Bol tu mercedes žralok, malé fiatky, naleštená tisícka, ale aj jawa 500 OHC, motorkárska trojkolka a aj pár skutočných veteránov z Ružomberského automotoklubu. Žltá Škoda Tudor sa neopozerá, rovnako ako krásny dvojfarebný Opele P4. Oči návštevníkov pookriali aj pri pohľade na bordový Citroen AC4, ale potešili sme sa aj s exkluzívneho Citroena SM alebo Triumphu GT6. Malý agilný športiačik, akých je v dnešnej ponuke moderných áut brutálny nedostatok. Ale čo už, dnešná skolská mládež si preváža zadky v zaprdených sedadlách po nemeckých stredných manažérskych stavoch, vo vyjazdených TDíčkach od dvojitého W.

Späť k výstave, boli tu aj zbastlené kúsky, ako tuningované kupátko od Fiatu, v originále skutočne krásne auto. Tu to bol orandžový gýč, ale majiteľ mal z neho očividnú radosť. Vkus si nekúpiš :)

Ale aj tak podľa mňa najlepší bonbónik stál na klasickom parkovisku pred pribylinským skanzenom. Krásny Fiat X1/9 z martinskou značkou. Sladká čerešnička pri odchode...







Ružomberská ruža veteránov 2022

18.6.2022 Po dvoch rokoch prestávky, spôsobenej opatreniami v boji proti pandémie, sa tento rok uskutočnil ďalší ročník tradičného podujatia veteránov v Ružomberku. Aj tento rok bolo v platnosti obmedzenie na maximálny rok výroby 1945. Samozrejme, našli sa aj novšie kúsky, boli to však výnimky, alebo sprievodné vozidlá ružomberských organizátorov. Svoje početné zastúpenie tu mali v autách hlavne značky Aero a Tatra, ale našli sa aj skvosty z dielne BMW, Citroen či malé anglické športáky. Spestrením bola výstava aj štart traktorov liptovských nadšencov. Trasa bola jednoduchá, okruh Liptova s kratšími, či dlhšími zastávkami v Svätom Kríži, či Liptovskom Hrádku. Nemohli chýbať ani motocykle, videli sme predvojnové skvosty anglických značiek, ktoré sú už len históriou. Značky ako Matchless, Ariel, Sunbeam, ale aj nemecké NSU, Zundapp, či český Ogar sú milovníkom histórie jednej stopy dobre známe. Väčšina vozidiel je krásne zreštaurovaná. Nemá to však nič spoločné s pôvodným stavom, je to obraz kvality prác súčasnosti. Pred skoro sto rokmi určite neboli lakýrnicke práce, či chrómovanie na úrovni dnešnej doby. Stačí si spomenúť na lakovanie socialistických skvostov () a človek je hneď v obraze. Takže v podstate rekonštruované veterány dnešnej doby sú skôr "show cars", ako pamätníci minulosti. preto mi srdce zaplesá skôr pri pohľade na ošumelý, jazdený a dobovo zmenený stroj, ako pri leštenke, ktorej majiteľ trpne pri každom detskom dotyku na jej dokonalom laku ;) Odkedy sa organizátori rozhodli, že obmedzia účasť pre vozidlá do roku výroby 1945, stačí na prezentáciu Mostová ulica. Každoročne aj napriek vekovému obmedzeniu môžeme vídať aj vozidlá mladšie, organizátori dovoľia štart aj mladších ročníkov v obmedzenom množstve ako údajné doprovodné vozidlá. Predvojnová éra bola bohatá na značky a karosárske verzie, veď bolo možné kúpiť samotné podvozky a postaviť na nich individuálne karosérie, čo ponúkali vtedajší experti od Sodomku či Karosy. Povojnový režim individualizácie už bol prechodom na samonosné karosérie utlmený a pomaly smeroval k dnešnej smutnej uniformite. Avšak aj v tomto období výrobcovia ponúkali rozmanité modely, obľúbené boli hlavne malé športové a ľudové vozítka. Bohužiaľ hlúposť komunistov s centrálnym plánovaním v Čechách pochovala mnoho nádejných projektov. Veľa značiek bez milosti udupala v spojení s inými značkami a donútila vyrábať to, čo požadoval zaostalý Sovietsky zväz, náš vtedajší vzor. A tak len s odstupom času môžeme obdivovať nádherné vozidlá, ktoré produkovali zlí kapitalisti a socialistickú výrobu hravo strčili do vrečka...

[PODUJATIA]







Polročné štatistiky evidencií 2022

2021	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	SPOLU
LAHKÁ ŠTVORKOLKA	0	2	3	1	4	2	4	4	3	1	1	2	27
MALÁ TROJKOLKA	0	0	2	0	4	4	4	0	0	0	0	0	14
MALÝ MOTOCYKEL	4	3	27	25	23	41	62	34	28	11	7	5	270
MOTOCYKEL	27	114	462	734	1023	1083	866	629	378	304	196	132	5948
ŠTVORKOLKA	10	93	158	135	171	130	69	81	42	29	42	39	999
TROJKOLKA	0	0	1	1	5	4	2	5	0	5	0	0	23
SPOLU	41	212	653	896	1230	1264	1007	753	451	350	246	178	7281

2022	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	SPOLU
LAHKÁ ŠTVORKOLKA	4	2	3	1	3	8	3	1					25
MALÁ TROJKOLKA	1	0	3	2	4	0	0	2					12
MALÝ MOTOCYKEL	12	11	24	28	31	48	36	52					242
MOTOCYKEL	166	345	756	867	1055	1144	796	651					5780
ŠTVORKOLKA	31	34	43	34	67	54	46	44					353
TROJKOLKA	1	5	2	6	3	17	9	8					51
SPOLU	215	397	831	938	1163	1271	890	758	0	0	0	0	6463

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

Absolútna spokojnosť. Ináč ani nemôžu nazvať predajcovia strojov kategórií L na Slovensku ostatné tri roky. Rekordy sú prekonávané každým rokom, nových strojov pribúda napriek stúpajúcim cenám. Ponuka je široká a tento rok sa predáva všetko, čo je v ponuke. Podľa informácií od predajcov takýto rok ešte nebol. Dobré sú na tom značky, ktoré majú dostatočné skladové zásoby. Dokonca sa objavujú poradovníky, ktoré sme poznali z čias kosáka a kladiva. Niektoré modely sú dlhodobe nedostupné a čakacie lehoty dosahujú mesiace. Nová Aprilia SR GT 125 v kategórii skútrov zaznamenala raketový nástup. A importér preferuje Čechy, tak sú stroje pre Slovensko nedostatkovým tovarom. Rovnako ako Honda PCX, či Yamaha Nmax. Z tabuliek je zrejmé, že legislatíva pomohla aj trojkolkám, aj keď sú stále okrajovou záležitosťou. Veď je to také onaké, ani ryba ani rak. Malé motocykle majú asi najhoršie časy za sebou, pomáha tomu najmä elektrifikácia. Bohužiaľ päťdesiatkové stroje sú na ústupe práve pre elektriku, ktorá dáva v tejto kategórii asi ako jedinej poriadny zmysel. Na ústupe je podľa čísel aj kategória štvorkoliek, ale je to len naoko. Je to totiž dôsledok ovládnutia trhu číňanmi, ktorí si nelámu hlavu nad inováciami, ako napríklad Japonci, ale hľadajú úskoky, ako ojsť legislatívu a tým nakadiť na hlavu všetkým pozitívnym firmám. Jednoducho svoje štvorkolky prehlásili papierovo za traktory a tým obchádzajú zákony. Škoda, že nevidieť do peňaženiek tých, čo schvaľujú homologizáciu. Ale to je ich svedomie a svedomie kupujúcich kupovať značku ChinaFakeMoto od obchodníka, ktorí sa dal kúpiť na propagáciu Putinových Nočných vlkov. Tuposť sa v dlhodobom horizonte nevypláca, o čom svedčí aj osud vlčieho predajcu motoriek v Trnave. Teraz plačká v kúte, chudáčik čuráček. Ale späť k štatistike. Podľa všetkého okrem štvorkoliek budú všetky kategórie tento rok v rekordnom raste. Na začiatku roka uvidíme, ktorá značka bola víťazom nedostatku strojov. Predpokladám, že Honda si nenechá víťazstvo pretiecť pomedzi prsty. Zaujímavé bude sledovať nastúpený trend číňanov - v motorkách mierny vzostup a v skútroch systémový pokles. Cenová výhoda je preč a kvalita je určite niekde inde, ako u Japoncov. A zároveň sa ukáže, či elektrina myslí svoj nástup vážne a úplne ovládne kategóriu L1e.

