

MOTOCYKLE SKÚTRE AUTOMOBILY SUBJEKTÍVNE A NEKOREKTNE

MOTOR**K**LUB

JESEŇ 2022

ČÍSLO 16

Bistella 500

ČZ
125
453

rekonštrukcia

3. Úvodník

4. mix - novinky

Novinky v jednej stope

8. Rekonštrukcia ČZ 125-453.03...

Ako som spojzdnil šopovú motorku
amatérskou rekonštrukciou

14. Miniralye Liptovské Sliache 2023

Slovenský seriál amatérskej rallye
a jeho zastávka v mojej obci

18. Bistella 500

Jeden amatérsky šialenec zrekonštruoval
Peráka s vlastným 500-kovým
motorom a postavil ho legálne
na biele značky. REPSECT

22. Registrácie motocyklov 2022

Ku koncu roka to bolo
s predajom nových motocyklov
prudko pozitívne



14



6



18



8



ešte pár dní, a je tu koniec roka 2022. Bol to prvý pocovidový rok, a motorkárov potešil. Dlhé leto bez dažďových kvapiiek ma netešilo ako záhradkára, ani ako včelára, ale na motorkách som sa mohol vyblázniť dosýta. Asi boli viacerí takíto jedinci, lebo registrácie motocyklov na trhu rastú. Rastú už pár rokov po sebe, a vidno to aj na cestách, aj na predajných miestach. Predajcom sa darí, a tento rok podľa slov predajkyne z môjho okresu sa "predá všetko, čo príde na predajňu." A vrátili sme sa aj k nepopulárnym poradovníkom. Mne sa pošťastilo, napriek reptaniu manželky, dovieš domov krásnu novú červenú Apriliu. Síce "len" skúter, ale na slovenské cesty ako stvorený. Aj ten je bestsellerom tejto sezóny. A aby som len nechválil súčasnú produkciu, popisujem v tomto čísle aj moju cestu k prvej jazde na motocykli, teda tom skutočnom s radičkou. Po rokoch som oživil starú ČZetu, ktorá v to ani nedúfala. Ja, ktorý v živote sám ani olej v aute nemenil. Nie že by som bol na to ľavý, ale jednoducho som nové auto servisoval, ako sa patrí, v autorizovanom servise. O to sladšie chutilo prvé naštartovanie a jazda po lúke poza rodinný dom. Normálne som bol na seba hrdý! Ak máte doma podobný stroj, a váhate, či sa pustiť do rekonštrukcie, nebojte sa. Ja som váhal, ale keď som sa do toho pustil, tešil som sa z každej vlastnoručne vyčistenej skrutky, či nalakovanej súčiastky. Tieto stroje majú svoje čaro, nie ako jazdné zážitky, to je skôr trápenie, ale ako škola na zistenie vlastných schopností. Ide zima, spestrite si ju renováciou ;o)

Róbert Kelčík

MOTOR**KLUB** - štvrťročník, vydáva v elektronickej forme Róbert Kelčík.

robart@kelcik.sk

Číslo: 16, Dátum vydania: 21.12.2022

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.

yamaha yzf - r125 2023

Yamaha inovovala svoju 125ku. „R“ označuje „Race“. Korene každého motocykla z legendárnej rodiny radu R siahajú priamo až k víťazným strojom Yamaha MotoGP® a World Superbike. Radikálna nová kapotáž nového modelu R125 je dedičstvom modelov R1 a R7 a tomuto ľahkému superšportu s objemom 125 cm³ dodáva charakter silného stroja. Z novej agresívnej prednej časti v tvare písmena M, ktorá je vybavená výkonným centrálnym LED svetlom a dvojitémi obrysovými LED svetlami, vyžaruje DNA radu R. Podvozok Deltabox s geometriou vyvinutou pre preteky superšportov je vybavený najmodernejšou 41 mm obrátenou prednou vidlicou KYB a

zadným odpružením s kľbovým závesom na mimoriadne svižné



palcové prístroje s technológiou TFT s pripojením smartfónu cez rozhranie Bluetooth® vás informujú a udržiavajú v kontakte s okolitým svetom.

Na zabezpečenie vysokého výkonu pri všetkých rýchlostiach je štvortaktný motor EURO5 s objemom 125 cm³ vybavený technológiou variabilného časovania ventilov (VVA) od spoločnosti Yamaha, ktorá zvyšuje výkon. Systém kontroly trakcie a klzná spojka A&S zlepšujú ovládateľnosť pri zrýchľovaní a spomaľovaní. Vďaka prémiovej povrchovej úprave dostupnej vo farbách Icon Blue a Tech Black má model R125 všetko, čo potrebujete na vstup do sveta radu R.

ovládanie. Rozloženie stupačiek, sedadla a riadidiel poskytuje športovú jazdnú pozíciu pre optimálne ovládanie a nové 5-

Yamaha X-MAX 125 2023



Nová Yamaha Xmax Yamaha oznamuje úplne nový rad XMAX pre rok 2023, ktorý predstavuje jeden z najväčších krokov vpred v dizajne športových skútrov Yamaha za posledné roky. S novým futuristickým vzhľadom a radikálnym LED svetlom v tvare X – ako aj s konektivitou smartfónu a vylepšenou ergonomiou – vám najpredávanejšia rodina športových skútrov XMAX ponúka veľmi špeciálny zážitok z jazdy. Na výber sú modely XMAX 300 a XMAX 125 – ako aj vyššie špecifikácie XMAX 300 Tech MAX a XMAX 125 Tech MAX s plnofarebnými prístrojmi TFT a navigáciou Garmin prostredníctvom smartfónu – všetky sú štandardne vybavené plným LED osvetlením. Bez ohľadu na to, ktorý model XMAX si vyberiete, môžete si byť istí, že zažijete najlepší štýl, technológiu a kvalitu vo svojej triede! Model XMAX 125 má aj nový dizajn kapotáže, ktorý mu dodáva nový dynamický a výrazný vzhľad. Nový športový štýl sa posúva na vyššiu úroveň vďaka futuristickému LED svetlu v tvare písmena X a zmeneným bočným krytom v tvare bumerangu – a cestné pohodlie zvyšuje nové ergonomické sedadlo, ktoré uľahčuje zostúpenie na zem.



ZDVIHOVÝ OBJEM (CM3)	124
VRTANIE A ZDVIH (MM)	52.5 mm x 57.4 mm
VÝKON (K/OT./MIN.)	9 PS (6.4 kW) / 6 750 rpm
KRÚTIACI MOMENT (NM/OT./MIN.)	10 Nm / 5 500 rpm
RÁZVOR KOLIES (MM)	1 290 mm
PNEUMATIKA VPREDU	90/90-12, bezdušová
PNEUMATIKA VZADU	100/80-12, bezdušová
PALIVOVÁ NÁDRŽ (L)	5,5

Suzuki Burgman 125 2023

Model BURGMAN STREET 125EX bol vyvinutý v rámci trvalého úsilia značky Suzuki prinášať prémiový zážitok z jazdy, ktorého neodmysliteľnou súčasťou je nižšia spotreba paliva a tichšia prevádzka v kombinácii s vynikajúcim výkonom, ktorý však nie je na úkor zodpovednosti voči životnému prostrediu ani komfortu jazdca. Motor SEP-α poskytuje intenzívnu akceleráciu a výborné reakcie hneď po štarte, čo určite oceníte. Tento nový motor teraz pracuje ešte tichšie, plynulejšie a efektívnejšie vďaka zavedeniu nového systému automatického vypnutia/naštartovania motora (EASS) pri zastavení s voľnoběžnými otáčkami a systému tichého štartovania Suzuki. Tieto dva systémy ticho naštartujú motor, automaticky ho vypnú pri zastavení a znovu ho naštartujú pri rozjazde. Vzduchom chladená konštrukcia motora z neho navyše robí spoľahlivú pohonnú jednotku, ktorá je nenáročná na údržbu a ktorej prevádzka nezaťažuje vašu peňaženku. Kompaktnosť a nízka hmotnosť motora tiež prispieva k atraktívnemu dizajnu modelu BURGMAN STREET 125EX, ktorý sa vyznačuje agilnou ovládateľnosťou, luxusným komfortom a praktickosťou. **3 300 €**



Suzuki Address / Avenis 125

Model **Address 125** je najpredávanejším modelom vo svojej triede v Indii a od roku 2007 sa ho predalo viac ako 4 milióny kusov. Jednovalcový vzduchom chladený motor s objemom 124 cm³ s technológiou Suzuki Eco Performance (SEP) optimalizuje všetky aspekty účinnosti motora, ktoré vyvažujú spotrebu paliva (1,9 l/100 km v teste WMTC) a dostatočný výkon. Štýlový dizajn sa vyznačuje oblými tvarmi prerušovanými atraktívnymi líniami karosérie a chrómovanými akcentmi. Jasné LED svetlomety a LED obrysové svetlá vo vertikálnom tvare fungujú nielen pre lepšiu viditeľnosť, ale aj pre posilnenie jeho charakteristického vzhľadu. Veľký analógový rýchlomer s digitálnym displejom s osvetlením Suzuki Eco Drive pomáha jazdcovi jazdiť úsporne. Dlhé, ploché a dobre polstrované sedadlo a priestranná podlahová doska sú navrhnuté pre prinášajú aj praktické prvky užitočnými háčikmi, **Avenis 125**, ktorý mal sebou úspešné krátkym rázvorom a plynulý chod. úsporný agresív-čnosťou, nenými európ-modernú len parazitácia a dehonestácia

pohodlnú polohu jazdca aj spolujazdca. Ďalší komfort vrátane úložného priestoru pod sedadlom s dvoma predného ľavého vrecka a zásuvky USB. **2790 €** premiéru v Indii v februári roka 2022 a už má za predajné výsledky, je model s ľahkým podvozkom, a športovým vzhľadom, ktorý zaručuje rýchly, svižný Model, ktorý zdieľa s modelom Address rovnaký motor s vysokým krútiacim momentom, vyniká ným vzhľadom zdôrazneným klinovitou zadnou vztýčeným výfukom, LED svetlometmi umiestnenými na kapotáži, zadnými kombinovanými LED svetlami a kombináciou dvoch farieb. **2990 €**. Suzuki ponúka na skom trhu lacné stroje z Indie, ktoré neprinášajú žiadnu techniku, ale cenovo sú vysoko nadhodnotené. Je to v podstate slávnych mien. Na Slovenskom trhu za túto cenu nepredajné.





Toto je MOPED. Dvojmiestny, silný a ekologický. 19" kolesá, známy design. Motor a pedále, fenomenálne

zrýchlenie, žiadne vibrácie. Tichá jazda alebo motorky, ležadla, tanku.. Individualita, bezpečnosť 21. storočia, žiadna smradľavá vykopávka.

možnosť voľby zvuku a zábava. Právý stroj pre

Chceš výnimočnú a urobí borca a všetci ti ju spoľahlivý a bezúdržbový stroj? dopravný prostriedok? Chceš život a kúp si mopedix moped: výkonný pedálmi. oceľová konštrukcia. Praktický nosič sedla spolujazdca. svetlomet s tromi kolesá, s ktorými si zaobstaráš aj naše Čo počujú, bude na tebe!



motorku, ktorá z teba budú závidieť? Potrebuješ Hľadáš alternatívny a ekologický páchať dobro? Tak zmeň svoj Electrix! Pretože toto je skutočný elektrický motor v kombinácii s Minimalistický dizajn, pevná Poriadne kotúčové brzdy. napríklad na basu pív alebo Parádny predný LED režimami svietenia. Veľké jednoducho prejdeš. A keď ozvučenie, ostatní ťa začujú.

REŽIMY PREVÁDZKY

AMATÉRIX

Max. 20 km/h, ideálny pre začiatočníkov, dôchodcov, rentierov. Mr. Mopedix odporúča všetkým pre prvú jazdu.

LEGÁLIX

Max. 45 km/h, ideálny pre kľud'asov, pôžitkárov, milovníkov retra. Mr. Mopedix odporúča na každodenné jazdenie.

ILEGÁLIX

Max. 65 km/h, ideálny pre fajnšmekrov, bláznov, samovrahov. Mr. Mopedix odporúča mimo cesty a diaľnice.



kawasaki z / ninja EV 2023

Kompaktný stroj s veľkosťou podobnou Ninja 650 využíva známe odpruženie a brzdy cestných motocyklov Kawasaki so strednou hmotnosťou a rovnakú technológiu podvozku, ako sa používa na mnohých strojoch radu Ninja a Z.

Jadrom vozidla s hmotnosťou 219 kg je akumulátor, ktorý je možné nabíjať pomocou rýchleho nabíjacieho systému CHAdeMo alebo pomocou bežného domáceho napájania 100 - 240 V. Týmto spôsobom stroj EV sleduje súčasný trend, ale Kawasakiho „zábavná jazda“ Rideology si vyžadovala ďalšie myslenie.



Výsledkom je dvojkoľesový elektrický stroj s dosahom približne 100 km s vlastnosťami bežného stroja, ako je spojka a štvorstupňová prevodovka. Týmto spôsobom by sa očakávalo, že vozidlo bude atraktívne pre aktuálny profil majiteľa Kawasaki a bude spĺňať filozofiu Kawasaki Rideology.

mv augusta ampelio 2023

INŠPIRÁCIA 50. ROKOV 20. STOROČIA

Elektrický skúter Ampelio je moderný vzhľadom aj výbavou, no inšpiráciu čerpá zo štýlu modelov CGT a Ovunque z 50. rokov minulého storočia.

Elektromotor je akreditovaný s výkonom 4,1 kW, s maximálnym maximálnym výkonom 7,2 kWh, schopný zabezpečiť kompromis medzi výkonom a dojazdom, ktorý je väčší ako u mnohých konkurenčných modelov.

Suchá hmotnosť je 95 kg alebo pohotovostná hmotnosť 121 kg s oboma batériami umiestnenými pod sedadlom. Prítomnosť akumulátorov nemá vplyv na kapacitu nákladu, čo umožňuje uloženie výklopnej prilby.

Ampelio si zachováva mnohé z charakteristických prvkov predchádzajúcich modelov, od jednoduchého používania až po praktickosť, pričom sa nezabúda na estetické detaily.



Na tejto kolobežke je jasne vidieť typickú taliansku pozornosť k forme, detailom a elegancii. A po rokoch, napriek revolúcii v technológiách oproti modelom 125/150 spred sedemdesiatich rokov, si skúter Ampelio stále zachováva mimoriadne kompaktnú siluetu.

rekonštrukcia ČZ 125 453.03



Rekonštrukcia a renovácia sú často zamieňané pojmy. Rekonštrukcia v mojom prípade znamenala vytvorenie pojazdného stroja s rôznych zdrojov dielov, ktoré však pochádzali z jedného stroja. Takže všetko okrem kolies sú pôvodné diely z jedného stroja, žiadna skladačka. Štítok a motor spolu sedia. Renovácia je niečo iné, tým vzniká v podstate nový stroj, ktorý môže mať spoločný s predlohou len výrobný štítok. Bohužiaľ v dnešnej dobe bežná prax vyrábania nedochovaných "veteránov".

Konkrétny mňou oživovaný kúsok naštartoval moju neskorú motorkársku kariéru. Na úplnom začiatku realizácie bola kúpa Hondy PCX 2014 mojim bratom po úprave legislatívy. Obnovil sa tým môj záujem o motocykle. Najskôr som začal babettou a potom skrsol v mojej hlave nápad na spojzdenie stroja, ktorý kedysi slúžil ako darca orgánov pre doma robený traktor. Ten teraz odpočíval v starorodičovskom humne s deravou strechou. Doslúžil, a nahradil ho moderný štvortakt Honda na podvozku AgZat. Práve ten dotiahol vozík s babeetou a dielmi ČZty do môjho terašieho bydliska. Nasledovalo

bilancovanie, čo všetko je k dispozícii. Najskôr bola vyčistená babetta, ktoré slúžila na moje prvé dvojstopé jazdy po vyše dvadsiatich rokoch. Pred štyridsiatkou som tak podľahol jednej stope po medziobdobí s automobilovým poblúznením. Na Áčkový vodičák som už nepomýšľal, a tak mi zostali len tínedžerské maloobjemové stroje. A že je to zaujímavá a rozmanitá kategória. Tu spadá aj rekonštruovaná ČZta so skromným výkonom na úrovni tuningových poldecových skútrov. Bilancovanie odhalilo, že stroj je viac menej kompletný, z bazára som dokupoval len kompletne kolesá, výfuk a

drobnosti ako záchyt brzdy, osky kolies, nejakú chýbajúcu elektriku, ako brzový spínač, či klaksón. Najviac som sa obával, ako spojzdním motor, lebo moje skúsenosti s touto technikou boli nulové. Doterajšie skúsenosti spočívali v rozobratí a vyčistení karburátora na babette. Ale dnešná doba praje neskúseným vďaka internetovému pripojeniu. A tak som si dohľadal všetko potrebné a podujal sa na pre mňa dobrodružný projekt oživenia stroja staršieho, ako som ja sám. Odporúčam každému, kto má takúto možnosť a trochu času, objavovať svoje skryté talenty aj týmto spôsobom. :o)

NÁLEZOVÝ STAV

Motor pôvodný, roky slúžiaci v traktore a potom odložený do výslužby v humne. Dal sa pretočiť, mal pôvodné zapalovanie aj karburátor a bol používaný na automobilovú veľkú 12V batériu. Dobíjanie tu nebolo používané. Rekonštrukcia spočívala v precíznom vyčistení z vonkajšej strany, úplnom rozobratí, vyčistení a poskladaní karburátora, odmontovaní statora zapalovania, jeho vyčistení, ošetrovaní kontaktov a namontovaní. Oživenie však pôrebehlo ešte predtým, ako bol motor odmontovaný z traktového nosníka. Po vyčistení karburátora a zapalovania som podľa internetových návodov nastavil predstih pri odmontovanej hlave valcov a po dlhom bádaní a pokusoch omyloch som ho nakrátko naštartoval. To bol asi rozhodujúci moment, keď mi doplo, že to nakoniec dotiahnem do funkčného konca. Nechcel som to dať do ruky odborníkom, chcel som si to zažiť na vlastnej koži. Plechy a kostra boli roky uložené na šope, nádrž aj predný blatník boli zasiahnuté smirgľom ešte z obdobia mojich tínedžerských čias, keď som si myslel, že to spojzdním. Ale ostalo len pri ošmigľovaní nádrže a blatníka a ich natretí odhrdzovačom. Takže to prežili len s povrchovou hrdzou. Rám s riadikami bol šmirgľom nedotknutý, krivý po nejakom páde predchádzajúceho majiteľa a zamastený. Štítok pripnutý a čísla sedeli. Tu som len všetko precízne vyčistil. Ručne a do detailu. K dipozícii z pôvodného stroja bola aj spínačka s pôvodným kľúčikom, tachometer s kontrolkami a náhonom, parabola predného svetla so sklom aj rámkom, zadný kryt svetla, pekné podsedadlové plechy, často chýbajúci kryt reťaze, kompletný zadný blatník s podblatníkom, zadné tlmiče, jedna stupačka, kryt karburátora, obidva kastlíky, pôvodný klaksón, ktorý som ale neoživil, držiak zadného svetla, koleno výfuku, ale upravený skrátenej pôvodný výfuk. čiastočne zostalo zachované aj káblovanie, ktoré farebne korešpondovalo s nájdenou elektrickou schémou na internete, takže som to len podpláňal. Z častí, ktoré chýbali, som potreboval hlavne kopletné kolesá s brzdovými bubnami, výfuk a vzduchový filter a drobnosti. Tu pomohol bazos.sk.



A teraz trochu beletrie z ožiovania stroja od počiatku až po prvú jazdu. K tejto motorke som sa dostal ako slepé kura k zrnú. Na počiatku bol motor, a ten motor bol mimo motorku a tá motorka bola len bonus. Motor bol do traktora a plechy šli na šop. Za kúpou motora bol môj nebohý ocino, ktorý sa rozhodol skonštruovať domáci traktor na oranie. Nie klasiku štvorkolesovú, ale jednoduchý paroháč na dvoch kolesách. Motor kúpil aj so zvyškom dielov, nie samozrejme kompletných, v demonte za 500Kčs od nejakého pána z Dúbravy. Bol k tomu aj veľký technický preukaz, v ktorom som si ako pubeták listoval, ale teraz je už niekde zašantročený. Bohužiaľ. Motor bol skutočne použitý do traktora, dokonca mám v živjej pamäti, ako ho bol štelovať bratranec, zručný automechanik so závodnými skúsenosťami na slovenských motokrosových tratiach. Tuším mal aj vavrínový veniec zavesený u seba v garáži. Motor sa podarilo rozchodiť, traktor aj pár krát skutočne oral, ale domáca výroba, kolesá so žigulíka a nespoľahlivý motor z neho urobili stroj určený na výmenu. A tak po dvoch, či troch sezónach sa už požičiaval strýkov jednonápravový Agzat, ktorý ocino musel vždy najskôr po požičaní zoservisovať, lebo strýko k tomu nemal ten správny vzťah. Preto sa kúpil vlastný stroj a pôvodný amatérsky traktor skončil v humne pod senom... Na roky rokúce. A potom, po vodičáckovej revolúcii, keď sa aj na Běčka dalo pozeráť s prižmúrením očí ako na Áčko, sa rozhodol brácho kúpiť PCX. Hondu PCX. Skúter s najlepším pomerom cena výkon a ani nie z trápnej kopírujúcej Číny. Vtedy som sa aj ja trochu začal obzerať po jednej stope. Kedysi zarytý autíčkar, či plechovkar, zistil, že okrem PCX existujú desiatky strojov na Běčko. Super, ale ako začať. Najskôr som spojzndil babettu druhého, už nebohého, strýka v originálonej poštárskej žltej. Kedysi som ako pätnásťročný na nej jazdil po dedine, keď na to stačil len občiansky. Stačilo vyčistiť a dať skúsenému kamarátovi nastaviť a radosť v jednej stope bola na svete.

[RENOVÁCIA]

Spolu s týmto strojom mi ocino na vozíku za agzatom doviezol aj plechy na ČZetu. A na druhý pokus aj samotný jednonápravový traktor s motorom. Zbilancoval som, čo mám a čo mi chýba. Chýbali kompletne kolesá, výfuk bol upravený na traktor, žiadny vzduchový filter a chýbalo kopec drobností. Plechy som očistil a spratal do úschovy a najskôr som sa dal oživovať srdce stroja. Motor ešte nahodený na traktore som zatlačil do garáže a internetoval, ako na to. Človek, ktorý nikdy neriešil funciu motora nakoniec ten dvojtakt s pomocou obrázkov a videí z netu rozbehal k životu. Ako laik, čo to nikdy predtým nevidel, som si vytlačil elektrickú schému, farebne pokreslil vodiče, zistil, čo kde a ako má byť zapojené... Vyčistil som zapaľovanie, a snažil sa nastaviť predstih pomocou skrutkovača v otvore na sviečku. Dvojtakt sa ukázal ako ideálna voľba pre zaostalé krajiny ako CCCP, kam mierila väčšina produkcie. Žiadne ventily, vačky, rozvody, len piest, zapaľovanie a prívod z karburátora a vývod do výfuku. To pochopí aj amatér. Bolože to radosti na dedine, keď motor po rokoch v humne chytil. Tento úspech ma povzbudil, takže hor sa do skladania stroja. Nádrž a predný blatník bol obrúsený spreď desiatok rokov, keď som sa ako tínedžer pustil do renovácie. A čo taký chlapec bude ako prvý robiť? Zoberie do ruky šmirgel a poďho na to. Po rokoch som teda očistil samotnú kostru, ktorej lakovanie nebolo treba obnovovať. Dôkladne som to vyčistil ručne s handrou, technickým benzínom a drevenou paličkou. Vychránil nánosy blata s olejom zo všetkých zákutí a tešil sa, ako je to pekné, čisté. Potom som zistil, že predchádzajúci majiteľ s tým niekde švihol o zem, a zadná os a kyvka nie sú v súlade. Stačila však dostatočne dlhá vodovodná rúrka, čo zostala z rekonštrukcie domu a aký taký súlad sa dostavil. Objednal som z bazára kolesá aj s pneumatikami, brzdovými štítmami, oskami, a doplnkami. Bohviečo to nebolo, ale základ na kompletizáciu bol. Tak som použil opäť šmirgel, vyčistil, čo bolo hrdzavé a snažil sa nájsť odtieň farby, ktorý zodpovedá originálu. Našiel som ho v

autospreji ČSN 8850, to je takzvaná jawácka červená. Sedel dokonale na originálny odtieň. Všetky renovácie so superlesklými RALkami 3004 sú jednoduchou nahovno. Statí sa ten mat pôvodného stroja, veď kto si pamätá socialistické lakovanie, tak vie, že lesk sa tam hľadal pod lupou. O chróme a leštených motoroch ani nehovoriac, tam je história stokrát prekrútená. Skrutky som nakúpil neoriginálne nerezové v klasickej obchode UNIspoj. Nehráme sa na historickú vernosť, ale na funkčnosť. Poťah na sedačku som si dal ušiť namieru, plechy som nelícoval, ale napasovával. Nie je to dokonalé, ale je to originál. A hlavne žiadne brutálne gitovanie pred nástrekom farby. Trochu plnič, trochu gitíku na dierky a to je všetko. Na nádrži nie je žiadny chróm, tak išla do sivej farby prekrytej bezfarebným lakom. Moc som sa s tým nehral. Ak potrebujete očistiť chróm od hrdzavých kvitnutí, stačí obyčajná kovová hubka na nerezový riad a máte to pekne čisté. Potom samozrejme ešte nejaký ten leštiaci a konzervačný prípravok ale to je všetko. Keď sú pripravené a polakované polotovary, teraz to poskladať. Najviac som sa natrápil s elektrikou, čo bolo pôvodné, to som ponadpájal a počísloval podľa pôvodnej schémy zapojenia stiahnutej z netu. Tam je všetko. Na tento jednoduchý stroj sa mi zdá komplikovaná spínačka. Kľúč strčiť, vystrčiť, otočiť na dve polohy. A ešte k tomu otočné kruhové spínače na rukovätiach. A pritom to nemá ani štartér, len predné a zadné svetlo. A v konečnom dôsledku to jazdí aj bez baterky, keď sa na to namontuje nejaké to magnetko, napríklad aj z pioniera. Mojou úlohou však nebolo vylepšovanie päťdesiatročnej konštrukcie, ale spojzndenie stroja v stave čo najbližšom pôvodnému. A popri týchto radovánkach z ručnej práce, čo to sa naučiť o fungovaní a myslení generácie konštruktérov tej doby. Dnes sa z odstupom času ľahko hodnotí, ale za tvorivosť ubíjajúceho komunizmu bola každá drobná inovácia malým víťazstvom.



ZAMYSLENIE

Trochu odbočím. Aktuálne je v móde glorifikovať všetko staré, a to hlavne prívlastkami kultové, či legendárne. Áno, tieto stroje boli legendárne. Lenže v roku výroby 1969 hlavne svojou zastaralosťou. Jawa ani ČZ neboli nikdy na špici motorkárskeho sveta. To len pamätníci uverili komunistickej propagande a opakujú to dodnes. Ak niekto vidí státisícovú cenu napríklad v škodovkách 1000MB, či trápnych 100-kách a ich následníkach, tak nech si ich opatruje. Nemali cenu v čase vzniku, nemajú ani teraz. A to už nehovorím o sovietskych luxusných žigulíkoch, na ktorých chcú zbohatnúť priekupníci. Viem o čom hovorím, v rodine bol nie jeden. Späť k motorkám. ČZ 125 453 De luxe nebol vôbec luxusný stroj. Jednoduchá dvojtaktná motorka, ktorá nenadchla ani vo svojej dobe. Jej nástupca bol na tom ešte horšie. Stačí pozrieť porovnanie na konci článku s japonskou konkurenciou. Niečo nevidané na tú socialistickú dobu, ktorú niektorí tupci ospevujú dodnes. A pritom šikovní ľudia tu boli, vyvíjali a inovovali, ale vedúci nevzdelaní súdruhovia vzhliadajúci na trhy CCCP, to blokovali. Kde je Rusko dnes, vidíme. Teroristický vraždiaci štát. Vraj náš vzor... České značky mali vo svete dobré meno vďaka úspechom v súťažiach. Dokázali konkurovať v majstrovstvách sveta cestných motocyklov, vyhrali šesťdňové súťaže. (To mimochodom aj Vespa!) Ale neboli to sériové stroje, boli to párkusové PROTOTYPY. Pre plebs boli určené zastaralé dvojtakty. Do socializmu predsa nevojďeme na motocykloch ale na autách, ako sa hlásalo v onej dobe. Aj tie boli extrémne zaostané. Ako celý východný blok pod ruskou mierovou okupáciou po II. svetovej vojne.

[RENOVÁCIA]

téma



Dnes sú tieto stroje vo veľkom renovované, čo častokrát ZNIŽUJE ich hodnotu. Veterán je veteránom len dovtedy, kým má svoju históriu zapísanú aj vo svojom vzhľade. Renovovaný stroj, hlavne s použitím dnešných technológií, už nemá okrem štítka s pôvodným strojom nič spoločné. Je to jednoducho nový stroj so starými papiermi. Stačí sa pozrieť na ktorýkoľvek zraz veteránov, kde Vás budú oči bolieť od nalešteného dokonalého chrómu či laku, o ktorom sa v dobe vzniku pôvodných strojov nikomu ani nesnívalo. Smutnou kapitolou sú leštené hliníkové motory... Preto je nedokonalosť patinovaných strojov, často s nepôvodnými dielmi, ktoré mu umožňovali jazdu desaťročiami, pre mňa väčším potešením, ako dokonalé, nazvem to už hádam aj repliky. V súčasnosti sa dá na základe najkých papierov a prehlásení dokonca spätne odhlásený stroj prihlásiť na biele značky. To využívajú priekupníci vo veľkom. Pre niekoho, kto chce stroj len na skromné potešenie pár jazdami v roku, sú odporúčané skôr veteránske značky. Veď kto by už dnes chcel dennodenne dochádzať na 55 ročnom stroji do práce. Spoločnosť a užívateľská prívetivosť dnešným moderných maloobjemových strojov je o svetelné roky ďalej. A tak niektorí len blúznia o tom, že je to o duši stroja...

MOTOCYKL ČZ 125 ccm TYP 453/05



HLAVNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE:

Motor:

vrtání válce	52 mm
zdvih	58 mm
kompresní poměr	1 : 8
obsah válce	123,2
výkon/otáčky	7 k/4750 ot.
karburátor	JIKOV 2922 SBD 11
zapalování	dynamobateriové
obsah paliv. nádrže	13,5 l
zdvih přední vidlice	130 mm
zdvih zadní vidlice	100 mm

brzdy mechanické	Ø 140/35 mm
rozměry přední pneu	3,00 x 16"
rozměry zadní pneu	3,00 x 16"
délka vozidla	1950 mm
šířka přes řídítka	650 mm
výška	1010 mm
váha bez paliva	112 kg
únosnost	150 kg
max. rychlost	80 km/hod.
max. stoupavost	38 ‰

záruční doba:

maloobchodní cena:

číslo certifikátu:

číslo zboží:

[RENOVAČIA]



Daný stroj mi priniesol nové zručnosti. Od znovuoživenia som na ňom prešiel úbohých 15 kilometrov. Za prvé, nemám na to papiere, a za druhú, je to stroj s dušou. To v preklade znamená, že sa treba viac v ňom rýpať, ako jazdiť. A pri jazde trpnuť, kedy a na čom sa ten charakter duše prejaví. Pred 55 rokmi bola deklarovaná spoľahlivosť ešte akceptovateľná, ale dnes je to stroj len na potešenie nostalgického oka, či nasatie dobovej atmosféry. Alebo ako predpokladaná investícia do budúcnosti, ktorá porazí infláciu. Podľa inzerátov je však českých motocyklov prebytok, a vo veľkom sa importujú späť do krajiny zrodu zo zahraničia, kde o ne nie je taký záujem a ceny tam tomu aj zodpovedajú. A tak víťazom je ten, kto taký stroj vlatní dlhé desaťročia.



KONKURENCIA **tema**

Honda. V súčasnosti svetovo dominantný výrobca motocyklov. V tej dobe dobýjal európsky trh a ničil pôvodných výrobcov nevídanými inováciami. Veľkoobjemové štvorvalce boli klincom do rakvy tradičných výrobcov, ktorí sa urputne držali veľkých štvortaktných pollitrových jednovalcov pôvodom v neskorých 50tych rokoch. A rovnako Japonci valcovali Európu aj v malých motocykloch. Pätnásť koňový model od Hondy, CB93, ktorý v roku 1964 nahradil svojho predchodcu, mal už vybudované silné renomé. Moderný vzhľad a moderný motor bol pre východnú Európu len nedosiahnuteľným snom. V roku 1966 sa upustilo od prípony CB93 a model sa stal len CB125, ktorý mal veľa spoločného s predchádzajúcim modelom, najmä motor s centrálnou vačkou. V roku 1967 CB125SS prijal oveľa ľahší a kompaktnější motor s bočným vačkovým pohonom a s valcami oveľa bližšie k sebe, a jeho chod bol ešte hladší. Výkon zostal na úrovni 15 k, ale teraz na 11 000 ot./min., pričom model teraz váži iba 111 kg, teda bol o nejakých 16 kg ľahší. Tento model bol limitovaný iba štyrmi rýchlosťami a žiadnym otáčkomerom. U ČZ ani to nebolo ani vo sne mysliteľné. Honda ho teda nasledujúci rok nahradila CB125 K2 s podobným podvozkom, ale teraz s 5 rýchlosťami a rýchlomerom/otáčkomerom zapusteným do svetlometu. Model K2 tiež zaviedol nové „cukríkové“ farebné schémy do štvrtlitrovej triedy a rovnako ako jeho predchodca vydržal iba jeden rok, kým bol nahradený novým vzpriameným **CB125K3** s čiastočne prepracovaným rámom, ktorý sa dostal k celému zvyšku série k. a B6 model 125, ktoré boli všetky poháňané rovnakým ľahkým ultra kompaktným dvojvalcovým motorom. Posledným športovým dvojčaťom CB125 bol rad CB125T, ktorý bol prvýkrát uvedený na trh v roku 1977, bol to najrýchlejší vyrobený štvortaktný dvojvalec s objemom 125 cm³, aký bol kedy vyrobený, a dodnes nebol prekonaný. Je to motor s výkonom 16 k pri 11 500 ot./min., ktorý poháňa túto motorku v správnych rukách až na rýchlosť 140 km/h v sériovom prevedení! Už v 60tych rokoch bola japonská konkurenica na míle vzdialená od zastaralých českých konštrukcií dvojtaktov.

Yamaha. Druhý japonský výrobca šiel na to jednoduchšie. Poobne ako ČZ používal dvojtaktný motor, bol to však radový dvojvalec. Bol to prvý 125cm³ 2-valcový športový model motora a motocykla od Yamaha Motor. Využíval prvý 5-portový (tryskový port) motor Yamaha, ktorý k predchádzajúcemu 3-portovému (nasávaciemu, vyplachovaciemu, výfukovému) systému pridal dva pomocné vyplachovacie porty na zlepšenie účinnosti výfuku. Bol tiež vybavený dvojíťmi karburátormi, samostatným systémom prívodu oleja „Autolube“ a 5-stupňovou prevodovkou spätného typu pre vynikajúci jazdný výkon. K dispozícii boli aj štandardné modely vhodné pre klasické cestovné použitie a modely scrambler s vysoko namontovanými tlmičmi do ľahšieho terénu. Ak niekto prezentuje české motocykle ako výkvet, je namieste vzdialený pravde. Športové prototypy ČZ a Jawa boli skvelé, bežná produkcia bola brutálne zastaralá.

Honda CB 125 K3 1969

Už napohľad moderný stroj s parametrami:

Model: CB 125 K3

Rok uvedenia na trh: 1969

Zdvihový objem: 125 cm³

Počet valcov: 2

Typ motora: 4-taktný s rozvodom ohc

Vrtanie / Zdvih: 44 x 41 mm

Výkon: 11,0 kW (15,0 k) pri 10 000 ot./min.

Kompresný pomer: 9,4 : 1

Hmotnosť: 119 kg

Najvyššia rýchlosť: cca 115 km/h

Yamaha AS1 D 1967

Dĺžka × šírka × výška: 1 855 × 740 × 1 070 mm

Rázvor: 1072 mm

Kolesá: 2,50 x 18 / 2,75 x 18

Typ motora: Vzduchom chladený, 2-taktný, radový 2-valec, 124 cm³

Vrtanie / Zdvih: 43 x 43 mm

Výkon: 11,0 kW (15,0 k) / 8 500 ot./min.

Krútiaci moment: 12,7 Nm / 8 000 ot./min.

Kompresný pomer: 7 : 1

Hmotnosť: 98 kg

Najvyššia rýchlosť: cca 121 km/h



14.10.2022 - Piatok

20:00 Slávnostný štart a predstavenie posádok

(iba v prípade priaznivého počasia)

15.10.2022 - Sobota

8:00 Štart RS1

9:00 Štart RS2

10:00 Štart RS3

12:00 Štart RS4

13:00 Štart RS5

14:00 Štart RS6

16:00 Vyhlásenie výsledkov

[PRETEKY]

Texty:

Ladislav Wagner

Luboš Kašický

Zdroj:

<https://mrcmedia.sk/beres-vitazne-v-liptovskych-sliacoch>

Memoriál Mariána Golského

6. Minirally

Liptovské Sliače

2022

14.-15. Október

MOTOR TECH
RACING TEAM

Podporujúce družstvo
Lisková Sliače



Ladislav Wagner



Minirally Liptovské Sliače 2022, Liptovské Sliače sú pre nás srdcovka. Inak tomu nebolo ani tento rok. Zaujímavá štartová listina a bodový koeficient 1,5 sľuboval zaujímavé preteky. Piatkový dážď a zrušený slávnostný štart, síce narušil plány, ale o to zaujímavejšie boli sobotné preteky.

Vyťahané blato a mokro, z rána preverilo hneď viaceré posádky, ktoré mali krízovky. Trať postupne osychala, jazdci zrýchľovali a bojovali o každú sekundu. V triede A1 sa poradie zhodovalo s priebežným poradím triedy. Už pri druhom štarte s novou technikou zvíťazili Jakub s Čižmárom. Druhí boli Vancík - Pavlík, tretí Zeman - Konfal.

Krásne súboje sa odohrávali naprieč celým štartovým poľom, no ten najtesnejší bol v triede A2 kde o víťazovi rozhodovala až záverečná rýchlostka s rozdielom len 0,2s! Tými sa stali Kubacka s Halčinovou pred Schwarzbacherom s Belákom a tretí boli Mikovič s Adamčíkom.

V triede A3 to bolo medzi Polovkom a Plichtom na víťazstva pred pretekmi 2:2. Premiéra v Sliačoch vyšla Plichtovi so Svatom na výbornú a brali maximálny počet bodov za víťazstvo a dostali sa tak aj do priebežného vedenia triedy. Druhý boli Polovka s Turcsányim. Tretí Andrej a Marián Turanský. V triede A4 vyhrali papieroví favoriti Béreš s Plichtom. Druhý boli Dominik a Jaro Benčekovci. Tretí Mutňanský s Lieskovcovou. V triede Z5 štartovala len dvojica Slavkovský - Sabaka, ktorý do cieľa došli a brali plný počet bodov. V triede Z6 prerušili víťaznú šnúru Pecucha, Jurečka s Pečnerom, ktorí tesne zvíťazili. Druhé miesto brali Pecuch - Hasajová, tretie Klik - Mižák.

Voľný pohár ovládli s jednoznačne najväčším fanklubom domáci Jacko - Lako. Druhí boli na nádhernej Audi Quattro Tatýrek - Machálek. Tretí Pagáč - Korman.

Poháre za tretie miesto v celkovom poradí brali zaslúžene Plichta so Svatom, ktorí dokázali poraziť so svojou Ibizou aj silnejšie štvorkolky. Druhé miesto, patrilo Benčekovcom,

ktorí si upevnili priebežné vedenie v MRC. Víťazstvo v triede a aj absolútne si pripísali Jozef Béreš ml. s Radovanom Plichtom, ktorí neurobili chybu a zvíťazili pri svojej premiére v Liptovských Sliačoch.

Šiesty ročník Liptovských Sliačov neskľamal. Počasie v sobotu vydržalo, pri trati povzbudzovalo množstvo divákov. Súťažiaci predviedli krásny šport, plný krásnych prejazdov, krízoviek, či menších nehôd. S priebehom podujatia boli spokojní aj samotní organizátori.

"Preteky hodnotíme ako úspešné.

Mrzí nás chyba v časoch na plagáte a zrušený slávnostný štart. Preteky boli bez väčších problémov.

Harmonogram odsýpal, počasie vydržalo, prišlo sa pozrieť veľa divákov. Veľmi nás tešia aj pozitívne ohlasy jazdcov. Ďakujeme všetkým zúčastneným posádkam a reklamným partnerom" dodal člen organizačného tímu Peter Buschbacher.

Na záver len dodáme, že už teraz sa tešíme na 7. ročník pretekov v Liptovských Sliačoch.

[PRETEKY]



[PRETEKY]



[PRETEKY]

Minirally Liptovské Sliache sa jazdila ako predposledná súťaž aktuálnej sezóny MRC, pričom jej atraktivitu zvyšovali aj 1,5-násobky tradičných bodov. Tie môžu pred finále v Kopřivnici vážne prehovoriť do konečného poradia a aj preto sa na Liptove znova zišla veľmi slušná konkurencia.

„So štartom na MRC som veľmi spokojný. Musím usporiadateľov pochváliť, lebo to robia veľmi dobre. V príprave na Košice má táto súťaž pre nás veľký význam, pretože iné je jazdiť len niekde na testovacej trati a iné na súťaži, kde sa v zabezpečenom priestore ide na čas. Takto sa najlepšie preverí pripravenosť auta,“ nešetril slovami chvály na adresu usporiadateľov z Ružomberka a vedenia MRC skúsený päťnásobný slovenský rely šampión Jozef Béreš mladší. Pre Dodiho to bol iba druhý štart vo farbách prešovského tímu GART RACING, no ešte pred ním ho čakalo veľa práce na samotnej príprave vozidla.

„Prakticky celé auto sme pred Dobšinou rozobrali, repasovali a znova poskladali. Pred Sliachmi sme ešte v Maďarsku urobili dôležité doladenie riadiacej jednotky a súťaž tak bola ostrou previerkou našej práce,“ vysvetľuje Dodi Béreš.

O kvalite prípravy napokon svedčia ak konečné výsledky, keď Mitsubishi Lancer evo IX v jeho rukách dokázalo bez väčších problémov poraziť celé štartové pole.

„Začali sme opatrnejšie, pretože deň predtým pršalo a z lúk stieklo na cestu blato. Príjemne ma prekvapila aj náročnosť trate. Do prvej rýchlostnej skúšky sme vošli voľnejšie, pretože sme ešte nemali otestované auto a tiež sme si museli vyskúšať spoluprácu s novým spolujazdcom. Na ďalších rýchlostných skúškach sme potom pridali a vybudovali si náskok,“ opisuje Béreš, ktorému prvýkrát „diktoval noty“ Rado Plichta, a dodáva. „Ďakujem Radovi a myslím si, že nám to môže dobre fungovať. Chcem sa tiež pekne poďakovať za možnosť jazdiť za tím GART pánovi Jačišinovi. Vážim si to.“

Novo poskladaná posádka Béreš-Plichta potom nielenže zvíťazila v triede A4, ale suverénne doviezla tímu GART RACING aj absolútne víťazstvo.

Na nového spolujazdca si zvykal aj Jakub Jačišin, ktorý sa po nešťastnej havárii v Dobšinej potreboval rýchlo oklepať a vrátiť znova do tempa.

„Tento víkend bol pre mňa veľmi dôležitý. Znova sa jazdilo na mokrej trati a tak som postupne získaval späť stratenú sebadôveru,“ priznáva chlapecky Jakub, ktorého navigoval Tadeáš Pivovarníček.

Chlapci začali opatrnejšie, no aj oni postupne pritlačili na svoj Peugeot 206 RC, ktorý napokon doviezli na šiestom mieste v silno obsadenej triede A3.

„Boli to ťažké podmienky. Šmýkalo sa a nechcel som zbytočne riskovať poškodenie auta. Myslím si však, že posledné dva úseky sme sa konečne dostali do tempa a ukázali aj pekné časy. Cieľom však tentoraz bolo dôjsť nepoškodení do cieľa a zozbierať zasa nové skúsenosti z novej trate. To sa nám podarilo a už sa veľmi teším na súťaž v Košiciach, ktorá pre mňa bude druhou veľkou súťažou v mojej súťažnej kariére,“ neskrýva pravú chlapčenskú z novej výzvy Jakub Jačišin.

Dodajme len, že všetky aktivity tímu GART RACING sa v nasledujúcich dňoch už sústreďujú na blížiacu sa súťaž Rallye Košice 2022.

Ľuboš Kašický



Bistella 500



Text: Marek Foltis, autor stavby

Foto: bistella.cz



Nie je Perak ako Perák a nie je ani Jawa 500 ako Jawa 500.
Bistela je kombináciou týchto dvoch. V ráme Peráka
zmontovaný hviezdicový desaťvalec z pionerov. To chce teda
brutálnu dávku invencie a trpezlivosti. A bonbónik
nakoniec. Je to všetko legálne na značkách!

Príbeh Bistella 500 od začiatku po predstavenie realizácie médiám trval zhruba 2,5 roka. Hlavným cieľom bolo vytvoriť vlastný dizajn motora, niečo, čo nebolo nikdy predtým použité v žiadnom vozidle.

A čo je najdôležitejšie, chcel som dizajn motora, pre aký neexistujú žiadne inžinierske šablóny. (napríklad pre radový štvorvalec môžete nájsť množstvo "vzorcov a šablón" a stačí zadať svoje čísla do vzorcov na strane 1, potom vložiť výsledok zo strany 1 do vzorca na strane 2 atď. a o 40 strán výpočtu neskôr máte svoj motor navrhnutý a nemusíte vedieť nič o fyzike alebo materiálovej vede.

Zvolil som teda konštrukciu preplňovaného dvojtaktného hviezdicového motora, ktorý sa predtým v sériovej výrobe nikdy nepoužil. Musel som si teda vytvoriť vlastné vzorce. Potom som si stanovil cieľ urobiť tento projekt na hranici mechanickej zložitosti. (ale bez samoúčelných nezmyselných technických blbostičiek)

"Ešte jeden krok navyše v zložitosti a potreboval by som mágiu, nie vedu, aby tento motor fungoval."

Takže jedným z cieľov bolo čo najviac valcov, a šiel som podľa týchto šablón:

- > Radiálny dizajn je priestorovo najefektívnejší
- > Dva rady valcov znižujú priemer motora
- > Jeden kľukový hriadeľ s hlavnými tyčami -> priemer a výška motora sa zmenšila (ale turbodúchadlo je potrebné na udržanie cyklu čistenia)



-> Riady hviezdice sa mierne prekrývajú -> výmena výšky vytvorila priestor pre montáž turbodúchadla medzi kľukovou skriňou a rámom.

-> Použitie 5 malých koreňových dúchadiel je priestorovo efektívnejšie a umožnilo mi použiť vysoké otáčky dúchadla (až 40 000 otáčok za minútu), takže dúchadlá môžu byť dostatočne malé, aby sa zmestili do motora a stále boli schopné motor naplňať. (pomer náplne k zdvihovému objemu valcov 1,6)

-> Potom som porovnal rozmery 8,10,12 valcových prevedení a vyberám maximálny počet valcov, ktoré sa ešte zmestia do rámu bez rezania rámu Jawy. Tak som šiel na 10 valcov. Teraz je vôľa motora/rámu asi 1 mm, takže je naozaj blízko.



Bistella 500 Technické údaje

Základný motocykel: Jawa 18 (*1953)

Zdvihový objem: $10 \times 50 \text{ ccm} = 500 \text{ ccm}$

Výkon: teraz obmedzený na 60 hp/6500 ot./min. --- Vypočítaná kapacita 120 hp/10 000 ot./min.

Prevodovka: 4-stupňová poloautomatická

Maximálna rýchlosť: 220 km/h (iba vypočítaná, neodporúčam skúšať) v cestnom zákonnom nastavení 100 km/h

Usporiadanie: Radiálny dvojradový dvojtakt

Nasávanie: Preplňovanie (5x koreňový dúchadlo)

Hmotnosť: 155 kg

Odpruženie/brzdy: Trecie tlmiče a bubnové brzdy sú všetky pôvodné (podľa zákonov v ČR sa nemôžu meniť, ak chcem zostať legálnou stavbou)

Konstrukčné detaily:

Skriňa motora, kľukový hriadeľ, montáž koreňových dúchadiel, hlavné ojnice boli vyrobené na CNC fréze

Valce, piesty, pomocné tyče, prevodovka a spojka sú použité zo starých motocyklov Jawa

Výfukové hlavice a sacie potrubie je ručne vyrobené a pozostáva zo 17 ručne vyrobených dielov.

Tá prekliata "rúrová chobotnica" trvala takmer mesiac procesu rezania/zvaru/rezania/zvaru.

Pri výrobe týchto hadičiek som dostal trvalý zápal v oblasti karpálneho tunela spôsobený vibráciami uhlovej brúsky.

Náter som si urobil sám okrem poslednej vrstvy čierneho laku. Hrubé zlaté čiary a znaky sú pozlátené čistým zlatom.

Piesty a spaľovacie komory sú potiahnuté keramikou, aby sa zabránilo prehriatiu
5x som zadrel motor:

Nedostatočná vôľa na kryte prevodovky ventilátora. Hriadeľ dúchadla sa dotkla krytu a uvoľnila skrutku hriadeľa, čo spôsobilo roztrhnutie krytu motora a prasknutie ložísk dúchadla (olej rozprášený po celej dielni)

Druhá rana bola spôsobená tým, že hliníkové rotory dúchadla sa uvoľnili na oceľových šesťhranoch hnacích hriadeľov, čo spôsobilo ich rachotenie a potom sa rotory navzájom dotýkali, čo malo za následok nevyhnutné zaseknutie, ktoré spôsobilo privarenie ozubených kolies k hriadeľom (páčidlo a kladivo používané počas demontáže).

Tretia rana bola preto, že som bol pri montáži príliš pomalý a silikón stvrdol skôr, ako som postavil a zmontoval dúchadlá, čo spôsobilo zmenšenie vôle takmer na nulu, čo malo za následok trecie zváranie rotorov s plášťom dúchadla po menej ako 1 minúte behu.

Stator zapalovania sa zlomil a začal sa otáčať s rotorom zapalovania a pokazil všetky snímače a kabeláž.

Úplne som rozbil kužeľové koleso používané na pripojenie motora k spojke. Jedno ložisko na vodorovnom hriadeľi sa uvoľnilo, čo spôsobilo, že sa skosenie trochu pohlo, čím sa zlomila vôľa zubov, čo spôsobilo extrémne erodovanie zubov a následné sklznutie.

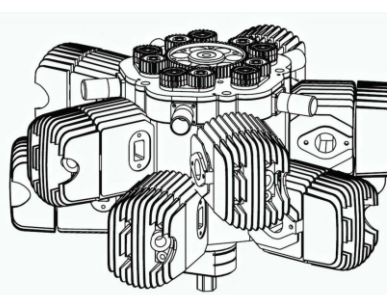
Niekoľko ďalších „šťastných dní“.

Na začiatku som používal 5 samostatných karburátorov pre každé dúchadlo, túto zostavu nebolo možné vyladiť a vždy som mal problémy s prietokom paliva alebo únikom paliva, tak som vyrobil sacie potrubie pre jeden karburátor. teraz to funguje perfektne.

Najprv som použil 10ks CDI zapalovania, ale to spôsobilo extrémny elektromagnetický smog. Takže to spôsobilo vynechanie zapalovania a digitálne zariadenia nemohli fungovať v okruhu do 2 metrov okolo naštartovaného bicykla, tak som to zavrhol a teraz používam TCI (indukčné) zapalovanie. A funguje to oveľa lepšie (elektronika zapalovania je jediná moderná technológia použitá v tomto motocykli, vyhýbam sa staroškolskému riešeniu kladivko/rozdeľovač)

Karburátory motora (stará konštrukcia) sa dvakrát zapálili, potom som ich vyhodil. (Byť živou pochodňou nie je moja šálka čaju)

Moja dielňa nie je vykurovaná, takže minulú zimu, keď som cez noc pracoval, mi omrzli dva prsty na nohách (hojenie trvalo 8 mesiacov)





Bistella 500

Záverom pár motivačných slov z praxe:

Nikdy som sa nevzdal.
Zlyhanie je isté, ale nie konečné. Pokiaľ sa nevzdám.
Naučil som sa ísť za svojím snom s oddanosťou.

Pracoval som na projekte, aj keď som sa necítil dobre. Posledné týždne som doslova nenávidel byť v dielni a posúvať tento projekt dopredu.

Teraz je projekt dokončený, motorka beží hladko.,
Teraz by som sa rád podelil o svoje skúsenosti s ostatnými ľuďmi.

Dúfam, že môj príbeh zlepši deň niektorým iným chlapcom a dievčatám a na pár minút ich zabaví čítaním alebo pozeraním videí o mojom dobrodružstve.

Celá táto práca a utrpenie by stálo za to, keby sa mi podarilo inšpirovať čo i len jedného človeka, aby prevzal zodpovednosť za splnenie svojho sna a presadil sa proti nepriazni, nikdy sa nevzdával, nemenil smer, keď ide do tuhého. Pre mňa to nie je o stavaní motorky, je to o porazení našich vnútorných drakov sebadôvery, strachu a falošných výhovoriek... *Sme silnejší, než si myslíme, a musíme tvrdo tlačiť, aby sme našli svoju silu.*



rekordne aj v roku 2022

2022	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	SPOLU	2022/2021
LAHKÁ ŠTVORKOLKA	4	2	3	1	3	8	3	1	2	1	0		28	3
MALÁ TROJKOLKA	1	0	3	2	4	0	0	2	1	3	1		17	3
MALÝ MOTOCYKEL	12	11	24	28	31	48	36	52	22	7	19		290	25
MOTOCYKEL	166	345	756	867	1055	1144	796	651	414	416	249		6859	1043
ŠTVORKOLKA	31	34	43	34	67	54	46	44	32	26	35		446	-514
TROJKOLKA	1	5	2	6	3	17	9	8	4	3	3		61	38
SPOLU	215	397	831	938	1163	1271	890	758	475	456	307	0	7701	598

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

Pohľad do tohtoročnej štatistiky registrácií motocyklov od slovenskej polície je viac ako príjemný. Do konca roka chýba ešte mesiac december, ale nárast o takmer 10 percent napriek brutálnemu poklesu štvorkoliek je hodný otvorenia fľašky šampusu. Pokles štvorkoliek je zrejmý z toho, že číňania (a že väčšina štvorkoliek je u nás už len čína s malým č) ponúkajú svoje stroje homologizované ako traktory. To preto, aby nemuseli plniť novú emisnú európsku normu. prezentujú to ako výhodu. Čo však takáto homologizácia ponúka? Jazdu bez povinnnej helmy, tú na traktor nepotrebujete, nižšiu cenu, ale je to vykúpené pravidlami pre taktory. Jazdiť nemôžete v určitý čas po cestách prvej triedy, a dokonca MUSÍTE absolvovať pravidelné emisné prehliadky! A to je na Slovensku, zdá sa problém. Keď prídete na emisnú kontrolu, nikto tam nevie, ako takú štvorkolku zmerať, a Vám zostanú oči pre plač a legálne nepojazdný stroj. Teória je jedna vec, a prax druhá. Toto Vám predajca pri predaji nepovie, a kým pôjdete na emisnú, už ho to nezaujíma, lebo je to po záruke. Takže pokles 514ks štvorkoliek je v kategórii L, ktorá sa presunula do kategórie T. Ľahké štvorkoky a malé trojkolky obsadili čínske batériové elektrické vozítko. Tie ponúkajú poväčšinou olovenú batériu a dojazd okolo 50 kilometrov. Že je to na posmech? Kupujúci si to nemyslia, pre nich je to úplne postačujúce, veď kto by vydržal na malom motocykli brázdiť cesty viac ako hodinu. A to je podstata úspechu. Ťažia z toho aj nové firmy na motocyklovom trhu, ako je napríklad výrobca záhradnej techniky s českou značkou HECHT. Ten ponúka lacné stroje, žiadne sofistikované predražené AM-kové Tesly, a kupujúci na to reagujú. Úplne ovláda "päťdesiatkovú" kategóriu, ktorá je už väčšinou elektrifikovaná. Je tu zopár výnimiek, taiwanský SYM a talianska VESPA držia spolu s lacným MOTORROM benzínovú štafetu ako poslední mohykáni. V motocyklovej najmenšej kategórii dominuje HONDA, ktorá dominuje aj celkovým registráciám. A keď Ste tento rok zavítali do predajne, motorky jednoducho neboli. Mohli Ste sa tak akurát zapísať do niekoľkomesačného poradovníka, ako za zlatých čias ospevovaného socializmu. Máme pomaly za sebou rekordný rok, ale čísla mohli byť ešte lepšie. Motocykle lákajú, a to je dobre. Slovesní lídri sú už dohoročne nezmenení. V malých strojoch je to skúter **HONDA PCX 125**, ktorá tento rok bude atakovať určite **päťsto** novo registrovaných strojov, a medzi dospelými strojmi je to etalón cestovného endura od **BMW**, model **1250 GS**, ktorý atakuje **250** kusov. Pekné.

