

MOTORIDE

MESAČNÍK PRE VŠETKÝCH MOTORKÁROV

info

September 2007 | 5. číslo | 1. roč. | <http://motoride.sk> | ZADARMO

**TEST
HONDA GL 1800
GOLD WING**

**ROZHOVOR
S POLICAJTMAMI
NA MOTORKÁCH**



ZADARMO

**MALÝ MAXISKÚTER
HONDA S-WING 150**



LEASING BEZ POISTENIA



VRÁBLE
Hlavná 7
tel.: 037-783 1145, 783 3704
fax: 037-783 1835, e-mail: styx@styx.sk
HOTLINE: 0905 711 123

BANSKÁ BYSTRICA - Nový svet 30
tel.: 048-428 5500
fax: 048-428 5333
e-mail: mirik@styx.sk
HOTLINE: 0907 546 678

IVANKA PRI DUNAJI - Štefanikova 54
(okrem motocyklov Suzuki)
tel./fax: 02-459 454 22
e-mail: motuz@styx.sk
HOTLINE: 0908 727 664

WWW.STYX.SK



PRÍSLUBY - OBLEČENIE



OBLEČENIE



OBLEČENIE



BERK DESIGN

OBUV



PRÍSLUBY



OLEJOVACÍ SYSTÉM



Scottolier

PRÍSLUŠENSTVO



ZÁMKY



THUNDERbike

UPRAVY - DOPLNKY



TÁŠKY - TANKVÁKY

BUFFALO



www.motomaxx.sk

NOVÁ PREDAJŇA V NITRE!

V OBOCH PREVÁDZKACH ZNAČKOVÝ PNEUSERVIS

NOVÉ ZÁMKY

KOMÁRŇANSKÁ CESTA 78

035/64 02 556, 0903 456 125

MOTOMAXX@MOTOMAXX.SK

NITRA

NOVOZÁMOCKÁ 160

037/64 21 877, 0903 244 740

MOTOMAXX@MOTOMAXX.SK

OTVORENÉ OD PONDELKA DO SOBOTY 9.00 - 19.00



Kompletný sortiment dielov, príslušenstva a doplnkov na všetky motocykle. Oblečenie na cestu, do blata aj na okruh.

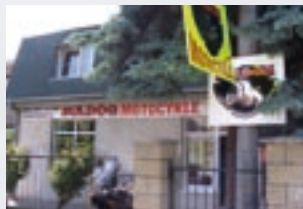
Exkluzívne karbónové prilby Shuberth so snežnou clonou od 8 114 Sk, odklápačky Airoh so snežnou clonou od 4 500 Sk, kombinézy Padana od 13 000 Sk, krosové čížmy AXO za menej ako 4000 Sk.

Reťazové sady DID od 4 000 Sk, kufre, nosiče, tankvaky a tašky Givi od 1 000 Sk, sada SS pneu Continental od 10 000 Sk, pneu Avon, Pirelli, Metzeler, Bridgestone, Mitas, sviečky NGK, výfuky Viper a Buyak.

Oleje Repsol, Valvoline, Castrol, filtre Hiflo Filtro, Champion. Akumulátory Yuasa, Banner, Fiamm. Brzdy Ferodo, Lucas. Proti defektom - Ultraseal.

Výroba sediel a brašní, airbrush.

Pri objednávke nad 1 000 Sk poštovné a balné zadarmo! Vernostné zľavy až 20 %.



Buldog motocykle, Hradská 124, Bratislava - Vrakuňa

www.psik.sk, buldog@psik.sk, 0903 440 880, GPS: N 48 8.587 E 17 12.204

Yuki jezdí na:



NOVINKA 2007!



50 Whip 4T
34.990,- Sk



50 Whip 2T
33.990,- Sk

NOVINKA 2007!



50/125 Race
34.990,- Sk / 44.990,- Sk



125 Space
51.990,- Sk

NOVINKA 2007!



250 V3
83.990,- Sk







200 TR
75.990,- Sk

YUKI®

Váš svet na dvoch kolesách!

tel.: 02/44 87 16 79, predaj@yuki.sk, www.yuki.sk

// obsah

kalendár akcií	6	
novinky	7	
test HONDA GL 1800 GOLD WING	8-11	
inzercia	13-20	
šport	21	
rozhovor	22-23	
cestopis	26-28	
vyskúšali sme HONDA S-WING 150 ENFIELD BULLET 500	30	
body zájmu	31	

// editorial



Posledný augustový víkend sa na nedostatok zábavy nemohol sťažovať asi ani jeden motorkár. Na západe to rozotčili deviláci na svojom Besnení čertov, čo sa im aj perfektne podarilo. Touto cestou chalanov pozdravujem a prajem im, aby si ich akcie aj naďalej držali vysokú úroveň (o tri mesiace sa vidíme na mikulášskej jazde!). Kto si pod pojmom zábava nepredstavuje kapely, chlast a holé cecky, mohol ísť brúsiť slidre alebo šprintovať na pretekoch do Trenčína. Bez zbytočných papierovačiek, stačí na to motorka, dobré oblečenie a pár tisíciek na štartovné. Na juhu v Dunajskej Strede sa dalo ísť tiež až na koleno, ale iba na skútroch v rámci Scooter cupu. Adrenalin rovnaký ako pri veľkých motorkách, len rýchlosti sú o poznanie menšie. No a ak by niekto ohňal nosom nad prílišnou "asfaltnosťou", mohol ísť trošku prášiť a bahniť na druhý ročník našej Enduro rally, ktorá prebehla na východe. Škoda, že podobný víkend zažijeme možno až o rok.

V tomto čísle si môžete namiesto rozhovoru na ulici prečítať môj pokec s policajtnými jazdiacimi na motorkách. A keď už hovorím o tom rozhovore na ulici, v minulom čísle došlo k zlyhaniu psychiky aj techniky, preto sa do tlačiarne dostala jeho značne okresaná verzia. Touto cestou sa Mišovi "Šmochtovi" ospravedlňujem a zverejňujem plnú verziu rozhovoru na nete. Ešte raz sorry a vďaka, Mišo!

Herghott

MOTORIDE

info

Motoride Info je mesačník pre všetkých motorkárov. Distribúcia zdarma do motorkárskych predajní, servisov, podnikov, na motorkárske akcie a zrazy. Vychádza začiatkom kalendárneho mesiaca. Náklad 5000 ks.

Vydáva:
Motoride,
Uherova 5,
040 11 Košice

<http://motoride.sk>
motoride@motoride.sk
©Copyright Motoride. Obsah časopisu Motoride Info je chránený autorským zákonom. Kopírovanie v akejkoľvek podobe bez súhlasu je nezákonné.

Redakcia:

Peter "Herghott" Fischer
herghott@motoride.sk
+421 903 123 130

Tomáš "Awia" Hajduch
awia@motoride.sk
+421 903 31 31 36

Domino "CaCao" Juriš
cacao@dolnelovcice.sk

Tlač:

Merkantil Trenčín

KALENDÁR MOTO AKCIÍ

6. 9. - 9. 9. VI. MOTO FEST

STAROPRAMEN, Komoča pri Nových Zámkoch. Štvordňový zraz pre motokárov od motokárov, spojený s MEGARACE na letisku, šprinty, streetfighter, atď. Tri hudobné stage, rock, blues, disco. Sex, chlast, rock & roll. Kontakt: peto@intruderclub.sk, www.motofest.sk

7. 9. - 8. 9. MEGARACE

Komoča pri Nových Zámkoch. Prvý ročník adrenalínovej akcie pre všetkých motokárov a priaznivcov motocyklov sa uskutoční opäť na letisku v Komoči. Program vyplní celý deň - preteky minibike, streetfighter show profesionálov, s treetfighter súťaž kaskadérov + amatérov, súťaž ukáží čo vieš, spoločný výjazd, šprinty všetkých kubatúr... Atraktívne ceny pre víťazov, tombola. Sprievodné akcie, motorová brzda, súťaž o najvýkonnejší motocykel. Možnosť zapožičania si štvorkoliek, skútrov, motokár... Podrobné informácie a registrácie do súťaže na www.mk-fenix.sk, mk-fenix@mk-fenix.sk.

8. 9. - 9. 9. Cestné Motocykle SK, Majstrovstvá SR (+ Alpe Adria Cup), Brno – Česká

republika

9. 9. Superbike – Germany, Eurospeedway Lausitz. Kontakt: worldsbk.com

16. 9. Moto GP - Portuguese GP, Estoril. Kontakt: motogp.com

21. 9. - 23. 9. Ukončenie motosezóny, Ranč pod Babicou, Bojná. Ako každý rok, tak i tento Vás pozývame na ukončenie motor sezóny. Nebudú chýbať dobré skupiny, chutné jedlo a zábavný program so všetkým, čo k tomu patrí! Kontakt: babica2003@pobox.sk, 0905 290 413, 0903 251 304

21. 9. - 22. 9. Rozlúčka zo sezónou v Bufete Chopper, Slniečné jazerá juh – Senec. Dobrá hudba... Ešte lepšie pivo, guláš zadarmo. Kontakt: Laco1232@pobox.sk

22. 9. Cestné Motocykle SK, III. ročník Oldtimer moto show, Hlohovec.

23. 9. Moto GP - Japanese GP, MOTEGI. Kontakt: motogp.com

27. 9. - 30. 9. 2. stretnutie priaznivcov magazínu MotoRoute, Rekreačné

stredisko „Revika“, Vizovice, Česká republika. Prednášky s cestovateľmi, grilované kolená (prasačie), návšteva u p. Rudolfa Jelínka (palírna), výjazd po krásnom okolí, bufet (nápoje, pamlsky...). Cena je 1250,- Kč za celý pobyt, s ubytovaním, raňajkami, večerou, exkurziou, a tak. Kontakt: sani@klimon.sk, www.motoroute.cz

29. 9. - 30. 9. Ukončenie sezóny v Trnave, Bikers centrum Trnava. Pozvánka pre motokárov na rozlúčenie sa so sezónou, so všetkým, čo k tomu patrí. Kontakt: honda-moto@ttmotor.sk

30. 9. Superbike – Italy, Vaillelunga. Kontakt: worldsbk.com

7. 10. Superbike – France, Magny Cours. Kontakt: worldsbk.com

7. 10. Moto Party Croatia, Vrbovsko, Chorvátsko. Free entry. Food, drinks and live rock music. Drive around area. Kontakt: 00385 0913875421

MODRÁ - mototuristika, zraz, podujatie
ZELENÁ - šport

Nenašiel si Motoride info na svojom obľúbenom mieste?

Daj nám tip a pomôž nám s jeho distribúciou!

info@motoride.sk

MOTORIDE
info

www.bikerscentrum.com



NOVÁ PREDAJŇA V PEZINKU

Mišo Fraňo, bývalý predajca BMW v Bratislave, si otvoril predajňu v Pezinku. Dá sa povedať, že je naklonená hlavne majiteľom strojov s modrobielou vrtuľkou v znaku, ale na predaj sú tu samozrejme aj univerzálne veci, takže asi každý si príde na svoje. Mišo sa venuje hlavne prílbám Schuberth, doplnkom a príslušenstvu Wunderlich a GG Technik, gumám Metzeler, výfukom Remus, olejom Repsol a podobne. Predajňu nájdete v Pezinku pri Šenkvickej ceste (resp. Seneckej ceste - to je tá, čo ide smerom na Babu), v červenošedej novostavbe naľavo od hlavného vchodu do Hypernovy, hneď vedľa baru s názvom Barell (kde bola mimochodom fajná otváracia party). Pre bližšie infošky volaj priamo Mišovi na 0907 725 500 alebo piš na info@fmoto.sk.

Text a foto: Herghott



MOTOBABKA

Jeden z našich čitateľov z okolia Trnavy nám poslal fotku svojej 73-ročnej babky, ktorej sa vraj jeho motorka natoľko zapáčila, že mu ju nechce vrátiť. Daná situácia sa nám samozrejme zdala čudná, tak sme za babkou zašli osobne, aby sme to preverili. "Né chlapi moji, čul ydem pekne na devylákov, neotrajujte ma furt. Hyjôšunku mu nevráćym any za svet!" Na devyláckom zraze sme ju naozaj stretli, tak sme sa jej aspoň spýtali, čo sa jej tam najviac páčilo: "Tá skupyna, že Karpyna sa volajú... Dobré texty majú, spývajú něčo jak stará mama cycho leží, pomaly sa rozkladá, výraz tváre už nemá svézy, hnyloba tkanyvo napáda... To sa mi velyce lúbi."

Text: Herghott
Foto: autor sa hanbí zverejniť meno

YAMAHA NEO'S YN 50

V priebehu augusta obohatila náš trh inovovaná päťdesiatková Yamaha Neo's. Zmien sa dočkal dizajn aj technika - skúter je oblejší a splňa emisné normy. Motor je dvojtaktný a do noriem sa dostal vďaka katalyzátoru. Má samozrejme elektrický štartér, ale keby bolo treba, tak k dispozícii je aj nakopávačka. Neo's ide za 57 900 Sk a zákazník si môže vybrať zo štyroch farieb.

Text: Awia

ZA NOVINKAMI DO PARIZA A MILANA

Tohtoročné predstavenie motocyklových noviniek 2008 sa uskutoční tradične na dvoch výstavách - prvá s názvom Mondial du deux roues bude od 29. 9. do 7. 10. v Paríži (www.mondial-deuxroues.com) a budú na nej predstavené hlavne novinky japonských značiek. Druhá, EICMA, odštartuje 7. novembra v Miláne (www.eicma.it) a svetlo sveta tam uzrú predovšetkým nové stroje z talianskej kuchyne. Obe výstavy nie sú zo Slovenska až tak ďaleko, určite stoja za tých niekoľko tisíciek za benzín alebo letenku - hlavne preto, že sú to vlastne najväčšie a najznámejšie akcie tohto druhu na svete.

Text: Awia

NOVÝ CESTNÝ ZÁKON NA OBZORE

Poslanci sa budú čoskoro zaoberať schvaľovaním nového cestného zákona, ktorý je v mnohých veciach prísnejší a má pôsobiť viac preventívne. Nás motorkárov sa bude týkať hlavne zníženie maximálky v meste na 50 km/h a zvýšenie pokút za extrémne porušovanie predpisov, teda napríklad rýchlosti - môže ťa to vyjsť až na 30 litrov. Okrem toho budú autá svietiť po celý rok a zimné pneumatiky budú povinné iba pri súvislej vrstve snehu. Minister vnútra sa vyjadril, že bodový systém nebudeme mať.

Text: Herghott



TEST HONDA GL 1800 GOLD WING TURISTICUS MAXIMALIS

Prvýkrát som ju videl krátko po revolúcii v Rakúsku. Keď mi jej majiteľ pri odchode zakýval, zmenilo to môj život. Na taký moment sa nezabúda asi ako na stratu panictva. A po sedemnástich rokoch ju mám doma v garáži...

Poslednú modernizáciu Honda predstavila na jeseň roku 2006 v Kolíne. V základnej verzii sa toho až tak veľa neudialo (nová prístrojovka - oveľa krajšia), ale v novej príplatkovej verzii Deluxe je toho až dosť - tá má totiž prvý sériovo montovaný airbag na motocykli. Štyri senzory nárazu sú umiestnené na prednej vidle. Je známe, že Honda na bezpečnosti dosť pracuje (CBS a ABS je na väčšine modelov) a airbag je pravdepodobne prvé zvýšenie pasívnej bezpečnosti na motorke vôbec. Druhou novinkou v tejto príplatkovej verzii je zabudovaný navigačný systém.

// Zoznámenie

Prvé, čo pri bližšom pohľade napadne asi každému, je to, že to má tlačidlo ako v kokpíte lietadla. Áno, je to pravda, ale ich funkcie sa dajú ľahko preštudovať za jeden večer. Na ľavej strane pri nádrži sa ovláda všetko čo sa týka zvuku, teda hlasitosť, rádio, hlasová navigácia, interkom, prepnutie na MP3 prehrávač, miniekvalizér a podobne. Je tu aj tlačidlo výstražných smeroviek, len škoda, že je tak neprakticky nízko. Nad týmito ovládačmi je neuzamykateľný odkladací priestor. Otvára sa praktickým stlačením, otvorené veko nezavádza riadidlám vo vnútri je nadviemer veľa miesta (tolko nemajú ani niektoré motorky pod sedlom). Je tu aj kábel s malým jackom, ktorý môžeš pichnúť do svojho MP3 prehrávača a obľúbenú hudbu tak môžeš počúvať aj na motorke. Extrémne tu však chýba 12-voltová zásuvka (za príplatok...). Na pravom paneli má svoje miesto ovládanie navigačného systému, výšky svetiel a predpätia zadnej pružiny (dve polohy sa dajú uložiť do pamäte). Posledné

dve funkcie sa dajú používať iba pri stojacej motorke, čo je dobrý bezpečnostný prvok

Posed je brutálne pohodlný. Toto je naozaj kráľovské sedenie. Vďaka nízkejmu sedlu (74 cm) na zem dočiahne aj trpaslík, nízke ťažisko uľahčuje manévrovanie na mieste. A ten vzadu je na tom ešte lepšie, čo na motorke nebýva zvykom! Stlačením štartéra sa spustí šesť protilahých valcov, zvuk extrémne pripomína elektromotor. Cvak za jedna, celá tá hmota okolo mňa ide ľahko dopredu. Stop! Závozy parkoviska u dovozcu, medzi ktorými je medzera akurát na jednu motorku, teraz tak ľahko neprejdem. Vrátnika nikde, tak som sa rýchlo prešmykol von, keď ponad zdvihnutú závoru vychádzalo auto...

// Jazda v meste

Ak si odmyslíme hmotnosť a veľké rozmery zlatého krídla, tak dostaneme stroj ideálny do mesta. Áno, dostatok odkladacích priestorov, rádio, pohodlie, to všetko sú v meste devízy. Lenže



tá hmotnosť a objemnosť tu stále sú (odvisneš v každej zápche spolu s plechovkami) a k tomu tá mohutná oplastovanosť, za ktorou na jazdca v meste nefúkne ani náznak vánku. Napriek tomu sa s Gold Wingom v meste jazdí veľmi dobre. Pri nízkych rýchlostiach v zúžených priestoroch platí zlaté pravidlo, že kade prejdú zrkadlá, tade prejde aj zvyšok motorky. Inak tie zrkadlá sú nesklopné, čo je možno trochu na škodu.

Praktickou vecou je však centrálné uzamykanie kufrów diaľkovým ovládačom. V tejto záležitosti však musím spomenúť aj náš prvý negatívny objav - senzory uzavretia kufrów niekedy nefungujú ako by mali, a tak aj pochtivo zabuchnuté kufre vyhodnotia ako otvorené, čo sa hneď ukáže na obrazovke. V tomto prípade je centrálné uzamykanie nefunkčné, čo dá motorka najavo viacnásobným bliknutím všetkých štyroch smeroviek. Riešenie je jednoduché, stačí buchnúť na správne miesto po veku kufra a senzory sa prebudia (niekedy však ani to nestačí, medzi vekom a kufrom nesmie byť nič privreté).

// Turistika

Turistike je venovaný každý centimeter tohto stroja. Vždy, keď otáčam kľúčikom

zlatého krídla, úplne cítim, že chce vyzraziť aspoň na sto kilákov. A tie ubehnú oveľa rýchlejšie než trebárs na superšporte, pretože ak to premávka dovoľuje, dá sa udržiavať aj 170 - 190 km/h v absolútnej pohode. Plexišít je nastaviteľný v rozmedzí asi 10 - 15 cm, pričom horná poloha je dostatočne vysoko na to, aby sa aj takmer 190-centimetroví dlhání schovali do bezveternej zóny. Plexi má aj vetrací otvor, ktorý sa dá otvoriť/zavrieť v niekoľkých polohách. Dost nepraktickou vecou je manuálne nastavenie plexi, žiadna elekrika nie je ani za príplatok. Škoda, majú ju aj kurenčné modely nižšej triedy.

Spomínané tri kufre s problematickými senzormi majú veľkorysý objem takmer 150 litrov. Do horného kufru sa pohodlne vojdú dve integrálky aj s rukavicami, ľadviačkami a ostatnými podobnými vecami, do bočných kufrów sa kvôli menšej hĺbke zmestí možno tak otvorená prilba, ale zato sa do každého z nich dá napchať motorkárska bunda aj s nohavcami. V tomto smere je všetko dobre vyriešené, navyše na horný kufr sa dá namontovať záhradka, ktorá batožinovú kapacitu ešte zvýši.

Pri Gold Wingu platí to zlaté hondáčke "pravidlo", že po rozbehu sa hmotnosť stratí (pozor, 405 pohotovostných

kg, airbag a GPS pridajú ďalších 12!). Povedal by som, že možno aj dvojnásobne. Dá sa tomu pekne podkúriť, len pozor na skoré červené pole v 6000 otáčkach - ale záťah šiestich valcov je dooooobry. Nezvykom je to, že pri takom silnom náraste rýchlosti na jazdca nefúka vietor. Výkon ani nie je tak ohurujúci (87 kW/118 k pri 5500 ot.), ale silných 167 Nm pri 4000 otáčkach je už paráda. Úplne stačí držať sa medzi dvoma a tromi tisíckami, strojovňa to bez odvrávania zvládne. Dá sa samozrejme fungovať aj okolo štyroch až piatich tisíc, ale nie je to potrebné. Často ani netreba pri poklese rýchlosti podradiť z päťky, otáčky na nej môžu klesnúť aj na 1500 a motor si so zrýchlením poradí. Azda ani nemusím písať, že motor ochotne zrýchli aj pri dost nelegálnej rýchlosti.

Dlho som rozmýšľal, ako opísať jazdu na zlatom krídle. V meste alebo na diaľnici je to v podstate ako v aute - rádio, pohodička, žiadny vietor. V zákrutách, keď už treba viac klopiť, normálnemu motorkárovi možno začne chýbať to klasické motorkárske klopenie, športový nádych a možno aj zvuk. Gold Wing totiž ide ako autobus; tým však nemyslím rýchlosť, ale jazdcov pocit (malý náklon, veľká hmota okolo seba). A nezvykom je aj to, že motor táha v



otáčkach, kde iné motorky brblú na voľnobehu...

Zlaté krídlo vyzerá tak, akoby sa mu páčila len rovná Route 66 alebo diaľnica. Áno, je to tak, najlepšie sa cíti pri dobrom hltaní kilometrov, ale rád sa nechá prevetrať aj v zákrutách. Aj v tomto prípade dobre poslúži veľký krútiak. Len škoda tých nízko položených stupačiek, jednoducho raz ich škrtné každý. Po-

chvalu si zaslúži dobrá ovládateľnosť v zákrutách aj na mieste (nie je problém otočiť sa na ceste aj so spolujazdcom a batožinou). A rovnako treba pochváliť hydraulický protiponorný systém prednej vidlice, tá by totiž bez tohto systému asi len ťažko zvládala nápor hmotnosti pri prudkom brzdení. Určite ponorenie pri bežnom brzdení je cítiť, ale pri poriadnom skočení na brzdy motorka

stuhne.

K zvýšeniu aktívnej bezpečnosti výrazne napomáhajú dobré svetlá. V noci pekne naširoko svietia na cestu a diaľkové sú tiež ako z kamióna. Okrem pekne nasvietenej prístrojovky je podsvietená väčšina ovládačov na pravom aj ľavom paneli.

Ako som spomínal, Gold Wing je jednou z mála motoriek (ak nie jedinou), na ktorej má spolujazdec väčšie pohodlie než jazdec. Ten posed vzadu je taký, že niekedy by som sa fakt radšej nechal voziť. Lakte si pohodlne oprieš, rovnako chrbát, zapneš vyhrievanie sedla, nohy sú tak akurát, jazdca sa ničím nedotýkaš, paráda. Len sledovať krajinu okolo a počúvať rádio... Teda ak si kúpiš dodatočné zadné reproduktory, ktoré v roku 2001 zobrali zo sérieovej výbavy, škoda.



Dobrou stránkou tohto turistu je spotreba. Kofko tipuješ, osem, desať? Uber... Priemer okolo šesť, pri ľahkej ruke pod šesť, pri strelbe asi sedem. Na taký objem, hmotnosť a luxus až príliš málo! Nádrž má 25

litrov, z toho 4 sú rezervné, takže po žltú kontrolku sa dá spraviť okolo 340 - 370 km, pri načatej rezerve aj pekne cez 400. A zase nepríjemný detailik - kde je palubný počítač? Dve denné počítadlá sú akosi málo, to má asi tak každá motorka na svete. Aspoň niečo také ako má Deauville alebo Varadero, veď nie každý majiteľ superturistu má takéto informácie v paži. Absencia počítača pramení asi v americkej ľahostajnosti k takýmto údajom.

// Upraviteľnosť

Vidieť Gold Winga v sérii je rarita. Majitelia tohto stroja sú väčšinou finančne zabezpečení páni, ktorí do motorky štedro investujú. V prvom rade je tu kopa originálnych Honda vecí a hneď po nich štyri kopy druhovýrobných od výmyslu sveta. Neverím, že na tejto motorke existuje miesto, ktoré by sa nedalo tunovať. A fabrika s tým ráta, hlavne s veľkým odberom elektriny, pretože alternátor má výkon 1000 wattov. A nemusí byť reč len o kozmetických

úpravách alebo kolotočom osvetlení - Gold Wing je vhodným a častým objektom na pristavanie sajdkáry, prípadne na trojkolkovú prestavbu.

// Konkurencia

Ehm, zarytí goldwingári budú určite tvrdiť, že žiadna konkurencia neexistuje. Z hľadiska imidžu a histórie určite nie, ale predsa len sú tu dva stroje, nad ktorými by mohol potenciálny dobre zabezpečený turista uvažovať: BMW K 1200 LT a Harley-Davidson Ultra Classic Electra Glide. Obe sú slabšie, lacnejšie a pre veľa ľudí asi aj menej pohodlné. BMW je akési elegantnejšie a má napríklad hydraulický hlavný stojan. Hádečko je kus amerického vibrujúceho železa, ale je oveľa klasickejšie než Honda, vyzerá skoro ako retro. Myslí si však, že väčšina kupcov Gold Winga už dávno vie, že chce práve Gold Winga.

// Záver

Keby mi niekto vtedy v Rakúsku ako

osemročnému chalanovi povedal, že raz takú motorku budem mať doma, tak by som vtedy začal strihať meter. Áno, mal som ju doma, ale nebola moja! Užival som si všetok luxus tých miliónárov, ktorí na tomto stroji križujú Európu... Napriek tomu som si všimol aj menej dobré veci, malé detaily, ktoré kazia imidž zlatého krídla, čo by sa pri základnej cene 889 900 Sk nemalo stavať (nami testovaná verzia Deluxe - príplatok rovných 100-tisíc). Na druhú stranu - Gold Wing je konečná. Konečná stanica, za ktorú sa už v mnohých smeroch nedá ísť. Je to veľkolepý, obdiv vzbudzujúci parník, ktorý si môžeš upraviť presne podľa svojich predstáv. To je také nepísané goldwingárske pravidlo, že čo kus, to originál. Dávam teda palec hore, ale predtým ešte aj ukazovák, ktorý dvíham pre americkú fabriku, aby nezaspala na vavrínoch.

Text: Herghoť a Awia
Foto: CaCao a Awia

MOTORIDE.SK

+ motor, pohodlie, výbava, spotreba

- nepraktické drobnosti

Názor druhého redaktora Tomáš Hajduch (Awia):

Fúuua, tomuto hádam Japončiaci zabudli vo výrobe namotovať ďalšie dve kolesá. Čo to ako je? Veď my sme motoride a testujeme motorky, nie autobusy :-). Taká by asi mohla byť prvá reakcia. Ale nebola, Gold Winga som mal možnosť už predtým vyskúšať a vedel som, čo ma čaká. Na stretnutie s takouto motorkou sa človek môže iba tešiť.

Na Gold Winga sadáme po celodennom jazdení a kope km v Banskej Bystrici. Domov sa však neponáhľame, vychutnávame si Donovaly a následnú cestu do Popradu popod Tatry. Pohodlie pre oboch je bezkonkurenčné, ale o tom asi písať netreba. Napriek mnohým teoretikom, ktorí dokonca Gold Wing nepovažujú za motorku, sme si to neskutočne vychutnali. Vyskúšal som rôzne nastavenie podvozku, vo dvojici mi najviac vyhovovalo najtvrdšie. Možno by nebolo zlé, keby bolo možné meniť nastavenie podvozku aj za jazdy, aj keď len jedným tlačidlom niekde na riadidlách.

Asi neprekvapí, že šesťvalec s matutím obsahom poskytuje skvelý zážitok z jazdy a záťah, aký mu

môžu všetky motorky závidieť. Povedal by som, že charakterom sa motor naozaj približuje autu a jazdiť sa dá naozaj v každých otáčkach. Veľkú pochvalu odo mňa získavajú aj brzdy, ktoré brzdia hádam lepšie ako na ľahšom Varadere. Dobrým nápadom je aj ABS v sérii, lebo určite nikto by nechcel na Gold Wingu korigovať šmyk.

Záver

Na Gold'asi sa mi neskutočne páči to, že aj keď tomu teoretici neveria, je to stále motorka so skvelou ovládateľnosťou, motorom, ktorý asi v pružnosti nemá žiadneho koknurenta a naozaj skvelým podvozkom. Náklony až po stupačku nie sú žiadnym problémom a dobrý jazdec dokáže na Gold Wingu zdvihnúť neveriacky obočie nejednému majiteľovi superšportu. Luxus, ktorý poskytuje, asi ne jeden z nás nepotrebuje, ale na druhej strane si na to každý veľmi rýchlo zvykne.

Plusy a mínusy

+ pohodlie, luxus, vlastnosti motorky, skvelý záťah motra, ukázkové brzdy, imidž

- nastavenie podvozku iba počas státi, chýbajúca zásuvka, čelné sklo nemá stierač :-)

Technické údaje

motor: štvortaktný, šesťvalcový boxer
obsah: 1832 ccm
rozvod: DOHC
kompresný pomer: 9,8 : 1
výkon: 117 k (87 kW) / 5500 ot.
krútiaci moment: 167 Nm / 4000 ot.
plnenie: vstrekovanie
prevodovka: manuálna 5-stupňová
predná/zadná pneu: 130/70-R18 (63H), 180/60-R16 (74H)
palivová nádrž: 25 l
pohotovostná hmotnosť: 381 kg
Rázvor: 1690 mm
Spotreba paliva: 6 l/100km

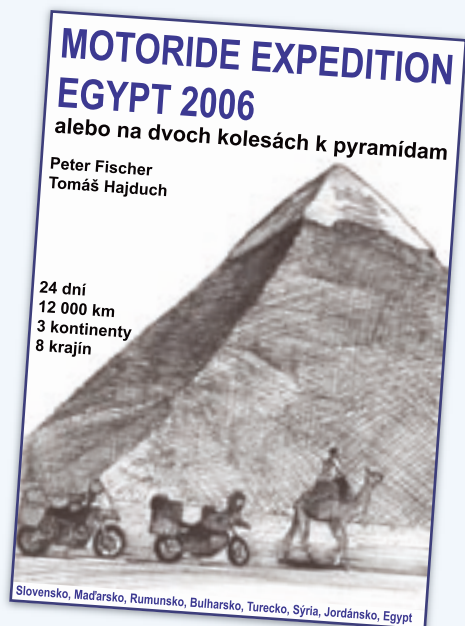
Motocykel na test zapožičala spoločnosť Honda Slovakia.

AKTUÁL Enduro

časopis,
ktorý Ťa

našartuje...

www.enduroaktual.sk



Cestopis a DVD z Motoride expedition Egypt konečne na svete!

Prečítaj si zážitky troch chalanov z ich 12 000-kilometrového putovania po ôsmich krajinách na troch kontinentoch. Film a fotky nájdeš na DVD.

- Kniha má 180 strán (250 Sk)
- film má 40 minút + desiatky fotiek (99 Sk)

Viac info na egypt.motoride.sk

Objednávky: motoride@motoride.sk, 0903 123 130, 0903 31 31 36 (+ poštovné)

U značky Yamaha sa trvalo snažíme posúvať hranice technológií, aby sme vytvárali tie najvyššie a najpokročokejšie stroje.

Nová YZF-R1 je vybavená revolučným novým systémom YCC-I Yamaha Chip-Controlled Intake (elektronické riadenie dĺžky sania Yamaha). Táto nová, výkon zvyšujúca technológia využíva elektronicky riadených motorom poháňaných sťahových hrdiel s variabilnou dĺžkou a v novej YZF-R1 je prvý krát na svete použitá na sériovo vyrábanom motocykli.

Pridajte tento prvok do rovnice k systému YCC-T Yamaha Chip-Controlled Throttle (elektronické ovládanie plynu Yamaha), celkom novému Deltabox rámu s vyváženou tuhosťou, systému odpruženia závodnej špecifikácie, novým šesťpiestkovým radiálnym brzdám a k agresívnemu designu. Na prvý pohľad je jasné, že nová YZF-R1 je zkonštruovaná tak, aby Vás posunula na novú úroveň spojenia medzi človekom a strojom, ktorá je predurčená odlišiť tento čistokrvný superšport od zbytku štartového pola.



YZF state of the art
race technology

www.yamaha-motor.cz
www.yamaha-motor-europe.com

Nová Yamaha *YZF-R1*.
State-of-the-art race technology.



Bratislava – Ružinov, tel.: 02/44 456 224, Bratislava, tel.: 02/54 777 616, Košice, tel.: 055/7298 100, Nitra, tel.: 037/6517 750, Považská Bystrica, tel.: 042/4324 909, Prešov, tel.: 051/7721 144, Šala, tel.: 031/7708 458

Yamaha odporučá oleje

YAMALUBE



YAMAHA

Touching Your Heart

ČESKÉ MOTOGP V BRNE POD VEDENÍM STONERA



// MotoGP

Poleposition si na brnenskom okruhu zaistil časom 1.56.884 Austráľčan Casey Stoner na Ducati, z druhého a tretieho miesta odštartovali Hondy, čo nie je tento rok zjav obvyklý. Rýchlejší z Repsol dvojice bol dokonca Nicky Hayden pred kolegom Danim Pedrosom. Valentino Rossi štartoval zo šiestej pozície.

Zo štartu najrýchlejšie vyrazil Stoner, ktorý tak ako aj začal, tak aj skončil. Počas všetkých 22 kôl pred seba nikoho nepustil, vytvoril si náskok a s prehľadom zvíťazil. Dobrý štart predviedol aj John Hopkins, vyrazil ako druhý a taktiež svoju pozíciu až do cieľa nezmenil. Na treťom a štvrtom mieste sa striedali jazdci Repsol Hondy, v cieľi to vyšlo lepšie v prospech Nickyho Haydena. Pozornosť sa sústreďovala na boj o piate miesto, v ktorom zápasili Capirossi, Rossi, Vermeulen a DePuniet. Niekoľko kôl po odštartovaní nasadil Valentino stíhací režim, predbehol Capirexa a vyzeralo to tak, že bude postupovať ďalej smerom nahor, tak ako poznáme starého Valeho z minulosti. Avšak pred Capirossiho sa dostal Chris Vermeulen a ten neušetril ani Rossiho. Valentinovi nepomohol ani nový tvar kapotáže pre zlepšenie aerodynamiky, zo stíhacej jazdy nič nebolo, Capirossi sa dostal späť pred neho, a zozadu sa začal ne-

bezpečne približovať Randy DePuniet na Kawasaki. Do cieľa však Rossi svoju pozíciu už z rúk nepustil. Na piatom mieste teda dokončil Chris Vermeulen, za ním Loris Capirossi, Valentino Rossi siedmy pred Randym DePunietom.

Prvá päťka po dvanástich pretekoch bodovo: 1. Stoner 246 b., 2. Rossi 186 b., 3. Pedrosa 168 b., 4. Vermeulen 124 b., 5. Hopkins 124 b

// 250 ccm

Priebeh preteku kubatúry 250 ccm mal podobný spád, ako pretek osemstoviek. Systémom štart – cieľ zvíťazil suverén Jorge Lorenzo. Striebornú trofej ukoristil Andrea Dovizioso, ktorý taktiež počas celej doby jazdil bez zmeny pozície. O bronz sa naťahovali celý pretek DeAngelis s Kalliom, a to až tak tvrdo, že tri kolá pred koncom sa po spoločnom kontakte ocitol na zemi DeAngelis. Kallio to len tak-tak ustál, pokračoval v jazde a tretia priečka sa ušla nakoniec jemu. Alex sa vrátil späť na trať a dokončil jedenásty. Karel Abrahám vďaka dobrému štartu prechádzal prvým kolom ako pätnásty, počas preteku sa pohyboval v skupine bojujúcej o 12. miesto. Objavil sa aj v jej vedení, no nakoniec preťal cieľ štrnásty.

Prvá päťka po dvanástich pretekoch bodovo: 1. Lorenzo 216 b., 2. Dovi-

zioso 186 b., 3. DeAngelis 176 b., 4. Bautista 127 b., 5. Barbera 103 b

// 125 ccm

Najsľabšia kubatúra predviedla najzaujímavejšie okamihy, jazdci nás, tak ako aj seba držali v napätí až do úplného konca pretekov. Po štarte sa na čele vyformovala päťka jazdcov v zložení Pardini, Talmácsi, Gadea, Pešek a Faubel. Najčastejšie sa vo vedení striedali Talmácsi s Pardini. Lukáš sa pohyboval

val v druhej polovčke skupiny, najlepšie jazdil na tretej pozícii. V 16. kole uvoľnil vďaka pádu svoje miesto Gadea. S príchodom cieľa sa aj súboje začínali zahusťovať, na Lukášovi bolo vidno, že chce potešiť tak početné publikum a vystúpiť na pódium. V strmej pasáži výjazdu k cieľovej rovinke posledného kola sa dostal tesným manévrom pred Talmácsiho na tretiu pozíciu a do cieľa už svoje umiestnenie nedovolil zmeniť. Na druhej priečke sa umiestnil Mattia Pardini a víťazom najmenšej kubatúry sa stal Hector Faubel. Z českých jazdcov idúcich na divokú kartu dokončil pretek iba Karel Pešek, ktorý sa umiestnil na 31. mieste.

Prvá päťka po dvanástich pretekoch bodovo: 1. Faubel 179 b., 2. Talmácsi 169 b., 3. Pešek 129 b., 4. Koyama 129 b., 5. Corsi 119 b

Text: Brambo
Foto: ERP





ROZHOVOR S POLICAJTIAMI NA MOTORKÁCH

Už niekoľkokrát som mal možnosť s týmito chalani mi kecať o motorčákoch a ich práci. Vždy to bola zaujímavá debata, ale nič z toho som nemohol zverejniť bez povolenia. Tak som sa vydal oficiálnou cestou, odoslal žiadosť a rozhovor je na svete.

Presnejšie povedané, nejde o klasických policajtov, ale pracovníkov Úradu pre ochranu ústavných činiteľov a diplomatických misií (odbor dopravnej ochrany), ktorý spadá pod ministerstvo vnútra. Názov každému napovie, čo je ich hlavnou náplňou práce. A práve preto sme museli termín rozhovoru párkrát preložiť, chlapi tu totiž mali rôzne delegácie a plné ruky práce. Nakoniec sa podarilo, stretli sme sa na pôde ich bratislavského sídla.

Do kancelárie vedúceho odboru dopravnej ochrany, majora Michala Benka, postupne prišli štyria chalani slúžiaci na motorkách, ich ďalší nadriadený podplukovník Ivan Kezman a tréner kapitán Jozef Novák. Hneď od začiatku sa debata niesla v motorkárskom duchu, chalani poznajú motoride (minimálne jeden z nich je tu aj zaregistrovaný a

prispieva do diskusií), poznajú aj náš časák. Trochu ma prekvapilo, že sa dobre vyznajú aj v športových motorčákoch a nových technológiach - netočia sa teda iba okolo svojich strojov, ale sledujú dianie okolo. Položil som im zopár otázok, ktoré zaujímajú asi každého motorkára.

// Tak chalani, čím by som začal - asi tým, že aké máte stroje...

Všetko sú to bavoráky, väčšinou predošlé modely RT, máme aj 1200 GT, model 2004.

// Aké špeciálne úpravy sú na nich?

Hlavne siréna a majáky, bočné kufre, vysielacia, namiesto zadného sedla je odkladací priestor, majú padacie rámy vpredu aj vzadu, stroboskopy v prednom svetle, niektoré aj dodatočnú baterku a upravenú prevodovku.

// Ja som videl aj nejaké staršie Hondy CBX a počul som, že testujete aj nové Yamahy a Hondy.

CBX vypredávali za dobrú cenu z Ja-

ponska, mala ich takme celá východná Európa. Yamahy a Hondy testuje polícia, to ide mimo nás. My musíme brať ohľad aj na to, že tá motorka musí u nás spĺňať reprezentačné účely, čiže musí nejako vyzerat' a modely v koléne by mali byť podľa možnosti rovnaké.

// Čo je vašou každodennou náplňou práce?

To, čo máme v názve - vykonávanie doprovodu a sprievodu určeným a chráneným osobám, to je naša prvotná činnosť. Ak je obdobie, kedy nie sú delegácie, tak robíme v priamom výkone službu, teda napríklad chránenie objektov ako Národná rada, Úrad vlády a podobne, prípadne chodíme vypomáhať na dopravné inšpektoráty po celom Slovensku. Napríklad sme chodili na diaľnicu D1, alebo sme chodili cez zápchu k nehadám.

Nie je to len o vození, ako by si niekto mohol myslieť. Napríklad pri doprovode je všetko hlavne o výpočtoch a komunikácii, zabezpečovaní križovatiek, dodržiavania daného odstupu, aby balík zostal kompaktný. To všetko trvá dlhé hodiny. Komunikujeme cez vysielacky (v prilbe máme slúchadlo aj mikrofón),



ale na motorke máme aj klasickú drôtovú vysielaciu, aby sme mohli hovoriť aj bez prilby na hlave. Komunikácia je veľmi dôležitá, napríklad keď sa nečakane musí zmeniť trasa kolóny, treba rýchlo napláňovať novú trasu. Niekedy vznikajú tipné situácie, ešteže sa to nedá odpočúvať (smiech). A máme čoraz ťažšiu prácu, lebo cesty sú čím ďalej tým plnšie, hlavne v časoch dopravných špičiek je to zlé.

Raz sme robili sprievod cyklistom - ráno o desiatej sme štartovali z Tatier, vkuse sme prešli 190 kilometrov až do Košíc s tým, že po ceste strašne pršalo, išli sme aj cez spadnutý ľadovec (to už cyklisti vzdávali). Do Košíc sme prišli o piatej, kompletne premočení, prejazd cieľom nebol "kto predje", ale "kto prežije". A to nás ešte čakala cesta do Bratislavy...

// Koľko kilometrov nalietate ročne?

Ako kto, ale väčšinou okolo 30 - 50 000, k tomu ešte niečo na súkromných motorkách.

// V každom počasí?

Dá sa povedať, že áno. Samozrejme, nejdem von pokiaľ sneží alebo je poľadovica, ale prekvapil nás už aj sneh, jazdili sme dokonca aj pri mínus sedem. Na dážď sme už zvyknúť.

// Máte každý pridelenú svoju motorku?

Áno, väčšinou je to tak, že každý má

jednu motorku, o ktorú sa stará. Ale tým, že jazdcov máme viac ako motoriek, prípadne že nejaká motorka ide do servisu, sa musíme aj striedať. Vieme sa zastúpiť, ale samozrejme, z hľadiska starostlivosti je lepšie, ak sa o jednu motorku stará jeden človek. Bežnú údržbu si robíme v našej dielni sami, ale na väčšie úkony chodíme samozrejme do servisu.

// Ako na vás reagujú okolití vodiči?

Je to rôzne, máme dosť negatívnych skúseností. Napríklad v križovatke nás niekedy neposlúchajú, lebo zabudli, že policajti je nadradený semaforom. Tak mi napríklad ukazujú, že oni nemôžu ísť ako im kážem, lebo majú červenú... Alebo keď niekoho odstavím na kraj cesty, hneď potom sa rozbehne, akoby za mnou nešla žiadna kolóna. Alebo opačný extrém, dupne na brzdy a auto za ním nestíha brzdiť. Niektorí vodiči ma hneď pustia pred seba, lebo si myslia, že niekoho naháňam, tak potom len pozerajú dopredu a nevšímajú si, že zavádzajú celému zvyškú kolóny. Ľudia nepozorujú do zrkadiel... A keď má k tomu niekto nahlas zapnuté rádio, tak si nás za sebou niekedy vôbec ale vôbec nevšímame. S podobnými problémami bojujú asi aj sanitky a hasiči.

Šoféri áut bežne zahadzujú mobily, keď ich pristihneme ako telefonujú počas jazdy (raz si jedným dokonca šofér praskol predné sklo). A motorkári sú pri nás zrazu najslušnejší, keď sa objaví-

me na Babe alebo Jahodnej, tak je tam náhle kľud.

// Ak by sa chcel normálny motorkár dostať sem a byť váš kolega, čo všetko musí absolvovať?

V prvom rade musí absolvovať základné policajné vzdelanie (jeden rok), na to je škola v Pezinku. Potom je povinná tri- až päťročná prax vo výkone služby, najlepšie na dopravnej polícii, pretože to nie je len o vození sa na motorke, ale aj o ovládaní príslušných zákonov, riadení križovatiek a podobne. Po tejto praxi príde ku nám na skúšky a ak prejde, môže byť preradený ku nám.

Okrem týchto otázok sme v kancelárii hovorili aj o kope iných vecí, napríklad o bezpečnosti jazdy, pripravovanej novele o trojuholníkoch, množstve nehôd, chýbajúcom okruhu (ktorý chýba aj im, lebo by na ňom mohli trénovať), jazdení bez prilby a podobne. Tento rozhovor posunul moje vnímanie ich práce do iných rozmerov - nielen pre to množstvo kilometrov v rôznom počasí, ale aj pre jazdecké skúsenosti (zabezpečovanie križovatiek pre prejazdy kolón, sprievod cyklistov, jazda v určenej formácii - to fyzicky aj psychicky náročné veci) a ich správny osobný pohľad na vec. Sú to chalani-motorkári, od ktorých by sme sa mohli veľa naučiť...

Všetkým zúčastneným ďakujem za rozhovor. Dovidenia na cestách!

Text a foto: Hergthot

oleje majstrov sveta



automobilové a motocyklové oleje

autorizovaný importér olejov Repsol pre SR, Landigas, s.r.o.
tel.: 055/676 24 63, mobil: 09/03 645 565, www.repsol.sk, www.landigas.sk



ATV DINLI - štvorkolky s možnosťou prihlásenia na EČV

DINLI 603 DIABLO
150 cm³



DINLI 901
450 cm³



Akcia!

159 000 SK

pôvodná cena
203 900 Sk

Zoznam predajcov na
www.adamoto.eu



adamoto
motorcycles

ADAMS k.s., Vodomeráčská 1, 040 11 Košice, tel.: 055/7297087-88, fax: 055/7297 085, e-mail: office@adamoto.eu

PO CESTIČKÁCH TROLLOV - NÓRSKO 2007



Nórsko a jeho príroda. To bola „oblasť záujmu“, o ktorej som toľko prečítal. Plánovanie nezlyhalo, takže odjazd stanovený na 29. júna vyšiel. Miemy strach z dlhjej a náročnej cesty trochu vylepšilo očakávanie a predstavy. Pripravení a vybalení skoro dôkladne sa vydávame na expedíciu po Trollích stopách. Zostava: Senior Pepino, Bmo - Honda XL 1000 Varadero 2003 (Hondička) a Ja, Lučenec - Yamaha FZS 1000 Fazer 2002 (Lujza).

// 1. deň, Lučenec - Okse: 720 km

Vzhľadom na pracovnú vyťaženosť sa pohýnam z Lučenca len okolo obeda. Samozrejme sa musím po pár kilometroch otočiť a vrátiť sa po zabudnutý pas, ale to je u mňa úplne normálne. Krásny snečný deň mi vylepšuje náladu pri rýchlom ubíhaní kilometrov. O štvrtej sme dohodnutí na motoreste Devět krížů pár km za Brnom. Prichádzam tam minútu pred štvrtou a po zoznámení sa so Seniorom a zostavení plánu cesty sa vydávame smerom na Prahu. Večer chceme „zakempit“ niekde v okolí Cinovca. Praha na počudovanie nebola prepečatá, takže bez zdržania pokračujeme smer Zienwald. Po prízajde do Dubí a asi 20 km blúdení a kývaní po černým „pracovníčkam“ sa kempíme tesne pred zotmením v chatke v dedine Okse v blízkosti česko-nemeckých

hraníc v miestnom kempu za vcelku pekných 290 Kč za oboch. Po rozbalení sa a večeri ochutnávame poslednýkrát cenovo prijateľné lahodné české pivko a riešime plánovanú trasu na zajtra. Po piatom pive sa to síce zvrhlo na úplne iné témy, ale to nám už vôbec neprekážalo.

// 2. deň, Okse - Nyborg: 959 km

Odubytovávame o ôsmej hodine, po krátkom zastavení na benzínke v Dubí, kde sme zakúpili 5 l „záchranné“ bandasky na benzín, sa snažíme o rýchly presun po nemeckých diaľniciach. Do večera s krátkymi prestávkami na tankovanie a jednou dlhšou pred Hamburgom na zdriemnutie, prechádzame cez Odensee až do mestečka Nyborg v Dánsku, ktorá sa nachádza tesne pred prvým plateným mostom. Tankujeme na „Automatic petrol station“, to by ste neverili aké to môže byť pre našinca zložitie. Po neúspešnom hľadaní nejakého miesta na postavenie stanu som seniora radšej prehovoril na kemp. Stan a dve motorky 25 Eur. Plus nám ešte recepcná ponúkla zľavnú kartu, ktorá vraj bude platiť aj vo Švédsku a Nórsku. Spolu platíme 33 Eur staviame stan a úplne unavení zaspávame.

// 3. deň, Nyborg - 60 km pred Osloom: 698 km

Z kempu odchádzame o deviatej proti krásnemu snečnému ránu. Po chvíľke sme pri kase prvého plateného mosta Storebaelt, ktorý vedie z Nyborgu do Korsoru a spája Jutský poloostrov s

ostrovom Fyn. Na jednu motorku to vychádza 15 Eur. Odporúčam mať pripravené eurá presne, pretože výdavkom je za hrst' mincí dánskych korún, ktorých sa človek potom už nevie zbaviť. Pokračujeme E20tkou nie veľmi zaujímavou rovinatou krajinou smerom na Kodaň, kde zastavujeme pri Manuell kase Oresundského mosta. Platíme 18 Eur a prechádzame 16 km dlhým, najväčším mostom Európy, ktorý sa ťahne až 60 m nad hladinou mora do švédskeho mesta Malmo. So zastávkami na tankovanie a oddych prechádzame 110 kilometrovou ubijajúcou rýchlosťou švédskymi diaľnicami E6 a E20 cez Goteborg až do Nórska, kde 60 km pred Osloom po 5 min. nachádzame super miestečko na postavenie stanu. Dávame si po frtánovi a pive a deň ukončujeme.

// 4. deň, 60 km pred Osloom - Risor: 364 km

Oblačno. Sme na dažď pripravení, takže sa nad tým ani nepozastavujeme, veď v Nórsku vraj prší skoro stále. Pred obedom na chvíľku stojíme v Osle. Potrebujem zameniť za Euro nejaké NOKY, v cestopisoch sa písalo, že je obtiažne platiť VISA kartou, čo sa neskor ukázalo ako holý nezmysel a domov som si priniesol ešte kopu nórskych korún. Angličtina je tu bežná, takže nie je problém sa dohovoriť a popýtať sa na „exchange“. Pravdopovediac, v Nórsku som nestretol človeka, ktorý by po anglicky nevedel.

Pokračujeme smerom na juh cestou číslo E18 smer Larvik. Pozdĺž pobrežia, prehnane obývanou časťou Nórska, na ktorej nie je veľmi čo vidieť. Azda iba vodopádik Hjemme Bakte, ktorý vtedy stál za zastavenie... Začína pršať, preto rýchlo hľadáme miesto na postavenie stanu. Schádzame z E18 na cestu číslo 416 a po hodine ho nachádzame neďaleko mestečka Risor, ktoré leží na malom polostrove. Miesto vyzerá skôr ako nejaká skládka alebo stavenisko na brehu fjordu, hŕby zeme a kamenia. Vjazd na blízku lúčky je vcelku „zábavný“, Lujza mi za každú cenu chce dať najavo, že táto rozbahnená cesta vyjazdená nákladniakmi nie je nič pre ňu. Na počudovanie to však nezvláda Hondička a padá ľavou stranou na bočný kufor a padací rám. Škody žiadne, ale nechcete dvíhať plne naložené Varadero.

Stále prší a aj instantnú polievocku varíme v daždi. Moje rybárske druhé ja ma prinútilo navliecť nepremoký a ist'



skúsiť šťastie a uloviť nejakú rybu. Po hodine bičovania fjordu však zisťujem, že tam ryby buď nie sú, alebo som totálny amatér. A ešte som mohol vyfasovať aj mastnú pokutu, je na to potrebné povolenie. Stojím na malom ostrovčeku a uvedomujem si, že príroda, ktorá tu je, je neopísateľná. Žiaľ, stále silnejúci dážď nás prinútil zaľahnúť do stanu. Pri hodnotení dňa pomaly zaspávame. Prudké klepotanie dažda o stan a chlad ma v noci zobúdzá. Dúfal som, že to je iba nočná mora, ale nie je. V stane stojí 5 cm vody a všetko je mokré. Prvé tričko, ktoré som našiel používam ako handru a snažím sa so Seniorovou pomocou zo stanu dostať čo možno najviac vody. Zisťujem, že voda sa nahromadila nedôsledným postavením stanu. Mokrá a nervózni zaspávame a prajeme si, aby sa ráno počasie umúdrilo.

// 5. deň, Risor - Sorlandet: 25 km

Prší. O desiatej totálne premrznúť a mokrá „uzákoňujeme“ odjazd aj v daž-

di na 14. hodinu. Vydržali sme to do dvanástej. Rozhodnutí urýchlene nájsť teplučkú vykurovanú chatku, pretože cestovanie v tomto stave by sa rovnalo samovražde. Pri pohľade na rozbahnenú cestu ma prepadá zvláštny pocit, že to najhoršie nás ešte len čaká. Našťastie vyšli sme v poriadku, zlízli si to len Seniorove nohavice, ktoré boli zafkané od neustále hrabajúceho Lujzinho kolesa. Po 25 km nachádzame camp SORLANDET, kde sa za nekresťanských 650 NOK ubytovávame a nasleduje 24-hodinové sušenie všetkých vecí. Kemp je na úrovni, pekný a moderne vybavený, veď za tú cenu. Pri krátkej prechádzke po areáli zisťujeme, že každé miesto pre chatku, karavan alebo stan je vysekané do skaly, majiteľ si musel dať veľa námahy, aby to vybudoval. Leží na brehu fjordu, kde sa nachádza malý prístav s množstvom malých výletných jacht. Na móle sedí pár rybárov, ale ako vidím, ani im sa veľmi nedarí. Nešťastný z nepriazne počasia otváram fľašu absintu a snažím sa zabudnúť na problémy z posledných 24 hodín.

Zabudol som dokonale...

// 6. deň, Risor - Mandal: 198 km

Zapnutým elektrickým grilom a varičom dosušame posledné vlhké časti textilnej výbavy. Varíme si instantný obed a po ňom okolo poludnia opúšťame kemp. Cestou číslo 410 prechádzame opäť na E18. Ak sa sem dostanem ešte raz, určite sa jej vyhnem, je to dosť nudná cesta bez možnosti obdivovania okolitej prírody. Snažíme sa stále o zjazd na bočne cestičky, ale zákonite nás to stále vráti na hlavnú cestu.

S malými prestávkami prší celý deň. Prechádzame mestečkami Arendal, Grimstadd, Kristiansand a tesne za Mandalom sa už obzeráme po nejakom nocľazisku. Nachádzame ho na lesnej ceste neďaleko malej obývanej usadlosti. Domorodci tu majú poodkladané drevo a rôzne náradie, ale riskneme to. Pri otáčaní sa, sa mi na mokrej trávě šmýka noha a váhu Lujzy už nedokážem udržať. Našťastie bez škôd, dopadla do mäkkého lesného porastu. Po chvíľke prichádza traktor, vôbec si nás nevšima, niečo naloží a zase odchádza, takže to vyzzerá, že tu nikomu vadíť nebudeme. Začína zase liať. Zaliezame do SUCHÝCH spacákov a deň končí s očakávaním, pretože zapadné fjordy, ktoré nás čakajú na druhý deň, sú vraj to najlepšie čo sa dá v Nórsku vidieť.

// 7. deň, Mandal - Jorpeland: 262 km

O 9.00 vyrážame a napájame sa na E39tku smer Stavanger. Prechádzame cez Flekkefjord a obdivujeme krásy okolitých skalnatých kopcov. Pred Sandnesom stojíme na krátky odpočinok a rozhodneme sa pokračovať cestou číslo 13. Už po pár kilometroch zastavujeme a fotíme. Tota bola skvelá voľba. Všetko čo sme doteraz videli, bolo nič v porovnaní s tým, čo zažívame na ceste s „nešťastným“ označením. Desiatky tunelov a nádherných prevŕpaní pri ich výjazdoch nám ukľudňuje rozhnevanú dušu zo zlého počasia. Strmé skalnaté svahy po ktorých tečie množstvo prúdnych riek a potokov a stovky vodopádov. Až teraz pri každom zastavení nemo uznávame, že Nórsko je zmyselne krásna krajina a ani stohy prečítanej literatúry nemôže nahradiť pocit, keď to človek vidí, vníma a prežíva. Pár km prechádzame pozdĺž brehov Hogsfjordu, cez ktorý sa musíme preplaviť trajektom s príznačným názvom Hogsfjord. Po asi hodinovom čakaní sa naložujeme za 37 NOK, plavba trvá asi 20 minút. Pokračujeme 13stkou a po



prejdení pár ďalších tunelov míňame odbočku na Priekestolen, až v meste Jorpeland mi „zapína“, že sa jedná o kolmý 604 metrov vysoký útes fjordu, o ktorom sa toľko popísalo. Rozhodne to obraciame a po asi 30 km v smere značenia úzkou cestičkou prichádzame na parkovisko s množstvom turistov a platíme parkovné 6 NOK. Zamykáme motorky, bundy, prilby a vydávame sa po turisticky dobre značenej trase na útes. Ale chyba! Asi po polhodine zistujeme, že to bude asi túra náročná a ponechanie si motonohavíc bol zlý krok. Po hodine stretávame českých krajanov, od ktorých sa dozvedáme smutnú správu, že sme ešte asi len v prvej tretine. Na seniora je to priveľa, vzdáva to a vracia sa. Vyzliekam textilné nohavice a šlapem do strmého kamenitého kopca len v tenkých teplákoch. Nachádzam mapku, na ktorej čítam, že som v polovici 3800-metrovej túry s prevýšením 400 metrov. Našťastie som to nevzdal.

Nezameniteľný pocit z výhľadu ako som ešte nevidel mi spríjemnilo aj mierne zlepšenie počasia a snečné lúče. Fotím pozerám sa do hĺbky 600 metrov a pozorujem modro-zelenú vodu fjordu v diaľke podu mnou. Považujem to za jeden z najlepších zážitkov z Nórska. Nechám sa ešte odfoťiť holandským turistom a s ľútosťou sa poberám späť za Seniorom. Vraciame sa do mestečka Jorpeland, kde sa rozhodneme pre štvormiestnu vykurovanú chatku za prijateľnejších 320 NOK so sprchou v cene vo Fjelde campe. Diskutujeme o dnešnom dni a prichádzame na to, že kvôli tomuto dňu sa do Nórska oplatilo

ísť.

// 8. deň, Jorpeland - Kinsarvik: 244 km

Upršané ráno nás už neprekvapuje, ale núti trochu si zašomrať. Vyrazíme o desiatej, pričom sa držíme cesty číslo 13. Neustále začína a prestáva prašať. Kašleme na nepremoký, pretože po chvíli zase vyschneme. Všade naokolo sú riedko porastené skalité hory, ľadovce, vodopády, pobrežie a zátoky fjordov. desiatky tunelov, farmy na chovanie lososov, typické červené nórske chalúpy so strechou porastenu trávou. Vybité baterky mi znemožňujú ďalšie fotenie, zachraňuje ma Senior a z vaku vyhrabáva úplne nové z pokazeného lampáša. Malé osady a mestečka na brehu fjordov sú plné nemeckých, dánskych, holandských turistov, tak isto ako cesty plné karavanov a obytných vozov. „Domorodci“ sa tu živia farmárčením, na všetkých svahoch sú udržiavané ovocné sady. Popri cestách stánky s ovocím. Začína sa vyjasňovať a podvečer už za úplne jasnej oblohy prichádzame do známeho turistického mestečka Kinsarvik, kde si v kempu za 140 NOK stavíme stan. Kemp je na počudovanie plný Nórov. Je piatok, prichádzame na to, že oni pravdepodobne takto „vypínajú“ na vikendové dni voľna. Deti sa hrajú s loptou do pol jednej, kedy sa začína pomaly stmievať do nie veľmi tmavej noci, ktorá trvá len krátko.

// 9. deň, Kinsarvik - Moskog: 263 km



Do desiatej zvládame raňajky a výjazd z kempu. Pokračujeme po 13stke a v Brimnes sa spolu s nemeckým párom na BMW nalodujeme na Brimse trajekt cez Eidfjord do Bruraviku, cena 45 NOK na osobu. Vrcholy kopcov a hôr sa belejú snehom, čo nám len potvrdzuje informácie zo sprievodcu, že sa bližšie do hornatejšej oblasti národného parku. Chvíľu stojíme vo Vosse, kde študujeme mapu a občerstvujeme sa. Od rána je polojasno. Pri zastávke na odpočívadle obliekam zimné vložky do nohavíc a bundy, citelne ochladenie už začalo byť nepríjemné. Silný chlad je cítiť hlavne v tuneloch, z ktorých niektoré sú neosvetlené a je v nich dosť slabo vidieť. Najdlhší z nich má 7,5 kilometra a to už začína hraničiť s klaustrofóbiou. Stále stúpame do vyššej nadmorskej výšky. Cesta plná zákrut a serpentin ma núti trochu sa vyblázniť. Počasie dlho nevydržalo, mrači sa a začína byť aj hmlisto. Všade sa nachádza veľa výstražných značiek pred ovcami na ceste, ktoré je opodstatnené. Ovečky sú krotké je ich všade veľké množstvo, pokojne zapózujú aj našim fotoaparátom. Treba dávať pozor, miestami zájdú až na okraj tunela a jedenkrát som ich na poslednú chvíľku zbadal až v tme v tuneli. Dostávame sa až na vrchol kopcov, kde už je mimo cesty trvale sneh. Nachádzajú sa tu veľmi riedko roztrúsené malé obývané domčeky. Vrstva snehu je tu ešte aj teraz dosť veľká.

Text a foto: Chumo

Celý cestopis si môžeš prečítať na:

MOTORIDE.SK

NAVIGÁTOR

navigačné systémy GPS



Pri predložení tohto kupónu
v predajni Navigator.sk
získate

5%

zľavu na prístroje značky
Garmin!

www.navigator.sk

NAVŠTÍVTE NÁS

vyberte si GPS podľa vašich potrieb
z rozsiahlej ponuky značkových GPS
prístrojov, ku ktorým vám
poskytneme profesionálne
poradenstvo

KOŠICE:

Popradská 68, 040 11 Košice
tel.: 055 6405 139
Otváracia doba: 7:00 - 15:30
GPS: N 48 43.022 E 21 13.555

PREŠOV:

Františkánske nám. 5, 080 01 Prešov
tel.: 051 771 5537
Otváracia doba: 10:00 - 17:00
GPS: N 48 59.792 E 21 14.595

zľavu **5%** si môžu na GPS GARMIN uplatniť pri
nákupe cez internet aj všetci členovia **MOTORIDE.sk**

GARMIN

viac informácií o GPS zariadeniach GARMIN
nájdete na internetovej stránke **www.NAVIGATOR.sk**



ZUMO 500 / 550

vysoko-citlivý prijímač SIRF III, mapa
Európy + územie SR, dotyková obrazovka
(aj v rukaviciach), vode odolný, motocyklový
držák, bluetooth navigácia pre helmy,
MP3 prehrávač, slot na SD karty, USB 2.0

26.990,- Sk s DPH



eTREX VENTURE Cx

najmenšie GPS Garmin, farebný TFT displej,
turistická mapa SR, vodotesná úprava,
jednoduché ovládanie, dokáže vygenerovať
spätočnú cestu, USB, rozšíriteľná pamäť
(256 MB Micro SD karta v balení)

11.900,- Sk s DPH

NUVI 250

automatický výpočet trasy, mapa Európy
+ územie SR, farebný dotykový displej,
časové zóny s grafickým zobrazením,
prehliadač obrázkov JPEG, prevod jednotiek,
prevod meny, kalkulačka, slot na SD karty

10.900,- Sk s DPH



EDGE 205

pre náročné podmienky, SIRFstarIII® prijímač,
možnosť vytvárať vlastné tréningové programy,
grafické zobrazenie rýchlostí, srdcového tepu,
rytmu, tempa, stúpania, ČB displej, dokáže
vygenerovať spätočnú cestu

9.690,- Sk s DPH



MALÝ MAXISKÚTER HONDA S-WING 150



Ako som sľúbil v minulom čísle, prinášame zopár skúseností s touto čerstvou novinkou. S-Wing 150 bol do sveta pustený v druhej polovici júna tohto roka a na test, ktorý v priebehu septembra zverejníme na motoride.sk, sme ho mali v auguste. A preverili sme ho riadne, veď Awia s ním prešiel celé Slovensko vrátane výjazdu v rámci nášho stretnutia Motoride tour v Tatrách. S-Wing je maxiskúter s malým motorom. Elegantný dizajn, rozmerné proporcie, vysoké plexi, pohodlný posed - to všetko je z triedy veľkých skútrov. Len ten stopäťdesiatkový motor patrí viac do mesta. Zhodli sme sa, že práve do S-Winga by sa zišiel motor z SH300i, to už by sa na ňom dalo aj slušne cestovať. Lenže to by sa musel zmenšiť štedrý podsedlový priestor, ktorý zhltnie jednu integrálku a jednu otvorenú priľbu. Je v ňom aj koberček a praktické svetielko. Tento malý maxiskúter môže byť tvoj za 139 000 Sk.

Text: Herghott
Foto: Awia a Dadi



CHUŤOVKA ROYAL ENFIELD BULLET 500

Nie každý deň sa človeku podarí previezť sa na raritke, akou je tento Royal Enfield Bullet 500. Je ťažké uveriť, že je to rok výroby 2006 - veď to vyzerá ako vojnová motorka. A v podstate ňou aj je, veď dlhé desaťročia sa na nej nič nezmenilo. Chalanisko menom Igor Polakovič nám o nej niečo pekne porozprával, napríklad to, že jej nadobúdacia cena je okolo 60-tisíc eur

(potom clo asi 25-tisíc), že napríklad bočné kožené brašne stoja asi 700 eur a kratšia koncovka výfuku ide po 300 Sk. Dobré ceny, čo povieš?

Text: Herghott, Foto: CaCao

Viac dojmov a fotiek nájdete v priebehu septembra na motoride.sk



BODY ZÁUJMU

HORSKÝ PRIECHOD CEZ FAGARAȘ, RUMUNSKO

Cesta prejazdná aj pre cestáky, pekné "alpské" výhľady. Postavená ako strategická vojenská cesta, Transfăgărășan alebo DN7C je najvyššie položenou cestou v Rumunsku. Prechádza zo severu na juh cez najvyššie sekcie Karpát medzi najvyšší vrch krajiny Moldoveanu (2544 m) a druhý najvyšší Negoiu (2535 m). Cesta spája historické regióny Transylvánia a Wallachia, a mestá Sibiu a Pitești.

Cesta bola postavená v rokoch 1970 - 1974, počas režimu Nikolaja Ceaușescu. Bola to reakcia na inváziu soviетov do Československa v roku 1968. Ceaușescu chcel zabezpečiť rýchly vojenský prístup cez hory. Cesta teda bola vybudovaná vojenskými silami, s vysokým nákladom finančným ale aj ľudským. - asi 6 miliónov kilogramov dynamitu si vyžiadala severná časť a asi 40 vojakov pri stavbe prišlo o život.

Poloha: N 45.606 E 24.618



NAJNIŽŠIE POLOŽENÉ MIESTO SLOVENSKA

Nachádza sa v Košickom kraji. Na konci dediny Klin nad Bodrogom sa dáš doľava, prejdeš protipovodňový násyp okolo zvyškov starého kostola a pokračuješ dozadu poľnou cestou do ramena. Miesto označuje žulový stĺpik s označením nadmorskej výšky (94,3 m n. m.).

Poloha: N 48.382 E 21.704



HORSKÝ PRIECHOD ŠTUREC, SLOVENSKO

Nachádza sa na ceste č. 577 z Banskej Bystrice smerom na Martin. Jedná sa pravdepodobne o najlepší kopec na Slovensku. Šturec sa vyznačuje veľmi kvalitným asfaltom a perfektne rezanými zákrutami, ktoré začínajú hneď za Dolným Harmancom. Za najväčšiu výhodu Šturca považujeme prehľadnosť zákrut a šírku cesty, aj keď v celej dĺžke je obojsmerná premávka. V tomto smere nemá na Slovensku konkurenciu. Taktiež je na Slovensku pravdepodobne aj najdlhší.

Poloha: N 48.839 E 19.000



TUNINGOVÉ PRÍSLUŠENSTVO PRE MOTOCYKLE

Ermax[®]

the winning screen

Made in
FRANCE
Made in
Italy

- ✓ plexi originál, turistické ✓
- ✓ plexi pre naháče a choppre ✓
- ✓ výplne medzi podsedadlové plasty ✓
- ✓ zadné blatníky ✓
- ✓ kryty sedačiek, chladičov, motorov a kárťrov ✓
- ✓ zadné diódové svetlá ✓

GSR 600

DIÓDOVÉ SVETLA

Z 750

CBR 600 RR

GSXR 1000

90 % sortimentu na sklade
Najširšia ucelená ponuka v ČR
a teraz aj v SR

www.ermax.cz

e-mail: ermax@tiscali.cz mobil: 602 405 088

NOVINKA NA TRHU



držiak EČ

matice riadenia

zátka oleja

zátky do riadidiel

ochranné zátky

www.evotech.cz

e-mail: ermax@tiscali.cz mobil: 602 405 088