

Jak se staví český závodňák

FGR, tři písmenka, která v roce 2003 zamávala českou silnicí – tehdy Michal Březina vyjel jen těsně druhé místo v mistrovství republiky stopětadvacítce a v konkurenci rychlých Hond ukázal, že s motorkou postavenou v Česku českýma rukama se musí počítat. A v průběhu let to dokazovali i další piloti. Jak se ta motorka opravdu staví, na to jsme se dojeli podívat.

■ Miroslav Felgr ve svém království



Kde se montují
Zveňku byste neřekli, že se tady budou montovat závodňáky. Rozlehlý areál u zelezniční zastávky znamená spoustu průmyslových budov a spoustu tírem v níjmu, navíc motorky nejsou pro pana Felgra zdrojem obřív (motorky neproduvá, existují jen ty stroje, se kterými tým závodí), takže jejich výrobu do světa nehlašá. I když uvnitř areálu jednu stěnu s nápisem FGR a siluetou motorky přece jen najdeme.

■ Videlice WP mají královnový pohrch a za nich pohybové křeslel řadové motocykly českého Gold Frenu



žiska se mění po 1200 km. Svíčková z 1200 Kč vydrží maximálně čtyři závody. Výfukový svod je vlastní výroby, ovšem koncovky pocházejí od německé Bose, koncovky jsou důležitá, hloupě

ni počet, jen mávne rukou. „Důležitá je křivka, ne jaké várn v tu Ducati, také proto je zadní tespo-

byste dali skoro dvojnásobek). Kola jsou Marchesini, brzdy jsou

Miroslav Felgr nás nejdříve provedl po dílnách, kde se to hemží pravděšními stroji (v bystě poznali mašinu na kompletaci brávných spínačů do Aprilii?) a hned nás přivedl celou motorku na jedinou a pak řesit tisíce obřívých nemoci a nevědět, co zlobí víc.

Konečně otevřáme nenápadně plechové dvře s nápisem Závodní oddělení FGR a vcházíme do malé, ale útulné dílničky. Množství vsuypřítomných náhradních dílů nás šokuje, z toho by se snad dalo postavit několik celých motocyklů. Nikde se ale nic nepopulavuje, vše má své místo

„Koncovky jsou důležitá, hloupě

za přidat nebo ubrat dva koncovky Mechanicky ovládná spojka je mokrá a společená s šestistupňovou převodovkou Ji za potu z motoru vydáte během chvíli-moci speciálního přípravku vyšetřuje M. Felgr. Kartery jsou vlastní odlávané, stejně jako válec. Tým má k dispozici japonský válec CNC frézami. Na těch se „dvacák“ není moc co vymýšlet, ale ten „domác“ se jeví jako chloupek lepší. Pist je normální racingový, koupený v krámě a vydrží cca 400 km, ojnější lo-

„Dobře seřazený motor udeří na vic, snorí vám pist, když mír, ne jede to“, směje se M. Felgr. Počítačový displej sloužící jako počítadlo otáček (samozřejmě). „Dobře seřazený motor udeří na vic, snorí vám pist, když mír, ne jede to“, směje se M. Felgr.

Elektronika má dě vše

Velikarika chladí má spodní polovinu mnohem silněji – teplo voda je inale a vespoudu už není potřeba tolik chladit. Správna teplota znamená lepší výkony, který je závislý i na dobrém nastavení karburátoru. „Dáte o dvě stovky jinou trysku a hned máte díru v pistu“, varuje M. Felgr. FGR používá Keihin s „dírou“ 40,5 mm vybavený elektricky řízeným Powerjetem (ekcelerační pumpička) a senzorem otevře-ní šoupátka.

Zprvu jsem na ten Powerjet koukal nechápavě, jenomže bez elektroniky se na dnešních závodních nehnete mechanicky řešit mají všechny prakticky stejné a nejvíce záleží na tom, jak s tím dokážete „porychtovat data“. Na FGR jen elektronika znamená cca 200 tisíc korun. Dřív (se vzome popsanými koncovky) je tu nepočítat. Před zimu byl tým několikrát ladit elektroniku a zkoušet výfuky v tělu na brzdě. „Tady jsem se přesvědčil, že jen testováním na silnici prostě všechno nezvládnete. Bylo to hodně poučné a hned nám nějaká hmotička naskáká“, doznává Miroslav Felgr. Nad dotazem na jejich kontré-

funkční. Trubkový rám (jako na Ducati, také proto je zadní kapobary z 1,2 mm tlustého chrom-molybdenu svářeji v nedaleké „rámské“ firmě Fort, zatímco nádržná kyvka ze dvou dílů je frézovaná přímo ve FGR, stejně jako všechny stupáčky, bryle, řídka... Na jejich výrobě je použit centrá, což je tvrdší dural (podob-ně jako třeba dnes populární er-gal, který se nekroutil při svařo-vání. Výhodou podvozku kromě nadměrné tuhosti je široká nastavitelnost. Úhel předních vidlic se dá šroubovat v ošších hla-vy řízení a výška zadku na excen-tru pod sedlem.

Na „periferiích“ je vše ve star-dardu třídy. Závodní svět je vel-ke konzervativní, nikdo moc ne-riskuje, jelou se osvědčená věci.

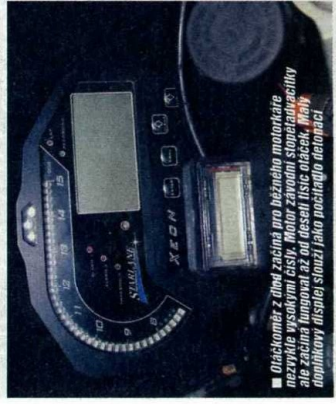
Zadní centrá, stejně jako přední masivní USD vidlice se zdvihem miniaturních 90 mm, nesou značku WP. Oeni kompletního odpružení není lidová – 4800 euro (za Chíněy používané v MS

byste dali skoro dvojnásobek). Kola jsou Marchesini, brzdy jsou komplet „od Spacka“, tedy Gold Fren. Zajímavé je plovoucí uchycení zadního kotouče – na třech místech, ovšem vždy dvířelými vede sebe.

Dva klávoze za řidlvky
V letošním roce si tým hodně sil-buje od dua mladých jezdců, Káji Maljka a Peška, kteří pojedou celé ME a čtyři závody domácího mistraku. Motorky jsou prakticky připravené, teď už jen nějaká tes-tování v teplotě krajích a může se závodit. Nejtěžší hlavu má ale Miroslav Felgr z něčeho jiného. Je to trozně tajná, tak to nikde nevyšlepte – ve FGR se připravuje nová motorová Verka, exkluzivní do normálního provozu. Na-bizní, podrobnosti je přísten em-bargo, navíc do dokončení je ještě hodnocně daleko (letos to určitě nebude), ale ten projekt vy-padá silně. Zatím dráme pále, at Kájoze z Evropy phevouz co nej-více vavřinu.



■ Měkké motorky mají pro samé brčky a tuhých ani vidět. Ta šedá krabička přibíhace na motoru je na ržnu je 12V baterie pod ní vidla obrazová cluky, zrazolovani. Nežte je zavouřky jezdi jen na větší otáčkových baterií, bez čivtek



■ Otáčkoměr z úběh začína pro běžného motorákte nezvykle vysokými čísly. Motor závodní stopětadvacítky ale začína fungovat až od deseti tisíc otáček. Malý doplňkový displej slouží jako počítadlo otáček

Highway to Hey!
každý čtvrtek od 13.00 do 14.00 hod.
hey! RADIO od 13.00 do 14.00 hod.
Motorcky rock a poctivý rock to je život!

Pravidelné výtěžka pro motoráky a nejen pro ně.

8mo 95,8 Pa - vřede: 31,8 Pa - 02000 95,7 Pa - 02000 94,9 Pa - 02000 97,4 - 0207 Pa