

# eských

ady malý  
ků, který  
R v areá-  
ny FPOS  
omně fi-  
ující z její  
l, vyrobil  
ního jed-

si tady  
e si ko-  
tor, do  
plynulo  
rozho-  
rojektu  
o hlavy  
i spor-  
„čizy“  
pode-  
eským  
i snad  
it po-

cyklo-  
trojaři-  
sti se  
ž má,  
stopě-  
ného  
onku-  
o roz-  
dvoal-  
ejroz-  
i ev-  
pěta-  
5RS.  
taven  
udo-

omu,  
-vy-  
vál-  
si se  
něn-  
otor  
nda,  
avu,  
hin,  
ám,  
upit  
ých  
ža-  
edá  
ljiž-  
jej  
zá-  
ou  
Na  
ce-  
ro-  
ve

valivých jehlových ložiskách, přičemž ji lze vymontovat celou i s vidličkami a řadicím bubínkem, což také není běžné. Pro zajištění dostatečné tepelné stability motoru je jeho kliková skříň chlazena kapalinou společně s válcem a hlavou. Klikový mechanismus je lisovaný a především při poruše opravitelný běžnými postupy.

O pečlivém zpracování motoru FGR 125, jehož kmotrem je úspěšný závodník Bohumil Staša, svědčí přesné lícování všech hran odlitků z hliníkové slitiny a elektronu a také povrchová úprava všech vnitřních dílů.

## Proč?

Motor FGR je na videozáznamu zkoušek umístěn v podvozku závodního Hondy. V této sestavě se také ukáže veřejnosti v seriálu závodů MČR 2003, kde jej nejspíše pojedě jezdec Michal Filla. Tým lidí kolem pana Felgra se nijak netají mnohem většími ambicemi, ovšem přebujelým sebevědomím napumpovaných projektů jsme zažili už celou řadu. Lidé kolem motoru FGR jsou spíše realisté, když tvrdí, že je mnohem lepší pro začátek uspět v MČR než riskovat potíže v „Evropě“. Na příští rok také plánují dokončení vývoje vlastního českého podvozku FGR, čímž by měl být nový český závodní motocykl kompletní.

Do zahájení silničních závodů zbývá několik týdnů. A za pár měsíců budeme vědět víc – jestli tahle česká pohádka bude mít šťastný konec. Držme jí palce.



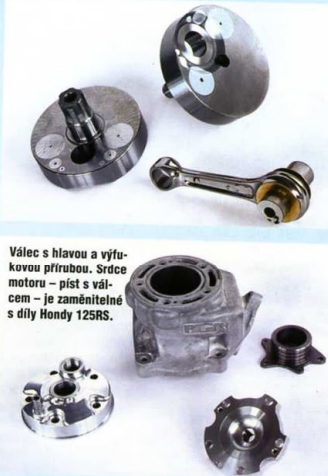
Konstrukce kazetové převodovky FGR umožňuje vymontovat celý mechanismus i s vidličkami a bubínkem fazení.

Klikový mechanismus je lisovaný a opravitelný. Ke zpracování jednotlivých dílů není co dodat.

Pravá polovina motorové skříně a její první dřevěný model, jenž předcházela dalšímu ze speciálního plastu. Příprava forem je jednou z nejnáročnějších technologických operací.



Válec s hlavou a výfukovou přírubou. Srdce motoru – píst s válcem – je zaměnitelné s díly Hondy 125RS.



Moto FGR zleva: šéf projektu Miroslav Felgr, konstruktéři Oldřich Kreuz a ing. Zdeněk Špindler a mechanik Petr Zářečný.

Šestistupňová převodovka je ve skříni motoru FGR uložena výhradně v jehlových ložiskách.



## Testy a technika

# Stopětadvacet český

Přes dvacet roků nebyl v silničních závodech vidět český motor, natož celý motocykl. Letošní rok tuto pro Čechy smutnou skutečnost změnil. Žádné dědictví naší slavné motocyklové historie ovšem takový projekt nenakreslí, nepostaví ani nezaplátí. Za vším jsou lidé a nesmrtelné otázky: Proč? Jak?

Pavel Suchý, foto Jan Dvořáček

Uprímě přiznáno, brali jsme první telefonické ohlášení o chystaném představení nového českého závodního motoru trochu jako silvestrovský vtípek. Byl totiž konec prosince a takové telefonáty nemáte v každém týdnu dvakrát...

Už to, že jste na této dvoustraně, znamená, že to ten člověk na fotografii, Miroslav Felgr, myslí naprosto vážně. Jinak by

asi nemohl dát dohromady malý tým českých odborníků, který pod hlavičkou Moto FGR v areálu ústeckoorlické firmy FPOS pana Felgra a za ohromné finanční prostředky plynoucí z její prosperity vyprojektoval, vyrobil a zkouší prototyp závodního jednoválce 125 cm<sup>3</sup>.

## Jak?

„Od okamžiku, kdy jsme si tady s panem Felgrem řekli, že si konečně uděláme TEN motor, do dnešního zveřejnění uplynulo osmnáct měsíců.“ říká v rozhovoru hlavní konstruktér projektu FGR Oldřich Kreuz. Z jeho hlavy a ruky už vyšel nejen jeden sportovní motor strakonické „čizy“ a v současné době je také podepsán pod jiným novým českým motocyklem, který vám snad budeme moci představit později.

Miroslav Felgr žije motocyklovými závody a přesnou strojířinou celý život. Zkušenosti se stavbou závodních strojů už má, ale jeho směr, který v této stopětadvacíte došel částečného naplnění, bylo postavit konkurenceschopný motocykl. Po rozhodnutí o kategorii následoval průzkum, který ukázal, že nejrozsáhlejším strojem českého i evropského mistrovství stopětadvacítek je Honda 125RS. Jednoválec FGR je tedy postaven tak, že jej lze bez úprav zabudovat do tohoto podvozku.

„...jenže nemůžete někomu, kdo jezdí Hondou, jen tak říct – vyhod starý motor i s laděným válcem a výfukem za desetitisíce a zkus ten náš.“ dotýká se Oldřich Kreuz tématu záměnných dílů. A tak lze pro motor FGR použít píst i válec Honda, kompletní zapalovací soustavu, sací „klapy“ i karburátor Keihin. Tím ale podobnost končí. Tam, kde byla Honda nucena ustoupit kompromisům ekonomických anebo technologických požadavků sériové výroby, hledá Felgrův tým místo na předjízdní. Motor FGR, i když by jej potkalo to štěstí a byl o něj zájem, bude vždy kusovou výrobou s přepečlivým zpracováním. Na rozdíl od Hondy je například celá vyjímatelná kazetová převodovka namísto kluzně uložena ve

valivých čemž ji i s vidličkem, co jištění dily mot chlazen s válcem chanisn vším př nými pe

Proč? Motor F zkoušel vodní H také uk závodů spíše pr Tým lidí jak neta cemi, o vědomí jektů js Lidé k spíše r je mno uspět v v „Evro plánují niho či čímž by vodní r Do za zbývá r měsíců tahle č štastný

