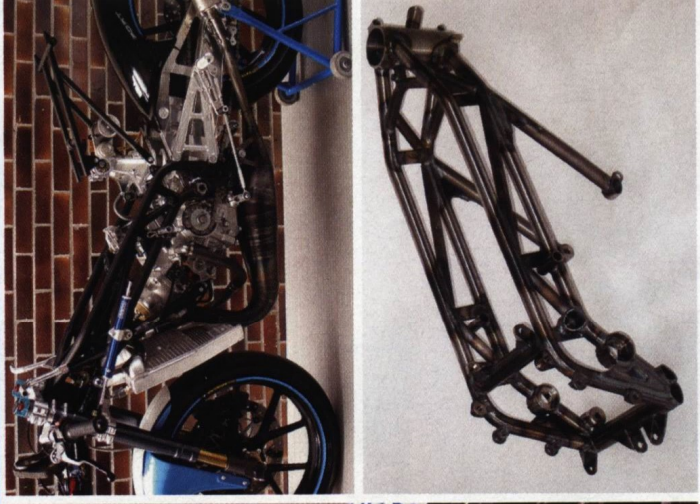


ČESKY HOVOŘÍCÍ ZÁVOĐÁK

V Ústí nad Orlicí byla v květnu představena již druhá evoluce originálu české závodní stovpětadvacítky. A my zvědavci jsme se dojeli zeptat majitele, pana Felgra, jak to bude s ní vypadat dál.

text & foto: Honza Karásek



MOTOCYKL Můžeme na úvod našim čtenářům alespoň naznačit, co je na tomto motocyklu nového, jaká jsou nejpodstatnější zlepšení?

Naší snahou bylo dokončit konstrukci motocyklu tak, aby byl již kompletně tuzemský a zároveň se něčím vymykal oproti běžné světové konkurenci. Proto je tu nový (trubkový!!) rám, nová, do excentru uložená zadní kyvná vidlice (± 2 cm) a nový do excentru uležený systém nastavitelného krku řízení ($\pm 3^\circ$). Což je tu samozřejmě hlavně proto, aby měl jezdec možnost měnit geometrii na každou trať zvlášť. Navíc, aniž by se muselo na stroji cokoliv demontovat. Co se týče motoru, i tady jsme hodně pozměnili a v Mostě na ME by se mělo už jednat o třetí generaci agregátu opět s výměnnou kazetovou převodovkou.

MOTOCYKL To je jen tak velice jednoduše řečeno, ale já nevěřím, že vše probíhá tak snadně. Dá se čtenářům třeba jen přibližně říct, kolik za tím vším je práce?

Práce ne. To je nadšení. Jinak podobnou věc nemáte šanci dát dohromady. Na letošní pří-

pravě jsme začali naplno pracovat už samozřejmě v zimě, kdy šéfkonstruktér, pan Kreutz, začal malovat první návrhy rámu. Od té doby uplynulo půl roku, a už s tím jezdim, to není špatný výsledek. Nyní nás samozřejmě čeká složitější část, tedy vše sladit a otestovat přímo na okruhu.

MOTOCYKL A nějaké „bombové“ číslo?

Zadní kyvná vidlice. Na jedno rameno použito 15 kg, tedy na dvě ramena dohromady 30 kg materiálu, a výsledná váha kyvky je po zpracování pouhých 3,5 kg. Rám je pak o 0,5 kilogramu lehčí než odlietek Honda. To jsou pro stovpětadvacítky důležitá čísla.

MOTOCYKL Naše čtenáře bude určitě zajímat praktické využití stroje. Kam se můžeme na FGR dojet podívat?

Pro letošní rok bude našim kmenovým jezdcem opět zkušený Michal Březina, pro kterého je stroj připravován na domácí závody. O dalších nasazeních, například v mistrovství Evropy nebo v mistrovství Německa, potom rozhodne hlavně rychlost, s jakou budou

postupovat první praktické zkoušky a jak bude de protoyp konkurenceschopný. Do budoucna bych se ale nebránil dvěma továrním pilotům, samozřejmě na evropské úrovni.

MOTOCYKL Budete FGR také prodávat sériově?

To je zatím otázka, na kterou nejde odpovědět. V této chvíli je reálná cena protoypu vysoká, takže bychom byli určitě dražší než Honda. Jasně ale je, že s větším objemem výroby by cena zákonitě klesla a my bychom měli být schopni konkurovat. Ale to ukáže čas. Takový případný prodej by byl určitě nejvíce závislý na dobrých výsledcích a kvalitní prezentaci hlavně v zahraničí.

MOTOCYKL A pocítujete, že by byl o stroji zájem?

Určitě. Ohlasy tu jsou. O informace už se přehlasily desítky odborníků z různých evropských týmů a dobré je, že se o nás dobrušmíluje i doma (viz dnešní návštěva ministrů Urbana). Ale jsem si vědom, že je to ještě běh na moc dlouhou trať, kde ještě hodně dlouho neuvidíme cíl.

FGR 125 GP

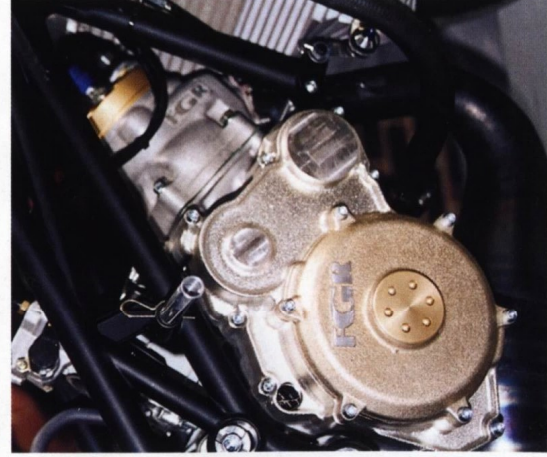
JIŘÍ WOHLMUTH

Motocykloví výrobci a prodejci se v Československu mezi světovými válkami počítali na desítky. Tato tradice pokračuje i po několikanásobné změně politických poměrů.

Chlouba Podorlicka

Především díky Jawě a strakonické ČZ se dostávalo sportovním nadšencům dobrého základu pro provozování jejich vášně. Od 70. let minulého století, s útlumem výroby zmíněných značek, došlo k zásadnímu obrátu. Světlo světa spatřila řada amatérských konstrukcí neobyčejných kvalit, schopných udržet české závodění při životě. Za všechny jmenujme stroje AHRA Zbyňka Havrýla a Václava Rathouského, RAVO Vlastimila Raina a Jaroslava Voňky, Juventa Bedřicha Fendricha, či další jako Hykati, Perti nebo MBS (Motocykl Bohumila Staši). Po více než 20 letech se loni postavil na startovní čáru další domácí motocykl FGR 125 GP. Česká novinka byla postavena v závodním oddělení Moto FGR, které je částí ústeckookrické firmy FPOS – Kovovýroba, jež je současně hlavním nositelem sponzoringu, díky němuž se směle projekt realizoval. Jeho duchovním otcem je nezdolný nadšenec Miroslav Felgr, ročník 1951, muž z Ústí nad Orlicí s téměř třicetiletou praxí motocyklového mechanika a konstruktéra.

Po prvních Felgrových kontaktech s někdejšími tvůrcem strakonických motokrosových strojů ČZ Oldřichem Kreutzem byl v roce 2001 nakreslen první motor FGR. Ten se v Ústí n. O. prvně rozběhl 12. ledna 2003. Kapalinou chlazený



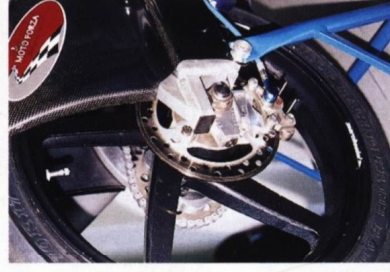
Motor vlastní konstrukce FGR 125.



Motocykl FGR 125 GP poprvé zvítězil 22. června 2003 (závod MR v Hradci Králové).

FGR 125 GP druhé generace se představil 4. června 2004 v Ústí nad Orlicí.

Foto Jiří Wohlmuth



Zadní kevlarový kryt vyrobila brněnská firma Moto Forza (model 2003).

Trubkový rám a nová kola Marchesini 17" modelu 2004.



dvoudobý jednoválec 124,5 cm³ (ø 54 x 54,5 mm) má sání jazýčkovými ventily, karburátor Keihin ø 39,5 mm a výkon 33 kW/13 000 min⁻¹. Povrchová úprava pracovních ploch válců Nikasilem byla provedena ve spolupráci s firmou Mahle a strakonickým specialistou Bohumilem Stašou. Za pozornost stojí kapalinou chlazená kliková skříň, s bohatým labyrintem v těle odlitku pro spolehlivé chlazení za všech provozních režimů. Konstrukční lahůdkou je speciální řešení šestistupňové převodovky, kterou lze pomocí přípravy rychle vyjmout. Rozměry motoru umožňují jeho zabudování také do rámu Honda. Starost o elektronickou výstroj byla svěřena ing. Pivoňkovi ze Žďáru nad Sázavou. Nemotorová část je dílem ing. Zdeňka Špindlera z VMK Engineering, také z Ústí nad Orlicí. Ve FGR

125 GP první generace byl motor v páteřovém rámu z hliníkových plechů, zadní vidlici stejně jako rám a výfuk vyrobili ve FPOS. Přední vidlice je WP Upside-Down ø 41 mm s jednoduchým kotoučem Brembo ø 290 mm; vzadu je plovoucí kotouč FPOS ø 187 mm. Kola Marchesini 17" nesou pneu Dunlop, stroj má palivovou nádrž 12 l a hmotnost 75 kg.

Pro sezonu 2004 se představil FGR 125 GP druhé generace. Má zcela nový příhradový rám FPOS z ocelových trubek; vylepšený motor s výfukovou přívěrou a jiný průměr klikového hřídele; úpravy doznala také kapotáž. Už nyní probíhají přípravy na sezonu 2005 ve spolupráci s designerem Václavem Králem. Tým Moto FGR chce startovat v domácím a německém mistrovství. Rád by také okusil Grand Prix v Brně. ■