

# Malý zázrak z Ústí nad Orlicí

Přesně před 15 lety měl na veletrhu Motocykl svou oficiální premiéru závodní dvoudobý jednoválec FGR 125. Mnozí se na něj dívali jako na neškodný projekt jednoho blázna bez budoucnosti. Nakonec nejen motor, ale celý motocykl FGR získal čtyři národní mistrovské tituly a byl to poslední český stroj, který startoval v Moto GP! Jak na něj vzpomíná Miroslav Felgr, zakladatel značky FGR?

Jan Rameš, honzis@cmn.cz  
foto: archiv FGR

**CMN Pane Felgre, co vás to tenkrát napadlo, dělat vlastní motor? Proč, když vyladěných závodních agregátů Honda či Aprilia bylo všude kolem spousta?**

Závodní motorky jsou můj život, vždyť s kamarádem Pavlem Petráčkem, s nímž jsme v 70. letech dělali stroje Pertí, letos jedeme 49. sezonu! Vlastní motorka, která by závodila v mistrovství světa, to byl můj klukovský sen. Na začátku nového milénia se mi podařilo si ho splnit.

**CMN Jak dlouho trval vývoj?**

V červnu 2001 jsme se na závoděch v Hořicích potkali s konstruktérem Oldřichem Kreuzem, který dělal závodní motory v ČZ. Já na něj: „Tak kdy mi nakreslíte nový motor?“ A on že prý mám za ním přijet do Vodňan. Myslel si, že to byla jen taková legrace. Jenže já za dva týdny skutečně přijel. Byli na mě připraveni s Petrem Mošnerem, dřevomodelářem ze Strakonice, že mi to rozmluví, jenže já je postavil před hotovou věc. A už v srpnu mi do Brna na Grand Prix Kreuz přivezl první náskry, prý na to padla jeho letní dovolená.

**CMN Takže zhruba rok a půl?**  
Bylo by to mnohem rychleji-



ší, chtěli jsme mít hotovo v půlce roku 2001, ale já jsem vážně onemocněl a celý projekt se o mnoho měsíců posunul. Ale pak jsme se nezastavili, zejména Zdeněk Špindler, který dělal 3D modely, a ing. Pivoňka, jenž ladil elektroniku. Poprvé motor zavrčel v lednu 2003, v březnu jsme ho na Motocyklu oficiálně představili. Novináři se mě ptali, za kolik let s ním vyjedeme, a když jsem jim řekl, že za dva měsíce, nevěřili. Na začátku května s ním jel Michal Březina první závod MČR, kde dojel druhý a těsně druhý skončil i v závěrečném hodnocení.

**CMN Od počátku byl motor spolehlivý a prakticky bez**



**dětských nemocí, překvapilo vás to?**

Upřímně, ani ne. Věřil jsem mu od chvíle, kdy jsem ho viděl nakreslený. Ovšem že bude až tak spolehlivý, to jsem netušil. Odjeli



jsem se stopětadvacítkou 111 závodů – hezky nám to vyšlo, adresu firmy máme Třebovská 111 – a z toho kvůli technické porušce nedokončili pouhé tři. Jen pro upřesnění, nebyl to samozřejmě

## Motor FGR 125

**Typ:** dvoudobý, kapalinou chlazený jednoválec s jazýčkovým sáním a výfukovou přívěrou  
**Objem:** 124,8 cm<sup>3</sup>  
**Vrtání × zdvih:** 54 × 54,5 mm  
**Výkon:** 6,4 kW/49,5 k@13 500  
**Maximální otáčky:** 14 500  
**Primární převod:** ozubenými koly  
**Spojka:** mokrá sedmilamelová  
**Převodovka:** vyjímatelná, šestistupňová  
**Výfuk:** PM, koncovka JL Lomas  
**Rok vzniku:** 2003  
**Konstruktér:** Oldřich Kreuz

jeden motor, s nímž jsme jeli od roku 2003 do 2011. Vyrobeno jich máme 12 a vývoj probíhal neustále, klapky, kanály... Nejčastěji jsme jezdili na brzdu do Itálie ke Gabrielemu Gnanimu,

který si taky vyráběl své motory, tam jsme se na týden zavřeli a ladili. Nevěřil byste, jak je těžké z vyladěného motoru dostat třeba jen dalšího půlkoně.

**CMN První sezonu jste jeli v podvozku Honda, takže si leckdo myslel, že váš motor je akorát okopírovaný japonský...**

Motor a podvozek, to jsou dvě odlišné věci a chtít naráz řešit oboje by byla sebevražda. Proto jsme chtěli nejprve vyladit motor v nějakém osvědčeném šásku. Aprilia nebyla moc k sehnání, proto padla volba na Hondu. Ale bylo to jen o rozmístění úchytných motoru, jinak je to čistě náš motor. Samozřejmě že uvnitř Ameriku nevymslíte, vrtání a zdvih jsou léta prověřené, pak už je to jen o tom, jestli dáte suchou nebo mokrou spojku a jak to zvládněte konstrukčně a technologicky. V čem byl náš motor kupříkladu zcela odlišný, je speciální labyrint na chlazení klikové hřídele.

**CMN Od druhé sezony jste už měli i vlastní podvozek. S Hondou jste nebyli spokojeni?**

To nebylo vůbec o spokojenosti. Já jsem od začátku plánoval celý vlastní motocykl, motor i podvozek. Tedy rám a kyvku, protože dělat si vlastní kola, odpružení či brzdy by byla hloupost. Mám kovoobráběcí firmu FPOS, takže bylo jasné, že kyvka bude frézovaná, a rám jsme se rozhodli udělat trubkový. Hodně lidí mi říkalo, že to nebude fungovat – hliníkový rám vibrace utlumí, ale trubkový je příliš tvrdý, v Italjetu to prý zkoušeli, pěníl se jim vibracemi benzin v nádrži a na koncích rovinek zadíraly motory... Největším skeptikem byl Karel Březina, známý televizní komentátor a Michalův táta. Ale pak se Michal poprvé svezl na našem rámu a od té doby už na Hondu nesedl. A žádné problémy s benzinem jsme neměli. Ten samý rám, akorát se dvěma převarnými trubkami kvůli motoru, jsme potom použili i na Moto3, kde funguje také skvěle.

**CMN Se stopětadvacítkou jste závodili od roku 2003 do 2011, než jste se čtyřdobou Moto3 naskočili do mistrovství světa. To je hodně let**

## Sranda ve špýcharu

**Spálené Poříčí** V historii lidského osídlení je obvyklé, že některé stavby, které pozbyly svého prvotního účelu, se adaptují a jsou využívány pro účely zcela odlišné. Jak se to povedlo ve Spáleném Poříčí, můžete posoudit sami.

Jiří Bašný, redakce@cmn.cz  
foto: autor

V dobách dřívějších byl špýchar neboli sýpka jednou z nejdůležitějších budov v obci. Mizerné komunikace a pomalá doprava nutily

statky a obce ke stavbě skladových prostor pro obiloviny, nejdůležitější složky tehdejší výživy. Jejich další rozvoj podnítil císař Josef II. výnosem, prikazujícím stavět obecní (tzv. kontribučenské) špýchary. Velká většina dodnes dochovaných sýpek tak vznikla v osmnáctém a devatenáctém století.

Jednoúčelové budovy stály povětšinou osamocně (požáry obcí byly celkem běžné) a jejich konstrukce umožňovala bezpečné uskladnění obilovin v až jednonetřevé vrstvě, důležité bylo zajištění větrání. Obilí obcí odváděli hospodáři ve formě „naturální“ daně.

Ve Spáleném Poříčí vznikl třípodlažní špýchar v první polovině osmnáctého století jako součást zámeckého velkostatku. Obilí se zde skladovalo až do konce minulého století, poté prázdný objekt zvolna směřoval k zániku.

Opravit se začal v roce 2004, o šest let později bylo hotovo a špýchar se vyloupil do krásy.

V další etapě svého života se přeměnil ve výstavní expozici. Je toho tady dost – v prvních dvou patrech je historická zemědělská a hospodářská technika, dále se zde seznámíte s nedalekými Brdy, jejich obyvateli a způsobem jejich života. Poslední pa-



tro skrývá unikát – jako jediná v Česku se zde představuje výstava kresleného humoru karikatu-

risty a ilustrátora Jiřího Wintera Neprakty, kreslíře známého především střední a starší generaci.

Jak vidno, skoro každý si zde může najít a prohlédnout, co ho zajímá. Takže až pojedete kolem,





**CMN** Dvoudobé stopětadvacítky jsou již mrtvé, v Moto GP skončily rokem 2011. Kolik motocyklů FGR 125 bylo vyrobeno a jaký bude jejich další osud?

Já si vůbec nemyslím, že by dvoutakty skončily, podle mě za pár let zažijeme jejich renesanci i v silničních závodech. Každopádně teď máme postavené tři kompletní motorky, s jednou v uplynulých letech na vlastní pěst na přírodních okruzích závodil náš dlouholetý mechanik Petr Adamec. Další dvě plánujeme postavit z náhradních dílů, které máme vyrobené, a ty by měly skončit v muzeích.

**CMN** V silničních závodech se pohybujete desítky let. Překvapilo vás něco poté, co jste začal závodit s vlastní motorkou? A šel byste do toho zas?

Jestli mě něco překvapilo, tak že to s vlastní motorkou bude o tolik dražší. A to nepočítám samotný vývoj motorky, ale jen náklady na závodění. Dokud to bylo jen o malém soukromém týmu s nějakou koupenou Hondou, odjeli jsme sezonu vlastně za pár korun. S příchodem vlastní značky se všechno změnilo, na jednu jste tovární tým, nemůžete si užít ostudu, máte medailové ambice – a v rozpočtu na konci přibývají nuly desíťových rychlostí. Ale jestli bych do toho šel znovu? Určitě ano. V počítači už máme nějaký čas nakreslenou novou moto-trojku, do které bych ve finále chtěl mít i vlastní motor.

**CMN** Pěkné plány. Držíme palce!

**a hodně jezdců. Kteří byli pro FGR nejvýznamnější?**

Za těch devět sezon s námi jelo celkem 15 jezdců, kteří získali 20 vítězství a 62 pódii. Někteří odjeli třeba jedny závody, jiní několik sezon, jako Láda Chmelík, jenž pro FGR získal vůbec první titul, ten juniorský v MČR. Láda také dvakrát startoval na divokou kartu ve Velké ceně České republiky, poprvé se ovšem tým FGR do GP podíval v roce 2007 s Kájou Májkem, to byl také zásadní moment. O první výrazný výsledek v německém

mistrovství IDM se potom zasloužil Florian Kresse, který ze zadních pozic obsadil v jednom ze závodů 5. místo. Výrazně se zapsal samozřejmě Michal Březina, který byl naším prvním jezdcem, a potom Kája Hanika, jenž naopak účinkování stopětadvacítky ukončil. A to nejlépe, jak mohl – třemi tituly. Rakouským, českým a českým juniorským. Vždycky jsme se snažili o české jezdce, ale v některých sezonách to prostě nevyšlo, a tak za nás startovali i Maďaři, Němci a jeden Ital.



nezapomeňte se zastavit v malém podbrdském městečku.

**Pěkné silnice**

Spálené Poříčí leží na jižním výběžku Brd, od severu se sem přes bývalý vojenský prostor nedostanete. Nejjednodušší přístup je od metropole piva, Plzně. Z ní vyjedeme po „20“ směrem na Nepomuk. Kousek za dálničním obchvatem odbočíme vlevo na „19“ a ta nás dovede do cíle.

Od východu do cíle míří silnice stejného čísla z Rožmitálu pod Třemšínem, od jihu se ke špýcharu dostaneme okřeskami z Nepomuku.

Výletním cílem by mohly být Brdy, ty jsou však motorizovaným jednostopáčkům doposud zapovězeny, může se tam pouze po vlastních nebo na kole. Tak se vydáme směrem opačným, na jih.

Ze Spáleného Poříčí vyrazíme na jihozápad, do Blovic. Dalším postupným cílem je Nepomuk, do něj můžeme dojet rychle po hlavní „20“ nebo pomaleji, ale o to malebněji okřeskami souběžně se železniční tratí. V Nepomuku stojí za zastávku areál Zelenohorské pošty s motomuzeem.

Trochu svižnější svezení nabídně „20“ do Lnářů. Zde se lece stočíme vlevo, kvalitní a jezdecky pohodová silnice druhé třídy nás protáhne lehce zvlněnou krajinou do Březnice. Opět odbočka vlevo, „19“ míří do Rožmitálu pod Třemšínem. Zde doporučím zastavení, v Podbrdském muzeu je hezká expozice starých Aerovek, o kus dále vystavují své stříkačky hasiči, je zde i rozhledna.

Kdo spěchá, zvolí pokračování přímo do cíle. Jestli ale máte

čas, použijte okresku vinoucí se po jižních svazích Třemšína do Starého Smolince, následně do Nových Mitrovic a do cíle.

**Hlad & žízeň**

Městečko nabízí hned několik restaurací a hostinců, tedy by neměl být problém s cateringem. Kdo nebude uspokojen, může popojet do nedalekých Blovic.

**Benzín**

S palivem je to poněkud horší, nejbližší zdroje jsou v Žákavě u Nezvěstic a v Blovicích.

Pakliže chcete natankovat na výletu, můžete tak učinit v Nepomuku, Lnářích a Rožmitálu pod Třemšínem.

**Info na webu:**  
[www.spaleneporici.cz](http://www.spaleneporici.cz)



Brno, které je bezesporu hlavním městem motorek v České republice, už takové místo potřebovalo dlouho. Unleaded coffee je unikátní komunitní garáž pro „jdnostopou pakáž“ s hudebním klubem a místem setkávání pro všechny motorkáře a samozřejmě i motorkářky. Po „zkoušebním“ provozu v hale za autobusovým nádražím u Grandu se parta kolem Harryho přesunula do prostor bývalé továrny na Hybešovu ulici 46, kde kluci vybudovali a nadále vylepšují prostory pro společné sdílení motorkářského hobby a s ním spojeného životního stylu. V Unleaded coffee najdou parkování ti, kteří nemají vlastní možnost bezpečného parkování motorky v centru města, a sou-

časně tam potkáte všechny sobě podobné na baru nebo ve sdílené dílně. Sezóna tento nový podnik teprve čeká, ale už přes tuto zimu Unleaded coffee stihlo hostit a spolupořádat mnoho akcí, jako například Motorkáři pomáhají dětem, kde se potkali snad všichni motorkáři z Brna a okolí. Pravidlem jsou pak již týdenní cestopisy, filmy s motorkářskou tematikou, koncerty, decentní hudební večery a například i kurzy první pomoci a školení bezpečné jízdy. Na baru vás obslouží a pobaví sami majitelé. Energie, kterou kluci podniku věnují, je neuvěřitelná. Samozřejmostí je, že v případě soukromých oslav s vámi zůstanou do rána. Na programu v Unleaded coffee

se můžete podílet i vy sami. Ostatně sami kluci říkají: „Děláme to hlavně pro vás motorkáře a chceme, aby vás to tady bavilo.“ Již brzy bude hotová i zahrádka, takže i v sezoně jste tady během vašich vyjížděk kolem komína vítáni.

Na baru kromě nealko nápojů a hlavně piva, na kterém si dávají skutečně záležet, dostanete i skvělé kafe, jak jinak, když coffee. Pravidlem jsou i každý týden jiná speciální piva na čepu. Bar je současně zaměřen na výjimečné rumy a opět jsou vaše tipy na doplnění sortimentu vítány.

Kulečník, jukebox a obývák s fotbálkem na patře nad barem už pro vás budou jen dalším příjemným překvapením. Jedno překvapení si pro vás přece ještě na místě schovávají a to sem nepíšeme.

Pro kapely je v klubu připraven kompletní zvukový aparát a odpovídající backstage.

Unleaded coffee zatím ještě nemá hotový web, ale to lze pánům jistě odpustit vzhledem k tomu, co mají každý den po práci na krku. Ostatně program a vše, co se v podniku děje, naleznete naprosto aktuálně na Facebooku Unleaded coffee.

PR



inzerce

**1/4 Anila**