



KONEČNĚ ČESKÝ TÝM V GRAND PRIX!!!

Na světě se občas dějí zázraky. Kdo by před třemi lety uvěřil, že v roce 2012 budeme mít stálého jezdce v královské MotoGP a do nejslabší třídy nastoupí na komplet sezonu motorka z české konstrukční dílny? A vidíte, je to tu...

text: Honza Karásek, foto: autor, FGR

Informaci o tom, že značka FGR z Ústí nad Orlicí pojede letos celou sezonu nové třídy Moto3 s motorkou vlastní konstrukce, jste už na stránkách Motohouse dostali před několika měsíci. Dnes jsme ale zas o krok dál. Tým má za sebou první dva testy ve Valencii a Jerezu a na světovém kolbišti tedy došlo k prvnímu ostrému porovnání. Jaké to tedy bylo? Bude motorka z české konstrukční dílny stačit těm nejlepším? Rozjeli jsme se zeptat do Ústí. Už při vstupu do dílny FGR slyším na chodbě hádku a hlasitě dohadování. Dokonce i dveře bouchly. „Starej s mladym řeší detaily,“ mrkne na mě jeden z techniků, prý jako že nic. Jdu dál a uprostřed toho vzruchu potkávám Luboše Felgra, syna zakladatele firmy: „Ale toho si nevšímej, to jsou jen běžný provozní dohady. Dotahujeme detaily...“

MH: Tak, teď už sedíme v klidu zasedáčky a já se Luboše ptám, o co šlo?

LF: Nic, nějaký věci okolo designu kapotáže, nějaký drobnosti, který jsme si každý s tátou představovali tak trochu jinak. A tak jsme jen vydebatovali názory, jak vidíš, teď už to zas v pohodě frčí. Takhle je to furt, ten projekt Moto3 je jako živý, vlastně nám to teprve vzniká před očima, takže je občas potřeba si věci vyjasnit.

MH: To, že to vzniká před očima, je narážka na motorku, nebo na všechno okolo třídy Moto3?

LF: To je úplně nepředstavitelný. Tím, že je to nová třída, je všechno teprve ve vývoji. Úplně všechno. Před testy jsme měli vlastně jen jeden standardní motor (aby se na něj dal přichystat rám), na testech dostaneš kitovou elektriku, která se ale zas s tím standardním motorem nekamarádí. Takže zas budeš čekat na další test, kam ti přivezou ten kitový motor, a zas si nemůžeš být úplně jistý tím, že ti bude všechno pasovat do motorky, když máš rám a všechny ty věci okolo vlastní výroby.

MH: Tím tedy žijete po návratu z prvních testů?

LF: To je taková hlavní bolest, že vyrazíme do ostré sezony a vlastně ještě nebude vše na 100% ozkoušený. Jenže to nešlo, protože ty díly, elektrika, komponenty jednoduše nebyly k dispozici. To ale nebude jen náš problém, to tam řeší v tuhle chvíli v podstatě všichni. Takže, náš záměr teď je, připravit se na první část sezony co nejlíp podle našich možností. Dáváme dohromady sady náhradních dílů, modifikací, přípravků, nářadí. Chceme být připraveni, jak nejlíp to půjde...

MH: Pro jistotu, pojďme teď čtenářům zrekapitulovat alespoň základní informace o nové třídě Moto3.

LF: Jednoválec, dvěstěpadesátka, čtyřtakt. My konkrétně vyrazíme do první sezony s motorem Honda, ale výhledově (a s ohledem na historii a produkci naší firmy) bychom samozřejmě chtěli do budoucna mít motor vlastní. Jednotná pro všechny motorky (značky) v Moto3 bude řídicí jednotka Dellorto a přívstřík, měnit se budou moct jen výfuky. Předepsané jsou i maximální otáčky, nesmí se točit víc než 14 000 otáček.

FGR samozřejmě nastupuje do sezony 2012 s šasi vlastní konstrukce a výroby.

MH: Ten trubkový rám známe už ze stopěťadvacítky. A byl hodně chválený! Dokážeme v krátkosti uvést něco z toho, co jste museli pro čtyřtakt měnit?

LF: Nevím, tak třeba váha celé motorky. Tu sice nemáme ještě úplně finální (před závody dáme titanové šrouby, karbonové kapoty), ale už teď je jasné, že nová Moto3 bude

„VŠICHNI CELOU ZIMU TRÉNOVALY 4T MOTOKROSY, ABY TO CHOVÁNÍ DOSTALI DO RUKY“

o něco těžší. Zatím pracujeme s váhou okolo 85 kilogramů, což je o 10 víc, než bylo u stopěťadvacítky.

MH: Jak se pracovalo na rámu?

LF: Ty úpravy vznikly v podstatě dvě. Jednak jsme upravili stávající rám ze stopěťadvacítky na rozměry nového motoru, což vlastně znamenalo předělat držáky a šířku rámu. A pak jsme vyrobili ještě jednu variantu z tlustších trubek, protože jsme nemohli vědět, jak ta síla čtyřtaktu bude na motorku působit. Náš rám byl vždycky oproti konkurenci lepší v tom, že se nekroutil, poslouchal, jezdcí mu důvěřovali. To bylo nutné přenést i do nové třídy. Pro lepší ovládání se změnil úhel hlavy řízení.

MH: Proč Honda? Co vám na ní přijde lepší?

LF: Technicky je na tomhle motoru od Hondy zajímavý to, že Japonci hned od začátku počítali s co nejlepším vyvážením motorky. Proto je výfuk dozadu a válec není nakloněný dopředu. Všechno míří k tomu, aby byla váha rovnoměrně vyvážená na obě kola, to je podle mě chytrý!

MH: Co dál vymazleného na FGR Moto3?

LF: Óhlnins místo White Power, Marchesini kola, dva kotoúče na předek. Povinná řídicí jednotka Dellorto atd. Právě teď ale například dovybavujeme tady v areálu vlastní brzdu, kde chceme co nejvíc vyzkoušet nanečisto a hledat i do budoucna co nejlepší řešení.

MH: Hodně se hovořilo o tom, že se bude měnit jízdní styl jezdců. Že čtyřtakt bude vyžadovat úplně jiný návyky. Jaký jsou vaše první reálné poznatky?

LF: Nepochybně. Jak už bylo řečeno, motorka je o 10 kilo těžší a už to je sakra znát. Jiný nájezdy do zatáček, musí se počítat s brzděním motorem, v zatáčkách naopak bude hladší průběh a podle vyjádření jezdců jsou daleko jistější a rychlejší výjezdy ze zatáček. Na druhé straně jsou ty motorky zatím maličko pomalejší v jízdě po rovině.

MH: Máme třeba představu, kolik má ten motor dnes koní?

LF: Podle Hondy má tenhle standard 45 koní, kitový agregát by měl mít o cca 5 koní víc.

MH: Máte za sebou první dva testy. Jak třeba hodnotil vaši motorku váš holandský pilot Jasper Iwema? Je to taky klouček odkojený dvoutakty, nedělala mu nová technika problémy?

LF: Jasper byl překvapený rámem a jistotou motorky. To bylo pozitivní zjištění. Najezdilo se nějakých 300 kol s poměrně stabilními výsledky, problém nastal snad jen poslední den testů, kdy jsme zkušebně na standardní motor nasadili elektroniku pro kitovou verzi. A to nefungovalo nic moc, to byla holt jedna z daní nové

Řekli po testech:

Igor Králík, šéf mechanik: „První dva dny vše fungovalo, protože jsme měli standardní motor i elektroniku. Třetí den jsme s novou elektronikou jeli pomaleji a hledali její optimální nastavení, což je ale v podstatě nemožné, protože musíme neustále dávat pozor, aby to vůbec standardní motor vydržel. Teď musíme vše nachystat na 100 %, abychom byli připraveni na oficiální test v Jerezu, kde už budeme mít konečně kitový motor.“

Jasper Iwema:

„První testy ve Valencii a Jerezu s motocyklem třídy Moto3 a mým týmem MOTO FGR jsou za námi. Můj první dojem z týmu a motorky je velmi dobrý. Po 300 kolech můžu shrnout, že si postupně zvykám na čtyřtaktní motor Honda a jsem příjemně překvapen, jak dobře podvozek FGR funguje. V této fázi je těžké vyhodnotit, jak si vedeme oproti konkurenci, protože jsme doposud nemohli jet s oficiálním materiálem od Hondy. Toto přináší smíšené pocity, ale myslím, že můžeme být celkově spokojeni s kilometry, které jsme doposud najeli. Obzvláště se mi líbí způsob, jakým tým MOTO FGR společně pracuje, a velmi se těším na pokračování s dobrými výsledky v dalších testech tak, abychom byli připraveni na první závod v Kataru, který začíná v dubnu.“



Testy potvrdily, že originální rám FGR má předpoklady uspět i v nové Moto3



třídy. Co se ale týče jezdecké přípravy, myslím, že to všichni borci ze stoupěťadva cítek pojali takřka identicky – všichni celou zimu trénovali 4T motokrosy, aby to chování dostali do ruky.

MH: Co dál? Co vás čeká?

LF: Kitový motor, a vlastně i spousta dalších kitových dílů, bude k dispozici až při posledním testu v Jerezu. Takže tam pojedeme vlastně ještě pořádkem s nehotovou motorkou. Až teprve pak budeme schopni říct, že je všechno, jak má být, a začneme skutečně dopilovávat detaily.

MH: Přejde mi to šílený, že vlastně dva týdny před začátkem sezony dostanete díly a v podstatě „kusy“ motorky potřebné k závodění.

LF: To je daň téhle první sezony Moto3. Nejsme v tom daleka sami...

MH: Bude to tedy hodně na hraně...

LF: No, ono je to ještě peprnější o ten fakt, že kamion s motorkou a naším zázemím odjede odsud z firmy před tím testem v Jerezu a zpátky sem do Ústí se vrátí až někdy v polovině července po Mugellu. Do té doby bude neustále na cestách po závoděch a my budeme muset veškeré problémy řešit za pochodu. Uvidíme, co přijde.

MH: Cože, od března do července venku?

LF: Vem si kalendář GP a pochopíš, že s kamionem nemá cenu se vracet do České republiky, my okolo samozřejmě budeme pendlovat, nikdo nebude mimo barák půl roku, ale techniku nemá cenu tahat s sebou sem a tam...

MH: Pro zajímavost, jak velký bude tedy váš tým?

LF: Máš jednu motorku na závod. O tu se přímo na místě bude starat Igor Králík jako šéf mechanik, Petr Adamec jako mechanik a Mirek Pavel jako řidič kamionu, pneumatikář atd. To musí přímo na místě stačit. Bohužel teď před několika dny jsme se dozvěděli, že s námi nepojede nasmlouvaný italský technik přes elektrotechniku, takže na tohle budeme ještě muset někoho zajistit. A to je vše. Přímo na firmě v Ústí bude k dispozici zkušený technický

Vpravo shora dolů:
Elektronika bude u Moto3 jednotná pro všechny, dodavatel italské Dellorto. Trubkový rám FGR se musel přizpůsobit 4T motoru, který má mírně zakloněný válec a jinak tvarovaný blok. Výfuk je u Hondy vyveden "za" motor. FGR si neodpustilo parádíčku v podobě frézované kyvky. Pro přípravu motorky na dílně se v Ústí nad Orlicí se staví i nová motorová brzda.

poradce Pavel Petráček, který bude muset operativně řešit případné problémy. Zbytek oblitáme my s tátou, zapomenout nemůžu ani na pomoc Pepíka Kubička, který nám hodně pomohl s kontakty a má v týmu pozici manažera.

MH: Hoši, čeká vás velká výzva. Jaké vy očekáváte výsledky?

LF: Ne, to se doopravdy nedá říct. Je to tak všechno nedozrálý, že nemůžeme říct vůbec nic. Zatím máme snad jen první radost z toho, že nám ty naše rámy opravdu fungují a že opravdu (a to nám potvrdila v Jerezu řada lidí) jsou na trati mnohem jistější než rámy konkurence. Srovnání například s Mahindrou pro nás vyznělo hodně optimisticky.

MH: Takže, uvidíme?

LF: Další jsme se na to, tak to musíme dotáhnout. Uvidíme, ta třída je hrozně otevřená. Na druhou stranu musí být každému jasné, že si z nějakých Čecháčků nikdo nesejde na prdel. Přednost mají (například i při oněch dodávkách kitových dílů) zavedené týmy a jezdci. Pokud budeme chtít hrát důstojnou roli, budeme si muset tu pozici vydírat.

Složení týmu MOTO FGR pro sezónu 2012

- ▶ Miroslav Felgr /CZE/ majitel týmu
- ▶ Josef Kubiček /CZE/ manažer týmu
- ▶ Jasper Iwema /NED/ jezdec
- ▶ Pavel Petráček /CZE/ technický poradce
- ▶ Igor Králík /CZE/ šéf mechanik
- ▶ Petr Adamec /CZE/ mechanik
- ▶ Danielo Angeli /ITA/ elektronik
- ▶ Miroslav Pavel /CZE/ řidič kamionu, pneumatikář
- ▶ Luboš Felgr /CZE/ PR manager
- ▶ Michal Felgr /CZE/ koordinátor



text: Jan „Somik“ Somerauer

Nechte se inspirovat

Život má tolik barev a věcí, které budeme chtít vidět a které použijeme.

Je to zvláštní pocit, když zjistíte, že plnou parádou. Zcela jiný zážitek budete mít, když někdo nebo něco, co se zdá být jen endura, když ho budete sami trápit někde 20 ve vašem životě nenahraditelné. Když se na louce, než když se s partou kamarádů najednou vůbec být nemusí. Nečistota na jízdě, na jejímž konci padnete totální se mi taková situace stala a přinutí k tomu. Úplně jinak na vás zapůsobí, když se mě přemýšlet o tom, že rčení „Nikdy neříkej nikdy“ je jen tak projevete po práci, nebo když se vlastně týká i motorek. Jak to myslím, o tom se zabýváte s bandou na nějakou megaakci s plnou následující zamyšlení...

Několik mých kamarádů bikerů prošlo během posledních let zásadními změnami. Ortodoxní endurař, kterého jsem si už nedokázal nikdy představit jinak než v zabláceném dresu, najednou lítá na sportovním cruiseru a neuvěřitelně se baví neustálým drhnutím stupaček na asfaltu. Supersportář, který měl kombinézu přirostlou k tělu, najednou přesedlal na retro motorku a užívá si klidných vyjížděk. A v neposlední řadě zástup těch, kteří se už bojí jezdit v provozu a přešli natrvalo jen na okruhy nebo do terénu.

A nemusíme vůbec chodit daleko, také v naší redakci se pomalu, ale jistě mění rozložení sil. Mistr šéfredaktor sice stále miluje rychlost a užívá si nadupané superbiky, ale jeho srdce vždy očividně poskočí, když si může na týden přivlastnit některý z velkých cestovních gaučů. Jéňa Karášků objevil kouzlo retromotorek a Gas se dokonce zbavil další z řady svých dálkoplazů a jeden old-school si pořídil dom. A přitom by se s vámi před pár lety nejspíš všichni hádali do krve, že to tak nikdy nemůže být.

Stačí tak málo, jen dvě věci. Za prvé je potřeba impulz. Tím může být kamarád, který sedlá odlišnou motorku, než je ta vaše. Anebo třeba jenom návštěva některého z prodejců.

Musíte být otevření a přijímat nové věci. Vážně, zkuste se někdy oprostít od toho, co je vám tak moc blízké, a vyzkoušejte něco nového. Projděte si všechny možnosti, které ten krásně pestrý motocyklový svět nabízí. Možnosti dnes existují, půjčit si motorku není problém.

Rozhodně netvrdím, že to, v čem žijete, je špatné a že byste měli něco měnit. Třeba vás nová zkušenost poznamená a možná ne. Může se stát, že dojdete k potřebě změny, anebo se naopak utvrdíte v tom, že to, co máte, je tím nejlepším. Ať tak či onak, stane se to pro vás cennou zkušeností.

A ještě mám pro vás jeden návrh, jednu radu. Pokud budete něco ochutnávat, udělejte to

plnou parádou. Zcela jiný zážitek budete mít, když někdo nebo něco, co se zdá být jen endura, když ho budete sami trápit někde 20 ve vašem životě nenahraditelné. Když se na louce, než když se s partou kamarádů najednou vůbec být nemusí. Nečistota na jízdě, na jejímž konci padnete totální se mi taková situace stala a přinutí k tomu. Úplně jinak na vás zapůsobí, když se mě přemýšlet o tom, že rčení „Nikdy neříkej nikdy“ je jen tak projevete po práci, nebo když se vlastně týká i motorek. Jak to myslím, o tom se zabýváte s bandou na nějakou megaakci s plnou následující zamyšlení...

Několik mých kamarádů bikerů prošlo během posledních let zásadními změnami. Ortodoxní endurař, kterého jsem si už nedokázal nikdy představit jinak než v zabláceném dresu, najednou lítá na sportovním cruiseru a neuvěřitelně se baví neustálým drhnutím stupaček na asfaltu. Supersportář, který měl kombinézu přirostlou k tělu, najednou přesedlal na retro motorku a užívá si klidných vyjížděk. A v neposlední řadě zástup těch, kteří se už bojí jezdit v provozu a přešli natrvalo jen na okruhy nebo do terénu.

MŮŽE SE STÁT, ŽE DOJDETE K POTŘEBĚ ZMĚNY, ANEBO SE NAOPAK UTVRDÍTE V TOM, ŽE TO, CO MÁTE, JE TÍM NEJLEPŠÍM

Celá tahle myšlenka má nejspíš jen základ, ale já nejsem žádný Sokrat a nechtím vás nechci unudit k smrti. Stačí, že to je tak blízkým. Prostě jsem jen chtěl poukázat na to, že dnešní svět nabízí spoustu možností a že strašná škoda je nevyužít. A v druhé řadě na to, že máloco je v našich životech tak neuvěřitelné, jak si momentálně myslíte.

P.S. Pánové, ne že si tuhle radu převedete na ženy a mě pak budou chodit mailly od zhrzených manželek a přítelkyň!!

(S názorem autora můžete a nemusíte souhlasit. Těšíme se na vaše reakce na www.motohouse.cz.)