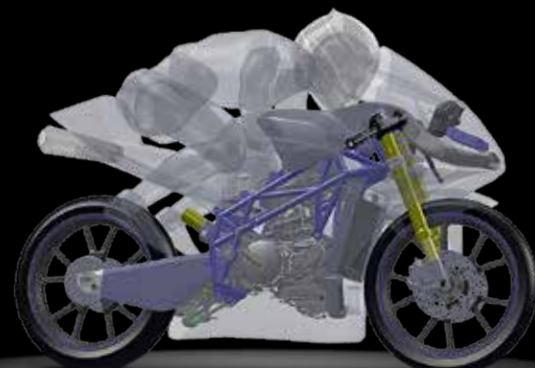


Řádně vše odzkoušet



MOTO FGR

Projekt závodáku FGR 250 GP14, finalizovaná konstrukce nového podvozku závodního motocyklu

Ústeckoorlická značka FGR si na nedostatek fantazie při vymyšlení projektů rozhodně stěžovat nemůže. Co je ale nového v projektu V6 a kdy se vrátí český motocykl do GP?

text: Honza Karásek, foto: FGR

O šestiválci FGR Midalu

MH: Jak to tedy teď vypadá s projektem V6 Midalu? Jsou jízdní testy už u konce?

LF: Motocykl FGR Midalu má již přes dva roky od svého představení veřejnosti. Věděli jsme, že je to poměrně brzy, protože finální vývoj ještě nebyl u konce, ale museli jsme splnit dotační podmínky. V současné době zakončujeme druhý rok testování. V zimě budeme opět dva motocykly trápit na brzdě a na jaře chceme ještě nějakých těch tisíc najet. Sice převážně ladíme pouze detaily, ale právě ty nám zabírají nejvíce času. Testovací jezdec vždy po provedení nějakých úprav a po jejich řádném ozkoušení předá zápis,

kde sepíše své pocity z chování stroje, a je potom na našich vývojářích, aby na základě těchto informací provedli další úpravy a mohlo se opět vyrazit na silnici.

MH: Hodně lidí se nás stále ptá na motor. Počet koní, životnost. Jaké máte první výstupy?

LF: Co se týče motoru, začínáme se přibližovat původním předpokladům. Spotřebu máme v současné chvíli 10l na 100 km, ale chtěli bychom ještě litr ušetřit. Motor je koncipován podobně jako u automobilů, to znamená, že s životností problém určitě nebude.

Počet koní v tuto chvíli zmiňovat nebudeme, dostali jsme se přes 200, ale s tím, že jsme zatím motor netočili do maximál-

ních otáček. Přesná čísla si necháme až po zimě, po dalších zkouškách na stendu.

MH: Co se při uvedení nové motorky v život ukázalo jako největší problém?

LF: Čekali jsme, že to bude vše jednodušší, FGR Midalu je vývojově tak 10x náročnější než závodní motocykly FGR. Od roku 2011 měníme věci, jako je poloha stupáček a řídítek, tvrdost sedátka, nastavení pérování, úhel řízení, řeší se maximální využití nádrže, hledáme vhodné obutí... Třeba v současnosti řešíme hlučnost – vyrobili jsme si jenom pro zkoušku své koncovky, a až bude vývoj u konce, opět bude vyrábět finální produkt Robert Pokorný z RP Tuningu. Při optimalizaci elektroinstalace zase spolupracujeme s fir-

mu Ignitech z Přelouče, kteří nám dle potřeby pomáhají i s nastavením ŘJ. Také nakoupení náhradních dílů v malých sériích je problém, cenový i termínový.

MH: Ohlasy zkušebních jezdců a zpětná vazba po prvních testech. V čem je možná ta motorka jiná, než jste původně čekali?

LF: První testy, které probíhaly před dvěma lety, byly syrové. Tam šlo především o to, jak se motocykl bude ovládat, jak bude zatáčet, o pohodlnost při posezu. Za tu dobu jsme se s vývojem výrazně posunuli.

Názor testovacího jezdce Dana Tichého: „Na motocyklu jsem strávil mnoho set hodin a najezdil tisíce kilometrů. Motocykl, na kterém jezdím dnes, má oproti původní verzi sportovnější posaz a geometrii podvozku pro rychlejší jízdu, neboť by mišlím byl hřích nevyužít tuhého rámu a závodního odpružení i brzd, kterými je motocykl osazený. A toho motoru... Ten zatahuje od nejnižších otáček způsobem nevidaným a tento jev je doprovázen parádní zvukovou kulisou. Je to trochu návykové a touha po tomto zvuku mě nutí se z křižovatek rozjíždět s protočením zadního kola, případně po zadním – to dle stavu komunikace a aktuální teploty zadní pneu. Motorka je dobře vyvážená, powerslide i wheelee je možné. Překlápění z jednoho náklonu do druhého je jednoduché a rychlé, zadní gumu lze ojíždět až do krajů, při používání přední brzdy v náklonu zůstává motocykl v pozici, kterou jste mu určili. Pokud se přikrčím a schovám za plexi, můžu se dlouhodobě pohybovat i značně zvýšenou rychlostí. Je potřeba pouze nezapomenout na vyšší hmotnost moto-

cyklu a volit rychlost průjezdu zatáčkou s ohledem na tento fakt, protože fyzikální zákony nejde ukecat. :-“

MH: Bude šest kusů. Jaké jsou změny oproti původně představenému prototypu?

LF: Změn je spousta, některé nejsou na první pohled zřetelné, máme nový tvar a objem expanzní nádrže, jinou povrchovou úpravu hlav, nové progresivní ovládání klapek, jiný tvar a velikost brzdových nádržek, vhodnější typ budíku, pozměněné dílčí tvary kapoty... a změny v geometrii podvozku i jízdního posazu již zmiňované. Zajímavostí třeba je, že v loňském roce jsme si nechali v Itálii u firmy OZ vyrobit 6 sad ráfků staršího modelu, který se už nevyrobí, protože se nám design nových nelíbí.

MH: Zákazníci vám pořád věří, zájem nepolevuje?

LF: Zákazník bude až v tu chvíli, kdy bude motocykl prodán. Zatím máme zájemce, kteří náš projekt sledují, občas napiší, v jaké je to fázi a jak další dění probíhá. Může se zdát, že vývoj trvá neúměrně dlouho, ale když srovnám třeba Horex, který začal s vývojem přibližně ve stejnou dobu jako my a letos motocykl pouští do prodeje, tak mají Němci okolo osmi vývojářů, více testovacích jezdců, a vývoj tak jde nepoměrně rychleji. Proto jsme přesvědčeni, že na tak malý počet lidí, kteří nám na projektu makají, práce odsypá a rychlejší vývoj si prostě nemůžeme dovolit. I u automobilek trvá vývoj nového motoru okolo sedmi let, a to mají nesrovnatelné podmínky.

O závodní FGR specifikace Moto3

MH: A co závodní Moto3? Jaký máte dnes náhled na tento projekt? Celý seriál v mistrovství světa jste si zkusili, co s touhle motorkou dál?

LF: Cíl projektu závodního motocyklu FGR jsme si splnili, po 11 letech jsme absolvovali celý kolotoč Grand Prix. Táta se dost nadřel, než to do této podoby vypiplal. Já s bráchou už jenom sekundujeme a pomáháme se vším, co je třeba. Bohužel předpoklady o financování byly před sezonou zcela jiné. Moc firem na to neslyšelo a táhl jsme to z většiny ze svého.

Na druhou stranu nezapomenutelný zážitek, cestování po čtyřech kontinentech, atmosféra v paddocku, profesionalita šampionátu. Sestavili jsme skvělou partu, která si na sebe rychle zvykla, a užili jsme si i spoustu zábavy. Získali jsme deset bodů, sedmé místo z jedenácti značek, takže na konci sezony vládla spokojenost, i když víme, že bylo na víc... Jasper Iwema nebyl dobrá volba, což se ukazuje i v letošní sezoně, bohužel jsme neměli na vybranou.

Před velkou cenou v Brně jsme si dali přehrášku i na letošní rok, prvním kolem jsme prošli, ale před koncem sezony nám přišla zamítavá odpověď. Vzhledem k tomu, že jsme neměli vyřešené financování, nikam jsme se necpali a nechali tomu všemu volný průběh. Ze zákulisí však víme, že nás vyšoupl tým Kiefer Racing, který se dvěma jezdci v letošním roce nezískal jediný bod. Nakonec jsme si i v letošní sezoně dělali radost za zlomek peněz v IDM a Alpe Adria Cupu. Z 11 závodů 5 vítězství není špatná bilance, hlavně těch posledních dvou

GRAND PRIX SE ČLOVĚK MUSÍ VĚNOVAT NA PLNÝ ÚVAZEK, A TO V TUTO DOBU PŘI NAŠEM VYTÍŽENÍ NENÍ DOST DOBRĚ MOŽNÉ

Jde o čistou práci: Závodní image značky...

... je silně propojena s image produkční

Řádně vše odzkoušet

se třináctiletým Martinem Gbelcem si moc vážíme. To by mohla být cesta i na příští rok, odjet celý šampionát IDM. Martinovi se nedávno podařilo získat pevné místo v roce 2014 v šampionátu Red Bull Rookies Cup. Ze 102 závodníků postoupilo pouze 12 a je skvělé, že Martin je mezi nimi! IDM by byl pro něho dobrý trénink.

Z toho tedy vyplývá, že závodit nás pořád baví a že ani po 12 sezonách a odjetých 140 závodech končit nechceme. Bude však opět záležet na financích, máme před sebou mnoho let splácení úvěru, a to je samozřejmě první věc. I drahé polovičky z nás mají větší radost, než tomu bylo v loňském roce, kdy jsem třeba já strávil okolo 90 dní na cestách. A to jsem nebyl na všech závodech...

MH: Je to asi těžký, dostat český výrobek do světové konkurence, navíc v soutěži, která si na světovém kolbišti hlídá obchodní zájmy svých zavedených značek (Honda, KTM).

LF: To byl právě problém i vloni. Honda vyvinula před sezonou 2012 motor, během sezony prodávala rádobu nové, lepší kitévé díly za ranec peněz, ale nepomohlo to ničemu. V letošním roce dostává slušně na zadek a v příštím roce je dost možné, že motory Honda budou pouze u jednoho týmu. Převaha KTM je podle předpokladů obrovská, Mahindra bude mít také více motocyklů, ale to je vše. Původní předpoklad Dorny se tak minul účinkem a z kuby Moto3 je KTM Cup. Sice jsou k vidění různé typy rámců, ale to je pro atraktivnost málo.

Náš záměr byl být v MotoGP alespoň tři roky, první rok se učít, druhý rok pravidelně bodovat a třetí se snažit atakovat bednu. Táta motoristickému sportu dává již 45 let dost, jde si tvrdohlavě za svým, proto věřím, že kdybychom v MS zůstali, bylo by komu fandit. Přehodnotili jsme po loňské sezoně své plány a do budoucna chceme podporovat české naděje. Uvidíme však, jak to bude s financemi, protože i menší šampionáty obnáší spoustu financí.

MH: Když se na to podíváme ještě jinak, co nového (jiného) by teď musela dostat Moto3 FGR, aby se dostala zpátky do MS, a stojíte o to ještě vůbec? Mahindre, která byla na začátku horší než vy, se to nakonec povedlo. Proč?

LF: Tak za prvé, pokud nebudu mít 100 procent rozpočtu na dvě sezony, nemá cenu o místo v MS žádat.

V současné době máme ve spolupráci s designérem Hanušem kompletní výkresovou dokumentaci podvozku Moto3. Chystáme se na cestu do Holandska, kde

s jedním týmem chceme dát hlavy dohromady a z motoru Honda NSF 250 udělat svůj – lepší a rychlejší.

Ovšem nyní jsou pro nás závody druhořadou záležitostí. V letošním roce prodělala naše firma rozsáhlou rekonstrukci, zaúvěrovali jsme se na dlouhou dobu. Práce sice pomalu přibývá, ale zdaleka to nenaplnuje naše představy. V současné době je ve firmě za úkol najít pět nových pracovních pozic a stabilizovat výrobu. MotoGP se člověk musí věnovat na plný úvazek, a to v tuto dobu při našem vytížení není dost dobře možné.

MH: Je tedy možné prorazit? A co bude dál?

LF: Pokud vím, tak je do třídy Moto3 velký přetlak. Takže ani finanční zabezpečení neznamená úspěch. Jednodušší je dostat do MotoGP motocykl než celý tým. Letos při MS v Brně jsme měli dvě schůzky s týmy, právě kvůli možnosti pronájmu našich motocyklů, tak uvidíme, co se přes zimu bude dít.

Necháme účasti v mistrovství světa volný průběh... ■

Co vás nejvíc zajímá

LF: Projekt FGR Midalu zdaleka není u ledu, jak někteří rejpari pisálci rádi zveřejní. Každý den najíždí testovací jezdec okolo 400 km, do toho vyrábíme již ozkoušené komponenty a šest motocyklů je před dokončením. Podle našich předpokladů bychom chtěli uspořádat v létě 2014 novinářské testy a ke sklonku roku nabídnout motocykly do prodeje. Bude záležet na délce homologací, to nás může zbrzdit nejvíce. V tomto projektu máme již hodně navkládaných peněz a rádi bychom, aby se začaly pomalu vracet. Jenom když si spočítáte každý měsíc výplaty pro testovače, technika a mechanika, do toho najeté kilometry a úpravy... tak vám vyjde poměrně velká suma, na kterou musí naše firma o 25 zaměstnancích vydělat. Víme o mnoha projektech, kde vývoj uspěli a zákazníci z toho nadšení nebyli. Je tedy před námi i nadále nelehká cesta, kterou doufám dojdeme až na konec.

Na otázky odpovídal Luboš Felgr, spolujitel firm MOTO FGR a FPOS



Motor Midalu nyní testujeme na brzdě u hranice 200 koní!

Otázka navíc, o podnikání

MH: Snažíte se dostat k trhům v okolních zemích? Daří se?

LF: Na rovinu? Nultou sérii FGR Midalu bychom chtěli prodat tady v Čechách. Máme za ty tři roky, co objíždíme různé výstavy a akce, zaevidované poptávky. Co však bude, až půjdeme na trh ven, to nevíme. Doba je jiná. Když jsme v roce 2005 začali vyvíjet motor, tak nic nenasvědčovalo krizi a všeobecnému šetření. Věříme však, že bohatší klientela stále přemýšlí jinak.

Uvidíme. Náš podnikatelský plán je ale samozřejmě rozsáhlejší. Otevřeli jsme nový provoz, ale to nejen kvůli výrobě motocyklů, ale především kvůli zakázkám jednocelových strojů a zakázkové kovovýrobě, která nás živí. Motorů děláme s tátou stále hlavně proto, že nás to baví a máme je v srdci, na tom se nic nezmění.

Když zažijete tu rychlost, už nikdy nebudete chtít zpomalit!

Podlehnete fantastické rychlosti surfování 40 až 240 MHz díly nejrychlejšího internetu Optické síť UPC



Internet od 300 Kč měsíčně

Nezapomenete rychlost, na které již nebudete chtít zpomalit!

☎ 844 084 084

🌐 www.upc.cz

📍 u konzultantů a v našich prodejnách

