

MOTOČECHY

Koho alespoň částečně zajímá motorismus, často se setkává i s informacemi o motorkách a technika sériových strojů není žádným tajemstvím. Kdybyste chtěli, dozvíte se o motorce z prodejny každý šroubek. Když ale budete chtít zjistit něco o závodčích, narazíte na bariéru. Co se skrývá pod kapotami nejlepších českých mašin a čtyřkolek vám na potkání tým vyprávět nebude, a když, spíš vás místo pravdy potáhá za nos.

Přítom je o nejlepších strojích škoda nevědět, neboť technika, která jezdí u nás, by mohla klidně dominovat ve stejných závodech třeba v Německu nebo kdekoli jinde v Evropě. A jsou země, kde by s eurem v kapse a nudlí u nosu koukali na naše speciály stejně jako na Hvězdné války. Důvodů, proč se u nás objevuje zajímavé závodní nářadí, je hned několik. Jednak je zde v této oblasti dlouhá historie, je tu velká koncentrace srdcařů, máme spousty zkušeností a díky naší šikovnosti umíme cokoli vymyslet, vyrobit, předělat nebo přechytračit. Protože tady máme dvacet let kapitalismus, jsou týmy, které nemusí řešit, jestli na díly nebo vývoj budou peníze a ve spojení s předchozími výhodami tak u nás vznikají speciály první třídy. Závodů motorek a čtyřkolek se u nás jezdí řada, a proto přicházíme s ukázkou technicky nejzajímavějších aparátů našich tratí. Za každou mašinu stojí kromě peněz, o kterých je lepší nemluvit, hlavně dlouhodobý vývoj, hromada zkušeností a často se stává, že kdo motorku staví, sám na ní i závodí.

1. Drátů jako v NASA

Suzuki GSX-R 1000 K8 Prorace

O informace o domácích okruzích není ve sdělovacích prostředcích nouze, ale protože motorky jezdí v kapotách a ještě k tomu rychle, na zkoumání techniky často řeč nepřichází. Jsou seriály, u kterých to je vcelku jedno, ale pár luxusních speciálů u nás přesto krouží. Jedním z nich je také litr Miloše Čiháka. Motorka je vývojovou chloubou celého



týmu Prorace, který zvládl vysokou školu ladění v podobě dataloggu nebo kontroly trakce. Základem čistokrevného superbiku je GSX-R 1000 K8 a jedním z mála sériových dílů je rám, protože ten pravidla upravovat ani nedovolují. Zato kyvka už je specialita, která se zrodí tak, že tým vezme sériovou, pošle jí do Anglie a tam z ní zůstane sotva uložení kol. Chloubou závodního aparátu je přední vidlice Ohlins, jde o výrobek, který byl původně určený pro MotoGP a běžně se vidlice sehnat nedá. Bez povšimnutí rozhodně nemůže zůstat motor, suzučí čtyřválec má původní kliku, na ní ovšem ojnice Carillo a kované písty. No a nad nimi přepracovanou hlavu, původní jsou jen ventily a výkon je 215 koní na motoru při 12 800 ot./min. Dostáváme se k elektronice, která z Milošova stroje dělá největší pojízdnou laboratoř českých okruhů. Všechny systémy řídí počítač EFI Euro 4 a jde o jednotku, která se používá například v rally nebo autocrossu. Elektrika je čistě závodní a z originálního vedení zbyl možná jen snímač otáček klikové hřídele a teplotní čidlo. K tomu navrch má GSX-R kontrolu prokluzu zadního kola a jde o systém, který rozhodně není jednoduché naladit. Čeho dvousetkoňová Suzuki spořádá hromadu, jsou pneumatiky a na závodní víkend si tým přibaluje kolem šesti, osmi sad. Na speciálu je komponentů a práce nepočítaně a několikaletá vývojová snaha v ladění a vývoje elektroniky vyústila do dnešních dnů ke dvěma titulům mistra republiky.

2. Speciál od starosty

Suzuki GSX-R 750 Motorsport Malá Hledsebe

V různých koutech Čech se ladí různé věci a tolik streetů jako v Malé Hledsebi jinde nevzniklo. Při řešení otázky, jak na streeta, pomohlo zejména profesionální vybavení Motorsportu, který některými stroji připomíná menší fabriku. Dále taky zkušenosti, které velitel dílny Otakar Hruběš sbírá na závodech; v roce 2005 let se stal třetím nejlepším Čechem a v roce 2006 si dojel pro titul vicemistra. Červený





„Straßekämpfer“ stavěl původně pro sebe a jsou na něm všechny zlepšovaky, jaké Hled sebe pamatuje. Motor je z verze SRAD z roku 1998 a hlavní výhodou je nesmrtelnost čtyřválce. Při stuntridingu je potřeba trénovat v nejlepší případě jeden dva dny v týdnu, a když motor zaklepe, je všechno špatně. Původních 135 koní má jen pár úprav, ale na zrychlení z nuly na dvě stě pod jedenáct sekund to stačí. Stejně nerozbitný jako motor je rám z GSX-R 600. Jenže tady bylo potřeba přiložit mozek a ruce k dílu a v horních ramenech jsou vevařené vnitřní výztuhy. Aby se stroj stavěl s větší ochotou i na záda, je zadní vidlice ze „šestikila“, jak jinak než z GSX-R, navíc o centimetr zkrácená. Stejná vidlice není ani vepředu, kde je vidlice z GSX-R 1000 s radiálními brzdíči a navíc s velkými kotouči. Další úpravy se odehrávají ve znamení demontáže nepotřebných komponentů, a aby se dalo po ose dojet z letiště třeba pro benzin, má motorka značku a doklady. Případnou policejní kontrolu má zachránit výmluva na speciální japonskou verzi, namontované nezapojené světlo, vyklápecí zrcátko a digitální tachometr. Tedy jen jeho displej, drát k tachometru nevede žádný a hlídka si musí vystačit s faktem, že tam prostě je.



3. Výkon nezměřitelný

Kawasaki ZX-12 R turbo Scorio Dragster

Vody domácích dragsterů před nedávnem rozvířil Ondra Klimčiv, který svým turbem ve třídě SSB ukončil dlouhou nadvládu rajskeho plynu. Nitrous Expres se ale na trůn dostal brzy zpátky, opět zásluhou Ondry, který s ním v průběhu sezony 2008 doplnil svého oturbence. Základ plamenné rakety Ondra koupil v roce 2006, hned poté začala stavba, ale brzy se objevil zásek v podobě nevydařené zásilky ze Spojených států. Balík s turbo kitem měl přijít v prosinci, nakonec dorazil v půlce ledna. Jenže v balíku nebylo turbo, ale karburátory do sekačky, a tak byla sezona 2007 spíš testovací. Zato o rok později už bylo veselo a Ondra na několikrát posouval rekordy kategorie, až se dostal na čas 8,575 sekundy a rychlost v cíli čtvrtmílové tratě 273 km/h. Motorka od začátku vznikala ve spolupráci s mistrem loňských Competitionů Ottou Kneblem a jako výrobce je tedy v technických údajích uveden Knebl Drag Factory. Základem je Kawasaki ZX-12R opatřená kompletním kitem Mr.Turbo s důležitými komponenty v podobě dmyhadla, výfukových svodů a mezichladiče.

Jistě se zájmem čekáte na hodnotu maximálního výkonu, ale nepotěšíme vás. Koní je tolik, že kawu je problém odbrzít a hodně hrubý odhad je přes 350 koňských sil. Přestože je výfuk krátký a z turba jde jen několikacentimetrový špaček, je motorka poměrně tichá. Dmyhadlo roztáčené výfukovými plyny hluk z našťvaného agregátu docela rozseká, a že je v motoru koní nevidaně, dává najevo spíš zlověstné syčení roztočených lopatek.

4. Malý stroj na velké závody

Rahier MK2

Zmenšené krosky alias pitbiky se u nás začínají spolehlivě zabydlovat a svoje místo si začínají nacházet i závodní seriály těchto strojů. Nikdo se ovšem nepouští do tak velkých akcí jako Ivo Kaštan, několikanásobný účastník Dakaru a zapálený příznivec „ministrojů“. Motívem ke stavbě dakarského pitbiku byl návrat ke kořenům Dakaru, kdy bylo v prvopočátcích hlavní výzvou překonat nástrahy pouště. Stavba dálkového pitbiku se stala velkou technickou výzvou a výsledná motorka prošla před startem do Dakaru velkým vývojem. Evolucí, která se objevila na startu Dakaru 2009 je Mk2 a celá mašina je postavená ve stylu osmdesátých let. Jedním ze zlatých hřebů je motor, jehož objem je 146 cm³ a byl na zakázku postaven v Německu v renomované dílně TJR. Vzhledem k tomu, že původně měl stroj vzadu dvanáctipalcové kolo a čtrnáctka se do něj nevešla, nezbylo než vyrobit novou, o čtyři centimetry delší kyvnou vidlici. Ze spodní části je motor s převodovkou chráněn poctivým hliníkovým plechem a část kolem sání je chráněna překrytem proti útokům prachu. Proti němu je převlekem chráněn také centrální komponentem, který byste na pitbiku asi nečekali je rotační tlumič řízení.

5. Velké divadlo s malým strojem

Kentoya Sharky ST Racing

Souboje naladěných skútrů se na českých motardových tratích odehrávají od šestadevadesátého a od roku 2005 nabral seriál druhý dech. Vloni se poprvé jelo pod záštitou AČR a premiérovým vítězem prestižní třídy sedmdesátek se stal neohroženě diktující Honza Němec. Před přípravou na sezonu 208 a pátrání po vhodném základu se ale ukázalo, že model Sharky se dá bez problémů osadit běžně dostupnými komponenty. Sériová Kentoya se tedy ocitla v dílnách ST Racing teamu,



kde se z ní stal ostrý speciál pro třídu sedmdesátek s průměrem kol 12–13 palců. Na dvoutaktu se začalo výměnou válce za větší Hebo Manston Racing, který zajistil nárůst objemu na povolenou hodnotu sedmdesáti kubíků. Třešní na poladěném dortu je innotorové zapalování Stage6 výrazně přispívající k dosažení vysokých otáček měření na motorové brzdě ukázalo hodně nadějnou hodnotu 20,3 koní na zadním kole, a to v 14 300 ot./min. Jen pro představu, jde o větší výkon, než mají sériové dvěstěpadesátky. Aby s nově nabitou silou srovnal krok podvozek, je rám zpevněn výztuhou, která je uložena na kuličkových ložiskách a spojuje krk řízení s re zadní částí rámu. Na jedinou Kentoyu startovního pole přesto nikdo neměl a Honza se během sezony postavil devětkrát na první příčku, dvakrát sebral druhé místo a bronzových vavříků má na kontě o jeden víc.

6. Kladivo v trubkách *RX2 Husaberg 630*

Obdobou supermotardů je mezi čtyřkolkami kategorie Superquad a k zemi přisáté mašiny řezou zatáčky nevídanou rychlostí. Superquad byl stavěn v dílně Roxy II v Ústí nad Labem a základním kamenem je



rám z chrommolybdenových trubek se speciálními výztuhami. Ty jsou vzhledem k obrovskému namáhání nutností, zvláště když stejně jako motoroky, mají i čtyřkolky trať kombinovanou z asfaltového a terénního úseku. Do ústeckého šasi je vsazeno severské kladivo s logem Husaberg a objem dělá 630 cm³. Motor není upraven čistě na maximální výkon, ale úpravy šly spíš cestou ideálního průběhu. Z použitých dílů probíhala v Čechách výroba dvojitých předních A-ramen, a ty jsou stejně jako rám z chrommolybdenových trubek. Tlumiče používají u Balíků kombinaci zadního centrálu Ohlins a dvou předních jednotek Technoflex se seřízením na progresivní charakteristiku. Velkou zásluhu na přípravě a servisu techniky má Petrův táta (taky Petr) a závodů se otec se synem vždy účastnili jako součást středočeského týmu týmu B&B Elektro. V superquadech se jim podařilo vyjet dav domácích titulů a oba si stihl Petr Balík připsat na konto ještě coby středoškolák.

7. Sám sobě mechanikem *Suzuki RM-Z 450 Tuning Sport*

V historii českého supermota patří Petr Vorlíček mezi nejvýraznější postavy domácího dění. Ani ne tak účinkováním v českém mistráku, ale hlavně svojí účastí v zahraničí, kde si dokázal připsat britský, německý a evropský titul. Petrovy úspěchy jsou o to cenější, že jich vždy dosáhl s motorkou, kterou si upravuje a servisuje vlastními silami.



Od zahájení spolupráce se Suzuki střídá rok co rok nový model krosové čtyřstapadesátky, kterou ve svém Tuning Sportu předělá na motarda a vyráží zamotat hlavu zahraničním seriálům. Základem přestavby na supermoto jsou v první řadě jiná kola. Ráfky včetně středů jsou Excel Supersprox a jako většina soupeřů jezdí Petr vpředu kolo s průměrem 16,5 palce a vzadu je sedmnáctka. Od krosky se výrazně liší brzdová soustava, tu má Vorlíček kompletně od domácí značky Goldfren, která mu dodala celou sadu kotoučů, třmenů, hadic a destiček. V motoru běhá vysokokompresní kovaný píst CP a velkou přeměnu prodělala hlava. Úprava neproběhla nikde jinde než v Kostelním Hlavnu a proti krosce se změnilo směřování kanálů, zdvih i časování váček s tím, že časování je dále nastavitelné a vstříkování pracuje s jinými palivovými mapami. Maximální rychlost Petrova supermota je na konci delších cílovek 210 kilometrů v hodině, a protože motor je na závodech v zátahu, je servis častější. Olej s filtrem se mění každých šest motohodin a po osmdesáti motohodinách zahajuje Vorlíček repasi, v rámci které vymění z důležitých dílů ojnici, píst a rozvodák.



8. Pelhřimovská střela

VYX KTM

Výrobců zaměřených výhradně na závodní čtyřkolky není v Evropě mnoho a můžeme mít radost, že jeden z nich sídlí v České republice. Nejde o nic jiného než vyhlášené speciály VYX vznikající již osmým rokem v pelhřimovské dílně Jardy Vojny. Základem poslední generace VYXů je rám vlastní konstrukce z chrommolybdenových trubek a z nich jsou svařena i široká přední ramena. Co se týče motorů, těch zkoušeli v Pelhřimově několik a nejvíc speciálů jezdí s buharem KTM 520, to znamená objem 510 kubíků a šestistupňová převodovka. Do ostrého karburátoru Keihin MX FCR nahání palivo benzinová pumpa a vzhledem k pravidlům mají VYXy „trhačky“ pro vypnutí zapalování v případě pádu. Vzhledem k tomu, že u pelhřimovského stroje jde o čistě závodní konstrukci, je potřeba se mašíně věnovat častěji nežli sériově vyráběnému stroji. Posláním závodních komponentů je totiž míň vážit a líp fungovat, a to se s nesmrtelností prostě nedá skombinovat. Na druhé straně porovnávat VYXe s většinou čtyřkolek je jako stavět vedle sebe WRC a Fabii 1,2 HTP (tím Boleslav zřejmě myslela High Torque Power).

9. Kuchtovo nářadí

Kawasaki KX 450F FMX

Asi rok a půl zpět jsem si tuhle madam musel pořídít otec českého Freestyle Motocrossu Petr Kuchař. Vývoj dvoutaktních motorek se u Kawasaki, se kterou je Kuchta jedna ruka zastavil asi před 4–5 lety a z moderních technologií byl k dispozici pouze čtyřtakt. Úprava, která není vidět na fotkách, je na pérování. Tvrďší pružiny a přitvrzené útlumy jsou pro lítání z rampy celkem nutné, a Petrovi naladil podvozek podle představ Tonda Procházka. Kratší a schovanější komín mu potom zase naladili kluci v brněnském RAASu. Rám pod sedlem je polepený šmirglem, aby z něj něslozly ruce v momentech, kdy kroska letí deset metrů nad zemí a Kuchta vlaje za ní. Je fakt, že celkem rychle ubývají rukavice, ale pořád lepší, než kdyby to uklouzlo... Aby to neklouzalo ani při Cliff Hangerech, když se piloti drží nohama pod řídítky, je šmirgl i na bocích přední tabulky a ze spodů řídítek. Vychytávky pro moderní freestyle je například tlumič řízení. Petr zvolil W.E.R., na němž se dá plynule regulovat tuhost a může se za jízdy poštelovat pro každý trik jinak nebo pro dopady bez držení utáhnout hodně. Další vychytávka, nezbytná pro některé backflipové variace, je i pedálek na místě řadičky, pod nějž se zahákne noha, aby z toho člověk hlavou dolu nevypadl.

