



PROJEKT TT LIGHTWEIGHT

JAK PORYCHLIT SUPERTWIN

Uteklo to strašně rychle a najednou je tu start do nové sezony a s tím souvisí spousta starostí. Jednou z těch starostí bylo i to, jak dostat z Kawasaki ER6-F týmu Motopoint Indi Racing vyšší rychlost na legendární Tourist Trophy na ostrově Man.

Text: Veronika Hankociová, **foto:** Motoforza, Motorbike, archiv



A bychom se dobrali toho, proč to vlastně řešíme, musím se vrátit na úplný začátek téhle třídy, která je u nás známá jako Twin nebo Supertwin, ale na TT se tyto motocykly jedou jako TT Lightweight. No a na tom úplném začátku všichni řešili samozřejmě výkon. V prvopočátku měl nejlepší motocykly závodník Ryan Farquhar, který tuto třídu uvedl v roce 2010 v Irsku v život (a byl na ni také tím pádem ze všech nejlépe připravený) a následně se dostala v roce 2012 i na TT, kde v ní - jak jinak - nezvítězil nikdo jiný než právě Ryan.

Vývoj ale velmi brzy nastartovali i další závodníci spolu s motoráři, a tak už je špičkových twinů ve startovním poli dneska daleko víc. Řadový dvouválec o objemu 650ccm má v základu okolo sedmdesáti koní, a i když se dá výkon posunout i přes třímístnou cifru, na TT je to v podstatě k ničemu, protože by tu zátěž zkrátka motor téměř s jistotou nevydržel.

Jakmile se cesta výkonu tímto do určité míry uzavřela, začaly se řešit hůře měřitelné vlivy a jedním je například aerodynamika. Na běžných krátkých závodech nemá aerodynamická kapotáž zdaleka takový význam jako právě na TT, a ani my jsme tomu původně nepřikládali až takový význam. Jenže ono stačí ztratit díky aerodynamice půl vteřinky na kilometru, což se nezdá na první pohled moc, ale na šedesátikilometrové trati je to najednou půl minuty a za celý závod ztráta minuty a půl!

Už před dvěma lety se začaly objevovat první náznaky velkých kapotáží a například Ivan Lintin nebo James Hillier, oba vítězové TT Lightweight, takové přesně měli. Byly to velké bubliny a připomínalo nám to kapoty třeba z dvoutaktů dvěpade. Když Indi v roce 2014 dojel ve třídě TT Lightweight na desátém místě a dovezl stříbrného Merkura, byl to doslova historický okamžik...na ten se ale v roce 2015 nepodařilo úspěšně navázat, a i když si Indi doslova v závodě „vydřel“ třinácté místo, v posledním kole byl zastaven černou vlajkou pro poruchu a než závadu odstraní, propadl se na konečné dvaadvacáté místo.

ÚVAHY

Na podzim jsme tak začali s týmem přemýšlet, co s tím můžeme ještě udělat a proto jsme znovu oslovili českou firmu Motoforza, která nám už v minulosti s vývojem kapot na twiny pomohla (doslova je to stále bezesnou noc, protože právě kvůli těmto kapotám poprvé museli zaměstnanci na noční směnu, aby je do prvních závodů stihli!). S majitelem firmy panem Sýkorou jsme se dohodli, že motocykl přivezeme do Brna a probereme, co by se dalo s kapotáží dělat.

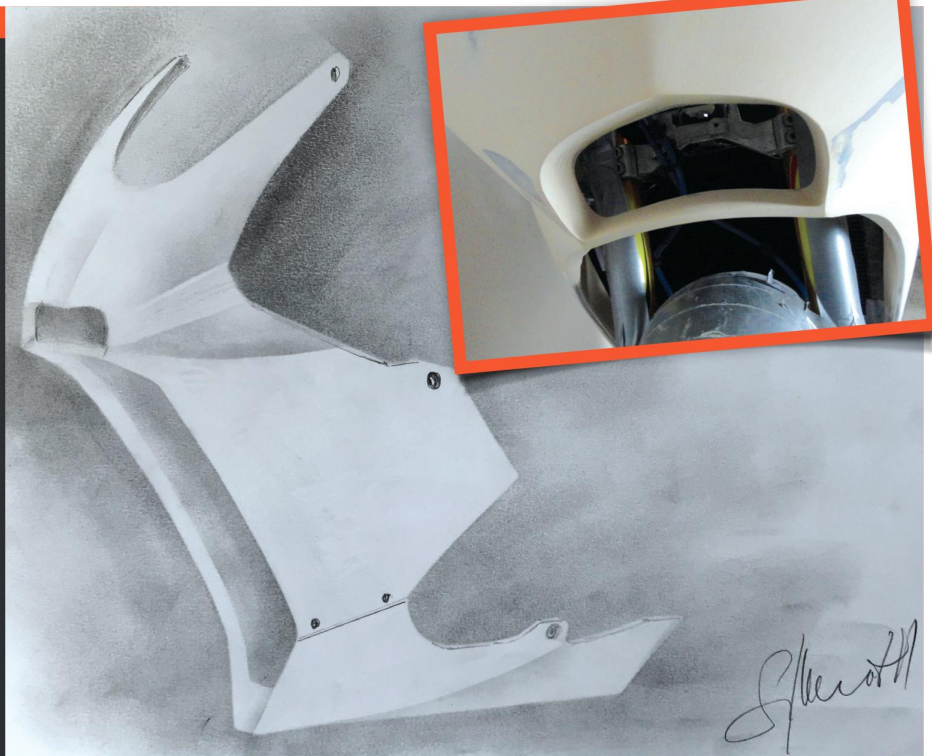
Nastala tak první fáze, kdy bylo nutné technické vyjasnění, protože my, jako laikové, si můžeme sice vymyslet ledacos, ale provedení v praxi je pak pro techniky noční můrou. Úplně prvním důležitým momentem bylo důkladné prohlédnutí zpomalených „slowmotion“ záběrů Indihoo z TT 2015, kde bylo jasně zřetelné chování

motocyklu a kapotáže hlavně na dlouhých rovinkách. Poté bylo nutné projít detailně celou motorku a začít sepsávat požadavky a návrhy řešení. Není to zrovna jednoduchá práce a i tohle sestavení trvalo několik hodin. Ihned po této společné konzultaci se vedení Motoforzy společně s modeláři, tedy celkem pět lidí, vrhlo na vytvoření návrhu. Představa byla od počátku jasná, a tou

bylo zachování agresivní podoby kapotáže s ostřejšími hranami. Kapotáž v přední části se naopak musela více zakulatit a zvětšit, aby se za ni mohl závodník lépe schovat. Také jsme potřebovali razantně zvětšit sání a přívod vzduchu, protože jsme měli problémy s uchlazením motoru a navíc bylo třeba i rozšířit oblast chladiče, který jsme nyní vyměnili za větší. Jako základ tak v Motoforze vzali první původní verzi kapotáže, do které bylo nutné napasovat nový velký chladič, a to nebyla rozhodně žádná legrace. Přípravovat perné chvíle holt umíme nejen na trati.

Tady musím zmínit, že Motoforza přišla s nápadem přivést zpět k životu část prvků designu jednoho modelu Kawasaki z MotoGP!

V druhé fázi museli v Motoforze nainstalovat nový chladič do přesně správné pozice, vyjasnit si umístění svodů a výfuku a začít s výrobou držáků. Původní kapotáž byla vyrobena na model Kawasaki ER6-F 06-08, a tak bylo nutné vyřešit jiné uchycení kapotáže a spodního dílu, který navíc musel projít dalšími úpravami, aby vydržel zátěž na tak brutálních skocích (nebo spíš dopadech), které téměř nikde jinde než na TT kapotáže nezažijí. Posledním krůčkem v této



Pokud už se nedají koně nasbírat na motoru, je třeba udělat něco s aerodynamikou





Michal „Indi“ Dokoupil
a Zdeněk Sýkora – dílo je hotovo

fázi byl ještě výběr plexi, které se následně upravilo spolu s novou kapotáží na míru.

REALIZACE

Tady už se dostáváme cca do poloviny, protože ve třetí fázi přichází na řadu „sochání“. Bylo nutné kompletně původní kapotáž přepracovat do nového požadovaného tvaru dle návrhu za pomoci různých technických pomůcek a vychytávek. Důležité bylo, aby vše vyhovovalo našim požadavkům, ale zároveň bylo možné díl technicky vyrobit a daly se nové díly vytáhnout z forem. Pro tuto fázi Motoforza vyrobila původní verzi kapotáže s použitím jiných materiálů tak, aby se s ní dalo líp pracovat na úpravách. Třešničkou bylo doladění zadního blatníčku z Moto2, který

sedl jako ulitý a v minulosti nám dost chyběl. V této fázi jsme absolvovali druhou návštěvu firmy v Brně, abychom znova vše prošli, případně ještě měli možnost něco poupravit, než půjdou modeláři do finále. Po několika dalších dnech přišla na řadu nezáviděníhodná práce modelování, broušení, kitování a laminování. Tím tak lidé z Motoforzy dali základní, hrubou podobu nové kapotáže včetně nových, vylepšených úchytů. Pořád bylo ale ještě spousta práce s doladěním výsledné podoby k dokonalosti. Nejvíce upravovaným místem bylo nakonec sání kapotáže, protože muselo být správně nachystané pro další část vedení vzduchu do motoru. Tohle se upravovalo a měnilo snad snad stokrát a finální podobu sání dali v Motoforze za minutu dvanáct.

V předposlední fázi se musely připravit formy. Moc času už nezbývalo, protože jsme chtěli nakonec vše stihnout do výstavy v Brně a z původně naplánovaného času dost ukrojil právě chladič a zmíněné sání. Výroba forem je totiž taky dost časově náročná, a to ještě bylo třeba vyrobít kompletní první sadu kapot a nainstalovat ji na motorku.

Protože máme rádi šťastné konce nejen u pohádek, v Motoforze nakonec vše stihli. Kromě chladiče a sání už další problémy nastaly, a tak se zhotovily nové držáky, nainstalovala první sada kapot „speciál pro TT Lightweight“ a přední kapotáž se nalesťla tak, aby splynula s nalakovanými částmi motorky. Dofinišovalo se zadním blatníčkem, který pomůže nejen ochránit zadní tlumič, baterii a elektroinstalaci před bordelem ze silnice, ale plní i aerodynamickou funkci. Podsedlový díl prošel také úpravou a závodní „sedačka“ byla vyrobena z nového typu směsi pěny. A jsme v cíli! Teda alespoň prozatím...



MOTOFORZA ZDENĚK SYKORA

„Standardně taková celková úprava trvá s přípravami několik týdnů. Tentokrát jsme to museli stihnout za necelých 15 dní. Vzhledem k velmi vypjatému termínu a požadavku představení motorčky na výstavě Motosalon začátkem března jsme pracovali na hraně technologických postupů a téměř na hraně možného neúspěchu. Jsme velmi rádi, že díky maximálnímu nasazení všech zaměstnanců se podařilo projekt stihnout v rekordním čase a vypadá velmi dobře, což se doufám odrazí na výsledcích a sklídí úspěch. Všem kolegům bych rád poděkoval, patří jim velký dík. Čím více se na nový design díváme, dostává se nám víc a víc pod kůži... Věříme, že se s pilotem Michalem Indí Dokoupilem zakousne významně do výsledkové listiny v nadcházejících závodech! „

I naše závodní partička v čele s Indiánem má z výsledku radost a teď je důležité, aby to stačilo na soupeře, a Indí měl šanci znovu zopakovat Top Ten. Letos se jede třída TT Lightweight místo třech kol na čtyři, takže to bude ještě větší nářez, než v předchozích ročnících. Držte nám pěsti!



Expozici značky Motoforza jste si mohli prohlédnout na letošním Motosalonu v Brně



www.motoforza.cz

tel.: +420 777 156 714

email: shop@motoforza.cz

VÝROBCE MOTOCYKLOVÝCH
KAPOTÁŽÍ A PŘÍSLUŠENSTVÍ

- INOVATIVNÍ PRODUKTY
- NADSTANDARTNÍ KVALITA
- ŠIROKÝ SORTIMENT

NOVÝ WEB! www.motoforza.cz

BLOG / SLEVY / SOUTĚŽE / TECHNIKA / GALERIE / a další...

SLEVA 10%
na nákup

slevový kód: MB16

podmínky slevy
na webu
v sekci blog

