

Pracovní oděv vašeho stroje



David M. Bodlák
david@cmn.cz
foto: autor, archiv

Bly doby, kdy to majitelé kapotovaných motorek neměli tak jednoduché. Po pádu se vyspravovalo nejrůznějšími způsoby, když už laminace doma na kolena nestačila, třeba i kovovými výztuhami a nýty. Sháněly se staré, méně pošramocené díly z vrakoviště, na kterých si pak tmeřák a lakýra nadělali hodiny práce, a to vše jenom proto, že jiné řešení nebylo.

Pořídí si nový originální díl nepovažujeme za reálnou možnost, rozhodně ne pro běžné smrtelníky, vzhledem k astronomickým částkám, jaké za ně výrobci chtějí.

Dnešní trh je mnohem přívětivější. Technologie, výroba, to vše jde dopředu a současná nabídka aftermarketových dílů je mno-

hem bohatší. K sehnání jsou díly na naháče, a to jak kopie originálních, tak i ty tuningové, patří sem nejrůznější ochranné kryty, a ze všeho nejvíc samozřejmě vedou celokapotáže na supersportovní stroje, u novějších modelů včetně krytů nádrže.

Kompletní náhradní kapoty v ABS plastu a civilním provedení se dají dneska na vybrané modely sehnat za cenu lehce přes 20 000 Kč, pokud však chcete se svou motorkou častěji řídit na okružku, bude pro vás nevhodnější pořídit si rovnou závodní lamino komplet (cca od 10 000 Kč) a k němu i další potřebné či užitečné díly, jako jsou nasávací roury, racingový držák budíků, ochranné kryty vík motoru, rámu a kyvky nebo padací protektory. Samozřejmě záleží na tom, o jaký stroj se jedná. Na všechny motorky se všechno sehnat nedá, ale pokud máte běžný stroj, nikoliv raritu, vaše šance budou velké.

Bez kapotáží by svět dnešních motorek nemohl existovat. Design, ochrana, u sportovních motorek aerodynamika, to jest hlavní poslání. Jenže originální díly stojí balík, a tak je v případě zvýšeného rizika lepší přenechat tuto úlohu levnějším produktům, u kterých nebude až tak vadit, když to v případě pádu odnesou.

Materiály

Vybrat si ten správný materiál není až taková věda, víceméně rozhoduje cena. Pro běžného hobíka je plně dostačující klasický, ale kvalitní laminát, profesionálnější týmy nebo tuneři si pak mohou vybírat z mnohem dražších a ušlechtlejších variant. Pro příklad uvedme rozsáhlou nabídku firmy Motoforza, která je v tomto směru bezkonkurenční.

GFK Racing je motoforzácká odlehčená verze lamina (ušetřeno 20–25 % hmotnosti oproti standardnímu GFK provedení při zachování vlastností materiálu)

Kevlar-karbon je v současnosti nejodolnějším kompozitovým materiálem. K-K struktura vláken lépe odolává otěru, a proto se používá jako hlavní stavební materiál na kryty motoru a rámu, třebaže pohledová vrstva bývá zpravidla z karbonu. Čistě jen K-K provedení (žlutočerná tkanina) není v porovnání s černým karbonem až tolik atraktivní

Titanium Silver, přezdívaný též stříbrný karbon, je efektní záležitostí na bázi textálie, vnitřní vrstvy jsou ovšem kevlar-karbonové konstrukce, čímž je dosaženo slušné funkčnosti

GFK – sklolaminát. Naprostá klasika a nejčastější řešení závodních i silničních verzí kapot v klasickém bílém „gel coat“, který je připraven na broušení a lakování

U kvalitních výrobků je samozřejmostí, že všechna namáhaná místa (úchyty, ohyby, kraje, atd.) jsou zesílena a vyztužena, a to i v případě nejlevnějších GFK variant. Motoforza k tomuto účelu používá kevlar-karbon nebo Coremat

Probarvená leštěná verze GFK s UV stálostí nepatří mezi nejlevnější varianty, ovšem tyto díly již není nutné lakovat

Karbon je lehčí o 30–50 % a odolnější než GFK. U tohoto materiálu jde především o pohledovou záležitost, kde musí být každé vlákno přesně položeno. I proto se jedná o nákladnou malosériovou výrobu. Ještě odolnější jsou **vakuované karbony**, ty ale nabízí vesměs jen pár specializovaných zahraničních firem a takový díl vás vyjde na pořádný balík

Performance – specialita firmy Motoforza, ekonomičtější varianta karbonových kapot stejné váhy, postavená na kevlar-karbonové struktuře, poskládané s ohledem na maximální odolnost a pružnost, kdy se neřeší pohledová vrstva, kterou zakrývá bílý gel coat. Tyto kapoty dodává Motoforza týmům do MS

Co byste měli vědět

Závodní kapoty bývají dostupné v několikadílných sadách (Motoforza nabízí tři- až sedmidílné). Rozdíly se týkají hlavně provedení přední kapoty, kde může jít v základě jen o vrchní a spodní díl, anebo může jít o složitější řešení se samostatnými boky, což je náročnější na instalaci, ale zase se dá v případě potřeby vyměnit jen malý díl, který je zrovna poškozený. Většina moderních a složitějších kapot patří logicky do kategorie vícedílných sad.

Dobrý výrobce nabízí dvojí provedení zadní kapotáže, pro použití s originálním sedlem, anebo racing, kam si pak musíte dokoupit a nalepit pryž alias závodní sedlo.

Podstatným prvkem spodní uzavřené kapoty je výpuštěná gumovým špuntem, která se hodí hlavně při jízdě na vodě, kdy se ze spodní kapoty po pár kolech stává rezervoár vody.

Volitelnou výbavou jsou žáruvzdorné termofólie k nalepení zevnitř kapoty. Ty jsou potřeba jen tehdy, kdy hrozí blízký kontakt kapot s rozpálenými svody nebo výfukem, jinak není jejich použití vysloveně nutné.

Nedílnou součástí kapotáží je spojovací a montážní materiál. Jedná se hlavně o speciální sady rychloupínáků v provedení D-ring nebo imbus, sloužící pro spojení jednotlivých částí (na samoře zapomeňte, pevné spojení nevydrží dlouho). Potřebovat budete ale i šrouby s podložkami pro uchycení k pevnému bodu na motorce. V případě kompletně předpřipravených kapot bývají tyto díly součástí dodávky, většinou se ale jedná o položku k dokoupení.

Někteří výrobci nabízejí na vybrané modely již předpřipravené sety kapot, které jsou určeny k okamžité instalaci na motorku. Běžnější variantou je ovšem polotovary, které je potřeba teprve pospojovat a přímo na váš stroj napasovat. Je to z důvodu, že tyto kapoty se vyrábí do určité míry jako univerzální produkt, kdy se počítá kromě sériového provedení stroje také s případným použitím závodních dílů (držák přístrojovky a horní kapoty, odlehčené závodní podsedláky), velkým problémem pak mohou být padlé motorky, kde už by kolikrát natvrdo nachyštěné úchyty nemusely tak úplně sedět. Postup, jak takový polotovar zpracovat, může být různý, rozhodující je doporučení výrobce.

Udělejte si sám

Já kapoty od Motoforzy montoval předminulou sezonu a i když jsem

Jak na montáž kapot



Trochu zručnosti a nějaké to vybavení při instalaci kapot potřebovat budete, ale není to nic až tak složitého. Jen se toho nebát!

se toho popravdě bál, nebylo to tak hrozné. Zásadní je držet se správného postupu. To vás pak nemůže překvapit ani to, že se vám zprvu zdá, jakoby ty kapoty nebyly vůbec na váš stroj, což je dáno flexibilitou materiálu. A jak na to?

V mém případě byl postup takový, že jsem napřed vrchní a spodní díl přední kapoty musel

spojit rychloupínáky mimo stroj (potřebujete akorát vrtačku a nýtovačku), poté jsem namontoval plexi, čímž získal vršek přední kapoty požadovaný tvar, a až pak jsem začal s instalací na motorku. Pár děr vrtačkou do naznačených otvorů a dílo bylo dokonáno. Trochu problematická byla ovšem montáž zadního dílu, pod kte-

rým jsem chtěl zachovat původní výztuhu z předešlých kapot jiné značky a nevěděl jsem, kde vrtat. Profici v tomto případě používají buďto uřízlovou fixku, nahátou plastelinu, anebo se dá použít například žárovka, kterou si prosvítíte kapotu zevnitř. Pokud se vám povede udělat díru jinde, než je potřeba, dá se to lehce zalaminovat, anebo pak můžete použít nějakou tvrdnoucí dvousložkovou hmotu. Ještě se mi nevešel pod novou kapotu regulátor, což jsem ale vyřešil bryskně jeho přestěhováním bez jakýchkoliv úprav na držák zadní stupačky, kde se dokonce lépe chladí. Každopádně celá instalace kapot mi zabrala jedno odpoledne a funguje to. Ne každý se však na to cítí, pak stačí obrátit se na výrobce, který vám instalaci zařídí v rámci poprodejněho servisu anebo vám někoho šikovného doporučí.

inzerce

Hydrofolie
technologie pro opravdové fajnšmekry

Pražská firma **MOTOGART** Vám poskytne
10% SLEUVU z objednávky
uzavřené do **31.1.2016.**

info@motogart.cz, tel.: 775 776 794