

Lakovat, nebo polepit?

Kromě probarvených a leštěných typů je drtivá většina vyráběných kapot standardně dodávána v bílém UV stabilním gel coatu. Až to vypadá jako finální bílý lak, je tento povrch primárně určený k přebroušení a lakování. Důvodem, proč se nedělají kapoty rovnou lakované, je sku-

tečnost, že 95% lidí si to chce udělat samo a zbytečně by se tak zvedaly náklady, potažmo konečná cena. Samozřej-

Hydrografika se hodí jak na malé díly, tak i na velké plochy. Je to revoluce v oblasti „lakování“



mě se najde dost hobáků, co to neřeší a maximálně kapoty něčím polepí (můj případ), ale pak je třeba počítat s tím, že bílý povrch časem zajde, ošoupe se a nebude vypadat tak pěkně, jako když byly kapoty nové.

Pro fajnsmekry

Hodně zajímavým řešením „laku“ je tzv. hydrografika. Jedná se o moderní a důmyslnou technologii, která je ve světě známá pod pojmy Water Transfer Printing, Carbon Dipping, Camo Dipping či Cubic Printing.

V zásadě jde o aplikaci složitých motivů, proveditelnou na nerovné povrchy 2D a 3D předmětů, jež netrpí tím, že se ponoří do vody. Může to být tedy plast, dřevo, kov... Metoda je to vskutku geniálně jednoduchá, kdy se využívá tlaku vody pro rovnoměrné nanesení potisku. Dají se tak vyladit helmy, celá kola i kompletní kapoty, a to v extrémně krátkém čase, třebaže na finální průhlednou ochranou vrstvu musí každý díl do lakovny. Tuhle službu u nás nabízí např. firma Motogart v Praze – Dolních Měcholupích (www.motogart.cz).

Má cenu opravovat to?

Pokud si rozbijete originální plastové kapoty, tak vám nic jiného nezbude, pokud se budeme bavit o závodním laminátu, je to otázka míry poškození. Opravit se toho dá samozřejmě hodně, ale kdo už to někdy dělal, ten ví, že je s tím hromada práce. Jen kytování a broušení může být na hodiny, a pokud vás má nový laminátový díl vyjít na pár stovek či tisíců, většinou se to ani moc nerentuje vzhledem ke strávené-

mu času. Já jsem závodník koupil lehce pošramocené, kapoty jsem si opravoval sám, stříkal plnicím, metalizou a bezbarvým lakem a při prvním ČMN Prospeed Cupu to totálně rozbil. Nicméně americkou páskou to drželo pohromadě dalších pět let, než jsem to rozbil definitivně a šel si raději koupit všechno nové. Od té doby zastávám jednoduché pravidlo – co nepodrží amerika, to je na výměnu.

Tohle už je na ameriku příliš...



► **ROZHOVOR** | Zdeněk Sýkora ml., věk 31, majitel společnosti Motoforza

MOTOFORZA – světová jednička z Brna

Společnost Motoforza je celosvětově druhý největší výrobce laminátových kapot na světě. Začátkem příštího roku tahle jihomoravská firma oslaví 25 let působení, a to už je hodně slušná historie.

ČMN Zdenku, jak se za čtvrtstoletí změnila výroba kapot?

Motoforza začala v roce 1991, tehdy jsme dělali závodní kapoty např. pro Karla Haníka na ZX750, další kousky byly na šestkové cebrlo, na Cagivu Mito, a když to porovnáme, rozdíl je hlavně v postupech. Dneska se jinak skládají materiály, finální výrobky jsou flexibilnější, používáme v hojně míře výtuhy a největší rozdíl jsou v provedení, jak to do sebe pasuje. Dříve se dělaly kapoty hodně univerzální, spíš na závodní rámy než na sériovky, muselo se na nich kvůli instalaci dodávat spousta věcí. Někdy od roku 2005 ale začal veliký tlak, aby kopie originálních kapot byly dokonalejší, líp seděly na sériové

úchyty, v posledních třech letech se pak nároky opět zvýšily, už jenom proto, že současné motorky mají hodně složité a členité kapotáže. Naším cílem ovšem je dělat co možná nejdokonalejší kopie, které budou v ideálním případě pasovat jak na sériové, tak i racinogové úchyty. Kolikrát je to pěkný oříšek, ale daří se.

ČMN Jako jedni z mála se nevěnujete jen klasickým okruhům...

Na světě jsme druhý největší výrobce co do počtu modelů, a troufnu si říci, že toho prvního trumfneme kvalitou zpracování. A správně, nevěnujeme se jen sportovním motorkám, na které máme vždy víc variant řešení a v rámci vybraných modelů i street verze s možností instalace originálního světometu. Naší velikou devizou je, že jako jediní pokrýváme téměř všechny branže, kromě endura a krosek, kde jsou lamináty nepoužitelné. Už několik let se věnujeme vývoji kapot ve

stylu old timer a café racer, máme širokou nabídku kapot na naháče, nedávno jsme udělali sajdkáru, dokonce i pár unikátních dělů na Hondzu CRX II, a také spolupracujeme s řadou světových firem. Z těch věhlasných je to FGR, KTM a zajímavou spoluprací jsme rozjeli s německým Loui-sem, který nás sám oslovil. Mimo jiné se snažíme hodně naslouchat zákazníkům a soustavně vylepšujeme i starší formy. Když je potřeba něco vylepšit nebo něco nese-dí, vyrobíme třeba i nové kopyto, což nedělá snad nikdo, k tomu pak soustavně děláme na vývoji a rozšiřujeme nabídku příslušenství, abychom měli všechno pod jednou střechou.

ČMN Kolik času zabere vývoj kapoty na jednu motorku?

Je to různé, ale něco kolem měsíce, někdy i déle. Vždy se na tom podílí více lidí v rámci samostatných oddělení a nutno podotknout, že neděláme žádné rychloformy, jen abychom to měli,

ale už od začátku se snažíme o co nejvyšší kvalitu. Musí to skvěle pasovat a musí se to jednoduše montovat. Hodně řešíme např. spodní díl olejové vany, aby to fungovalo jak s originálním výfukem, tak i s tuningovým.

ČMN Máte v nabídce okolo 2500 dílů, jak je to s dostupností?

Snažíme se od většiny věcí držet minimálně jeden kus skladem, něco máme jen předchystané, u novinek a produktů, co frčí, držíme hotových kusů víc. V klasickém laminátu jsme schopni vyrobit kapotu za 24 hodin, v sezoně cca do týdne.

ČMN Chystáte nějakou novinku v rámci svého výročí?

Chtěli bychom spustit úplně nový



web, což by měla být opravdová pecka. Další novinkou, o které uvažujeme, je varianta ekonomického laku. I když nám se to moc líbí, narážíme na problém, že v Česku si všichni chtějí dělat všechno nejlépe doma a zadar-

mo, přestože kvalita bývá povětšinou dosti pofiderní. Takže tady se ještě uvidí, spíš se nechte překvapit.

ČMN Díky za rozhovor a ať jste stále jedničkou!

Ochrana stroje při pádu

Padací protektory budete montovat nejspíš daleko dřív než náhradní kapoty. Možností, jak ochránit co nejvíce věcí na vašem stroji, je ale vícero.

Pevné protektory

Úplným základem ochrany stroje jsou pevné montované padáky, a to jak na rám, tak i do os kol. U některých rámech se dají použít trubkové padáky (KTM), většinou se ale jedná o nejrůznější varianty „hrábků“, s instalací přes upevňovací šrouby motoru k rámu. U specifických motorek, jako jsou naháče (Bandit, XJR...), to pak bývají různé nástavbové konstrukce z duralu, rovněž s pevnostními body v rámu/motoru.

Všechny tyto protektory fungují v podstatě jako slidery. Pokud motorka upadne, klouže po nich, čímž dojde k likvidaci padáku, ovšem k minimálním škodám na kapotách a zbytku

motocyklu. Problém může nastat ve chvíli, kdy se klouzajícímu stroji postaví do cesty nějaká překážka, to pak může motorka kvůli pevnému padáku i slušně zakopnout a následky mohou být ještě horší. I z tohoto důvodu by bylo chybné myslet si, že čím delší padák, tím lépe. Proto doporučujeme dát přednost zavedeným výrobcům, kteří mají dlouhodobější zkušenosti a v rámci svých crash testů, jež jsou pochopitelnou součástí vývoje, mají tyto výrobky odzkoušené. Rovněž je důležité samotné řešení úchytů a provedení mezikusů (materiál, umístění) i správná volba pevnosti šroubů – nejtvrďší v tomto případě neznamená nutně nejlepší. V zásadě se ale používají materiály jako silon či dural, do zvláštní kategorie pak spadají „odpružené“ padáky, které efektivním způsobem pohlcují při pádu část prvotní energie.

Například italský výrobce Lightech, jehož produkty k nám dováží firma H3 s.r.o. (www.h3moto.cz), se u svých padáků může pochlubit patentovaným systémem, sestávajícím z magnéziových, nylonových a gumových dílů. Je to vlastně druh flexibilního protektoru, který se umí dočasně zdeformovat a také rotovat, čímž stupňuje i svoji životnost v porovnání s klasickými napevno montovanými tvrdými padáky. Gumový díl je navíc dostupný v různých barevných provedeních, takže si padák můžete přizpůsobit vzhledu vašeho stroje. Ne náhodou najdete výrobky firmy Lightech ve WSBK či v královské třídě MotoGP.

Ochranné kryty

Samostatnou kapitolou jsou nejrůznější ochranné kryty. U závodních motorek se nejčastěji setkáte s kevlar-karbonovými



Padáky toho umí dost zachránit, ovšem motorka nesmí při pádu zakopnout...



Hliníková či magnéziová víka motoru bývají většinou na ráně. Jakákoliv jejich ochrana je vždy vhodná

víky motoru, rámu nebo kyvky. Jejich posláním je zamezit prodržení původních hliníkových vík alternátoru, spojky nebo zapalka (na původní víka se lepí k tomu určeným silikonem), kryty rámu a kyvky pak chrání povrch těchto dílů od dohanců a škrábaců, když se vám motorka rochní v kačírku plném kamení.

Kromě kompozitů jsou na ochranu vík dostupné i kovové frézované protektory, které se na motor montují napevno přes šrouby. Jejich výhodou i nevýhodou je ale v tom, že nezakrývají celé víko. Motor se v chráněném místě sice tolik nehřeje, ovšem původní víka nejsou tak úplně krytá a může tedy dojít k jejich částečnému, spíš kosmetickému poškození.

TIP

Pro motorky s výfukovými koncovkami na přírubě se dá pořídit speciální provedení protektoru se slidery. Nevypadá to sice zrovna cool, ale funguje to.