



Reportagem MERCADO NACIONAL

Efeito da 'lei das 125' permitiu crescimento global em 2010, mas primeiros meses comparáveis apontam para inversão da tendência



Apresentação FGR MIDALU 2500 V6

Construtor checo surpreendeu com proposta que eleva a fasquia da potência: 240cv retirados de V6 com 2500cc

motociclismo

Jornal

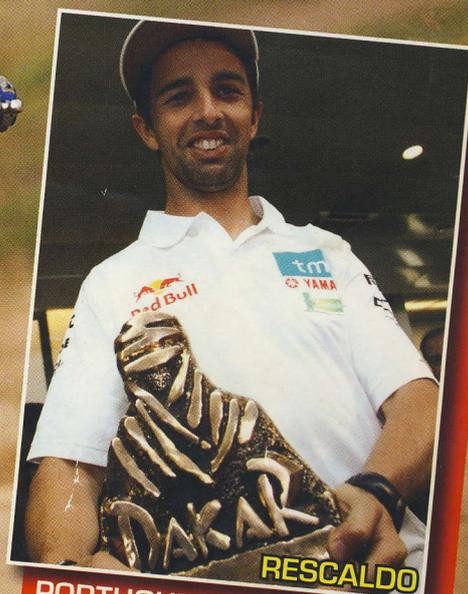
SEMANAL • ANO XXV

• DE 26-01-11 A 01-02-11 • Nº1208

PORTUGAL CONTINENTAL • €2,20
01208
5 604876 000017

Entrevista ANTÓNIO SILVA (HERTZ PORTUGAL)

Empresa de 'rent-a-car' aposta no aluguer de motos



RESCALDO

PORTUGUESES NO DAKAR

Pilotos nacionais já regressaram a casa e fazem balanço da sua participação



CONTACTO

HONDA

CRF 250R / 450R 2011

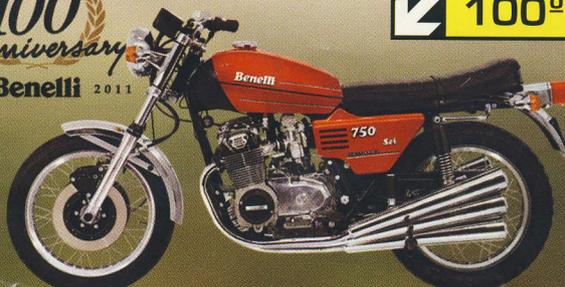
100º ANIVERSÁRIO

BENELLI

Marca de Pesaro comemora este ano o seu centenário, orgulhosa de um passado repleto de sucessos



100th Anniversary
1911 Benelli 2011





APRESENTAÇÃO

FGR

MIDALU 2500 V6



A frente apresenta um estilo clássico, com o farol circular e ecrã transparente suportado por uma pequena semi-careragem e é provável que se revele como um dos elementos mais importantes deste modelo, atendendo ao nível prestacional esperado...

A FGR REALIZOU UM CONCURSO PARA APURAR O RESPONSÁVEL PELO DESENHO DA MIDALU E ACABOU POR SER STANISLAV HANUS A VENCER A COMPETIÇÃO



PROPOSTA CHECA

POTÊNCIA NO SECTOR DO TODO-O-TERRENO EM MEADOS DO SÉCULO PASSADO, A REPÚBLICA CHECA (ENTÃO CHECOSLOVÁQUIA) FOI PERDENDO LENTAMENTE PROTAGONISMO NA INDÚSTRIA INTERNACIONAL DAS DUAS RODAS. MAS A PAIXÃO DOS CHECOS PELOS MOTORES NÃO DESAPARECEU E FAZENDO JUSTIÇA À BOA ESCOLA DE ENGENHARIA DESTE PAÍS, OS ENTUSIASTAS DA FGR RESOLVERAM VOLTAR A COLOCAR ESTA NAÇÃO NO MAPA E LOGO ATRAVÉS DE UMA MOTO QUE SE POSICIONA NO TOPO DA PRODUÇÃO MUNDIAL.

TEXTO: MÁRIO FIGUEIRAS FOTOS: CONSTRUTOR

O nome não vos diz nada, mas se recordarem uma participação no grande prémio da República Checa do ano passado da FGR 125, como 'wild card', vão perceber onde

foram estes entusiastas buscar competências e inspiração para desenvolverem um projecto muito ambicioso que se posiciona desde já como uma referência em termos de capacidade do

motor. Já sabemos que num veículo de duas rodas o propulsor é o elemento mais importante, o 'coração' a partir do qual todos os outros componentes são definidos, porque numa ►►





APRESENTAÇÃO FGR MIDALU 2500 V6

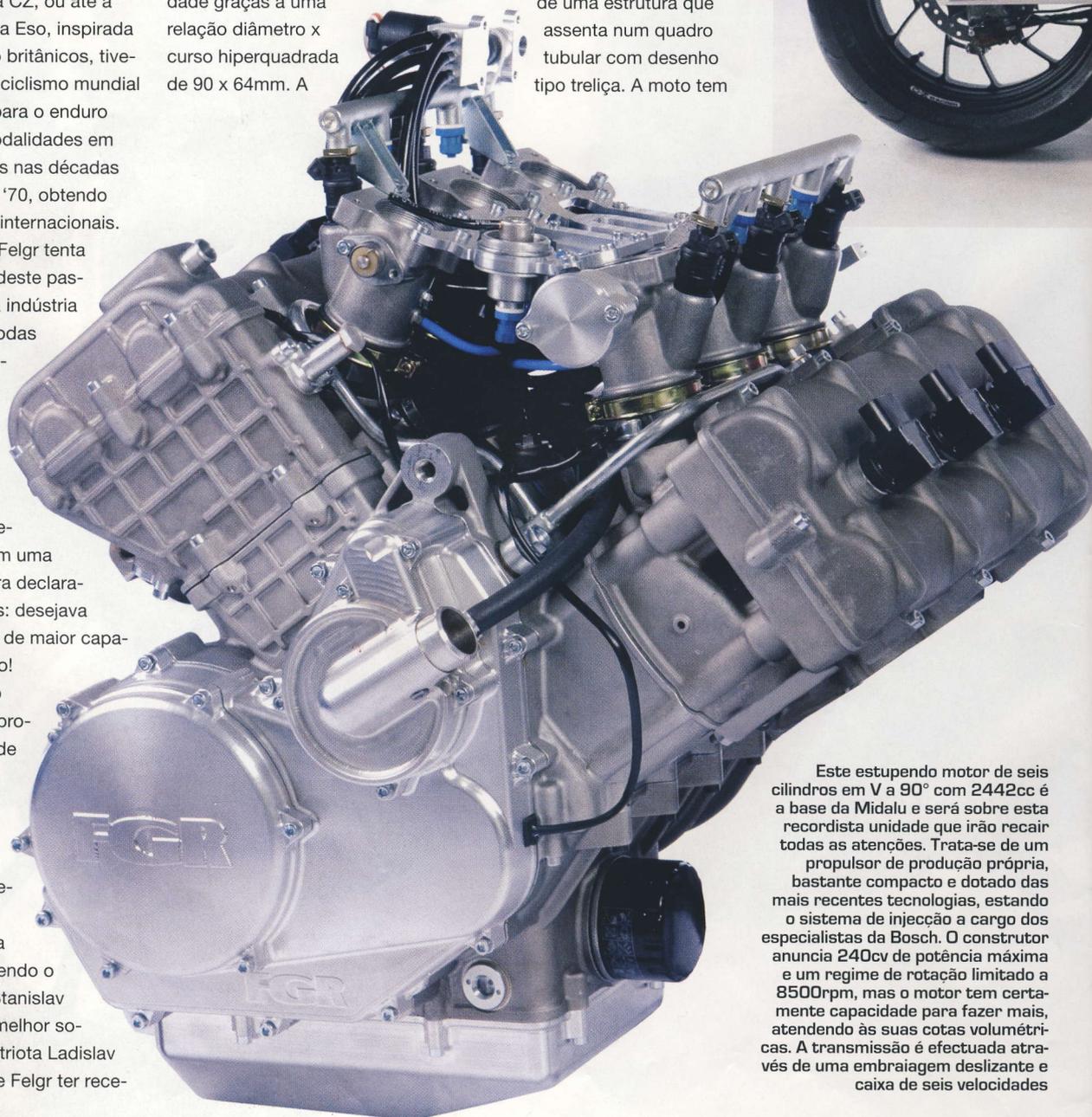
moto não há espaço disponível e todos os milímetros têm que ser aproveitados com o máximo de eficácia. Depois, andar de moto é sempre uma busca por emoções fortes, pelas sensações únicas que mais nenhum outro veículo proporciona, de modo que a definição do grupo motriz vai acabar por condicionar sempre tudo o que se sente, não só em termos de prestações, mas também na ergonomia, som e agilidade/estabilidade.

Um breve regresso ao passado, aos tempos da ex Checoslováquia, traz-nos à memória a importância que marcas como a Jawa e a CZ, ou até a menos conhecida Eso, inspirada nos motores Jap britânicos, tiveram para o motociclismo mundial e em particular para o enduro e motocross, modalidades em que deram cartas nas décadas de '50, '60 e até '70, obtendo inúmeros títulos internacionais. Agora, Miroslav Felgr tenta recuperar parte deste passado glorioso da indústria checa de duas rodas e com a apresentação da Midalu 2500 V6 dá um importante passo para concretizar esse sonho, que começou em 2004 com uma simples mas clara declaração de intenções: desejava construir a moto de maior capacidade do mundo! Passados quatro anos mostrou o protótipo do motor de seis cilindros em V, na exposição Motocykl, e logo iniciou um concurso que pretendia encontrar um designer para a poderosa V6, tendo o também checo Stanislav Hanus levada a melhor sobre o seu compatriota Ladislav Skoda, depois de Felgr ter rece-

bido 45 propostas. O objectivo era simples e para além do desenho, Hanus tinha também que acompanhar as diversas etapas da produção, com o quadro, a forquilha e outros componentes a ficarem definidos em 2009. A Midalu é uma naked de aspecto musculado, com uma traseira minimalista e dominada pela presença das seis ponteiros de escape, agrupadas três a três, de cada lado, e onde o motor representa o centro de todas as atenções. Trata-se de um seis cilindros em V a 90° com uns recordistas 2442cc de capacidade graças a uma relação diâmetro x curso hiperquadrada de 90 x 64mm. A

distribuição está entregue a duas árvores de cames à cabeça em cada bloco, comandando quatro válvulas por cilindro, e a alimentação recorre a um sistema de injeção electrónica fornecido pela Bosch, com um injector por cilindro.

Apesar das cotas volumétricas radicais, o regime máximo é conservador (8500rpm), mas isso não impede que a FGR anuncie uns expressivos 240cv de potência máxima e um binário superior a 200Nm. O peso da Midalu ainda não foi anunciado, mas o motor reclama 107kg, sendo parte integrante da rigidez de uma estrutura que assenta num quadro tubular com desenho tipo treliça. A moto tem

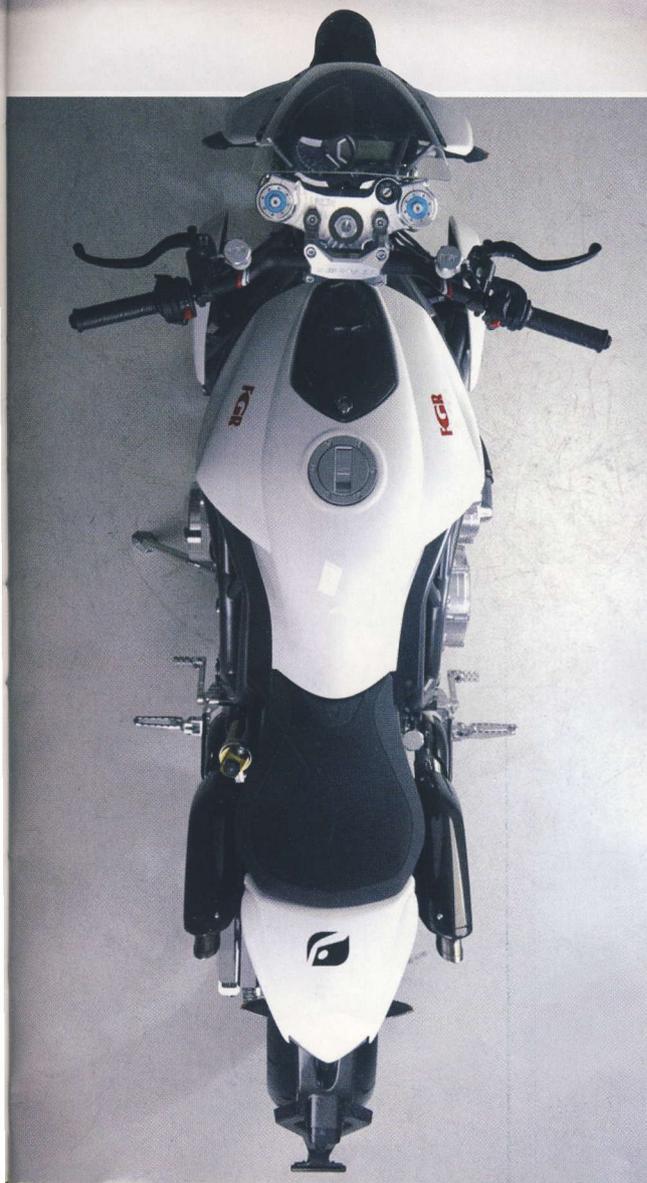


Este estupendo motor de seis cilindros em V a 90° com 2442cc é a base da Midalu e será sobre esta recordista unidade que irão recair todas as atenções. Trata-se de um propulsor de produção própria, bastante compacto e dotado das mais recentes tecnologias, estando o sistema de injeção a cargo dos especialistas da Bosch. O construtor anuncia 240cv de potência máxima e um regime de rotação limitado a 8500rpm, mas o motor tem certamente capacidade para fazer mais, atendendo às suas cotas volumétricas. A transmissão é efectuada através de uma embraiagem deslizante e caixa de seis velocidades

NA CICLÍSTICA, PARA ALÉM DO QUADRO TUBULAR TIPO TRELIÇA, DESTACA-SE O RECURSO A COMPONENTES DE TOPO, COMO SUSPENSÕES OHLINS E TRAVÕES BREMBO



componentes notáveis, a começar pelo braço oscilante, uma peça de alumínio maquinada a partir da massa e muito bem dimensionada, tal como o sistema de travagem, onde não faltam discos de grandes dimensões e pinças monobloco de montagem radial, sendo também de referir o belo desenho das jantes que montam pneumáticos de recorte desportivo, assumindo uma boa dinâmica para este modelo que conta uma forquilha invertida no trem dianteiro. A Midalu 2500 V6 vai continuar a ser desenvolvida nos próximos tempos e se bem que ainda não foi anunciada uma data para o início da produção em série e consequente comercialização, o facto de este ser um projecto com apoio expresso do governo checo, que injectou verbas desde o início, parece-nos dar garantias de que o mesmo irá para a frente. ■



Apesar da elevada capacidade do motor, a Midalu consegue ser estreita na zona central, revelando um bom estudo ergonómico. Uma das peças que mais impressiona à vista é o braço oscilante realizado em alumínio, a partir de um bloco maquinado. Instrumentação digital e analógica, escondida atrás de um pequeno ecrã transparente que terá que anular parte da deslocação de ar proporcionada pelo poderoso conjunto