

TRIUMPH TIGER 800/CX

BRITSKÝ NÁLET NA MNICHOV



MOTO

house

MOTO

house

ČASOPIS O MOTORKÁCH A

CH – BŘEZEN 2011



FGR V6

NOVÁ ★ ČESKÁ ★ LUXUSNÍ

ITALSKÝ HARLEY

CR&S DUU

NEVYKRVÁČIŠ

SROVNÁNÍ

DOSTUPNÝCH ŠESTEK



**VALEHO
PARTÁK**

YANKEE HAYDEN

Bike TEST

FINIŠ MASTER BLASTER

BŘEZEN 2011

99 Kč



03

9 771213 308009

VELKÝ TŘESK



Je to už moře let, kdy jsme mohli být hrdi na ryze českou velkou motorku. Poslední den v roce 2010 to ale změnil, v Ústí nad Orlicí dokončili dlouholeté práce na novém stroji značky FGR. Šestiválcové Midalu patří mezi to nejlepší a nejexkluzivnější, co se dá v současné době na světě koupit.

text: Jan Somerauer, foto: FGR a Jan Karásek

Zdá se vám, že přeháním? Ani trochu. Když jsme vyráželi k Orlickým horám na představení Midalu, očekával jsem cokoliv, jen ne toto. Motor jsme měli možnost vidět už během jeho vzniku a jeho velikost naznačovala, že nová česká motorka bude „obhroublý obr“. Když ale Abaja strhl plachtu a Midalu se poprvé ukázalo veřejnosti, moje představy byly ty tam. Tahle motorka rozhodně

MLUVÍ SE O NĚJAKÝCH 240 KONÍCH A MINIMÁLNĚ 200 NM

není extra velká. První pohled mi v hlavě evokuje vzpomínku na Moto Morini Corsaro a pohled do tabulky říká, že v rozvoru je Itál o devět centimetrů kratší, ale v celkové délce tak velký rozdíl nebude. Také šířka

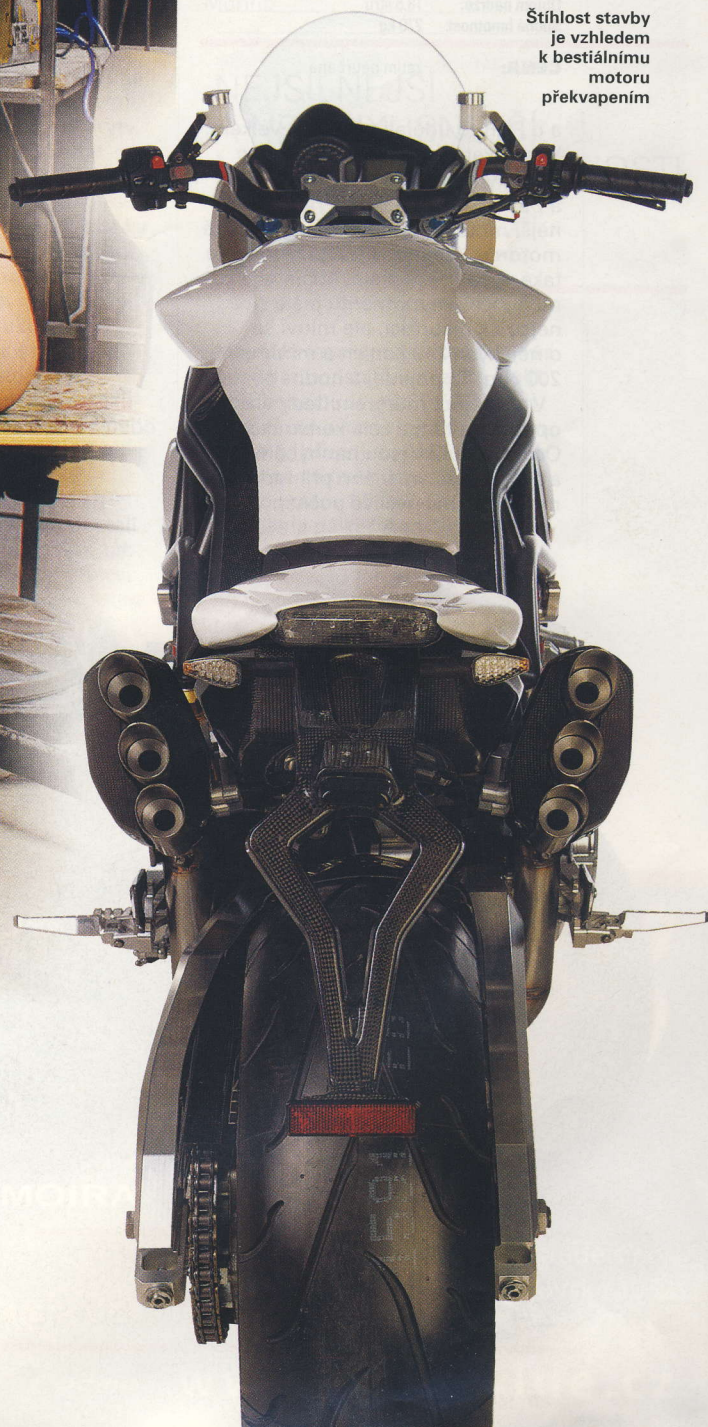
Midalu není bůhví jak děsivá. Spodní část s motorem je samozřejmě širší než obvykle, ale například nádrž se dá srovnat třeba se starším Speed Triplem nebo velkými naky od Moto Guzzi. Vzhledem k objemu motoru byste prostě čekali mnohem mohutnější stroj.

Nejvíce ze všeho jsem se u nového motocyklu FGR bál nedodělanosti. Ne že bych nedůvěřoval šikovnosti českých ručiček, ale tak nějak jsem si asi zvykl, že většina projektů,

Tým jejích konstruktérů v čele s majitelem firmy Miroslavem Felgrem, šéfkonstruktérem motoru Oldřichem Kreuzem a designérem-konstruktérem Ing. Stanislavem Hanušem, před sebe postavil nelehký úkol – postavit tak zajímavou motorku, aby mohla konkurovat nejneobvyklejším raritám světa. A navíc s jasnou vizí použít co nejvíce české ruce a mozky. To se nakonec oboje povedlo. Kromě podvozku, kol, brzd, ventilových pružin a pár elektronických drobností pochází všechno na této motorce z České republiky, na stavbě se podílelo 44 firem.

A zajímavost stroje? Kromě již zmiňovaných, do detailu propracovaných dílů (podívejte se třeba na tu úžasnou kyvku z extrémně lehké a pevné hliníkové slitiny 7022) je tu jeho největší devíza – technika. A to je v první řadě motor. Pustit se do výroby vlastní pohonné jednotky, to už chce hodně odvahy, ▶▶

Stíhlost stavby je vzhledem k bestiálnímu motoru překvapením



kteřé byly za poslední roky v ČR k vidění, se dostala na světlo světa v dost nedotažené verzi. Zcela upřímně, i na Midalu se pár maličkostí najde (budík se stupnicí do 15 tisíc, které motor rozhodně točit nebude, nebo ne úplně přesné lícování dílů na masce), ale ty jsou standardem na předprodukčních strojích i u velkých světových výrobců. Abych ale tuhle informaci uvedl na pravou míru, musím říct, že Midalu je nádherný kus strojařič-

ny. Desítky detailů dotažených s maximální péčí se spojují v celek, kolem kterého můžete hodinu chodit a pořád nebudete mít dost. Ano, tento stroj se může s klidem rovnat všem ostatním světovým raritkám – malosériovkám stavěným ručně s co největším citem pro detail. Jenže ona má ještě něco navíc...

Technická socha

Midalu není jen krásná motorka, pocta motocyklovému designu.

VELKÝ TŘESK

TECHNICKÁ TABULKA – FGR MIDALU

MOTOR

Typ:	kapalinou chlazený čtyřdobý šestiválec, V 90°
Objem:	2442 cm ³
Vrtání/zdvih:	90 x 64 mm
Výkon:	cca 240 koní
Točivý moment:	přes 200 Nm
Počet rychlostí:	6
Plnění:	elektronické vstříkávání

PODVOZEK

Rám:	příhradový z ocelových trubek, kombinovaný s nosnou karbonovou nádrží
Přední odpružení:	plně nastavitelná USD vidlice Öhlins 43 mm
Zadní odpružení:	plně nastavitelná centrální jednotka Öhlins
Přední brzdy:	2 x 320 mm, radiální 4pístkové třmeny
Zadní brzda:	215 mm disk, 4pístkový třmen
Pneu přední:	120/70 ZR17
Pneu zadní:	200/50 ZR17

ROZMĚRY

Výška sedla:	780 mm
Rozvor:	1527 mm
Úhel řízení:	24°
Objem nádrže:	18,5 litru
Suchá hmotnost:	270 kg

CENA: zatím neurčena

a u FGR to udělali pěkně ve velkém. Výsledkem je věčkový šestiválec s šíleným objemem téměř dvou a půl litru. To z něj dělá neobjemnější motor vlastní výroby v sériové motorce. Ale nemá jen ohromit, ale také vypálit – oficiální údaje o výkonu a točivém momentu ještě sice nejsou k dispozici, ale mluví se o nějakých 240 koních a minimálně 200 Nm. To pojede, a hodně!

V závěsu za motorem (tedy vlastně opačně) je rám a celá konstrukce. Ocelové trubky jsou nahořbány a svařeny do krásného příhradového rámu. Ten byl pečlivě počítán



v Leteckém ústavu v Brně týmem Ing. Pištěka. Součástí nosné konstrukce je také velký karbonový díl, jeden kus tvoří palivovou nádrž začínající zhruba v polovině krytu nádrže a zároveň podsedlový rám končící až zadním světlem. K tomu všude hromada karbonu (28 dílů) a těch nejexkluzivnějších komponentů největších světových výrobců.

Motor

Vývoj motorů pod taktovkou Ing. Kreuze trval tři roky. Výsledkem je 105 kilogramů vážící šestiválec s dvěma trojicemi válců svíracími úhel 90°. Jednotka je chlazená kapalinou, pro lepší chlazení hlav válců je vedena přepážkami, a to i v horním dílu výfukových kanálů. Na obou blocích hliníkového bloku jsou umístěny DOHC rozvody s dvěma páry vačkových hřídelí, ventily pracují s hydraulickými hrníčkovými zdvihátky. Písty Wiseco běhají

ve vložkách potažených nicasilem. Výsledkem toho všeho je 2442 cm³ s předpokládaným výkonem kolem 240 koní a odhadovanou spotřebou 6–8 litrů na 100 km. Převodovka je šestistupňová, dvanáctilamelová spojka je antihoppingová.

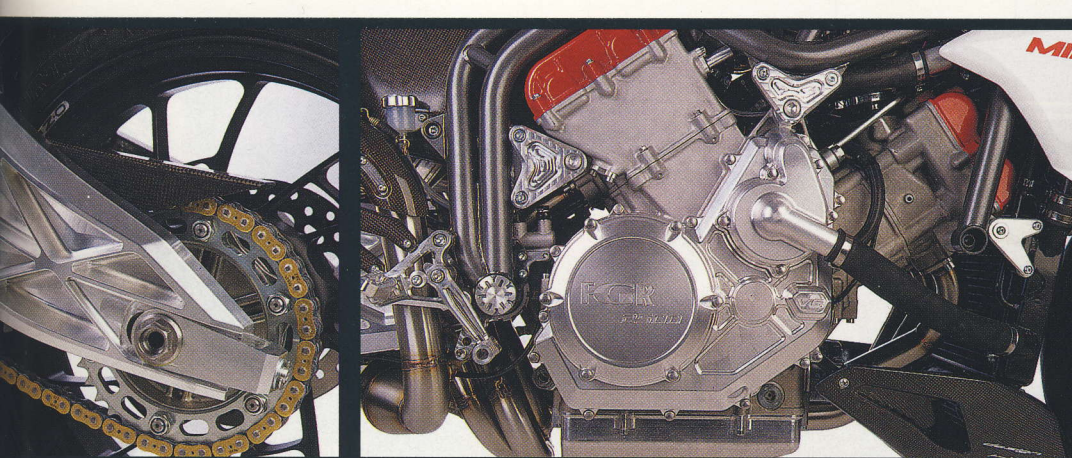
Podvozek

Máte obavy, že s takto velkým motorem a váhou nebude Midalu zatáčet? Asi nemusíte. U FGR mají s podvozky dlouholeté zkušenosti, vždyť jejich závodní stopětadvacítky se účastnily i závodů MotoGP. Navíc podvozkové komponenty mají ten nejlepší původ, vidlici i zadní tlumič dodal Öhlins a rozhodně nejde o žádný základní model tohoto výrobce. O možnosti kompletního nastavení asi není třeba se zmiňovat. Lehká kola dodal specialista OZ Racing, vše ostatní je už vlastní výroba. Uchycení přední vidlice (brýle) a zadní kyvka jsou frézovány ze superlehkého a pevného certalu. Rozvor 1527 mm i úhel hlavy řízení 24° společně se zmiňovanými komponenty napovídají, že by Midalu nemělo mít se zatáčením problémy.

Pořádně se zahleďte a uvidíte přehledku těch nejlepších komponentů, které se dají za peníze koupit



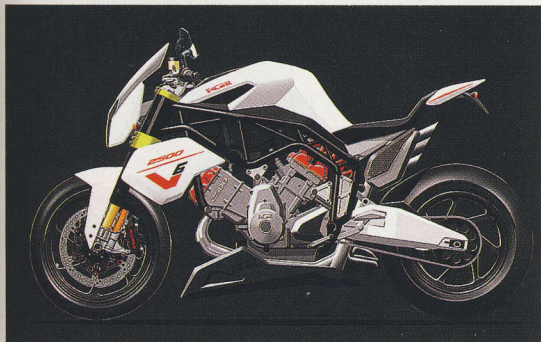
VÝSLEDEK OPRAVDU STOJÍ
ZA TO, PŘÁL BYCH VÁM SLYŠET TO NAŽIVO



DESIGN

Na design FGR Midalu byla vyhlášena veřejná soutěž, které se účastnilo několik desítek návrhů. Vítězem a hlavním designérem se stal třiatřicetiletý Stanislav Hanuš, jehož jméno jsme již slyšeli například ve spojení s Biatou (minibiky i stopětadvacítky). Jeho práce nespočívala pouze v návrhu vzhledu motocyklu, ale také v konstrukci. Když k projektu Midalu přišel, pustil se do úprav rámu a uchycení přední vidlice, navrhl zadní vidlici, airbox, chladiče nebo třeba stupačky. Jeho prací je také samonosná nádrž, u které navrhoval i technologii výroby. „Design, tak jak ho chápám a snažím se to předávat dál, je neodmyslitelně spojen s konstrukcí. Musíte spojit estetiku s funkcí,“ říká k tomu Hanuš. Zajímavostí je, že designérské i konstruktérské práce probíhaly pouze na počítači, nevznikl žádný hliněný model. Výstupem Hanušovy práce byly 3D modely forem a dílů pro frézování.

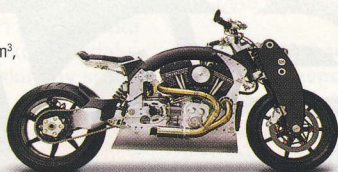
KONKURENTI MIDALU



Nový motocykl od FGR se vydal do té nejvyšší třídy. Tady najdete pouze ty nejexkluzivnější ručně vyráběné stroje, které se perou o přízeň sběratelů a celebrit. Pár příkladů, proti komu se Midalu staví:

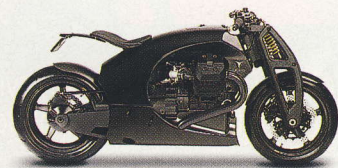
Confederate B120 Wraith

Země původu: USA
Technika: motor Jims (koncepte H-D), objem 1490 cm³, výkon 125 koní, hmotnost 207 kg, rám ocel nebo karbon, přední vidlice karbonové, převádění CM, podvozek Penske, karbonová kola
Cena: od cca 720 000 Kč



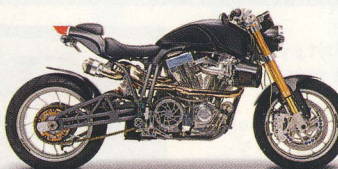
Renard GT

Země původu: Estonsko
Technika: motor Moto Guzzi, objem 1151 cm³, výkon 125 koní, hmotnost 190 kg, celokarbonový monokok, přední vidlice karbonová s převáděním, podvozek Öhlins, karbonová kola
Cena: cca 1 700 000 Kč



Ecosse Heretic

Země původu: USA
Technika: motor Billet (koncepte H-D), objem 1966 cm³, výkon 130 koní, hmotnost 209 kg, rám titan nebo CrMo, karbonová nádrž, podvozek Öhlins
Cena: od cca 900 000 Kč



Brzdy

Další z perfektních komponentů, tyhle brzdy najdete i na motocyklech závodících v seriálu WSBK. Základem jsou monoblokové radiálně uchycené čtyřpístky Brembo, brzdící vpředu dvojicí 320mm kotoučů. O zadní kolo se pak stará jeden čtyřpístek na 215mm kotouči. Na řídítkách spolu s ovladači Domino najdete páčky a pumpy také od Bremba.

Výfuky

Jednou z pomyslných třešniček na dortu Midalu je rozhodně výfukový systém s epesní dvojicí trojkoncovek pod karbonovými kryty. To byl jeden z předem daných parametrů – šest hrnků musí mít šest koncovek. Výfuky jsou vyrobeny z tenkostěnného nerez, trubky krásně zamotané a pod motorem se velmi šikovně schovávají katalyzátory. V koncovkách nechybí výjimečně tlumivky zvuku. Vývoj trval dlouhou dobu a současná verze je osmou. A víte, co je na tom nejlepší? Tuhle parádičku nedodal žádný pan Akrapovič nebo LeoVince, nýbrž tým Roberta Pokorného z ivančického RP Tuningu. Je vidět, že jim jejich práce skutečně jde, pokud dostali možnost podílet se na něčem tak exkluzivním. A výsledek opravdu stojí za to, přál bych vám slyšet to naživo.

Kam směřuje?

Midalu rozhodně nebude sériovkou v pravém slova smyslu. I pokud po ní bude hlad (ano, na světě je dost lidí, kteří budou chtít utratit hromadu peněz za něco tak výjimečného), nebude jich vyrobeno víc než

pár desítek. Určitě se nechystá žádná automatická výrobní linka. Rozhodně to nebude motorka, kterou potkáte standardně na silnici. Ozvala se proti tomu spousta hlasů, ale reakce je jednoduchá. V dnešním světě je jednou z mála fungujících cest vyrobit něco, co bojuje o postavení v Top 10. Malosérioví výrobci „dostupnějších“ motorek jsou bohužel většinou mimo hru, jak ukázala smrt Voxanu, Buellu a nejspíš i Moto Morini.

NEJSILNĚJŠÍ A NEJLUXUSNĚJŠÍ MOTOCYKL SOUČASNOSTI POCHÁZÍ Z ČESKÉ REPUBLIKY

V tenhle moment asi většinu z vás napadá ta podstatná otázka: „Kolik to proboha bude stát?“ FGR zatím oficiální cenu nezveřejnilo, ale sám pan Felgr přiznal, že částka to bude rozhodně sedmimístná. Náš odhad je něco kolem 1,5 milionu korun. Že je to šilená pálka? Ano, ale třeba Paganí Zonda R (skvozný italský supersport) stojí 41 milionů. A tuhle ligu chce FGR hrát. Nutno říct, že hotový úspěch Midalu je ještě dlouhá cesta (první kusy by měly jít k majitelům v roce 2012), ale našlápnuto mají v Ústí nad Orlicí dobře. Za všechno snad mluví titulak na jednom z největších zahraničních serverů: „Nejsilnější a nejluxusnější motocykl současnosti pochází z České republiky.“

PRODEJ MOTO VYBAVENÍ A DOPLŇKŮ



Bohemia event s.r.o.
Libušská 196/26
142 00 Praha 4 - Libuš

CS Trade s.r.o.
Tečovská 1052
763 02 Zlín 4

www.enjoyride.cz



SPLNĚNÝ SEN

Nejdříve to byl jeden sen v hlavě nadšeného muže. Pak se povedlo nadšení rozvinout na celý tým a sehnat dostatečné prostředky. Ve výsledku je z toho velmi zajímavý projekt, který v Čechách nemá obdoby. Hlavní páteří a hybnou silou byl Miroslav Felgr.

text: Jan Somerauer, foto: FGR a Jan Karásek

MH: Pane Felgre, před pár minutami jsme byli svědky oficiálního představení vašeho nového motocyklu. Jaký máte teď pocit?

Felgr: Je to samozřejmě úžasné. Byla to dlouhá cesta od nuly k hotovému Midalu, hodně práce a na konci splněný sen. Ale hlavně jde o to, že už to dávno není jenom můj projekt, jde o dílo desítek lidí a týmu úžasně chytrých hlav a šikovných rukou. Nebýt všech těch lidí, tento sen by se mi nikdy nesplnil. Hlavně ale cítím úlevu a blíží se odpočinek.

MH: Kde se takový sen ve vaší hlavě vůbec vzal?

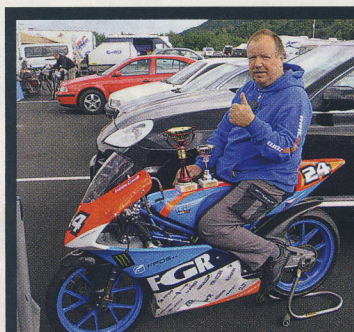
Felgr: To bylo před jedenácti lety, když jsem na vlastní oči viděl německého Müncha. Uchvátilo mě to a říkal jsem si, že když to umí Němec, že bychom to u nás měli zvládnout také. A co víc, že to uděláme lépe. Posuďte sám, ale já si myslím, že se nám to povedlo.

Na Midalu bych musel být pyšný, i kdybych nechtěl, ale já mám navíc pocit, že je to skvělý stroj. A je za ním mnohem víc práce a sil než na našem závodním speciálu 125 GP, pokud si to troufnu porovnat, tak zhruba dvanáctkrát více.

KDYŽ TO UMÍ NĚMEC, ZVLÁDNEME TO TAKÉ, A LÉPE

MH: V současné době existují pouhé dva kusy Midalu. Jak daleko je chvíle, kdy přijde první zákazník a odjede na tomto stroji domů?

Felgr: První potenciální kupce už máme. K převzetí prvních kusů je ale ještě kus cesty, vývoj nekončí, musíme motocykl důkladně testovat. Myslím si, že první kusy by měly z továrny vyjet ven za dvanáct



MIROSLAV FELGR

Věk: 59 let

Stav: ženatý, dva synové

Povolání: předseda představenstva FPOS, a. s., jednatel Moto FGR, s. r. o. a STROJE-FELGR, s. r. o., hlavní manažer týmu FGR 125 GP

Praxe: přes 40 let jako motocyklový mechanik a konstruktér

Budoucnost: dotáhnout do konce projekt Midalu a pak, že by Moto3?

měsíců, tedy před sezonou 2012. To bude první limitovaná série, pouze šest kusů. Potom uvidíme, podle zájmu. Chtěli bychom v druhé vlně vyrobit dvacet kusů, ale tím by to končit nemělo. Během té doby se bude motorka zlehka vyvíjet, malé úpravy nás asi čekají. Hlavně půjde o přání zákazníků, budeme se snažit vyjít jim maximálně vstříc. Není problém s individuálním gravírováním nebo lakem. Samozřejmě pokud bude zákazník ochoten si to zaplatit.

MH: Tím se dostáváme k podstatné otázce, kolik bude Midalu stát? V základu se špitají různé částky, ale nic přesného se neví. Objasněte nám to?

Felgr: Zatím se k tomu nechci předčasně vyjadřovat, cenu budeme muset ještě určit. Ale rozhodně to bude sedmimístná cifra. Ono když se totiž na motorku podíváte, jen v nákupu nám materiál vychází zhruba na milion korun. Je to strašná částka, to si uvědomuji, ale chtěli jsme maximum.

MH: Neměl jste strach se pustit do něčeho tak luxusního? Nebojíte se, že se tak drahá motorka nebude prodávat?

Felgr: Rozhodně ne. Ve světě je spousta lidí, kteří chtějí mít v garáži zaparkovanou dvě, tři luxusní auta a vedle toho něco jako je Midalu. A do takové cílové skupiny směřu-

jeme. Jestli jsme to odhadli správně, samozřejmě ukáže čas, ale věříme tomu. Jinak bychom se do toho nepustili.

MH: Očividně tomu uvěřili i na Ministerstvu průmyslu a obchodu, které vám poskytlo dotace. Jak přesně se na Midalu podílelo?

Felgr: Rozhodně, bez této podpory by motorka nebyla. Na začátku jsme požádali o grant na vývoj motoru a dostali jsme na něj nějakých 35%. Pravda ale je, že jsme původně plánovaný rozpočet překročili, stálo nás to víc. V druhém kole jsme žádali o další dotace na rám a konstrukci-design, ale z větší části jsme Midalu financovali sami.

Nicméně před Ministerstvem průmyslu a obchodu smekám, jsem rád, že jsou schopni podpořit takový projekt, který nás zviditelni ve světě. Druhou věcí potom je, že jsme tím zaměstnali spoustu českých firem, zvenku jsme toho brali minimálně.

Je na tom zhruba 95% české práce a to se mi líbí. V historii českého motocyklového průmyslu tomu tak bylo obvykle.

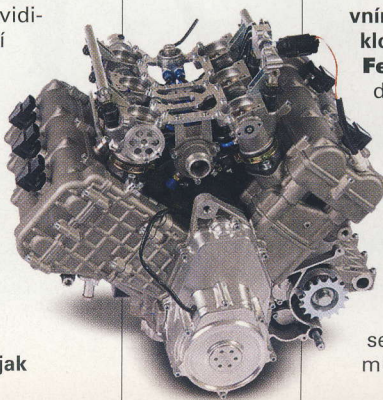
MH: Když se dostáváme od současnosti k historii, jak

FINANCE POD POKLIČKOU

Jednou z věcí, o kterých se ohledně Midalu hodně mluví, je financování tohoto projektu. FGR se netají tím, že motocykl vznikl za podpory Ministerstva průmyslu a obchodu, od kterého dostal výrobce nemalé dotace. Podle informací ministerstva financí to bylo přes 32 milionů korun na vývoj motoru. Jak Miroslav Felgr uvádí v rozhovoru, dotace pokryly zhruba 37% vývoje motoru (cca 50% pokrylo vývoj zbytku stroje), takže si hravě dopočítáte, kolik celá tato akce stála. Další dotace padly na rám a další konstrukci. MFČR sice neuvádí konkrétní účel, ale u společnosti MotoFGR jsou evidovány další dvě dotace v celkové výši přesahující osm a půl milionu korun. Zbytek nákladů si pak mezi sebe rozdělily společnosti FPOS, a. s., Stroje-Felgr, s. r. o., a Moto FGR, s. r. o., hlavou všech tří je právě Miroslav Felgr.

Odpověď na otázku, na kolik je správně financovat z veřejných (jak by se dalo také říct společných) peněz soukromý projekt podobného typu, necháme na každém z vás. Zapomínat by se ale nemělo na dva důležité argumenty, které se sluší jedním dechem dodat. Za prvé, Midalu dalo práci a obživu desítkám lidí v českých firmách, a jakožto hodné živý projekt se dá počítat, že tomu tak bude i dále.

A hlavně, takový stroj opět po dlouhé době ukazuje šikovnost našich konstruktérů a výrobců ve světě a to je věc, jejíž cenu můžeme těžko spočítat.



vnímáte zbytek české motocyklové výroby?

Felgr: K tomu bych se popravdě řečeno nechtěl moc vyjadřovat, je to pro mě smutný pohled. Z kdysi motocyklové velmocí se stalo... no, škoda mluvit. Je ale dobře, že jsou tu i jiní, kteří se snaží rozjet nové projekty. Není to jednoduché, dodržet dnes všechny dané normy, ale stále je pár takových, co se budou rvát. A já jsem rád, že můžeme být jedni z nich. ■

Motohouse Katalóg

MOTOREK, SKÚTRŮ A ČTYŘKOLEK

2011

**V PRODEJI
OD PROSINCE 2010!**

www.motohouse.cz

