03 BŘEZEN 2011

JEDNOU STOPOU CELÝM SVĚTEM

MOTOCYKL

MOTOCYKL

WWW.MOTOCYKL-ONLINE.CZ

Cena 79,90 Kč
3,95 €

ÚSPĚCH SE NEODPOUŠTÍ

Redaktor Martin Tománek

TA NAŠE POVAHA

ČESKÁ… PŘED NĚKOLIKA MÁLO DNY

PŘEDSTAVILI ÚSTEČANÉ FINÁLNÍ VERZI PROTOTYPU FGR Midalu 2500 V6. Technicky i designově velmi zajímavého motocyklu. Chtěl jsem slyšet „hlas lidu", a tak jsem se pustil do prohlížení zahraničních motowebů a následně i komentářů pod čarou. Už nikdy, přísahám, už nikdy to neudělám. Svět se sice divil, co to ti Češi zase vymysleli, ale také nešetřil chválou a slovy uznání – Američané jásali (na podobná monstra jsou dost ujetí), Evropané kladně kvitovali práci designéra, Němci nás v nadsázce označili za původce šestiválcového zbrojení a okamžitě začali srovnávat FGR s domácím Horexem. Celkové vyznění? Respekt.

Slovo většině domácích pisatelů zcela neznámé. Z českých komentářů je cítit závist a evidentní nepřejícnost. Nízkost, sprostota a plivání špíny na všechny, kdo se po dobu dlouhých šesti let na vývoji stroje podíleli. Projevy nevyzrálé a nesebevědomé společnosti narostly pod rouškou anonymity do zrůdných rozměrů - to věru příliš lichotivý odraz naší národní povahy není. Co udělali v FGR tak strašného, že jim to vlastní lidé, Češi, nemohou odpustit? Jsou úspěšní. Měli sen a šli za ním. Dokázali poskládat tým zručných konstruktérů, dokázali si sehnat peníze a najít lidi, kteří ještě umějí máknout a chtějí něco dokázat. Výsledkem této práce je jedinečný bike konstruovaný a vyrobený v Čechách, a na to bychom měli být hrdí. Kolik takových možností nám kdysi tak slavné české strojírenství ještě dává? Samozřejmě že je důležité klást si otázky po šancích na úspěch a po budoucnosti tak náročného a nákladného projektu – najde si motocykl, jehož cena přesáhne vzhledem k malým sériím a použitým komponentům zcela jistě částku jednoho milionu korun, svou klientelu? Takové otázky si v FGR jistě kladou také a pakliže neusnuli na vavřínech, musí jim být jasné, že ten největší kus cesty mají teprve před sebou. Přejme jim na ní hodně štěstí a co nejméně české malosti.

MOTOCYKLY V TOMTO ČÍSLE ///

62	**American** Cycles Stage I
14	**Aprilia** Dorsoduro 1200 ABS
32	**Aprilia** RSV4 1000 APRC SE
22	**Benelli** TnT R 160
22	**BMW** K 1300 R
68	**BMW** R 1200 RT
72	**Ducati** Hypermotard 796
70	**Ducati** Multistrada 1200 S
22	**Ducati** Streetfighter S
10	**FGR** Midalu 2500 V6
71	**Harley-Davidson** touring 2011
18	**Honda** CBR 600 F
19	**Honda** CBR 600 RR
42	**Kawasaki** Z 1000 SX
56	**Kawasaki** ZZR 1200
73	**KTM** 350 SX-F
69	**KTM** 690 Enduro
46	**MV Agusta** Brutale 1090 RR
73	**Piaggio** ZIP SP 2
34	**Triumph** Tiger 800/800 XC
90	**Urban Motor** Café Racer
71	**Yamaha** FZ8
69	**Yamaha** VMAX

FGR MIDALU 2500 V6

ŠESTIVÁLEC Z ČECH

Co rok to jeden válec. Vývoj tohoto motocyklu zabral celých šest let a už jen málokdo věřil, že to v FGR opravdu dotáhnou do konce. Podařilo se – 14. ledna byl v Ústí nad Orlicí představen český motocykl Midalu 2500 V6.

Text: Martin Tománek, foto: FGR

Street, nebo naked? Za překvapivě vysokým čelním štítem nalezneme jednoduše navržené budíky známé již z Bimoty DB7 a praktická široká krosová řídítka.

Byl to opravdu slavnostní okamžik. Premiéra našincem vysněného, vymyšleného, nakresleného a vyrobeného motocyklu se v Čechách přece jenom nekoná každý den, a tak nepřekvapí, že chlapi, kteří se pod tento stroj mohou podepsat, byli toho pátečního večera hodně naměkko. Když se sen stane skutečností, může se to stát i drsnějším povahám.

Hvězdný tým: tihle pánové si zaslouží náš respekt.

A tou otec projektu a majitel rodinné strojírenské firmy FPOS - Kovovýroba a malé závodní stáje Moto FGR Miroslav Felgr bezesporu je. Jinak by si tak „bláznivou" myšlenku, jako je vývoj a následná sériová produkce motocyklu, asi neprosadil ani u vlastní manželky, natož u ministerstva průmyslu, které mu na vývoj motoru a pak i zbytku stroje poskytlo dotaci. Svou cílevědomostí, usilovnou prací a také díky svému daru obklopit se těmi správnými lidmi dokázal pan Felgr zaujmout nejen českou motocyklovou veřejnost už svým projektem ostré malorážky FGR 125 – závodního motocyklu s dvoudobým motorem i podvozkem vlastní výroby. Sen nastoupit s tímto strojem do závodů mistrovství světa se sice zatím realitou nestal, ale o tom, že se jedná o povedenou mašinku, nemůže být pochyb. S různými jezdci v sedle, jmenujme alespoň Ladislava Chmelíka či Jakuba Kornfeila, dojížděla česká „dváca" v MMČR a Alpe Adria Cupu pravidelně na stupních vítězů. „Kolem motocyklů se motám téměř čtyřicet let," říká bez nadsázky konstruktér a bývalý závodník Miroslav Felgr, zkušenosti ze světa dvou kol tu tedy jsou. A velké vize nechybějí.

Šestiválcový klenot Midalu je jednou z nich. Na projektu začali v FGR pracovat v roce 2004. S minimálními finančními prostředky, ale s nezměrným nadšením a elánem. Konstrukci véčkového pohonu s objemem necelých dvou a půl litru si vzal na starost Oldřich Kreuz, pan konstruktér ze strakonické ČZ. Jako technický poradce asistoval Pavel Petráček, konstruktér závodních motocyklů Perti, u kterého se tehdy mladý jezdec Felgr učil šroubovat. O harmonické splynutí designu a funkčnosti se po vyhraném výběrovém řízení postaral Stanislav Hanuš, známý svou prací pro značku Blata. A jelikož byl motocykl vytvářen pouze za pomoci softwarových programů, ne do hlíny, bylo potřeba také zdatného programátora, kterým se stal Zdeněk Špindler. Lidí, kteří na tomto projektu pracovali, bylo samozřejmě mnohem více – ze samotné firmy FGR to bylo v průměru kolem desíti odborníků denně po celou dobu šesti let, externě bylo v projektu zapojeno přes 40 firem převážně z České republiky. Jen namátkou – svíčky jsou z táborského Brisku, elektronika od přeloučské firmy VMK/Ignitech, odlitky motoru vznikly v písecké firmě VM, vačky se brousily v divišovské Jawě, na technologii odlitků se podílela také bývalá slévárna týnecké Jawy, firma Metaz, šestici koncovek vyladil ivančičký RP Tuning. Výsledkem je nejen svébytný motocykl postavený z prvotřídních komponentů a materiálů, ale také důkaz, že jej české ruce ještě stále dokáží vyrobit.

Vize a realita. Momentálně jsou na kola postaveny dva kusy, které čeká náročné homologační řízení. První testy celého motocyklu proběhly v létě 2010 na okruhu ve Vysokém Mýtě s velmi uspokojivými výsledky. Na udávaných 270 kg (na stroji je téměř 30 karbonových dílů) suché váhy se stroj proháněl na motárdové trati celkem svižně. Podle slov Luboše Felgra, spolumajitele projektu, se bude v této sezoně především ladit, zkoušet a testovat. Pokud vše půjde tak, jak má, mohli by se novináři podívat Midalu 2500 V6 pod sukně již na sklonku tohoto roku. V průběhu následujícího roku 2012 bude vyrobena nultá série šesti motocyklů, po které by měly následovat série další. Snem orlickoústecké luxusní motocyklové dílny je postavit na kola limitovanou edici 100 kusů. Zda se jí to podaří, záleží nyní již spíše na marketingu – schopnosti nalézt tu správnou klientelu a dokázat jí svůj klenot prodat. Protože Midalu, jak už asi mnozí z vás vzhledem k omezené sérii a špičkovým komponentům tuší, levným motocyklem rozhodně nebude.

Není nad klasiku: „Člověk, který si takový stroj pořídí, určitě nebude chtít vypadat při každé projížďce jako ufon…“ Stanislav Hanuš, designér

Tak to má být: když šestiválec, tak se šesti koncovkami výfuku – přání manažera projektu Miroslava Felgra bylo vyslyšeno.

Nákladná řešení: zadní kyvná vidlice je frézovaná ze dvou masivních kusů lehkých slitin, pohon zadního kola je řešen řetězem.

České srdce: šestiválcový agregát s válci do V váží lehce přes 100 kilogramů, točivý moment bude větší než 200 Nm, výkon přesáhne 240 koní!

Jen to nejlepší: špičková kovaná kola OZ Racing doplňují závodní brzdové komponenty Brembo.

FGR MIDALU 2500 V6

MOTOR

Čtyřdobý kapalinou chlazený šestiválec V 90°, rozvod DOHC, čtyři ventily na válec, písty Wiseco, elektronické vstřikování, šestistupňová převodovka, sekundární pohon řetězem, mazání s mokrou skříní, antihoppingová spojka s 12 lamelami.

Zdvihový objem	2442 cm^3
Vrtání x zdvih	78 x 52,3 mm
Kompresní poměr	9,9:1
Jmenovitý výkon	cca 240 koní při 8400 1/min
Maximální točivý moment	cca 200 Nm (otáčky neudány)

PODVOZEK

Příhradový rám z ocelových trubek, nosná kompozitová palivová nádrž pod sedlem, zadní kyvná vidlice frézovaná ze dvou kusů z lehkých slitin, vpředu plně nastavitelná vidlice USD Öhlins, průměr kluzných trubek 43 mm, vzadu plně nastavitelná centrální jednotka Öhlins, průměr 46 mm, přední dvoukotoučová brzda Brembo Racing s radiálně uchycenými čtyřpístkovými třmeny, Ø 320 mm, vzadu kotoučová brzda Brembo s čtyřpístkovým třmenem, Ø 215 mm, lehká kovaná kola OZ Racing.

Obutí	120/70 – ZR17 x 200/50 – ZR17

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor 1527 mm, úhel hlavy řízení 24 stupňů, stopa 132 mm, výška sedla 780 mm, délka dráhy odpružení vpředu 120 mm, délka dráhy odpružení vzadu 78 mm, hmotnost bez náplní 270 kg, objem palivové nádrže 18,5 litru.

Cena	dosud nestanovena