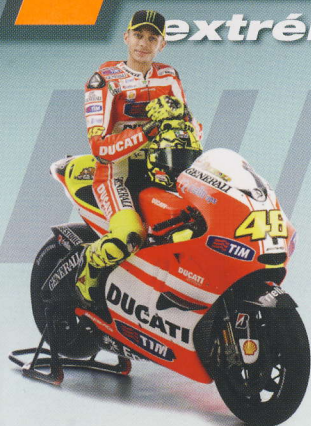


MOTORAJ

časopis

extrémní jízda, styl a rychly a jejich lidé



DUCATI
A FERRARI
FORMULE 1
A MOTO GP
BYLI JSME
PŘI TOM!

**DAKAR
2011**

PODLE SLIBU
TĚŽKÝ
A DLOUHÝ

**JEDEME NA
EXPEDICI**

cestovatelská
„kuchařka“

**VÝVOJ
STÁLE
PRO NÁS?**

MOTO GP
VS. SÉRIE

**ČESKÝ
PŘEDÁTOR**
PŘEDSTAVENÍ
FGR 2500 V6
MIDALU

TYGŘÍ KOTĚ

TRIUMPH TIGER 800XC

TEST
**TROJKA
GLADIÁTORŮ**

DUCATI MONSTER 1100 vs. YAMAHA FZ-1 vs. HONDA CB1000R



PRÍDEJ SI NÁS K OBLIBENÝM
www.facebook.com/motoraj

ČÍSLO 1+2/2011
CENA 67 Kč / 3,32 €



9 771213 088116

ČESKÝ PREDÁTOR

Text: Ivan „Scoob“ Bezděk
Foto: autor, FGR



Představení FGR 2500 V6 MIDALU

Už dlouho nezpůsobila žádná motorka takový poprask jako právě Midalu. A to, řečeno technickou terminologií, v celém spektru otáček. Internetový diskuse zažívají plamenný bitvy těch, ve kterých se vzedmula doslova tsunami národní hrdosti, s těmi, kteří – věrní našemu pověstnému českému kverulantství – plivou na všechno, co sami nevymysleli, a pro který je každý kyselo moc kyselý a bramboračka moc bramborová.

Ne, v žádném případě si nechci hrát na soudce a postavit se na stranu jedné nebo druhé. Proč? No protože se dá říct, že oba nesmiřitelné tábory mají v něčem pravdu, i když tedy ti „zapšklí“ o něco míň...

Oficiální představení FGR 2500 V6 Midalu proběhlo 14. ledna 2011 v Ústí nad Orlicí, po šesti letech vývoje a usilovných práce. Nedá se tedy říct, že by šlo o blesk z čistého nebe, o tomhle stroji, resp. o jeho přípravě, slyšíme už dost dlouho, motor byl odhalen přesně před třemi lety, a bylo teda jen otázkou času, kdy konečný výsledek uvidíme na vlastní oči, případně kdy se dozvíme, že

se od realizace potichu upustilo... jak už se v podobných případech mockrát stalo.

Leč Midalu mezi ně našťástí nepatří, a tak dnes můžeme obdivovat invenci a zručnost jeho tvůrců. A bez nějaký servilnosti či neobjektivity, je co obdivovat.

CO SE MI LÍBÍ?

Celková koncepce. Jo, tohle pojali u FGR skutečně velkoryse. Stroji dominuje věčkový (90 °), kapalinou chlazený šestiválec vlastní výroby o objemu 2 442 ccm, s výkonem 240 koní a kroutákem přes 200 Nm (údaje o výkonu a točivém momentu

budou ještě upřesněny, ale neměly by se od odhadů moc lišit). Motor krmit vstřikováním Bosch, převodovka je šestistupňová, spojka disponuje antihoppingem a sekundární převod obstarává řetěz. Rám je příhradový, z ocelových trubek, kombinovaný s nosnou kompozitovou nádrží (jestli vám rám připadá podobný jako u závodní FGR 125,





opět vlastní dostala na starost značka. Ůhlins, takže vepředu najdete USD vidli (průměr trubek 43 mm) se zdvihem 120 mm, vzadu centrální o zdvih 78 mm – vše samozřejmě plně stavitelné a stejně samozřejmě je i použití tlumiče řízení. Brzdy nesou nápis Brembo a jde o radiální čtyřpístky Racing, který by neměly mít s 270 kg vázicím strojem (suchá hmotnost) žádný problém – nakonec, dva kotouče o průměru 320 mm vepředu a jeden 215 mm vzadu působí dost sebejistě. Kola jsou odlehčená OZ Racing, obutá do pneu 120/70 ZR 17 vepředu a 200/50 ZR 17 vzadu. Tak, tolik stručný technický popis, jenže abyste něco prodali, musí to nějak vypadat. Teda ne „nějak“, musí to vypadat dobře a i v tomhle bodě nezbyvá než tým pana Miroslava Felgra pochválit. Na motorce totiž nenajdete nic, co by

vězte, že nejde o podobnost čistě náhodnou). Osmnáctilitrová karbonová nádrž tady nahrazuje klasickou konvenční podsedlovku, čímž se povedlo udržet hmotnost na rozumné výši. Na rám pak navazuje frézovaná kyvka, konstrukce. Tlumení

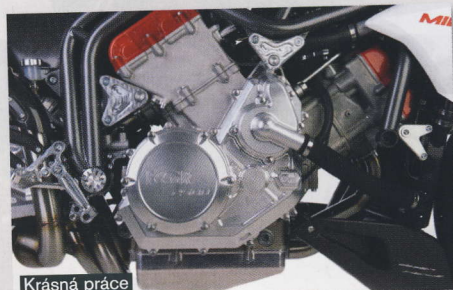
působilo laciným nebo odfláknutým dojmem, naopak, na všem je vidět, že se při vývoji a konstrukci koukalo na jakýkoliv detail. Výsledkem je tedy stroj, u kterého nevíte, na co se podívat dřív... at' už jde o vkusně použité díly z karbonu nebo lehkých slitin (třeba zrovna brejle jsou fakt nádherné), části kapotáže, už zmíněnou kyvku nebo sextet koncovek výfuku. Jen snad přední plexi podle mého názoru nezapadá do koncepce čistého muscle biku, já bych ho asi sundal... ale to je věc názoru.

Zabývat se tím, jak Midalu pojede, je předčasný a nebudeme si hrát na věštírnu... nebo teda jen trochu.

Véčkový šestiválec je rarita a s objemem dva a půl litru pořád patří mezi největší „bike engines“ na světě, na nedostatek koní či Newtonmetrů si tedy potenciální majitel nebude moci stěžovat. Samozřejmě záleží na výkonové křivce, nicméně pochybuji o tom, že by se za ty tři roky, kdy byl motor představen poprvé, nepovedlo u FGR vychytat veškerý případný mouchy. Jistě, dá se namítnout, proč tak velký objem, proč tolik koní... jenže pokud bychom to brali takhle, stačili by nám půllitry, případně šestikila a nemělo by smysl vyrábět sériově cokoliv s vyšším objemem – už tyhle stroje bohatě stačí k tomu, abyste přišli o papíry za nedovolenou rychlost.

S těžištěm, vzhledem k umístění 107 kg těžkého motoru, by problém být neměl, co se týká ovladatelnosti, asi bych logicky nečekal hbitost motardu, ale ani neohrabanost cruiseru – jistě, hmotnost stroje s náplněma vyskočí přes 300 kg, ale myslím, že tady taky nebude důvod k rozpakům, i díky tlumiči řízení (osobně si myslím, že u vyšších objemů a u věčkových motorů zvlášť by je všichni výrobci měli montovat už v základu).

Nakonec, nejde o žádnou okružovku, takže priority jsou jinde než u super manévrovatelnosti. Brzdám se dá věřit, tlumení při správném nastavení bude taky makat na jedničku. Jednoduše řečeno, nevidím jediný důvod, proč by Midalu neměla dokonale fungovat.



CO JE ŠKODA

Nebudu se zabývat tím, co leží spoustě lidem v žaludku, tedy jaká byla na vývoj tyhle motorky státní dotace a kolik peněz to vůbec celý stálo – je mi jasné, že pokud jde člověk za svým snem, na peníze nekouká čili klení nad tím, co se jiných dalo za tyhle prachy pořídít, mi připadá naprosto jalový. Co mě trochu mrzí, ale přeci jen s financema souvisí. Ano, jde o cenu, za kterou by měla být Midalu k máni a která by se podle dostupných informací měla pohybovat kolem dvou milionů Kč. Což, je mi líto, mi připadá moc i na tak exkluzivní, technicky i vzhledově promakanou motorku. Zvlášť tedy dnes...

Díky tomu zřejmě tedy nemůžeme čekat, že bychom FGR 2500 V6 Midalu na silnicích potkávali nějak často, spíš budeme rádi, když ji zahlédneme vůbec. Takže přes všechny superlativy zůstane Midalu raritou... sice krásnou, ale jen raritou. A na to je jí podle mého názoru škoda.

Více na www.motofgr.com

