

BMW F 800 GS vs. Triumph Tiger 800 XC • Honda Crossrunner

SUPERMOTO

SUPERMOTO

2 • 2011

**Český šestiválec
FGR MIDALU 2500 V6**



PRVNÍ TEST Z KATARU

Kawasaki ZX-10R

210 Kč

CZ: 69,90 Kč / SK: 3,42 €





MIDALU: 2442 cm³ v šesti českých

NEJVĚTŠÍ VLNA ČESKÉHO RYBNÍKA BY MĚLA ŠPLOUCHNOUT HODNĚ ZA JEHO BŘEHY, PROTOŽE PRO DVOUAPŮLLITROVÝ ŠESTIVÁLEC FGR JE ČESKÁ SCÉNA ZATRACENĚ TĚSNÁ. PŘES ŠEST LET PIPLANÝ SEN MIROSLAVA FELGRA SE VYSTAVIL NEMILOSRDNÝM OČÍM VEŘEJNOSTI A POSTUPUJE DO FINÁLE. PŘÍŠTÍ ROK BY MĚL BÝT NACHYSTÁN PRO ZAKÁZKOVOU VÝROBU JAKO NĚKDEJŠÍ IKONA MÜNCH MAMMUT.

Autor: Pavel Suchý **Foto:** foto autor a FGR

Když Miroslav Felgr před osmi lety společně s „vodňanským“ konstruktérem Oldřichem Kreuzem postavili závodní dvoudobou stopětadvacítku, bylo to krásné hraní, ale v podstatě to nebylo víc než pokračování české tradice v kusové výrobě speciálních závodních motocyklů. Jen s tím rozdílem, že pokud dříve byl motivem nedostatek, dnes to byla naopak radost z možností. A tehdy jsem poprvé slyšel Miroslava Felgra mluvit o plánu nachystat a vyrobit šestiválcový dvouapůllitr. Kdo by se nad tím nepousmál?!



TABULA RASA

Všechny podobné megalomanské (v Ústí nad Orlicí snad prominou) stavby měly jedno společné – základ v automobilovém motoru. Z toho plynou jasné technické i designové kompromisy. Tým FGR začal obrazně s čistým listem papíru a motor si jednoduše postavili sami. O jeho vzniku jsme vás informovali před třemi lety. Ve vlastních odlitcích je klikový hřídel vyrobený v ČZ Strakonice a písty Wiseco. V hlavách s rudě lakovanými víky pracuje čtyřventilová technika se dvěma páry vačkových hřídelů. Při pohledu z pravého boku nemůže nezaujmout ohromný rozměr čerpadla chladicí kapaliny – hned víte, že máte tu čest s něčím, co by pohnulo i nákladákem.

Od začátku bylo jasné, že vzhledem k technologickým možnostem FGR, respektive dodavatele rámu Fort Frames, se bude nad motorem klenout příhradový rám z ocelových trubek. Stanislav Hanuš přitom netvořil jen vzhled, ale zároveň při-

pravid konstrukci rámu, karbonových dílů, stupáček, výfuků a dalších důležitých celků. Postavit rám tak, aby pojal velký motor, poskytoval přiměřenou tuhost s ohledem na očekávaný výkon a hmotnost a zároveň se vešel mezi kolena jezdce, byl velký oříšek a nejednou se přepracovával.

Nepřehlédnutelným technickým i designérským dílem je zadní kývačka tesaňá z certalu a opřená o centrální tlumič Öhlins. I přední vidlice je stejné značky a radiální čtyřpístky na ní nesou nápis Brembo. Velmi zajímavým řešením je palivová nádrž z uhlíkového kompozitu, která tvoří samonosnou část nahrazující podsadlový rám. Ostatně karbonových dílů je na motocyklu 28, aby se hmotnost udržela v přijatelných mezích.

DESIGN: DÍKY ZA DOBRÉ ZPRACOVÁNÍ

Perfektní finiš je ve firmě Miroslava Felgra samozřejmostí a na Midalu se velká pozornost věnuje i takovým maličkostem, jako

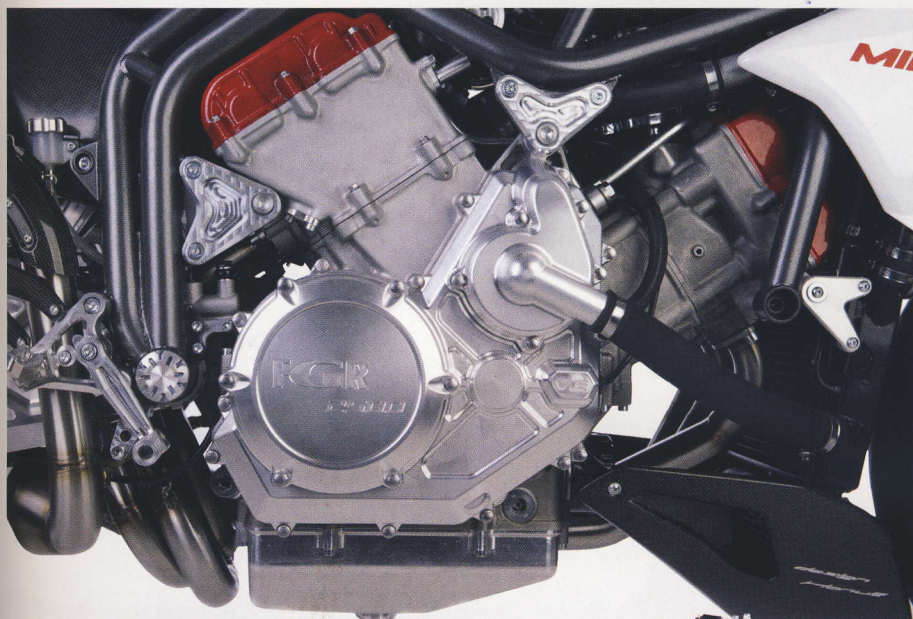
je například stojánek s frézovaným logem FGR. Vlastní nosníky přední vidlice, nová víka motoru i zadní kývačka, rám i množství detailů svědčí o skutečnosti, že na břehu Orlice umějí s materiálem pracovat.

Velká soutěž, která vedla ke konečnému vzhledu, měla v prvním kole přes čtyři desítky návrhů. V druhém kole jich zbylo jedenáct. Vítězný návrh byl nakonec ještě změněn, což je možná trochu škoda, protože měl podle mého názoru více dynamiky. Zůstala ovšem šestice výfukových hrdel, kterou dává Midalu najevo svou technickou výjimečnost, a jimiž po spuštění letí do světa krásný hrdelní chrapot.

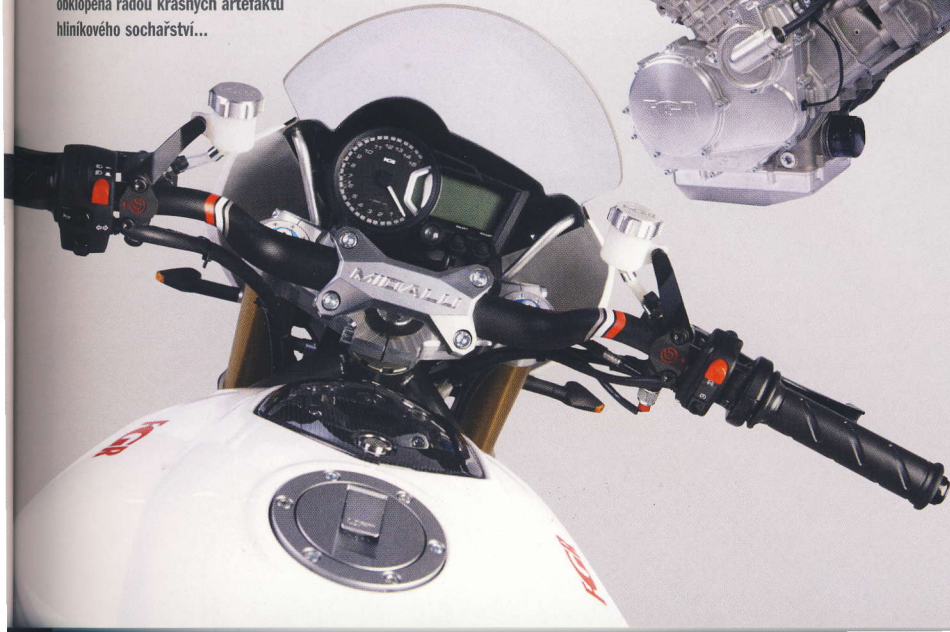
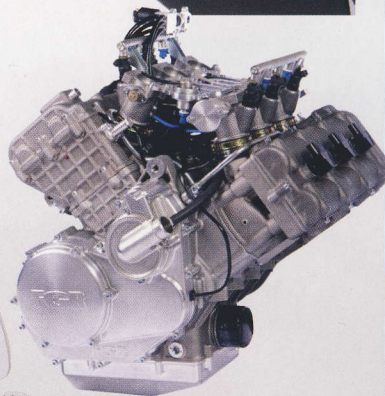
Stroj, který se veřejnosti odhalil rukou Karla Abraháma, působí příjemně krátkým a použitelným dojmem a jeho rozvor je jen o 2 mm delší než například u Yamahy MT-01 a o 133 mm kratší než u VMAXu. Kromě týmu FGR a Karla Abraháma byl na pódiu při odhalení také Pavel Petráček, někdejší závodník

a stavitel strojů Perti, jenž byl prý v mládí velkým učitelem Miroslava Felgra. Při závěrečné děkovačce se nesmí zapomenout na dalších 44 firem z České republiky i zahraničí, které se na projektu více nebo méně podílely. FGR Midalu je tedy na světě a přestože jeho chod to nezmění, my se můžeme radovat z toho, že v Ústí nad Orlicí dodrželi slovo. To už u nás zdaleka není samozřejmostí a pro českou veřejnost je FGR přinejmenším nadějí. **SM**

Vítězný návrh designéra Stanislava Hanuše měl o něco agresivnější linie než představený prototyp. Za sebou nechal další čtyři desítky přihlášených návrhů.



Před třemi lety jsme vás informovali o hotovém motoru FGR 2500 V6, jehož prototyp (vpravo) prodělal ještě řadu drobných změn. Na finálním motoru jsou lehčí ventilová víka, jiné odličky hlav i nová hezčí frézovaná boční víka včetně tvaru čerpadla chladicí kapaliny. Celý Midalu je úžasnou ukázkou prvotřídního zpracování, které popravdě ještě překonalo naše očekávání. Potvrzením výše napsaného je ostatně i pohled přes kónická říditka, obklopená řadou krásných artefaktů hliníkového sochařství...



FGR MIDALU 2500 V6

MOTOR

Typ	čtyřdobý, kapalinou chlazený vidlicový šestiválec (V90)
Zdvihový objem	2442 cm ³
Vrtání x zdvih	90 x 64 mm
Kompresní poměr	9,9 : 1
Rozvod/ventilů na válec	2x OHC/4
Plnění	el. vstříkávání
Předpokládaný výkon	přibližně 240 k

PŘEVODY

Spojka	dvanáctilamelová v olejové lázni, antihoppingová
Převodovka	šestistupňová
Sekundární převod	OR řetězem

PODVOZEK

Rám	příhradový z ocelových trubek, kombinovaný se samonosnou kompozitovou nádrží
Přední odpružení	plně nast. USD Öhlins, 43 mm, zdvih 120 mm
Zadní odpružení	plně nast. centrální jednotka Öhlins, frézovaná vidlice, zdvih kola 78 mm
Přední brzda	2x 320 mm, čtyřpístkové radiální třmeny Brembo
Zadní brzda	215 mm, čtyřpístkový třmen Brembo
Pneumatiky	120/70-17, 200/50-17

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor	1527 mm
Úhel hlavy řízení	66°
Stopa	132 mm
Výška sedla	780 mm
Palivová nádrž	18,5 l
Udávaná spotřeba	6-8 l/100 km
Hmotnost bez náplní	270 kg

