

AD

AutoDesign
& Styling

studie_trendy_osobnos
concepts_trends_people
www.auto-design.cz

Alfa Romeo

Design Story

VI. ANNO / 2011 / 5,99 € / 128 Kč



9771801676008 02>

Cílem projektu MIDALU nebylo nic menšího než vytvořit Bugatti Veyron na dvou kolech. Vše ukazuje, že se to podařilo. The goal of the MIDALU project was nothing less than to create a Bugatti Veyron on two wheels. Everything shows it went well.

Před jistou dobou bylo Československo motocyklovou velmocí. A není to klíše ani přehnané národní plácání se po zádech, je to pravda. Zdálo by se, že doba, kdy motocykly úspěšně soutěžily ve světových závodech a soutěžích se slavnými značkami z Itálie nebo později z Japonska, je strašně vzdálená. Nemohlo to ale být tak dávno, protože um, znalosti a talent nezmizely. FGR MIDALU je toho jasným důkazem. Nit se nepřetrhla.

Sen o postavení motocyklu s největším a nejsilnějším motorem na světě měl Miroslav Felgr, zakladatel MOTO FGR, minimálně od roku 2004, kdy se začaly v Ústí nad Orlicí rozvíjet plány o zkonstruování motorky, jakou

Some time ago, Czechoslovakia was a motorcycle superpower. It's not a cliché, nor exaggerated national patting on the back, it's true. It might have seemed that the time when motorcycles successfully competed in world races and competitions with famous brands from Italy, later from Japan, is very remote. It couldn't have been that long because the skill, know-how and talent haven't disappeared. The FGR MIDALU is clear evidence of this. The thread hasn't broken. Miroslav Felgr, founder of MOTO FGR, had the dream to build a motorcycle with the biggest and strongest engine in the world since at least 2004, when in Ústí nad Orlicí, plans to construct a motorcycle that had never been built before



Bez konkurence

Without Competitors

text Josef Čadek, foto FGR

dosud nikdo nevyrobil.

Je potěšitelné, že kromě materiálních zdrojů se u nás mohou dát dohromady lidé, kteří své motocyklové řemeslo umí tak, že dokáží vytvořit vpravdě světové dílo. Vývojový tým FGR není žádným nováčkem a při pracích na MIDALU měl na co navazovat.

Srdcem motocyklu MIDALU je motor. A jaký! Šestiválec do V s objemem 2442 ccm a výkonem okolo 240 koní. Přesnou hodnotu výrobce neuvádí. Motor byl hotov v roce 2008 a je zcela původní českou konstrukcí. Konstruktorem je slavný Oldřich Kreuz. Vodňanský rodák pracoval dlouhá léta ve Strakonické ČZM, kde byl zejména v 70. a 80. letech odpovědný za úspěchy tamějších motorek na mezinárodních motokrosových kolbištích. Oldřich Kreuz stál již u zrodu předchozí motorky, silničního závodního FGR 125GP. V roce 2008 proběhla designérská soutěž, jejímž vítězem se stal čtenářům AD&S dobře známý Stanislav Hanuš, autor motocyklů Blata. V jeho rukou byl po poslední více než dva roky zrod designu FGR MIDALU.

started to unfold.

It's gratifying that we have, apart from material resources, people who get together and know their motorcycle craft in such a way that they are able to create a true world masterpiece. FGR's development team is no beginner and had something to follow up on during work on the MIDALU.

The heart of the MIDALU motorcycle is its engine. And what an engine! It's a V-6 with a volume of 2442 ccm and around 240 horsepower. The exact value isn't specified by the producer. The engine was finished in 2008 and is a fully original Czech construction. Its constructor is the famous Oldřich Kreuz. The native of Vodňany worked many years in ČZM in Strakonice, where he was responsible for the success of local motorcycles at international motocross arenas mainly during the 70s and 80s. Oldřich Kreuz already stood at the birth of a previous bike, the road racing FGR 125GP.

In 2008 was a design competition in which the winner became Stanislav Hanuš, wellknown for readers of AD&S, author of Blata motorcycles.



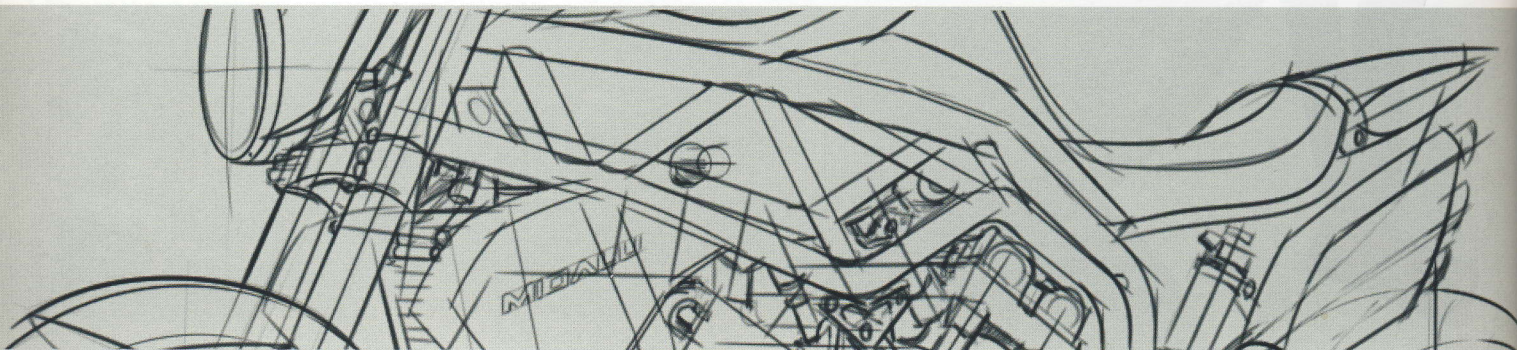


MIDALU byl od počátku navrhován jako motocykl bez kompromisů, kde jsou použity jen ty nejlepší možné komponenty a technická řešení. Na druhou stranu tvůrci nikde neskouzli k samoučelnému použití hi-tech jen pro efekt nebo pózu. Příkladem klasické školy budiž příhradový rám z chromolybdenových trubek. Konstrukce, kterou již tým MOTO FGR úspěšně použil na FGR 125GP.

Na druhou stranu kyvná vidlice byla vyrobena obráběním z hliníkové slitiny certal. Nádrž a také například kryty výfuků jsou kompozitové.

Na vývoji a výrobě se podílí více než 40 firem. Téměř všechny jsou české a Miroslav Felgr je na to náležitě hrdý. Říká ale, že povrchovou úpravu stroje si museli nechat udělat v Itálii. Na kompromisy nebylo místo a v ČR se nenašel nikdo, kdo by to udělal ku spokojenosti šéfa projektu. I komponenty jsou jen nejvyšší možné třídy – pružiny a tlumiče Öhlins, brzdy Brembo, kola OZ Racing atd.

FGR MIDALU je od řídicího po výfuky unikát. Tomu také odpovídá způsob, jakým



je prezentována cena motorky. Jednoduše se o ní nehovoří. Pro koho je podstatná, ten není nejvhodnějším zákazníkem. V letošním roce vznikne první minisérie šesti kusů. MOTO FGR jasně odmítlo dotazy, zda vznikne celokapotovaná verze či derivát jiné kategorie. Rozhodně ne, MIDALU bude jen jako naháč. Vynikajícím vyvážením hmot, ploch, kontrastů tmavé a světlé, stříbrné a červené působí motocykl silně a mohutně, což bylo jistě záměrem, ale rozhodně nevypadá neohrabaně. Motor, který by mohl s přehledem „tahat“ středně velkou limuzínu, nepřebíjí zbytek stroje, ale také jej nelze ani na chvíli přehlédnout. Motor kraluje celé motorce, stejně jako bude MIDALU králem motorek.

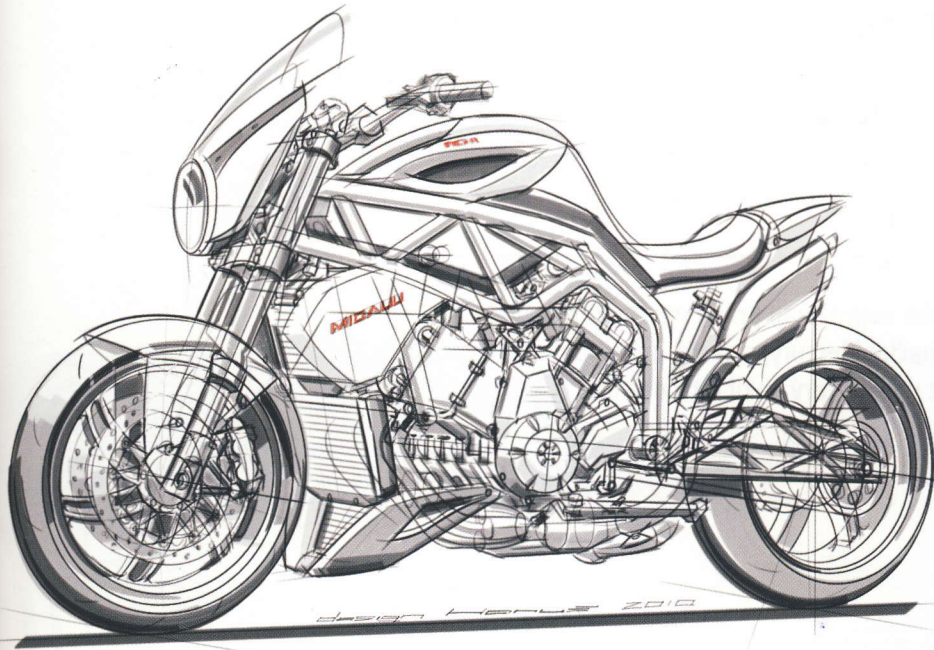
Určitě je nutné zmínit, a tvůrci to nijak netají, ba naopak, že MIDALU by se nenarodilo bez dotací z programů podpory průmyslu MPO ČR.

The birth of the FGR MIDALU design was in his hands for more than two years.

The MIDALU had been designed from the start as a motorcycle without compromises, where only the best components and technical solutions are used. On the other hand, creators didn't slide towards purposeless use of hi-tech only for effect or image. An example of old-school is a lattice frame from chromolybden tubes. The construction already successfully used by the MOTO FGR team on the FGR 125GP. In turn, the swingarm fork was made of machined aluminium certal. The fuel tank and, for example, the exhaust covers are composite. Over 40 companies took part in the development and production. Nearly all are Czech and Miroslav Felgr is very proud about this. But he says that the surfacing of the machine had to be done in Italy. There was no room for compromises and nobody in the CR could do it to satisfy the leader of the project. Even components are only of the highest possible level – Öhlins springs and suspension, Brembo brakes, OZ Racing wheels, etc.

The FGR MIDALU is unique from its handlebars to exhausts. This is also reflected by the way the motorcycle's price is presented. There is simply no speech about it. For whom it is relevant is not the best customer. This year a mini-series will appear with six specimens. MOTO FGR clearly rejected questions if it will come out in a full-fairing version or a derivative of a different category. Absolutely no, the MIDALU will only be a naked bike.

Perfect balance of mass, surfaces, contrasts of dark and light, silver and red, makes the motorcycle strong and powerful, which was certainly the aim, yet it definitely doesn't look outlandish. An engine which could easily 'pull' a middle-sized limousine doesn't kill the rest of the machine, yet it's also not possible to overlook it for an instant. The engine rules the entire motorbike, as will the MIDALU rule among all motorcycles. Surely it must be noted, and producers don't try to hide, but on the contrary, that the MIDALU wouldn't have been born without grants from the program of industry support of the MIT of the CR.



When you image a customer who buys a FGR, what other kinds of motorcycles do you think such a person has?
Perhaps I would expect his garage to have, for example, the Benelli Sei, Munch Mamut, Ducati Desmosedici, MV Agusta or the Bimota Tesi. If it would be a Czech customer, there would probably be some sort of racing beauty from Jawa or ČZ.

Did you have goals or visions with the FGR Midalu that you had to leave out during the development due to technical or other reasons?

On my first sketches I was considering more lights but in the end I decided only for one, I also considered the tank on my competition design to be from metal, the real motorcycle has it made from carbon composite.

After your victory in the motorcycle design competition, the engine and other parts were already built. How much did you have to change things that were already finished?

For the engine I designed only new lids and minor adjustments of castings. The rest of the motorcycle was completely rebuilt. From the original design remained only its geometry, position of motor and suspension system.

The motorcycle introduced on photographs and exhibitions is in white colour. Did its popularity play a role when you were deciding about what colour should the



PŘI NÁVRHU JSEM MĚL VOLNOU RUKU, JAK SI JEN TVŮRCE MŮŽE PŘÁT. ANI U DŘÍVE HOTOVÝCH ČÁSTÍ JSEM NEMUSEL ZMĚNY SLOŽITÉ PROSAZOVAT A TOHO SI VÁŽÍM. DURING DESIGNING I DID HAVE MUCH FREEDOM AS ANY DESIGNER COULD WISH FOR. NOT EVEN WITH ALREADY FINISHED PARTS DID I HAVE TO PUSH CHANGES THROUGH IN A DIFFICULT WAY AND I APPRECIATE THAT.

Stanislav Hanuš
šéfdesignér FGR Midalu

Když si představíš zákazníka, který si FGR koupí, jaké další motorky v tvé představě takový člověk má?

Asi bych v jeho garáži očekával třeba Benelli Sei, Munch Mamut, Ducati Desmosedici, MV Agustu nebo Bimotu Tesi. Pokud bude zákazník z Čech, tak tam asi bude nějaká závodní kráska z Jawy nebo ČZ.

Měl jsi nějaké cíle a vize ohledně FGR Midalu, které jsi musel v průběhu vývoje z technických či jiných důvodů opustit?

Na prvních skicích jsem zvažoval i více světlometů, nakonec jsem se ale rozhodl pro jeden, také nádrž na soutěžním návrhu jsem zvažoval plechovou, na reálném motocyklu je vyrobena z uhlíkového kompozitu.

Po tvém vítězství v konkurzu na design motorky byl již hotový motor a jiné části. Musel zpětně měnit věci, které tehdy již byly hotové?

Na motor jsem navrhl pouze nová víka a drobné úpravy odlišků. Zbytek motocyklu jsem kompletně zkonstruoval. Z původního návrhu zůstala pouze geometrie motocyklu, poloha motoru a systém pérování.

Motorka, která byla představena na fotografiích a na výstavách, je provedena v bílé barvě. Hrála současná popularita bílé roli v rozhodování?

Částečně ano, navíc se moc dobře kombinuje s přírodním

uhlíkovým kompozitem, kterého je na motocyklu opravdu hodně.

Jak tvoji práci designéra ovlivnilo množství spolupracujících firem a jak s nimi spolupráce vycházela?

Při vývoji jsem nejčastěji spolupracoval s výrobcem motocyklů firmou Blata, kde jsem i zaměstnán. Tam se frézovala většina modelů a například nová zadní vidlice. Dále to byla firma na výrobu laminátů pana Šafáře a firma RP Tuning pana Pokorného, kde se vyráběly díly výfukové soustavy. Všechny tři jsou v okruhu 40 km od mého bydliště a dělají tam vysoce kvalitní výrobky pro motocykly.

Protože FGR Midalu je motocykl určený už jen díky své originalitě pro ty nejnáročnější zákazníky, byly při vývoji brány v potaz možnosti dalších individuálních úprav, kdy by motocykl byl ještě více ušit zákazníkovi na míru? Možnost úprav bude jistě v několika frézovaných dílech a barevnosti motocyklu.

Když se podíváš zpět, je už něco, co bys po získaných zkušenostech udělal jinak?

Dívám se raději dopředu.

first specimen be?

Partly yes, moreover, it's very good to combine with natural carbon composite, which the motorcycle really has a lot of.

How was your work of designer influenced by the number of cooperating companies and how did it go?

During the development I most cooperated with producer of motorcycles, Blata, where I'm also employed. Most models and, for example, a new rear fork were milled there. In addition, the company of Mr. Šafář that produces laminates, and the firm RP Tuning of Mr. Pokorný where they produced parts for the exhaust system. All three are within 40 km of my home and they make high quality products for motorcycles.

Because the FGR Midalu is thanks to its originality a motorcycle for the most demanding customers, was there consideration during development of a possible further personalised customization, for the motorcycle to be even more tailored to fit the customer?

The possibility of customisation will be in several of milled parts and the motorcycles colour.

When you look back, is there anything you would do differently after gaining such experience?

I prefer to look forward.