

# MOTOXPRESS



**První jízda**  
FGR 2500 MIDALU



**Neznámá historie**  
ČZ 350 OHC prototyp



**Honda VFR 1200F**  
Superstroj s automatem



**Sen značky Ducati**  
Multistrada 1200S



# YAMAHA

## Super Ténéré

Motocykl, který se před ničím nezastaví



► Dokonalost po všech stránkách, tak se dnes prezentuje profesionalita při představení nového motocyklu



# Z nebe spadla hvězda

Fenomén NEJ provází motocyklovou výrobu od jejích počátků, a přestože v naší zemi existovalo v historii mnoho výrobců motocyklů, z nichž někteří se o špičkový stroj i pokusili, začíná výroba opravdového NEJ motocyklu až dnes, v době, kdy je konkurenční prostředí celosvětově nejtvrďší z celé více než stoleté motocyklové historie. FGR V6 MIDALU už má za sebou několik výstav a první kilometry.

Nebudeme se nyní zabývat kompletním popisem tohoto výjimečného motocyklu, o jeho vývoji přinesl MOTOXPRESS detaily už v číslech 14 a 19. Popisné články motocyklu FGR V6 MIDALU se šesti-válcovým vidlicovým motorem o obsahu půl třetího litru prošly od letošního ledna snad veškerým českým tiskem.

Není divu, ten úžasný motocykl si to po čertech zaslouží a stejně si to zaslouží jeho tvůrci, především pan Miroslav Felgr, který do projektu vložil nejen kus života, ale i kapitál své firmy, strojíren FPOS. Jeho silniční závodní stopětadvacítky FGR125GP jsou již léta pevnou

položkou ve startovních listinách silničních závodů MČR, bodovaly i v evropském šampionátu - a teď dokonce šesti-válec, který musí splnit evropské homologace...! Jak se vůbec může někdo k takovým krokům rozhodnout?

V pozadí stojí nenápadný a v dnešním chvatu pomalu zapomínaný Pavel Petráček, který zasel ono semínko na dvou kolech na úrodnou půdu a předal je do dalších pracovitých rukou. Petráčkovy silniční závodní motocykly PERTI vznikaly v komunistickém režimu za dnes zcela nepředstavitelných podmínek. Vždyť tehdy nesměl jednotlivec ani vlastnit

výrobní prostředky, ty byly zákonem znárodněny. Vybavení legální „domácí dílny“ končilo ručním elektrickým nářadím, mít vlastní soustruh nebo autogen představovalo dokonce až riziko soudního řízení. Také zadat třeba výrobu odlitku včetně obrobení bylo oficiálně zcela nemožné.

Přesto Petráčkovy motocykly s vlastními motory 50 ccm (10 koní), 80 ccm, 125 ccm a 250 ccm (57 koní) bodovaly v silničních závodech MR v letech 1970 až 1989 a jedním z jezdců byl i Miroslav Felgr. Ten v té době i jako mechanik vstřelil nevyzpytatelné, ale zřejmé krédo

► Silniční závodní FGR 125GP se už v lese pohárů skoro schová

Pavla Petráčka: pouhý fakt, že je projekt zdánlivě absurdní, není důvodem se do něho nepustit a úspěšně jej nedokončit.

Pavel Petráček nyní již po léta dochází s radou a pomocí do strojírny pana Felgra, a věrme, že nejkrásnějším dárkem k jeho letošním devětašedesátinám bylo svezení na šestiválci MIDALU, který by bez jeho dávného vkladu dnes patrně nevznikl.

Na jaře 2011 již existuje nejen funkční vzorek, který loni absolvoval základní tovární jízdní zkoušky, sestavený je i první ze dvou prototypů, které budou letos sloužit také pro prezentace, ale především pro náročné zkoušky včetně životnostních. V této fázi, kdy ještě není motocykl k dispozici pro test, přináší MOTOXPRESS jen pár obrázků a zamyšlení nad ohlasy, které vznik tohoto impozantního stroje provázejí.

Je typicky české, že je na internetových stránkách pranýřována firma, která se bez skrupulí přihlásila k tomu, že její smělý projekt byl podpořen dotací ze státní kasy. Přitom je až úsměvné, jak pomlouváči a křiklouni vředycky uchopí jednotlivou, od souvislostí oproštěnou informaci a naštetí se úměrně míře vlastního omezení a neschopnosti rozhlížet se kousek dál kolem sebe.

Dotace dnes čerpá kdekdo na kdeco a někdy pak má problém s prokázáním splnění úkolu. Přitom právě splnění tohoto úkolu bylo možné odprezentovat mnohem méně k dokonalosti dotaženým funkčním vzorkem motocyklu. Ten ale jezdil zkoušky vloni a letos představený prototyp je už další fází přípravy výroby. Je obecně známo, že ze státní kasy často prapodivně odtékají peníze v řádech mnohem vyšších než je částka, jakou byl podpořen tento projekt. A právě slovo podpořen je důležité, protože hlavní finanční zátěž a všechna rizika nese výrobce motocyklu, firma FPOS z Ústí nad Orlicí. Obrovské investice a léta tvrdé práce konstrukční, výrobní i manažerské se zúročily ve vznik stroje, který při oficiálním představení letos v lednu vyrazil odborníkům dech. Parametry již zveřejněné, parametry očekávané po dalších zkouškách a ladění, úžasná kompaktnost spolu s nečekaně nízkou

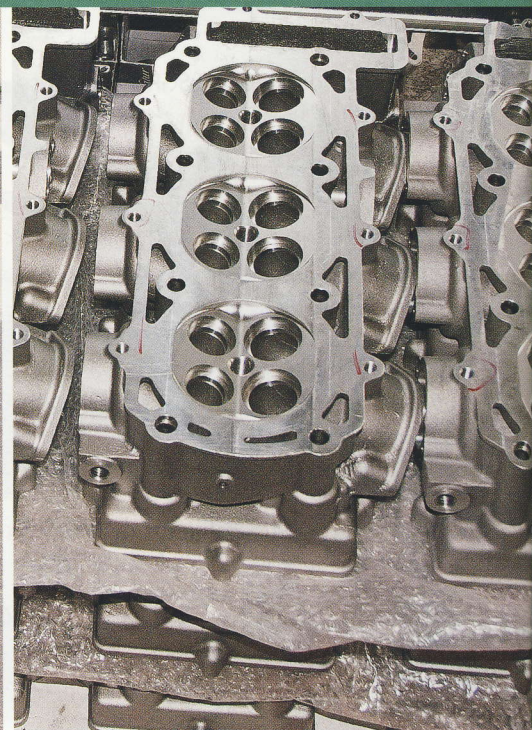
hmotností i příznivými rozměry, novátorské konstrukční prvky a designové řešení bez opisování od jiných firem, to jsou výsledky hodné komentářů v superlativech.

Zoufalé výkřiky nešťastníků, kteří si tento motocykl (i z jejich kapsy dotovaný!) pro jeho vysokou cenu nekoupí, bych si dovolil přirovnat k nebohým Američanům, z nichž si někteří také uvědomí, že přestože patrně několika centy zadotovávali kosmický výzkum, tak do vesmíru se podívají jedině tak, že zakloní hlavu. Existují přece projekty, jejichž výstupy nejsou určeny pro každého, ale posouvají konkrétní obor dopředu a stávají se i vizitkou státu, ve kterém vznikly. Lze snad v našem malém státě očekávat četné realizace nad světovou špičku vyčnívajícími technickými projekty? A hlavně, copak to není krásné, že je pro někoho přednější dovést do výroby tak úžasnou motorku, místo aby měl někde v přístavu zakotvenou prachobyčejnou jachtu?

Ať jsou tedy rádi i ti, kterým motocykly vůbec nevoní, že je ►►



◀ Tohle je česká motorka? Motor mimo konkurenci, nádherný design, zpracování špičkové a celá výborně funkční. Zas jednou mohu být hrdý na příslušnost k malému národu uprostřed Evropy



Česko prezentováno tak skvostným a do detailů dotaženým prototypem supermotocyklu. I kdyby totiž k jeho další výrobě nemělo dojít, tak i to, co už vzniklo, za to stojí. Jenže duchovní otec projektu, pan Miroslav Felgr, už má na kontě jeden splněný velký sen – postavil a dále inovuje řadu silničních závodních speciálů FGR 125GP, které se léta důstojně účastní seriálů mistrovství ČR a Evropy (v MČR jsou letos zatím na špici). Říká se, že ukázaná platí, a tak není důvod pochybovat. Po plánovaných letošních tvrdých zkouškách prvního funkčního vzorku a následujících dvou prototypů lze skutečně reálně věřit náběhu výroby českého supermotocyklu FGR V6 MIDALU.

Přináším proto pár aktuálních jarních fotografií z výroby

▼ Čerstvá zpráva: Závodní technika FGR letos funguje tak, že Karel Hanika a Tomáš Vavrouš na květnovém Memoriálu Františka Štastného v Brně obhájili vedení seriálu MČR

na důkaz, že maratón už běží i na této frontě – viděl jsem klikové hřídele, převrasku s desítkami ojníc, motorové skříně, asi dvacet hlav motorů a sady různých dalších součástek. Takže science fiction se opravdu stává realitou.

A jestli vám to podle nějaké fotky připadá, že jsem na té motorce jezdil, tak odpověď je ano i ne. Dost na to, abych mohl odpovědět na nejspíše dotazy, jestli to není atrapa – motorka skutečně startuje, řadí, akceleruje jako raketoplán, brzdí jako rána do zdi a půjde zřejmě moc pěkně překlápet z jedné zatáčky do druhé. Vzal jsem si na to naschvál helmu která neztlumí zvuk, protože ten také stojí za



▲ Rozpracované díly pro první sérii

poslech. Jinak se to ale zatím za jízdu nepočítá – bylo to jen takové popojetí po dvoře firmy – jednička, dvojka a hned brzdy. I to už ale zavonělo nečekaně sportovním chováním stroje, který by přitom podle pouhého údaje o obsahu motoru většina lidí řadila do úplně jiné kategorie. Jenže u Felgrů jsou sportáři, tak co jiného od nich čekat. Bude to nářez par excellence!

Nyní motocykl čeká ještě spousta zkoušek a vývojové práce, především na podvozku, a až později bude snad i nějaké doopravdivké svezení, spojené s prezentací vyladěného stroje. Ten se pak stane definitivním etalonem pro dokončení již rozpracované první série, která se připravuje na příští jaro do prodeje. ■

[www.motofgr.com](http://www.motofgr.com)

Honza Čejchan, foto autor a FGR

◀ Neoddělitelná práce na konstrukci a designu přinesla například z uhlíkového kompozitu vyrobenou nádrž paliva, která slouží zároveň jako nosný prvek podsedlové části podvozku motocyklu MIDALU

