

Blata roste do větších

Ještě že máme ty správný kamarády na správných místech. Nebejt jednoho z nich, prošvihnutí bychom tuhle velkou parádu. Na novou českou motorku jsme čekali hrozně dlouho, takže když nám Tomáš domluvil svezení na stopětadváce Blatě, byli jsme jako na trní, jestli bude dobrá, nebo ne.

text: Karel Tábořský, foto: Honza Karda

Vývoj nového stroje totiž není žádná selanka. Jsou to stovky hodin strávených u rýsovacího prkna (O. K., dneska už asi v Catii), kde se ti nejlepší konstruktéři snaží přivést na svět něco, co bude ve finále dobře fungovat. Rakušákům z oranžového Mattighoffenu se to hned napoprvé povedlo. Vezměte si třeba SuperDuka. Nikdy předtím neměli zkušenosti se silniční motorkou, a najednou taková řacha. KTM je ale světlá výjimka. Známe dost případů, kdy to skončilo ne zrovna dobře. Proto Blatu obdivujeme, že se do toho vůbec pustila. První obrázky konceptu jejich vlastní motorky byly fantastické. Inovativní design, ostře řezané tvary a na první pohled patrná lehkost. Takhle nějak si představujeme moderní mašinu. Už od začátku jsme jim drželi palce, i když lehké pochybnosti jsme měli. Ne že ne. Proto jsme se vypravili přímo do fabriky, abychom na chvíli okoštovali tuhle voňavou nádheru.

První pohled

Ta motorka je malinká. Oproti vedle stojícímu dvackovému XTčku působí subtilněji a mnohem moderněji. Když je vidíte takhle vedle sebe, máte pocit, jako by se Yamaha zapomněla někde v devadesátých letech. Ve

srovnání s novou Blatou je ten rozdíl v designu fakt markantní. XT působí obyčejně, strože. Blata je agresivní, zkrátka pěkná. Přední lampa s čirou optikou, LED blinkry a zadní světlo – to všechno utváří neobyčejně ladný celek. Stačí jeden pohled a okamžitě vidíte, jak je celý koncept vyvážený. Na obrázcích to není tolik patrné, ale naživo je to velká paráda. Na motoru žádné vychytávky nehledejte, je to

klasický vzducháč s rovnotlakým karbecem. Sjedtě ale očima trochu víc dopředu a určitě vás to taky trkne. Tlustý obrácený vidlice Marzocchi, velký vykousaný kotouč a hlavně – radiální třmen s modrými kosticemi. To je hodně velké nářez. Už od pohledu kombinace, která vám vyrazí dech. Tímto ale nášup zdaleka nekončí. Pod malinkou kapličkou na řídítka je velký digitální displej, který umí (snad kromě připojení na internet) všechno, co si můžete přát. Nechybí průměrná rychlost, palivoměr, hodiny nebo měřič časů na kolo. Ten se ale nejspíš do sériové výroby nedostane.

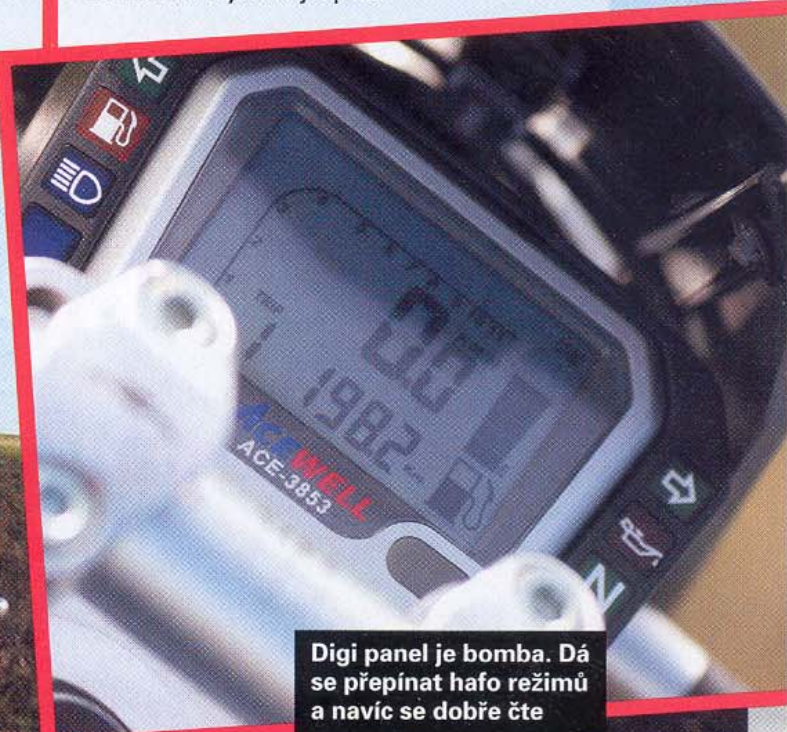
První svezení

Jakmile se vyhoupnu do celkem vysokého sedla, ihned se cítím líp než na podobných motorkách. Máte v něm totiž okamžitě pocit pevnosti a jistoty. Motorka si jenom lehce kecne, žádný potápění v tlumičích se tady nekoná. Neodpustím si zase srovnání s yamažím XT nebo XR125L od Hondy. Tohle jste, pánové, projeli na celé čáře, Blata je jiná liga. Motor při startu potřebuje lehce plynu, ale je ukrutná kosa, takže no problemo. V řídítkách, sedle a stupačkách cítíte lehké vibrace, které ale nejsou nijak nepříjemné a jsou naprosto srovnatelné s japonskou konkurencí. Byl tady i nápad dát motor do silentbloků, ale nakonec z toho



Na zadní jde
fajnově, ale musíte
trefit správný otáčky

sešlo, protože to nepřineslo nijak výrazný výsledek. Vibrace prostě k malým jednoválcům patří, takže proč se toho zbavovat. V nízkých otáčkách je znát lehká letargie, ale kolem pěti tisíc už krásně zatahuje a nad hranicí osmi je to fajnový svezení. Výkon je pro



Digi panel je bomba. Dá se přepínat hafo režimů a navíc se dobře čte

šestnáctiletý tak akorát a slušný kroužák pošle motorku bez problémů i do velkých kopců. Převodovka je taky v cajku, kvality tam jdou lehce a i neutrál se dobře hledá. Měl jsem jenom problém s motardovými botami s vysokou špičkou, ale to by spravila stranová desítka a přesazení řadičky na tisícíhranu. Blata to ale podle nás vyhrává na úplně jiném hřišti, a to podvozkem. Ten je totiž naprosto pohádkový. Už po prvních metrech máte z mašiny jistě pocit. Vůbec nepůsobí jako dvacka s cenovkou devadesát tisíc korun, ale spíš jako megadrahá Ducati se zlatýma Öhlinsama. Předek se při brzdění nepotápí a řídítka poskytují dostatek informací, abyste mohli jet pořádně rychle. Ani na špatné silnici nemají tendenci rozklepat se, což nás samozřejmě přivedlo na hřišnou ➔

Nebojte se velikosti – ve skutečnosti je větší než na fotkách

Kardův sloupek

Můj pohled na věc je zcela jednoznačný: „Konečně je tady pořádná česká motorka!!!“ To se mi moc líbí, i když z mého pohledu (do-centa) je stopětdvacítka málo. Já bych měl asi větší radost, kdyby to byla alespoň dvěpade, protože pak by to byla ideální motorka do města!

Jinak jsem zcela na straně Blata company. Udělali to skvěle, z provedení motorky je vidět, že je to fakt poctivý! To se mi líbilo nejvíc. Spousta vlastních originálních řešení a navíc příjemný dravý design, tak to má být. Ta cena 90 tisíc je sice docela dost, ale zas na druhou stranu, kupujete věci, který budou doopravdy fungovat.

A to se cení! A kdy ji budete moct mít doma i vy? Příští rok od jara se bude prodávat u osmi dealerů značky, kteří byli vybráni tak, aby síť pokryla bez problémů celou ČR. Tak si to začněte v hlavách už pomalu „šrotovat“, jestli by se vám podobná motorka na příští sezonu nehodila domů. Třeba byt jen jako druhý stroj nebo jako srdcovka českého původu...

EXCLUSIVE BLATA 125 MOTARD

myšlenku. Ten podvozek by snesl mnohem silnější motor! Taková dvěpade z YBRka, to by byla velká pecka. No a pak tu máme brzdy. Zadní je fajnová, s dobrou progresí, ale ten předek – to je maso. Ze začátku na to jde s rozvahou, ale jak za to trochu vezmete, zaflekujete na pětníku. Navíc je páčka pořád stejně tvrdá, což vám dodává sebedůvěru. Za tohle Blatě vystřihujeme obrovskou poklonu. Pro zdárný motorkářský vývoj kluka, který se na ní bude učit jezdit, jsou takovýhle věci strasně důležité. Na to nezapomeňte.

První verdikt

Upřímně řečeno, tolik jsme nečekali. Nová Blata 125 Motard je skvěle postavenou českou motorkou pro začínající piloty, která je toho hrozně moc naučí. Má fajnový motor, bomba podvozek a hlavně brzdy. Design je věcí osobních preferencí, ale my na něm ujždíme. A pro ofrňova-



LEDky na dvacce, to je velkej nářez. Ještě se vám zdá devadesát tisíc bubáků hodne?



Technické údaje

Motor

Typ:	vzduchem chlazený jednoválec
Objem:	124 cm ³
Komprese:	11,0 : 1
Vrtání/Zdvih:	57,0 mm x 48,6 mm
Výkon:	14,5 HP @ 10 250 rpm
Točivý moment:	11,2 Nm @ 8500 rpm
Počet rychlostí:	6
Plnění:	karburátor Walbro

Podvozek

Přední odpružení:	plně nastavitelná USD
Zadní odpružení:	plně nastavitelná centrální jednotka
Přední brzda:	280 mm kotouč, dvou- pístkový třmen
Zadní brzda:	1 kotouč 220 mm, jednopístkový třmen
Pneu přední:	110/80 - 17
Pneu zadní:	130/70 - 17

Rozměry

Rozvor:	1360 mm
Výška sedla:	830 mm
Objem nádrže:	10,5 l
Hmotnost suchá:	110 kg

Cena 90 000 Kč

če a věčný rejpalý máme jednu dobrou radu. Jestli se vám zdá cena 90 tisíc moc vysoká, postavte novou Blatu vedle XTčka, XRka nebo třeba Yuki. Pořádně si ty motorky prohlédněte, hlavně jak jsou postavený, jaký mají komponenty a taky se nezapomeňte projet. Pak nás zkuste přesvědčit, že je to drahý. Velký kulový, pánové. Držíme Blatě palce, aby se jí to povedlo! Velký test čkejte na jaře.

CO V NÍ TIKÁ

Motor

V Blansku původně vyvíjeli svůj vlastní agregát, ale pro velkou nákladnost spojenou s legislativou Evropské unie se nakonec rozhodli pro licenční motor. Jde o sto-pědvacítku Morini Motori, což je spolehlivě a hlavně skoro bezúdržbovej pardál. Výkon se pohybuje u hranice patnácti koní. Motor krmí rovnolaký karburátor a do budoucna se počítá i s využitím vstříkovaní. Samozřejmostí je katalyzátor a to, že splňuje normu EURO 3.

Podvozek

Přední vidlice USD s průměrem 40 mm je od firmy Marzocchi. Zadní tlumič je do Sachsů a tahle kombinace na nové Blatě funguje naprosto báječně.

Brzdy

Přední radiálně uchycený dvoupístkový třmen je od výrobce AJP, stejně jako radiální pumpa a opletené hadice. Na naší motorce byl namontován křivý 300mm kotouč, v sérii bude 280mm. Zadek je standard jednopístek s vykousaným kotoučem.

