



Určitě si vzpomenete na krásný prototyp Blata Motard 125 vystavený na stánku Motorkáři.cz na letošní jarní motocyklové výstavě v Praze. O zahájení výroby se tehdy hovořilo jako o jisté věci a jako neoficiální datum byl zmiňován červen. Pak se ale výrobce odmlčel a další informace nepřicházely... Proto nám udělalo velkou radost, když jsme minulý týden dostali pozvánku na první testovací jízdy na téměř finálních výrobních modelech Blata Enduro a Blata Motard 125 na závodním okruhu Autoklubu Písek-Hradiště.



Po příjezdu na okruh na nás čekaly dva stroje, které se po stránce designu příliš neliší od prototypů prezentovaných na loňské výstavě **Intermot** a jarním **Motocyklu**. I hlavní dvě barvy zůstaly zachovány - Enduro se ukázalo v červeném kabátu, Motard zůstal v decentnější černé. Ale na prohlížení detailů ještě bude čas, rychle se oblékám a vyrazím na trať, než dorazí ostatní redakce.



Jako první sedlám model **Blata Enduro 125**. Sedlo je docela vysoko, to se u endura dalo čekat, ale je překvapivě pohodlné a prostorné. Trojúhelník sedlo-řídítka-stupačky nemá chybu, vše je přesně tam, kam intuitivně nahmátnete. Už z prvních dojmů je u obou testovaných mašin znát hlavní záměr konstruktérů - vytvořit lákavý a krásný stroj pro širokou veřejnost, žádnou závodní pilu, ale zase žádnou rozpočtovku. Prostě něco, co zvládne výlety mimo terén i příležitostné pozávodění v motardovém stylu, ale většinu času bude jezdit v normálním provozu s čerstvým držitelem řidičáku v sedle. Tomu vedle pohodlného sedla odpovídá vybavení elektrickým startérem a absence nožního

našlapávání, „civilní“ říditka bez hrazdy, ale také třeba **přístrojovka** s kombinací přehledných kontrolků i podrobného displeje s možností nastavení snad všech funkcí, které vás napadnou.



Takže zařadit jedničku a hurá na seznámení s tratí. Hned v první sérii zatáček si musím na Enduro trochu zvykat - napřed jako by se nechtělo sklopit do náklonu, po překonání mírného odporu to už najednou jde samo a mašina radostně padá do zatáčky a vede se jedna radost. Na relativně velká kola a obutí o rozměrech **90/90-21 vepředu a 130/80-18 vzadu** je endurko i na asfaltu slušně ovladatelné, jen vepředu díky jednadvacítce s pořádným terénním vzorkem je odezva v řízení slabší. Pneumatiky Mitas Enduro si zaslouží pochvalu, na asfaltu dobře plnily svoji úlohu za ranních mlh i na odpolední prosluněné trati. Rám a odpružení si v zatáčkách i na nerovnostech vedou skvěle, brzdy s radiální páčkou i uchycením dvoupístkového třmenu jsou tak akorát - prima se ovládají, na silnici stačí a v terénu by mohly zvládnout i citlivé dávkování účinku na zrádném povrchu. Na zkoušku v terénu bohužel nedošlo, testované Enduro bohužel ještě nemělo správně nastavený zadní tlumič a při prvním výletu do terénu se jezdec vrátil s proraženým airboxem pod sedlem.



Motor a podvozek jsou kromě kol a obutí pro oba modely shodné, proto je hodlám pořádně vyzkoušet až po přesednutí na druhý model, na který jsou místní podmínky přímo nastavené - černo-šedý motocykl **Blata Motard 125**. Sytič je automatický, přesto po stisku startéru to chce trochu pomoci plynem, jinak motoru pár vteřin trvá než naskočí. I pak se občas při prvním přidání plynu do volnoběhu motor malinko zakucká než se roztočí. Testované stroje mají natočeno jen pár desítek kilometrů a podle slov konstruktéra se ještě pracuje na doladění karburátorů, aby podávaly maximální výkon v nejnižších otáčkách, ale zároveň dobře startovaly a zvládaly i rozjezdy s přidáváním z volnoběhu. Jednoválec **Morini Motori** (ne není to mýlka, nejde o avizovaný vlastní motor Blata, k tématu se ještě vrátíme) od středních otáček elasticky zabírá. Nad hranici 7 tis ot/min za to pěkně vezme a až do maxima mezi 10-11 tis slušně táhne, dál jej přetáčet už nemá cenu, výkon spíše vadne a je lepší držet se stále kolem těch devíti tisíc. Motor se chová kultivovaně i v nejnižších otáčkách, kdy sice zrychluje jen pozvolna, ale bez jakéhokoli škubání či výpadků.



Příjemným pomocníkem byla **šestistupňová převodovka** s jistým a přesným řazením. Odstupňování jednotlivých kvalitů se na motardovém okruhu osvědčilo, přestože pětka přišla ke slovu jen výjimečně a šestka vůbec. Žádný falešný neutrální, žádné nedořazení, snesla i občasné přeřazení bez spojky. Jednička nám připadala trochu kratší, tahle výtka ale padla po svezení se spolujezdcem, kdy byla podle slov řidiče kratší jednička na místě a mašinu plynule rozjela i do mírného kopce bez přehnaného vytáčení motoru. Testovaný Motard 125 byl vepředu osazen radiálně uchyceným **čtyřpístkovým brzdícím kotoučem** a velkým kotoučem a tato kombinace toho zvládala hodně. Na závodní trati by se sice hodil ostřejší nástup a dravější záběr, ovšem tohle je stroj do provozu. Radost mi kazilo jen rezonování kotouče při ostřejším brzdění - ale i tady teprve výrobce rozhoduje, jaký materiál bude montován na finální produkt.



Na **podvozku a odpružení** kol se evidentně nešetřilo. Už první metry na Motardu poskytují jistý dojem řízení a umocňují radost z jízdy. Přední vidlice upside-down Marzochi o pořádném průměru 40 mm a zadní centrální tlumič Sachs prokazují svoji dobrou pověst a ve spolupráci s kvalitním a pevným rámem zvládnou i v náklonu vyřešit veškeré nerovnosti povrchu. Oba modely mají shodné zdvihy, Enduro ale má delší přední trubky. Předek Motardu dává dobrou odezvu a v každém okamžiku umožňuje mít vše pod kontrolou. I zde se výběr dodavatele pneumatik podle mého plně osvědčil a obutí **Mitas 100/80-17 vepředu a 130/70-17 vzadu** tomuto modelu prostě sedne. Motorka je v každé situaci jistá, případné podklouznutí lze snadno korigovat, nevlíní se, v nouzi snese i menší přibrždění v zatáčce bez citelného narovnávání - v tomto směru jsem opravdu nenašel nic, co bych jí vytkl.



Tak a je po jízdách, po novinářích přijdou na řadu vylosovaní zájemci z řad veřejnosti. Přesto ale ještě máme chvíli na pořádné prozkoumání celého stroje. Po sejmutí sedla se ukazuje absence odkládacích prostor, jen úplně vzadu je uložena pěkná sada nářadí, podobně jako u BMW. Oba motory mají také bytelný kryt pod motorem. Trochu rozpaků vzbuzují madla spolujezdce - designově moc poveden řešení, kdy vystouplé plasty umožňují držení přímo za trubku podsedlového rámu, ale pohodlné to zrovna není.



A teď už je čas na krátkou tiskovou konferenci a prezentaci hlavních parametrů - a tady jsou hlavní informace.

### **Motor, proč nakonec Morini a ne Blata?**



Aby nedošlo k mýlce, jde o motor vyvinutý ve spolupráci se společností Morini Motori, která je dnes již součástí koncernu Moto Morini, ale celá pohonná jednotka bude od příštího roku kompletně vyráběna v Blansku. Důvody využití cizí konstrukce byly podle slov výrobce především legislativní - otypovat a homologovat nový motor pro světové trhy je totiž hodně složitá a nákladná záležitost, proto bylo nakonec výhodnější využít licenční řešení, které je navíc dlouhodobě osvědčené a prověřené.

### **Maximální výkon...**

Výsledky ze zkušebny udávají maximální výkon 10,7 kW při 10250 ot/min (tj skoro 15 koní) a krouťák 11,2 Nm při 8500 ot/min. Maximální rychlost je 115 km/h. Motor je vybaven katalyzátorem a splňuje emisní normu EURO3, zatím zůstává vybaven karburátorem a se vstřikováním se v nejbližší budoucnosti nepočítá.

### **Hmotnost, maximální rychlost...**



Hmotnost zůstává na již avizované hodnotě 110 kg, maximální rychlost je 115 km/h.

### **Cena, dostupnost...**

Finální cena bude pro oba stroje shodná - 90 tisíc korun. Motocykly budou na trhu od března 2008 a dealerská síť bude čítat asi 8 prodejců, motocykly nebudou prodávány přímo továrnou Blata, jak se původně zvažovalo, ale výhradně přes dealerskou síť.

### **Doplňky, příplatkové kity...**



K dispozici budou čtyřpístkové brzdy s větším brzdovým kotoučem pro Motard 125, (což obsahoval i testovací Motard, běžná výbava bude obsahovat pouze dvoupístek). V nabídce dále bude offroadová výfuková soustava pro Enduro 125.

**Kde budou modely Blata Motard 125 a Blata Enduro 125 prezentovány.**

Blata sice nechystá svůj vlastní stánek na jarní výstavě Motocykl 2008, ovšem s motocykly se setkáte v expozicích jejích dealerů.