

Blata 125 konečně jezdí

CMN

vyjíždějí každý pátek

**ČESKÝ
MOTOCYKL**

Testovali jsme definitivní verze, k zákazníkům se dostanou na jaře

strana 4



Exkluzivní záběry z Tokyo Motor Show 2007

strana 8



45

Číslo 45
9. listopad 2007
devátý ročník

22 Kč
33 Sk

Prototypy z Tokia



**Skútr
700 cm³**
Novinky Kymco 2008
strana 6



**Talmacsi
mistrem světa
bylo to na infarkt!**

**Rossi jel se
zlomeninami...**

strana 18



Takhle vypadala Blata před rokem. Liší se jen v detailech

Od prototypu k sériové výrobě

Je známou věcí, že nikdy se do sériové výroby nedostane vše, co vidíte na prototypu. Blata v tom nevybočuje z řady, ovšem musíme zatleskat, design i téměř všechna originální technická řešení zůstala zachována a laik by od sebe prototyp a sériovku nerozeznal.

Které díly „nepostoupily“ do sériového kola? Tak především motor. V Blansku sice vyvinuli od základu svůj vlastní agregát, který byl plně funkční, ovšem homologační kolotoč by byl natolik složitý, že nakonec Blata použila agregát vyvinutý ve spolupráci s italskou firmou Morini Franco Motori (tato firma již dnes neexistuje, sloučila se s Moto Morini). Tmá má vyšší kompresní poměr, točivější charakter a v převodovce jeden kvalit navíc. Vyrábět se bude kompletně v Blansku.

Brzdy zůstaly radiální, ovšem čtyřpístek vpředu je nahrazen dvoupístkem a průměr kotouče se zmenšil (prototyp 320 mm). Zmenšila se také šířka zadní pneumatiky u varianty Motard, původně plánovaná stopadesátka možná byla efektní, ale určitě hůře ovladatelná. A dražší při výměně.

Lehce se zvětšil rozvor a zmizely ony roztomilé gumové výstupky na stupačkách, které by pro sériovou výrobu byly příliš drahé.

Kdy, kde a za kolik

Otázky, na které chce znát odpovědi každý český motorkář. Ve zkratce: za 90 000 Kč, od března a u vybraných dealerů.

Motocykly Blata 125 se budou vyrábět ve dvou variantách, Motard a Enduro, a u obou je plánovaná shodná cena 90 000 korun českých. Ohledně financování jedná továrna hned se čtyřmi finančními ústavami. Devadesát tisíc není malá částka, ale po svezení mohou říci, že tato suma je plně adekvátní tomu, co Blata nabízí. Zástupci značky potvrdili, že jejich hlavní konkurencí nebudou čínské výrobky „za polovic“, ale špičkové motocykly japonských a evropských značek. A proti nim nabízí český motocykl unikátní design a ve většině případů podstatně kvalitnější vybavení.

Plánovaná roční produkce je 3000 kusů a pro Českou republiku budou určeny řádově stovky motocyklů, takže čeští motorkáři nepřijdou rozhodně zkrátka. Co se dostupnosti týče, vytvořila Blata dealerskou síť, která bude čítat zhruba osm prodejců rovnoměrně rozmístěných po republice tak, aby to zákazník neměl dít než osmdesát kilometrů. Sama továrna v Blansku motocykly prodávat nebude. Dealerská síť nekomunikuje se sítí prodejců minibiků Blata, i když v několika případech se to bude křít.

Stroje, na nichž jsme jezdili, nebyly prototypy (ty stojí v Blansku), ale motocykly nutně série. Všechny díly již pocházejí z forem připravených pro sériovou výrobu a od úplné finální verze se mohou lišit jen drobnostmi (například nastavením karburátoru). K prvním zákazníkům by se Blaty 125 měly dostat na počátku sezony 2008. Přesné datum se zástupci značky zdráhali říci, nakonec se mluvilo řádově o březnu. Pokud byste však stejně jako my očekávali slavnostní prezentaci českého stroje na české výstavě Motocykl 2008, byli byste zklamáni. Blata oficiální účast na tomto veletrhu neplánuje, ovšem nevylučuje variantu, že se motocykly objeví na stáncích jejich smluvních partnerů. První výstavou, již se blanská továrna zúčastní, bude až Intermot příští podzim v Německu.

Barevné provedení jsou jak pro Enduro, tak pro Motard prozatím pouze dvě, černé a červené, ale není vyloučeno, že se časem dočkáme třeba ještě bílého nebo modrého stroje. Anebo úplně jiného motocyklu, protože padla i zmínka o třetímu do party, městském bajku. Že by scrambler nebo malý naháč?

Český sen konečně realitou

Je to již přes rok, co jsme na našich stránkách představili prototyp čtyřdobé stopětadvacítky Blata, prvního nezávodního stroje téhle české značky. Motorka vyvolala obrovskou vlnu vesměs pozitivních reakcí, ovšem potom se po ní zem slehla. „Jak je to s Blatou?“ ptali se nás čtenáři. Teď už to víme, jezdili jsme na prvních sériových motocyklech.



text: Honzls (honzla@bikes.cz), foto: autor, HP a Gas

Blata 125 Enduro/Motard

Technická data

BLATA 125 ENDURO/MOTARD	
motor	čtyřdobý, voduchem chlazený, jednotválec, OH2C/2
objem	124 cm ³
vertikální zdvih	57 + 48 mm
výkon	107 kW (145 kV/10 250 ot/min)
točivý moment	11,2 Nm (6500 ot/min)
kompresní poměr	11:1
pánev motoru	karburátor Walbro
startér	elektrický
převodovka	šestistupňová
brzdy	vpředu kotouč Ø 280 mm, dvoupístkový třmen, vzadu kotouč Ø 220 mm, dvoupístkový třmen
rozvor	190 mm
výška sedla	830/850 mm
hmotnost	116 kg (suchá)
nádrž	10,5 l
cena	90 000 Kč

Setkání s novináři uspořádala blanská továrna Blata na motokárové trati v Pisku - Hradišti a lepší místo si vybrat nemohla. Navzdory písečné tradici (tady prší i v době, kdy celá Evropa umírá na vysušení) a faktu, že zbytek republiky se beznadějně utápí v mlze, tady totiž pražilo slunko a měli jsme dost času a prostoru si motocykly osahat a i na studené trati vyzkoušet, co se skrývá pod jejich nezaměnitelným designem. Po celou dobu nám byli k dispozici pánové od Blaty, kteří nám toho měli hodně co říci: Lukáš Vašíček z obchodního oddělení, vedoucí vývoje Stanislav Hanuš a motorář Martin Dörgl. Nikdo jiný toho o téhle motorce neví víc než oni, a tak jsme jezdili a povídali a jezdili. Takže s Blatou se to takhle...

morini Franco Motori, má vyzávozáci hřídle a jeho parametry zní hodně dobře – jen o fous méně než maximálně povolených patnáct koní při otáčkách přes 10 000 a více než jedenáct newtonmetrů při osmi a půl, to vše reálné hodnoty z motorové brzdy! Navíc karburátor má automaticky sytí a akcelerační pumpičku a motor s ním splňuje euro-trojkou (ve výfukovém potrubí je systém sekundárního vzduchu a katalyzátor). O vstříkování se u tohoto modelu neuvažuje, stejně jako o jiném spouštěním než elektrickým. Převodovka je šestistupňová. Servisní intervaly zatím nejsou pevně dané, Blata by ráda 6000 km na olej (je tu filtr a sítko) a 12 000 km na ventily. Vzduchový filtr je mořtanový.

duro 90/90-21 a 130/80-18, Motard 100/80-17 a 130/70-17), řetěz D.I.D. a brzdovou soustavu obsahující přední radiální brzdovou páčku i radiálně uložený dvoupístek vyrábí AJP. Všechny hadice jsou opletené. Řídítka jsou hliníková bezhrzdová s proměnlivou šířkou a kovovými zášlepkami na koncích a na nich ovládací prvky od Domina. Přední dvojitě světlo má 55W žárovky, jinak jsou vesměs ostatní světélka z LED. Přístrojovou desku tvoří jeden sdružený digitální budík.

Mezi technické vychytávky patří madla pro spolujezdců schovaná pod plastem, roztomilá koncovka výfuku nebo třeba gumové ližiny na vrchu zadního blatníku – stačí je sundat a máte pod nimi navrtané díry na plotnu k „topkejsu“... V Blatě už plánují i příplatkovou výstavu, prozatím se mluví o otevřeném výfuku a silnějším brzdovém systému na přední kolo.

Marzocchi, Sachs, AJP...

Rám se dvěma horními tahy a příšroubovanou posedlovkou je z ocelových trubek a na něm je uchycena krásná hliníková kyvačka, jejíž zdvih 190 mm zajišťuje nenastavitelný tlumič Sachs. Na opačném konci na krku řízení jsou přes kuželkovou ložiska uchyceny nádherné široké hliníkové břežle, které ve svých úchytech drží masivní 40mm „apsajdy“ Marzocchi. Ráfky dodal německý Behr (pěkné náby si dělají v Blatě sami), pneumatiky Mitas (En-

Překvapení na trati

No a teď to nejdůležitější. Jak se na nových Blatách jezdí?

Na testování jsme měli k dispozici dvě motocykly: jedno Enduro a jednoho Motarda. Oba stroje byly ještě syrové, počítadla hlásila 40 kilometrů, ale motory již byly po odbrzdění na motorové

brzdě, a tak jsme mohli taht. Bylo ale znát, že se v průběhu dne měnil jejich projev, a odpovídne, po řádově stovce největších kilometrů, už agregáty běžely pěkně lehounce.

Jako první si беру enduro, abych si připomněl, jak trať v Pisku vypadá. Musím se trochu rozcvičit, abych přešel z rychlosti na pomalou, a když na něm přistanu, balancuji po špičkách. Tohle není žádné XT 125 nebo XR 125 L. Blata je skutečně dospělý motocykl. Možná až moc, vzhledem k tomu, že jde o motoru primárně určenou pro šestnáctileté pubertáky. Posaz je ale velice pohodlný. Široká řídítka padnou pěkně do rukou a přestože se mi stupačky na místě zdají trochu víc vpředu, na trati to nepocítuji. Naopak se to pozitivně projevuje při jízdě vstojce, kterou Blata bez problémů umožňuje.



Na trati. Podvozok je vynikající a snesl by i více než 15 koní

Nezaměnitelné tvary Blaty 125 má na svědomí Stanislav Hanuš. Český design byl doplněn o kvalitní komponenty



Patnáct koní v plném traťu

Startování syrového motoru je trochu ošek, jsem zvyklý na stříkačkami, ale stačí dát plyn a jednobuch se rozeběhne. Ke konci dne už bylo i to startování bezproblémové. Zvuk z pěkné koncovky (připomíná mi Aprilii SXV, vlastně celá motorka, nejen tenhle detail) zní dospěle, to je pro mladšy dobrá zpráva. Mačkám celkem zlehka jdoucí spojku, cvakám jedničku a vyrazím na trať. Jedu opatrně, nemám v ty endurácké „špuntovky“ úplnou důvěru, ale o to víc si všímám motoru.

Na krásném multifunkčním digitálním budíku si nacvakám, aby se mi otáčky zobrazovaly i číselně, nikoli jen graficky, a zkoumám. Přestože jde o dvoutentil, který by teoreticky měl mít lepší střed a horší vršek, tenhle motor je jiný: střední otáčky jsou dobré, ale nad nějakých 7000 jednovalec ožije a nejlepší svezení nabízí pěkně osmi až desíti tisíci. Navíc prakticky vůbec nevíruje! Je z něj cítit, že tam ty koně jsou, a já cvičím s řadičkou jak na závedech.

Převodovka je dobře odstupňovaná, s krátkou enduráckou jedničkou a krátkými rozestupy mezi čtyřkou, pětkou a šestkou a i na téhle technické trati s krátkými rovinkami není problém vytáhnout rychlost na stovku. Na silnici přý Blata spolehlivě udělá potvých 115 km/h. Jedinou výtkou k řazení je jeho tvrdší chod spojený s rázy při změně kvatů, ale třeba se to s největšími kilometry srovná.

Podvozokové bezkonkurenční

Vynikající je podvozok, který si pořádně užívám po přesednutí na motarda. Ten má silnější obutí, takže už se tolik nebojím to klopat (s rozumem, je listopad). Geometrie je hravá a zároveň stabilní a v nejlepší světlo se tady ukazují použité komponenty Marzocchi/Sachs. Motorka je báječně pevná, odpružení tuhé (ale ne tvrdé) a dokonce i odborník na podvozky a věčný rejpal Honza Halbich uznale kývá hlavou. Tady poznáte těch 90 000 Kč, které za

motorku dáte, tohle je chování dospělé kvalitní motorky. Písečnou trať znám ze sedla Kentoyi i závodního supermotardu, ale nejvíce jsem si jí užil právě na Blatě!

Motard byl navíc vybaven 300mm předním kotoučem a čtyřpístkovým třmenem (nenechte se zmást modrými zátkami, tohle nejsou Sumitoma z R1, ale opět AJP) z příplatkové výbavy v brzdě účinek i dávkování byly velmi dobré. Jen škoda, že je páčka brzdy dost daleko. Imbusem (nářadí je v elegantních držáčkách pod sedlem) se dá sice nastavit její záběr, ale v „nulové“ poloze zůstává příliš daleko od řídítka. Na Enduro byl standardní dvoupístek, který pochopitelně nemá takovou sílu, ovšem jako brzda pro enduro

byl ideální – s měkkým záberem a pěkně citlivý, abyste na šotolině hned nepřibrzdili.

Resumé? Je to špička!

Na závěr testování jsme vyzkoušeli i jízdu ve dvou. Přestože se Blata 125 tváří sportovně, se spolujezdcem se počítá a jeho místo není jen nouzové a ani ve dvou neutrpí jízdní vlastnosti.

Blata 125 zkrátka překvapila v každém ohledu. Tohle není motorka, která vás po dvou letech přestane bavit. Kvalitou jízdy i provedení skutečně platí za absolutní špičku v kategorii čtyřdobých stopětadvacítek a je jen na tovarně, jestli tyto přednosti dokáže prodat. My Blatě držíme palce!

Multifunkční displej se velice dobře čte. (kontrolky po stranách napávek moc vidět nejsou) a můžete si na něm nasdílet spoustu informací!



Verdict	BLATA 125 ENDURO			BLATA 125 MOTARD		
	S	U	P	S	U	P
motor	5	5	5	5	5	5
podvozok	5	5	5	5	5	5
brzdy	5	5	5	5	5	5
ovládání	5	5	5	5	5	5
nádrž	5	5	5	5	5	5
cestování	5	5	5	5	5	5
sport	5	5	5	5	5	5
spolujezdce	5	5	5	5	5	5
zpracování	5	5	5	5	5	5