Temný rytíř

Jestli má nějaká motorka našlápnuto, aby se stala mezníkem v novodobé motocyklové historii, tak je to právě tato. Yamaha se probouzí a přichází se strojem, který se vymyká dosavadní japonské produkci.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha MT-09

Objem	**847 cm³**
Výkon	**84,6 kW/115 k@10 000**
Točivý moment	**87,5 Nm@8500**
Hmotnost	**188 kg** (provozní)
Cena	**199 990 Kč**

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový tříválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 78 × 59,1 mm, kompresní poměr 11,5:1, vstřikování ∅ 40 mm, elektronický plyn YCC-T, tři motorové módy, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: hliníkový dvojitý páteřový rám, vpředu USD vidlice KYB ∅ 41 mm, zdvih 137 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s tlumičem KYB, zdvih 130 mm, obojí nastavitelné předpětí a odskok, brzdy vpředu 2 kotouče ∅ 298 mm, čtyřpístkové radiální třmeny Sumitomo, vzadu kotouč ∅ 245 mm, jednopístkový třmen, pneu Bridgestone S20 vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráfky

Parametry: délka 2075 mm, šířka 815 mm, výška 1135 mm, sedlo 815 mm, rozvor 1440 mm, úhel řízení 25°, stopa 103 mm, světlá výška 135 mm, nádrž 14 l, olejová náplň 3,4 l, užitečná hmotnost 177 kg

VERDIKT

Yamaha MT-09

Motor	**7/10**
Podvozek	**7/10**
Brzdy	**7/10**
Ovladatelnost	**7/10**
Město	**6/10**
Cestování	**5/10**
Sport	**8/10**
Výkon/Cena	**8/10**

Jan Rameš, honzis@cmn.cz
Michal Řádek, mouse@cmn.cz
foto: Michal Řádek, Alessio Barbanti

Už to zaznělo v testu nového XV950, ale musíme to zopakovat i tady – Yamaha je zpět. Zpět mezi živými. Značka, která za posledních pár let novinkami skutečně nehýřila, najednou zahájila útok. A co je hlavní, útok motorkami, které mají šanci na masový komerční úspěch, což Super Ténéré či R1, tedy nejvýraznější novinky předchozích hubených let, celkem logicky nebyly. Navíc tenhle svůj atak Yamaha provádí pomocí motocyklů, o nichž rozhodně nemůže nikdo říci, že by byly akorát přepracované. Ne. Všechno nové, čerstvý vítr, tedy v případě MT-09 doslova uragán.

V dobré společnosti

Co je to vlastně za motorku, tohle emtéčko? Yamaha kategorii MT založila v druhé půlce minulé dekády a měla to být alternativa k masově prodávaným naháčům. MT je zkratka Monster Torque, čili něco jako Kruťácký Krouťák, a víc než na výkony a úzkostlivé dodržování standardů té které kategorie se koukalo na styl a pořádný krouťák. Jako první byla MT-01, charakterní a dosud obdivovaná nahatá sportovní motorka, která měla v hliníkovém rámu zabudovaný obrovský 90koňový vzduchem chlazený dvouválec 1700 cm³ z cruiseru Road Star Warrior. Následovala MT-03, což byl vlastně jednoválcový roadster, přestože se ho spousta lidí snažila zapasovat do škatulky supermoto, což však s jeho litými koly, dvěma kotouči vpředu a totálně neterénním vzhledem dost dobře nešlo.

Buď jak buď, emtéčka se prostě etablovala jako specifická sorta strojů, které však vždycky nabízely něco jedinečného. A vůbec se nedivím, že tu motorku, na kterou se právě díváte, Yamaha zařadila právě mezi MT. Co je to vlastně, naháč? Supermotard? Městská, nebo spíše meziměstská motorka? Všechno špatně, a přitom všechno správně. Od každého něco. Výrobce ji označuje jako „roadster motard", což k jejímu naturelu pasuje opravdu nejlépe. Pokud byste chtěli něco méně marketingového a více pochopitelného, tak prostě chuligán.

Co detail, to originál

Vzhled je jako u obou předchozích emtéček dosti specifický. Na rozdíl od „jedničky" a „trojky" u téhle doposud nevím, jestli se mi líbí nebo ne, vlastně mi design přijde takový neuchopitelný, samá ostrá hrana, ale nic výrazného. Rozhodně když MT-09 uvidím zaparkovanou někde v chumlu motorek, budu chvíli přemýšlet, co že to vlastně je. Ale třeba je to jen můj problém a třeba by to vyřešily jiné barvy. V téhle tmavé fialové se bezvadně hodí k marketingovému sloganu Dark Side of Japan, ovšem ta oranžová, co vidíte na titulce a kterou jsme si na focení půjčili z velkého pražského dealerství Y Moto, mi přijde podstatně lepší (taky proto jsme fotili právě tuhle).

Pro milovníky symetrie peklo, ale informačně a přehledností je přístrojovka skvělá

Přitom když si ji začnete prohlížet podrobně, zjistíte, že na každém kousku je nějaký zajímavý prvek. Přední světlo, vyosená přístrojovka, zadní ledkový světlomet, jako by dodatečně přidělaný, maličký výfuk, krásná asymetrická kyvka… Netradiční jsou také ovládací prvky, emtéčko nemá normální chcípák a čudlík startéru, nýbrž jediný šoupací přepínač na obě funkce. Zřejmě proto, že by jinak nezbylo místo na přepínač motorových map a warningy.

Již zmiňovaná vyosená přístrojovka je jedním z těch velmi specifických prvků MT-09, a pokud nejste posedlí symetrií jako já, budete si ji jenom užívat, protože co se čitelnosti, rozložení údajů a funkcí týče, je tenhle digitální budík špica. Vlevo zařazený kvalt, uprostřed tachometr, nahoře zvolená motorová mapa a palivoměr, kolem horního okraje otáčky, vedle potom menším písmem ty pro okamžitou pozornost méně podstatné věci, jako jsou hodiny, kilometry, spotřeba, teplota, prostě paráda. Akorát výstražné kontrolky nejsou moc výrazné.

Úzká a prostorná

Ještě než se vyhoupnete do sedla, možná budete chtít někam schovat doklady. Tak to máme dobrou zprávu, MT-09 patří mezi stroje, u nichž konstruktéři nezapomněli na slušný podsedlový prostor, navíc je zámek ukryt pod odklápěcí krytkou, takže nehrozí, že se vám po pěti letech zasekne vlivem soustavného bombardování vodou a blátem od zadního kola.

Tři válce, 115 koní a 188 kilo. To nepotřebuje další komentář

No tak teď už nasednout můžeme. Překvapilo mě, jak je tahle motorka prostorná. Tedy řídítka, mimochodem krásná kónická a široká, u Japonců nevídaná, jsou poměrně blízko a dávají supermotardový pocit, ovšem ta prostornost pramení z vyššího sezení a nízko umístěných stupaček, za tohle vám vaše kolena budou děkovat. Přitom nemusíte mít strach, že byste stupačkami dřeli v každém vinglu jak na čopru, úhel náklonu je stejný jako na supersportovní R6!

To proto, že motorka je hrozně štíhlá. Inu, úzký motor dělá divy. Yamaha totiž použila naprosto netradičně tříválec! Řešení, které už léta propaguje Triumph a kterého se před dvěma lety chytla i MV Agusta, tak přebral také velký japonský výrobce, u nichž se většinou předpokládá, že nejsou schopni přenést se přes své čtyřválcové dědictví. Jenže on se asi někdo z vedení svezl na Street Triplu nebo něčem takovém… Co mě šokovalo, byla rychlost, s jakou Yamaha tento motor nasadila – loni na podzim ukázala jenom motor, já jsem to bral za dobrý vtip, který má k realizaci daleko jako náš pan prezident k abstinenci, a najednou přede mnou po necelém roce stojí kompletní motorka. Klobouk dolů!

Tři válce jedou!

Že se jedná o tříválec, poznáte nejen podle tří výfukových svodů, ale také podle nápisu CP3 na víku klikovky. CP je jako „crossplane", což je výraz, s kterým Yamaha přišla u R1 a označovala tím její „překřiženou" klikovku (to, čemu se nesprávně, ovšem o to rozšířeněji říká big-bang). Tak abyste z toho nebyli zblblí, MT-09 má taky „crossplane" klikovku, ovšem v tomhle případě to není žádný unikátní nápad, ale běžná praxe, čepy jsou umístěny po 120° a motor pálí zcela pravidelně, stejně jako u Triumphu nebo MV Agusty (akorát osy válců jsou šoupnuté proti ose klikovky kvůli snížení tření). U tříválce totiž žádné fígle na to, aby měl dobrý krouťák ve středním pásmu, vymýšlet nemusíte.

Tříválcové motory v sobě kombinují přednosti čtyřválce (výkon nahoře) a dvouválce (krouťák dole, štíhlá stavba), a beze zbytku to platí i o MT-09. Nastartujete a roztáhne se vám pusa do úsměvu – decentní chraplák z výfuku vám dopředu hlá-

EMTÉČKO NA MOTARDA

Na milánském veletrhu EICMA představila Yamaha další verzi MT-09. Nazvala ji **Street Rally** a z charakteristiky „roadster motard", platné pro standardní emtéčko, tady výrobce odstranil to slovíčko roadster a **zůstal jen motard**. Pomocí pár drobností Yamaha podpořila jednu část osobnosti tohoto stroje, který se tak nově pouští do křížku i s Ducati Hypermotard nebo Aprilií Dorsoduro. Street Rally od standardu odlišuje **vyšší ploché krosové sedlo**, malý plastík pod světlem (jakýsi náznak krosového blatníku) a velký nad ním, který zvolna přechází do chráničů rukojetí, liší se i kryty vidlice či podsedlový plastík.

Verzi Street Rally přišel na chuť i Valentino

V PŘÍŠTÍCH ČMN

Znovuzrozený Indian se postavil do řady vedle Victory (obě značky patří Polarisu) a zatroubil na útok proti H-D. Myslíte si, že tohle je konečně značka, která prolomí neochvějné postavení orla z Milwaukee?

Napište nám na e-mail **redakce@cmn.cz**
nebo na **www.facebook.com/cmn.cz**

Dobře, že ji Yamaha zařadila do MT, a ne mezi obyčejné naháče. I vzhledově je „nula-devítka" hodně specifická

sí, že tohle bude prča. Zmáčknete zlehka jdoucí spojku, cvaknete jedničku, dáte plyn, a od té doby už máte hubu otevřenou dokořán, jak se smějete. Kdybyste na hlavě neměli helmu, tak se vám snad mozkovna odklopí. Tohle prostě jede!

A jede to nahoře, jede to dole, jede to pořád. Když se Mišák vrátil z projížďky, oči mu svítily jak oslněnému jelenovi: „*Šestku tam můžeš nechat v pětačtyřiceti a jen přidáváš plyn. Za chvíli jedeš dvě stě a ani ti to nepřijde, ten motor chce furt dál! Maximálka? Co se udržíš, já tam viděl 245 a zdaleka to nebyla konečná. Přitom jsem za celej vejlet, kdy jsem si fakt užíval, měl průměrnou spotřebu 5,7, to není zlý. Zvuk je krásnej, ale neobtěžuje, stejně tak žádné trable s vibracemi… Parádní jádro, ale určitě ne pro začátečníky!*" Pokud byste přeci jen toužili po jiném zvuku, musíte vzít kompletní laďák, protože výfukové potrubí je v jednom kuse.

Řidič má k dispozici tři motorové mapy, standard, ostřejší A, městské B, což je fajn, ale víc fajn by bylo, kdyby se vývojáři ještě jednou zavřeli do dílny a přemapovali stříkačku. Reakce elektronického plynu při přechodu ze zavřeného do otevřeného se totiž neobejde bez nepříjemného škubance, nejcitelnější to je na standard. Škoda, tohle negativum Yamaze bere body při všech zahraničních srovnávacích testech, co jsem zatím četl.

Královna hbitosti

Kromě motoru si zamilujete i způsob, jakým se MT-09 vodí. Leccos napoví pohled do technických údajů – tenhle rarach totiž váží i s plnou nádrží

Nadšení ze skvělého motoru kazí jen škubavá reakce plynu. Až tohle Yamaha vyřeší, bude MT králem chuligánů

pouhopouhých 188 kilo! Je tedy o 23 kilo lehčí než naháč FZ8, který je navíc slabší, a dokonce váží o 17 kg méně než začátečnická XJ6, u níž ani o výkonovém porovnání nemá smysl mluvit. Panenko skákavá, teď koukám do technických údajů, a MT-09 je dokonce o kilo lehčí než supersport R6!

Výsledkem je lehoučká, lehce působící (což nebývá vždy ekvivalent) a hravá motorka. „*Řízení je absolutně bez chyby, zatáčení a jízda v rychlých i pomalých zatáčkách zážitek. Dlouho jsem nejel na něčem, co se tak snadno řídí,*" pokračuje Mišák v nadšeném vyprávění. Hodně to dělá ten posaz. Zatímco na FZ8 a jiných naháčích se přeci jen hrbíte nad přední kolo, které tím zatěžujete, u MT-09 sedíte zpříma a necháváte předek dělat svou práci. A samozřejmě do toho mají také co mluvit použité pneumatiky, supersportařské bridžky S20.

Někomu může přijít podvozek měkký, jinému se naopak může zdát tvrdší, ale přesně pro tyhle nespokojence jsou tady štelovatelné komponenty Kayaba vpředu i vzadu, chybí akorát regulace komprese, jinak si motorku může nastavit každý podle sebe. Naopak všichni bez výjimky chválí brzdy. Radiálně montované čtyřpístky mají parádní účinek a dobře se dávkují, za 20 tisíc si k nim můžete pořídit i andělíčka strážníčka ABS.

Za super peníze

Pokud máte pocit, že jsme kladné vlastnosti vyčerpali, tak na závěr přichází eso. A tím je cena. Za tohohle zbrusu nového, zajímavě tvarovaného raracha se skvělým a charismatickým tříválcovým motorem, výbornými brzdami a lehoučkou ovladatelností totiž dáte magických 200 tisíc, a ještě vám zbude desetikačka na zmrzku! Již zmiňovaná těžší a slabší čtyřválcová FZ8, která doposud u Yamahy měla místo agresivního sportovního roadsteru střední třídy, je za 210. Řekl bych, že kromě konkurence se začínají třást strachem i modely z domácí stáje. Temný rytíř přichází, ale kolem sebe šíří jen jasné světlo zářivé budoucnosti. ■

Motocykl do testu zapůjčila firma Yamaha Motor Middle Europe.

AKTUALITA

Jetka v retrofuturistickém designu

Francouzská značka helem Roof, kterou založil v roce 1993 bývalý pilot a vášnivý inženýr Claude Morini, je u nás známá především modely Desmo a Boxer, tedy helmami s charakteristickým designem a dvojí homologací. Na veletrhu v Miláně se ovšem Francouzi kromě inovací stávajících modelů chlubili hlavně novým modelem Rover v hodně ulítlem designu. Tato retrofuturistická jetka nám připomíná šílené asijské škopky u nás nikdy nevídané, v zásadě jde ale o klasickou otevřenou přilbu z vyztužených uhlíkových vláken doplněnou o majestátní vypouklé plexi chránicí celý obličej (dostupné i v zatmaveném nebo zrcadlovém provedení). Roof tento 1450 g vážící model vyzdvihuje jako ideální vzdušnou helmu do jakéhokoliv počasí, použitelnou jak ve městě, tak na silnici, a jako její největší přednosti uvádí panoramatický výhled, použití revolučního mechanismu uchycení plexi a v neposlední řadě i progresivní ochranu. Uvedení této helmy v několika barevných kombinacích na trh je plánováno na začátek jara 2014 a od března by měla být dle českého dovozce k mání i u nás, včetně inovovaného Desma nebo geniální jet přilby Cooper z termoplastické kompozitní skořepiny s neobvyklou koncepcí, jež v sobě ukrývá až tři styly. **DMB**

inzerce