

800

ňovou kontrolu trakce (Ducati má trakci jen u 848^{EVO} Corse, ride-by-wire ani jeden konkurent, Suzuki nabízí dvě motorové mapy). Také antihoppingová spojka není u italské konkurentky k nalezení, pneumatiky Pirelli Diablo Rosso Corsa dále naznačují, že domovinou ef-trojky bude hlavně závodní okruh.

A teď to nejdůležitější: kdy a za kolik? Tak to bohužel nevědí ani v českém zastoupení. Ale vzhledem k tomu, že nová motoroka používá tělo F3 675, která se normálně vyrábí, a motor Brutale 800, která se také normálně vyrábí, neměla by výroba F3 800 být technicky větší problém. Tak snad se dočkáme brzy. Cena byla stanovena pro italský trh a činí 13 990 eur včetně quickshifteru, což je zhruba 360 tisíc, a podle informací od dovozce se na téhle úrovni budou snažit udržet i českou cenu, aby motorka byla konkurenceschopná. Pro porovnání, Suzuki si za géesixero řekne necelých 323 tisíc, Ducati za 848^{EVO} dokonce ještě o 400 éček víc (cca 370 tisíc českých). Krásná, silná, dostupná, no to je zase smrtící kombinace... ■



Když Yamaha na podzimní výstavě Intermot v Kolíně nad Rýnem nastínila svůj projekt tříválcového motoru, brali to všichni přítomní jen jako marketingovou ukázkou toho, co nás možná za rok nebo dva čeká. Jenže Yamaha si pospíšila, dokonce jsme nemuseli na premiéru v náznamech představeného agregátu čekat ani do letošní světové motocyklové výstavy. Na začátku léta, přesně 11. června, úderem patnácté hodiny bylo jasno. Na světě je „příští generace sportovního motocyklu“, jak Yamaha nazvala svou novinku MT-09.

Zcela nový tříválcový řadový motor v kompaktním a štíhlém rámu disponuje objemem 850 cm³ a výrobce slibuje lineární průběh točivého momentu. Lehký hliníkový podvozek by měl být snadno ovladatelný a obratný, k če-

muž nás vedou i široká řídítka a ploché pohodlné sedlo.

Výfukové nerezové svody vedou ze tří válců do jedné krátké koncovky pod motorem. Výfuk je potažen korozivzdorným nanofilmem. Krátký kompaktní tlumič výfuku splňuje normu Euro3 a uvidíme jistě brzy sami, jestli se z něj opravdu line avizovaný uhrančivý hrdelní zvuk.

Jestliže se konstruktéři rozhodli vyrobit lehký a štíhlý motocykl, přispívá k tomu pod tlakem litého rámu z lehkých slitin. Jeho nízká hmotnost a nadprůměrná tuhost pomáhají motocyklu k hmotnosti 188 kg včetně náplní.

Výrobce slibuje, že nový model MT-09 je navržen tak, aby mohl plnit řadu rolí, například aby byl stejně vhodný pro výlety i každodenní cestu do zaměstná-

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha MT-09

Objem	847 cm ³
Výkon	84,6 kW / 115 k @ 10 000
Točivý moment	87,5 Nm @ 8500

Motor: kapalinou chlazený řadový tříválec, vrtání × zdvih 78,0 × 59,1, elektronické zapalování TCI, vstříkávání, elektrický startér, sekundární převod řetězem

Podvozek: rám z lehkých slitin, teleskopická přední vidlice, zdvih 137 mm, zadní centrální pružicí jednotka, zdvih 130 mm, brzdy vpředu dva kotouče Ø 298 mm, vzadu kotouč Ø 245 mm, pneu vpředu 120/70ZR 17, vzadu 180/55ZR 17

Parametry: výška sedla 815 mm, rozvor 1440 mm, délka 2075 mm, šířka 815 mm, výška 1135 mm, hmotnost včetně náplní 188 kg / s ABS 191 kg, nádrž 14 l, olejová nádrž 3,4 l

ní. Základem je pohodlí a dobrá ergonomie. Palivová čtrnáctilitrová nádrž je tvarována tak, aby ji mohly jezdcovy nohy a kolena co nejlépe obejmout.

Lehce působí i desetipaprsková kola, navržena tak, aby se dosáhlo snížení neodpružené hmotnosti. Vepředu i vzadu jsou osazeny radiálními sedmnáctipalcovými pneumatikami.

Vzadu najdete asymetrický odlitek kyvné vidlice z lehkých slitin, o jejíž odpružení se stará téměř vodorovný zadní centrální tlumič.

hell