

BRIGHT SIDE OF JAPAN



Pěkný velký a čitelný displej

Detaily dávají
pocit podstatně
dražšího stroje

Yamaha znovu oprášila poněkud umrtvenou řadu MT, a to pod sloganem „Dark Side of Japan“, čili Temná stránka Japonska. Nevěřte tomu, to jsou jen marketingové kecý. Hlavně nová MT-07 je totiž předzvěstí velmi světlé budoucnosti.

Jan Rameš
honzis@cmn.czfoto: Michal Rádek,
autor, DMB

Na konci léta tříválcová osmsetpadesátka MT-09, na podzim v Miláně potom její supermotorová verze Street Rally a hlavně tahle dvouválcová MT-07. Tyhle motorky vnesly nový život nejen do řady Monster Torque, kterou kdysi začala lokomotiva MT-01 a nyní ji okupovala sice příjemná, ale nijak zvlášť monstrózní jednoválcová MT-03, nýbrž hlavně do celého výrobního programu Yamahy. Ta už to potřebovala jako sůl, a tohle je návrat na výsluní ve velkém stylu. Temný je možná kubistický design těchto strojů, stejně jako barevná provedení, v nichž se nabízejí, ovšem z projíždky se budete vracet rozzářeni jak pampelišková louka. A z MT-07 obzvlášť. Ta lehkost, ta ovladatelnost, ten živý motor, a hlavně ta CENA! Přestože jich dovozce podle svých slov objednal velmi optimistické

množství, už teď jsou na ni pořadníky. Upřímně, nedivím se.

Vypadá dražší, než je

Příchod MT-07 jsem zaregistroval jen jako jeden z mnoha exemplářů na milánském veletrhu. Nic, co by mě zvlášť zaujalo. Její tvary mě sice neurážejí, ale také nijak extra nerajcují, stejně jako u MT-09 říkám, že pro samou hranu vlastně pořádně nevím, jak ta motorka vypadá. To znám jinačí misšky, i v téhle kategorii. Poprvé jsem si ji pořádně prohlédl až na brněnském Motosalonu, a tady už jsem ji začal vnímat více, a když jsem si ji těsně po Motosalonu bral na test, už jsem si ji se zájmem prohlížel.

Nic totiž nenasvědčuje tomu, že by tohle zrovna měla být motorka s cenovkou pod 130 tisíc. Zpracování je bez poznámek, však také na vinku vidíte, že MT-07 je vyráběná v Japonsku, a ne v Indii či kde, jak se také můžete dočíst na všemocném internetu. Jediné, co mě vysloveně rozčilovalo, je titěrný ovladač blinkrů a těsně vedle něj klakson, jinak jsem si celou dobu uznale bručel pod vous. Každý plastíček, každý držáček má ně-

jaký zajímavý tvar, vyložené skvěle vypadají ráčky, zubaté kotouče, libily se mi praktické kryty osy zadního kola. A samozřejmě kyvka, která by u takhle levné motorky klidně mohla být kus jeklu a nikdo by se nad tím nepozastavoval, ale Yamaha si dala záležet a udělala skutečně parádní kousek hodný stroje trojnásobné ceny. Hele, ty jedna MT-07, ty mě začínáš zajímat!

Málo otáček, málo benzínu

Obavu jsem měl ze sedla, jeho

tvar je takový prazvláštní, placatý a vpředu nahoru vytažený. Hned první nasazení ale ukázalo, že strach má velké oči, protože sezení je v naprostém pořádku, sedátko je příjemně tuhé a dává dobrou zpětnou vazbu při odpovídajícím pohodlí. Od větších jezdců jsem slyšel, že jsou na ně moc úzká řídítka, já mám také raději širší, ale u nula-sedmičky mi nepřišlo, že by tam byla špatně.

Nad řídítky trůní poměrně velký palubní displej, který je dost daleko od předního světlometu

Jízdní pozici můžete
pěkně měnit podle toho,
jestli chcete jet kochačku,
nebo rychlačku

a vzniklý prostor můžete přikrýt doplňkovým plexi, ale ve standardu je to odkryté a vůbec to nevypadá blbě. Displej samotný má ode mě pochvalu, uprostřed máte to nejdůležitější, zařazení kvalt, vpravo tachometr, otáčkoměr je graficky dole. Ten není moc výrazný, jenže u takhle pružného a vstřícného motoru ani být nemusí. Upřímně, kdyby tam otáčkoměr nebyl, vůbec nic by se nestalo, koukal jsem na něj z čiré zvědavosti. Třeba abych zjistil, že sekundární převod je příjemně krátký, při dálniční stotřicítce totiž 5500, ovšem omezovač zasa- huje až o dalších pět tisíc dál!

Tam se ale ocitáte velmi zřídka, protože tenhle motor navzdory svému malému objemu nabízí tolik síly už ve spodním a středním pásmu, že nějaké vytáčení do omezo- vače je jen zbytečným plýtváním

paliva. V téhle oblasti dokáže být dvouválec vůbec velmi vstřícný, dílky na palivoměru ubývají pomalu a ukazatel okamžité a hlavně průměrné spotřeby dokáže spofivému člověku vyloudit spokojený úsměv na tváři. Já se za celý test pohyboval v rozmezí 3,8 až 4,3 litru na sto, přičemž hodné kilometrů bylo najeto v příměstském hustém provozu, ale nezanedbatelná část po okreskách ve svižném tempu. Dálnice a těžká ruka na plynu průměr dostanou nad pětku, ale když zrovna nemusíte jezdit pořád sto padesát, kdy už to mimochodem fakt dost fouká, tak vám výplata vydrží dost dlouho. Anebo kapesné od maminky, MT-07 si totiž můžete pořídit seškracenou na 35 kW a řídit ji s á-dvojkou od osmnácti. A nenapadá mě moc jiných motorek, které bych mladochům doporučil raději.

► V PŘÍŠTÍCH ČMN

Nová řada Street od H-D má značně přitáhnout úplně nové zákazníky. Jako kdysi V-Rod, kterého malá sedmdesátka dost připomíná. Jak funguje, zjišťovali jsme ve španělském Madridu. Myslíte si, že to je pro H-D dobrá cesta?
Napište nám na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz

► AKTUALITY**Pro každodenní trénink**

V ČMN Shopu přibyla nová kniha od nakladatelství Kopp „Trénujeme na motocyklu každý den“ (399 Kč), která volně doplňuje oblíbený titul „Dokonalá jízda na motocyklu“. Je určena začátečníkům i lehce pokročilým jezdcům a jejím cílem je, jak kniha říká, probudit chuť neustále vylepšovat a zdokonalovat techniku a styl jízdy, trénovat a nečekat, že časem zlepšení přijde samo od sebe.

Kniha je koncipována do kapitol zabývajících se klíčovými tématy, např. brzděním, jízdou v dešti nebo v horách, jízdou v koloně spolu s pravidly skupinové jízdy, strachem, uvolněním atd. Témata jsou netradičně proložena abecedním seznamem všemožných pojmů spojených s motocykly a jízdou na nich a jejich dokonalým vysvětlením včetně užitečných tipů. V knize navíc najdete 30 žlutých



daná cvičení provedli, k dispozici máte též tzv. memo labels – samolepky s vytyčenými záměry, které vám při vykonávání cviků mají pomoci se uvolnit a hlavně nezapomenout.

DMB

Známe termíny Ducati Tour 2014

Sotva ducatisté slavnostně zahájili sezonu párty v pražském Hard Rock Café v druhé půlce března, už je tu další zpráva od „rudých“. Seriál testovacích dní, pořádaných dealery boloňské značky, se v minulosti tak osvědčil, že letos slaví Ducati Tour již půlkulaté výročí. Možnost vyzkoušet si některý ze sedmi předváděcích motocyklů s desmodromickým srdcem budeme mít letos na sedmi místech, začíná se v sobotu 19. dubna tradičně v Milíně u Příbrami

a dál je to vždy přesně po týdnu v pořadí Brno, Hradec Králové, Ostrava, Děčín, Slušovice a celá Ducati Tour končí 31. května v Mladé Boleslavi. Ke svezení budou připraveny novinky 899 Panigale, Monster 1200S a nový Diavel, stejně jako oblíbení „tahouni“ nabídky Monster 796, Streetfighter 848, Hyperstrada a Multistrada. Zápis na akci probíhá klasicky přes web dovozce nebo pořádajícího dealera vždy tak dva týdny předem, dozvíte se tam i podmínky zapůjčení, jízdy

budou probíhat po silnicích formou zhruba hodinových individuálních projížděk.

Pozorní čtenáři a milovníci supersportů určitě zbystřili – kde je Ducati Den? Ten český dovozce pořádal jako poslední ze značkových okruhových dnů, letos měl být třináctý ročník... Snad nebude třináctka osudné číslo? V době redakční uzávěrky to ještě nebylo úplně jisté, ale prý vše směřuje k tomu, aby tradice nebyla porušena. O termínu vás budeme včas informovat. **jr**

VERDIKT	
Yamaha MT-07	
Motor	8/10
Podvozek	6/10
Brzdy	7/10
Ovladatelnost	8/10
Město	8/10
Cestování	5/10
Sport	7/10
Výkon/Cena	8/10

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Yamaha MT-07	
Objem	689 cm ³
Výkon	55 kW/75 k@9000
Točivý moment	68 Nm@6500
Hmotnost	179 kg (provozní)
Cena	129 990 Kč
Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový dvouválec s přesazením ojničních čepů o 270°, DOHC/4, vrtání × zdvih 80,0 × 68,6 mm, kompresní poměr 11,5:1, vstříkávání, elektrický startér, šestistupňová převodovka, sekundární převod řetězem	
Podvozek: trubkový ocelový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 41 mm, zdvih 130 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s jedním tlumičem, zdvih 130 mm, nastavitelné předpětí, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 282 mm, čtyřpístkové třmeny Sumitomo, vzadu kotouč Ø 245 mm, jednopístkový třmen, pneu Michelin Pilot Road 4 vpředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráfky 3,50"/5,50"	
Parametry: délka 2085 mm, šířka 745 mm, výška 1090 mm, sedlo 805 mm, rozvor 1400 mm, úhel řízení 24,8°, stopa 90 mm, světla výška 140 mm, nádrž 14 l, olejová náplň 3,0 l, užitečná hmotnost 176 kg, max. rychlost 207 km/h	

Radost až na kost
Pojďme ale zpátky k motoru. Panenko skákává, že já vám vlastně ještě neřekl, co je to zač? Pamatujete, jak jsme vám v minulém roce přinesli špiónážní fotky neznámého dvouválce Yamaha, kte-

ré unikly z nějakého uzavřeného setkání v rámci značky? Tak to je on. Úplně nové jádro, řadový dvouválec o objemu necelých sedm set kubíků, velmi kompaktní. Válce jsou posunuty lehce mimo osu klikovky, což snižuje tření a tím i spotřebu, která byla jedním z klíčových cílů při vývoji. Vyvažovací hřídel je prý jedním z nejlehčích v současných motorech, přesto však svoji funkci plní na jedničku s hvězdičkou, o vibracích se u MT-07 skoro nedá mluvit. A již tradičně nemůže chybět přesazení ojničních čepů o 270°, jako to už kdysi dávno zavedla TDM850 a později převzala Super Ténéré a ve čtyřválcové formě R1. Yamaha to dnes nazývá „Crossplane Philosophy“, proto také na motoru najdete zkratku CP2. Oproti motoru s pravidelným zapalováním by měl být motor lépe kontrolovatelný a řidič by měl mít lepší odezvu a cit pro to, co se děje na zadním kole.

Tenhle konkrétní rozestup intervalů zapalování má také devadesátistupňový motor V2, a tahle konfigurace vždycky platila za pořádného siláka ve středním pásmu. Dvouválec MT-07 není výjimkou, jenže on má síly dost tak nějak všude. Výhodou malých objemů je, že se velmi rády a lehce vytáčí, a přesně tohle je i nula-sedmička. Řekněte tříletému děcku, že pojedete na celý den do zábavního parku plného houpaček a prolézaček, a i když bude mít velkou radost, pořád to bude málo proti tomu, jakou má radost motůrek MT-07, když otevřete plyn. Dva tisíce otáček je takový limit, pod kterým není dobré dvouválec trápit, městskou padesátku zvládnete na pětku, šedesát už se ale dá jet v poho-

dě na šestku při dvou a půl tisících. Od téhle hranice není problém naplno akcelarovat, a když budete prohánět mimochodem opravdu skvěle odstupňovanou převodovku, vystačíte si s rozmezím od tří do maximálně šesti tisíc otáček a budete se tlemit od ucha k uchu. Občas si to drbnete přes spojku na zadní, jindy se rozhodnete, že dnes se neřadí a necháte tam čtyřku, a tak-

ce pohodlí. Přitom na sedle máte dost místa na pohyb a není problém měnit pozici podle toho, jestli chcete jet v klidu a narovnaní, nebo vás chytne rapla a budete potřebovat měnit zatížení. Zdánlivá prkotina, ale jsou motorčky, které vám na-diktují jediný způsob jízdy a máte smůlu, buďte trpíte při pomalé jízdě, nebo se bojíte při svižné. Odpružení sice ukazuje, kde se šetřilo, přední vidlice není nasta-

Výrobce překvapivě zvolil na zadní kolo širokou stoosmdesátimilimetrovou pneumatiku, ovšem MT-07 je tak lehká a má tak dobře umístěné těžiště, že bych přísahal, že tam bude maximálně stošedesátka, na ovladatelnost to nemá sebemenší vliv. A aspoň máte opravdu hodně velkou styčnou plochu, kterou silný motor jen tak nepřepere.



Navzdory širokým pneumatikám je nula-sedmička velmi agilní

Do zatáček se Yamaha sklání prostě oslnivě :-)



To je on! Ten za to celé může!

výchto zábavních programů si s MT-07 vymyslíte spoustu.

Pro každý den a každého pilota
Co by ale byl motor bez adekvátního podvozku a vlastně celé motorčky? Lehkost z ní úplně číší, ono když vám něco váží pod 180 kilo i s plnou nádrží, tak to prostě poznáte hned. Posaz je vzpřímený, rozhodně více městský než sportovní, což je další plus pro ovladatelnost a zásadní záležitost v otáz-

vitelná vůbec, vzadu ladíte pouze předpětí, ale nevidím v tom zádrhel. Svým charakterem je podvozek středně tvrdý až měkký, takže nejste po 100km po těch našich asfaltových motokrosovéch tratích příliš vydrncaní a po tužších útlumech zatoužíte až na rychlých a opravdu hladkých asfaltových úsecích. Ovšem na Dubou nebo Buchláky si tuhle motorku stejně nikdo kupovat nebude, takže já osobně fandím tomuto spíše komfortnějšímu ladění.

Brzdová soustava je odpovídající určení téhle motorčky. Tradiční yamahácké čtyřpístky, které si získaly pověst kdysi na prvních er-jedničkách (tehdy s typickými modrými zátkami), svou účinností nezklamou, proti dnešním radiálním monoblokům jim sice chybí ta ultimativní citlivost a zákus, ovšem to by u téhle motorčky bylo spíše na škodu. Přeci jen MT-07 je motorka pro každý den a pro každého pilota, a taková kombinace začátečník/děšť a 5 °C by s nějaký-

mi ultra kusadly byla dost kritická. Takhle je to fajn, na brzdy je spoleh, a za dvacetitisícový příplatek můžete mít i verzi s ABS. I s těmi dvěma desítkami Palackých navrch je MT-07 pořád skvělá nabídka.

I kdyby stála víc...
Možná je to škoda, že se v případě nula-sedmičky tak důrazně omílá cenovka. Jasně, těch 129 990 Kč člověka prostě praští do očí. Jenže Yamaha MT-07 je po čertech dobrá motorka a byla by jí, i kdyby stála třeba 170 tisíc. Ultra zábavná, úsporná, přiměřeně komfortní, dobře vypadající (i přes mé soukromé výhrady), koncepčně moderní. V Kawasaki asi manažeri vzteky ohryzávají tužky, protože jejich ER-6n dostala pořádnou ránu do zad, je totiž o nechtutných 25 kg těžší a i se současnou agresivní cenovou politikou českého dovozce o třicet tisíc dražší (a to ještě za model 2013, letošní o další desítku víc). Jenže MT-07 si tak trochu kálí i do vlastního hnízda, vsadím se, že se na podzim budou rozprodávat plné sklady čtyřválcových XJ6 – dražších, těžších a neporovnatelně méně zábavných motocyklů než nula-sedmička. Pro mě osobně je MT-07 už takhle zkraje roku kandidát na Překvapení sezony, a jelikož je to také první cena pro hlasující v anketě Motocykl roku, jdu obvolat příbuzenstvo, ať všichni okamžitě hlasují. Třeba to nakonec bude v jistou dobu jediná MT-07 dostupná v Evropě. Hlad je po nula-sedmičce oprávněný. ■

Motocykl do testu zapůjčila firma Yamaha Motor Middle Europe.



NC750X



NC750S

HONDA
The Power of Dreams

Radost pro každý den.



Univerzálnost, praktičnost, agilita a styl. Optimální kompromis pro ty jezdce, kteří chtějí spolehlivého společníka na každodenní ježdění – ať je to ve městě, či v otevřené přírodě. Představujeme nové NC750X a NC750S.