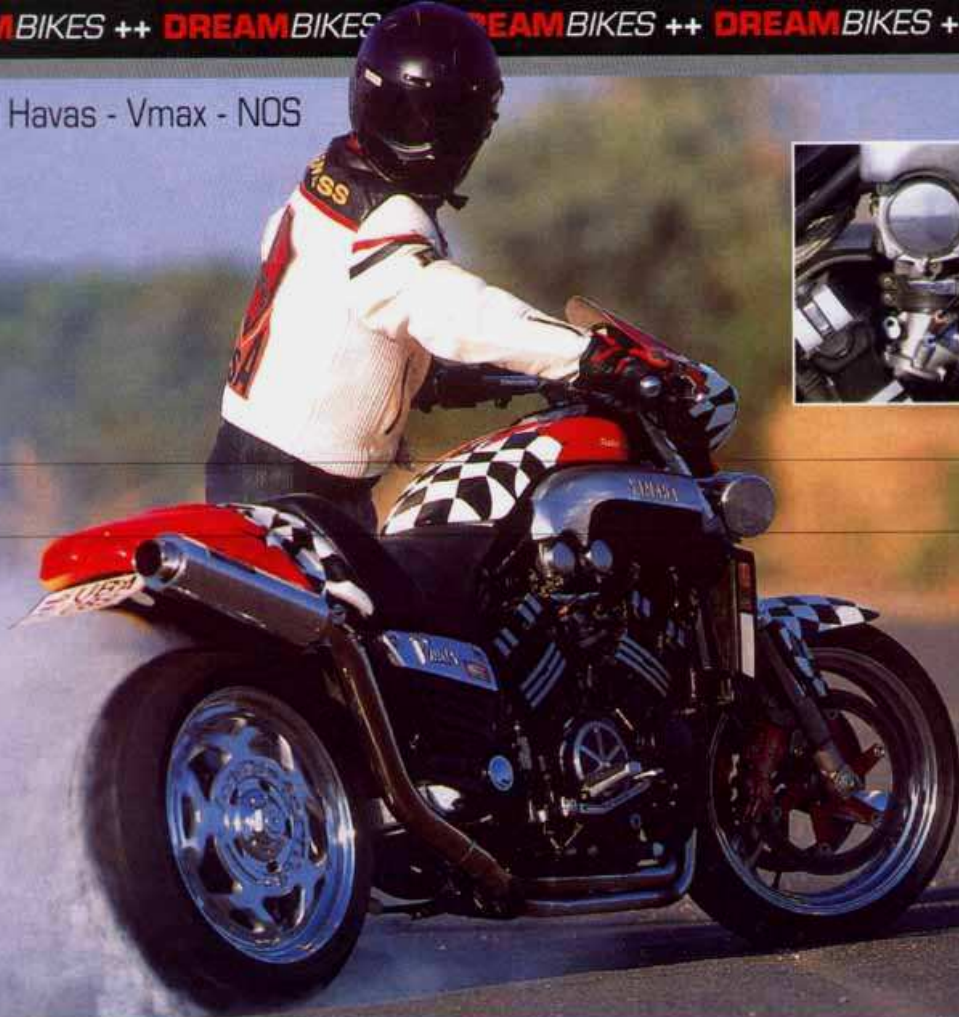


Dream bike: Havas - Vmax - NOS



POVZNÁŠEJÍCÍ SÍLA

Jsou mezi námi jedinci, kterým 1500 cm³ zdvihový objem a 172 koňských sil nestačí, ale kvůli tomu nemusejí propadat panice, protože přece existuje – nitro. text: R. Miča / J. Paulovits, foto: I. Paulovits

Slunce se zableskne na chromované lahvi s nápisem NOS, když postava v černé přilbě Simpson pootočí řídítka a zasune klíč do zapalování. Nastartovaný motor na krátkou dobu

vyštěkne, zanedlouho se ozve do výšky vytažených výfuků takový mumraj, jaký je schopen vyprodukovat pouze velká V čtyřka, a asfalt se pod strojem chvěje. Motorka je žhavena krátkými plynovými nárazy. Menší zašelestění a otevře se uzávěr lahve naplněné rajským plynem, motor zařve, pak naše smyslové orgány sova stačí sledovat nastalý děj. Zadní široká pneumatika Pirelli Dragon Corsa ječí, aby jí proboha udělili milost, zvuk splývá s hlubokým burácením motoru, přičemž více než 300 kg železa, hliníku, umělé hmoty, gumy, laku, lidského těla a kůže se vymrští z obrazu. Na asfaltu zbude pouze černá šmouha, štiplavý pach spálené gumy a malá černá tečka, která nakonec zmizí na obzoru. „Dělal jsem to dobře, nebo mám to dělat jinak?“ pomrkávají se zpod nadzvednutého černého plexiskla přilby Simpson

o něco později dvě nezbedné oči. Péter Havas rozumí nejen stavbě motorek, ale i tomu, jak s nimi pak zacházet.

Sedmadvacetiletý obchodník hodně cestoval po Americe, Francii, Švýcarsku a po Itálii, ale všude se mu nejvíce zamlouvaly upravené motocykly Vmax. Rozhodl se, že si pořídí právě takový. Trvalo to téměř tři roky, než byl zhotoven jeho sen - Vmax v úpravě Havas.

V roce 1997 koupil stroj jako sériový výrobek, celé léto na něm jezdil, aby motocykl poznal a mohl se rozhodnout, co na něm vlastně chce pozměnit. V zimě studoval různé katalogy tuningových firem a různé zahraniční odborné časopisy, krátce nato nastala doba, kdy začal měnit motocykl k obrazu svému. U francouzské firmy Tuning Formula si koupil jednoramennou kyvnou vidlici, pružinovou jednotku Öhlins, zadní





Jednoramenná kyvná vidlice, vyfrézované hliníkové kolo a vyleštěný buben, to je klasika.



FZR-YZF přední vidlice, přední kolo FZR 1000 a příšerně drahá, ale velice účinná šestipístová Beringer brzda nevypadají právě nejhůř.



kolo a jeden kit Viseco. Prodavač mu ještě doporučil karburátorovou sadu Dynojet Stage 7 a elektroniku zapalování, vzduchový filtr K+N, speciální těsnění a jeden lock-up-clutch, nebo chcete-li spojku, ve které protizávaží pomáhá sevřít lamely.

Jeden maďarský „specialista“ mu převrtal motor, ale protože se zadřel již při prvním nastartování, odvezl motor do Tuning Formula a tam práci provedli v profesionální kvalitě. A když se Francouzi již jednou do náročných úprav pustili, tak se nezastavili ani u hlav válců.

Mezitím Péter již byl ve Spojených státech, odkud si přivezl plynový kit NOS k Vmax-u.

Lajos Pekker mu složil motor, instaloval NOS-kit a na soustruhu vyhotovil veškeré držáky a distanční díly. U Tuning Formula rozhodně nezaháleli, přední teleskopická vidlice byla použita z YZF 750, na přední kolo namontovali brzdové kotouče Beringer a k nim vhodně šestipístkové brzdiče. Tlak v brzdovém

systému se nesmí nikde ztrácet, a proto bylo nezbytné použití pancéřové a kovové hadičky.

Pomaloučku začal Vmax získávat tvar. Péter pro něj ve Francii ještě našel vhodný tvar předního a zadního světla, později je odnesl spolu s ostatními věcmi na leštění k jednomu airbrusherovi. Ten na ně vykouznil žádoucí obrázky a motocykl se i tím opticky zrychlil. Csaba Finster ke kolenům vyhotovil do výšky vytažený tlumič hluku, pak už bylo pouze třeba upravit několik malých drobností. V létě 2000, tedy po třech letech, byl hyper-Vmax konečně hotový. Úspěch u obecnosti na závodech dragsterů v Kunmadaras stál opravdu zato.

Peterův vztah k motorům se časem změnil, začala ho zajímat street-fighter akrobatika. K tomu se Vmax příliš nehodí i když s ním je Péter schopen provádět divy, tak jak to přiložené obrázky dokazují. Možná tedy už tušíte, jakou kategorii v úpravě Havas uvidíte příště... ■



Chromovaná láhev s rajským plynem nejen dobře vypadá, ale i její účinek je až mrazivý.



Hrdá, ale přesto politováníhodná. I Pirelli dokáže pouze nařikat, pokud se do ní pustí 275 koňských sil.

