

MAXFACTOR

Harley Davidson je legenda, ale V-Max je kult. A tohle jsou ty nejlepší vémaxy na světě!

Roman Bareš



PRO KASKADÉRY

Tuhle hračku pro jednoho nejmenovaného kaskadéra postavil Francouz, který se kupodivu nejmenuje Jean, ale Ludovic Lazareth. Vykašlal se na sáhodlouhé experimentování s motorem (proč taky, když všechno už je vymyšleno) a jednoduše tam nechal prsknout tuningový kit od Dynojetu,

stupeň 7, k čemuž lze říct jen to, že vyšší číslo úprav už neexistuje. Mysleli jsme si, že přitom pošilhával po Ducati 996, protože dva laufy z karbonu stáhnul pod sedlo, ale pravda je trochu prozaičtější. Jen takhle totiž můžete s tímhle strojíčkem jezdit po zadním kole bez jediného omezení. Lampy jsou šlohnuté

z erjedničky, pár věcíček je z GSX-R750, brzdy jsou špičkové šestipístky od Tokica, to abyste mohli jezdit po předním, kdy se vám zamane, a kola jsou z Triumphu 955I, ale vyleštěná k nepoznání.

Je to bomba, nemyslíte?

Odstěhoval se do Humpolce?

Ne, do Francie. Tam vědí, k čemu je hliník dobrý, a všechno zbytečně těžké, ocelové nahradili právě lehkou slitinou. To zásadní, kvůli čemu je V-Max kritizován, tedy jízdní vlastnosti, taky změnili, přední vidlice původně fungovaly na GSX-R1100 a zadní komponenty jsou ze stejnojmenné sedmsetpadesátky. No a šestipístkové brzdy Tokico jsou už jen třešničkou na dortu.



Podle sebe

Tak to udělal Crit Loomans z Holandska, který V-Maxe změnil snad v každém detailu. Motor má teď rovný litr a půl, výfuky jsou značky Yoshimura, což dohromady dává 165 koní, a sen o nitru tedy zůstal jen snem, raději ty peníze nalil někam jina, konkrétně do nového kardanu a zavěšení zadního kola, obojí má na svědomí Pascal Schlitz z Tuning Formula's, o kterém zasvěcení hovoří jako o guru pro V-Maxy celé Evropy. Zadní kolo je šest a půl palce široké od Fishera, přední pochází ze Suzuki RG500.



N.I.T.R.O

Proboha, tohle jsme fakt nežrali. V-Max, co má na zadním kole 251 koní!!! Udělala to firma Cannes Moto Services a vzala to od Přemka, totiž od podlahy. Začali tím, že převrtali motor na 1540 cm³, dali tam čtyři karburátory Keihin FCR s průměrem 44 mm, vymysleli nové sání a modifikovali elektroniku. Nitro tam foukli hned ze tří flašek, jedné hlavní a dvou pomocných, které jsou jako podpůrné, tenhle rachot můžete zažívat maximálně půl minuty, pak by to nejspíš vzbouchlo. Podvozek byl převzat z podstatně vsťřicnějšího a odolnějšího GSX-R1100, brzdy jsou šestipístkové Billety, Beringer dodal kotouče o 310 mm v průměru, což je o kousek víc, než má to zelené pravítko, co jste měli ve škole na geometrii. Je to ďáblův stroj, to nám nikdo nevymluví, a vlastně si ani nejsme jisti, zda by to někdo z nás chtěl vůbec sedlat. No, snad to chápete...



TURBO

Ano, opravdu je to turbo motor a rovnou vás odstřelíme cifrou 200 koní, což je jeho neředitelný výkon, který máte v pravé ruce, kdy se vám zamane. Motor a všechno s ním spojené je made in USA Magna Charger, zbytek dělal Didier Vernier z Francie, před

pár měsíci ještě mechanik u BMW. Turbo je nízkotlaké a hlavně originál, dva dvoukomorové karburátory kdysi fungovaly v autě značky Ford. Výfuky jsou od Hindla, brzdové kotouče mají průměr 320 mm a značku Brembo, přední čelisti mají (doufám, že

sedíte) osm pístků a jsou od Spieglera. Přední vidlice pocházejí (jak jinak) z GSX-R750, zavěšení zadního kola je takřka beze změn převzato z devítistovky Monsters. Ďábelský exemplář!



Oranžové kladivo

Ne, to není titulek, tak se tahle motorka skutečně jmenuje. Smířte se s tím, že sériových 145 koní a sadomasochistický krouťák 103 Nm někomu prostě stačí, a peníze radši narve do něčeho jiného. Jasně, smějete se, že tenhle exemplář je jen o designu, dobrém laku, chromu a jiných kolech... Hm, takže vy jste si asi nevšimli těch předních brzd, co? Už jste se zase nadechli? Perfektní... Jsou to dva rotory po celém obvodu předního kola, a když jsme se ptali majitele, jak to tedy brzdí, jen ukázal helmu s odřeným plexi. Tak tomu fakt nerozumíme. Asi dobře.