

Yamaha V-Max



Maximální rychlost
225 km/h



Modelu V-Max se nepodobal žádný jiný sériový motocykl. A také žádný moderní vysoce výkonný motocykl nezástal s minimálními změnami tak dlouho úspěšný jako tato děsivá a brutálně silná Yamaha V4, vypuštěná na nic netušící publikum roku 1985.

V době uvedení motocyklu V-Max na trh ho jeho silový design a motor s objemem 1198 cm³ a výkonem 107 kW zařazoval do odlišné kategorie než kterýkoli jiný motocykl na silnici. Navrhovali ho Američané a podobal se silnému autu na dvou kolech včetně velkých slitinových lapačů vzduchu čnících po stranách falešné palivové nádrže. Lapače i nádrž byly falešné, ale výkon modelu V-Max rozhodně falešný nebyl, málem člověku vymknu ruce. Dojem umocňoval i fakt, že podvozek tomuto stroji jen stěží stačil.

Nesporným jádrem modelu V-Max byl jeho motor, vidlicový čtyřválec s válci v úhlu 72 stupňů a pohonem hřídelem, vypůjčeným z turistického modelu Venture. Konstrukční Yamaha vyladili šestnáctiventilový motor Venture s výkonem 71 kW pomocí konvenčních kom-

ponent zesilujících výkon včetně vaček s vysokým zdvihem, velkých ventilů, odlehčených pístů a poslepného klikového hřídele. Přidali také tzv. V-boost, systém spřažení karburátorů, aby ve vysokých otáčkách produkovaly více směsi, a tedy i více pohonné síly.



Bouřlivá akcelerace

Efekt otevření rukojeti plynu byl strhující. Jakmile ručka titěrného otáčkoměru Yamahy dospěla na 6000 ot/min, spustil se V-boost a doslova postrčil stroj někam k horizontu. Jiné motocykly byly určitě rychlejší než Yamaha, jejíž aerodynamika omezovala maximální rychlost na 225 km/h, ale na přímé trati na V-Max žádný jiný stroj neměl. Řítil se vpřed a zanechával za sebou pouze tmavou stopu své zadní pneumatiky, která se svými rozměry 150x15" byla nejširší motocyklovou pneumatikou vůbec.

Zatáčení byla často vzrušující, ne vždycky však z dobrých důvodů. Yamaha měla nízké těžiště (palivová nádrž byla pod sedlem, což pomohlo), nedal se však popřít fakt, že to byl těžký stroj s tvrdým zavěšením, který nijak nemiloval změnu směru jízdy. Při natáčení v mírné rychlosti zůstával stabilní, ale agresivnější způsob jízdy vedl k tomu, že začal jančit.

Většinu majitelů to zjevně nevadilo, protože část jedinečné chlapské pověsti modelu V-Max tkvěla právě v tom, že má příliš silný motor na svůj podvozek. V éře stále víc určované supermotocykly s jemným ovládním ovšem zůstával stranou jako podřadný, nebezpečný stroj, který je sice neporazitelný při jízdě přímým směrem, ale je s ním

Egliho Madder Max

Síla a agresivní vzhled modelu V-Max z něj činily ideální základ pro ty, kdo se zabývali speciálním konstruováním a vyladováním. Ti jej během let použili jako základnu mnoha vynikajících výtvarů. Mezi nejodvážnější patřilo přepřlované monstrum, které postavil roku 1995 veterán mezi švýcarskými konstruktéry Fritz Egli. Egli připevnil na stroj Rootovo turbodmychadlo poháněné ozubeným řemenem od klikového hřídele a živěné velkým Weberovým karburátorem se dvěma přívěrami v klamně palivové nádrži. Výsledkem byl výkon přes 150 kW, zvuk rvoucí uši a úděsná výkonnost přes drobné vylepšení podvozku. Egli odmítl vyrobit více těchto strojů pro prodej, přestože po nich byla poptávka.



těžká práce v zatáčkách. Dalo se s ním však docela dobře vyjít, když to bylo zapotřebí. Tento velký vidlicový čtyřválec byl poslušný v nízkých otáčkách a byl i chvályhodně spolehlivý.

Jedinečný styl a výkonnost modelu V-Max se od roku 1985 zúročily v kultu tohoto stroje (i když, a v tom je kus ironie, původně byl stroj na některé trhy včetně britského dodáván se sníženým výkonem). V-Max pak zůstal v katalogu Yamahy několik let jen s nepatrnými změnami. Roku 1993 dostal silnější přední vidlice a zdokonalené přední brzdy. Avšak do třetí dekády své existence vstoupil mohutný Max se svým typickým vzhledem a osobitostí prakticky nezměněnou. I nadále dostal své pověsti hrubé, brutální síly.

Vlevo: Lapače vzduchu trčíci nahoře po každé straně motoru byly falešné stejně jako palivová nádrž, poněvadž skutečná palivová nádrž byla pod sedlem. Ale výkonnost velkého vidlicového čtyřválcového motoru, alespoň v neomezené podobě, byla reálná. U pozdějších modelů byly zdokonaleny přední vidlice a brzdy, ale motor s výkonem 107 kW žádné další vyladění nepotřeboval.

Specifikace	Yamaha V-Max (1985)
Motor	kapalinou chlazený vidlicový čtyřválec
Objem (vrtání x zdvih)	1198 cm ³ (76x66 mm)
Maximální výkon	107 kW při 8 000 ot/min
Převod	pětistupňová převodovka, pohon hřídelem
Rám	dvojitý kolébkový z ocelových trubek
Zavěšení	teleskopická vidlice vpředu, kyvná vidlice se 2 tlumiči vzadu
Brzdy	zdvojená kotoučová vpředu, jednoduchá kotoučová vzadu
Hmotnost	254 kg bez paliva
Maximální rychlost	225 km/h

