

Test motocyklu: Yamaha V max za 398 787 korun

# Pro jednoho kult, pro jiného nebezpečný dravec

JAN ČECH,  
JAROSLAV NOVÁK

Yamaha V max má kořeny už v roce 1985. Za nezvykle dlouhý výrobní život se dopracovala v roce 1993 vlastně k jediné zásadní modernizaci rámu, brzd a designu a do současnosti pak dospěla k postavení kultovního stroje. Není totiž mnoho dalších motocyklů, jejichž majitelé se sdužují v klubech a sjíždějí se na speciálních srazích. I když V max zřejmě zanedlouho ve výrobě skončí, své příznivce už zřejmě nikdy neztratí.



Roadster? Chopper? Streetfighter? Vše v jednom, V Max však nejvíce připomíná pouhý motor se dvěma koly.

FOTO: MAFA - DAVID NEFF

Už na první dojem monstrem naznačí, s čím že bude mít jezdec tu čest. Celému motocyklu dominuje mohutný čtyřválcový agregát do V o obsahu 1198 cm<sup>3</sup> s charakteristickým nasáváním a dvojitý krát

Nad motorem je falešná nádrž s kontrolkami benzínu, teploty a neutrálu, místo tam našel otáčkoměr. Opravdová nádrž je ukryta pod malým sedadlem pro spolujezdece. Pobere ale jen 15 litrů naturalu, což je při mimořádném výkonu a tomu odpoví-



Přední část motocyklu dominuje kulatý světlomet. Stroj se také vyznačuje absencí jakékoli kapotáže.

FOTO: MAFA - DAVID NEFF

dající spotřebě (v testu MF DNES kolem devíti litrů benzínu na 100 kilometrů) málo. Majitelé zvláštních strojů ale oponují, že s V maxem - dragsterem - zpravidla stejně na daleké výjízdce nevyrazí.

Na předním kole je dvojitá kotoučová brzda, na zadním kole poháněném kardanem je kotoučová brzda jednoduchá. Celkově V max působí dojmem mohutného motoru, kterému konstruktéři přidali dvě kola, aby se mohl pohybovat.

Po nastartování stroje se ozve hluboký bublavý zvuk, který chytí za srdce snad každého motorkáře, byť by k jedné stopě jen přivoněl. Jinými slovy - tón už při volnoběhu dává tušit sílu, kterou motor disponuje.

Po zařazení prvního rychlostního stupně a uvolnění spojky se očekávání stoprocentně naplní. Při vytočení jedničky do maximálních otáček (kolem 9000 za minutu) "motor s koly" svého krotitele do tří vteřin katapultuje do rychlosti přes sto kilometrů v hodině a let přes 200 kilometrů v hodině atakuje po deseti až dvanácti vteřinách. I tuto hranici Yamaha V max snadno pokofí, ale pro jezdce v sedle, kterého nekryje žádná kapotáž, je kvap nad 160 až 180 kilometrů

v hodině fyzicky značně náročný.

Předností hodnocené motoriky je robustní a spolehlivý agregát s obrovským zátahem už od nízkých otáček, dobré brzdy, klasická vizáž a viděno pohledem všech specifik a zvláštností také relativně dobrá ovladatelnost.

Mnohem horší to je s jízdními vlastnostmi. Podvozek totiž značně zaostává za silným motorem. Ideální trasou, na které se dají využít všechny přednosti V maxu, tak je silnice s krátkými rovnými úseky a nepříliš ostrými zatáčkami.

Nedá se sice zcela jednoznačně tvrdit, že motocykl zvládá zatáčky špatně, či dokonce nebezpečně, ale rozhodně nejsou jeho oblíbenou disciplínou. Takže - pokud si jezdec chce vychutnat jízdu s většími náklony na členitější silnici a má zkušenosti z jiných silničních motocyklů, bude v sedle rarity nejspíš hodně zklamán.

Nicméně vyznavači Yamaha V max tvrdí, že i divočejší jízdu v zatáčkách se strojem zvládnout lze. Na druhou stranu ale připouští, že se to sami museli nejdřív učit. Prý jim to trvalo kolem dvou let.

jan.cech@mfdnes.cz

## Prognóza odhadce

Yamaha V max drží cenu lépe než mnohý jiný motocykl, což je dáno neobyčejným zájmem o tento zvláštní stroj. Dnes je prakticky vyloučeno sehnat exemplář od ročníku výroby 1994 a mladší v solidním stavu za méně než 200 tisíc korun. Samozřejmě, že cena nového stroje po koupi klesá - při standardním používání to je do dvou let ke 280 tisícům korun a za čtyři až pět let ke 220 tisícům korun. Dál se hodnota zhruba drží a motorka se prodává za částky, které odpovídají technickému stavu a kvalitě konkrétního kusu. Yamaha V max je vděčným objektem pro různé přestavby, které se v ceně ojetiny - jsou-li zdařilé - rovněž mohou projevit.

MARTIN KRÍŽ,  
autor je spolupracovníkem redakce

## Spotřeba v testu

Yamaha V max 1200 spotřebovala v testu MF DNES v průměru devět litrů na 100 kilometrů, při většině jízd byla obsazena jedním jezdce. Vyznavači stroje tvrdí, že s ním lze jezdit i za sedm a méně, ale dodávají, že komu se to povede, ten nemá pro takovou motorku srdce.

## Závěry z testu

Yamaha V max je zajímavá klasickým designem a výkony.

Podvozek značně zaostává za silným motorem, jezdec si musí na V max dlouho zvykat.

Při vysoké spotřebě má hodnocené motocykl malou nádrž.

Je koncepčně starý, ale mezi motorkáři v Česku a hlavně v zahraničí přerostl v kultovní stroj.

Ztrácí hodnotu pomaleji ve srovnání s nejdřív daleko modernějším motocyklem.

Zájem na trhu ojetin je značný.

## Brutální V max těžko hledá konkurenty

Yamaha V max je stroj natolik specifický, že k němu těžko hledat srovnatelné konkurenty. Výrobce vede V maxe mezi silničními motocykly, zatímco příznivci chopperů tvrdí, že naprosto jednoznačně patří do jejich kategorie. Yamaha V max před lety skutečně také získala titul Chopper roku.

Někdo tradiční japonský městský dragster přirovnává k pitbulovi, od kterého majitel žádá, aby byl pořádně vzteklý a měl zlou vizáž. Přitom mu odpouští, že "špatně běhá" do zatáček, neboť vlastně o kouzlo ladné a přitom svižné jízdy nestojí.

V zájmu zachování tradice, která velí doplnit automobily a motocykly testované v MF DNES o možnost přehledného srovnání konkurentů, jsme tedy zalovili aspoň v nabídce "brutálních" motocyklů na zdejšímu trhu. A vybrali jsme Ducati Monster S4 - byť je na rozdíl od Yamahy V max novinkou pro rok 2001 a přestože má - opět na rozdíl od Yamahy V max - výborné jízdní vlastnosti.

Dalším partnerem by mohla být Honda X 11, rovněž stroj, který se sice považuje za roadster, ale ve srovnání s Yamahou V max je novější.

(hč)

## Testovaný motocykl a jeho konkurenti (dle údajů výrobců)



Model	Yamaha V max 1200	Honda X 11	Ducati Monster S4
motor/chlazení	čtyřdobý/kapalinou	čtyřdobý/kapalinou	čtyřdobý/kapalinou
počet válců	4	4	2
objem (cm <sup>3</sup> )	1198	1137	916
výkon (kW)/ot.	107/8500	103/9000	74/8750
točivý moment (N.m)/ot.	101/3000	116/7000	92/7000
převodovka (rychl. stup.)	5	5	6
brzdy (vpředu/vzadu)	kotoučová/kotoučová	kotoučová/kotoučová	kotoučová/kotoučová
rozvor kol (mm)	1590	1500	1440
výška sedla (mm)	870	795	803
zdvih odpružení (vpředu/vzadu - mm)	140/100	120/120	120/144
hmotnost bez náplní (kg)	262	222	193
hmotnost celková (kg)	480	442	370
nádrž (l)	15	22	16,5
kola (vpředu/vzadu)	18/15	17/17	17/17
Maximální rychlost (km/hod)	225	251	neuveďeno
Zrychlení 0-100 km/hod (s)	neuveďeno	2,9	neuveďeno
Spotřeba (l/100 km)	neuveďeno	5,4	neuveďeno
Cena (Kč)	398 787	389 000	391 000

**Poznámka:** Hodnocení je výsledkem testovacích jízd dvou různých řidičů. Prognózy cen testovaných vozidel pro MF DNES střídavě sestavují Peter Kolník a Tomáš Majer (pro automobily) ze společnosti Mobil Data, která zastupuje firmu Eurotax, sledující ceny aut v celé Evropě, a Martin Kríž, prodejce nových i ojetých motocyklů. Za půjčení testovaných automobilů i motocyklů redakce platí, stejně jako hraje provozní náklady s tím spojené, včetně měření v nezávislém Ústavu silniční a městské opravy (ÚSMD) v Praze. Redakce platí i cesty na předváděcí akce prodejců automobilů. Všechny doplňky pro motoristy, které redaktoři testují, jsou hrazeny z redakčního rozpočtu.

Pramen: MF DNES

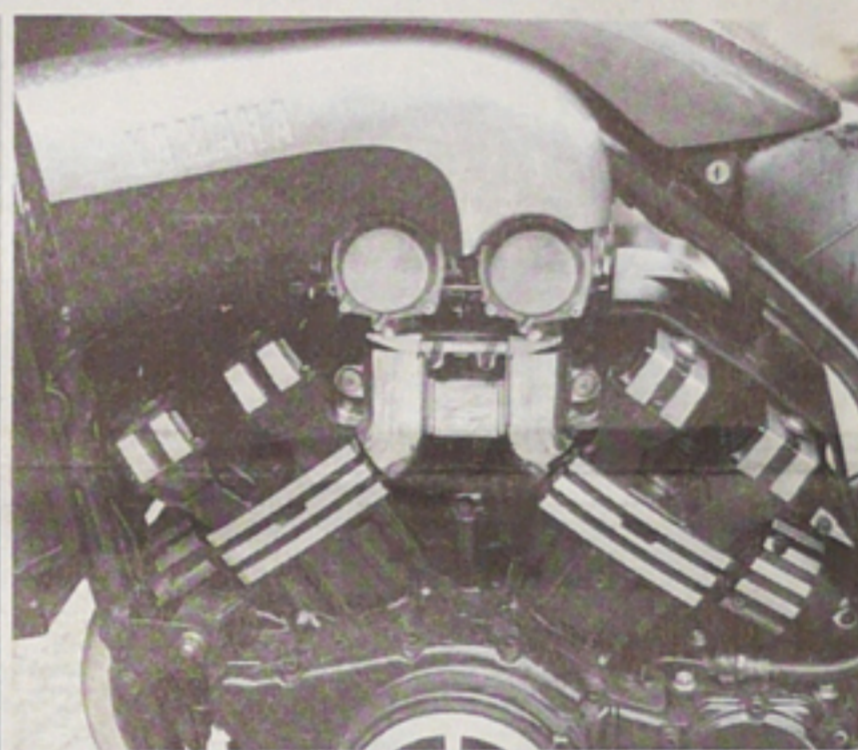
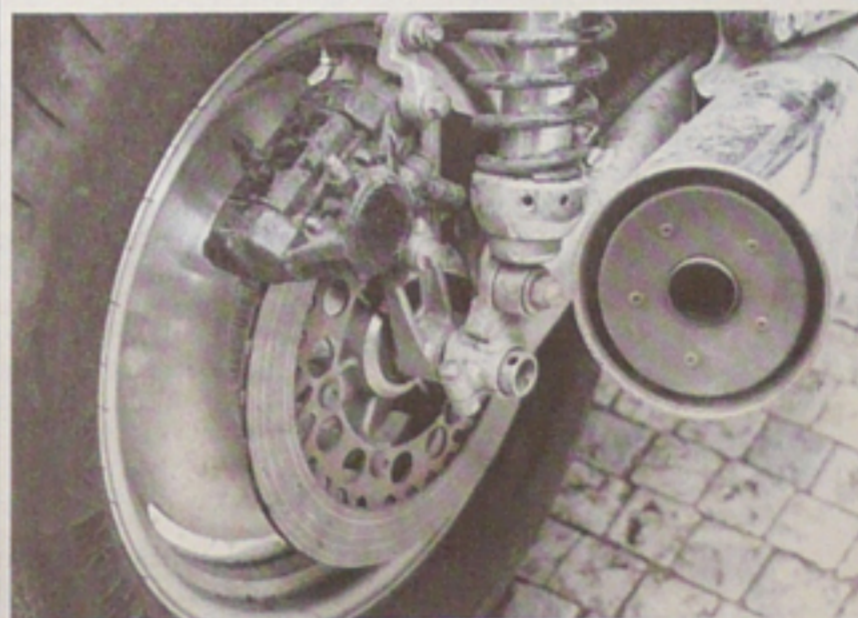
Brutální zátahem od velmi nízkých otáček dodává V maxu vidlicový čtyřdobý, kapalinou chlazený čtyřválec o objemu 1198 cm<sup>3</sup>. Nad motorem nese nádrž, jak je obvyklé. Ta je umístěna pod sedlem, a právě proto pojme pouze patnáct litrů benzínu.

FOTO: MAFA - DAVID NEFF



Kotoučové brzdy vpředu i vzadu jsou dostatečně dimenzované na to, aby zastavily rozjetý kolos o celkové hmotnosti až 480 kilogramů

FOTO: MAFA - DAVID NEFF



Hlavním ukazatelem je pouze rychloměr, protože o maximální zrychlení právě u tohoto stroje jde v první řadě. Vše druhotné najde jezdec na další přístrojové desce.

FOTO: MAFA - DAVID NEFF