

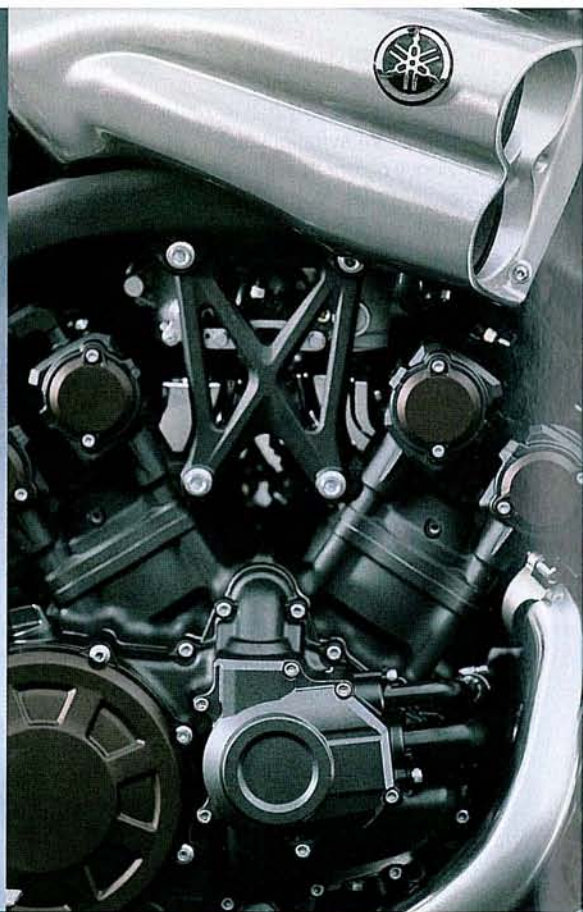
Vmax



Pokrok je především v technice. Vzhledově zůstává nový Vmax velmi blízko svému vzoru s dominantními hrdly sání vzduchu na bocích imitace nádrže. Ta je opět umístěna pod sedlem.

7/2008

Španělsko, Madrid, květen 2008 – představení dlouho očekávané novinky od Yamahy, nového Vmaxu, proběhlo skutečně ve velkém stylu. Každý, kdo spatří tento skvost na dvou kolech na vlastní oči, poprvé uslyší jeho zvuk a zvědavým okem prozkoumá Vmax od předu až k zádi, musí být fascinován.



Nový motor V4 s objemem 1679 cm³ by měl produkovat 200 koní při 9000 otáčkách a mocný tah 167 Nm při 6500 1/min.

Výkon na

VMAX



Text: Richard Šimer, foto: Yamaha

Legendární Yamaha Vmax se objevila před 21 lety a její bombastický nástup byl již tehdy provázen rekordy ve zrychlení. První kusy se však prodávaly pouze v USA, a tak fanouškům, kteří spontánně propadli kouzlu Vmaxu, nezbylo nic jiného než si ji z Ameriky přivést. I sami importéři ji dováželi do Evropy (ve Francii se prodávala v příškrčené verzi 100 koní), a přestože se nikdy nestala masovým motocyklem, navzdory získala status skutečné legendy. Během jednadvacetilet se prodalo téměř sto tisíc kusů tohoto pouličního dragsteru, z toho čtyřicet tisíc exemplářů našlo své majitele v Evropě.

Technici Yamahy dobře věděli, že veřejnost již léta čeká na reinkarnaci tohoto,

svou stavbou a charakterem ojedinělého stroje a všemožné ochutnávky studií na světových motoshow napětí ještě zvyšovaly. A pak se to stalo! Letecká runway těžce zkoušená závodními dragstery s brutálním výkonem, divoké burnouty, ohlušující řev do bezvědomí vytočených motorů a mezi tím vším se jako duch mihne nový Vmax – s hořící zadní gumou v mžiku mizí k horizontu... Na konci dráhy se pilot otáčí a v mžiku je zpět u startovacího zařízení! Temný král sprintu je zasypán stovkou blesků z fotoaparátů přítomných novinářů. Všichni přítomní vypadají, jako by byli v transu. Každá jednotlivá, do nejmenšího detailu propracovaná část tvoří velmi kompaktní celek, nový Vmax tu před námi stojí a na mě působí jako predátor z jiné

galaxie. Napůl zvíře, napůl stroj, dokonalá ukázka biomechaniky.

Přesto je to výtvar zcela pozemský. Skvělé je, že u nového Vmaxu zůstalo zachováno mnohé, co nezbytně patří k jeho původním zvláštěnostem. Patnáctilitrová nádrž je opět umístěna pod sedlem, zatímco vpředu je pod její imitací ukryt airbox s mocnými hliníkovými nádechmi po stranách. Anebo pohon kardanem, který byl ovšem nově a impozantně koncipován. Naopak pokud jde o brzdy (jež zrovna nepatřily ke slavným stránkám starého Vmaxu), pyšní se nový model radiálně montovanými šestipístkovými čelistmi. Nové komponenty podvozku jsou plně nastavitelné a na rozdíl od prvních Vmaxů s trubkovým rámem tvoří páteř nového stroje tuhý hliníkový odlitek.

Středem pozornosti je zcela nový motor koncepce V4 svírající válce v úhlu 65 stupňů. Zdvihový objem posílil na hodnotu 1679 cm³, impozantní je však nejen objem, ale především výkonové křivky tohoto monstra. Jmenovitý výkon má mít hodnotu rovných 200 koní při 9000 1/min, točivý moment se pyšní hodnotou 167 Nm při 6500 1/min. Motor je dle diktátu dnešní doby vybaven nejmodernějšími elektronickými systémy Yamaha YCC-T (elektronický plyn) a YCC-I (proměnná délka sání), maximální rychlost má být elektronicky omezena na hodnotu 220 km/h. Zde uvádí Yamaha zajímavou informaci ohledně inteligentního, či přesněji řečeno chytrého omezovače, který při závodním nasazení ve sprintu na ¼ míle popustí

uzdu a krátkodobě nabídně maximální možnou rychlost. Doufejme, že konstruktéři našli správnou volbu charakteristiky motoru, aby i dnes zůstala zachována vzpomínka na spontánní reakci původního modelu Vmaxu s jeho legendárním V-boosterem. Ten při určitých otáčkách propojil karburátory vedle sebe umístěných válců, takže každé sání bylo zásobeno extraporcí spalovací směsi...

Na Vmaxu je nyní vše větší. Brzdové kotouče, filigránské, osmnáctipalcové ráfky kol či speciálně vyvinuté pneumatiky. Také rozvor byl zvětšen z původních 1590 na současnou hodnotu 1700 mm (stopa 148 mm). Plně natankovaný stroj váží 310 kg, jeho pilot sedící 775 mm nad silnicí

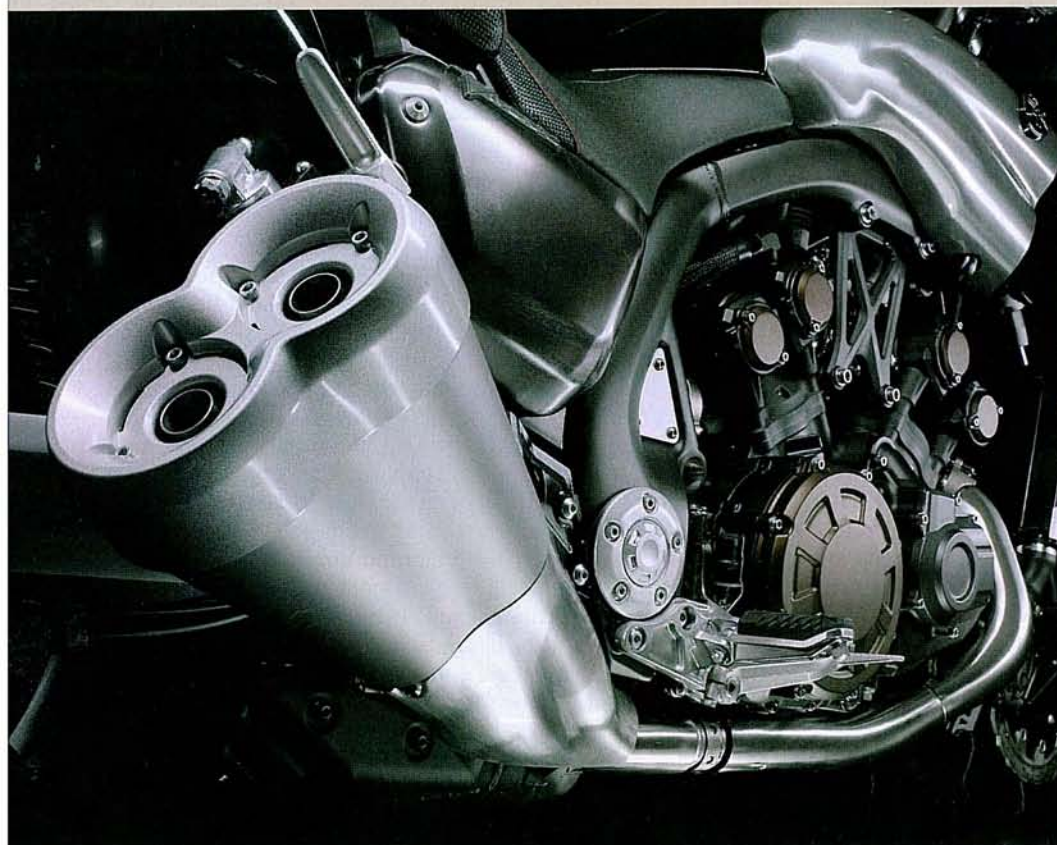
maže do asfaltu mocnou, černou čáru a stačí mu k tomu jediné – výkon dvou set koní přenesený pomocí zadní pneumatiky Bridgestone BT028 o rozměru 200 mm. Jen veliká, varovně blikající kontrolka umístěná po vzoru dragsterů vpravo nad otáčkoměrem vybízí pilota k přefazení.

Bohužel jsme odsouzeni pouze do role diváků, první jízdní testy proběhnou příští měsíc v USA.

Důležitou informací bude nový systém prodeje, jenž je nedílně spojen se vznikem speciálních webových stránek www.newvmax.com. Zde si můžete nejen prohlédnout Vmaxe ve 3D, poslechnout si jeho zvuk, virtuálně zatahat za plyn či zhlédnout první jízdy, ale především si zde můžete (či vlastně musíte) svého Vmaxe rezervovat a objednat. Následné potvrzení objednávky znamená, že na vás v Japonsku budou myslet a vyrobí také jeden kus pro vás. Jedná se totiž o exkluzivní produkt s limitovanou produkční sérií, která pro Evropu nepřesáhne 2000 kusů ročně. Bližší info naleznete na uvedených stránkách či u autorizovaných dealerů, pro Evropu byla stanovena jednotná cena 19 990 eur, u nás by měl i díky nižšímu DPH stát nový Vmax 499 900 Kč. Zájemců bude jistě dost, vždyť kdo z nás by nechtěl mít v garáži takovýto skvost... Jen připomenu, že původní Vmax se dostal až do Guggenheimova muzea, kde reprezentuje v sekci Art of the Motorcycle! ■



Každý díl či detail je malým uměleckým dílem navíc doplněných nejmodernější současnou technikou. Již samotná výfuková soustava by mohla být vystavena v muzeu. Robustní antihoppingová spojka se postará o zklidnění 200 mm široké zadní pneumatiky při razantním podřazování.



K neméně zajímavým detailům nového Vmaxu patří také osobitý klíček k zapalování.



YAMAHA V_{MAX}

DATA

■ Motor:

Čtyřdobý vidlicový čtyřválec, DOHC/4, vrtání x zdvih 90 x 66 mm, kompresní poměr 11,3:1, zdvihový objem 1679 cm³, vstřík paliva, pětistupňová převodovka, sekundární převod kardanem. Výkon 147 kW (200 k) při 9000 1/min, točivý moment 166,8 Nm při 6500 1/min.

■ Podvozek:

Litý hliníkový rám, vpředu plně nastavitelná USD vidlice

o \varnothing 52 mm, vzadu kyvná vidlice s centrální jednotkou, vpředu dvojitá kotoučová brzda o \varnothing 320 mm, radiální šestipístek, vzadu kotouč o \varnothing 298 mm, pneu vpředu 120/70 R18, vzadu 200/50 R18.

■ Rozměry a hmotnosti:

Délka 2395 mm, šířka 820 mm, výška, 1190 mm, rozvor 1700 mm, výška sedla 775 mm, pohotovostní hmotnost 310 Kg, objem nádrže 15l