



Svržený vůdce

Do konce devadesátých let nebyl v nabídce Yamahy chopper, který by svým objemem jedenáctikilo překonal. Stroje jako šestnáctka Wild Star nebo sedmnáctikilo Warrior se v té době nerušeně houpaly ve vejcích, a tak Virago nemělo jediný důvod obávat se o svou pozici krále silnic.

Mašiny s označením XV se světem protloukaly již od počátku osmdesátých let a v Evropě šlo například o typy TR 1, případně XV 500, které se žádné výraznější slávy nedočkaly. Karta se obrátila v osmdesátém osmém, kdy byla světu představena legendární „vyrážka“ a rok poté jedenáctikilo s dvojnásob velkým agregátem. Kromě objemu se pohonná jednotka

liší také rozevřením válců, které je jak u sedmsetpadesátky, tak u jedenáctikila 70 stupňů, zatímco válce pětřipětky jsou rozebrané v úhlu 75 stupňů. Přestože modernizace se

u chopperů moc nenosí, zažilo XV několik evolučních okamžiků. Prvním z nich byl rok 1991, kdy motocykl dostal elektronicky řízené zapalování a následně došlo v devadesátém

Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	580 Kč
Blinkr přední/zadní	800/800 Kč
Páčka brzdy	220 Kč
Páčka spojky	240 Kč
Píst	3300 Kč
Přední světlo	8000 Kč



Pověst motocyklu

- mašiny s označením XV se světem protloukaly již od počátku osmdesátých let
- válce jsou rozevřeny pod úhlem 70 stupňů
- v roce 1991 dostala motorka elektronicky řízené zapalování
- chromu je na motorce možná víc než dost
- rám je pod motorem otevřený
- pérování je tužší a sportovním nádechem překvapí i přední brzdy
- u prvních modelů občas odcházela volnoběžka startéru

šestém na výměnu litých kol za vyplétaná. Mimoto se na jedenáctistovce objevily modernizované budíky, upravené koncovky výfuků, kotouče s větším průměrem a jiné brzdiče na předním kole, které byly sice pořád dvoupístkové, ale plovoucí.

Chromu hodně a ještě víc

V šestadevadesátém byla zadní péra převlečena chromovými pouzdry a tři roky nato zazvonil zvonec a s XV byl konec. Do výroby se totiž vecpal XVS 1100 Drag Star. V osmdesátých letech, kdy Virago vzniklo, nebyly cruisery ještě moc v kursu a Japonci sekali jednoho choppera za druhým. Delší přední vidlice a užší přední kolo ke kopiím americké produkce ve zmíněné době patřily stejně jako používání hromady chromu. U jedenáctikila je ho ale možná víc než dost a mašina tak trochu navozuje dojem něčeho, co by se mohlo prodávat u Vietnamců v tržnici. Hodně „neamerická“ je i konstrukce rámu, kde před



motorem není vidět žádná trubka, a tak je původ stroje ihned prozrazen i po rozsáhlých úpravách.

Řídítka do smeti

Objem motoru by si možná zasloužil větší vnější rozměry, protože XV se na pohled jako jedenáctka moc netváří. Na druhou stranu ale kratší stavba dovoluje se strojem docela blbnout v zatáčkách. Ty jsou však

rychlým pohřebištem pro nízko uložené stupačky. Celé pérování je tužší a sportovním nádechem mě překvapily i přední brzdy. Věčko začne bez odporu otáčet kardanem někde od tří tisíc, ale nejde o žádné hutné dunění, které přijde až na hranici středních a vyšších otáček. Do vrchu se agregát šplhá docela rychle a ve spojení s tužším podvozkem se dá s mašinou jezdit i pěkná



Servisní údaje

Co se týče problémů, se kterými se největší bojovník imperia XV potýká, pak můžeme uvést ne zrovna nejspolehlivější volnoběžku startéru, která hlavně u prvních modelů občas odešla do věčných lovišť. Další závadou, ke které může dojít, je dosluhující regulátor dobíjení, čímž výčet závad končí. Velký motor je sám o sobě spolehlivý a nenáročný a dokud v něm bude olej, bude se točit. Zapomenout bys neměl na výměnu svíček po dvanácti tisících, což je ostatně i tovární stanovený interval pro výměnu oleje v kardanu.

střelba, kdy ti bude většina kámošů s podobnými aparáty akorát zírat na nášivky na zádech vesty. Hodně hnusnou součástí jsou řídítka zatočená do nesmyslného tvaru a podle mě by se líp držely snad i berany ze starého favoritu.



Technická data

Yamaha
XV 1100
Virago

motor	čtyřdobý vzduchem chlazený dvouválec do V (75 stupňů), OHC/2
objem	1063 cm ³
vrtání x zdvih	95 x 75 mm
výkon	45 kW (62 k)/6000 ot./min.
točivý moment	85 Nm/3000 ot./min.
kompresní poměr	8,3:1
plnění motoru	dva karburátory Mikuni Ø 40 mm
startér	elektrický
převodovka	pětistupňová
brzdy	vpředu 2 kotouče Ø 282 mm, dvoupístkové třmeny vzadu buben Ø 200 mm
rozvor	1525 mm
výška sedla	715 mm
hmotnost	245 kg (pohotovostní)
nádrž	17 l
cena	150 - 180 000 Kč (r.v. 91 - 98)