

SECOND HAND | Yamaha XVS1100 Drag Star

Vychytaná motorka
osvědčené koncepce

Motor je přepracovaný
z Viraga 1100

Klid, pohoda, jazz



Vlevo Drag Star 1100 a vpravo cruiserovštější Drag Star 1100 Classic

Antistresová, docela dost oblíbená motorka. Ve své době platila za velký křižník, dnes se řadí mezi osvědčené střední objemy. Kdo ho koupí, neprohloupí.



Jakub Nič
jakub@cmn.cz
foto: archiv

XVS1100 Drag Star byla slušně prodávaná mašina. Dalo by se možná říci, že Drag Star ve své době chopperům na českých silnicích kraloval. A proč taky ne. Je velmi slušně udělaný, jeho motor pochází z Viraga, takže je léty pro-

vozu ozkoušený a docela slušně doladěný. Mašina je bezproblémová, velmi snadno ovladatelná a uživatelsky jednoduchá. Vypadá hodně klasicky, dalo a pořád se dá na ni koupit spousty originálních i neoriginálních doplňků a potěší i fakt, že motorka nějak extra nežere.

Bratři jaksepatří

Drag Star se začal vyrábět v roce 1998 v „čoprové“ verzi a v programu zůstal jen do roku 2003. V roce 2000 přibyla verze „A“ značená prodejně Classic a ta přetrvala ve výrobě až do roku 2006, kdy na tento model navázal „střední“ Midnight Star 1300. Classic měl opláštěnou vidlici, širší a menší přední kolo, kapsovité blatníky a la Kejvačka a jiná byla řídítka a přední světlo a pár dalších drobností. Prostě cruiser.

Problémy se startérem

Motor je jako celek odladěný a není potřeba se jeho životnos-



Klasická nádrž, pod ní ozkoušený motor

ti nějak obávat. Výkon 62 koní motoru samotnému neublíží, navíc chopperisté jsou většinou pohodáři a motorce moc „nenakládají“. Motor dle servisáků vydrží, když mu jsou věnovány běžné servisní prohlídky, deseti tisíce kilometrů. Jediný problém je s volnoběžkou startéru, která se po určitém čase vždycky vysype a oprava není nejlevnější. Volnoběžka se sypala hlavně na Viragu, zde byla sice konstruktivně zpracována jinak, ale přesto je startér nejslabším článkem řetězce. Více v boxiku Servis a problémy.

Dobrá koupě

Jelikož podvozek nemá moc velké zdvihy, aby nechodil pořád do dorazů, nepatří k nejměkčím. Především zadní kývačka je nastavena docela tvrdě a na hrbaté cestě (synonymum českým silnicím) budou váš žaludek a okolní orgány podrobeny nuceným třasům. Ovládání je jinak díky

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha XVS1100 Drag Star	
Objem	1063 cm ³
Výkon	62 k@5750
Točivý moment	85 Nm@2500
Výška sedla	710 mm
Hmotnost (bez náplní)	272 kg
Nádrž	17l

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený dvouválec do V, OHC/4, vrtání × zdvih 95 × 75 mm, elektrický startér, kompresní poměr 8,3:1, karburátor Mikuni BDS37/2, pětistupňová převodovka, sekundární převod kardanem

Podvozek: trubkový ocelový rám, vpředu nenastavitelná teleskopická vidlice, vzadu kyvná vidlice s nastavitelným předpětím centrální jednotky, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 298 mm, dvoupístkový třmen, vzadu jeden kotouč Ø 282 mm, pneu vpředu 120/60-19, vzadu 170/80-15, rozvor 1645 mm

nízkému těžišti velice příjemné a snadné. Drag Star 1100 i téměř identický menší XVS650 jsou tak docela častým cílem čopramilujících motorkářek.

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★
Výroba: 1998–2003
Cena: od 100 000 Kč

HODNOCENÍ

Motor
Jízda, ovladatelnost
Vybava
Kvalita, zpracování
Výkon/Cena

★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★

SERVIS A PROBLÉMY

Milan Štumpa
vedoucí servisu Y Moto

Drag Star 1100 je ozkoušená a dobrá motorka. Výměny jsou u prvních dvou ročníků stanoveny po 6000 km, tak to Yamaha měla u všech strojů, od r. 2001 Yamaha servis díky zlepšujícím se olejům atd. prodloužila na 10 000 km. I staré kusy mohou klidně řešit servis po 10 000 km, nic se nestane. Je ale potřeba kontrolovat pokaždé ventily, které se štelují šroubky. Náplň v kardanu se mění po 20 000 km (předtím

24 000 km). Jediné, co je ne úplně dobře vyřešené po mechanické stránce, je volnoběžka startéru. První rok výroby byly dokonce svolávačky – většinou se ale dily měnily při kompletaci stroje na dílně, ještě před prodejem. Pokud to zlobí, řešit se to dá jen výměnou, a to není úplně levná záležitost – měly by se měnit obě součástky společně (aby byla oprava pořádná a ne dočasná) a vyjde to na nějakých 20 000 Kč. Častější údržbu rozhodně potřebuje i drátěné zadní kolo – výplet se rád povoluje, je to potřeba hlídat.

HISTORIE

1998 představení XVS1100
2000 představení XVS1100A
2003 ukončení výroby XVS1100, doprodeje
2006 ukončení výroby XVS1100A, doprodeje

Ve smyslu výkon/cena je koupě Drag Stara pro kupujícího velmi výhodná. Samozřejmě je to chopper/cruiser a záleží, jaký kus budete kupovat.

Originální starý kus můžete sehnat lehce nad 100 000 korunami, verzi Classic ověřenou různými doplňky klidně za dvojnásobek.

TECHNICKÁ PORADNA

Vymačkaný spojkový koš

Svoje dotazy do technické poradny zasílejte na poradna@cmn.cz

Jakub “Hawk” Dražan, hawk@cmn.cz
foto: archiv

Zdravím redakci, mám malý problém se svojí kroskou. Jsem začátečník, avšak mechanicky schopný. Koupil jsem starší KTM EXC450 a od spojky šel takový podivný kovový zvuk. Oddělal jsem kryt spojky

a na koši mě čekalo nepříjemné překvapení v podobě vymačkaného uložení lamel, tudíž v koši mají trochu vůli a pootáčí se. Chci se zeptat, jakým způsobem se koš opravuje nebo jestli je nutné koupit nový.

Děkuji za pomoc, Adam

Ahoj Adame, tebou uvedený problém není v terénním motocyklovém světě ničím nestandardním. Oprava

je ale trochu náročnější. Koš nelze jednoduše vyvařit a opravit. To zvládne jenom opravdový schopný strojař. Problém je totiž v misení materiálů při vaření. Pravděpodobně neseženeš originální slitinu koše (kterou dost dobře nejde běžnými svářečkami svařovat), takže



Opravu spojkového koše je nejlepší řešit koupí druhovýrobního dílu. Takový koš pořídíte od 3500 Kč do 7000 Kč dle značky a typu

ani nedosáhneš požadované pevnosti materiálu, jaký je pro spojkový koš potřeba. Většinou po-

kud se dílo zdaří, jedná se pouze o krátkodobou opravu.

Ideálním řešením je proto koupit spojkový koš nový. Samozřejmě je v tom ale háček a to je jeho cena. Marketingové oddělení všech známých značek si tak trochu postavilo hlavu a spojkové koše ocenilo na cenu převyšující 10 000 Kč. Konkrétně na novou EXC je cena spojkového koše 12 117 Kč. Ty jsi bohužel neuvedl ročník své motorky, takže nemůžu být konkrétnější, ale cena bude podob-

ná. Přitom například Beta či TM prodává nový spojkový koš za cenu nepřevyšující 2000 Kč. Řešení z druhého břehu je potom pohledat na internetu, zda někdo nemá motor na náhradní díly a sehnat jetý, zdravý spojkový koš za zlomek peněz. Existuje ale i zlatá střední cesta, kterou doporučuji. Ta spočívá v koupi nového druhovýrobního dílu. Takový spojkový koš potom přijde od 3500 Kč (Mitaka, Talon) do 7000 Kč (Hinson) dle značky a typu.

AFAM

široký sortiment řetězových sad, koleček a rozet na různé typy motocyklů

Ustříhneme ti právě tolik řetězu kolik potřebuješ. Za nejlepší možnou cenu!

Na každé prodejně BIKERS CROWN si můžeš vybrat libovolnou délku řetězu AFAM.

Max Biaggi mistr světa WSBK 2010

SPORT STREET OFF ROAD CROSS MOPED

OTEVŘENO PO-NE 9-19 h

WWW.BIKERSCROWN.COM