Motor na dvou kolech

Text: Přéma Vaněk Fotky: Ivoš Pospíšil

Aby se Jim Morisson stal kultem, musel do sebe nahrnout hromadu LSD, nazpívat **několik super songů a ve finále se utopit** v bazénu. Jsou ale i cesty jednodušší, **třeba vzít pořádný kus motoru, svařit kolem několik trubek a přihodit kola.**

Představení Maxe proběhlo sice v pětaosmdesátém roce, ale první makety jedna ku jedné se objevily již dva roky předtím a měly za cíl stvořit stroj pro americký trh, který se ponese na módní vlně dragsterů a dalších překoňovaných monster. Jako nejvhodnější pohonná jednotka se zdál čtyřválec z modelu XVZ 12, což byla obdoba hondího Gold Wingu. Problémem však bylo, že agregát dosahoval „pouze“ 98 koní, takže chlapská nadílka anabolik se zdála jako vyloženě nezbytná. Nadopování vyřešila Yamaha jiným rozvodem ventilů, které dostaly navíc větší průměr, dále méně gramů vážícími písty a když už byl šikmooký nástrojář v ráži, pozměnil i ojnice a klikovou hřídel. Větší nářez v sacím traktu byl zajištěn systémem V-Boost, který na každé řadě válců propojuje potrubí jdoucí z karburátorů do sacích kanálů. Jejich průchodnost kontroluje elektronicky řízená přívěra, která se začíná otevírat v šesti tisících, aby se o dva tisíce později otevřela naplno a zničila zadní gumu. Vtip je tedy ve faktu, že

jak se přívěra otevře, dostává válec, který právě saje, příděl směsi ne z jednoho, ale ze dvou karburátorů. Rok po americké premiéře byl Max představen také Evropě, a to ve Francii, ovšem bez V-Boostu, takže jeho motor měl skromnější výkon 104 koní. O sezonu později dostala mašina kola

ní převod, aby se přes snížený výkon nezhoršila akcelerace. Když Maxovi přibyly dvě svíčky na jeho narozeninovém dortu, dostal vidlice s průměrem 43 milimetrů a větší brzdové kotouče. K nim pak čtyřpístkové třmeny známé například z poslední generace FZ 750 a nové obutí Metzeler místo původních Dunlopů. Další změny již neměly vliv na jízdní vlastnosti a šlo například o barevné provedení výfuků nebo o pár dílů, které začaly být vyráběny z imitace karbonu.

Stopadesátka nestíhá

Přesto, že jsou válce do véčka, necítím z nich skoro žádné vibrace, a to ani po nastartování, kdy jich většinou bývá víc, než když motor neběží. Ale dost srandy, vibrací fakt není moc, což se ale nedá říct o síle, které má Yamaha opravdu přebytek. V nízkých otáčkách se mašina necítí úplně jistě, což se ovšem ve středním pásmu výrazně mění a poté, co se přívěra V-Boostu otevře naplno, stává se z Maxe monstrum, nenávidící gumárenský průmysl. Přidání plynu je navíc provázeno další zajímavostí, a to nazdvihnutím zadku, což má na triku kadran.

Trubkám chybí bicáky

Je ale trochu škoda, že spolu s motorem nechodil do posilovny i podvozek, který se při jízdě rovně tváří relativně stabilně, ale zato zatáčet se mu neh-

Škoda, že s motorem nechodil do posilovny i podvozek.

která nahradila původní pětipaprsková (jezdí na nich dodnes), v roce 90 přišlo digitální zapalování, přičemž se dvanáctistovka začala prodávat i na domácím japonském trhu. V jednadevadesátém se u modelů určených pro Evropu změnil výfuk, aby vyhovoval hlukové normě 81 decibelů, jenže čtyřválci se začalo hůř dýchat a jeho výkon se opět snížil, konkrétně na 95 koní. Rovněž došlo na výměnu vaček a také byl zvolen pomalejší sekundár-

ce. Aby ses dostal kolenem co nejblíž k vozovce, musíš ho prostě přeprat, což je sice těžká práce, ale když zvítězíš, můžeš v zatáčkách nakonec brousit i chromovanými kryty výfuků. Z nedělní siesty tě rozhodně dokáže vytrhnout rozhoupání stroje po najetí

Technická data — Yamaha V-Max 1200

motor	čtyřdobý kapalinou chlazený čtyřválec do V, DOHC/4
objem	1198 cm³
vrtání/zdvih	76 x 66 mm
výkon	109 kW (145 k) / 8700 ot./min.
točivý moment	122 Nm /7500 ot./min.
kompresní poměr	10,5:1
startér	elektrický
převodovka	pětistupňová
rozvor	1590 mm
brzdy	vpředu 2 kotouče, Ø 298 mm, čtyřpístkové třmeny
	vzadu 1 kotouč, Ø 282 mm, dvoupístkový třmen
výška sedla	780 mm
pohotovostní hmotnost	283 kg
nádrž/rezerva	15/3 l
cena	120 až 190 tisíc Kč (r. 90-97)

na cokoli povrchově nezvyklého, co silničáři buď spravit zapomněli nebo spravili, ale ne až tak, jak by chtěli. Na test jsme naštestí měli motorku, na kterou její majitel namontoval novější čtyřpístky, díky čemuž se s ní dalo i docela slušně brzdit.

Servisní údaje

Velký motor se postupem času osvědčil, což dosvědčuje i fakt, že jej po převrtání a „otupění“ začaly používat Yamahy XVZ 1300 Royal Star a Royal Venture. Na problém ale možná narazíš, až si koupíš ojetého Maxe z ciziny, protože Čechy jsou jednou z mála zemí, kde se prodával otevřený na plný výkon. V sousedním Německu narazíš na dost „stokoňových“ motorek, z nichž však plný výkon dostaneš jen těžko a za hodně peněz. Jeden z mála problémů, které stojí za řeč, se objevil v roce 96, kdy byla vnitřní plocha spojky hrubě opracována a tak řádně nepřenášela startovací moment na kliku.Tak trochu nedomyšlené je i umístění kardanu blízko ráfku, což znemožňuje obout širší pneumatiku než sériových 150 milimetrů a například už stošedesátka se kardanu dotýká. Úprava se dá vyřešit vyosením hřídele nebo konverzí na řetěz, ale obě varianty nejsou zrovna zadarmo.

Pověst motocyklu

- kultovní motorka
- představení v roce 1985
- motor vychází z XVZ 12
- verze bez V-Boostu má jen 104 koní
- novější model má čtyřpístkové třmeny
- z motoru nejdou vibrace
- v zatáčce ho musíš přeprat
- v Německu se zavíraly na 100 koní a odškrcení je finančně náročné
- bez změny kardanu neobuješ širší gumu než je sériová stopadesátka

Orientační ceny náhradních dílů

Vzduchový filtr	1 300,-Kč
Baterie:	3 700,-Kč
Brzdové destičky (přední/zadní):	1 200,-/870,-Kč
Píst:	2 200,-Kč
Přední světlo:	8 000,-Kč