

SECOND HAND | Yamaha XV125 Virago

Ic čopr, bejby



Malý chopper pro patnáctileté, postavený ale v plné parádě bez větších kompromisů a návalů spořivosti. Dnes potěší spolehlivostí a příjemným ovládáním. Oblíbený je především u děvčat.



Jakub Nič
jakub@cmn.cz
foto: archiv

Jste-li začátečník a není vám pochuti ve třídě 125 enduro, supersport ni naháč, není nic jednoduššího než pořídit chopper. Pokud chcete nějaký starší, je nejmenší Virago docela dobrou volbou. Motor je sice konstrukčně složitější a dražší na servis – přece jen oproti jednoválcům je v něm vršek celý dvakrát – ale patří k velmi spolehlivým. Podvozek pár koníčkům docela hravě stihá a při řízení je příjemný a stabilní plus lehce ovladatelný. Možná právě proto je XV125 nejčastěji sedláno děvčaty.

Jemný, ale točivý

Malinký věčkový dvouválec je nesmírně jemný. Ve srovnání s jednoválcem nebrní a i rozjezd a záběr v nízkých otáčkách je mnohem jemnější. Pochopitelně v nízkých otáčkách nemá tolik krouťáku, ale jeho pružnost a chuť k životu mašinku rozhýbává přiměřeně svižně. Dvanáct koní motůrek vymačkává v 9000 otáčkách a krouťák 9 Nm jen o chlup níže, v 8500 otáčkách.

Bohužel chybí šestý převodový stupeň, pětikválnost dvanácti koňmi rozhýbe stroj na pouhou rychlostní stovku. Většina dneš-

ních patnáctikoňových stopětdvacítek umí většinou tak 120, někdy 130 km/h, což je fajn především proto, že 90–100 km/h držíte krásně cestovně a s rezervou na předjetí. Virago v tomto ohledu moc rezervy nemá. Jenže komu by vadila nižší maximálka, když malé Virago patří zpracováním k nejkrásnějším stopětdvacítkám.

Poctivá konstrukce

Je to klasická poctivá konstrukce, ocel, plech, slušné lakování a solidní chrom. Když ke stroji přijdete, vypadá opravdu pěkně. Žádné plastové náhražky nebo odláknuté svary či barva. Prima je sedlo, je hodně nízké a příjemně široké, takže z něj nebolí zadek. Zato spolujezdcův bobík vypadá velikostně spíš jako pouzdro na pouhých pár let starý mobilní telefon. Ono se sice se spolujezdcem na tomto strojičku moc nepočítá, přesto ale mohou nastat situace, kdy se mladý pár chce projet. A vnímání pohodového vánku ve tvářích týnejdžrů po chvíli zhatí nepříjemné bolesti tandemistova pozadí z ultraúzkého sedátka. Aspoň vás to ale donutí zastavit a zalézt na mazlíčí pauzu někam do křoví.

Předpokládejme tedy, že na malém Viragu jezdí především jednotlivci. Ti ocení měkké odpružení podvozku, především na našich rozbitých silnicích zvládá jízdu Virago překvapivě dobře. Oba ráfky mají nezvyklý rozměr

– přední kolo má napletený 18“ a zadní 15“ ráfek. To samozřejmě může činit problém při výběru levnějších pneumatik, protože osmnáct ani patnáct palců není zcela nejběžnější rozměr.

Stojí za úvahu

Když bylo malé Virago nové, bylo poměrně drahé. Dnes se dají pěkné kusy sehnat kolem 30 000 Kč, což sice není málo, ale pokud je stroj opravdu pěkný, máte celkem jistotu, že vám vydrží. Navíc i u malého choppera se dá předpokládat, že nebude olitáný jako enduro, kroska nebo nějaká kapotovaná včelka.

Při výběru dbejte hlavně na celkový dojem. Pokud je stroj hodně opadaný a oprýskaný, dá se předpokládat, že sloužil jako učební pomůcka pro začínající, a tudíž se dá očekávat i větší opotřebení spojky a převodovky. Na druhou stranu za takový kus si nikdo asi třicet tisíc neřekne, protože za tu cenu najdete kousky výstavní, udržované. Jediné, co není po technické

stránce na nejmenším Viragu úplně košer, je materiál svodů. Ty rády chytají lišáka, resp. u staršího stroje nerezaté svody budou dokládat opravdu výjimečnou péči majitele.

Od roku 2002 nahradil Virago nejmenší Drag Star XVS125, o tom zase někdy příště.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha XV125 Virago

Objem	124 cm ³
Výkon	12 k@9000
Točivý moment	9,4 Nm@8500
Výška sedla	685 mm
Hmotnost	139 kg (bez náplní)
Nádrž	11 l

Motor: čtyřdobý, vzduchem chlazený dvouválec do V, OHV, vrtání × zdvih 41 × 47 mm, elektrický startér, karburátory, pětistupňová převodovka, sekundární převod řetězem

Podvozek: trubkový ocelový rám, vpředu teleskopická vidlice bez možnosti nastavení, vzadu kyvná vidlice s nastavitelným předpětím, brzdy vpředu kotouč Ø 260 mm, dvoupístkový třmen, vzadu buben Ø 130 mm, pneu vpředu 3,00-18, vzadu 130/90-15, rozvor 1495 mm

TECHNICKÁ PORADNA

Horní úvrat'

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

Odpovídá Jakub „Hawk“ Dražan

Ahoj redakce, chci si seřídít ventily, ale nevím, v jaké poloze se seřizují. Máte nějakou radu? Mám Yuki SM 125.

S pozdravem Martin

Ahoj Martine, radu máme a pro jednoválcové velmi univerzální, ať už se jedná o Yuki, či ostré krosové jednoválce. Ventily se seřizují vždy, když nejsou stlačovány vačkou. Tuto situaci odpovídá poloha pístu v horní úvratí, ovšem nezapomeňme, že píst je u čtyřdobých motocyklů v horní úvratí dvakrát za jeden spalovací proces. Jednou mezi procesem výfuku a sání a podruhé ve fázi, při které ventily seřizujeme. Je to horní úvrat' mezi kompresí a expanzí, kdy jsou oba ventily uzavřené a netlačí na ně vačka. V tuto dobu musí mít ventily výrobcem předepsanou vůli, samozřejmě na vychlazeném motoru.

Jak zjistím horní úvrat'?

Tu správnou horní úvrat' nastavíme na motoru jednoduše. Vymontujeme zapalovací sví-

ku, abychom motorem mohli snáze otáčet. Otáčet s ním do správné polohy budeme prostřednictvím alternátoru, z jehož krytu vymontujeme plastovou zálepku, abychom se dostali klíčem k centrální matici jističí rotor. Přes ni pak můžeme otáčet klikovou hřídelí. Dále sejmeme druhou, menší plastovou krytku alternátoru, která nám umožní kontrolovat rysky na rotoru alternátoru. Pomocí tohoto průhledu nastavíme alternátor proti rysce „T“ reprezentující horní úvrat' mezi kompresí a expanzí.

Jde to i od oka

Pokud z nějakého důvodu rotor alternátoru rysky postrádá nebo se k nim nedostaneme, lze nastavit horní úvrat' i tzv. od oka pomocí měrky, zastrčené do spalovacího prostoru skrz montážní otvor svíčky. Pokud se uchýlíme k této variantě, dáváme si maximální pozor, abychom do spalovacího prostoru nezanесли nečistoty nebo si měrku ve válci nezalomili. To, že jsme nastavili tu správnou ze dvou horních úvratí, zjistíme pohmatem na ventilech, které by v této správné poloze měly mít alespoň vůli. A právě tuto vůli budeme měřit.

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★

Výroba: **XV125 Virago 1997–2001**

Cena: **od 20 000 Kč**

► HODNOCENÍ

Motor

★★★★★

Jízda, ovladatelnost

★★★★★

Výbava

★★★★★

Kvalita, zpracování

★★★★★

Výkon/Cena

★★★★★

► HISTORIE

1997 představení XV125 Virago

2001 ukončení výroby, navazuje nový XVS125 Drag Star

DIAG4 BIKE

Diagnostický přístroj pro motocykly

HARLEY-DAVIDSON BMW KTM

www.diag4bike.cz

ATAL Tábor
Tel.: 381 251 145
atal@atal.cz, www.atal.cz

ACTIA ATAL

MOTO TRADE
dovoz a prodej motocyklů

Prázdninový výprodej motocyklů!!!

Po - Pá: 8.00 - 17.00
So: 9.00 - 17.00
Čihalín 54, okr. Třebíč
e-mail: info@mototrade.cz
tel.: 734 446 044, 775 369 769

www.mototrade.cz

Fell 3.7

- Schopnost pohltit náraz o síle 3.7 kN
- Jeden z nejlepších páteřových chráničů
- Level 2 - nejvyšší úroveň bezpečnosti

Akční cena 3190,- Kč

dále nabízíme: Největší motobazar v Brně, servis + pneuservis, prodej oblečení a doplňků

www.tryonic.net www.mtt-brno.cz