

Ove godine obilježavamo jubilarnih 20 godina od rođenja legendarnog V-Max-a. Njegov tata, gospodin Araki, imao je 80-tih godina jasnu viziju koja se vodila devizom "što više kubika i konja, to manje sekundi". Već tada je istiskivao 145 KS i dohvio 400 m za 11 sekundi. Karizmatičan i nikad uspješno kopiran, V-Max je već za života ušao u legendu. Iako se u Europi više ne prodaje, u Americi, mjestu rođenja V-Maxa, upravo je predstavljena verzija "limited edition". Za europske kupce dobio je nasljednika koji dolazi kao MT-01

20 godina od prvog cestovnog Dragstera

PIŠE: MILAN MAKSIĆ

Legenda o V-Maxu je vrlo duga i traje već 20 godina! Stoga i naša priča treba krenuti od samog početka, kao kad želite dijete podučiti matematici, pa krenete od jedan plus jedan... Još od njegovog nastanka mnogi su u dilemi oko njegovog specifičnog stila. Da odmah razjasnimo: V-max nije nikakav custom, niti cruiser. Dakako, nije ni chopper, jer ta popularna riječ simbolizira prerađeni motocikl najčešće krutog okvira s dugačkom prednjom vilicom, niskim sjedištem, visokim upravljačem, mršavim tijelom i nevelikim spremnikom za gorivo u obliku suze ili kapi... Sličij jednom američkom dragsteru, a najbliži je klasi naked. Pa što je onda?

V-max je jednostavno V-max, svojevrsna legenda koja seže u početak 80-tih, kada je japanska moto industrija u velikim zalaganjima grizla kolač svjetskog tržišta prometa-

la na dva kotača. S obzirom da je najveći dio svjetskog tržišta bio SAD, logično je da je Yamaha upravo tamo željela nadjačati konkurenciju. Upravo radi toga menadžer Yamahine operative, gospodin Araki, odlazi iz Japana u Kaliforniju, u grad Santa Monica, gdje s dizajnerskom tvrtkom GKDI suraduje na projektu novog dvokotača. Za vrijeme svog boravka u Americi gospodin Araki je često posjećivao utrke ubrzanja na četvrt milje (402 m), gdje su ga stalno oduševljavali američki automobili sa V-8 pogonskim strojevima koji su tu dionicu prelazili u nekoliko sekundi, praćeni gustim dimom guma. Ništa manje oduševljenja nisu izazivali niti motocikli, koji tih godina sve više ulaze u svijet utrka ubrzanja.

Ameriku su tada preplavljivale "mostne utrke" (bridge race), a gospodin

Araki često je posjećivao jednu od njih na mostu preko rijeke Mississippi. Utrku bi vozila po dva vozila istovremeno, tako da bi krenuli s jedne obale prema drugoj, jureći preko mosta koji je bio gledalište za sve veći broj ljudi koji nisu mogli sakriti uzbuđenost i fanatizam koji je neprestano rastao uz geslo "sve više kubika i konja, sve manje sekundi" na tada pretežno nelegalnim trkalištima.

Tata V-max-a, gospodin Araki, od-





lučio je stvoriti motocikl pandan američkim V-8 automobilima, te je pod svojim vodstvom okupio tim stručnjaka. Ubrzo je zadužio kolegu Ashiharu za agregat, a gospodina Kurachija za okvir i ostale detalje oko samog tijela. Ashihara je odmah zaključio da nije potrebno razvijati potpuno novi stroj, već da je onaj na Yamahi XVZ 1200 Venture Royal (veliki putnički motocikl kategorije Honda GL 1200 Gold Wing) pogodan za bazu budućeg uličnog jurišnika. Navedeni stroj je četverocilindrični u V-obliku, s cilindrima pod kutom od 90 stupnjeva, s vodenim hlađenjem i zapreminom 1198 ccm. Nakon modifikacija i usavršavanja na glavama motora, stroj je sa polaznih 90 KS, koliko je razvijala Venture Royal, podignut na 145 KS već na prototipu! Već u listopadu 1984. godine u Las Vegasu je javnosti predstavljen prototip budućeg V-Maxa. Sve prisutne potpuno je oduševio novitet, V-4 stroj zapremine 1.198 ccm iz kojeg je tada izvučeno čak 145 KS, a koje su omogućavale tom motociklu da iz mjesta pređe 400 metara za 11 sekundi.

Bio je to prvi cestovni motocikl koji je istovremeno bio i dragster, uvijek

spreman za utrku od semafora do semafora, ali i za laganu vožnju, jer motor je odlično podnosio niske i srednje režime rada. Ostali motori tolike zapremine i snage bi se gušili prilikom lagane vožnje, dok bi manje snažni osjetili nedostatak snage u visokim režimima rada. Nekoliko mjeseci kasnije, točnije početkom 1985., V-max se pojavio u američkim trgovinama: monstrum obojan u bordo crveno, za jedne je bio jurilica, za druge easyrider, a za treće besanica!

Sprijeđa se na petokrakom aluminijskom naplatku 2.50x18 nalazila guma dimenzije 110/80-18, te dva ventilirajuća kočiona diska koje su zaustavljala dvojica dvoklipna klijesta. Masivni mostovi prednje vilice nosili su malo kromirano okruglo svjetlo, plastične, ali ipak lažno kromirane pokazivače smjera, te brzinomjer sa zapanjujućom "gravažom" od 175 mph (260 km/h). Spremnik goriva na ovom motociklu nije se nalazio na mjestu gdje je motoristički svijet to navikao, tako da se tu nalazi poklopac koji se podiže okretom ključa ispod kojeg se nalazi pročistač zraka, preljevna posuda rashladne tekućine, te osigurači električne instalacije. Stvar-

ni spremnik goriva nalazi se ispod vozačkog sjedala, a do otvora za nalijevanje se dolazi dizanjem srednjeg dijela sjedala. Vozačko sjedalo je sedlastog oblika i vrlo je ugodno, što se ne može reći i za mali četvrtasti dio namijenjen suvozaču.

Zanimljivo je da je stražnji naplatak od punog aluminijskog profila s jedva primjetnim prorezima koji izgledaju kao negativ prednjeg naplatka, dimenzije 3.50x15, s gumom 150/90-15, što je u to vrijeme bio sam vrhunac širine stražnjih guma na cestovnim motociklima. Stražnji ovjes sačinjavala je oscilirajuća vilica kroz koju je prolazilo kardansko vratilo, te dva uljna amortizera s mogućnošću podešavanja tvrdoće. Ispušni sustav 4u2 završavao je masivnim konusnim "topovima" koji su dosegali granicu od 83 decibela i vizualno dominirali vozilom. Ipak najdominantniji element ovog motocikla su usisnici zraka koji omeđuju poklopac iznad pročistača zraka. No, ti aluminijski detalji su fiktivno tu da bi usisali zrak, lijevi je tu da bi sakrio elektroničke elemente, a ispod desnog se nalaze zatvarač i termosnat rashladnog sustava, tako da oni ni na





koji način nisu spojeni s kućištem pročišćavača zraka.

1986. godine V-max je konačno predstavljen i europskim kupcima na salonu u Parizu. Od američkog modela se razlikovao po tome što nije imao V-Boost, indukcijske servo kontrolirane leptir ventile koji se aktiviraju na 6000 okretaja u minuti. Zbog nepostojanja navedenog mehanizma europski je model razvijao maksimalnu snagu od 104 ks na 7500 okr/min, zbog čega je imao nešto slabije karakteristike, ali i nižu potrošnju goriva.

Vizualno je doživio samo jednu malu, jedva primjetnu promjenu na poklopcima ispod vozačkog sjedala koji sakrivaju spremnik goriva. Kod starijeg modela logotipi su bili utisnuti u aluminijski lim od kojeg su izrađeni poklopci, dok je novi model dobio kromirane reljefne značke V-max.

1987. godine obnovljeni model ima okvir od ojačanih i podebljanih cijevi, naplatci su skoro punog profila s 5 minimalnih proreza, dok su dimenzije guma ostale nepromijenjene. Usisnici zraka, bočni poklopci i maska oko stražnjeg svjetla su sivu boju zamijenili crnom.

Nakon 1990. ti su dijelovi kombinirano obojani, donja strana u crno, a gornja polirana. Te godine modificirano je i paljenje, a po prvi put V-max se pojavio na domaćem, japanskom tržištu.

1991. motocikl je prilagođen novim europskim normama o buci i snazi, pa je glaz-

pokon četveroklupna. Promijenjen je i alternator zbog čestih problema sustava punjenja na prijašnjim modelima, a tvornička ugradnja Dunlop-ovih guma prekinuta je, te započinje suradnja s tvrtkom Metzeler.

1996. godine pojavljuje se takozvani "crni max". Nazvan je tako zbog crnih naplataka, usisnika zraka, ispušnih cijevi, te klijazača prednje vilice. Papirnati unutarnji filter motornog ulja te je godine otišao u povijest, a naslijedio ga je metalni koji se montira izvana.

Kada je Japance iz porodice Yamaha zaboljela glava od raznih savjeta i kad više nisu znali što da promjene na narednoj generaciji, 1998. su odlučili vratiti kromirane ispušne cijevi, da bi još godinu dana kasnije, 1999. odlučili o povratku naplataka boje aluminija. Te su godine blatobrani dobili izgled karbona.

Dvije godine kasnije, nakon mukotrpnih zalaganja, V-max je za 2001. obogaćen štitnicima semeringa amortizera prednje vilice, a poklopac ispred vozača dolazi na red za karbonski izgled. Stoga se ta generacija naziva "Karbon edition". Nakon te serije Yamaha lagano povlači ovog startnog uličara iz europskih trgovina. Motor se i dalje proizvodi, ali samo za potrebe američkog i kanadskog tržišta, tako da uz velike napore kod rijetkih trgovaca na starom kontinentu možete pronaći ovu legendu od motora kojeg su često nazivali "uništavač guma".

ba iz ispušnih cijevi stižana sa prvotnih 83 na 81dB, čime je snaga smanjena na 95 KS, a razvijao ju je na 8.000 okr/min. Promijenjen je i omjer prijenosa sa 33:9 na 33:10. U takvom izdanju naš junak priče se proizvodio navedene i sljedeće godine, da bi se 1993. pojavio s novim šipkama prednje vilice koje su povećale promjer sa 40 na 43 mm. Kočioni diskovi su zamijenjeni plivajućim tipom promjera 298 mm, a kočiona klijesta su napokon četveroklupna. Promijenjen je i alternator zbog čestih problema sustava punjenja na prijašnjim modelima, a tvornička ugradnja Dunlop-ovih guma prekinuta je, te započinje suradnja s tvrtkom Metzeler.

No, tu nije kraj našoj priči. Na dvadesetu godišnjicu pojavljivanja motocikla koji je širom svijeta uz Kawasaki Z 900 bio sigurno najomiljenija baza za prerade, Yamaha izbacuje na tržište reinkarniranog starca! 2005. se pojavljuje "20th anniversary edition".

Kao i prethodnih 20 godina, V-max je zadržao prepoznatljiv stil uz nekoliko jedva primjetnih promjena. Obojan u crveno, s plamenovima na poklopcu koji plamte od svijetlog do tamnog tona, naplatci su sjajno crne boje zarubljeni tankim crvenim linijama, dok su usisnici zraka i bočni poklopci tamno sive boje. Značke koje govore o kojem modelu se radi nisu više kromirane. Sada su crne s tankim crvenim rubovima u stilu naplataka. Ispušne cijevi su kromirane, a kromirana je i značka "20th anniversary edition" koja se nalazi na poklopcu, tamo gdje je njegovim rođacima spremnik goriva, tako da kad krenete na vožnju uvijek imate na umu da vozite rijetku japansku neman koja ne spada ni u jednu kategoriju ni razred.

V-Max je naprosto V-Max. Svojim osobinama je osvojio tisuće ponosnih vlasnika, nekima je bio dovoljan takav kakvim ga je gospodin Araki zamislio, dok su ga brojni vlasnici odlučili preraditi u skladu sa svojim tjelesnim karakteristikama ili ukusom. Iako prednjače prerade street fighter stila, ne manjka ni onih u chopper, racing ili nekom drugom stilu. Putnici, brzi dobronamjernici neka se kroz Izrael ne iznenade ako ih presretne policijski djelatnik u sivo-plavoj odori na isto tako obojanom V-maxu.

Izvor proizvođača kaže da se maksimalna brzina više puta mijenjala sukladno promjenama na određenim modelima i za određena tržišta, pa tako je najsporiji V-max razvijao brzinu od 205 km/h, dok je najbrži blizanac jurio 240 km/h.

Vozeći otvorenom cestom na oko 4000 okr/min pri brzini 110-120 km/h potrošnja goriva ovog modela može pasti i do 4,5 litre na 100 km, dok se vožnjom autocestom preko 200 km/h ili energičnom vožnjom kroz grad s elementima vožnje po zadnjem kotaču ili proklizavanja istog u prazno, može dostići rezultat od 12,5 litara na 100 km. Sa spremnikom od 15 litara u prvom slučaju ste mirni, ali ako volite pun gas i pritom vas primi grč desne šake, te naletite na zatvorenu benzinsku postaju, budite svjesni da ćete morati gurati 290 kg. Takve sprave ne postoje niti u jednoj teretani! Možda je i to jedan od razloga zašto ga u Americi najčešće nazivaju "Muscle-bike". ■

