

NAPISAO: MARKO GUZINA  
SNIMIO: ŽELJKO PUŠČENIK

**M**ožda nema mnogo onih koji će se sjetiti da je tamo neke davne 1985. godine predstavljen motocikl nakon kojeg ništa neće biti jednako. Naravno, radi se o prvoj Yamahi Vmax, čijih 1.198 kubičnih centimetara i 140 konjskih snaga nisu nikoga ostavljali ravnodušnim, a isto vrijedi i za prepoznatljivi izgled. Iako je već početkom svog petnaestgodišnjeg vijeka u proizvodnji postala legendarna i stekla kulturni status među ljubiteljima motocikala, početkom ovog tisućljeća „Vmax-ica“ je nestala s tržišta, a nije bilo ničega što bi je adekvatno zamijenilo. Zapravo, nije bilo ni jednog motocikla koji bi je zamijenio sve do 2008. Godine, kada su Yamahini stručnjaci za razvoj svijetu predstavili jedinu primjerenu zamjenu za originalni Vmax - novi Vmax! Dok ćemo do impresivnih tehničkih podataka tek doći, ono što će svi prvo uočiti svakako je dizajn, uveden u novo tisućljeće, a opet toliko prepoznatljiv, da ne može doći do greške o tome koji motocikl je pred vama.

### Uzaludni pokušaj

U ovom poslu se susrećemo s raznim motoklima, od onih koji jedva da zaslužuju koju rečenicu opisa, preko onih za koje jednostavno ne znamo što reći, do onih - poput Yamahe iz ovog teksta - čiji izgled je jednostavno suludo kompleksan. Bilo bi uzaludno pokušati spomenuti svaki detalj, ali pokušat ćemo se dotaknuti onih dijelova koji su nam se učinili bitnijima od drugih.

Dok je cijeli motocikl zapravo jedna velika izjava o moći i testosteronu, petokraki naplatci od lakog lijeva djeluju kao da se kreću i kada motocikl stoji. Iako tamni i pomalo nenametljivi, promatraču će privući pogled odlično pogođenim oblikom, a naravno da ih dodatno naglašavaju nazubljeni kočioni diskovi srijeda i straga.

Na ovako velikom motociklu dojmu doprinosi i debela prednja vilica utopljena u crnu boju, jer nikakvo drugo rješenje ne bi odgovaralo, a sliku upotpunjuje i pažljivo oblikovani prednji blatobran. Za razliku od prednjeg ovjesa, koji su vizualno „udebljali“, dizajneri su se potrudili stražnji ovjes čim više stanjiti i kroz neka mehanička rješenja poput manjih zupčanika u kardanskom prijenosu. Tako je postignuta ravnoteža, a lijeva strana aluminijske vilice upotpunjuje izgled cjeline mnoštvom složenih oblika i vijaka.

Vratimo li se prednjem kraju, tamo ćemo pronaći prednje svjetlo koje posve odgovara moćnoj naravi Vmaxa, dok veliki obrtomjer s indikatorom za promjenu brzine predstavlja poveznicu s trkama ubrzanja. Na minimalno profiliranom upravljaču



nalaze se kvalitetni prekidači, originalno oblikovane polugice te spremnici hidraulične tekućine.

Kada smo spomenuli kvalitetu, treba reći da je Vmax zapravo oličjenje japanske preciznosti



# Povratak legende

Ljubitelji moćnog V4 motocikla dugi su niz godina željno iščekivali svaku vijest o razvoju prototipa i mogućem terminu predstavljanja gotovog proizvoda, a nakon što smo ju isprobali, možemo samo reći da se Yamahu Vmax isplatilo čekati

CIJENA  
159.900 KN



(1) Veliki obrtomjer i "shift light" jasno govore čemu je Vmax namjenjen (2) Prekidaci na upravljaču su nam poznati s ostalih Yamahinih modela (3) LCD na lažnom spremniku goriva donosi dovoljno informacija (4) Agregat se hladi pomoću dva velika hladnjaka tekućine (5) Ukupno četiri ispušne cijevi upotpunjuju užitek (6) Svaki detalj na moćnom agregatu je pažljivo oblikovan



Veliki prednji diskovi u naplatku promjera 18" izgledaju neveliko



Vmax je opremljen odličnim ABS sustavom

i pedantnosti kada je riječ o završnoj obradi, pa imamo dojam da je baš svaki, i najsitniji detalj najprije dobro promišljen, a zatim uz puno truda i načinjen.

Pregledni obrtomjer sadrži i pokazivač brzine, dok su ostali podaci dostupni s LCD-a ugrađenog u vrh lažnog spremnika goriva. Tu će vozača dočekati poruka dobrodošlice kada dade kontakt, ali i pozdrav nakon gašenja motora, a tijekom vožnje su dostupni podaci o količini goriva, temperaturi rashladne tekućine, stupnju prijenosa i slično.

Kao središnji dio ove pokretne izložbe svakako se nameće golemi, potentni agregat, koji je vrlo pažljivo oblikovan, baš kao i ostatak motocikla. Ništa nje prepušteno slučaju: niti jedan vijak, boja poklopaca niti njihov oblik.

Iznad agregata se s obje strane nalaze srebrni ususnici zraka, a netom iza njih već počinje prostrano sjedalo namijenjeno vozaču. Naglašeni naslon sjedala moguće je otvoriti prema naprijed, a ispod se nalazi otvor spremnika goriva. Suvozač neće naići na jednak komfor kao vozač, a položaj masivnog i naglašenog ispušnog sustava diktira položaj prilično visokih oslonaca za noge suvozača. Samo sjedalo je načinjeno jako precizno, pa imamo dojam da je neki inženjer pažljivo proračunavao položaj svakog šava.

Ispod sjedala se nalaze nemale izbočine, koje zapravo stvaraju prostor za nešto veću zapre-

nu spremnika goriva, s tim da ona ni uz ovaj dodatak ne prelazi skromnih 15 litara. Iznad hvatišta stražnje vilice na okvir, s lijeve strane se nalazi još jedan zanimljiv detalj - pločica s ugraviranim imenom vlasnika. Ona svjedoči o tome da je vlasnik testirane „Vemaxice“ svoj primjerak naručio relativno rano tijekom proizvodnje.

Na kraju dolazimo i na stražnji kraj. To je još jedan dio motora koji nepogrešivo ukazuje na to o kojem modelu je riječ. Na ovom, novom Vmaxu stražnje svjetlo je ipak izvedeno u LED tehnologiji, a prozirna leća čvrsto smješta cijeli sklop iz osamdesetih, kada je nastao original, u ovo tisućljeće.



Nismo se ni trudili opisati sve detalje na novom Vmaxu, jer to bi bio uzaludan posao. Tijekom cijelog našeg druženja s ovim fasciniranim motorom nismo uspjeli očima upiti sve što nudi, ali bitno je da je opći dojam već na prvi pogled fascinantant.

Koliko su Japanci mislili na sve govori i činjenica da su osmislili poseban "držač" za ključ, koji vlasnik pomoću alkeice može pričvrstiti na druge ključeve ili komad odjeće. Kontaktni ključ osebujnog oblika tada se umeće u držač kao u bravu te se tu zakreće, kako ne bi ispao. Simpatičan detalj koji pomaže da se vlasnik dodatno poveže sa svojim po mnogočemu jedinstvenim motociklom. Reći ćemo još da je testirana Yamaha bila opremljena bočnim bisa-



Udobno smješten na Vmaxu, vozač uz osjećaj sigurnosti prolazi zavoje

Nisko težište olakšava promjene smjera, a usklađen ovjes znači da se motor neće ni najmanje uznemiriti



gama te vjetrobranskim staklom s popisa originalne dodatne opreme.

### Godine promišljanja

Već tijekom devedesetih godina razvojni tim je počeo s radom na novoj Yamaha Vmax, pošto je bilo očito da originalna V4 „beštija“ - pored sve karizme koju posjeduje - više ne privlači toliko pojedinaca spremnih da izbroje traženu sumu. Zadatak stvaranja zamjene za motocikl koji je u

svoje vrijeme bio toliko poseban nije bio ni najmanje lak, a možemo priznati da ne djeluje kao da su se Japanci posebno žurili. Čini nam se da su uzeli vremena koliko im je trebalo, odlučni da u trenutku svog konačnog predstavljanja novi Vmax stvori tsunami reakcija u motociklističkim krugovima širom svijeta.

Kako su stvarali posve novi motocikl, inženjeri su stvorili posve novi okvir i on je na novom Vmax-u načinjen od aluminijske, a već po minimalističnoj

formi koja se pruža iznad i iza agregata jasno pokazuje da je i golemo V4 srce noseći element. Ovo je učinjeno kako bi se postigla optimalna krutost šasije uz uvijek dobrodošlu uštedu na težini. Sam okvir je načinjen od elemenata lijevanih korištenjem nekoliko tehnika, a sadrži i ekstrudirane dijelove, da bi na koncu sve bilo zavareno u cijelinu.

Oduvijek poznata po svojim iznimnim sposobnostima na ravnom, Yamaha Vmax se sada pruža na međuosovinskom razmaku od čak 1.700 mm,

Testirani primjerak je opremljen dodatnim vjetrobranom te bočnim bisagama koje se dobro uklapaju u cijelinu



Ni iz jednog kuta Vmax ne sakriva da je riječ o moćnoj tvorevini, pa tako ni sprijeda



Kombinacija boja i tekstura savršeno naglašava i tako "mišićavu" pojavi nove Yamahe Vmax



što daje naslutiti odličnu stabilnost te sposobnost da se cijeli motocikl nosi s performansama moćnog agregata.

Stražnja vilica dugačka čak 662,5 mm istovremeno omogućava da se izdašna snaga što kontroliranije prenese na podlogu, s tim da kotač ima hod od 110 mm. Kretanjem vilice upravlja jedan amortizer podesiv u svim parametrima, a djeluje preko progresivnog polužja.

Optimiziranje stabilnosti i upravljivosti je zadatak i prednje vilice promjera 52 mm uz hod od

120 mm, s tim da komponente za zaustavljanje, poznate kao kočnice, ne zaostaju po pitanju impresivnih dimenzija. Dva prednja diska promjera 320 mm jesu svojevrsni standard među motociklima izdašnih performansi, ali šesteroklipna kočiona kliješta s radijalnim prihvatom svakako donose nešto više. Stražnji kočioni disk ima promjer 298 mm, a da bi Vmax ostao gumama okrenut prema cesti brine napredni ABS sustav na oba kotača. Kad spominjemo mjere, spomenimo da Vmax koristi pomalo neortodoksne gume, čiji promjer prije-

da i straga iznosi 18 inča, a dimenzije su 120/70-18, odnosno „solidnih“ 200/50-18 straga.

#### V4 Godzilla

Kroz dosadašnju priču zapravo smo samo pripremali teren za oraciju o, rekli bismo, čudovišnom agregatu, a s obzirom da vjerujemo da ste spremni saznati, čujte i počujte istinu o V4 zvijeri.

Radi se, dakle, o tekućinom hlađenom monstrumu čija zapremina raspoređena u četiri cilindra postavljena u V konfiguraciju iznosi 1.679 kubičnih centimetara. Provrt i hod iznose 90 te 66 milimetara, dok svaki cilindar ima po četiri ventila. Kompresijski omjer iznosi 11,3:1 dok je sva navedena mehanika izdašno oplemenjena modernim elektroničkim upravljačkim sustavima.

Pored elektronske kontrole otvaranja gasa (YCC-T, Yamaha Chip controlled Throttle) tu je i varijabilni usis nazvan YCC-I (Yamaha Chip Controlled Intake), a svime skupa upravlja centralna jedinica koja navedeno objedinjuje sa sustavom paljenja i ubrizgavanja goriva. Oba „YCC“ sustava imaju zadatak vozaču olakšati kontroliranje snage koju agregat razvija, ali istovremeno je i učiniti uvijek dostupnom. Dok kontrola otvaranja gasa svake milisekunde izračunava i korigira položaj leptirastog tijela, sustav varijabilnog usisa znači da će duljina usisa biti optimizirana pri niskim i srednjim, a kasnije i pri visokim brojevima okretaja agregata. Kada broj okretaja naraste iznad 6.650 okr/min, servo motori odvajaju usisne „kornete“, čime se odjednom dobiva kraći usisni kanal, koji inducira brže pulsiranje vala pritiska u usisu i tako poboljšava performanse na višim okretajima.

Inženjeri su osim savršene kontrole koju osigurava navedena elektronika željeli i kompaktn



Dodatni vjetrobran savršeno se uklapa u "dizajnersku priču" Vmaxa



Kardanski prijenos je tehnički tako izveden da djeluje čim kompaktnije



Veliki usisnici iznad agregata na ovom modelu zaista hrane gladne cilindre zrakom

Kako s autoritetom ubrzava, tako Vmax sa sigurnošću prolazi i kroz zavoje. Tome pomažu kvalitetan ovjes i velik međuosovinski razmak



agregat, a to nije bilo lako s obzirom da je zapremina narasla za 40% u odnosu na prethodni model. Radi postizanja kompaktnosti kut među cilindrima smanjen je sa 70 na 65 stupnjeva, što je rezultiralo smanjenjem ukupne duljine agregata za 27 mm, a poslužilo je i kao metoda za centralizaciju masa.

Širina agregata je također bila potencijalni problem, ali inovativni razvodni sustav, koji za pokretanje bregastih osovina u glavi koristi lanac i zupčanike, smješten je između cilindara, pa je usprkos porastu provrta cilindara od preko 18% u odnosu na prethodnika širina agregata ostala gotovo ista. Kompaktne komore za izgaranje, osim što pridonose efikasnijem radu agregata ujedno znače da je sadašnji V4 tek 6,5 mm viši od prijašnjeg.

I periferne komponente su prilagođene, pa tako sada Vmax diše kroz kućište filtra zraka velike zapremine, a to znači da je spremnik goriva nevelike zapremine od 15 litara smješten ispod sjedala, kao i na prvom modelu. Preporučamo da upaljenom motociklu ne približavate sitnije kućne ljubimce niti malu djecu, jer usisnici za zrak iznad agregata su na novom modelu funkcionalni, pa bi se moglo dogoditi da Vmax vaš čin shvati kao prinošenje žrtve i usisa ponudeno u svoje dubine.

Uglavnom, sve do sada navedeno rezultira s nekim brojkama, a ako ne sjedite, sjednite prije nego vam otkrijemo da Yamaha za ovaj motocikl deklarira 200 konjskih snaga pri 9.000 okr/min te „mesnati“ zakretni moment od 166 Nm pri 6.500 okr/min.

Već slutite da ćemo nakon navođenja snage opisati kako ona nalazi put do stražnjeg kotača, a tu zapravo nema nekih iznenađenja. Vmax i dalje

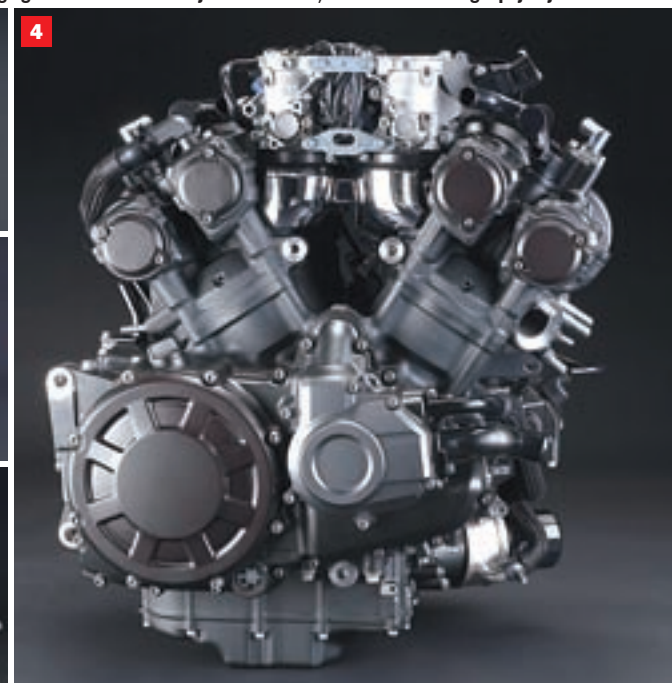
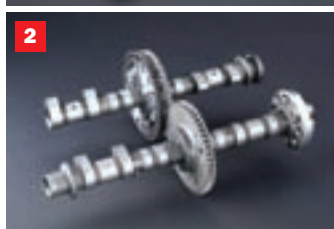
koristi višestruku spojku u uljnoj kupci, ali sada je ona klizna, kako se veliki povratni moment agregata ne bi negativno odrazio na proklizavanje prilikom spuštanja u nižu brzinu ili naglog zatvaranja gasa.

Mjenjačka kutija ima 5 stupnjeva prijenosa, da bi konačnu udaljenost od agregata do kotača premostio kardanski prijenos.

## Muški motocikl

Nakon što smo razgledali motor i u glavi "prevrtili" tehničke podatke, došao je trenutak kojem smo se veselili - vožnja. Nestrpljivo smo se smjestili u prostrano, udobno sjedalo, a ruke konačno položili na upravljač ovog gorostasnog motocikla. Prvo iznenađenje je uslijedilo kada smo Vmax pokušali ispraviti s bočnog nogara - ispostavilo se da smo

(1) Klipnjače su posebno tretirane kako bi podjele opterećenja (2) Razvod koristi kombinaciju lanca i zupčanika, a zbog kompaktnosti agregata se nalazi između cilindara (3) Ispod kompaktne mehanike u glavama se nalaze iste takve komore za izgaranje (4) Iako znatno kapacitetniji i jači od prethodnika, agregat nove Yamaha Vmax je tek nešto viši, a kraći i uži od onog u prijašnjem modelu



Iako na prvi pogled ne djeluje tako, Vmax je vrlo zabavan i kroz zavoje



Široka stražnja guma na ovolikom motociklu i ne djeluje impresivno, a širinu naglašavaju i bisage s popisa dodatne opreme

primijenili previše sile. Naime, i pored činjenice da s punim spremnikom goriva teži 310 kilograma, ovaj motocikl to vješto skriva zahvaljujući vrlo niskom težištu.

Zakretanje ključa u kontakt bravi rezultira natpisom dobrodošlice na LDC ekranu povrh lažnog spremnika goriva, a zatim nam ostaje samo pritisnuti tipku elektropokretača. Moćna Yamaha u trenu iz uspavanog gorostasa postaje brundavo čudovište, a umjereno glasno i vrlo duboko dumbaranje iz voluminoznog ispušnog sustava svjedoči o snazi koja se krije u V4 agregatu.

Sljedeće što primjećujemo je jedan od rijetkih nedostataka ovog motocikla, a to je manevriranje u mjestu. Već smo na prvi pogled to i očekivali, jer je prilično duga prednja vilica i nemalo polegnuta, pa upravljač prilikom manevriranja treba držati odlučno. Čim ga iz centralnog položaja malo zakrenete u stranu, on se počne dalje zatvarati, a korisno je znati da se tada težište motocikla premješta na stranu. Ne radi se o gruboj niti strašnoj pojavi, ali s motociklom navedene kilaže ipak valja biti pažljiv, pa si dati malo vremena za okretanje u mjestu.

Nakon što smo Vmax uspjeli usmjeriti u željenom smjeru, povlačimo ručicu umjereno tvrde klizne spojke, pa ubacujemo u prvi stupanj prijenosa. Već tu možemo naslutiti da je mjenjač prezican i mekan, a to se u daljnjoj vožnji samo potvrdilo.

Kada jednom krene, Vmax postaje odlično upravljiv i zadivljuje transformacija iz pomalo nesprenog motocikla tijekom stajanja u agilno vozilo u vožnji. Udoban položaj za upravljačem odmah daje naslutiti kako veće udaljenosti također ne bi trebale biti problem na Vmaxu, a eto prilike da

pohvalimo i sjedalo. Pored oblika koji pruža dobru potporu i naslona koji sprječava klizanje unatrag prilikom ubrzanja, tu je i jednostavno savršeno odabrana tvrdoća samog sjedala.

Prve kilometre na Vmaxu prelazimo s dužnim poštovanjem, ali kroz svaki zavoj prolazimo sve odlučnije, jer je motocikl jednostavno toliko dobro sazdan, da nema niti natruhe problemima. Agregat snažno vuče već iz niskih okretaja, što se i može očekivati s obzirom na veliku zapreminu, a mjenjač bez greške prati naše želje. Odlično usklađen ovjes lako guta neravnine, ali još je fascinantiije s koliko preciznosti se ovaj motocikl može voditi kroz zavoje. Uz povećanje brzine to postaje još očitije, a niti promjene smjera nisu teške, iako, sasvim očekivano, od vozača zahtijevaju ponešto truda. Upijanje neravnina je odlično, kako zbog povelikog međuosovinskog razmaka, tako i zbog nemale težine, pa se tada Vmax ponaša poput velikog broda, iako taj dojam nestaje s otvaranjem gasa - malo koji brod nudi ovakve performase!

Kako je načinjena kako bi vozaču pružila divljačka ubrzanja, ova Yamaha je savršeno stabilna na pravcu, a gotovo je nevjerojatno koliko stabilnosti ostaje i u zavoju. Stabilnost je ono što jamči sigurnost, a uz veliku snagu koja vozaču stoji na raspolaganju, Vmax pruža nevjerovatan osjećaj moći.

Odličan kardanski prijenos ne pokazuje gotovo nikakve nedostatke i prilikom umjerene vožnje se uopće ne pojavljuje "efekt kardana" koji uslijed djelovanja sila u prijenosu podiže stražnji kraj. Kada smo se konačno odlučili posve otvoriti gas, cijeli motocikl se lagano izdigao, ali ni približno toliko da bi to utjecalo na upravljivost ili sigurnost.

Prije otvaranja gasa na ovakvom motociklu

Vmax krase toliko promišljenih i pažljivo oblikovanih detalja da treba popilično vremena za upijanje svega što ovaj motocikl vizualno nudi



uputno je ispuniti nekoliko preduvjeta, a jedan od njih je da pred sobom imate ravan komad ceste. Nadalje je uputno motocikl držati uspravno, kako neizbježno proklizavanje stražnje gume ne bi rezultiralo bočnim posmakom, a na kraju se treba i čvrsto držati. Sigurno je da nitko sklon motociklima neće moći suspregnuti osmijeh kada jednom osjeti što Vmax pruža.

Iako u umjerenoj vožnji brzo dolazimo do petog i krajnjeg stupnja prijenosa, pa nam se ponekada učinilo da niti šesti ne bi bio na odmet, oštrija vožnja ukazuje na to da je mjenjačka kutija dobro proračunata. To pokazuje i činjenica da i pored nedostatka aerodinamičnih elemenata Vmax može na brzinomjeru ispisati broj 236. Kako je testirani primjerak opremljen dodatnim vjetrobranom, možemo reći da je i preko pola te vrijednosti vožnja ugodna.

Nakon jurnjave treba i stati, a tu su se Yamahini stručnjaci opet potrudili. Tri velika kočiona diska sa sigurnošću i velikom rezervom zaustavljaju ovaj motocikl, a tome doprinosi i ABS sustav. Najbolji rezultati se postižu kada se koriste obje kočnice, jer priličan udio težine Vmaxa opterećuje i stražnju gumu. Kočenje do kasno u zavoj ne predstavljaju nikakav problem, a vozač u svakom trenutku ima dovoljno povratnih informacija od prednjeg kraja. Prednji ABS nismo niti natjerali na reakciju, a ABS koji dozira silu kočenja na stražnjem disku uključuje se nježno, pa nam nije smetalo što smo ga potaknuli na rad prilikom nekih jačih kočenja.

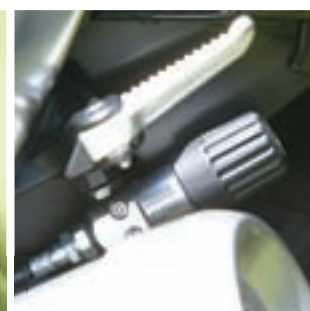
U usporevanju je svakako od koristi i golemi agregat, a klizna spojka brine da stvari ne bi izmakle kontroli. Tek na slabijoj podlozi, kada smo pri još nešto većoj brzini odlučno odпустиili spojku,



Spređa se Vmax oslanja na debelu teleskopsku vilicu "umocenu" u crno



Prednju vilicu je moguće podešavati, baš kao i stražnji amortizer



Aluminijski okvir uvelike koristi agregat kao noseći element



Ispušni sustav je načinjen od lakih materijala i prilično je kompaktan ako znamo koliko ispušnih plinova mora obraditi







Centralni "lonac" ispušnog sustava je sakriven ispod agregata



Na Vmaxu su i spremnici hidraulične tekućine pažljivo oblikovani



Naprostu genijalno sjedalo vozaču jamči udobnost dok će suputnik proći nešto lošije

nakon spuštanja u drugi stupanj prijenosa dolazi do proklizavanja stražnjeg kotača, ali vrlo pitomo i uz osjećaj kontrole nad situacijom.

Moćan, grleni zvuk koji prati sva ubrzanja još je jedan plus za Vmax, a gotovo je nemoguće sjesti na ovaj motocikl i voziti se onako, posve umjereno. Koliko god uživali u krajoliku, pulsiranja V4 agregata će vas prije ili kasnije natjerati da otvorite gas i počastite se solidnom dozom adrenalina.

Na spomen čašćenja dolazimo do potrošnje, koja lako prekorači i 10 litara na 100 prijeđenih kilometara, a tada negativno dolazi do izražaja oskudna zapremina spremnika goriva. S obzirom na to da ima zapreminu automobila, za očekivati je i tolika potrošnja, a onda treba znati da se Vmax neće moći dugo napajati iz 15 litara volumena. To znači da ćete često morati na benzinske postaje, pa bi dulja putovanja mogla ispasti zbirka kraćih sprintova.

### To odlikaši...

Neka nam ženski dio publike ne zamjeri korištenje mačo, balkanskih usporedbi, ali Vmax nas je

na to primorao, nismo mi krivi. Dakle, vjerujemo da je svatko u nekom trenutku, ako ne i bezbroj puta, u nekoj prilici ugledao predivnu, putenu, oblinama obdarenu ženu koja naprosto sjaji. Svojom pojavom privlači poglede te odmah postaje predmet požude, ali promatrač ubrzo postaje svjesan kako je ljepotica u pitanju vjerojatno posve nedostižna. Pripada, nekom drugom, paralelnom svemiru gdje su svi lijepi, sposobni i sretni pa prosječnom puku preostaje tek željeti ju. To su uglavnom osjećaji koji su prevladavali tijekom testiranja Yamahe Vmax, jer koliko god bila čarobna, toliko nam je i nedostižna.

S druge strane, ukoliko niste romantične priro-



Pločica s lijeve strane nosi tvornički ugravirano ime vlasnika

Možda skupa, Yamaha Vmax je svakako odlično načinjena i donosi nevjerojatne količine zabave, osjećaja moći i karizme

de, možda u istom motociklu prepoznate razjarenu divlju zvijer čijoj potenciji nikada kraja, a snaga i moć naprosto izvire iz svake pore.

Bilo kako bilo, novi Vmax je pravi muški motocikl s dva velika, dlakava... kokosa, a kada bi se motocikli mogli njožiti na suncu, Vmax bi se caklio od čistog testosterona.

Zapravo, koliko god opisivali i kitili ovaj tekst, nikada nećemo uspješno opisati stvarnost druženja s ovim motociklom, pa u svijetlu toga odustajemo od daljnjeg truda na tu temu.

Iako košta daleko više nego prosječan motorist izdvaža za svoje vozilo, Yamaha Vmax i donosi znatno više. Osim predivne karizme koja ju krasí, osjeća ja moći koji pruža vlasniku te odličnih voznih svojstava, ova Yamaha je jednostavno dobra u svakom pogledu. Naravno da postoje nedostaci poput nevelikog spremnika goriva ili pomalo nespretnog manevriranja u mjestu, ali oni bljede do neprepoznatljivosti nakon prvih nekoliko kilometara vožnje na ovom iznimnom motociklu.

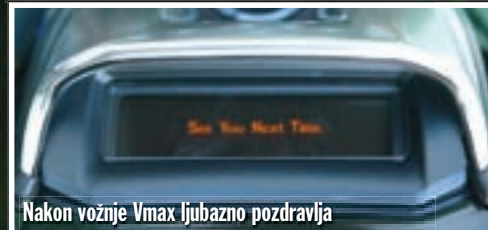
Odlučite li se izdvojiti približno 160.000 kn, koliko novi Vmax košta u Hrvatskoj, morate proći proces narudžbe putem za to namjenjene stra-

nice na Internetu. Na stranici [www.new-vmax.com](http://www.new-vmax.com) odaberete zemlju, a zatim ispunite narudžbu te odaberete ovlaštenog Yamaha trgovca kod kog svoj Vmax želite preuzeti. U nekom trenutku ćete do odabranog trgovca trebati otići i riješiti financiranje, a zatim strpljivo čekati poziv da svoj motocikl i preuzmete. Ukoliko vam se navedeni iznos ipak čini prekomjerenim, kao konkurencija se nameće Suzuki B-King, koji također nudi osjećaj moći i vrhunske performanse, ali ipak nam se čini da cijena od 123.121 kn donosi i proporcionalno manju dozu karizme.

Zaključaka može biti stotinu, ali sve se svodi na to da je Vmax fascinantan motocikl zapanjujućih performansi koji u našim očima zapravo i nema konkurenciju jer je jednostavno toliko poseban. Cijena jest izvan dohvata mnogih, ali ni to nas nije spriječilo da Vmax poželimo jako i strastveno. Jedini problem je nastao kada je testirani motocikl trebalo vratiti vlasniku, a ruke jednostavno nisu željele pustiti upravljač. Eto motiva za veću predanost poslu, više truda na fakultetu, uplatu u kladionici ili već nešto za što vjerujete da će donijeti dovoljno sredstava za kupovinu ovog V4 izvora adrenalina i užitaka. ■



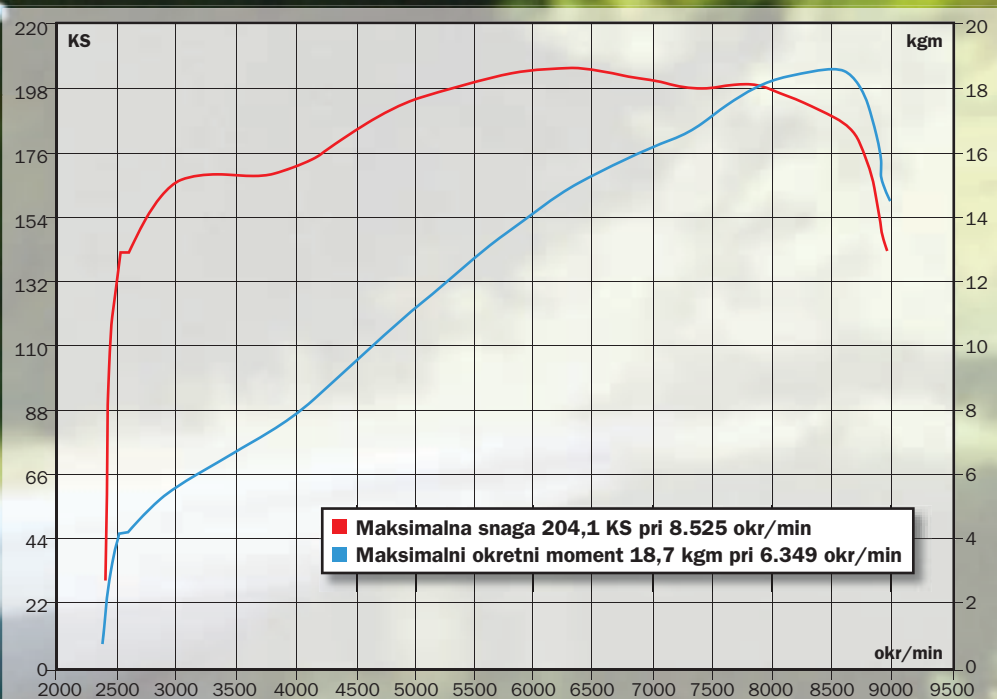
Osebujan ključ iz kontakt brave vlasnik može smjestiti u jednako osebujan držač, privjesak



Nakon vožnje Vmax ljubavno pozdravlja



Impresivno iz svakog kuta



## Nek' se nada!

Kako novi Vmax osim fantastičnog izgleda donosi i golemu snagu, nije nam preostalo drugo nego se zaputiti do mjernog stola u tvrtki Motori Grigjć. Prilikom mjerenja smo naišli na poteškoću u vidu elektroničke blokade

krajnje brzine pa smo umjesto u krajnjem stupnju prijenosa mjerenje vršili u četvrtom stupnju, naravno, nakon odgovarajućih podešavanja na mjernom uređaju.

Prvo mjerenje je pokazalo 199,8 konjskih snaga, ali nakon što smo agregat doveli na odgo-

varajuću radnu temperaturu, Vmax je "istisnuo" čak 204,1 konjskih snaga pri 8.525 okr/min. Koga to ne obara s nogu, tu je i fascinantan zakretni moment koji već pri 4.000 okr/min prelazi 150 Nm da bi naglašeno položena krivulja kulminirala na 188 Nm pri 6.200 okr/min. ■

## TEHNIČKI PODACI

<b>Motor:</b> V4, četverotaktni
<b>Promjer x hod:</b> 90 x 66 mm
<b>Obujam:</b> 1.679 ccm
<b>Razvod:</b> dvije bregaste osovine u glavi i 4 ventila po cilindru
<b>Odnos kompresije:</b> 11,3:1
<b>Hlađenje:</b> tekućinom
<b>Paljenje:</b> elektronsko
<b>Napajanje:</b> elektronsko ubrizgavanje
<b>Spojka:</b> više lamela u uljnoj kupci
<b>Mjenjač:</b> 5 brzina
<b>Završni prijenos:</b> kardan
<b>Okvir:</b> aluminijski
<b>Ovjes:</b> teleskopska vilica s cijevima promjera 52 mm hoda 120 mm; straga vilica sa jednim amortizerom hoda 110 mm
<b>Gume:</b> prednja 120/70-18, stražnja 200/50-18
<b>Kočnice:</b> naprijed dva diska promjera 320 mm i kočione čeljusti sa 6 klipčića, straga disk promjera 2980 mm
<b>Dimenzije (u mm) i težina:</b> duljina 2.395, širina 820, visina sjedala 775, osovinski razmak 1.700, težina 310 kg (s punim spremnikom)
<b>Deklarirano:</b> snaga - 200 ks (147,2 kW) - 9.000 okr/min, maks. okr. moment - 166 Nm pri 6.500 okr/min
<b>Spremnik goriva:</b> 15 l

**+** karizma, snaga, izgled, ciklistika, agregat, mjenjač, kočnice, osjećaj moći, udoban položaj vozača

**-** cijena, manevriranje u mjestu, mali spremnik goriva