

## V-Max, a „presztízbájk”



A hivatásos laikusok is első ránézésre megállapíthatják (teszik is minden sarkon), hogy ez az állat pontosan az úgynevezett hűb@zmeg-kategóriába tartozik. Erre utal sok apró jel, amit csak az avatatlan szakértői szemek tudnak nem felfedezni.

Szöveg: Zozó, fényképek: Roc

Köszönet a Yamaha Hungáriának, megkaptuk tesztelésre – most épp – a Yamaha 2009-ben reinkarnált V-Max-át, amely önmagában egyedül képvisel egy külön állatfajt.

Nomen est omen. Izé..., ámen! A V-Max neve 1985-ben Velocity-max-ot, azaz a sebességmaximumot jelentette, de most mindenben MAX (kivéve a tankméretet: az ülés alá csak 15l fért!!!). 1,7m tengelytáv, 1.679 cm<sup>3</sup>, 11,3:1 sűrítés, 200 LE, 167 Nm, 2,7 sec alatt 100-on, 310 kg, cca. 5 mFt. Fogyasztása: bő 10 l/100km (persze ez függ a vezetési stílustól). Ezen felül nincsenek „mű”-anyagok: minden mart alu, vagy karbon (a karbon burkolat már extra tartozék). A blokk megkapta az R-szériából megismert csúcstechnikákat: pl. fékeket, szívótölcsérhossz állítást (YCCT) és az elektronikus gázkart (YCCI / ride-by-wire) is, vagy a hidraulikus kuplungot.

Következzen a szokásos unalmas történelem! A V-Max származása minden bizonnyal az 1980-as évek mesefilm-kutatásából eredeztethető (Pityke őrmester, Erdő kapitánya, stb.), erős amerikai drag-bike-jegyekkel fölírva, nem-keverve.



Ez az 1985 óta ismertté vált állatfaj Európában még ma is kicsit idegen. Csoda, hogy a japcsik behozták Európába; de igazuk lett, mert furcsa mód' azért van rá kereslet. Ami az óceánon túliaknak kézenfekvő, mi azt mai szemmel a csopper/krúzer és a nyomaték-kategória közé aposztrofálnánk (hivatalosan egyébként „powercruiser”). Itt van például a szinte azonos űrtartalmú MT-01 V2-es nyomatékgép, ami kevesebb nyomaték mellett feleakkora teljesítményt sem ad, tehát mégsem tehető egy lapra. Vagy itt van a HD V-Rod / Night-Rod, ami szintén csak súlyában közelíti meg a V-Max-ot, valamint itt van a Suzuki M1800 Intrudere 160Nm-rel és 125LE-vel. Leginkább a 2.3l-es Triumph Rocket III-hoz hasonlítható, amit a roadster, a krúzer és a fighter kategóriákkal próbálnak behatárolni – szintén tévesen.

Műszereit a tankon ügyesen elrejtették a vezető fürkésző szeme elöl, ami egyébként még azt is kijelzi, hogy mikor nem mostál fogat. Ehelyett viszont a kormányon megtalálható a három alap műszer: fordszám-mérő, seb-mérő és a legfontosabb: az elváltás bejelző, ami legfelül 2-óra irányában látható. Hiába no, a szerkezetet mégiscsak drag-célzattal építették.

Az elrejtett műszer – mint mondtam – mindent kijelez, természetesen még a pillanatnyi fogyasztást is. Ebből is észre lehetett venni, hogy az elektromos gáz 0-állapotban sem veszi teljesen vissza az üzemanyag-adagolást, azaz érhető okokból nem engedi az – egyébként nyilván brutális – motorfékét rászabadítani az aszfaltra (1.679cm<sup>3</sup>, 11,3:1 kompresszióval!!!). Elvett gázzal a motorfék egy 125-ös lassítás-érzetét biztosítja.



Emellett az elektromos gáz az alsó „holtjáték-szakaszban” finoman hangolja a tempótartást is, a rángatást elkerülendő. Így az elektromos gázt meg kell szokni. A gázreakció mexokásához tartozik az 5.000-es fordulat feletti élmény is, amikor aztán elgurul az összes gyógyszer... ... >:-P Hamar függőséget okoz.

Nade a kanyarodás...! Hát az nem megy neki. Ez csakis egyenesen akar menni, mint a paci, amelyik már látja a ropogós abrakot. Erővel, bedőlve, kiülve, oldalt-sarkantyúzva kell íven tartani (természetesen ellenőriztük a keréknyomást, és a gumik sem voltak szögletesre koptatva, stb.).



Az előzés művelet is új értelmezést nyert:

- 1.) 40-nél válts sávot,
- 2.) eszevesz(t)ett-iszonyatos 4 s-os drag-futam 240-ig,
- 3.) gázt elvenni, visszasorolás,
- 4.) fékernő!!!!

A műveleteket nem szabad (de nem is lehet) összevonni, vagy kombinálni egymással.

A futóművön is szinte minden állítható, de egyrészt a gyári beállítás kielégítő volt, másrészt a fentiek alapján a részletek boncolgatása értelmét is veszítette.

Elődeit ért erős kritikák meghallgattatást nyertek, így a megerősített váz, és az R1-es fékek tökéletesek. Ugyanígy tökéletes a váltó és a hidraulikus kuplung is.

A tervezés szemet hunyt a Yamaha-egységes kormány-kezelőszervek felett, így kissé elütnek a non plus ultra kialakításoktól az egyszerű kapcsolók, kezelő szervek. És ha már a kinézetnél tartunk..., hát kár ecsetelni, hiszen az első brutális benyomás semmit sem változik. Elég csak megpillantani a légbeömlőket (tank az ülés alatt), a blokkot, a kidurrogókat, a sárhányón túllógó hátsókereket (amin mellel egy egyedileg fejlesztett abroncs forog)...

Maximális paraméterek, maximális kivitelezés, maximális technológia, maximális tervezés – de mindennek mi a célja???

A V-Max követ... sőt, követel egy önálló kategóriát, melynek alapja a presztízs és a gyorsulás. Kategóriát, amelyben magával ragad, dominál, uralkodik és átveszi az irányítást.

**...a fark csóválja a motorost!**

Kapcsolódó linkek:

- [www.new-vmx.com/landing.jsp](http://www.new-vmx.com/landing.jsp)
- [www.sportmotor.hu/motoros\\_kepek/motor/?dr=6579](http://www.sportmotor.hu/motoros_kepek/motor/?dr=6579)
- [totalbike.hu/tesztek/vmax/](http://totalbike.hu/tesztek/vmax/) - a „rég” V-Max
- [www.origo.hu/motor/teszt/20090722-yamaha-vmx-2009-teszt.html](http://www.origo.hu/motor/teszt/20090722-yamaha-vmx-2009-teszt.html)
- [www.motorrevu.hu/motor/yamaha\\_v-max\\_\(2009\)](http://www.motorrevu.hu/motor/yamaha_v-max_(2009))
- [www.tesztmotor.hu/teszt/motorok-uj-/harom-napos-v-max-terapia.html](http://www.tesztmotor.hu/teszt/motorok-uj-/harom-napos-v-max-terapia.html)





#### Műszaki adatok:

Motor:	Vízhűtésű, négyütemű, négyhengeres V-motor, hengershög 65 fok. Hengersonként két, lánc és fogaskerék hajtású, felülfekvő vezérműtengely, hengerenként négy, emelőtökével vezérelt szelep. Nedves karteres olajozás, elektronikus benzinbefecskendezés, motormenedzsmet, hármass hatású katalizátor, önindító.
Hengerűrtartalom:	1.679 cm <sup>3</sup>
Furat x löket:	90,0 x 66,0 mm
Sűrítési arány:	11,3:1
Üzemanyag-ellátás:	Elektronikus benzinbefecskendezés
Max. teljesítmény:	200 LE (147,2 kW) 9000/min-nál
Max. nyomaték:	166,8 Nm (17,0 kpm) 6500/min-nál
Kuplung / váltó:	Hidraulikus működtetésű, többlettárcsás, olajfürdős tengelykapcsoló, ötsebességes váltó, szekunder hajtás kardántengellyel.
Váz:	Alumíniumöntvény és zártszelvény hídváz.
Futómű elől:	Teleszkópvilla 52 mm belsőcső átmérővel.
Futómű hátul:	Alumíniumöntvény lengővilla, himbarendszerre szerelt központi rugóstag.
Villaszög / utánfutás:	59 fok / 148 mm
Tengelytáv:	1.700 mm
Ülésmagasság:	775 mm
Fékek elől:	320 mm-es, hullámos dupla tárcsafék radiálisan rögzített, hatdugattyús féknyergekkel, ABS.
Fékek hátul:	298 mm-es, hullámos tárcsafék egydugattyús féknyereggel, ABS.
Gumik elől:	120/70 VR 18
Gumik hátul:	200/50 VR 18
Tanktérfogat:	15 l
Száraz súly:	310 kg - teletankolva