

# Test Dream bike V-Max






"SZatan" został stworzony

przez Herberta Kainzinger'a. Wykonanie takiego cacka wymagało naprawdę wiele pracy, zwłaszcza zapewnienie znakomitej zwrotności i stabilności jazdy nie było tutaj łatwe. Geometria ramy przypomina Hondę CBR 900 RR, ale dwa solidne, pełne podciśgi z przodu dodatkowo trzymają w ryzach narowistą jednostkę napędową. Podczas jazdy nic nie buja, nic nie wibruje, hydrauliczny amortyzator skrętu dba dodatkowo o uspokajanie ruchów kierownicy. Kolejnym usztywnieniem podwozia są potężne, aluminiowe łączniki między blokiem silnika a ramą po obu stronach pojazdu. Maksymalna sztywność zawieszeń i precyzyjne prowadzenie kół zapewniają z przodu grube półki widelca, z tyłu zaś wzmocniony, aluminiowy wahacz rodem z maszyn klasy superbike. Logicznym pociśnięciem wydaje się zastosowanie kół jezdnych o średnicy obręczy 17 cali. Kainzinger zrezygnował z przeniesienia napędu wałem kardana, zastępując go znacznie lżejszym łańcuchem. Zresztą żadna część z dzieła Kainzinger'a nie pasuje do seryjnego V-Maxa. Wszystko jest tutaj inne i na bardzo wysokim poziomie: magnezowe obręcze i zaciski hamulcowe PVM, widelec teleskopowy White Power, elementy podwozia wykonane z tytanu i włókna węglowego. Źródłem napędu jest gruntownie przebudowany silnik Yamahy V-Max, o pojemności skokowej powiększonej do 1680 cm<sup>3</sup> (z 1198 cm<sup>3</sup>). Części do jego modyfikacji dostarczyli ludzie współpracujący na co dzień z zespołami Formuły 1. Gerold Pankl wykonał tytanowe korbowody, a angielska firma Aptec pokryła gładzie cylindrowe powłoką ceramiczną obniżając tarcie. Tłoki Cosworth Slipper o średnicy 90 mm wytrzymują 10500 obr./min ([zobacz kokpit](#)). By przekroczyć magiczną granicę 200 KM potrzebne były jeszcze: tytanowe zawory, berylowe gniazda zaworowe, zmodyfikowane wałki rozrządu oraz poprawki kształtu komór spalania i kanałów w głowicy. Na hamowni uzyskano 203,7 KM przy 9000 obr./min, a charakterystyka najsilniejszego seryjnego motocykla, Hondy CBR 1100 XX wygląda przy charakterystyce tuningowanego silnika jak wykres ze zdławionej jednostki napędowej.



Niezwykle ciekawe sš przyspieszenia osiřgane przez tř maszynę: 0-100 km/h przypomina jeszcze to, co spotykamy w sportowych 600-3,9 s. Ale 0-200 km/h w 8,2 s. Przywodzi na myřl juř tylko najwyższej klasy maszyny po tuningu. Jeszcze jednř rzeczř, która jest godna uwagi to to, iř nawet przy prędkořciach grubo powyřej 200 km/h szybkie otwarcie przepustnicy odciska się gwałtem na kierowcy, a przednie koło wędruje do góry.

Mówiř krótko, motocykl ten przeznaczony jest dla ludzi umiejřcych dobrze jeřdzić na motorach, majřcych mocne nerwy i 138000 marek w kieszeni. A to porównanie seryjnej Yamahy V-Max i Kainzinger'a 1680 V-Fource.

Dane	Yamaha V-Max	Kainzinger 1680 V-Fource
		
Rodzaj silnika	Widlasty, czterocylindrowy	Widlasty, czterocylindrowy
Pojemnořć skokowa	1198 cm <sup>3</sup>	1680 cm <sup>3</sup>
Moc KM(kW)/obr./min.	145KM(107kW)/8500	203,7KM(150kW)/9000
Napęd tylnego koła	Kardan	Łańcuch
Hamulec przód/tył	Dodwójny tarczowy, tarczowy	Dodwójny tarczowy, tarczowy
Ogumienie seryjne tył / przód	110/90 V 18 // 150/90 V 15	Brak danych
Ciężar własny	274 kg	Brak danych

Osiřgi	Yamaha V-Max	Kainzinger 1680 V-Fource
Prędkořć maks. w km/h	220	Powyřej 300
Przyspieszenie 0-100km/h	Brak danych	3,9 s.
Przyspieszenie 0-200km/h	Brak danych	8,2 s.
Rodzaj paliwa	Benzyna bezolowiowa	Benzyna bezolowiowa
Zuřycie paliwa l/100km	řrednio 8l.	Brak danych