

Česká radost

Napsal: Honzík Marx
Nafotil: Scoob

VM Motor 610F Motocross

PO MNOHA HUBENÝCH letech tuzemské motocyklové výroby, která pouze místy prosvítla zpráva o 125 ccm pana Blaty nebo odvážných projektech FGR, zazvonil náš redakční mobil s malým zemětřesením. „Můžete přijet, VM 610F je připravena k oficiálnímu představení a otestování.“ Náhdera. Motocykl s reálným příslibem sériové výroby, konkurenceschopnosti a označením Made in Czech nepřichází na náš trh každý den a časopis Motoráj vám přináší vůbec první jízdní test tohoto atraktivního jihočecha



■ David Čadek v sedle VM Motor
– rychlá to kombinace



■ VM jde z vinglu jako hladověj pes

ZNAČKA VM MOTOR JE MOŽNÁ neznámým pojmem pro českou motocyklovou veřejnost, nikoli však pro znalého motoristického fanouška. Bývalý úspěšný motokárový a automobilový závodník Vladimír Vácha v roce 1992 založil společnost VM Motor, která se zabývá úpravami, vývojem a nyní i sériovou výrobou respektovaných motokárových motorů, které patří k evropské špičce. VM Motor v roce 2004 po ukončení výroby motocyklů zn. Praga odkoupil torzo jejich technického know-how. Několik let ležely sklady plné odlévacích forem, neobrobených polotovarů dílů a dalšího technického vybavení ladem, přičemž občas probleskl firmou nápad o dalším možném vývoji, dokonce proběhla spolupráce s grafickým studiem Cedeo. Vzhledem ke skutečnosti, že VM Motor sídlí v Písku, což je nedaleko Strakonice, místa s vysokou koncentrací techniky vyspělých mozků se závodní minulostí, bylo jen otázkou času, kdy za panem Váchou opakovaně zabrousí na kus řeči Bohouš Staša, slavný syn neméně slavného otce Bohouše Staši. No a Bohouš mladší tak dlouho popíchoval pana Váchu, až ho Vácha nakonec zaměstnal a dal mu volnou ruku ve vývoji motocyklů VM.

O několik let později sedíme v autě a míříme směrem na motokárový areál Jinín. Po cestě poněkud trpíme obavami a skepsí. Bude VM konkurenceschopná? Pokud bude, nebude finančně mimo možnosti běž-

ných jezdců? Bude to hrubý nedodělaný prototyp s nejasnou budoucností? Odpovědi na všechny otázky jsou přichystané za branou jinínského areálu, kde vedle týmového obytnáku stojí tři novotou svítící stroje, u kterých postává Bohouš Staša, Adam Janouš – motokárový jezdec VM a zástupce Ůhlinsu, a také Čáda, tedy David Čadek, jeden z našich nejúspěšnějších jezdců motokrosu a endura.

Plní zvědavosti kroužíme kolem představených strojů a první dojmy zmítají novinářskou duší. Perimetrický rám svařený z CrMo trubek kulatého a obdélníkového profilu je značně robustní a budí důvěru. Přední odpružení má na starosti vidlice 46 mm USD Kayba-Paioli, která nahradila výrobek značky Ůhlins, se kterým se původně počítalo. Zadní hliníková kyvná vidlice je odpružená přes vlastní soustavu vahadel centrální tlumicí jednotkou Ůhlins. Výfuk je brněnský Raas v nerezovém provedení, plasty jsou volně dostupné u dealera Acerbis a jedná se o zdařile nakombinované díly původně určené pro Yamahu a Hondu. Sedlo Acerbis se u jiných motocyklových výrobců nabízí za příplatek, zde je v základní výbavě. Přední a zadní brzdíče jsou italské Brembo, ráfky kol španělské San-Remo a nešetřilo se ani karbonem, který zakrývá pastorek sekundárního převodu a pumpu zadní brzdy. Nádherné frézované stupačky, páka zadní brzdy, kickpáka a páka řazení jsou vlastní výroba VM, stejně jako zmí-

■ První opatrné seznamování

■ Stvořitel tohoto kladiva, Bohouš Staša mladší



něný rám a jeho odnímatelná podsedlová část. Bedlivé oko strojaře potěší frézované brýle předních vidlic a klemy VM pro přichycení řídítek, kterými jsou bezhrazdové české Wastro. Ovládání spojky je klasickým lankem, tedy jednoduché a spolehlivé řešení. Karburátor je šoupátkový DelOrto s akcelerační pumpičkou, chladiče jsou dva, dostatečně dimenzované a české výroby, což platí i pro osvědčený řetěz ČZ. A co srdce stroje, motor? Ať promluví jeho duchovní otec, Bohouš Staša. Kartery jsou samozřejmě převzaté z Pragy, ale to je tak všechno, co z původního motoru zbylo. Začneme klikovou hřídelí, která je zcela nová, navržena s ohledem na průběh výkonu a důsledně vyvážená. Mazání motoru zajišťuje spolehlivé zubové čerpadlo. Ve vlastním válci VM s kvalitním nikasilem od pana Ing. Jeřábka běhá německý píst zn. Wössner. Při vrtání 95 x 86 mm jsme na čistém zdvihovém objemu 610 ccm.

Proč tolik? Výkon je obrovský a jeho životnost také. Ventilový rozvod motoru je SOHC a vačkový hřídel pomáhal vyvíjet pan Motorář Karel Šimeta, jehož zkušenosti v Německu zúročují nejen v seriálu DTM, ale prosáky dokonce i do F1. Zcela nová je také pětistupňová převodovka. Bohužel odkaz Pragy s sebou přináší startovací páku na levé straně motoru, výstup sekundárního převodu z převodovky na pravé straně a hrubý povrch kartěrů motoru jako následek lití do pískových forem.

Pan Staša ihned dodává, že disponují nejen vysoce kvalitními obráběcími stroji včetně moderních CNC, ale také vlastní slévárnou, což je jako firmu dělá velice soběstačnými a mohou pružně reagovat na poptávku po náhradních dílech, jejichž základní zásoba je samozřejmě připravena v dílně VM. Myšlenou není představit obtížně dosažitelného a udržovatelného exota, ale robustní a spolehlivý stroj pro širokou jezdeckou základnu s dostupným a snadným servisem. Jen namátkou ceny některých dílů – tak např. pístní sada vyjde do 4000 Kč, spojková sada (lamely + plechy) 1500 Kč, chladič 4000 Kč atd. Veškerá použitá ložiska jsou normovaná, tudíž dostupná na každém druhém rohu a za pár peněz. A co do budoucna? Pokud bude o stroje VM zájem, je otázkou času příchod varianty 450 ccm, která bude mít stejně revolučně řešený výfuk a sání jako Yamaha YZ-F 450 model 2010. Mimochodem, na konstrukčním prkně VM leží výkres s touto koncepcí již o notný pátek déle než nová Yamaha na titulních stranách časopisů. Bude použito el. vstříkování paliva, počítá se s radiálními brzdami vlastní výroby VM, 6stupňovou převodovkou, hydraulickým ovládním spojky a frézovanými středy kol. S jistotou lze říci, že za pár měsíců dorazí na trh provedení Motard 610, které bude mít v sérii stavitelný krk řízení, stejně jako stávající model MX přípravu pro rotační tlumič řízení, dále karbonové „plasty“ a sa-

možřejmě 17" ráfky kol a odpovídající přepracované pérování. Ve vývoji je příplatkový elektrický startér a spousta dalších fajnovek, stejně jako homologovaná varianta enduro.

Posloucháme pana Stašu a přitom neustále obhlížíme stroje, jejichž design se nám z našeho soukromého úhlu pohledu velice zamlouvá, a zrovna tak máme pochopení pro kontrastní barevnou kombinaci černé a bílé. Skoro jako jing a jang. Bude také VM takhle vyvážená? Vedle se obléká David Čadek, který bude prezentovat v právě vznikajícím presskitu kvality VM, a ještě než k tomu dojde, usadí nás Bohouš Staša s poslední informací, že mají první desítku motocyklů prakticky připravenou k odběru a cena je stanovena na 124 300 Kč. Takže nějakých 150 tisíc s daní? Ne, to už JE cena s DPH. Wow.

Čáda zažehává testovací kus a za hřmění výfuku Raas vyráží na trať, kde Scoob vymýšlí nesmyslné věci s foťákem a David neméně nesmyslnější věci v sedle VM. Pozorujeme stroj v pohybu a ten, veden mistrovou rukou, poslouchá na slovo. Motor jde od ucha krásně zespodu a na tak velký objem krásně plynule, bez šubání. David se prohání po trati s naprostou přirozeností, z motocyklu číší přebytek výkonu a Čáda nemusí roztáčet motor do bezvědomí, aby dosáhl výkonu a zrychlení, stačí přeřadit na vyšší kvalt. To už zastavuje, a než se nadechne, taháme z něj rozumy. David

VM Motor 610F Motocross



MOTOR

Čtyřtaktní kladivo o obsahu 610 ccm s rozvodem SOHC je překvapivě použitelné, bez přebytečné vibrací a s plnou křivkou točivého momentu. Není tak explozivní jako soudobé agregáty MX1, ale je silný jako medvěd a pětistupňová převodovka umožňuje i výlet mimo motokrosovou trať. Elektrický startér je ve vývoji.

RÁM A TLUMENÍ

Perimetrický rám z CrMo trubek kulatého a čtverhranného profilu je dostatečně tuhý, robustní a v neposlední řadě svou konstrukcí dosti osobitý. Zadní kyvka z hliníku je odpružena tlumičem Ohlins s přepákováním, přední vidlice je Kayaba-Paioli. Působivá kombinace, zejména s přihlédnutím k frézovaným brýlím přední vidlice.



BRZDY

V současnosti italské Brembo doplněné ocelí opletenými hadicemi, takže bez připomínek a s dobrým brzdícím účinkem. Plánují se radiální brzdy vlastní konstrukce VM Motor.



Hodnocení

- + motor, podvozek, dílenské zpracování
- kickpáka na levo, odpor plynové rukojeti

Technická data

Motor: 1v, 610 ccm, 4t SOHC, karb.
 Vrtání x zdvih: 95 x 86 mm
 Výkon: přes 59 HP (43,5 kW) @ 9500ot./min
 Převodovka / sek. převod: 5stupňová / řetěz
 Zdvihy pérování vpředu / vzadu: 315/320 mm
 Výška sedla: 980 mm
 Objem nádrže: 9 l
 Suchá hmotnost: 108 kg
 Pneu přední / zadní: 80/100 21" / 110/90 19"
 Cena: 124.300 Kč

POMĚR:
0,56 HP/kg

MOTOÚVĚR CETELEM, ÚVĚR PRO VÁŠ MOTOCYKL

vyše úvěru	měsíční splátka od
110 000 Kč	1 892 Kč
100 000 Kč	1 720 Kč
90 000 Kč	1 548 Kč
80 000 Kč	1 376 Kč
70 000 Kč	1 204 Kč

uvedené měsíční splátky platí pro nový motocykl, délku financování 84 měsíců, RPSN od 11,73 %

- s MOTOÚVĚREM jste ihned majitelem motocyklu
- hav. pojištění je povinné až při úvěru nad 300.000 Kč
- můžete se pojistit proti následkům úrazu
- nabízíme také možnost sezónní pojistky
- vyřídíte jednoduše u Vašeho prodejce

www.motouver.cz



A BNP PARIBAS company

si libuje, že poslední změny, které byly provedeny na motoru (časování rozvodů) a podvozku (strmější řízení), motorce prospěly. Jako jezdec, jehož připomínky berou od počátku ve VM Motor vážně a který je u vývoje prakticky po celou dobu, se staví za názor, že se jedná o plně konkurenceschopnou motorku, vyzdvihává průběh výkonu motoru a solidní, vyvážený podvozek. Konečně sedíme v sedle my a máme možnost vyzkoušet VM na vlastní kůži. On totiž kvalitní pilot, jako je David, dokáže letět i na vratech od stodoly, jak se říká. Proto také VM v rámci vývoje angažovalo ne příliš známého jezdce Jaroslava Kolmana, který se po dvouleté pauze vrátil do sedla motokrosové motorky a na Slovensku se s VM účastnil závodu seriálu MKP v Senci, kde proháněl špičku jezdeckého pole. Spolehlivost stroje se prokázala nejen v tomto závodě, ale i v dalším testování a Jarďa Kolman zase předvedl, že i normální smrtelník dokáže na tomto stroji zajet. Vědecky procházíme procesem startování, a jelikož automatický dekompresor ze startu nedělá záležitost síly, ale grifu a šikovnosti, tak si na konec necháme VM oživit přímo od Bohouše Staší. Agregát je velice dobře vyvážený, vibrace jsou na minimální úrovni, tedy samozřejmě z pohledu závodního speciálu. Páka spojky jde s výrazným odporem silných spojkových pružin a na její ovládní padnou spíše dva prsty než jeden, přeci jen musí udržet stádo kolem 60 koní a rádnou porci newtonmetrů. Převodovka vyžaduje řádné dořazení rychlostních stupňů, ale jinak funguje precizně a její odstupňování s kratší jedničkou umožňuje i vylét z trati do technických pasáží, takže

účasti na závodech crosscountry je překážkou pouze důsledný trénink startování motoru kickpákou. Pocitově se jedná o delší stroj (rozvor je dle výrobce 1550 mm), ale přesto se při zatáčení nechová jako přeložené nákladní prase (rozuměj motocykly typu GëlandStrasse) a s výjimkou zatáček kolem nohy, do kterých se obecně velkoobjemovým čtyřtaktům chce asi jako pracujícímu lidu v pondělí do práce, je jeho ochota zatáčet příjemná. On by člověk čekal výraznější projev gyrokopického efektu velkého jednoválce, ale ten se chová, ba by takový objem ani neměl. Navíc nastupuje s typickým velkoobjemovým drrrcdrrcdrc, ale jde krásně kulatě odspoda, a především, je fantasticky dávkovatelný. Kolik plynu, tolik výkonu na zadním kole. Není potřeba jej vytáčet bůhvíkam, stačí přeřadit na vyšší kvalitu a znovu potáhnout, a je-li to nutnost, agregát se ochotně vytočí až za hranici 9000 otáček. Pociť z výkonu lehce zkresluje až nepříjemně velký odpor plynové rukojeti, člověk zjistí, že přidává méně plynu, než si myslí, že tam má. Pokud motor rozdráždíte otevřením šoupátka karburátoru na samotný doraz, nerozběhne se tak explozivně jako současné motocykly třídy MX1, ale s působivou silou zatáhne a lineárně nastupuje až k maximálními otáčkám, kde jede strašlivě. Se stabilním podvozkem a zmíněným průběhem vyhoví spíše jezdcům s čistým jízdním stylem než nevyblázněným raplům s otáčkami věčně v omezovači. Čím plynuleji jedete, tím rychleji. Stabilita v přímé jízdě je samozřejmě výtečná a ploché široké zatáčky jsou o velké dětské radosti, stejně jako skoky. Čekáte nemotorné ovládání a těžkopádnost? Mu-

síme vás zklamat, VM je perfektně vyvážená jako celek a motor i přes kompresní poměr 13:1 není po ubrání plynu kousavý, takže fotograf marně čeká na vylét vzduchem přes lavici s předním kolem směrem k zemi nebo do nebe. Tlumiče jsou nastaveny na nějakých 90 kilo hmotnosti, takže se svými směšnými 70 kily se snažím pohybovat po stroji vpřed a vzad ve snaze zatlačit přední pérování při vjezdu do zatáčky a namířit stroj do koleje, což poněkud zkresluje dojem z podvozku. Adam Janouš vidí, jak se trápím, a hned po zastavení mi sděluje, že v sérii je podvozek nastaven na nějakých 75 kilo hmotnosti. Na testovacím stroji je ještě původní přední vidlice Öhlins a malá palivová nádrž. O funkci přední vidlice K-P nemám pochybnosti, nicméně by mě zajímalo, zda velká 9litrová nádrž na produkčních modelech neomezuje možnost posunu těla na sedačce směrem k říditkům. Po rozpačitém začátku plném respektu se se strojem sžívám a jízdu si skutečně užívám. Hlavně ta vyváženost motocyklu v letu mě uchvacuje a stejně tak motor, který může použít hobby jezdec zrovna jako profesionál. Samozřejmě, pro mistrovství světa stroj určený není, ale jeho budoucnost v českém mistráku, přeboru a volných závodech včetně seriálů crosscountry vidíme v těch nejrůžovějších barvách. Doteď si současné české motocykly kupovali zájemci z důvodu jejich finanční dostupnosti nebo silného patriotismu, který jim dovolil přehlédnout leckdy nepřehlédnutelné. Je nádherný pocit napsat, že si VM 610F Motocross můžete koupit nejen proto, že je to český stroj, ale především z toho důvodu, že je to dobrá motorka.



■ Skoky a táhlé zatáčky jsou na VM o stejné radosti, jako když jsme v páté třídě zvonili na zvonky v celém paneláku... a pak utekli



