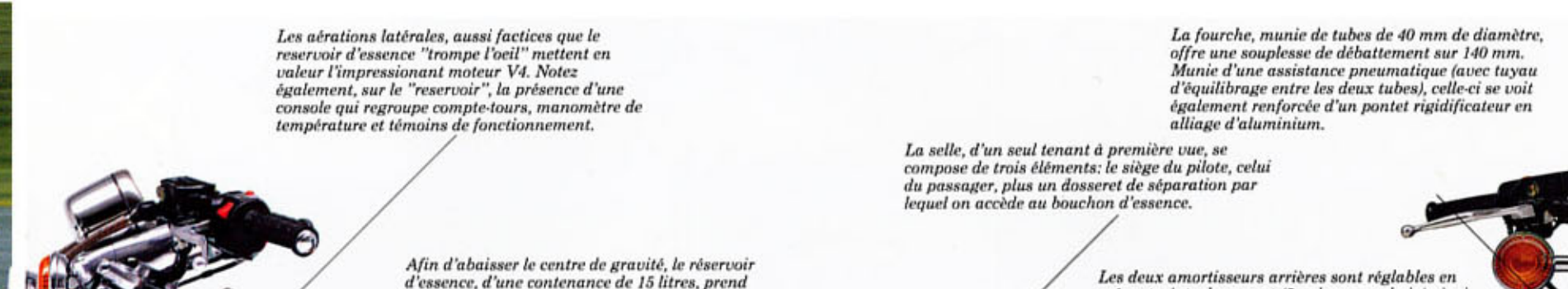


# V-Max

Le Club  
**V-Max**  
PARIS







# Yamaha 1200 V-MAX: LA MOTO "MUSCLE"

Il y a quelques années, aux Etats-Unis, pour lesquels la V-Max fut conçue, la mode des motos musclées allait bon train. Dans les saloons de Main Street, à Daytona, on ne parlait que de motos dragsters, de chevaux DIN, de 400 Mètres départ arrêté et de frime à l'état pur. Une grosse boule de muscles, de puissance brute, voilà ce qu'on réclamait!! La raison d'être de la V-Max, la voix: Elle s'impose, sans l'ombre d'un doute, comme plus grosse et le plus musclé du marché.

## A PUISSANCE DEMONIAQUE, REFROIDISSEMENT LIQUIDE

Le coffre de la V-Max, c'est dans le moteur V4 de 1198 cm<sup>3</sup> qu'il faut le chercher. Celui-ci dérive étroitement du V4 de la "Venture". La V-Max, c'est un moteur encore gonflé, pour 30% de poids en moins. Nous vous laissons imaginer le résultat.... Pour un moteur d'aussi forte cylindrée, le faible encombrement du V4 étonne. C'est pourquoi, nous avons retenu cette implantation qui convient parfaitement à la V-Max. Il s'agit donc d'un 4 cylindres 4

temps dont l'angle du V est très fermé. Doté d'un refroidissement liquide, sa conception lui permet d'encaisser les pires traitements en matière d'accélération et de longs trajets à vitesse soutenue. Un balancier d'équilibrage étouffe les petites vibrations induites par l'angle fermé des cylindres. Ainsi la poussée fantastique de la V-Max s'effectue en force certes, mais également en douceur. Chacun sait qu'un moteur en V à 90° constitue le meilleur gage d'équilibre, et l'absence de vibration pour un moteur. Il présente, en revanche, l'inconvénient d'un moteur long et encombrant. Nous avons opté pour un moteur compact, afin de construire une machine à faible empattement dotée d'un excellent cadre. Le léger accroissement de vibrations, notre balancier d'équilibrage (entraîné par le vilebrequin) s'en charge.... Ainsi conçue, la V-Max joue sur les deux tableaux: pas de vibrations et, pour son gabarit, une machine maniable et compacte. L'implantation entre les cylindres des 4 carburateurs Mikuni de 35 mm émane du même souci d'agencement intelligent. Pour en arriver là, la culasse arrière fait volte-face, de sorte que les conduits d'admission donnent sur l'avant

et les pots d'échappement directement vers l'arrière de la moto. On trouve à l'avant une disposition de culasse plus conventionnelle: les pots s'incurvent pour épouser la face du moteur, et rejoindre une chambre auxiliaire. A partir de cette chambre, le système d'échappement se divise en 2 silencieux très courts, dans le plus pur style dragster. Un important système interne de silencieux maintient le bruit du gros V4 à un seuil supportable, mais sa sonorité agressive en dit long sur la santé du moteur. Grâce à la culasse arrière retournée, les 4 carburateurs à dépression sont aisément regroupés entre les V des cylindres. Chaque élément réagit à la pression interne du moteur. Quand les soupapes d'admission s'ouvrent, la baisse de pression "appelle" l'essence.... que les carburateurs délient. Le moteur est ainsi gavé en essence, selon ses besoins précis, ni plus ni moins. Le positionnement vertical des carburateurs, ainsi que l'angle particulier



A l'avant, la puissance de freinage est confiée à deux disques ventilés de 282 mm de diamètre, équipés d'étriers à pistons opposés, et de plaquettes "tous temps" semi-métalliques.

Les aérations latérales, aussi factices que le réservoir d'essence "trompe l'oeil" mettent en valeur l'impressionnant moteur V4. Notez également, sur le "réservoir", la présence d'une console qui regroupe compte-tours, manomètre de température et témoins de fonctionnement.

Afin d'abaisser le centre de gravité, le réservoir d'essence, d'une contenance de 15 litres, prend place sous la selle.

Le moteur V4 de 1198 cm<sup>3</sup> constitue la pièce maîtresse de la V-Max. Chaque culasse est dotée d'un double arbre à cames et de 4 soupapes, équipés d'étriers à pistons opposés, et de carburateurs à dépression de 35 mm de diamètre assurent l'apport en essence.

La selle, d'un seul tenant à première vue, se compose de trois éléments: le siège du pilote, celui du passager, plus un dossier de séparation par lequel on accède au bouchon d'essence.

Les deux amortisseurs arrière sont réglables en précontrainte du ressort (5 valeurs au choix) ainsi qu'en amortissement (4 valeurs). Ces amortisseurs offrent un débattement de 100 mm.

La fourche, munie de tubes de 40 mm de diamètre, offre une souplesse de débattement sur 140 mm. Munie d'une assistance pneumatique (avec tuyau d'équilibrage entre les deux tubes), celle-ci se voit également renforcée d'un pontet rigidificateur en alliage d'aluminium.

La roue arrière de 15 pouces, en alliage d'aluminium, reçoit un énorme pneu (150/90-15) pour une motricité maximale. Il s'agit d'un pneu V (prévu pour les très grandes vitesses). Le freinage est confié à un simple disque de 282mm de diamètre, équipé d'un étrier à pistons opposés.

Les silencieux de la V-Max sont courts mais néanmoins efficaces, ils aiment se faire entendre sans pour autant agacer ceux qui aspirent à la tranquillité.

Encastré entre les tubes de fourche, le petit phare rond préserve l'harmonie des lignes. En revanche, le compteur de vitesse, seul sur le té supérieur, saute aux yeux.

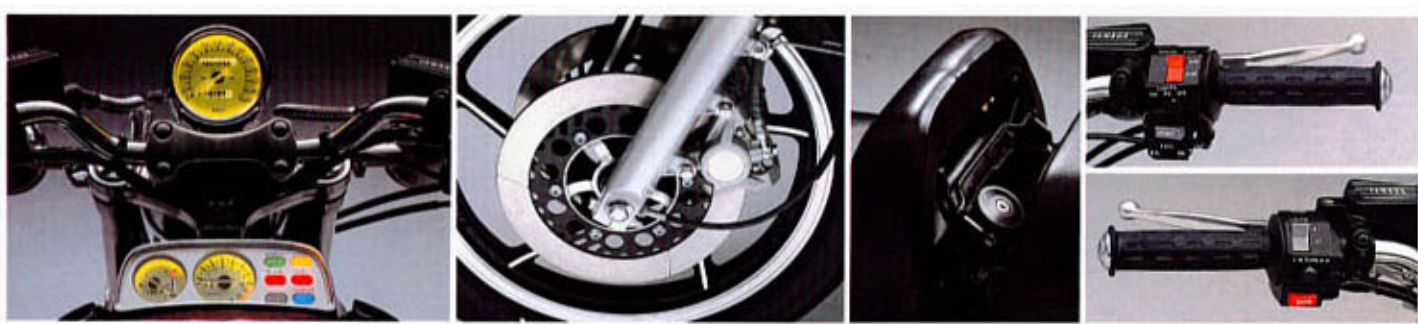
des culasses, confère au flux gazeux une arrivée quasi-directe jusqu'aux soupapes d'admission. Le gros filtre à air, logé juste au-dessus des carburateurs, entre les tubes du cadre et le faux réservoir, assure l'approvisionnement d'air frais et propre. L'essence est logée sous la selle et acheminée aux carburateurs par le biais d'une pompe électrique. Chacune des deux culasses du moteur V4 est dotée d'un double arbre à cames en tête et de quatre soupapes par cylindre. Le gain de rendement en ce qui concerne l'admission, se monte à 25% par rapport aux systèmes deux-soupapes conventionnels, alors que les gaz brûlés à l'échappement s'écoulent également plus rapidement. Les soupapes, d'un diamètre respectif de 30,5 mm et 25, mm pour admission et échappement, bénéficient de ressorts plus fermes que sur le V4 de la Venture, de même que les arbres à cames, aux levées plus importantes, augmentent le temps d'ouverture des soupapes. La V-Max n'est en aucun cas un simple replatrage autour du moteur de la Venture. Il s'agit d'une authentique bombe. Parce que son moteur est appelé à tourner plus vite, la V-Max utilise des pistons spécialement allégés, de même que les axes, alors que l'embellage complet (vilebrequin plus bielles) subit un nouveau procédé de trempage et de résistance à la chaleur. Avec des valeurs de 76 mm en alésage et une course de 66 mm le moteur de la V-Max

peut être considéré comme super-carré. Le taux de compression s'établit à 10,5 à 1. L'adoption d'une lubrification par carter humide évite l'emploi d'un réservoir d'huile séparé volumineux et d'une tuyauterie additionnelle. L'allumage électronique, pré-réglé, ne nécessite aucun entretien, alors que le démarrage de la bête s'effectue électriquement. Le couple phénoménal de la V-Max en fait une machine idéale pour la route, à tel point que l'on oublie souvent de rétrograder. Cependant, pour ceux qui oseraient se servir à 100% du potentiel de la V-Max, nous l'avons équipée d'une boîte cinq vitesses. Pour la transmission secondaire, nous avons jugé bon de monter un cardan à toute épreuve, et dont l'entretien est réduit à sa plus simple expression.

## UN LOOK D'ENFER

La V-Max s'inspire étroitement de l'image du "hot rod", image longtemps prônée par les américains passionnés de vitesse. Pour eux, contrairement à la mode actuelle des carénages enveloppants et profilés, le moteur doit focaliser toute l'attention. C'est le cas de la V-Max: pas l'ombre d'un carénage, un tout petit phare rond qui s'intègre discrètement entre les deux tubes de fourche. L'image forte de la V-Max, c'est incontestablement le moteur V4!! Un petit réservoir factice, situé conventionnellement au dessus du moteur,

renforce l'esthétique agressive de la V-Max, il recouvre non seulement le filtre à air, mais reçoit également une petite platine support, où sont logés compte-tours, manomètre de température du liquide de refroidissement ainsi que les témoins usuels de la moto, reste le compteur de vitesses, fixé seul au dessus du phare, bien en vue du pilote, comme un rappel à l'ordre du tempérament fougueux de la V-Max. Le véritable réservoir d'essence s'intercale entre les tubes arrière du cadre, sous la selle, là où le poids des 15 litres d'essence se fait le moins sentir pour le pilote. La selle, "coupée" en deux entre pilote et passager, abrite également le bouchon d'essence. Le cadre, un large double berceau en tubes de section carrée, apporte toute la rigidité et la sécurité qu'implique une moto aussi puissante. La fourche, munie de tubes de 40 mm de diamètre, offre un débattement de 140 mm en plus d'une assistance pneumatique (avec tube d'équilibrage de pression) et d'un pontet aluminium entre les deux bras. Les nouvelles roues en alliage à cinq branches reçoivent, à l'avant, deux disques de 282 mm de diamètre équipés d'étriers à pistons opposés. Les plaquettes semi-métal assurent un freinage constant malgré les intempéries. Le frein arrière, un simple disque de même diamètre, est fixé sur une grosse jante en alliage de 15 pouces, afin de réduire la hauteur totale de la moto. En ce qui







concerne le pneu, de dimensions 150/90 V15, il assure motricité et tenue de route aux vitesses les plus élevées. Un dernier mot sur les détails de finition esthétique à savoir le petit garde-boue

arrière "en trompette", ainsi que les écopés factices, de part et d'autre du moteur, juste histoire d'attirer (une fois de plus!!) le regard sur le fantastique moteur de la V-Max.





## CARACTÉRISTIQUES

### MOTEUR

Type .....	4 cylindres en V-4 temps
	Refroidi par eau - D.O.H.C.
Cylindrée .....	1198 cc
Alésage x course .....	76 x 66 mm
Taux de compression .....	10,5 : 1
Puissance maxi .....	100 CV (Utac)/
	7300 tr/mn
Couple maxi .....	10,9 kg m/
	6000 tr/mn
Mise en route .....	Electrique
Carburateur .....	BDS35 Mikuni (x4)
Allumage .....	T.C.I.
Transmission .....	5 vitesses
Lubrification .....	Carter humide
Réservoir d'essence .....	15 l

### PARTIE CYCLE

Longueur maxi .....	2.300 mm
Largeur maxi .....	795 mm
Hauteur maxi .....	1.160 mm
Hauteur de selle .....	765 mm
Empattement .....	1.590 mm
Garde au sol mini .....	145 mm
Poids a sec .....	258 kg
Suspension avant .....	Fourche
	télescopique
	arrière .....
	Bras oscillant -
	double amortisseur
Freins avant ...	Double disque 282 mm
arrière ...	Simple disque 282 mm
Pneus avant .....	110/90-V18
arrière .....	150/90-V15

*Caractéristiques pouvant être modifiées sans avis préalable.*

### CACHET DU CONCESSIONNAIRE

Le Club  
**Vmax**  
PARIS

Importateur: **sonauto** S.A.  
1, avenue du Fief  
Z.A. Les Béthunes  
St. Ouen-l'Aumone - B.P. 479  
95005 CERGY PONTOISE CEDEX

Les caractéristiques et coloris sont donnés à titre purement indicatif et peuvent être modifiés sans avis préalable du Constructeur et/ou de l'Importateur en fonction des réglementations techniques.

**GARANTIE 1 AN PIÈCES ET MAIN D'OEUVRE**  
**KILOMÈTRAGE ILLIMITÉ.** (pour tous les modèles sauf ceux non homologués)

 **YAMAHA**  
MC-VMAX1200-EBE