

MOTO JOURNAL

18 F N°1192 20 juillet 1995

Dossier
Yamaha V max

● Naissance

Histoire d'un coup de folie

● Essai

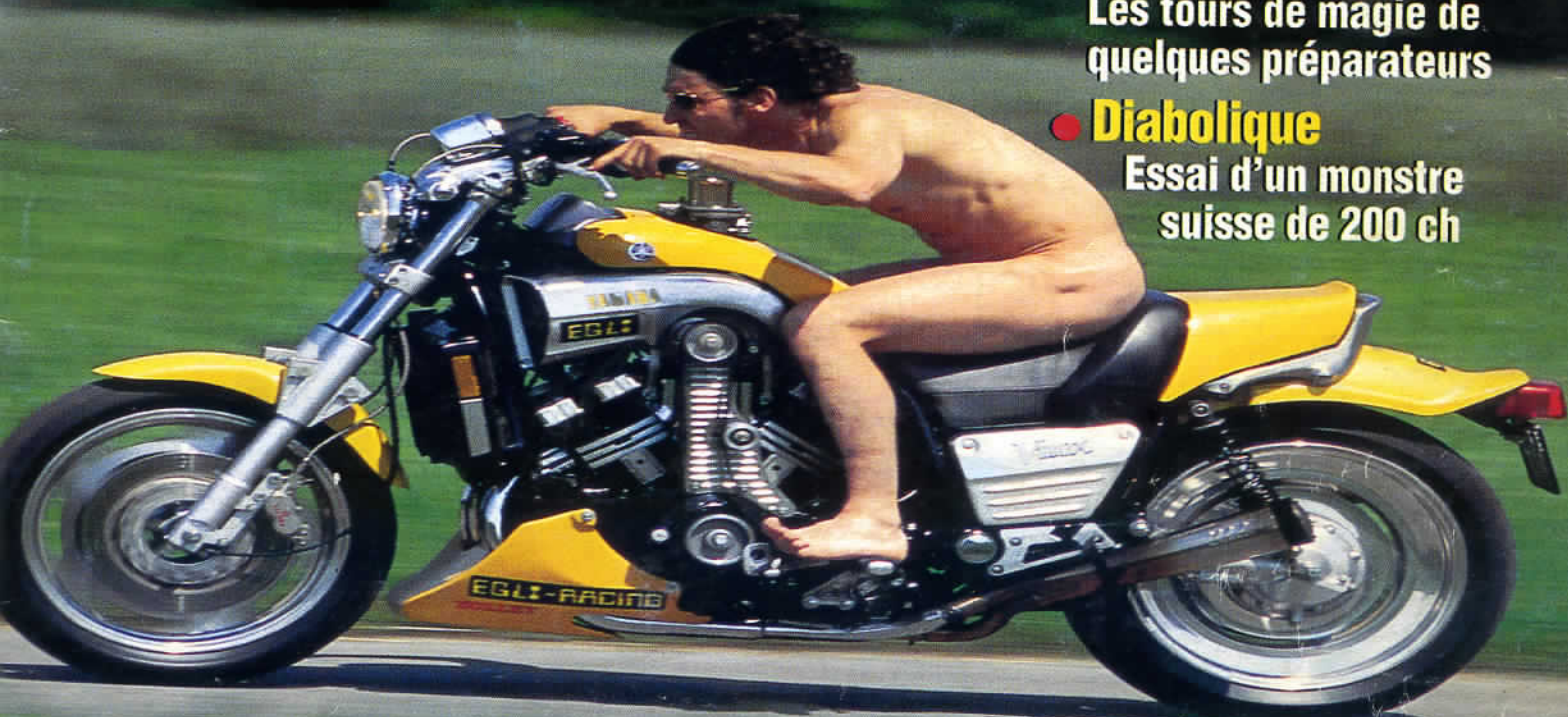
Du V Boost au modèle 95, dix ans d'envoûtement

● Tuning

Les tours de magie de quelques préparateurs

● Diabolique

Essai d'un monstre suisse de 200 ch



10 ans d'amour sorcier!

Nouveautés

Les projets des constructeurs



évolution des SS Ducati



Des twins chez Triumph



Nouveau custom Yam

Sport

24 Heures de Liège

L'exploit du team privé Guignabodet

Fiche occasion
Yamaha V max

M 2042 - 1192 - 18,00 F



SUISSE 5.50 FS CANADA 5.95 \$
BELGIQUE 128 FB ANTILLES REUNION
GUYANE 27 F ESPAGNE 500 Ptas.

Moto Journal
BP 101-92106 Boulogne Cedex
Tél. (1) 46 09 95 96
Téléfax : (1) 46 08 47 76
Abonnements : (16) 44 03 44 99
(Province)

Directeur
Jacques Bussillet
Assistante
Sylviane Lecorrier

Rédaction
Rédacteur en chef
Philippe Barret

Rédacteurs en chef adjoints
Christian Lacombe (adjoint au
rédacteur en chef), Eric Maurice
(responsable des essais)
Secrétaire / P.A. / Magic Puces
Pilar Domerge

Rédacteurs
Infos générales
Pierre Orluc (chef de rubrique)
Grand reporter Bruno Gillet
Essais Michel Montange, Bertrand
Sebileau, Bertrand Thiébaut,
Service/Découverte Valérie Moreno
Sport Laurent Cochet,
Nicolas Sonina,
Stéphane Van Gelder
Edition Bertrand Bussillet

Collaborateurs
Michel Bidault, Lionel Boloré
(infographie), Philippe Bovet,
Jérôme Elie, Jean-François Robert,
Eric Thiollier, Fred Tran Duc,

Correspondants à l'étranger
Alan Cathcart (Angleterre)
Claudio Braglia (Italie)
Franck Le Boucher (Japon)

Iconographie/Archives
Marguerite Trinquand
Secrétariat de rédaction
Anne Puyobreau
Maquette
Chef de studio Harald Ludwig
Rédactrices graphistes
Valérie Leuridan, Fabienne Tierce

Publicité
(Fax : (1) 46 09 99 85)
Directeur
Bernard Potut

Chef de publicité
Bertrand Boulanger
Assistants Catherine D'André,
Anne Philippot
Directeur commercial
Eric Brame

Secrétaire Général
Jacques-Yves Duquennoy
Administration
P. Bernard (gestion)
J.Y. Morvan (comptabilité)
M. Makaga (personnel)
Service Minitel Massimo Fioravanti
et Stéphane Van Gelder
Ventes Jacques Gatellier
Assistante Muriel Toupay
Inspection Promévente (M. Iatca)
tél. : 43 44 77 77
Directeur technique René Miraton
Assistante Dominique Chartier

Abonnements
Responsable JJ Desroches B. 341,
60732-Sté Geneviève Cedex 9.
Tél. (Prov.) 44.03.44.99 (1 an-48 N° =
590 FF et 1 an + HS = 725 FF, tarif
étranger sur demande)

Photogravure SNRR
Imprimerie Didier-Québecor S. A.
Distribution NMPP

Moto Journal
est édité par la Société des Editions
Techniques et Touristiques de
France S.A.
au capital de 5 000 000 F
Siège social 60-62, rue Danjou
92100 Boulogne-Billancourt

Président Frieder Stein
Directeur général
Monique Helfenberger

Commission paritaire n° 51 151
Dépôt légal 2^e trimestre 1994
n°1254-ISSN - 0751-591X-331

Tous droits de
reproduction réservés
pour tous pays. Les
manuscrits non insérés
ne sont pas rendus.

**Directeur de la
publication**
Monique Helfenberger
Fondateur Pierre Barret



sommaire

N° 1192 / 20 juillet 1995



p 22

Dossier En 1985 est sortie la première V max. Mais sa naissance remonte à 1982, lorsqu'a démarré le projet aux Etats-Unis. Histoire de la conception d'un mythe.



p 76

Sport Jean-Michel Mattioli, Stéphane Mertens et Michel Siméon ont remporté les 24 Heures de Liège. Ils devancent les Kawasaki et Suzuki officielles.



p 52

Découverte La 3^e édition de la Transvalquad se déroule à Valloire. L'occasion d'une balade en montagne.



p 48

Essai De rebelle, ce custom Honda n'en a que le nom. Cette très belle moto est facile à vivre et simple de maniement.

la semaine

L'événement 4
La moto est-elle responsable de la pollution ? On tente de le faire croire...

Actualité 6

Shopping 10

Nouveautés 12
Les prochains salons seront riches en nouveautés. Tour d'horizon de ce que nous réservent les constructeurs.

essais

Essai
Honda 125 Rebel 48
Très belle, cette moto souffre, hélas, de son moteur limité à 11 chevaux.

découverte

Randonnée
La Transvalquad 52
Cette randonnée en montagne est réservée aux quads. L'occasion de passer en revue les quads loisirs.

Dossier V max

Histoire 22
Ed Burke, chef du projet au sein de Yamaha USA, voulait créer l'autre moto américaine. C'est ainsi que la V max est née.

Essai 28
Que l'on roule sur la version V Boost américaine ou sur le modèle disponible en France, la magie de la V max reste toujours intacte.

Préparation 36
La V max, moto passion, déchaine l'imagination de tous les préparateurs.

Délire 38
Fritz Egli, créateur de monstres suisses, s'est penché sur le cas de la V max. A la clé, un V4 qui développe près de 200 chevaux, grâce à l'adjonction d'un compresseur.

Fiche occasion 46

service

Essai produit 58

sport

Endurance
24 Heures de Liège 76
Superbe édition de cette classique de l'endurance qui a vu la victoire d'une machine privée, la Honda RC 45 engagée par le team Guignabodet.

En tout-terrain 80

A toute vitesse 82

Joe Bar Team 83

road book

agenda 60
courrier 62
carte postale 64
petites annonces 66
magic puces 75
cote de l'occase 72

Yamaha **V**max

1995 : la Yamaha 1200 V max fête son dixième anniversaire.

Une décennie traversée sans prendre une ride, une décennie à déchaîner les passions.

Moto Journal rend hommage à une moto entière et vraie, qui a refusé tout compromis pour mieux séduire ses inconditionnels.



Au menu

- **Page 22** Ed Burke, chef du projet, voulait créer l'autre moto américaine. La V max est née.
- **Page 28** Qu'on essaye la version VBoost ou le modèle disponible en France, la magie reste intacte.
- **Page 36** Les préparateurs s'enflamment.
- **Page 38** Fritz Egli, créateur de monstres suisses, s'est penché sur la Vmax. A la clef, un V4 de 200 ch.
- **Page 45** Fiche occasion Yamaha 1200 V max.



L'audace, à l'

De toute la production des constructeurs, seules quelques machines sont devenues des mythes, des pierres marquantes de l'histoire de la moto. La V max est de cette race. Intemporelle, elle a créé un style et s'est affirmée avec une si forte personnalité qu'elle en est devenue inimitable.

*Par François-Marie Dumas,
photos archives SEC.*



Une certaine idée de l'Amérique Pas de verbiage inutile pour expliquer l'attrait de la V max. Les équipes de Yamaha USA et Kentaro Yamamoto pour GK Design USA réalisent ce collage.

Pas de doute, la V max est née sous une bonne étoile, au bon moment et en réunissant, parfois par le plus pur des hasards, tous les ingrédients pour une parfaite réussite. Rappelez-vous, nous étions alors au début des années 80. Lancé dans une

lutte fratricide contre le géant Honda, Yamaha investissait tous azimuts pour créer la différence.

Le résultat allait coûter fort cher au constructeur, mais les modèles qui naquirent de cette compétition compteront parmi les motos les plus marquantes de leur époque.

e d'un mythe

État brut



cept à l'usine. Les initiateurs de l'idée, Ed Burke pour le Product Planning semble tous les éléments définissant la personnalité de la future V max.

Le premier responsable du côté novateur de ces nouvelles Yamaha est la structure même de la marque, une organisation bien particulière qui permet justement une réponse en direct aux besoins spécifiques de chaque pays. Dans chaque grand marché, un service de Product Planning, principalement composé "d'indigènes", est chargé de définir directement les produits dont il a besoin. S'il sait réunir les arguments qu'il faut — études de marché, études de style, voire prototypes à l'appui — l'usine japonaise peut se révéler incroyablement rapide et réaliser la moto en à peine plus d'un an. Mieux encore, Yamaha va doubler l'exploit et tenir cet invraisemblable délai pour satisfaire, en même temps, les requêtes des Etats-Unis et celles de l'Europe. Dès le début de 1982, le Product Planning américain va en effet réclamer et concevoir la V max

tandis que le Product Planning européen, établi à Amsterdam, refusait d'utiliser le même moteur et définissait le cahier des charges de la FJ 1100. Les deux motos allaient être commercialisées dans leurs marchés respectifs deux ans plus tard et s'affirmer, chacune dans son genre, comme des best-sellers et comme des motos-clés de l'histoire.

En prise directe avec le marché

Côté Europe pour la FJ, les maître-mots du projet, alors défendu par l'auteur de ces lignes (F.-M. Dumas fit partie du Product Planning européen Yamaha pendant près de 10 ans, NDLR), allaient être "sport et tourisme". Aux Etats-Unis, Ed Burke, le responsable du Product Planning américain, puisait lui toute son inspiration dans la culture californienne, les plus agressifs et spectaculaires des quatre-roues, "Hot ▶

► Rods" et autres "Muscle cars". Rajoutez-y une bonne connaissance des motos customs, un gros clin d'œil à Harley-Davidson et quelques emprunts aux dragsters, et vous aurez la plupart des ingrédients constitutifs de la V max. Encore fallait-il faire de ces idées un ensemble homogène et lui donner une âme. Rappelons quand même au passage que le même Burke avait, en 1976, été l'initiateur du premier custom japonais créé sur la base de la XS 650.

Yamaha USA a pourtant au départ bien du mal à imposer son projet à l'usine. Avec un peu de recul, il faut bien avouer que les pauvres responsables de l'usine japonaise devaient faire preuve d'une sacrée souplesse d'esprit. L'Europe lui demandait la Ténéré, une moto avec un réservoir de 30 litres, en expliquant qu'elle voulait séduire les utilisateurs urbains en mal d'aventure. Ed Burke, lui, tentait désespérément d'affirmer qu'il fallait tirer 150 ch du moteur très touristique de la Venture, mais que ce n'était pas pour aller vite ! Pire, il voulait une moto qui sache à la fois parader sur le front de mer au ralenti et arracher le bitume sur 400 mètres aux mains inexpertes du motard américain moyen.

Entre deux civilisations différentes, les grands discours sont impossibles, encore plus s'il s'agit d'exposer une idée aussi farfelue. Tout le génie de Burke et de son équipe fut donc de faire passer le message. Ce à quoi servirent les collages et croquis qui illustrent ces pages.

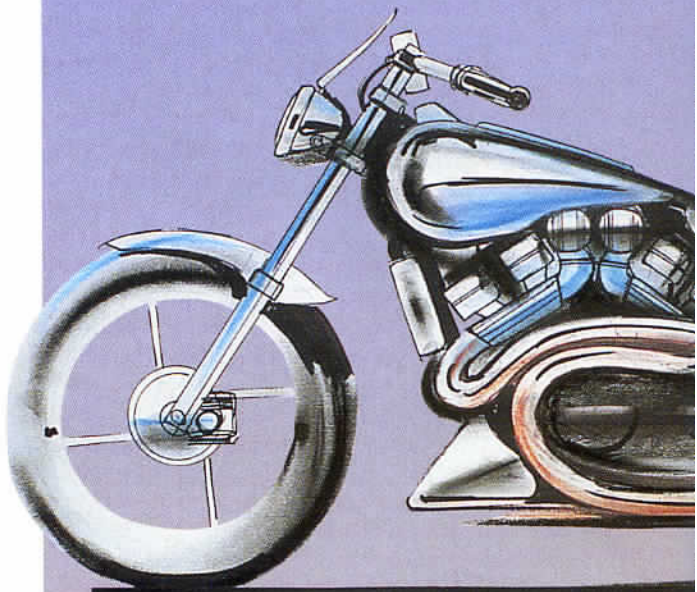
"Bruto-macho", tels sont les deux mots-clés qui résument la V max, superbement exprimés dans son collage de présen-

tation. Elle y affiche toutes ses prétentions. Son monumental V-four s'inscrit dans la légende du moteur en V américain. Il est gavé par quatre carburateurs bien mis en valeur pour donner l'idée de puissance massive et brutale. Deux énormes écopes affirment la personnalité de la bête et soulignent la présence du fameux V-Boost. Le pneu arrière de dragster finit de broser le tableau et l'annonce de la puissance et des accélérations donneront la dernière note.

Mister Bruto-Macho est comblé

Mister Bruto-Macho n'en est pas moins un homme sensible et la belle V max lui offre les formes sculpturales de ses différents éléments. Ça aussi, c'est voulu et mûrement réfléchi pour associer l'impression de puissance à une beauté sensuelle et palpable. Monstrueuse, la V max en a presque trop fait et Mister Bruto-Macho risque d'avoir peur de ne pas savoir domestiquer l'engin. Qu'y a-t-il de plus ridicule que de s'étaler en faisant un demi-tour devant ses potes ? Ouf, Yamaha USA a aussi pensé à cela et la faible hauteur de selle rassure immédiatement le client potentiel. Il découvrira ensuite une grande souplesse de fonctionnement qui fera de lui le roi des parades de parking.

La démonstration était toute simple et la recette va séduire en dix ans plus de 52 000 acheteurs. Mais auparavant, il aura fallu qu'Ed Burke et son équipe fassent passer le message à une salle pleine de directeurs, d'ingénieurs, de designers et autres spécialistes qui vont avoir à se prononcer sur le projet. Succès ! Début 1983, le feu ►



Le premier jet et le projet définitif De l'une des premières versions proches des précédents customs Yamaha, jusqu'à l'ultime dessin ré-

A mesure que le pro



A la recherche d'un look agressif A la fin du printemps, les grandes options du style commencent à se dégager avec nota-



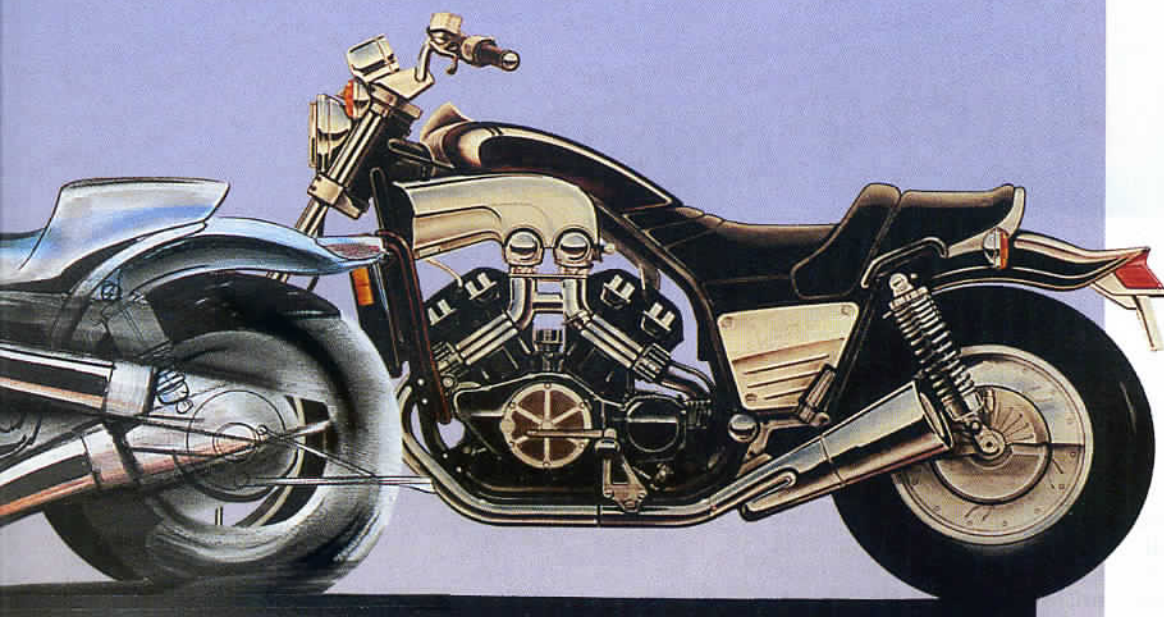
Le projet commence à trouver sa forme Troisième semaine, deux à trois semaines plus tard, GK Design propose aux responsables ces croquis sur lesquels seront faits les choix de style définitifs. En quelques minutes effectuera un choix final et définitif sur la se-



**Devis immédiat par téléphone au 42 42 24 36 :
la solution à tous vos problèmes
d'assurance moto.**

36 rue du Bournard, 92700 COLOMBES, tél : (1) 42 42 24 36

AUTO - MOTO - 4x4 - CAMPING CAR - BATEAU - HABITATION

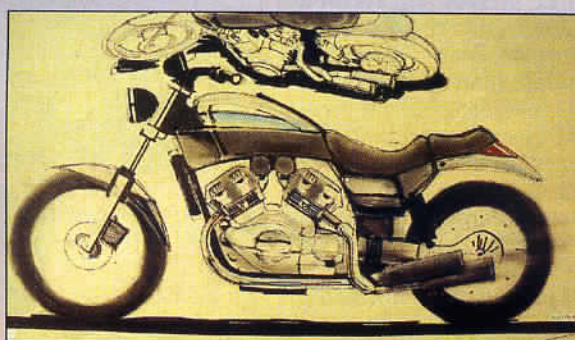


ébauches de style effectuée aux Etats-Unis, où la V max n'a pas encore trouvé son image finale et garde un esprit à l'échelle 1, le concept n'a cessé de prendre de l'agressivité. Le stade suivant sera la maquette.

t avance, le concept se radicalise



USA réalise une superbe brochette d'une dizaine d'esquisses dont le rendu à l'aquarelle est superbe. L'énorme pneu arrière de 15 pouces



plus tard. Les designers ont travaillé d'arrache-pied sur la base du dessin choisi dans la série précédente et, une impressionnante série de variations sur le thème choisi lors de la dernière réunion. On note que tous les modèles ne sont qu'en deux dimensions et demandent un bel effort d'imagination aux pauvres responsables qui doivent valider ces esquisses.



V max's ventes bientôt 10 000 V max vendues en France

La V max est l'une des plus grandes vedettes sur deux roues de sa génération. En dix ans, depuis sa présentation en octobre 1984, Yamaha en a vendu 52 000 exemplaires, dont 13 500 en Europe (auxquelles se rajoutent les importations officielles des Etats-Unis, estimées à plus de 5 000 unités). Vedette incontestée, la France représente près de 70 % des ventes européennes avec quelques 9 400 V max immatriculées chez nous jusqu'à fin 1994 ! Le deuxième marché européen de la V max est... la Suisse, où il s'est vendu 1 600 exemplaires durant ces dernières dix années. Les Etats-Unis, pour lesquels fut créée la V max, ont quant à eux été depuis bien longtemps doublés par la France. Suspense : la France passera-t-elle officiellement le cap des 10 000 V max vendues en dix ans ? Aux statistiques citées ci-dessus, s'ajoutent pour les six premiers mois de 1995, 281 exemplaires vendus, soit en tout 9 681. Rien n'est joué : il reste encore six mois, voire huit ou neuf si l'on prend comme base de départ en France ses débuts officiels au printemps 1986 et non les dix premières V Max de démonstration de 1985.

1986	568 unités
1987	832 unités
1988	755 unités
1989	908 unités
1990	1 398 unités
1991	1 731 unités
1992	1 458 unités
1993	1 244 unités
1994	479 unités



MOTO CADRE

Service

- > MICROBILLAGE
- > SABLAGE et PEINTURE Epoxy.
- > CHROMAGE, POLISSAGE et RESTAURATION partie cycle.

- > Redresseage : cadre acier / alu, roue batons, fourche.
- > Rayonnage.
- > Contrôle partie cycle sur moto roulante.

consultez le Minitel



27 rue Marius Jacotot - 92800 PUTEAUX - Tel : (1) 47 76 27 02

► vert est enfin donné : les designers de la branche américaine de GK vont déchaîner leur talent, comme l'explique si bien le chef de projet Kentaro Yamamoto ci-dessous.

Le coup de JCO

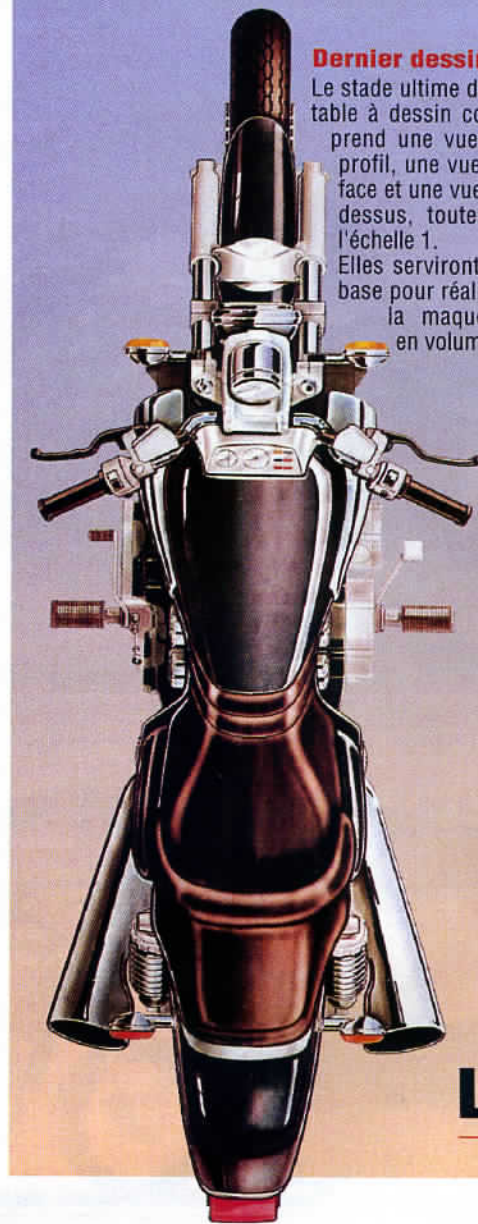
Les premiers mois de la vie d'un nouveau produit conditionnent toute sa carrière. N'en est-il pas de même pour tous les bébés ? Le succès ne tient parfois qu'à un détail : une campagne de presse ratée (rappelez-vous la campagne de la Renault R14 associée à une poire) ou un mauvais positionnement du produit donné par la première image qu'il se crée (imaginez donc l'anxiété des usines en attendant le verdict des premiers essais !) et l'avenir est irrémédiablement gâché. Eh bien justement, la V max va se rater dans deux des plus grands marchés européens. Elle ne figurera jamais au catalogue officiel de l'importateur en Allemagne, où l'on craint que des Teutons

fous ne mettent sa stabilité en défaut à des vitesses insensées sur autoroute. Et, au grand dam de l'importateur italien qui ne l'a pas promue auprès de son public lors de sa sortie, la V max n'a connu que tardivement un certain succès dans ce pays (il s'en vendra officiellement moins d'un millier). Coup de chance, chez nous, notre JCO national a le coup de foudre dès qu'il découvre la maquette en 1983 : d'un coup de génie, il va faire ce qui est sans doute le plus beau coup de marketing de sa carrière. Prévue en priorité pour les Etats-Unis, la V max ne doit en principe pas arriver en Europe avant 1986.

Qu'importe, Jean-Claude Olivier en fait venir dix par avion en 1985 qu'il distribue soigneusement aux représentants les plus en vue de la Jet Set. La V max n'est pas disponible, mais les têtes d'affiche garent les leurs devant les boîtes en vogue à Paris ou à Saint-Tropez. Bavez, clients normaux,

Dernier dessin

Le stade ultime de la table à dessin comprend une vue de profil, une vue de face et une vue de dessus, toutes à l'échelle 1. Elles serviront de base pour réaliser la maquette en volume.



Le projet

Interview Kentaro Yamamoto, directeur du projet V max

En cet automne 1982, il y avait bien une VF 750 Magna un peu désossée et quelques pièces d'origines diverses qui traînaient dans le studio de GK Design à Los Angeles. Mais, étant occupé sur un autre projet Yamaha, je ne soupçonnais pas que mes collègues Kentaro Yamamoto, le directeur du projet, et Atsushi Ichijo, le designer en chef, étaient en train de créer une des plus belles et des plus marquantes de toutes les Yamaha. Le projet avait débuté en mars 1982, lorsque le Product Planning Department de Yamaha USA avait lancé l'idée d'utiliser le V4 de la Venture pour créer "la plus puissante machine du marché" avec juste quelques orientations marketing. Comme personne au Japon ne comprenait bien le marché US et que, bien souvent, les concepts créés aux USA mais dessinés au Japon se sont avérés décevants, c'est GK Design Los Angeles qui s'est chargé du design. Celle qui est devenue V max était donc la "First baby born in the USA". Yamamoto San est depuis devenu "director of Product Planning" à GK Inc. Japan (tous produits sauf architecture et motos) et Ichijo San est passé directeur chez GK Dynamic (motos). Yamamoto San garde un sou-

venir exceptionnel de ce projet et s'est prêté avec enthousiasme à mon interview.

Vous aviez donc carte blanche pour le design de la V max, comment vous êtes-vous orienté ?

Elle était destinée au marché US et comme j'y vivais depuis quelques temps, j'ai réfléchi sur ce qu'est la moto américaine. Le custom type Harley n'est qu'une possibilité et j'ai pensé que s'il y avait une autre marque US, ses motos seraient différentes. Nous avons donc étudié, observé le style, l'esprit US. En résumant, c'est le n° 1, la victoire, le champion-héros, la puissance. Nous avons beaucoup appris en allant aux différentes courses typiquement américaines, genre dragsters, bateaux, tracteurs, etc., non seulement sur la façon dont l'esprit américain associe la puissance, mais aussi sur des détails mécaniques qui sont l'expression de leur esprit. Le style macho, c'est l'expression de la puissance masculine : sur une moto, le réservoir est, en tant que métaphore, la prolongation du corps. D'ailleurs, en anglais, le terme "body" ("corps") qualifie le réservoir, les caches latéraux, les garde-boue ou la carrosserie d'une

auto... On a tout rassemblé et dessiné environ 20 sketches (croquis de style à l'exécution rapide destinés à donner une première idée des orientations possibles, NDLR) avec pour but de mettre en valeur la puissance, c'est-à-dire le moteur. La V max, c'est le "Moteur-qui-roule". Le "body" est réduit au minimum, à l'exception du garde-boue arrière qui est la pièce sexy, large, ventrue qui contraste avec le reste. Le pneu arrière est le transformateur de la puissance sur la route. Il doit être le plus large possible. On a même dessiné les sculptures de ce pneu spécialement fait pour la V max.

Comment ce concept, cette approche nouvelle a été accepté par la direction au Japon ?

Les directeurs de Yamaha à Iwata étaient très impressionnés et enthousiastes dès la première présentation. Toutes les personnes qui ont vu les sketches l'ont aimé. Il s'est développé alors un consensus, une motivation exceptionnelle parmi les ingénieurs de la production, du R&D, les essayeurs et les directeurs. Tous ont décidé de travailler ensemble dans la même direction. Bien entendu, c'était un tout nouveau concept, donc sa production

n'était pas encore assurée. L'étape suivante était l'étude de faisabilité sous la responsabilité d'un ingénieur en chef M. Kurachi, qui a débuté au printemps 1983. Ichijo San est revenu au Japon a réalisé un sketch final au 4/4. M. Kurachi est venu aux USA et nous avons travaillé ensemble comme d'habitude, jour et nuit. C'était fantastique. Je faisais le dessin final et tous les détails à l'échelle 1 et lui, à côté, réalisait les dessins techniques (blue-prints) à l'échelle 1/2. M. Kurachi est ingénieur mais il a totalement assimilé le concept. On travaillait en symbiose. Par exemple, je lui avais demandé des amortisseurs arrière extrêmement volumineux avec un diamètre de ressort unique. Il n'arrêta pas de demander par fax aux dix ingénieurs qu'il avait sous sa responsabilité au Japon des exigences incroyables. Le lendemain matin, on avait les réponses. Courant 1983, on a fait une deuxième présentation avec l'étude de faisabilité un dessin final échelle 1 et une vidéo sur ce qu'est l'esprit US.

Donc à ce moment, vous n'aviez toujours pas l'accord pour la réalisation définitive ?

Non, mais nous l'avions pour pousser



La base de travail

Le châssis plus ou moins finalisé a reçu le moteur existant de la XVZ Venture. Les parties les plus délicates, comme les garde-boue et les échappements, ont été réalisées en bois. La forme grossière en bois, percée de trous pour donner un meilleur accrochage, va recevoir la plastiline. Couramment appelée de son nom anglais "clay", cette sorte de pâte à modeler très fine se travaille au couteau après avoir été tiédie au four et prend une consistance plus dure en refroidissant.



Présentation finale

La maquette va ensuite être peinte ou recouverte de papier alu ou imitation chrome pour servir aux choix des décors et coloris. Entre-temps, une séance de mesures tridimensionnelles par ordinateur aura permis de relever très précisément toutes les formes pour la fabrication des moules et des pièces ici en "clay". Moins d'un an plus tard, la V max effectue ses premiers tours de roues en public, lors du congrès des concessionnaires américains d'octobre 1984 à Las Vegas.

prend forme en trois dimensions

l'étude plus loin. Je suis rentré au Japon et j'ai joint Ichijo San pour réaliser une maquette 1/1 en "clay". La dernière présentation avec la maquette peinte, le rendu définitif 1/1 et la vidéo ont définitivement conquis les directeurs. Après, il a fallu environ 6 mois pour finaliser les détails et la production. Il y avait toujours cet enthousiasme parmi l'équipe. Je me souviens que j'avais montré la sortie d'échappement d'une fusée pour illustrer mon concept au responsable moteur. Je voulais des pots d'échappement le plus courts possible et il avait compris pourquoi. Il a fait un excellent travail, même si je les aurais voulu encore plus courts.

Quelle a été la réaction du public à sa sortie ?

C'était à Las Vegas, en octobre 1984 pour le "Dealers show" à l'hôtel MGM. Il y avait une démonstration d'accélération sur l'aire de parking (la V max était annoncée à 10"2 aux 400 m, NDLR) et les concessionnaires étaient tous très surpris. Ils pensaient que seul un designer américain pouvait créer un tel concept typiquement US. C'était donc un modèle 85 et vendu \$ 5 500. Les ventes étaient plutôt mauvaises. La réputation était bonne, mais les assu-

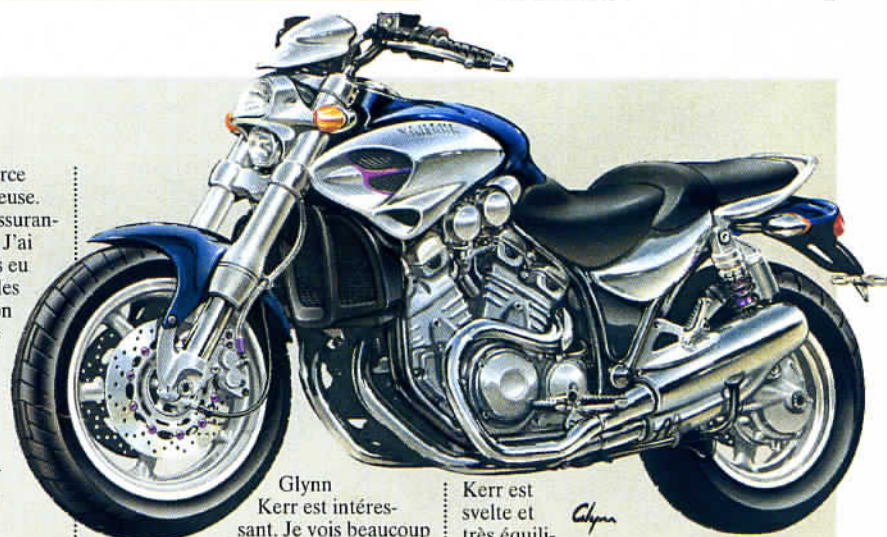
rances avaient sabré la V max parce qu'elle portait une image dangereuse. Dans certains Etats, la prime d'assurance équivalait à son prix de vente. J'ai toujours regretté qu'elle n'ait pas eu le succès commercial escompté (les quelques milliers vendus au Japon et en Europe n'équilibrent pas le marché US, NDLR). Mais dernièrement, cela m'a fait plaisir d'apprendre que parmi tous les employés Yamaha à qui l'on a demandé quelles sont les motos qu'ils préfèrent, la V max a obtenu le meilleur score (suivie de la RZ et de la SR).

Vous ne regrettez pas de ne plus créer de motos ?

Non, l'audio est très intéressant. Mais dernièrement, j'ai eu une idée de petite moto (genre Honda Monkey) que je souhaite soumettre à Yamaha.

Que pensez-vous du design de Glynn Kerr sur une éventuelle future V max ?

Je pense que comme la SR, la V max ne doit pas changer fondamentalement. Personnellement, je changerais juste quelques détails que je n'aime pas comme les clignotants, le radiateur plus petit, etc. Cela dit, le dessin de



Glynn

Kerr est intéressant. Je vois beaucoup

des tendances actuelles, comme les formes aérodynamiques et organiques, mais additionnées d'une bonne émotion.

Je pense cependant qu'elle est trop décorative, avec trop de formes douces et rondes pour mon goût. Les formes organiques donnent un sentiment de fluidité donc de vitesse. Ce n'est pas le concept V max. Il y a une différence entre puissance et vitesse. La V max lutte contre l'adhérence, le vent. Elle est en conflit, en contraste, avec un arrière massif, un avant léger, un moteur énorme etc. La moto de Glynn

Kerr est svelte et très équilibrée.

Le conduit d'air doit faire partie du moteur (et non du "body") comme sur la V max de Kerr, NDLR) comme un canalisateur de "sang" qui entre et sort par l'échappement. Le garde-boue arrière est trop petit et le phare trop compliqué.

Quelles sont les motos dont le design font référence ?

J'adore les Vincent comme la Silver Shadow qui est la parfaite utilisation des matériaux. J'aime bien les Norton et aussi les Harley.

Propos recueillis par Frank Le Boucher

V Max's évolutions Indémoudable V max

On ne change pas un concept qui marche. La V Max n'a pas pris une ride en dix ans et n'a reçu que peu de modifications techniques au cours de sa carrière. D'abord proposée sur le marché américain dans sa version V Boost à l'été 84, elle est présentée en France en 1986. Cette V max 1986 arrive avec une roue avant à bâtons et un freinage confié à deux disques ventilés de 282 mm avec pincettes à deux pistons opposés. Pas de modifications en 1987, mais pour le millésime 1988, elle reçoit des ouïes chromées noires. En 1989, les ouïes reviennent à l'aluminium brossé et la V max se pare de deux roues pleines en alliage léger qui renforcent son look dragster. Pour 1990, l'allumage devient digital et les quatre capteurs sont remplacés par un élément unique. L'année suivante, en 91 donc, des modifications techniques plus profondes sont apportées pour répondre à la réglementation sur le niveau sonore. Les sorties d'échappement sont réduites. Pour compenser la perte de puissance et de caractère, la V max est équipée d'arbres à cames qui offrent des temps d'ouverture plus importants. La puissance passe de 100,2 ch à 7 500 tr/mm à 95,2 ch à 8 000 tr/mm. Le couple maxi, 10,3 mkg, est atteint dès 3 000 tr/mm contre 10,9 mkg à 6 000 tr/mm précédemment. Le rapport du pont arrière est aussi modifié et passe de 33/9 à 33/10. C'est ensuite en 1993 que d'importants changements interviennent sur la partie-cycle. Le diamètre de la fourche passe de 40 à 43 mm et la V max reçoit l'ensemble frein avant de la FZR.

Le double disque ventilé (ø 282 mm) double pistons est remplacé par un double disque plein (ø 298 mm) à étriers quatre pistons. La machine change aussi de pneus et reçoit en monte d'origine des Metzeler contre les Dunlop. Enfin, pour éviter les soucis de batterie sur cette machine parfois suréquipée, le V max 93 a droit à un générateur qui charge dès les plus bas régimes. Depuis 1993, la V max n'a plus reçu d'autre modification.

Et l'avenir...

A l'heure où les rumeurs de changements du V max circulent avec insistance (voir MJ n°1187 et le dessin de Glynn Kerr), Jean-Claude Olivier, big-boss de Yamaha Motor France est affirmatif. La V max ne changera pas d'un poil.

« Il n'y a pas un carter, il n'y a pas une pièce de la moto qui change. Il n'y aura que des changements de couleur et une coloration noire à l'instar de la V max qui a été présentée au Japon il y a un an et demi. C'est le produit le plus haut en image qu'ait fait Yamaha depuis très longtemps et la V max est à la tête de la pyramide Yamaha dans le prestige, dans son concept et dans son caractère unique. »

Un petit sondage express chez les concessionnaires spécialistes de la V max laisse pourtant penser que la machine va évoluer plus radicalement que ne le laisse entendre Jean-Claude Olivier. Souvent d'ailleurs, cette nouvelle V max est attendue pour relancer le marché du neuf et de l'occasion où elle est aujourd'hui rare, donc surcôtée.



La V max, un style

Sa gueule d'enfer... C'est ce qui m'a marqué la première fois qu'une V max m'est passé sous les yeux. Sa silhouette râblée dégageant une impression de puissance et de sensualité, l'aspect massif de son moteur... sa gueule, quoi. Et ce n'est pas en lisant ce

qu'en disait la presse moto de l'époque que mon envie de V max allait passer. Dans MJ n° 701 du 16 mai 1985, avant même l'arrivée de la V max en France, on avait droit à l'essai de la machine telle qu'elle était proposée alors aux USA, moteur 1200 cm³ gavé par le système V Boost, 145 ch et 11"



Modèle 1986 La V max débarque tout droit des Etats-Unis, hélas amputée de son V Boost, pour cause de limitation à 100 chevaux. Qu'importe, la magie fonctionne quand même.

Conso

Réservoir	15 l
Réserve	3 l
Litres au 100 km	
Mini	7,5 l
Maxi	8,4 l
Moyenne	8 l
Autonomie moyenne avant réserve	140 km



nique, insensible à l'air du temps

u 400 m D.A. Là, c'était encore un rêve inaccessible, une machine à laquelle les motards français n'auraient pas droit en raison de la limitation de puissance. Mais le 15 mai 1986, MJ remet ça avec la version française 100 ch de Maxie la Rebellé. C'est là que j'ai la confirmation de ce que je pressentais.

La V max n'est pas seulement une frimeuse, rôle dans lequel voudraient la cantonner quelques jaloux ou ignorants.

Envoûtement

On découvre au fil des aventures de l'essayeur maison les qualités routières de la belle qui, associées aux qualités

dynamiques de son moteur en font un engin envoûtant. Ajoutez cela au charme et à la séduction de sa ligne, à la sonorité de ses échappements... Je vous laisse m'imaginer en 1986, au bord de l'apoplexie à chaque fois que je croise à moins de 100 m la vitrine d'un concessionnaire Yamaha. Mal-

heureusement pour moi, j'étais à l'époque une fille bien trop raisonnable. J'avais en tête quelques règles de vie masochistes : ne pas me coller cinq ans de crédit sur le dos pour m'acheter une moto (55 000 F la V max en 86 et près de 60 000 F en 87) et ne pas être propriétaire d'une machine ►



Depuis 1989, elle a adopté des roues pleines. Mais surtout, l'année précédente à de nouvelles normes sur le niveau des échappements lui font perdre cinq chevaux.



Modèle 1995 La partie-cycle a reçu de grosses améliorations en 1993, avec l'adoption d'une fourche de plus grand diamètre et de disques de frein avant plus grands. Depuis, miss V max n'a pas changé.

Performances

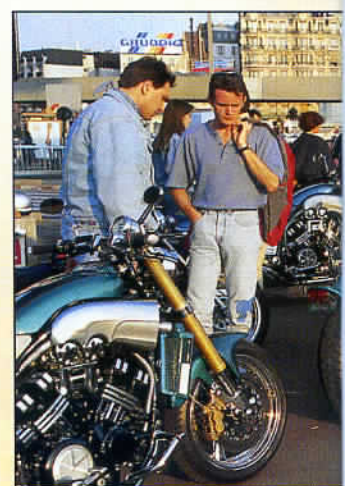
		Yamaha 1200 VMax
Vitesse maxi	Compteur Réelle	225 km/h 214 km/h
Accélérations (seconde - km/h)		
0 à 100 km/h	3"5	55 m
200 m DA	7"5	156 km/h
400 m DA	11"7	187 km/h
1000 m DA	22"2	214 km/h
Reprises (seconde - mètre) en 6°		
60 à 90 km/h	3"4	69 m
90 à 130 km/h	5"0	154 m
Étalonnage compteur		
50 km/h		49 km/h
90 km/h		87 km/h
110 km/h		107 km/h
130 km/h		126 km/h
160 km/h		152 km/h

► que je ne sois pas capable de relever toute seule avec mes petits bras. Avec des idées pareilles, on se demande comment j'ai réussi à me soigner pour devenir journaliste à Moto Journal !

L'effet V Boost

Cette idée d'essai de la V max dix ans après a donc germé pour me permettre d'assouvir ce vieux fantasme. Et mieux encore, on me proposait de rouler sur la machine que je

V max's fan



Réunion Chaque premier et troisième parisiens du V max Le Club se retrouvent à Paris ou pour une petite bouffe.

Machine à identité forte, la V max a son club. V max Le Club réunit près de 100 personnes sur la région parisienne. Le Club rassemble ses troupes les premiers et troisièmes vendredis de chaque mois à 19 h 30 ou 21 h 30 à la Porte Maillot devant le Palais de Congrès pour une balade ou une petite bouffe. Cela permet de faire le point sur les prochaines sorties, les nouvelles adresses et les accessoires qui vont bien ou de faire la distribution des blousons et T-shirts estampillés V max Le Club. Au Club, pas d'acrobate, ni d'allumage de la poignée de gaz. Même Alain Bour, qui fait en partie, reste sur



UNE GAMME DE PRODUITS CONCUS POUR VOTRE SÉCURITÉ

- Kit disque adaptable
- Plaquettes racing
- Kit durits tressées inox
- Etriers
- Plaquettes F 40
- Maitres cylindres

18, RUE NEPERT 68100 MULHOUSE Tel : 89.42.77.45 Fax : 89.42.15.63

n'aurais jamais pu avoir, une version canadienne avec le V Boost. Finalement, ça valait peut-être le coup d'avoir attendu dix ans. Cette V max pas comme les autres est en fait celle d'André de Cortanze, qui œuvre actuellement au sein du team Sauber, équipe suisse de Formule 1. Je ne saurais trop le remercier de m'avoir prêté la bête de mes rêves.

J'en vois d'ici qui rigolent en imaginant qu'avec ma V max d'il y a dix ans, j'ai fait

la tournée des troquets de mon quartier pour aller frimer et faire fumer la roue arrière... Eh bien, pas du tout ! Mon rêve, c'était d'aller voir la mer avec Maxie. Non pas pour aller faire la belle sur les planches à Deauville, mais pour aller voir la mer en tête-à-tête avec elle. J'ai donc choisi les Petites Dalles, une petite commune de Seine-Maritime, calée entre Fécamp et Saint-Valéry-en-Caux.

Je n'ai besoin de personne sur

ma V max 1200... C'est sur cet air là que j'ai appuyé sur le contact pour ébranler le V4 et profiter instantanément du son magique et sourd des échappements. Magique aussi cette position naturelle et unique qu'offrent les commandes et la selle creuse et basse de la V max. Première, seconde, la boîte est douce. Surtout, la bête se laisse manier facilement, tout en douceur. Inutile d'être taillé façon hercule de foire pour l'apprivoiser. La

V max répond docilement et son poids, difficile à oublier lors de manœuvres à l'arrêt, s'efface dès les premiers tours de roues. En enroulant gentiment sur le couple, la V max laisse déjà deviner les ressources de son gros cœur mais joue la force tranquille. Maniable même dans les petits coins avec son centre de gravité placé très bas, elle ne dévoile là qu'une toute petite partie de ses possibilités. Il faut aussi avoir le feeling et ►

V max Le Club



endredi du mois, les membres ent Porte Maillot pour une virée en

ses deux roues lors des sorties ! Des antennes régionales du Club existent aussi à Amiens, Bordeaux et Nice.

Les prochaines sorties prévues :

12/13 août à Allevard pour la Montée Impossible.

19/20 août à Cunhat pour les Freewheels.

2 septembre, organisation d'un rallye dans la vallée de la Seine.

14/15 octobre à Carole pour le Guidon d'Or.

8/9 décembre à Paris pour une animation dans le cadre du Téléthon.

V max Le Club.

Répondeur : (1) 48.92.78.27.



Bijou Après deux ans passés sans la toucher (budget oblige), Eric s'est payé la totale : fourche GSX-R, Ohlins partout, tés sur mesure, bras oscillant renforcé, freinage Brembo, jantes GSX-R polies, peinture, selle deux tons et j'en passe...



Unique

Conception et réalisation perso de Christian, membre du Club, cette superbe console digitale avec compte-tours, thermo et pendule.



Nitro

On voit peu de V max d'origine au Club, mais certains membres poussent le bouchon très loin et vont jusqu'à faire péter le kit Nitrous.



ARRIERE	TL	AVANT	TL
ME 88		ME 88 front	
• 130/90-B16 73 H TL		• 130/90-16 67 H TL	

ME88
FLANCS BLANCS
Plus de plaisir en METZELER
METZELER
L'EMPREINTE DE LA PERFORMANCE

► savoir lui parler comme à un cheval. Celui qui cherche à la brusquer et à jouer les gros bras avec elle risque d'y perdre des plumes. Cela ne veut pas dire pour autant qu'il ne faut pas solliciter le caractère du V4 à tous les régimes. Mais il y a une façon de le faire.

A l'avance, je savoure le moment d'ouvrir les gaz et de faire bondir le fauve... Ouarf ! C'est vrai qu'elle arrache, la V max. 4500 tr/mn... 5000 tr/mn... 6000 tr/mn... C'est là que le meilleur arrive. Passé 6 000 tr/mn, le V Boost vous gratifie d'une accélération supplémentaire façon coup de pied au derrière. Effet garanti ! Il ne reste plus qu'à s'arquer-bouter sur le guidon, les fesses bien calées dans le creux de la selle et à s'accrocher dans le rugissement du moteur. Bien sûr, le compteur de vitesse n'offre pas un abri suffisant et passé 140 km/h, ça devient franchement physique. Mais, au moins, voilà une moto qui vit !

280 kilos de caractère

Evidemment, j'ai bien remarqué que les petites routes normandes étaient parfois mal entretenues et ne convenaient pas toujours aux suspensions de ma monture. C'est vrai aussi que le freinage sur cette V max première version n'est pas toujours en rapport avec ses possibilités d'accélération ni avec le poids de l'animal. Impossible de cacher aussi les 150 km d'autonomie de la bête. Mais quelle importance ? Une fois prévenu de ces défauts plus attachants que véritablement gênants, il ne vous reste qu'à profiter de la pêche de son moteur, de la maniabilité de sa partie-cycle et de son caractère affirmé et bien trempé. Tout ce qu'il faut pour se faire plaisir sur les virolos de la côte du Pays de Caux.

Mais c'est une moto de macho, allez-vous me dire ? Eh bien oui, je l'avoue, moi, dernier bastion féministe de la rédaction MJ, j'aime une moto de macho ! Et comme j'ai aussi un sale caractère et que je

n'avais pas bien senti le goût de cette première virée en V max, j'ai remis ça avec toute la rédaction de MJ pour 1 300 km de balade, direction les cols des Alpes (rendez-vous jeudi prochain dans le Spécial Vacances pour en savoir plus).

Pour apprendre à mieux connaître le fauve sous toutes ses facettes, j'ai cette fois fait la route avec une V max 1995. Je vois ceux qui rigolaient tout à l'heure me regarder tristement en se disant que je vais être déçue, que la V max est foutue avec ses échappements bridés et qu'elle n'a plus rien dans le ventre... C'est faux et archi-faux ! J'ai pris le même plaisir à dévorer ces kilomètres, que ce soient des portions d'auto-roues (avec le petit saute-vent Yamaha), des nationales rapides ou des virolos serrés de montagne. Bien sûr, le V Boost n'est pas là, mais la V max a toujours ce couple impressionnant, des montées en puissance qui décoiffent, ce son inimitable et ce coffre dont on ne perçoit pas les limites. Elle est toujours aussi belle avec ses écopes massives, son moteur body-buildé, ses échappements trapus et son gros boudin à l'arrière. Même l'éclairage de son tableau de bord blanc est magnifique dès la nuit tombée. Elle s'est en plus améliorée avec le temps en se payant une fourche un peu moins frêle et surtout un freinage avant plus digne de son rang.

Elle est toujours aussi maniable et enchaîne les virolos sans broncher pour peu, que vous sachiez lui parler. Car attention, la V max n'est surtout pas devenue un agneau. Elle conserve son caractère sauvage et le fauve saura encore vous rappeler à l'ordre par quelques guidonnages bien sentis si vous la poussez un peu trop loin sur une route très dégradée.

Inutile de vous faire un dessin ! C'est à regret que j'ai ramené chez Yamaha ma moto d'il y a dix ans. Et maintenant que je ne suis plus une fille raisonnable, je crois que je vais craquer et me payer une V max.

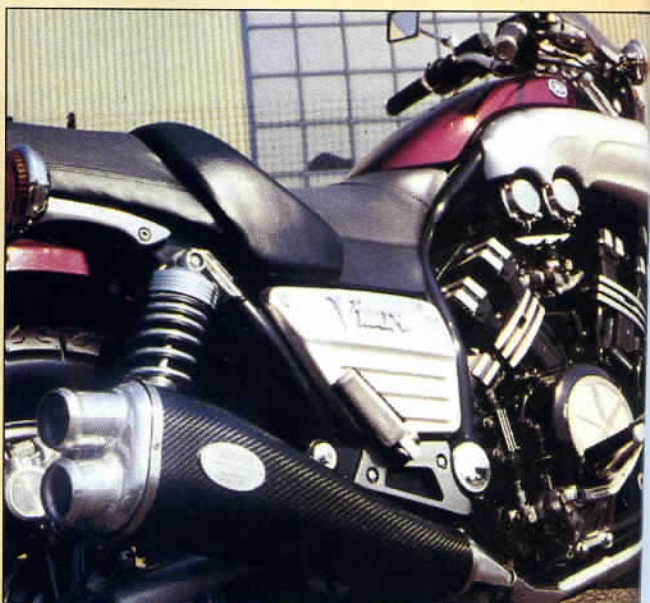


Un peu de chrome en plus, ça ne se refuse pas, surtout si ça protège les carters du monumental V4.



Les accessoires Yamaha V Max

Saute-vent : 1 200 F. Pare-carters : 700 F.
Sacoques cavalières : 1 400 F. Sacoche de fourche : 350 F.
Sissy-bar : 3 150 F. Poignées mousse : 300 F.



Mig annonce pour le Salon la sortie de son Indyana, échappement carbone double sortie. 5 490 F la paire pour V max.



vent Yamaha est particulièrement réussi



V max's accessoires

Un grand nombre d'accessoiristes se sont penchés sur le cas V max. Yamaha Motor France propose aussi une gamme d'accessoires spéciaux dont un particulièrement intéressant, le saute-vent. Petit, il n'a l'air de rien comme ça, mais il est particulièrement efficace. De quoi dépasser les limitations de vitesse sans se faire arracher le tête. Il est un peu cher mais pour ne rien gâcher, il a une bonne gueule et s'intègre parfaitement à la ligne de la machine. Autre accessoire de prévention qui ne gâche pas trop l'esthétique, les pare-carter chromés.

Contacts

Yamaha Motor France. Tél. : (1) 34.30.31.00.
Laser distribué par CAT. Tél. : 20.87.88.93.
Marving distribué par Renco.
Tél. : 93.75.74.33.
Mig. Tél. : 94.21.52.21.
Silver Tail distribué par ACP.
Tél. : (1) 64.94.27.69.
Supertrapp distribué par J.L.J.
Tél. : (1) 48.89.55.00.



Marving Kentaro Yamamoto, chef du projet V max, voulait des pots plus courts, Marving les a faits. Cette paire d'échappements homologués est proposée à 2 800 F environ.



Silver Tail vous propose un échappement homologué 4 sorties chromé à 3 200 F.



Laser propose une paire d'échappements Prostock inox à 3 815 F ainsi que des pare-carter chromés à 642 F.



Supertrapp ces échappements sont très prisés des amateurs de V max. 5 200 F la paire.

FICHE TECHNIQUE

Moteur

Type	4-temps, 4 cylindres en V à 70° refroidis par eau
Embiellage	vilebrequin monobloc sur paliers lisses
Distribution	double ACT entraîné par chaîne, 4 soupapes/cylindre
Cylindrée	1 198 cm ³
Alésage x course	76 x 66 mm
Rapport volumétrique	10,5 à 1
Puissance maxi	95,2 ch à 8 000 tr/mn
Régime maxi	8 500 tr/mn
Couple maxi	10,3 mkg à 3 000 tr/mn
Alimentation	4 carburateurs Mikuni Ø 35 mm
Lubrification	carter humide, pompe trochoïde
Mise en route	démarrateur électrique uniquement

Transmissions

Primaire	par engrenages à taille droite 87/49 (1,775)
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique
Boîte de vitesses	à 5 rapports
1 ^{ère}	43/17 (2,529) 36,7%
2 ^{ème}	39/22 (1,772) 52,4%
3 ^{ème}	31/23 (1,347) 68,9%
4 ^{ème}	28/26 (1,076) 86,2%
5 ^{ème}	26/28 (0,928) 100%
Transmission second.	par arbre et cardan rapport 2,552 (21x27-10x33)

Équipement électrique

Générateur	alternateur 350 W
Batterie	12 V 16 Ah
Allumage	électronique digital TCI
Eclairage	H4 60/55W

Partie-cycle

Cadre	double berceau tubulaire en acier
Angle de col/chasse	29° /119 mm
Suspension avant	fourche téléhydraulique, tubes Ø 43 mm, déb. 140 mm
Suspension arrière	oscillante deux combinés classiques réglables en précontrainte (5 positions), déb. 990 mm
Frein avant	deux disques ventilés, Ø 298 mm, étriers 4 pistons
Frein arrière	simple disque ventilé, Ø 280 mm, étriers 2 pistons
Roues	en alliage léger coulé; AV : 2,80x18" et AR : 3,50x15"
Pneus	AV : 110/90x18 ; AR : 150/90x15

Dimensions, poids et capacités

Essence	15 litres dont 3 de réserve
Huile moteur	4,7 litres
Hauteur de selle	765 mm
Empattement	1 590 mm
Garde au sol	145 mm
Poids à sec (usine)	262 kg
Poids tous pleins faits	281 kg

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

MARQUE	YAMAHA
Modèle	V MAX 1200
Prix clefs en main	70 890 F
Coloris	violet foncé
Disponibilité	immédiate
Garantie	2 ans pièces et main d'œuvre, km illimité
Importateur	Yamaha Motor France - BP 9251 95078 Cergy-Pontoise Cedex (1) 34 30 31 00
Essais précédents	MJ 1076



V max Yam Service

Max de puissance Pas de grosses modifications esthétiques chez Yamaha Service, mais un V4 porté à 1 300 cm³ (alésage x course à 79 x 66,6) et 154 ch avec kit Dynojet Stage 7, pots Supertrapp et V Boost en prise directe. Ajoutez à cela pinces 4 pistons de 1000 FZR, disques Beringer 320 mm, durits avia et maître cylindre de TDM.

Yam Service 223, route de Grenade, 33700 Blagnac. Tél. : 61.71.26.36.

V max Tuning Bike

Gueule d'enfer En France aussi, on délire une V max plus longue, plus basse et plus agressive. Plus" reçoit une fourche de 1000 FZR avec coloris, un cul de selle surcomprimé, des pots Supertrapp, des amortisseurs de 1100 Shadow. Tuning Bike V max faite sur demande n'illustre que quelques

Tuning Bike 55, rue Ambroise-Croizat, 78230 Guyancourt. Tél. : (1) 30.48.09.04.



Elle enflamme

La V max a fait naître pas mal d'idées délirantes chez les préparateurs. Quelques exemples parmi d'autres...



V max Montagne Moto

Noblesse des matériaux Montagne Moto carbonise la V max. L'ensemble carbone brut (comprenant les écopes, le faux réservoir et les garde-boue) est proposé à 4 200 F. Il est présenté ici peint et laissant apparaître quelques empiècements carbone. Comptez 2 800 F pour la peinture. Montagne Moto équipe aussi sa V max d'échappements inox Millet (7 000 F) et d'une selle personnalisée (1 500 F).

Montagne Moto
85, rue Pierre-Scize, 69005 Lyon.



s s'en donnent à cœur-joie

Tuning Bike a réalisé
Cette V max "Monsieur
à angle de chasse augmenté,
un pare-carter maison et
travaille à la carte et cette
uns de leurs talents.



V max's spécialistes quelques autres adresses

Palmi New Bike 8, boulevard Lobau, 54000 Nancy.
Tél. : 83.30.07.89. Préparation et amélioration de la V max,
peintures personnalisées. Siège d'un V max Club de l'Est
(60 membres) qui organise des virées mais surtout une
concentration annuelle européenne V max. 300 machines
étaient au rendez-vous de la 4^e édition, début juin à Nancy.

Gouirand 52/54, cours Gouffé, 13006 Marseille.
Tél. : 91.78.38.12. Premier concessionnaire Yam à rentrer un
V max direct des USA et grand spécialiste de la machine.
Accessoires, pièces, kit carbone et peinture personnalisée.

Alexis Moto 5, avenue Jean-Jaurès, 69007 Lyon.
Tél. : 78.72.39.39. Peinture perso à gogo et particulièrement
dans un coloris jaune Ferrari avec selle jaune et grise, spécia-
lité de la maison.

Pons Gobelins 40, avenue des Gobelins,
75013 Paris. Tél. : 40.07.60.00.

Alain Bour Moto Design 142, avenue du Maréchal-
Leclerc, 93330 Neuilly-sur-Marne.
Tél. : (1) 43.08.88.83.

Masters 209 bis, avenue d'Argenteuil,
92270 Bois-Colombes. Tél. : (1) 47.80.80.80.

l'imagination

Au Japon, une imagination débridée

Double V max Dans le genre devinette nipponne,
qu'est-ce qui va plus fort qu'un V max ? Deux V max,
bien sûr ! Avec un V8, c'est sûr, ça arrache !



Renforts
Autre délire
nippon...
Il ne reste
plus que
le V4 pour
rappeler
la V max.
Visez aussi
la refonte
complète
du poste
de pilotage.



Carrément

On ne compte plus les réalisations de motos spéciales du très prolifique Fritz Egli, un pape de la mécanique basé près de Zurich en Suisse. Sa passion a toujours été d'augmenter spectaculairement la puissance des moteurs, par tous les moyens techniques possibles. Longtemps, ses sévices se sont exercés sur des sportives. Mais Fritz prend de l'âge et sa façon de mollir, c'est de changer de catégorie : « Avec une sportive, on roule trop vite sur la route. Ça ne m'amuse plus et parfois ça me fait peur. La V max c'est autre chose. » Pour sûr !! Une V max de 200 chevaux, c'est 'achement raisonnable comme moto.

A l'intérieur, le meilleur

Fritz est un mec incroyable. Il faut voir ce quinquagénaire sauter sur son side Enfield- ►



bestiale !

Le préparateur Fritz Egli importe les V max en Suisse. Fidèle à sa réputation, il s'est éclaté en greffant un compresseur sur le V4 Yamaha. Essai d'une V max de plus de 200 chevaux... qui désape !

Par Bertrand Sebileau, photos Bertrand Thiébault.

► Précision et partir comme un bargeot, sans casque ni gant, tester 1/2 degré en moins sur l'allumage. C'est un gosse qui s'éclate avec ses jouets. Et avec la grosse Yam, niveau éclate, il n'y est pas allé avec le dos de la cuillère. Voyez plutôt ce qu'il a mis dans son moteur : des bielles Carillo, des pistons forgés basse compression (7 à 1), deux carburateurs Weber verticaux (Ø 44 mm), des échappements Supertrapp pas vraiment homologués, un allumage électronique spécifique et, pour ventiler le tout, un compresseur Roots entraîné par courroie. Le résultat ? 200 chevaux à 9 000 tr/mn et 27 mkg à 5 200 tr/mn. Respectable non ?

Pour que la V max, déjà un peu juste pour encaisser les 145 ch d'origine, soit à la hauteur, Fritz retouche également la partie-cycle. Il ré-usine les portées de roulements de colonne de direction et change la bague extérieure de ces derniers pour obtenir un alignement parfait qui fait défaut d'origine. D'après Fritz, cela réduit considérablement les réactions de direction et les guidonnages de la V max. De même, les roues ne sont jamais correctement alignées : il y a parfois jusqu'à 15 mm à rattraper. Ces recettes, Fritz Egli les applique aussi sur les motos qu'il livre à ses clients. En constatant ces défauts, Fritz incrimine l'assemblage robotisé des cadres et leur manque de précision. Ensuite, il critique la fourche d'origine qui manque de rigidité. La longueur minimum d'emboîtement tube-fourreau est trop courte, d'où un guidage trop faible. Sur la fourche de notre V max compressée, les portées sont éloignées de 10 mm supplémentaires, un système de pontet à deux tubes venant encore rigidifier l'ensemble. A l'arrière, le bras oscillant est retouché pour permettre le passage d'un pneu de 170 de large sur une jante de 18 pouces. La suspension est confiée à des éléments Koni réalisés aux spécifications imposées par Fritz. Le cadre reçoit des renforts sous forme de triangulations ajoutées au

niveau de l'ancrage de bras oscillant. Et comme Fritz n'est pas complètement fou, il a équipé sa Super Charged Egli V max de trois disques de 320 mm de diamètre, avec étriers 4 pistons Brembo, le tout monté en durit aviation bien entendu. Du coup, on peut envisager plus sereinement l'utilisation des 200 bourriques.

City-dragster

Fritz a complété l'instrumentation d'un manomètre de pression de suralimentation et d'un thermomètre de température d'huile. A noter que contrairement à toutes les spéciales de Fritz Egli, la V max compressée ne reçoit pas le compte-tours électronique Kröber antédiluvien et parfait dont Fritz semble avoir racheté tous les stocks. Elle conserve celui d'origine monté sur le réservoir, qui est très peu lisible. Enfin, Fritz a soigné l'esthétique : il a percé le faux réservoir qui laisse ainsi sortir triomphalement les trompettes d'admission ; et il a ajouté un le capotage de selle passager et un bequet inférieur assortis aux garde-boue, laqués d'un jaune pétant. C'est sûr que l'ensemble a de la gueule : une sorte de city-dragster.

Quand on démarre la bête, le bruit est incongru dans la paisible campagne suisse. En revanche, il colle parfaitement au look de la V max et annonce franchement qu'il y a des canassons. La mélodie est enrichie d'un très fort bruit d'aspiration, le compresseur avalant goulûment l'air par les trompettes d'admission. Ça siffle, ça turbine, ça gronde, ça ne cherche pas à être plus discret que le reste. Dernière vérification, dernier réglage : chez Fritz, le "dernier réglage" avant de partir semble être une maladie. Il n'empêche que cette V max — qui est encore en phase de mise au point — souffre d'un gros problème de carburation à bas régime. De 3 à 5 000 tr/mn, la moto est en panne et avance par à-coups. Pour suivre Thiébaud dans la 306 de loc', je suis contraint de ne pas dépasser le millimètre ►



L'oncle Fritz n'a pas lé



Modif nécessaire La fourche Egli offre un guidage tubes/fourreaux plus long de 10 mm. En plus, deux tubes perpendiculaires viennent rigidifier l'ensemble qui offre un comportement impeccable.

Egli's production plein de pièces spéciales V max

Egli commercialise divers accessoires et propose divers services concernant la V max. Les prix sont en francs suisses ce qui, pour nous pauvres Français, fait bien cher, le franc suisse équivalant environ à 4 de nos francs.

- Pare-carter : 195 FS
- Petit ou grand pare-brise : 195 FS
- Porte-bagage : 125 FS
- Sissy-bar : 549 FS
- Porte-bagages pour sissy-bar : 219 FS
- Amortisseur de direction : 470 FS
- Correction de l'alignement de roues : 350 FS
- Modification de colonne de direction : 450 FS
- Renfort du cadre : 950 FS
- Réservoir supplémentaire : 11 litres 1 725 FS ; 15 l. 1 925 FS
- Réglage moteur au banc : 490 FS
- Amortisseurs Koni Egli : 398 FS
- Couvre siège passager : 275 FS
- Fourche Egli : 1 870 FS
- Garde-boue avant pour fourche Egli : 130 FS
- Jante Superbike Egli arrière en 18" en échange de la roue d'origine et de 1 650 FS
- Jeu de pistons haute compression Cosworth (1 261 cm³ et 11,5 à 1) : 1 180 FS
- Plus encore plein d'autres choses, des échappements, des freins... Bref, la caverne d'Ali Baba du V maxiste.

Présentation

La Yamaha V max est un cas unique. Apparue début 85 aux USA, pays pour lequel elle a été conçue, c'est pourtant en France (toutes proportions gardées) qu'elle connaîtra le plus grand succès, devenant un mythe au même titre qu'une Harley-Davidson.

Mais qu'a-t-elle donc de si particulier ? C'est à la fois une moto passion et une moto facile. Passion parce qu'on la choisit d'abord pour son look et son moteur. Ensuite, on se rend compte qu'elle est facile à piloter et très fiable. Après, on passe au chapitre des défauts, qui sont réels : confort perfectible, autonomie insuffisante, freinage moyen (sur la première génération), poids élevé, prix qui a atteint des sommets (jusqu'à 73 950 F, mais il est retombé aujourd'hui).

Toutefois, la V max restera chez nous un phénomène de la décennie 85/95 : sans avoir évolué esthétiquement, en n'ayant proposé que peu de nouveaux coloris au fil des ans, en n'ayant reçu en 10 ans qu'une modification de son freinage et malgré un prix copieux, elle a rempli les tiroirs-casse des concessionnaires Yam. La V max se vend à tout le monde : le cadre qui aime le bel objet, le «customer» qui trouve les Harley trop chères, le flambeur qui ne roule qu'en ville et même les femmes, qui en imposent à son guidon. Ainsi la V max a créé un véritable phénomène, avec club de fans, extrapolations customisées ou dragstéri-sées, on a même vu certains clients acheter trois V max d'affilée en vous annonçant tout de go : « Qu'est-ce que tu veux acheter d'autre ? » Un succès à faire pâlir les concepteurs des futurs modèles chez Yamaha qui ont intérêt à ne pas se loper lors de la succession de la V max, qui devrait avoir lieu fin 96.

Les évolutions

- 1986** : première commercialisation en France.
- 1988** : ouies d'admission d'air moteur chromées noires.
- 1989** : roues avant et arrière pleines.
- 1990** : adoption d'un allumage digital possédant un seul capteur.
- 1991** : adaptation aux nouvelles normes de bruit, nouveaux silencieux, mais rapport de pont et arbre à cames changés pour garder un couple important.
- 1993** : nouveaux disques avant (298 mm en place de 280, étriers 4 pistons au lieu de 2) et nouvelle fourche passant de 40 à 43 mm de diamètre. Générateur débitant plus à bas régime.

Yamaha 1200 V max

1986



Yamaha 1200 V max

1992



Yamaha 1200 V max

1995



Japonaise mythique

Fiche technique

Moteur : quatre cylindres en V à 70°, 4-temps, refroidissement par eau ; 2 ACT entraînés par chaîne ; 4 soupapes par cylindre ; 1 198 cm³ (76 x 66 mm) ; rapport volumétrique 10,5 à 1 ; 95,2 ch à 8 000 tr/mn ; 10,3 mkg à 3 000 tr/mn ; boîte 5 vitesses ; transmission secondaire par arbre et cardan.

Partie-cycle : cadre double berceau tubulaire en acier ; suspension avant à fourche télehydraulique et assistance pneumatique, déb. 140 mm ; suspension arrière par 2 combinés réglables en précharge ; frein avant 2 disques Ø 298 mm, étrier 2 pistons ; frein arrière 1 disque Ø 280 mm, étrier 2 pistons ; roues 18" AV, 15" AR ; réservoir 15 l ; poids à sec 262 kg.

Garantie : 2 ans pièces et MO, km illimité.

Fiche occasion

MOTO JOURNAL

Yamaha 1200 V max

Cote de référence Moto Journal

Pour une moyenne de 12 000 km par an

Neuf	69 900 F
1994	56 400 F
1993	45 200 F
1992	37 600 F
1991	32 700 F
1990	28 600 F

Essais Moto Journal

N° 701	(contact USA)
N° 804	(comparatif)
N° 974, 986	(contacts France)
N° 986	(essai lecteurs)
N° 991, 1014, 1076, 1139	(comparatifs)



- ◆ Couple moteur
- ◆ Look monstrueux
- ◆ Facilité



- ◆ Prix
- ◆ Poids
- ◆ Autonomie

Quelques chiffres

- vitesse maxi
- **214 km/h**
- accélérations
- **400 m DA en 11"7**
- consommation moyenne
- **8,7 litres/100 km**

Essai en bref

Au guidon, la V max impressionne, elle est belle, grosse, forte et violente. Et pourtant, comme on l'a dit, les ingénieurs de Yamaha ont réalisé un exploit en en faisant une machine très facile à exploiter, même en ville où elle excelle. Le charme de son moteur bourré de couple est immédiat, la position parfaite et le poids ne se fait sentir que quand il faut la reculer par exemple. Sur la route, le tableau est moins idyllique, la protection est inexistante (mais le petit saute-vent Yam optionnel améliore bien les choses), le freinage maintenant puissant ne fait pas oublier le poids, la garde au sol en duo est limitée, tandis que le confort de selle (surtout pour le passager) et l'autonomie limitent les grandes étapes. Pourtant le charme de la V max ne cesse d'agir quand on est au guidon.

Son gros moteur V4 1200 (dérivé de la GT Venture) vous tracte d'un virage à l'autre comme un V8 américain. L'expression couple prend toute sa saveur, car il n'est pas nécessaire d'aller taquiner la zone rouge pour être devant quand le feu passe au vert. Cette moto ravit comme aucune tous ceux qui pensent qu'une moto, c'est d'abord une gueule et un moteur. Une maxime pas très éloignée de celle des inconditionnels des Harley, d'ailleurs la clientèle a souvent fait des allers-retours entre les deux modèles et la V max est une des rares Japonaises (avec la Gold Wing) à être appréciée des bikers. Plus civilisée qu'une Harley, elle est aussi plus efficace dans l'absolu et, qui plus est, extrêmement fiable comme on peut s'en rendre compte dans la suite de cet article.

Le point de vue du professionnel

D. Bauche, responsable du service après-vente chez Yamaha Motor France

• Quels sont les points faibles constatés sur la V max ?

Ils sont rares, tout le monde s'accorde sur ce point. Sur les premiers modèles, nous avions un problème de cheminement des fils de batterie, qui pouvaient provoquer un court circuit. Il y a eu un rappel des machines concernées et les concessionnaires ont pratiqué la modification adéquate.

• Qu'en est-il des pots par rapport aux autres Yamaha ?

C'est en amélioration même si ce n'est pas encore parfait. Il peut y avoir une corrosion par l'intérieur, surtout sur les machines faisant de fréquents petits trajets. Il y a aussi un facteur utilisation et entretien, savoir si la moto dort en garage fermé ou non, si elle est lavée régulièrement.

• Quel conseil donneriez-vous à l'acheteur d'une V max d'occasion ?

Il n'y a pas de millésime préférentiel. Choisir une machine en bon état, qui a été bien rodée pour éviter les bruits mécaniques et si elle est équipée d'accessoires, ceux fournis par Yamaha, un peu plus chers, sont toutefois les meilleurs. Enfin, choisir une moto où les nombreuses pièces en alu ont été bien entretenues, sinon elles perdent de leur éclat.

L'avis de deux propriétaires

• Vincent

« J'en suis à ma troisième V max, ça a été ma première moto, et si je devais changer, ce serait encore pour une V max. Pour moi, il n'y a que la V max qui compte, je ne peux pas être objectif ! C'est la reine du feu rouge et si elle ne tient pas la route à haute vitesse, on lui pardonne. A 40 en cinquième, elle accélère comme en seconde, d'autant que j'ai une version US au moteur boosté, c'est monstrueux. Au chapitre des reproches, c'est pas très confortable, il faut mettre un saute-vent pour les hautes vitesses, elle n'aime pas l'autoroute ni le duo. Mais pour s'amuser, c'est fabuleux. J'ai un modèle 92 sur lequel j'ai adapté les nouveaux freins et la nouvelle fourche, c'est un mieux. J'aime aussi le fait qu'elle demande très peu d'entretien, elle a fait ses preuves depuis 10 ans. Un point faible, le démarreur — j'en suis à mon second — et puis la batterie, un peu faible. Mais ce qu'il y a d'extraordinaire, c'est qu'après 10 ans, elle n'est absolument pas démodée. »

• Michel

« C'est une moto qui partage, elle peut être adorée ou devenir pénible. Il faut juste savoir ce que l'on achète. Autant elle est sympa pour les petits déplacements en ville ou flâner sur la Côte, autant elle est inadaptée aux longs trajets et aux hautes vitesses. Les passagères ne l'aiment pas, elle chauffe un peu les pieds l'été et pour attaquer, elle reste une moto trop lourde. Par contre, pour jouer à accélérer, se balader en cinquième à 70 km/h, elle est la reine. Sa position de conduite change des autres gros cubes, mais en bien. La V max permet d'avoir un gros cube avec un moteur méchant sans tomber dans les sportives. »

La V max en occasion, que vérifier ?

• **Les pots d'échappements** vieillissent plutôt mieux que sur les autres Yamaha, par contre ils sont très exposés en cas de chute ou même si l'on serre un mur d'un peu trop près. Donc vérifier leur état, d'autant que le remplacement de ces éléments n'est pas donné.

• **Le jeu dans le cardan** doit être contrôlé, moto sur une béquille et en prise. Les fréquentes accélérations en ville et une conduite brutale peuvent engendrer ce phénomène sur les motos à transmission par cardan. Le cardan lui-même ne casse que rarement, mais les à-coups à l'accélération sont alors garantis.

• **L'état des pneumatiques** est facile à inspecter et permet, d'une occasion à l'autre, d'économiser 2 000 F, compte tenu des tarifs pratiqués pour « rechausser » une grosse cylindrée. Et de ce côté, la V max est souvent sollicitée.

• **La boîte de vitesse** peut être devenue très ferme en vieillissant (pas avant 50 000 km), fait d'une utilisation urbaine intense et brutale ou d'un manque de vidange. Si c'est le cas, cela n'ira qu'en empirant et une boîte de vitesse est l'un des éléments les plus chers en réparation sur une moto.

• **Sur les motos lourdes**, attention aux cadres faussés, fourches tordues, disques voilés ou rayés. Le poids engendre de grosses conséquences en cas de chute, de même qu'un freinage plus sollicité. Changer un jeu de disques avant n'est pas inaccessible, mais doit être pris en compte au moment de la négociation. Le redressage d'un cadre ou d'une fourche sont des opérations beaucoup plus complexes et coûteuses.



**LE NOUVEAU
SERVICE VOCAL**

**MOTO
JOURNAL**

3615 MJ*

*2,19 F/min

VOUS CHERCHEZ OU VOUS PROPOSEZ UNE BONNE OCCASE ?