

# PEINTURE DE FACAD



## PRISE DE CONTACT

# YAMAHA V-MAX 88

*Vous changeriez une légende vous ? Eh bien Yamaha non plus. Alors, la V-max reste telle qu'on la connaît, coûte toujours le même prix et prend une douche pour éclaircir son rouge. Son argument numéro un reste d'ailleurs inchangé : persuader son pilote qu'il est enfin le maître du monde.*

Ivan Magot, photos Micou.



**La Yamaha fait toujours aussi facilement oublier son poids (281 kg) et reste le chopper le plus homogène du marché.**

Le biker des étoiles sort de son réverbère pour mirer un Max la grosse dernière aux trois diapasons. Pas de doute, c'est bien la même et si l'on oublie la couleur, les écopés noirs et grisés, la selle dans ses deux tons et le sigle V-Max désormais en relief sur les côtés baignant dans un flot de rouge et de noir, elle n'a pas changé.

Elle exhibe toujours cette croupe avide de maniaques de gros couple et de facilité dans la sensation. Toujours cette poignée de gaz taquineuse de 1 200 cm<sup>3</sup> coquins. Encore ce dépouillé recherché proche d'une certaine vérité. Et encore cette facilité de roulage apte à séduire le dernier des fainéants de notre bel Univers. Et surtout, surtout, quand la clef de contact se met à œuvrer, il se passe vraiment quelque chose...

### Contact

Vues les modifications apportées au modèle 88, nos bons souvenirs de la version passée auraient suffi à vous décrire habilement le comportement de cette grosse, folle de couple. Mais, poser son postérieur sur cette moto à la fois ramassée et étendue (si, si !)

**Un beau rouge, des écopés noirs et grisés, une selle deux tons, et voilà le travail. La V-Max reste égale à elle-même, qui s'en plaindra ?**

reste encore une source de plaisir indissimulable. Tournez la clef à droite du faux réservoir, téléphonez au démarreur, et écoutez ce râle souple et faussement tranquille émis par le gros V 4 : la V-Max se donne tout de suite. Pas de préliminaires, pas d'effort à fournir pour la découverte, tout est sous vos yeux et votre postérieur.

Première et, tel un gros élastique tendu, le moulin vous décolle son beau monde en un courant d'air parapsychologique. Pas la peine de forcer ou de viser le 400 m d'entrée, puisque couple, souplesse, puissance et démesure sont contenus dans chaque millimètre parcouru par la poignée de gaz.

Comme n'importe quelle star, la V-Max transforme en vedette d'un soir le premier qui la côtoie. A la seule différence qu'elle reste une fille facile. Non pas pour sombrer dans une situation inavouable, mais tout bêtement pour mettre à l'aise son partenaire. Pas d'engagements de l'avant, ni de dérobade de l'arrière train, si vous vous laissez guider par elle au gré des odeurs et des paysages. Dans ce cas, c'est le nec plus ultra, la totale en matière de décontraction et de plaisir simple, le tout dans un écran de sécurité amoureuxment ciselé. Bref, toujours pas de brusquerie pour cette grande dame qui arrive si merveilleusement à cacher son poids. Car, même si elle accepte d'être un tant soit peu malmenée, la V-Max ne supporte toujours pas la conduite saignante sur les petites routes. Sur l'autoroute, bien-sûr, elle demeure imperturbable et fière de l'être, mais sur les bosses,

## RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

**MARQUE :** Yamaha  
**Modèle :** 1200V-Max  
**Prix clés en main :** 60.300 F  
**Disponibilité :** Septembre 87  
**Coloris :** rouge clair  
**Garantie :** un an pièces et MO kilométrage illimité  
**Importateur :** Sonauto Yamaha, 1 Av. du Fief, ZA les Béthunes, St-Ouen-l'Aumône, BP 479, 95005 Cergy-Pontoise Cedex. Tél. : (1) 30.36.91.23  
**Essai précédent :** MJ n°804

elle garde aussi ce côté mise en confiance parfois trompeur si vous forcez la dose. Coups de raquettes, petits guidonnages, freinage limite : les saignants devront prendre le taureau par les cornes et s'estimer heureux d'être guidés par une partie-cycle aussi saine.

### Deux ans après

Pensez que depuis sa sortie, les copains et leur V-Max n'ont pas arrêté de nous parler de leurs trucs et astuces pour avoir plus de chevaux. A commencer par le V-boost made in USA, qui coûte les yeux de la tête et prouve que le surplus de puissance devient presque nuisible au V-4 souple et idéalement rempli que nous connaissons. En effet, plusieurs essayeurs de ce cocktail ont avoué perdre en couple et souplesse à bas régime au profit d'une puissance trop copieuse pour être agréable quotidiennement. Un autre truc existe, plus intéressant celui-là puisque a priori, le tempérament de base est conservé tout en voyant la puissance augmenter nettement dans les tours. Il s'agit tout simplement de faire correspondre entre elles les cuves de carburateurs (vous aurez bientôt plus de précisions, chut !). Efficace et pas cher du tout ? Intéressant !

**Pas de roue à flasque ajourée comme aux USA et des écopes désormais discrètes. Deux détails que les fanatiques risquent de regretter. Mais des goûts et des couleurs...**



**Les caches latéraux représentent la V-Max désormais en relief et gagnent à s'approprier la même couleur que le réservoir.**

Autre constatation, les silencieux d'échappement à 6 000 balles le bout n'ont une durée de vie absolument pas au-dessus de la normale. A ce prix là, ils auraient pu être indestructibles.

Mais deux ans après sa sortie, les possesseurs de ce « monstre » sont unanimement d'accord pour approuver la décision de Yamaha de ne pas changer le look fabuleux de cette moto. Seuls gros regrets : les écopes latérales peintes en noir et gris retirent du caractère à l'ensemble (l'alu brossé était aussi certainement plus cher) et ne pas avoir remplacé la roue avant par celle de la version américaine. Même si le prix en aurait certainement pâti, le plaisir de voir leur moto évoluer dans un sens positif aurait à la fois fait plaisir aux actuels possesseurs fanas de pièces détachées et surtout aux futurs acquéreurs de 88 soucieux de se démarquer plus nettement de cette masse bizarre de V 4 noirs qui envahit Paris au moindre rayon de soleil.

# V-MAX 88

## FICHE TECHNIQUE

**Modèle :** Yamaha 1200 V-Max 88

### MOTEUR

**Type :** 4 cyl. en V à 70°

**Embiellage :** vilebrequin monobloc sur paliers lisses

**Distribution :** double ACT, entraîné par chaîne, 4 soupapes par cylindre

**Cylindrée :** 1 198 cm<sup>3</sup>

**Alésage x course :** 76 x 66 mm

**Rapport volumétrique :** 10,5 à 1

**Puissance maxi :** 100 ch UTAC à 7 500 tr/mn

**Régime maxi :** 8 500 tr/mn

**Couple maxi :** 12 mkg à 3 500 tr/mn

**Alimentation :** 4 carbu à dépression, Mikuni DS 35

**Lubrification :** sous pression, carter humide, pompe trochoïde.

**Mise en route :** démarreur électrique uniquement

### TRANSMISSION

**Transmission primaire :** engrenage à taille droite, rapport 1,776 (87/89)

**Embrayage :** mutidisque en bain d'huile à commande hydraulique

**Boîte de vitesses :** à 5 rapports

**Rapport % - Vit. théo.**

1<sup>re</sup> - 2,529 (42/15) - 36,7 % - 77 km/h

2<sup>e</sup> - 1,772 (39/22) - 52,4 % - 109 km/h

3<sup>e</sup> - 1,347 (31/23) - 68,9 % - 144 km/h

4<sup>e</sup> - 1,076 (28/26) - 88,2 % - 180 km/h

5<sup>e</sup> - 0,928 (26/28) - 100 % - 209 km/h

**Transmission secondaire :** par renvoi arbre et cardan, rapport 2,552

(21/27 x 33/9)

### EQUIPEMENT ELECTRIQUE

**Générateur :** alternateur 350 W

**Batterie :** 12 V 16 Ah

**Allumage :** électronique

**Projecteur :** halogène H4 60/55 W

### PARTIE CYCLE

**Carrosserie :** selle biplace, faux réservoir

**Cadre :** double berceau tubulaire en acier

**Direction :** sur roulements coniques, angle de colonne 62°

**Chasse :** 119 mm

**Suspension avant :** fourche télehydraulique diam. 40 mm à assistance pneumatique, débattement 140 mm.

**Suspension arrière :** oscillante deux combinés ressort-amortisseur réglables en 5 positions de prétention des ressorts

**Frein avant :** double disque ventilé diam. 280 mm, étriers double pistons

**Frein arrière :** disque ventilé diam. 280 mm, étrier double piston

**Roue AV :** en alliage léger, 2,80 x 18 ; AR : en alliage léger à voile ajouré, 3,50 x 15

**Pneus :** Tubeless Dunlop Qual., AV : 110/90 x 18 ; AR : 150/90 x 15

### CAPACITES

**Essence :** 15 l dont 3 de réserve

**Huile moteur :** 4,7 l

### DIMENSIONS ET POIDS

**Hauteur de selle :** 765 mm

**Empattement :** 1 590 mm

**Garde au sol :** 145 mm

**Poids à sec (usine) :** 250 kg

**Poids avec pleins (vérifié) :** 281 kg

**Répartition de ce poids :** AV : 45,8 % ; AR : 54,2 %

