

V-Max



Yamaha 12 V-MAX: LA MOTO "MUSCLE"

Il y a quelques années, aux Etats-Unis, où 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 voici: Elle l'impose, sans l'ombre d'un doute, comme la machine la plus grosse et la plus musclée du marché. Nos concurrents étaient sur le projet mais nous les avons devancés en fixant très haut la barre!! Pour ceux que le poignet droit dérange encore et qui ont répondu en masse à l'appel de la V-Max aux Etats-Unis, ne désespérez plus, car elle arrive en France dès cette année. Exclusivement pour ceux qui causent avec la poignée de gaz!!

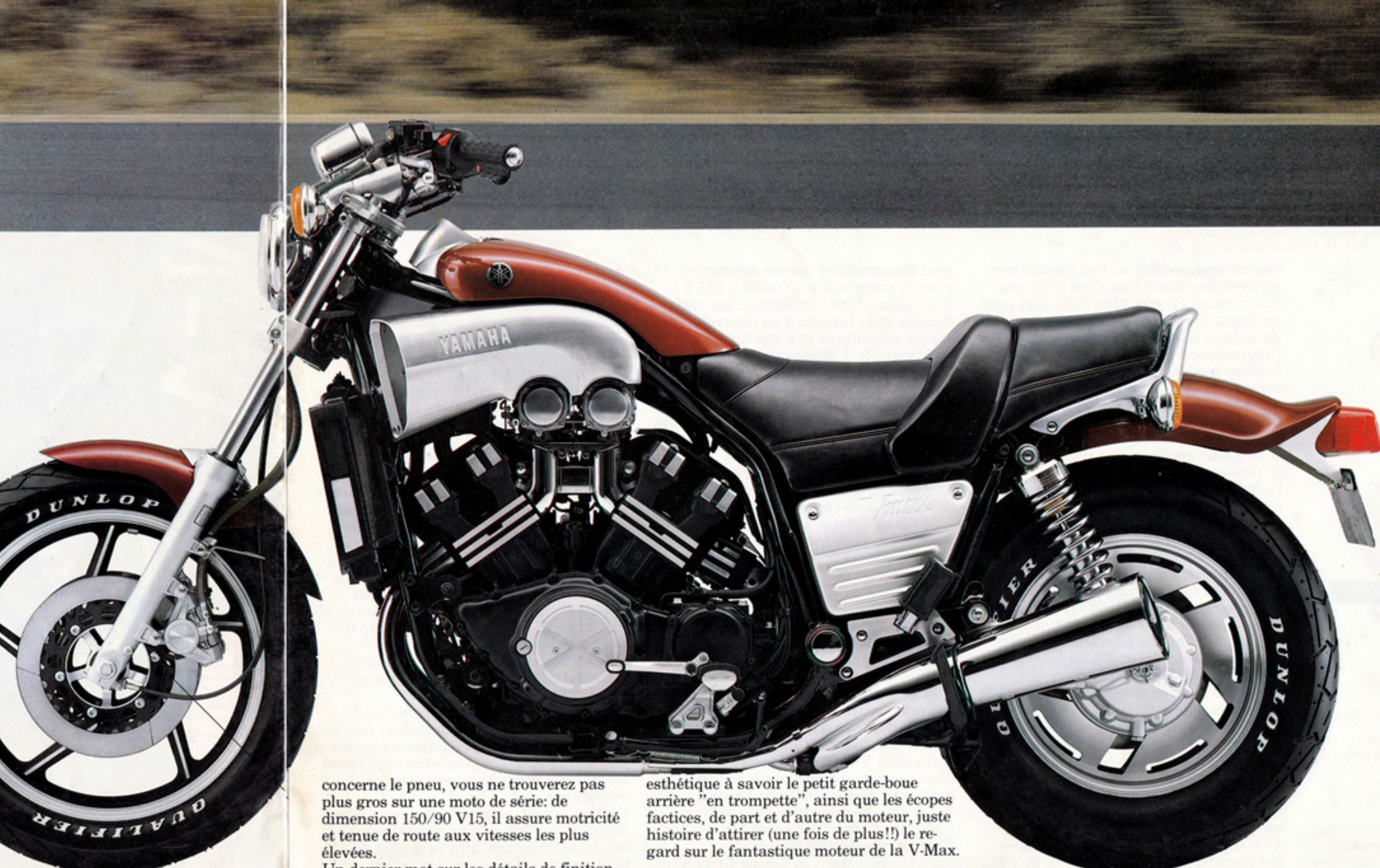
A PUISSANCE DEMONIAQUE, REFROIDISSEMENT LIQUIDE
Le coffre de la V-Max, c'est dans le moteur V4 de 1198 cm³ qu'il faut le chercher. Celui-ci dérive étroitement du V4 de la "Venture", notre TGV de tourisme. La V-Max, c'est un moteur encore gonflé, pour 30% de poids en moins. Nous vous laissons imaginer 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 de 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'équilibre étouffe les petites vibrations induites par l'angle fermé des cylindres. Ainsi la poussée fantastique de la V-Max s'effectue en force cursive, mais également en douceur. Chacun sait qu'un moteur en V à 90° constitue le meilleur gage d'équilibre, l'absence de vibration pour un moteur. Il présente, en revanche, l'inconvénient d'un moteur long et encombrant. Nous avons personnellement opté pour un moteur compact, afin de construire une machine à faible encombrement dotée d'un excellent cadre. Le léger accroissement de vibrations, notre balancier d'équilibre (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 délivrent. 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

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 délivrent. 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



concerne le pneu, vous ne trouverez pas plus gros sur une moto de série: de dimension 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 écopes 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.

Yamaha 12 V-MAX: LA MOTO "MUSCLE"

Il y a quelques années, aux Etats-Unis, où 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 voici: Elle l'impose, sans l'ombre d'un doute, comme la machine la plus grosse et la plus musclée du marché. Nos concurrents étaient sur le projet mais nous les avons devancés en fixant très haut la barre!! Pour ceux que le poignet droit dérange encore et qui ont répondu en masse à l'appel de la V-Max aux Etats-Unis, ne désespérez plus, car elle arrive en France dès cette année. Exclusivement pour ceux qui causent avec la poignée de gaz!!

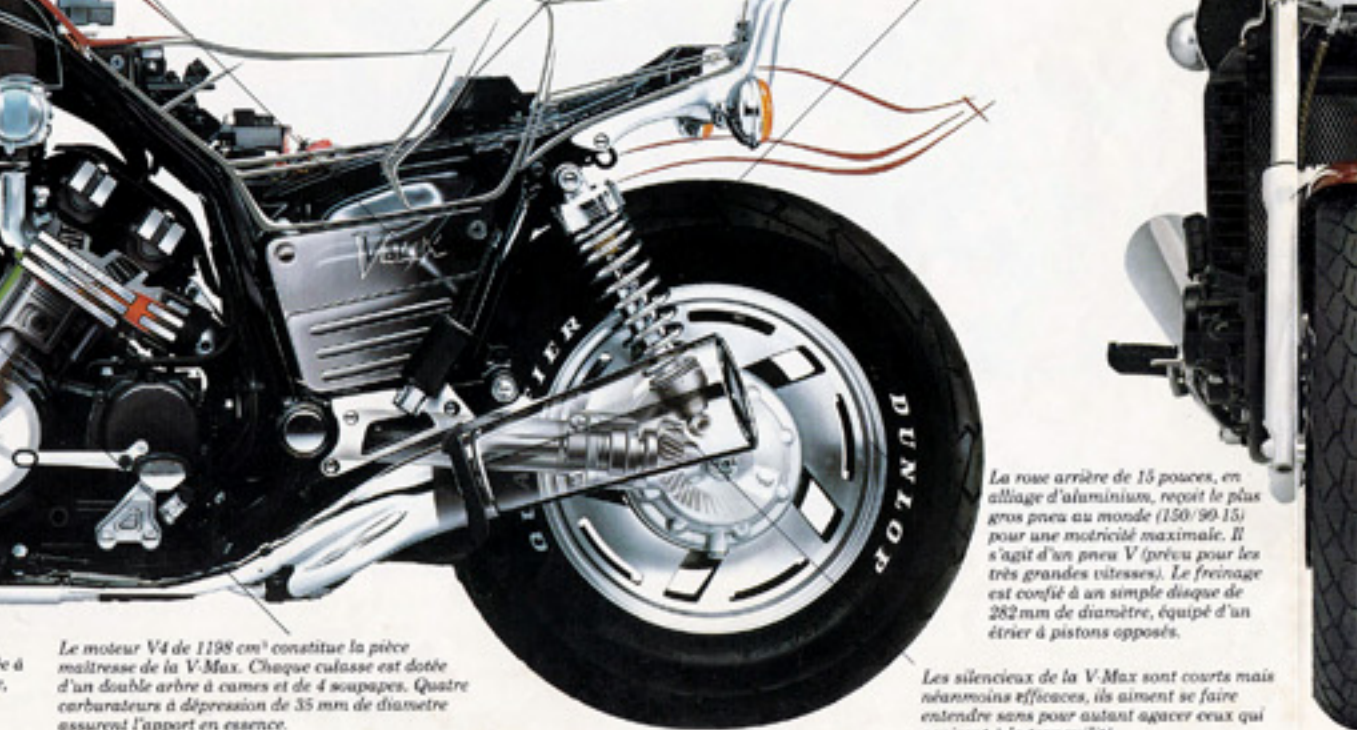
A PUISSANCE DEMONIAQUE, REFROIDISSEMENT LIQUIDE
Le coffre de la V-Max, c'est dans le moteur V4 de 1198 cm³ qu'il faut le chercher. Celui-ci dérive étroitement du V4 de la "Venture", notre TGV de tourisme. La V-Max, c'est un moteur encore gonflé, pour 30% de poids en moins. Nous vous laissons imaginer 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 de 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'équilibre étouffe les petites vibrations induites par l'angle fermé des cylindres. Ainsi la poussée fantastique de la V-Max s'effectue en force cursive, mais également en douceur. Chacun sait qu'un moteur en V à 90° constitue le meilleur gage d'équilibre, l'absence de vibration pour un moteur. Il présente, en revanche, l'inconvénient d'un moteur long et encombrant. Nous avons personnellement opté pour un moteur compact, afin de construire une machine à faible encombrement dotée d'un excellent cadre. Le léger accroissement de vibrations, notre balancier d'équilibre (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 délivrent. 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

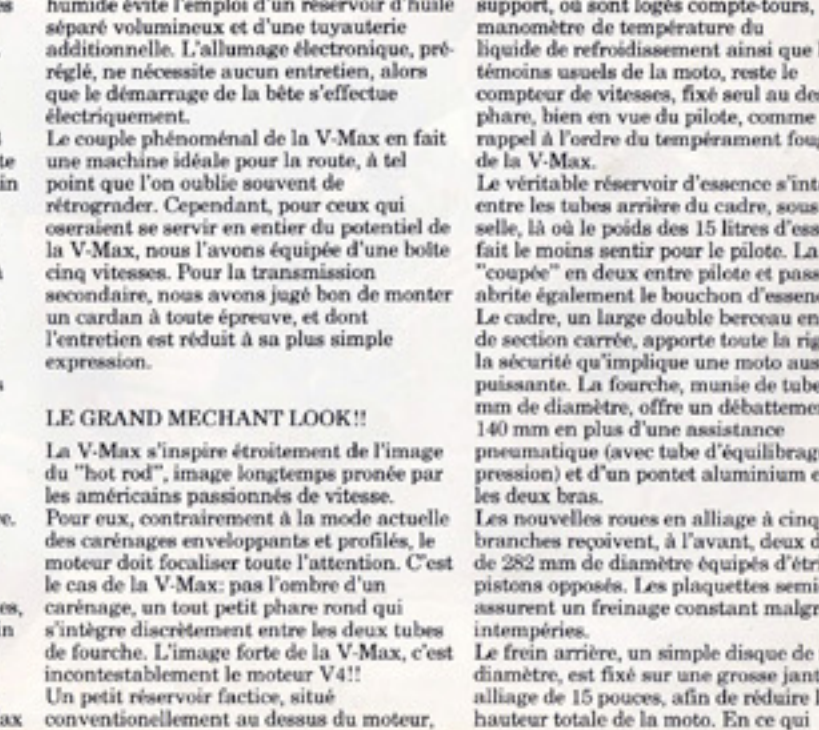
arrière fait volte-face, de sorte que les conduits d'admission donnent sur l'avant et les pots d'échappement directement vers l'arrière de la moto. On trouve à l'avant une disposition de culasse plus conventionnelle: les pots s'incurvent pour épouser la face du moteur, et rejoindre une chambre auxiliaire. 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 délivrent. 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



Le moteur V4 de 1198 cm³ constitue la pièce maîtresse de la V-Max. Chaque cylindre est doté d'un double arbre à cames et de 4 soupapes. Chaque carburateur a une dépression de 30 mm de diamètre, assurant l'apport en essence.



Le refroidissement liquide est assuré par une pompe à eau entraînée par le vilebrequin. Le radiateur est placé à l'avant de la moto, protégé par une grille en plastique.



Les deux carburateurs Mikuni de 35 mm assurent un apport constant en essence, même à haute vitesse. Ils sont réglés pour une dépression de 30 mm.



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 kg/m
Couple maxi	10,9 kg/m/ 6000 tr/mn
Mise en route	Electrique
Carburant	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 à 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.

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

CACHET DU CONCESSIONNAIRE

SONAUTO YAMAHA DANS LA COURSE AVEC MOTUL
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 KILOMETRAGE ILLIMITE. (pour tous les modèles sauf ceux non homologués)

