



LA RAMBO-MOTO YAMAHA V-MAX 1200

PROVE

Originalmente dotata di 140 cavalli, è commercializzata in Europa in versione addolcita a 100, ma la coppia esagerata del suo V4 le garantisce comunque un nuovo record assoluto in ripresa. È una moto da esibire, con una parte ciclistica un po' carente per le nostre strade. Costa 14.020.000 lire chiavi in mano.





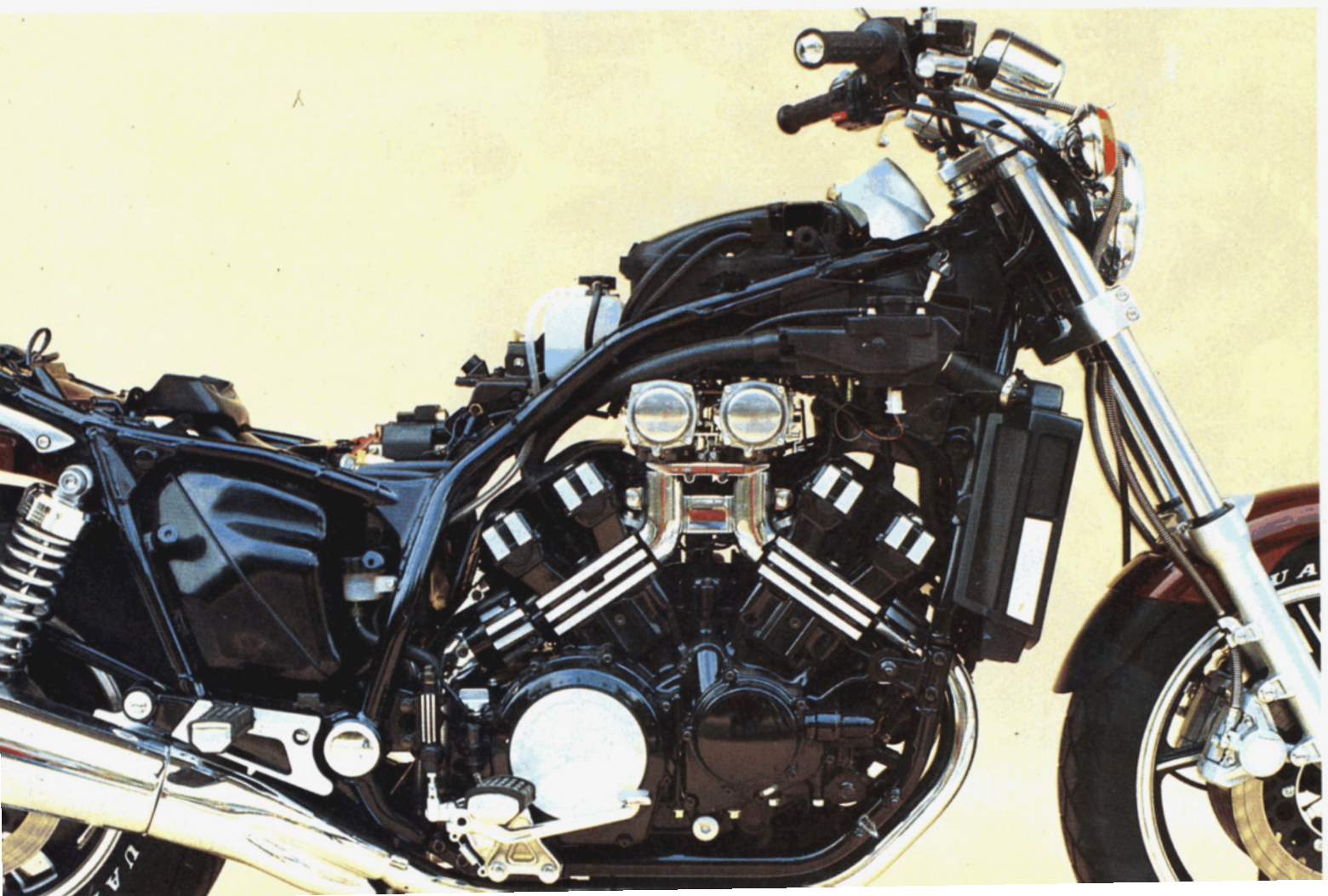
PROVE

YAMAHA V MAX 1200



Aggressiva, originalissima, la Yamaha V-Max mette in mostra il suo poderoso motore quattro cilindri a V ed i convogliatori lucidati che alimentano i quattro carburatori centrali. Il carburante è sistemato sotto la sella: sopra al motore, soltanto un guscio per coprire il grosso filtro dell'aria, tagliato dietro il

cannotto di sterzo per fare spazio ad un piccolo cruscotto con le spie, il contagiri centrale ed il termometro dell'acqua. Soltanto il tachimetro è tradizionalmente al centro del manubrio, in posizione realmente visibile quando si guida: ma non è un limite effettivo.



Quei poveracci degli americani non sanno nemmeno cosa sia, la velocità. Hanno meravigliose autostrade pluri-dotate di corsie, ma appena superano le 55 miglia orarie (meno di 90 km/h) vanno fuorilegge. Ecco perché si scatenano nella ricerca (o nella costruzione artigianale dentro il box) dei veicoli più pazzi che una legge permissiva lascia circolare. Del resto, con limiti di velocità tanto bassi, di guai ne possono combinare pochi.

Una moto come la Yamaha V-Max poteva essere concepita soltanto per il mercato americano: una impostazione a mezza via tra il dragster ed il chopper, e tra le gambe un motore da 1200 cc e 140 cavalli, è una strana due ruote da consumare in poche centinaia di metri, con sprint e sgommate al limite dei record. Se qui da noi, nella vecchia Europa, 140 cavalli meriterebbero di ambire alla soglia dei 260 km/orari, oltre Oceano ciò che conta è abbattere il muro dei 10 secondi sul quarto di miglio con partenza da fermo.

Ora la «americana» V-Max è approdata anche in Europa, seppure «sgonfiata» ai 100 cavalli per rientrare nei limiti imposti in Germania, in Svizzera ed ora anche in Francia. Per l'Italia, pur resistendo la massima libertà in materia, non si è ritenuto di dover creare un'eccezione, pensando (non a torto) che la formula, più delle prestazioni, potesse trovare proseliti entusiasti.

È una moto che si fa ammirare, la V-Max. Il suo poderoso quattro cilindri a V, direttamente ereditato dalla carenatissima

Venture, è tutto in vista ad imporre il suo messaggio di potenza; il suo look, così originale e squilibrato, esprime tutta la virilità del «macho»: un soggetto oggi di gran moda.

Certamente è una filosofia che incontra poco tra i più genuini appassionati, quella della grossa Yamaha; ma nessuno può negare che la moto costituisce una miscela esplosiva di apparenza e di carattere, una miscela riuscitissima fin dall'impatto.

L'impostazione in sella è perfettamente intonata: seduto assai vicino a terra, il pilota appoggia i piedi su pedane piuttosto alte ed avanzate e allunga le braccia verso un manubrio moderatamente rialzato e opportunamente raccolto. Un assetto parente prossimo delle custom, evidentemente poco adatto ai lunghi viaggi ma buono per controllare la moto – pur potente che sia – alle basse e medie velocità.

E quando il motore fa sentire la sua voce, il suono allo scarico è di quelli che conquistano: un borbottio sommesso ed irregolare che ricorda quei V8 montati sotto i cofani delle sportive americane.

Pesantissima da manovrare da fermo, la V-Max resta impegnativa anche con le ruote in movimento. L'approccio non è dei più semplici, perché – pur se il baricentro è basso – la differenza tra i profili dei pneumatici, e poi il notevole interesse, mettono il pilota a disagio: l'avantreno tende ad anticipare troppo il retrotreno nell'impostare le curve lente, mentre (co-

Pregi

Personalità molto originale
Estetica riuscita ed espressiva
Motore poderoso ai bassi e medi regimi

Difetti

Difficoltà di modulare l'erogazione ai bassi regimi
Peso elevato
Sospensioni inadatte alle nostre strade
Frenata difficile da dosare

Commento sul prezzo

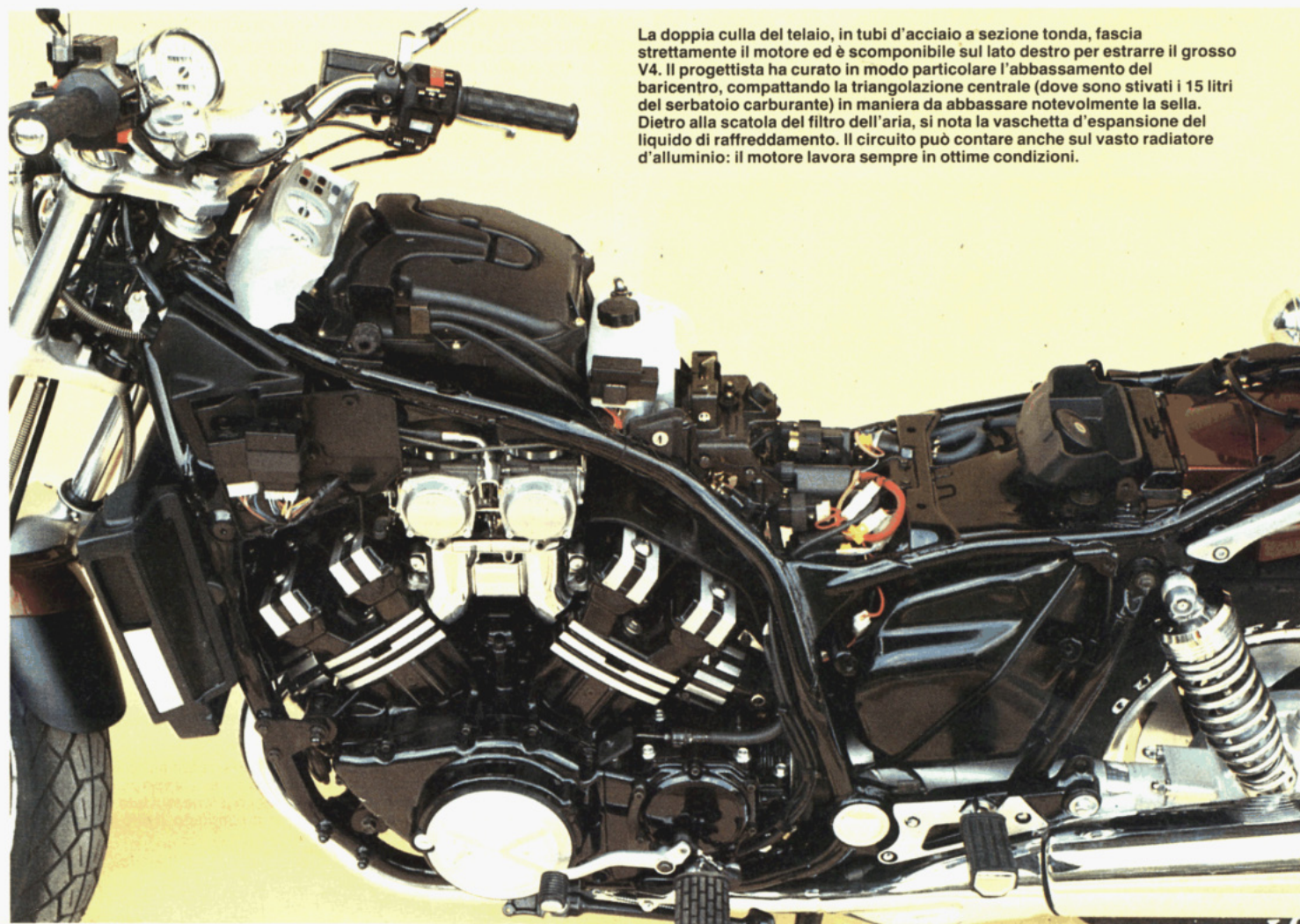
(14.020.000 lire chiavi in mano).

È una gran bella cifra per una moto così spartana nell'equipaggiamento. Però non si può negare che la tecnologia del suo motore sia elevata, né che le finiture siano superiori. E poi – ammettiamolo – l'utente ideale della V-Max proverà piacere nel comunicare a tutti l'entità del suo esborso...

Inconvenienti registrati nel corso della prova

- rottura del parafango posteriore
- perdita della guarnizione in gomma tra guscio sovramotore e cruscotto inferiore
- rottura frizione negli sprint al limite per le prove di accelerazione in pista

Collaudatori: Nico Cereghini, Giorgio Sabatini e Paolo Tamburi · **Prove strumentali:** Centro Analisi Motociclismo di Nerviano e pista Pirelli di Vizzola Ticino · **Grafici:** Piergiorgio Padoan · **Organizzazione e foto:** Carlo Perelli · **Testo:** Nico Cereghini · **Pellicole 3M FILM**



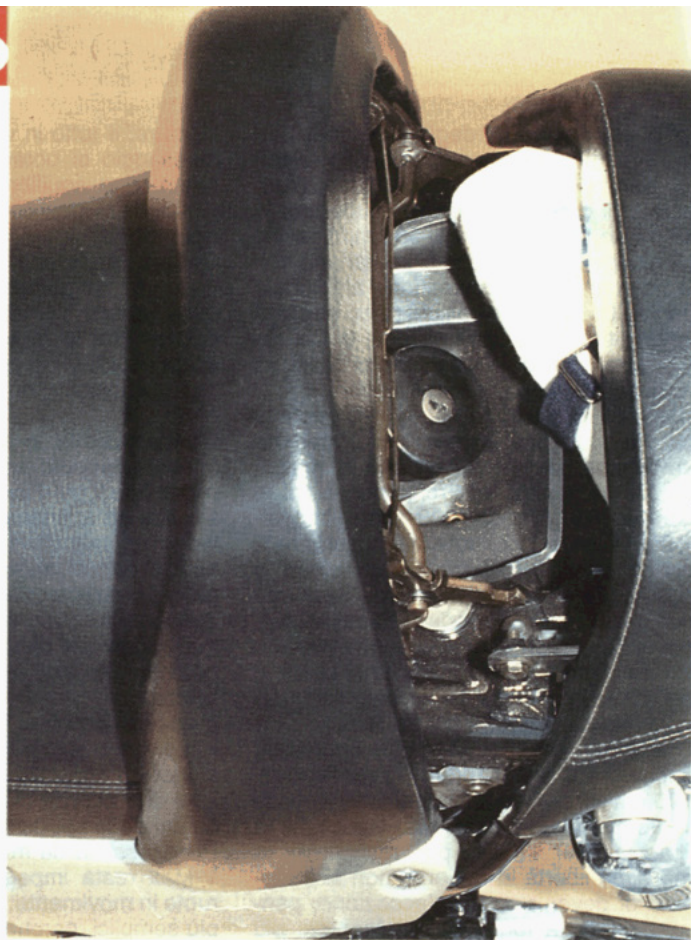
La doppia culla del telaio, in tubi d'acciaio a sezione tonda, fascia strettamente il motore ed è scomponibile sul lato destro per estrarre il grosso V4. Il progettista ha curato in modo particolare l'abbassamento del baricentro, compattando la triangolazione centrale (dove sono stivati i 15 litri del serbatoio carburante) in maniera da abbassare notevolmente la sella. Dietro alla scatola del filtro dell'aria, si nota la vaschetta d'espansione del liquido di raffreddamento. Il circuito può contare anche sul vasto radiatore d'alluminio: il motore lavora sempre in ottime condizioni.

PROVE YAMAHA V MAX 1200



Accanto alla manopola dell'acceleratore, il blocchetto dei comandi ha numerose funzioni: oltre ai classici interruttori del contatto e delle luci, oltre al pulsante del motorino d'avviamento, il gruppo si estende verso il basso per l'interruttore dell'alimentazione. Comodo comandare la riserva senza staccare le mani dal manubrio, ma frequente è anche il caso che questa manovra sia fatta dai curiosi a moto parcheggiata. La spia (ben visibile) della riserva carburante copre comunque il rischio di trovarsi in panne di benzina.

Il cuscino mediano (che ancora bene il pilota nelle furibonde accelerazioni possibili con la V-Max) si solleva di scatto azionando due levette nascoste dalla porzione posteriore del sellone. Si accede così al tappo del serbatoio dotato di serratura e di pozzetto per il recupero degli eccessi di rabbocco. Nella foto si nota anche la trousse dei ferri di bordo che sporge dal suo naturale alloggiamento.



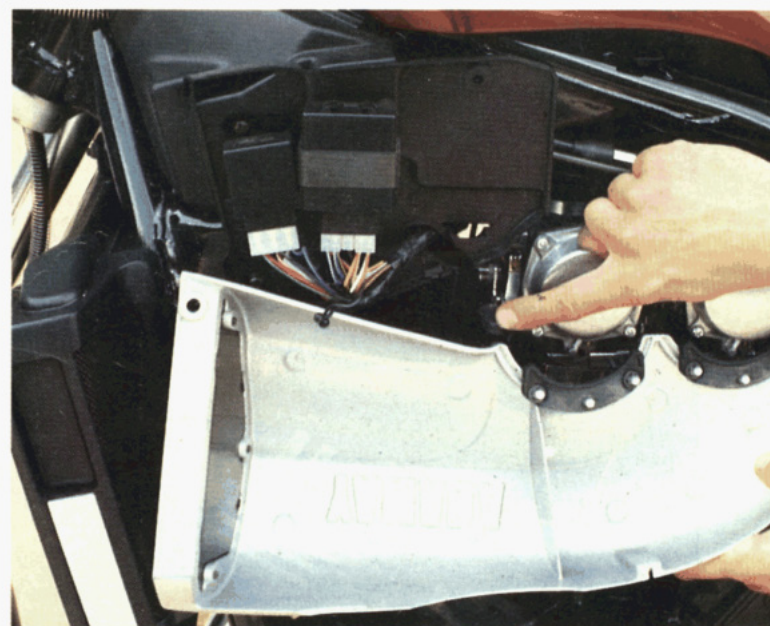
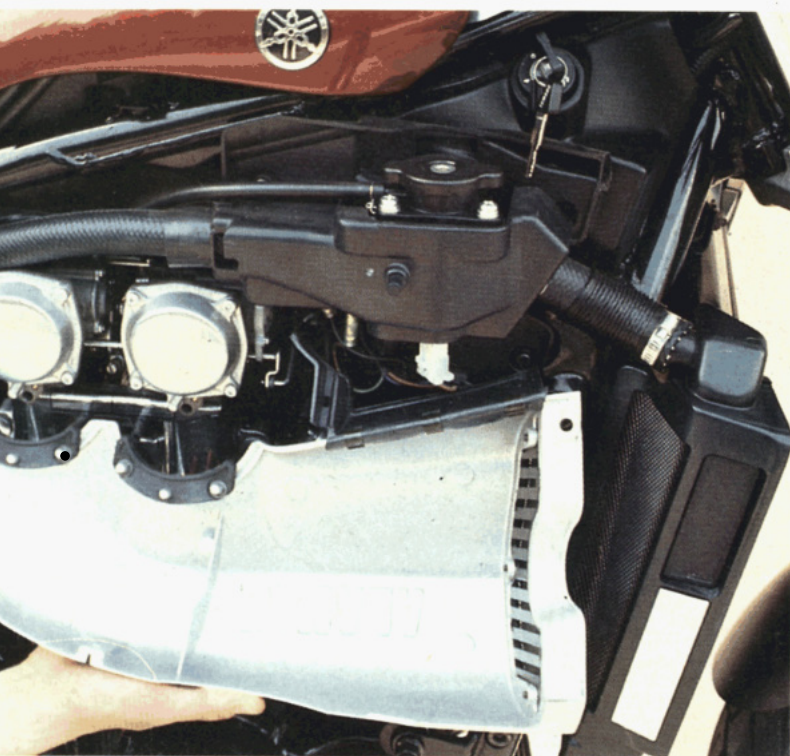
me vedremo) la ruvidità dell'erogazione della potenza non facilita la precisione di guida.

Occorrono alcune centinaia di chilometri per intendersi con la moto. In seguito, pur senza eccellere ciclisticamente sotto nessun profilo, la V-Max si rivela guidabile, sicura sui pneumatici e stabile almeno fino ai 150 km/orari. Va guidata sfruttando più il motore della parte ciclistica, e allora può dispensare soddisfazioni molto personali.

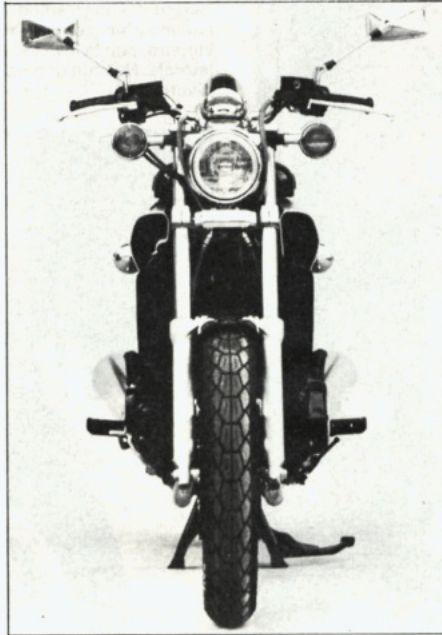
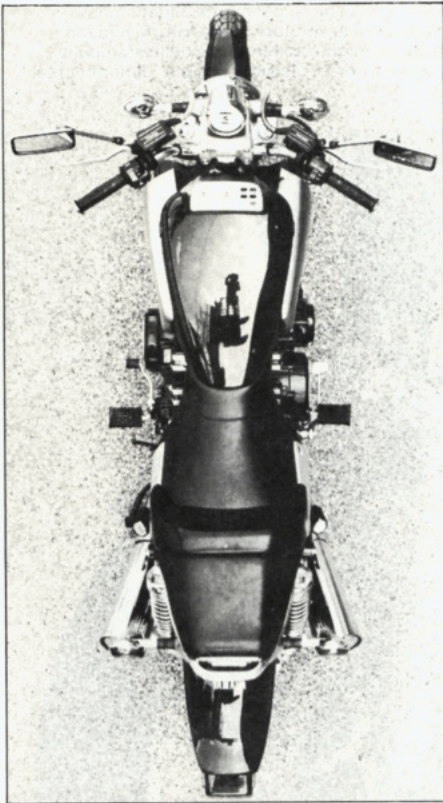
Più ancora delle carenze di stabilità – e segnaliamo sensibili ondeggiamenti anche in rettilineo, dapprima intorno ai 180 indicati e poi anticipati dal consumo del pneumatico posteriore – giudichiamo rilevanti i problemi di frenata. Tre dischi di rara potenza, con pinze più che adeguate; ma con difficoltà di modulazione e con la pericolosa tendenza a spiattellare sui fondi sconnessi (come il pavè cittadino) fino a raddoppiare gli spazi di arresto. Anche le sospensioni, insomma, corri-

spondono poco alla nostra mentalità ed alle nostre strade; rigide e poco frenate, sono responsabili anche dello scarso comfort della V-Max.

Ma sentir cantare il motore è un vero piacere. Dai duemila fino ai 5.000 giri, il grosso V4 è straordinariamente vivo; sa imprimere alla moto una ripresa fantastica, come dice il record assoluto sui 400 metri da 50 orari; suona allo scarico con un rombo possente e sommo che esalta la sensazione di forza inesauribile.



Sotto i due convogliatori laterali (che buttano l'aria fresca sotto il guscio copri-filtro) si possono scorgere alcune particolarità: il tappo per i rabbocchi del liquido refrigerante (vicino alla chiave di accensione, sul lato destro della macchina), e le connessioni elettriche sul fianco opposto. Il dito indica il comando dello starter di tipo diretto.



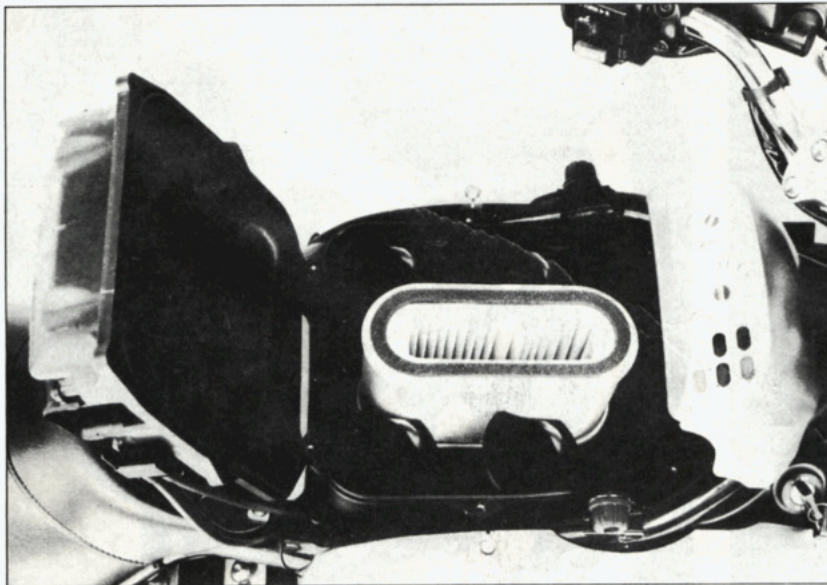
Moto originale e piuttosto barocca, la V-Max evidenzia nelle tre viste ortogonali alcune peculiarità: come la profonda differenza di sezione tra i due pneumatici, il piccolo proiettore che non sporge dagli steli della forcella, i silenziatori tagliati corti e molto divaricati. Dall'alto, pregevole la snellezza della zona centrale (tra sella e guscio anteriore) ed evidente la scomodità della porzione posteriore del sellone; la sagomatura è invertita rispetto alle necessità del passeggero, e l'imbottitura è soltanto teorica.

Non è rabbioso agli alti regimi, come invece dev'essere la versione originale da 140 cavalli, ma ai bassi e medi è il quattro cilindri più personale che mai ci sia capitato di provare.

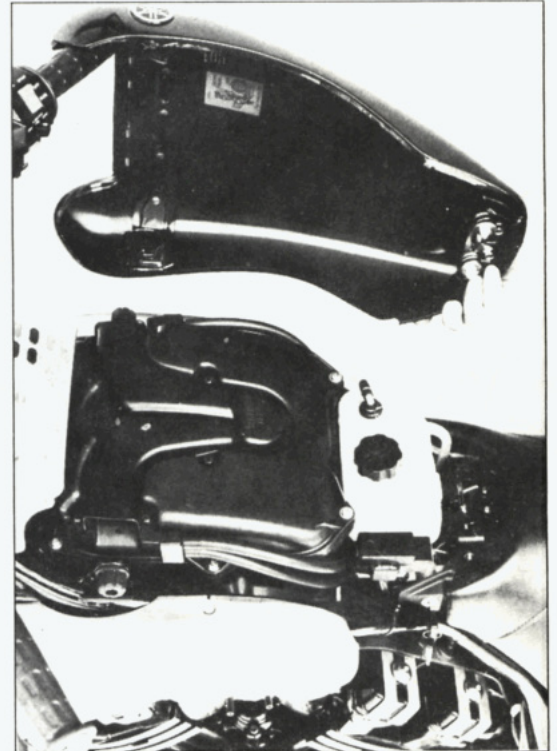
Con un solo, grosso difetto: l'impossibilità di modulare con dolcezza le minime aperture di acceleratore ai bassi regimi. La manopola destra è ruvida, la carburazione tra i 2 ed i 3.000 giri è imperfetta e questi due elementi diventano pesanti quando si considera che, appena il conta-

giri si muove, la forza propulsiva della V-Max è subito esuberante: a 3.000 giri il V4 sa già esprimere più di 9 kg/m... Buona l'assistenza fornita dalla trasmissione. Anche se la frizione ci ha lasciato qualche dubbio circa la sua tenuta allo sforzo, il cambio è impeccabile e la finale ad albero è morbida ed esente da giochi. Anche le vibrazioni sono contenute, mentre i consumi sono piuttosto elevati. Chiudendo il discorso e dando un'occhiata agli ultimi due appunti rimasti sul nostro

block-notes (illuminazione notturna insufficiente e clacson flebile), ci torna in mente che siamo al cospetto di una moto da giudicare con un metro diverso. Agli utenti della V-Max cosa importerà di queste due segnalazioni? Difficilmente supereranno i 120 all'ora, e non viaggeranno di notte se non per rimorchiare tra le discoteche. Inutile megarlo: la V-Max è una moto da pura esibizione, da noi come negli USA. Costosa, come moto-sfizio, ma nel suo campo certamente al top.

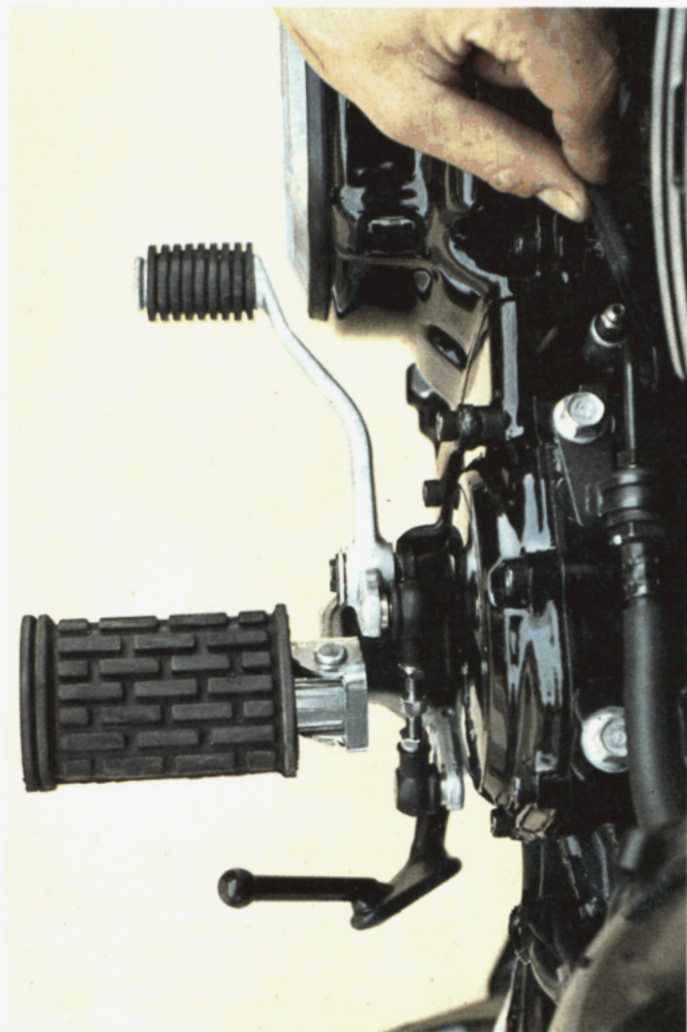


I quattro carburatori Mikuni, al centro della V di 70° formata dai cilindri, aprono le loro bocche voraci nella scatola superiore, dove è alloggiato il grosso filtro di carta. Nella foto a destra, ecco ciò che appare togliendo il guscio di plastica (agganciato in due punti anteriori e con serratura posteriore): il coperchio della scatola-filtro, con doppio passaggio laterale per l'aria, il vaso d'espansione retrostante e (sulla sinistra) la scatola porta fusibili.

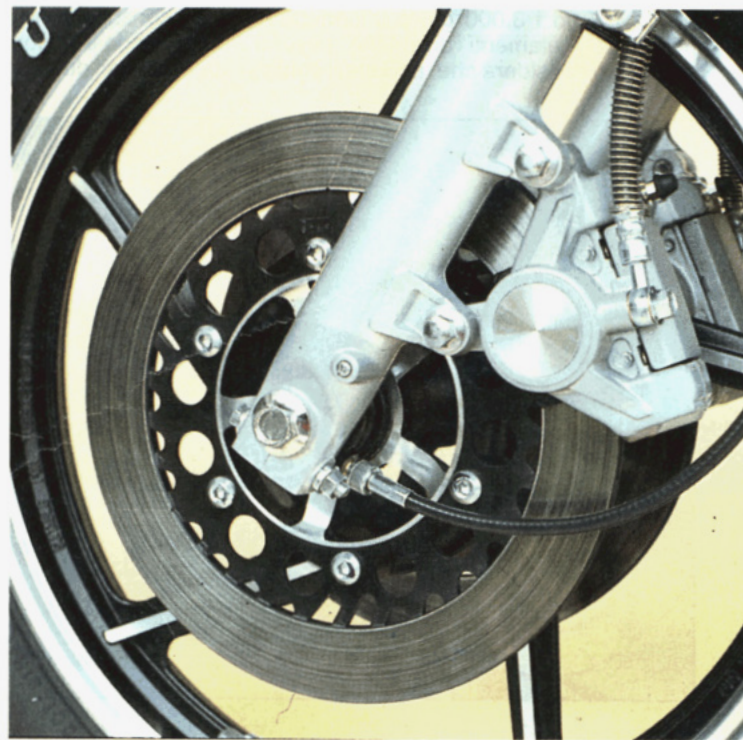


PROVE

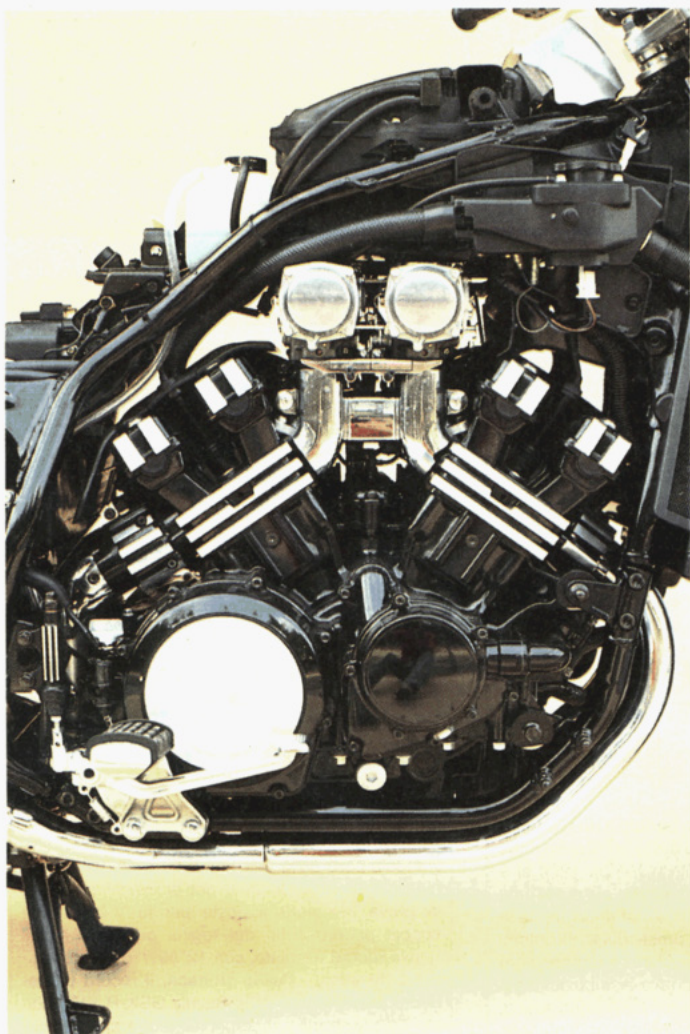
YAMAHA V MAX 1200



Le pedane poggiapiedi (a sinistra) sono generosamente dimensionate ed isolano efficacemente dalle vibrazioni del motore. Nella foto, la pedana sinistra, con la leva del cambio e l'appiglio sul terminale della stampella laterale. Nessun dispositivo avverte però il distratto che può dimenticarsela divaricata.



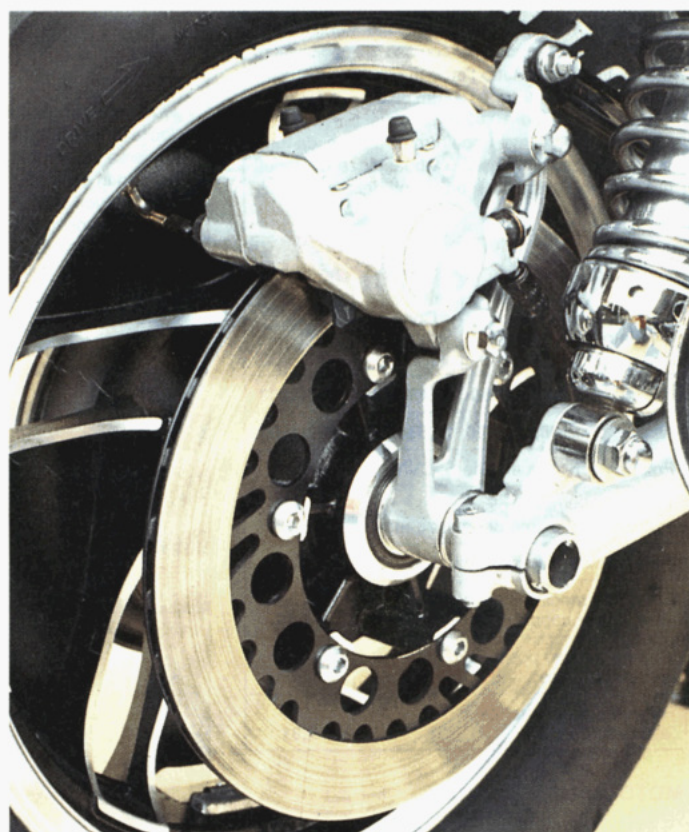
La poderosa forcella Kayaba ha funzionamento oleopneumatico, steli di generoso diametro e robustissimo ponticello anti-svergo che sorregge anche il piccolo parafrangente anteriore. La ruota (in lega leggera e di bel disegno a cinque razze) è frenata da una coppia di dischi autoventilanti, costruiti a sandwich e con pinze a due pistoncini contrapposti.



Il V4 1200 è quello della Venture ed ha la distribuzione bialbero in testa, comandata da catena, con quattro valvole per cilindro. Nella versione per il mercato USA, con potenza di 140 cavalli, la Yamaha adotta un interessante sistema (detto V-Boost System) dove i quattro collettori di aspirazione sono messi in comunicazione a coppie e controllati da valvole a farfalla che un servomotore apre progressivamente tra i 6.000 e gli 8.000 giri. Ogni cilindro, oltre gli 8.000 giri, è in pratica alimentato da due carburatori contemporaneamente per esprimere un potenziale superiore. Ma per l'Europa, con la potenza limitata a 100 cavalli, il V-Boost è stato giudicato superfluo.



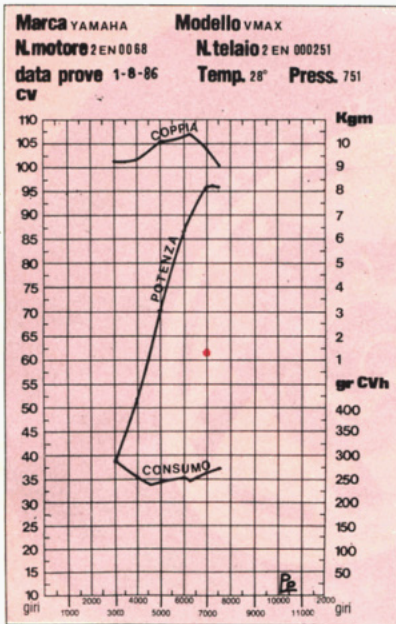
Esuberante il retrotreno della V-Max, con cerchio quasi integrale e grosso pneumatico Dunlop Qualifier da 150/90 V 15 espressamente realizzato. Il terzo disco dell'impianto frenante ha le stesse caratteristiche della coppia anteriore, ed anche la pinza (con supporto superiore) ha doppio pistoncino contrapposto; la trasmissione finale è ad albero.



LA NOSTRA PROVA IN CIFRE

In queste pagine pubblichiamo i risultati che abbiamo misurato con le apparecchiature della pista Pirelli di Vizzola Ticino e con gli strumenti del nostro Centro Prove e Analisi di Nerviano. Sono cifre fondamentali per il più completo e preciso giudizio della moto in esame.

Le analisi del banco

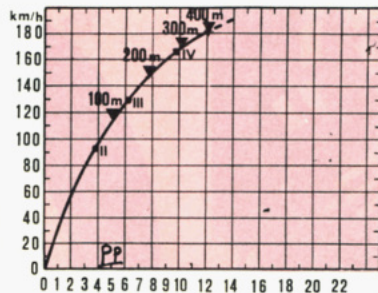


Il grafico e la tabellina sintetizzano i risultati delle severe prove cui abbiamo sottoposto il motore presso il nostro Centro di Nerviano. Le curve caratteristiche tracciate sul grafico esprimono i valori ottenuti alla ruota che sono quelli più significativi per l'utente. Propulsore di caratteristiche «tranquille» (poco più di 89 CV/litro) per un quattro cilindri bialbero a quattro valvole ma più che «sufficiente» per sfiorare i 200 all'ora con riprese sfolgoranti. Le qualità del motore si sposano perfettamente con lo stile della moto con una copiosa disponibilità di chilogrammetri su tutto l'arco di utilizzazione dove non si scende mai sotto i 9 kgm da 3000 a 7500 giri con un massimo di 10,42 a 6250 giri. Elevatissimo il valore della p.m.e. confermato anche da una curva dei consumi specifici abbastanza contenuti nonostante i pesanti assorbimenti della catena cinematica.

I valori più significativi

Rilevamento	Potenza CV-giri	Coppia kgm-giri	Consumo gr/CV/h-giri
Alla ruota	96,57-7250	10,42-6250	240-4500
All'albero	106,82-7250	11,53-6250	217-4500
Potenza specifica all'albero: CV/lt	89,24		
Velocità lineare del pistone: metri/sec. al regime di potenza max	15,95		
Temperatura max sotto candela: °C	97		
Pressione media effettiva: kg/cm ² al regime di coppia max (all'albero)	12,10		
Regime minimo possibile a tutta apertura del gas	3.000		
Rapporto peso/potenza (alla ruota): kg/CV	2,81		

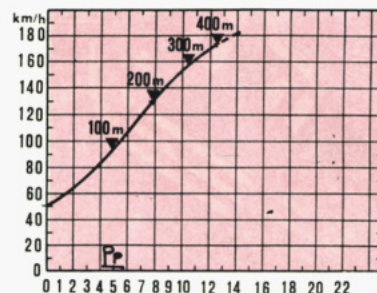
Accelerazione



metri	100	200	300	400
secondi	5,251	7,895	10,154	12,192
kmh	112,660	147,541	168,914	181,818

In questa classica prova con partenza da fermo sui 400 metri, eseguita come al solito con carico di 80 kg (pilota 75, carburante 5), la V-Max 1200 si è comportata ottimamente spuntando un eccellente crono. Ma il peso assai elevato mette alla frusta la tenuta della frizione, che dà presto evidenti sintomi di affaticamento: insistere, equivale a danneggiare la trasmissione. Da notare che la distribuzione dei pesi gravante sull'avantreno, unita al lungo passo, impedisce le impennate e favorisce i pattinamenti della ruota posteriore. Nella foto sotto, uno sprint alla pista Pirelli.

Ripresa



metri	100	200	300	400
secondi	4,850	7,952	10,434	12,597
kmh	91,216	130,434	153,228	174,757

Anche questa prova è stata fatta con carico complessivo di 80 kg sulla distanza di 400 metri, iniziandola però dalla velocità di 50 Km/h nella marcia più alta per verificare le doti di tiro del motore. È la prova inventata apposta per la V-Max dalla coppia poderosa fin dai regimi più bassi: ed il nuovo record assoluto, con 12"597/1000, era logicamente atteso. Per la cronaca, il record precedente era detenuto dalla Suzuki GSX-R 1100 con 12"772; la sportiva (ben più leggera e più potente) è però riuscita a far meglio in uscita, superando la V-Max di quasi 2 km/orari. La V-Max Yamaha si è dimostrata capace di riprendere nella marcia più alta (quinta), fin da 32,143 km/h.

Velocità peso e consumo

Velocità massima in posizione abbassata: **193,6 km/h**
 Velocità massima in posizione rialzata: **182,8 km/h**
 Peso senza carbur.: **271,5 kg (124,5 ant. e 147 post.)**
 Consumo in città: **12,1 km/litro**
 Consumo fuori città: **13,4 km/litro**
 Consumo autostradale (a 130 km/h): **13,8 km/litro**
 Consumo massimo: **9,2 km/litro**
 Consumo medio della prova: **12,7 km/litro**

Verifica strumenti

Tachimetro | indica 50 = 51,873 km/h
 | indica 100 = 100,201 km/h
 | indica 150 = 148,760 km/h

Contagiri | indica 5.000 = 5.000
 | indica 7.500 = 7.500

Le nostre prove strumentali si sono svolte alla pista Pirelli di Vizzola Ticino il 24.5.86 nelle seguenti condizioni ambientali: temperatura 22°C, umidità 71%, pressione 760/mm Hg, vento contrario 1 m/s.



I DATI FONDAMENTALI

In questa pagina riportiamo le caratteristiche tecniche, le norme di manutenzione, il prezzo di vendita, il costo delle principali parti di ricambio ed altre informazioni, così come ci sono state comunicate dai costruttori o dagli importatori.

Dati anagrafici

Costruttore: Yamaha Motor Co. Ltd. - 2500 Shingai Iwata - Shi - Shizuoka Ken - tel. 0583/21111 - telex 00720463751, Giappone.

Importatore: Belgarda S.p.A. - via Tinelli 67/69 - 20050 Gerno di Lesmo (MI) - tel. 039/6980051 - telex 314598 VALTC.

Denominazione modello: V Max 1200 (2EN).

Presentazione (luogo e data): Salone di Milano, novembre 1985.

Inizio vendite in Italia: maggio 1986

Colori: amaranto.

Forma di garanzia: 12 mesi Yamaha (difetti materiale e mano d'opera) + 24 mesi garanzia YES.

Prezzo: 14.020.000 lire chiavi in mano.

Consegna: immediata.

CV fiscali: 14

Tassa annua di proprietà: 24.400 lire

Caratteristiche tecniche

Motore: quattro tempi, quattro cilindri a V longitudinale di 70 gradi raffreddati a liquido. Cilindri in lega leggera con canne in ghisa; distribuzione bialbero in testa con quattro valvole per cilindro. Alesaggio per corsa mm. 76x66 = 1.198 cc. Rapporto di compressione 10,5:1. Peso motore 115 kg.

Accensione: Hitachi elettronica. Candele Tokai Denso tipo T139.

Carburatori: quattro Mikuni BDS 35, con filtro aria.

Lubrificazione: forzata, con pompa trocoidale e carter umido.

Frizione: multidisco a bagno d'olio con molle a spirale, 8 dischi conduttori e 7 condotti.

Cambio: a cinque marce con ingranaggi sempre in presa ed innesti frontali. Rapporti interni: prima 2,529 (17/43), seconda 1,772 (22/29), terza 1,347 (23/31), quarta 1,077 (26/28), quinta 0,928 (28/26).

Trasmissioni: primaria ad ingranaggi, rapporto 1,775 (49/

87). Finale ad albero, rapporto 2,582 (27/21x9/33). Rapporti totali di trasmissione: prima 12,808, seconda 8,976, terza 6,825, quarta 5,453, quinta 4,702.

Telaio: in tubi d'acciaio, a doppia culla. Inclinazione canotto 29°, avancorsa 119 mm. Interasse 1.590 mm.

Sospensioni: forcella Kayaba oleopneumatica con steli da 40 mm. e foderi d'alluminio; escursione 140 mm. Posteriore con forcellone oscillante (d'acciaio sul lato destro e d'alluminio sul lato sinistro) e coppia ammortizzatori teleidraulici Kayaba, regolabili su cinque posizioni di precarico molla e quattro di frenatura idraulica. Escursione della ruota 105 mm.

Ruote e pneumatici: cerchi in lega leggera, da 2,15 - 18 ant. e 3,50 - 15 post. Pneumatici Dunlop da 110/90-V18 ant. e 150/90-V15 post..

Freni: anteriori a doppio disco autoventilante da 282 mm., con pinze a doppio pistoncino contrapposto; posteriore monodisco stesse caratteristiche.

Impianto elettrico: tensione di esercizio 12 Volt. Generatore Hitachi FL 130-04 da 350 W a 5.000 giri. Batteria Yuasa 12 V 16Ah, proiettore ant. Koito 3R18 da 135 mm. con lampada 60/55W, lampada posizione 4W; ottica post. con doppia lampada 12V 5W e luce stop (doppia) da 27W.

Dimensioni: lunghezza max 2300 mm.; larghezza manubrio 720, altezza 1100, altezza sella 765 al posto guida, luce a terra 145.

Rifomimenti e manutenzione

Distribuzione: diagramma 22° - 42° - 52° - 12°. Gioco funzionamento a freddo delle valvole: aspiraz. 0, 11-0, 15, scarico 0, 16-0, 20 mm.

Accensione: anticipo fisso 5° a 1000 giri/min; anticipo variabile 48, 5° ± 1,5°. Candele NGK DPR 8EA-9, distanza tra gli elettrodi 0,6 - 0,7 mm.

Alimentazione: a benzina super, capacità serbatoio litri 15 (3 riserva).

Carburatori: diffusore 35 mm., getto max 117,5, getto min. 37,5, polverizzatore Y-O. Spillo conico 5E247.

Lubrificazione: capacità coppa 4700 cc. (consigliato SAE 20W/40 o 15W/50) da controllare ogni 2.500 km e sostitu-

re ogni 5.000. Cartuccia filtro da sostituire ogni 10.000 km. Coppia conica: capacità 375 cc. (controllo ogni 5.000, sostituzione ogni 10.000 km.) di olio SAE 80/90EP.

Sospensioni: lubrificante raccomandato Yamaha 15WT, da sostituire ogni 15.000 km.

Pneumatici: pressione di gonfiaggio 2,90 bar ant. e post. in ogni condizione d'uso.

Quanto costano i ricambi

Ecco i prezzi di vendita al pubblico, IVA compresa, delle parti di ricambio di più probabile sostituzione: testa **1.632.650** - valvola aspirazione **14.600** - valvola scarico **32.440** - cartuccia filtro **7.930** - catena distribuzione **71.900** - registro relativo **69.185** - blocco cilindri (in pezzo unico con carter motore) **3.018.450** - pistone completo **94.600** - biella **216.650** - albero motore **313.580** - pacco frizione **109.860** - marmitta (impianto completo) **2.006.630** - batteria **189.000** - faro ant. **227.530** - lampeggiatore **54.050** - specchietto **33.380** - forcella **459.450** - ammortizzatore **305.450** - cerchio ant. **810.950** - cerchio post. **973.135** - manubrio **45.510** - leva freno **15.360** - leva frizione **27.720** - pedale cambio **99.545** - pedale freno **48.360** - pedana poggiatesta **102.390** - trasmiss. flessibile frizione **124.350** - idem freno ant. **43.260** - post. **48.780** - contakm **253.120** - trasmiss. flessibile relativa **16.510** - coppia pastiglie **107.605** - serbatoio **351.415** - sella **240.590** - parafango ant. **170.650** - post. **142.200**.

I dati dichiarati dalla fabbrica

Potenza massima: 100 CV/7.500 giri

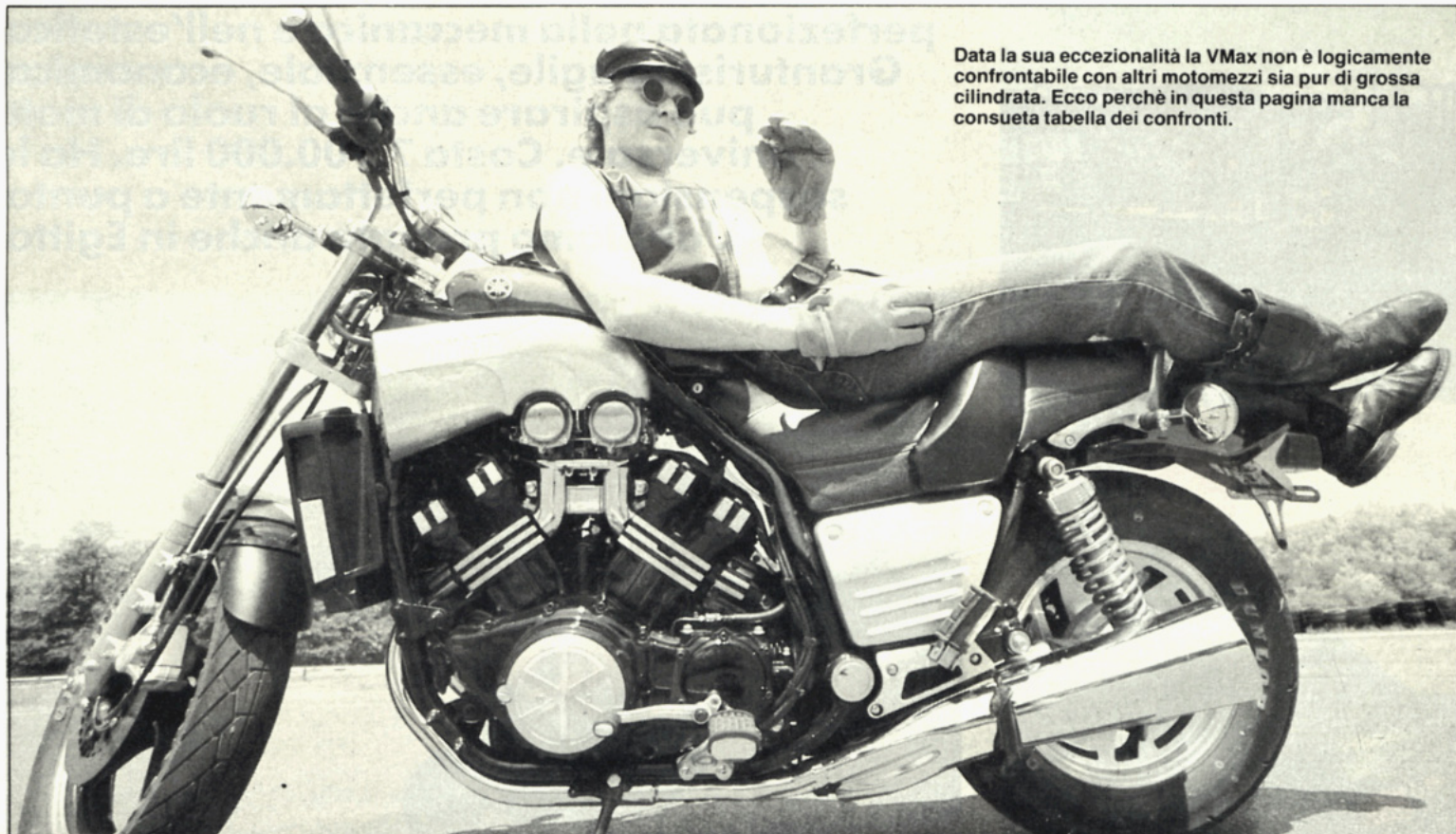
Coppia massima: 11,7 kgm/6.000 giri

Velocità massima: 195 km/h

Tempo sui 400 metri da fermo e velocità di uscita:

Consumo (norme CUNA): 9 l/100 km.

Peso: 281 kg.



Data la sua eccezionalità la VMax non è logicamente confrontabile con altri motomezzi sia pur di grossa cilindrata. Ecco perché in questa pagina manca la consueta tabella dei confronti.