

COMPARATIF  
CUSTOMS YAMAHA

# LE CLUB DES CINQ AU PAYS DES FRIMEUSES

Pour traverser fièrement les grandes agglomérations ou squatter les bords de mer avec classe et distinction, Yamaha propose cinq frimeuses invétérées, les Virago XV 240, 535, 1100, la 750 FZX Fazer et enfin la 1200 V-Max. Outre leurs plastiques de starlettes cannoises, quelle explication donner au succès commercial de ces motos très spéciales? Justement, leur caractère hors-norme, diversement apprécié mais sympa à découvrir.





1200 V-Max, 62 996 F, la boule de nerf.



Virago 1100, 47 543 F, le custom à l'ancienne.



750 Fazer, 46 843 F, le sèche-cheveux électrique.

Le genre custom, une sorte d'interprétation des motos personnalisées à la sauce américaine, est né au Japon il y a une dizaine d'années. Au départ, une routière normale (Yamaha XS 650, Z 650 Kawasaki, CX 500 Honda...), un poil en perte de vitesse en terme de vente, servait de base à une transformation rapide mais néanmoins radicale. Affublée d'un guidon corne de vache, d'une selle à deux étages, de parures chromées, d'un énorme gommard arrière et de suspensions écoulant les vieux stocks de pièces détachées, la brave bête perdait une bonne partie de ses qualités routières et même de son confort. Bref, le



La V-Max donne toutes les informations... qui se trouvent en partie (compte-tour, température d'eau et voyants) dispersées sur le faux réservoir qui recouvre en fait le filtre à air.



Capotage chromé, fond blanc, support des voyants en alu brossé et contacteur au guidon caractérisent le tableau de bord de la XV 1100.



La Fazer copie la grosse XV en ce qui concerne la disposition des cadrans mais rajoute une console de voyants sur le réservoir avec indication de la température d'eau.

succès fut éphémère et bien vite la mode du custom passa discrètement du devant de la scène, aux coulisses (hormis en 125 cm<sup>3</sup>). Cependant, les choses évoluant dans le bon sens, une nouvelle génération de motos "spéciales" vit le jour avec des modèles pensés, à la conception, pour singer le mythe américain. Les lignes se sont affinées, les positions de conduite améliorées et les moteurs correspondent à ce que l'on peut attendre de ce style de machines, à vivre cool et relaxe. Mais attention à l'amalgame, car si nos cinq motos de la gamme Yamaha répondent à une sorte d'"appellation spéciale", la Fazer et la V-Max ne défendent pas la même philosophie que la série des Viragos.

L'aspect ne trompe d'ailleurs pas. D'un côté on observe deux tranquilles Viragos (250 et 535) fines, basses, étroites, équipées de petits cintres plats. Au centre, on trouve une XV 1100 cosquée, préférant un profil cassé en son milieu, surmontée d'un grand guidon corne de vache. Et enfin on termine avec deux bêtes ramassées, agressives, annonciatrices d'un certain excès de santé.

En schématisant, du style Low Rider (XV 250 et 535), Chopper à l'ancienne (XV 1100) ou Dragster (1200 V-Max et 750 Fazer), ces motos ont un but commun : séduire le citadin, par une avalanche de chromes enrobés d'une silhouette sombre. Cet aspect typiquement déraisonnable, excédentaire voire exagéré, se double d'une personnalité marquée qui explique l'existence d'une telle diversité de modèles. Sur leur terrain de prédilection, la ville, et au-delà nous les avons utilisées sur le même parcours afin de cerner plus précisément les orientations et les possibilités de chacune avec de bonnes et de moins bonnes surprises à la clé.



Les deux XV 250 et 535 jouent la simplicité. Il leur manque le compte-tour et un témoin de réserve pour prévenir, dans de bonnes conditions, les pannes d'essence.



Virago 535, 34 585 F, le compromis look/efficacité.

## L'AVIS DU CHAUD PERE FOUETTARD

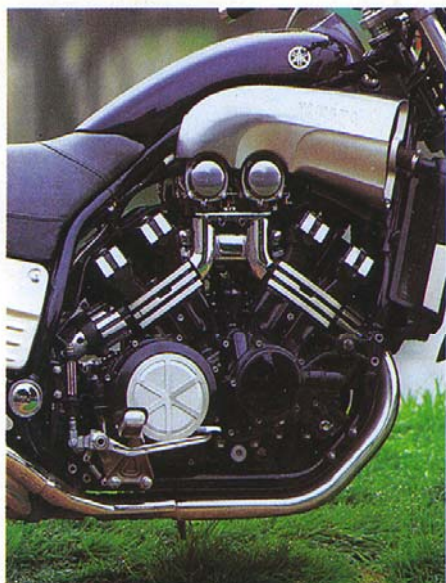
La perspective de partir en virée avec ces cinq customs ne m'a pas fait sauter au plafond. Au-delà de leur esthétique un peu spéciale, mais ça s'oublie une fois qu'on est posé dessus, ce que je reproche depuis toujours aux customs, c'est la position de conduite maso et les qualités routières douteuses. Autant de choses qui me rendent insensible à leur charme. Alors le custom, je laisse ça à d'autres et ce n'est pas cette balade sous la flotte qui m'aura fait changer d'avis. Encore que... Je ferai une exception à cause de la V-Max. Inconfortable ? Elle l'est dès qu'on passe les 130, à l'heure où qu'on quitte le billard. Comportement ? Étrange et franchement viril. Pratique ? Bof, j'ai vu mieux pour se faufiler en ville et je ne vous parle pas de ses aptitudes au voyage. Pourtant, la V-Max, c'est une moto à laquelle on s'attache. Une moto inutile, complètement décalée, mais qui laisse des traces. Sur le bitume comme dans l'esprit. Il faut avoir éprouvé la poussée du V4, la violence des ruades à l'accélération, les entrées en virage à la force des bras pour comprendre. Avec elle, la vie prend des allures de challenge et tourner la poignée de gaz vous transforme en drom-

teur. Pour être tout à fait dans le ton, il faudrait la chevaucher torse nu avec juste un slip en peau de bête et un fouet à la main. Je comprends l'engouement des cadres dirigeants pour cette bécane, elle vous apprend à commander la valetaille. Dominer ou être dominé, telle est la question. C'est aussi l'alternative proposée par la Fazer, la magie en moins. Custom par le comportement mais sportive par la mécanique, la FZX a du mal à trouver la bonne trajectoire entre ces deux caps opposés et m'apparaît aussi difficile à comprendre qu'à conduire. Ce qui n'est pas le cas des XV parfaitement conformes à leur vocation de Custom. Faciles à manier, franches, plutôt pratiques, elles misent sur des V-twin sympathiques (celui de la 1100 est même franchement réussi) et des partie-cycles qui, sans chercher l'efficacité, s'avèrent tout à fait rassurantes. Tout cela suffit à en faire des utilitaires joliment déguisés en engins branchés, particulièrement adaptés à un usage urbain et suburbain. Et tous comptes faits une 535 me paraît un choix judicieux pour des déplacements quotidiens même si je continue à préférer le trail pour cet exercice. E.M.



Virago 250, 24 479 F, une spéciale de poche.





**100 cv, quatre cylindres en V, 1198 cm<sup>3</sup> et transmission par cardan procurent couple et puissance à outrance, soit le maximum de sensation avec la V-Max. Gaffe sur le mouillé tout de même.**



**Le gros V-Twin de 1063 cm<sup>3</sup>, transmet par l'intermédiaire de son cardan ses 62 cv et surtout ses 8,7 mkg de couple. L'allonge et le coup de piston sympa sont au rendez-vous, tout à fait dans le style "custom". Une réussite.**



**88 cv, quatre cylindres en ligne face à la route et 749 cm<sup>3</sup>, telles sont les caractéristiques du Fazer qui prend des tours comme une turbine, mais cette facette sportive ne s'accorde pas toujours à une partie-cycle tranquille.**

## Découverte d'un autre monde

Pour l'habitué aux motos de type trail, sportif ou routier, la découverte de ces "spéciales" déroute. C'est normal, elles sont faites pour ça. Le premier jeu consiste à savoir où introduire la clé de contact, pour

les mettre en marche. Les deux plus petites, XV 250 et 535, ont choisi en bas à gauche près du cache latéral, la V-Max le long de la colonne de direction à droite et les deux dernières entre les compteurs. Pour la commande de starter, c'est un peu la même chose mais nous n'allons pas refaire ici la revue de détails à laquelle nous consacrons un encadré. En revanche, ne tardons pas à chevaucher les bêtes avec ou sans cornes. Très proches l'une de l'autre, les 250 et 535 imposent une assise basse altitude, typée avec les pieds loin devant, le buste droit et les bras tendus. Que l'on soit grand ou petit, cette posture permet de se trouver à son aise rapidement. On s'installe sur ces Viragos comme sur un trône, mais cela n'en fait pas

des reines des petits coins. Nous y reviendrons dans quelques lignes.

Plus ancienne, la XV 1100 reprend les vieilles recettes et cela se ressent à l'usage. Ce sera globalement la moins appréciée du lot sur ce point. La selle spacieuse mais creusée (une vraie cuvette sous la pluie) ne permet pas d'optimiser l'assise selon sa morphologie et surtout le dessin du guidon devient rapidement agaçant lors des manœuvres à l'arrêt. Nous terminerons avec les plus classiques, la Fazer et la V-Max où l'on se sent, malgré une plume prononcée

## L'AVIS DE L'ESTHETE

Ce n'est pas parce que je roule en trail depuis vingt ans que je n'aime pas les customs, mais mon estime pour ces motos reste plutôt esthétique et platonique. Dans ce genre de machines, il existe pas mal de variantes, mais j'ai un penchant pour le style low-rider dépouillé, tendance drag. Là, vous vous dites : « Il va choisir la V-Max. » Raté ! Le look grosse brute n'est pas pour moi déplaire, mais l'énorme moteur monobloc et compact ne me convient pas. J'aime pas les moteurs à eau. Et puis on s'attend tellement à une machine bestiale que je suis presque déçu par la docilité de la moto... tant qu'on ne tire pas dessus. Et si on ouvre, on se sent visiblement à la merci de cette masse en cas d'urgence.

Le moteur de la 1100 Virago est sympa, aussi bien à regarder qu'à utiliser, en alliant souplesse et couple, le tout sans cogner à bas régime. Le look s'est bien arrangé en abandonnant les dorures clinquantes d'il y a quelques années, mais c'est encore un peu chargé à mon goût. Quand à la direction un peu lourde et tombante en ville, on s'y fait, mais ce n'est pas très agréable.

La Fazer est pratiquement une moto "normale" et n'a du custom qu'un peu de recherche dans son habillage restreint. De ce fait c'est celle sur laquelle je me sens le plus vite à l'aise par sa position naturelle. Mais son usage en ville est un peu fastidieux à cause des à-coups du moteur qui répond vivement dès l'ouverture des gaz.

Ce sont en fait les deux petits V-twins qui me plairaient le plus dans ce genre de machine. Le moteur en V, la ligne dépouillée, les roues à rayons et le petit guidon plat leur donnent un look bien sympa. Vu leur gabarit et la hauteur de selle, on est super à l'aise en ville et on est juste un peu dérouté au début par la position des pieds très en avant. Bien sûr, le 250 manque de peps pour être vraiment plaisant, mais le 535 se montre suffisamment performant dans un environnement urbain, et même sur la route où la partie-cycle permet d'étonner du monde sur son revêtement.

En fait, ce qui me plaît dans un custom, c'est quand il arrive à combiner un look mi-shopper, mid-dragster, mi-rétro (pas facile, hein ! ) et puis il faudrait un moteur de 750 ou même de 1400, tant qu'on y est. On peut rêver, non ?

Micou

**Seulement 535 cm<sup>3</sup> pour ce V-Twin à transmission par cardan, mais un équilibre et une efficacité folle en ville et sur petites routes. C'est presque un trail, la hauteur de selle et le confort de suspension en moins.**

**Non seulement le XV 250 est plus petit que le 535, mais il n'a rien à voir avec ce dernier. Les cylindres décalés en sens inverse et les carters ne sortent pas du même moule. L'absence de cardan n'est pas un avantage sur ce style de moto, la chaîne salit la machine et l'esthétique en pâtit.**







**Malgré son poids de 280 kg tous pleins faits, la V-Max reste amusante grâce à son moteur gorgé de couple. Gare aux excès cependant, la tenue de route et le freinage, corrects, n'autorisent pas l'approximation avec un tel engin.**

des genoux (pour les grands), comme chez soi, surtout sur la FZX plus fine et légère. La 1200 en impose déjà par son poids, son encombrement (gaffe aux obstacles avec les silencieux qui dépassent de chaque côté) mais surtout, le pilote a tendance à se cogner les chevilles ou les tibias dans les repose-pieds quand il souhaite reprendre contact avec le sol. On oublie ce désagrément dès les premiers tours, alors en route direction les embouteillages. En circulation urbaine, les deux sœurs XV 250 et 535 ont un comportement similaire. A faible allure, la



**«Elle est aussi bonne qu'elle est moche», dira Momo. A chacun ses critères esthétiques mais il est vrai que sous sa ligne pataude, la 1100 Virago cache un caractère en or, comme les jantes.**

direction paraît un poil lourde, surtout sur la 535, et l'on éprouve un peu de mal à rouler droit au pas (génant entre les files de voitures). Dans le même ordre d'idées, les faiblissements sanctionnent la géométrie de ces partie-cycles rase-mottes. Toute manœuvre doit s'accompagner de pieds au sol pour contrer les tendances de la direction, mise en butée, à

**La 750 Fazer s'avère être la plus confortable et la meilleure freineuse du lot. Le compromis facilité de conduite/puissance est intéressant en ville et sur route, dommage que la géométrie de partie-cycle limite autant les velléités sportives du moteur.**



## LE SENS DE L'AVIS

Drôle de type mon collègue Franck Pêret, la dernière revue de Moto Journal. Dans l'espoir d'être, de faire et de paraître différent, Franck n'a rien trouvé de mieux qu'un début de semaine froid et pluvieux en grande banlieue parisienne pour nous faire rouler sur les motos de "son" essai custom. Un V-Max, une Fazer, une 1100 Virago, un XV 535 et 240, cinq machines parfaitement adaptées à la conduite "grand routard route toujours", combine de pluie, sur-bottes et sac de voyage à l'arrière, carte routière scotchée sur le réservoir.

Désolé vieux, mais rouler en custom, c'est d'abord assumer son choix. En custom, il fait toujours beau. Donc, exit la combarde de pluie, les surbottes et vive les Ray-Ban, même sous la drache (dont on attend l'arrêt au coin du feu). En custom, pas besoin non plus de sac de voyage. Un carte American Express Gold suffit simplement pour rejoindre la rue d'Aboukir, de la rue des Rosiers (pour les incultes, c'est le "Sentier"

parisien), même en s'offrant un détour par la terrasse du Diable des Lombards aux Halles.

Alors tes 300 bornes en zig-zag par les départements humides qui croisent et recroisent l'A6 et les ZI banlieusardes, franchement, je n'ai pas trop apprécié. L'utilisation custom, c'est 98 % ville, les 2 % restant, je te les laisse pour rejoindre la plage depuis ton bungalow de vacances. Heureusement, consciencieux comme je le suis, je me suis imposé mon trajet quotidien (12 kilomètres x 2 de Paris intra-muros) sur chacune des motos. Histoire d'en dire deux mots sans trop être à côté de la plaque.

La mieux, celle que j'achèterais si on me la donnait ? L'XV 535. Un compromis presque idéal dans l'esprit custom. Une bonne petite bouille, un moteur souple et non dénué de caractère, des performances et une autonomie suffisante, en plus j'ai les deux pieds par terre ! Avec un peu moins de chasse pour plus de maniabilité, elle serait parfaite. Remarques identiques

Bertrand Thiebaut

pour la 240 XV avec quelques réserves sur la cylindrée. 240 cm<sup>3</sup> sont parfois un peu justes pour s'extirper d'une situation délicate. Indéniablement, la 1100 Virago a UN moteur... Hélas, elle n'a que ça pour elle. Dans un tout autre style, la Fazer a également UN moteur. Une gueule aussi, mais pas de partie-cycle. Un piège plein de sensations. Le V-Max "le" parce qu'un V-Max c'est masculin ! m'a laissé un goût de trop peu. Avec une gueule comme ça, un mouflot énorme et 1200 cm<sup>3</sup>, je m'attendais à un dragster homologué par le fruit du hasard ou de la corruption. En fait le V-Max, c'est 280 kilos, 12,5 mkg de couple et 100 chevaux, j'ose dire "seulement" 100 ch. contre 145 pour la version américaine "full power". Frustration au feu rouge.

Bon, je te laisse, vieux Franck, on m'attend pour participer au comparatif trial. D'ailleurs on reprend ta formule d'essai. On va se faire un Paris/Marseille aller/retour par l'Autoroute du soleil, fond 6 !



**Vive, précise, agréable, la XV 535 souffre d'un manque de débattement des suspensions et d'un freinage insuffisant. Dommage, elle se limite d'elle-même à une utilisation purement citadine.**

tomber, malgré un rayon de braquage limité. Mais une fois le cap des 10 km/h passé, elles trouvent leur équilibre et en profitent pour devenir à la fois stables, précises et très maniables. L'efficacité est au rendez-vous et l'on se surprend à rouler bon train au milieu de la circulation sans sensations de prise de risques inconsidérés. Pourtant, assis bas, on ne profite pas d'une visibilité aussi large que celle obtenue perché sur un trail, par exemple. Mais la souplesse des moteurs et leur disponibilité à tous les régimes (le couple est même sensible sur la 535) économisent les changements de rapports donc les pertes de temps.

**Elles règnent sur la ville**

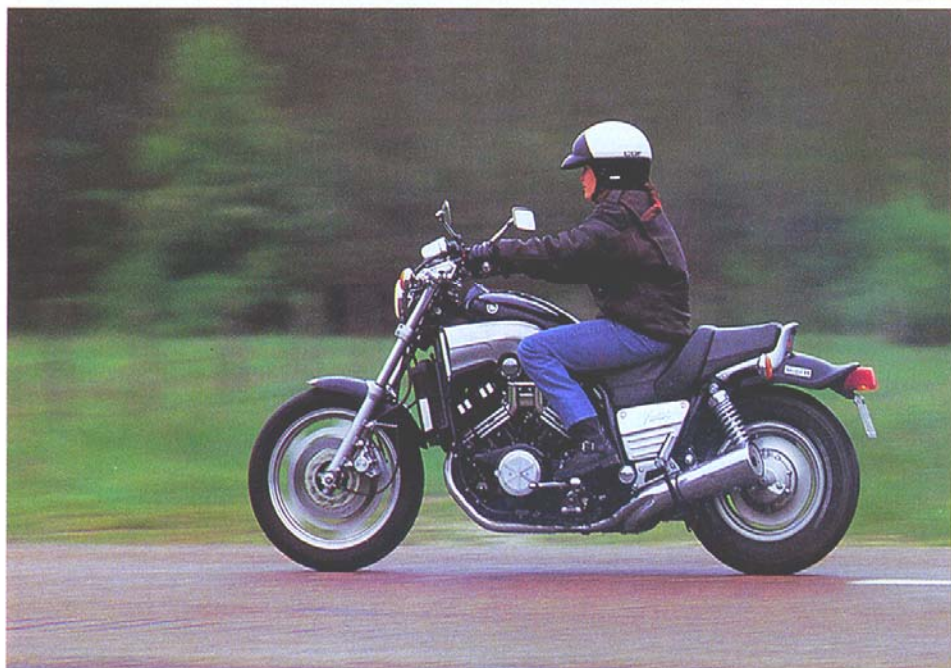
Ainsi libéré des contraintes de la conduite, le "Viragiste" doit juste se concentrer sur son itinéraire et

sur les ralentissements. En effet, les leviers trop écartés du guidon ne favorisent pas la précision et la puissance du freinage. Si le simple disque avant des Virago se montre indolent (la légère 250 a un système plus efficace), le tambour arrière officie plus que correctement et devient carrément agréable à utiliser, sur le sec ou sous la pluie. La répartition du poids et le gros pneu postérieur doivent y être pour beaucoup et tout cela est bien sécurisant, surtout pour le néophyte. Il est clair cependant que la 250 reste en deçà de la 535 en performance pure, mais l'écart (hors sensations) est peu sensible en cycle urbain. En revanche, la 250 accuse le coup dans deux domaines. Tout d'abord, l'adoption de la transmission secondaire par chaîne ne représente pas que des avantages face au cardan de la 535. Si ce dernier provoque quelques à-coups à la reprise, il dispense le propriétaire d'une partie de l'entretien et du nettoyage fastidieux, ce qui est appréciable à la longue. Autre désagrément, la sélection des rapports devient parfois problématique car liée à deux phénomènes issus de la position de conduite. Les repose-pieds, montés souples et situés très en avant ont obligé les concep-

**Ce p'tit engin ressemble furieusement à la 535, mais si quelques kilos ont disparu, quelques chevaux ont pris aussi la poudre d'escampette. Heureusement, la moto se rattrape en maniabilité, freinage et confort face à sa grande sœur. Marrant, un peu kitch et facile à vivre, la XV 250 préfère les grosses... cités et les petites files.**

teurs à utiliser un long renvoi de sélecteur et la combinaison des deux (silent-block+tringlerie) engendre une commande "caoutchouteuse". En passant de ces deux modèles réduits à la XV 1100, on change d'univers. L'équipement beaucoup plus riche, les dimensions généreuses et le poids bien présent calment d'entrée. Il faut un certain temps pour assimiler la position de conduite, mais là aussi le bon équilibre général et un centre de gravité placé suffisamment bas facilitent le contact. Le gros V-Twin regorge de couple mais le transmet sans brutalité. Très souple, il permet lui aussi d'éviter de jouer avec un boîte bruyante mais néanmoins précise. On coupe les gaz pour ralentir, avec deux doigts sur le levier de frein (à encore trop loin du guidon) comman-





Par leur attrait esthétique et une hauteur de selle raisonnable, ce type de machines ne laisse jamais les filles indifférentes et bon nombre d'entre elles craquent pour leur physique particulier. Ce fut le cas de Claire Piry, une lectrice, qui a possédé une 750 Fazer il y a quelque temps. Elle a accepté de lâcher le guidon de son actuelle 600 GPX pour nous accompagner au cours de ce comparatif et nous faire part de ses impressions concernant chaque modèle.

## 250 Virago

« J'ai été agréablement surprise par la XV 250, d'un maniement plus qu'aisé dans toutes les situations, surtout dans son domaine de prédilection, la ville. Cette moto "passe-partout" est souple, agréable à conduire, confortable et possède un look sympa (bien que certaines parties de la moto fassent un peu pacotille). Pour une fille, c'est l'idéal, elle est hyper maniable, pas fatigante à conduire. Ceci dit, la XV 250 est à mon avis surtout appropriée aux débutantes car le manque de puissance fait rapidement défaut. Mais pour se faire la main, rien de tel ! Autant cette moto est agréable en ville ou en balade, autant on s'ennuie avec sur la route, accélérateur bloqué à fond, sans aucune sensation de couple lors des reprises. La tenue de route est impeccable et l'efficacité du frein arrière

appréciable comparé à mon GPX. En petite cylindrée, la XV 250 reste un bon compromis. »

## 535 Virago

« Sous un aspect global, c'est celle que j'ai préférée. Comme sa petite sœur, la 535 a un look très sympa et un petit caractère qui ne laisse pas indifférent. Quelques détails supplémentaires l'améliorent par rapport à la 250 (caches chromés, finition d'ensemble) et la position de conduite est toujours aussi confortable. La maniabilité de la 535 est excellente bien qu'elle soit légèrement plus lourde. Elle a en fait tous les avantages de la 250 tout en offrant plus de puissance, ce qui manquait à la petite cylindrée. C'est donc une moto bien adaptée aux gabarits féminins et sa cylindrée supérieure permet de moins s'ennuyer sur la route. La XV 535 est un excellent compromis look/confort/puissance/maniabilité, je me suis sentie très bien dessus et elle ne m'a posé aucun problème. »

## 1100 Virago

« Alors là, plus rien à voir avec les deux autres modèles du même nom. Sur les cinq machines du comparatif, c'est celle que j'ai le moins aimée. Le seul avantage de la XV 1100, est sa hauteur de selle qui permet à une fille d'accéder, sans trop de difficultés, à une grosse cylindrée assez puissante mais pour le reste... ! Tout

dans les double disques avant. Leur fonctionnement manque de mordant mais cela est suffisant en utilisation courante. Ils sont bien secondés par un tambour arrière progressif et puissant. A la reprise, la réponse est immédiate, le moulin emmène tous ces kilos avec force mais sans esbrouffe, préférant les bas et moyens régimes à la zone rouge (pour cause de vibrations). Cette franche poussée continue devient un des attraits principaux de la XV 1100. Ainsi, malgré son poids, elle reste maniable, réagissant sans temps mort s'il le faut. Autant son esthétique discutable (certains diront même qu'il y a un marché en Afrique pour elle) et sa conception dépassée la plaçaient a priori en retrait de ses consœurs, autant à l'usage elle a surpris agréablement la majorité des essayeurs. Son plus gros défaut, commun à toutes les Viragos (à un degré moindre pour la 250), reste un confort exécrable par la faute d'une position de conduite tout en appui sur les reins, associée à des combinés de

suspension d'une autre époque, secs, dépourvus d'amortissement et dotés de débattements ridicules. Malgré des selles larges et épaisses, chaque trou, bosse ou raccord se rappellera à votre bon souvenir bien après avoir quitté le poste de torture.

## Elles craignent sur la route

Lors du comparatif, chevaucher la V-Max ou la Fazer après quelques kilomètres devenait presque une période de récupération pour les reins contre-balancés par les efforts supplémentaires à fournir à leur guidon. La V-Max, vous connaissez, on en a parlé récemment (M.J. n° 986), et en quelques mots on peut retracer son portrait citadin. Extrêmement équilibré vu son poids, elle se laisse mener à faible allure en toute facilité tant que la poignée de gaz reste en sommeil. En revanche, son embompoint n'en fait pas une

d'abord, question look, ce custom est loin de me faire craquer. Trop "ramassée" sur le centre, sa ligne manque d'harmonie et est trop démodée par rapport aux autres. Question conduite, rein ne va plus ! La position de conduite pourrait être confortable avec une selle large et rembourrée mais le guidon haut impose de lever considérablement le bras pour atteindre les poignées. Dans cette posture désagréable, les épaules fatiguent vite. De plus, les commandes sont plutôt dures et les leviers éloignés du guidon pour mes petites mains. Enfin, je n'est pas aimé la boîte de vitesse qui demande à ce que l'on passe rapidement tous les rapports en jouant sur le couple du moteur, car tirer les vitesses engendre un horrible bruit de casseroles. Je conclurai en disant que les petits disparaissent derrière le guidon imposant, pour une demoiselle, ce n'est pas une moto de tout repos. »

## 750 FZX

« La Fazer est la seule moto de l'essai que je connaissais déjà. Je l'aime bien avec son esthétique sympa et sa position de conduite naturelle. En effet, pas d'effort à faire avec les bras, les mains tombent directement sur les poignées. La maniabilité est bonne et, malgré quelques lourdeurs lors des manœuvres à l'arrêt, la Fazer reste facile à conduire pour une fille, ce qui n'est pas toujours évident avec une 750 cc. En revanche, l'avant de la moto donne l'impression que l'on va plonger à l'intérieur de la courbe. »

## 1200 V MAX

« Question look et caractère, j'ai bien évidemment craqué pour la V-Max ! Sa forte personnalité s'impose tout de suite et les premières minutes sur l'engin laissent pressentir qu'il ne se laisse pas mener n'importe comment. Quant on mesure 1 m 65 pour 48 kg, il vaut mieux ne pas avoir à trop la manier à l'arrêt ou à faible vitesse, vu le poids et un rayon de braquage insuffisant. Sa largeur m'empêche de poser correctement les pieds au sol, mais un fois en route, malgré des leviers éloignés du guidon et un embrayage très dur, les choses s'arrangent. La position de conduite est agréable et plutôt confortable. J'ai adoré ses accélérations et son couple d'enfer qui procurent des sensations fortes. Pour une fille, ce n'est malheureusement pas une moto évidente, elle devient épuisante en ville car il faut la tenir et cet embrayage est vraiment trop costaud. La vigilance doit être un maître mot au guidon de la V-Max qui peut parfois surprendre pas tant de caractère et devenir impulsive. D'une façon générale, je l'ai beaucoup aimée, mais petite nature s'abstenir. Si seulement ils pouvaient la faire un peu moins lourde. »

Claire Piry

championne du gymkana, la V-Max est la moins à l'aise en ville, c'est un fait mais pas la moins excitante, dès que l'on chatouille l'accélérateur. Lestée de 280 kg, il vaut mieux maîtriser ce genre d'exercice, d'autant qu'elle semble appliquer la devise "œil pour œil, dent pour dent" : à action brutale, réponse brutale. La V-Max est un monstre, utilisable, accessible au plus grand nombre, mais gare aux excès de confiance. A côté, la Fazer ressemble à une petite moto. légère, offrant le meilleur confort (position de conduite, selle, suspension) du lot, elle profite de sa roue avant de seize pouces pour présenter une excellente maniabilité. C'est un jouet, docile et nerveux grâce aux quatre cylindres à vingt soupapes. Très souple, ce dernier manque de coffre comparé aux autres "spéciales" (proportionnellement à la cylindrée) et demande à être mené dans les tours pour réagir dans les plus brefs délais. Trop sportif pour rouler cool, il manque d'inertie, ce qui entraîne des à-



## VITRINE CUSTOMS YAMAHA

**Accessoirement** (tél: (1) 48.25.00.15):  
- Sacoches cavalières Custom en cuir type Harley. Prix: 1845 la paire.

**Bagster** (tél: 33.37.30.34):  
- Sacoches cavalières "Colorado" en PVC marron ou noir. Prix: 350

**Bottelin Dumoulin** (tél: (1) 60.11.46.18):  
- Top Case (tous modèles) 18 litres (810).  
- Sissi Bar avec support valise pour XV 535 (1018) et V-Max (980).  
- Protège-carter pour V-Max noir ou chromé (570).  
- Support de platine pour valise verticale sur Virago 1100 (360).

**Didier Sport** (tél: (1) 43.78.10.78):  
Le spécialiste de la V-Max propose:  
- Peintures personnalisées. (Candy)  
- Transformations à la carte.  
- Rétro-goutte d'eau, tête de fourche...

**Givi** (DDA tél: (1) 48.91.91.22):  
- Pare-brises en Lexan livrés avec fixations. Prix à partir de 524.  
- Top case (tous modèles).

**Held** (MGB diffusion tél: 32.50.22.91):  
- sacoches Customs.

**IXS** (Murey tél: 88.93.48.48):  
- Sacoches cavalières "Texas" en cuir de Bœuf, faites mains. Prix: de 2100 à 2500.

**Kappe** (Penco tél: 93.75.44.33):  
- Top Case (tous modèles).

**Krauser** (tél: 84.49.46.46):  
- Top Case (tous modèles).

**Moving** (tél: 86.91.07.40):  
- Pare-brises en Makrolon anti-rayures, clairs ou fumés. Prix: 665.

**Sifact** (tél: 74.55.04.44):  
- Sacoches cavalières "Shopper" en cuir (crouste de Bovin). Prix: 1200.

**Sonauto Yamaha**  
- Porte-bagages, dossier chromés, barre de selle, plateforme porte valise... A découvrir chez votre concessionnaire sur catalogue ou en exposition.

Cette liste de produit n'est pas exhaustive.



même sous la pluie. La garde au sol est surprenante (il faut y aller pour faire frotter), le frein arrière génial lors des corrections de trajectoire sur l'angle et la précision est juste altérée par les coups de raquettes provenant de la suspension arrière. On s'amuse réellement à leur guidon et la similitude de comportement avec les traits est étonnante, jusqu'à ce que la colonne vertébrale du pilote déclare forfait à force d'être chahutée. Sur le mouillé, les puissantes V-Max et Fazer ne peuvent suivre le rythme. Trop coupleuse, la première patine constamment lors des reprises et la seconde glisse à qui mieux mieux, mal chaussée en Pirelli Phantom. De vraies savonnettes ces enveloppes! (A ce sujet, les autres montes d'origine donnent entière satisfaction). La 750 FZX ne se contente pas de glisser, même sur le sec elle incite à la méfiance. L'avant de la moto ne retransmet pas fidèlement les informations et l'on se demande parfois ce qu'elle nous prépare. En entrée de courbe, la Fazer refuse de tourner dans un premier temps pour ensuite plonger à la corde d'elle-même. Nous resterons prudents sur un quelconque jugement de valeur globale concernant la tenue de route de la moto car les Pirelli semblent accentuer les phénomènes parasites, traduits par des réactions de direction sur toutes

les inégalités du bitume. Plus franche, la V-Max ne se comporte pas comme une sportive (inertie, freinage léger et couple) mais devient très physique à emmener au-delà d'une cadence de rotard peinar. Il faut prendre à bras le corps les 281 kg de métal pour faire changer de direction ou ralentir cet obus de gros calibre, entre deux bouts droits avalés en un clin d'œil. Sur routes bosselées ou à l'occasion d'un long parcours, aucune de ces machines ne donnera satisfaction, le confort se voit trop limité par des suspensions sèches et une prise au vent et une exposition aux intempéries trop intégrale. A un rythme raisonnable, il est possible d'effectuer pas mal de bornes au guidon des trois plus grosses. La réserve de puissance assure une bonne vitesse de croisière et des dépassements aisés, il est même prévu des points d'attache pour les bagages. Le cou ténisé par la pression de l'air et le dos mis à mal par les suspensions, on en vient à respecter naturellement les limitations de vitesse. C'est peut-être l'aspect le plus positif de ces cinq "spéciales" qui autorisent une autre forme de plaisir de conduite que l'excès de vitesse: le droit à la différence.

F.P.

## REVUE DE DETAILS

**Duo:** toute personne normalement constituée acceptera le rôle de passager pour une très courte période seulement. Après, l'enfer les attend: pieds trop hauts et en avant, portion de selle dure et ridicule, suspensions sèches, accélérations brutales, absence de poignée de maintien, vibrations dans les repose-pieds. Selon le modèle, vous rayez les mentions inutiles, mais de toute manière la combinaison restante dissuadera les plus motivés. Sortant du lot, la XV 1100, la V-Max et la Fazer seront les moins pires, donc les mieux adaptées aux longs trajets en duo, à condition de rouler cool.

**Essence:** la V-Max se distingue par un réservoir situé sous la selle. **Finition:** la qualité de fabrication est bonne dans l'ensemble avec un bonus pour la V-Max (alu poli en profusion) et un malus pour la XV 250 (dépolie à l'extrême).

**Huile:** un hublot sur un des carter latéraux permet de visualiser immédiatement le niveau d'huile sur toutes. Celui de la XV 535, caché derrière le sélecteur, n'est pas des plus visibles.

**Outils:** qualité japonaise avec coffret de rangement sous, ou derrière, la selle.

**Poignée de gaz:** la XV 250 et la Fazer sont équipées de poignées standards tandis que les trois autres préfèrent des poignées de plus gros diamètre, chromées et gainées de caoutchouc. Elles sont toutes douces et dotées d'un tirage normal.

**Réglage:** le réglage se situe entre les carbus sur la rampe de la Fazer, entre les cylindres pour les autres. Celui de la 1100 n'est pas très accessible et l'on est souvent amené à s'en servir car le gros twin a tendance à être instable selon sa température de fonctionnement.

**Rétroviseur:** ils sont trop écartés sur la XV 1100, trop étroits (en hauteur) sur la V-Max, mais la visibilité reste bonne comparée à d'autres types de motos. Seule la 535 se distingue par la vision de ses épaules qu'elle renvoie partiellement à son pilote carré.

**Sécurité:** les cinq Customs ont une sécurité normale sur la béquille latérale, mais la Fazer a cru bon de se distinguer en interdisant le démarrage la moto posée sur sa béquille, même au point mort.

**Starter:** la 250 Virago marque un point en proposant seule une tirette de starter au guidon, ses quatre copines préférant se faire tripoter la mécanique à chaque démarrage à froid.

**Suspensions:** les XV se règlent en précontrainte des ressorts des combinés arrière, la 1100 offre en sus un valve de gonflage de la fourche commune aux deux tubes. La Fazer opte pour des amortisseurs à gaz et huile dépourvus de ressort mais réglables en cinq positions. Plus complète, la V-Max en plus du traditionnel réglage de précontrainte dispose de cinq crans en amortissement. Cela ne les empêche pas, dans l'ensemble, d'être trop sèches et de manquer de débattement vis-à-vis des positions de conduite, parfois, imposées.

**Tableau de bord:** il y en a pour tout les goûts, du compteur isolé (XV 250 et 535), en passant par le presque traditionnel couple compteur/compteur (XV 1100, Fazer) et aux consoles multiples pas toujours lisibles (Fazer, V-Max). Toutes les informations y sont, il suffit de les trouver. A noter qu'il manque sur la 250 et la 535 un voyant de réserve, bien utile pour annoncer la manipulation du bouton ou du robinet d'essence.

**Tension de chaîne:** cette rubrique concerne uniquement la XV 250 et la Fazer (par tirants et coulisseaux), les autres préférant à juste titre l'ajustement du cardan, propre et sans entretien.

## REVUE DE DETAILS

**Antivol:** toutes adoptent un blocage de direction sur la colonne. On accordera un bonus à la V-Max qui utilise la clé de contact à cette intention, et un comble à la Fazer qui refuse de relâcher la clé une fois que cette dernière a été introduite. Les trois Virago ne posent aucun problème pour disposer d'un U tandis que la Fazer et la V-Max n'offrent pas beaucoup de possibilités avec leurs jantes quasiment pleines. Quant au transport, la XV 250 et la 535 récoltent la plus mauvaise note. Où les mettre?

**Avertisseur:** ils sont plus ou moins discrets sauf sur la XV 1100 qui en utilise deux de bonne qualité.

**Bagages:** les cinq machines peuvent recevoir une sacoche réservoir, mais elle cachera la moitié du tableau de bord de la Fazer et de la V-Max. Cette dernière a l'avantage de pouvoir la garder même lors des pleins d'essence puisque le bouchon se trouve sous la selle. Pour de plus gros volumes, la XV 1100, la Fazer et la V-Max décrochent le pompon avec possibilité d'attacher un sac sur la portion d'assise destinée au passager, grâce à des tétons ou à la barre de maintien.

**Béquilles:** une béquille latérale trop pointue pour les sols meubles équipe les deux plus petites. Les autres ont la totale avec centrale (faciles à mettre malgré le poids des plus grosses) et latérale.

**Commodos:** avec joie, on retrouve un appel de phare sur toutes et une commande électrique de passage en réserve (sauf sur la XV 250). Le reste est fonctionnel, avec retour automatique de commande des clignotants...

## CONSUMMATION (relevée durant l'essai en 1/100 km)

	XV 240	XV 535	XV 1100	FZX 750	V MAX
mini	3,7	5,6	6,1	5,5	6,5
maxi	4	5,9	6,4	6,1	7,9
moyenne	3,8	5,7	6,3	5,8	7,1
Autonomie moyenne avant réserve (en km)	195	200	206	175	165

	XV 250	XV 535	XV 1100	FZX 750	V MAX
QUALITES	Légèreté Consommation Tenue de route	Moteur Cardan Equilibre	Couple/coupleuse Moto saine Equipements Cardan	Position de conduite Maniabilité Moteur agréable	Moteur Caractère Equilibre Cardan
DEFAULTS	Finition Commande de boîte	Freinage Suspension arrière Rayon de braquage	Position de conduite Suspension arrière Poids	Transmission Pneus Tenue de route Moteur sportif	Poids Limites

## RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

MARQUE	YAMAHA				
MODELE	XV 250	XV 535	XV 1100	FZX 750	V MAX
Prix clefs en main	24 479 F	34 585 F	47 543 F	46 717 F	62 996 F
Coloris	Rouge, Noir	Bleu nuit, crème	Noir	Bleu métal, Rouge	Gris anthracite
Disponibilité	immédiate				
Garantie	un an pièces et main-d'œuvre, kilométrage illimité				
Importateur	Sonauto Yamaha, B.P. 479, 95005 Cergy-Pontoise Cedex Tél: (1) 30.36.91.23				
Essais précédents	M.J. 937	M.J. 937	M.J. 902	M.J. 804	M.J. 804



# FICHE TECHNIQUE

Modèle	XV 240 VIRAGO	XV 535 VIRAGO	XV 1100 VIRAGO	FZX 750 FAZER	V MAX
<b>MOTEUR</b>					
Type	4 temps, bicylindre en V à 60°, refroidi par air	4 temps, bicylindre en V à 60°, refroidi par air	4 temps, bicylindre en V à 90°, refroidi par air	4 temps, 4 cylindres en ligne refroidis par eau et inclinés à 45°	4 temps, 4 cylindres en V à 70°, refroidis par eau
Cylindrée	238 cm³	535 cm³	1 063 cm³	749 cm³	1 198 cm³
Alésage x course	48 x 66 mm	76 x 59 mm	95 x 75 mm	68 x 51,5 mm	76 x 66 mm
Rapport volumétrique	10 à 1	9 à 1	8,3 à 1	11,2 à 1	10,5 à 1
Puissance maxi	16,9 ch à 8 000 tr/mn	40,8 ch à 7 500 tr/mn	61,7 ch à 6 000 tr/mn	87,6 ch à 9 500 tr/mn	100 ch à 7 500 tr/mn
Couple maxi	2,03 mkg à 6 500 tr/mn	4,8 mkg à 6 000 tr/mn	8,7 mkg à 3 000 tr/mn	7,8 mkg à 8 000 tr/mn	12 mkg à 3 500 tr/mn
Alimentation	1 carburateur Mikuni BDS Ø 26 mm	2 carburateurs Mikuni BDS Ø 34 mm	2 carburateurs Mikuni BST Ø 40 mm	4 carburateurs Mikuni BDS Ø 34 mm	4 carburateurs Mikuni Ø 35 mm
Lubrification	carter humide, pompe trochoïde	carter humide, pompe trochoïde	carter humide, pompe trochoïde	carter humide, pompe trochoïde	carter humide, pompe trochoïde
Mise en route	démarrateur électrique uniquement	démarrateur électrique uniquement	démarrateur électrique uniquement	démarrateur électrique uniquement	démarrateur électrique uniquement
<b>TRANSMISSIONS</b>					
Transmission primaire	par pignons, 72/33 (3,130)	par pignons, 70/36 (1,944)	par pignons, 78/47 (1,659)	par pignons, 91/48 (1,896)	par pignons, 87/49 (1,776)
Embrayage	multidisque en bain d'huile, commande mécanique	multidisque en bain d'huile, commande mécanique	multidisque en bain d'huile, commande mécanique	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique
Boîte de vitesses	à 5 rapports	à 5 rapports	à 5 rapports	à 6 rapports	à 5 rapports
1 <sup>re</sup>	37 x 14 2,643 31%	38 x 14 2,714	39 x 17 2,294	38 x 13 2,923	43 x 17 2,529
2 <sup>e</sup>	32 x 19 1,684 49%	38 x 20 1,900	40 x 24 1,666	35 x 17 2,188	39 x 22 1,772
3 <sup>e</sup>	29 x 23 1,261 65%	35 x 24 1,458	36 x 28 1,285	32 x 18 1,778	31 x 23 1,347
4 <sup>e</sup>	26 x 26 1,000 82%	28 x 24 1,166	32 x 31 1,032	30 x 20 1,500	28 x 26 1,076
5 <sup>e</sup>	23 x 28 0,821 100%	29 x 30 0,966	29 x 34 0,852	28 x 22 1,273 27 x 24 1,125	26 x 28 0,928
Transmission secondaire:	par chaîne, rapport 45/16 (2,813)	par cardan, rapport 70/36-19/18 (3,071)	par cardan, rapport 78/47-19/18 (3,003)	par chaîne, rapport 39/17 (2,294)	par cardan, rapport 21/27-33/9 (2,552)
<b>EQUIPEMENT ELECTRIQUE</b>					
Générateur	alternateur	alternateur	alternateur	alternateur	alternateur
Batterie	12 V - 10 Ah	12 V - 12 Ah	12 V - 20 Ah	12 V - 14 Ah	12 V - 16 Ah
Allumage	électronique	électronique	électronique	électronique	électronique
Projecteur	H4 60/55 W	H4 60/55 W	H4 60/55 W	H4 60/55 W	H4 60/55 W
<b>PARTIE-CYCLE</b>					
Carrosserie	selle plus «tansad»	selle plus «tansad»	selle biplace	selle biplace	selle biplace
Cadre	double berceau tubulaire	double berceau tubulaire	double berceau tubulaire	double berceau tubulaire	double berceau tubulaire
Angle de chasse/Chasse	32°/120 mm	31,5°/125 mm	32°/129 mm	28,75°/116 mm	38°/119 mm
Suspension avant	fourche télehydraulique Ø 33 mm, débattement 140 mm	fourche télehydraulique Ø 36 mm, débattement 150 mm	fourche télehydraulique Ø 38 mm, débattement 150 mm	fourche télehydraulique Ø 38 mm, débattement 140 mm	fourche télehydraulique Ø 40 mm, débattement 140 mm
Suspension arrière	combinés classiques, débattement 100 mm	combinés classiques, débattement 85 mm	combinés classiques, débattement 97 mm	combinés gaz/huile inversés, débattement 97 mm	deux combinés classiques
Frein avant	simple disque, Ø 267 mm, commande hydraulique	simple disque, Ø 298 mm, commande hydraulique	simple disque, Ø 267 mm, commande hydraulique	simple disque, Ø 267 mm, commande hydraulique	double disques ventilés, Ø 280 mm, commande hydraulique
Frein arrière	tambour	tambour Ø 200 mm	tambour	simple disque Ø 267 mm	simple disque ventilé Ø 280 mm
Roues	en acier, rayonnées	en acier, rayonnées	en aluminium, rayonnées	en alliage léger moulé	en alliage léger moulé
Pneus	AV: 18"; AR: 15" AV: 3.00-18 4 PR AR: 130/90-15 66P	AV: 19"; AR: 15" AV: 100/90-19 AR: 140/90-15	AV: 19"; AR: 15" AV: 100/90-19 AR: 140/90-15	AV: 16"; AR: 15" AV: 110/90-16 AR: 140/90-15	AV: 18"; AR: 15" AV: 110/90-18 AR: 150/90-15
<b>CAPACITES</b>					
Essence	9,5 litres	13,5 litres dont 2 de réserve	16,8 litres	13 litres dont 3 de réserve	15 litres dont 3 de réserve
<b>DIMENSIONS ET POIDS</b>					
Hauteur de selle	685 mm	700 mm	715 mm	750 mm	765 mm
Empattement	1 488 mm	1 520 mm	1 525 mm	1 525 mm	1 590 mm
Garde au sol	145 mm	160 mm	145 mm	150 mm	145 mm
Poids à sec (usine)	137 kg	180 kg	221 kg	204 kg	250 kg