

# COMMUNIQUE DE PRESSE

21 juin 2016

**30ème anniversaire WaveRunner**

## **30 ans de réussite**

Depuis 1986, Yamaha est un pionner dans le développement et la croissance du marché des Véhicules Nautiques à Moteur.

A travers un programme continu de design de pointe et d'innovation technique, combiné à l'exploitation des dernières technologies électroniques, Yamaha a créé l'emblématique gamme Wave-Runner – sûrement l'une des façons les plus exaltantes de s'amuser sur l'eau.

Nous sommes très fiers de célébrer 30 ans de réussite dans ce marché unique. Mais l'aventure continue et la recherche et le développement aussi car nous sommes perfectionnistes et jamais satisfaits.

### **Rencontre avec « Papa WaveRunner »**



Un homme qui n'est jamais satisfait – encore aujourd'hui. Il était présent dès le début de la « success story » WaveRunner, comme Concepteur en Chef des bateaux et des Véhicules Nautiques à Moteur. Il n'est pas seulement l'homme qui a inventé le premier type de VNM, mais aussi le créateur du moteur à turbine, l'ancêtre du bateau à Hydrojet.

Il s'appelle Neil Kobayashi.

L'histoire du WaveRunner est fascinante, surtout du point de vue de l'homme qui était responsable du développement de l'entreprise. Grâce à sa grande implication et à son dévouement passionné à la mise au point des produits, il est reconnu comme le « Papa WaveRunner ».

Laissons-nous captiver par ses propres mots...

### **L'humain, l'eau et l'environnement en harmonie**

Les tous premiers scooters des mers ont été produits dans les années 1970 aux Etats-Unis et ont été conçus pour une seule personne. Ils étaient très difficiles à contrôler et peu de personnes pouvaient maîtriser les machines. En 1986, afin d'offrir un véhicule nautique à moteur plus accessible et facile en termes de navigation, Yamaha introduit le premier VNM conçu pour deux qui regroupait trois qualités : Fiabilité, plaisir et fonctionnalité.

Voici comment Neil Kobayashi explique le lancement de cette première machine révolutionnaire, le WaveRunner.

**« Pour moi, tout commence au début des années 1970 à Shonan »**

Je suis en poste à Shonan, au centre de l'industrie nautique du Japon dans les années 1970. A ce moment, il n'y avait pas besoin de licence ou de certificat sur les petites embarcations, les gens étaient totalement libres sur l'eau.

Shonan étant proche de Yokohama et de Yokosuka, c'était un endroit facile pour essayer des bateaux sur l'océan très librement. Il y avait une multitude d'embarcations disponibles, telles que des versions réduites de petits bateaux, des planches de surf munies de dispositifs de propulsion et d'ailes sous-marines, etc. A l'époque, les loisirs marins étaient considérés comme un plaisir inaccessible – et les produits étaient vraiment destinés à l'élite. Je me souviens d'une réflexion sur les possibilités de rendre ce type d'engins plus accessible.

Cependant, comme je venais juste de rejoindre la société je n'étais pas en mesure d'exercer une quelconque autorité. Malgré cela, je sentais qu'un jour, faire une embarcation de ce type serait réalisable. C'était pour moi, l'opportunité de créer un « WaveRunner ».

### **Développement dans les moments difficiles - Echec en Amérique**

Petit à petit, le développement de petites embarcations a commencé à se populariser à l'étranger, mais avec un nombre limité de sociétés productrices de VNM, au niveau industriel.

Puis en 1979, quelques embarcations ont été importées au Japon. Aujourd'hui, il y a une obligation, même pour les petites embarcations de posséder une licence et une certification. Les normes et standards techniques doivent être fixés. Le Ministère des Transports (maintenant le Ministère du Territoire, des Infrastructures, des Transports et du Tourisme) coopère avec l'Association Japonaise de l'Industrie.

A l'époque, comme je faisais partie du comité technique de l'Association Japonaise de l'Industrie Maritime, j'avais acquis des connaissances et de l'expérience. On m'a demandé alors de faire des recherches et de procéder à des essais afin de valider la sécurité des VNM. En conséquence, l'année suivante, en 1980, nous avons publié « VNM normes spéciales » pour créer le cadre juridique requis, afin de profiter des activités nautiques pleinement, en toute sécurité.

Cependant, quand il est arrivé le moment de développer les motomarines Yamaha, il y avait des réticences, car « Yamaha ne fait que des moteurs ». J'ai donc commencé à élaborer les dessins et les plans pour la partie juridique, alors que je n'avais pas encore reçu de permission pour le développement.

Vers 1983, une opportunité a émergé au sein de Yamaha pour créer de nouveaux produits plus concurrentiels. J'étais alors le responsable de l'expérimentation et du management des travaux en cours. Nous avons réparti le travail avec 80 % des effectifs sur les travaux en cours et j'ai dégagé 20 %, pour mener à bien le développement des jets et l'introduire comme nouveau produit de la marque.

Nous avons réussi à finir le prototype de ce que nous avons nommé le « Power-Ski ». C'est à ce même moment que nous avons reçu une demande d'YMUS (YAMAHA MOTOR CORPORATION U.S.A.), qui souhaitait voir une présentation du produit. Cette requête qui émanait d'une connaissance avec qui j'avais travaillé auparavant à Shonan.

En Septembre 1984, Yamaha a repensé le bateau pour le marché Américain, en échangeant le moteur de 15 CV avec un 25CV. Cependant les résultats ont été moins performants que prévu. Le « Power-ski », devait être petit, léger avec un petit moteur. Cette petite puissance ne satisfaisait pas les pilotes américains qui avaient généralement des moteurs de plus de 100kg ! Le moteur de 25CV n'avait tout simplement pas assez de puissance, c'est pourquoi la plupart des pilotes ont abandonné l'idée de monter dessus et même de l'utiliser.

Lors des réunions « test », nous avons eu beaucoup de difficultés à garder de bonnes relations avec les américains mais non avons trouvé de bons arguments !

Notre « Power-Ski » était léger : 65 kg ! Après des discussions et des rencontres, nous avons compris que le poids de l'engin n'était pas primordial. Avoir un produit très léger pour le chargement ou la manipulation n'était pas essentiel. En revanche je me suis souvenu des échanges à Shonan et les américains demandent des machines « Fun pour le solo ou à deux ».

En Février 1985, avec le soutien de YMUS, le projet en interne MMV (Mini Véhicule Marine) a officiellement commencé et le développement s'est poursuivi sur d'autres modèles pour une ou deux personnes, conformément aux demandes de YMUS.

## "Nous allons devoir faire avec juste 30CV ! "

A cette époque, notre développement devait produire simultanément des moteurs et des jets à propulsion, donc nous avons eu des discussions avec Sanshin Industries qui (à l'époque) développait des moteurs hors-bord.

Nous pensions que si nous pouvions atteindre 50CV, nous pourrions créer un jet très agréable. Cependant les seuls moteurs hors-bord qui pouvaient nous servir de base, n'excédaient pas 30CV. Donc nous avons commencé le développement du moteur avec à l'esprit : «Nous allons devoir faire avec seulement 30CV ».



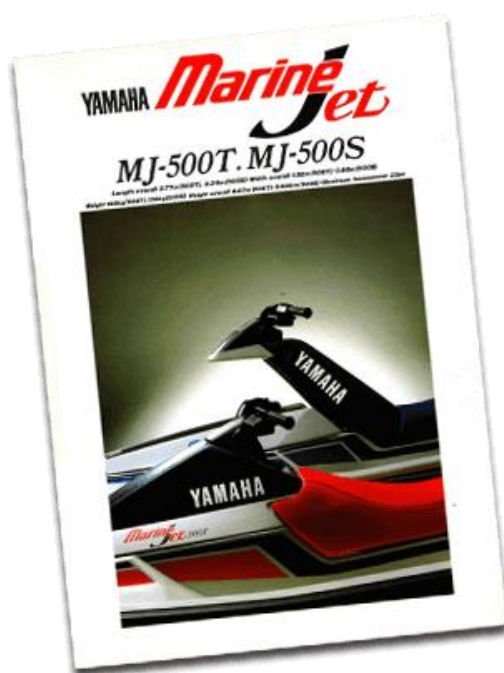
Comme nous n'étions pas capables d'offrir des motorisations de plus de 30 CV, nous avons eu l'idée d'intégrer des virures dans la coque en V. Pour atteindre une vitesse accrue avec moins de puissance, nous avons mis au point des virures sur le côté intérieur afin de fendre l'eau. De cette façon, nous avons créé une coque qui apporterait simultanément de la stabilité à l'arrêt et des sensations de vitesse contrôlées en virage lorsque le centre de gravité est déplacé vers l'avant. La coque basculant fortement sur le côté et restant stable malgré tout grâce à la gravité.

Après cette découverte, nous avons répété les sorties – presque quotidiennes - pour ajuster les réglages, qui ont finalement abouti à un nouveau type de navigation et d'agilité sur l'eau qui a immédiatement captivé le public dans le monde entier.

Ils ont juste levé leur pouce et dit "Excellent"

En Juillet 1985, nous avons fait une présentation de notre modèle bi-place à YMUS. Nous devions absolument la réussir. Les pilotes d'essai étaient des pilotes expérimentés à moto ou en motoneige, ils avaient également assisté aux premiers essais. Cette fois, quand ils ont testé les modèles et qu'ils sont revenus à quai ils ont tout simplement levé leur pouce et dit "Excellent !" Tout le monde présent a alors fait la queue pour pouvoir tester à son tour ces engins si insolites.

Un commentaire me revient à l'esprit plus clairement : l'un des pilotes moto nous avait donné un avis cinglant lors de notre premier test. Selon lui ce que nous voulions produire était impossible compte-tenu de la technologie disponible chez Yamaha. Cette fois-ci en rentrant de son essai il nous a donné le meilleur des compliments : «Voilà ce dont j'ai toujours rêvé. C'est une machine idéale ».



Suite à cela, un plan de production a été lancé et " WaveRunner " a été choisi comme nom pour cette machine.

Dans le même temps, nous avons présenté un autre prototype à YMUS, le "WaveJammer", même carène que le modèle précédent prévu pour un usage en duo, mais cette fois-ci proposé pour un usage en solo.

A partir de ce moment-là, compte-tenu de la perspective de commercialisation, nous nous sommes coordonnés avec les autres départements du groupe, en charge du design, du testing, de la qualité et du service, pour que la fiabilité soit irréprochable – ainsi presque tous les jours, nous avons un programme continu de tests sur l’eau et de contrôle des performances.

Après de nombreux mois de travail, la production du modèle bi-place WaveRunner 500 (Marine Jet 500T) a débuté en Octobre 1986, et celle du WaveJammer 500 (Marine Jet 500S) a suivi en Février 1987.

Suite à ces lancements, de nombreux pays ont mené des enquêtes, et tout d’un coup, leur succès a été populaire sur les plages un peu partout.

En fait, je pense que ces WaveRunner ne pouvaient être créés que par Yamaha, une entreprise qui combine une expérience unique à la fois dans l’expertise des petits moteurs de motos et dans la fabrication de moteurs hors-bord. Avec en plus une expérience et un savoir-faire dans la construction et le design des bateaux. Depuis, Yamaha a continué de développer et d'affiner ses technologies pour atteindre l'harmonie entre ce que veulent nos clients dans une embarcation moderne - et ce qui est compatible avec le respect de la communauté des plaisanciers et de l'environnement.

Qu’espérons nous pour de la prochaine génération d’ingénieurs ?

30 années ont passé depuis que j’ai commencé et ce que je regrette c’est que le «concept» fondamental de la motomarine n'ait pas évolué plus, par rapport à mes débuts.

Mon souhait est que Yamaha conserve son « Esprit de Challenge" en s’inspirant de notre concept pour le faire évoluer vers quelque-chose de nouveau capable d’exciter et de plaire encore plus au public... J'ai grand espoir que cela arrive !

## ***Neil Kobayashi***

Pour 2016 Yamaha a annoncé déjà, de nouveaux modèles dotés d’un niveau élevé de performances :



**Rendez-vous sur [www.yamaha-motor.eu](http://www.yamaha-motor.eu) :**

**Pour découvrir toute la gamme WaveRunner 2016 et le coloring spécial  
30<sup>ème</sup> anniversaire sur les FZR SVHO et modèles VX.**