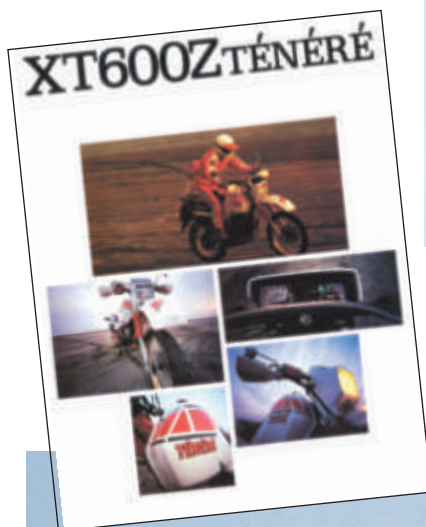


XT 600Z Ténéré l'autre XT

La XT 600Z Ténéré du nom du célèbre désert africain, réplique des fameuses motos du Paris-Dakar, fait partie des XT les plus appréciées. Présentée au grand public à l'occasion du salon de Paris 1982, la XT 600Z Ténéré est commercialisée par les concessionnaires Yamaha en mars 1983. Avec la Ténéré, les images des pays lointains apparaissent dans la brume des songes. Tout chez elle donne envie de la posséder, de partir à la découverte du monde et d'en faire une complice de chaque instant, même si à son guidon une majorité d'acquéreurs ne quittera pas l'exagone. Elle est craquante dans sa robe bleue, couleur des motos officielles Sonauto Yamaha qui participent au Dakar, et en impose avec son gros réservoir de 30 litres. La XT 600Z Ténéré apporte un souffle nouveau à la série des XT, elle est même élue moto de l'année avant même d'être disponible dans le réseau Yamaha. Après trois ans de bons et loyaux services, la XT 600Z Ténéré est profondément remaniée. Elle adopte un démarreur électrique et perd sur l'autel du modernisme sa virilité et son côté "moto d'homme" qui lui avait valu une partie de sa réputation. En cassant le mythe des mises en route musclées, la XT se démocratise. Son palmarès impressionnant, la XT l'a glané en majorité sur les pistes d'Afrique. Des pages fabuleuses de l'histoire de la moto, et particulièrement celles des Rallyes-Raids, furent écrites grâce à elles et au talent des hommes qui les pilotèrent.



Sur le dépliant vantant les mérites de la XT 600Z Ténéré, disponible chez les concessionnaires de la marque, la XT est présentée dans une version blanche et rouge, mais surtout dans sa livrée bleue devenue célèbre.

Philippe de Dieuleveult, présentateur vedette de "La chasse au trésor", émission télévisuelle phare des années 1980, était un véritable aventurier un peu casse-cou à qui la Ténéré sieyait à merveille. Il disparaît en Afrique au Zaïre en 1985.



Carlos Lavado Champion du monde 250

Carlos Lavado est un pilote "ça passe ou ça casse". Souvent par terre, le bouillant Vénézuélien quand il reste sur ses roues, offre un spectacle fabuleux au public qui assiste à ses courses. C'est en 1978 que le monde des Grands Prix et les Européens découvrent Carlos Lavado qui se classe deuxième du GP Vénézuélien derrière Kenny Roberts. L'année suivante, Carlos Lavado est de nouveau au départ du Grand Prix du Venezuela, mais cette fois en catégorie 350. Et il règle leur compte à tous ces pilotes qui osent venir le défier en ses terres. Carlos Lavado impressionne par son aisance et par son talent le monde du "Continental Circus". En 1980, 1981 et 1982, Lavado parti-

cipe régulièrement au mondial en 250 et 350 et termine dans le top 5. En 1983 la catégorie 350 est supprimée. Carlos Lavado participe donc uniquement au championnat 250. À l'arrivée de dix des onze Grands Prix de la saison, il devient champion du monde 250 pour la première fois. C'est en sortant victorieux de quatre Grands Prix et en montant encore deux autres fois sur le podium que Lavado remporte ce championnat. Plus modéré quand la victoire n'est pas envisageable, Lavado a marqué de précieux points toute l'année. Ceux-ci lui permettent de finir avec un total de 100 points devant un Christian Sarron (73 points) qui n'a malheureusement pas été aussi régulier que le Vénézuélien.



Lavado, qui ne tombe plus, remporte le titre 1983 devant Christian Sarron... mais en 1984 ...



Jacky Vimond champion de France 125 de motocross

Jacky Vimond, le pilote de motocross du team Sonauto Yamaha, s'offre en 1983 le titre de Super champion de France et termine à la septième place du mondial. L'année suivante il "officie" en catégorie 250 ... catégorie dans laquelle Jacky Vimond va gravir les échelons qui conduisent à la gloire et au titre suprême.



1983 en bref...en bref...

- Kenny Roberts remporte les 200 miles de Daytona.
- Rolf Bilan est champion du monde de vitesse catégorie side-car avec un LCR Yamaha.
- Commercialisation d'une XJ 550 dont le 4 cylindres en ligne double arbre à cames en tête développe 58 chevaux à 9500 tr/mn.
- Commercialisation de la XJ 900 qui possède près de 100 chevaux (97) à 9000 tr/mn en cubant réellement à 853 cm³.
- Serge Bacou remporte le deuxième Rallye de l'Atlas.
- Christophe Groux est vainqueur de l'épreuve de Fort Mahon.
- Rudy Potisek remporte l'épreuve d'Hossegor.
- Carlqvist est cinquième de l'enduro du Touquet.
- Les vaisseaux amiraux Venture et Royale débarquent en France, tout comme la XV 1000SE Midnight spécial un custom sur base de TR1.



C'est avec cette 125 "usine" qu'il pilotait en 1983 que Jacky Vimond se classe dans le "top ten" du mondial.

RD 500LC vedette du salon de Paris



En championnat du monde moto Yamaha triomphe avec la 500 V4 OW61 pilotée par Roberts et décide de commercialiser, pour 1984, une réplique de celle-ci. Les ingénieurs, aux noms prédestinés, Hashimoto, Suzuki et Yayama sont préposés à sa réalisation. En 1982 ils se mettent au travail et en 1983 la RDLC 500 est présentée au salon de Paris avec un magnifique cadre alu, qu'elle perd malheureusement pour un cadre moins onéreux en acier lors de sa commercialisation. Le moteur reprend en partie les caractéristiques conceptuelles de la moto de course, avec

deux vilebrequins, donc un faux V4, mais abandonne l'alimentation par disques rotatifs pour une à clapets implantée dans les carters pour les cylindres du bas et une à clapet directement placée dans les cylindres du haut. Une superbe version Sarron Replica, reprenant les couleurs du team Sonauto, est commercialisée en 1985.



Pour l'export elle s'appelle RD 500LC et au Japon RZV 500R.

Sonauto Yamaha propose une version "limited" de la RDLC aux couleurs du team.



XVZ 12T/TD



Yamaha commercialise deux versions, la Venture et la Royale, de la XVZ 12T/TD qui se différencient par le degré d'équipements. La Royale est la plus sophistiquée et aussi la plus lourde avec ses 338 kilos. Mais même avec 10 kilos de moins sur la version Venture le quatre cylindres en V, qui développe 97 chevaux à 5000 tr/mn, n'est pas d'une puissance superflue, pas plus que le couple important de 11 mkg qui délivre au même régime. Mais le degré de sophistication, réglage de la pression d'air des suspensions par "ordinateur", ventilation interne du carénage, ... ne fait pas tout et la XVZ ne fait pas recette ... il faut avouer qu'elle est desservie par une tenue de route aléatoire au delà de 140 km/h.

XJ 900



Avec cette moto, Yamaha complète sa gamme de routières. Esthétiquement dans la lignée des XJ 650 et 400, elle s'en démarque cependant par un ensemble selle, réservoir, caches latéraux et dossier qui donne l'impression d'être une coque. Elle se différencie aussi de ses devancières par son tête de fourche. Fort appréciée des "routards", la XJ 900 a bonne presse et se taille rapidement une image de grande routière. Son moteur qui possède puissance et allonge et sa fiabilité reconnue n'y sont d'ailleurs pas étrangers.

Paris - Alger - Dakar

la fin d'une époque

Pour cette cinquième édition du Paris-Alger-Dakar, ce sont 385 concurrents qui se présentent au départ place de la Concorde à Paris, le 1er janvier, et qui espèrent arriver à Dakar le 19 janvier. Mais voilà, le Dakar reste plus que jamais le Dakar, une course éprouvante et exigeante, et seuls 90 concurrents voient le Lac Rose après avoir parcouru 12000 km en traversant l'Algérie, le Niger, la Haute-Volta, la Côte d'Ivoire, le Mali et la Mauritanie pour finir au Sénégal. L'équipe officielle Sonauto Yamaha est composée de Serge Bacou, Ludovic Loue, J-P. Mingels, Michel Merel et de Jean-Claude Olivier. Serge Bacou est le pilote le mieux classé au final après avoir réalisé quelques belles performances, à commencer par le prologue à Olivet, qu'il "s'offre". Deuxième de la première spéciale algérienne, Bacou récidive entre Chirffa et Dirkou et gagne de nouveau entre Nara et Kiffa. Quant à Jean-Claude Olivier au guidon de la n°80, il fait preuve d'une grande régularité en terminant souvent

dans le top 15, ce qui le conduit à une brillante 7e place finale. JCO réalise aussi quelques beaux coups d'éclat avec des podiums aux étapes Chirffa-Dirkou et Tiougoune-Dakar où il se classe chaque fois troisième. Merel, bien classé, doit abandonner après une grave chute (mâchoire cassée). Mingels et Loue abandonnent aussi. En revanche le Belge Kirkpatrick signe, avec sa quatrième place au classement général, le meilleur résultat Yamaha. C'est un bicylindre qui gagne et qui sonne la fin des victoires du monocylindre au Dakar.

Palmarès Yamaha Paris - Alger - Dakar 1983

4e	Olivier Kirkpatrick
5e	Serge Bacou
7e	Jean-Claude Olivier
8e	Anne Kies
15e	Marie Ertaud
16e	Alain Fieuw
23e	Gérard Paineau

Jean-Claude Olivier, sur sa XT au célèbre numéro 80, sait qu'avec l'arrivée des virulentes bicylindres allemandes dans l'épreuve c'est la fin d'une époque qui se profile, mais JCO se bat jusqu'au bout.



Carlqvist champion du monde 500 de motocross

Carlqvist remporte le championnat du monde de cross catégorie 500 avec son YZ 490 refroidie par air, devant une meute de Honda pilotées par Malherbe, Noyce et Thorpe qui ne sont pas les premiers venus, d'où la valeur du titre conquis par le pilote Yamaha.



Carlqvist est un talentueux pilote de motocross, mais c'est aussi un excellent compétiteur au Superbiker de Carlsbad, épreuve mixte terre bitume, où il se classe 5e en 1981 et 1982.

Rallye de l'Atlas 1ère victoire de la XT 600 et de Serge Bacou

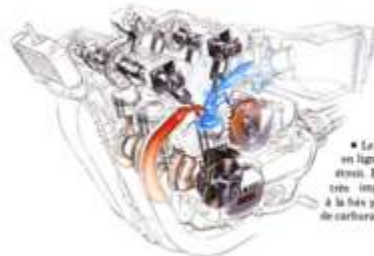
Le pilote, officiel Yamaha depuis 1978, Serge Bacou, conjure le sort en remportant sa première compétition africaine; le Rallye de l'Atlas au guidon de sa XT600 n°7. Serge Bacou précède Philippe Vassard de plus de cinq minutes et Cyril Neveu de presque neuf minutes. Cette victoire est aussi un renouveau pour Yamaha qui n'avait pas gagné en Afrique depuis la victoire de Neveu dans le Dakar 1980.

Les modèles 1983



XJ900

• 4 cylindres en ligne 4 temps 2 ACT • 97 CV à 9.000 trs/min • YICS
• Fourche avant hydro-pneumatique amovible • Carénage tête de fourche
• Amortisseurs oléopneumatiques à réservoir séparé • Suspension arrière
réglable • Trois freins à disque ventilés • Cardan



• Le moteur Yamaha 4 cylindres en ligne 2 ACT est exceptionnellement équilibré. Il permet de prendre des angles très impressionnants. Ce moteur offre à la fois performances et économie de carburant grâce à l'YICS.



XJ750

• 4 cylindres en ligne 2 ACT • 81 CV à 9.000 trs/min • YICS
• Système de contrôle par ordinateur • Fourche assistée par air
• Suspension arrière réglable • Cardan • Fourche hydro-pneumatique
amovible



XV1000SE

• V-twin 4 temps 1 ACT • 68 CV à 6.500 trs/min • Fourche
réglable hydro-pneumatique • Suspension arrière Monocross
• Double frein à disque à l'avant • Cardan • Selle à double niveau



XV750SE

• V-twin 4 temps 1 ACT • 60 CV à 7.000 trs/min • Frein avant
à disque • Selle à double niveau • Allumage électronique CDI
• Suspension Monocross



XJ650

• 4 cylindres en ligne 4 temps 2 ACT • 73 CV à 9.000 trs/min
• YICS • Fourche hydro-pneumatique • Suspension arrière
réglable • Double frein à disque perforé à l'avant • Cardan
• Allumage électronique CDI



XJ650T

• 4 cylindres en ligne 2 ACT Turbochargé • 90 CV à 9.000
trs/min • YICS • Carénage intégral aérodynamique • Système de
contrôle par ordinateur • Cardan • Allumage électronique CDI



XJ400

• 4 cylindres en ligne 2 ACT • 46 CV à 10.000 trs/min • YICS
• Frein avant à disque • Allumage transistorisé • Jantes en
alliage • Allumage électronique CDI



XZ550

• V-twin 4 temps à refroidissement liquide, 2 ACT 8 soupapes
• 64,8 CV à 9.500 trs/min • YICS • Suspension Monocross
• Cardan • Balancier d'équilibrage anti-vibrations • Allumage
électronique



XS1100

• 4 cylindres en ligne 4 temps 2 ACT • 96 CV à 8.000 trs/min
• Trois freins à disque • Cardan • Radiateur d'huile • Jantes en
alliage • Allumage électronique CDI



XS1100S

• 4 cylindres en ligne 2 ACT • 95 CV à 8.000 trs/min • Trois
freins à disque • Cardan • Carénage de phare • Radiateur d'huile
• Allumage électronique CDI



XS400

• Bicylindre 4 temps 2 ACT • 40,5 CV à 8.500 trs/min • YICS
• Suspension Monocross • Balancier d'équilibrage anti-vibrations
• Frein avant à disque • Allumage électronique CDI



XT550

• Monocylindre 4 temps 1 ACT 4 soupapes • 38 CV à 8.200
trs/min • YICS • Distributeur automatique • Suspension
Monocross • Lubrification par carter sec



XT250

• Monocylindre 4 temps 1 ACT • 20,2 CV à 6.000 trs/min
• Balancier d'équilibrage anti-vibrations • Suspension Monocross
• Allumage électronique CDI • Amortisseur réglable type De
Carlie



RD50MX

• Monocylindre 2 temps à admission par clapets • 3,1 CV à 6.000
trs/min • Suspension Monocross • Transmission primaire
auto-centrée par courroie en V • Frein avant à disque
• Graissage séparé Autolube



RX80SE

• Monocylindre 2 temps à admission par clapets • 2,3 CV à 6.000
trs/min • Frein avant à disque • Selle à double stage • Allumage
électronique CDI



DT50MX

• Monocylindre 2 temps à admission par clapets • 3 CV à
5.000 trs/min • YICS • Transmission primaire
auto-centrée par courroie en V • Graissage séparé Autolube



XT125

• Monocylindre 4 temps 1 ACT • 12 CV à 9.000 trs/min
• Suspension Monocross • Balancier d'équilibrage anti-vibrations
• Allumage électronique CDI



IT490

• Monocylindre 2 temps à admission par clapets • 40 CV à 6.000
trs/min • YICS • Nouvelle suspension Monocross à progressivité
variable • Fourche hydro-pneumatique



IT250

• Monocylindre 2 temps à admission par clapets • 38 CV à 7.300
trs/min • YICS • Nouvelle suspension Monocross à progressivité
variable • Fourche hydro-pneumatique



IT175

• Monocylindre 2 temps à admission par clapets • YICS
• Suspension Monocross à progressivité variable
• Allumage électronique CDI • Modèle homologué



YTM225DX

• Monocylindre 4 temps 1 ACT • Suspension Monocross • Fourche
oléopneumatique à l'avant • Cardan • Balancier d'équilibrage anti-
vibrations • Allumage électronique CDI



YZ490

• Monocylindre 2 temps à admission par clapets • 56 CV à 7.000
trs/min • YICS • Nouvelle suspension Monocross à progressivité
variable • Frein avant à tambour double canal



YZ250

• Monocylindre 2 temps à refroidissement liquide • 47 CV à 8.200
trs/min • YICS • Nouvelle suspension Monocross à progressivité
variable • Amortisseur réglable type De Carlie



YZ125

• Monocylindre 2 temps à refroidissement liquide • 34 CV à 11.200
trs/min • YICS • Nouvelle suspension Monocross à progressivité
variable • Amortisseur réglable type De Carlie



YT175

• Monocylindre 2 temps à admission par clapets • 14,2 CV à 6.000
trs/min • Fourche oléopneumatique à l'avant • Frein arrière à disque,
à tambour à l'avant • Allumage électronique CDI



YZ100

• Monocylindre 2 temps à admission par clapets • 23 CV à 11.300
trs/min • Nouvelle suspension Monocross à progressivité variable
• YICS • Fourche hydro-pneumatique



YZ80

• Monocylindre 2 temps à refroidissement liquide • 20,4 CV à
11.700 trs/min • YICS • Nouvelle suspension Monocross à
progressivité variable • Amortisseur réglable type De Carlie



YZ50

• Monocylindre 2 temps à admission par clapets • 9 CV à 10.200
trs/min • Suspension Monocross • Amortisseur type De Carlie
• Fourche à axe déporté

Les modèles 1983



• Le V-twin à 70° 1 ACT de Yamaha est aussi étroit qu'un monocylindre et se caractérise par un couple exceptionnel à bas et moyen régime.



TR1

• V-twin 4 temps 1 ACT • 70 CV à 6.500 trs/min • Poussoir hydro-pneumatique • Suspension Monocross • Double frein à disque à l'avant • Chaîne sous carter étanche



RD350LC

• Bicylindre 2 temps 4 refroidissement liquide • 80 CV à 5.000 trs/min • YPVS • Nouvelle suspension Monocross à progressivité variable • Carotage titre de fauche et de bas moteur • Trois freins à disque • Cadre type TZ



DT125LC

• Monocylindre 2 temps 4 refroidissement liquide • 16,2 CV à 7.000 trs/min • YPVS • Suspension Monocross • Allumage électronique CDI • Balancier d'équilibrage anti-vibrations • Carotage sépare Autolube • Ensemble self-starter type 1200



• Le bicylindre 4 temps refroidissement liquide, doté de la course, est doté de l'YFVS qui permet de faire varier la hauteur de la fonction d'échappement. Ce dispositif procure une puissance plus importante à haut régime et plus de couple à bas régime grâce à une meilleure utilisation du carburant.



XZ550S

• V-twin 4 temps 4 soupapes et 2 ACT • Refroidissement liquide • 64,4 CV à 5.500 trs/min • Carotage aérodynamique YICS • Suspension Monocross • Cardan • Frein double disque à l'avant • Balancier d'équilibrage anti-vibrations



RD125LC

• Monocylindre 2 temps 4 refroidissement liquide • 21,1 CV à 5.500 trs/min • YPVS • Suspension Monocross • Frein avant à disque • Balancier d'équilibrage anti-vibrations • Allumage électronique CDI • Carotage titre de fauche et de bas moteur



DT80LC

• Monocylindre 2 temps 4 refroidissement liquide • 10 CV à 6.000 trs/min • YPVS • Suspension Monocross • Montage orthogonal du moteur • Carotage sépare Autolube • Allumage électronique CDI • Ensemble self-starter type 1200



XT400

• Monocylindre 4 temps 1 ACT • 30 CV à 7.100 trs/min • Lubrification par carter sec • Amortisseurs à 5 positions de maintien



RD80LC

• Monocylindre 2 temps 4 refroidissement liquide • 8,2 CV à 6.000 trs/min • Suspension Monocross • Frein avant à disque • Joints en alliage • Carotage titre de fauche et de bas moteur



RD80MX

• Monocylindre 2 temps 4 admission par clapets • 8,2 CV à 6.000 trs/min • Suspension Monocross • Joints à 3 supports • Carotage sépare Autolube



DT80MX

• Monocylindre 2 temps 4 admission par clapets • 8,2 CV à 6.000 trs/min • Suspension arrière Monocross • Tube de vitesse à 5 rapports • Carotage sépare Autolube



XT600Z TÉNÉRÉ

• Monocylindre 4 temps 1 ACT à 4 soupapes • 40 CV à 6.500 trs/min • YPVS • Nouvelle suspension Monocross à progressivité variable • Réservoir d'essence à grande capacité 30 litres • Lubrification par carter sec • Radiateur d'huile • Frein avant à disque double piston



• La configuration des 4 soupapes et de l'YPVS procure une admission plus importante et une combustion parfaite, procurant ainsi la puissance et le couple sur toute la plage de régime.



• Nouvelle suspension Monocross à progressivité variable permet une excellente centralisation des masses et un centre de gravité abaissé. Elle assure, de plus, un fonctionnement exemplaire et un excellent confort en toutes circonstances.



XT500

• Monocylindre 4 temps 1 ACT • 32 CV à 6.500 trs/min • Lubrification par carter sec • Amortisseurs type De Carbon à 5 positions • Réservoir de carburant en aluminium



SR250SE

• Monocylindre 4 temps 1 ACT • 20 CV à 7.700 trs/min • Démarreur électrique • Allumage transistorisé • Pédale hauteur de selle • Balancier d'équilibrage anti-vibrations



BELUGA

• Monocylindre 2 temps 4 admission par clapets • 5 CV à 5.000 trs/min • Transmission automatique par courroie en V • Démarreur électrique • Jauge d'essence • Allumage électronique CDI



CHAPPY

• Monocylindre 2 temps 4 admission par clapets • 2,7 CV à 5.000 trs/min • Transmission automatique à 2 rapports • Carotage sépare Autolube



CHAPPY 80

• Monocylindre 2 temps 4 admission par clapets • 4,8 CV à 5.000 trs/min • Transmission automatique à 2 rapports • Carotage sépare Autolube



SR125SE

• Monocylindre 4 temps 1 ACT • 12 CV à 5.500 trs/min • Démarreur électrique • Balancier d'équilibrage anti-vibrations • Pédale hauteur de selle • Allumage électronique CDI



PW80

• Monocylindre 2 temps 4 admission par clapets • 4,8 CV à 5.300 trs/min • Suspension Monocross • Tube de vitesse à 5 rapports • Freinage automatique centrifuge • Allumage électronique CDI



PW50

• Monocylindre 2 temps 4 admission par clapets • 2,7 CV à 5.300 trs/min • Transmission automatique • Cardan • Démarreur à système de sécurité • Allumage électronique CDI • Carotage sépare Autolube



PW50+SIDECAR



TY125

• Monocylindre 2 temps 4 admission par clapets • 11 CV à 6.000 trs/min • Carotage sépare Autolube • 80 kg à sec • Modèle homologué