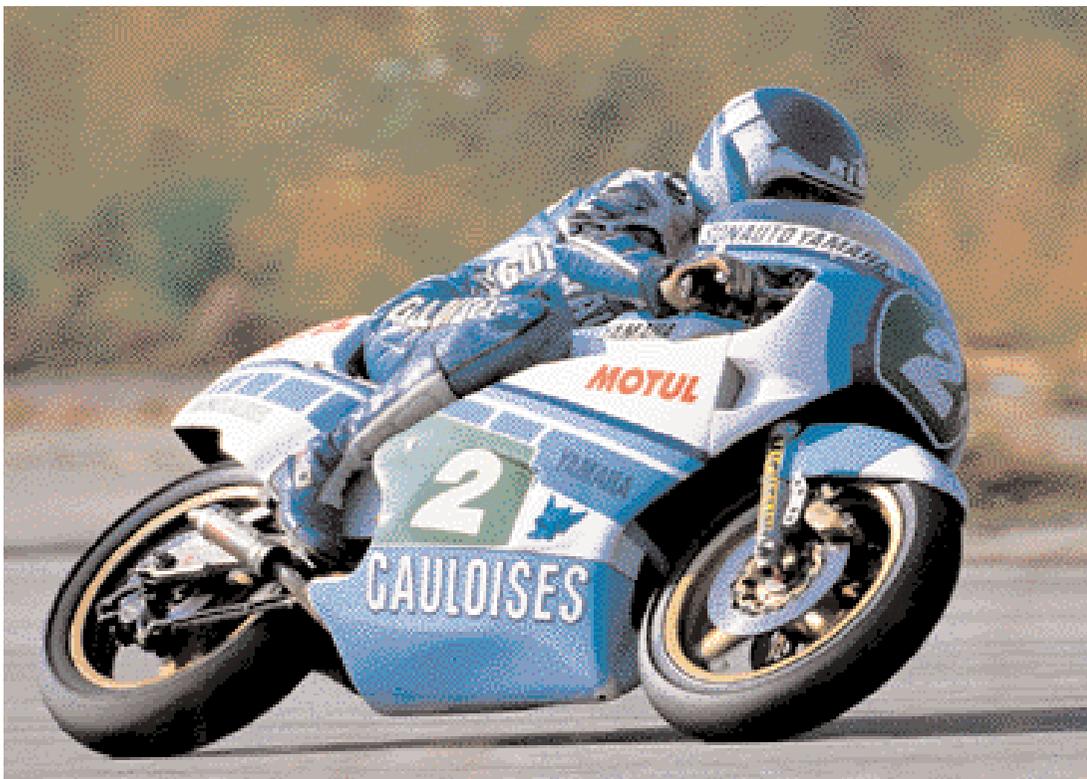




Christian Sarron "Campione del mondo"



Au cours de cette fabuleuse saison 1984, qui comporte douze Grands Prix, Christian Sarron termine huit fois sur le podium. Il triomphe au GP d'Autriche (Salburgring, 20 mai), au GP d'Allemagne (Nürburgring, 27 mai), et au GP d'Angleterre (Silverstone, 5 août), finit deuxième au GP d'Afrique du Sud (Kyalami, 23 mars) au GP d'Espagne (Jarama, 6 mai), au GP de Yougoslavie (Rijeka, 17 juin) et au GP de Suède (Anderstorp, 12 août). Ajoutez à ces résultats une troisième place au GP de Belgique (Spa-Francorchamps, 8 juillet) et vous avez les huit résultats qui permettent à Christian Sarron d'être Champion du Monde avec un total de 109 points. Il devance au classement Manfred Herweh (Real-Rotax) 100 points et Carlos Lavado le champion du monde 1983 sur Yamaha (77 points). Les efforts de J.C.O. et sa confiance dans le talent de son pilote, auquel il faut ajouter celui de préparateur de Jacky Germain et de toute l'équipe qui suit le mondial sont, enfin, justement récompensés. Sarron est le troisième champion du monde moto français, après Patrick Pons (750 Yamaha en 1979) et J.L. Tournadre (250 Yamaha en 1982), et il l'est avec panache !

Palmarès 1984 Christian Sarron

2e	GP d'Afrique du Sud
2e	GP d'Espagne
1er	GP d'Autriche
1er	GP d'Allemagne
5e	GP de France
2e	GP de Yougoslavie
3e	GP de Belgique
1er	GP de Grande Bretagne
2e	GP de Suède

Record du tour en course :
GP d'Angleterre (Silverstone)
1'33" 40 (181,542 km/h)

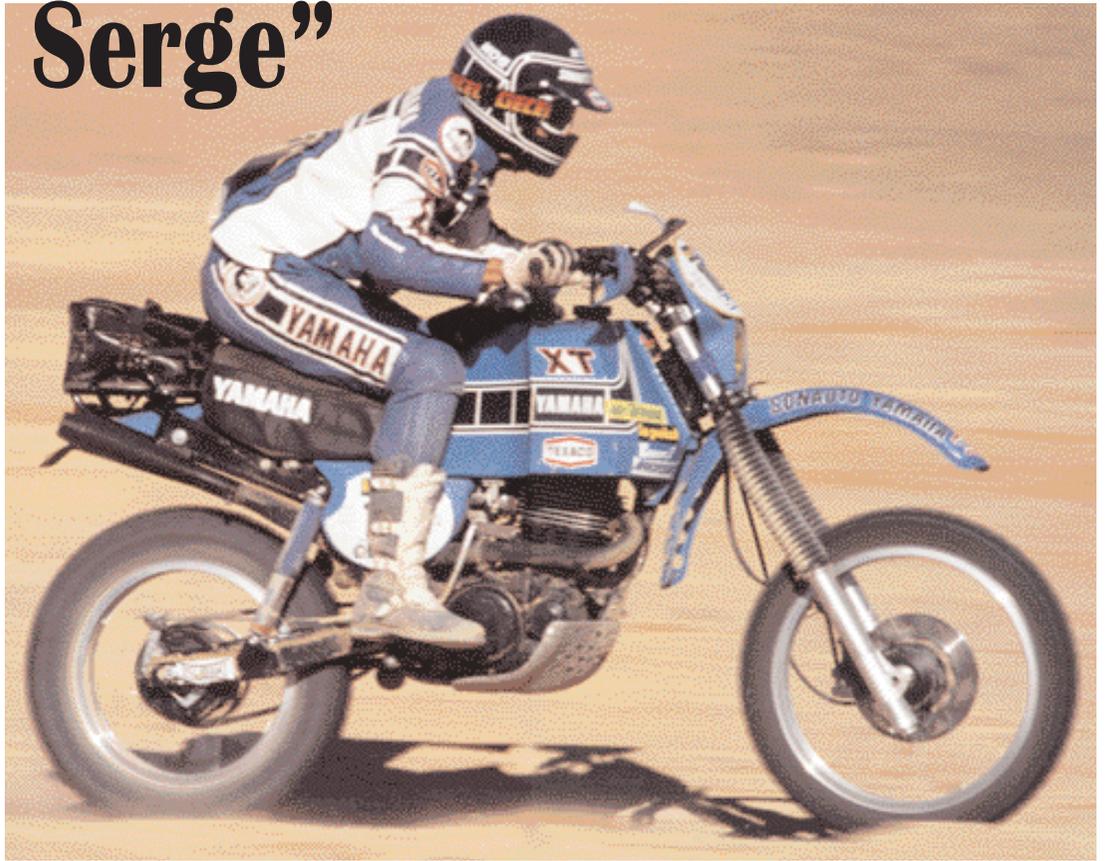
Pôles positions :
Autriche : 1'24" 8 (180,042 km/h)
Allemagne : 1'49" 29 (149,613 km/h)
France : 2'08" 56 (162,694 km/h)

Le "Grand Serge"

Serge Bacou, "le grand Serge" comme ont le surnomme du fait de son mètre quatre-vingt-trois et de son grand nez, incarne la gentillesse et le talent. C'est le 23 mai 1963 que Serge participe à sa première course de cross, puis il fait son chemin dans cette discipline en remportant, excusez du peu, sept titres de champion de France. Bacou est passionné par le sport moto et, après sa carrière en cross, il est lancé par Sonauto, dans l'aventure du Touquet, du Paris-Dakar et des courses de Supermotard. Vainqueur en 1980 de l'enduro du Touquet, Bacou est aussi 1^{er} du premier supermotard de Carole en 1981 et deuxième la même année pour sa première participation au Paris Dakar avec sept victoires d'étapes. En 1982, il abandonne après s'être perdu, mais en ayant réalisé quelques exploits. Bacou est en effet vainqueur de l'étape Ouled Djella-Hassi Messaoud en signant le meilleur temps dans la spéciale de 177 km entre Toggourt et Guerrara. Puis dans les étapes de Gao à Mopti (538 km), Mopti-Gao (800 km), Gao-Tombouctou (424 km) Serge est encore victorieux. En 1983, en finissant cinquième, Serge Bacou est le pilote du team Yamaha le mieux classé au final de cette édition 1983 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. L'année suivante c'est en neuvième position que Serge figure au classement général en ayant, grâce à une neuvième place dans la spéciale de 553 km de l'étape Iferouane-Chirfa remportée par Vimond, pris la tête du général.

1984 en bref...en bref...

- Jean-Paul Mingels remporte le Supermotard de Carole devant Serge Bacou.
- 5^e Superbiker de Carlsbad : victoire d'Eddie Lawson devant Broc Glover.
- 1^{er} Super cross de Bercy : 3^e place pour Ricky Johnson derrière O'Mara et Bailey.
- 1^{er} Trophée cross 4 temps : victoire de Serge Bacou sur TT600.
- Carlqvist est 3^e du Touquet.



La moto qui gagne l'Atlas

Cette moto est réalisée sur la base d'une YZ 490. Elle est préparée spécialement pour le rallye raid avec, entre autres, un habillage spécifique composé d'un réservoir de grande capacité, d'une selle plus "confortable" et d'une plaque phare type enduro. Cette Yamaha 490 s'illustre particulièrement au 3^e rallye de l'Atlas, épreuve qui se déroule au Maroc, aux mains de Serge Bacou, le grand vainqueur de l'épreuve devant Pierre-Marie Poli sur une XT 600 du team Sonauto.

Serge Bacou crossman de talent aux sept titres de champion de France dans la discipline, est aussi capable de boucler un Dakar en se bagarrant pour la gagne, et d'être vainqueur de l'enduro du Touquet, du Rallye de l'Atlas ou du Supermotard de Carole. Vous avez dit éclectique ?

Bacou aurait même pu gagner le Dakar 1981, si une panne d'essence et trois heures perdues ...

Vainqueur du Rallye de l'Atlas en 1983 avec une XT 600Z, Serge Bacou "remet le couvert" en 1984 et remporte de nouveau l'épreuve au guidon de cette "YZ/IT" 490.



FJ 1100

Avec les 125 chevaux développés par un quatre cylindres logé dans une partie-cycle rigoureuse au cadre "Lateral Frame Concept", la FJ 1100 se taille vite une réputation de sportive dévoreuse de kilomètres. Succès commercial, la très prisée FJ fait aussi le bonheur des side-caristes avec le Comet, puis le Mega Comet que lui attelle Jean-Claude Perrin (Side-Bike).



Bien campée sur ses pneus de 16 pouces, la FJ 1100, d'un poids de 227 kg, possède un moteur 4 cylindres 4 temps de 1097 cm³ de cylindrée, refroidi par air, qui développe une puissance de 125 ch à 9000 tr/mn et un couple de 9,2 kgm à 6500 tr/mn. La FJ est aussi dotée d'un système anti-plongée sur la fourche avant.



Commercialisation du premier Quad



Le YMF 200, premier quad de la marque, est doté d'une boîte cinq vitesses et d'une marche arrière.

Vimond Vice-champion 250



XJ 600

Remplaçante de la vieillissante XJ 650 et de la moins performante XJ 550 (56 ch.), la 600 se veut plus moderne, plus légère de 18 kilos à sec, mais moins puissante et d'un petit cheval que son illustre devancière la 650. Dotée d'un carénage tête de fourche identique à celui de la version XJ 750 et d'un sabot "protecteur" carénant le bas moteur, le nouvelle 600 quatre cylindres de la marque aux diapasons séduit tant par sa ligne à l'ensemble réservoir/selle/cacheet dossier que par ses qualités dynamiques excellentes.



La XJ 600 ne possède pas de transmission par cardan, contrairement à sa devancière la XJ 650, mais une transmission par chaîne.

Jacky Vimond termine la saison de motocross vice-champion du monde 250 derrière Kinigardner et Super champion de France devant Fouchet.

Eddie Lawson Champion du monde 500



Lawson (en 1988) devant Gardner, Sarron et Schwantz.... excusez du peu.

Eddie Lawson gagne un nombre important de compétitions aux Etats-Unis avant de venir, à partir de 1983, courir les Grands Prix 500

sur une Yamaha. Lawson est onze fois sur douze courses dans les points et par quatre fois sur le podium. En fin de saison 1983

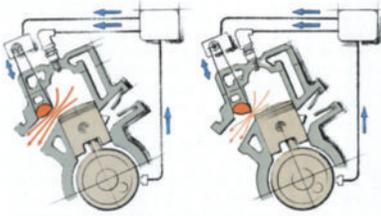
Palmarès 1984 E. Lawson

- 1 Kyalami, Anderstorp, Jarama, Salzbugring
- 2 Misano, Nürburgring, Le Castellet, Silverstone
- 3 Assen
- 4 Rijeka, Spa, Mugello, Hockenheim, Le Mans

Lawson est classé au général à une brillante quatrième place derrière Mamola, Roberts et Spencer, le vainqueur. En 1984, Lawson réalise une saison exceptionnelle au cours de laquelle il démontre sa régularité, son talent et sa science de la course. La saison comporte douze Grands Prix et Lawson figure à l'arrivée douze fois. Vainqueur de quatre GP et aussi quatre autres fois sur le podium, Eddie Lawson est titré avec 31 points d'avance sur Mamola.

YPVS, YEIS, YICS et YDIS

YPVS (Système YAMAHA de diagramme d'échappement variable par boisseau rotatif)



Le système YAMAHA de diagramme d'échappement variable par boisseau rotatif (YPVS) constitue l'une des étapes les plus marquantes de l'évolution du moteur deux temps. La rotation d'un boisseau cylindrique à méplat en travers de la lumière d'échappement, modifie automatiquement l'ouverture de celle-ci en fonction du régime du moteur. On obtient ainsi un diagramme d'échappement variable qui permet d'obtenir tout à la fois la meilleure puissance à haut régime et une large plage de couple.

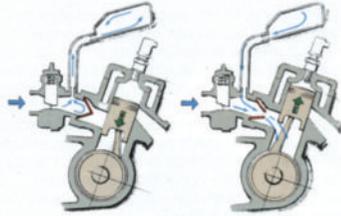
Dans sa position d'ouverture minimale, le boisseau diminue la hauteur de la lumière et la phase d'échappement est retardée, procurant ainsi une meilleure puissance à bas régime.

Lorsque le régime moteur augmente, le boisseau pivote et libère pleinement le conduit, la phase d'échappement commence plus tôt avec une ouverture maximale, d'où une meilleure puissance en haut.

Le système YPVS est commandé suivant les modèles, soit électroniquement par micro-ordinateur, soit mécaniquement par dispositif centrifuge.

Avantage annexe: l'amélioration du rendement moteur entraîne aussi un abaissement de la consommation.

YEIS (Système YAMAHA de régulation énergétique de l'admission)



Le système YAMAHA de régulation énergétique de l'admission (YEIS) exerce pour les deux temps la même fonction que le système YICS pour les quatre temps.

Là aussi, le dispositif est étonnamment simple se composant seulement d'une chambre de stockage placée en dérivation sur la pipe d'admission.

Lorsque le moteur est dans sa phase d'échappement avec les clapets d'admission fermés, le mélange carburé est dirigé vers la chambre de stockage.

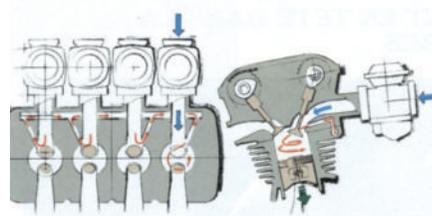
Quand le moteur arrive à sa phase d'admission, les clapets s'ouvrent sous l'effet du changement de pression dans le carter et le mélange mis en réserve est aspiré en même temps que le flux principal qui vient du carburateur.

L'YEIS régule ainsi très simplement l'écoulement du mélange alors que dans le cycle normal du type "tout ou rien" le mélange carburé se heurte aux clapets fermés en phase d'échappement avec les turbulences que cela implique puis est admis brutalement dans le carter.

Cette régulation du flux gazeux due à l'YEIS amène un accroissement du couple moteur et, par rapport à un deux temps classique, on obtient une puissance égale avec une plus petite ouverture du carburateur.

Une fois de plus les ingénieurs YAMAHA ont concilié l'inconciliable: plus de puissance avec moins de carburant!

YICS (Système YAMAHA d'alimentation régulée)



L'YICS, système YAMAHA d'alimentation régulée a été développé pour réduire la consommation, et améliorer le couple moteur à moyen régime sur les 4-temps.

Aussi simple qu'ingénieux, le système qui ne requiert aucun entretien se compose d'une dérivation sur la pipe d'admission et d'une chambre de stockage.

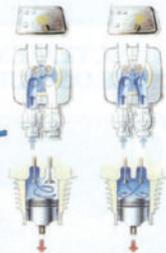
Lorsque les soupapes d'échappement sont fermées, le flux de mélange carburé va remplir la chambre de stockage. A l'ouverture de la soupape d'admission, le mélange stocké prend le chemin inverse et se joint au flux principal de mélange venant du carburateur avec un certain angle.

Le YICS permet ainsi d'accroître la quantité de mélange admis et la vitesse de ce flux gazeux, tout en créant un effet de tourbillon dans la chambre de combustion et par là, une combustion plus complète.

Meilleur remplissage du cylindre et combustion plus complète, cela signifie en termes concrets amélioration des performances et meilleure utilisation du carburant à puissance égale, soit meilleur rendement.

Sur nos moteurs à quatre cylindres, le système YICS arrive à ce même résultat en joignant entre elles les quatre pipes d'admission. Le mélange carburé qui serait normalement refoulé par les trois soupapes fermées des cylindres en phase d'échappement reflue ainsi directement sur le cylindre en phase d'admission. Il arrive dans la pipe d'admission de ce cylindre avec un certain angle, créant ainsi la turbulence voulue dans la chambre de combustion.

YDIS (Système YAMAHA d'alimentation couplée)



Etudiée spécialement pour nos monocylindres quatre temps à culasse à quatre soupapes, le système YAMAHA d'alimentation couplée (YDIS) nous a permis de tirer le meilleur parti du double caractère de ce moteur.

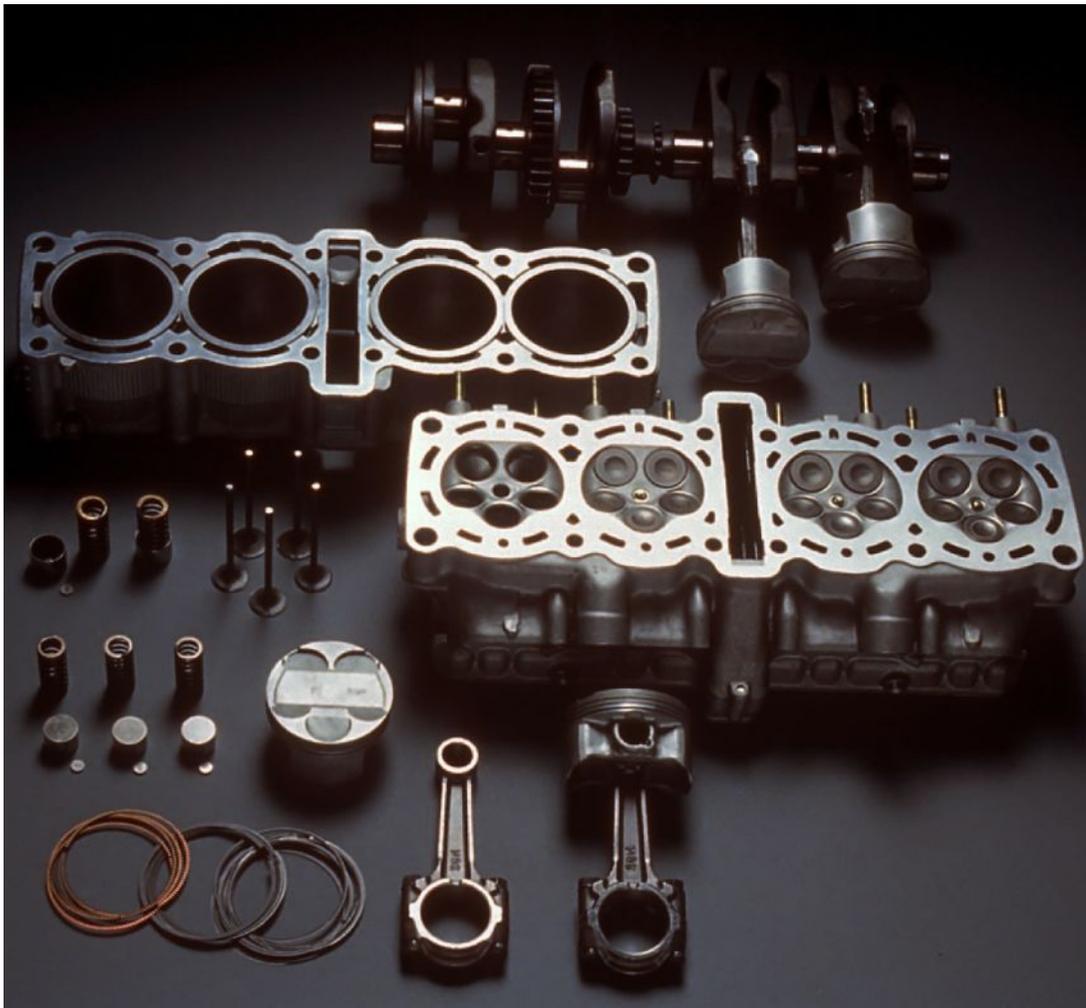
D'un côté nous avons recherché la puissance maximale pour l'usage à pleine vitesse sur route ou en tout terrain. Tandis que pour les encombrements urbains et les passages lents en tout terrain il nous fallait une grande souplesse, une absence d'à-coups aux plus bas régimes et la consommation la plus faible possible.

Pour arriver à ce résultat le YDIS utilise deux carburateurs. Un carburateur principal à boisseau commandé par câble assure la délivrance immédiate de la puissance dès les bas régimes, tandis qu'un carburateur "secondaire" à dépression procure une meilleure efficacité à haut régime.

Ce carburateur secondaire ajoute progressivement sa fonction à celle du premier carburateur et n'est sollicité que lorsque le régime augmente.

Le pilote peut ainsi conduire doucement en n'utilisant que le carburateur principal ou bien utiliser la pleine puissance des deux carburateurs grands ouverts qui procurent une augmentation de près de 20% du diamètre total de passage des gaz par rapport à une alimentation classique par un seul carburateur. Rapidité ou sobriété: l'YDIS vous laisse le choix!

Technologie 5 soupapes

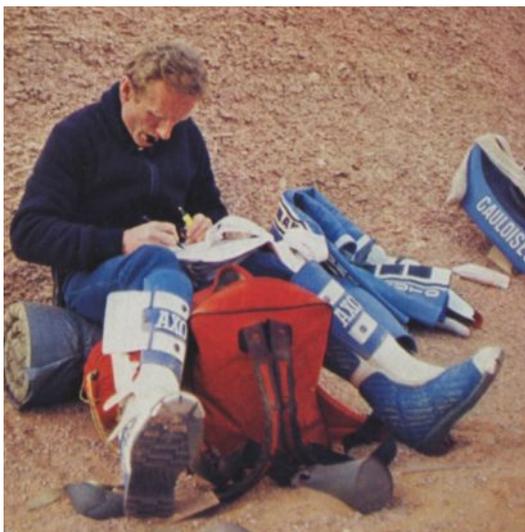


Avec la présentation fin 1984 de la FZR 750, Yamaha dévoile certes une superbe sportive mais aussi et surtout son savoir-faire en matière technologique en dotant cette nouvelle moto d'un moteur conceptuellement novateur par l'inclinaison à 45° de son bloc cylindres/culasse, par l'admission "rectiligne" et la position des carburateurs, par l'adoption d'une culasse à cinq soupapes par cylindre et d'un embiellage monté sur cinq paliers. Considérée lors de sa commercialisation en 1985 comme un must dans sa catégorie, la FZ 750 va aussi laisser dans l'histoire un nom, celui du type de son moteur, le premier d'une célèbre lignée "Génésis".

Cinq soupapes par cylindre, trois pour l'admission et deux pour l'échappement, soit un total de vingt soupapes, singularisent, tout comme son inclinaison, le moteur de la FZ 750R de la concurrence.

Paris - Dakar 1984 : 18 XT sur 50 motos arrivées à Dakar

Pour l'équipe Yamaha, ce Paris-Dakar débute plutôt bien. Après la quatrième étape, Jacky Vimond pointe en tête au général devant Serge Bacou. Jean-Claude Olivier est 8^e avec la n° 80. Malheureusement, le 6 janvier, Vimond perd plus de trois heures à cause d'un problème de pointeau de carburateur. C'est sur les épaules de Serge Bacou et de Jean-Claude Olivier que reposent désormais les chances de victoire de Yamaha. Dans la spéciale de 553 km de l'étape Iferouane-Chirfa, remportée par Vimond, JCO termine 5^e et Bacou 9^e. Grâce à cette place, Bacou prend la tête du général. Puis au classement général à Dirkou Jean-Claude Olivier, auteur d'une belle remontée, se trouve 3^e, alors que Bacou rétrograde. À Touba, Jean-Claude Olivier est redescendu 8^e, Vimond est remonté 12^e, mais il connaît de nouveaux problèmes et rechute au classement. Puis JCO gagne une place à Kissidougou et va encore en gagner une avant la fin du rallye, terminant ainsi à une brillante 6^e place au général... et premier pilote Yamaha.



JCO n°80, élève studieux, prépare son road-book avant de mettre du gaz sur la piste.

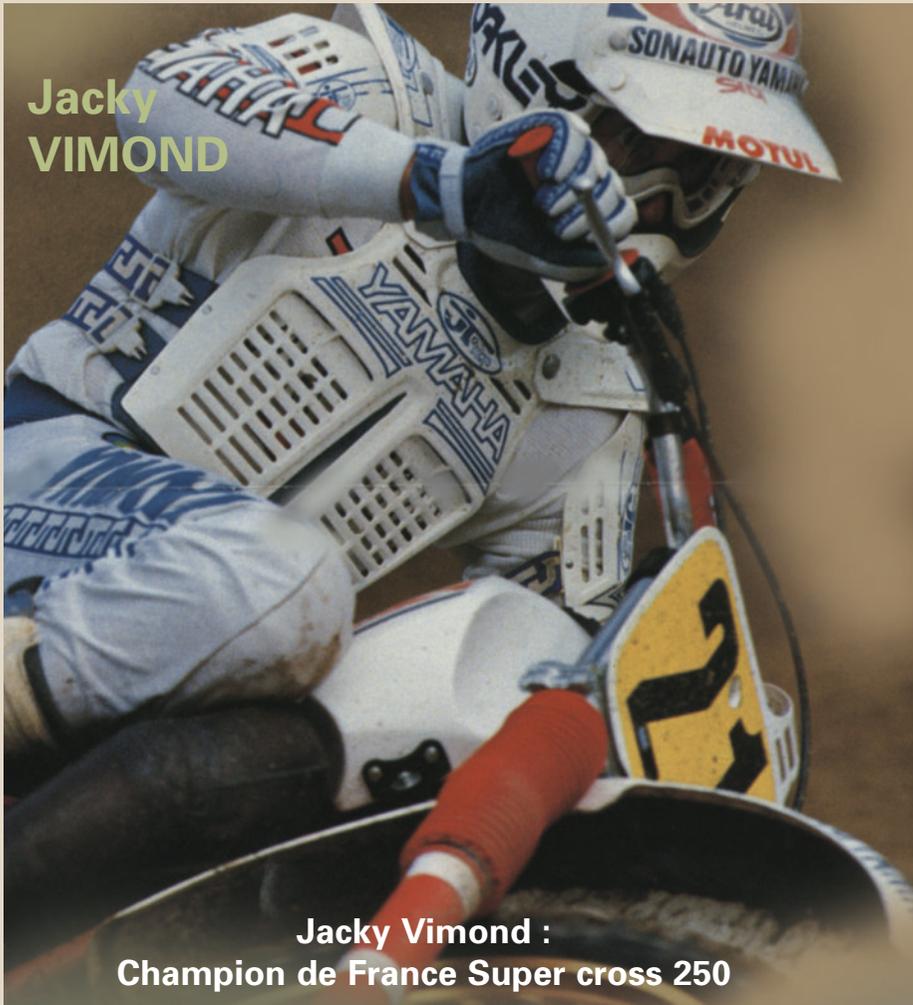
N° 75 Véronique Anquetil, 15^e du général et première féminine, n° 81 Jacky Vimond, 31^e, et n° 80 Jean-Claude Olivier, 6^e et premier pilote sur Yamaha, posent après l'arrivée sur la plage de Dakar avec leurs XT 600 Yamaha respectives. Manque sur cette photo le n° 79 Serge Bacou, 9^e du scratch, lui aussi sur Yamaha.



- Départ le 1^{er} janvier 1984 de Paris place de la Concorde. Arrivée le 20 janvier 1984 à Dakar sur le lac Rose.
- Pays étapes : France, Algérie, Niger, Haute-Volta, Côte d'Ivoire, Sierra Leone, Guinée, Sénégal.
- Pas de prologue (annulé) et aucun jour de repos.
- 12 000 kilomètres sont parcourus dont 5 882 km en spéciale.
- Sont à l'arrivée 163 concurrents sur 427 partants, dont 50 motos.
- Sur 50 motos arrivées à Dakar, 18 sont des Yamaha XT.



**Jacky
VIMOND**



Jacky Vimond :
Champion de France Super cross 250

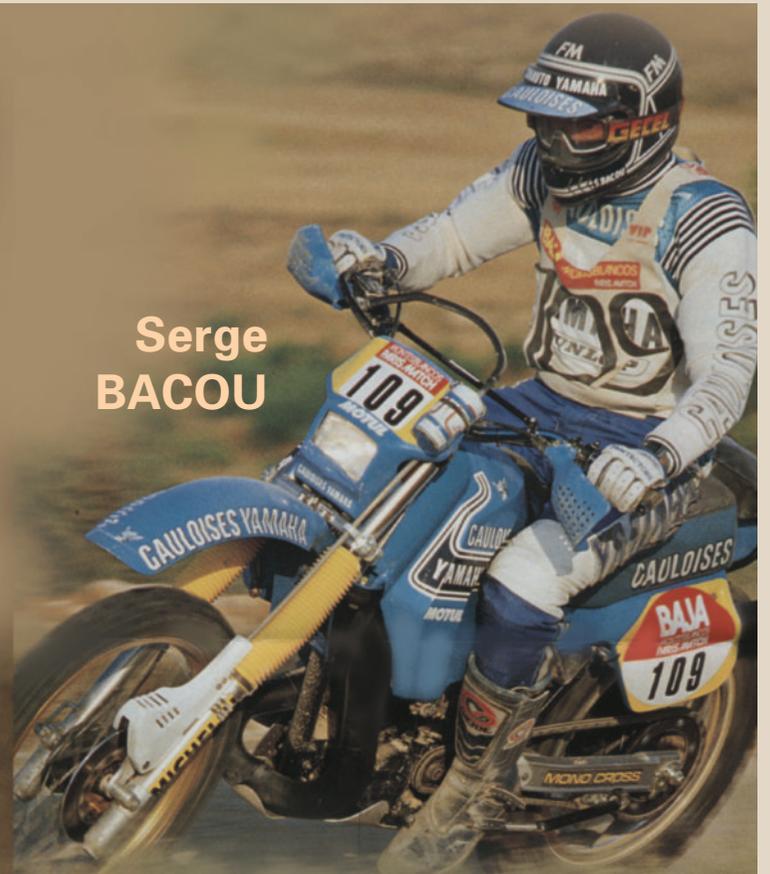
**Jean-Luc
FOUCHET**



J-L. Fouchet :
Champion de France inter 125

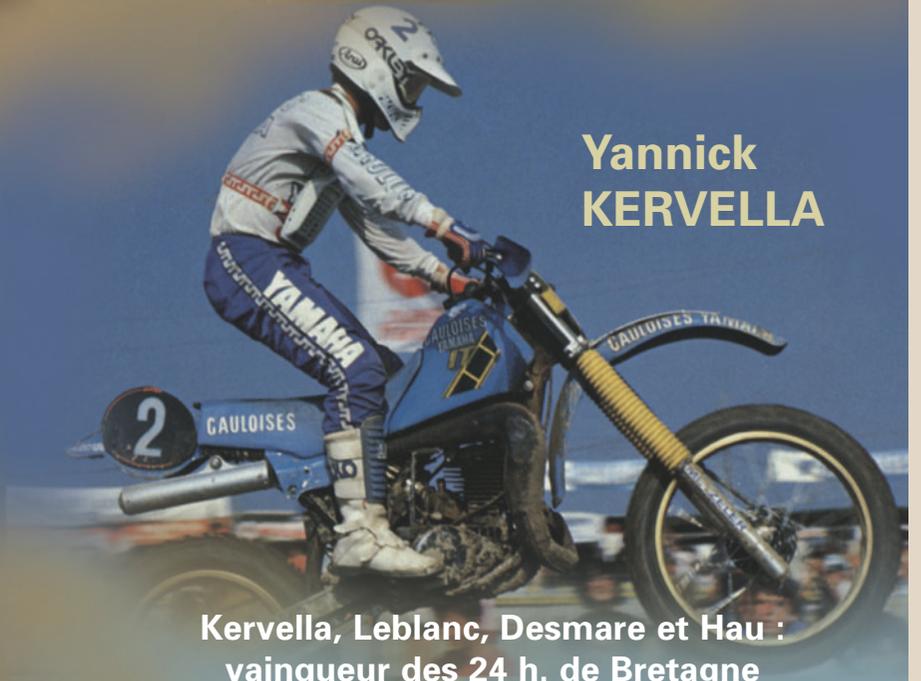
Palmarès 1984

**Serge
BACOU**



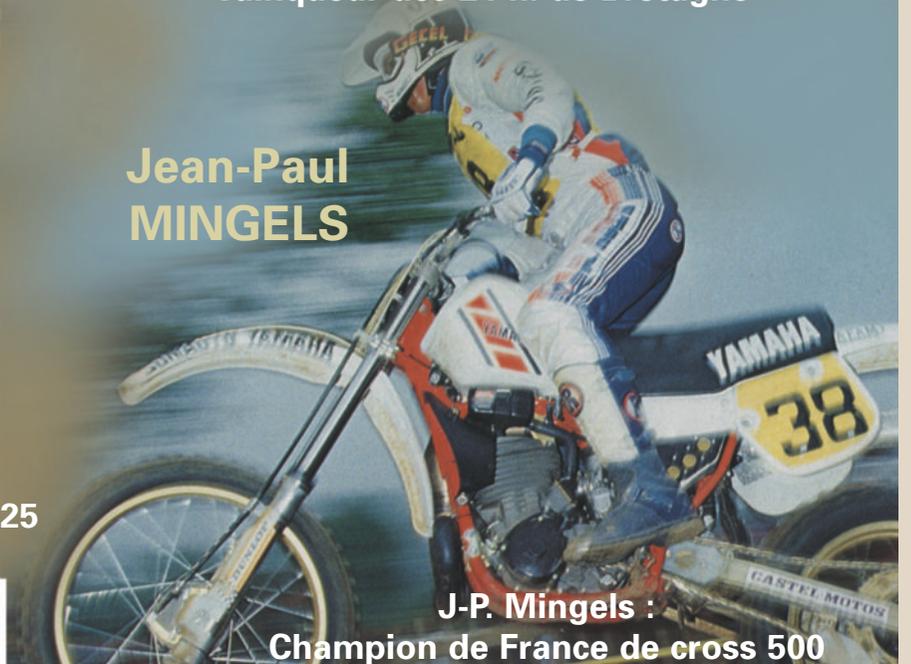
Serge Bacou associé à Stearns sur IT 490 :
Vainqueur de la Baja Montesblancos

**Yannick
KERVELLA**



Kervella, Leblanc, Desmare et Hau :
vainqueur des 24 h. de Bretagne

**Jean-Paul
MINGELS**



J-P. Mingels :
Champion de France de cross 500