



L'hebdomadaire du cinquantième

Le Paris-Dakar de JCO

Juin 1985 GP de France à GIMONT



- Départ le 1^{er} janvier 1985 de Versailles et arrivée le 22 janvier 1985 à Dakar.
- Pays étapes : France, Algérie, Niger, Mali, Mauritanie, Sénégal Prologue à Cergy-Pontoise.
- Jour de repos le 12 janvier à Agadez. 14 000 kilomètres sont parcourus dont 7 470 kilomètres en spéciale. 25 motos dont 7 Yamaha XT arrivent à Dakar.



Jean-Claude Olivier, XT 600 Ténéré, réalise un véritable exploit en terminant deuxième d'un Dakar ... qu'il aurait dû gagné.



De retour en France, quelques photos seront réalisées dans l'enceinte de Sonauto Yamaha avec JCO ... en costume et cravate.

Le Paris-Dakar est devenu une épreuve très médiatique qui attire de plus en plus de concurrents. Pilotes professionnels et amateurs sont nombreux au départ de cette 7^e édition où l'on remarque aussi quelques "people" comme Albert de Monaco, sa sœur Caroline et son mari Stefano, Chantal Nobel, Michel Sardou, Daniel Balavoine... Ils sont 550 concurrents qui rêvent de parcourir les 14 000 km qui mènent à Dakar... mais seuls 146, dont 25 motards, iront au bout du rêve. Parmi eux Jean-Claude Olivier, au guidon de sa XT 600 n° 80, réussit un Dakar d'exception. En terminant régulièrement un grand nombre d'étapes dans le top ten, avec en point d'orgue une splendide 3^e place dans l'étape Dirkou-Agadez, Jean-Claude Olivier fait parler son expérience des rallyes-raid. Régulier, sachant attaquer quand il le faut, mais sans prendre le risque de trop qui peut tout faire basculer, JCO maîtrise sa course, son Dakar... qu'il aurait même pu gagner... une histoire de changement de cadre sur la BMW de Gaston Rahier, changement interdit... Mais comme le dit JCO, un Dakar se gagne sur le terrain, pas sur le tapis vert. Bref, Jean-Claude Olivier réalise l'exploit dans ce difficile Dakar, à tel point que certains journalistes ironisent gentiment en lui demandant pourquoi il embauche des pilotes pour le team Sonauto Yamaha puisque, depuis deux ans, c'est lui qui termine le mieux classé des pilotes sur Yamaha ...



Jacky Vimond, vainqueur du premier GP 250 de l'année en Afrique du Sud, devient à Gimont le premier Français vainqueur du GP de France de motocross. En bagarre pour le titre durant toute la saison, Jacky se "loupe" dans la dernière épreuve décisive pour l'attribution de la première place au général. Kinigardner est de nouveau champion et Vimond une autre fois vice-champion.

1985 en bref...en bref...

- Broc Glover gagne à Bercy, lors du supercross, la finale du second soir.
- Vimond termine quatrième de l'enduro du Touquet et est sacré super champion de France de motocross.
- Djerba 500 : Yamaha sur toutes les marches du podium avec Charbonnier, Leblanc et Bacou.
- Thierry charbonnier vainqueur de la première épreuve du championnat de France d'enduro à Cauneille.
- Lawson vice-champion GP 500.

Supermotard "de Carole" en mars 1985



Jean-Claude Olivier sur sa Yamaha n°3, réalisée sur une base d'YZ 490 et esthétiquement fruit du talent de Daynié, termine quatrième de la finale derrière Bacou et Mingels eux aussi sur Yamaha. Le vainqueur est Kent Howerton (Kawasaki), un pilote américain, moult fois titré en motocross US, vainqueur du Superbiker en 1979 et en 1984 à Carlsbad. A signaler pour le fun la participation à cette épreuve de Gille Husson sur une TZ 350 pourvue d'un grand guidon et dépouillée de son carénage. Gilles réussira l'exploit de se qualifier pour la finale et terminera quatorzième sur vingt-deux pilotes classés.

24h. du mans Rapicault, Espie et Foray sur le podium

C'est au guidon d'une Yamaha FZ750 équipée d'un moteur fourni par l'usine que l'équipage engagé par Moto 2000 termine sur le podium de cette édition des 24 heures du Mans. C'est en ayant parcouru 3235 km, soit 25 km de moins que les deuxièmes classés Moineau et Hubin (Suzuki SERT), que Thierry Rapicault, Thierry Espié et Jean Foray s'octroient cette superbe place. En ayant parcouru 762 tours à la moyenne de 134,8 km/h contre 781 pour les vainqueurs Bertin, Millet et Guichon (Suzuki Marseille Moto) la FZ 750 a démontré tout son potentiel pour sa première course

Sarron et Roche officiels Yamaha 500

Raymond Roche, troisième en 1984 du mondial 500 rejoint le clan Yamaha aux côtés de Christian Sarron et Eddie Lawson. Pour le premier GP Lawson s'impose devant Spencer, le futur champion en 500 et en 250, tandis que Sarron se classe sixième. Roche, qui a perdu l'avant à environ 180 km/h, s'en tire avec un pied bien râpé. Au GP d'Espagne Sarron monte sur le podium, précédé par Spencer et Lawson. Roche est cinquième derrière Gardner et devant De Radigues. Mais le point d'orgue de la saison de Christian est à venir ... Un certain 19 mai en Allemagne (encadré)... Sur sa lancée, Sarron finit cinquième en Italie, troisième en Autriche, cinquième en Yougoslavie et encore troisième à Spa. Puis vient le Grand Prix de France. Une nouvelle fois Sarron se "loupe" au départ et entame une remontée dont il a le secret. Il passe successivement Haslam, Lawson, Mamola, Roche, que dis-je il passe, il "oublie", en effectuant les meilleurs tours en course (tour le plus rapide 1'33"92), ses adversaires et

19 mai 1985 Hockenheim

Le 19 mai 1985, sur le circuit de Hockenheim, Sarron... fait un départ à la Sarron... qui le voit pointer vingtième au premier virage, mais... il pleut. Sarron se lance alors dans une poursuite effrénée. Les trajectoires sont pures et Christian remonte un à un les adversaires qui le précèdent. Son rythme est supérieur à celui de tous les concurrents en piste. Le "Petit Prince" de la pluie s'offre une fabuleuse remontée dont il a le secret. Christian est maintenant revenu derrière Spencer en tête du Grand Prix. Et dans le Stadium du circuit d'Hockenheim, dans le virage qui précède la ligne droite des stands, Christian ne fait qu'une bouchée du pilote américain avec un "extérieur" d'anthologie. C'est du grand, du très grand Christian Sarron qu'il est offert de voir ce jour-là. Et... il passe la ligne en vainqueur, auteur d'une course devenue légendaire.



revient une fois encore sur Spencer en tête. C'est du remake de Hockenheim,... Eh bien non, car Sarron se précipite un peu pour passer Spencer, alors qu'il est vraiment plus rapide, et "croise" les roues au freinage du garage bleu devant une foule dépitée. En revanche Roche réalise un exploit, après des places de septième en Italie, de sixième en Yougoslavie et de cinquième en Belgique, en terminant deuxième devant Mamola et

Affiche publicitaire du GP de France 1985 avec Sarron à la une.

Lawson. Sarron remonte sur le podium à Silverstone (troisième), avant d'être classé quatrième à Anderstorp et de chuter à Misano. Christian est troisième du championnat du monde 500. Quant à Roche, sixième en Angleterre, huitième en Suède et quatrième à Misano, il est classé septième au championnat.

FZ750



Photo: prototype

YAMAHA FZ750—UNE MOTO D'EXCEPTION.

Même nos concurrents reconnaissent la supériorité de YAMAHA en matière de 2-temps. D'ailleurs, il serait difficile de le contester au vu des nombreux titres de Champions du Monde, et lorsque l'on regarde des machines aussi parfaites que la RD500LC!

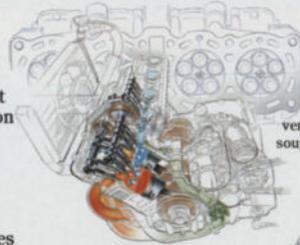
C'est la même volonté de perfection qui a guidé l'élaboration de la nouvelle FZ750, quatre-temps, haute performance qui est sans doute l'une des plus avancées en matière de technologie. Personne n'était jamais allé aussi loin dans la recherche en 4-temps que l'équipe qui a conçu la FZ750. Son bloc cylindre incliné à 45° innove énormément par rapport aux 4 cylindres classiques: centre de gravité abaissé, meilleur centralisation et meilleure répartition des masses entre l'avant et l'arrière, passages d'admission et d'échappement plus directs et bien sûr une position de conduite très sportive.

Pour obtenir un meilleur rendement du flux

d'admission, la FZ750 dispose de 5 soupapes par cylindre, un grand pas technologique que même les équipes de Formule 1 n'ont pas encore osé franchir. Et tous les tests prouvent que la combinaison de 3 soupapes d'admission pour 2 d'échappement permet un rendement moteur jamais atteint avec des technologies traditionnelles. Les carburateurs montés verticalement permettent une admission extrêmement directe via les soupapes et la chambre de combustion sphérique alliées à des pistons dont la calotte est de forme concave, procurent au moteur un taux de compression le plus élevé possible, et assurent une efficacité maximum au niveau de la combustion.

Le résultat est sans appel. La FZ750 se présente d'emblée comme la plus puissante du marché, et dispose d'une partie-cycle exceptionnelle issue de la compétition.

La FZ750 — un quatre temps d'exception.



La surprenante FZ750 dispose de carburateurs verticaux et de 5 soupapes par cylindre.

CHARACTERISTIQUES TECHNIQUES FZ750

Moteur.....	4-cylindres, 4 temps à refroidissement liquide 2 ACT, 5 soupapes
Cylindrée.....	749 cc
Alésage x course.....	68,0 x 51,6 mm
Allumage/démarrage.....	Transistorisé/démarrateur électrique
Transmission.....	6 vitesses
Freins (avant arrière).....	Double disque hydraulique disque
Pneus (avant arrière).....	120/80V-16 130/80V-18

Les spécifications sont sujettes à changement sans préavis.

La répartition des masses de la FZ750 relève de la perfection.



Le carénage semi-intégral étudié en soufflerie procure à la fois une bonne pénétration dans l'air et une protection efficace qui contribue largement au confort de conduite. Il est monté directement sur le cadre pour éviter que le poids n'affecte la direction.

La fourche assistée par air dispose d'un réglage d'amortissement automatique qui élimine les complexes systèmes anti-plongée.

Le freinage est puissant et progressif grâce aux 3 disques ventilés qui disposent d'étriers à pistons opposés et de plaquettes semi-métalliques.

La partie avant du réservoir d'essence de grande capacité renferme le boîtier de filtre à air. L'essence est donc placée à l'arrière ce qui procure un abaissement du centre de gravité, mais aussi une meilleure répartition des masses.

Le cadre "large boucle" issu de la compétition assure une excellente rigidité entre la colonne de direction et l'axe de bras oscillant. La roue avant de 16 pouces améliore l'aérodynamisme et la tenue de route de la FZ750.

La suspension monocross Rising Rate est équipée d'un amortisseur unique du type DE CARBON qui contrôle le débattement du bras oscillant en aluminium caissonné. Cette suspension dispose d'un réglage en amortissement et en pré-charge du ressort.

Les roues en alliage ont un profil extra-large et présentent un nouveau design. La taille des pneus "haute vitesse" est de 130/80 V-18 à l'arrière. Précision de direction et adhérence maxi. font de la FZ750 un modèle de stabilité et de maniabilité.

Le moteur exceptionnellement étroit représente un nouveau seuil technologique en matière de 4-temps. 5 soupapes par cylindre, et l'admission directe par carburateurs verticaux en font le plus puissant de la catégorie 750cc.

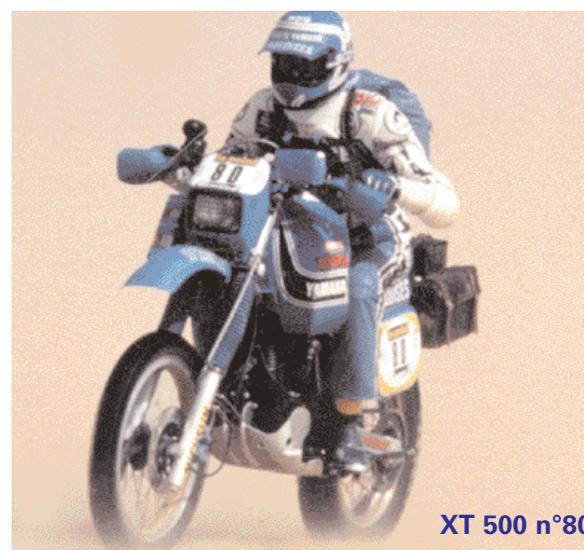
Photo: prototype



XT de 1981 à 1985 les monos "bleus" des hommes "bleus"



XT500 n° 81 (1981)



XT 500 n°80 (1983)



XT550 n°104 (1982)



XT 600 n° 80 (1984)



XT600 n° 80 (1985) première version fabriquée au Japon