



L'hebdomadaire du cinquantième

Jacky Vimond champion du monde cross 250.

En 1986, Jacky Vimond devient champion du monde de cross au guidon de cette YZ 250. Après deux saisons, 1984 et 1985, où il termine vice-champion du monde en 250, et après sa septième place en 125 en 1983, Vimond monte sur la plus haute marche du podium final. Sacré champion du monde deux Grands Prix avant la fin, Jacky Vimond a, pour remporter le titre, gagné onze manches, dont quatre doublés qui lui ont valu sept victoires au général. C'est le premier titre pour un pilote français en mondial de motocross.



**PALMARES
Jacky VIMOND**

1979 :
champion de France 125 inter
1980 :
champion de France 125 inter
11e championnat du monde 125
1981 :
Champion de France 125 inter
9e championnat du monde 125
1982 :
Champion de France 250 inter
6e championnat du monde 125
1983 :
Super champion de France
7e championnat du monde 125
1984 :
Super champion de France
Champion de France 250 inter
2e championnat du monde 250
1985 :
Super champion de France
Champion de France 250 inter
2e championnat du monde 250
1986 :
Champion du monde 250
Champion de France Open



Après deux deuxièmes places au classement final du championnat du monde de motocross 250, Jacky Vimond coiffe enfin la couronne mondiale après une saison remarquable. Maîtrisant son sujet à 100%, le Français s'impose à Kinigardner, celui qui par deux fois, en 1984 et 1985, a été sacré alors que Vimond est vice-champion.

Adieu Sabine

Sabine disparaît le 14 janvier 1986, exactement neuf ans jour pour jour après avoir été retrouvé, lors du rallye Abidjan-Nice près de l'Emi-Fezzan (Lybie), par Jean-Claude Bertrand (l'organisateur) et Jean-Michel Siné, le pilote de l'avion utilisé pour les recherches. Thierry Sabine restera à jamais l'Homme du Paris-Dakar, celui dont le nom est pour l'éternité indissociable de celui de l'épreuve.



La V-Max Yamaha est un cas unique dans les annales de la moto. Quasi inchangée esthétiquement depuis sa présentation officielle aux États-Unis, en octobre 1984 à Las Vegas, cette fabuleuse moto est restée attrayante, avec sa ligne étonnante, pendant ses 20 ans de carrière, prouvant le génie de ses pères créateurs.

Fin 1981, début 1982, Ed Burke planche sur le concept V-Max en collaboration avec le bureau de style JK Design International pour imaginer un produit répondant aux attentes spécifiques des consommateurs américains. Les premières esquisses furent élaborées, puis affinées pour prendre la direction du Japon et être étudiées. Le projet, dont l'un des points primordiaux était la motorisation par un V4, est accepté. Le seul V4 existant chez Yamaha est celui de la 1200 Venture. Ce moteur est retravaillé afin d'être en adéquation avec le style visuel rageur de l'engin. Un prototype est fabriqué sur ces bases en respectant le projet initial, et ainsi voit le jour l'illustre V-Max.

Historiquement, les évolutions de la Yamaha restent mineures, même si deux changements importants sont à signaler dans son évolution. Le premier intervient en 1991 : la puissance moteur diminue de 100 ch à 95 ch (conséquence de la mise aux normes antibruit) et de nouveaux

La mythique Vmax



Moto culte au design génial, résultant du mélange magique des lignes audacieuses de sa carrosserie et de la visualisation de son imposant moteur V4 ceint par son cadre tubulaire, la V-Max est une moto d'exception dans tous les sens du terme. Une moto intemporelle.

arbres à cames sont montés (pour augmenter la levée des soupapes), permettant d'obtenir plus de couple en bas et de conserver son côté "viril". Le second, réalisé en 1993, touche à la partie-cycle et remédie en partie au principal défaut de la V-Max, son freinage, avec l'adoption de disques avant ventilés de 298 mm et d'étriers quatre pistons et aussi d'une fourche de \varnothing 43 mm à la place de celle d'un diamètre de 40 mm, source de critique. Pour conclure : une V-Max reste une V-Max : mythique,

attachante, splendide... C'est une moto avec une histoire, une moto qui inspire la création, une moto qu'un jour ou l'autre on rêve de posséder et qui, lorsque vous franchissez le pas, vous comble par son caractère. Ses défauts deviennent plaisirs, vous y remédiez, vous la transformez, vous la bichonnez, bref vous l'aimez.

L'ARRIVEE EN FRANCE

Au début de l'année 1983, Jean-Claude Olivier découvre la V-Max lors d'une visite au Japon et tombe sous son charme. Mais, commercialiser la V-Max en France veut dire aussi la distribuer dans toute l'Europe, et les dirigeants de Yamaha ne sont pas très enthousiastes à cette idée. J.C. O réussit cependant à décider, fin 1983, les Japonais pour que lui soient fournies une dizaine de motos. En janvier 1985, la première V-Max arrive en France. J.C. Olivier la prête à un de ses amis, Bobby Barrier, pour qu'il aille exhiber la nouveauté dans un des hauts lieux du show-biz français : Saint-Tropez. La démarche aboutit au-delà des espérances : une trentaine de commandes tombent, soit trois fois plus que de motos disponibles. Le pari est réussi et, en juillet 1985, ce sont dix V-Max qui sillonnent les rues de Saint-Tropez, assurant ainsi une promotion de choix.



Sur le site privé de Sonauto JCO en action avec la V-max. En ce temps là ... 20 ans déjà ...

V-MAX "Story" 20 ans d'évolution d'une moto de "légende"

1981-1982

Étude du concept par Ed Burke.

1982

Réalisation du prototype.

1984

Première présentation à Las Vegas (octobre) et commercialisation. (moteur V4, système V-Boost, 150 ch, 285 kg).

1985

Arrivée de la première V-Max en France (janvier), version sans le système V-Boost. Type 2EN.

1986

V-Max type 2EN : roues coulées, écopes grises, caches latéraux gris, freins avant avec étriers 2 pistons.

1987

V-Max type 2EN : les roues deviennent quasi pleines, type lenticulaire, en aluminium, écopes et caches noirs.

1988

V-Max type 2EN : écopes noires et grises, caches latéraux du coloris du réservoir et gris.

1990

V-Max type 2EN : écopes et caches latéraux gris et alu, allumage digital électronique, non disponible en France.

1991

V-Max type 2EN : système d'échappement modifié pour répondre à la nouvelle réglementation (81 db au lieu de 83), la puissance moteur passe de 100 ch à 95 ch, couple 10,3 m.kg à 3 000 tr/min, nouveaux arbres à cames, rapport de transmission final plus court.

1993

V-Max type 2EN : tubes de fourche ø 43 mm au lieu de 40 mm, alternateur modifié pour plus de débit, nouveaux freins avant de ø 298 mm, étriers 4 pistons.

1996

V-Max type 2EN : Série black, faux réservoir, fourreaux de fourche, garde-boue avant, pots d'échappement, de couleur noire, écopes et caches latéraux noir et gris, filtre à huile type cartouche.

1998

V-Max type 2EN : Pots chromés, écopes et caches latéraux gris et noir.

1999

V-Max type VP031 : Bas de fourche poli, garde-boue genre carbone, roues polies, écopes et caches latéraux gris et noir).

2001

V-Max type VP031 : Faux réservoir, garde-boue avant et arrière genre carbone, protecteurs tubes de fourche, écopes, et caches toujours bicolores.



V-MAX VERSION USA

Aux États-Unis, la V-Max est commercialisée avec un système de suralimentation V-Boost. Ce système, géré par un servomoteur, suralimente le moteur après l'ouverture d'un papillon situé avant les rampes des carbus, procurant ainsi dans les hauts régimes un surcroît de puissance à la Yamaha et donc des accélérations plus musclées. En France et en Europe, la V-Max ne dispose pas du système V-Boost, mais ce manque ne l'empêche pas d'être considérée à l'époque comme une moto surpuissante à ne pas mettre entre toutes les mains. C'est également ainsi que se créent mythes et légendes.



LES VENTES EN FRANCE

1986	568 ex.
1987	832 ex.
1988	755 ex.
1989	908 ex.
1990	1398 ex.
1991	1731 ex.
1992	1458 ex.
1993	1311 ex.
1994	538 ex.
1995	494 ex.
1996	497 ex.
1998	670 ex.
1999	438 ex.
2000	277 ex.
2001	199 ex.

Championnat du monde de vitesse Yamaha titré en 250 et en 500.

250 : Carlos Lavado

C'est de nouveau l'année Lavado. La saison comporte onze Grands Prix. Lavado en termine huit. Six fois sur la plus haute marche du podium et deux fois sur la seconde, Lavado offre au public de superbes bagarres avec Dominique Sarron, Mang, Sito Pons ou encore Jean-François Baldé. C'est du grand Lavado et le spectacle est de toute beauté. Lavado remporte son deuxième titre avec 114 points, soit six d'avance sur "Sito" Pons. Dominique Sarron troisième, vainqueur du GP brésilien, est nettement plus loin avec 72 points.

500 : Eddie Lawson

En cette saison 1986, Eddie Lawson doit bagarrer avec Mamola, Sarron et Gardner, quatrième en 1985, qui s'affirme de plus en plus au guidon de sa 500 Honda. Baldwin, De Radigues et Mc Elnea viennent aussi prendre part à la lutte pour la victoire. Dix fois sur onze courses Lawson passe la ligne d'arrivée et termine sur le podium, confirmant sa régularité et sa "fiabilité" au guidon d'une 500. Eddie, vainqueur de sept Grands Prix, décroche son second titre de champion du monde. Gardner, deuxième, est à 22 points et Mamola troisième à 34. Dominateur, Lawson passe souvent avec une avance confortable la ligne d'arrivée lors de ses victoires.

PALMARES 1986

Eddie LAWSON GP 500	Carlos LAVADO GP 250
- 1 Monza	- 1 Jarama
- 1 Nürburgring	- 1 Nürburgring
- 1 Salzbugring	- 1 Salzbugring
- 1 Rijeka	- 1 Assen
- 1 Le Castellet	- 1 Le Castellet
- 1 Anderstorp	- 1 Anderstorp
- 1 Misano	- 2 Monza
- 2 Jarama	- 2 Silverstone
- 2 Spa	
- 3 Silverstone	

Paris - Dakar en "Fusée"

Après sa deuxième place au Paris-Dakar 1985 au guidon d'une XT monocylindre, Jean-Claude Olivier pense qu'il est nécessaire, pour gagner l'édition 1986, de disposer d'une moto plus rapide afin de pouvoir lutter contre les bicylindres. Il pousse Yamaha à concevoir un bicylindre, mais Yamaha n'est pas prêt et JCO décide de construire la FZ750T. Propulsée par un moteur quatre cylindres qui provient de la 750 Fazer, elle est rapidement baptisée "La Fusée" du fait de ses performances. En vitesse de pointe, avec 200 km/h la FZ750T est à la hauteur des attentes de JCO, mais elle est lourde à manier. Son pilotage physique s'avère un handicap que ne compensent pas ses performances et JCO ne peut pas réellement se mêler à la lutte pour la victoire finale. Cependant dès qu'il est possible de faire parler la "cavalerie", JCO prend tous les risques pour essayer d'imposer la FZ750T sur le podium d'une spéciale. Entre Agadez et Bilma, JCO termine en brillant 6e, puis dans la spéciale de Tera à Gao le 14 janvier la récompense est là avec une splendide deuxième place à 27 secondes du premier, Findanno (Yamaha 660), en reléguant Eddy Hau et sa BMW 980 à plus de 6mm30 et Neveu (750 Honda), le futur vainqueur à 14 mm pile. Trois nouvelles fois dans le top cinq, cinquième dans la spéciale qui va de Rosso à Saint Louis, troisième dans celle de Tool à Dara et quatrième de l'épreuve Thies à Noto, Jean-Claude Olivier termine le rallye en beauté avec une deuxième place dans la spéciale mythique du Lac Rose.



C'est Thierry Charbonnier qui se classe premier pilote Yamaha.

CLASSEMENT des YAMAHA

4e	Th. Charbonnier XT680
7e	A. Marinoni XT660
10e	F. Picco XT660
11e	C. Mas XT660
12e	J-C. Olivier YZ750T

Km parcourus : 15 000 km

Km en spéciale : 7 452 km

Nb concurrents départ : 486

Nb concurrents à Dakar : 100

dont 29 motos.



1986 en bref...en bref...

- Serge Bacou remporte le rallye d'Algérie.

- Mingels gagne le Supermotard de Carole devant Howerton.

- Thierry Girad est champion de France de trial avec une TY 250.

- Vimond décroche un titre de champion de France de plus celui de la catégorie Open.

- Yves Demaria est champion de France cadet sur YZ.

- Pico est vainqueur du rallye des Pharaons sur une XT 600.

- Commercialisation du premier marine-jet Yamaha.

- Streuer est champion du monde catégorie side-car avec un LCR Yamaha.

ACCIDENT

- Lors de la célébration de son titre mondial 250 au cabaret "Paradis Latin" Jacky Vimont doit être descendu des coursives assis sur sa moto tenue par des filins. L'avant de la moto, mal attachée, bascule dans le vide et Jacky fait une chute de huit mètres se blessant gravement au dos.

HOMMAGE

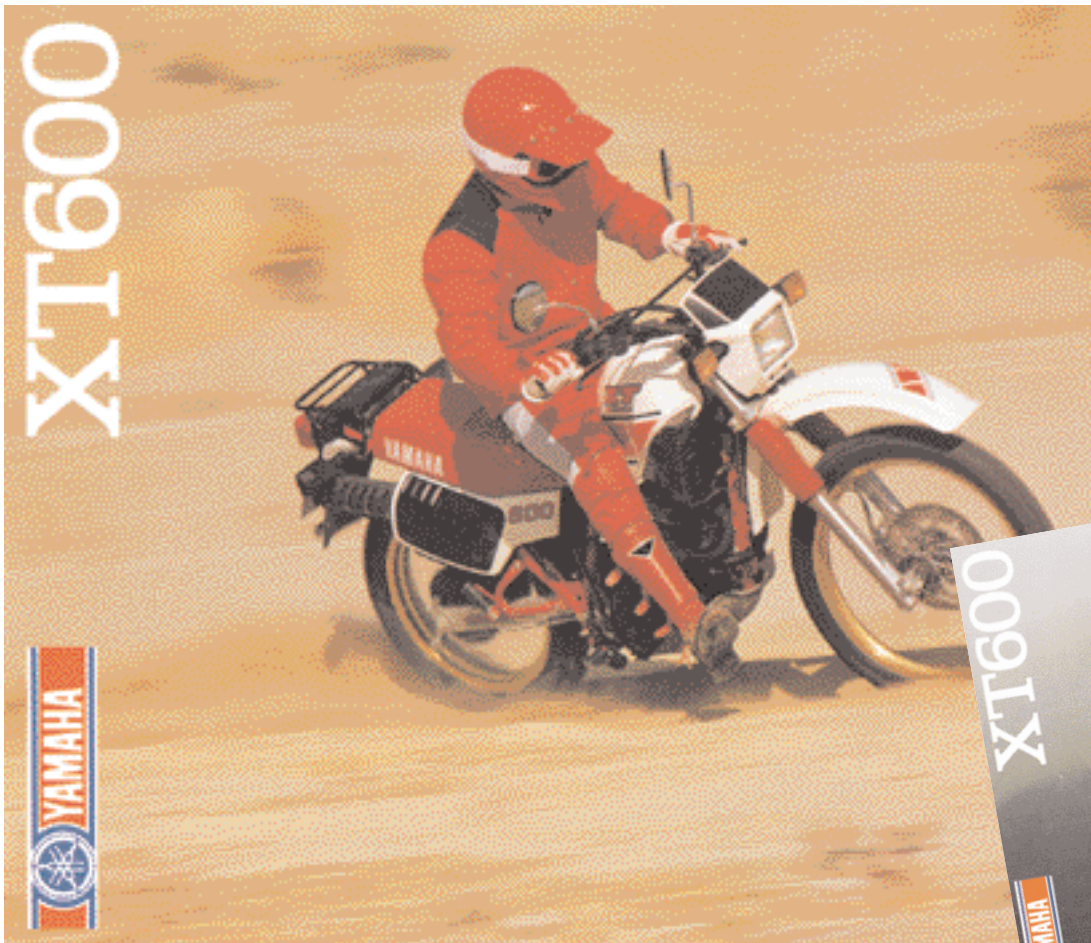
- Lors de l'accident tragique dans lequel Thierry Sabine (36 ans) décède, quatre autres personnes trouvent la mort. Le chanteur Daniel Balavoine (33 ans), Nathalie Odent (journaliste au Journal du Dimanche), Jean-Pierre Lefur (radio) et François-Xavier Bagnoud, le pilote de l'hélicoptère dont le crash leur a été fatal. Hommage et respect forever à eux cinq.

Chiffre de vente

- Les trails représentent en 1986 57% des ventes de motos de Yamaha en France.

Quatre cylindres en ligne de 750 cm³ qui développent 94 chevaux à 12 000 tr/mn, une boîte six vitesses caractérisent le moteur de la FZ750T qui pèse plus de 220 kilos à vide ... Créer un tel "monstre" et ensuite le piloter sur 15 000 km ... il fallait oser !

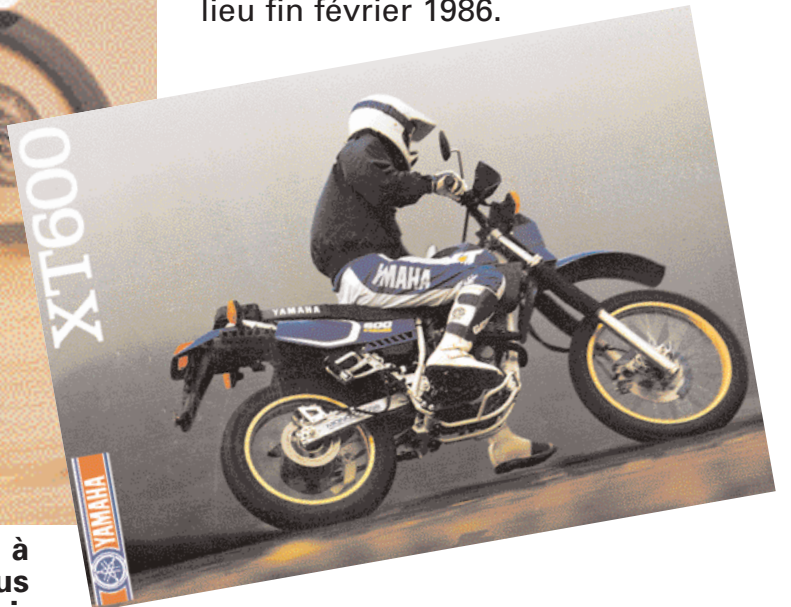
XT 600



À mi-chemin entre la Ténéré et la TT, la XT 600 modèle 1983 à 1986 ci-dessus est l'alternative pour qui veut une moto plus citadine, et surtout plus légère tous pleins faits, tout comme ci-dessous et à droite son évolution de 1987 type 2KF.

Type 43F

La Yamaha XT 600 type 43 F est homologuée par le service des Mines le 8 décembre 1983. Cette version est commercialisée en 1984 et 1985. La série commence avec le numéro 43 F 000 096 dont la commercialisation débute fin février 1984. Elle est remplacée en 1986 par le modèle type 43 F dont le premier n° de série moteur est 43F 041 101 et le premier n° de série cadre 43F 041 106. La commercialisation de cette version a lieu fin février 1986.



La version 2 KF est homologuée en janvier 1987 et sa série démarre avec la moto n°2 KF 000 101. Cette machine adopte une nouvelle ligne, une nouvelle décoration et aussi un réservoir qui gagne en volume en passant à 13 litres. Cette moto se distingue, entre autres, aussi par son frein arrière à disque, son protège-disque avant et des clignotants carrés.

Type 2KF



Yamaha, qui possède déjà des parts de la société MBK Industrie, rachète cette société en 1986. Ce qui n'est pas une surprise pour les concessionnaires de la marque déjà prévenus par ce courrier de 1984.

Yamaha achète MBK industrie



Des Yamaha pour les "Kids"

Yamaha commercialise depuis quelques années toute une gamme de motos pour "enfants". Du célèbre PW 50 - le fameux "Pee-Wee" - aux motos de cross, trikes et quads, une large palette de machines est offerte aux Kids. Ces engins font rêver les jeunes, un tour d'horizon des motos proposées en 1987 vaut d'être fait.



- Monocylindre 2 T à refroidissement liquide et clapets en matière synthétique • Frein avant à disque avec étriers à piston opposés • Bras oscillant en alliage léger • Centre de gravité abaissé et masses recentrées
- Transmission et embrayage renforcés • Radiateur à double flux • CDI avec courbe d'avance modifiée

YT60/YF60/YFM80



PW50/80



Propulsée par un moteur 2 temps doté de clapets d'admission, cette moto amusante adaptée à la taille d'un enfant vous offre tout ce que vous attendez: boîte de vitesses entièrement automatique, transmission secondaire par arbre, fourche avant télescopique, amortisseur arrière, freins avant et arrière manuels et un poids limité à 37 kg. Prenez un bon départ avec un PW 50.

CARACTERIQUES TECHNIQUES PW50

Moteur	Monocylindre 2 temps, admission à clapets
Cylindrée	49 cc
Alésage x course	40,0 x 39,2 mm
Puissance maxi	2,7 CV (2,0 kW) à 5.500 trs/min
Couple maxi	0,39 kgm (3,8 Nm) à 4.500 trs/min
Lubrification	Graissage séparé Autolube
Allumage/démarrage	CDI/kick
Réservoir d'essence	2,0 ltr
Transmission	Automatique
Longueur/largeur/hauteur H.T.	1.245/575/715 mm
Empattement/garde au sol	355/105 mm
Poids à sec	37 kg
Freins (avant/arrière)	Tambour-tambour
Pneus (avant/arrière)	250-18 250-10
Conçus pour les utilisateurs de moins de 25 kg.	

Les spécifications sont sujettes à changement sans préavis.

Inspiré de nos motos de cross YZ, le PW 80 est la moto idéale pour les débutants. Son moteur 2 temps de 79 cm³, qui a largement fait ses preuves, délivre une puissance régulière et soutenue. La boîte de vitesses à 3 rapports avec embrayage automatique permet aux débutants de se concentrer sur le pilotage sans se soucier du passage des vitesses. De plus, la suspension arrière Monocross et la fourche avant télescopique rassureront les novices.

CARACTERIQUES TECHNIQUES PW80

Moteur	Monocylindre 2 temps, admission à clapets
Cylindrée	79 cc
Alésage x course	64,0 x 54,0 mm
Puissance maxi	4,8 CV (3,5 kW) à 5.500 trs/min
Couple maxi	0,64 kgm (6,3 Nm) à 5.000 trs/min
Lubrification	Graissage séparé Autolube
Allumage/démarrage	CDI/kick
Réservoir d'essence	4,9 ltr
Transmission	3 vitesses, avec embrayage automatique
Longueur/largeur/hauteur H.T.	1.540/640/880 mm
Empattement/garde au sol	1.055/185 mm
Poids à sec	57 kg
Freins (avant/arrière)	Tambour-tambour
Pneus (avant/arrière)	90/90-18 110/80-18
Conçus pour les utilisateurs de moins de 40 kg.	

Les spécifications sont sujettes à changement sans préavis.