



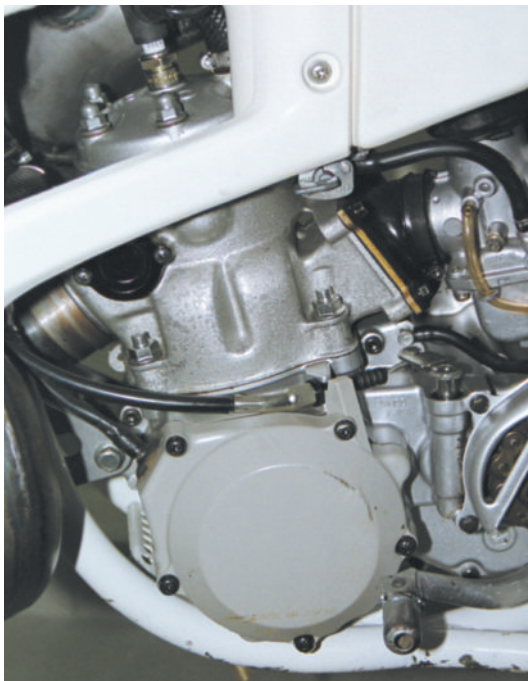
L'hebdomadaire du cinquantième

## Victoire historique au 63<sup>e</sup> ISDE à Mende

C'est avec cette moto que Stéphane Peterhansel est champion du monde d'enduro en 1988. Son moteur dérivé de celui de l'YZ 250 est doté du système YPVS (valve rotative à l'échappement) et délivre une puissance de 48 ch. à 8 500 tr/mn. Proche des 110 kg à sec, la 250 s'avère extrêmement maniable et efficace. Entre les mains expertes de Peterhansel, la Yamaha s'affirme comme la moto d'enduro référence du championnat du monde.



Première et historique victoire pour la France vainqueur du Trophée par équipe au ISDE, victoire en catégorie "Scratch" pour Stéphane Peterhansel, et titre pour Yamaha France avec Edmondson et Charbonnier.



Le moteur monocylindre deux temps de la Yamaha pilotée par Peterhansel est doté d'un refroidissement liquide, gage de performances constantes.

### John Van de Berk est champion du monde pour la deuxième fois.

En mondial de motocross après avoir remporté le titre 125 en 1987, John Van de Berk s'assure le sacre en 250, et succède de façon magistral, avec deux ans de décalage, à Jacky Vimond.

### Jacky "miraculé" Vimond est 5<sup>e</sup> en GP 500 de cross et vainqueur du championnat de France Open

Jacky Vimond, le grand absent du championnat de motocross 1987, termine 5<sup>e</sup> en catégorie 500. Un retour effectué, grâce à la volonté et la tenacité exceptionnelles du champion du monde 1986. Jacky ne renouera malheureusement jamais avec un titre mondial, dont pourtant il pouvait justement rêver après ses saisons magnifiques stoppées par cet accident que nous avons déjà évoqué. Jacky Vimond reste pour le cross français un super pilote et un exemple qui mérite un immense respect.

### Jean-Michel Bayle devance Yves Demaria en catégorie 125.

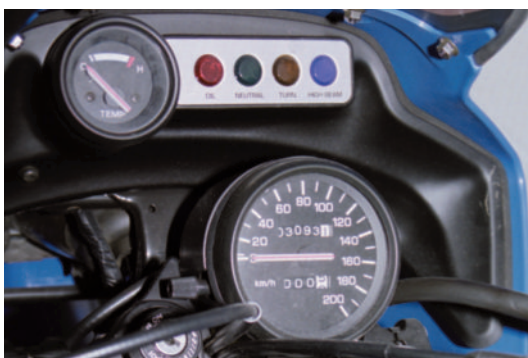
Jean-Michel Bayle remporte le championnat 125 français de motocross, au nez de Yves Demaria "The Fly".



## 1988 en bref...en bref...

- Thierry Charbonnier est sacré champion d'Europe d'enduro avec une 350 TT.
- Van de Berk termine quatrième du Touquet.
- Première année complète de compétition pour Stéphane Peterhansel chez Yamaha.
- Stéphane Perterhansel, embauché comme pilote par Yamaha depuis octobre 1987, gagne le Supermotard de Monthléry et le Trèfle Lozérien.
- Stéphane est vice-champion de France d'enduro derrière Morales et devant le regretté Gilles Lalay.
- Perterhansel est aussi, histoire de montrer son éclectisme, vice-champion de France de Supermotard derrière Laurent Pidoux sur HVA.
- Vimond termine deuxième du motocross des Nations, une course par équipe, avec Kervella et Jean-Michel Bayle, le champion de France 125.
- Thierry Girard est champion du monde par équipe au trial des nations avec sa TY Yamaha.

## 250 TDR



Lors de sa présentation, la TDR, chère au cœur de JCO son père spirituel, crée une mini-révolution avec son concept de moto supermotard motorisée par le bicylindre à refroidissement liquide de la TZR 250 qui développe la bagatelle de 44 chevaux à 10 000 tr/mn. Cette puissance permet à la TDR, "poids plume" de 159 kg avec les pleins, d'atteindre près de 200 km/h compteur en vitesse de pointe. Du jamais vu pour une 250 "trail". La TDR eut aussi sa coupe, "La TDR Fun Cup", avec des épreuves type supermotard.

## BW'S 50

Le BW'S traverse les époques et les modes comme peu de scooters, voire mieux puisqu'il crée la mode et que celle-ci dure encore aujourd'hui. Léger avec 72 kg, le BW's est aussi le plus populaire des "grosses roues". Chef de file incontesté d'une génération de scooters qui a repris son style sans jamais l'égalé, le BW'S est un symbole de liberté indéniable pour les jeunes. Depuis sa naissance en 1986 au Japon le BW'S a su se moderniser, nouvelle turbine de refroidissement une année, nouveau frein avant à disque une autre, ... tout en gardant la ligne qui a fait son succès et ses "gros-roues" enviées.



Tous les jeunes qui désirent un scooter mythique, intemporel, adorent le BW's. Et rouler avec un BW'S c'est afficher son goût pour la différence, pour l'authenticité.

## 125 DTR



La DTR 125 est propulsée par un monocylindre 2 temps avec refroidissement liquide. Dotée de l'YPVS et de YEIS, la nouvelle 125 Yamaha est aussi bien pourvue côté partie-cycle avec par exemple une suspension monocross dérivée de

celle de l'YZ, et avec un frein avant et arrière à disque. D'un poids de 110 kilogrammes, la DTR 125 fait partie des 125 trails très prisés en cette fin de décennie.



Un bicylindre à "eau" de 44 chevaux dans une partie-cycle efficace et un poids plume de 159 kg font un cocktail détonnant baptisé TDR 250.



## Une "Supermotard" pour gagner



Réalisée sur une base de TT 600, cette machine spécifiquement conçue pour les épreuves de supermotard, qui se déroulent sur une piste mixte terre/bitume, voit son moteur passer d'une cylindrée de 600 à 680 cm<sup>3</sup> afin d'améliorer sa puissance et son couple. Au niveau des suspensions, elle conserve à l'arrière le système monocross qui équipe les TT600; en revanche, pour l'avant, elle adopte une fourche de 490 YZ qui possède une meilleure rigidité. Elle est pilotée par Stéphane Peterhansel qui est vice-champion de France de la discipline en 1988.



### Palmarès Yamaha Paris - Alger - Dakar 1988

- 2e Franco Picco TT600
- 4e Carlos Mas YZE 70
- 7e J-C. Olivier YZE 750
- 11e Fernand Gil XT 650
- 13e B. Pascual Proto Yam

Km parcourus : 12 874 km  
km en spéciale : 6 605 km  
Concurrents départ : 603  
Concurrents à Dakar : 121  
dont 34 motos.

Pays étapes : France, Algérie,  
Niger, Mali, Mauritanie, Sénégal.

# Paris - Dakar : Dramatique chute d'André Malherbe

C'est un team Sonauto Yamaha des plus forts qui est au départ de cette 10e édition du Paris-Dakar avec les pilotes expérimentés que sont Jean-Claude Olivier et Thierry Charbonnier, le talentueux crossman - multiple champion du monde - André Malherbe, et le jeune et déjà doué Stéphane Peterhansel. Le 5 janvier au soir les pilotes Sonauto Yamaha sont bien classés, entre la 6e et la 15e place, au général. Le lendemain, André Malherbe 9e - une excellente performance pour un premier Dakar - part de Borj Omar Driss pour rallier Tamanrasset en compagnie de JCO. Les deux hommes s'égarent hors piste, s'en rendent compte ... cherchent la bonne piste ... la retrouvent ... et sont soulagés, André met un peu de gaz mais, piégé par des vagues de sable, chute. La vitesse lors de sa chute n'est pas très élevée, mais André est dramatiquement touché (il restera tétraplégique). JCO reste avec Malherbe en attendant les secours, pour qu'il soit évacué par hélicoptère vers l'hôpital puis rapatrié sanitaire sur Paris. La carrière d'un formidable

champion vient d'être stoppée. JCO, profondément marqué, a envie d'abandonner. Dégoût, tristesse, rage, sentiment d'injustice s'entremêlent dans son esprit, mais pendant cette heure et demie passée à côté de Malherbe, il lui a fait une promesse, à sa demande, celle de continuer la course et d'aller jusqu'à Dakar, pour lui, pour le sport ... "The show must go on" et JCO continue. Étape après étape, spéciale après spéciale il gagne des places, même si le cœur n'y est pas. En digne compétiteur et pour honorer sa parole JCO roule, attaque et se fait, deux jours avant la fin du rallye, à son tour piéger : poignet cassé. JCO continue cependant, malgré cette blessure, pour respecter sa parole et parvient à Dakar à la septième place du général. Sur ce classement brillant mais au goût amer, premier pilote du team, JCO décide de se consacrer encore plus au développement de Sonauto Yamaha et, de ne plus participer au Paris-Dakar ... afin de respecter une nouvelle promesse, mais cette fois faite à son épouse.



De gauche à droite : S. Peterhansel, J-C. Olivier et Thierry Charbonnier.



# Un champion d'exception

## André Malherbe

Le 6 janvier 1988 lors de l'étape Borj Omar Driss au kilomètre 98, vers 10 heures du matin, la carrière d'un champion d'exception est stoppée net par une chute qui laisse André Malherbe paralysé. JCO et Malherbe se sont perdus au départ de cette étape et retrouvent enfin la piste ... un soleil éblouissant... des vagues de sable et c'est le drame.

Même si André Malherbe a réalisé les plus belles performances de sa carrière et glané ses titres de champion du monde avec des motos d'autres marques, il est impensable de ne pas évoquer la carrière exceptionnelle de cet immense champion qui aurait pu devenir un des meilleurs pilotes en rallyes-raids avec Yamaha.

André Malherbe est né le 21 mars 1956 à Ben-Ahin. Fils d'un concessionnaire moto, il se retrouve rapidement, vers cinq ou six ans, installé au guidon d'une mini machine. Puis dans sa douzième année, c'est au guidon d'un 50 Zundäpp qu'il remporte ses premières victoires. Champion de Belgique junior à quinze ans, André Malherbe a pour objectif, l'année suivante, d'obtenir le titre en Coupe 125 FIM ... mais les instances belges décide qu'il faut avoir dix-huit ans pour piloter une moto... Malherbe "s'exile" en France et obtient le titre convoité en 1977. Les Belges ayant pris conscience de la stupidité de leur loi, l'abolissent. Malherbe rentre au pays et s'offre dans la foulée son deuxième titre en Coupe 125 FIM. André passe ensuite en catégorie 250 où il s'illustre bien entendu avec panache. Vice-champion de la catégorie 250, Malherbe s'attaque à la catégorie reine où il se classe troisième en 1979 avant de remporter le titre en 1980. De nouveau sacré en 1981, André Malherbe est vice-champion en 1983 avant de remonter en 1984 sur la plus haute marche du podium final. Deux fois deuxième en 1985 et 1986, il prend une retraite non désiré en 1987 du fait du non renouvellement de son contrat par Honda pour cause de restriction budgétaire. Auteur de 27 victoires en GP et de 11 en coupe 125 FIM, André Malherbe est un immense champion et une figure incontournable du motocross mondial.

### LE DÉBUT DE L'HISTOIRE AVEC YAMAHA ET LE TEAM SONAUTO.

Lors de la remise des prix du Superbiker, André Malherbe vient trouver JCO et lui fait part de son envie de participer au Paris - Dakar dans le team Français. JCO propose à André de faire un test en Algérie. Sur la piste qui mène à El Golea, JCO demande à Malherbe de passer devant et de suivre le road-book préparé pour cette étape test. Malherbe a quelques problèmes

de navigation et JCO est plus que septique en fin de matinée. L'après midi se passe heureusement un peu mieux, jusqu'à la rupture de la suspension arrière de la moto d'André. la moto est "cachée" derrière une dune et c'est à deux sur la moto de JCO que Tamanrasset est rejoint. Retour sur les lieux de la casse avec un véhicule pour récupérer la moto de Malherbe ... mais la moto a disparu ... sûrement empruntée par un supporter local de Yamaha.



**Trois titres mondiaux et trois titres de vice-champion en motocross 500 pour le Belge André Malherbe, à gauche lors d'un test effectué avec JCO.**

### Palmarès d'André Malherbe en coupe FIM et championnat du monde de motocross

1974	1er Coupe 125 FIM
1975	1er Coupe 125 FIM
1977	3e du championnat 250
1978	Vice-champion 250
1979	3e du championnat 500
1980	Champion du monde 500
1981	Champion du monde 500
1983	Vice-champion 500
1984	Champion du monde 500
1985	Vice-champion 500
1986	Vice-champion 500



**Lors de l'essai de la XTZ 750 Super Ténéré Jean-Claude Olivier, en compagnie de Gilles Mallet, repasse sur le lieu de l'accident de janvier 1988 et retrouve des morceaux de la moto d'André Malherbe ... Intense émotion !**



## Champion du monde de vitesse GP500 : Eddie Lawson

Lawson est toujours aussi doué au guidon de sa Yamaha pendant la saison longue de quinze GP. Au cours de ceux-ci, Lawson ne commet aucune erreur et n'a pas non plus de soucis mécaniques. Il passe quinze fois la ligne dans les points et montre à ceux qui l'avaient battu sur son terrain l'année passée que le véritable métronome en GP c'est lui. Gardner, Rainey, Sarron et Magee sont les autres animateurs de cette saison où "l'horloger"

niveau, retrouve de sa superbe en bataillant plus régulièrement pour la victoire. Victoire qu'il manque d'ailleurs de peu lors de la manche française sur le circuit du Castellet, où dans "Signe" sa science de la trajectoire fait toujours merveille. et où justement dans cette grande courbe négociée à environ 180 km/h, dont on ne voit pas la sortie en y entrant, Sarron passe à plusieurs reprises Lawson, dévoilant ainsi prématurément "l'avantage" qu'il possède dans cette portion du circuit. Lui ayant trop tôt montré le "bon chemin" Sarron ne peut malheureusement pas rééditer par la suite à cet endroit son attaque sur Eddie. Il s'incline pour 22 millièmes de seconde devant l'Américain. Mais quelle course ! Durant cette saison,

### PALMARES Eddie LAWSON

1	Laguna Seca	500
1	Jerez	500
1	Imola	500
1	Salzbugring	500
1	Le Castellet	500
1	Anderstorp	500
1	Goiania	500
2	Jarama	500
2	Assen	500
2	Spa	500
2	Brno	500
3	Suzuka	500
4	Nürburgring	500
6	Donington	500
10	Rijeka	500



Lawson est une nouvelle fois champion du monde. La valeur sûre de la catégorie 500 c'est Eddie Lawson, et Honda s'offre ses services pour l'année suivante. Lawson en profite au passage pour faire monter les enchères. Car si Lawson est un excellent pilote c'est aussi un homme d'affaires très doué.

## 4<sup>e</sup> Christian Sarron

En cette fin des années quatre-vingt Sarron, qui en est à sa douzième année de compétition au plus haut

niveau, retrouve de sa superbe en bataillant plus régulièrement pour la victoire. Victoire qu'il manque d'ailleurs de peu lors de la manche française sur le circuit du Castellet, où dans "Signe" sa science de la trajectoire fait toujours merveille. et où justement dans cette grande courbe négociée à environ 180 km/h, dont on ne voit pas la sortie en y entrant, Sarron passe à plusieurs reprises Lawson, dévoilant ainsi prématurément "l'avantage" qu'il possède dans cette portion du circuit. Lui ayant trop tôt montré le "bon chemin" Sarron ne peut malheureusement pas rééditer par la suite à cet endroit son attaque sur Eddie. Il s'incline pour 22 millièmes de seconde devant l'Américain. Mais quelle course ! Durant cette saison,

niveau, retrouve de sa superbe en bataillant plus régulièrement pour la victoire. Victoire qu'il manque d'ailleurs de peu lors de la manche française sur le circuit du Castellet, où dans "Signe" sa science de la trajectoire fait toujours merveille. et où justement dans cette grande courbe négociée à environ 180 km/h, dont on ne voit pas la sortie en y entrant, Sarron passe à plusieurs reprises Lawson, dévoilant ainsi prématurément "l'avantage" qu'il possède dans cette portion du circuit. Lui ayant trop tôt montré le "bon chemin" Sarron ne peut malheureusement pas rééditer par la suite à cet endroit son attaque sur Eddie. Il s'incline pour 22 millièmes de seconde devant l'Américain. Mais quelle course ! Durant cette saison,

### PALMARES Christian SARRON

2	Rijeka	500
2	Le Castellet	500
3	Nürburgring	500
3	Assen	500
3	Donington	500
3	Anderstorp	500
4	Jarama	500
4	Jerez	500
5	Goiania	500
6	Laguna Seca	500
8	Suzuka	500



# Yamaha l'école de la course dans toutes les catégories

En fin d'année 1988 et au début de 1989 Yamaha fait de la pub pour la coupe TZR et le Trophée DTR, deux formules qui permettent aux jeunes pilotes de se faire connaître en vitesse et en tout-terrain.

**COUPE TZR 125 YAMAHA. DES 14 ANS PRENEZ L'ASPI DE RUGGIA.**



**CALENDRIER COUPE TZR 125**

Zone Nord	Zone Sud	Finales
19 Mars : Le Mans	30 Avril : Pau	24 Septembre : Pau
7 Mai : Carole	21 Mai : Nogaro	1 <sup>er</sup> Octobre : Carole
14 Mai : Magny-Cours	28 Mai : Albi	15 Octobre : Charade
9 Juillet : Carole	18 Juin : Ledenon	

Pour tous renseignements contactez Christian Brunier - WIP - 36, rue Guersant - 75017 Paris - Tél. : 45.74.77.36

**sonauto YAMAHA**  
précise Mobil II

**LA REUSSITE COMMENCE CHEZ YAMAHA.**

**TROPHÉE DTR. PASSEZ A L'ATTAQUE EN TOUS TERRAINS.**



Trophée DTR. En 89, Sonauto Yamaha organise le trophée DTR. Possesseurs de DT 125, 125 RE, 200 R, le trophée est à votre portée. Enduristes, amateurs d'endurance TT, passionnés de courses sur prairies ou toutes autres courses, attaquez le succès sur votre terrain. Pour participer, vous disputez les épreuves officielles FFM de votre choix. Vous renvoyez vos résultats chez Sonauto Yamaha. En fonction de vos résultats, un nombre de points vous est attribué. En fin de saison, sera vainqueur le pilote ayant totalisé le plus grand nombre de points. 1<sup>er</sup> prix en 125, une YZ 125 et 20 autres prix. 1<sup>er</sup> prix en 200, une YZ 250 WR et 20 autres prix. Pour tous renseignements, contactez votre concessionnaire ou F. Laforêt au 30 36 91 23.

**TROPHEE DTR**  
125 · 200 Mobil II

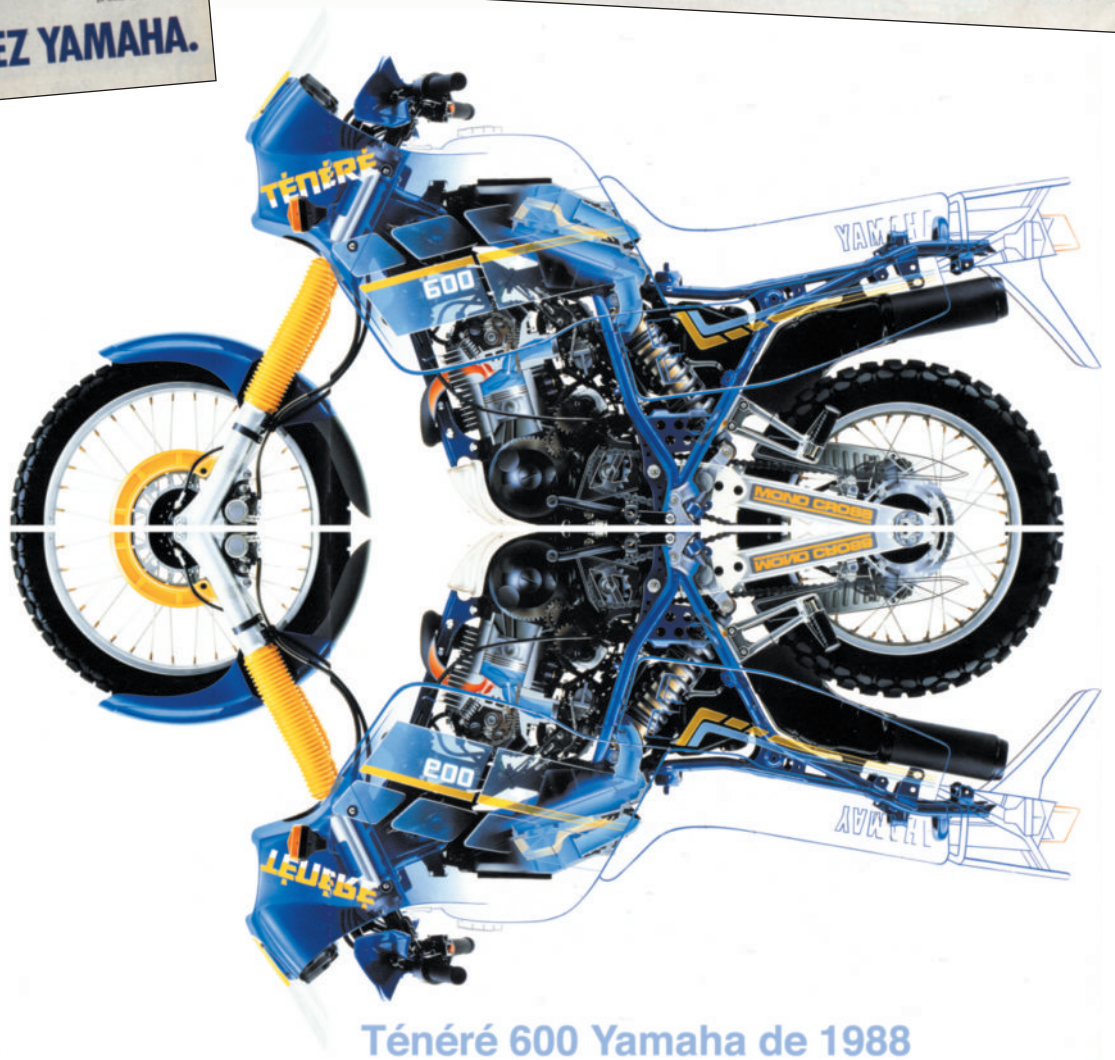
**sonauto YAMAHA**  
précise Mobil II

**LA REUSSITE COMMENCE CHEZ YAMAHA.**

**TDR Fun Cup**



Une autre formule de promotion, la TDR Fun Cup qui se court avec des Yamaha TDR 250 est un excellent moyen de débiter en compétition. L'édition de 1988 a vu la victoire de Franck Baudon, récompensé par une place d'officiel dans le team Sonauto Yamaha en Supermotard pour la saison 1989.



Ténéré 600 Yamaha de 1988