

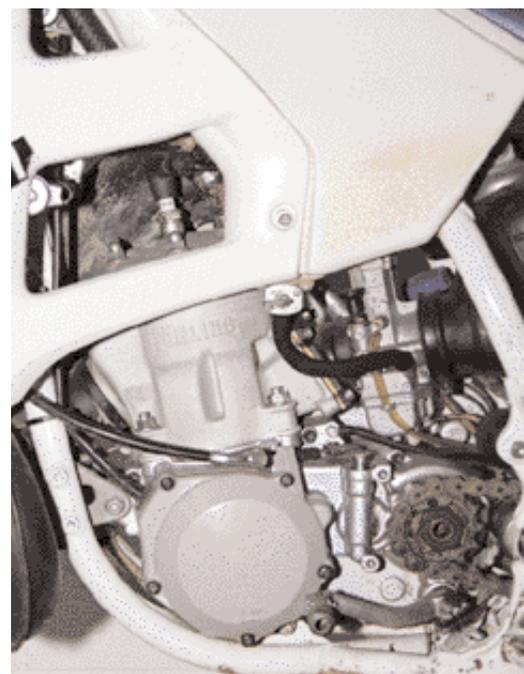


L'hebdomadaire du cinquantième

# Stéphane Peterhansel écrase la concurrence lors des 64<sup>e</sup> ISDE avec sa WR360



C'est au guidon de cette WR 360 (n° 430 pour les ISDE - International Six Days Enduro) que Stéphane Peterhansel réalise une saison 1989 exceptionnelle en enduro, mais surtout des ISDE fantastiques où il décroche le titre en 500 et au scratch devant un autre Français, le regretté, Gilles Lalay. La France remporte d'ailleurs le Trophée mondial récompensant la meilleure nation aux ISDE avec son équipe composée de Boissonnade, Lalay, Pidoux, Morales, Olivier et Peterhansel.



# La meilleure saison de Christian Sarron en GP500 : 3<sup>e</sup> au général



Cette saison 1989, certainement la plus belle, est la saison de la régularité pour Christian Sarron. En effet sur les quinze courses que compte, cette année-là, le championnat du monde 500, Christian marque des points quatorze fois sur les quatorze départs pris. Lors de l'épreuve italienne (Misano), la course est interrompue par la pluie et Christian Sarron, comme la majorité des pilotes de pointe, ne prend pas le second départ ; la piste étant jugée trop glissante. Si durant cette saison Christian ne gagne pas de Grand Prix comme en 1985 (GP d'Allemagne à Hockenheim), autre saison où il termine troisième du championnat 500, il monte quand même trois fois sur le podium et termine quatre fois à son pied, au terme de splendides courses. Eddie Lawson (Honda) est le champion du monde de la saison 1989 avec 228 points, devant Wayne Rainey (Yamaha) 210,5 points et Christian Sarron 165,5 points qui précède Kevin Schwantz (Suzuki) de 3 points.



Christian Sarron est trois fois sur le podium et onze autres fois dans les huit premiers durant cette saison superbe.

## Palmarès 1989 de Christian Sarron

26 mars	7 <sup>e</sup>	GP du Japon à Suzuka
09 avril	3 <sup>e</sup>	GP d'Australie à Phillip Island
16 avril	6 <sup>e</sup>	GP des Etats-Unis à Laguna Seca
30 avril	4 <sup>e</sup>	GP d'Espagne à Jerez de la Frontera
28 mai	5 <sup>e</sup>	GP d'Allemagne à Hockenheim
04 juin	4 <sup>e</sup>	GP d'Autriche au Salzburgring
11 juin	5 <sup>e</sup>	GP de Yougoslavie à Rijeka
24 juin	3 <sup>e</sup>	GP de Hollande à Assen
02 juillet	4 <sup>e</sup>	GP de Belgique à Spa
16 juillet	4 <sup>e</sup>	GP de France au Mans
06 août	5 <sup>e</sup>	GP de Gr.-Bretagne à Silverstone
13 août	2 <sup>e</sup>	GP de Suède à Anderstorp
27 août	4 <sup>e</sup>	GP de Tchécoslovaquie à Brno
17 septembre	8 <sup>e</sup>	GP du Brésil à Goiania

## FZR 750R OW01

En 1988 Yamaha présente la FZR 750 R OW01. L'appellation prestigieuse OW n'est pas usurpée car cette moto, produite et homologuée à 1000 exemplaires pour pouvoir participer aux épreuves superbike de 1989, est réellement une moto de compétition. Toutes les solutions techniques retenues font de cette machine une moto d'exception. Avec son moteur spécifique, à l'alésage de 72 mm (68 mm pour la série), ses bielles et ses soupapes courtes, sa boîte de vitesses racing, son cadre Deltabox alu, ses suspensions haut de gamme, ... la FZR-R est une pure sportive. Elle fut importée en France à 400 exemplaires.



# XTZ 750 Super Ténéré

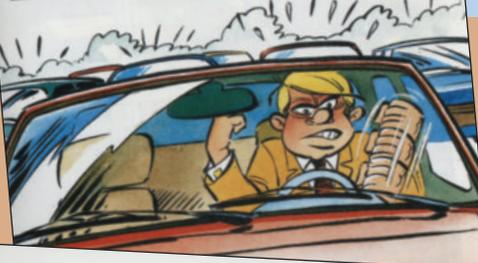
Avec son moteur bicylindre parallèle quatre temps incliné sur l'avant, double arbre à cames en tête, cinq soupapes par cylindre et refroidissement liquide la XTZ 750 est parait pour l'aventure.

La XTZ 750 Super Ténéré, qui reprend le nom magique du célèbre désert maintes fois terrain d'aventure du Paris-Dakar, est présentée en 1988 et commercialisée l'année suivante. Elle est dérivée dans l'esprit de la moto réalisée par Sonauto, la fameuse FZ 750 Ténéré, "la Fusée", avec laquelle JCO, son initiateur, termine 12e du Dakar 1986, des YZE 920 Ténéré de 1987, ainsi que des motos officielles YZE750 Ténéré qui brillent sur le Dakar en 1988 avec Picco deuxième, Mas quatrième et Jean-Claude Olivier septième. La Super Ténéré reçoit un accueil des plus chaleureux. Taillée pour la route et l'aventure, la XTZ 750 Super Ténéré possède un moteur bicylindre parallèle à refroidissement liquide - une première pour Yamaha sur ce type de motorisation - au concept Génésis\* à cinq soupapes par cylindre qui développe une puissance plus que respectable de 70 ch, et une partie-cycle à la hauteur des attentes des acquéreurs. De plus, comme en



rallye raid les Super Ténéré YZ750T d'usine marquent de leurs empreintes le Paris-Dakar en étant deuxième de l'édition 1990, pilote Carlos Mas, et premières en 1991 et 1992 avec Stéphane Peterhansel, la popularité de la Super Ténéré de série n'en est que renforcée. C'est d'ailleurs 11776 Super Ténéré qui se sont vendues durant sa brillante carrière longue de neuf belles années.

**VOUS  
SENTEZ  
LE  
BOUCHON ?**



**Pub façon  
... BD**

## Qu'est-ce que le système EXUP

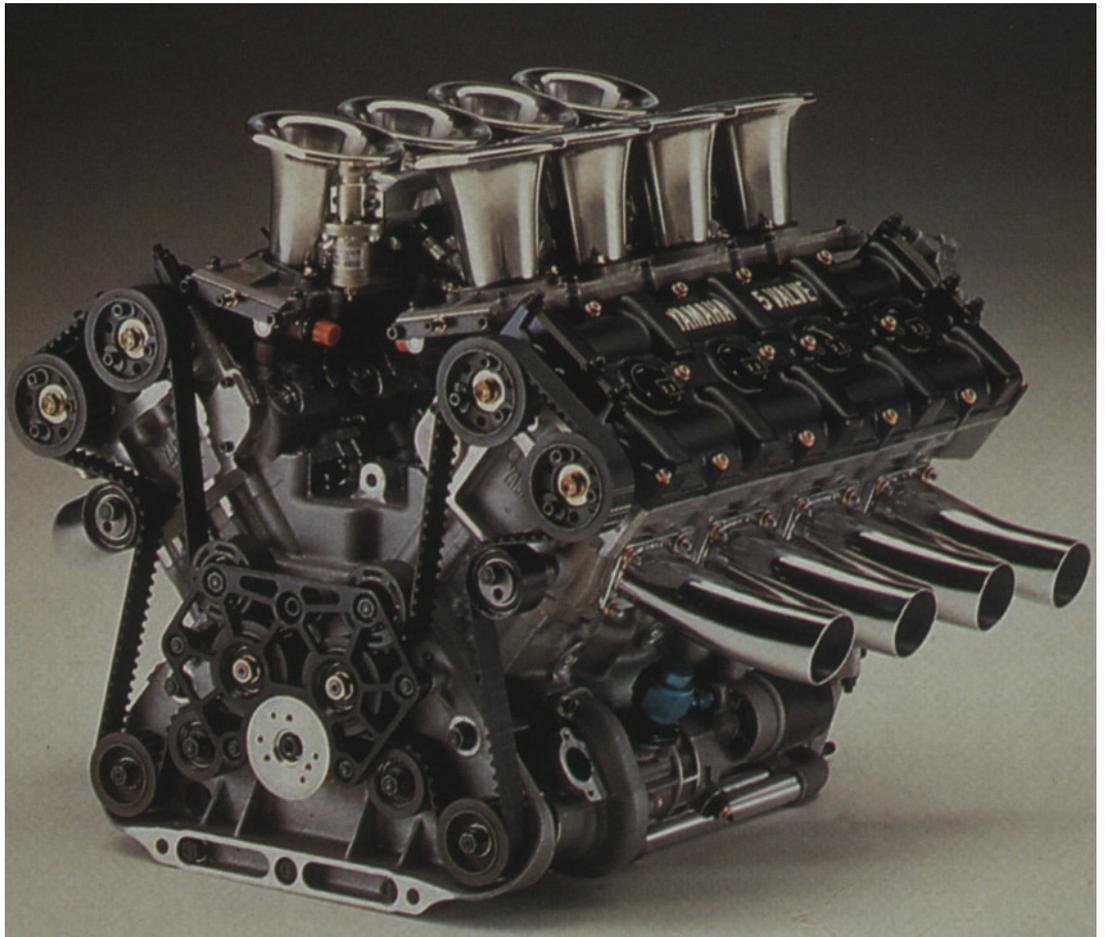
Le système EXUP est un système de valve à l'échappement. Un servo-moteur géré par un micro-processeur fait jouer le positionnement des valves dans l'échappement en fonction des paramètres analysés, régime moteur, ouverture des carburateurs, ...ce qui permet un contrôle approprié des ondes de pression des gaz d'échappement. Ce système participe activement à l'amélioration du couple et de la puissance moteur.

### CIRCULEZ SANS STRESSER EN YAMAHA.



## 1989 en bref...en bref...

- Présentation du TW 200, un nouveau concept Yamaha ... pour le fun.
- Didier Veracini fait le tour du monde avec sa Ténére et sa planche de surf.
- Victoire de Peterhansel au Superbiker de Monthléry, au trèfle Lozérien et aussi au championnat de France d'enduro.
- Girard une nouvelle fois sur le podium en championnat de France de trial (3<sup>e</sup>).
- Bradshaw est champion US de SX 125 côte Est.
- Après une collaboration avec Cosworth en 1988 Yamaha participe au championnat du monde de formule 1 avec un moteur V8.
- Ruggia 14<sup>e</sup> en 1987, 7<sup>e</sup> en 1988 et encore classé 7<sup>e</sup> du mondial GP 250 en 1989.

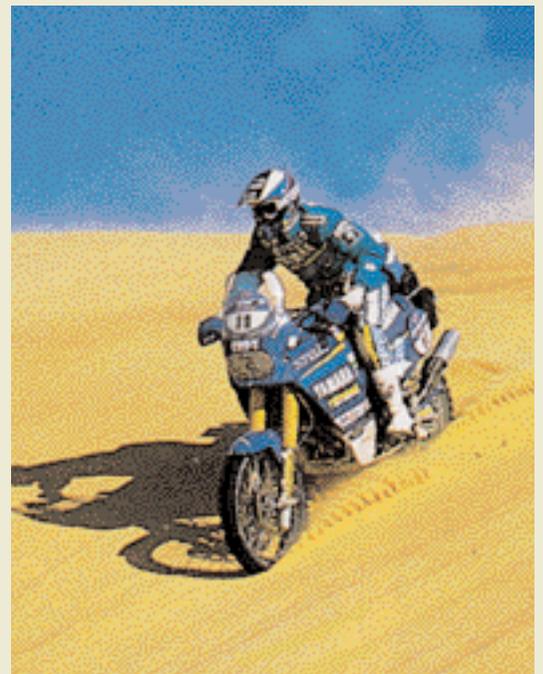


Voici le résultat des années de collaboration avec Toyota puis avec Cosworth : un V8 pour la F1, signé Yamaha.

# Paris-Tunis-Dakar Picco 2<sup>e</sup> et Peterhansel 4<sup>e</sup> pour son deuxième Dakar

Stéphane Peterhansel hérite du numéro "fétiche" de Jean-Claude Olivier qui ne participe pas à ce Dakar, onzième du nom. Le plus jeune pilote d'usine du plateau compte bien, du haut de ses 23 ans, tirer les enseignements de sa participation passée (18<sup>e</sup> en 1988) et démontrer que, malgré sa jeunesse, il est un prétendant sérieux à la victoire. "Peter" réalise d'ailleurs le meilleur temps du prologue en terre catalane. Puis les choses sérieuses commencent avec l'arrivée en Tunisie où Peterhansel termine 4<sup>e</sup> de la première étape. Ensuite, Stéphane passe 3<sup>e</sup> au général pour prendre la tête de celui-ci à Tumu avec 1'46" d'avance sur Gilles Lalay. L'étape suivante étant annulée, c'est donc toujours en leader que "Peter" s'élance dans l'étape Dirkou/Termit où la navigation est primordiale. Stéphane rejoint l'arrivée en 27<sup>e</sup> position avec 2h28'03" de retard sur le vain-

queur Picco à cause d'un amortisseur arrière cassé. Mais Stéphane, descendu 9<sup>e</sup> au général, ne baisse pas les bras et, dès l'étape suivante, il sort la grosse attaque et termine 2<sup>e</sup> à 42" de Lalay après 535 km de course. Il est 4<sup>e</sup> au général. En enchaînant ensuite trois superbes victoires d'étapes (11<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup> et 13<sup>e</sup> étapes), Stéphane repasse 3<sup>e</sup> au général à 1h25'50" du premier Picco sur Yamaha ... et tout en se permettant d'aller rechercher justement Picco parti sur une mauvaise piste (panne de boussole). Mais dans l'étape suivante Tombouctou/Bamako, Picco et Peterhansel, qui joue le suiveur de luxe, réalisent une étape moyenne en navigation (15<sup>e</sup> et 16<sup>e</sup>) qui rétrograde Picco à la 2<sup>e</sup> place du général et Peterhansel à la 4<sup>e</sup>. Stéphane gagne encore les trois dernières spéciales, mais le classement reste inchangé. Yamaha place 5 motos dans les dix premiers.



Stéphane Peterhansel aurait pu gagner le Dakar si un amortisseur arrière cassé avant la grande étape du Ténére ... mais avec des si.

### Palmarès Yamaha Paris - Tunis - Dakar 1989

- |                 |                         |
|-----------------|-------------------------|
| 2 <sup>e</sup>  | Franco Picco YZE 750    |
| 4 <sup>e</sup>  | S. Peterhansel YZE 750  |
| 5 <sup>e</sup>  | Cyril Neveu YZE 750     |
| 7 <sup>e</sup>  | Carlos Mas XT600Z       |
| 9 <sup>e</sup>  | Andrea Marinoni YZE 750 |
| 15 <sup>e</sup> | A. Signorelli YZE 750   |