

L'hebdomadaire du cinquanteaire

Champions du monde

J. Kocinski en GP 250

Kocinski débute en Grand Prix en 1988, en participant au GP de Suzuka et à son GP national à Laguna Seca. En 1989, John participe aux deux mêmes Grands Prix que l'année passée. Seule différence ... il gagne deux fois. A Suzuka il bat tout simplement le champion du monde en titre "Sito" Pons et, à Laguna Seca, il précède son compatriote Tom Filice. Les résultats de 1989 lui ont donné des idées et Kocinski décide de faire la totalité du championnat du monde. Chez lui à Laguna Seca, il atomise la concurrence pour, en Espagne, gagner à l'arraché devant Cadalora. En Italie il écrase ses adversaires en franchissant la ligne avec plus de 14 secondes d'avance sur le deuxième. La saison compte quinze GP et Kocinski va terminer neuf fois dans les points sur les onze courses restantes. Bilan : Kocinski est champion du Monde avec 223 points, devant Carlos Cardus, 208 points, et Luca Cadalora, 184 points. Pour une première saison en GP, c'est un coup de maître que réussit Kocinski. Tous les observateurs lui prédisent une grande carrière. Mais voilà, Kocinski a mauvais caractère, c'est le moins que l'on puisse dire, et cela va souvent lui nuire.



Kocinski, du talent à revendre et un caractère de "chien" qui va lui jouer bien des tours.

W. Rainey en GP 500

Après une saison en GP 250 en 1984 où il termine huitième du championnat, Rainey reste courir aux Etats-unis avant de revenir participer aux GP500 en 1988 au guidon d'une Yamaha. Rainey démontre, dès sa première saison en 500, qu'il fait partie des "clients" de la catégorie. Rainey est un pilote fiable qui ne tombe quasiment jamais et qui possède

une science de la course exceptionnelle. Sept fois sur le podium des quinze courses que compte le championnat, Rainey impressionne et, avec sa victoire à Donington lors de la douzième épreuve, Rainey termine troisième du championnat du monde. Et ce podium, Rainey ne va plus le quitter jusqu'en 1993. En 1989, sur les quinze GP de la saison, Rainey est treize fois dans les points. Et pas n'importe quels points puisque ce sont ceux qui récompensent une place de troisième, de second ou de premier. Seul Lawson, quatorze fois dans les points et vainqueur de quatre Grands Prix, fait mieux et l'empêche pour 17,5 points d'être sacré champion du Monde. En 1990, Rainey est au sommet de son art. Vainqueur de sept Grands Prix, second de cinq autres et troisième de deux, il est sacré champion du Monde 500 pour la première fois de sa carrière. Son talent est immense et sa maîtrise d'une 500 exceptionnelle, tout comme sa régularité.



Passation de pouvoir en championnat de vitesse 500 entre Lawson n°1 et Rainey n°2 en 1990.



Alors que tout semble être réuni pour que Christian Sarron termine sa carrière en beauté, les "bons" pneumatiques promis ne lui sont pas fournis. Neuvième au général et grosse déception du Français.

1990 Palmarès Sarron Christian

Cl.	Circuit	Cyl.
7	Assen	500
7	Jerez	500
7	Salzburgring	500
4	Spa	500
6	Brno	500
4	Nurburgring	500
8	Donington	500
4	Laguna Seca	500

1990 Palmarès John Kocinski

Cl.	Circuit	Cyl.
1	Laguna Seca	250
1	Jerez	250
1	Misano	250
1	Assen	250
1	Spa	250
1	Hungaroring	250
1	Phillip Island	250
2	Rijeka	250
2	Anderstorp	250
2	Brno	250
3	Nurburgring	250
3	Salzburgring	250
14	Suzuka	250

1990 Palmarès Wayne Rainey

Cl.	Circuit	Cyl.
1	Suzuka	500
1	Laguna Seca	500
1	Misano	500
1	Rijeka	500
1	Spa	500
1	Anderstorp	500
1	Brno	500
2	Jerez	500
2	Nurburgring	500
2	Salzburgring	500
2	Assen	500
2	Donington	500
3	Le Mans	500
3	Phillip Island	500

Paris - Dakar

Le 12^e Paris Dakar échappe à Yamaha qui termine avec Mas, Magnaldi, Pico et Picard respectivement deuxième, quatrième, cinquième et sixième. Orioli est le grand vainqueur sur Cagiva et De Petri est troisième sur la même moto. Perterhansel a abandonné après une panne d'essence qui lui enlève toute chance de bien se classer. Ce résultat final fera dire à Jean-Claude Olivier :

"Le Dakar, tout le monde sait le gagner. Il faut savoir le perdre."

Enduro du Touquet

En 1990, comme à son habitude, Sonauto Yamaha participe à l'épreuve du Touquet. Représentée par plusieurs motos et pilotes, dont cette YZ490 n°12 pilotée par JCO, l'équipe Sonauto Yamaha ne vient pas comme par le passé pour gagner, mais pour participer. A l'arrivée, le meilleur pilote Yamaha est Yves Demaria qui termine sixième (premier 250) dans le tour du vainqueur, avec 12 tours bouclés. Jean-Paul Mingels, un des autres pilotes du team, vainqueur de l'épreuve en 1981, est 29^e et JCO qui vient désormais pour le sport 39^e avec 10 tours parcourus.



Yamaha N°1 des ventes en France

Stéphane PETERHANSEL

De victoire en victoire

Si Stéphane Perterhansel a dû abandonner dans le Dakar, en revanche par la suite il collectionne les succès en signant sa première victoire dans le rallye de Tunisie où il s'impose de haute lutte, tout comme au Rallye de l'Atlas. Dans l'épreuve du Superbiker de Monthléry, il réédite sa performance de 1989 en montant sur la plus haute marche du podium, tout comme lors du Trèfle Lorézien. Au Short Track de Paris, Stéphane n'est que deuxième, mais derrière un spécialiste du genre, l'Américain Aseltine. Bref, "Peter" envoie tous asimuts et s'impose comme le pilote le plus éclectique de l'hexagone.

Rallye de Tunisie et Rallye de l'Atlas Deux victoires pour "Peter" sur YZE 750T.

Cette YZE 750 est, à la base, une des motos d'usine qui participent au Paris Dakar 1988. Modifiée pour participer au rallye de Tunisie et au rallye du Maroc (l'Atlas), elle s'illustre en 1990 en remportant les deux épreuves aux mains de Stéphane Peterhansel. Lors de la 9^e édition de l'Atlas, Peterhansel gagne l'épreuve en 21h05'27 avec 19'23 d'avance sur Charbonnier (Kawasaki) et 19'27 sur Moralès (HVA). Son principal adversaire fut cependant Danny Laporte qui le devançait de 17 secondes à deux jours de l'arrivée. Mais le passage d'un oued, bien négocié par Stéphane, mit fin au rêve de victoire de Danny. Moto "noyée", il mit 30 mn pour la remettre en route pendant que "Peter" filait vers la victoire.



Caractéristiques techniques

MOTEUR

Type : Monocylindre
4 temps
refroidiss. liquide
Puiss. : 56 ch à 7000 tr/mn
Aliment. : Mikuni
Boîte : à 5 rapports
Réservoir : 2 réservoirs avant
d'un total de 35 l.

PARTIE-CYCLE

Cadre : en tube d'acier
Tab. bord : avec road-book
Susp. av. : KYB usine, ø 43 mm,
débat. 300 mm
Susp. ar. : type monocross
Frein av. : disque de 260 mm
Frein ar. : tambour
Pneu av. : 90/90-21
Pneu ar. : 140/90-17
poids : 156 kg à sec

Lawson et Taira ... Et de 3 aux 8 heures de Suzuka

Après les victoires de 1987 et 1988 acquises dans la célèbre course d'endurance japonaise par Wimmer et Magee, puis Magee et Rainey, c'est le duo Eddie Lawson - quadruple champion du monde de vitesse 500 - Tadahiko Taira qui décroche la victoire avec une moto Yamaha.

TT et TT R



Apparue en 1983, la première version TT de la XT 600 Yamaha évolue d'année en année pour devenir TT600R en 1990. Au départ version allégée de la XT, la TT se rapproche par la suite esthétiquement des YZ et leur emprunte même quelques éléments de partie-cycle comme la fourche

(YZ490) ou la suspension monocross, pour ensuite, avec la version R, devenir plus spécifiquement typée enduro. Déclinées aussi en version TT350 et 250, ces motos se taillent une excellente réputation tant en utilisation compétition que loisirs selon les versions et les modèles.

XT 600E

En 1990, la XT 2 KF continue sa carrière, mais une autre XT 600 pourvue d'un démarreur électrique, et différente sur bien des points, est proposée aux clients : la XT 600E. La XT 600E est véritablement nouvelle et se rapproche plus dans son concept de la XTZ 660 qui apparaît en 1991 que de la XT 600 de 1989. La principale modification concerne la partie-cycle qui adopte un nouveau cadre qui reprend le principe du réservoir d'huile intégré dans sa poutre principale, comme au bon vieux temps de la XT 500. La XT est devenue citadine et routière, elle ne met que rarement ses pneus en "off-road". Pour preuve la chasse est désormais de 116 mm et l'angle de chasse est de 63°, soit deux augmentations sensibles qui vont dans le sens de la stabilité à haute et moyenne vitesse. Proposée à moins de 30 000 francs (4500 euros), la XT réalise un score de vente intéressant durant sa carrière, devançant même en 1992 de près de 600 exemplaires le modèle le plus sophistiqué des XT, la XTZ 660, avec 1 878 unités vendues contre 1 283 pour la XTZ 660.



...E pour électrique



FJ 1200 ABS : une première pour une moto japonaise.

Pour la première fois une moto de série japonaise est dotée d'un système de freinage ABS. C'est sur la grande routière FJ 1200 que Yamaha a décidé de monter ce système qui apporte un plus au niveau sécurité en évitant le blocage de la roue, souvent source de chute, lors d'un freinage important.

1990 en bref...en bref...

- Joel Bontoux gagne le quad d'Or à Carole.
- Yves Demaria est champion de France de motocross 125 Inter.
- Fred Bolley est champion de France de SX.
- Rainey gagne le Guidon d'Or à Carole.
- De Petri remporte le rallye des Pharaons.

Sur le célèbre anneau de Daytona ou sur le tout aussi connu circuit Ettore Bugatti du Mans, la Yamaha FZR s'impose à la concurrence et Yamaha en fait la publicité.

