

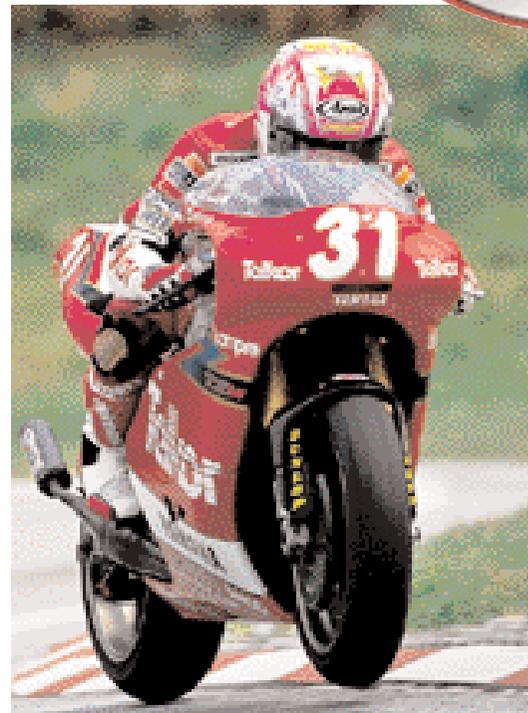


L'hebdomadaire du cinquantième

Terrible accident pour Wayne Rainey à Misano

Dès le début de la saison 1993 du championnat du monde de vitesse 500 la bataille fait rage entre Rainey, Schwantz, Beattie et Doohan, toujours handicapé par les séquelles de sa chute d'Assen. La saison nous offre de superbes bagarres. Schwantz et Rainey alternent sur la plus haute marche du podium, exception faite au GP de San Marin (Mugello) où Doohan obtient son seul succès de l'année, et au GP d'Allemagne où Daryl Beattie s'impose. Il reste cinq Grands Prix à disputer et rien n'est acquis pour les deux hommes

forts du championnat côté titre. Rainey semble cependant prendre l'ascendant sur Kevin Schwantz en terminant second en Grande-Bretagne et premier à Brno. Mais à Misano, Rainey est victime d'une terrible chute. Il échappe à la mort mais reste hémiplégique. Schwantz est sacré et Rainey est vice-champion du monde 500, mais l'amertume et la tristesse sont grandes de voir ainsi se terminer la carrière d'un pilote qui restera à jamais comme un grand "Monsieur" du championnat du monde moto.



1993 Palmarès Wayne Rainey

1	Shah Alam	500
1	Suzuka	500
1	Catalunya	500
1	Brno	500
2	Eastern Creek	500
2	Jerez	500
2	Donington	500
3	Salzburgring	500
3	Mugello	500
5	Hockenheim	500
5	Assen	500

Wayne Rainey Champion du monde 500 : 1990, 1991 et 1992

Harada champion du monde

Pilote officiel Yamaha, Harada ne vient pas en mondial 250 pour faire de la figuration. Lors du premier GP en Australie, Harada sort vainqueur d'un duel épique avec Kocinski (Suzuki) pour 30 millièmes de seconde. Puis confirme le GP suivant (Malaisie) en terminant deuxième derrière Aoki. Sur sa lancée, Harada gagne le GP du Japon et le GP d'Espagne. Au GP d'Autriche tout comme en Allemagne, Harada marque un peu le pas en terminant deux fois sixième. Deuxième sur le tracé d'Assen Harada voit, lors des GP suivants, revenir aux points Capirossi et avant l'ultime épreuve de Jarama il est même précédé de 10 points (Capirossi 182 points et Harada 172 points). Les pronostics donnent l'Italien favori, car il lui suffit de terminer troisième pour être sacré si Harada gagne. Harada gagne ce dernier GP, mais Reggiani, Biaggi, et Puig s'intercalent entre lui et Capirossi. C'est avec un total de 197 points, soit quatre de mieux que celui de l'Italien, qu'Harada, pour sa première saison en mondial, se voit couronné devant un Loris Capirossi fort dépité.



Freddie Spencer pilote Y.M.F



Entre 1990 et fin 1992, Spencer participe uniquement aux courses américaines. Mais avant le début de la saison 1993 il se dit que Spencer revient faire le championnat du monde 500. Et effectivement Spencer est bien au départ en catégorie reine. Celui qui lui fournit la 500 Yamaha réussit un joli coup de pub. Pensez donc, E.T. (son surnom après ses sacres historiques de 1985 en 250 et 500) est de retour et la presse

en fait un large écho. Alors à qui doit-on le retour de Spencer en GP ? A Jean-Claude Olivier, qui a réussi à obtenir de Yamaha une 500, et a décidé Spencer à faire son retour dans la catégorie reine. Mais malheureusement, les résultats ne vont pas suivre. Nouveaux problèmes liés aux blessures et surtout au manque d'envie de vaincre de Spencer. L'affaire tourne court. Dommage car J.C.O avait fait un joli pari.

YZF 750R et SP

Avec son moteur à refroidissement liquide, double arbre à cames en tête, cinq soupapes par cylindre, de type "Génésis" (les quatre cylindres sont inclinés fortement vers l'avant et permettent une admission "rectiligne"), la nouvelle YZF 750R est hautement pourvue. Comme en partie-cycle elle n'est

pas en reste avec un cadre Deltabox, une suspension arrière monocross, une fourche avant inversée, ... on obtient un cocktail détonnant proche de celui d'une moto de compétition. D'ailleurs, une version SP est aussi disponible avec carbus VM, étriers six pistons, allumage spécifique, etc.



YZF 750SP

La nouvelle Yamaha YZF 750 se place dès sa sortie comme une des références de sa catégorie. C'est toute l'expérience de Yamaha en compétition qui descend dans la rue avec la version YZF 750.



YZF 750R

1993 en bref...en bref...

- Arnaud Demeester termine sixième de l'enduro du Touquet.

- Peterhansel remporte le Trèfle Lozérien devant Charbonnel et Esquirol. Et il est de nouveau, en fin de saison, champion de France d'enduro, cette fois devant Esquirol. En Hollande, Peterhansel est classé cinquième du scratch des ISDE.

- Damon Bradshaw est quatrième du classement SX US et neuvième en 250 outdoor.

- Jeff Emig est, avec McGrath et Kied vainqueur par équipe en Autriche du cross des Nations.

- Fred Bolley est champion de France 250 Elite devant Guédart et Kervella.

Damon Bradshaw

Tous les observateurs prédisent à Damon Bradshaw une carrière exceptionnelle, comme celle de Bob Hannah dont il est le "fils" spirituel, même attaque légendaire, même caractère trempé, même abord des compétitions et même détermination envers ses adversaires ... Seulement Damon Bradshaw n'a pas la force intérieure de Hannah et ne sera jamais couronné d'un titre national US en SX ou en MX. Seul un titre en 125 côte Est récompensera en 1989 celui qui remporte six victoires en 125 et dix-neuf en 250. Vice-champion 1992 après une finale épique perdue face à Stanton, Damon Bradshaw, né en 1972, met sa carrière en sommeil, puis revient sans parvenir à renouer avec la victoire.

PARIS-TANGER-DAKAR

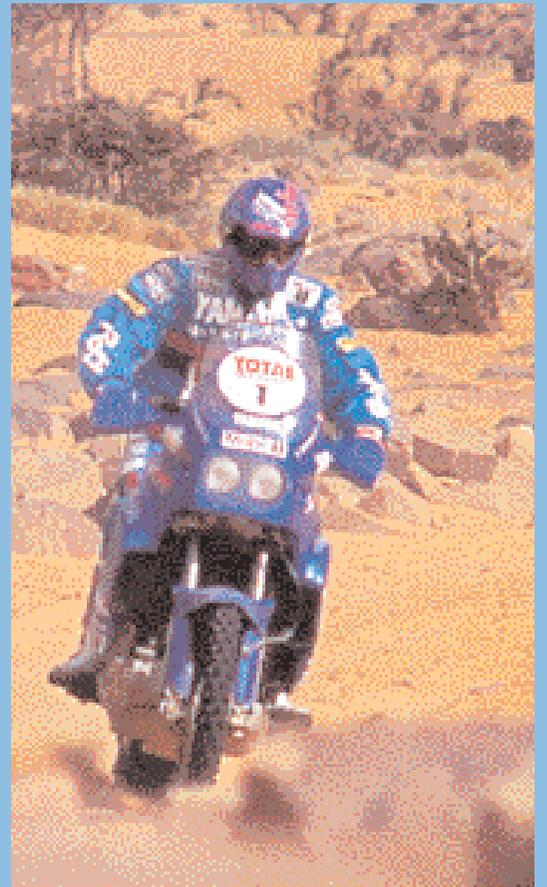
3^{eme} victoire de "Peter"

Pour ce quinzième anniversaire du Paris-Dakar ils ne sont que 46 motards, l'édition passée ayant découragé bon nombre d'amateurs, à s'élancer de la place du Trocadéro à Paris pour tenter de rejoindre Dakar. Le parcours, long de 8877 km dont 4879,5 km de spéciale, est de nouveau dans l'esprit des "Dakar" de Sabine, avec deux étapes marathon. Les pros vont donc en découdre et à leur tête Peterhansel qui rêve secrètement de la passe de trois. Volontairement 46^e et dernier du prologue, pour partir en 11^e position de Tanger (bizarrerie du règlement), "Peter" prend la tête dès la première spéciale et va la conserver jusqu'à l'arrivée. Facile! Pas vraiment car dans l'étape marathon Beni Ounif - El Golea c'est l'enfer. Les hauts cordons de dunes mettent à mal bien des pilotes, et même les plus expérimentés comme Stéphane

Peterhansel chutent. Par cinq fois, dans un de ces cordons, Stéphane se retrouve au sol. Les 2/3 des concurrents abandonnent et "Peter", qui après ses chutes à attendu Arcarons, parvient à rejoindre l'arrivée en vainqueur. L'autre étape marathon ne change rien au classement. Peterhansel remporte son troisième Dakar et Yamaha place six motos sur les douze qui rallient l'arrivée, dont trois aux trois premières places.

Palmarès Yamaha Paris - Tanger - Dakar

1 ^{er}	S. Peterhansel	YZE 850T
2 ^e	T. Charbonnier	YZE 850T
3 ^e	J. Arcarons	YZE 850T
5 ^e	K. Kolberg	XTZ 660
8 ^e	M. Montebelli	XTZ 660
9 ^e	De Azevedo	XTZ 660



Après presque 9000 km de course Stéphane Peterhansel inscrit pour la troisième fois son nom au palmarès du Dakar.

TDR 125

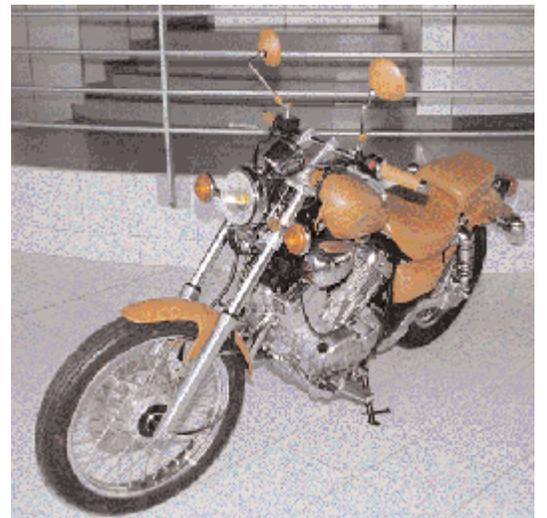
Une référence de la catégorie



La TDR 125 est commercialisée en 1993. Son design et ses superbes qualités dynamiques immédiatement reconnues lui valent un succès commercial rapide. Il faut dire que son gabarit et ses composants très "grosse" moto comme son cadre Deltabox, sa suspension mono-amortisseur et son moteur deux temps à refroidissement liquide et boîte six vitesses font "sérieux", tout comme son freinage assuré par un disque avant de \varnothing 282 mm et un disque arrière de \varnothing 220 mm.



XV Hermès



Pièce unique, fruit d'un travail minutieux, la XVS 535 Hermès a été réalisée sur la base d'une XV 535 de série. Entièrement recouverte d'un cuir appelé Skiper, qui provient de peau de buffle d'Asie. Ce cuir est l'un des plus solides, le plus souple et surtout le plus résistant à l'eau de tous. Pour obtenir ce résultat il aura fallu plus de 30 heures d'atelier montage et 78 heures d'atelier cuir chez Hermès.



GTS 1000

Trop novatrice ?

La GTS 1000 est une moto à part dans la gamme Yamaha. Présentée en 1992, elle est commercialisée en 1993. Avec sa partie-cycle des plus novatrices, à la pièce maîtresse constituée par le cadre de type Omega, et son mono-bras oscillant avant, la GTS est à la pointe de la technologie. Peut-être est-elle même trop en avance sur son temps pour rencontrer le succès. Avec son injection EFI qui alimente son virulent quatre cylindres 1000 cm³ développant 102 ch à 9000 tr/mn, la GTS dotée d'un pot catalytique, à l'aérodynamique soignée, a pourtant tout pour être une sport/rouitière de référence. Mais ce ne sera jamais le cas, même en version GTS 1000A pourvue de l'ABS. Elle sera reconnue comme étant une bonne moto mais pas comme excellente, sauf par une catégorie de motards "spéciaux", les side-caristes, car grâce au talent de Jean-Claude Perrin de la société Side-Bike, la GTS, à laquelle est "greffé" un side-car Comet ou Mega Comet, est une des références de la catégorie des trois roues, voire l'une des plus belles réalisations faites dans ce domaine.

Novatrice la GTS 1000 l'est indéniablement ... même peut-être un peu trop pour la majorité des motards de l'époque... Dommage.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES GTS 1000 (1000A)

MOTEUR

Type : quatre cylindres
4 temps, 2 ACT,
refroidi par eau

Cylindrée : 1002 cm³

Puis. max. : 102 ch à 9 000 tr/mn

Couple max : 10,8 mkg à 6 500 tr/mn

Alim. : injection EFI

Démarrage : électrique

Boîte : 5 rapports

PARTIE-CYCLE

Cadre : type Omega

Susp. av. : type monobras

Susp. ar. : type monocross

Frein av. : disque (ABS, GTS1000A)

Frein ar. : disque (ABS, GTS1000A)

Pneu av. : 130/60 ZR-17

Pneu ar. : 170/60 ZR-17

Réservoir : 20 litres

Poids : 246 kg à sec
251 kg ABS

