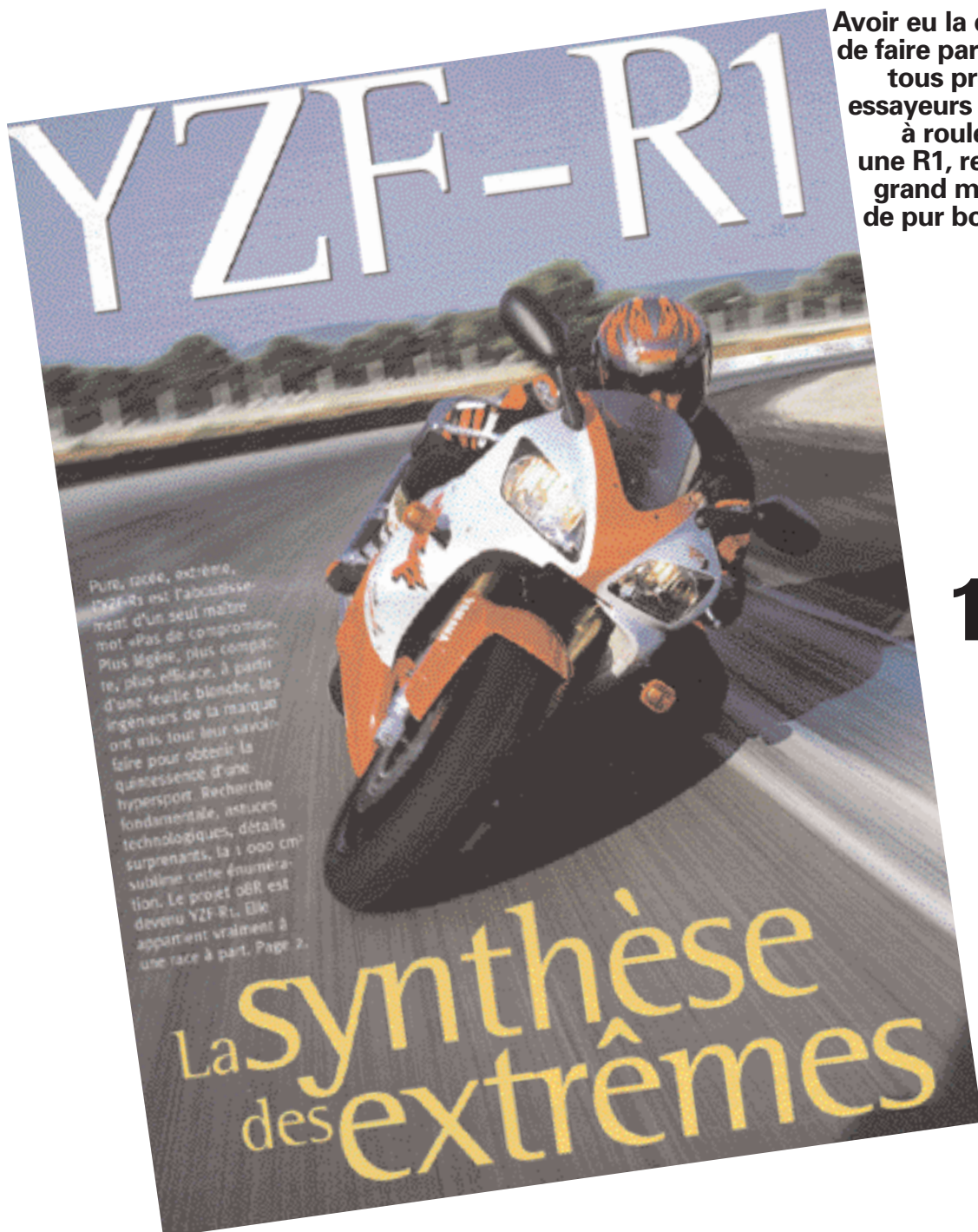




L'hebdomadaire du cinquantième

# Supersport YZF - R1 : concentré de savoir-faire



Avoir eu la chance de faire partie des tous premiers essayeurs invités à rouler avec une R1, reste un grand moment de pur bonheur.



## 1998 : nouvelle année riche en nouveautés

Si la commercialisation de la R1 fait descendre dans la rue toute la technicité et le savoir faire de Yamaha en matière de moto sportive, les autres nouveautés proposées font aussi trembler la concurrence. En tout terrain ce sont les YZ400F de cross et WR400F d'enduro avec leur mono 4 temps qui font figure d'épouvantails. Pour la route la nouvelle FZS 600 Fazer présentée fin 1997 arrive en concessions et les leaders sur le créneau ne voient pas d'un bon oeil la présence de ce roadster sportif comme concurrent. Côté custom, Yamaha n'est pas en reste avec l'apparition de la XV 535 DX Virago et la mise en vente d'une version Classic de la XVS 650 DragStar qui se singularise particulièrement par une grosse roue avant et un coloris bi-ton spécifique très US. Pour étoffer sa gamme quad, Yamaha commercialise l'YZM 600FW Grizzly, le plus gros quad 4 x 4 jamais construit.

Pour la mise au point du projet R1 trois objectifs principaux étaient fixés au "Project leader": construire une moto qui aurait les meilleures performances, qui serait la plus légère et la plus compacte de sa catégorie. Dès les premiers essais, le pari de Yamaha s'avère gagné. Pour arriver à ce résultat Yamaha a mis à la tête du projet Miwa San, ancien responsable moteur en GP 500 pendant dix ans, devenu

responsable des châssis des motos de série. Le cahier des charges élaboré par Miwa San est tout simplement étonnant et commence ainsi : le but est de réaliser une 500 de Grand Prix avec un moteur de 1000 cm<sup>3</sup> pouvant rouler sur route. Le résultat est bluffant : la R1 est la plus légère et la plus performante des motos de sa catégorie et se comporte comme une moto de compétition.

# FZS 600 Fazer



La Fazer bénéficie d'une technologie simple et efficace. Le moteur provient de la Thundecat. Son apparence est modifiée par le biais d'un bloc cylindre moins incliné de 10° avec 25° et garni de fausses ailettes. La culasse reçoit des arbres à cames différents et un nouvel angle d'implantation des soupapes. L'Air Induction System (AIS) de l'YZF disparaît et l'échappement est nouveau. Par ailleurs les carburateurs plus petits de 3 mm en  $\varnothing$  avec une cote de 33 mm sont pourvus du Trottle Position

System (TPS) qui associe le position d'ouverture des gaz aux paramètres d'allumage. Le cadre est en revanche totalement original. Il s'agit d'un double berceau en acier aux tubes supérieurs très écartés. Avec un angle de chasse de 24°, une chasse de 88 mm et un empattement court de 1415 mm, le châssis affiche des dimensions modernes. Bien équipé avec par exemple des étriers de freins monobloc 4 pistons empruntés à la R1, la Fazer est d'un excellent rapport qualité/prix. Ce dernier allié aux performances intéressantes, fait son succès.



Après la R1 qui fait la couv' de Génération Moto n°25, c'est au tour de la Fazer d'être à la une pour le n°26.



## YZ 400F et WR 400F Monocylindres 4 temps pour tous.

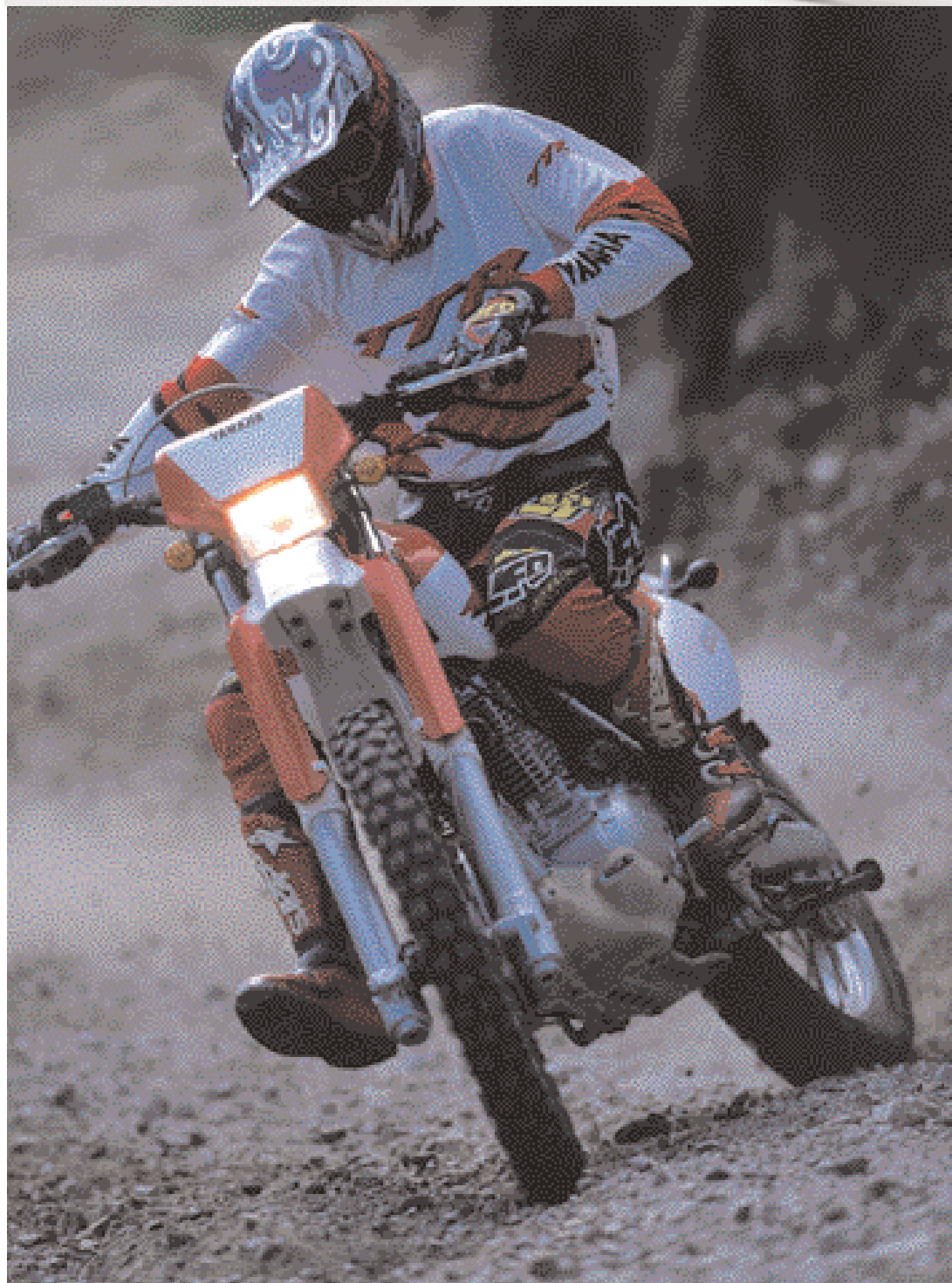


YZ 400F



WR 400F

Les excellents résultats obtenus en 1997 par les motos de compétition officielles YZM 400F et WR 400F sont une excellente publicité pour les nouvelles motos de cross et d'enduro commercialisées par la marque en 1998. Motorisées par un mono quatre temps cinq soupapes, les YZ et WR 400F allient la puissance des motos 500 à la maniabilité d'une 250. Ces deux modèles sont directement dérivés des versions courses. Ils s'imposent comme des références de leur catégorie.



# TT 600R

La version TT 600R est superbe tant par sa ligne que par sa décoration. Les composants, qui ont évolué au fil des ans, sont haut de gamme. Du bras oscillant type Deltabox à l'amortisseur arrière Öhlins à bonbonne séparée en passant par le freinage assuré par disques à l'avant comme à l'arrière, ou encore les protège-tubes de fourche, c'est du top matériel qui équipe la TTR. Munie d'un moteur quatre temps de 595 cm<sup>3</sup>, dotée d'une culasse à 4 soupapes, bourrée de couple et pourvue de composants partie-cycle haut de gamme, avec en pièce maitresse un châssis haute technologie type YZ, la TT 600R est d'une polyvalence extrême. En usage routier et enduro, la TT 600R satisfait son pilote par son homogénéité, son aptitude à bien faire. La TTR est destinée aux amateurs du genre qui recherchent une moto polyvalente, gardant un comportement sain en toutes circonstances, lors de balades ou de grandes randonnées... paisiblement ou à vive allure.

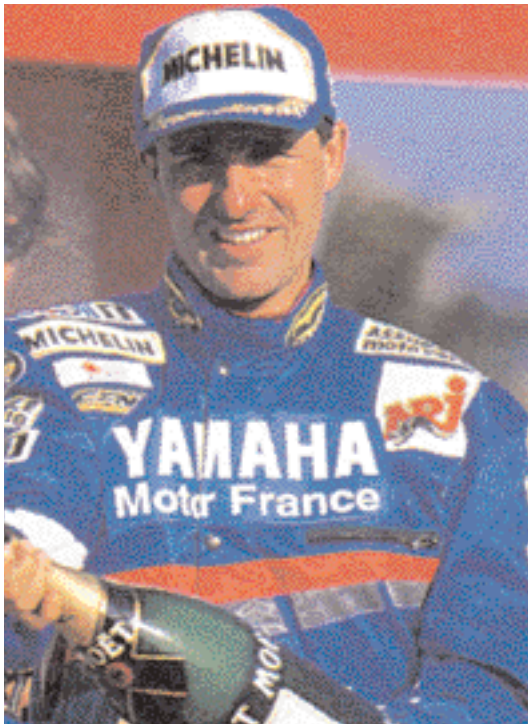
**Aussi belle qu'efficace, la nouvelle TT 600R pèse 131 kg et développe 40,8 ch à 6500 tr/mn.**

## 1998 en bref...en bref...

- Demeester remporte la Ronde des Sables de Fort-Mahon.
- Vuillemin remporte le SX 125 de Paris Bercy et s'offre en fin de saison le titre 125 Elite.
- Frégné se classe huitième de la Gilles Lalay Classique.
- Doug Henry est vainqueur avec l'YZ400F de la finale US du SX.
- Mac Grath devient pilote Yamaha et termine deuxième à Bercy derrière Jeff Ward.
- Jean-Claude Olivier décide de ne plus participer au Paris-Dakar, après cette septième victoire de Yamaha Motor France, car le team Yamaha n'a plus rien à prouver dans cette épreuve.

# Stéphane Peterhansel

devient seul recordman des victoires au Dakar ... et de six pour Stéphane, et de sept pour YMF et de neuf pour Yamaha



Retour à la tradition pour la vingtième édition du Dakar avec un départ de Paris, plus exactement place des Armes à Versailles. La première moto s'élance à 5 heures du matin pour un périple de plus de 10 500 km. L'arrivée se fait, comme pour le premier Paris - Dakar, sur les bords du lac Rose. Stéphane Peterhansel, déjà cinq fois victorieux, s'élance avec le secret espoir de battre le record de victoires qu'il partage avec Cyril Neveu. Mais l'opposition KTM est de taille, avec en particulier, Saintc et Meoni. C'est la grosse bagarre. Après la dixième étape Peterhansel ne possède que 10 mn 45 d'avance sur Meoni et 13 mn 50 sur Saintc autant dire que rien n'est joué. Mais Peterhansel préserve sa petite avance en marquant intelligemment ses

principaux adversaires. A l'aube de la dernière étape, Peterhansel n'a que 32 mn 27 d'avance sur Meoni, tout est donc encore possible. Mais Stéphane, une nouvelle fois, gère à merveille son avantage et c'est avec une avance de 30 mn 29 sur Meoni qu'il franchit la ligne d'arrivée et devient le nouveau recordman de victoires de l'épreuve.

## Palmarès Yamaha Paris - Dakar 1998

|                 |                 |          |
|-----------------|-----------------|----------|
| 1 <sup>er</sup> | S. Peterhansel  | XTZ850   |
| 43 <sup>e</sup> | Fred Dabert     | 250 TTR  |
| 44 <sup>e</sup> | Eric Chene      | 250 TTR  |
| 48 <sup>e</sup> | Bernard Pascual | 600 TTR  |
| 52 <sup>e</sup> | V. Van Deventer | Quad 350 |
| 54 <sup>e</sup> | Pierre Etard    | Quad 350 |



## David Vuillemin vice-champion du monde 125 MX



David Vuillemin impose sa 125 Yamaha aussi bien à Bercy en SX que dans les épreuves US ou encore dans les manches du championnat du monde MX.

## 3<sup>e</sup> victoire pour Demeester à l'enduro du Touquet

Arnaud Demeester offre à Yamaha et particulièrement à YMF une nouvelle victoire au Touquet.

