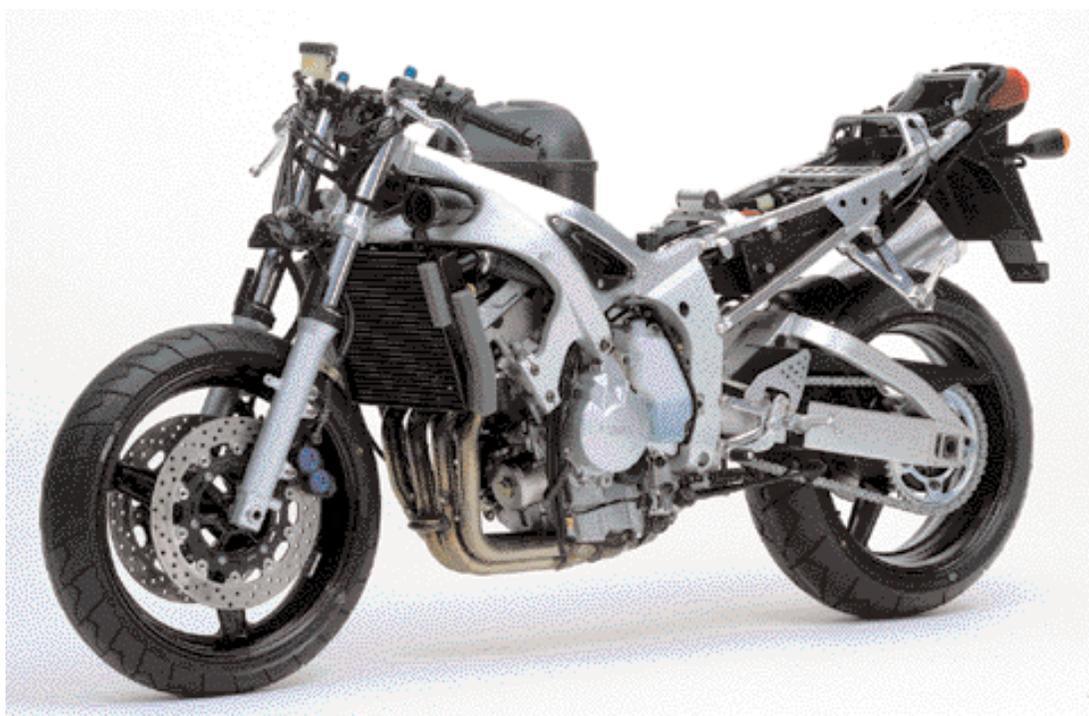




L'hebdomadaire du cinquantième

# Après la R1 Yamaha propose la R6 : nouveau coup de maître



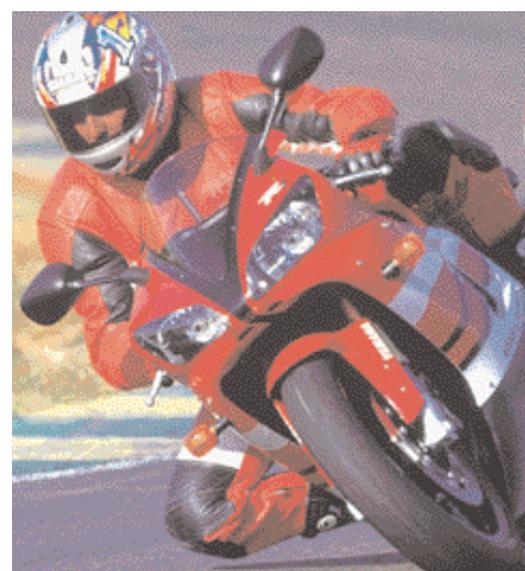
Après sa 1000 hypersport R1, Yamaha révolutionne la catégorie 600 avec l'explosive R6. Réalisée avec un cahier des charges comparable à celui de la R1, la R6 s'avère donc, comme son aînée, issue de toute l'expérience

acquise en compétition. La partie-cycle, dont la pièce principale est le cadre de type Deltabox II en aluminium, possède un empattement court de 1380 mm qui favorise l'agilité. Le freinage est confié à l'avant à un double dis-



que avec étriers double piston et à l'arrière à un simple disque. Le quatre cylindres de 599 cm<sup>3</sup> développe une puissance de 106 ch à 13 000 tr/mn et un couple de 6,47 kg-m. Equipé d'un bloc cylindre et carter monobloc, de bielles carburisées, de pistons forgés à faible friction, de carburateurs CVRD de  $\varnothing$  37 mm, ce moteur est capable d'accrocher un régime maxi de 15 500 tr/mn.

## La R1 évolue ... toujours pas de compromis



La Yamaha R1 affiche un comportement dynamique irréprochable lors de son essai sur le circuit espagnol de Valencia en 1999, démontrant ainsi que les modifications faites sur cette deuxième version sont bien fondées.

# YZF-R7 0W02

## Développée pour le Superbike



La R7 est à l'avant-garde de la technologie avec son moteur dérivé du concept Génésis qui possède, entre autres, cinq soupapes en titane par cylindre, des bielles elles aussi en titane, une injection électronique à deux injecteurs par cylindre, et un carter moteur/bloc cylindres monobloc avec traitement céramique des cylindres. La partie-cycle de la R7 est digne de sa motorisation avec des compo-

sants haut de gamme : amortisseur arrière et fourche inversée Ohlins, cadre Deltabox II, bras-oscillant aluminium, ...

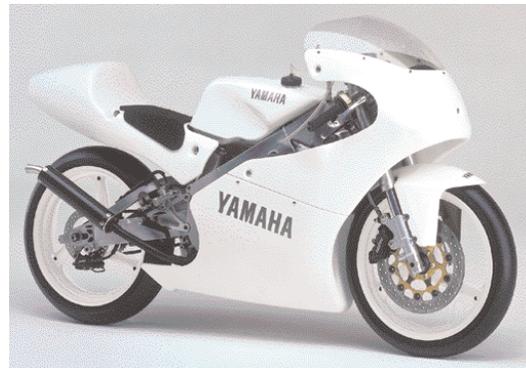
La R7 spécialement développée pour la compétition est en version "route" ou racing avec le n°41 du pilote officiel Haga en Superbike, une moto d'exception dans tous les sens du terme. Sublime !



## Competition-client

### TZ 125 et 250

Fidèle à sa politique compétition, Yamaha continue de fabriquer et commercialiser des motos compétition-client qui permettent aux pilotes nationaux et internationaux de s'exprimer au plus haut niveau.



Kit pièces livré avec la TZ 250.

## XJR 1300

La XJR 1200 gagne en cylindrée en passant à 1251 cm<sup>3</sup> et devient XJR 1300. C'est en faisant passer l'alésage à 79 mm que le supplément de cylindrée est obtenu. Une version SP est aussi commercialisée.



# XVZ 1300TF Venture Star

Conçue pour les gros rouleurs ne souhaitant sacrifier ni l'esthétique ni le confort, la XVZ 1300TF disponible en 1999 est une Royal Star suréquipée. Tête de fourche, saches rigides, top-case avec dossier passager, pare-carter, protège-jambe, ... rien ne manque au niveau accessoires pour faire de cette moto de base custom une véritable GT. Côté motorisation, la XVZ n'est pas en reste avec son V4 de 1300 cm<sup>3</sup> qui développe quasiment 100 chevaux et qui délivre un couple de 13,4 mkg à 2 250 tr/mn.



# XV 1600 Wild Star

La Wild Star est, à la date de sa sortie, la plus grosse cylindrée jamais construite par Yamaha. Cette moto est dotée d'un superbe V-twin culbuté à refroidissement par air qui possède quatre soupapes et deux bougies par cylindre. La boîte de vitesses est à cinq rapports et la transmission finale est assurée par une courroie. Son cadre type "hardtail" donne l'impression qu'elle est dépourvue de suspension arrière, mais il n'en est rien.



# TW 125 Un nouveau concept attrayant



Avec la TW 125, Yamaha a imposé un concept attrayant. Avec ses gros pneus "type 4x4", la TW a su s'imposer par ses qualités, dont le côté ludique n'est pas la dernière. Version adaptée de son aînée de 200 cm<sup>3</sup>, la TW 125 est basse, large, et par conséquent accessible à tous. Son esthétique sympa et ses gros pneus laissent supposer

quelques aptitudes à jouer en "off-road". Peu bruyante avec son moteur 4 temps dérivé de celui de la fameuse SR, et réactualisé comme le prouve la présence d'une culasse moderne à 4 soupapes, la TW est d'une sobriété exemplaire. La TW excelle dans les embouteillages où elle se faufile à merveille. Proposée à un prix compétitif, la TW 125 offre une dualité intéressante dans un usage ville-loisirs et bénéficie à la fois d'un effet fun original et séduisant.

# XVS 1100 Drag Star

La Drag Star XV 1100 reprend les fondamentaux qui ont fait le succès de sa cadette la Drag Star 650, principalement une ligne très typée "Low rider". Dès les premiers essais, la XVS 1100 Drag Star est reconnue pour son excellent comportement dynamique, bien au-dessus des standards de sa catégorie. C'est autant par son comportement en courbe que par son freinage avec un double disque avant que la nouvelle Yamaha étonne les habitués du genre. La motorisation vigoureuse au couple omniprésent apporte aussi son lot de satisfactions et participe activement au plaisir de conduite de la plus grosse des Drag Star.



## 1999 en bref...en bref...

- Biaggi se classe quatrième du championnat du monde 500 de vitesse.

- Olivier Jacque pointe dans les dix premiers en mondial 250 de vitesse.

- David Frétygné succède dignement à Peterhansel en gagnant le Trèfle Lozérien. Il termine aussi septième du classement scratch au ISDE.

- Lalloz est champion de France 125 SX.

- Moussé remporte la ronde de Fort-Mahon.

- C'est Jeff Emig qui s'impose en SX dans le champion US Open.

- Jeremy McGrath remporte la finale du championnat AMA de SX.

## Fantastique triplé de Yamaha à l'enduro du Touquet

Yamaha monte sur toutes les marches du podium du célèbre enduro du Touquet. C'est grâce à Frégné, troisième, Demeester n°1, deuxième et Moussé n°5, le vainqueur, que cet exploit est réalisé. JCO n°12 est comblé.

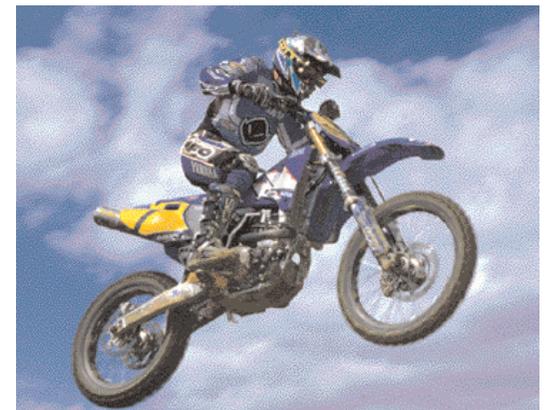


## David Vuillemin champion du monde SX

Le pilote officiel Yamaha s'impose en championnat du monde FIM de SX en remportant le titre. Vuillemin, vainqueur à Beaucaire, est aussi sacré "King of Bercy" devant McGrath et s'offre un nouveau titre de champion de France 250 Elite.



## Andrea Bartolini champion du monde de motocross 500



Andrea Bartolini fait triompher le quatre temps Yamaha dans le relevé championnat du monde FIM de motocross 500.

## Victoire de Dave Jefferies au TT en F1 et en production avec une R1



Aux mains du pilote anglais Dave Jefferies, une Yamaha R1 racing préparée par V&M s'impose en 1999 au Tourist Trophy Senior et dans l'épreuve F1, mettant un terme à 17 ans de suprématie Honda en F1. A noter que Jefferies est aussi vainqueur de la catégorie production sur une R1 standard.

## GP 500 : Laconi gagne à Valence

Sur une piste piègeuse, Régis Laconi s'impose magistralement devant Kenny Roberts. Depuis Sarron en 1985 aucun Français n'avait remporté un Grand Prix 500.

