

bulletin ○

HORIZONS

yamaha-motor.ca

été 2008

VTT 2009

Un nouveau-né chez
les Grizzly!

p. 4 et 5

VMAX

Ou la légende de l'accélération

p. 8 et 9



YAMAHA



Chères lectrices, chers lecteurs,

En admirant la toute nouvelle VMAX en page couverture, j'ai réalisé à quel point son histoire ressemblait à celle de Yamaha au Canada.

Vous voyez, la production de la VMAX originale débuta après un sondage de grande envergure en Amérique du Nord. Nos ingénieurs parcoururent des milliers de kilomètres et procédèrent à une batterie de tests et d'études minutieuses du marché pour s'assurer que le prototype franchisse l'épreuve du temps en conservant sa puissance et sa fiabilité. La VMAX dépassa nos attentes et depuis plus de vingt ans, nos efforts soutenus sont récompensés chaque fois qu'une VMAX trouve preneur.

Après 35 ans au Canada, le chemin que nous avons parcouru est sensiblement le même. C'est-à-dire que nos efforts ont également été récompensés. La preuve la plus tangible est sans doute la fidélité inébranlable de notre clientèle. Tels des élèves modèles, nous faisons toujours nos devoirs. Nous nous efforçons de vous offrir un service incomparable et des produits dont la qualité et les performances sont optimales. C'est pourquoi nous nous réjouissons chaque fois que certains d'entre vous vous dépassez également pour exprimer votre amour pour nos produits. (Voir Vous et Yamaha, p. 14 et 15)

En même temps, les temps changent et tout type d'entreprise doit s'adapter pour garder le cap. Comme vous pourrez le constater dans ce numéro d'Horizons, la VMAX 2009 est le fruit de plusieurs années d'efforts effrénés, autant sur piste qu'en laboratoire. Nous avons mis au point un bolide qui surpasse la VMAX originale sur toute la ligne et qui devrait jouer un rôle de premier plan au sein de notre gamme pour les années à venir. Cela dit, la route ne fut pas sans obstacles, comme en témoignent les dix ans qu'exigèrent sa conception!

Tout récemment, Yamaha Moteur a ratifié, après plans et pourparlers, le plan d'avenir de notre compagnie, intitulé « Frontière 2020 ». Et l'avenir nous semble aussi prometteur que notre nouvelle VMAX. En nous fondant sur nos réussites, nous sommes prêts à relever d'autres défis et à atteindre de nouveaux sommets, comme la VMAX à ses débuts en Amérique du Nord, voilà bien des années. Comme toujours, vous pouvez compter sur nous et sur la fiabilité exemplaire de nos produits, qui répondent aux besoins d'aujourd'hui et de demain.

Sur ce, bonne lecture et bon été!

Tom Osugi
Président
Yamaha Moteur du Canada Ltée





Horizons,

Nous avons pris ces photos en juillet dernier, lors d'une randonnée d'une semaine qui nous a conduits de notre domicile de l'île de Vancouver jusqu'au cœur de l'État de Washington, en passant par les *Cascade Mountains*. Le paysage y était à couper le souffle et le col de montagnes, sans pareil. C'est le plus magnifique que j'aie jamais vu sur la côte ouest du continent. Après avoir franchi la chaîne de montagnes, nous sommes arrivés à Winthrop, un village typique de l'Ouest situé dans une vallée au seuil des montagnes, où nous avons assisté à un festival de jazz.

Je suis maintenant âgé de 57 ans et je fais de la motocyclette depuis mes 18 ans. J'ai possédé 12 motocyclettes et ma *Midnight Warrior 2005* est la meilleure qu'il m'ait été donné de piloter. Elle m'a tellement épaté que j'ai convaincu ma femme de vendre sa *Harley Sportster 883* l'an dernier et d'acheter une *Silverado 1700 2006*, ce qu'elle ne regrette pas une seconde depuis! Voilà quelques années qu'elle pilote et elle s'amuse beaucoup plus depuis qu'elle est aux commandes d'une Yamaha.

Je conclus en vous affirmant que ma conjointe et moi ne jurons que par Yamaha. Comme je vous le mentionnais, j'ai possédé plusieurs motos de marques diverses au fil des ans et en ce qui me concerne, Yamaha fait mordre la poussière à ses adversaires, côtés satisfaction, rapport qualité-prix, style et performance. Nous levons nos casques en l'honneur de Yamaha!

Cordialement,

Gary Pearce
Chemainus, BC

NDLR : Gary, votre *Warrior* est tout simplement splendide!



Horizons,

On peut tout faire avec une *VK Professional 2007* et mes photos peuvent en témoigner. Je me suis construit un traîneau à l'hiver 2006, dans le but de transporter du bois de chauffage. En novembre 2007, nous avons acheté notre *VK* pour tirer le traîneau. J'ai attelé ce dernier à la motoneige et après quelques réglages, ça y était. Et ça a marché!

Depuis, nous avons également utilisé notre *VK* pour faire des randonnées à traîneau dans les sentiers qui entourent les lacs avoisinants.

Voici quelques photos de ma famille à bord du traîneau, à l'aube d'une randonnée, et une autre avec du bois de chauffage que j'avais coupé et transporté sur neuf kilomètres. Le moins qu'on puisse dire, c'est que la *VK* nous a surpris par son excellente capacité de remorquage.

Le *VK Pro* est notre source d'amusement familial et notre cheval de labour. Travail ou loisir, notre Yamaha est là!

Merci infiniment!

Loren et Karen Thevenot
Thompson, MB

NDLR : De dire que vous aimez votre *VK* serait un euphémisme, je crois...

Horizons,

Après la messe, mon père et moi avons décidé de prendre part à la mise à l'eau des bateaux à Steveston pour faire l'essai de notre tout nouveau *F40*. La marée était favorable et le ciel s'éclaircissait. Nous avons mis le bateau à l'eau et le moteur s'est mis en marche sans histoire. Quel silence! Nous avons laissé le temps au moteur de se réchauffer et avons ensuite traversé le port, direction ouest. Nous nous sommes rendus à *Captain's Cove* et avons goûté sous un ponceau à la hauteur de la route 99. Ah, jamais je n'oublierai les délicieux biscuits spéciaux au cacao...

Nous adorons notre « figure de poupe », notre tout nouveau *F40*! Que de commentaires positifs! Un gros merci à Yamaha et à Ian, Mark et Joe de *Galleon Marine*, qui ont installé le moteur sans bavure, de façon très professionnelle. En tout et pour tout, nous sommes aux anges!

Cordialement,

Art et Al Audette
Richmond, BC

NDLR : Très heureux que le *F40* soit à la hauteur, Art et Al! Vous me mettez l'eau à la bouche avec vos biscuits...



VTT 2009 :

UN NOUVEAU-NÉ CHEZ LES GRIZZLY!

Avis aux mordus de quiz : voici la question à un million!

Quel VTT Yamaha est doté d'une servodirection électronique, de freins à disques aux quatre roues, d'un épatant rapport poids-puissance et d'un puissant moteur à injection qui repousse ses adversaires du revers de la patte? Je vous laisse cogiter...

Si vous avez répondu le Grizzly 700FI DAE, le meilleur vendeur de sa catégorie, bravo. Mais encore. Désormais, un second VTT correspond lui aussi à cette description : le tout nouveau Grizzly 550FI DAE, prêt à se faire les dents.

Au Québec et au Canada, la classe des VTT de 500 cm³ (intermédiaires) est la plus importante de toutes. Après tout, ce n'est pas tout le monde qui traîne quotidiennement une tonne et des troncs d'arbres. Dans la vie de tous les jours, un intermédiaire suffit amplement. Après avoir tâté le pouls de la population, nous avons décidé de créer un VTT qui présente toutes les caractéristiques de notre Grizzly 700FI DAE, hormis quelques chevaux. En effet, le Grizzly 550FI DAE partage le châssis de son célèbre grand frère, de même que les composantes de plastique, les roues, la direction, l'injection, les phares, le guidon, les freins et la suspension. Plus équipé que ça, tu meures!





Kodiak 450



Raptor 80



Grizzly 550FI

Avis aux curieux : le cadet des Grizzly est également offert sans DAE, comme certaines versions du Grizzly 700FI. En gros, c'est sensiblement le même VTT, avec quelques kilogrammes en moins!

En raison des changements qui touchent la famille Grizzly, on pourrait croire que la famille Kodiak demeure inchangée. Au contraire! Le Kodiak 450 se voit recevoir un *lifting* à l'avant qui lui confère le style agressif de son cousin le Grizzly 700. Quelques caractéristiques intéressantes : freins scellés à disque humide et barre d'attelage de 5 cm. Nouveautés 2009 : rangement scellé dans l'aile et siège rembourré, pour un confort douillet.

Un autre p'tit nouveau : le Raptor 90, une boule d'énergie tout indiquée pour initier vos enfants au monde du VTT.

Au menu : démarrage électrique, transmission entièrement automatique, frein à disque à l'arrière et des lignes inspirées de notre Raptor 700R. Tout ça dans un brin de véhicule fiable qui ne manquera pas d'accrocher un sourire aux lèvres de vos enfants. Et aux vôtres.

Poursuivons dans le domaine des changements. C'est la loi du plus fort dans la chaîne alimentaire Yamaha. L'arrivée du Grizzly 550FI sonne le glas pour le Kodiak 400. On dit également adieu aux Banshee, Grizzly 80, Raptor 80 et Raptor 50, qui prennent leur retraite non sans avoir connu une carrière mémorable.

Pour plus de renseignements sur les modèles 2009, rendez-vous au yamaha-motor.ca!





VMAX

MOTOCYCLETTES 2009 : La vie au MAX

À Yamaha, il existe depuis une vingtaine d'années un dicton qui dit qu'« il n'y a pas de lancements de motos sans VMAX ».

Doyenne des deux-roues Yamaha, la VMAX n'a subi que quelques changements depuis ses débuts. Comme on dit chez nous, pourquoi modifier une formule gagnante, un joyau technologique? Ses propriétaires ont toujours vanté son couple et sa puissance intarissables à l'état brut. Au fil des ans, cette moto, ses pilotes et les nombreux fan-clubs de VMAX ont tissé des liens qui perdurent.

Or, un jour ou l'autre, même les légendes doivent être mises à l'heure de toutes les modernisations. Toutefois, comment remet-on à neuf une telle figure de proue? Une chose est sûre, il faut le faire avec passion et souci du détail. C'est pourquoi nous travaillons depuis douze ans à la refonte de la VMAX, en tentant de conserver le cachet de la version originale. Résumer le processus de refonte de la VMAX en un seul paragraphe serait lui manquer de respect. C'est pourquoi nous lui avons réservé une section complète du bulletin.

Côté nouveautés, ce n'est pas tout. Les scooters grand format gagnent en popularité chez les pilotes d'un certain âge et les travailleurs qui font la navette boulot-dodo. L'on apprécie surtout leur simplicité et leur économie à la pompe. Et comme à Yamaha, nous ne « niaisons pas avec le puck », nous sommes fiers de vous dévoiler le tout nouveau TMAX. En Italie, les scooters sont

un véritable mode de vie et le moins qu'on puisse dire, c'est qu'on les prend au sérieux. Preuve à l'appui : le TMAX est le scooter le plus vendu au pays de la tour de Pise. Avec son moteur à injection de 499 cm³, c'est le véhicule idéal pour vos déplacements quotidiens. Le TMAX se comporte admirablement bien sur l'autoroute, même avec un passager. Parmi les caractéristiques empruntées aux motos sport, citons le cadre en alu, les fourches de 43 mm et les lignes aguichantes. Bouclons la boucle avec un rangement volumineux, des freins merveilleux et une selle pour deux.

Saviez-vous que le BWs 50 est le scooter le plus vendu au Canada au cours des dernières années? Or, comme nous visons les plus hauts sommets, nous songions depuis belle lurette à élever notre jeu d'un cran. Mesdames et messieurs, dites bonjour au BWs 125 à quatre temps, un grand frère qui offre encore plus de muscle que le BWs 50. Son moteur à injection de 125 cm³ refroidi par air développe amplement de puissance pour vos déplacements quotidiens en ville. Avec le démarrage électrique et la fiabilité Yamaha, le BWs 125 s'ajoute à notre arsenal pour la lutte contre les pétrolières!

C'est tout pour le moment. Tome 2 : le lancement des boulevardières et des motos sport 2009, en septembre. Soyez de la partie : yamaha-motor.ca!



TMAX

BWs125

MOTONEIGES 2009 : deux-places et innovation

Si les motoneiges deux-places sont communément appelées « sofas » par les motoneigistes, les nouvelles RS Venture GT et RS Venture TF sont des fauteuils massifs inclinables en cuir, avec porte-bouteille et rangement pour la télécommande. Les RS Venture se voient recevoir la calandre des Apex, de même qu'un gros Genesis à injection de 120 HP. N'oublions pas le coffre imposant, le démarrage électrique, la marche arrière, les réchauffe-mains, les prises pour accessoires divers, les amortisseurs GYTR à cliquets, le dossier réglable, les rétroviseurs et j'en passe. Par ailleurs, on peut compter sur leur quatre-temps comme on compte sur un hiver blanc à Kuujuaq.

Côté innovation, voici la toute nouvelle FX Nytro XTX. Ses glissières inclinées à 6° à 121 pouces de la chenille ont révolutionné le monde de la motoneige. Cette inclinaison lui permet de se comporter à merveille dans la poudreuse damée, tout en aplatissant les bosses et en flottant sur la neige profonde. Une caractéristique qui fait d'elle la plus polyvalente de nos motoneiges. De plus, elle est dotée d'un tunnel ultraléger, d'une géométrie avant redessinée et d'un puissant moteur Genesis 130FI. Si vous désirez une motoneige qui s'aventure partout, la FX Nytro XTX est votre joujou.

Admirez la gamme complète de nos motoneiges au yamaha-motor.ca!



FX NYTRO XTX

Nouveautés 2009

volume 20 – numéro 1





V-Max

ou la légende de l'accélération

John Bayliss, planificateur, division des motocyclettes – Yamaha Moteur du Canada Ltée

10,3 secondes. C'est tout le temps qu'il a fallu à la V-Max* 1985 pour se tailler une place dans le livre des records et dans le cœur des amateurs de vitesse du monde entier. Un pilote de 60 kg (130 lb) du nom de Jay « Pee Wee » Gleason créa bien des remous dans le monde de la motocyclette avec son incroyable quart de mille sur une V-Max de présérie. Or, les critiques fusèrent de toute part. Certains allèrent jusqu'à dire que le bolide de présérie était bien trop puissant pour devenir une moto de série, se rapprochant davantage des motos de compétition. En un coup de manette des gaz, la légende de la V-Max voyait le jour, au grand dam des autres fabricants. En mai 1985, les critiques se raréfièrent après que la revue *Cycle World* eût importé une V-Max de production au Bayland Raceway de Fremont,

en Californie. La V-Max franchit le quart de mille en 10,62 secondes, avec une vitesse de 209 km/h à la ligne d'arrivée, des résultats ahurissants! Pour l'occasion, le pilote était nul autre que Dale Walker, quadruple champion états-unien de courses d'accélération, qui faisait osciller la balance à 77 kg (170 lb), un « poids lourd » dans le milieu. Les légendaires *muscle cars* du début des années 1970, comme la Barracuda Hemi et la Camaro *big block* (V8 de plus de 6 litres!) pouvaient aller se rhabiller, avec des chronos d'environ 13 secondes. L'accélération avait une nouvelle reine.

Mais au fait, dans quelles circonstances la V-Max vit-elle le jour? Selon la légende, un petit groupe d'employés de Yamaha Moteur du Japon assistaient à une course des plus étranges, lors d'une visite

chez nos voisins du Sud. Des concurrents devaient franchir un pont de 400 m à partir d'une position arrêtée. Un tel spectacle fit jaser au siège social de Yamaha Motor U.S., en Californie, à tel point qu'Ed Burke, planificateur en chef, se pencha sur la faisabilité de production d'une motocyclette inspirée des *muscle cars*. En tête de liste, le choix du moteur. Les ingénieurs du Japon travaillaient depuis quelques temps sur un moteur V-4 pour une Venture Royal de tourisme. Le hic, c'est que le moteur ne développait que 90 HP. La thèse du *V-boost* fut ensuite étudiée. Ce procédé faisait appel à deux carburateurs qui injectaient de l'essence dans un même cylindre à environ 6 000 tr/min. L'augmentation du nombre de HP fut impressionnante. Après maintes améliorations, les ingénieurs purent mettre au point un moteur de 145 HP! Qui plus est, le rugissement du V-4 à l'échappement était tout simplement enivrant, un peu comme celui des V-8 *big block* des autos de course de l'époque. Vint ensuite le temps de parler style. Les dessinateurs de la firme GKDI, en Californie, voulaient faire du moteur l'âme de la V-Max, à juste titre. Le concept « moteur au maximum, cadre au minimum » était né. Le prototype qui résultait de cette philosophie était unique en son genre : la V-Max tel qu'on la connaît prenait forme. Son lancement mondial eut lieu à l'automne 1984, à la conférence des concessionnaires américains.

Grâce à sa puissance, à son allure inédite et à l'exploit de Gleason au quart de mille, la V-Max obtint un succès foudroyant en Amérique du Nord. Bientôt, son rugissement allait faire trembler la terre entière. En 1986, nos cousins français furent les premiers à entrer dans la danse et, en peu de temps, c'est le reste de l'Europe qui fut conquis par cette merveille. Un modèle nord-américain conçu pour un public nord-américain était devenu le symbole de l'accélération à travers le monde.

Pendant quelque temps, une rumeur courut à l'effet qu'une V-Max « format réduit » allait voir le jour, mais rien n'en fut. Vingt-quatre ans plus tard, force est d'admettre que la V-Max originale sut assurer sa propre défense. Les années passèrent et elle subit quelques changements, dont des roues à disques spéciaux, dans les années 1980. Puis, en 1990, on eut droit à un système de démarrage resongé et en 1993, le diamètre de la fourche passait à 43 mm, tandis que le frein avant était désormais doté d'étriers à quatre pistons, pour une puissance de freinage accrue.

À la fin du siècle dernier, bien des clients réclamaient une nouvelle V-Max et les demandes atteignirent leur paroxysme à l'aube du vingtième anniversaire du modèle. Cependant, l'anniversaire se célébra sans nouveau modèle.

V-Max 1985



En juillet 2006, l'espoir refit surface lorsque Yamaha Moteur Europe afficha sur son site Web l'esquisse d'une V-Max remodelée. Alors que la production de la V-Max originale cessa en 2008, le public espérait plus que jamais de voir apparaître sa remplaçante. Le 4 juin dernier, l'attente prit fin. La VMAX 2009 fit son entrée.

J'eus l'immense chance de faire l'essai de la nouvelle VMAX (elle est si impressionnante que son nom ne comprend que des majuscules, désormais!) au Japon, en compagnie de mes homologues de monde entier. Nous fûmes tous d'accord pour dire que les résultats étaient spectaculaires. Sur plus d'une fiche d'évaluation, on put lire « dépasse les attentes ». Vous voyez, la nouvelle VMAX conserve l'originalité du style de sa prédécesseuse, en plus de rugir de façon tout aussi vigoureuse. Je suis loin d'être surpris, car nos ingénieurs ont doté la moto d'un tout nouveau V-4 de 1 679 cm³ et de nos toutes dernières trouvailles technologiques, comme l'admission et l'accélération contrôlées électroniquement, ainsi qu'un dispositif d'injection inédit. Or, la nouvelle VMAX, c'est plus que des accélérations foudroyantes. La maniabilité est très sportive, grâce à de tout nouveaux cadres et bras oscillants en aluminium et à une suspension entièrement réglable. Mais ce n'est pas tout. La VMAX offre un confort de roulement à faire rougir les boulevardières les plus imposantes. En visitant notre site Web au www.yamaha-motor.ca, vous pourrez en apprendre davantage sur tous les avantages, caractéristiques et spécifications de ce bolide abracadabrant. Ceux qui ont déjà piloté une ancienne V-Max ne seront pas déçus, je m'en porte garant. Maintenant, à ceux qui n'ont jamais enfourché une V-Max et qui n'ont jamais senti ses accélérations ahurissantes, j'ai une question à vous poser : qu'attendez-vous?

*V-Max et VMAX sont des abréviations qui signifient « Velocity Maximum », ou vitesse maximale.



Le Toyota Tacoma 2009 : *Un style de vie*

Une vie. Une seule. La vôtre. Vous ne voulez pas la gaspiller. Les AUTRES peuvent passer leur vie devant la télé. VOUS, vous allez prendre les choses en mains, saisir le taureau par les cornes, tracer votre propre chemin... et vivre votre vie au maximum.

Agile et confortable, en ville comme sur l'autoroute. Puissant et robuste lorsque la route disparaît. Le Toyota Tacoma vous guide dans la vie et transporte votre équipement d'aventure : motocyclettes, VTT, tentes, bateaux, remorques, parachutes, barbecues... tout ce dont vous avez besoin pour vous éclater.

Le Toyota Tacoma 2009 est doté de plusieurs composantes inédites, dont bon nombre de caractéristiques de sécurité, un système audio branché et des transformations intérieures et extérieures de série sur tous les modèles. En voici quelques exemples : coussins gonflables latéraux et en rideau, régulateur de traction, capacité MP3 et nouvelle couleur de calandre. Il existe par ailleurs huit versions de Tacoma équipées d'une

vaste gamme de moteurs, de cabines et de groupes propulseurs. L'une d'entre elles est tout indiquée pour vous.

Choisissez le Tacoma 4x4 Double Cab à cinq places ou le Tacoma V6 à cabine Access pour quatre personnes. Dans les deux cas, vous adorerez être aux commandes d'un V6 de quatre litres qui développe jusqu'à 236 chevaux et offre une capacité de remorquage de 2 268 kg (5 000 lb). Sinon, troquez un peu de muscle contre un surcroît de style avec l'élégant Toyota Tacoma X-Runner à cabine Access équipé du même V6, dans une configuration 4x2 à réglage sport spécial... ou encore, choisissez un Tacoma 4x2 ou 4x4 (nouveau en 2009) à cabine Access structuré autour d'un moteur quatre cylindres de 2,7 litres économique en carburant qui développe jusqu'à 159 chevaux et vous permet de remorquer 1 588 kg (3 500 lb) d'équipement.

Ensuite, personnalisez votre camion grâce à des groupes d'options tels que le groupe

Assistance SR5, qui comprend glaces et portières assistées, jantes en alliage d'aluminium de 16 pouces, régulateur de vitesse et autres commodités. Vous pouvez également rehausser votre capacité de remorquage sur les modèles 4x4 grâce à un groupe Toyota Racing Development (TRD) qui dispose de versions améliorées du refroidisseur d'huile moteur, de l'alternateur et d'autres composants clés pour assurer une capacité de remorquage de 2 948 kg (6 500 lb). La version TRD offre également une prise de courant de caisse de chargement de 400 watts/115 volts, un attelage de remorquage catégorie IV avec faisceau de câblage, une boussole numérique, un indicateur de température extérieure et d'autres accessoires de haute qualité.

Le Toyota Tacoma 2009 sait qu'il n'y a pas de place dans votre vie pour un véhicule qui ne peut suivre le rythme. Parce que votre camion, c'est votre style de vie.



Tacoma 2009



BIENVENUE AU MONDE MERVEILLEUX *de l'innovation en compétition!*

Au fil des ans, Yamaha s'est forgée une réputation d'or en compétition. Triompher est notre objectif ultime et nous y parvenons grâce à une technologie de pointe perfectionnée course après course. Cette technologie a donné naissance à une gamme de produits extraordinaires : les accessoires GYTR (Genuine Yamaha Technology Racing).

Les accessoires de compétition GYTR^{MC} de Yamaha s'adressent aux maniaques de performances. Notre parcours spectaculaire en matière d'innovation, nos connaissances acquises sur piste au fil des ans et notre fiabilité légendaire nous confèrent tous

les atouts nécessaires à la fabrication des accessoires GYTR.

Quel que soit le type de compétition, les accessoires GYTR vous permettront de tenir vos rivaux en respect en toute beauté. Fabriqués selon les normes élevées de qualité Yamaha, ces accessoires sont faits sur mesure pour nos véhicules.

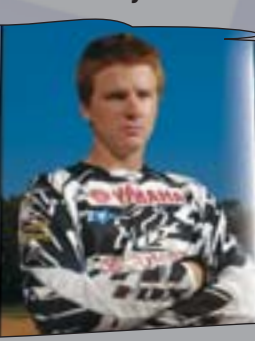
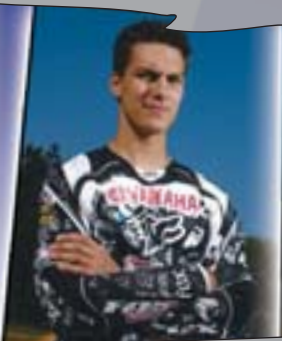
Qu'est-ce qui fait le succès de la marque GYTR? Un savant mélange d'innovation, de matériaux de pointe et de conception révolutionnaire. Les essais rigoureux auxquels sont soumis les accessoires sont un gage

de leur durabilité et de leur efficacité inégalées. Après en avoir fait l'expérience, on ne jure que par les accessoires GYTR.

Le véritable avantage GYTR? Des matériaux avant-gardistes, durables et plus légers que les matériaux classiques. La fibre de carbone, le titane, le magnésium, l'aluminium et l'inox entrent dans la fabrication des produits GYTR, des produits aguicheurs qui livrent la marchandise à tout coup.

POUR LES PILOTES DES ÉCURIES YAMAHA, C'EST GYTR OU RIEN!

Écurie Toyota Yamaha Blackfoot Direct Fox



Écurie Toyota Yamaha
FAST Company
Kevin *Lacombe*

Colton *Facciotti*

Jimmy *Nelson*

Blair *Morgan*

Aron *Harvey*

Écurie de course Yamaha – VTT

Jasmin *Plante*
(deuxième à gauche, debout)



N.B. : Quelques pièces et accessoires GYTR sont conçus pour fins de compétition en circuit fermé exclusivement et ne peuvent être utilisés ailleurs. L'installation de produits GYTR et de produits semblables d'autres marques pourrait compromettre la garantie limitée du fabricant. Pour plus de renseignements, communiquez avec un concessionnaire Yamaha près de chez vous.

GAGNANTS DU CONCOURS DE PHOTOS HISTOIRE DE FAMILLE



Mesdames et messieurs, voici les « Yamaboys »! La famille Audet de Carignan remporte la palme pour son bel hommage à nos légendaires « Boys ». Voici Frédéric, Jasmin et Yannick, tout de Yamaha vêtus par leur père Marc, qui peut être fier de ses beaux garçons. Le décor est tout aussi sublime, avec les instruments Yamaha qui entourent la motoneige et les motos (la glacière a l'air d'une création maison, par contre!). En tout cas, je paierais le prix qu'il faut pour voir ce trio à l'œuvre! Pour sa créativité, la famille Audet remporte le premier prix de 500 Yamadollars. Félicitations!

Non loin derrière, la famille Flegal d'Arnprior, en Ontario, avec une gamme de motoneiges qui remonte le temps. Papi Flegal ne pouvait être au rendez-vous sur sa ET340 1978, mais le reste de cette bande de joyeux lurons si! Ellen, Brody et Gwendolyn posent fièrement avec leur père Tim et leurs joujoux. Si je ne m'abuse, à moins que Tim ne soit remarquablement bien conservé pour une personne âgée, l'âge cumulatif des motoneiges est plus élevé que celui des modèles! Heureux de constater que vos motoneiges sont encore à la hauteur! Merci d'avoir participé!



En troisième position, la famille Gareau de Lancaster, en Ontario. En vedette, trois motoneiges, un nouveau Rhino et Maggie, un beau border collie bien emmitoufflé sur les genoux de Maman. Un cliché qui leur rapportent 100 Yamadollars! Ce que je préfère? Les bottes de foin autour des véhicules, pour recréer l'atmosphère rurale. Merci d'avoir participé!

Concours de photos

Personnalisez votre Yamaha

Vous êtes nombreux à personnaliser vos nouvelles unités Yamaha. Pour certains, il s'agit même d'un rituel. Modifier son unité, c'est l'adapter à sa personnalité. Et le nombre de réglages à effectuer est infini.

Que ce soit une tubulure d'échappement pour une Roadliner, un turbocompresseur sur une Apex, une garniture de capot pour un hors-bord ou même une coque repeinte sur un G3, vous êtes nombreux à aimer vous distinguer et nous voulons admirer vos œuvres! Plus vous les transformez, mieux c'est! Bien sûr, les unités parées du plus grand nombre de pièces et accessoires d'origine Yamaha seront favorites pour remporter le premier prix de 500 Yamadollars. Les deuxième et troisième choix toucheront 300 et 100 Yamadollars respectivement. Vous savez combien ces Yamadollars sont utiles lorsqu'on personnalise une unité!

Assurez-vous de préciser le nom du modèle et de comprendre une liste de tous les changements que vous avez apportés. Nous évaluerons la qualité de la photo, la quantité

d'accessoires, l'effort, l'humour et l'originalité. Inscrivez votre nom et vos coordonnées, ainsi qu'une description de la photo et toute autre information pertinente. Même si vous ne remportez pas ce concours-ci, vous pourriez faire partie de la section Courrier des lecteurs.

DERNIÈRE HEURE : Pour économiser temps et argent, vous pouvez désormais nous faire parvenir votre photo (haute résolution, 300 DPI) ainsi que la description et vos coordonnées à :

Horizons@yamaha-motor.ca

Vous pouvez également nous envoyer le tout par courrier postal à l'attention de la rédaction, à l'adresse suivante :

Yamaha Moteur du Canada Ltée
Bulletin Horizons
480, Gordon Baker Road
Toronto (Ontario) M2H 3B4

Remarque : Le concours prend fin le 1^{er} octobre 2008. Les juges seront les seuls à sélectionner les gagnants. Les chances de gagner varient selon la quantité et de la qualité des entrées reçues. En participant à ce concours, vous acceptez que votre photo et votre nom soient publiés dans Horizons.

LES TRAVAILLEURS DES USINES YAMAHA connaissent la musique!

Le Japon et le Canada célèbrent en 2008 80 ans de relations diplomatiques. Pour l'occasion, Yamaha Corporation Japan a commandité la présence de l'Orchestre Symphonique Yamaha (OSY) à d'importants festivals musicaux en sol canadien. En quelques jours, l'OSY s'est produit au MusicFest Canada, à Ottawa, et au Festival des harmonies et orchestres symphoniques du Québec, à Sherbrooke. Dans la capitale nationale, la 36^e édition du festival commandité par Yamaha donnait carte blanche à 8 000 étudiants canadiens en musique. Dans l'assistance, soulignons la présence du sénateur Tommy Banks, de Tsuneo Nishida, ambassadeur du Japon au Canada, de plusieurs

autres dignitaires et de trois présidents de Yamaha : Hirofumi Osawa, de la Yamaha Corporation of America, Tom Osugi, de Yamaha Moteur du Canada Ltée et Yosuki Mikami, de Yamaha Canada Music LTD./LTÉE, qui était l'hôte. Le passage de l'OSY fut couronné de succès, comme en témoignent les deux représentations à guichets fermés. L'OSY est un orchestre de calibre mondial maintes fois primé dont les soixante membres œuvrent dans diverses usines de Yamaha, celles-là mêmes où sont fabriqués les instruments de musique reconnus mondialement. En plus d'avoir eu droit à des ovations aux deux événements, l'orchestre a fait rugir la foule lorsque ses musiciens ont revêtu des chandails de hockey et entamé le thème de la Soirée du hockey. Malheureusement pour nous, le séjour fut de courte durée; après tout, on ne peut ralentir la production indéfiniment!



 **YAMAHA**

Prochain concours de photos/Yamaha Musique

volume 20 – numéro 1 **13**

La Frontière de « Revy » : Atteindre de nouveaux sommets... à motoneige

Randy Swenson, directeur des ventes de district – Yamaha Moteur du Canada Ltée

Laissez-moi vous plonger dans l'ambiance de mon expérience la plus mémorable à motoneige.

Team Thunderstruck (TT) est un regroupement de motoneigistes invétérés des États-Unis et de la Colombie-Britannique. Chaque année, ils réalisent des vidéos spectaculaires sur la motoneige extrême. Leurs œuvres ont été mises en nomination aux prestigieux prix Extremey. Leurs pilotes ont même remporté trois des quatre derniers trophées, dans la catégorie « meilleur pilote ».

Par un heureux hasard, j'ai rencontré le producteur et quelques membres de leur équipe à Revelstoke, en Colombie-Britannique, au printemps 2003. Je me promenais tout bonnement autour du mont Turtle lorsque soudain, je vis une bande de casse-cou se livrer à une escalade renversante. C'était avec ce genre de pilotes que je voulais me promener. Ils grimpaient des cols rocheux que je n'aurais jamais envisagé grimper à motoneige. Je me dirigeai vers eux et à la fin de la journée, ils m'invitèrent à prendre part à leurs prochaines « folies ». C'était le début d'une grande aventure.

L'automne dernier, je me mis à la recherche d'un bon couloir à escalader avec eux. Un bon jour, j'aperçus, au nord de Revelstoke, un flanc de montagne d'où se dessinaient six couloirs d'avalanche. J'estimai qu'on pouvait escalader un ou deux d'entre eux. Curieux de nature, je ne pus résister à l'envie de les observer de plus près. Une reconnaissance en hélicoptère confirma mes prédictions : l'escalade à motoneige serait difficile, mais le terrain était praticable.

Or, trois obstacles se dressaient devant moi :

- Comment faire pour hisser ma motoneige jusqu'au bas du couloir?
- Ma motoneige pourrait-elle se frayer un chemin entre les rochers, près du sommet?
- Surtout, tiendrait-elle le coup?

J'étudiai le couloir tout l'hiver durant et décidai de foncer au printemps. Team Thunderstruck était sur place avec des cinéastes, des photographes, un hélicoptère et une équipe de sécurité. Le couloir que je m'apprêtais à escalader faisait presque un kilomètre de long sur 750 m de haut.



La ligne de départ se trouvait à 1 340 m du sol, tandis que le « fil d'arrivée », lui, se trouvait à 2 100 m, du jamais vu. Je méditai longtemps avant de prendre ma décision. Mais, comme l'a dit Jean-Jacques Rousseau : « l'homme n'est point fait pour méditer, mais pour agir. »

Après un périple au cours duquel deux motoneiges furent sérieusement endommagées, nous parvîmes finalement au bas du couloir. Je ne pouvais plus regarder en arrière, désormais. L'hélicoptère était à ma hauteur, les caméras étaient braquées sur moi et je contemplais le couloir, tout ébloui. « Dans quoi me suis-je embarqué? », me répétais-je sans cesse. Puis, après avoir pris une grande respiration, j'activai les gaz et les 400 chevaux de mon Apex s'animentèrent avec frénésie.

Le moment le plus terrifiant de l'escalade se produisit sans doute aux trois-quarts de l'épreuve, à l'entrée du secteur le plus étroit. Quelques centimètres d'un côté ou de l'autre et ma motoneige pourrait s'endommager sérieusement, moi aussi. Tout doucement, je me frayai un chemin à travers les murs de roc. Le passage me parut interminable. Tout à coup, les rochers disparurent et la voie était libre devant moi. J'avais réussi!

Une fois au sommet, l'hélicoptère qui transportait les caméramans se posa à mes côtés et l'un des membres avaient les larmes aux yeux. Imaginez-vous : un adulte qui pleurerait de joie par ce que je m'en étais tiré indemne. Très touchant.

Ce qui est chic, lorsqu'on est le premier à escalader un couloir de montagne, c'est qu'on peut le baptiser. Vu son énormité, je l'ai nommé « Super Couloir ».

En repensant à mon aventure aujourd'hui, j'ai encore des papillons dans l'estomac.

Mon Apex releva le défi avec brio. Sa chenille Camoplast de 174 x 2,5 po et sa suspension M10 furent à la hauteur tout au long de l'ascension. Par ailleurs, tous les amateurs de motoneige en montagne savent à quel point le rôle des quatre-temps est important!

Si vous voulez voir mon escalade de même que d'autres vidéos de motoneige extrême, le documentaire *Thunderstruck 7* paraît le 8 août. Pour un avant-goût, rendez-vous à <http://www.bigskyx.com>.

« Les grands enfants ont eux aussi leurs jouets. Ils sont plus dispendieux, c'est tout. »

– Benjamin Franklin

Quelle sagesse, ce Benjamin! Voilà une citation qui illustre parfaitement le thème de la plus récente édition de Vous et Yamaha.



James Darling



Ethan Lacroix

D'un côté, deux beaux bébés, James Darling et Ethan Lacroix. Ce dernier semble sortir tout droit d'un défilé de mode Yamaha! Il fait preuve d'un naturel épatant devant la caméra. Je crois qu'Ethan est promis à un bel avenir en motocross, qu'en pensez-vous? Et que dire de James, le poupon des Prairies? Généralement, les pilotes de VTT n'ont pas peur de se salir et James ne fait pas exception à la règle, aux commandes de son Raptor. Voici son raisonnement : il salit ses vêtements de l'intérieur, il devrait également pouvoir les salir de l'extérieur, non?



Jack McKnight



Ardith et Lew Tibbo

Plus loin sur la ligne du temps, Jack McKnight. Selon lui, une randonnée de 3 mois en Arizona est un antidote contre les rigueurs de l'hiver canadien. Eh oui, Jack s'est aventuré à travers le désert sur sa Venture série Millennium. Vous ai-je mentionné qu'il est âgé de 75 ans? Comme le disait Oliver Wendell Holmes, célèbre érudit états-unien : « les hommes n'arrêtent pas de jouer en vieillissant; ils vieillissent lorsqu'ils arrêtent de jouer. »

Du mode longévité au mode distance... Vous et Yamaha tient à souligner le périple d'Ardith et de Lew Tibbo : une excursion de dix jours d'un bout à l'autre de Terre-Neuve à bord d'un Rhino. Selon nos calculs, 854 km séparent Port aux Basques d'Argentia. 854 km de sentiers accidentés, de routes sinueuses et de paysages pittoresques incomparables. Après un tel voyage, on se dit qu'on est chanceux de vivre dans un milieu aussi diversifié... et qu'un Rhino de Yamaha, c'est la fiabilité incarnée.

Vous voulez faire partie de Vous et Yamaha? Si vous entretenez avec votre unité Yamaha une relation qui sort de l'ordinaire, faites-nous parvenir votre histoire avec des photos (si numériques, en haute résolution ou sur un cédérom), à l'attention de la rédaction, à l'adresse suivante :

Bulletin Horizons, Yamaha Moteur du Canada Ltée, 480, Gordon Baker Road, Toronto (Ontario) M2H 3B4

Les heureux élus recevront un prix de participation. N'oubliez pas d'inclure vos coordonnées.

Le premier gagnant du **trou** d'un coup Yamaha!

Au fil des ans, Yamaha a commandité des centaines de tournois de golf au cours desquels elle offrait une moto gratuite au golfeur qui effectuerait un trou d'un coup. Les années, les tournois et les joueurs se succédèrent, sans succès. Un bon investissement en apparence pour Yamaha, non?

Détrompez-vous! Tout juste avant l'impression de ce numéro, un homme a réussi l'exploit!

En effet, George Cunningham, de Mississauga en Ontario, a effectué un as au 15^e trou du Eagle's Nest Golf Club lors d'un tournoi de bienfaisance pour le Sick Kids Hospital de Toronto. Voici le résumé... qui ne manque pas de dramatique!

« *Cunningham avait la combinaison miracle : des années d'expérience en la matière, un sens éolien très développé et une précision*

de chirurgien. Il étudia longuement la normale 3 de 144 verges. Après avoir hésité quelques moments quant au choix du bâton, il sortit l'arme du crime, un inoffensif cocheur d'allée. Avec les mains de Tiger Woods, la cervelle de Jack Nicklaus et l'anticipation d'Arnold Palmer, il s'élança et sa balle, comme si elle voyageait sur les ailes d'un ange, parcourut divinement la distance qui la séparait du trou et atterit tout doucement sur le vert, avant se diriger lentement vers la coupe. Et, à la surprise générale (sauf celle du principal intéressé), elle termina sa course au fond de la coupe! Or, pour ce golfeur invétéré, ce n'était qu'une autre journée au boulot! »

Félicitations George!
Bonne route au guidon de ta V-Star!



VOUS DÉMÉNAGEZ?

Envoyez-nous votre nouvelle adresse avec le numéro de modèle et le numéro de série de votre produit. Merci de lire *Horizons*.

BESOIN D'UN CONCESSIONNAIRE?

Visitez notre site Web :
yamaha-motor.ca

La présente vous a été envoyée en utilisant les renseignements personnels que nous possédons à votre égard. Conformément à la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques, si vous désirez ne pas recevoir d'information promotionnelle de Yamaha, veuillez l'indiquer en cochant la case appropriée et nous retourner le bulletin aux coordonnées indiquées ci-dessous.

Veuillez ne pas m'envoyer de :

1. Matériel promotionnel et bulletins de la part de Yamaha
2. Matériel promotionnel d'une tierce personne (autre que Yamaha)

Le plus grand secret du bonheur, c'est d'être heureux avec soi.
- Bernard de Fontenelle, philosophe français



YAMAHA

Publié par :

YAMAHA MOTOR CANADA LTÉE

480, Gordon Baker Road
Toronto (Ontario) M2H 3B4

Horizons remercie tous ceux qui ont contribué à cette édition et sollicite toutes les lettres et photographies de nos lectrices et lecteurs. N'hésitez pas à nous les envoyer.

Yamaha est une marque déposée de Yamaha Corporation.
Yamaha Moteur du Canada Ltée



© Sources Mixtes

Groupe de produits issu de forêts bien gérées, de sources contrôlées et de bois ou fibres recyclés.

www.fsc.org Cert no. SW-COC-2080
© 1996 Forest Stewardship Council



Ce bulletin est produit avec des encres à base végétale et contient des fibres recyclées après consommation. Recyclez-le s.v.p.

Yamaha Moteur Canada Ltée
480, Gordon Baker Road
Toronto (Ontario) M2H 3B4

POSTES		CANADA
CANADA		POST
Port payé		Postage paid
Médiaposte avec adresse		Addressed Admail
1682160		