



L'hebdomadaire du cinquantième

**Yamaha a 25 ans
depuis juillet 1980.
Yamaha c'est aussi
des moteurs pour
autos et bateaux, des
scooters des neiges ...**

Yamaha a diversifié ses activités en créant à partir de 1960 des moteurs pour bateaux, puis en 1968 son premier scooter des neiges, suivi en 1970 par la réalisation d'un moteur quatre cylindres pour Toyota. En 1975 le premier karting Yamaha avec moteur 2 temps voit le jour et en 1979 l'activité est développée avec la fabrication de petits chasse-neige.

C'est en juillet 1960 avec le moteur P-7, un deux temps refroidi par air d'une puissance de 7 chevaux et d'une cylindrée de 123 cm³, que Yamaha démarre son activité mononautique. Ce moteur est le résultat de trois années de recherche et de développement. A cette époque le marché des loisirs nautiques

japonais est modeste, c'est donc vers un produit utilitaire que se tourne Yamaha. C'est ainsi qu'en 1961 est fabriqué le P-3, un moteur moderne à soupape rotative. La réussite commerciale du moteur P3 est rapide grâce à sa solidité qui lui vaut bonne presse. Le P-3 équipe rapidement de nombreuses embarcations pour la pêche côtière. Puis Yamaha sort en 1964 le premier moteur deux cylindres à refroidissement liquide. Suit en 1965 le moteur P-7A et un petit 64 cm³, le PC-3 de 3,5 chevaux, surnommé "chapeau jaune" du fait de la couleur de son capot. En 1978 Yamaha produit son premier moteur de bateau trois cylindres et en 1981 c'est l'adoption du système "Power - Tilt et Trim".



P-7A de 1965
124 cm³ 7 ch.



PC-3 de 1965
64 cm³ 3,5 ch.



Après le Run13 et le Cat-21 de 1960, Yamaha produit en 1962 cette superbe "coque", le Hiflex 11, destiné à un usage loisirs.



En 1966 la 2000 GT Toyota est pourvue d'un moteur Yamaha 6 cylindres, double arbre à cames en tête alimenté par trois carburateurs Solex, délivrant 150 chevaux en version standard et 200 chevaux dans sa version "racing" préparée.



En 1970 c'est un moteur de 1588 cm³, 4 cylindres 4 temps refroidi par "eau" délivrant 115 ch. que Yamaha fournit à Toyota pour équiper la Celica 1600 GT. 30 000 moteurs seront fabriqués.



En 1968 Yamaha produit son premier scooter des neiges le SL350 qui est équipé d'un bicylindre deux temps de 348 cm³ qui provient de la moto YD-3.



Après avoir fabriqué le RC 100S en 1973, Yamaha propose en 1975 un autre karting, le RC100M, motorisé par un monocylindre 2 temps de 98 cm³.



Yamaha crée en 1979 un petit "chasse-neige" destiné au particulier. Du nom d'YT 665, il est capable de "déblayer" 35 tonnes de neige à l'heure.



En 1982, toujours pour Toyota, Yamaha fabrique un superbe moteur 6 cylindres, d'une cylindrée de 1988 cm³, refroidi par "eau", qui développe 160 ch.

Team Sonauto Yamaha en 500: une saison mitigée

Au guidon de la 500 Yamaha du team Sonauto Marc Fontan, révélé comme Patrick Pons (vainqueur de l'édition 1972) et Christian Sarron (3e en 1975) par la coupe Kawasaki qu'il remporte cinq années après Pons, fait une bonne saison qui lui permet de terminer dans les dix premiers d'un championnat 500 remporté par Marco Lucchinelli devant Randy Mamola et Kenny Roberts (premier pilote sur Yamaha). Au GP de Finlande, sur le "sélectif" tracé d'Imatra, Marc Fontan termine même premier pilote Yamaha en précédant de 3"7 sur la ligne d'arrivée Kenny Roberts, champion du monde en titre et vainqueur de deux GP (Allemagne et Italie) durant cette saison.

Durant cette même saison 1981 Christian Sarron, l'autre pilote du team Sonauto Gauloises, passe par une période difficile ... C'est même une vraie galère pour Christian qui, avec une moto similaire à celle de Marc Fontan, ne marque que deux petits points sur toute l'année. Cette neuvième place en Italie, sur le circuit de Monza, lui vaut d'être classé 24e du championnat du monde ... Une place qui ne reflète pas le potentiel du pilote ... Quand la santé et le moral vont bien les résultats suivent, malheureusement ce n'est pas le cas en cette année qui suit celle où son ami Patrick Pons a disparu.



Palmarès 1981 : Marc Fontan
 03 mai : 9e GP d'Allemagne
 17 mai : 10e GP de France
 05 juillet : 8e GP de Belgique
 12 juillet : 8e GP de San Marin
 02 août : 5e GP Grande-Bretagne
 9 août : 6e GP de Finlande
 16 août : 6e GP de Suède

Palmarès 1981 : Christian Sarron
 10 mai : 9e GP d'Italie à Monza

Pour la saison 1981 l'écurie Sonauto Yamaha a recruté un vainqueur de la coupe Kawasaki, comme Pons en son temps, Marc Fontan pour disputer les GP 500.

Christian Sarron réalise une saison noire au guidon de sa Yamaha 500 : problèmes de santé et moral en berne.



Paris - Dakar le bicylindre bat le mono

En 1981, Cyril Neveu le vainqueur de l'édition précédente sur Yamaha, est passé chez l'adversaire, Honda, au guidon d'une moto officielle... mais ce sera, en allant de problème en problème et de galère en galère, son pire Dakar. Chez les "bleus" de Sonauto/Yamaha, l'équipe officielle est composée de Serge Bacou, de Tcherniavski et de Jean-Noël Pineau. Mais d'autres pilotes de talent, comme Merel et Becker, sont aussi au guidon d'une Yamaha. C'est au terme d'une lutte intense entre Serge Bacou et Michel Merel pour Yamaha sur leurs XT 500, et les deux pilotes de BMW Fenouil et Auriol sur des motos bicylindres performantes, que le classement général se joue. Auriol, qui réalise une navigation parfaite durant ce Dakar, prend l'avantage sur un Serge Bacou pourtant en grande forme et un Merel tout aussi efficace. Le quatrième classé, Fenouil, n'a pas démérité au guidon de l'autre moto allemande, mais les deux pilotes Yamaha ont réussi à le distancer et à le précéder régulièrement lors des spéciales déterminantes, malgré le handicap de puissance et de vitesse de pointe des monos face aux bicylindres. En plaçant deux motos sur le podium, Yamaha réalise une fois encore un magnifique Dakar.

**CARACTÉRISTIQUE XT 500 n° 81
pilotee par Serge Bacou**

MOTEUR

Type : mono 4 temps
Cylindrée : 500 cm³
Puiss. : environ 38 ch
Aliment. : carburateur Mikuni
Boîte : à 5 rapports
Réservoir : grande contenance
Échap. : origine modifiée

PARTIE-CYCLE

Cadre : poutre faisant office de réservoir d'huile
 boucle ar. renforcée pour porte-bagages
Susp. av. : fourche usine
 tube de 43 mm déb. 280 mm
Susp. ar. : amort. De Carbon
Frein av. : tambour
Frein ar. : tambour
Pneu av. : 3,00 x 21
Pneu ar. : 5,10 x 18

Le Dakar 1981 en bref :

- Prologues de 5 km à Olivet et de 7,5 km Sète.
- Départ le 1^{er} janvier 1981 de Paris place du Trocadéro.
- Arrivée le 20 janvier 1981 à Dakar.
- Pays étapes : France, Algérie, Mali, Haute-Volta, Côte d'Ivoire, Sénégal.
- 10 000 km kilomètres parcourus, dont 3 357 km en spéciale.
- Sur 291 partants, 91 concurrents sont à l'arrivée dont 31 à motos.
- Sur 31 motos arrivées à Dakar 11 sont des XT 500.



Serge Bacou a aussi contribué à faire briller les couleurs de Yamaha et de la XT 500 dans les épreuves africaines, même s'il n'a jamais remporté le Paris-Dakar. Sa deuxième place avec une XT 500 derrière la BMW bicylindre d'Auriol en 1981 en est l'un des exemples les plus marquants.



Classement général

1 ^{er} -	Hubert Auriol	BMW
2 ^e -	Serge Bacou	XT 500
3 ^e -	Michel Merel	XT 500
4 ^e -	"Fenouil"	BMW
5 ^e -	Gilles Francru	KTM
6 ^e -	Antoine Padou	Honda
7 ^e -	Neimer	BMW
8 ^e -	Philippe Vassard	Honda
9 ^e -	C. Beker	XT 500
10 ^e -	C. Martin	Honda
11 ^e -	Courtois	XT 500
12 ^e -	N. D'aboville	DR 600
17 ^e -	J-L. Despagne	XT 500
19 ^e -	M. De Cortanze	XT 500
20 ^e -	H. Mori	XT 500
23 ^e -	C. Paineau	XT 500
24 ^e -	O. Vilsange	XT 500
26 ^e -	M. Ertaud	XT 500
28 ^e -	T. Lincke	XT 500



LA RÉFORME DU PERMIS MOTO

Les instances dirigeantes ont mis en place, pour 1981, un nouveau permis motos qui ne permet plus de conduire directement une grosse cylindrée : il faut désormais "faire ses preuves" pendant deux ans sur une moto dont la cylindrée maximum est de 400 cm³. Pour coller à cette législation restrictive, les constructeurs sont bien obligés de s'adapter et de proposer des produits qui sont en adéquation avec cette nouvelle "norme". Pour répondre à la législation du nouveau permis A2, Yamaha produit en 1980 une XT 400 directement



La première XT 400 est identique à la XT 500, course du piston et largeur du guidon mises à part.

dérivée de la XT 500. Cette moto, qui est présentée au Salon de Paris courant octobre 1980, est ensuite homologuée par le service des Mines en décembre 1980. Mais c'est seulement en mars 1981 qu'elle est commercialisée. Cette nouvelle XT n'est différente de son aînée sur le plan moteur que par la course de son piston, plus petite, et par son arbre à cames. Quant à la partie-cycle, seule la démultiplication finale est changée pour un rapport plus court, perte de puissance oblige. L'année suivante, Yamaha propose

une autre XT 400, mais qui n'a plus rien à voir avec celle-ci. Dérivée de la nouvelle XT 550 présentée fin 1981, la XT 400 deuxième version est commercialisée en 1982. Yamaha propose aussi une XS 400C avec moteur bicylindre en ligne dérivé de la XS 500 et une version custom la XS 400SE.

La réforme des permis ne concerne pas seulement les moyennes et grosses cylindrées puisqu'il devient possible, avec le permis voiture, s'il a été obtenu avant le 1 mars 1980, de conduire une moto de moins de 125 cm³. Du coup, le marché de la 125 explose et la bagarre pour mettre en exergue les produits est intense. Yamaha, qui présente une nouvelle petite 125 typée custom la SR et possède quelques autres modèles 125 intéressants comme la DTMX, fait campagne publicitaire... et avec humour.



la XJ 400 est la moto routière proposée au "nouveau permis" par Yamaha.

La gamme 400 est composée de cinq modèles qui sont tous dérivés de motos existantes et aux cylindrées plus importantes comprises entre 500 et 650.

**4 ROUES,
ROULEZ
SUR 2 ROUES.**



**PUBLICITÉS
ORIGINALES
POUR "FÊTER"
L'ÉQUIVALENCE
DU PERMIS
AUTO/125.**

COUCOU GRIPSOUS!



ADIEU PAPILLONS!



BYE QUEUE-LEU-LEU!



OLÉ STATIONNEMENT!



125 DT MX  **YAMAHA**
PERMIS VOITURE AVANT LE 1/03/80.

La publicité faite pour inciter les automobilistes à "passer" sur deux roues touche juste... et avec humour.

SR 125 : histoire d'une 125 légendaire

Avec la SR 125 Yamaha réalise une moto qui va défier le temps, mais en l'année 1981 de sa commercialisation peu de personnes peuvent prédire son quasi quart de siècle de carrière. Apparue avec un frein avant à tambour, elle adoptera par la suite un frein à disque ... ce qui sera sa plus grosse modification. Son "courageux" monocylindre à la fiabilité exemplaire lui donne une réputation de moto "utilitaire" qu'elle acquiert avec le temps, car en son début de commercialisation elle faisait partie de la gamme custom. Cette excellente réputation de fiabilité alliée à un rapport qualité/prix incomparable lui vaut aussi une reconnaissance chez les "coursiers". Seule la nouvelle réglementation avec l'application de la norme Euro 2 viendra à bout de la carrière de la SR 125. La vaillante 125 est retirée du catalogue, après une carrière exceptionnelle.



La Yamaha SR 125 est propulsée par un mono 4 temps fiable et économique qui l'accompagnera pendant une carrière longue de presque 25 ans.

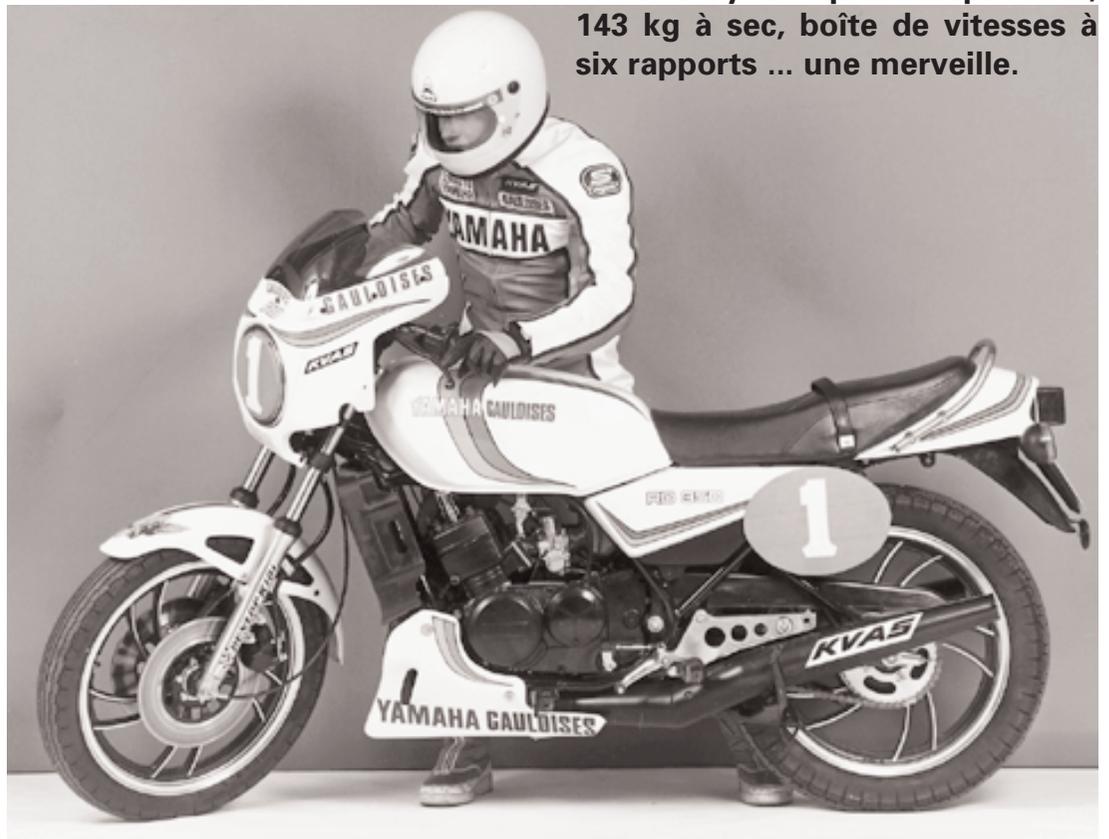
25 ans de production

1955 : 2272	1968 : 423 039
1956 : 8743	1969 : 519 710
1957 : 15 811	1970 : 574 100
1958 : 27 184	1971 : 750 510
1959 : 63 657	1972 : 853 317
1960 : 138 153	1973 : 1 012 810
1961 : 129 079	1974 : 1 164 886
1962 : 117 908	1975 : 1 030 541
1963 : 167 370	1976 : 1 169 175
1964 : 221 655	1977 : 1 824 152
1965 : 244 058	1978 : 1 887 311
1966 : 389 756	1979 : 1 503 491
1967 : 406 579	

La production Yamaha dépasse en 1980 les 2 000 000 d'unités pour culminer à 2 489 950 en 1981.

COUPE YAMAHA ÉCOLE DE CHAMPIONS

C'est à l'initiative de Jean-Claude Olivier qu'est créée la "Coupe Yamaha" qui lors de l'arrivée en 1979 de la RDLC 350 pense immédiatement que cette machine possède toutes les aptitudes pour faire briller et révéler de jeunes pilotes dans un challenge de marque. JCO prend contact avec J-P. Brunier le patron de Print Création qui gère déjà l'écurie Sonauto en GP, pour lui soumettre l'idée et en mai 1980 un avant projet est scellé. Suite à cela la Coupe Yamaha voit le jour en 1981 avec comme partenaire celui qui l'a déjà pour Sonauto en Grand Prix : la Seita. Richement dotée, puisque le vainqueur se retrouve à la tête du matériel nécessaire pour participer au championnat d'Europe 250 : un camion, une caravane, deux TZ et un budget, cette épreuve attire bon nombre de concurrents. Et c'est à l'issue d'une saison où la bagerre est omniprésente que Thierry Rapicault s'impose et remporte le gros lot.



La version "Coupe" de la RDLC 350 est dotée d'une tête de fourche et d'un sabot moteur, moteur refroidi par liquide et développant 47 chevaux. Frein avant à disques, partie-cycle procurant un comportement dynamique exceptionnel, 143 kg à sec, boîte de vitesses à six rapports ... une merveille.



La XT 500 fait du cinéma



En 1981, la XT 500 fait parti des véhicules qui s'illustrent dans une des fameuses poursuites qui sont le lot de tout bon "James Bond". Dans Rien que pour vos yeux, la XT 500 tient un rôle de tout premier choix et ne fait pas seulement de la figuration. C'est une vraie James Bond girl.

