



L'hebdomadaire du cinquantiennaire

Auguste Veuillet crée les éts Sonauto

La fantastique histoire de Yamaha en France est indissociable de la carrière professionnelle d'un homme atypique, au caractère affirmé, Jean-Claude Olivier. Mais avant lui, un autre homme est à l'origine de la distribution des Yamaha en France. Tout commence avec la création par Auguste Veuillet d'un établissement spécialisé dans la vente des automobiles de luxe, qui devient en juillet 1947 Sonauto. En 1950, il achète la première Porsche "française". Contact lié avec Ferdinand Porsche au salon de Paris, est décidée une participation aux 24 heures du Mans. Une victoire de classe récompense l'entreprise, victoire que malheureusement Ferdinand Porsche, décédé en janvier 1951, ne peut savourer. Mais de cette aventure naît une franche confiance avec Ferry Porsche et Auguste Veuillet obtient la distribution des automobiles Porsche pour la France. La société s'agrandit et déménage rue Paul-Valéry, Porte des Ternes. Auguste Veuillet, véritable passionné de compétition, s'illustre aussi en 1955 aux 24 heures de Paris associé à un pilote émérite, Gonzague Olivier père de Jean-Claude, sur une Porsche spider en remportant l'épreuve. Cette relation entre les deux hommes, Auguste et Gonzague, permettra dix ans plus tard au jeune Jean-Claude Olivier de faire un stage chez Sonauto ... Le début d'une fabuleuse histoire.



Septembre 1965

Monsieur Veuillet s'intéresse aussi au marché du deux roues et, en 1964, décide de distribuer en France des motos fabriquées au pays du Soleil Levant et qui portent le nom de Yamaha. Et c'est au jeune stagiaire Jean-Claude Olivier, qui rêve de devenir pilote comme son père Gonzague, qu'est confiée la responsabilité d'établir un plan de "bataille" pour distribuer les produits. Parmi les propositions, faites par Jean-Claude Olivier, est retenue celle consistant à sillonner la France avec une camionnette, dans laquelle sont logés les quatre modèles de la gamme importée, un 50, un 80, une 125 et une 250 bicylindre. Pour séduire les revendeurs potentiels, la méthode est simple : les motos sont présentées et surtout mises à leur disposition pour essais. La

La camionnette aménagée pour recevoir quatre motos permet à Jean-Claude Olivier de faire découvrir et surtout essayer les produits Yamaha aux revendeurs de motos de l'hexagone.

création effective du département moto chez Sonauto remonte au mois de septembre 1965. Après une mise en route rapide de celui-ci, Jean-Claude Olivier avec quatre représentants, messieurs Arliguie, Cougourdan, Flamand et Koehl, démarre l'aventure Yamaha en France. Les qualités des motos sont rapidement reconnues et, dès la première année, 117 machines sont vendues. Les années suivantes connaissent une forte croissance : 330 ventes en 1966, 550 en 1967, 1 030 en 1968, 1 750 en 1970 et enfin 3 030 ventes en 1969. Les points de vente augmentent eux aussi régulièrement, et leur nombre passe de 28 la première année à rapidement plus de cent.



A Dijon, Jean-Claude Olivier, costume sombre, discute avec Monsieur Barret qui lui a dit lors de leur première rencontre le 12 février 1966 : "Une 250 à 4750 francs c'est bien trop cher ... à Dijon les jeunes n'ont pas d'argent ... ça ne marchera jamais ... Une semaine plus tard il commandait la première d'une longue série de motos Yamaha.

SONAUTO HISTOIRE

Ce rare fascicule d'époque retrace l'histoire de Saône Auto devenu Sonauto importateur des automobiles Porsche puis des motos Yamaha.



Nul n'était plus qualifié qu'A. VEUILLET, Président Directeur Général de SONAUTO S.A. pour vous présenter la nouvelle organisation, mise à la disposition des usagers et futurs usagers des automobiles « PORSCHE » dont le prestige ne cesse de croître en France. Il est intéressant de connaître les débuts et la progression de cette affaire dirigée par un seul chef d'entreprise... qui ne voulait pas l'être. Laissons lui la parole.

« Créateur de SONAUTO, j'avais en 1937 déjà collaboré à la réussite d'une importante affaire d'automobiles : garage de 600 places et service de vente. La guerre ayant endommagé une grande partie des bâtiments, j'ai préféré céder cette affaire en faveur d'un projet longtemps caressé : avoir une petite affaire de vente de voitures de luxe me laissant la possibilité de donner libre cours à ma passion, la compétition automobile. Rue de la Boétie, dans un local voisinant avec une Galerie de tableaux, de belles et rares voitures brillaient de tout leur éclat, pour l'inauguration, en Juillet 1947, des Etablissements SONAUTO, nouvellement créée en S.A.R.L. Pendant près de trois ans, la Société SONAUTO et la compétition menées de pair donnaient entière satisfaction à son Gérant. Au cours de l'année 1950, par un concours de circonstances imprévues, joint à une relation amicale, j'ai passé commande, d'une nouvelle petite voiture, dont le nom, s'il était connu et célèbre dans le monde automobile, n'avait jamais été celui de la marque d'une voiture. Il s'agissait d'une « PORSCHE ».



L'équipe Auguste Veillet- Gonzague Olivier, père de Jean-Claude Olivier, remporte le Grand Prix des 24 heures de Paris 1955.



1^{re} victoire PORSCHE, La Mans 1951, pilotée par Veillet-Mouche



La hâte de cet achat, au délai de livraison non précisé, et à l'importance incertaine, peut s'expliquer plus par le souhait d'être le premier en France à la posséder, que par un intérêt commercial éventuel. Néanmoins, au Salon de Paris, le premier avantage pour moi, fut d'avoir l'honneur d'être présenté au grand Professeur Ferdinand PORSCHE. Evidemment, entre nous, la compétition automobile fut le sujet de notre conversation et cet entretien fut pour moi la première récompense de m'être intéressé à une « PORSCHE ». En effet, le Professeur quitta Paris, m'ayant donné sa parole que des voitures seraient préparées pour les « 24 Heures de Mans » 1951, à charge pour le premier « Porsche » installé d'obtenir les engagements auprès de l'Automobile-Club de l'Ouest. Le Professeur tomba malade, peu de temps après, son fils Ferry PORSCHE prit contact avec moi et le projet se réalisa : une 1 100 cm³ PORSCHE remporta une victoire de catégorie au Mans, victoire que malheureusement le grand PORSCHE ne put savourer, le destin en ayant décidé autrement puisqu'il décéda le 30 janvier 1951. De cette première collaboration et de ce premier résultat, naquit une confiance certaine entre Ferry PORSCHE et moi-même. Mes débuts dans cette nouvelle profession furent loin d'être motivés par de confortables bénéfices, mais au contraire, marqués par des minima de fonds démesurés par rapport aux résultats commerciaux escomptés à cette époque.



SONAUTO avait 500 m², l'usine de STUTTGART n'était pas grande non plus, ce parallèle a son importance dans l'évolution de cette collaboration et de ses résultats. Les trois premières années, je supportais toutes les difficultés économiques et financières imposées aux importateurs et la vente des « PORSCHE » progressa lentement et régulièrement. Si j'avais trouvé ce que je cherchais dans la compétition où la « PORSCHE » était reine, je ne me doutais pas encore que j'étais sur une voie m'engageant de ma « petite affaire » et me conduisant directement à gérer une entreprise importante. En effet, deux ans après, les locaux de la rue de la Boétie devinrent trop petits furent transférés rue Paul Valéry et la S.A.R.L. devint S.A. ; avec ce nouvel outil de travail, la vente des « PORSCHE » suivit sa course régulièrement ascendante, les succès sportifs aussi, avec des adeptes de plus en plus nombreux. Dans le monde entier, « PORSCHE » se couvrit de gloire. En 1958, les « PORSCHE » sont de plus en plus en vedette, les conditions économiques leur favorables, les ventes augmentent. Pour moi, dès lors, la compétition est terminée (je n'ai plus le temps). Quant aux installations de la rue Paul Valéry, elles sont tellement trop petites. La compétition est remplacée par des projets d'agrandissement ; très rapidement, un étage et un sous-sol sont créés et sont en service fin 1959.

SONAUTO S.A. est bien en place avec une organisation valable pour de nombreuses années ! La courbe de vente toujours ascendante reste parallèle à celle de la production usine en fonction d'une politique suivie. En 1964, les résultats sont tels que SONAUTO est coté en Bourse au « hors cote ». Dès 1966, on se plaint dans les trois beaux étages de la Rue Paul Valéry d'un manque de place indiscutable. Il faut se rendre à l'évidence. Il n'est plus question d'agrandissement, il faut une solution radicale : des locaux créés pour la vente et la technicité indispensables du service après-vente. Après examen de diverses propositions, une seule solution s'impose : une construction neuve.

Les locaux de Sonauto rue Paul Valéry.



1100 m² d'exposition pour Sonauto au 53, 55, 57, rue Marjolin à Levallois (92).



Quelques modèles importés en France :



Le 50 YF-1AK a une alimentation par distributeur rotatif, un cylindre à trois transferts et un graissage séparé "Autolube". Puissance de 5 chevaux. Vitesse 85 km/h.



Le 80 YGS-1 possède aussi un distributeur rotatif, le système "Autolube", mais l'alésage x course est de 47 mm x 42 mm. Puissance de 8 chevaux. Vitesse 95 km/h.



Système électrique en 12 volts, distributeur rotatif, "Autolube", cylindre à trois transferts, 120 kilos, 11 chevaux à 6700 tr/mn, ... pour la 125 YA-6.

Machines livrées en Mai 66

Nom -	DATE -	TYPE
Bacard	3.5.66	1YF1.
Tissand	15.5.66	1YD53.
Garnier	31.5.66	1YF1A.
Guarini	3.5.66	1YD52.
Barret	3.5.66	1YD53.
Barret	3.5.66	1YD5.
Ducotier	10.5.66	1Y61.
Bouanchon	3.5.66	1YD5.
Lala	18.5.66	1Y61.
Lala	10.5.66	1YF1A.
Lala	10.5.66	1YD5.
Lala	14.5.66	1YD5.
Flucier	16.5.66	1YF1A.
Narciso	15.5.66	1YAC.
Normandie	5.5.66	1YF1.
Secheval	3.5.66	1YF1.
DEPOT.		
Gauthier	3.5.66	1YF1A.
Guesat	10.5.66	1YF1A.
Guesat	10.5.66	1YF1A.
Total :		
16 machines - 5 machines depot.		
1YF1A	= 6	+ 3 depot
1Y61	= 2	
Y61	= 1	
YAC	= 1	
YD5	= 1	
YD52	= 1	
YD53	= 2	



La compétition est un excellent moyen de promotion pour une marque et Jean-Claude Olivier en est fortement convaincu dès le début de l'aventure Yamaha en France. Sonauto s'engage rapidement dans les épreuves françaises de vitesse. Daniel Lhéraud gagne les titres de champion de France 125 et 250 en 1966.

1966 : Lhéraud champion de France de vitesse 125 et 250



Daniel Lhéraud va permettre, à la marque et à Sonauto, en pilotant des Yamaha de remporter quatre titres de champion de France durant les saisons 1966 et 1967.

PHIL READ GAGNE LE TOURIST TROPHY 125 ET REMPORTE

Read survole les débats de la catégorie 250, lors de la saison 1965, de façon impériale. Vainqueur de sept Grands Prix et deux fois deuxième, Read écrase la concurrence, y compris celle de son compagnon d'écurie, le canadien Duff. Redman (Honda) est relégué en troisième position du classement général. Read est champion du monde pour la deuxième fois avec Yamaha. En 125, histoire de montrer qu'il n'a pas perdu la main, Read gagne le TT. C'est la seule course à laquelle il participe dans cette catégorie. En 125, avec sa performance de l'Isle de Man, Read est classé dixième du championnat et en 350 avec sa seconde place au TT, il est douzième du général.

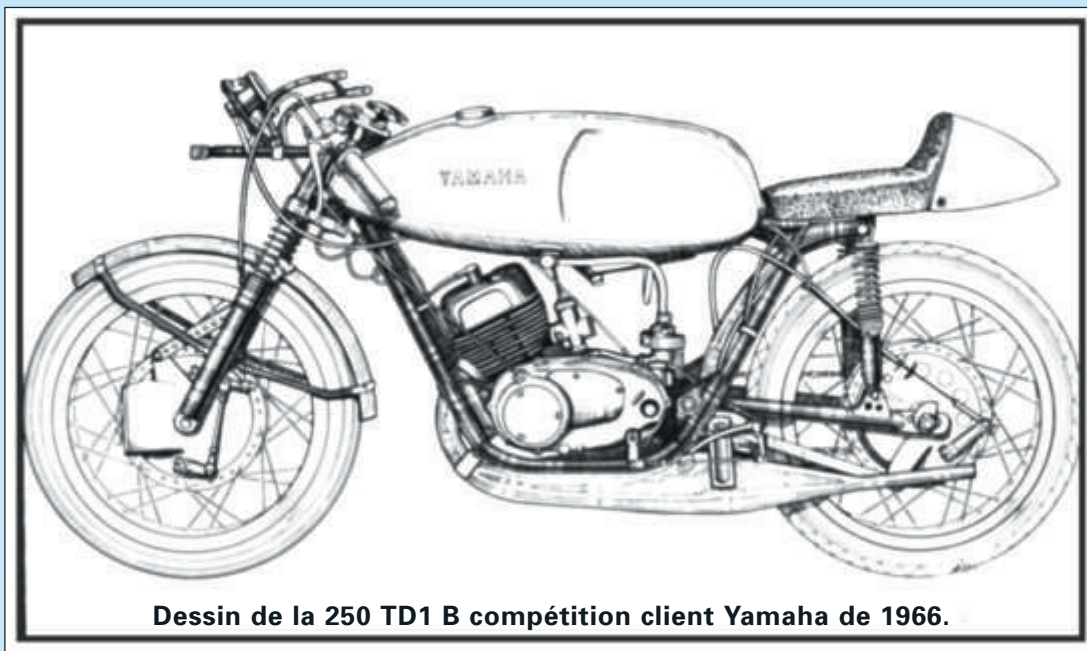
UN DEUXIÈME TITRE MONDIAL POUR YAMAHA EN 250 CM³



C'est sur des fiches semblables à celle-ci que Jean-Claude Olivier note chaque mois les ventes des motos Yamaha. Seize motos sont vendues en mai 1966, dont la première YDS-3 à M. Barret le "septique" motociste dijonnais.

Une moto de compétition pour tous

La TD1 B est la première compétition-client vendue par Yamaha. En 1966 elle fait le bonheur des pilotes privés qui peuvent à son guidon exprimer leur talent et lutter dans les championnats nationaux pour la victoire.



Le système par graissage séparé "Autolube"

Yamaha apporte un plus technologique important qui "change la vie" du motard utilisateur d'une moto propulsée par une motorisation deux temps en inventant le système par graissage séparé "Autolube". Grâce à son réservoir d'huile 2 temps destinée à être mélangée avec l'essence, et sa pompe, qui distribue l'huile en fonction du besoin dans les pipes d'admission, l'opération fastidieuse du mélange de l'essence et de l'huile à x pour cent ou la prise du mélange à une pompe à essence spéciale n'a plus lieu d'être. La "chose" se fait automatiquement avec, comme seule contrainte, de remplir à un kilométrage défini le réservoir d'huile de la moto. Pour l'essence, on se fournit dans toutes les stations existantes. Ce système est une vraie révolution technique qui apporte un réel plus produit.



Sportive reconnue

Le modèle 250 YDS-3 est une version sport. Créée en 1964, elle est distribuée en France par Sonauto en 1966. Reconnu pour ses qualités dynamiques et ses performances élevées, ce modèle doté d'une boîte cinq vitesses offre des accélérations vigoureuses. Poids de 159 kg, bicylindre d'une puissance de 28 chevaux à 8000 tr/mn, système "Autolube", ... un régal !



YL-1 Twin jet 100 cm³ 100 km/h



Le 100 YL-1 est le premier bicylindre de moins de 125 cm³ de cylindrée. Le moteur, avec ses 9,5 chevaux, propulse les 99 kilos de l'engin à plus de 100 km/h. Il est importé en France en 1967.