



L'hebdomadaire du cinquantième

Feuille de lierre* vaut fleur de lys avec le royal champion du monde 125 cm³ William "Bill" Ivy

Lierre : Ivy en Anglais

Bill Ivy au guidon de la 125 quatre cylindres RA 31 remporte huit Grands Prix en 1967. Il est sacré champion du monde de la catégorie.

William Ivy, plus connu sous le nom de "Bill" Ivy, fait partie des légendes du Continental Circus. Il débute en championnat du Monde en 1962 au guidon d'un 50 l'tom. Champion d'Angleterre de la catégorie 125 en 1963, Bill Ivy s'essaye aux plus fortes cylindrées en 1964. Bill Ivy commence à se faire une belle réputation et Yamaha décide de lui prêter des motos pour la saison 1965. Au Tourist Trophy il chute, vers la fin de l'épreuve, alors qu'il est deuxième derrière Redman. En revanche en 125 il reste sur ses roues et termine à la septième place. Cette saison 1965, Bill monte deux autres fois sur le podium et Yamaha l'intègre dans son écurie officielle pour l'année suivante. Bill remporte avec brio la première épreuve 125 du championnat, sur le circuit de Barcelone, puis s'impose à Assen et au Tourist Trophy. Mais au classement final, malgré une nouvelle

victoire sur le circuit de Fisco au Japon, n il est devancé par Taveri. En 250 et 350 Ivy fait quelques courses. Ivy est classé treizième du championnat 250 et 350. Pour la saison 1967, Ivy est présent en 125 et en 250. En 125, Bill Ivy remporte les Grands Prix d'Espagne, de France, d'Allemagne de l'Est, de Tchécoslovaquie, d'Ulster, d'Italie, du Canada et du Japon. Avec ces huit GP gagnés, et comme seuls les sept meilleurs résultats comptent, Bill Ivy est, pour la première fois, sacré champion du monde. En 250 la bagarre fait rage aussi, mais en plus de Read, Ivy doit batailler avec Hailwood et sa Honda six. Vainqueur en France et en Belgique, deuxième à Assen, au Sachsenring, à Brno, et à Imatra, il est troisième en Ulster. Mais ce n'est pas suffisant pour être titré, c'est Hailwood qui empoche l; titre, à égalité de points avec Read. Ivy est troisième.

1967 : PHIL READ VICE-CHAMPION EN 125 ET 250 CM³

Read, battu en 125 par Bill Ivy, contient son coéquipier en 250, mais laisse la victoire finale à Hailwood, malgré un nombre de points bruts supérieur, (Read 56 pts, Hailwood 54 pts) car seules comptent les sept meilleures performances. Avec cinq victoires, une place de second et une de troisième, Hailwood gagne le titre devant Read qui n'a que quatre victoires et trois places de second.

CHAMPION DU MONDE CONSTRUCTEURS EN 125 CM³

Grâce aux première et deuxième place du classement général obtenues par Bill Ivy et Phil Read et aussi avec les points des autres pilotes sur Yamaha, tels Tim Coopery, Akiyasu Motohashi, Ron Lusk, le Canadien Jean-Guy Duval ou encore les Américains Ray Swegan et Rodger Messina, Yamaha empoche le titre de champion du monde constructeurs en 125.

Daniel Lhéraud champion de France 250 cm³ et 350 cm³.



remportés en 1966.

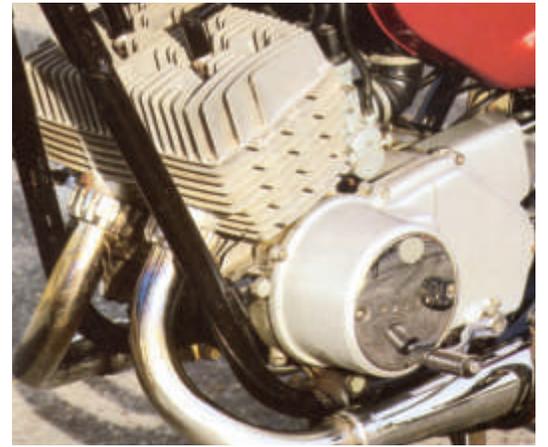
Nouvelle saison faste, en 1967, pour les ets. Sonauto et le pilote Daniel Lhéraud qui s'offre deux nouveaux titres de champion de France après ceux

250 cm³ YDS-5

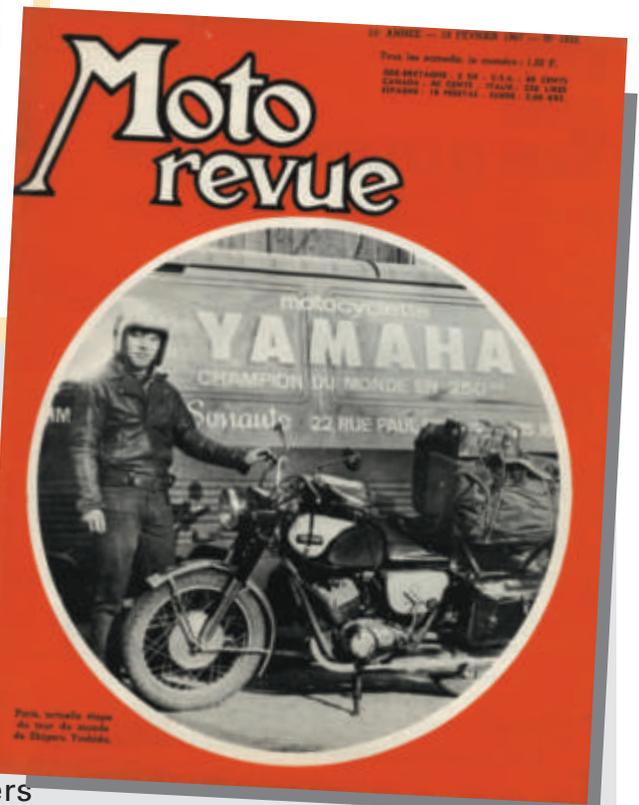
Cette 250 à graissage séparé "Autolube" possède un cadre double berceau et un démarreur électrique. Elle développe 29,5 ch et pèse moins de 150 kilos. L'YDS-5 est le modèle succédant à l'YDS-3 pour cause de superstition : le chiffre 4 porte malheur au Japon, il n'y eut donc pas de version YDS-4.



350 YR-1



La YR-1 est à cette époque, avec ses 350 cm³, la plus grosse cylindrée deux temps produite par Yamaha. Elle est vendue en France à quatre-vingt un exemplaires.



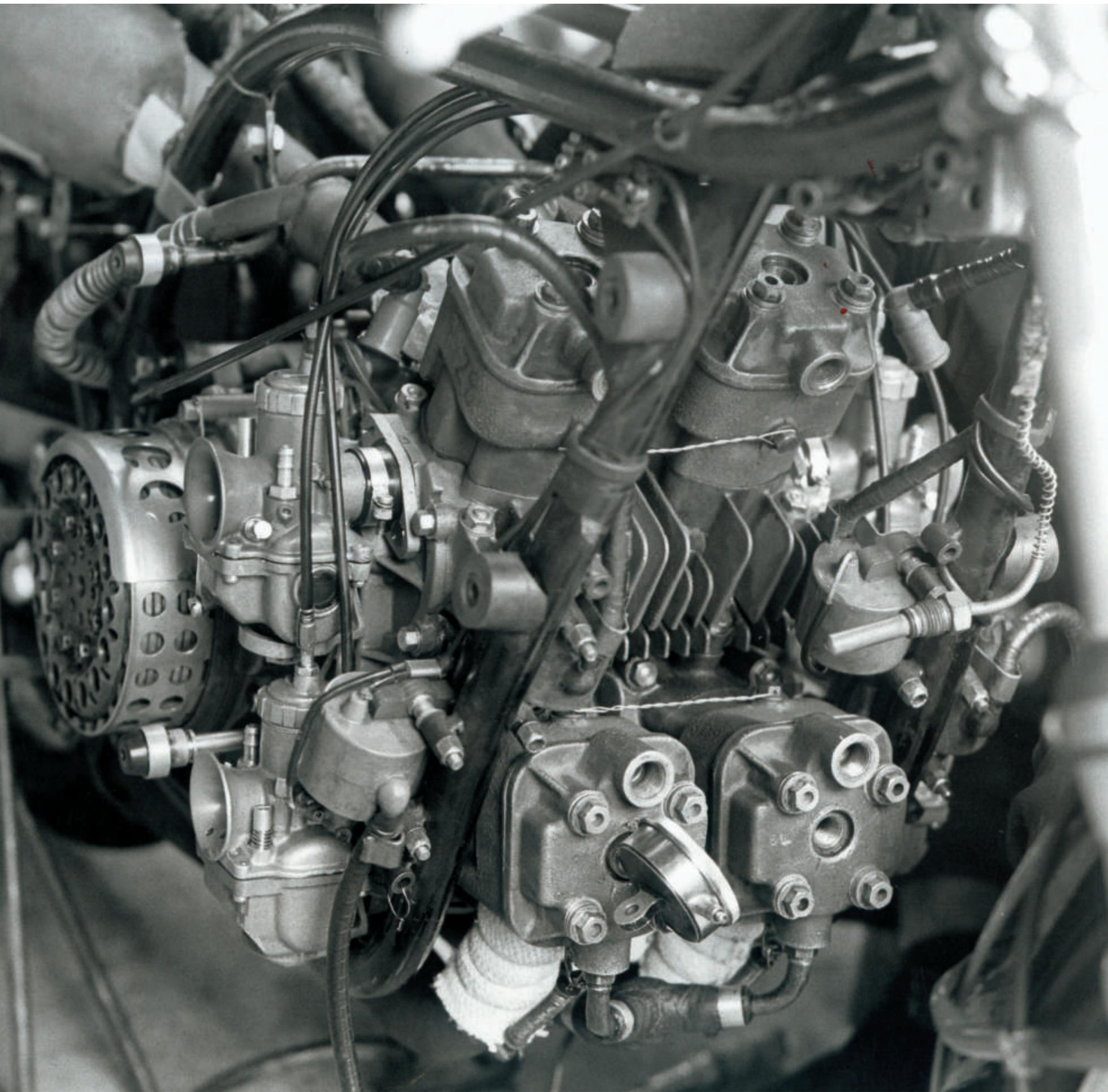
Le tour du monde en 250 YDS-3

C'est à l'âge de 24 ans que le Japonais Shigeru Yoshida, études d'ingénieur motoriste terminées, propose à Yamaha de réaliser un tour du monde à moto. L'idée séduit. Une 250 YDS-3 à graissage "Autolube" lui est confiée avec promesse d'assistance technique assurée par les différents importateurs mondiaux. Contre quoi Yoshida doit faire un compte rendu du comportement de sa machine durant son périple. Partant du Japon pour le Canada (Vancouver), puis l'Amérique du Nord qu'il traverse d'ouest en est, il rejoint ensuite le Mexique, le Guatemala, le Salvador, le Honduras, le Nicaragua, le Costa-ricana, pour arriver au Panama. Ensuite c'est vers la Colombie, l'Equateur, le Pérou et le Chili que se dirige le jeune homme. Puis après être passé en Argentine, en Uruguay, il arrive au Brésil d'où il embarque pour le Portugal (Lisbone) avant de passer en Espagne et d'arriver en France où Sonauto l'attend pour effectuer divers travaux sur sa moto, comme un

changement des pneus, mais aussi et surtout un changement du cadre endommagé lors d'un accident survenu au Canada. Réparé par brasure (sorte de soudure) le cadre, qui a déjà tenu quelques milliers de kilomètres ainsi "reconditionné", peut casser. Il est donc préférable, par sécurité, de le changer. Le périple affiche 73000 kilomètres à Paris et bien d'autres sont au programme de ce rude voyage qui va se poursuivre par un passage en Allemagne, la traversée de l'Europe, puis celle du continent africain pour au Cap, continuer vers le Moyen-Orient. Iran, Pakistan, Indes sont au programme des pays traversés. À Calcutta, embarquement vers l'Australie ultime pays visité avant le retour au Japon.

Shigeru Yoshida fait la une de Moto Revue et pose en compagnie de Daniel Lhéault, lors de son passage à Paris durant son tour du monde à moto.



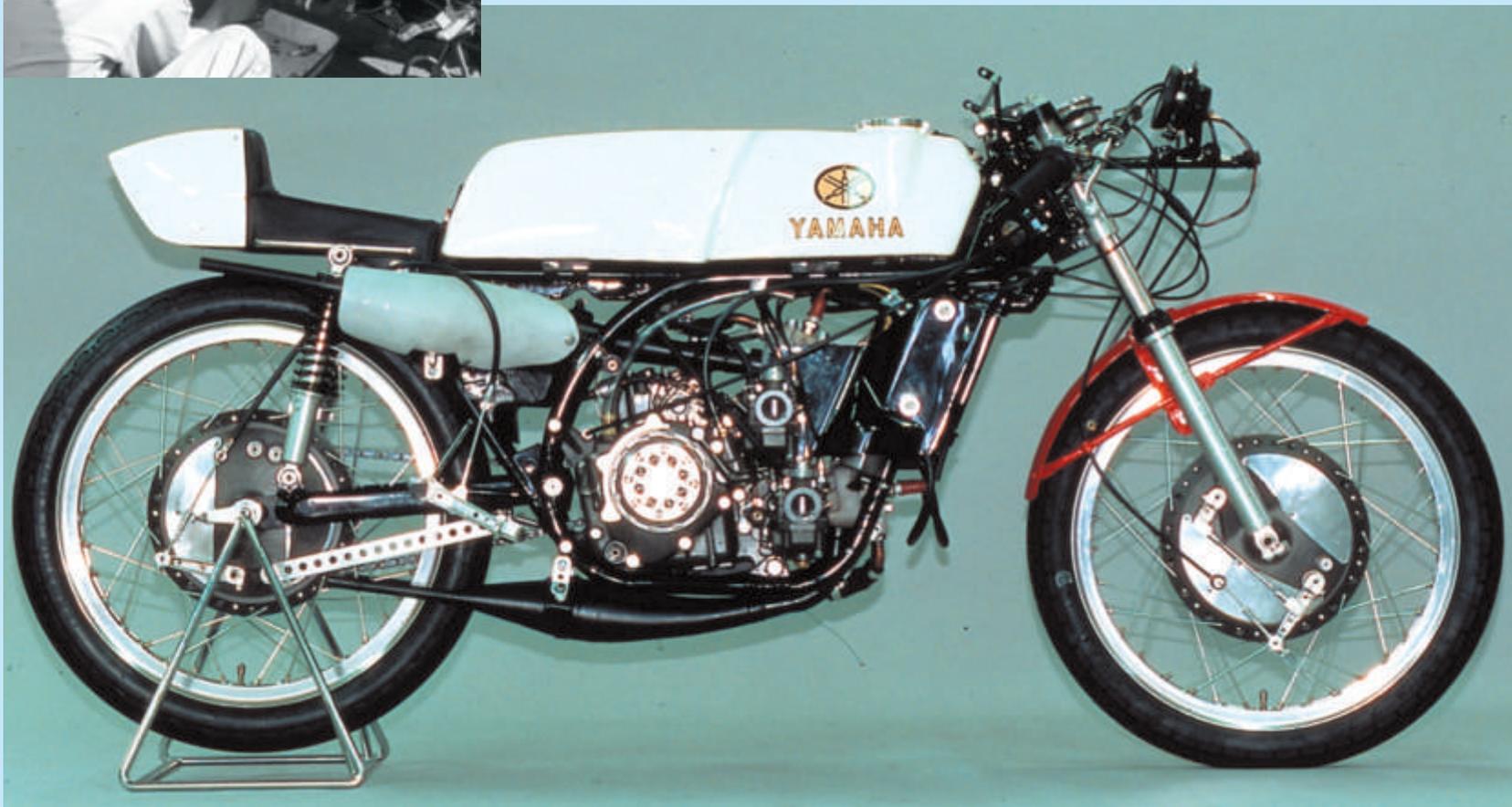


**MOTEUR QUATRE CYLINDRES EN CARRÉ
DE LA 125 CM³ RA 31 CHAMPIONNE DU MONDE 1967**



125 RA 31 4 cylindres de 1967

Avec son moteur quatre cylindres en carré qui possède une alimentation par disques rotatifs et carburateurs, la 125 RA 31 est l'épouvantail de la catégorie 125 en 1967 et 1968.

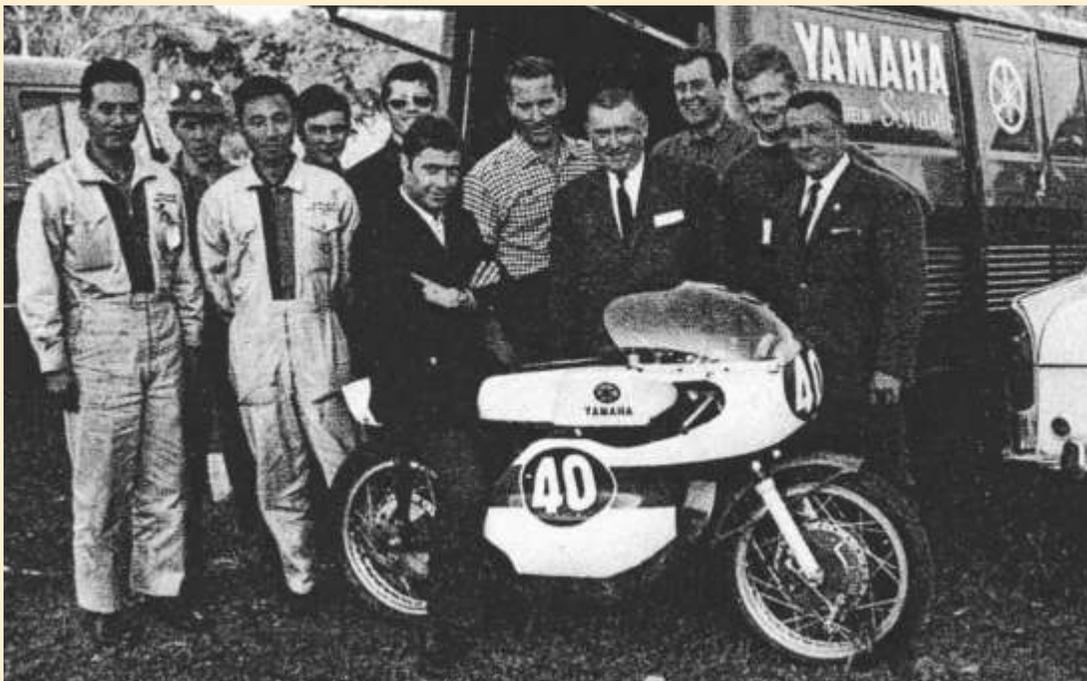


BELLE HISTOIRE POUR UNE MOTO D'USINE

Grand prix de France 1967 à Clermont-Ferrand ; dans le box alloué à l'usine Yamaha les mécaniciens s'activent et particulièrement l'un d'entre eux qui travaille toute la nuit sur les motos pour qu'elles

soient opérationnelles. Un passionné s'assoie dans un coin et le regarde travailler sans prononcer un mot, espérant tirer quelques enseignements techniques intéressants. Au petit matin arrive le responsable du team qui s'interroge sur la présence du jeune homme assis. Le méca-

nicien raconte que celui-ci est resté ainsi à le regarder travailler. Séduit Ti.J. Hasegawa, qui deviendra quelques années plus tard le grand responsable de Yamaha, lui demande ce qu'il peut faire pour lui être agréable. Le jeune explique qu'il travaille pour Sonauto, l'importateur Yamaha en France, et qu'un pilote du team court avec une compétition client bien moins performante que la RD 56 qui se trouve au fond du box. Avec une telle machine ... La moto est préparée et prêtée à Lhéraud, qui réalise à son guidon le 5e temps des essais en 3'55"1 à 123, 343 km/h de moyenne. Au fait le jeune homme s'appelle Jean-Claude Olivier.



Toute l'équipe autour de Lhéraud, assis sur la 250 RD 56 "usine" de 1965, devant la célèbre camionnette J5 sur les flancs de laquelle est inscrit "Yamaha champion du monde en 250 cc."