



## L'hebdomadaire du cinquantième

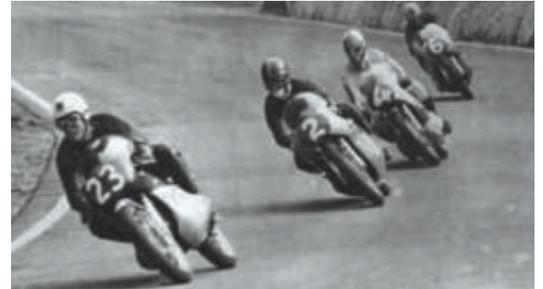
### ADIEU à Big "little Bill"



La firme tchèque Jawa propose à Bill Ivy, l'homme au casque orné d'une feuille lierre (ivy en anglais), de piloter sa 350 quatre cylindres deux temps. La moto est suffisamment puissante pour rivaliser avec la MV-Agusta de Giacomo Agostini, mais sa fiabilité est incertaine. Ivy termine deuxième à Assen et à Hockenheim derrière Ago. C'est de bon augure. Malheureusement non. Les casses moteurs sont omniprésentes et lors d'un nouveau serrage, pendant les essais du Grand Prix d'Allemagne de l'Est au Sachsenring, Bill Ivy est projeté violemment contre le mur qui borde la piste. Il décède de ses blessures quelques heures plus tard. Ce sont vingt et une victoires en GP, plusieurs titres de Champion d'Angleterre et un magnifique titre de Champion du Monde 125 que "Little" William "Bill" Ivy emporte avec lui ce fatal 12 juillet 1969.

### Kent Andersson Vice-champion du monde 250 cm<sup>3</sup>

Kent Andersson pilote en 1967 une Yamaha 250 TD-1B avec laquelle il remporte le championnat suédois, puis il se lance en 1968 dans le bain des Grands Prix en catégorie 125 (MZ) et 250 (Yamaha) et il obtient, à la première épreuve 250 sur le circuit du Nürburgring, une brillante troisième place. En 1969, pour le premier Grand Prix 250 de l'année, il termine second derrière Herrero (Ossa) sur le circuit espagnol de Jarama. À Hockenheim, l'épreuve suivante, il gagne son premier Grand Prix. Troisième au Mans, septième à Assen, puis quatrième à Spa et au Sachsenring, Andersson devient un concurrent titrable, surtout après une nouvelle victoire lors du Grand Prix de Finlande, et une deuxième place au GP d'Ulster. Ce qui, ajouté à sa troisième place à Imola, lui donne l'espoir de décrocher le titre. Mais

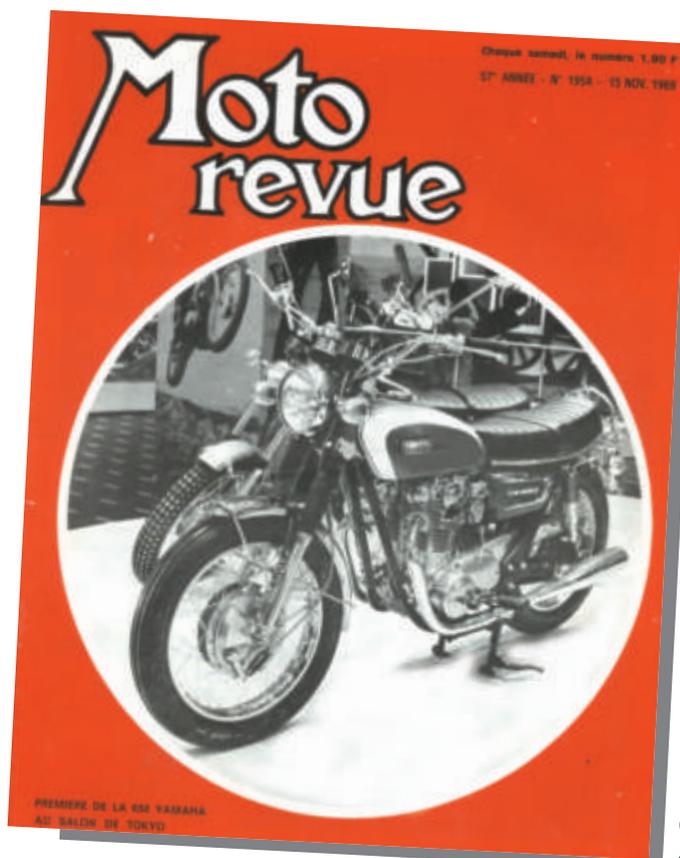


Kent Andersson n°4 réalise une superbe saison avec sa Yamaha et termine sur la deuxième marche du podium final de la saison 1969.

malheureusement, lors de la dernière épreuve en Yougoslavie, il ne termine "que" troisième alors qu'une victoire lui est nécessaire pour être champion du monde, car seul les sept meilleurs résultats sont retenus. Avec un total de 89 points contre 84 au total retenu c'est Kel Carruthers (Benelli 4) vainqueur du dernier GP source des «malheurs» de Andersson, qui est champion.

## XS1-650 Bicylindre 4 temps

Première présentation au salon de Tokyo 1969



La vedette du salon de Tokyo, qui se déroule du 24 octobre au 6 novembre 1969, est sans conteste la nouvelle 650 Yamaha. Dernier venu, à la grosse cylindrée, parmi les constructeurs japonais importants Yamaha propose une splendide motos, dont le choix de motorisation par un vertical twin 4 temps peut surprendre à la vue des résultats en compétition avec des deux temps ... sauf si l'on sait que Yamaha maîtrise parfaitement la fabrication d'un quatre temps ... avec par exemple celle du moteur de la Toyota 2000 GT.



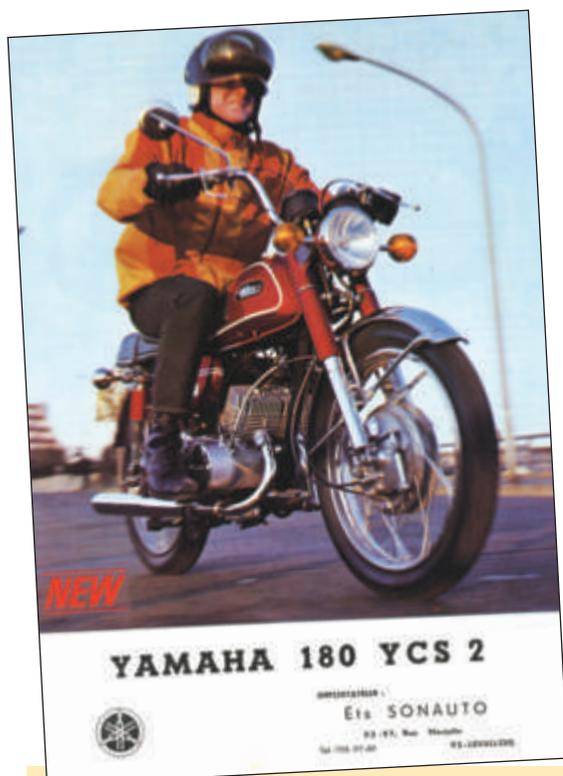
# 250 DT-1



## BOL D'OR 1969 AURÉAL ET OLIVIER SUR 250 YAMAHA



Pour le renouveau du Bol d'Or, le team Sonauto Yamaha décide d'engager une 250 en visant la victoire dans sa catégorie. Pilotée par Jean Auréal et Jean-Claude Olivier (photo) la Yamaha pointée quarante-septième à la première heure de course fait un départ prudent, puis réalise une remontée exceptionnelle pour, au terme de la cinquième heure de course, occuper la sixième place du classement général et la première de la catégorie 250 avec 87 tours parcourus. S'en suit entre la sixième heure et la treizième heure de course une terrible bagarre avec la Kawasaki 250 pilotée par Lacorre et Betemps pour la tête du classement 250. Premier de la catégorie à la fin de la treizième heure et huitième du général, la Yamaha va malheureusement rétrograder jusqu'à la dix-huitième place à la vingtième heure, heure de son arrêt définitif au stand. Préparée au niveau moteur pour être performante, la moto possède une plage d'utilisation réduite (500 tr/mn) qui implique une sollicitation importante de la boîte de vitesses pour exploiter son potentiel et c'est justement cette utilisation intensive qui a engendré une défaillance de la boîte. Avec 301 tours effectués elle est finalement classée trente-troisième au général.



Prospectus publicitaire Yamaha réalisé en 1969 pour faire la promotion de la 180 CS-2E et CS-2 et de la 250 DT-1. Admirez le "beau" rictus de concentration du pilote le prospectus de la DT-1.



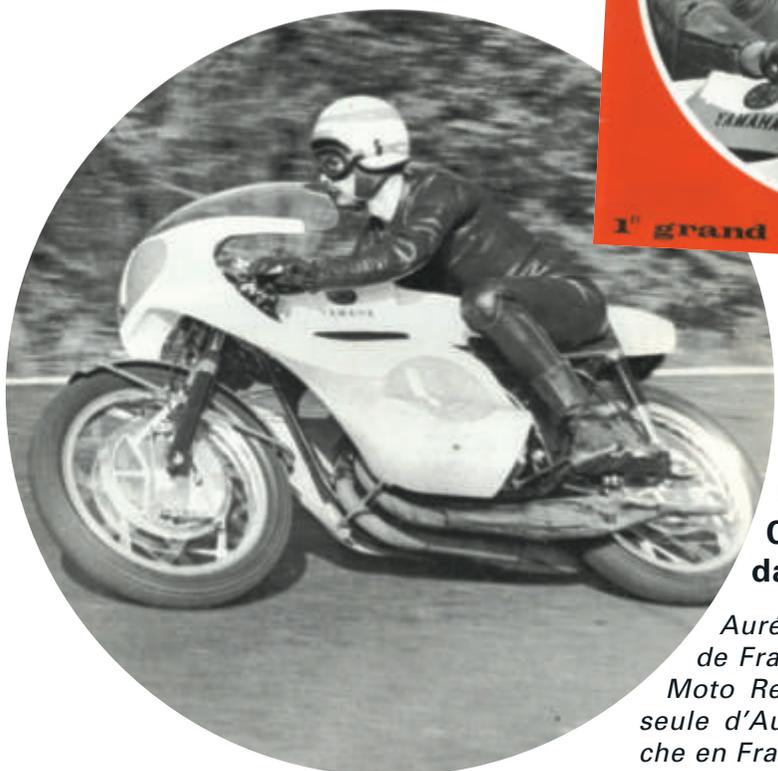
# 125 AT-1

Directement dérivée de la 250 DT-1 le premier trail Yamaha 125 va être vendu en France à 7 exemplaires en 1969 et à 159 exemplaires en 1970. Le moteur développe 11,5 chevaux et possède le fameux graissage "Autolube".



# Jean Auréal gagne sur le circuit Bugatti le Grand Prix de France 125 cm<sup>3</sup>

C'est au terme d'une course des plus riches en rebondissements que Jean Auréal passe en vainqueur la ligne d'arrivée du Grand Prix de France 125. Problèmes mécaniques pour certains, chutes pour d'autres font changer le leader à presque chaque tour, et l'arrivée au 17e tour de la course de la pluie n'arrange rien. Auréal, dans le peloton de tête depuis le départ, se joue des



conditions météo et remporte pour la première fois de sa carrière un GP où quatre autres Français, Roca, Chaffin, Viura et Crivello, sont classés dans les sept premiers.

*Auréal vainqueur du grand Prix de France fait la une du n°1933 de Moto Revue. Si cette victoire est la seule d'Auréal en Grand Prix, en revanche en France elles sont légions.*

## TD2 et TR2 250 - 350



Les TD2 et TR2 Yamaha sont des motos compétition-clients 350 et 250 référence de cette fin de décennie. La 250, d'un alésage/course de 56 mm x 50 mm, délivre une puissance de 44 chevaux à 10 000 tr/mn et la 350, alésage 61 mm et course 59,6 mm est annoncée pour 54 chevaux à 9 500 tr/mn.

## Palmarès 1969 Sonauto - Yamaha - Auréal



*Bernard Fargues, disparu dans un accident de la circulation en revenant du Grand Prix d'Italie dans les années 1980, était à cette époque le mécanicien attitré du team Sonauto. Et quel "mécano" !*

- 1er 350 critérium du Mans (mars)
- 1er 350 Trophée M.C.F. (avril)
- 1er 250 Monthléry (avril)
- 1er 250 Bourg-en-Bresse (mai)
- 1er 350 Bourg-en-Bresse (mai)
- 1er 250 Monthléry (mai)
- 1er 125 Annemasse (juin)
- 1er 250 Magny-Cours (juin)
- 1er 125 Monthléry (septembre)
- 1er 350/500 Monthléry (sept.)
- 1er 125 Monthléry (octobre)
- 1er 250 Monthléry (octobre)
- 1er 350/500 Monthléry (octobre)
- 2e 250 Annemasse (juin)
- 1er 250 Mettet (avril)
- 1er 125 GP de France (mai)
- 8e 250 GP de France (mai)
- 5e 250 GP de Belgique (juillet)



*Pour reconnaître une 350 TR2 d'une 250 TD2, pas besoin de démonter le haut moteur pour vérifier la cylindrée; il suffit de regarder de quel côté est le transmission final. La chaîne est à droite sur la TD2 et à gauche sur la TR2.*