



FEDERATION INTERNATIONALE
MOTOCYCLISTE

Yamaha
CHAMPION DU MONDE
des constructeurs 1970
contre une seule 250cc



YAMAHA 350 STREET
R5.F

L'hebdomadaire du cinquanteaire

"M" comme Motocross



La 125 est élaborée sur une base AT-1, la 250 sur une base DT-2 et la 360 sur une base RT-1 et ces Yamaha sont destinées à une utilisation "motocross", comme précisé sur la documentation.



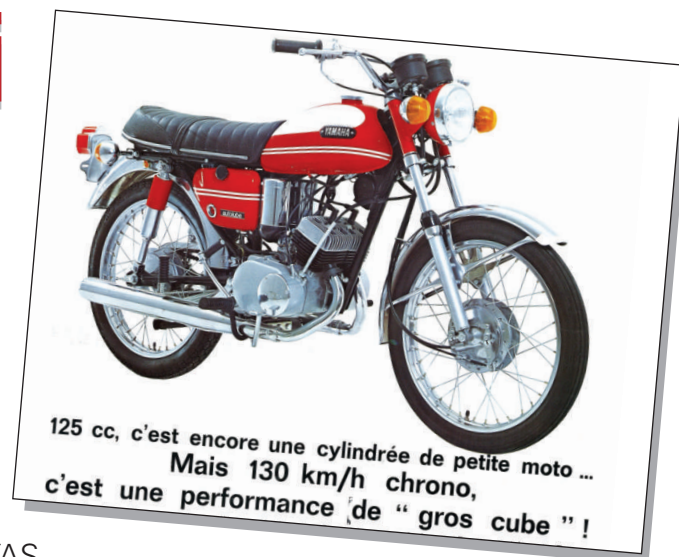
Les Yamaha font le bonheur des pilotes français et en particulier celui de Van Pé un des très bons compétiteurs de cette année 1970 qui s'adjuge le titre 125 national.

Cette 250 de cross est la première moto d'usine importée en France par Sonauto. C'est Patrick Drobecq qui a le plaisir et la chance de la piloter en course avec rapidement d'excellents résultats.



250 YZM de 1970

125 YAS-2 : la "petite bombe" qui défie les "grosses"



Les 11 kilos supplémentaires affichés sur la balance par l'YAS-2 par rapport à la version initiale YAS-1 ne sont pas vraiment handicapants en utilisation, grâce au vigoureux bicylindre avec boîte de vitesses à cinq rapports qui développe 15 chevaux et qui la propulse comme "dit" la publicité à 130 km/h, soit des performances dignes d'une "grosse". Complètement relookée, la petite 125 affiche des équipements modernes, comme sa fourche Ceriani, qui la mettent en valeur.

La marque est sacrée championne du monde des constructeurs en catégorie 250 en 1970. Jean Auréal est sacré champion de France de vitesse inter 350 et Christian Bourgeois champion de France de vitesse inter 250 avec des Yamaha.



125 cc, c'est encore une cylindrée de petite moto ... Mais 130 km/h chrono, c'est une performance de " gros cube " !

Et c'est la solution. Vous savez, l'éternel problème des motos (ville ou route ?)... la 125 Yamaha Yas 2 le résout avec brio.

En prenant la meilleure des petites cylindrées avec les avantages des grosses, en ville la 125 Yamaha Yas 2 (disons tout de suite la Yamaha 125, pour simplifier) garde l'agilité du cyclomoteur, avec une nervosité bien à elle.

Un perpétuel gymkhana...

Si vous n'avez pas encore évolué à travers la circulation sur une Yamaha 125, vous vous privez d'un plaisir rare. Celui des démarrages spectaculaires et

des accélérations foudroyantes (400 m départ arrêté 18,2 secondes). Celui d'un perpétuel gymkhana au milieu des voitures (1,75 m de rayon de braquage, ça permet bien des fantaisies).

Avec la sécurité d'un freinage exemplaire : même à grande vitesse, la Yamaha 125 freine bien en ligne, en 10,38 m à 50 km/h.

Très excitant...

Mais c'est sur la route que la Yamaha 125 révèle tout ce qu'elle a dans le ventre : sa boîte à 5 vitesses, son moteur bicylindre 2 temps à graissage séparé Autolube. C'est peut-être une cylindrée de 124 cc, seulement, mais une puissance de 15 cv.

Quant à la partie cycle de cette bombe, elle est à la hauteur de son moteur : elle est pourvue, côté suspension, d'une fourche avant CERIANI hydraulique, et de suspensions arrières à bras oscillants avec amortisseurs réglables en 3 positions.

Le premier « gros cube »

Les résultats : difficiles à admettre quand on pense à la cylindrée ! mais faciles à constater, très excitants quand on roule. Une vitesse de croisière qui tourne autour de 115 km/h. Une éblouissante stabilité, une résistance au vent latéral et une tenue de route que lui envieraient bien des grandes. Avec en plus, un confort de tourisme rapide.

Et puis... tout le reste. Tout ce que vous découvrirez à mesure que les kilomètres s'accumulent, la conduite de nuit, par exemple, ou les pointes à 130 chrono, avec ce merveilleux miaulement d'une machine de grand prix.

Sans compter le plaisir d'avoir une machine superbe à regarder.

Alors... « Un gros cyclo », la Yamaha 125 ?

Non, simplement le premier « gros cube » de 125 cc.

Venez le découvrir chez l'un des 200 concessionnaires Yamaha.



YAMAHA



Documentation complète et liste des agents sur demande à :
ôts Senauto IMPORTATEUR

53 - 57, Rue Marjolin - 92 - LEVALLOIS - Tél. 755.97.40

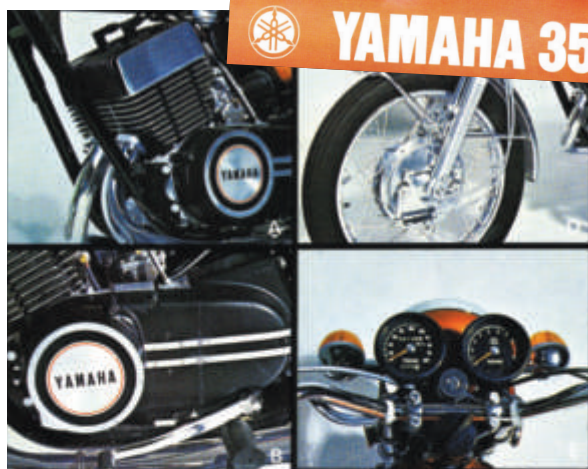
MAGASIN D'EXPOSITION : 22, Avenue de la Grande Armée - PARIS - 17^e - Tél. : 380.31.91

350 R5

En 1970, Yamaha propose la fameuse 350 R5. C'est d'ailleurs avec cette dernière que Yamaha va connaître un véritable succès commercial et commencer à se forger une réputation flatteuse qui ne va plus cesser de grandir. Parallèlement, Yamaha s'illustre brillamment en championnat du monde moto et produit des compétitions-clients comme la TR2 (1969), dont le bas moteur provient de l'YR2.



Cette superbe 350 va asseoir mondialement la réputation déjà excellente de Yamaha. En France, 2919 motos de ce modèle sont vendues par Sonauto.



Trois Yamaha sur le podium 1970 du championnat du monde 250

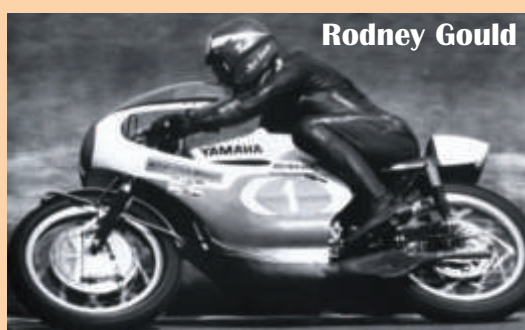
En 1970 Yamaha revient à la compétition par le biais de sa filiale hollandaise. Kent Andersson se voit confier une 250 et une 350, tout comme Kel Carruthers, pour participer au championnat du monde. En 250 la lutte est serrée entre Carruthers, Andersson et un troisième larron, lui aussi sur Yamaha, Gould. Andersson, deuxième à Opatija, Imatra et Brno, troisième en Allemagne de l'Est sur le Sachsenring, gagne le dernier GP de l'année en Espagne à Montjuich, mais ce n'est pas suffisant pour inquiéter Gould, champion du monde, avec six victoires, (Le Mans, Assen, Spa,

Sachsenring, Imatra et Monza) ni Carruthers son dauphin quatre fois vainqueur (Nurburgring, Isle de Man, Brno, Belfast). En 350, Andersson, cinquième du général, s'offre trois beaux podiums dans la saison, dont une magnifique seconde place derrière Agostini à Imatra. Mais le meilleur résultat en 350 est à créditer à Kel Carruthers

avec une magnifique deuxième place obtenue, en ne gagnant aucun GP mais en assurant des places régulières sur le podium. L'année suivante Kel émigre aux USA avec sa famille. Il y remporte de nombreuses courses au guidon de motos Yamaha et termine sa carrière comme directeur technique de l'équipe Yamaha USA.



Kel Carruthers



Rodney Gould

Rodney Gould en 1971 arbore sur le carénage de sa Yamaha le numéro 1, signe du titre conquis en 1970.

Gould coupe de la victoire en main à Monza le 13 septembre 1970, vient avec cette victoire de s'adjuger le titre très convoité de champion du monde 250.



YAMAHA SPORTS



MOTOS YAMAHA

MONOCYLINDRE



YAMAHA 50/FS-1

La toute nouvelle gamme dans la catégorie 50 cm³. Un modèle domine à plus d'un titre. Série à 5-vitesses conçue pour le plaisir de tous les motocyclistes sportifs. Énormes de la 50 cm³, plus le confort et le signe de courses des plus grandes cylindres. Le modèle idéal de toutes les 50 cm³. Des détails de course comme le silencieux innové, le guidon droit et des supports amortisseurs. Plus le fameux système d'injection AUTOLUBE de Yamaha.



YAMAHA 50/YF5-S

Hautes performances, économie, démarrage rapide, maniabilité, sécurité, confort... et à tout cela. Pour tous les adeptes des débuts aux plus expérimentés. Système d'injection exclusif AUTOLUBE de Yamaha d'un usage simplifié. Système d'injection AUTOLUBE réduisant l'usure du moteur. Démarrage au pied simplifié. Idéal pour le travail ou le loisir. Usage économique. Moto de taille moyenne parfaite.



YAMAHA 50/F-5

La satisfaction poussée à l'extrême car ses performances et sa vitesse sont idéales dans la meilleure tradition Yamaha. Série à 4-vitesses est 50 cm³ de puissance. Le confort est idéal car le "top" de confort. Des freins sûrs. Et un style de grande mode.



YAMAHA 80/YG-1K



YAMAHA 50/U-5

50 cm³, économique, tout comme une grande Yamaha. Performances remarquables de retour à deux temps, système AUTOLUBE de tous d'autres caractéristiques pour la sécurité et le confort. Parfait pour les débutants, les jeunes et les plus âgés.



YAMAHA 75/U-7



BICYLINDRE



YAMAHA 100/L-2

Moto pratique, parfaite pour des performances régulières et amies. Monocylindre 2 temps à distribution variable. Passage facile des 4 vitesses. Système d'injection exclusif AUTOLUBE réduisant l'usure du moteur. Démarrage au pied simplifié. Idéal pour le travail ou le loisir. Usage économique. Moto de taille moyenne parfaite.



YAMAHA 100/L-1

Le premier moteur bicylindre à double carburateur dans la catégorie 100 cm³. Absolument unique. Double carburateur d'échappement. Série à 4 vitesses et système d'injection AUTOLUBE Yamaha. Démarrage simplifié au pied.



YAMAHA 125/YAS-1

Nouvelle, hautes performances du moteur bicylindre en parallèle. Nouvelle série à 5-vitesses et cadre tubulaire type DIAMOND. Moteur à 5-1/2 litres d'admission. Arrivage AUTOLUBE. 10% de puissance accrue. De puissance série tout de cette machine une championne série.



YAMAHA 125/A-7

L'airodynamisme et les techniques avancées ont été combinés pour donner un réel plaisir à rouler en même temps que des performances inégalées. Le moteur à distribution variable permet une pleine puissance à tous les régimes. Châssis économique grâce à l'AUTOLUBE. Une série championne.



YAMAHA SCRAMBLER



YAMAHA 180/CS-2E

Construit à la fois la puissance d'une grosse moto et l'accélération instantanée et un manœuvrabilité remarquable. Bicylindre en parallèle à 5 litres d'admission offrant des régimes étonnants. Transmission à 5-1/2 vitesses de commande facile. Système d'injection AUTOLUBE. Parfaitement adapté.



YAMAHA 250/DS-6

Moteur bicylindre en parallèle avec super balayage permettant une augmentation de la puissance et des performances. Moteur à 5 litres d'admission, 2-temps, avec réserve de puissance et d'accélération. Injection d'huile par système exclusif AUTOLUBE. Transmission parfaitement synchronisée. Commande de vitesse et compte-tours, adaptés.



YAMAHA 350/R-3

Nouvelle, excellente moto qui a fait des ravages sur les circuits internationaux des 350 cm³. Le moteur a été essayé sur piste dans les plus conditions et a été régulièrement au côté des gagnants. Complètement adaptée en ville également grâce à son puissant moteur à 5 litres d'admission. Système d'injection AUTOLUBE inégalement connu.



YAMAHA 50/FS-C

Cette nouvelle "STREET SCRAMBLER" est la moto idéale pour les performances régulières, sûres et économiques. Avec un démarrage de grande puissance 16 km/h à 21 km/h cette machine compense les signes de la fatigue. L'AUTOLUBE protège. Cette moto satisfait la motocycliste la plus difficile avec son air de course confort aux débuts, sa stabilité offre des performances tout de suite dans sa catégorie.



YAMAHA 125/AS2-C

"Vieille" une moto de conduite facile et de confort accru. Système d'injection AUTOLUBE exclusif Yamaha. Freins ultra-sûrs et direction à la puissance et à l'aise. Un réel plaisir à conduire.



YAMAHA 250/DS6-C

La nouvelle 250 permet de la grande vitesse et les sensations, une économie la plus élevée. Étonnante reprise du puissant moteur à 5 litres d'admission. Manœuvrabilité facile et agilité pour des performances de première classe. Satisfait avec le fameux système d'injection AUTOLUBE. Accélération Yamaha.



YAMAHA 350/R3-C

Le "tout-terrain" dans la grosse moto, avec moteur bicylindre en parallèle à 5 litres d'admission, 2-temps, développant une puissance remarquable et permet des performances accrues. Transmission à 5 vitesses synchronisées. Système d'injection AUTOLUBE exclusif.

Prospectus de 1970 : modèles



YAMAHA 125/AT-1

Une nouvelle 125 adaptée pour les conditions les plus rudes. Moteur monocylindre à 5 litres d'admission. Fourche avant spéciale pour tous les terrains, amortisseurs arrière réglables. Commande de vitesse et compte-tours adaptés. Système AUTOLUBE par injection.



YAMAHA 175/CT-1

175 cm³ qui vous amèneront partout et à l'aise. Dynamisme du moteur à 5 litres d'admission. Fourche avant spéciale pour tous les terrains, amortisseurs arrière réglables et compte-tours adaptés. Système AUTOLUBE par injection.



YAMAHA 250/DT-1

Conçu spécialement pour les spécialistes du tout-terrain. Fourche avant renforcée. Puissance de 5 litres d'admission à cinq vitesses. Nouvelle culasse innovée et large pour l'accroissement d'admission. Nouvelle culasse innovée et large pour l'accroissement d'admission. Amortisseurs arrière réglables. Compte-tours et synchronisation adaptés. Système d'injection exclusif de Yamaha.



YAMAHA 80/YG5-T

Modèle idéal pour tous terrains, pour les plus durs chemins et les plus longues routes de route en ville. Double roue à rayons, à distribution variable avec système d'injection AUTOLUBE.



YAMAHA 100/L2C-A

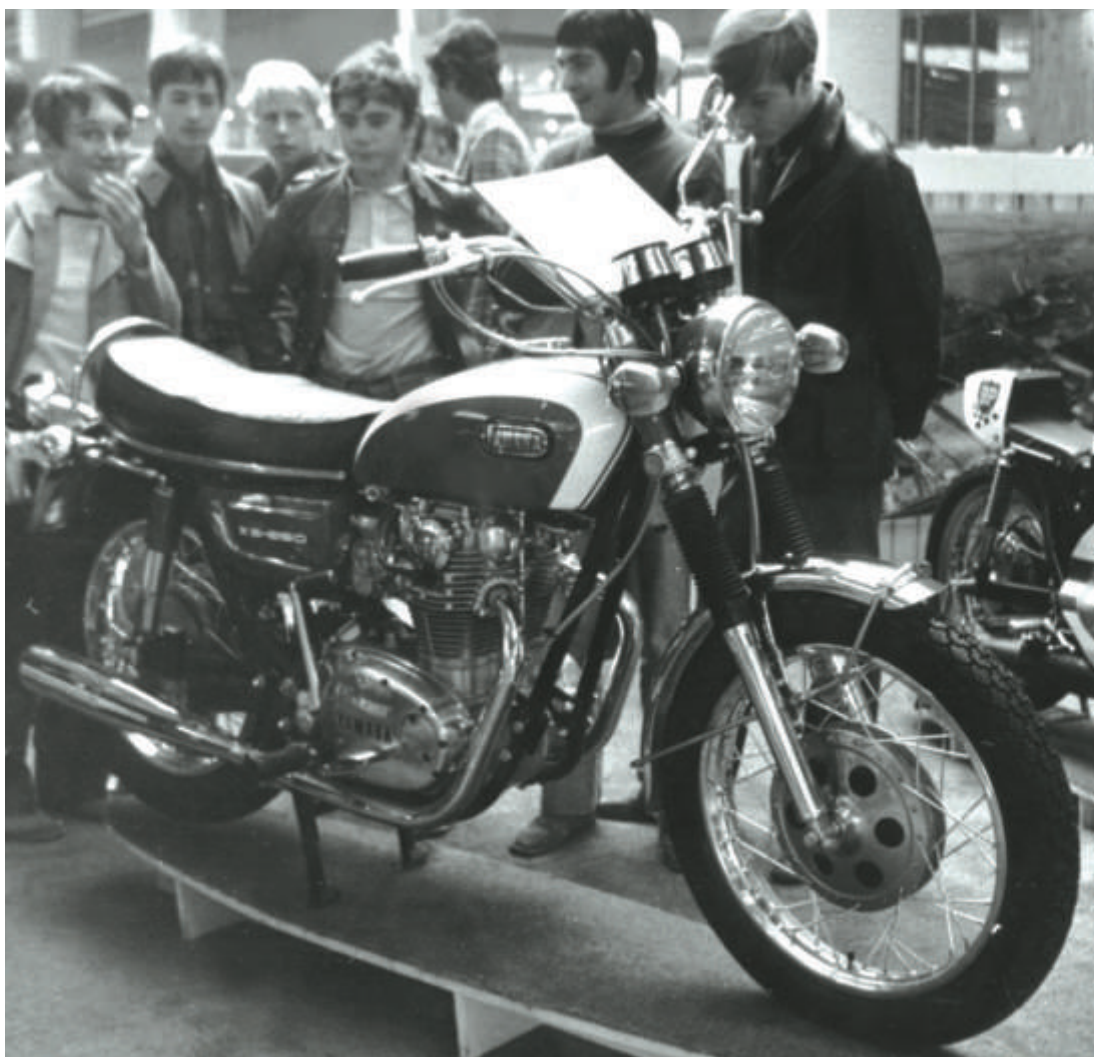
La plus grande sport. Conçue pour les plus durs terrains. Fourche avant renforcée, double culasse du moteur, cadre renforcé, amortisseurs et fourche avant renforcée pour les vibrations. Freins adaptés, démarrage électrique. Silencieux innové. Plus tous les détails de la Yamaha qui ont le système d'injection AUTOLUBE. Idéal pour l'usage agricole.



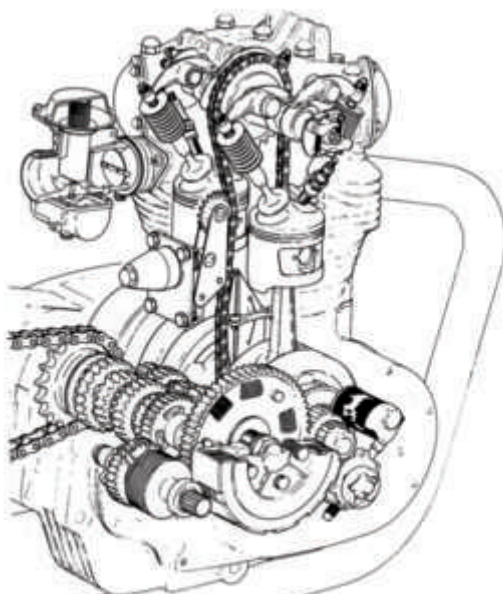
650 XS-1B

Présentée fin 1969 la 650 Yamaha, dans un premier temps appelée XS-1, arrive en France en 1971, un an et demi après sa présentation, sous le nom XS-1B. Sonauto ayant attendu avant de la distribuer que ses petits problèmes de jeunesse aient disparu.

Cette 650 est la première grosse cylindrée construite par Yamaha. Elle est foncièrement différente de la production habituelle de Yamaha réalisée autour de motos à motorisation deux temps. Avec ce bicylindre quatre temps, Yamaha s'attaque à un nouveau créneau, celui des motos de tourisme, et veut tout en s'en inspirant concurrencer les productions britanniques et même européennes. Si la démarche semble quelque peu surprenante par le changement radical du type de motorisation alors que la réputation de Yamaha, tant pour ses motos de série que pour celles de compétition, s'est faite avec des deux temps, elle s'explique par les liens qui unissent Yamaha à Toyota. Le choix d'un bicylindre peut lui aussi surprendre à l'heure où les multicylindres - quatre cylindres pour la CB 750 Honda et trois cylindres deux temps pour les Kawasaki - sont le fer de lance des autres constructeurs japonais mais s'explique aussi par le fait que Yamaha veut séduire et conquérir le marché américain. Aux États-Unis la moto la plus prisée, mises à part les Harley, est la Triumph Bonneville. Yamaha attaque donc de front la machine



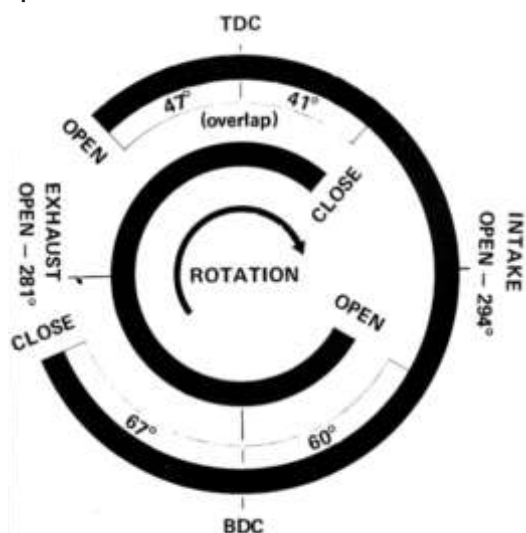
Le bicylindre Yamaha possède un simple arbre à came en tête entraîné par une chaîne positionnée centralement et une pompe Eaton. La transmission primaire est de type à taille droite et la boîte à cinq rapports est dite en cascade.



MOTEUR 650 XS-1B

étrangère la plus "cotée" outre-Atlantique. Avec les performances qu'elle affiche la XS-1B a de quoi rivaliser avec la belle anglaise tant en accélération qu'en vitesse de pointe. Avec 169,8 km/h de vitesse maxi pilote assis et 182,7 km/h pilote couché, la Yamaha fait jeu égal, pilote assis, avec la Bonneville, mais la devance de plus de six kilomètres par heure pilote couché. Aux quatre cents mètres

départ arrêté, la Yamaha s'impose aussi à l'Anglaise avec un chrono de 14" contre 14"4, tout comme elle remporte la confrontation sur mille mètres où l'écart est encore plus flagrant avec un temps de 26"8 pour la Japonnaise, soit une seconde et huit dixièmes de moins que le bicylindre britannique. Bien jugée dans l'ensemble par la presse spécialisée de l'époque pour son confort, sa souplesse moteur, son agrément sur route même dégradée, sa facilité d'utilisation en ville, la Yamaha est cependant critiquée pour sa tenue de route perfectible en grande courbe lorsqu'on la sollicite vigoureusement, et pour son freinage un poil juste. Mais les qualificatifs positifs l'emportent largement.



Le diagramme de distribution communiqué à l'époque révèle des temps d'ouverture de 294° à l'admission et de 281° à l'échappement. Le croisement est important avec une valeur de 88°.