

**1972 : GP de Suède 250  
1er Rodney Gould**



**L'hebdomadaire du cinquanteaire**

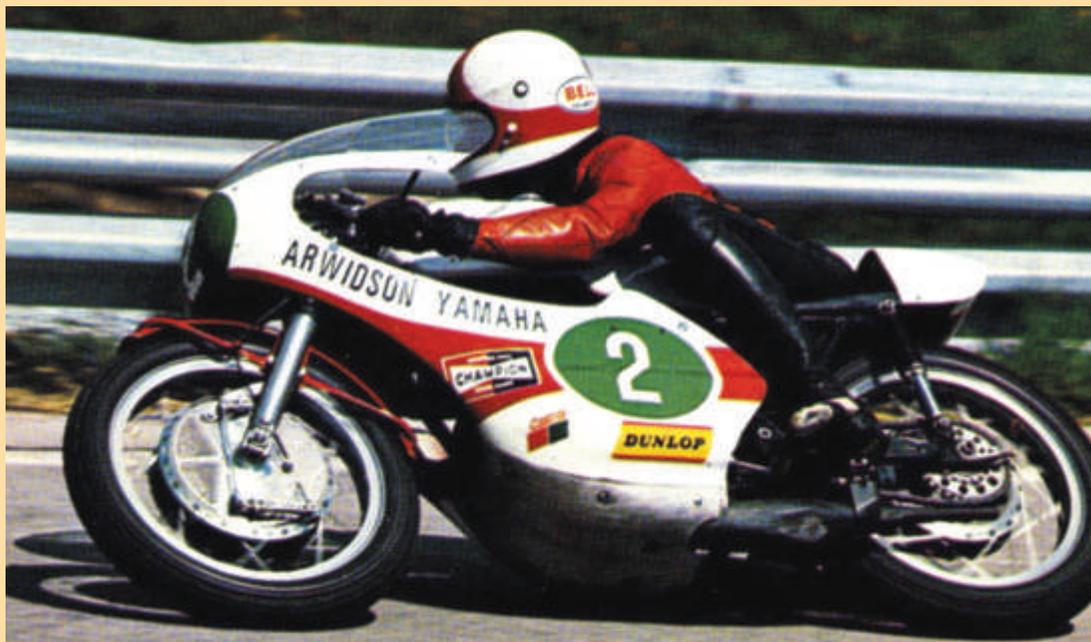
**Jarno Saarinen  
champion du monde 250 cm<sup>3</sup>  
vice-champion du monde 350 cm<sup>3</sup>**

Treize GP 250 sont au programme de la saison 1972. Pasolini commence très bien la première moitié de saison en s'octroyant deux victoires (Italie et Yougoslavie) et deux secondes places (France et Hollande). Pendant cette même période, Saarinen termine une fois second (Autriche), trois fois troisième (Allemagne de l'Ouest, Italie et Hollande) et une fois quatrième (France). Read, le champion en titre, s'est offert deux GP (France et Isle de Man). Kanaya, Jansson et Gould gagnent respectivement en Allemagne de l'Ouest, en Autriche et en Hollande. A ce stade de la saison Gould est leader du championnat avec 56 points, devant Pasolini 54 points et Saarinen 50 points. Il reste six GP. En Belgique et en Allemagne de l'Est, Saarinen gagne et s'offre la passe de trois en Tchécoslovaquie. En Suède, Saarinen finit deuxième derrière Gould, Pasolini est troisième. Mais rien n'est joué pour le titre, car avec le système des sept meilleures places retenues, si Pasolini gagne en Finlande et en



*Jarno Saarinen et sa ravissante épouse Soeli lors du Grand Prix de Belgique à Spa Francorchamps. Jarno remporte la course des 250 sur sa Yamaha avec 34 secondes d'avance sur Rodney Gould champion du monde 1970 de la catégorie. C'est la première des quatre victoires obtenues par Saarinen en 250.*

Espagne il sera champion. Mais, sur ses terres boréales, Saarinen remporte la victoire et ne peut plus être rejoint par Pasolini. Saarinen, "le Finlandais volant", est champion du monde 250. Quelle saison ! Saarinen s'illustre aussi en 350 ou il défie toute la saison le "Roi" Ago et termine vice-champion du monde.



*Au guidon de sa TR3 dont la cylindrée est portée à 353 cm<sup>3</sup> Christian Bourgeois, ci-dessus au guidon de la 250 avec laquelle il termine 8e, réalise la pôle position du GP de France en catégorie 500 et termine deuxième de l'épreuve derrière Agostini.*



*Patrick Drobecq pose à côté de la 125 cross Yamaha usine que vient de recevoir Sonauto. Quatre exemplaires de cette 125 sont destinés à l'Europe. Elle développe 21 chevaux, pèse 78 kilos et son cylindre est en alliage chromé dur.*

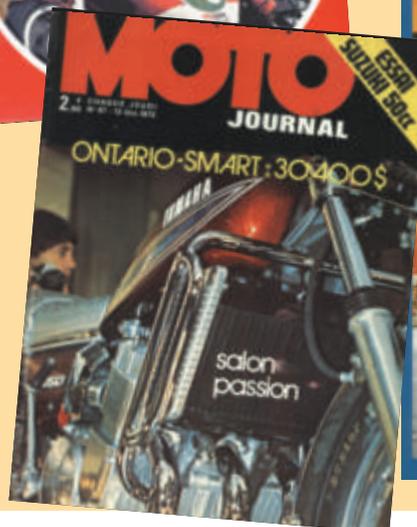




# YZ 250

## Première moto-cross compétition-client importée en France

Pilotée par Patrick Drobeck et Jean-Claude Olivier vainqueur (photo) de l'épreuve de Viere Effroy (62), cette 250 Yamaha est la toute première moto compétition-client YZ 250 importée en France. Vainqueur en catégorie 250 en championnat des Flandres lors d'une de ses premières sorties, elle s'impose dans d'autres épreuves lors de la saison 1972, assurant ainsi une promotion de choix pour les versions compétition-clients. Ce type de moto va connaître un vif succès et surtout faire le bonheur des pilotes privés.



Yamaha "fait" souvent la première de couverture des magazines hebdomadaires spécialisés comme Moto Revue ou Moto Journal grâce aux résultats obtenus en compétition ou avec ses produits, mais aussi parfois pour illustrer un thème comme sur la couverture du mensuel Culbuteur du mois d'août 1972 ... Fort sympathique, la rentrée avec une Yamaha.

## Barry Sheene chez Sonauto



Sonauto remplace Paul Smart parti chez Kawasaki par le jeune Anglais Barry

Sheene pour piloter les Yamaha d'usine fournies à l'importateur français.

## Yamaha gagne les 200 miles Daytona



Qu'une Yamaha 250 remporte la course des 100 miles, tout le monde s'y attendait. Mais qu'une 350 TR3 devance la meute des 750 officielles, et mieux, que trois TR3 trustent le podium des célèbres 200 miles, c'est tout simplement inimaginable ... et pourtant Dom Emde s'impose devant Hemstead et Smith, tous sur Yamaha 350. Fantastique !



Yamaha s'illustre sur les circuits de vitesse mais aussi sur les terrains de cross avec le Suédois Christer Hammargren et avec Torsten Hallam qui a travaillé toute la saison passée (1971) à la mise au point des motos de cross. En catégorie 250 c'est le talentueux Hakan Andersson, homonyme de Kent et né dans le même village sans pourtant de lien de parenté, qui pilote la moto officielle dans le championnat du monde.

## Kent Andersson vice-champion du monde 125

Kent Andersson revient en 1972 au premier plan, en même temps qu'officiellement Yamaha à la compétition. Kent et sa Yamaha sont en bagarre pour le titre 125 avec Angel Nieto et son Derbi. Mais le pilote suédois échoue dans sa quête du graal malgré trois victoires. Les Grands Prix gagnés (Yougoslavie, Finlande et Espagne) et les points qui vont de paire, ne sont pas suffisants pour obtenir le titre. Comme en 1969, mais dans la catégorie inférieure, Kent Andersson termine vice-champion du monde.



## Championnat d'Europe de trial

Lors de l'épreuve de Sancerre, s'il termine premier Français, Christian Rayer n'est qu'à la 24<sup>e</sup> place du classement général remporté par le britannique Rathmell.



## Championnat de France de trial

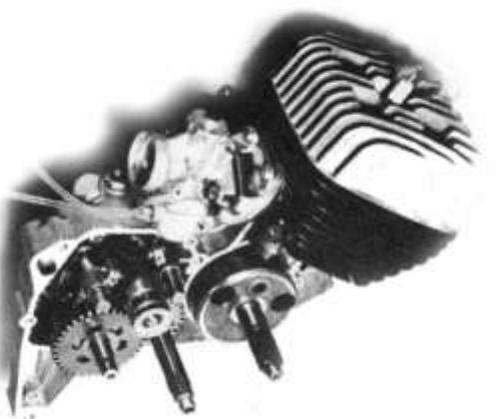


Christian Rayer, pilote de talent et metteur au point confirmé, jette les jalons de la marque Yamaha dans les épreuves de trial avec son prototype 360. Rayer réalise une belle saison, malgré quelques soucis de jeunesse de sa monture, ce qui lui permet de terminer deuxième d'un championnat "inters" remporté par le talentueux Charles Coutard, âgé de 19 ans seulement.

# 100 LS3



Destiné à un usage mixte ville et route, le Yamaha 100 Street LS3 pèse 85 kilos et atteint une vitesse maxi de 115 km/h.



C'est un vigoureux monocylindre développant 11,5 chevaux à 8500 tr/mn qui propulse le 100 Street LS 3 dont la cylindrée de 97 cm<sup>3</sup> découle d'un alésage de 52 mm et d'une course de 45,6 mm. Ce moteur est doté d'une admission par clapet et de sept transferts dans le cylindre qui débouchent dans cinq lumières.

## news-infos

- Ce sont 1611 unités de l'AT-3 qui se vendent en France. Ce modèle diffère de la version 2 par la couleur du réservoir.
- Thierry Tchernine est champion de France 125 au guidon d'une Yamaha.
- Barry Sheene termine quatrième du GP d'Autriche et quatrième du GP d'Espagne en 250.
- Christian Bourgeois est champion de France inter en catégorie 500 devant Baldé.

Cette moto commercialisée à partir de 1972 au Japon et 1973 en France est équipée du système "Omni Phase Balancers" pour créer des vibrations et ainsi lui donner plus de caractère ... un caractère à l'anglaise.

# TX 750



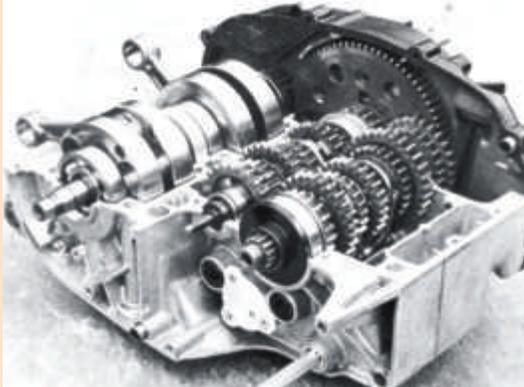
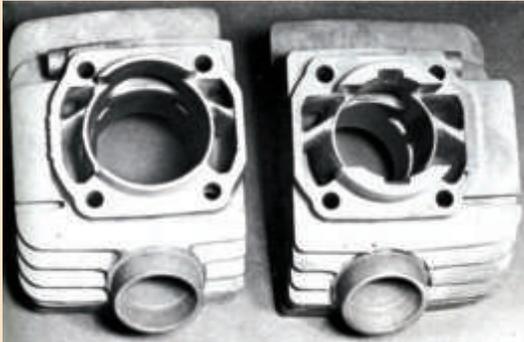
Motorisée par un "verticale" twin quatre temps d'alésage 80 mm et de course 74 mm qui lui confère une cylindrée de 743 cm<sup>3</sup>, la nouvelle Yamaha est visuellement innovante par ses formes qui ne reprennent en rien celle de sa devancière 650. Son freinage avant est assuré par un disque et celui arrière par un tambour. La pièce maitresse de sa partie-cycle, le cadre, est directement inspirée des cadres des 250 et 350 de la marque. Capable d'après les données constructeur, de plus de 195 km/h en vitesse de pointe, elle est annoncée comme disposant d'un moteur simple



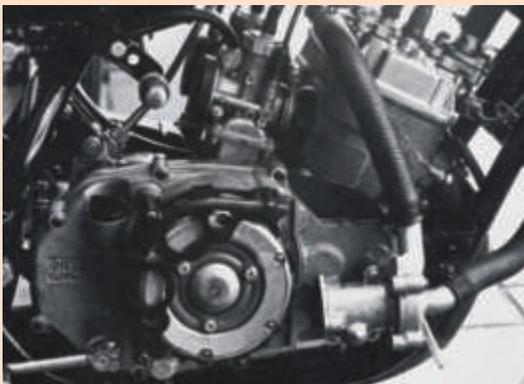
arbre à came en tête dont la puissance est de 63 chevaux. D'un poids de 210 kilogrammes, la TX 750 possède une indéniable allure.

# 250 et 350 compétition

Dérivés des moteurs de DS-7 et de R 5, les moteurs des Yamaha compétition-clients 250 TD 3 et 350 TR 3 possèdent des carter moteurs qui s'ouvrent horizontalement, ce qui facilite le démontage. Visuellement identiques au premier regard, les blocs 250 et 350 se différencient cependant par le nombre d'ailettes des cylindres : une de plus pour la TR 3.



Boîte de vitesses à six rapports, transmission primaire par pignons à taille droite et embellissage trouvent place dans le carter moteur.



Les versions "usine" à refroidissement liquide sont dérivées des versions compétition-clients. Délivrant une puissance de 60 chevaux en 250 et de 70 chevaux en 350, ces moteurs sont parmi ce qui se fait de mieux à cette époque et les résultats le prouvent.



Les prospectus de la gamme 1972 de la superbe 350 R5 et de la non moins sublime DS7, avec la publicité faite par Sonauto pour les trials 50, 125, 250 et 360, servent à mettre en valeur et faire connaître les produits Yamaha.

# RZ 201

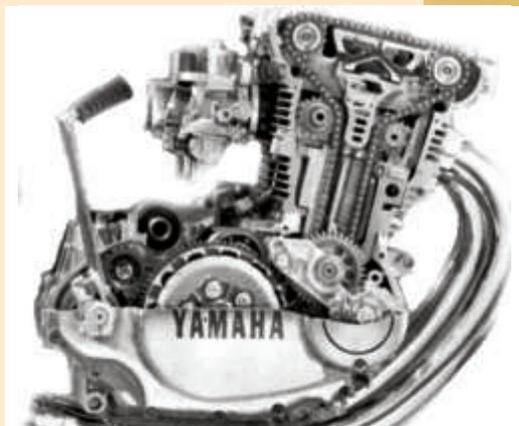


Yamaha tient une nouvelle fois la vedette au salon de Tokyo avec la RZ 201, la première moto de série propulsée par un moteur rotatif. Mais avant d'en arriver là, Yamaha a déboursé la coquette somme de 135 millions de yens, soit 2 250 000 francs de l'époque, pour acquérir les droits du brevet Wankel (appartenant à NSU-Wankel) et son exploitation pour des moteurs de motocyclettes uniquement dans une gamme de puissance de 20 à 80 chevaux. C'est Hisao Koike pour Yamaha et Gerber et Henn pour NSU qui ont mis au point et négocié ce contrat. C'est ensuite la filiale de Yamaha spécialisée dans les moteurs diesel qui a été chargée de mettre au point le moteur de la RZ 201. Ce dernier est de type bi-rotor transversal qui possède un système de refroidissement liquide par eau pour les cylindres, les rotors étant refroidis par le mélange carburé frais qui provient d'une admission latérale (comme sur le moteur Sachs). La lubrification du moteur est assurée comme sur les deux temps de la marque par un système Autolube. L'injection de l'huile se fait au niveau de l'admission. Annoncée comme développant 68 chevaux à 6500 tr/mn, ce qui la place dans le peloton de tête de la catégorie 750, la Yamaha ne sera jamais produite en série comme la GL 750 quatre cylindres deux temps.

# TX 500

Yamaha présente aussi au salon de Tokyo 1972 la TX500, une bicylindre double arbre à cames en tête. Entraînement des arbres à cames en tête par chaîne, quatre soupapes par cylindre, un calage à 360°, un alésage de 73 mm et une course de 59,6 mm, une boîte cinq vitesses, deux carburateurs Mikuni Solex de 32 mm, lubrification par carter sec et pompe trochoïdale, kick et démarreur électrique, roue de 19 pouce à l'avant de 18 à l'arrière, freinage avant par dis-

**YAMAHA TX500**  
DOHC, EIGHT-VALVE



que et tambour à l'arrière, poids de 183 kilos, réservoir de 16 litres ... voici pêle mêle quelques caractéristiques de la 500 Yamaha. Elle sera commercialisée en France en 1974 à seulement quelques exemplaires.

# DT 360

Avec ses 32 chevaux à 6000 tr/mn, la DT 360 est quasiment identique à la 350 RT 2 de 1971. Le réservoir de 9 litres est cependant différent de celui de la RT 2 (9,5 litres) et le carburateur de  $\varnothing$  32mm de la RT-2 est remplacé par un de  $\varnothing$  30 mm. D'une cylindrée de 351 cm<sup>3</sup> lors de sa commercialisation en 1973, elle évolue en 1974 en adoptant le

moteur de la MX 360, la version cross. Et en 1975, elle disparaît du catalogue Yamaha pour laisser place à la DT400 qui est équipée d'un moteur de 397 cm<sup>3</sup>, mais qui ne développe que 27 ch.

