



L'hebdomadaire du cinquanteaire

Patrick Pons chez Sonauto

Après l'arrêt de Jean Auréal Jean-Claude Olivier recherche un jeune pilote pour étoffer son team compétition. La première rencontre entre Patrick Pons et Jean-Claude Olivier a lieu sur le circuit de Monthléry lors d'une



P. Pons : Palmarès GP 1973

9e	250	GP de France
6e	250	GP de Belgique
5e	250	GP de Tchecosl.
8e	350	GP de Tchecosl.
7e	250	GP de Suède
8e	350	GP de Suède
7e	250	GP de Finlande
3e	350	GP d'Espagne

épreuve au cours de laquelle est convenu un rendez-vous dans les bureaux de Sonauto à Levallois. Après avoir fait attendre Pons une vingtaines de minutes, au delà de l'heure du rendez-vous, pour le tester dans sa capacité à rester serein, Jean-Claude Olivier reçoit le Parisien. L'entretien est très rapide et se résume en deux phrases : "Tu prends ton casque et ton équipement, nous nous chargeons de la moto. Rendez-vous à Bourg-en-Bresse." Une moto est préparée par Christian et Bernard Maingret. Amenée à Bourg, elle remporte la victoire aux mains de Patrick. C'est le début d'une fantastique aventure. Pour l'année 1973, Sonauto (nom de l'importateur Yamaha en France à cette époque) reçoit des moteurs de l'usine Yamaha. Pourvus d'un refroidissement liquide ces moteurs sont similaires à celui avec lequel Jarno Saarinen est champion du monde en 1972. L'écurie française est représentée en GP par Christian Bourgeois et Patrick Pons, sa nouvelle recrue. Vainqueur de la coupe Kawasaki-Moto Revue 1972, Patrick Pons passe avec bonheur de la moto de série aux vraies motos de course. Le talent est indéniable et, dès sa première saison en Grand Prix, Patrick Pons se classe 11e du général 250 avec 21 points, précédant même son coéquipier Christian Bourgeois, pourtant plus expérimenté, de quatre places. En 350, avec 16 points, Patrick Pons se classe 13e. Avec la 250, Pons inscrit comme meilleur résultat à son palmarès une place de 5e. Avec la 350, il fait encore mieux et c'est un podium qui le récompense, le 23 septembre, de sa superbe course sur le circuit de Jarama lors du GP d'Espagne. Il monte sur la troisième marche du podium grâce à sa vélocité Yamaha, mais aussi grâce à son "attaque" fabuleuse. 1973 est aussi le départ d'une aventure fantastique qui verra Patrick devenir champion du monde 750 six ans plus tard.

Moto cross Champion de France : Jallat



Jallat remporte le championnat de France de motocross catégorie 125.

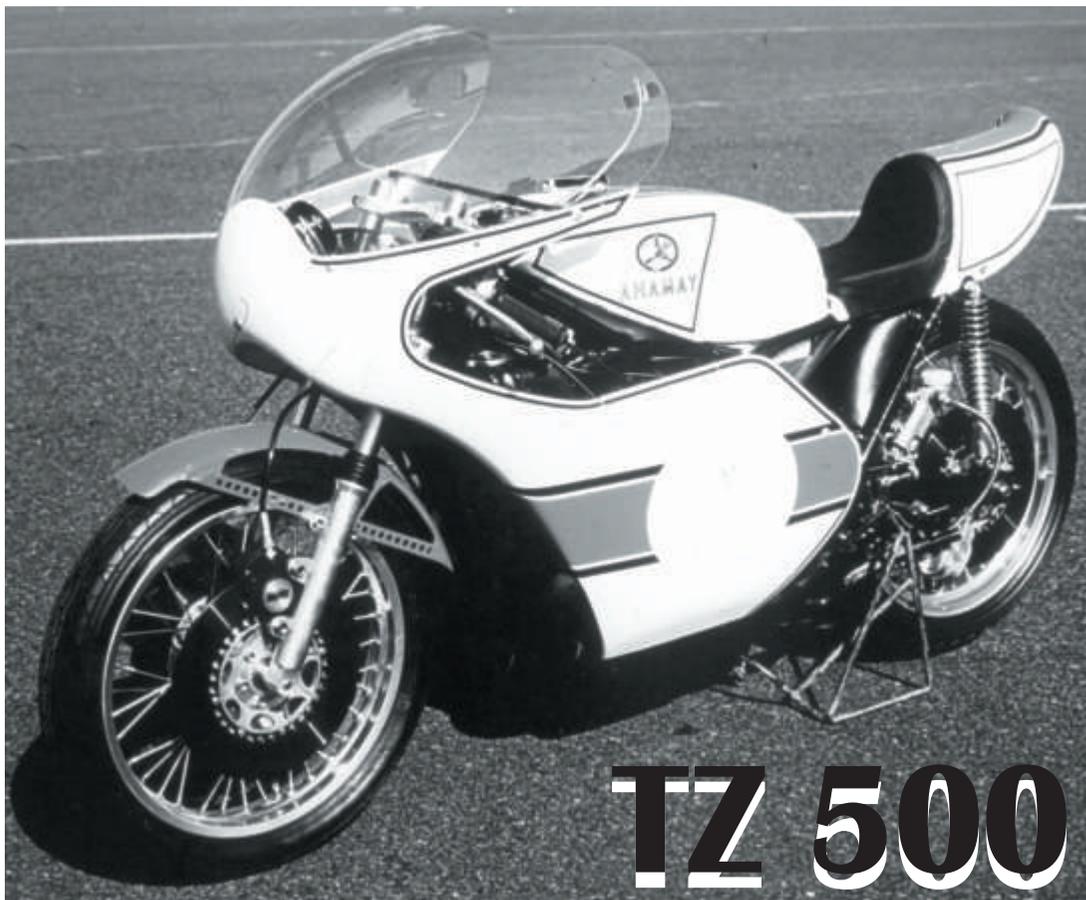
Champion du monde : Hakan Andersson



Hakan Andersson remporte le championnat du monde de cross 250 de 1973 au guidon de sa Yamaha. Hakan est Suédois, comme Kent Andersson le champion du monde de vitesse 125 et, comble du hasard, ils sont originaires du même village de Landsvetter. C'est au guidon d'une moto pourvue d'une suspension "Cantilever" inventée par le Belge Tilkens que Andersson remporte le titre convoité.

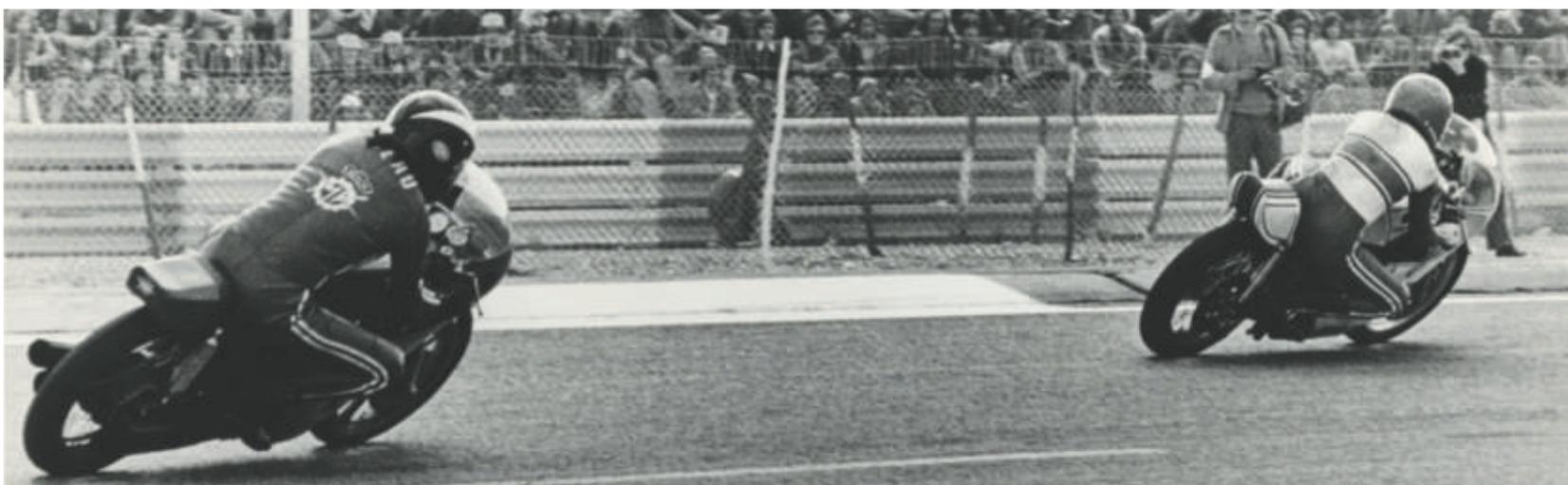


La 500 quatre cylindres Yamaha va, dans cette version et ses évolutions, marquer d'une empreinte indélébile le championnat du monde moto. Elle aurait même pu être championne du monde si le décès de Saarinen n'avait pas entraîné le retrait de Yamaha du championnat.



La Yamaha TZ domine dès le début de la saison les GP catégorie 500 avec le fabuleux "finlandais volant" et génial Jarno Saarinen.

Lors du Grand Prix de France 1973 sur le circuit du Castellet, Saarinen offre au public présent un spectacle fantastique, tout comme Hideo Kanaya lui aussi sur Yamaha TZ 500, auteur d'une bagarre mémorable avec Phil Read sur MV Agusta. Kanaya terminera troisième devant Christian Léon sur Kawasaki.



INOUBLIABLE JARNO SAARINEN



Victoire à Daytona

Garry Fisher (n°21), vainqueur des 100 miles sur Yamaha 250, se bagarre en tête des 200 miles avec Saarinen (n° 10) avant que Grant sur Suzuki ne passe au commandement. Mais Grant casse, Fisher aussi et Saarinen se retrouve solidement installé à la première place. Les vingt tours restant sont bouclés sans que la victoire ne lui soit contestée; Saarinen remporte donc les 200 Miles de Daytona devant Carruthers (n° 73) et Evans, tous les deux aussi sur Yamaha. Une nouvelle fois la 350 Yamaha a démontré son potentiel et surtout sa solidité. Un mois après Daytona Jarno Saarinen s'impose à Imola dans les deux manches.



Jarno Saarinen commence la saison de Grand Prix en catégorie 500 par deux victoires dont une inoubliable sur le circuit du Castellet devant Read et sa MV.

Jarno Saarinen est né à Turku en Finlande en 1945 et décédé le 20/05/73.

Vice-champion du monde 250 en 1971. Champion du monde 250 et vice-champion du monde 350 en 1972. 32 podiums en Grand Prix - 15 victoires - 7 deuxièmes places - 10 fois troisième.

JARNO SAARINEN Palmarès 1973

Cl.	Circuit	Cyl.	Moto
1	Le Castellet	250	Yamaha
1	Le Castellet	500	Yamaha
1	Salzburgring	250	Yamaha
1	Salzburgring	500	Yamaha
1	Hockenheim	250	Yamaha



Monza : l'horreur

Saarinen a réalisé, avant le début du championnat du monde, un authentique exploit en remportant l'épreuve de Daytona avec sa 350 face aux surpuissantes 750 et en gagnant à Imola. Puis lors des deux premiers Grands Prix de l'année en France et en Autriche, Jarno réalise un exceptionnel doublé. Par deux fois il bat Kanaya en 250 et par une fois Read et le même Kanaya en 500. Victorieux aussi du troisième GP 250 toujours devant Kanaya, Saarinen est bien parti pour étoffer son palmarès de deux titres de plus. Malheureusement, le 20 mai 1973, c'est le drame lors de l'épreuve italienne. Deuxième en tête du peloton, Pasolini entre dans "Curva Grande" et perd le contrôle de son Harley-Davidson (huile, serrage ?). Sa moto vient heurter violemment les rails de sécurité et vient faucher Jarno Saarinen qui est tué sur le coup. Les motos s'encastrent les unes dans et les autres et s'enflamment. Quinze pilotes chutent lors de cette tragédie et c'est un miracle que le nombre de tués ne soit pas supérieur. Le pilote français Olivier Chevalier passe au travers de la fumée, des flammes, des épaves de motos et des pilotes qui jonchent la piste sans chuter et dira n'avoir jamais vu une telle horreur auparavant. Pasolini et Jarno Saarinen, deux des plus fantastiques pilotes de l'époque, viennent de disparaître. Saarinen, promu à un avenir exceptionnel en championnat du monde, était âgé de vingt-huit ans. Yamaha, en signe de deuil, se retire du championnat. Quel tristesse !

Dieter Braun Champion du monde 250



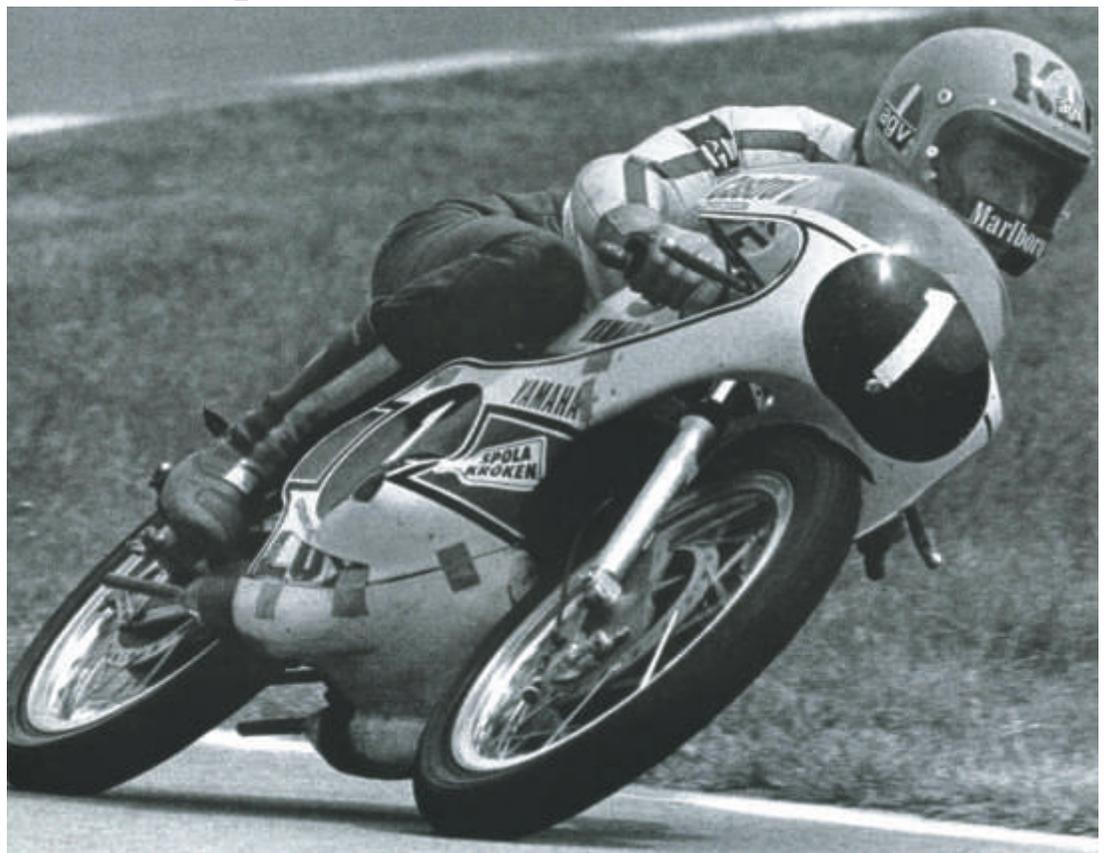
Dieter Braun commença, au début des années 1960, sa carrière de pilote en moto cross dans des courses régionales. En 1964, il démarre sa carrière de pilote de vitesse en participant à une course de côte. Mais l'expérience tourne court avec une chute peu après le départ. La même année, sur une 350 Yamaha, il obtient sa première victoire sur le circuit de l'Avus près de Berlin. Dieter Braun décide de continuer la compétition exclusivement en vitesse. En 1970 il devient champion du monde 125 sur une Suzuki et en 1973 c'est au guidon d'une Yamaha 250 spéciale "Braun" à refroidissement liquide que Dieter se bagarre pour les places dans les points en début de saison 1973. Et après le retrait de l'usine Yamaha en signe de deuil après la tragédie de Monza, il se bagarre pour la victoire. Il gagne le championnat du Monde 250 avec sa Yamaha "privée". Un titre certes méritoire, mais très entâché par la disparition des deux pilotes finlandais et italien, Saarinen et Pasolini, qui resteront à jamais dans l'histoire de la moto comme de grands et talentueux champions. Braun s'est imposé lors des épreuves de Yougoslavie, de Hollande, de Suède et de Tchécoslovaquie.

Teuvo Lansivuori Vice-champion du monde en 250 et en 350 cm³



C'est au terme d'une saison marquée par le dramatique accident de Monza que le Finlandais Lansivuori termine avec ses Yamaha vice-champion du monde des catégories 250 et 350. Vainqueur des GP de Belgique et de Finlande en 250 et de ceux d'Allemagne, de Tchécoslovaquie et de Suède en 350 il termine même avec plus de points (87 pts) qu'Agostini le champion 350. Mais seuls les six meilleurs résultats comptent et Ago possède, avec ce mode de calcul, sept points de plus (84 pts contre 77 pts).

Kent Andersson Champion du monde 125 cm³



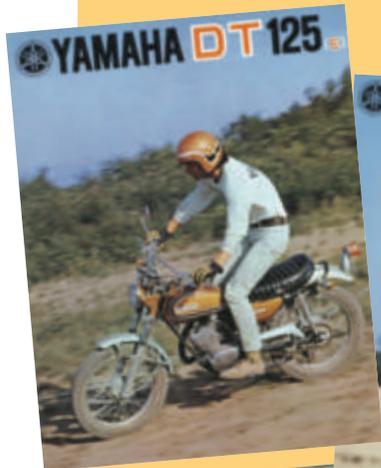
Au guidon de sa 125 Yamaha bicylindre, le pilote suédois écrase la concurrence lors des quatre premières épreuves (victoire au Castellet, au Salzburgring, à Hockenheim et à Monza). Mais l'acquisition du titre qui semble se

profiler facilement est remise en cause par des chutes. Il manque trois courses. C'est avec une jambe cassée qu'il participe au Grand Prix de Suède où, en terminant 2^e derrière un autre Suédois, Jansson, il s'adjuge le titre mondial.

Gamme DT



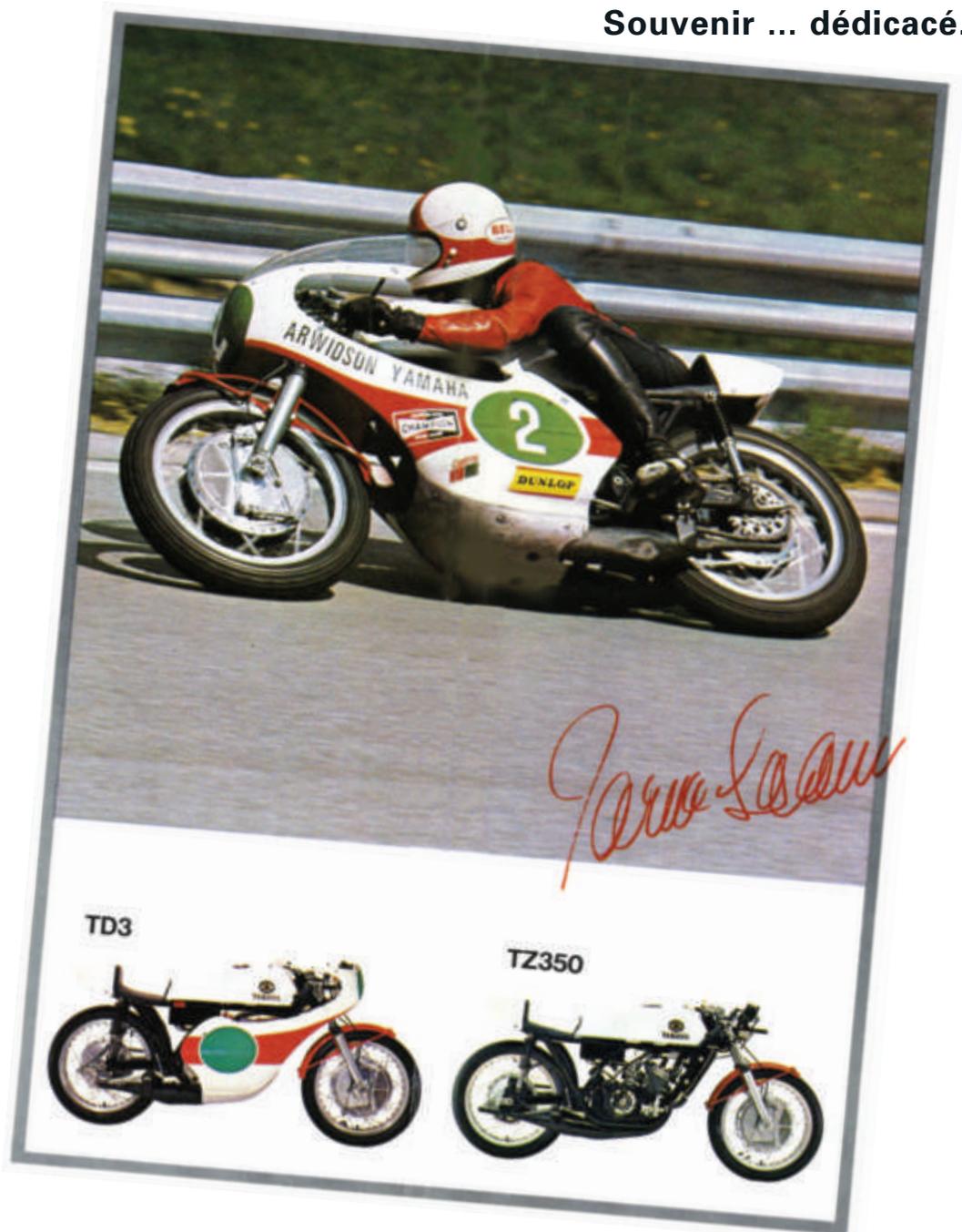
Le trail a le vent en poupe et Yamaha propose toute une gamme de motos DT . De la 125 à la 360, il y en a pour tous les goûts et même plus avec les versions 50 et 80.



DT 250



Souvenir ... dédié.



RD 200 DX



Yamaha propose au grand public cette 200 cm³ qui présente comme principal atout une mise en route par démarreur électrique. Le démarreur électrique n'est pas le seul attrait de la RD car son admission par clapet, directement dérivée de la compétition, son graissage séparé par système Autolube, en sont quelques autres. Légère, maniable et dotée d'une excellente motorisation bicylindre 2 temps qui développe 22 chevaux la RD s'est taillée une belle réputation durant les seventies.



YZ 360



YAMAHA, in 1972, captured a majority of the awards of the International Motocross series along with the interest of the world. In this true championship character of YAMAHA, has been fielded to meet all challenges, and like all machines, this new Motocross bike is the ultimate in design one the others will try to beat.

L'YZ 360 fait le bonheur des pilotes de cross, car, bien menée, elle s'avère une "arme" redoutable comme le démontre Jaak Van Velthoven lors des différentes épreuves dans lesquelles il s'illustre brillamment.



Cette TY 250 OW10 est l'une des rares motos d'usines Yamaha de 1973. Pilotée par Christian Rayer pour Sonauto, elle obtient d'excellents résultats comme en remportant en France le trial de Montbéliard. La même machine s'illustre en championnat du monde avec Mick Andrews.



Mick Andrews

TY OW10

Directoire pour la société Sonauto

En octobre, à la suite de l'assemblée générale extraordinaire qui suit l'assemblée ordinaire, la société Sonauto, société anonyme de type classique, est transformée en société anonyme à Directoire. Les membres de ce Directoire sont Monsieur Robert Wagner, le Président, et Monsieur Jean Riotte, le Directeur Général.

Champions de France en vitesse

Yamaha remporte quelques beaux titres avec, en Formule 1, la victoire de Christian Bourgeois, en 125, celle de Etienne Delamarre, en 250, celle de Patrick Fernandez.



TY 250



Parmi toutes les motos de trial conçues par Yamaha, la TY 250 disponible au Japon dès 1973, mais eulement en France à partir de 1974, fut sûrement l'une des plus désirées par les pratiquants amateurs de la discipline. Splendide dans sa livrée jaune et blanche, elle reste comme une des motos de trial qui a permis de démocratiser ce sport grâce à la conjugaison d'un prix de vente raisonnable et de performances de premier ordre. Son moteur deux temps possède une admission par clapet, le système de graissage "Autolube" et des cotes de 70 mm pour la course et 64 mm pour l'alésage. Alimenté par un carburateur Mikuni de \varnothing 26 mm la TY 250 est pourvue d'une boîte de vitesses à cinq rapports et la puissance délivrée par le monocylindre est d'environ 24 chevaux. Pour la partie-cycle aux finitions soignées des roues de 21 pouces à l'avant et de 18 pouce à l'arrière assurent la liaison au sol. Le cadre tubulaire associé à une suspension avant par fourche au débattement de 170 mm et à une suspension arrière confiée à deux combiné possédant 90 mm de débattement offre toute satisfaction. Doté d'un empattement de 1295 mm, d'une chasse de 88 mm, d'une garde au sol de 295 mm et d'un angle de direction de 63°5, la TY est aussi équipé d'un réservoir de de 6 litres pour l'essence et d'un de 0,30 litre pour l'huile servant au graissage. D'un poids de 93 kilos la TY est d'emblé la moto de trial japonaise de référence grace à son rapport qualité/prix/efficacité fantastique.



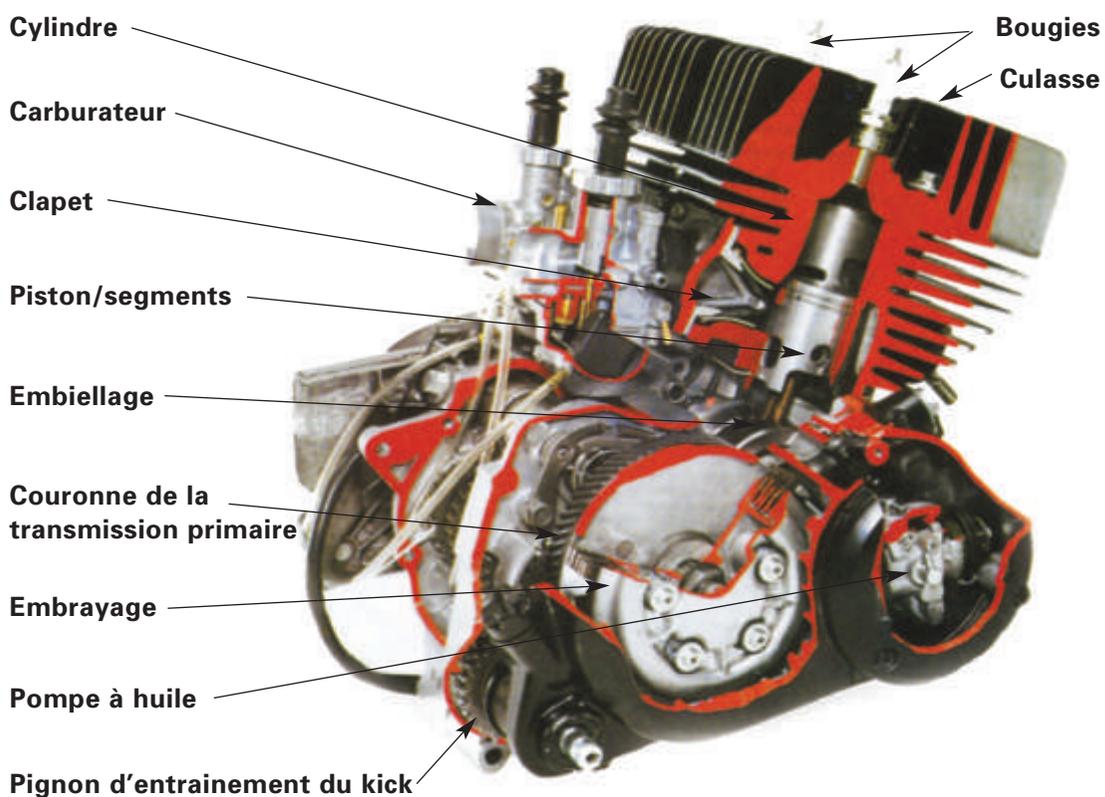
La famille RD

C'est en 1973 que débute la commercialisation de la série des Yamaha RD. Cette gamme va fortement participer à la notoriété de la marque dans le monde et particulièrement en France.

La Yamaha 125 YAS évoluée et devient RDT 125 avec l'adoption d'une admission par clapet qui favorise la souplesse et les reprises. Son moteur entièrement peint en noir la différencie aussi de l'YAS 3 Europa dont elle reprend les formes et les caractéristiques principales au niveau de la partie-cycle. Disponible en bleu ou rouge avec bande blanche surlignée d'une plus

fine bande noire, la RDT 125 est commercialisée en France à 4926 exemplaires en 1973. Elle se pare aussi en fin d'année d'un disque avant pour assurer son freinage. La RD 250 succède à la DS 7 et s'en différencie par son freinage avant à disque identique à celui de la XS-1B, et par son réservoir qui passe à 16 litres, soit 4 litres de plus, tout en conservant des lignes similaires. La RD 250 adopte aussi une fourche avant directement dérivée des motodèles utilisés en compétition et son moteur à l'alésage et à la course de 54 mm délivre 30 chevaux à 7500 tr/mn. Quant à la RD 350 à la partie-cycle similaire à celle de la 250, elle possède 9 chevaux de plus que la 250 et est dotée d'une boîte de vitesses à six vitesses, mais le dernier rapport est bloqué en France pour raison d'homologation.

Moteur "coupé" de la RD 125



C'est Jarno Saarinen qui pilote les RD illustrant les prospectus de l'époque. Magique !

Hideo KANAYA



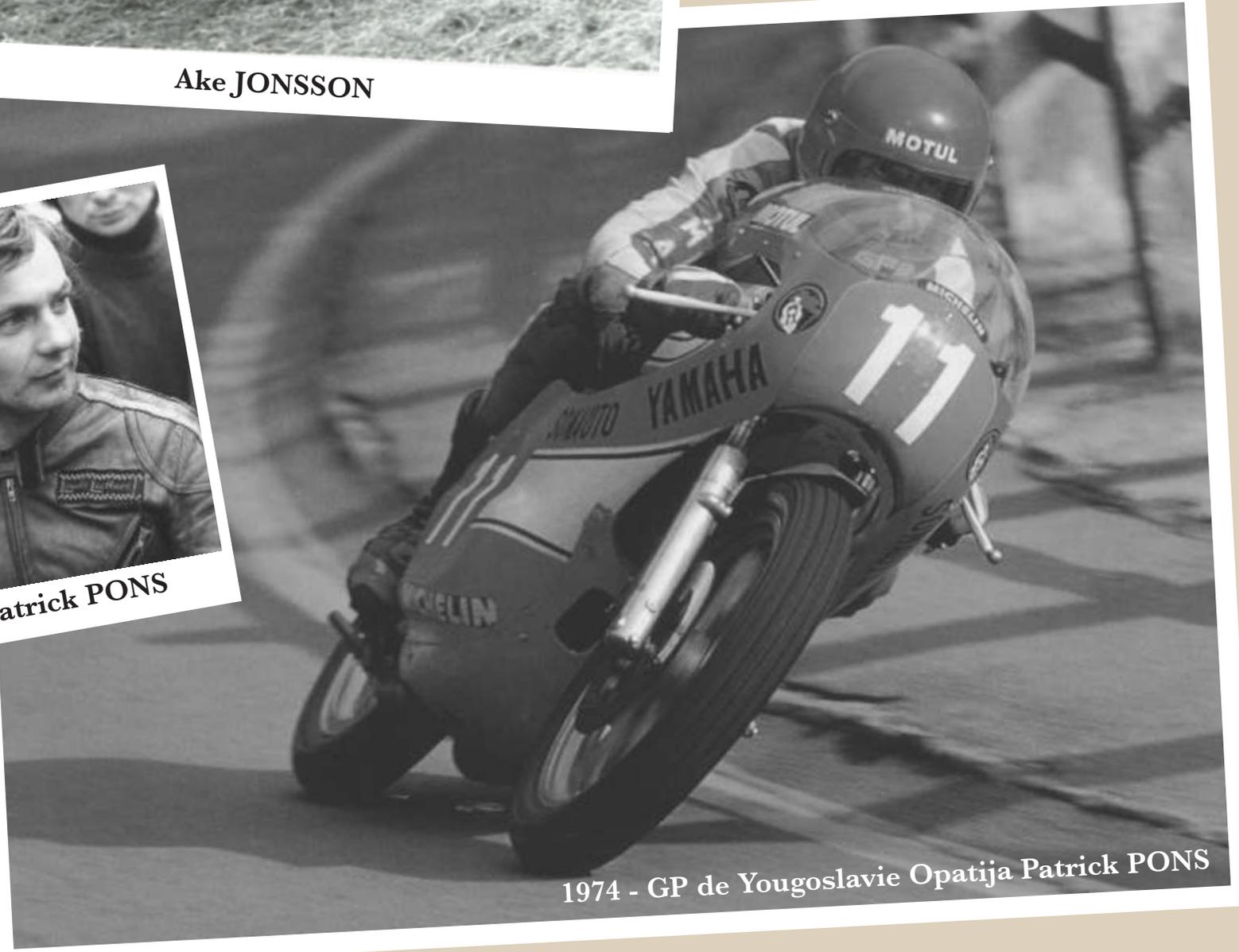
Torao SUZUKI



Ake JONSSON



Patrick PONS



1974 - GP de Yougoslavie Opatija Patrick PONS