

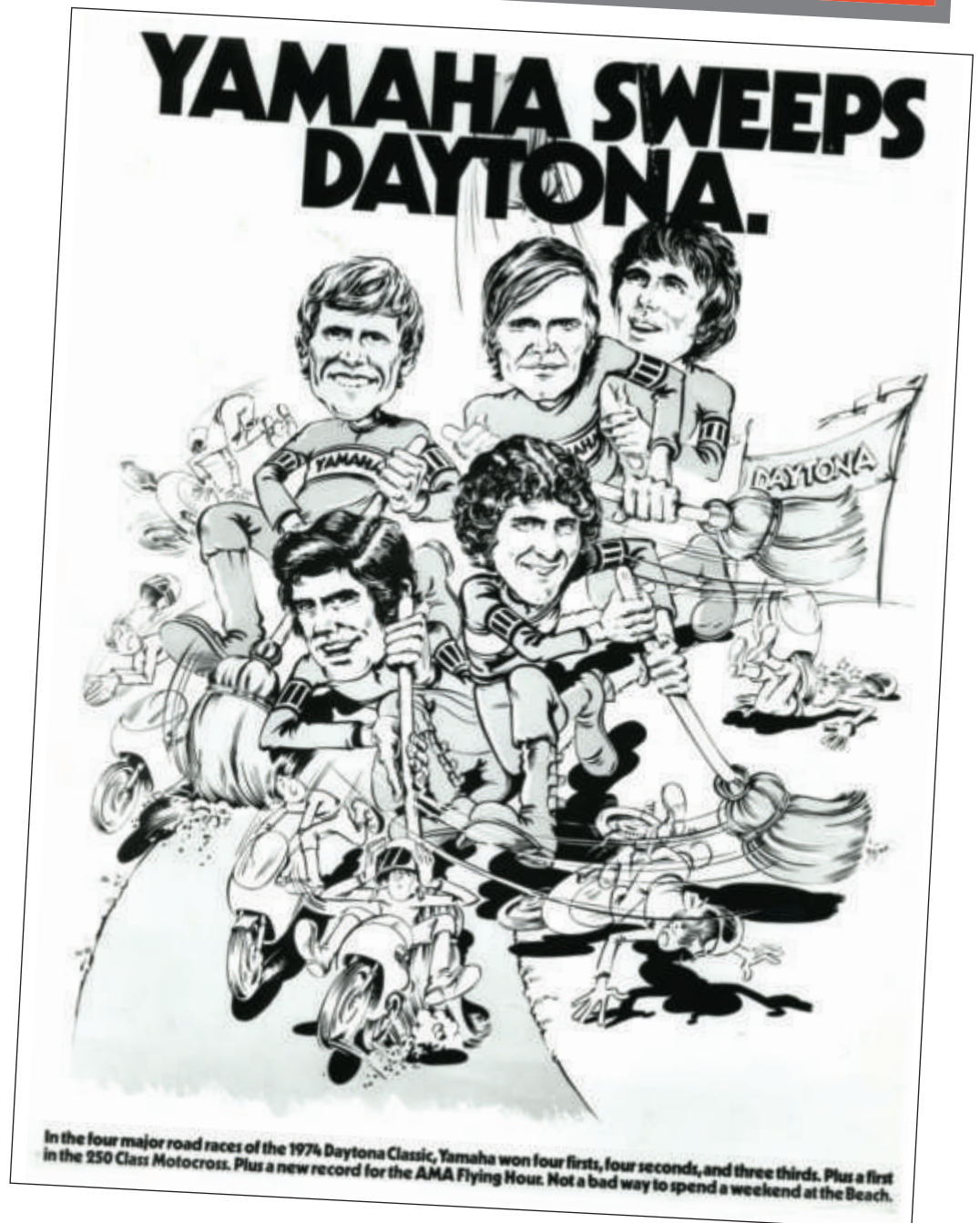
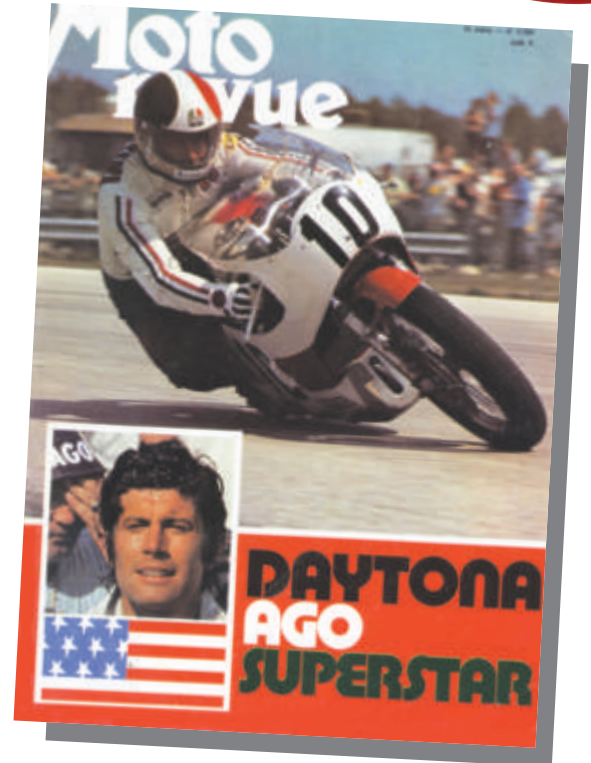


L'hebdomadaire du cinquantième

# Ago chez Yamaha : l'entente parfaite

La grosse surprise de l'année 1974 en compétition provient de l'arrivée comme pilote officiel chez Yamaha d'Agostini, la figure emblématique de MV Agusta. Chacun s'accorde à dire que l'Italien ne va pas dominer les débats avec ses nouvelles montures comme il l'a fait depuis quelques années avec MV ... , qu'il n'a piloté que des quatre-temps et qu'il ne saura exploiter un deux-temps, qu'il est trop vieux, qu'il ... Ago répond de la plus belle façon qui soit à toutes ces supputations en allant remporter outre-Atlantique une superbe victoire au 200 miles de Daytona, suivie d'une autre non moins superbe en Europe à Imola. Dans le championnat du monde 350, Ago met aussi les pendules à l'heure de façon magistrale dès le premier GP (Clermont-Ferrand) en le remportant. Un titre de plus est récolté par le fabuleux Agostini avec cinq victoires sur les dix épreuves du championnat. Le

nombre de championnats du monde qu'il a gagné passe ainsi à quatorze. En 500 Ago, qui termine quatrième du classement général, aurait pu être aussi titré si la mécanique ne l'avait pas abandonné plusieurs fois. Vainqueur en Autriche et en Hollande, Ago est deuxième en Belgique et sixième en Tchécoslovaquie. A noter que dans le championnat d'Italie, Agostini et sa Yamaha sont vainqueurs en 500.





# PATRICK PONS : SUR LE PODIUM EN CATÉGORIES 250 ET 350 FANTASTIQUE !



Patrick Pons réalise en 1974 une saison fantastique dans le championnat du monde catégorie 250 et 350. Régulièrement en bagarre dans le paquet de tête, le Français se hisse, grâce à son pilotage incisif qui découle d'une rage de vaincre hors paire, trois fois sur le podium en 250, avec en point d'orgue une fabuleuse deuxième place au GP de Yougoslavie obtenue sur le circuit d'Opatija. Après un départ catastrophique, loin derrière tous les concurrents, Pons entame une remontée extraordinaire au prix de freinages dantesques et de passages en courbes magnifiques où il flirte perpétuellement avec la limite.

Cette attaque incroyable permet à Patrick de remonter un à un ceux qui le précèdent et d'arracher la deuxième place à Walter Villa, champion du monde en fin d'année, bien mieux servi en matériel (Harley-Davidson officielle), dans une course qui restera à jamais culte puisqu'immortalisée dans le film de Pierre William Glen "Le Cheval de fer". Patrick Pons, classé troisième au final du championnat du monde 250, obtient le même superbe résultat en 350 avec, là encore quelques "faits d'arme" mémorables qui le conduisent en Hollande sur la troisième marche du podium et en Suède, sur la deuxième derrière Lansivuori.

## Patrick Pons Palmarès 1974

### 3e du championnat 250

- 3e 250 GP d'Italie à Imola
- 4e 250 GP de Hollande à Assen
- 5e 250 GP de Tchécos. à Brno
- 7e 250 GP de Belgique à Spa-Francorchamps
- 3e 250 GP de Suède à Anderstorp
- 5e 250 GP de Tchécos. à Brno
- 2e 250 GP de Yougoslavie à Opatija

### 3e du championnat 350

- 4e 350 GP de France à Clermont-Ferrand
- 4e 350 GP d'Autriche au Salzburgring
- 3e 350 GP de Hollande à Assen
- 2e 350 GP de Suède à Anderstorp
- 4e 250 GP de Yougoslavie à Opatija



Patrick Pons, "le petit prince" de la vitesse, fait briller les couleurs de la France et de Sonauto durant la saison 1974 de Grands Prix.



# Kent Andersson confirme son titre en 125



L'année 1974 voit Kent Andersson confirmer son titre de 1973 en gagnant cinq des dix Grands Prix inscrits au championnat. Cette saison fut plus "tranquille" que la précédente pour Andersson. Il faut cependant signaler qu'Andersson se

trouve titré devant des dauphins tels que Bruno Kneubüler (vainqueur à Assen), lui aussi sur Yamaha, et Angel Nieto déjà cinq fois Champion du Monde (victorieux à Imola et Spa), sur Derbi.

## KENT ANDERSSON 1974 : Champion du monde 125

Cl.	Circuit	Cyl.	Moto
1	Clermont F.	125	Yamaha
1	Salzburgring	125	Yamaha
1	Anderstorp	125	Yamaha
1	Brno	125	Yamaha
1	Opatija	125	Yamaha
2	Imola	125	Yamaha
2	Spa	125	Yamaha
3	Assen	125	Yamaha
4	Montjuich	125	Yamaha
1	Spa	250	Yamaha
4	Imatra	250	Yamaha
5	Imola	250	Yamaha
6	Brno	250	Yamaha

L'année 1974 est excellente pour Yamaha en terme de résultats sportifs avec des victoires prestigieuses dans les courses de 200 Miles de Daytona, d'Imola ou du Paul Ricard. En championnat du monde, l'histoire est tout aussi belle avec les titres de champion du monde par marque en 125, 250, 350 et 500 et les titres de champion du monde pilote de Kent Andersson en 125 et d'Agostini en 350. En coupe d'Europe 750, qui préfigure la coupe FIM et la Formule 750, la victoire revient au talentueux et inoubliable Jack Findlay qui est enfin récompensé à sa juste valeur avec ce titre.

# Dieter Braun vice-champion du monde en 250 et 350 cm<sup>3</sup>

Braun et ses Yamaha bagarrent en 250, en 350 et pour la première fois en 500. Contré en 250 par Walter Villa, il l'est aussi en 350 mais cette fois par Agostini. En 500, toujours sur une Yamaha, Braun, qui découvre cette catégorie, ne fait pas un début de saison exceptionnel, mais monte quand même pour la première fois sur un podium 500 lors du GP de Hollande à Spa avec une belle troisième place derrière Read et Agostini. Septième du championnat 500, Braun n'a pas démerité dans cette catégorie relevée..

## DIETER BRAUN: palmarès 1974

Cl.	Circuit	Cyl.	Moto
2	Spa	250	Yamaha
3	Imatra	250	Yamaha
3	Brno	250	Yamaha
3	Opatija	250	Yamaha
3	Montjuich	250	Yamaha
5	Anderstorp	250	Yamaha
3	Opatija	350	Yamaha
3	Salzburgring	350	Yamaha
3	Imatra	350	Yamaha
4	Anderstorp	350	Yamaha
2	Montjuich	350	Yamaha
3	Spa	500	Yamaha
5	Salzburgring	500	Yamaha
5	Brno	500	Yamaha

# Trial de Sancerre



En trial, Yamaha est aussi à l'honneur avec par exemple, en avril, la victoire de Mike Andrews au trial de Sancerre, l'une des épreuves les plus cotées de l'année.



Dans les années 1970, quelques pilotes japonais participent aux championnats du monde moto. Parmi eux : Hideo Kanaya 7<sup>e</sup> en 250 et 8<sup>e</sup> en 500 en 1973, Katayumi Katayama 4<sup>e</sup> en 250 en 1974.



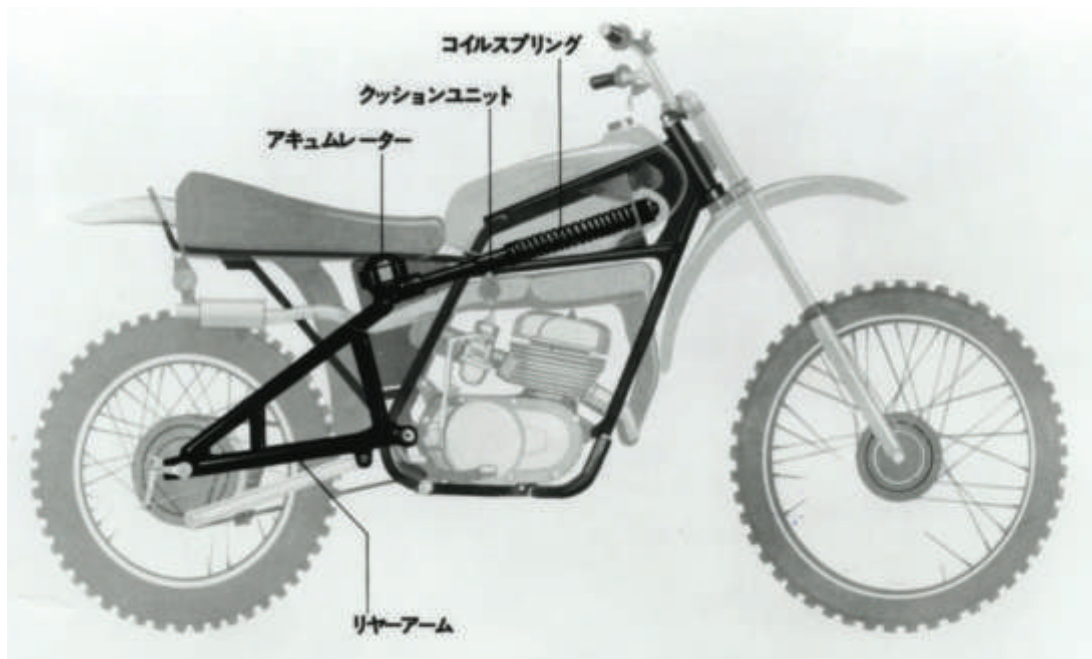
# Révolution technique : Le Cantilever



## La pub Yamaha en France

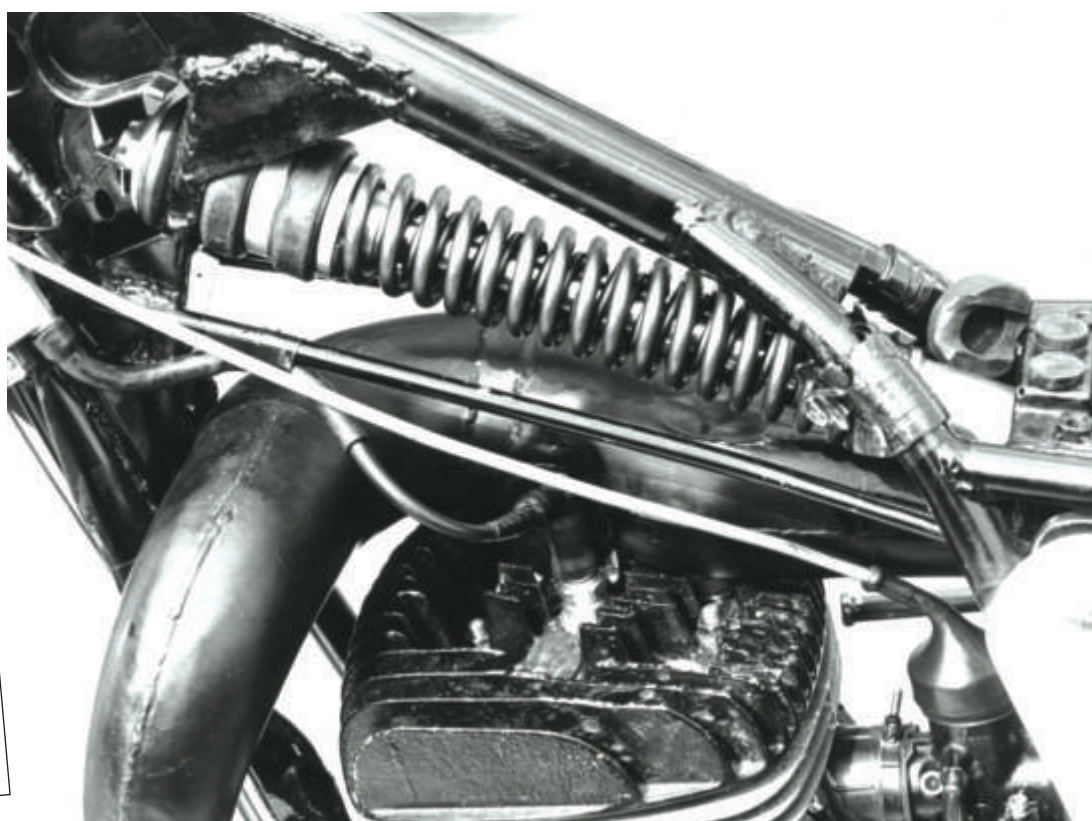


C'est au talent de Jean-Pierre Ronzel que l'on doit les publicités Yamaha réalisées pour Sonauto. La collaboration va durer quelques années et quelques morceaux de choix vont surgir de l'imagination du créatif ... approuvés par Jean-Claude Olivier.



Yamaha achète le brevet de la suspension mono-amortisseur conçue par l'ingénieur belge

Tilkens sur les conseils du crossman Torsten Hallman et crée la suspension "Cantilever".



La suspension Cantilever fabriquée par Yamaha permet d'obtenir une plus grande progressivité de l'amortissement et donc une meilleure absorption des chocs. L'amortisseur placé dans le prolongement de l'épine dorsale du cadre est poussé par un bras oscillant triangulé qui procure par sa forme une excellente rigidité. Cette suspension va révolutionner le monde du tout-terrain, puis être adaptée à la route.

La première moto de cross pourvue d'une suspension "Cantilever" est l'YZ 250 officielle pilotée en 1973 dans les Grands Prix par Hakan Andersson. Le Suédois remporte avec Yamaha le titre de champion du monde en ayant commencé le championnat avec une version à suspension "classique".

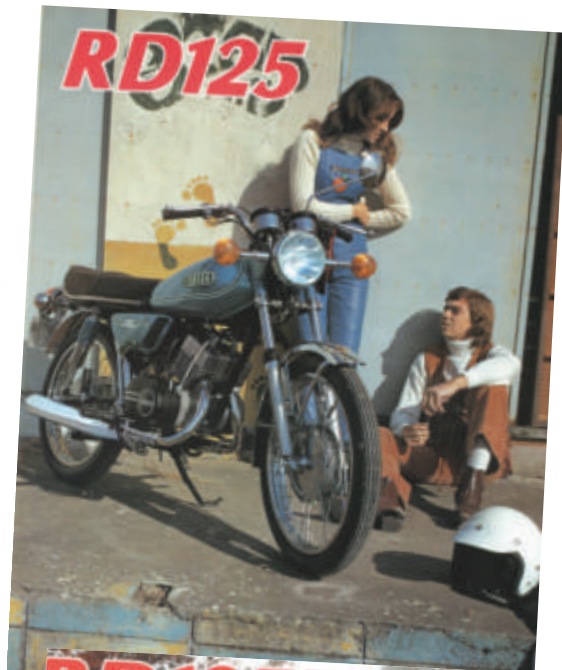


# les RD, RD DX et RDX RD 125



En 1974, la gamme des RD, qui commence avec la RDT 125 reconnaissable à son frein avant à tambour, évolue avec une version dotée d'un frein à disque, une première sur une 125, baptisée RD 125DX, puis poursuit son évolution avec l'arrivée des RDX. Déclinées, outre la 125, en 200, 250 et 350 cm<sup>3</sup>, les RD vont connaître un immense succès commercial tout au long de leur carrière respective.

## RD 200

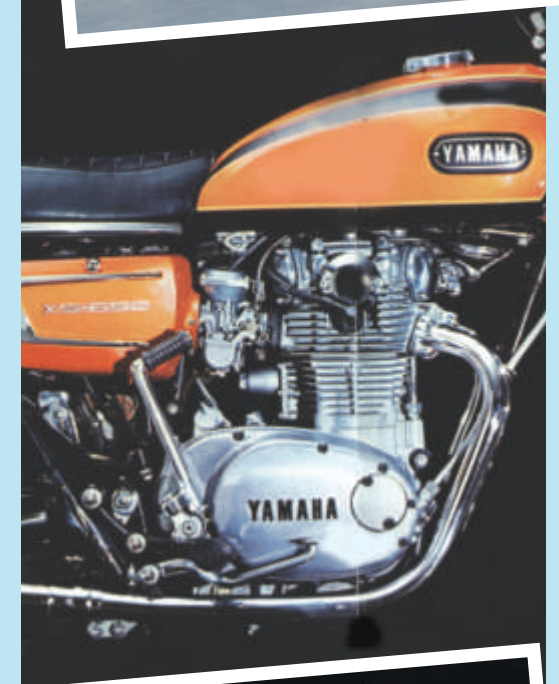


## RD 250



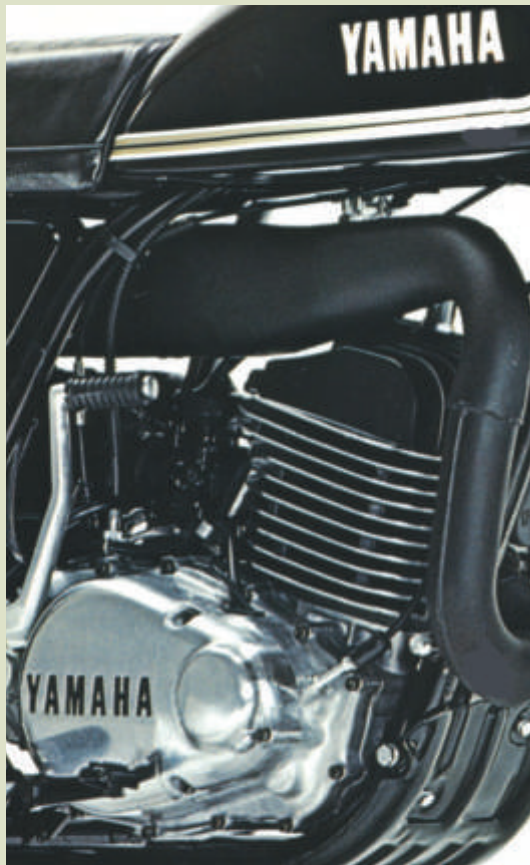
Dotée d'un simple frein avant à disque, l'évolution de la XS-1B se décline en deux versions, différentes par la décoration qu'elles arborent, l'Europa reprenant les couleurs de la 125 YAS3 du même nom.

# 650 XS2 et XS2 Europa





# DT 360



Avec ses 32 chevaux à 6000 tr/mn, la DT 360 est quasiment identique à la 350RT-2 de 1971. Seul le réservoir de 9 litres est différent de celui de la RT-2 (9,5 litres) et le carburateur est d'un  $\varnothing$  de 30 mm à la place des 32mm de celui de la RT-2. 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 chevaux en raison des normes de bruit de plus en plus draconiennes.



Sur le prospectus de 1974 consacré à l'YZ 125, on découvre la moto en photo de trois-quart et de profil et on apprend que le moteur est un 2 temps de 123 cm<sup>3</sup>, que la suspension arrière est assurée par deux amortisseurs avec bonbonne ... mais aucune puissance n'est indiquée ... comme d'ailleurs sur tous les prospectus concernant des motos de compétition.



En 1974 la gamme trails est complétée par deux "minis" baptisées GT 80 et 50.



Ce prospectus de la gamme 1974 présente les vingt-huit modèles de motos fabriqués par Yamaha.



# YAMAHA...the Standard for Quality

1974

## STREET

TX750



## RD series

RD350



RD250



RD200



RD125



RD75



RD50



## LIGHT WEIGHT

LS3



LS2



FS50



YS50



V50



## TRIAL

TY250



TY50



## TRAIL

DT series

DT360



DT250



DT175



DT125



DT75E



## MINI series

GT80



GT50



## ROAD RACER

YZ750



YZ350



YZ250



YZ125



## MOTOCROSS

YZ360



YZ250



YZ125



# YAMAHA

It's a way of life.





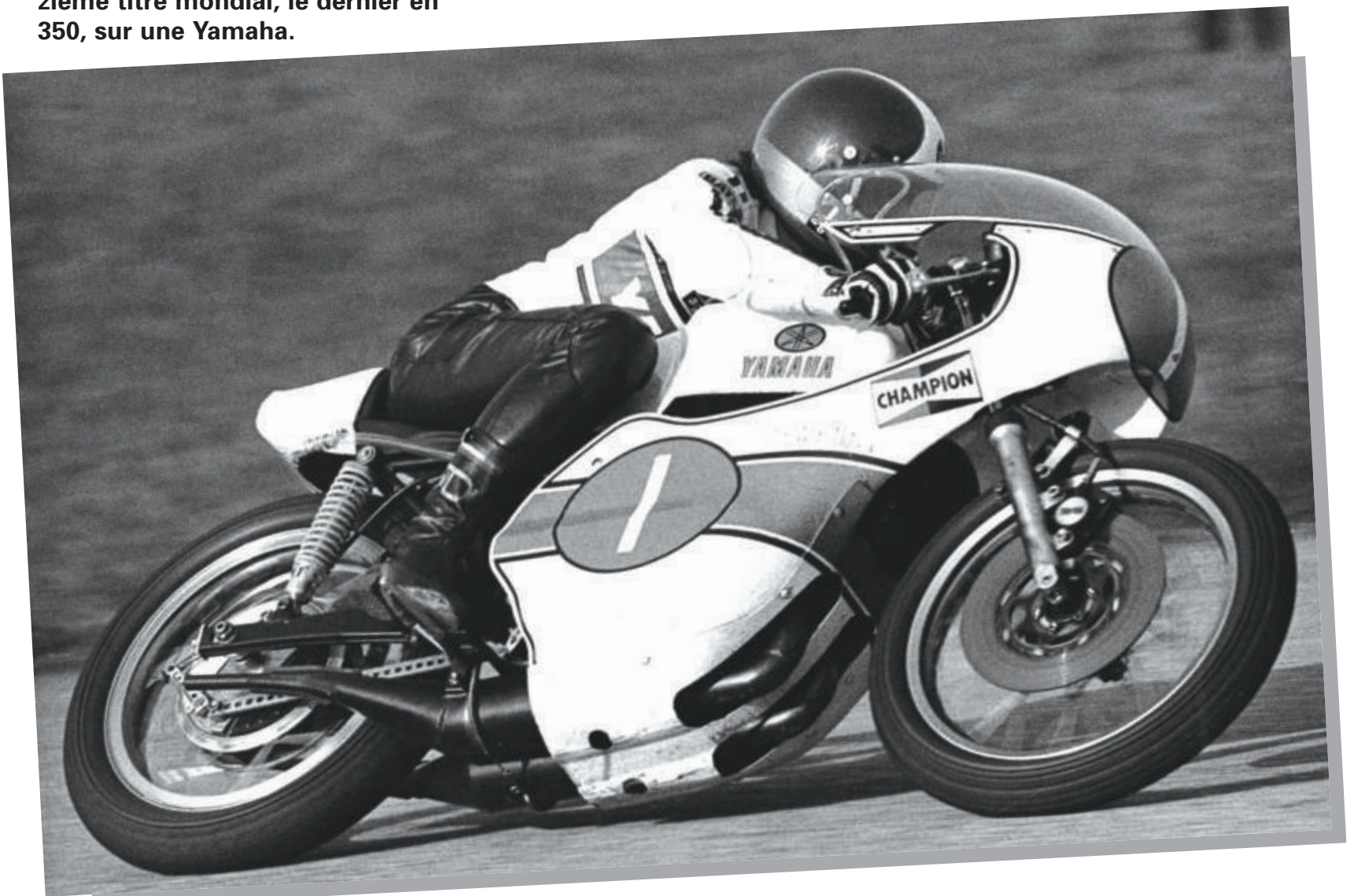
# Giacomo Agostini



Le "Roi Ago", gagne son quatorzième titre mondial, le dernier en 350, sur une Yamaha.

Auréolé de quinze titres de Champion du Monde, Ago a marqué de son empreinte le sport motocycliste comme peu de pilotes. Il fait partie de l'élite, de ceux dont le nom est connu même des néophytes en matière de compétition moto. C'est dans les années 1960 à l'âge de 19 ans qu'Agostini débute la compétition dans des courses de côtes. Puis l'année suivante en 1962, il participe à des épreuves sur circuit. Doué, le jeune Italien se fait vite remarquer au guidon de son 175 Morini et en 1963, Agostini remporte le titre de champion d'Italie en catégorie 175. Ago inscrit, ainsi, la première ligne d'un palmarès exceptionnel. Il devient rapidement pilote officiel de la marque Morini et en 1964 réalise son premier résultat marquant en mondial en terminant quatrième du Grand Prix d'Allemagne de l'Est en 250 à La Solitude. Il loupe de peu le podium lors de cette première

participation à une épreuve du championnat du monde, en finissant derrière trois pointures de l'époque : Phil Read, Redman et Duff. Mais en précédant quelques autres pilotes de talent comme Provini et Luigi Taveri. Agostini est devenu en peu de temps un pilote aux qualités reconnues. Son passage en 1965 dans l'écurie MV-Agusta, où il rejoint un autre "génie" du pilotage moto, Mike Hailwood, va lui permettre de confirmer tout son talent aux guidons des fabuleuses trois cylindres 350 et 500 grises et rouges. Cette association va rédiger l'une des plus belles pages de la légende du sport motocycliste et quand cette dernière s'arrête avec le passage d'Agostini chez Yamaha une nouvelle page fabuleuse de l'histoire des Grands prix s'écrit avec, dès la première année de collaboration du pilote italien avec la marque japonaise, un titre mondial à la clé en 350.



En 1975, la Yamaha 350 d'Agostini arbore sur son carénage le n° 1, signe de son couronnement mondial de 1974.