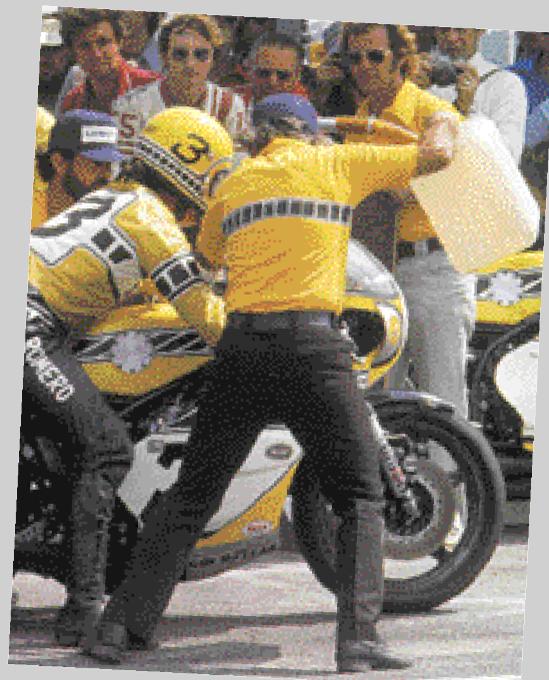


**L'hebdomadaire du cinquanteaire****PREMIER TITRE 500 POUR YAMAHA
ET 15^E POUR GIACOMO AGOSTINI**

1975 est pour Yamaha l'année du premier titre de champion du monde 500 et pour Agostini l'année de son quinzième et dernier sacre mondial. Le titre suprême de champion du monde 500 revient à Ago après une saison splendide où les bagarres avec Read, le champion en titre, Kanaya, Sheene et Länsivuori restent mémorables. Si Agostini sort en vainqueur à l'issue de cette saison, c'est sûrement parce que la Yamaha est une très bonne moto, mais aussi parce qu'il est un pilote de génie. Avec quatre victoires sur dix courses disputées, Agostini devance Read (deux victoires), bien que Phil Read possède plus de points

C'est un Giacomo Agostini au sommet de son art qui offre en 1975 à Yamaha le premier titre de champion du monde de vitesse 500 de son histoire.

bruts qu'Ago (96 contre 84), mais comme seuls les six meilleurs résultats comptent c'est Ago le champion, tout comme en Italie où il conserve son titre national 500. En 350, Agostini trouve sur sa route le Brésilien Alberto "Johnny" Cecotto dans sa quête du titre. Vainqueur d'un seul GP, contre quatre pour Cecotto, l'Italien doit se "contenter" du titre de vice-champion du monde.

**1975
Gene Romero
gagne Daytona**

Les redoutables TZ Yamaha dont sont pourvus Agostini, Roberts, le "poleman" de l'épreuve, mais aussi Romero, sont aux avant-postes dès le départ de la course. Roberts casse et la victoire revient au talentueux Gene Romero deuxième en 1970 et 1971. Agostini, le tenant du titre, termine quatrième.

**Champion du
monde des
constructeurs**

Après les titres de champion du monde des constructeurs en catégorie 125, 250 et 350 remportés en 1973 et le magistral carton plein, 125, 250, 350 et 500 réalisé en 1974, Yamaha ajoute, en 1975, deux nouveaux titres à son palmarès, avec ceux des catégories 350 et 500.

GP PALMARÈS 1975

Kent Andersson (3e 125)

Cl.	Circuit	Cyl.	Moto
1	Le Castellet	125	Yamaha
2	Jarama	125	Yamaha
2	Brno	125	Yamaha
3	Hockenheim	125	Yamaha
3	Spa	125	Yamaha
4	Salzburg.	125	Yamaha
4	Anderstorp	125	Yamaha
4	Opatija	125	Yamaha

Giacomo Agostini (2e 350)

Cl.	Circuit	Cyl.	Moto
1	Jarama	350	Yamaha
2	Le Castellet	350	Yamaha
2	Imola	350	Yamaha
2	Imatra	350	Yamaha
4	Assen	350	Yamaha
1	Le Castellet	500	Yamaha
1	Hockenheim	500	Yamaha
1	Imola	500	Yamaha
1	Imatra	500	Yamaha
2	Assen	500	Yamaha
2	Brno	500	Yamaha

Alberto "Johnny" Cecotto champion du monde 350

Cl.	Circuit	Cyl.	Moto
1	Le Castellet	250	Yamaha
1	Spa	250	Yamaha
1	Le Castellet	350	Yamaha
2	Imola	250	Yamaha
2	Imatra	250	Yamaha
1	Hockenheim	350	Yamaha
1	Imola	350	Yamaha
1	Imatra	350	Yamaha
2	Jarama	350	Yamaha
5	Assen	350	Yamaha

1975 : CECOTTO LE TITRE EN 350



C'est au Venezuela, où il est né à Caracas en 1956, que Alberto (son vrai prénom) «Johnny» Cecotto débute la moto en compétition. Cecotto baigne dès sa plus tendre jeunesse dans le monde de la course moto car son père est un excellent pilote au Venezuela. Champion national en catégorie 500, il offre en 1971 une Honda 750 à son fils, alors que celui-ci n'est âgé que de 15 ans ... on est au Venezuela ... Une 750 Kawa, avec laquelle il participe à quelques courses, lui est offerte l'année suivante. Courant 1973, Johnny se voit prêter des motos par l'importateur Yamaha vénézuélien Venemoto. Et en 1974, il devient champion du Venezuela et d'Amérique Latine en remportant dix-huit courses sur les dix-huit épreuves auxquelles il participe. La même année il vient s'essayer sur quelques circuits européens, pour voir ... Johnny Cecotto

revient participer en 1975 aux Grands Prix 250 et 350 sur des Yamaha de l'importateur vénézuélien. Et là, c'est la révélation. Le talent de Cecotto éclate au grand jour. Vainqueur de quatre Grands Prix, deux fois deuxième et une fois cinquième, Cecotto s'impose au classement final de la catégorie 350 devant Agostini, lui aussi sur Yamaha. Cecotto n'est âgé que de 19 ans, ce qui fait de lui le plus jeune pilote de tous les temps à être couronné en 350. Bien entendu, comme la catégorie n'existe plus, il le restera à jamais. En 250, Johnny se classe 5^e en remportant deux victoires et deux deuxièmes places. C'est Walter Villa qui est champion dans cette catégorie sur Harley Davidson. A noter les deux premières victoires en GP 250 du Français Michel Rougerie (Imatra et Brno), qui est vice-champion du monde 250.

Le vrai départ du sponsoring extra-sportif

En 1974, Olivier Chevalier a trouvé un budget pour sa saison de course auprès d'un manufacturier français de cigarettes la SEITA et fin 1974, quand ce même partenaire veut investir un peu plus dans la compétition moto, Chevalier lui propose d'investir dans le team Sonauto pour lequel pilote son copain Patrick Pons. Contact pris, l'affaire est rapidement conclue entre la SEITA pour sa marque Gauloise et Jean-Claude Olivier. Le team Sonauto Yamaha - Gauloises - BP est créé et présenté officiellement dans la foulée. Ce sponsoring, disons plutôt cette collaboration qui débute va continuer pendant tout l'engagement de Sonauto en championnat du monde et va même perdurer jusqu'à nos jours avec, à l'heure actuelle, un partenariat avec le team Tech-3 en Moto GP. Au cours de ces 25 ans, deux titres de champion du monde en catégorie 250 avec Christian Sarron (1984) et Olivier Jacques (2000) sont venus récompenser Sonauto-Yamaha et Gauloises, puis Tech 3, Yamaha et Gauloises. Fabuleuse leçon de longévité et de confiance.



Pons et Chevalier portent les mêmes couleurs, sauf que sur le devant du cuir de Pons il est écrit Sonauto et Gauloise sur celui de Chevalier qui n'est pas officiellement pilote de l'importateur.

200 MILES D'IMOLA : CECOTTO ET PONS EN VEDETTES

Johnny Cecotto, sixième temps des essais à plus de deux secondes et demie* de Länsivuori auteur de la pole position, n'a pas la meilleure cote des pronostiqueurs pour la victoire. Roberts, Agostini, Pons et Kanaya qui complètent la première ligne sont plus en vue que lui. Pourtant, à l'issue des deux manches, c'est Cecotto qui remporte l'épreuve avec deux victoires. Dans la première manche Länsivuori en tête est tombé (il termine néanmoins deuxième), Ago a des goujons de cylindres qui ont cassé ... c'est la course ! Pons mal parti fait une remontée dont il a le secret et termine au terme d'une belle bagarre avec Steve Baker et Kanaya, troisième de cette première manche. Pour la seconde manche, Steve Baker s'empare au départ de la tête devant Cecotto, mais à la fin du premier tour c'est le Brésilien qui est premier, suivi du Canadien, out en première manche et de Patrick Pons. Länsivuori, qui a calé au départ, abandonne au sixième tour. A l'arrivée le classement est le même. Fort de ses victoires de manches, Cecotto remporte le classement général devant Patrick Pons deux fois troisième.



Patrick Pons, ici avec le préparateur du team Sonauto Christian Maingret, réalise en Italie une superbe course lors des 200 Miles d'Imola.

*Deux groupes de qualification sont organisés du fait du grand nombre d'engagés, et la piste est humide pour le groupe Cecotto alors qu'elle est sèche pour celui de Länsivuori.

PALMARÈS 1975 PATRICK PONS

GP 5^e du championnat 250

Cl.	Circuit	Cyl.	Moto
4	Le Castellet	250	Yamaha
2	Jarama	250	Yamaha
5	Hockenheim	250	Yamaha
5	Imola	250	Yamaha
7	Assen	250	Yamaha
10	Spa	250	Yamaha
7	Anderstorp	250	Yamaha
5	Imatra	250	Yamaha
5	Brno	250	Yamaha
3	Opatija	250	Yamaha



Patrick Pons, c'est le talent et une attaque légendaire qui lui permet de se hisser au plus haut niveau des Grands Prix.

GP 5^e du championnat 350

Cl.	Circuit	Cyl.	Moto
5	Salzburg.	350	Yamaha
3	Imola	350	Yamaha
3	Imatra	350	Yamaha
5	Brno	350	Yamaha
3	Opatija	250	Yamaha

3^e du championnat FIM 750

2	FIM 750 200 Miles d'Imola
1	FIM 750 Mettet
1	FIM 750 Hockenheim

Compétition 750

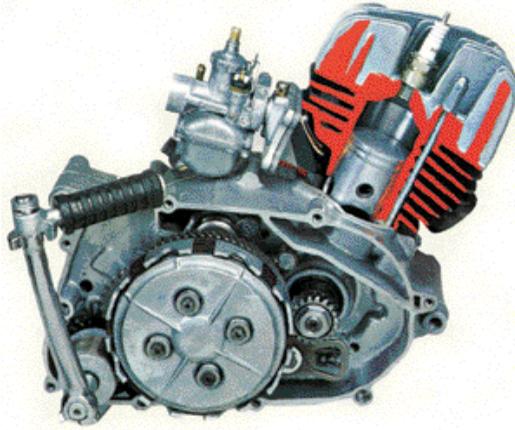
1	Dijon course inter
3	MJ 200 Miles du Castellet

Champion de France F1 250

En 250, Patrick Pons débute la saison 1975 par une 4^e place en France et une 2^e en Espagne, qui lui permettent de prendre provisoirement la tête du championnat du monde, puis il rétrograde quelques peu dans ce classement. Il est deux fois 5^e en Allemagne et en Italie. Sur le podium en Yougoslavie, 3^e, il ne peut faire mieux que 5^e du général car seuls les six meilleurs résultats comptent et non le total des points marqués ... sinon il eut été troisième et Michel Rougerie eut été champion du monde ... Dommage ! En 350, Patrick termine le championnat à la même place de 5^e avec deux podiums, 3^e, à son actif (Italie et Finlande).



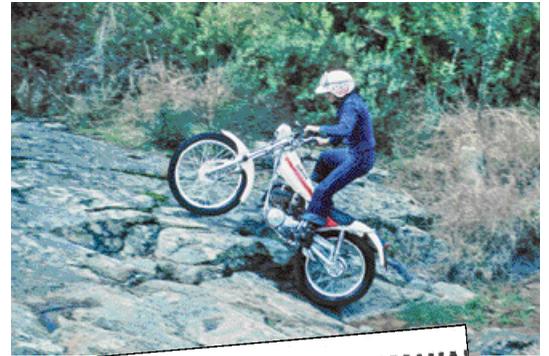
TY 80



La petite TY 80 est propulsée par une motorisation deux temps de 79 cm³ avec admission par clapet.

TY 125

Après la version 250 et la version 80, Yamaha propose une version 125 de la TY. Cette dernière reçoit un accueil chaleureux de la part des trialistes expérimentés, mais aussi de la part des amateurs, car d'un prix raisonnable au regard de ses performances, elle démocratise la pratique de cette discipline.

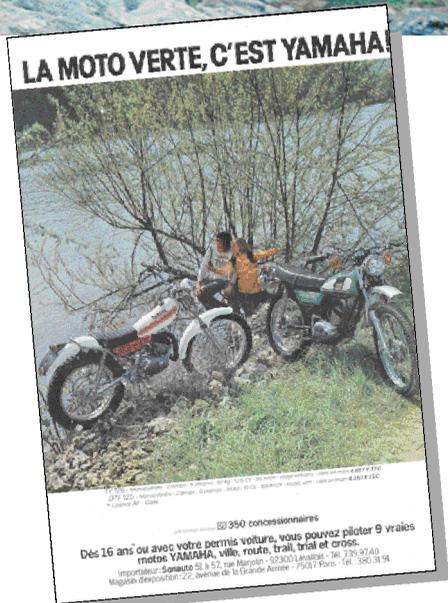


YZ 125

La suspension "Cantilever" apparue en 1973 sur la moto-cross d'usine championne du monde 250 de Hakan Andersson, puis en 1974 en France sur la moto de Patrick Drobecq dans le championnat 500, est disponible en série sur la nouvelle 125 cross de 1975. Totalement nouvelle, l'YZ reprend la ligne des motos d'usine et leur décoration. Présentée fin 1974 et essayée en France par la presse spécialisée fin janvier 2005, la Yamaha est considérée comme la reine des 125 cross du moment.



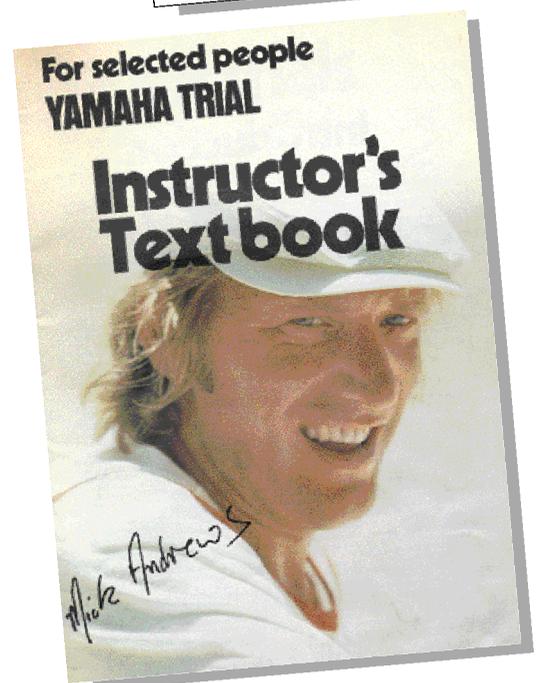
Lors de l'essai fait par Moto-Revue de l'YZ 125 A. Kuligowski auteur de l'article, "embauche" un essayeur de choix, en la personne de Rémy Julienne.



YZ 360



C'est au guidon de cette YZ 360 dotée de la suspension "Cantilever" que Patrick Drobecq participe au championnat de France 500 en 1974. Cette moto est la première machine officielle dotée de ce type de suspension arrivée en France.



Le trial à le vent en poupe et Yamaha propose aux amateurs de trial un petit livre dans lequel le champion britannique Mike Andrews explique toutes les subtilités de ce sport.



Dans les années 1970 le trial est en plein essor et, comme à son habitude, JCO n'hésite pas à montrer ce qu'il est possible de faire avec une moto Yamaha. Une fois de plus la photographie est spectaculaire, et la presse reprend largement le cliché pour présenter les modèles trial et tout particulièrement la nouvelle TY 125. La première année de sa commercialisation la TY 125 réalise un score de vente flatteur de plus de 2600 exemplaires. L'année suivante le chiffre de vente atteint 6372 exemplaires. Durant sa carrière, la plus populaire des motos de trial va séduire 22 795 clients. Le secret de cette réussite réside certainement dans un bon rapport qualité/prix, allié à une efficacité étonnante en utilisation. De plus, cette moto dispose de tout l'équipement pour circuler en agglomération. Grâce à cela l'apprenti trialiste peut se rendre par la route pratiquer son sport, fini le chargement sur une remorque tirée par une voiture ou la circulation illégale sur un véhicule non homologué pour aller faire du trial. L'achat du véhicule reste raisonnable et son utilisation d'une simplicité étonnante. C'est à la portée de beaucoup de conducteurs et de leur bourse que d'acquérir la TY 125, la reine des motos de trial.

1975 : Une TZ 700 classée au Bol d'Or

Une moto de vitesse, une TZ 700, est engagée au Bol d'Or 1975. Pilotée par Debrock et Boinet, elle réalise le meilleur temps des essais avec un chrono de 1'50"7. La partie-cycle de cette moto reste proche de celle de la machine de vitesse. Les modifications principales portent sur le montage d'amortisseurs Boge, d'étriers de freins lockheed permettant un changement rapide des plaquettes de frein et l'adoption d'un bras oscillant spécial réalisé par Fleouter qui permet un changement rapide de la roue arrière, sans oublier un système d'éclairage. Et contre toute attente, la Yamaha termine le Bol d'or et de plus à une excellente sixième place.

Yamaha arrête la compétition

Le 5 novembre 1975 Yamaha Motor Company annonce son retrait des compétitions mondiales de cross, trials et vitesse. Depuis 1964, Yamaha a remporté 15 titres de champion du monde, 14 en vitesse et 1 en cross, et 17 titres constructeurs. Dans la réalité, Yamaha sera toujours présent par l'implication de certains importateurs, Vénézélien, Français, Hollandais entre autres, et seuls les pilotes d'usine, comme Agostini et Kanaya sont "chômeurs".

L'homme le plus rapide du monde



Le concessionnaire Yamaha d'El Cajon en Californie, le célèbre Don Vesco, est l'homme le plus rapide du monde au guidon d'un engin roulant à deux roues. Sur le lac salé de Bonneville il réalise, avec la version la plus élaborée de son "cigare" propulsé par deux moteurs de TZ 750, le chiffre record de 487,74 km/h selon le règlement FIM* et 488,84 km/h selon le règlement AMA. C'est grâce à une puissance d'environ 220 chevaux et un profil idéal de pénétration dans l'air que ces vitesses sont atteintes.

* Le règlement FIM stipule que l'aller et le retour qui servent au calcul moyen de la performance pour l'homogénéisation du record doivent être effectués en moins de 2 heures, alors que le règlement AMA n'impose pas cette contrainte, d'où les deux records puisque la meilleure performance fut effectuée en plus de 2 heures.

GT50 MINI-TRAIL

El modelo GT50 50 ha sido producido por YAMAHA como una versátil moto para las horas de ocio... para picnic, camping o también para diversiones. Esta "Mini-Trail" es accionada por un motor de "Inducción por bobinas", de aluminio, que se caracteriza por su larga duración, respuesta pronta y economía. El armazón es una construcción de doble curva, de hierro tubular. Además, se pueden notar muchas otras ventajas de seguridad, como el feroz distanciamiento extraordinariamente grande junto con la luz de parada, las frenos a prueba de agua y de polvo, y los reflectores a los lados. Como también un al. al encuentro de la dirección... al bajarlo, no se puede montar en una "Mini-Trail".

En produciendo la GT-50, YAMAHA presenta la motocicleta ideal para las horas de ocio, las picnics, el camping que tiene además la promesa. Esta "Mini-Trail" está accionada por un motor en inducción a Inducción de Bobinas, caracterizado por su longevidad, su versatilidad y su economía. La carrocería a doble curva está en tubo de acero. Ella posee un cuadro de aluminio equipados de seguridad: un piloto y un pasajero de tres grandes dimensiones, dos frenos sencillos a la izquierda y a la derecha y dos reflectores laterales. Porque vive en el placer vos espera... al estar en Mini-Trail!

nouveau!

170 F.L.L.

comme Patrick PONS
votre blouson compétition

YAMAHA

disponible chez nos 350 concessionnaires

distribué par SONAUTO : 51-57, rue Marjolin - 92300 Levallois - 739-97-40

Publicité de 1975 pour le blouson Yamaha compétition.

Le dépliant publicitaire du GT 50 mini-trail est photographiquement des plus explicites : C'est un mini qui fait le maxi. Un trophée sera même organisé par Sonauto pour les possesseurs de GT80.



ヤマハスポーツ RD125

La RD 125 avec frein avant à disque, une première sur une 125, est une valeur sûre de la gamme Yamaha.

Cette publicité qui met en avant une célèbre marque de bougies met aussi en exergue son partenaire Yamaha.

La formule du succès.

GIACOMO AGOSTINI
sur sa Yamaha équipée de bougies Champion.

Longtemps considérés comme le "parent pauvre" les courses de vitesse motos ont aujourd'hui conquis droit de cité. L'enthousiasme croissant des spectateurs, de plus en plus nombreux, donne naissance à une nouvelle race de vedettes. Aux championnats du monde, des équipes d'usine s'alignent dans toutes les catégories, de 50 à 500 cc. Jamais leur rivalité n'a été aussi vive. Souvent les noms des vainqueurs changent d'une course à l'autre.

Un nom cependant ne change pas. Il est présent dans toutes les grandes épreuves mondiales. Sur les terres des spécialistes en matière d'alliage. Sur les motos et même parmi le public. Champion. Les bougies Champion sont utilisées régulièrement par davantage de vainqueurs que toutes les autres.

marques réunies. Car ces gagnants savent par expérience que Champion leur procure un fonctionnement sûr et des performances hors-série.

Cela fait plus de 60 ans que nous faisons de la compétition. Et ce que nous apprenons sur les circuits, nous le mettons en pratique pour produire des bougies encore meilleures pour tous les types de moteurs.

Pour les champions... et pour vous.

CHAMPION

Champion. Nous aidons le sport.