



L'hebdomadaire du cinquanteaire

Le plus célèbre trail du monde

C'est en 1975, à l'occasion du salon moto de Las Vegas, que Yamaha dévoile pour la première fois la XT 500 au public. Spécifiquement étudiée pour le marché américain, la XT reçoit un accueil chaleureux de la part des usagers motos de ce pays et particulièrement des utilisateurs de trails. Ce type de moto pilotable sur le bitume comme sur la terre est en effet fort prisé car en parfaite adéquation avec les grands espaces américains. Destinée à concurrencer différents modèles pourvus d'une motorisation deux temps, la Yamaha XT se veut, avec son moteur quatre temps, plus "écologique". Elle répond aussi plus facilement aux exigences de plus en plus draconiennes en matière de pollution et d'homologation en général, imposées par les pouvoirs publics américains. Rapidement, la XT se taille une belle réputation outre-Atlantique. Jean-Claude Olivier croit immédiatement au concept et à son succès européen. Très vite, une XT version US est légèrement modifiée afin

d'être homologuée pour la France. Dérivée en droite ligne du modèle américain, les premières Yamaha XT 500 débarquent dans l'hexagone au mois de mars 1976. La première XT "française" porte le numéro de série 1E6 001 100. Commercialisée de la fin du premier trimestre 1976 jusqu'au mois de juillet de la même année, cette version type 1E6 n'a qu'une courte mais glorieuse carrière de ce côté-ci de l'Atlantique. En à peine plus de trois mois, l'importateur français vend 500 exemplaires de la première XT. Cette version est bien entendu l'une des plus prisées par les collectionneurs, rareté oblige. Ces premières XT sont des engins dont la naissance est le fruit d'un mélange inspiré aux ingénieurs japonais par le charme et le caractère des gros monocylindres anglais, disparus du marché des véhicules neufs, et par les véhicules tout-chemin à la partie-cycle tendance cross, tout au moins enduro, et dont les Américains sont friands. De plus, les concepteurs innovent avec des solutions



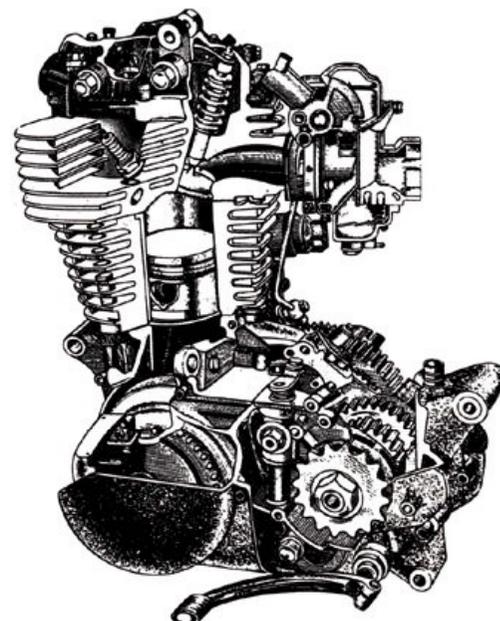
La première XT 500 porte le type 1E6 et se reconnaît à ses clignotants rouges et orange et à son rétroviseur en bout de silencieux.



les 200 premiers acheteurs d'une XT reçoivent, avec leur moto, un certificat, un écusson et un dessin en éclaté ... devenus "collectors".



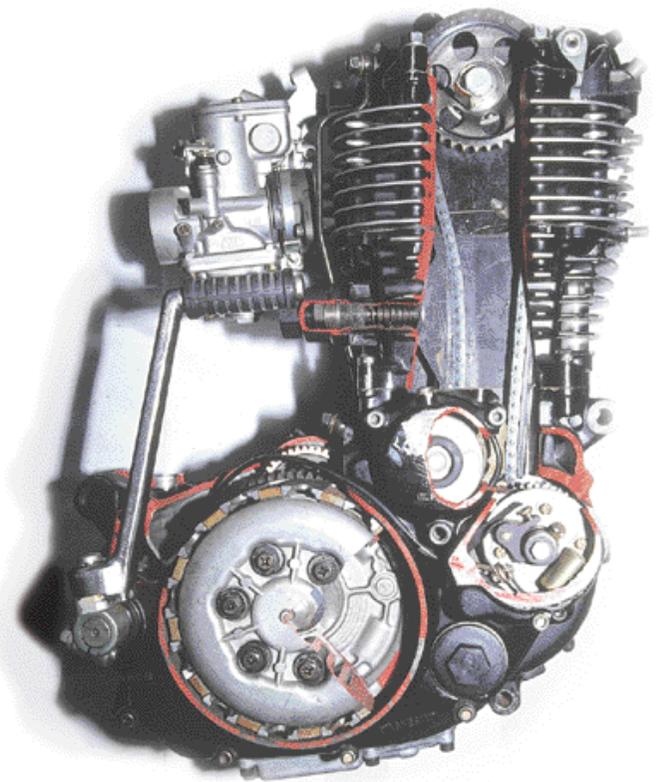
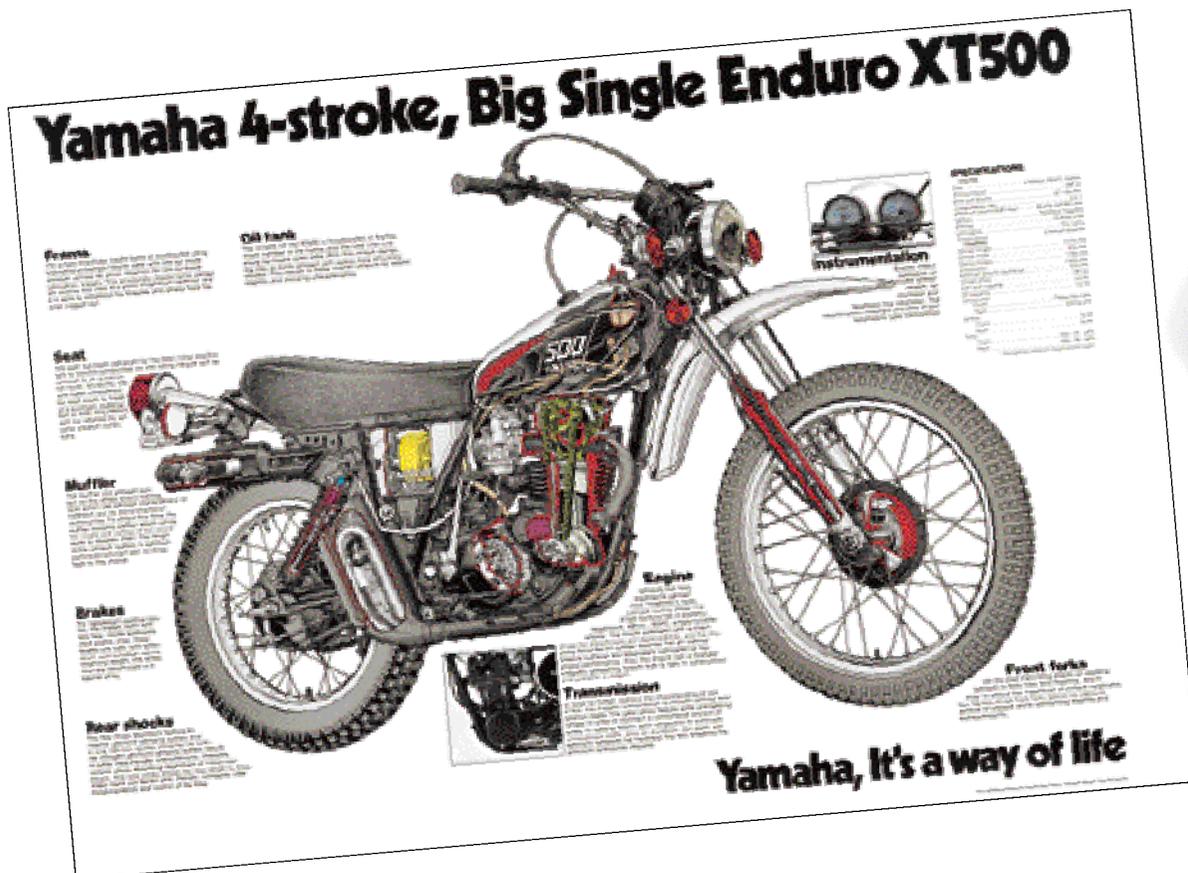
XT 500 1E6 version japonaise présentée au salon de Tokyo.



Le caractère du gros mono Yamaha va contribuer pleinement à la légende de la XT.

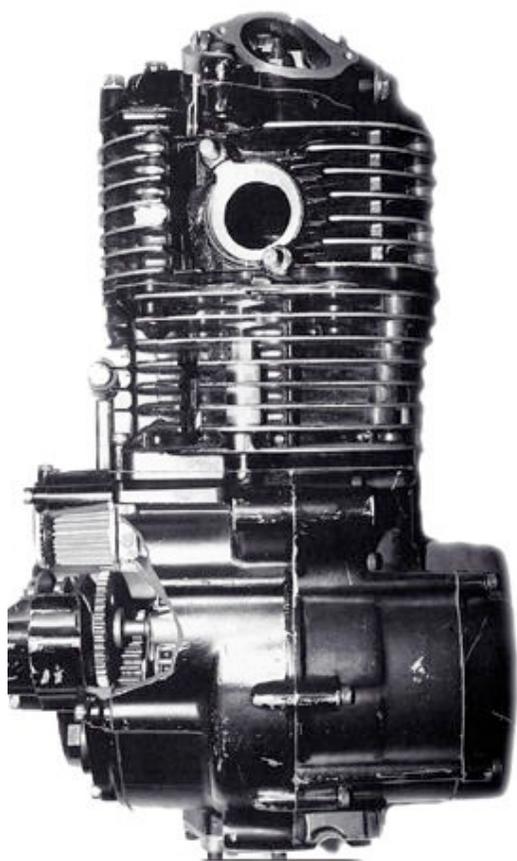
techniques intéressantes comme par exemple en montant l'arbre à cames en tête sur roulement, en place des paliers lisses employés par de nombreux constructeurs. Ce qui plaît principalement dans la XT, c'est son "gros mono" au caractère affirmé qui délivre une puissance de 32 chevaux à 6 500 tr/mn, soit une puissance spécifique de 64 ch/litre, plus que

respectable pour un monocylindre, et surtout un couple jugé "camionesque" de 4,1 kg/m à 5 500 tr/mn. De plus, démarrer un monocylindre de cette cylindrée au kick demande d'avoir le mollet vigoureux, à défaut d'habitude et... rapidement, le mythe s'installe. La "reconnaissance" de la XT comme moto "d'homme" ne tarde pas à faire son apparition.



Le moteur de la XT, d'un poids total de 45 kg, est d'une finition exemplaire. Généreusement ailetté au niveau de sa culasse et de son cylindre, incliné à 15° vers l'avant par rapport à la verticale, ce monocylindre d'une puissance administrative de 5 cv est indéniablement un moteur qui fait date dans l'histoire de la moto.

Dessin en écorché de la XT 500 type 1E6 de 1976. L'original, rare et culte, tout comme l'écusson et le certificat "Élite" d'achat, sont devenus des pièces de collection.





Des gammes complètes de motos avec des moteurs 2 et 4 temps

En 1976, les modèles RD 400, DT 250MX, DT 400MX, et XS 750, baptisée GX au Japon, font leur apparition sur le marché. La XS 500, qui ressemble à la 650 XS-1 dans sa version de 1975 (non importée), change de forme en adoptant un réservoir "rectangulaires", et est distribuée en France. Yamaha fabrique aussi, pour avoir une gamme complète de machines motorisées par des bicylindres quatre temps, des XS en version 250 et 360. cette dernière version sera remplacée rapidement (1977) par une version 400.

Les XS forment la gamme des motos avec des motorisations quatre temps. Les 250, 360, 500 et 650 sont propulsées par des twins et la 750 par un trois cylindres.



YAMAHA DT 400 MX

La gamme des DT propose des trails propulsés par des moteurs deux temps et qui possèdent, pour les modèles MX, une partie-cycle directement dérivée de la compétition de motocross, cadre double berceau et suspension arrière "cantilever". Les moteurs sont, bien entendu pourvus d'une admission par clapet.



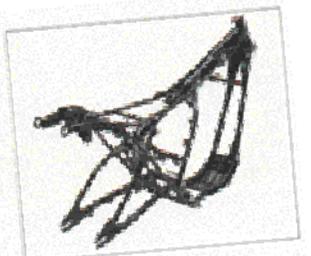
DT

UNE NOUVELLE GÉNÉRATION D'ENDURO

La nouvelle gamme DT a été élaborée grâce à l'expérience acquise par YAMAHA dans les compétitions de motocross.

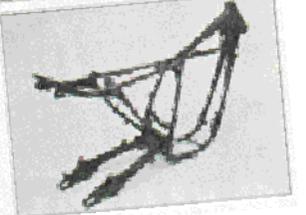
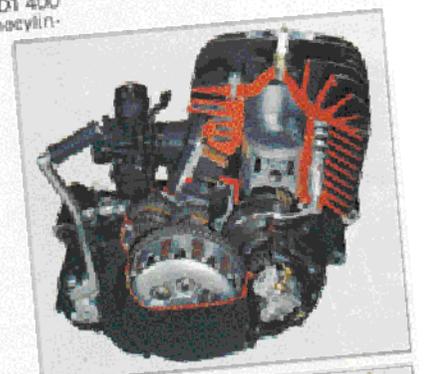
Rien n'a été négligé pour rendre ces différents modèles les leaders de leur catégorie, de la DT 125 E légère et sophistiquée à la puissante et efficace DT 400 MX : moteur monocylindre deux temps puissant et souple grâce au système Torque induction; cadre double berceau "Cantilever" pour la DT 250 MX et la DT 400 MX; boîte 5 vitesses particulièrement bien étagée et adaptée à une utilisation mixte; suspensions efficaces et pot d'échappement passant sous la selle...

Tous ces éléments contribuent au plaisir de conduire tant dans la jungle d'une ville surpeuplée que dans la plaine sauvage.



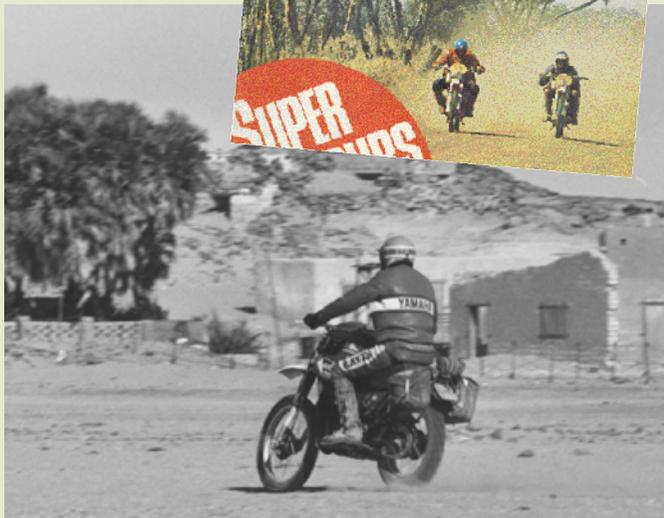
CADRE

La DT 250 MX et la DT 400 MX sont équipées d'un cadre double berceau habituel en acier qui intègre l'amortisseur "Cantilever" dans sa partie supérieure. Cette association procure un maximum de stabilité à la machine quelle que soit les conditions d'utilisation.



Abidjan Côte d'Ivoire Nice Côte d'Azur : Le premier rallye raid

Pour la première fois en 1976, un grand rallye raid est organisé : le rallye Côte d'Ivoire - Côte d'Azur. Longue d'environ 8600 kilomètres, cette épreuve relie Abidjan à Nice. Ils sont 38 motards à tenter l'aventure et parmi eux bon nombre d'enduristes, mais aussi des amateurs avertis. Sonauto Yamaha, qui pense que cette nouvelle épreuve est un excellent moyen de mettre en avant la solidité de ses motos, y est bien représenté avec Rayer, Comte, Baillard et Guili. La première étape marathon entre Abidjan et Niamey, longue de 1725 km mais assez facile, se déroule bien. En revanche



la suivante, Niamey - Agadez, jugée comme la plus dure, n'épargne pas les concurrents, met à mal bien des engagés qui ne s'attendaient pas à un tel "cauchemar". L'étape, qui démarre d'Arlit par un départ en ligne, est source de chutes impressionnantes; Vassard, Baillard, Queirel ... sont quelques-unes des figures de ce rallye qui se font piéger. L'hécatombe continue lors de la deuxième étape marathon, Tamanrasset - Fez, et seules quatre motos parviennent à l'arri-

Rayer sur sa DT 400 ne parviendra pas, comme Comte, à Nice.

vée. Les deux étapes suivantes au Maroc ne changent rien au classement, ni la dernière étape marathon Casablanca - Nice. Gilles Mallet est le grand vainqueur moto de ce rallye devant Gilles Comte sur Yamaha DT 400, Bernard Penin et Didier Orielo, les trois autres rescapés motos de l'épreuve au cours de laquelle Daniel Hugon et Michel Lutz ont trouvé la mort.

LE PARCOURS d'ABIDJAN à NICE

25 déc.	épreuve chrono circuit de la Djibi 2 km
26 déc.	Abidjan - Niamey 1725 km à faire en 31 h.
29 déc.	Niamey - Agadez 870 km
31 déc.	Agadès - Arlit 270 km
02 janvier	Arlit - Tamanrasset 640 km (départ en ligne)
03 janvier	Tamanrasset - Fez 2600 km
06 janvier	Fez - Casablanca
07 janvier	Casablanca - Nice 2300 km

LE CLASSEMENT MOTO

- 1^{er} Gilles Mallet (Honda XL250)
- 2^e Gilles Comte (Yamaha DT400)
- 3^e Bernard Penin (Honda CB250G)
- 4^e Didier Orielo (Kawasaki 400KZ)

DAYTONA 1976 CECOTTO GAGNE PONS ET ROUGERIE SUR 750 YAMAHA À L'HONNEUR.

L'épreuve mythique des 200 miles de Daytona est dominée aux essais comme en début de course par Kenny Roberts sur sa virulente Yamaha jaune noire et blanche. Mais voilà, dominer n'est pas gagner et Kenny Roberts, en tête de la course, doit rentrer au stand changer un pneu arrière détruit. Cecotto, troisième temps des essais, en profite et prend la tête de l'épreuve pour ne plus la quitter malgré un pneu arrière lui aussi en mauvais état mais qui a tenu jusqu'au bout. Steve Baker deuxième temps des essais a abandonné piston percé. Rougerie, parti en sixième ligne, est l'auteur d'une belle remontée qui le mène à la sixième place juste derrière Patrick Pons, auteur d'une course splendide. Parti de la deuxième ligne, le pilote Sonauto est obligé pour éviter Pat Evans qui chute devant lui, de faire un détour sur l'herbe. Pons perd de précieuses secondes dans cette manoeuvre, mais, en battant, Patrick se lance dans une remontée spectaculaire qui le conduit de la quarantième à la cinquième place. Sans cette mésaventure une deuxième place derrière Cecotto était envisageable.

Pons, à Daytona ou ailleurs, c'est l'attaque ... et quelle attaque !

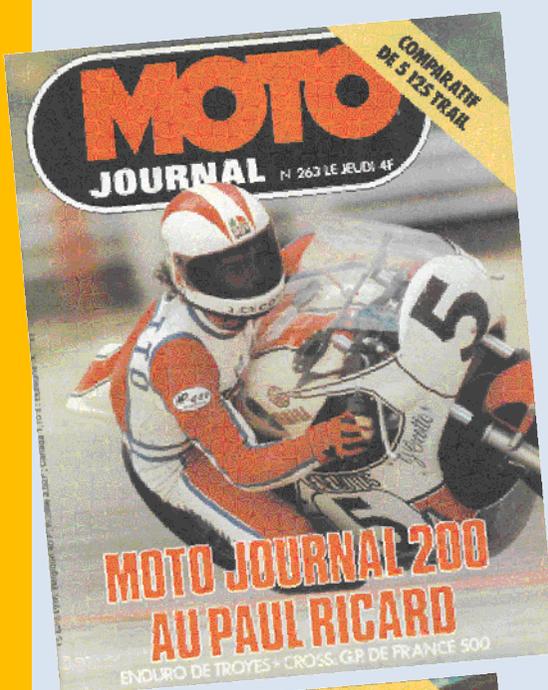
Le Touquet 1976 : JCO 2^e

La deuxième place de Jean-Claude Olivier dans l'épreuve du Touquet au guidon d'une IT 400 est évidemment un bel exploit qui prend encore plus de valeur quand on connaît l'histoire qui le précède. Jean-Claude Olivier est, trois jours avant l'épreuve, à Ceylan pour raisons professionnelles. La température y est d'environ plus 30°. Pour rentrer en France et se rendre au Touquet, escale est faite à Moscou où il fait moins 30°. L'arrivée dans la capitale moscovite se fait tard le soir et l'avion pour Paris ne décolle qu'au petit matin. JCO est en transit pour plusieurs heures dans l'aéroport dont le seul endroit chauffé est les toilettes... JCO décide donc de dormir au chaud ... afin d'être en forme. Arrivé à Paris, Jean-Claude Olivier saute dans sa voiture et file au Touquet où la moto, la première IT 400 importée en France, reçue quelques jours plus tôt et préparée par son père, l'attend. La course se passe remarquablement bien et se termine sur la deuxième marche du podium. Subir 60° de différence de température, dormir dans les toilettes de l'aéroport de Moscou, puis participer à la ronde des sables et finir sur le podium, le tout à la suite ... A votre avis dur métier ou plaisir intense ? En tout cas un week-end chargé !

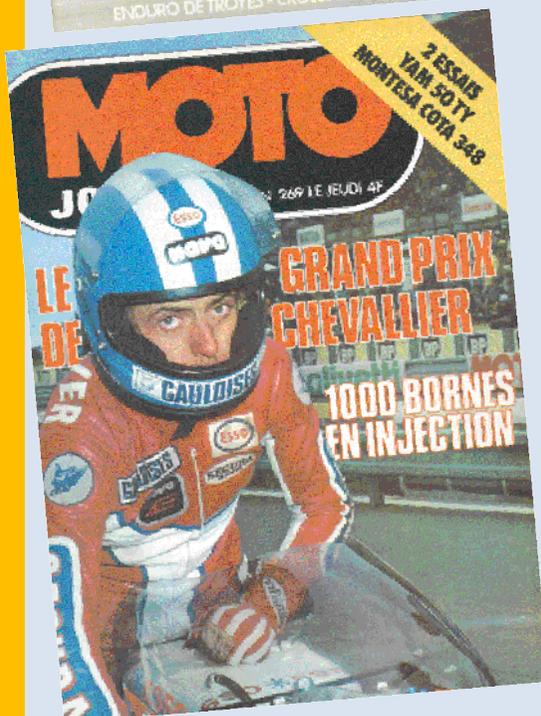


Infos sportives

CECOTTO VICE-CHAMPION DU MONDE 350 GAGNE AUSSI LE MOTO JOURNAL 200



Cecotto est âgé de 20 ans. Plus jeune pilote à avoir gagné la mythique épreuve de Daytona, il remporte aussi le "Moto Journal 200" sur le circuit Paul Ricard au terme d'une bagarre mémorable avec Steve Baker. Si en GP 500 la saison n'est pas brillante avec une 19^e place au général, en revanche la saison se passe mieux en 350: Cecotto, vainqueur du GP d'Autriche, du GP d'Italie, et deuxième en France, est en tête du mondial 350. Mais une chute à Opatija, une 8^e place à Assen, un abandon en Finlande sur chute au premier tour et pour terminer un moteur bloqué en Tchécoslovaquie, compromettent ses chances de titre. En Allemagne Walter Villa, vainqueur des deux derniers GP, gagne une nouvelle fois. Cecotto termine deuxième. Villa prend par la même le leadership du championnat et précède Cecotto de 19 points. La dernière épreuve en Espagne ne peut donc rien changer. Villa est champion du monde 350 devant Cecotto. Yamaha s'octroie le titre constructeur dans cette catégorie.



CHEVALIER GAGNE À OPATIJA SON 1^{ER} GP

Olivier Chevalier, le sympathique pilote français s'offre sa première victoire en GP à Opatija dans la catégorie 350, battant au passage le record du tour du circuit détenu par Agostini (157,665 km/h de moyenne en 74), à la moyenne de 158,473 km/h.

BOB HANNAH LA LÉGENDE DU CROSS US REMPORTE LE TITRE AMA EN 125

Le Californien Bob Hannah, né en 1956 à Lancaster, a seulement 20 ans lorsqu'il remporte pour la première fois un championnat AMA. Il en gagnera trois: 1976 en 125, 1978 et 1979 en 250, au guidon de Yamaha. Volontaire, ne pratiquant pas le langage de bois, Bob "Ouragan" Hannah obtient le premier titre de Yamaha en cross 125 US, mais le premier de tous est à porter au crédit de Gary Jones en 1972 en catégorie 250 dans le championnat Inter-AMA.



The makings of a legend.



499cc four-stroke single based on the classic Thunder of the 1950's.

High pipe with forestry-approved arrestor.

New kick indicator window tells you when to start. Helps avoid compression kickback.

Front forks offer 7.7 inches of travel.

New lightweight aluminum skid plate.

Full 9.2 inches of ground clearance.

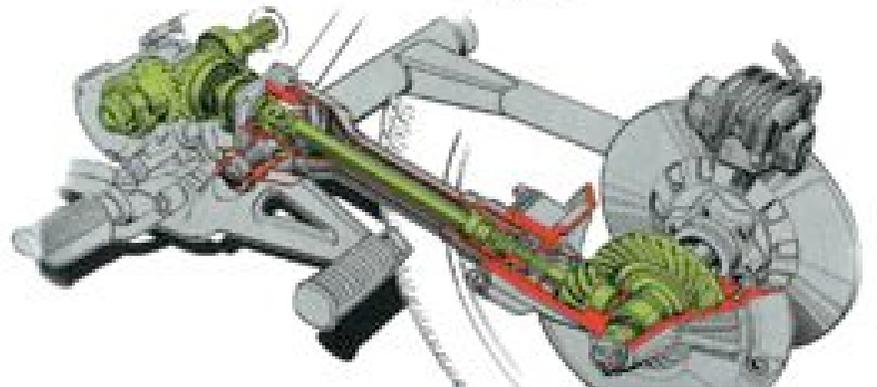
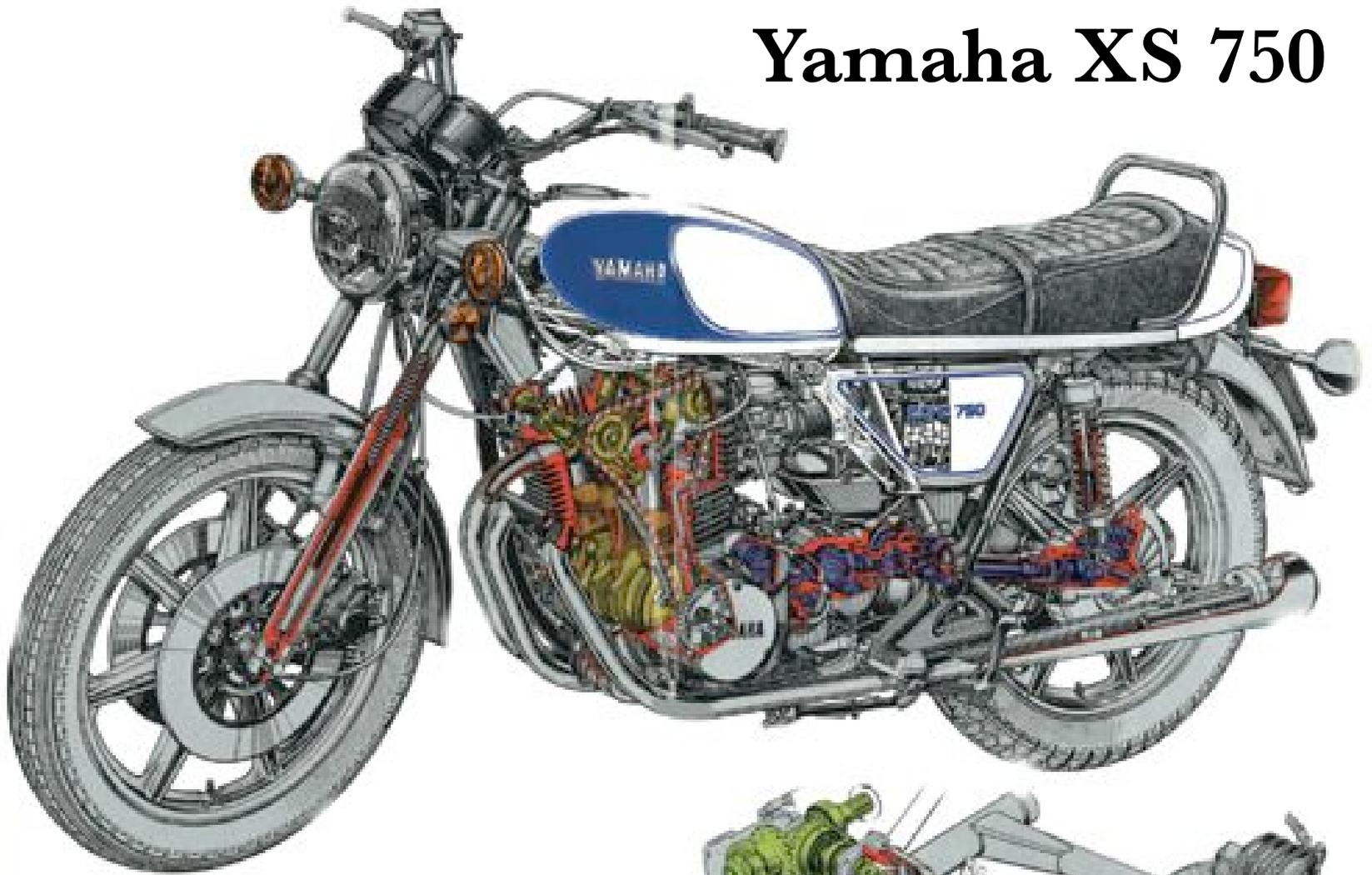
Massive clutch has over 100 sq. inches of surface area.

Skewed over/roll shocks ride 5.7 inches over.

The 1977 Yamaha TT500.

When you know how they're built, you'll buy a Yamaha.

Yamaha XS 750



Moteur 4 temps, 3 cylindres,
transmission finale par "cardan"

XT

XT500

"Classée
Première Moto
au Rallye
Côte d'Ivoire
Côte d'Azur 1977"

YAMAHA RÉINTRODUIT LE "GROS MONO"

La XT 500 Enduro de YAMAHA est une "moto verte" qui a du caractère et un style bien à elle. Le moteur au couple fantastique procure aux véritables amateurs le plaisir extraordinaire de piloter un gros monocylindre 4 temps. Le nouveau pot d'échappement qui passe sous la selle et le nouveau sabot de protection moteur permettent à la moto de passer partout, sans risque de casse.

YAMAHA a conçu la XT 500 en conservant tous les avantages et en supprimant les inconvénients du monocylindre 4 temps du "bon vieux temps".

La XS 500, apparue en 1975 dans une version esthétiquement similaire à la XS 650, gagne ses lettres de noblesse dès 1976, avec les modèles modifiés au niveau design et dont la version noire est incontestablement la plus belle.

YAMAHA XS 500

Motorcycles Yamaha, 7 rue de la République, 49100 Angers

Modèle 1976 - 500 cc

Motorcycles Yamaha, 7 rue de la République, 49100 Angers

Modèle 1976 - 500 cc

Motorcycles Yamaha, 7 rue de la République, 49100 Angers

Modèle 1976 - 500 cc

Importateur: Sonauto

37, rue de Moulin de la Cour, 92235 Issy-les-Moulineaux - Tél. 750-03 50

Mécanique d'entretien, 27, avenue de la Grande Armée - 75017 Paris - Tél. 336.31.95

La XT 500 renforce son aura avec la victoire de Comte dans le Côte-Côte.