



L'hebdomadaire du cinquantenaire

Le phénomène DT125MX

YAMAHA DT125MX



Si il fallait attribuer des oscars aux motos ayant marqué de leur empreinte le monde des deux roues, la DT 125MX Yamaha en obtiendrait à coup sur un dans la catégorie 125 trail pour sa carrière et son chiffre de vente record en France. Avec sa suspension "Cantilever", son moteur deux temps performant et fiable, cette enduro civilisée est la 125 de référence de la fin des années 1970 et du début des années 1980. Le nombre de motards qui ont commencé leur "carrière" à son guidon sont légions. Cette fantastique 125 s'est vendue dans l'hexagone entre 1976 et 1985 à 90 593 exemplaires, un record auquel il faut ajouter les 18 200 ventes de sa "cousine" la DT 125, pour se rendre compte du phénomène et de l'engouement que ce type de moto a créé.



La DT 125 se distingue immédiatement de la version MX par sa suspension arrière assurée par deux amortisseurs en place du célèbre "Cantilever".

UNE NOUVELLE GÉNÉRATION D'ENDURO

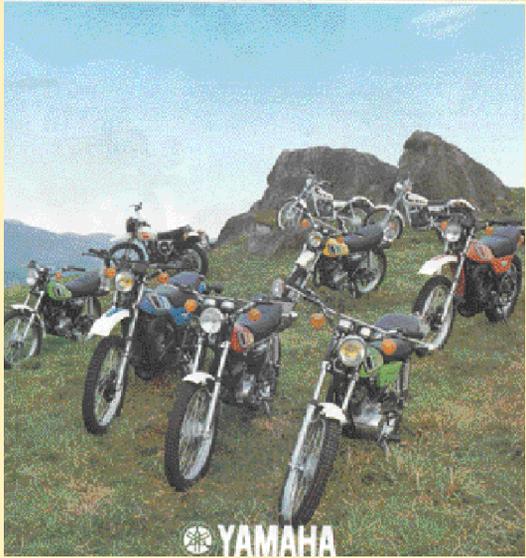
La nouvelle DT 125 MX bénéficie d'un à présent de toutes les innovations techniques développées par Yamaha pour répondre aux exigences des professionnels de la compétition de cross et d'enduro.



CONCEPTS
Le moteur est le moteur deux temps à 125 cm³ qui a permis à Yamaha d'être leader mondial de la catégorie 125 cm³ depuis 1976.



DT/TY/XT
DT100 / DT125E / DT125 / DT175 / DT250MX
DT400MX / TY125 / TY250 / XT500



Trails et trials composent la gamme la plus complète de motos tout-terrain disponible en 1977.

CHRISTIAN RAYER 2EME DE L'ENDURO DU TOUQUET



Christian Rayer en action termine 2e du classement général du Touquet 1977 - qui se déroule en deux manches - sur sa IT 400 derrière Gilles Francru. Troisième de la première manche remporté par

Potisek (IT 400), Rayer est 4e de la seconde dont Bacou sort vainqueur. Potisek en passe de l'emporter en deuxième manche est contraint à l'abandon pour cause de bougie défectueuse.



Avant le départ Jean Claude Olivier n°54 et Rudy Potisek n°24 sont parmi les favoris.

LE 8 MAI 1977 À HOCKENHEIM GRAND PRIX D'ALLEMAGNE 250

Avant d'arriver à ce fameux 8 mai 1977, il faut savoir que Christian Sarron, troisième de la coupe Kawasaki 1975, est aidé début 1976 par Patrick Pons qui lui prête la TZ de son fan's club. Et quand Patrick se blesse, jambe recassée à Brands Hatch, il propose à Jean-Claude Olivier de prêter les motos du team à Christian. JCO accepte et Sarron montre qu'il sait les exploiter en terminant dixième à Brno et septième au Nurburgring en GP 350. Intégré au team officiel Sonauto en 1977 en place de Gérard Choukroun "qui possède d'indéniables qualités de pilotage, mais qui n'est pas fait pour être intégré à un team officiel", dit Jacky Germain le préparateur des motos de l'écurie française. Le deuxième GP 250 de la saison 1977 se déroule en Allemagne sur le circuit d'Hockenheim qui fait la part belle aux motos rapides ... et celle de Sarron ne fait pas partie des plus véloces, elle rend même près de 20 km/h en vitesse de pointe à la Kawasaki du Japonais Kiyohara qui à 30 ans, est pilote d'essais Kawasaki et champion du Japon. Le départ de la course est donné sous une pluie fine qui va crescendo. Ces conditions de course nivellent les puissances des motos et favo-

risent le pilotage ... Christian fait parler son talent et sa classe et s'empare de la tête de l'épreuve pendant six tours. Mais la pluie stoppe à quelques tours de la fin de l'épreuve. La piste sèche et permet à Kiyohara de revenir

comme un boulet sur Sarron. Christian se fait passer dans les lignes droites mais reprend l'avantage dans le sinueux du Stadium, poussant même le pilote japonais à la faute - un petit tour dans l'herbe en voulant résister à un freinage de Christian - Mais à l'entame du dernier passage dans le Stadium, où est jugée l'arrivée, c'est Kiyohara qui se présente en tête. Une nouvelle fois, Sarron reprend le commandement en réalisant un enchaînement de virages fantastique, mais la vingtaine de mètres d'avance qu'il possède va-t-elle suffire ? Sarron accélère tôt à la sortie du dernier virage ... il reste un bout droit ... la Kawasaki revient, remonte ... Sarron sur sa Yamaha va-t-il être injustement battu ? Heureusement non et, avec une demie-moto d'avance, il passe la ligne d'arrivée en vainqueur. Nous sommes le 8 mai 1977 et c'est la première victoire du pilote français et du team en GP 250. Et dire que Christian Sarron déclarait avant la course ne pas aimer le circuit d'Hockenheim!



George O'Dell champion du monde side



George O'Dell remporte le titre de champion du monde catégorie side-car avec un attelage propulsé par un moteur Yamaha.

Michel Rougerie gagne le GP d'Espagne



Michel Rougerie remporte, au guidon de sa 350 Yamaha, le GP d'Espagne sur le circuit de Jarama devant Christian Sarron. Pons, pour sa rentrée après son accident, termine cinquième.

Steve Baker champion du monde F750 et vice-champion GP 500



Après la victoire en 1976 de Victor Palomo sur une Yamaha prêtée en fin de saison par Sonauto, c'est au tour de Steve Baker de remporter le titre de la formule 750. Baker avec six podiums termine aussi vice-champion en championnat du monde 500 derrière Sheene.

TAKAZUMI KATAYAMA CHAMPION DU MONDE 350



Takazumi Katayama, Japonais né en Corée, débute la compétition moto dans les années 1970 et devient rapidement champion du Japon (1973). Pilote essayeur pour Yamaha, il se retrouve dès 1974 sur les circuits européens du championnat du monde pour développer "dans la réalité" les futurs compétition-clients que l'usine vend aux pilotes privés. En 1976, il remporte le Grand Prix de Suède et grâce à ses autres bons résultats il est classé deuxième du championnat, derrière Villa qui pilote une Harley. Cette performance débouche sur un statut de pilote officiel chez Yamaha Amsterdam (le siège européen de la marque) pour l'année suivante. Mais ce n'est qu'à la huitième place qu'il termine le championnat 250. En 1977 Katayama développe la nouvelle 350 trois cylindres, une sorte de 250 avec un cylindre de plus. La moto est performante en puissance pure, mais manque d'agilité sur circuit sinueux. En revanche en Allemagne, Katayama fait parler la puissance et s'impose. N'utilisant pas toujours cette moto, Katayama engrange, course

après course, les points et les supers résultats. Après des belles troisièmes places en Italie et sur le circuit de Jarama, derrière Michel Rougerie vainqueur et Christian Sarron, Katayama renoue avec la victoire en France. Mais tout est remis en cause par une chute dans une course internationale en Hollande, juste avant le GP de Yougoslavie. C'est avec une clavicule cassée que Takazumi se présente à Opatija. Les chances qu'on lui donne d'arriver au terme du Grand Prix sont minces. Mais Katayama, au courage, arrive au bout du Grand Prix, et de plus en vainqueur. Après ce résultat historique, Katayama possède trente points d'avance au classement provisoire du championnat, mais une casse moteur en Hollande remet tout en cause. Au Grand Prix suivant en Suède, Katayama est en bagarre pour la victoire avec Kork Ballington sur Kawasaki. Les derniers tours de la course montrent son intrépidité et sa rage de vaincre. Inconscience diront certains, pilotage dangereux diront d'autres... qu'importe, Katayama double où on ne peut pas, bouscule les attardés, prend des trajectoires impensables et s'offre une victoire qui lui ouvre en grand les portes du titre. Katayama confirme en gagnant l'épreuve suivante en Finlande. Pour la première fois, un pilote japonais remporte un titre de champion du monde. Katayama termine aussi quatrième du championnat 250 en ayant remporté une superbe victoire lors de la manche espagnole de Jarama.

BROC GLOVER CHAMPION AMA 125



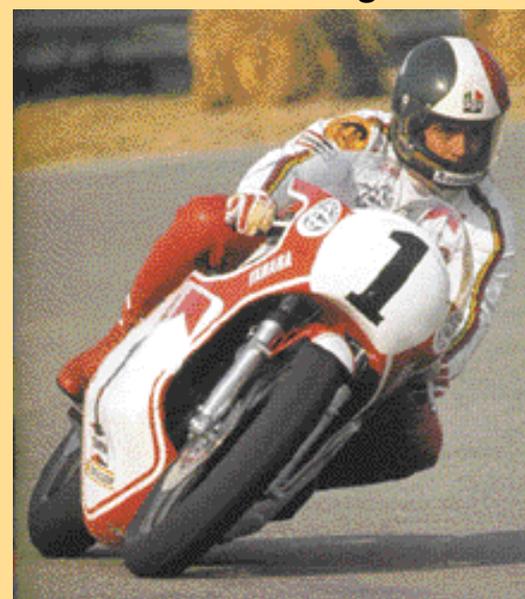
Né en Californie à San Diego, Broc Glover est âgé de seulement 17 ans quand il remporte, en 1977, le premier de ses six titres AMA. C'est dans la catégorie 125 et sur une Yamaha qu'il réalise cet exploit. Deux autres titres en 125, en 1978 et 1979, viennent couronner ce pilote d'exception au style sobre et agressif. Après ses succès en 125, le Californien roulera en 250 et en 500 et s'imposera aussi dans cette dernière catégorie à trois reprises en 1981, 1983 et 1985, toujours sur Yamaha.

Broc "Golden Boy" Glover remporte 6 titres avec Yamaha dans le relevé championnat AMA de MX.

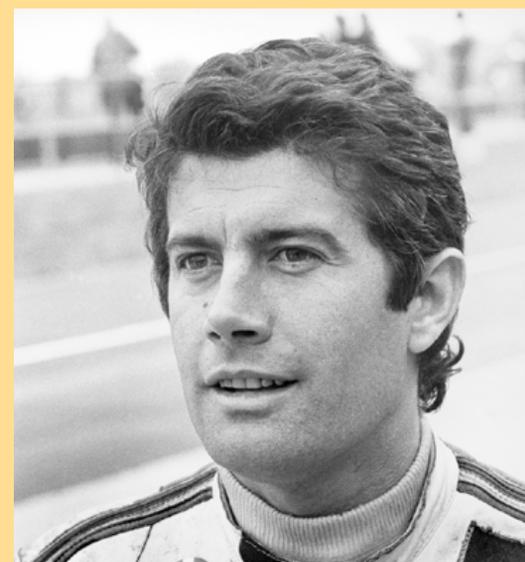
Bol d'Or 1977 Des TZ 750 au départ

La TZ 750 brille dans les épreuves de vitesse, mais certains veulent aussi démontrer son potentiel en endurance. C'est le cas des équipages Husson et Le liard, Ruiz et Katayama, Boinet et Soussan - auteur de la pôle - ou encore de celui composée de Bourgeois et Tchernine qui ammenera au bout de l'épreuve de 24 heures leur Yamaha en neuvième place, alors que l'équipage premier nommé abandonne suite à trois chute de Christian Le Liard.

Dernière victoire du "Roi" Ago



Agostini, ici au guidon de sa Yamaha 750 en 1976, effectue sa dernière saison en championnat du monde 350, 500 et 750. Il se retire des GP avec quinze titres de champion du monde, le record absolu du plus grand nombre de titres obtenus. Et aussi en sortant vainqueur, en première comme en seconde manche, de son duel avec Katayama sur le circuit d'Hockenheim lors de l'épreuve 750, sa dernière course internationale.



Côte-côte 1977

Victoire de Gilles Comte

Sonauto Yamaha a confié la préparation des motos engagées dans le Côte-côte à Christian Maingret. Deux XT 500 et deux DT 400 passent entre les mains expertes du préparateur maison et ressortent sagement modifiées. Les XT 500 sont en réalité des TT 500 au cadre plus léger et au moteur plus puissant de 2 chevaux mais qui, avec ces 34 chevaux consomment 1,5 litre de plus aux 100 km. Autre avantage de la TT par rapport à la XT : l'ensemble de l'échappement pèse cinq kilogrammes de moins. Le cadre, qui possède un angle de colonne un peu plus important que celui de la XT, a la partie arrière modifiée et renforcée pour intégrer un porte-bagages, support des sacoches recevant les deux

"bidons" de 5 litres d'essence. Le réservoir d'une capacité de 25 litres est fabriqué sur la base d'un réservoir de XS 500. Il autorise une autonomie d'environ 350 km. La fourche avant est celle de la TT et la suspension arrière est assurée par des éléments Koni. Selle sur mesure, circuit électrique simplifié, câbles de gaz doublés, filtres à essence spéciaux, guidon adapté au pilote... et quelques autres modifications comme le montage de repose-pied arrière inexistant sur la TT sont réalisées. Ceux-ci permettent au pilote de changer de position en roulant. Les deux DT 400 subissent elles aussi une préparation soignée et le plus spectaculaire en est sûrement l'énorme réservoir de 37 litres.



En 1977, Gilles Comte s'impose dans le redoutable rallye raid "le Côte-côte" catégorie motos, en étant deuxième du général derrière Briavoine/Oger avec leur Renault 12. Christian Rayer sur une DT 400 termine deuxième des motos devant sept autres XT 500 Yamaha. Sur 16 XT 500 au départ, 10 sont à l'arrivée : la légende de la XT dans les rallyes raids est en marche.

CLASSEMENT MOTOS

- 1 ^{er}	G. Comte	XT 500
- 2 ^e	C. Rayer	DT 400
- 3 ^e	D. Martin	XT 500
- 4 ^e	U. Ommer	XT 500
- 5 ^e	B. Bertrand	XT 500
- 6 ^e	D. Sauvetre	XT 500
- 7 ^e	A. Bard	XT 500
- 8 ^e	C. Radoux	XT 500



*"Lors de l'épreuve 1977 du rallye Abidjan-Nice, les Yamaha XT sont bien sûr présentes en nombre au départ de l'épreuve. Un concurrent parmi d'autres, inscrit avec une XT, se perd dans le désert lybien... Retrouvé trois jours plus tard, le 14 janvier 1977, il rentre en France marqué par cette aventure, mais aussi atteint par le virus de l'Afrique... Ce jeune homme se nomme Thierry Sabine. Voisin de Dominique Sauvêtre - il habite le même immeuble à Boulogne-Billancourt - Thierry Sabine montre un jour à celui-ci l'itinéraire dessiné sur une carte d'Afrique et lui demande son avis sur son projet de course. Sauvêtre est enthousiaste et l'histoire veut, après celle selon laquelle Sabine est entré en communion avec l'Afrique lorsqu'il s'est perdu en 1977, que Dominique remet à Thierry Sabine un chèque le jour même pour s'engager dans la future épreuve. Ainsi naît la légende... Sabine disparaîtra le 14 janvier 1986, exactement neuf ans jour pour jour après avoir été retrouvé près de l'Emi-Fezzan, ce mont noir d'environ 1 000 mètres d'altitude situé en Lybie, par Jean-Claude Bertrand (l'organisateur du rallye) et Jean-Michel Siné, le pilote de l'avion monomoteur utilisé pour rechercher Thierry. L'histoire veut que Bertrand dise à Sabine, rescapé, une phrase du style : "Maintenant, tout ce que tu vivras c'est du bonus !" Histoires... Légendes... 1986 est aussi la dernière année où les XT, XT 600, descendantes de la XT 500 de 1976, sont alignées au Dakar par Sonauto Yamaha. Histoires... Légendes... Et si tout simplement c'était la vie, la vraie vie ? Celle faite d'aventure et qui, malgré les années qui passent, se raconte, s'écrit et se transmet au fil du temps car elle est tout simplement magnifique... Et quand c'est beau, magique, douloureux et triste, on cherche souvent une explication plus métaphysique que rationnelle." **