



L'hebdomadaire du cinquantième

# TRIPLÉ DE KENNY ROBERTS EN CHAMPIONNAT DU MONDE 500

Kenny Roberts pense que les pilotes US sont les meilleurs du monde du fait de la polyvalence qu'ils doivent afficher pour obtenir le titre de "Number One", avec des courses de vitesse sur asphalté et de Dirt track sur cendrée, cela peut paraître prétentieux, mais voilà, Kenny Roberts va démontrer sa supériorité d'une telle manière ... Du coup ce qui pouvait sembler de la vantardise, s'avère être du réalisme.

dès la première épreuve au Venezuela. En Europe tout va changer affirment les têtes pensantes des GP. Pas franchement puisqu'il finit second en Espagne et en France, pour de nouveau gagner à Assen, après un résultat blanc au Mugello. Au cinquième GP de l'année à Assen, Roberts décide de se concentrer uniquement sur les 500 car il est en tête du classement provisoire grâce à une seconde place à Jarama et

points d'avance sur Barry Sheene, prouvant ainsi qu'il est bien le plus fort et que le meilleur pilote du monde c'est lui. En 1979 Roberts est encore plus dominateur en étant vainqueur de cinq GP et en étant deux autres fois sur le podium sur les douze GP que compte la saison; Roberts est pour la seconde fois champion du monde 500. Mais qui va pouvoir battre ce diable d'Américain ? Personne ! Car au terme de la saison 1980 où Roberts bagarre avec Lucchinelli, Ucini, Will Hartog et Randy "acrobate" Mamola, il est pour la troisième fois de suite champion du monde 500. Roberts est vainqueur de trois GP, est deux fois second, une fois troisième et une fois quatrième sur les huit Grands Prix inscrits au mondial de cette année-là.



En 1974, Kenny Roberts vient courir un Grand Prix en Hollande et s'offre d'entrée un podium avec sa 250 Yamaha. Troisième derrière Villa (le futur champion du monde) et Kneubülher, il est devant Patrick Pons. Aux essais il réalise la "pôle" et en course il boucle le tour le plus rapide. Les trois années suivantes Roberts reste aux États-Unis, où il remporte victoire sur victoire et s'empare du fameux "Numéro 1". Roberts revient en Grand Prix en 1978 pour montrer qu'il est le plus fort du monde. Roberts est présent en 250 et en 500 au départ des premiers GP de la saison 1978. En 250, il s'impose

**Kenny Roberts remporte aussi en 1978 les 200 miles de Daytona.**

trois victoires de suite (Autriche, France et Italie). Avec sa Yamaha jaune et noire et son cuir assorti, les Européens lui ont vite trouvé, vu sa petite taille, un surnom "le Nain Jaune". En Belgique, pour la septième épreuve de la saison, Roberts finit deuxième, et à l'épreuve suivante en Suède il se classe septième. Après un résultat blanc en Finlande, Roberts est de nouveau en haut du podium à Silverstone. Et en finissant troisième du dernier GP, Roberts est champion du monde 500 avec dix

### Palmarès Kenny Roberts Champion du monde 500 en 1978, 1979 et 1980

Pl.	Année	Circuit	Cyl.
3	1974	Assen	250
1	1978	San Carlos	250
1		Assen	250
1		Slazburging	500
1		Nogaro	500
1		Mugello	500
1		Silverstone	500
2		Jarama	250
2		Jarama	500
2		Nogaro	250
2		Assen	500
2		Spa	500
3		Nürburgring	500
7		Karlskoga	500
1	1979	Slazburging	500
1		Imola	500
1		Jarama	500
1		Rijeka	500
1		Silverstone	500
2		Hockenheim	500
3		Le Mans	500
4		Karlskoga	500
6		Imatra	500
8		Assen	500
1	1980	Misano	500
1		Jarama	500
1		Le Castellet	500
2		Imatra	500
2		Silverstone	500
3		Zolder	500
4		Nürburgring	500

# HL500 XT cross sauce suédoise

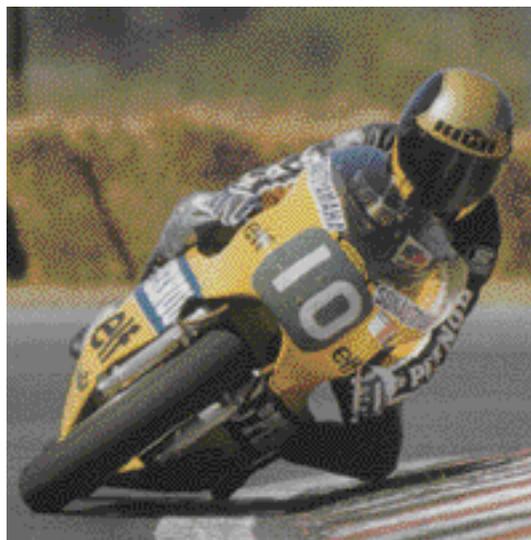
En 1976, ce sont les motos deux-temps qui dominent les compétitions de cross. Torsten Hallman et Stefan Eneqvist importent les motos Yamaha en Suède et, avec Sten Lundin, ces anciens champions de cross décident de réaliser une moto ayant pour base un moteur de XT 500. Ils pensent que cette motorisation, avec sa large plage de fonctionnement, peut préparée et montée dans une partie-cycle légère et rigide, obtenir de bons résultats. La moto est confiée à un grand pilote de cross, Bengt Aberg, champion du monde 1969, et la récompense suprême, survient en fin de saison, avec une fantastique victoire au GP du Luxembourg. Cette victoire met un terme à dix années de suprématie du moteur deux-temps en Grand Prix 500 de motocross. Suite aux excellents résultats de 1977, une moto identique en caractéristiques à celle victorieuse au Luxembourg est commercialisée en petite série en 1978 et porte le nom de HL 500, H pour Hallman et L pour Lundin, les deux créateurs de cette 500. Avec son cadre en

acier au chrome molybdène, sa fourche et sa roue avant de Yamaha YZ 465, ses amortisseurs arrière De Carbon, la HL est légère, 115 kg, et ne rend à l'YZ 465 que 13 kg. Pas aussi performante intrinsèquement que l'YZ, qui développe plus de 50 ch, la HL de 38 ch. compense son manque de puissance par plus d'efficacité. Pierre Karsmakers, pilote hollandais et grand amateur de motos quatre temps, s'illustre en GP avec une HL. Il remporte aussi à son guidon son championnat national et celui américain réservé aux motos quatre temps.

**Pierre Karsmakers, champion de Hollande, au guidon de sa HL 500. Il remporte aussi en 1980 le GP des USA 4 temps à Carlsbad.**



## PATRICK FERNANDEZ : de belles années en GP



Ce pilote français né à Alger en 1952 s'est illustré en Grand Prix au guidon de motos Yamaha avec en point d'orgue un titre de vice-champion du monde de la catégorie 350 en 1979, derrière Anton

**3e en 250 en 1978, il est Vice-champion du monde 350 en 1979**

Mang et sa Kawasaki officielle. Dès 1976 Patrick Fernandez est classé au championnat du monde 250. Douzième pour sa première saison en mondial 250, il progresse de deux places l'année suivante avant d'être enfin récompensé à sa juste valeur en 1978 en montant sur la troisième marche du podium final. Fernandez est aussi classé huitième en catégorie 350. Vice-champion 350 en 1979, comme nous l'avons dit, il pointe aussi au cinquième rang du classement mondial 250. 1980 voit ses résultats baisser et c'est 10e qu'il termine la saison, tant en 250 qu'en 350. 1981 lui permet de remonter vers les sommets de la hiérarchie en se classant 5e en 250 et 4e en 350, avec à la clé une victoire en GP 350

sur le circuit du Sazlburgring, victoire qui vient après celle, la première, acquise sur le circuit du Mans lors du Grand Prix de France 1979 en catégorie 350. Patrick Fernandez s'offre une autre plus haute marche du podium en 1984 lors du GP d'Afrique du Sud sur le circuit de Kyalami mais cette fois en catégorie 250. Patrick Fernandez, classé en 1982 14e en 250 et 9e en 350, sera aussi sur les tablettes fédérales en 1983 et 1984 respectivement au 11e et au 14e rang. Pilote talentueux, Patrick Fernandez est passé très près du titre suprême qu'il aurait dû, avec un petit peu plus de chance, coiffer. Il reste l'un des pilotes français marquants du championnat de vitesse moto.

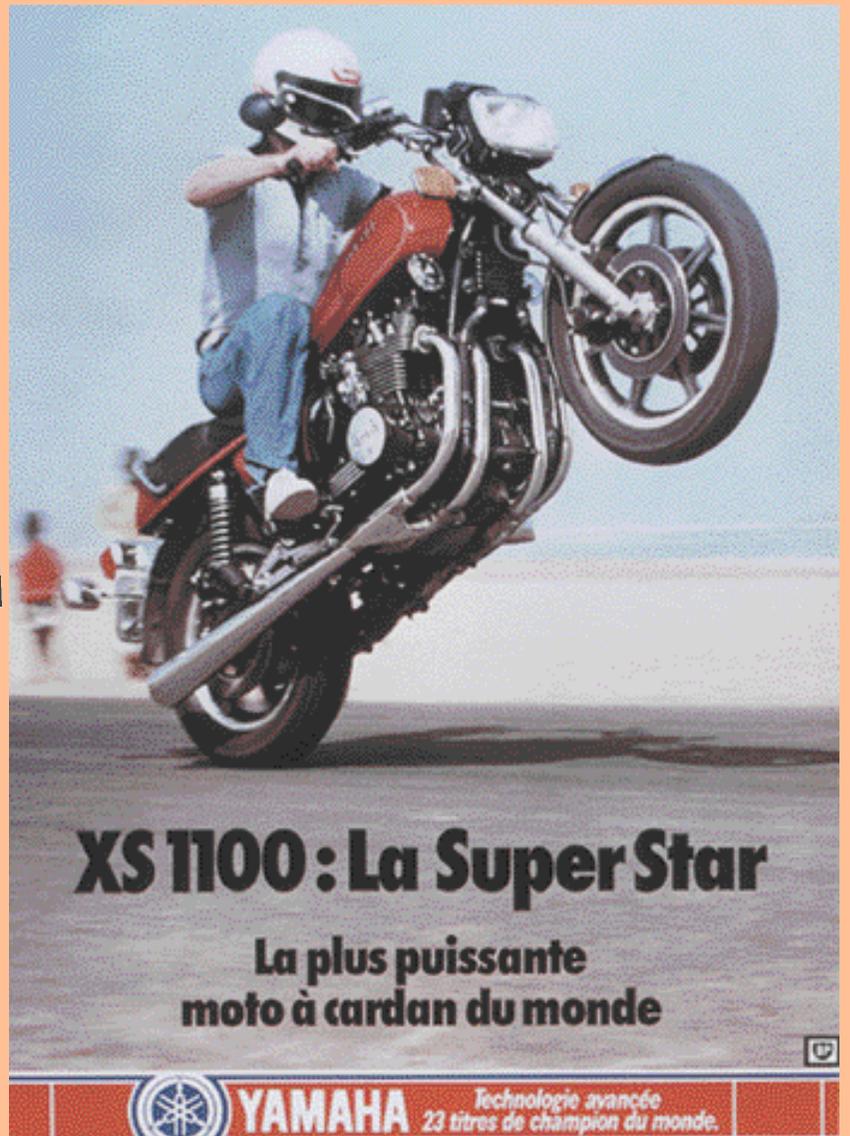
# XS 1100

## La moto quatre cylindres qui fait date



La XS est distribuée en France en 1978 et c'est une fois encore JCO qui la pilote afin de réaliser des photos destinées à sa promotion. Les premiers clichés sont l'oeuvre du photographe Jean-Pierre Ronzel qui, lors de la présentation presse de la XS au Sénégal, est le "complice" de Jean-Claude Olivier. Complice ? Oui, car l'idée de tenter quelques wheeling avec la XS germe dans l'esprit de JCO pendant le voyage en avion, mais comme il n'est pas sûr de son fait, il soumet à Jean-Pierre son désir de tenter quelques roues arrières... mais à l'abri des regards indiscrets. C'est donc en catimini que les premières photos sont faites ... Puis JCO met la belle en roue arrière devant le parterre de journalistes présent, histoire de faire taire les critiques émises par certains sur sa lourdeur ... les appareils crépitent et les photos vont

largement agrémenter les articles présentant la belle. Coup de pub génial ... la preuve, 27 ans après on en parle encore.



### XS 1100 : La Super Star

La plus puissante  
moto à cardan du monde



**YAMAHA**

Technologie avancée  
23 titres de champion du monde.

La Yamaha XS 1100 est le premier modèle chez Yamaha à passer la barre des 1000 cm<sup>3</sup> de cylindrée. Avec son moteur quatre cylindres en ligne double arbre à cames en tête d'une puissance de 95 chevaux, la XS offre des performances exceptionnelles. Elle présente aussi une sophistication technique

à la pointe de la technologie avec par exemple son allumage électronique et sa fourche réglable. Capable de franchir la barre des 210 km/h en vitesse de pointe, la XS séduit les amoureux de motos rapides et aussi les grands randonneurs avec sa transmission finale par arbre et pignons.

## SR 500

Une partie-cycle "roadster" accueille le moteur de la XT 500 de 33 chevaux et au couple de 3,9 mkg à 5500 tr/mn. Doté d'un allumage électronique, d'un carburateur de 32 mm de diamètre avec pompe de reprise, le moteur conserve son alésage de 87 mm et sa course de 84 mm. Correctement suspendue la SR est freinée par un système avant hydraulique à disque de  $\varnothing$  298 mm et par un tambour simple came de  $\varnothing$  150 mm à l'arrière. La SR, malgré ses atouts, ne séduit pas et voit sa carrière en France s'arrêter en 1981.



# Une 750 OW 031 + Patrick Pons + Christian Sarron = la pôle au Bol d'or 1978

Les deux "Sonauto's boys", Patrick Pons et Christian Sarron, se retrouvent au guidon d'une OW31, moto de vitesse par excellence, pour participer à l'une des plus mythiques courses d'endurance qui soient au monde : le Bol d'Or. C'est à l'initiative de Jean-Claude Olivier et sous sa houlette que le team participe à cette épreuve dans laquelle, il faut le reconnaître, on ne donne pas cher des chances de succès de la 750 OW31 n°5, même si elle est "aménagée" pour l'endurance. On trouve l'idée originale et le coup de pub bien monté, mais de là à venir taquiner les ténors de la catégorie pendant plus de quelques heures il y a un pas que les pronostiqueurs n'osent pas franchir. Pourtant la 750 OW 031 va tenir la dragée haute aux spécialistes de la catégorie pendant dix-sept heures trente. Les reines des épreuves d'endurance de cette époque ont tremblé !



Patrick Pons au bol d'Or 1978

En 1979, l'expérience est renouvelée avec deux équipages, Raymond Roche est associé à Hubert Rigal et Patrick Pons fait équipe avec le pilote japonais Sadao Asami ... et c'est sur la deuxième marche du podium que termine la 750 OW31 de ces derniers ... Étonnant !



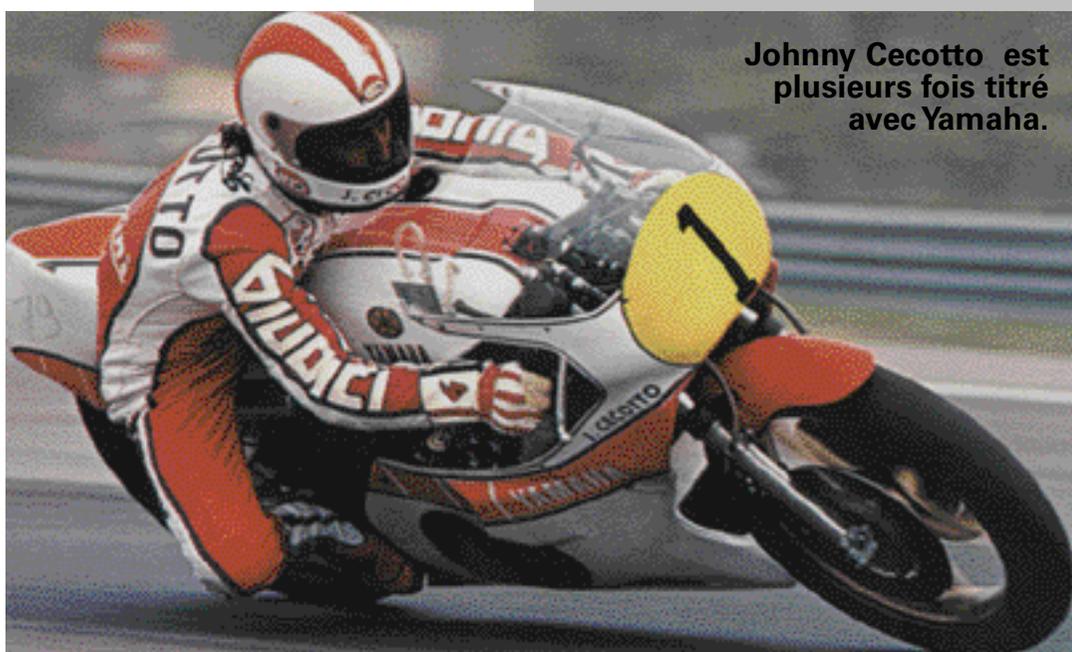
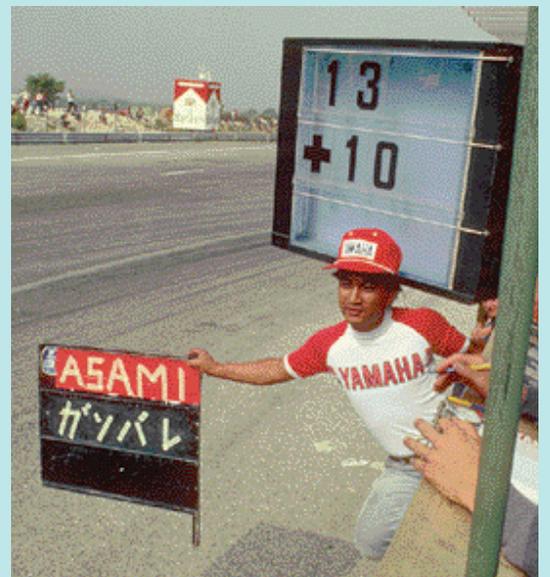
Sadao Asami 2e du Bol 1979 avec Patrick Pons.

En 1980, trois motos sont au départ du Bol d'Or, la n°6 pilotée par Roche/Laffond, la n°7 par Rigal/Van Dulmen et la n°8 par Asami/Kinoshita. Mais elles ne franchissent pas la ligne d'arrivée pour cause de casse de l'embellage (n°6), problème de boîte (n°7) et chute (n°8).

Panneautage d'Asami lors du Bol d'Or 1979 ... du top secret pour les pilotes concurrents.



Christian Sarron rentre au stand ravitailler, Pons est "au tuyau" ... Bol d'Or 1978 mémorable, car si la pôle position de 1978, réalisée par la Yamaha OW 031 du team Soanauto Yamaha ne supprime pas franchement, puisque c'est une moto de Grand Prix qui fait la loi en vitesse 750, en revanche qu'elle reste accrochée à la première place pendant 17h30 de course avec au moment de sa casse 6 tours d'avance sur le deuxième, relève du pur exploit et "cloue le bec" à tous les détracteurs d'avant course.



Johnny Cecotto est plusieurs fois titré avec Yamaha.

## Johnny Cecotto : le titre en 750

Le Vénézuélien Johnny Cecotto, champion du monde 350 en 1975, remporte le titre de champion du monde 750 avec sa Yamaha et succède ainsi au Canadien Steve Baker qui a été sacré en 1977 avec lui aussi une Yamaha. D'ailleurs depuis 1974 (coupe d'Europe 750), date de la création des premières courses pour les 750 la victoire n'a échappé qu'une fois à Yamaha en 1975 (coupe FIM) avec le sacre de Barry Sheene sur Suzuki.



## HEIKKI MIKKOLA

**Deuxième titre de champion du monde de motocross de suite pour le pilote finlandais surnommée "Iron Man"**

Champion du monde 500 en 1974 (HVA) et 250 en 1976 (HVA), le Finlandais est embauché par Yamaha pour conquérir le titre ... Mikkola s'impose devant Roger De Coster et s'empare, comme souhaité par le staff Yamaha, du titre de champion du monde de motocross 500 en 1977. Mikkola renouvelle son exploit en 1978 en s'imposant une fois encore dans le championnat du monde 500 de motocross, et toujours au guidon d'une Yamaha.

Au salon de Paris 1978 Yamaha présente la réplique de la moto de Mikkola la'YZ 400 qui possède un bras arrière triangulé de section carrée ... mais en acier peint en gris.

## INFOS... en bref

Année 1978

- Rudy Potisek termine deuxième de l'enduro du Touquet sur une IT 400. C'est la troisième fois en trois ans que la IT figure sur la deuxième marche du podium.
- Jean Guillaume Meiller gagne la Croisière verte, et Léandri le tour de Corse sur des XT 500.
- Patrick Gervaise remporte le titre de champion de France inter 125 avec une YZ 125.
- Serge Bacou rejoint le team Sonauto Yamaha et termine la saison de cross 500 à la 4e place du classement général.



## RAZZIA YAMAHA SUR LE CROSS US

Le motocross est une discipline fort prisée et très regardée par les Américains. Yamaha est impliqué dans cette discipline en catégorie 125, 250 et 500 et aussi en supercross. Les résultats sont

bons, voire excellents depuis le premier titre obtenu par Pierre Karsmakers en 1973, mais vont devenir exceptionnels en 1978 avec tout simplement la victoire de Yamaha dans toutes les caté-

gories cross - Broc Glover s'impose en 125, Bob Hannah en 250 et Rick Burgett en 500 - mais aussi avec la victoire en supercross grâce à "La légende" ... Monsieur Bob Hannah.



**SONAUTO YAMAHA,**  
**Champion du monde 750 cc 1979**  
(pilote Patrick Pons)