



GP d'Angleterre Silverstone : tragique

La TZ 500 Yamaha fournie par l'usine à l'équipe Sonauto n'est pas aussi performante que les véritables "usines" de Roberts et de Cecotto. Mais Patrick Pons n'est pas du genre à se plaindre de ses motos et, comme à son habitude, il met un point d'honneur à donner le meilleur de lui-même. Lui et son équipe travaillent d'arrache-pied pour faire progresser la TZ. Après deux courses hors des points, Patrick, sur le circuit Paul Ricard au Castellet, arrache de haute lutte une superbe dixième place. Au GP suivant en Hollande, Patrick renouvelle ce classement. Puis en Belgique sur le circuit de Zolder Patrick Pons arrive, grâce à son attaque légendaire, à terminer 8e, puis en

Finlande sur le circuit d'Imatra il est 6e. Pour le GP d'Angleterre sur le circuit de Silverstone, Patrick Pons espère bien figurer dans le top 5, mais au quatrième tour de la course sa TZ se dérobe à la sortie de la rapide courbe de Beckett's Corner. Patrick chute, tout comme Michel Rougerie avec qui il était en bagarre depuis le départ de la course ... Rougerie se relève, mais malheureusement pas Patrick qui est conduit à l'hôpital. 48 heures plus tard, un grand champion nous quitte en laissant un vide incommensurable. Le fantastique et inoubliable Patrick Pons est classé, avec sa TZ 500 Yamaha, 16e du championnat du monde 1980.



Palmares 1980

25 mai : GP de France
10e au Castellet
28 juin : GP de Hollande
10e à Assen
06 Juillet : GP de Belgique
8e à Zolder
27 juillet : GP de Finlande
6e à Imatra



La bombe RD 350LC

Une TZ sur la route

La TZ, la moto de course référence chez Yamaha, descend sur route ... c'est une présentation synthétique de la RDLC 350 Yamaha, mais qui lui va fort bien. La Yamaha RD 350LC s'est taillée tout au long de sa carrière une réputation de "virulente." Performante, maniable, dotée d'un moteur bicylindre à la pointe de la technologie de l'époque, la 350 RDLC est entrée dans l'histoire de la moto par la grande porte et y reste comme une référence incontournable. Créée pour remplacer en Europe les modèles RD, elle en est différente esthétiquement, même si dans l'esprit elle n'en est qu'une évolution. Des lignes arrondies ont remplacé les lignes carrées des RD et, surtout, la RDLC est équipée d'un moteur doté d'un refroidissement liquide (LC pour Liquid Cooled). Esthétique et motorisation ne sont pas les seuls points innovants de la RDLC. Au niveau partie-cycle, sa suspension arrière, dérivée de celle des motos de cross de la marque, le cantilever, en est un autre. Ce type de suspension, bras triangulé avec un seul amortisseur positionné centralement et incliné, apporte un meilleur amortissement par un débattement plus important qu'un système classique à deux combinés. Tous ces atouts font que la RDLC séduit.

Rapidement, elle devient la référence de la catégorie et aussi, pour beaucoup, celle avec qui on débute en compétition. Les dirigeants de Yamaha en France (Sonauto) ne s'y sont d'ailleurs pas trompés en créant une coupe de marque avec cette machine. D'excellents pilotes ont fait leurs armes en compétition dans cette formule : niveau relevé, motos fiables et performantes sont gages de succès, et succès de la formule il y eut. De plus, gagner la Coupe RDLC offrait des débouchés pour attaquer la compétition au niveau supérieur. La version, 250 moins puissance et tout aussi lourde, est moins mythique que la 350.



La Yamaha RD350lc a grandi sur les circuits.

Il est certain qu'un moteur qui a remporté le championnat du monde est forcément bien conçu.

Sur les circuits il n'y a pas de place pour les médicaments. Il faut y être rapide et sûr. C'est pourquoi la RD 350 lc est équipée d'une suspension arrière cantilever.

Avec cette suspension on obtient la meilleure tenue de route, une tenue de route de championne du monde.

Le circuit c'est aussi un bon test pour le cœur de la machine: un moteur 2 temps bicylindre à refroidissement liquide. C'est un Yamaha, il est incroyable et boumé de punch à 8500 trs/min. Les 347 cc développent 476 cv. Avec cette puissance allée à une boîte 6 vitesses, vous n'avez pas le temps de la voir passer.

Sur un tel bolide il vaut mieux pouvoir s'arrêter les roues en alliage léger sont équipées d'un simple disque à l'avant et d'un tambour arrière très progressif.

Vous voyez, la RD 350 lc ne repète pas ses origines. Et puis on a tout rêvé de piloter un jour la même moto que le champion du monde.



XJ 650 4 cylindres

Avec son étroit et puissant quatre cylindres de 73 chevaux, la XJ 650 séduit les amateurs de sportives, malgré un type de transmission finale par arbre plus usité sur les motos de grand tourisme. Capable de plus de 200 km/h en vitesse de pointe, la XJ de 1980 démarre la lignée d'une série qui fait date et qui perdure encore aujourd'hui avec la XJ 1300. Une version 400 est commercialisée en 1981. L'année suivante une XJ 750 naît et en 1983 la fameuse XJ 900 voit le jour. Mais nous reviendrons plus en détails sur ce modèle dans trois numéros.



3 cylindres

TZ et YZ pour la course



En 1980 Yamaha propose la XS 850 qui n'est qu'une moto dérivée de la XS 750 apparue en 1978. Plus musclé avec 79 chevaux délivrés par son moteur de 828 cm3 elle possède aussi un réservoir d'une capacité accrue de 7 litres.

C'est une gamme complète de motos de compétition qui est commercialisée en 1980 par Yamaha. De la TZ 125 à la TZ 750 il y en a pour tous les goûts et surtout toutes les bourses pour "briller" sur circuit. Et avec la série des YZ c'est en cross que l'on peut s'illustrer. YZ 80, 100, 125, 250 et 465 sont fabriquées, mais le 100 n'est pas importé en France.



Yamaha "rafle" tout à l'enduro du Touquet 1980

C'est un podium cent pour cent Yamaha qui clôture l'enduro du Touquet avec sur la plus haute marche Serge Bacou entouré de Rudy Potiseck à sa droite et de Michel Mérel à sa gauche. Bacou deuxième de la première manche derrière Mingels s'impose en seconde manche. Mingels poignet foulé doit abandonner. Le classement général met en exergue la marque Yamaha, mais ce n'est pas le seul classement qui existe dans cette épreuve puisque il y a aussi un classement national, un classement vétérans et un classement femme... En national c'est JCO, 9e du général, qui s'impose. Nicole Maitrot sort victorieuse de la catégorie féminine avec sa 125 Yamaha et dans la catégorie "Vétérans" ce n'est autre que Gonzague Olivier (59 ans, 74e au général), le père de Jean-Claude, qui est vainqueur en pilotant bien entendu une Yamaha.



INFOS... en bref

- Jacques Verley remporte le premier et dernier rallye 5/5, une épreuve qui traverse les cinq continents.
- Bob Hannah la légende du cross US est victime d'un accident de ski nautique; jambe fracturée... il sera de nouveau au départ de compétition de motocross l'année suivante... mais ne sera plus jamais au niveau qui était le sien avant l'accident.
- Gilles Lalay, avec une IT 175, est troisième des 24 heures de Bretagne tout-terrain en compagnie de Xavier Audouard, d'Eric Breton et d'Yvan Tchemiavski qui se classe aussi 2e de la 3e édition de la Croisière verte.
- Yvon Gervaise gagne le titre de champion de France junior sur une YZ 125.

1980 : 2E PARIS - DAKAR

2E VICTOIRE DE LA YAMAHA XT 500

2E VICTOIRE DE NEVEU

C'est le 1^{er} janvier, de la place du Trocadéro à Paris, que les concurrents prennent le départ de ce deuxième Paris-Alger-Dakar. C'est sur 10 000 km, dont 4 059 km de spéciales, que les 216 participants vont s'affronter... mais seuls 81 seront à l'arrivée, et parmi eux 25 motos dont 11 XT 500. L'Algérie, le Mali, la Mauritanie, le Niger, la Haute-Volta sont traversés par le rallye qui se termine au Sénégal par l'étape du Lac Rose. Les spéciales sélectives ont fait leurs œuvres tout au long du rallye. Quatre jours avant l'arrivée, c'est Jean-Paul Mingels qui est en tête du classement général moto avec sa XT 500 et se positionne ainsi confortablement, avec l'avance acquise, comme le futur vainqueur. Malheureusement dans un rallye-raid, encore plus que dans d'autres courses, rien n'est définitivement acquis avant l'arrivée. Le

lendemain, Mingels chute lourdement et doit abandonner. Mais les autres Yamaha XT 500 de Cyril Neveu, Michel Merel, Jean-Noël Pineau, Jean-Pierre Lioret (qui a un genou en piteux état et un poignet cassé) sont là pour assurer la relève, et de quelle manière puisque c'est dans cet ordre qu'on les retrouve au classement général final à Dakar, devant la première "non Yamaha", une BMW pilotée par "Georges Fenouil". Incontestablement, ce deuxième rallye Paris-Dakar consacre la XT 500 comme la moto des grands raids par excellence, et le team Sonauto Yamaha comme celui qui marque les débuts de cette saga en laissant, pour la deuxième fois, une empreinte indélébile sur l'épreuve. Les grandes pages du Dakar sont en train de s'écrire avec en trame de fond un nom incontournable : XT 500 Yamaha.



Gilles Comte, deuxième de l'édition 1979, ne parvient pas à rejoindre Dakar avec sa XT en raison d'une chute. Cyril Neveu (page de suivante), semi-officiel Sonauto Yamaha, c'est-à-dire qu'il bénéficie du matériel et de pièces mais pas de l'assistance, assurée par son père, renouvelle son exploit de 1979 en signant une belle victoire.

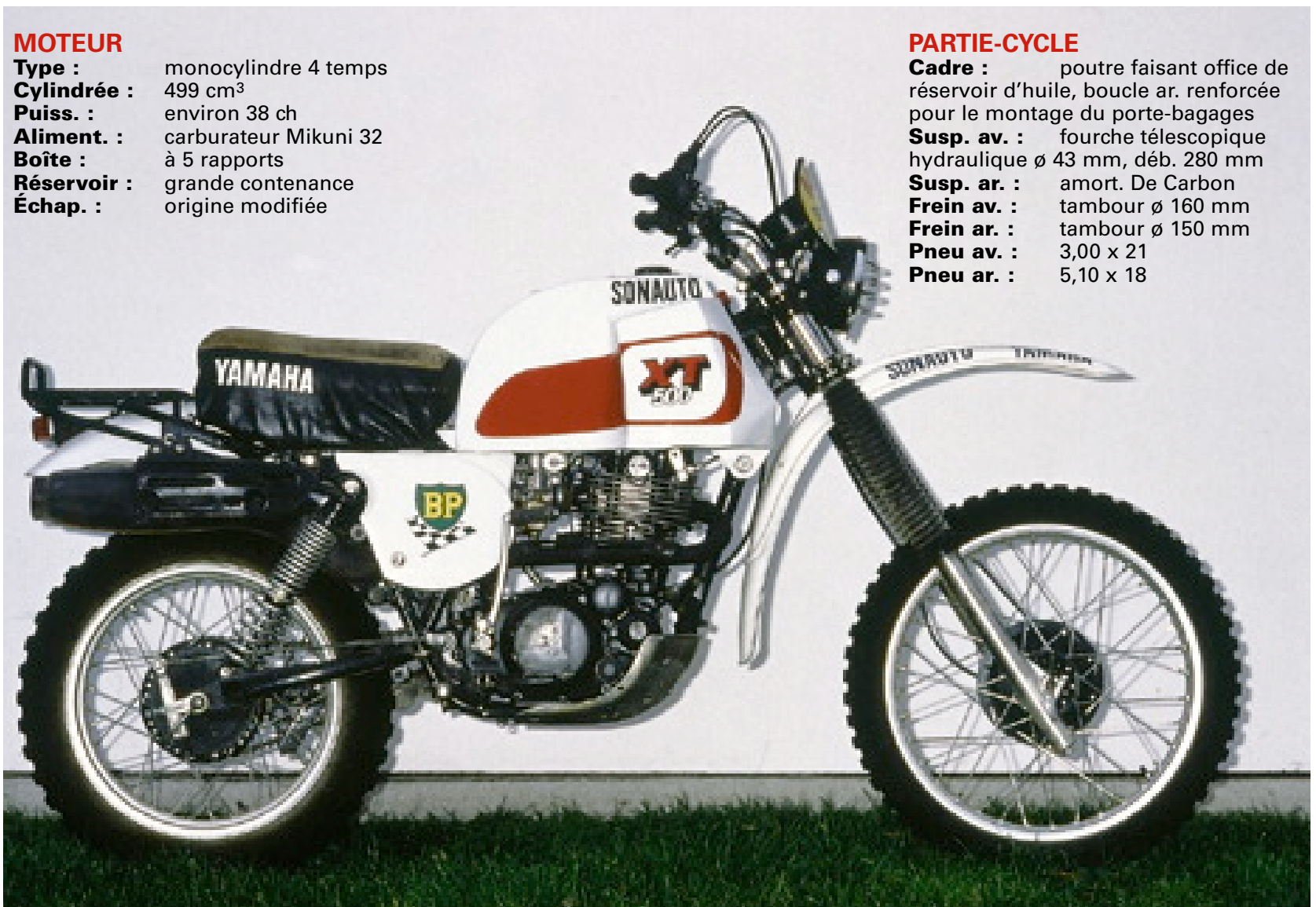
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES XT 500 SONAUTO YAMAHA

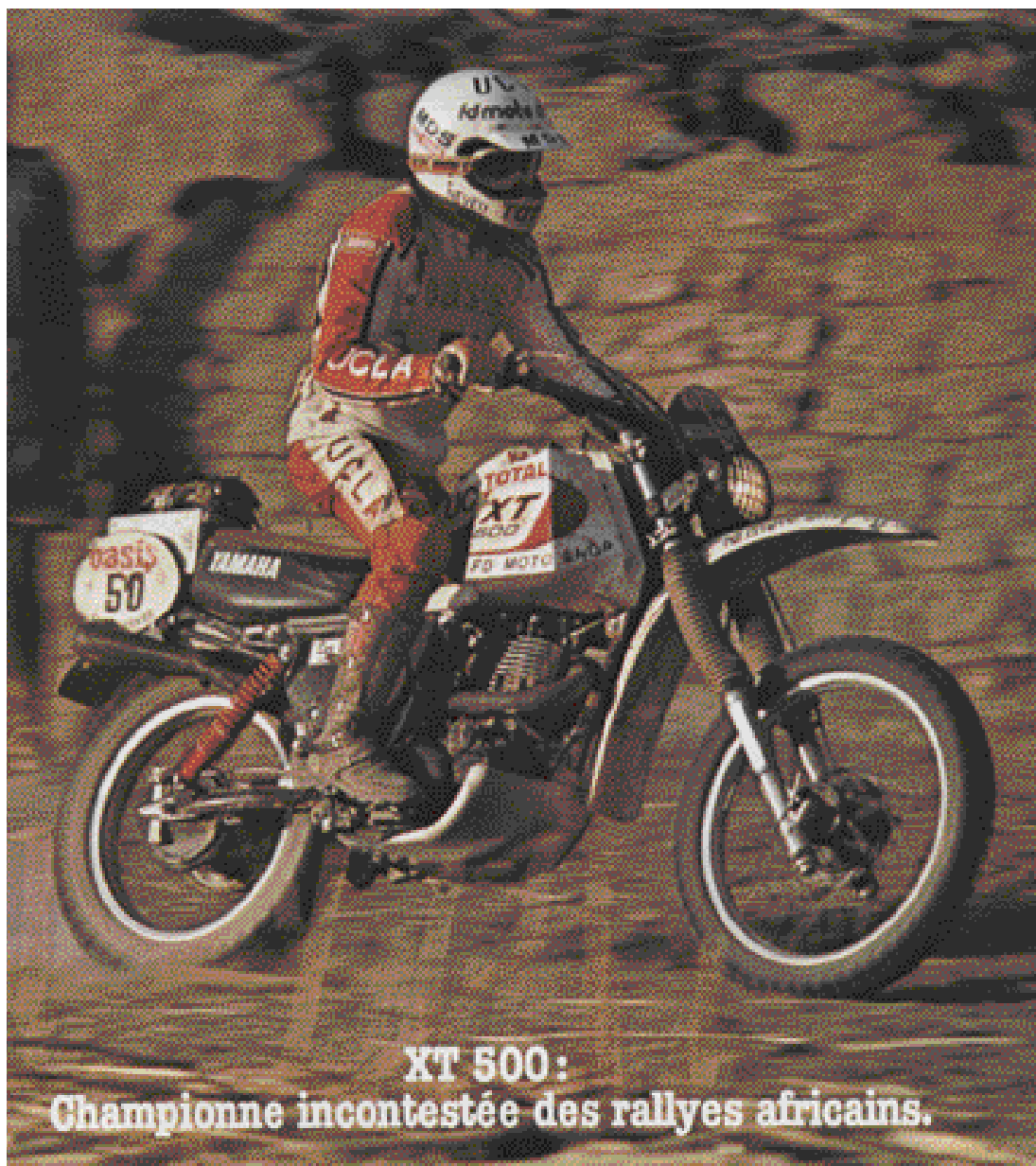
MOTEUR

Type : monocylindre 4 temps
Cylindrée : 499 cm³
Puiss. : environ 38 ch
Aliment. : carburateur Mikuni 32
Boîte : à 5 rapports
Réservoir : grande contenance
Échap. : origine modifiée

PARTIE-CYCLE

Cadre : poutre faisant office de réservoir d'huile, boucle ar. renforcée pour le montage du porte-bagages
Susp. av. : fourche télescopique hydraulique ø 43 mm, déb. 280 mm
Susp. ar. : amort. De Carbon
Frein av. : tambour ø 160 mm
Frein ar. : tambour ø 150 mm
Pneu av. : 3,00 x 21
Pneu ar. : 5,10 x 18





XT 500 :
Championne incontestée des rallyes africains.

PARIS - DAKAR 1980

- Prologue de 4 km à Olivet
- Départ le 1^{er} janvier 1980 de Paris, place du Trocadéro.
- Arrivée : le 14 janvier 1979 à Dakar
- Kilomètres parcourus : 10 000 km
- Kilomètres en spéciale : 4 059 km
- Sur 216 partants 81 sont à l'arrivée dont 25 motos.
- Sur 25 motos classées à Dakar 11 sont des XT 500.

Classement général :

1 ^{er} - Cyril Neveu	XT 500 Yamaha
2 ^e - Michel Merel	XT 500 Yamaha
3 ^e - J-N. Pinneau	XT 500 Yamaha
4 ^e - J-Pierre Lioret	XT 500 Yamaha



Olivier Chevalier : disparition d'un précurseur

Olivier Chevalier est né le 6 février 1949 à Vendôme. Il remporte, au guidon d'un 50 Mondial, l'opération "Jeunes Tigres" organisée par Georges Monneret sous l'égide du pétrolier Esso. Mais ce n'est réellement qu'en 1970 que la passion de la course est la plus forte et qu'Olivier participe à une saison complète, de laquelle il ressort avec le titre de champion de France national 250. L'année suivante il part courir en Angleterre et dispute même deux Grands Prix. A partir de 1972 Olivier Chevalier est véritablement un ambassadeur de la moto, qui fait venir des sponsors extra-sportifs dans ce sport. Le cigarettier français la SEITA en est le plus bel exemple avec sa marque Gauloises. Doué pour les relations publiques, Chevalier l'est aussi au guidon d'une moto et sa deuxième place derrière Pasolini à Rungis lors du GP de Paris le démontre, tout comme à partir de 1973 ses excellents résultats en championnat du

monde. En point d'orgue on note sa victoire au GP de Yougoslavie en 1976 et sa deuxième place au GP d'Angleterre en 1977 en catégorie 350, avec au final une sixième place au championnat devant Christian Sarron et Patrick Fernandez. Olivier Chevalier restera dans les mémoires comme un des bons pilotes français, mais surtout comme un précurseur en matière de "sponsoring", ayant par son talent et ses

qualités amené un grand nombre de dirigeants d'entreprises à s'intéresser à la compétition moto. Olivier Chevalier chute dans les essences de la Verrerie au cinquième tour de la course des 250 qui se déroule sur le circuit Paul Ricard dans le cadre du Moto Journal 200. Victime d'un traumatisme thoracique, Olivier Chevalier est transporté en hélicoptère à l'hôpital de Marseille, où il décède.



Olivier Chevalier n°2 remporte "Les Jeunes Tigres" en 1966... sa dernière course en 1980. Quatorze années de passion.



