



L'hebdomadaire du cinquanteaire

Jean - Louis Tournadre champion du monde



Jean-Louis Tournadre est un nom moins connu que celui de Patrick Pons, Christian Sarron ou d'Olivier Jacques, mais il n'en reste pas moins dans l'histoire comme le premier champion du monde Français en 250.

En 1980, quand Jean-Louis Tournadre vient tenter l'aventure des championnats du monde, c'est un des très bons pilotes français, mais il est noyé dans la multitude, car les pilotes de talent qui jouent un rôle en championnat du monde se "ramassent à la pelle" : Jean-François Baldé, Thierry Espié, Eric Saul, Patrick Fernandez, Patrick Pons, Michel Rougerie,... constituent une partie de la pléiade des pilotes de l'exagone qui s'illustrent en GP. Trente deuxième en 250 avec un point en 1980, Tournadre repart en 1981 faire le mondial 250 avec plus d'expérience et termine septième du classement général. Pour la saison 1982, le premier GP se déroule en France sur le circuit de Nogaro et, suite à un mouvement de grève pour des conditions de sécurité jugées insuffisantes, les pilotes de pointe de la caté-

gorie ne prennent pas le départ de la course. Jean-Louis Tournadre remporte l'épreuve. Facile, pensez-vous, puisque Mang, Lavado et consorts ne sont pas au départ... Eh bien non, car si on regarde les temps des essais et de la course, c'est bien un vrai GP que remporte Tournadre. En course, Fernandez - le cinquième du championnat du monde 1981 - réalise, dans des conditions climatiques quasi identiques aux essais, le meilleur tour avec un chrono de 1'25''00 (132,140 km/h de moyenne), soit mieux que la "pôle" d'Igoa. Tournadre, qui le bat à la régulière de 49 dixièmes de seconde, n'a donc pas fait du tourisme et a véritablement mérité sa victoire. Bien sûr l'absence des autres laisse planer un doute, mais auraient-ils battu Jean-Louis ? Au second GP en Espagne Tournadre termine deuxième derrière Lavado et devant Mang. Au GP suivant (Italie), Jean-Louis est troisième, Mang gagne... Et arrive le dernier GP de la saison. Sur le circuit d'Hockenheim, le 26 septembre 1982, c'est l'heure de vérité. Pour Mang, auteur de la "pôle" en



2'20''24, il faut impérativement gagner et espérer que Tournadre termine au delà de la quatrième place pour être titré. Mais Tournadre montre son intelligence de la course. Il lui faut une quatrième place pour être champion du monde il fait une quatrième place. C'est donc après une splendide saison, magnifiquement gérée, que Tournadre est sacré champion du monde. Et qu'on ne vienne plus dire : "Oui, mais à Nogaro..." car pendant la saison Tournadre est monté huit fois sur le podium et a passé douze fois la ligne d'arrivée dans les points en douze courses. Bien des pilotes ont été champion du monde sans avoir réalisé une telle saison.

Palmarès 1982 Jean- Louis Tournadre

09 mai	1 ^{er}	GP de France
23 mai	2 ^e	GP d'Espagne
30 mai	3 ^e	GP d'Italie
26 juin	2 ^e	GP de Hollande
04 juillet	6 ^e	GP de Belgique
18 juillet	3 ^e	GP de Yougoslavie
01 août	3 ^e	GP de Grande-Bretagne
07 août	7 ^e	GP de Finlande
29 août	2 ^e	GP de Tchécoslovaquie
09 sept.	2 ^e	GP de San Marin
26 sept.	4 ^e	GP d'Allemagne
Record du tour en course :		
GP de Tchécoslovaquie :		
3'51''45 (169,830 km/h de moyenne)		

Paris-Dakar : Pas de victoire mais une pub ... légendaire

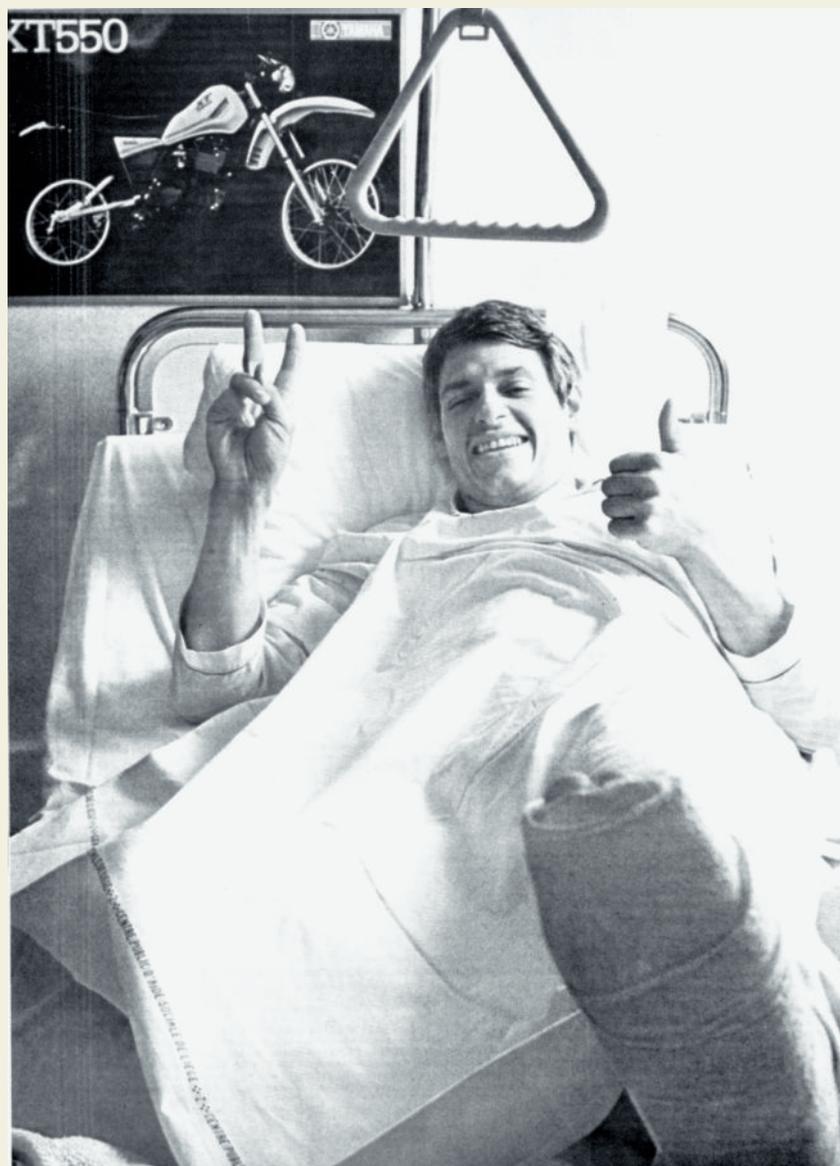
Lors de cette édition 1982, Serge Bacou sur la XT n°103 et Jean-Paul Mingels n°105 abandonnent, avec pour Mingels une grosse chute à deux jours de l'arrivée alors qu'il est en tête de l'épreuve avec 1h20 d'avance sur le deuxième. Michel Merel, le troisième pilote Sonauto Yamaha, est donc le seul des pilotes du team à rejoindre Dakar au gi-

don de son XT550 n°104. Accrocheur, Michel Merel est le brillant vainqueur de trois étapes successives. En effet de Gao à Mopti (538 km), de Mopti à Gao (800 km), et de Gao à Tombouctou (424 km), Michel Merel fait parler son talent et porte au sommet les couleurs de Yamaha en sortant vainqueur de haute lutte de ces étapes. Troisième

au général à Tombouctou, Merel connaît des soucis moteur entre Tombouctou et Niono qui le font rétrograder au classement (6e). Mais il continue de se battre dans les étapes suivantes et est le gagnant de la 16e étape en sortant victorieux de la spéciale Dara-Louga longue de 200km. Pourtant et malgré ses efforts, Merel ne peut revenir sur le podium final de ce 4e Paris Dakar. Il termine cependant à une excellente et superbe cinquième place au classement général.



En 1982, l'équipe Sonauto dispute le Paris-Dakar avec une équipe solide composée de Serge Bacou, Michel Merel (photo) et Jean-Paul Mingels (pub). À deux jours de l'arrivée, Mingels, largement en tête, prend un "volume" monumental qui pulvérise sa moto et le conduit à l'hôpital. Même si Yamaha fait grise mine, "l'exploit" est utilisé pour faire une publicité concernant la XT 550. Pour l'anecdote, il faut savoir que si Merel pilotait bien une moto dérivée de la XT 550, en revanche Mingels pilotait une moto d'une cylindrée de 550 cm³, mais dérivée d'une XT 500. Mais bon quand on ose, on ose !



Ma XT 550 a fait le trou. Moi, je suis tombé dedans.

Mon Paris-Dakar par Jean-Paul Mingels.

Tomber dans un trou à trois jours et 800 km de l'arrivée, quand on possède 1 heure et demie d'avance, c'est vraiment trop de malchance... Et pourtant! Tout avait si bien commencé.

Le départ était prévu pour le 1^{er} janvier. Et les motos ne sont arrivées du Japon que trois semaines plus tôt. Mais la participation des nouvelles Yamaha XT 550 était vraiment nécessaire. Ne serait-ce que pour le banc d'essai formidable que représentent les 10.000 km du Paris-Dakar.

1^{er} janvier, Place de la Concorde : premier bain de foule, en attendant les bains de sable... Les motos sont à peine rôdées. Mais l'aventure commence bien puisque je signe le 2^e temps à la 1^{re} spéciale d'Olivet.

Après Alger, c'est le choc; la découverte de l'Afrique. Comme il faut rôder les XT 550, je mène une course d'attente, derrière les leaders. Attente payante, car à Timeiaouine, je suis classé 5^e, juste derrière Merel, lui aussi sur XT 550. Et je prends la 4^e place à Gao.

Puis, je signe le 3^e temps dans la spéciale Gao-Mopti, ce qui me donne la 3^e place au général. Merel gagne sa 1^{re} spéciale. Bref, tout va bien, et les motos marchent de plus en plus fort.

Tout va aller encore mieux puisque je gagne la spéciale de Bondiagara-Thiou et Merel celle de Djibo-Gao. Doublé des Yamaha XT 550 dans les spéciales les plus épuisantes du rallye! Après un repos bien mérité à Gao, les Yamaha passent à l'attaque. Merel gagne la spéciale Gao-Tombouctou et je termine 2^e, malgré une chute. A Tombouctou, je suis en tête.

Les XT 550 n'en finissent plus de nous étonner, et ne demandent le soir à l'étape qu'un simple entretien de routine.

A Niono, je crois très fort à la victoire. Plus que trois jours, plus que 800 km de spéciale! Et 1 h 30' d'avance sur le 2^e.

Ma XT 550 avait fait le trou... quand je suis tombé dedans!



10 spéciales sur 20 ont été remportées par Yamaha dont 7 par le nouveau XT 550.

XT 550 disponible début avril 82

Gamme XT : XT 550, XT 500, XT 400, XT 250, XT 125.



YAMAHA

30 litres de Champion du Monde. Importateur SONAUTO.



TECHNIQUE, TECHNIQUE, TECHNIQUE, ...

RDLC : YPVS

En 1982, la RDLC est pourvue du système YPVS (valve rotative à l'échappement). C'est la principale évolution qu'elle recevra durant sa carrière. Ce système permet de faire varier le diagramme d'échappement en modifiant la taille de la lumière. Une petite lumière d'échappement favorise les performances en bas et en moyen régime, une grande favorise la

puissance maximale au détriment de la souplesse, des reprises et de l'accélération. La RDLC a aussi évolué esthétiquement : modèle avec tête de fourche. Référence sportive de son temps, la RDLC a toujours ses fidèles qui perpétuent l'esprit RDLC et continuent de faire vivre une moyenne cylindrée considérée par beaucoup comme mythique.



XJ 650 Turbo

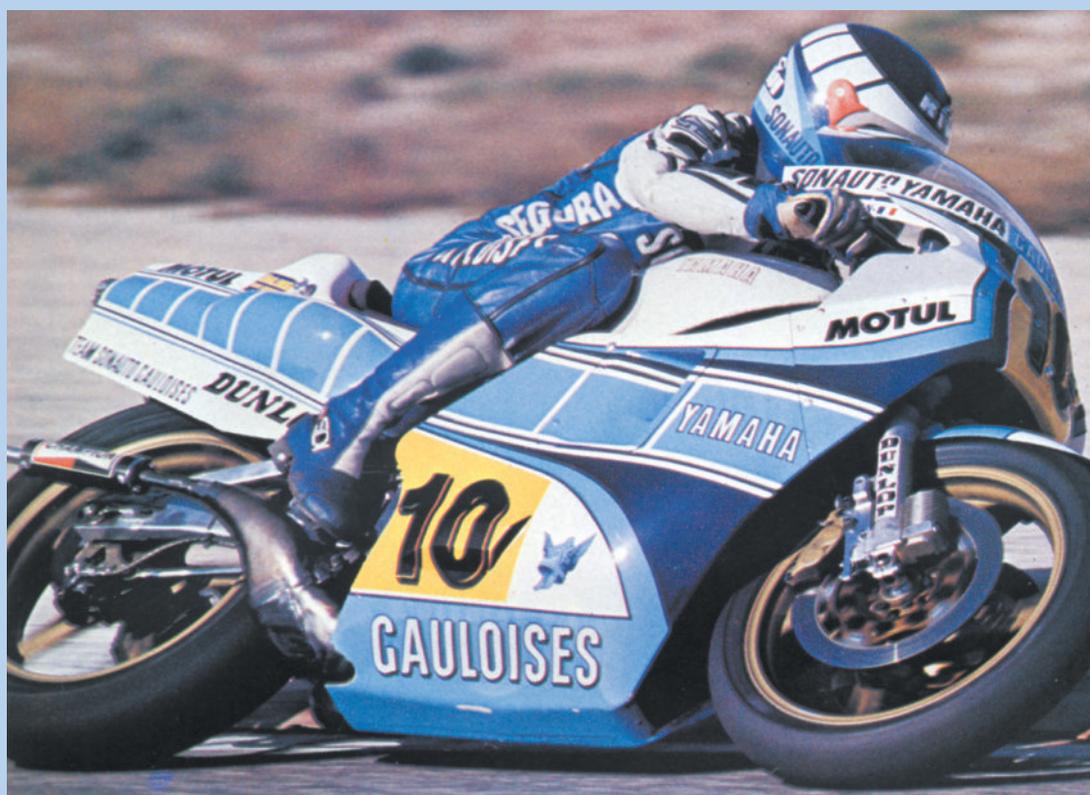


La XJ 650 turbo reste dans l'histoire de Yamaha comme une réussite technique ... mais pas comme une réussite commerciale.

Yamaha "succombe" à la mode Turbo en vogue au début des années 1980, mais esthétiquement par trop atypique. Et l'apport d'un turbo n'étant pas d'un réel intérêt, la XJ 650 "compressée" ne fait pas recette. Pourtant 90 chevaux sont au rendez-vous à 9000 tr/mn, grâce à l'adjonction du turbo Mitsubishi dont la vitesse de rotation est supérieure à 200 000 tr/nm.

500 OW60 Yam'd'usine pour l'écurie Sonauto Yamaha

La 500 OW 60 est une moto d'usine construite à seulement huit exemplaires. Elle se caractérise par son moteur 4 cylindres 2 temps en carré dont l'alimentation est assurée par des distributeurs rotatifs. Délivrant une puissance d'environ 120 ch, la Yamaha aux couleurs de Sonauto Gauloises est pilotée par Marc Fontan qui se classe 7e lors du premier GP de l'année en Argentine, ainsi qu'au quatrième qui se déroule sur le circuit de Jarama (GP en Espagne). Malheureusement les résultats ne sont pas aussi constants le reste de la saison, et malgré une splendide 4e place en Suède à Anderstorp, et une belle 6e place lors de la dernière épreuve de la saison en Allemagne sur le circuit d'Hockenheim, Marc Fontan termine 10e du championnat du monde. C'est le Neo-Zélandais Graeme Crosby, deuxième d'un championnat du monde remporté par Franco Uncini (Suzuki), qui se classe premier pilote Yamaha.



Ce sont seulement huit exemplaires de la 500 OW60 qui sont construits par Yamaha. Une de ces motos, celle pilotée par Fontan, est exposée dans la hall de Yamaha Motor France.

CARACTÉRISTIQUES 500 OW60

Moteur

Type : 4 cylindres en carré, 2 t., distr. rotatif, refroidiss. liquide, 500 cm³, environ 135 ch. Alimenté par 4 carburateurs Mikuni ø 34 mm. Boîte à 6 rapports.

Partie-cycle

Cadre en aluminium, bras oscillant en alu. Fourche télescopique, hydraulique, tube ø 37 mm. Suspension ar. monoamortisseur. Freins avant à disque de 320 mm, ar. disque de 220 mm. Pneus av. et ar. 3,25/4,25 - 18, 3,85/6,50 - 18.

Une bonne pub
c'est une pub
dont on parle et
qui marque...
23 ans plus
tard on en parle
encore...

**XT600 TENERE.
LA VICTOIRE
HAUT LA MAIN.**

RALLYE DE L'ATLAS.
1^{er} Serge BACOU
YAMAHA XT 600
Eclair Gaudin.
2^e Jacky VIMOND
HONDA XL 600
3^e Yves MONTAUDO
YAMAHA XT 600
4^e Philippe VIMOND
HONDA XL 600
5^e Robert SARRON
BMW 800

Le YAMAHA XT 600
Eclair Gaudin avait gagné
une endurance au Dakar
à 38 ans et son relief très
particulier remarquable
d'entretien au quotidien.
Le plaisir était évident.
Le prix, léger et précis.
L'adhésion, à la fois de
YAMAHA XT 600 Eclair,
Serge Bacou a remporté
la victoire haut la main.

Comme XT 125, XT 250, XT 400, XT 500, XT 550,
XT 600 Tenere Gaudin est généraliste.
2 fois vainqueur du Paris Dakar championnat général.
Vainqueur du championnat d'endurance Paris Dakar 1982.
Vainqueur du rallye de l'Atlas 1983.
XT 600 Vainqueur de la BELLA MONTAGNE AIX EN PROVENCE.

SONAUTO **YAMAHA**



Jouir, c'est avoir du plaisir.
Rouler Yamaha, c'est aussi un plaisir.

Il fallait oser faire des panneaux 4 x 3 m avec cette pub ... Sur une Idée de J-P. Ronzel ... validée, après quelques interrogations et un certain temps de réflexion, par JCO.

Pour célébrer la victoire de Serge Bacou au Rallye de l'Atlas 1983, et vanter les mérites de la XT 600 Ténéré de série, Yamaha réalise cette publicité très "le texte colle à l'image".

Cette publicité est faite par Sonauto Yamaha pour célébrer les victoires de la marque et de ses pilotes : tout simplement superbe.



LE NOIR ET BLANC S'INCLINE DEVANT NOS COULEURS.



Christian SARRON
Champion du monde de vitesse
Catégorie 250 cc.



Serge BACOU
Vainqueur du Rallye de l'Atlas.
Vainqueur de la Baja Montserrat avec
Chuck STEARN.



Jacky VIMOND
Vice-Champion du monde de Cross
Catégorie 250 CC.
Champion de France de Cross
Catégorie 250 cc Inter.
15 victoires sur 15 manches.



Jean-Paul MINGELS
Castel Moto
Champion de France de Cross
Catégorie 500 cc Inter.



Jean-Luc FOUCHET
Champion de France de Cross
Catégorie 125 cc Inter.



Y. KERVILLA,
S. DESMARE, P. LEBLANC
Vainqueurs des 24 Heures
de Bretagne.

Cette année, le drapeau à damiers noirs et blancs s'est très souvent incliné devant nos couleurs grâce à nos pilotes qui ont, tout au long de cette fabuleuse saison, fait vibrer le monde de la course au son du diapason.

Bravo aux pilotes SONAUTO, bravo également à Eddie LAWSON, Champion du monde 500 vitesses.

Ce brillant palmarès ne pourrait exister aussi sans la présence à nos côtés de Gauloises, Motul et bien sûr du public. Un grand merci à tous et à l'année prochaine!

38 titres de Champion du monde.

