



[www.legends-yamaha-enduros.com](http://www.legends-yamaha-enduros.com)

## SOMMAIRE

INFOS	04
WEB LÉGENDE	16
GALERIE DE PORTRAITS	17
COURRIER	18
DOSSIER : ESSAI HISTORIQUE, PRATIQUE... SUZUKI T500 ET GT500 1967-1977	20
DES MOTOS ET DES HOMMES TAKAZUMI KATAYAMA	34
MOTO STUDIO ITAL JET 50 MUSTANG VELOCE 1967	40
ESSAI YAMAHA GT 80 1974	48
ESSAI TRIUMPH T100 À CADRE GREEVES	54
SORTIE MUSÉE RIPOCHE	60
GROS PLAN HONDA 125 BICYLINDRES 1959-1970	64
RESTAURATION LES ROBINETS D'ESSENCE	66
AVANT-APRÈS	70
LA BONNE OCCASION BMW R 80 G/S 1980-1986	72
PETITES ANNONCES	73
INDEX DES ARTICLES PARUS	86
AGENDA	88
INSTANTS D'ANNÉES TERRHOT 175 TOURNOI 1957-1961	91



TAKAZUMI  
KATAYAMA

34

[www.legends-yamaha-enduros.com](http://www.legends-yamaha-enduros.com)

YAMAHA GT 80 1974

48

60

MUSÉE RIPOCHE



Photos de couverture :

M. Châteauneuf, P. Gauthier, J.-P. Franchini et F. Basso  
En page 48, portrait de M. Châteauneuf

YAMAHA GT 80

# GRANDEUR NATURE



Beaucoup ont pensé que le Yamaha GT 80 n'était qu'une simple copie à l'échelle de la glorieuse 250 DT-1... Mais pas lui ! Lui, il a toujours cru que ce n'est pas parce que l'on a des petites roues que l'on ne peut pas aller aussi loin que les autres.

PAR  
RICHARD  
ANDRÉ

C'est vrai qu'à première vue, notre petit Yamaha GT 80 ressemble à un copié/collé de la célèbre 250 DT-1 ! Mais ce que l'on ne voit pas, c'est à quel point il perpétue l'esprit initié par sa grande sœur en mars 1968 et ce, dans un rayon bien plus grand que celui de ses petites roues !

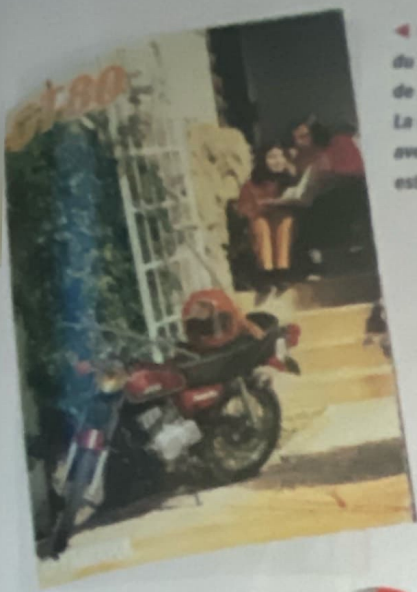
C'est bien à Yamaha que l'on doit ce concept du trail bike qui offre une approche très différente de celui du scrambler. Tous deux ont été conçus pour s'échapper du bitume et de ses règles de plus en plus restrictives (voire répressives), mais la démarche est différente. Le scram-

bler est une moto de route adaptée au tout-terrain (pots relevés, grand guidon haubané, petit réservoir et pneus à crampons) tandis que le trail est dérivé d'une moto de tout-terrain accommodée au code de la route.

Cette idée de génie va donner naissance à des motos simples, légères et finalement très efficaces. Elles seront capables de trimballer son pilote au boulot tous les jours de la semaine et de l'emmener, le week-end venu, s'aérer les neurones sur les petits chemins qui sentent bon la noisette ! Liberté, simplicité, complicité... pas besoin de grandes roues pour ça !

## Comme une grande

Apparu en France fin 1973, le GT 80 n'impressionne guère par sa taille... même perché tout en haut du stand Yamaha du salon de la Porte de Versailles. Pourtant, il a tout d'un grand. Son mono deux-temps est équipé d'un cylindre à cinq lumières et d'une admission par clapets, le "must" de chez Yamaha à l'époque. Il possède aussi un graissage séparé Autolube, une boîte à quatre rapports, un vrai cadre double-berceau, une fourche télescopique,



◀ Une publicité du Yamaha GT 80 de 1974. La ressemblance avec ses aînées est immédiate.



▲ Si vous la préférez en bleu ! Notez que, cette fois-ci, la longue selle est d'origine.

► Comme Kirikou, le GT 80 est petit, mais il peut beaucoup !



[www.legends-yamaha-enduro.com](http://www.legends-yamaha-enduro.com)

deux amortisseurs hydrauliques, une selle biplace longue et épaisse, un klaxon, des clignotants, une batterie six volts pour alimenter tout ça et même... un compteur qui s'éclaire la nuit ! Que demander de plus ? Précisons que la selle du 80 de cet essai, un modèle 1974, n'est pas d'origine. Elle provient du petit Yamaha GT 50, commercialisé à la même époque.

Malgré sa superbe finition, le GT 80 ne va pas connaître un énorme succès. S'il se vend honnêtement les deux premières années (447 en 1974, 718 en 1975), la troisième année, c'est la dégringolade (147 seulement en 1976). Devant ce constat sans appel, Yamaha décide d'arrêter les frais et le GT 80 disparaît du catalogue. On ne reverra plus de 80 cm<sup>3</sup> chez Yamaha jusqu'à l'arrivée de cette fameuse loi permettant l'accès aux 80 cm<sup>3</sup> avec le permis voiture. C'était en 80. Comme quoi, le hasard et la loi des nombres ne font pas toujours bien les choses !

Il est vrai qu'avec ses 1 075 mm de hauteur hors tout et ses 70 kg, le GT 80 se révèle trop grand pour les petits mais, curieusement, pas si risqué que ça pour les grands. Démonstration.



◀ Le généreux tambour avant simple-came remplit parfaitement son rôle.

▼ Le confort de notre lilleputienne est royal grâce à sa selle épaisse (provenant d'un GT 50) et ses suspensions souples et moelleuses.



### Un mini-bike pour adulte

Fièrement campé sur la pointe de sa béquille latérale, sa selle m'arrive à peine au-dessus des genoux. Précisons pour la mise en scène que je mesure 1,85 m... sans mes bottes ! J'enjambe aisément ce petit monstre et entame une longue descente avant que mon auguste fessier ne vienne à toucher le skai du siège. Ciel que la selle est basse ! Quand enfin il y parvient, il trouve l'endroit large, moelleux et pour tout dire fort accueillant. Les pieds trouvent naturellement les repose-pieds, le haut guidon laisse toute la place nécessaire aux guiboles sans que vos avant-bras ne viennent s'y bloquer ou que les coudes ne jouent du xylophone avec vos côtes. Cela peut paraître incroyable, mais cette petite bête est carrément spacieuse. N'ayons pas peur des mots !

[www.legends-yamaha-enduros.com](http://www.legends-yamaha-enduros.com)

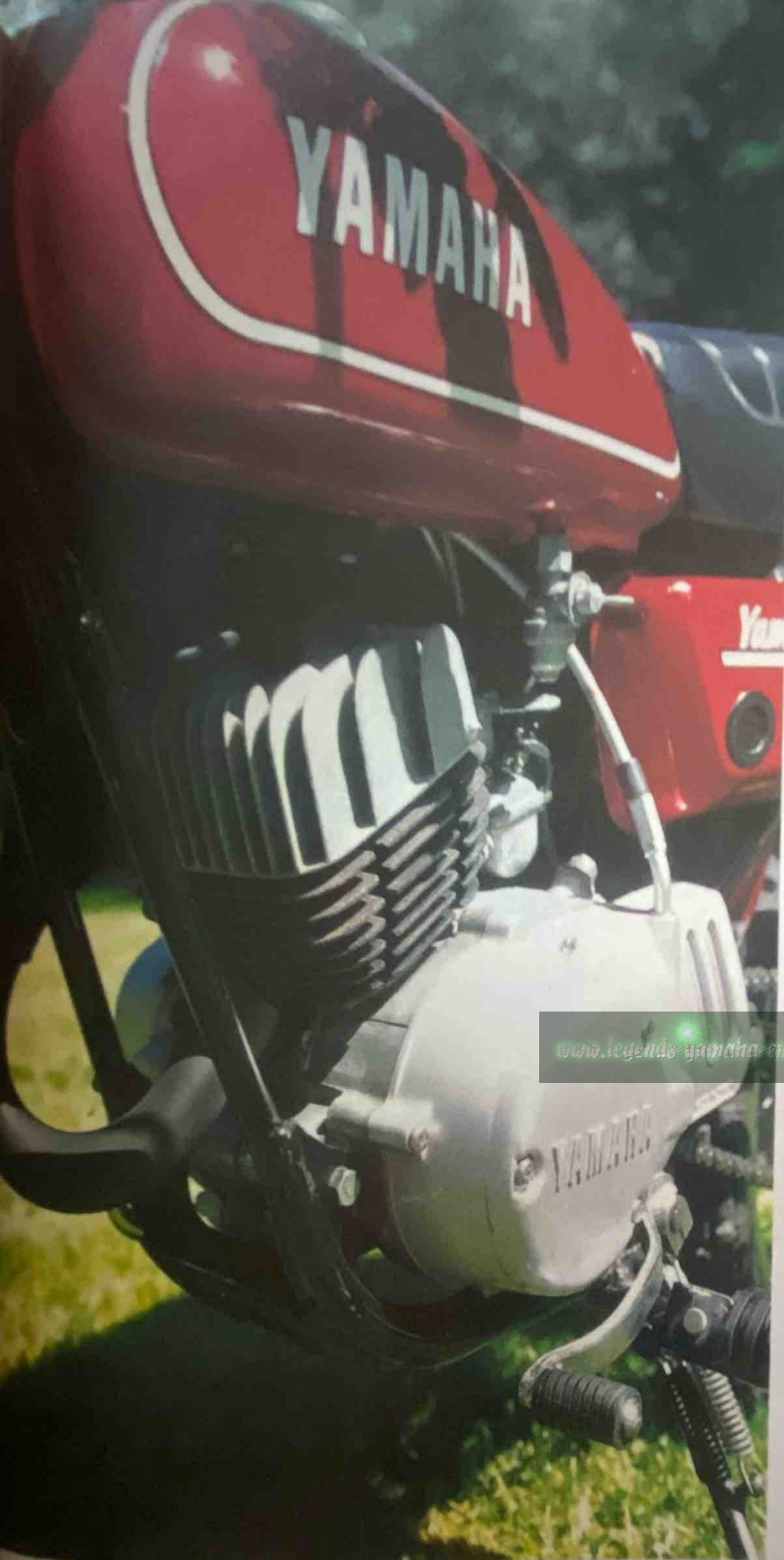
Contact au tableau de bord, starter sur le carbu, un coup de kick à droite, première en haut, et le petit mono deux-temps se lance fièrement dans les tours. Malgré son épais silencieux, les explosions restent toniques surtout que le gaillard grimpe vite dans les tours. Les accélérations sont très sympathiques et les quatre rapports vite passés (toutes les vitesses en haut). Les 70 km/h sont atteints les doigts dans le nez (il est donné pour 75 km/h en pleine colère), il est même grand temps de rendre la main, geste hautement contesté par le petit moteur qui ferraille sa désapprobation, refroidissement par air oblige.

Tout compte fait, notre GT 80 se montre encore et toujours tout à fait à son aise dans la circulation quotidienne. Ses accélérations lui permettent de rester facilement devant toutes

## CHALLENGE HOLLYWOOD YAMAHA

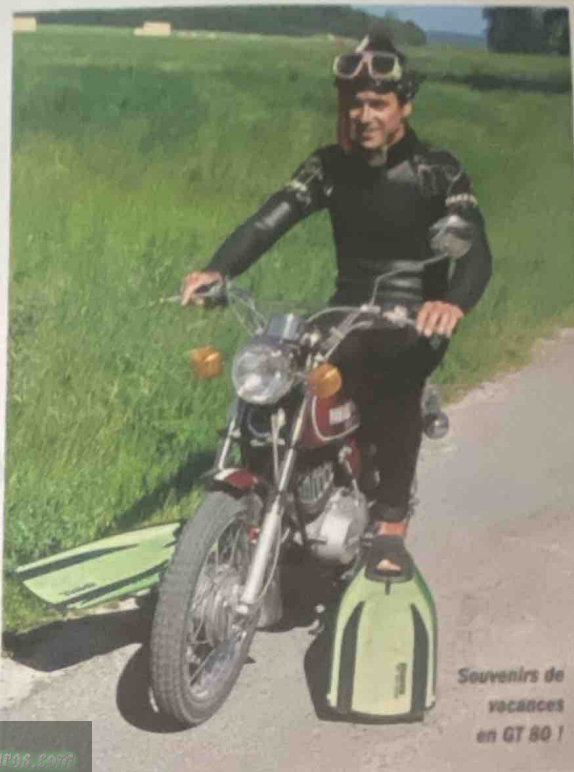
En 1976, Yamaha Sonauto lance, en partenariat avec les chewing-gums Hollywood, les casques Nava et les amortisseurs Koni, le Challenge Hollywood Yamaha disputé avec des Yamaha GT 80. Cette compétition a l'originalité de se courir dans des disciplines aussi différentes que l'enduro, la vitesse (sur circuit de kart !) ou encore le short-track. Une idée sympa où une trentaine de concurrents venait participer sans prétention à une ou deux épreuves, histoire de s'amuser un bon coup sans se ruiner, ni physiquement ni financièrement. Parmi les plus audacieux, on note la présence d'un certain Cyril Naveau qui compagne la timbale.





[www.legendes-yamaha-enduros.com](http://www.legendes-yamaha-enduros.com)

◀ La boîte de vitesses, douce et précise, renferme quatre rapports parfaitement étagés.



Souvenirs de vacances en GT 80 !

## FICHE TECHNIQUE

■ **MOTEUR** – Monocylindre deux-temps vertical refroidi par air de 72 cm<sup>3</sup> (47 x 42 mm). Taux de compression : 6,8 à 1. 4,9 ch à 6 500 tr/min et 0,55 m.kg à 6 000 tr/min. Un carburateur + clapets. Graissage séparé. Embrayage multidisque dans l'huile. boîte à quatre rapports.

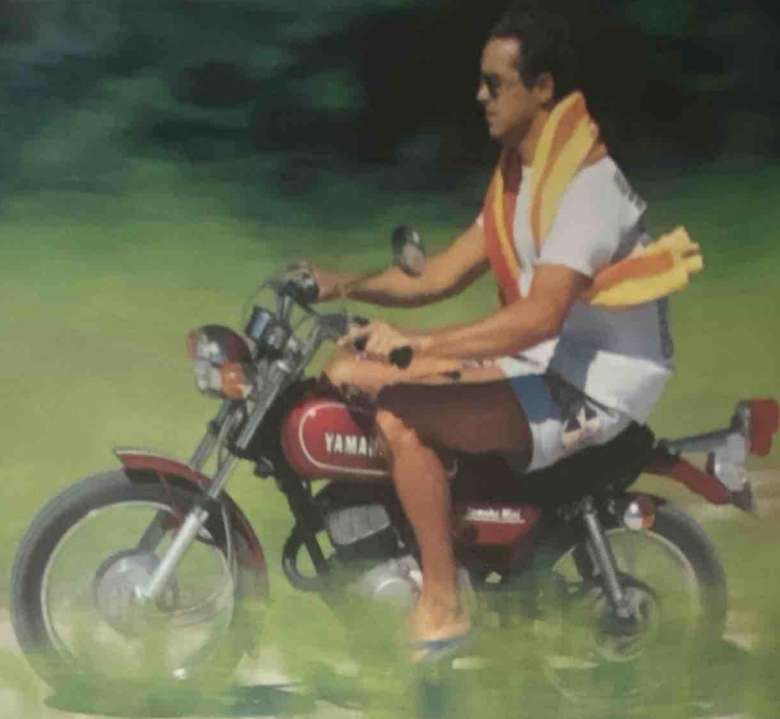
■ **PARTIE-CYCLE** – Cadre tubulaire double-berceau en acier. Fourche télescopique et suspension arrière oscillante à deux combinés hydrauliques. Deux tambours simple-came. Pneu av. / ar. : 2.50 x 15 / 2.75 x 14. Réservoir de 4,8 l. 70 kg pour 75 km/h. Cote : de 500 à 1 200 € selon l'état.



◀ Le tableau de bord se résume à un gros tachymètre bien en vue et un contacteur principal à portée de main. L'essentiel !

► On retrouve sur notre 80 tous les raffinements de ses grandes sœurs : un graissage séparé Autalube et un équipement électrique complet bien à l'abri sous le voile.





« Bonne envie pour aller draguer à la plage ! En revanche, pour revenir à deux, se faut être sacrément amoureux ! »

ces autos qui fument, son moteur avale la moindre côte sans broncher, ses suspensions offrent un bon confort à défaut d'une excellente tenue de route et ses freins sont largement à la hauteur de ses performances. Que demander de plus ?

Eh bien, le plus vient de son appétit d'oiseau : " 1,33 l aux 100 km à 30 km/h sur route plate ! " comme le précise

**Trois gouttes d'essence, une brosse à dents pour les moustiques et à nous la liberté en GT 80...**

la documentation d'époque. Un détail qui aujourd'hui n'en est hélas plus un.

Alors, trois gouttes d'essence, une brosse à dents pour les moustiques et... à nous la liberté. Que ce soit pour aller à la plage ou au bout du monde, le Yamaha 80 GT se montre d'une incroyable aisance à faire oublier sa petite taille. Et ça... c'est grand !



## LE TOUR DU MONDE EN 80... CM<sup>3</sup>

...Et voici...

**L'ANTI-RAID  
OU  
UN MINI YAMAHA AU BOUT DU MONDE**

Feuilleton hebdomadaire

C'est au guidon de sa Puce, un Yamaha GT 80, que Fred Tran Duc a accompli un incroyable tour du monde dont les lecteurs de Moto Journal ont vécu les péripéties à travers ses Cortes Postales hebdomadaires. Lundi 4 août 1975, Fred et sa Puce font semblant de se tromper Porte d'Orléans et empuilent l'autoroute A6. Ils sont partis pour un périple de quatre années

(jusque fin 79) qui va les mener en plusieurs voyages, ponctués de nombreux retours en France, de Paris jusqu'au Japon. Au gré de leurs vadrouilles, ils traverseront la Grèce, la Turquie, le Moyen-Orient, l'Inde, le Népal, l'Asie du Sud Est et trouveront même le moyen de participer au rallye Côte-d'Ivoire/Côte-d'Azur en 1977 (abandon après 2 000 km). Puis Fred repartira sans sa Puce, laissée au Japon, à travers le continent américain mais là, c'est une toute autre histoire. Pour vous faire saliver, voici un court extrait. Fred et sa Puce sont quelque part en Jordanie sur une route sinueuse :

« Oh Joie! Des virages, des virages de Puce, bien serrés, des esses, des doubles-esses, sur une route aux gravillons saillants, qui accrochent nos pneus comme des ventouses. Allah ! Quel pied, quelle folie ! On fait racler les sacoches dans les virages. Ça fait ric à gauche, puis ric à droite, on est heureux, Puce et moi. Puce, c'est la Yamaha-4 qui gagna des championnats du monde. Moi, je suis Phil Read, son chevalier servant. Hollywood est devant nous... Attends, Puce, à Craig Ny Baa, on lui fait l'intérieur, et à nous un nouveau titre de champion du monde. Et ric, et ric, Hollywood est derrière nous maintenant. » Comme quoi, si Jules Verne l'a bien fait en 80 jours, en 80 cm<sup>3</sup> ça le fait aussi !

Micou MONTANGE (Moto Journal)  
et Richard ANDRÉ

▲ Le petit mono deux-temps est doté d'une admission à clapets. Il délivre 4,9 ch à 6 500 tr/min sans trop se fuser.