

# RETROSPECTIVE



Le succès est désormais assuré pour cette jeune coupe qui soufflait cette année sa seconde bougie. Tout comme en 81, elle a été largement dominée par un pilote. P. Robles a remporté 7 courses sur 10. Qui dit mieux ?

## COUPE

# YAMAHA-GAULOISES 82

## L'école des champions

*Paquet de furieux, freinage limite, intoxe en tout genre, rien ne manque à la panoplie des Yamaha Boys qui à chaque fois ont offert un spectacle de haut niveau aux spectateurs.*

## SUCCES CONFIRME

**Matériel attrayant, super gros lot pour le vainqueur : la seconde édition de la coupe Yamaha-Gauloises n'a pas fait le « plein » de concurrents sans raisons.**

Lancé en 81, le challenge Yamaha-Gauloise a d'emblée rencontré un vif succès, ramenant sous sa coupe nombre de jeunes pilotes, alléchés tout à la fois par le « gros lot » de fin de saison et par la perspective de courir sur une machine attrayante, encadré par une organisation à la hauteur de l'événement.

Dès la seconde année, celle qui désormais est familièrement appelée « coupe Yam » concrétise la bonne politique menée par ses dirigeants et, contrairement à la défection générale enregistrée par la vitesse nationale, augmente ses effectifs. On note toutefois un net changement d'orientation parmi les concurrents qui, en grande majorité, sont des nouveaux venus et même pour certains des novices de la compétition. Les « première année » de licence ont leur classement à part et courent pour le « Premier Pas Dunlop », les autres pour le titre suprême qui permettra au vainqueur de mettre le pied dans l'anti chambre des GP (le championnat d'Europe), tous frais payés. Rivalisant d'audace et de mordant, tous ces jeunes pilotes très motivés vont ainsi favoriser le succès de cette coupe et lui donner sa renommée.

De cette seconde édition, et malgré la vive opposition rencontrée, un pilote va se démarquer très nettement du peloton et accumuler les victoires, marchand sur les traces

de son prédécesseur, T. Rapicault, lauréat 81. En 10 courses, P. Robles, un jeune Toulonnais, va remporter sept victoires et se « contenter » de deux secondes places, un exploit !

### Historique d'une jeune épreuve

L'initiative de cette Coupe, on la doit avant tout au directeur de l'importation des Yamaha en France : J.-C. Olivier. Avec l'esprit de compétition qui le caractérise, et fort de cette toute nouvelle machine ultra-sportive qui vient d'apparaître au catalogue de la marque, la 350 RDLC (on est en 79), l'idée lui vient de créer un challenge. A l'occasion du salon de septembre, il en fait part à J.-P. Brunier, fondateur et patron de Print Création. Vous expliquer en détail les occupations de cette maison serait un peu long mais sachez que cette société s'occupe de gérer un certain nombre d'écuries de course auto et moto dont celle de Sonauto pour les GP. Elle a également organisé sous le nom de Chrono le challenge Honda jusqu'à sa disparition. Une maison pour le moins hétéroclite, qui vend également de l'habillement publicitaire, mais reconnue pour son sérieux.

En mai 80, Print Création soumet un avant-projet de ce qui s'appellera la Coupe Yamaha.

Début 81, la Coupe Yamaha-Gauloises prend place dans le calendrier sportif. Le Seita, déjà associé à Yamaha par le biais de son écurie de GP, a rejoint ce challenge, renforçant son image sportive auprès des jeunes. Dès la première rencontre, le succès est assuré pour cette nouvelle formule. Les concurrents affluent des autres formules, conscients de l'intérêt de ce deux-temps sportif et alléchés par le « cadeau » de fin d'année : ni plus ni moins qu'une écurie clés en main pour disputer le championnat d'Europe.

Pour cette première édition, c'est T. Rapicault qui décroche la timbale, et ce malgré la résistance de vieux briscards des pistes. Deux Yamaha 250 TZ lui sont allouées ainsi qu'un camion, une caravane et un budget pour faire tourner l'écurie. On comprend ainsi un peu mieux l'engouement que connaît la seconde édition, et ce malgré la défection que connaît le milieu des courses françaises.



### La saison 82

Le coup d'envoi de cette saison 82 est donné à Croix-en-Ternois. Plus d'une centaine de concurrents sont venus participer à cette première manche mais l'on remarque l'absence de la plupart des pilotes du sud de la France pour qui le circuit est un peu éloigné. On les retrouvera plus tard à Magny-Cours et au Ricard.

En ce début de saison, on essaie bien entendu d'établir une première hiérarchie, mais nombreux sont ceux qui, sur le papier, peuvent prétendre à la victoire, P. Robles en tête. Le Toulonnais, malgré sa récente expérience de la course, fait figure de favori grâce à sa quatrième place l'an passé. Parmi les engagés, on retrouve également F. Girod-Roux, E. Delcamp, A. de Puniet, M. Augizeau, J. Roche et bien d'autres, tous décidés à se battre durement pour conquérir le titre. T. Rapicault, le vainqueur 81, leur a montré l'exemple. Avec son écurie toute neuve, il est bien parti pour défendre le titre des 250 cm<sup>3</sup> au sein du championnat d'Europe, et ce dans d'excellentes conditions. Une chance pour un jeune national d'être propulsé dans l'antichambre des GP.

Les machines de cette seconde édition de la Coupe Yamaha n'ont pour ainsi dire pas évolué. On retrouve les 350 RDLC aux couleurs Sonauto-Gauloises. Seule obligation pour les possesseurs de modèle 80 : changer les cylindres pour des modèles 81.

Dès cette première course, deux pilotes vont se montrer un ton au-dessus des autres concurrents : P. Robles et F. Girod-Roux. Ils ne laissent aucune chance à leurs adversaires pourtant lancés

### Classement Général Yamaha-Gauloise 1982

	14-3 Croix-en-Ternois	28-3 Magny-Cours	4-4 Bugatti-le-Mans	11-4 Paul-Ricard	9-5 Nogaro	23-5 Monthlary	6-6 Magny-Cours	25-7 Carole	19-9 Paul-Ricard	10-10 Le-Mans	Classement général	Cumul - 2
1. P. Robles	15	15	12	15	15	15	15	12	—	—	105	
2. M. Augizeau	10	12	5	10	2	3	1	12	10	15	77	
3. J. Roche	6	—	8	12	8	12	4	4	15	10	75	
4. E. Delcamp	5	—	15	6	10	4	8	4	6	6	60	
5. A. De Puniet	8	10	10	8	5	5	10	8	—	—	59	
6. F. Girod Roux	12	—	6	—	12	1	—	10	—	—	3	44
7. J. Luminet	2	5	2	—	—	6	2	—	8	12	37	
8. P. Pagano	—	8	1	5	—	2	—	—	—	5	2	23
9. P. Blasutti <sup>o</sup>	—	—	—	—	—	10	—	5	3	1	19	
10. P. Aubaut	—	—	—	—	6	—	3	—	—	—	8	17
11. P. Maisonneuve	—	—	—	—	8	6	—	—	—	—	—	14
12. T. Huaux	—	3	3	—	1	—	—	—	1	5	13	
13. M. Pradal	—	—	—	—	—	—	12	—	—	—	—	12
14. D. Moy	—	6	—	4	—	—	—	—	—	—	—	11
15. E. Le Liard <sup>o</sup>	—	—	—	—	4	—	—	3	—	4	11	
16. M. Grolleau <sup>o</sup>	—	—	—	3	—	—	—	—	4	—	7	
17. P. Serra	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6	
18. P. De La Farge	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	6	
19. M. Bobeau	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	
20. H. Chimera	1	—	4	—	—	—	—	—	—	—	5	
21. J.-M. Dupouv	—	—	—	2	3	—	—	—	—	—	5	
22. R. Jauze	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	
23. P. Chouteau	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	
24. E. Vandenberghe	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	
25. P. Pelletant	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2	
26. J.-C. Cantiny	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
27. T. Galland	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	

(<sup>o</sup>) : premier pas Dunlop



# La préparation

Comme toutes les machines gagnantes, celle de P. Robles n'a pas échappé à la règle et a subi de la part d'autres concurrents des attaques acerbes. « Moto non conforme, moteur tapé », des rumeurs habituelles qui n'ont pas empêché le Toulonnais de démontrer en fin de saison que même avec une machine moins puissante, la classe permet de combler bien des handicaps. Trois démontages de Jacky Germain, le spécialiste Yamaha de la coupe, n'ont du reste rien décelé de litigieux ni de suspect.

Néanmoins, pour en savoir un peu plus sur cette machine, nous sommes allés voir son préparateur Philippe Michel à Toulon qui, bien volontiers, nous a livré ses secrets (enfin presque tous).

Oh ! rien en fait de bien extraordinaire : un montage soigné, quelques astuces et vous avez une moto qui marche fort et bien.

Le tableau qui suit vous permettra de mieux vous y repérer et de franchir ainsi plus facilement les étapes. Cela étant, cette préparation n'est pas limitative, chaque préparateur a ses petits trucs qu'il se garde bien de dévoiler au voisin ; à vous d'ouvrir l'œil dans les parcs coureurs car la technique progresse à pas de géant.

## Yamaha 350 RDLC modèle 80/81/82

### Moteur

<b>Haut moteur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— culasse surfacée aux cotes minimales autorisées.</li> <li>— pistons pesés et mesurés. Un jeu plus large de 8 centièmes à la place des 5 centièmes d'origine évite en principe les serrages.</li> <li>— bougies NGK B 9 ES ou B 8 ES.</li> <li>— ajuster avec précision le carbu et le cylindre ainsi que la jonction du cylindre et du pot d'échappement.</li> </ul>
<b>Bas moteur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— parfaire l'étanchéité du bas moteur avec un produit du genre Rubson.</li> <li>— la pompe à huile doit être réglée à son minimum de débit (uniquement sur circuit bien sûr !).</li> <li>— 1 litre d'huile de boîte suffit et permet à la pignonerie de tourner plus librement.</li> </ul>
<b>Allumage</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— avant toute chose, pour préserver l'allumage il s'avère indispensable de rajouter une énorme tresse de masse entre le moteur et le cadre.</li> <li>— le volant magnétique doit être bien ajusté avec le vilebrequin, parfaire par la même occasion l'étanchéité avec le produit genre Rubson.</li> <li>— l'allumage est réglé à 1,8 au lieu de 2. La moto devrait ainsi gagner en souplesse.</li> </ul>
<b>Vilebrequin</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— à vérifier très souvent. Il a une tendance chronique à se décentrer, donc avoir l'œil dessus et surtout le régler au départ.</li> </ul>
<b>Echappement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— bien nettoyer les coudes et les chicanes. Enlever la laine de verre des chicanes et soigner la jonction cylindre-échappement. Très important.</li> </ul>
<b>Carburateur</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— il est très important que les carburateurs soient parfaitement synchronisés. Sur la machine de Philippe, les gicleurs ont été presque toute la saison des 180.</li> </ul>

### Partie-cycle

<b>Roues</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— enlever la cale à l'intérieur de l'étrier de frein qui freine la roue.</li> <li>— en revanche il ne sert à rien d'enlever le joint spi du roulement de roue. Intéressant, sur un vélo, cela est sans incidence sur une moto, dixit le chef.</li> <li>— purger fréquemment le liquide de frein.</li> </ul>
<b>Suspension</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— tout d'abord purger la fourche et mettre 160 cm<sup>3</sup> d'huile de très bonne qualité.</li> <li>— changer fréquemment d'amortisseurs et le régler au plus dur en compression (on ne peut pas toucher à la détente).</li> </ul>
<b>Divers</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— mettre des cales sur les fixations intérieures des pots d'échappement pour rentrer ceux-ci.</li> <li>— faire très attention au clips de sélecteur qui a tendance à jouer les filles de l'air.</li> </ul>

### Entretien

A vrai dire, celui-ci est très variable. Les conseils qui suivent ne sont pas à prendre que pour exemple et doivent être adaptés au cas de chacun.

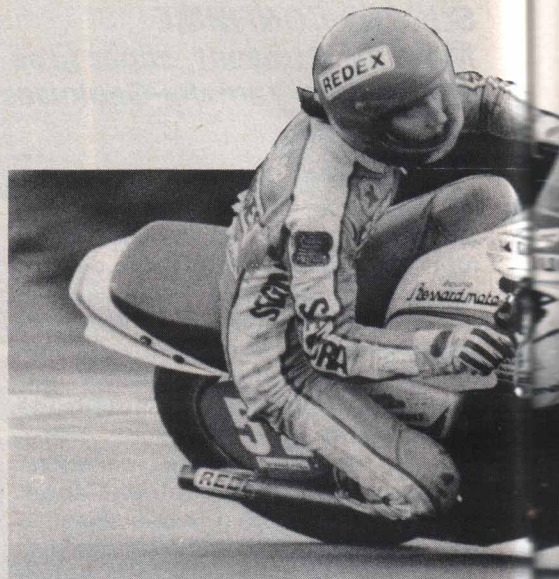
- vidange de boîte à chaque course.
- réglage fréquent de la synchronisation des carbus.
- pistons (certainement le point le plus variable : pour certains peu, pour d'autres des montages de pistons).
- pneumatiques : compter un train par week-end.
- démultiplication en permanence 16 x 38.

à leur poursuite, après leur excellent départ. M. Augizeau, A. de Puniet, J. Roche et E. Delcamp se contentent des accessits mais non sans garder un esprit de revanche. Cette première étape laisse donc augurer d'une saison mouvementée et surtout très disputée. Le deuxième round, deux semaines plus tard à Magny-Cours, concrétise pourtant l'excellente performance de P. Robles. Remarquable d'efficacité, le Toulonnais offre une véritable leçon de pilotage et personne ne peut lui disputer la victoire, pas même Joël Roche, un instant dans sa roue qui, très rapidement, va être éliminé par une chute. Augizeau, à quelques encablures de l'homme de tête, réussit à contenir A. de Puniet et ils montent dans cet ordre sur le podium. La troisième manche se déroule dans le cadre des 24 H du Mans. Bénéficiant d'un public nombreux, les Yamaha-boys ont un avant-goût de l'ambiance d'une épreuve inter réunissant 50 000 personnes. Quatre pilotes se

font tout particulièrement remarquer lors de cette finale. Dès le départ, un groupe composé de Delcamp, Robles, Roche et de Puniet se démarque assez nettement du reste des concurrents. Delcamp, très en forme, est un des rares pilotes cette saison à contrer le Toulonnais, ce qui est tout à son honneur. Il s'empare de la tête et ne la quitte plus jusqu'à l'arrivée. Second, Robles réussit néanmoins à distancer de Puniet et Joël Roche.

Avec douze points de plus à son actif, Robles se place d'ores et déjà comme le leader incontesté de cette seconde édition de la Coupe Yamaha. Troisième victoire pour le Toulonnais sur son terrain, le Paul-Ricard. Robles ne laisse aucune chance à son principal adversaire, J. Roche, qui doit se contenter de la seconde place devant Augizeau, de Puniet et Delcamp, les mêmes pilotes aux cinq premières places.

Nogaro. Les pilotes inter font grève et se retirent.



Les pilotes Yamaha envahissent la piste et s'y divertissent. Robles accroche une victoire de plus à son palmarès déjà éloquent. En revanche, un revirement, F. Girod-Roux affiche sa deuxième seconde place de la saison, prouvant qu'avec un peu de chance et pas d'ennui « annexe », il peut être le grand pilote qu'il laisse entrevoir parfois.

Derrière, Roche et Delcamp, roue dans roue, en décaissent à perdre haleine, larguant inexorablement le peloton. Delcamp prend toutefois le pas sur Roche et s'empare de la troisième marche du podium. L'épreuve de Monthéry entame la seconde moitié de la saison, mais déjà le titre est virtuellement attribué. P. Robles y remporte sa cinquième victoire (sur six courses) et, à moins d'un fâcheux contretemps, le successeur de Rapi-cault — qui de son côté accumule des points en 250 — ne fait de doute à personne. Derrière Roche, Blasutti et de Puniet ne se font pas de

## Calendrier prévisionnel 83

10 avril : Magny-Cours, Chp de France open. 15 mai : Le Mans, 24 h. du Mans. 29 mai : Magny-Cours, Promosport. 5 juin : Nogaro, Promosport. 26 juin : Croix-en-Ternois. 14/17 juillet : Paul Picard, Chp d'Europe open. 4 septembre : Lédénon, Promosport. 18 septembre : Paul Picard, Bol d'Or. 2 octobre : Albi, Chp. de France open. 9 octobre : Carole, finale européenne.

Trophées	Performances ou classement	Prix par épreuves	Prix fin de saison
Trophée Premier pas Dunlop	Classement des pilotes effectuant leur 1 <sup>re</sup> saison de compétition	au 1 <sup>er</sup> un train de pneumatiques Dunlop	au 1 <sup>er</sup> du classement 10 000 F
Trophée cuirs Furygan	Classement des essais chronométrés	au 1 <sup>er</sup> 500 F 2 <sup>e</sup> 300 F 3 <sup>e</sup> 200 F	au 1 <sup>er</sup> 5 000 F + contrat pilote 2 <sup>e</sup> 3 000 F 3 <sup>e</sup> 2 000 F
Trophée CFM	Classement des manches de qualification		au 1 <sup>er</sup> 5 000 F 2 <sup>e</sup> 3 000 F 3 <sup>e</sup> 2 000 F
Trophée casques Kiwi L'exploit de la course	Record du tour course finale	500 F ou 1 000 F (port du casque Kiwi)	au 1 <sup>er</sup> 3 000 F + contrat pilote 2 <sup>e</sup> 2 000 F 3 <sup>e</sup> 1 000 F
Trophée magasins Patrick Pons	Position grille de départ course finale	400 F	Aide au vainqueur de la coupe en championnat d'Europe
Trophée Chrono organisation	Prix de la meilleure présentation machine-pilote		Au lauréat 3 000 F

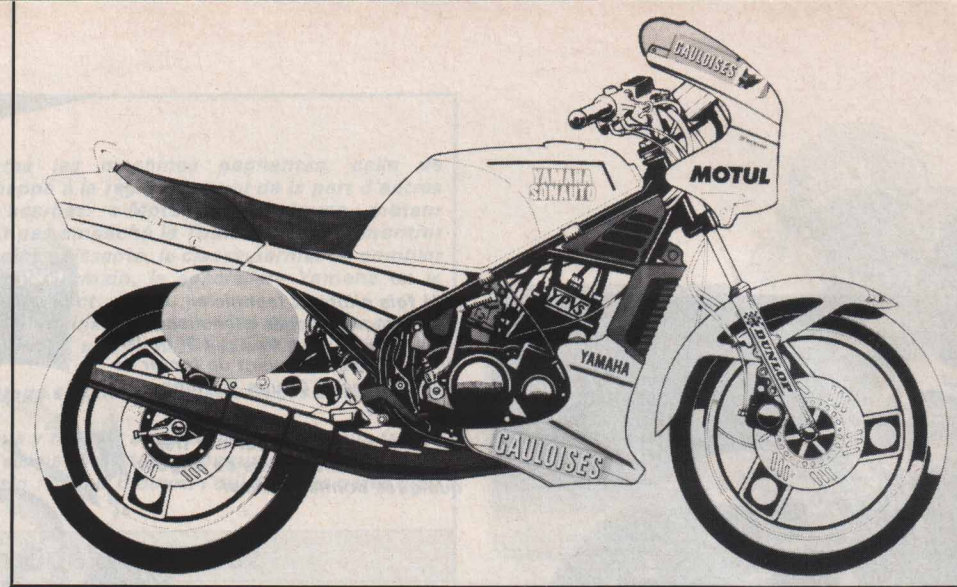
## 83 : Oh ! la belle moto!

Incontestablement, 83 sera l'année du renouveau, à croire que tous les organisateurs se sont donnés le mot. Les Promosports de la FFM s'enorgueillissent d'avance d'une classe flambant neuve : les 750. Les Productions annoncent fièrement la venue d'une pléiade de super motos aussi raffiniées techniquement que bourrées de chevaux. Et la Coupe Yamaha, elle, pour ne pas être en reste, nous revient pour sa troisième édition avec une 350 RDLC plus belle que jamais et surtout nettement plus efficace. En fait, on a affaire à un modèle complètement nouveau qui n'a de ressemblance avec l'ancien modèle que le sigle RDLC sur les caches latéraux. Néanmoins, et pour permettre aux moins fortunés de courir, les versions 80, 81 et 82 seront autorisées à prendre le départ. Complexe de raffinement pour la nouvelle Yamaha, les motos seront directement livrées du Japon aux couleurs Yamaha-Gauloises : cadre noir, peinture blanche et bleue (voir photo).

Cette année, si le règlement ne présente que peu de différence avec celui de 82, il faudra toutefois montrer pattes blanches pour espérer s'engager. Les clauses se font plus restrictives, ceci afin de garder à la coupe un aspect promotion et écarter les « trop confirmés » qui pourraient venir fausser le bon déroulement de cette coupe 83. C'est ainsi que, je cite, « les organisateurs de la coupe se réservent le droit de refuser toute candidature présentant un caractère particulier, afin de préserver le but de cette formule de promotion ».

Vous voilà avertis !

Cela étant, pour vous faire saliver un peu, voici le tableau des primes diverses offertes par les annonceurs. Un tableau qui parle de lui-même et qui montre l'ampleur que prend cette Coupe Yamaha-Gauloises.



La nouvelle Yamaha offre encore plus d'atouts dans son jeu, les jeunes coureurs vont se régaler avec un tel engin.

Philippe Robles, le lauréat de la Coupe 82, a amplement mérité son titre, s'octroyant 7 victoires sur 10 courses.

Ci-contre : en haut Joël Roche et en bas Michel Augizeau ont marqué la Coupe 82 par leur talent de pilote.



## Finale Européenne de la Coupe Yamaha : Allez France...

Assez tardivement dans la saison, on apprendit qu'une réunion des différents importateurs européens de la firme Yamaha mettait sur pied une rencontre internationale opposant les meilleurs challengers des multiples coupes Yamaha existantes. Convoqué par P. Butler, le haut responsable d'Amsterdam, cette commission devait siéger en France dans les salons de Sonauto où l'esprit de notre coupe fut mis en exemple. Cocorico !

C'est néanmoins l'Angleterre qui fut choisie pour recevoir cette épreuve unique et pour le moins originale et ce pour des raisons de commodité, le challenge anglais correspondant le plus au profil envisagé pour cette réunion européenne. Il fut donc décidé que le circuit de Brands Hatch à l'occasion des Marlboro Superbikes accueilleraient les concurrents. Il convient ici d'ouvrir une parenthèse sur la coupe anglaise (Pro-AM-Série), très particulière, sur laquelle les dirigeants se sont basés pour créer un règlement unifié.

En début de saison Bruce Cox, l'organisateur britannique, choisit quatorze pilotes professionnels et quatorze pilotes amateurs (qui avancent tout de même). L'épreuve est patronnée par le pétrolier Shell qui fournit un budget conséquent. Par ailleurs, et c'est là l'originalité, Amsterdam fournit 20 machines pour toute la saison, qui sont tirées au sort par les pilotes à l'occasion des courses. Pas question de tricherie. Risque en revanche pour les pilotes de se trouver avec une moto en petite forme. Ce qui n'arrive en fait que très rarement, vu le sérieux de l'organisation. Les pilotes ont tous un statut de professionnel et leurs déplacements leur sont payés. Les prix : 300 livres sterling au 1<sup>er</sup>.

Evidemment, l'inconvénient majeur d'une telle formule c'est le peu de places disponibles pour les concurrents. Côté spectacle en revanche, sur les « shorts circuits » anglais, la défonce est au rendez-vous de chaque course.

Les pilotes de la finale européenne ont bénéficié de ces machines tirées au sort, se retrouvant a priori tous à égalité. Un bonus toutefois pour les Anglais qui se retrouvent sur leur terrain.

L'Allemagne, l'Angleterre, la Belgique, le Danemark, la France, la Hollande, la Suède et la Suisse furent représentés.

C'est bien évidemment un Anglais qui remporta l'épreuve, Stephan Chambers, mais il est à noter que P. Robles fut en tête une bonne partie de la course et dut finalement s'incliner, faute d'être solidement épaulé par ses compatriotes. P. Robles finit donc 4<sup>e</sup>, J. Roche 6<sup>e</sup>, Delcamp 8<sup>e</sup>, Augizeau 9<sup>e</sup>. Défaite pour nos représentants, mais l'on apprend avec plaisir qu'en 83 cette formule au sommet, reconduite, se déroulera certainement à Carole. Messieurs les Anglais, vous avez tiré les premiers...

## Classement trophée C.F.M.

(Résultats des manches)

A l'issue de la finale du Bugatti-Le Mans - 9/10 octobre 1982

1 <sup>er</sup>	Robles Philippe	117 pts
2 <sup>e</sup>	Delcamp Eric	87 pts
3 <sup>e</sup>	Roche Joël	85 pts
4 <sup>e</sup>	Augizeau Michel	84 pts
5 <sup>e</sup>	De Puniat Arnaud	82 pts
6 <sup>e</sup>	Girod Roux Franck	81 pts
7 <sup>e</sup>	Chimera Henri	62 pts
8 <sup>e</sup>	Maisonueve Pierre	55 pts
9 <sup>e</sup>	Pagano Philippe	52 pts
10 <sup>e</sup>	Dupouy Jean-Marc	51 pts

## Finale européenne coupe Yamaha RD 350 LC classement

1	Steve Chambers	9'25"3
2	Alan Carter	9'25"5
3	Ivan Gray	9'25"5
4	Philippe Robles	9'26"3
5	Andy Watts	9'26"6
6	Joël Roche	9'28"4
7	Wilhelm Mayer	9'32"3
8	Eric Delcamp	9'33"4
9	Michel Augizeau	9'38"6
10	Niagl Mc Kenzie	9'39"8
11	Franz Schwarz	9'40"3
12	Graham Cannell	9'40"6
13	Arnaud de Puniat	9'45"5
14	Harry de Doncker	9'48"0
15	Michael Nielsen	9'51"0
16	Franz-Willi Rosnick	9'51"6
17	Allard Jongbloed	9'52"2
18	Roland Zwick	10'01"8
19	Eric Kamber	10'14"5
20	Ronald Glansdorp	10'19"6

Record du tour : 11 Joël Roche 55"1

...le système chez Kawasaki.  
...voilà la 500 GT, une petite cylindrée aux aptitudes routières qui  
...NDIALE!  
...Leguayeur et Philmand

