

De luchtigste olieshakes met een Ya

Schone slaap

Er zijn niet veel vroege Japanners die de 'struggle for life' ongeschonden hebben doorstaan. Ook voor de hier afgebeelde TX geldt dat een beetje. Van die matzwarte pijpen sta je echt paf. Vooral ook omdat deze TX 750 voor de rest in een bijna ongelooflijk goede conditie verkeert. Het is een van de weinige survivors! Maar... Ben Leek, de kersverse eigenaar is een pietje precies. Gelukkig maar. Het zal dan ook niet lang duren voor de TX met de verchroomde pijpen versierd zal worden. Ben is niet alleen een Pietje Precies. Ben is ook een zeldzame geluksvogel!

* **AUTO MOTOR klassiek**, 2 Februari 1999.
Schone slaapster.
De luchtigste olieshakes met een YAMAHA TX 750.
Ben Leek, Dijk 61, Broek op Langedijk. Tel: 0226 31 41 21.
Motorzaak met Peter Nieuwdorp, Tel: 072 511 65 12.



oster



De originele folder van Yamaha. Let op de outfit van de Japanse testrijder.

Ben werkt in een motorzaak in Alkmaar. Daar zit hij dag in dag uit met zijn neus bovenop veel motormoois. Komt er op een dag een gozer die vraagt of het mogelijk is een oude motorfiets in consignatie te koop te zetten in de showroom.

"Tuurlijk," zegt Ben, "wat is het voor een ding?" "Oh, het is zo'n staande Twin Yamaha. Een TX 750." Zegt de nog-10-minuten-eigenaar. "Ik heb hem bij me, kijk maar." Met z'n allen lopen we naar buiten toe. In een aanhangwagen staat het gouden ding zijn best te doen om nog wat te glanzen. "Het ziet er nu effe niet uit want in 1975 heb ik hem helemaal in de tectyl gezet. Sindsdien staat de brommer in de schuur." !?!@$?

De nog-8-minuten-eigenaar krijgt het zichtbaar benauwd bij de gedachte, de motor dan toch daadwerkelijk te verkopen. 1998 min 1975 is 23 jaar. 23 jaar is een lange tijd om een motorfiets te bewaren. Het is dan ook niet gek dat Ben inmiddels van die onnatuurlijk glanzende ogen heeft. Hij lijkt spoorloos, maar is helemaal in de aanhangwagen gekropen om de TX te bekijken. "Oh Oòh," (uitgesproken op zijn teletubiaans) "díe blik ken ik."

"Wat moet je ervoor hebben?" vraagt Ben zo ongeïnteresseerd mogelijk, maar totaal ongeloofwaardig. "Nou, dat weet ik eigenlijk niet zo goed." zegt de nog-7-minuten-eigenaar. Hoewel hij in eerste instantie de indruk geeft niet veel van motorfietsen af te weten, blijkt later dat het een oude rot in het vak is. Hij is een voormalig eigenaar van een motorzaak. Hij weet dus donders goed wat hij hier te koop aanbiedt. "Er zijn er niet meer zo veel van en deze is wel heel erg mooi, niet?" zegt hij. " Ja," zegt Ben, "maar deze dingen gingen ook heel rap stuk vroeger. Als ik me niet vergis dan klopten de balansassen de olie op en liep het blok vervolgens hartstikke in de puinpoeier." "Klopt," antwoordt de nog-5-minuten-eigenaar, "maar deze is zo uit de krat gemodificeerd. We moesten de blokken er toentertijd uithalen en naar de importeur sturen. Daar stonden wat Japannertjes klaar die het blok ter plekke modificeerden. Kijk, het carter van deze machine is al dieper gemaakt," legt hij uit, wijzend naar de duidelijk zichtbare carterverlenging, die onder het blok uitsteekt. "Maar kom eens uit die aanhanger vandaan," zegt de nog-3-minuten-eigenaar tegen Ben, die inmiddels in een volkomen onnatuurlijke houding over en onder de motorfiets heen gedrapeerd is. Ben wurmt zichzelf uit de gesloten aanhanger en met vereende krachten wordt de TX aan het daglicht blootgesteld. "Hij moet natuurlijk wel even goed worden nagekeken maar volgens mij loopt hij dan ook meteen als een tierelier. Ik heb er 203 km/u op de afsluitdijk mee gereden." 6181 kilometer staan op de strakke teller. "Net los," zegt Ben met een knipoog tegen mij. De glans in zijn ogen wordt langzaam sterker. De nog-2-minuten-eigenaar pakt een doekje en wrijft enthousiast over het voorspatbord. Nadat de tectyl verwijderd is, worden acht vierkante centimeter nieuw chroom zichtbaar. "Zo ziet de rest er dus ook uit." Ben ligt inmiddels onder de fiets en vraagt nog een keer:" Wat moet je ervoor hebben?" De nog-30-sekonden-eigenaar vraagt: "Wil je hem voor jezelf hebben?" "Ja," zegt Ben. "Nou, dan komen we er wel uit." Die twee lopen even naar binnen en enkele ogenblikken later komen ze alweer naar buiten, beiden met een tevreden gezicht.

"Laad hem er maar weer in," zegt de voormalige eigenaar tegen zijn maatje, hij moet naar Ben thuis." "Gaaf hé, Pee?" zegt Ben en geeft mij een high five. "Gefeliciteerd," zeg ik, "geef maar een belletje als hij klaar is."

Balans

Ik rij naar huis en duik onmiddellijk het archief in. Ik schaam me dood, maar ik had nog nooit van een Yamaha TX gehoord. Toch hoor ik een


De verlengde carterpan is duidelijk zichtbaar.



Het zitje heeft meer dan 25 jaar op zolder gelegen!

uit Engeland komen' klinkt het een tikkeltje weemoedig uit de motorbladen. Wanneer je het goed bekijkt dan is Yamaha het kopiërende stadium dan allang voorbij. Een belangrijk verschil ten opzichte van de Engelse fietsen is namelijk de innovatieve techniek. Deze wordt in de artikelen van toen zeer zeker gewaardeerd. De 'Omni Phase Balancer' het ingenieuze balansassen systeem van Yamaha, wordt van alle kanten besproken en toegejuicht. Hoe ironisch dat juist dat systeem later voor een meer dan beroerde reputatie verantwoordelijk zou blijken. Het zorgde er namelijk voor dat de motor zijdezacht en absoluut trillingsvrij in de soep liep. De balansassen klopten de olie in het onvoldoende diepe, en wegens het dry-sump smeringsysteem met weinig olie gevulde carter, waardoor er een zeer luchtige olieshake ontstond. Met als gevolg een gebrekkige, in veel gevallen helemaal niet meer toereikende smering van de vitale onderdelen en een daaruit resulterend dramatisch plotseling overlijden van het blok. Ashes to ashes, dust to dust!

dergelijk strakke fiets uit de beginperiode van mijn motorbewustzijn toch eigenlijk te kennen?! Zonder ook maar één woord te hebben gelezen is het duidelijk. De TX is het typische voorbeeld van de bewering, dat het belangrijkste gereedschap van de Japanners in hun beginperiode het kopieerapparaat is geweest. In de toenmalige tests kom ik even later dan ook constant de vergelijking met fietsen van Engelse makelij tegen. "Waarom moet zoiets moois nou uit Japan en niet



De typisch strakke tellerpartij van de TX. Kilometerstand 6181 toen Ben hem kocht!

Het idee achter de constructie van de dubbele, door een ketting rechtstreeks via de krukas aangedreven contragewichten pakte, op voornoemd detail na dan, echter verbazingwekkend goed uit. Met de sound van een Bonneville liep het blok trillingsarm en boterzacht als een viercilinder.



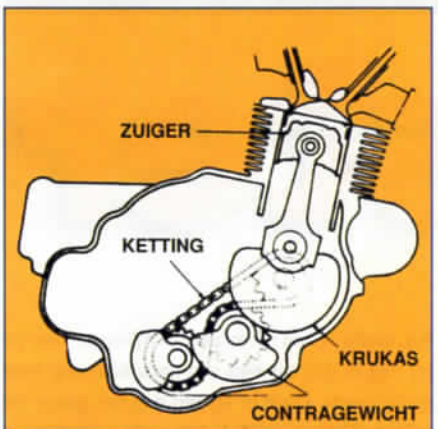
Stuurdemper en oliekoeler zijn semi-origineel. De koeler en de leidingen geven aan dat dit een gemodificeerd exemplaar is.

Bovendien was de TX voor toenmalige begrippen beresterk. Op de testbank van de T.H. te Delft werd toentertijd ruim 61 pk gemeten. Het verschil met de officieel opgegeven 63 pk bij 6.500 toeren per minuut verklaarde men met 'een niet geheel correct afgestelde ontsteking'. Heerlijk, zo'n duik in het archief waar je foto's te zien krijgt van haringverslindende testrijders in Belstaff outfit, liefdevol gereproduceerde tekeningen van technische details, en duidelijke diagrammen van zowat elke meetbare motoreigenschap, aangevuld met een wetenschappelijke verhandeling over gecorrigeerde zuigersnelheden. Die goeie ouwe tijd.

Jezus

Twee dagen later piept de mobiele zenuwenzaag. "Hoi Pee," zegt Ben, "wat ben je aan het doen?" "Ik zit te werken." "Als je de TX wilt horen lopen, moet je even langskomen. Ik ga hem zo direct voor het eerst starten." " Ik kom eraan." Een stukje mechaniek dat ruim twintig jaar heeft stilgestaan wil ik toch wel graag zijn eerste levenstekenen horen afgeven.

Als Ben de deur van zijn privé-werkplaats opent, sta ik meteen versteld. Zelfs naast Ben's in nieuw-staat verkerende 1200 Bendit oogt de Yamaha TX spiksplinternieuw. Geen vergelijking meer met wat er twee dagen eerder in de aanhanger stond. "Jeetje Ben," zeg ik stomverbaasd, "wat is-ie mooi geworden" "Ik heb er ook echt goed mijn best op gedaan. Gisteren en eergisteren heb ik hier tot diep in de nacht staan sleutelen en poetsen. Carburateurs schoongemaakt, nieuwe puntjes erin, olie ververst, koppeling gecheckt. Weet je trouwens dat een oliefilter 285 piek kost voor dat ding?!" "Jezus," zeg ik weer. Meer kun je niet zeggen wanneer je zo'n bedrag voor een eenvoudig oliefilter hoort! Bovendien ben ik nog steeds onder de indruk van de metamorfose die de fiets in krap twee dagen heeft ondergaan. Ben is druk bezig en een tikkeltje nerveus. "Nou, eens kijken wat-ie doet," zegt Ben. De TX heeft twee benzinekranen die beiden open worden gezet, de choke wordt vol geo-



De werking van de balansassen.



niet wist dat de machine 26 jaar is zou je denken dat hij nieuw is.

pend en dan schakelt Ben het contact in. Een druk op de knop voor de elektrische starter veroorzaakt een geluid dat sterk doet denken aan het geluid van een Mini. Zodra de motor aan wil slaan, loopt de starter as met een akelig metalliek klinkend geluid vrij. "Ongeveer hetzelfde systeem als bij een Mini," bevestigd Ben mijn indruk. Het gaat niet goed. Behalve een paar opmonterende plofjes komt er geen leven in het blok. "Even kijken," zegt Ben met een frons op zijn voorhoofd, "die kraantjes moeten precies tegenovergesteld open," zegt hij en trekt een van de benzineslangetjes los. Er komt geen benzine. Ben verdraaid de kraan een halve slag en daar komt peut. "Oh ja, dus dan moet die linker naar voren en de rechter naar achteren." Logisch. Ben drukt nog een keer op de startknop 'pompt' een beetje benzine in de cilinders or het gashendel een paar keer open te draaien. En plots is de tweecilinder wakker. Met een diep sonoor geluid uit de (uitgeruimde) uitlaatdempers brabbelt het blok tevreden voor zich uit, alsof het gisteren nog uitgebreid aan de tand werd gevoeld. Voorzichtig speelt Ben met het gas. De motorfiets ruikt naar oude mechaniek, muffe benzine en inloopolie. Des te langer het blok staat te draaien, des te intensiever begint het te ruiken. Heerlijk nostalgische situatie.

Timeless Touring

"Ik ga even over het dijkie heen," zegt Ben en is al vertrokken. Mooi rond lopend hoor ik de machine voorzichtig door de versnellingen heen accelereren. Even later komt Ben met een brede grijns op zijn gezicht terug. "Er zit goed gang in dat oude lijk en een mooi vet koppel," zegt hij met een kennersblik. "Moet je ook even een stukkie?" Dat hoef je natuurlijk niet twee keer tegen mij te zeggen. Nog stationair draaiend valt me op dat het blok inderdaad erg rustig en trillingsarm draait en ook als ik hem later tot bijna 4.000 toeren doortrek, trilt het blok niet meer dan dat van een Honda 750 four uit die periode. Als ik de rem aanraak licht het dashboardlampje op. Zou het remlicht stuk gaan, dan zou het controlelampje gaan knipperen. Tegelijkertijd dient het lampje ook nog als slijtagecontrole. Als het lampje constant zou branden zou dit betekenen dat de remvoering van de achterrem tot onder een dikte van 2 mm is gesleten. In die tijd was dit soort veiligheidsschakelingen een technisch hoogstandje, net zoals de schakeling van de koplamp die ervoor zorgde dat automatisch van groot- naar dimlicht en omgekeerd wordt geschakeld als een van de beide draadjes in de lamp doorbrandt. Zelfs het achterlicht is beveiligd. Als het lampje doorbrandt neemt het remlampje zijn functie automatisch over.

De zitpositie is heerlijk relaxed en maakt het 'timeless touring', zoals in het originele prospectus beloofd wordt, ook ruim twintig jaar later nog mogelijk. De verstelbare voetsteunen zou ik voor mijn lengte iets hoger en verder naar achteren plaatsen maar voor de rest zit je superieur aan dat wijde stuur. Jammer dat ik maar een kort stukje kan rijden, want ik ben werkelijk benieuwd of het blok ook bovenin zo soepel loopt. Het rode bereik van de toerenteller begint bij 7.000 toeren en volgens de toenmalige berichtgeving loopt het blok ook in dat gebied nog volkomen trillingsvrij. Alvorens Ben's Yamaha dat echter mag bewijzen, zullen er toch nog wat rustige kilometers gemaakt worden. "Ik ga hem als het ware eerst maar weer inrijden. Even goed warm stoken, de olie verversen en dan voorzichtig gaan belasten," zegt Ben nadat ik terug ben van mijn korte rijimpressie. Als hij de motor uitzet vraagt hij: "Loopt mooi, hé?" Ik kan dat alleen maar beamen. "Van de zomer wil graag eens een keer een uitgebreider ritje maken met de Yamaha," zeg ik. "Komt dik in orde!" zegt Ben. Samen staan we even te genieten van deze buitengewone fiets.

De oliekoeler en de leidingen verstoren de superstrakke lijnen van het blok enigszins, maar dat valt je alleen maar op als je een nog niet gemodificeerde TX hebt gezien. Voor de rest zitten er ten opzichte van het origineel nog enkele kleine wijzigingen op, zoals de ingekorte koplamphouders. Dit omdat de TX in zijn betrekkelijk korte actieve periode een tijdje als café-racer over 's herens wegen is gespoed. Vandaar dan ook de top van over de 200 km/u. Uitgerust met clip-ons, stuurkuipje en een aangepaste in- en uitlaattrajecten moet het de schrik van de BSA, Triumph en Norton garde zijn geweest. Ben wil van dit soort modificaties niets weten. Hij heeft hemel en aarde bewogen om de originele spullen te bemachtigen. Nog even en de TX zal helemaal origineel in Ben's garage staan. Een juweeltje, toch?!

Tekst en foto's: Peter te Brake



Ben Leek, trotse eigenaar van de TX.

Dijk 61, Broek op Langedijk
0226 31 41 21
motorzaak: Peter Nieuwdorp
072 511 65 12