MET MEER DAN 40 PAGINA'S OLDTIMERS EN YOUNGTIMERS TE KOOP

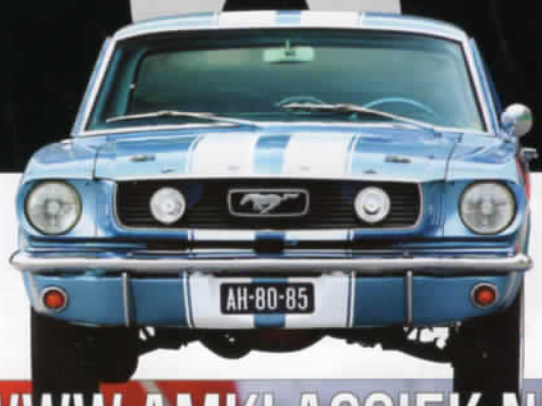
SLECHTS € 4,99

# AUTO MOTOR klassiek

ONMISBAAR GEREEDSCHAP VOOR DE KLASSIEKERLIEFHEBBER

6

- Ford Granada 2.0 V6 L
- Martaré GT
- Mr. Volvo; een Volvo adept
- IZH Jupter
- Renault Espace
- Yamaha TX750




## 16-JARIGE IZA HEEFT ALVAST FORD MUSTANG KLAARSTAAN

WWW.AMKLASSIEK.NL

Dagelijks nieuwe artikelen over oldtimers online




37e jaarg 1. ijs los nr. € 4,99 - bij abo slechts € 3,30






AP
9 771380 904042 00621

Ingenieus en massaal stukgelopen: Yamaha TX750

Zeldzaam: Renault Espace




*Wie beweerde daar dat jongeren zich niet interesseren voor klassieke auto's? Iza Dijs bewijst keihard het tegendeel. Op haar 16e bezit ze al een Ford Mustang uit 1966, grotendeels zelf bij elkaar gespaard. "Ik heb hem al twee keer voor meer dan het dubbele kunnen verkopen, maar dat gaat niet gebeuren. Hij lijkt me prima geschikt om straks mee naar school te rijden."*




*Het is 1972. Yamaha was beroemd vanwege zeer snelle tweetakten. Met de 650 cc metende XS1 had Yamaha zichzelf in 1970 ijzersterk geprofileerd in de groeiende viertaktwereld, maar het had een enorme achterstand vergeleken met de Japanse rivalen met hun drie- en viercilinders. Er moest nu snel een zwaardere twin komen, maar dan wel één zonder hinderlijke en schadelijke trillingen. Dat lukte met de TX750... tot op zekere hoogte!*

*Johan Homan (50) is gek op Volvo. Een toen al bijna dertig jaar oude 142 was zijn allereerste auto voor dagelijks gebruik. En daarna is de liefde voor het merk alleen maar intenser geworden. Niet voor niets wordt hij door intimi ook wel Mr. Volvo genoemd. Hoe kom je aan zo'n titel? Dat blijkt wanneer je op bezoek gaat.*




*In 1977 stelde Ford op de IAA in Frankfurt de nieuwe generatie van de Granada voor. De tweede generatie kenmerkte zich door nieuwe, zakelijke lijnen. AMK reed met een Granada die in Nederland nooit op het programma stond.*

Wat is wijsheid? Ik krijg die vraag vaak, waarom weet ik eigenlijk niet precies, maar mogelijk wek ik de indruk dat ik het antwoord op die vraag ken. En misschien komt dat weer omdat mensen mij – natuurlijk volkomen onterecht – soms erg hoog inschatten. Dan loop ik bijvoorbeeld onverwacht ergens binnen, en het eerst wat ik dan hoor is "Oh, mijn God". Maar dat is me iets teveel eer. Daarom dat ik dan altijd counter met "Wilbers is genoeg, hoor!"

Maar terugkomend op de vraag wat wijsheid is, dat is moeilijk te beantwoorden. Een ding is zeker, als het je lukt om je zestienjarige dochter zo enthousiast voor een Ford Mustang te krijgen dat ze al haar spaargeld erin wil steken, dan is er iets heel erg goed gelukt in de opvoeding. En dat terwijl ze er nog twee jaar niet in mag rijden! Chapeau! Dat is me nooit gelukt. Een zekere wijsheid – zowel bij ouders als bij dochter – valt moeilijk te ontkennen!

Is het wijsheid als je probeert een Nederlands 'automerk' te laten herleven? Kort antwoord: nee. Lang antwoord: neen. Hoewel 'automerk' misschien een groot woord is voor de creaties van Ed Martaré is er toch moed (en geld) voor nodig om zoiets weer opnieuw proberen op te zetten. Grappig is dat ik de creaties kende uit de Autotest van 1975, mijn bijbel als 11-jarige, maar ik had me nooit gerealiseerd dat er maar zòòò weinig van gemaakt waren. Slechts een handjevol... Een moedig ondernemer heeft plannen (en mallen) om de creaties te laten herleven. We zijn in elk geval benieuwd wat er gaat gebeuren, als de boot eenmaal verkocht is...!

Wat in elk geval geen wijsheid is, is een baanbrekende geweldige motorfiets te bouwen, met nooit eerder vertoonde snufjes, om vervolgens met een paar knullige constructiefouten bijna de reputatie van het hele merk om zeep te helpen. Maar dat is precies wat Yamaha deed met de TX750. Churchill zei ooit "een leugen kan de halve wereld al rondgereisd hebben, voordat de waarheid zijn broek aan heeft." Hetzelfde geldt voor een reputatie, eenmaal onderweg, kun je er weinig meer aan doen. Geklopte slagroom is een hemels genoegen, maar het tegendeel geldt voor olie. De unieke balansassen van de TX750 klopten de olie tot een heerlijk luchtige romige massa. Met funeste gevolgen voor de smering van de moderne DOHC-twin. Verder 'klopte' alles aan de motor, maar toch konden de (effectieve) latere modificaties in het veld de reputatie uiteindelijk niet redden.

Ik denk dat wijsheid wat overschat wordt. Het is vaak een excuus om geen risico te nemen. Maar wat is het leven zonder een beetje risico? Saai. Toch heeft het op zijn tijd wel nut. De beroemde filosoof Bill Murray omschreef het ooit zo: "Wijsheid is een beetje zoals ondergoed, handig om over te beschikken, onnodig om het iedereen steeds te laten zien."

YAMAHA TX 750

# HET IS GENOEG!

TEKST EN FOTO'S: HANS SMID

**Het is 1972. Yamaha was beroemd vanwege zeer snelle tweetakten. Er waren een paar opzienbarende prototypes gebouwd, zoals de GL750 viercilinder tweetakt en de RZ201 rotatiemotor, die echter volgens ingewijden nooit bedoeld waren voor productie. Met de 650 cc metende XS1 had Yamaha zichzelf in 1970 ijzersterk geprofileerd in de groeiende viertaktwereld, maar het had een enorme achterstand vergeleken met de Japanse rivalen met hun drie- en viercilinders.**

Yamaha koos noodgedwongen voor de slogan "Twee cilinders, heus, het is genoeg". Maar er moest nu snel een zwaardere twin komen, maar dan wel een zonder hinderlijke en schadelijke trillingen.

De Yamaha Motor Company besloot om naast de goedverkopende tweetaktlijn en de door onvolkomenheden in het frame geplaagde XS2 een totaal nieuwe motor en rijwielgedeelte te ontwerpen. Het laatste was gebaseerd op dat van het GL750 prototype uit 1971. Vergroting van de succesvolle 650 cc viertaktmotor was geen optie. De oerdegelijk geconstrueerde tweecilinder zou de vergroting moeiteloos hebben overleefd, maar daarmee zou Yamaha achter de feiten aan zijn gaan lopen. Alleen Norton was er eerder in geslaagd om een 750 cc metende twin nog enigszins 'comfortabel' te laten ronddraaien. De trillingen waren bij deze Engelsman wel degelijk in hevige mate aanwezig, maar ze plantten zich door het Isolastic System in ieder geval niet hinderlijk of schadelijk voort. Yamaha pakte het oeroude probleem aan bij de bron met balansassen. Die zouden de Achilleshiel worden van de eerste productieserie en de naam TX in korte tijd verdacht maken bij de kopers. Zelfs de deugdelijke TX650 en TX500 werden ongewild slachtoffer van de besmette codenaam, terwijl deze verbeterde XS-verwanten in wezen zeer weinig gemeen hadden met hun grote broer. De nieuwe Yamaha had zoveel knappe vondsten en nieuwigheden in huis dat hij een totaal nieuwe ontwikkeling had kunnen betekenen en zeker niet omschreven kon worden als de zoveelste




*De originele TX750 in 'burgundy green' van Raymond van Leeuwen uit Soest*

*Gelegenheidscoureur en liefhebber Johan Bouwens op de TX750 van de schrijver*






variatie op de verouderde Britse staande twin. De TX750 heeft in ieder geval een doorbraak tot stand gebracht bij het bestrijden van onbalans in het motorblok. Wat was er zo goed en wat ging er mis?

## INNOVERENDE TECHNIEK, KLASSIEKE UITSTRALING

Yamaha had met de nieuwe 750 een zeer moderne motorfiets in traditionele kleren neergezet, die serieuze concurrentie had kunnen betekenen in het marktsegment van de zware jongens. De motor lonkte naar de kopers, die nog niet waren uitgekeken op de staande parallelle twin, maar die nog steeds zochten naar de variant 'onderhoudsarm, oliedicht en trillingvrij'. De 63 pk motor was krachtig, had een geweldig koppel bij lagere toerentallen en was relatief goedkoop. Er kon loodvrije benzine getankt worden. Al was het meer een solide toerfiets dan een sportieve superbike. De TX mocht gezien worden en was met een top van ruim 180 echte kilometers zeker niet langzaam. De ontwerpers hadden hun best gedaan om wat moois neer te zetten in uitbundig 'metal flake gold', het meer ingetogen 'burgundy green' en het latere 'brandy red'.

De aluminium velgen met hoge schouders waren nieuw op een Japanse motorfiets. De balanspijp direct voor de uitlaatpoorten was bijzonder om te zien, net als het gladde en compacte motorblok met zijn indrukwekkende staande cilinders. Het ontbreken van de bijna traditionele vorkrubbers maakte het vooraanzicht sportief. De motor was meer dan compleet en van alle gemakken voorzien, waaronder een stuurdemper.

Aan de rijeigenschappen zou het ditmaal niet liggen. Die waren in tegenstelling tot die van de XS1 en XS2 fantastisch. Het solide frame gaf geen onvoorspelbare bewegingen onder buitengewone omstandigheden. De remmen waren grandioze stoppers, in het bijzonder de dubbele schijfrem voor met twee remcilinders per schijf. De TX750 kon moeiteloos hoog in de versnellingen worden doorgetrokken, zonder dat er noemenswaardige vibraties vrijkwamen. De roffel uit het compacte motorblok bracht herinneringen uit een vervlogen Brits tijdperk naar boven. De TX was simpelweg de allereerste soepel en geruisloos ronddraaiende staande twin die ooit vervaardigd was. Het leek comfortabel toeren op de nieuwe Yamaha, die dan ook dat predicaat meekreeg in de verkoopfolders.

Het instrumentenpaneel was verbluffend modern en waarschuwde zelfs voor slijtage van de remblokken. Bovendien leidde doorbranden van koplamp of achterlicht meteen tot overname van de uitgevallen functie. Stopte het achterlicht ermee, dan nam het remlicht het over en lichtte het waarschuwingslampje op. Ook groot- en dimlicht losten elkaar af bij nood.

De meest beroemde vinding op de nieuwe Yamahatelg was het 'Omni Phase Balancing System'. Twee via door een eindloze ketting aangedreven balansassen met contragewicht neutraliseren de onbalans, die de twee tegelijk op-en-neer malende grote zuigers produceren. Iedere actie van de krukas wordt meteen opgeheven door een juiste tegenactie. De twin trilde niet en draaide bijna zo soepel rond als een viercilinder. Bij de eerste roadtests was er nog sprake van internationaal enthousiasme. Het probleem ontstond wanneer de TX moest gaan doen waarvoor hij feitelijk was ontworpen, namelijk lang en hard rijden! De hoekige ronddraaiende contragewichten maaiden met zulke hoge snelheden door de steeds heter wordende olie dat er schuimvorming optrad. Het schuim veroorzaakte een slechte olieterugvoer naar de olietank. Slechte koeling en haperende drukopbouw waren het gevolg. De krukas, bovenliggende nokkenas en glijlagers gaven als eerste de geest. De weg die de smeerolie moest afleggen was onder de kritische omstandigheden te ingewikkeld. Het aan-


De TX750 was een moderne en zeer complete twin

## TECHNISCHE SPECIFICATIES YAMAHA TX750 1973

**MOTOR**

743 cc viertakt parallelle twin met enkele bovenliggende nokkenas

| | |
|---|---|
| boring en slag: | 80 en 74 mm |
| Compressieverhouding: | 1:8,8 |
| Vermogen: | 63 pk bij 6500 rpm |
| Smering: | dry-sump systeem met trochoïde oliepomp |
| Startsysteem: | elektrisch en kickstarter |
| Aantal versnellingen: | 5 (voet) |
| Koppeling: | meervoudige natte platen |
| Carburatie: | dubbele 38 mm Mikuni-Solex |
| Ontsteking: | Accu-bobine |

**RIJWIELGEDEELTE**

| | |
|---|---|
| Frame: | dubbel wiegframe |
| Remmen voor: | dubbele 300 mm schijfrem |
| Remmen achter: | 180 mm simplex trommelrem |
| Band voor: | 3.50 – 19 |
| Band achter: | 4.00 - 19 |
| Gewicht (droog): | 220 kg, rijklaar : 235 kg |
| Inhoud olietank: | 3 liter |
| Inhoud benzinetank: | 19 liter |
| Topsnelheid: | 190 km/h (fabrieksopgave) |
| Prijs najaar 1973: | ƒ 5.999,- |


De trotse eigenaar met zijn trouwe TX

zuigpunt lag verkeerd en zo kon het gebeuren dat de oliepomp helemaal niet meer aanzoog. De plaats van de balanspijp op de cilinders was mooi, maar hoogst ongelukkig gekozen zo vlak voor de uitlaatpoorten. Oververhitting, kapotte pakkingen, door de drukopbouw ontstane lekkages en desastreuze beschadigingen waren onontkoombaar. Een TX750 draaide gewoon zeer snel in de soep. Juist de deugd van de 750 zorgde voor een vroegtijdig einde. De eigenaar liet enthousiast de toerenteller trillingvrij naar het rode gebied accelereren, waarbij de verschuimde en oververhitte olie zijn werk niet meer kon doen. De eerste exemplaren draaiden ruim binnen de garantieperiode al kapot, nog voor de aanpassingen bij de dealer konden worden uitgevoerd.

### HOE NU VERDER?

Nadat de problemen kort na de introductie in 1973 in volle omvang duidelijk waren geworden deed Yamaha er alles aan om het tij ten goede te keren. Bij Yamaha Motor N.V. in Amsterdam, het toenmalige kleine hoofdkantoor voor Europa, lokaliseerde men het probleem van de te hete olie onder andere via een doorzichtige olieleiding. De eerste modificatie was montage van een kleine Lockhart oliekoeler. Langzaam kwam in 1973 een service-actie op gang waarbij in eerste instantie Japanse monteurs door heel Europa de eerste aanpassingen uitvoerden. Hierbij moet opgetekend worden dat Yamaha uit coulance vaak verder ging bij reparatie dan de fabrieksgarantie voorschreef. De goede naam stond dan ook op het spel. Het oliecarter was te ondiep en bevatte te weinig olie. De inhoud ervan werd vergroot door verlaging van de carterpan met een onderzetstuk. Dit pakket aan maatregelen zorgde ervoor dat de gemodificeerde TX750 zonder brokken op toeren gejaagd kon worden, hoewel het ook na de ingreep zeker nog geen thermisch sterk blok genoemd mocht worden.

De tweede generatie werd voorzien van olieleidingen die mooi verchroomd waren en langs de rechterzijde van het blok via de framepijpen naar boven toe geleid werden. Smeermiddelen van tegenwoordig zouden waarschijnlijk veel van de toenmalige problemen hebben voorkomen. Er zouden nog enkele verbeteringen volgen bij de TX750A van 1974.

Na het seizoen 1973 werden alle resterende machines voorzien van nieuwe motorblokken die alle laatste modificaties hadden. Het aanzuigpunt van de oliepomp werd lager en dus veiliger geplaatst en het oliekanaal van de nokkenas werd vergroot. De olieleidingen werden minder opzichtig achter het luchtfilterhuis en onder de tank weggewerkt. Het balanceersysteem werd instelbaar. Alle negatieve publiciteit had er echter al voor gezorgd dat de TX-serie een doodlopende reeks werd. Het rijwielgedeelte van de XS650 werd vernieuwd en zou tot langdurig verkoopsucces leiden. In 1977 waagde Yamaha zich met de XS750 driecilinder met dubbele bovenliggende nokkenassen en cardanaandrijving alsnog in het tijdperk van de multi's. De oorspronkelijk in december 1975 als XS1000 bedoelde 1100 viercilinder toonde aan dat alle achterstand op de rivalen ruimschoots was ingelopen. Met deze snelle motor, waarvan het prototype al in het voorjaar van 1977 werd uitgeprobeerd, zou Yamaha naam maken in de sector van superzware machines.