132 PAGINA'S DIK!

Herfstevenementen – Waar kun je lekker struinen?

CLASSIC & Retro MOTOR MAGAZINE



Honda XL600V Transalp

Publiekslieveling

BMW R100RS

De iconische kuip

Triumph Grand Prix



Aggregaat als basis voor zege op Man



Yamaha TX750

Beauty met techniek die zijn tijd ver vooruit was



Ton van Heugten

Portret van de James Hunt van de zijspancross

8 719992 853052 11919 AP

NR 19 2019 Jaargang 4 € 8,25

MOTOR MAGAZINE


fischer pluggen
YAMAHA
YAMAHA

Tekst DOLF PETERS **Fotografie** MAURICE VOLMEYER **Met dank aan** ROB REMMERSWAAL, WISPER-CLASSICS

De beauty
die een beter lot had verdiend



BEGIN JAREN ZEVENTIG INTRODUCEERDE YAMAHA DE TX750, EEN MACHINE DIE IMPONEERDE MET ZIJN LOOKS EN ZIJN VOORUITSTREVENDE TECHNIEK. TOCH WAS HET NIET AL GOUD WAT ER BLONK. DE LIEFDE VAN DE KOPERS WERD NAMELIJK DANIG OP DE PROEF GESTELD, OMDAT DE TX750 ALLESBEHALVE BETROUWBAAR WAS. DIE REPUTATIE RAAKTE HIJ NOOIT MEER KWIJT.

De TX750 is een twin uit de tijd waarin de viercilinders de norm werden.


1

Voordat Yamaha helemaal 'mainstream' werd, was het een bedrijf met een dappere kwajongensmentaliteit. Onbevangen durf won het toen nog van management. Dat moet overigens niet worden overgeromantiseerd. De dappere insteek die ons de XT500, de XS650 en de beste luchtgekoelde viercilinder aller tijden, de FJ1200 opleverde, bracht het merk namelijk meermaals aan de rand van de afgrond.
Yamaha was zijn tijd ver vooruit, soms door een stap achteruit te doen of door een inschattingsfout te maken. De TX750 als eerbetoon aan de Britse twins was zo'n misser. Het was een twin uit de tijd waarin de viercilinders de norm werden. Een beeldschone machine die net als bij de hinkstapsprong kan gebeuren helemaal de bietenbrug op ging, omdat hij op het verkeerde been startte. Terwijl het begin zo mooi leek.

MAAR TWEE JAAR GEMAAKT

Toen de TX750 in 1973 werd gepresenteerd, viel bijna elke motorrijder voor de looks. Het stoere, gladde motorblok dat gelepeld strak in het frame paste, de mooie tank, de prachtige aluminium velgen (DID-licentieproducten van Akront) en de dubbele schijfrem; het klopte helemaal. Hij had de uitstraling van 'het had een Brit kunnen zijn'. De gebruikte technieken waren daarbij zeer vooruitstrevend. Zo was de machine voorzien van Yamaha's Omni-Phase-balansassen om trillingen tegen te gaan, een speciale terugvoerleiding die carterdampen via het luchtfilter opnieuw in de verbrandingskamer bracht en cilinderkoppen met sinterbronzen klepzetels die al geschikt waren voor loodvrije benzine, vooruitlopend op de milieueisen die eraan zaten te komen. Het TX750-controlecentrum had lampen die waarschuwden voor verschillende problemen. Eén lamp ging branden wanneer de koplamp stuk was. Er was daarbij een 'bypass' naar noodverlichting. Er was ook voorzien in een lamp die ging branden als de dikte van de achterremschoenen onder de twee millimeter kwam. Er was een oliedrukwaarschuwingslampje en een lamp die rood gloeide als de remmen werden gebruikt en rood ging knipperen

1. Voordat zitjes stylingelementen werden.
2. Ondanks de balansas, is-ie voorzien van trillingdempende handvatten.
3. Niet meer van deze tijd: gepolijst aluminium en glanzend chroom.
4. Niet alleen in oranje leverbaar.


2


3



4



YAMAHA'S IN WEZUP

Rob Remmerswaal van Wisper-Classics in het landelijke Wezup houdt van alle klassieke motoren, maar nog net even meer van klassieke Yamaha's. In zijn privécollectie koestert hij daarom een groene, totaal gerestaureerde TX750, een ongerestaureerde TX750 met maar 9.500 kilometer op de teller, een door hem voor zijn lief Carla gerestaureerde TX650 plus een uit de Verenigde Staten geïmporteerde TX500. De machines hebben niet alleen het merk, maar ook hun bouwjaar gemeen: 1973. Voor de goede orde: de motoren uit zijn collectie zijn niet te koop, met uitzondering van een paar exemplaren. Het voortijdig aanschaffen van motorfietsen met potentie is een gezonde pensioenaanvulling gebleken. Bijkomend voordeel is dat Rob straks weer meer ruimte heeft.

als de achterlamp was doorgebrand. Inademen deed de TX door twee 38mm-Mikuni Solex-carburateurs. De klepspeling bij een koud blok bedroeg slechts 0,05 millimeter. Daarnaast had de TX750, behalve op de Amerikaanse markt, standaard een dubbele schijfrem in het voorwiel. Yamaha geloofde heilig in het nieuwe concept, zette de TX zelfs in op het circuit (evenwel zonder succes) en startte ook de ontwikkeling van een 500cc-twin, de TX500 en later de XS500, en een 350cc-machine, de TX350. TX500's zijn er in elk geval gemaakt. De XS500 is ook verkocht en van die motorfietsen zijn er nog wel wat te vinden, voor weinig geld ook nog. Pas wel even op bij de aanschaf van zo'n kleine achtklepper, want de koppen neigen tot scheuren tussen het bougiegat en de klepzetel.



'SLAGROOMKLOPPER'

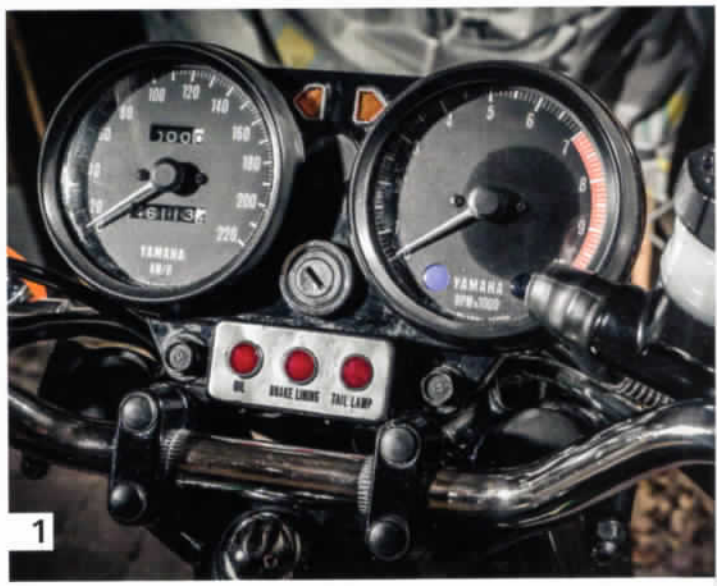
Ondanks de uiterst geslaagde pers-introductie en lovende verhalen, doemden in juni 1973 de eerste problemen op. De zo ingenieus bedachte balansassen klopten de olie tot

THE TX EXPERIENCE

Het fotomodel, eigendom van Rob Remmerswaal, is door XT-kenner Peter van den Akker gerestaureerd. De machine is voorzien van alle modificaties, maar de bouwer heeft geen concessies uit esthetische overwegingen gedaan: de zichtbare olieleidingen 'buitenom' die aan kopers duidelijk moesten maken dat een TX een gemodificeerd exemplaar was, zijn verlegd, zodat het blok authentieker oogt. Zo'n TX750 voelt aan de hand gerangeerd groot, bijna lomp aan. Je snapt niet dat er ooit mee is geracet. De twin is te starten met een conventioncle 'trapstok', maar heeft natuurlijk ook een elektrische starter. De kickstarter wordt wel gebruikt om de olie eerst wat door te pompen voor de start. Op nullast lopend kunnen de chokes er al heel vlot af en staat de TX braaf en met een diepe bas te neuriën. De uitlaten hebben dezelfde 'holle' grom als die van de vroege BMW /5-reeks. Het blok zelf heeft een wat zingende, mechanische ondertoon. Aan boord zit alles op de plekken die je verwacht. De koppeling zal je geen dikke onderarm geven. De bak schakelt bij dit exemplaar nog wat 'nieuw'. Die vijfversnellingsbak komt gewoon uit de 650-twin-voorraden, dus daar is niets mis mee. Vanaf slentergang voelt de grote Yamaha veel minder looiig aan dan in mijn herinneringen. Het zal schelen dat mijn TX indertijd was getooid met zo'n 'hangorenstuurtje'. De 750cc-twin bewijst dat hij een heerlijk motorblok is. Als alles tenminste is zoals de fabriek het had bedacht. Het blok heeft een stevig koppel en levert dat bij een tevreden stoere brom. We deden heel rustig aan, dus over de rijkwaliteiten op het scherp van de snede zwijgen we maar. Volgens Rob stuurt de motorfiets veel beter dan een XS650. De TX kwam op ons over als een rustige, dynamische toermotorfiets die een beter lot had verdiend. Op de schaal van hebberigheid zouden we hem een 9+ geven. Dat blijft een helaas. Een paar motoren van Robs collectie zijn te koop, maar de TX hoort bij de alltime blijvers.

ONDERTUSSEN IN AUSTRALIË

In Australië stonden er bij de importeur 130 TX750's op voorraad in de 1.0-specificatie. Het leek onwaarschijnlijk dat er na de stroom van publiciteit over de problemen bij de TX ook maar één van zou worden verkocht. Yamaha stuurde daarom een team monteurs en 130 vervangingsmotorblokken naar Sydney. Gedurende een paar weken werkten die ingevlogen Japanners 24 uur per dag, omdat 25 uur echt niet lukte. Toen waren alle verdachte motoren vervangen door gemodificeerde exemplaren. Om te voorkomen dat extra accijnzen en omzetbelasting moesten worden betaald, werden de vervangen motorblokken, inclusief de carburateurs, met mokers en onder toezicht van douaneambtenaren in puin geslagen en als schroot gedumpt.



1



2


3

1. Tellers of 'cockpit'? In ieder geval nog lang geen interactieve display.

2. De rijwielgedeelte-update: moderne banden.

3. Originaliteit is troef. Ook op de niet-zichtbare plekken.

De techniek van de Yamaha was die van de oliemakers te ver vooruit.



1. Twee schijven voor, een ruime trommel achter. op remmengebied was de TX goed bedeeld.

2. Pas achter de universele Japanse voorkant werd het spannend.

3. Ook al iets dat moderne motorrijders niet meer kennen: CV-carburateurs. En benzinekraantjes.



DE PRIJZEN

De prijzen zijn zeker bij deze motor 'wat de gek er voor geeft'. Er zijn niet veel mensen die in een TX750 willen investeren. Nog niet. Het aanbod is beperkt. Ongeveer € 4.500,- tot € 5.500,- lijkt echter een realistische richtlijn voor een machine die netjes is en goed loopt. Reken voor een topper op bedragen waar je nu nog niet aan wilt denken. De gerestaureerde TX heeft Rob meer dan tien mille gekost. De Yamaha kostte helemaal nieuw overigens ƒ 5.999,-.
De onderhoudsvriendelijkheid van de TX750, een prima, betrouwbare motor voor lange, rustige ritten, mag als matig worden gekwalificeerd. Ook wordt de onderdelenvoorziening inmiddels wel wat lastiger.

TECHNISCHE GEGEVENS

Yamaha TX750

Tweecilinder, viertakt, bovenliggende nokkenas, cilinderinhoud 743 cc, compressieverhouding 8,8:1, Mikuni-vacuümcarburateurs, meervoudige natte plaatkoppeling, vijfversnellingsbak, banden 3.50 x 18 en 4.00 x 18, max. vermogen 63 pk @ 6.500 tpm, max. koppel circa 60 Nm @ 4.500 tpm, gewicht (leeg) 210 kg, topsnelheid circa 180 km/u.



1

schuim en thermisch bleek het blok ook niet gezond. Dat kwam grotendeels doordat de beeldschone balanspijp tussen de uitlaatbochten knus tegen de kop lag gevleid en daar de koeling effectief veranderde in opwarming ter plekke. Nog niet 'global', maar toch storend genoeg. Er waren problemen met de balansassen, die door het rekken van de aandrijfkettingen veranderden in 'onbalansassen'. Met de kennis van nu weten we intussen dat de smeringproblemen van de TX voor een groot deel te wijten waren aan de kwaliteit van de toenmalige motoroliën. Ze gaven de TX echter wel de bijnaam 'slagroomklopper' en dat was geen geuzennaam. De techniek van de Yamaha was die van de oliemakers te ver vooruit. Pas later bedachten die oliemakers anti-schuimmiddelen. Mede daarom zijn overlevende TX750 nu de braafste jongetjes uit de klas. Yamaha deed er van alles aan om het probleem op te lossen en startte de waarschijnlijk eerste terugroepactie in de motorfietswereld. Bovendien stuurde het merk wereldwijd fabrieksmensen om de Yamaha's bij de dealers van updates te voorzien.
De blokken werden gemodificeerd en kregen een oliekoeler met verchroomde leidingen, zodat de klant het verschil heel goed kon zien. De twins kregen ook een 'adapter' waarmee het carter werd vergroot en waardoor er meer olie in het blok kon.

NIEUWE MOTORBLOKKEN

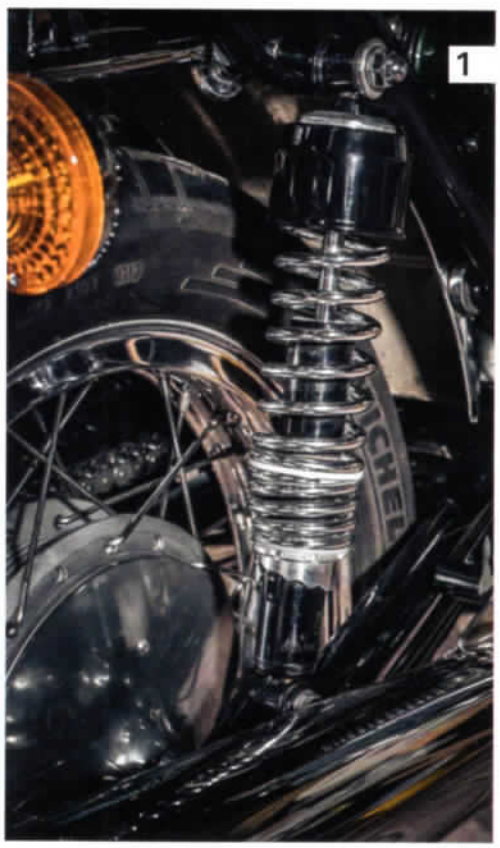
Weer wat later werden er onder garantie compleet nieuwe en herziene motorblokken geplaatst. Al met al ging het daarbij om maar liefst achttien serieuze technische aanpassingen. En dan waren er nog de


2


3

Een rustig bereden TX750 beloonde zijn baasje met een verregaand probleemloos gedrag.

eigenaars die de balanspijp verwijderden. Het mocht niet baten. De TX had een massieve reputatieschade opgelopen. Dat kwam alleen maar omdat motorrijders in die tijd allemaal snelheidsduivels waren en vanwege de ongelimiteerde snelheden op de Duitse Autobahn. De Yamaha TX750 was feitelijk een prima motorfiets, die helaas niet alleen in zijn looks iets Brits had. Net als bij zijn Britse tijdgenoten konden de grote Japanse twins niet tegen langdurige jaagpartijen. Een rustig bereden TX750 beloonde zijn baasje met een verregaand probleemloos gedrag. Een TX die op de Autobahn mee moest komen met een CB750 of Z900? Die ging stuk. Het netto resultaat was dat de TX750A uit 1974 een prima functionerende motorfiets was, maar dat niemand meer een nieuwe of gebruikte TX750 wilde kopen. Die hadden vaak nog maar zo weinig kilometers gedraaid dat ze als Doornroosjes opzij werden gezet in de hoop ze ooit weer wakker te kussen. Er zijn er dus best een paar overgebleven. Een aantal jaren geleden waren er een paar mensen die Yamaha


1



VAN TX NAAR XS

De TX650 zou nog kunnen worden genoemd, want die past in het rijtje. De XS650 werd, om gelijkvormigheid in de typeaanduidingen te scheppen, in 1973 als TX650 op de markt gebracht. In 1974 werd de TX650A geïntroduceerd. Met ingang van 1975 heette de TX650 weer XS650 als gevolg van de problemen met de TX750. En als XS ging het hem heel goed.

TX750's begonnen op te kopen. Rond dat groepje is het vrij stil geworden, maar TX'en beginnen nu hun baasjes weer te vinden. Nu zullen ze niet meer door jeugdige heethoofden met testosteron-tuning worden afgebeuld. Ze mogen doen waarvoor ze zijn gemaakt: rustig en stijlvol toeren. En hun baasjes heel, heel erg blij maken. Ons advies voor eigenaars van en dromers over TX750's: koop onmiddellijk als ergens nog new old stock opduikt. Heb je de wisselstukken zelf niet nodig, dan zijn het de spiegeltjes die je tegen kraaltjes kunt ruilen met mede-TX-adepten. In dat soort broederschappen geldt namelijk dat 'we samen bijna alles hebben en weten'. CR



2



3

1. Verplicht voor topstukken: originele schokdempers. Hagon-dempers zijn goedkoper, beter en makkelijker verkrijgbaar.

2. IBij een toprestauratie horen ook de originele boutjes, moeren en onderlegringetjes.

3. Geen infotainment, maar informatie. Heel praktische waarschuwingslampjes.

MISTER YAMAHA MANG YUAN HAD ER OOK EENTJE

'Met mijn TX750 heb ik veel gesleuteld en daarna veel zorgeloze kilometers gereden en avonturen beleefd', herinnert Mang Yuan zich. Toen Mang alleen nog motorfanaat en niet in dienst bij Yamaha was, kocht hij bij het Motorpaleis in Rotterdam van de Yamaha-importeur zijn 'bijna' nieuwe TX750. Hij wist niet dat het een voorserie-homologatiemodel was met framenummer 000099 of zoiets. Het was in elk geval een nummer onder de 000101, waarmee de serieproductie begon. Het was de TX750 waarmee bij de RDW de typekeuring werd afgehandeld. De eerste productiemodellen hadden problemen met de oliehuishouding, dus de voorseriemotorfiets was niet beter. Maar niet getreurd, want 'ijzer kan niet dood' en met die instelling werden alle motorische problemen opgelost. Uiteindelijk ging er gewoon een nieuw motorblok onder. Yuan heeft met tentje en slaapzak achterop half Europa doorgereden. Probleemloos.

