Klassiek & Techniek

Verschijnt 12 keer per jaar

Uitgave
Uitgeverij De Koppelenburg
Postbus 46
6970AA Brummen
Tel: 0575 - 56 54 55
Fax: 0575 - 56 61 33
E-mail redactie: gtl.gti@wxs.nl

Redactie
Gert te Lintelo (hoofdredacteur),
Cok van den Heuvel (motoren)
Ewoud Hallebeek, Freddy Nieuwenhuize, Chris Pennarts (fotografie), Igor Stuifzand, Geert Vreeman (fotografie), Ilonka Jansen (redactiesecretariaat)

Aan dit nummer werkten mee:
Michiel Capelle, Fred Kool, Herman Postel, Paul Seibert, Gert Vegter, Arie Verstoep, Norbert Wennink, [illegible] Wijnstekers

[illegible]geving
Lydia Berkhout, Peter Konings

Advertentieverkoop
Profair
Postbus 130, 5330 AC Kerkdriel
Telefoon 0418-634 443
Fax 0418-634 278

Abonnementen
Nederland: ƒ 69,95 per jaar
Buitenland: op aanvraag
Prijs per los nummer: ƒ 6,95
Prijzen inclusief BTW
Een abonnement kan op elk gewenst moment ingaan. Verlenging geschiedt automatisch, tenzij 2 maanden voor de vervaldatum schriftelijk is opgezegd. Voor telefonische opgave nieuwe abonnementen: 0575 - 565 455, per fax 0575 - 566 133

[illegible]che produktie en druk
[illegible]rfset Zwolle

©Copyright 1999
Niets uit deze uitgave mag worden vermenigvuldigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotografie, fotocopie, of welke andere wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Uitgeverij De Koppelenburg.

Vooruitblik

Klassiek & Techniek nummer 17 ligt in de winkel vanaf 8 augustus.
Een greep uit de inhoud: restauratie Ford Anglia en Horex Regina, de montage van een alarm/startonderbreker, het spuitklaar maken van motortanks en punten die de aandacht verdienen bij de aankoop van een Citröen CX. Dit zoals gebruikelijk onder voorbehoud.

Net wat ik zocht...

RESTAURATIE Yamaha TX 750



aanvraag. HPO Oostelbeers. Tel: 013-5142818

bij Imparts Arnhem.
Tel: 026 - 4429937

ƒ 18.500,-
Tel: 040 - 2519648



Volvo 142, 1970, Zw. imp., LPG, blauw interieur, goed onderhouden auto.

Tel: 040 - 2519648



Div. Jaguars XK en E bij Brooklands

Tel: 0318 - 514535



MGB 1967 overdrive, zeer mooi en goed. Imparts
Tel: 026 - 4429937

JAGUAR

Jos Kanters Raamsdonkveer JAGUAR ONDERDELEN. Grote voorraad: MKII, E-type, XK. Service zoals U die nergens anders zal vinden. Tel: 0162 - 520645
Fax: 0162 - 523417

Beëdigd taxateur klassieke automobielen. Hugo van Oosterwijk. Ook bij u aan huis.

Tel: 0251 - 310572 of 06 - 52151303



Triumph TR3 en 2x TR3A. Imparts Arnhem
Tel: 026 - 4429937



LPG inbouw gespec. in klassiekers o.a. Amazone v.a. ƒ1.350,-, ook vuller in reflector. Tevens voor al uw onderhoud, onderdelen en APK. Kooij Klassiekers, Julianadorp. 0223 - 631826



MGC GT en B GT V8. Imparts Arnhem
Tel: 026 - 4429937



Ko de Fouw, Sluiskil, Peugeot specialist. Verkoop automobielen en alle reparaties, 500m2 onderdelen magazijn. Dagelijks verzending. Tel : 0115 - 472042 / 472763
0655 - 302384



Diverse gerestaureerde 2CV
LMG Benelux

Tel: 0543-532543
Fax: 0543-532542

❑ Aangeboden ❑ Onderdelen ❑ Diversen ❑ Gevraagd ❑ Accessoires ❑ Evenementen

Naam:

Adres:

Postcode/woonplaats: Tel:

Datum: Foto: ja/neen

ƒ 25,-
ƒ 30,-
ƒ 35,-
ƒ 40,-
ƒ 45,-
ƒ 50,-
ƒ 55,-
ƒ 60,-

Verslingerd aan een



Het blok heeft mooie gladde vormen. Niet elk detail is perfect, maar het probleem is dat onderdelen voor de TX zeer moeilijk te vinden zijn. Uitlaatwartels bijvoorbeeld? Vergeet het maar!



Herman reisde met echtgenote en TX half Europa door. Hier een kleine pauze bij de Rursee. De koffers werden voor 35 piek aangeschaft bij de HEMA. Ze zitten op een zelf gemaakt rek.



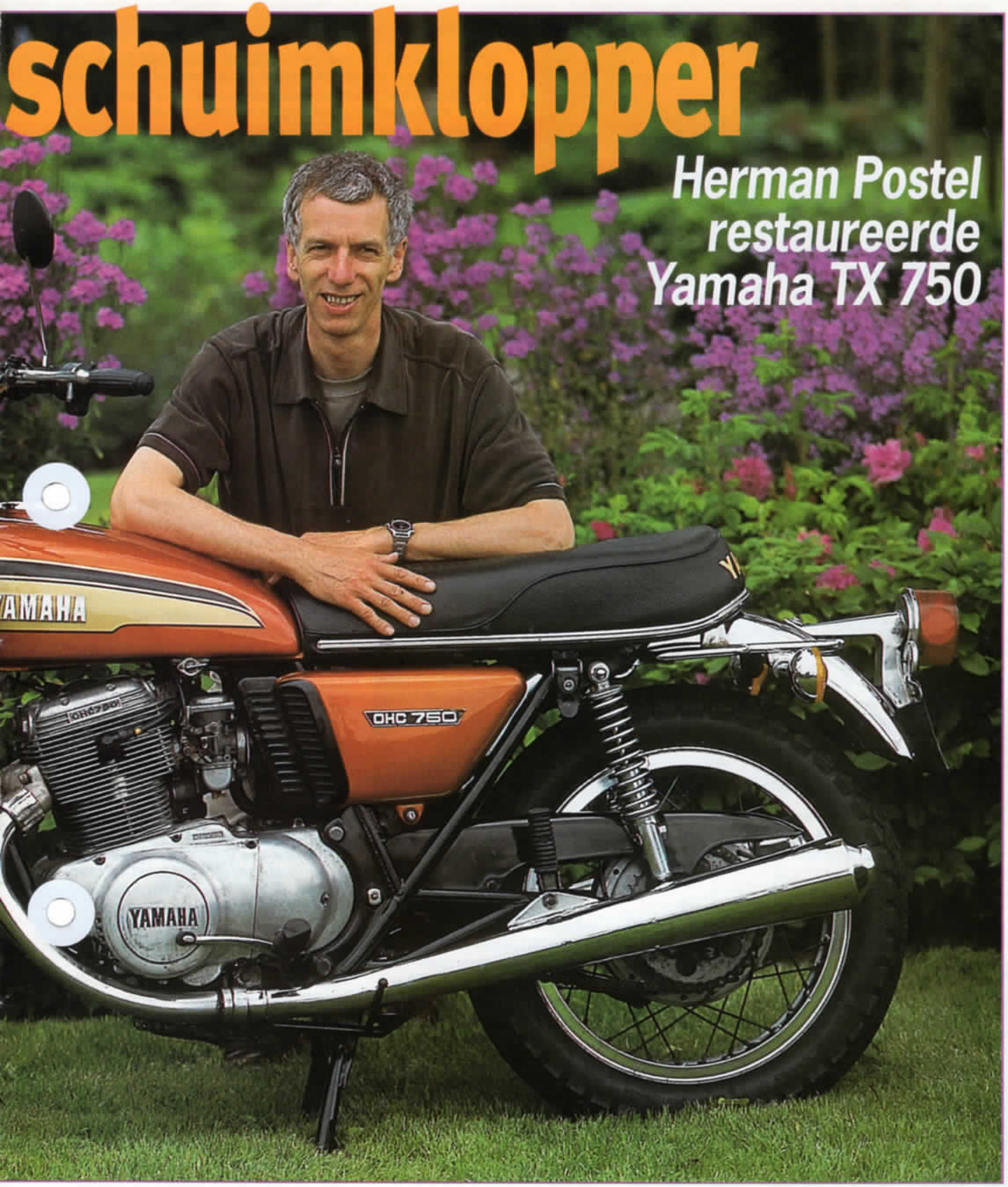
Herman en Hanny Postel uit Lochem vieren dit jaar twee jubilea: ze zijn 25 jaar getrouwd en even lang kennen ze deze Yamaha TX 750. En ook nu nog maakt het exemplaar van Herman zijn reputatie van 'lastige motor' waar: de twin maakt momenteel geluiden die niet in het instructieboekje staan.

Tekst: Cok van den Heuvel - Fotografie: Chris Pennarts/CvdH

Als 23-jarige struinde Postel (tegenwoordig 49 jaar jong en chef onderhoud elektro) in 1973 verscheidene motorzaken af. De stage was net afgerond en de eerste werkgever was gevonden. Hij wilde een motor en dat moest 'iets Engels' worden. Eerder had hij al een (toen al oude) Triumph Speed Twin gehad. Een BSA Lightning leek hem wel wat. Maar ja, dat merk was net 'over de kop' en bovendien trilde zo'n machine behoorlijk. Hetzelfde euvel weerhield hem van de aankoop van een Laverda SF 750 twin. De in die jaren zo populaire Honda CB 750 vierpitter trok Herman helemáál niet: het blok stak zo 'dik' uit het frame, zo'n Honda was hem gewoon veel te massaal. Daarop kwam de Yamaha TX 750 in beeld. Mooie gladde lijnen, een donkerbruin geluid, een twin en toch niet trillen, dit was 'm! De aanschafprijs van ƒ 5.999,- was niet gering, maar gelukkig kon bij pa en ma de helft geleend worden om de nieuwe motor te financieren. Het was in maart 1973... Herman en Janny trouwden en er werd behoorlijk veel met de Yamaha gereden. Ze

schuimklopper

Herman Postel restaureerde Yamaha TX 750



bezochten het Elefantentreffen (glad en koud...), maakten vele vakantietrips naar Duitsland en Engeland en reden menige KNMV Nachtrit. Hun hele hebben en houwen ging mee in de Hema-'koffers' van... 35 gulden. Het rek maakte Herman zelf. Van de importeur kregen zij nog in 1973 een brief met het verzoek om de motor bij dealer Henk Nijenhuis in Eefde terug te brengen. Het was inmiddels duidelijk geworden dat het smeersysteem van de behoorlijk revolutionaire twin niet deugde. De normale procedure was dat Japanse monteurs bij de dealers ter plaatse de modificatie uitvoerden. Dat kwam Postel niet uit; hij was met vakantie. Nijenhuis moest later met drie TX'en naar de importeur, maar kon er slechts twee vervoeren. Geen nood, Herman's blok werd uit de motor gehaald, zodat het toch mee kon. Er kwam een verhoogde (eigenlijk een verlaagde) carterpan onder, die het gebruik van meer olie in het systeem mogelijk moest maken. Twee leidingen moesten van bovenop het blok, achter het luchtfilter langs en onder de tank door naar een oliekoeler onder het balhoofd gebracht worden. Herman, die juist voor de TX 'gevallen' was vanwege de zuivere lijnen van de motor, wilde de leidingen en de koeler niet, zodat de modificatie bij dit exemplaar beperkt bleef tot de grote carterpan.

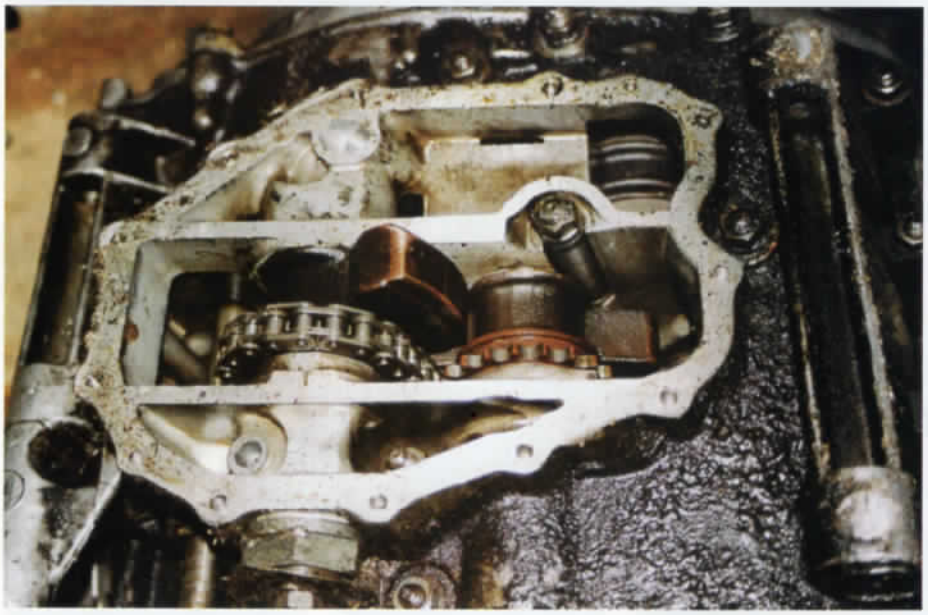
Zijspancrosser Rikus Lubbers, die ook in Lochem woonde, voerde in 1976 een topeindrevisie uit, omdat Herman's motor een wel heel erg grote behoefte aan olie had. Lubbers reed in die jaren wedstrijden in de zijspancross en had een TX 750 krachtbron in zijn



Het blok kan pas uit het frame worden gehaald als alle 'losse' delen eraf zijn geschroefd. Op het rijwielgedeelte valt trouwens niets aan te merken, de TX is een strak sturende machine.

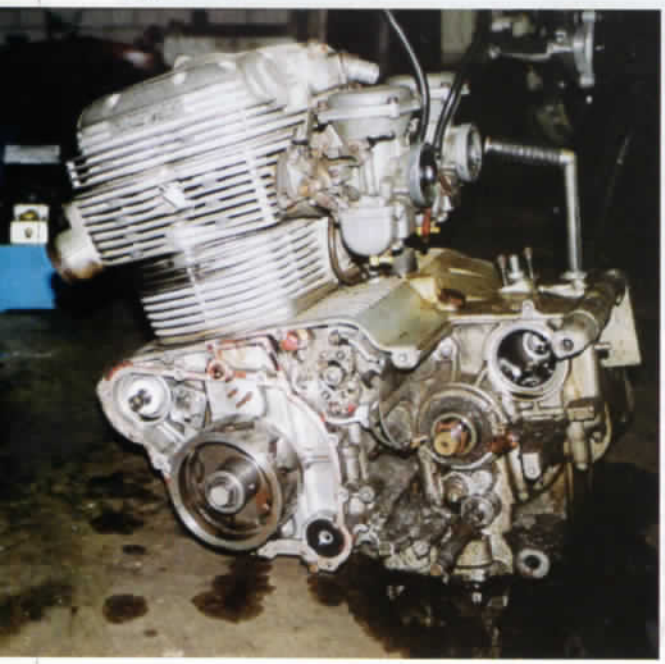
Pas op met lang stilstaan

Schrijver dezes heeft ook ervaringen met deze olieschuimklopper (in mijn geval een 'Boiler'). Na een paar jaar stil te hebben gestaan, werd de herbouwde motor weer opgestart. In het blok zaten allemaal van die mooie verse onderdelen (snik). Die had ik verzameld toen ze nog vrij goed te vinden, zo'n twintig jaar geleden. De motor wilde maar niet aanslaan. Baasje boos... Baasje nam Z 1300 en een touw.... Grrrr!. Tijdens het slepen liep de TX vast zonder zelfs maar motorgeluiden gemaakt te hebben. Er bleek geen olie rond te zijn gepompt. Baasje nóg bozer. Olie in inlaatleiding. Noppes. Pas toen er olie in de uitlaatleiding(!) gespoten werd, kwam de circulatie op gang. De TX liep redelijk ehhh... voor een 'tweetakt'. Als je het olieverbruik van een op tweehonderd kilometer negeerde, kon je er heel fijn mee rijden. De krukas leeft na zo'n tweeduizend kilometers nog steeds en het olieverbruik wordt zelfs minder. Niettemin zal de cilinder nog wel een keer met René Kunzler van Powerseal kennis maken. En toch rijdt zo'n TX lekker. Strak sturen, hard remmen en een heel mooi, heel donkerbruin geluid. En kijk eens naar de mooie afwerking en het harmonische strakke ontwerp van de fiets.
En wat betreft de aan te bevelen snelheidsbeperking: is tegenwoordig 120 strikt genomen niet hard genoeg?



De oorzaak van alle TX-ellende: contragewichten die de motorolie tot schuim klopten. Na de reeds aangehaalde terugroepactie werd het beter, maar helemaal bevredigend is het probleem nooit opgelost.

De tweecilinder is niet erg sleutelvriendelijk, beginnende doe-het-zelvers kunnen er maar beter vanaf blijven wanneer het ingrijpende reparaties betreft.



Rikus Lubbers

Rikus Lubbers was vroeger een zeer bekende zijspancrosser, die na zijn Norton-periode op zoek ging naar iets anders. Omdat sponsor Het Motorpaleis in Rotterdam ook Yamaha voerde, was de keuze snel gemaakt. De TX 750 had voor het crossen de gunstige eigenschap dat trillingen ontbraken, alle andere twins hadden daar wel last van. Je werd zo veel minder moe tijdens wedstrijden. Maar ja, dat enorme olieverbruik onder wedstrijd-omstandigheden... Lubbers had een remedie: zodra hij één minuut voorsprong had, gaf hij een seintje aan de pits. De helpers stonden dan klaar om (midden op het startveld!) de olie in de al extra grote tank in het zijspan bij te vullen! Lubbers kreeg ervoor op zijn falie met de woorden: 'Dat doe je maar ergens achter op het veld!' Voormalig helper en monteur Dick van der Kolk, nu motorboer in Lochem, weet nog dat er vóór elke wedstrijd nieuwe lagers in het (standaard!) blok gingen. Omdat het linker carterdeksel weggelaten werd, leek het blok heel speciaal. Dat deksel had echter geen echte functie, het was puur cosmetisch.

span en wist alles van die blokken. Rikus vertelde later dat hij flink geschrokken was van Herman's kaartje uit Engeland met de boodschap dat de motor zo lekker liep. 'Hoe durft hij zo ver weg te gaan met dat ding', moet hij geroepen hebben...
In 1978 kwam Herman tot de conclusie dat zich op een wegmotor niet genoeg kon uitleven. Ook een keer omvallen met bepakte motor - het toch al hoge zwaartepunt kwam nóg hoger te liggen en Herman is niet zo groot - versterkte dit gevoel. De oude liefde, enduro-rijden, werd weer opgepakt met een SWM 125. Voor normaal transport moest er maar eens een auto komen. Bij een autohandelaar bleef de Yamaha achter, met zo'n 30.000 kilometer op de klok. Een Renault 4 ging mee terug naar Lochem. Voor de autohandelaar was een TX destijds gewoon een mooie motor; motorhandelaren doken toen al lang verschrikt onder de toonbank als je met een TX 750 voor kwam rijden.

Wroeging

Na de Renault-periode brak het Volvo-tijdperk in huize Postel. Katteruggen, Amazon Combi's (er wérd wel niets vervoerd, maar het moest kúnnen), 240's, ze brachten Herman en Janny waar ze wezen moesten. De Yamaha was d wel weg, maar niet uit hun gedachten. Toen in 1992 de wroeging 'waar is m'n oude TX gebleven?' wel heel erg begon te kriebelen, ging Herman op onderzoek uit. De autohandelaar kon niet meer achterhalen waar de motor was gebleven, maar een kennis - via de Rijksdienst voor het Wegverkeer - wel. Het bleek dat de motor (hoe kon het ook anders?) nog heel lang bij de autohandelaar was blijven staan. Via enkele andere eigenaren kwam de motor bij een knaap terecht, die ermee rond de boerderij crosste.
Daar kreeg Ivon Wolters uit Enschede lucht van, zonder te weten dat Herman op zoek was naar zijn oude motor. Wolters was inmiddels al behoorlijk in de 'TX-mood', hij had er op dat moment acht. De ouders van de crossende boerenzoon waren zeer opgelucht toen Ivon de TX meenam voor twaalfhonderd gulden. De machine was nagenoeg compleet gedemonteerd toen Herman de motor bij Ivon op het spoor kwam. Het frame was al gepoedercoat en de achtervorklagering was vernieuwd. VU-83-84 was Hermans motor, dus moest het rijwielgedeelte voor ƒ 600,- mee naar Lochem om weer tot motor gemaakt te worden. Aldus kwam het rijwielgedeelte na bijna twintig

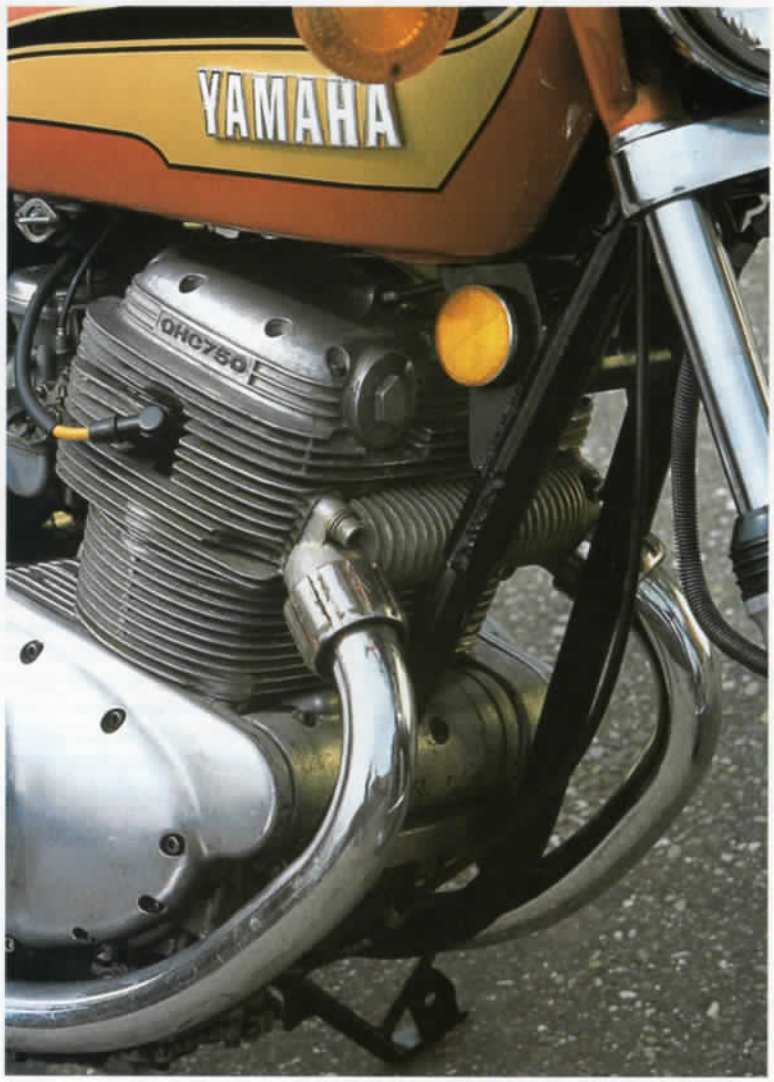
weer terug bij de eerste eigenaar. Het was de bedoeling ook de rest van de motor van Wolters over te nemen, maar een flinke brand in een van diens schuren stak daar een stokje voor. Ook het iets te optimistisch inschatten van de voorraad onderdelen was er de oorzaak van dat het aanvankelijk niet lukte de motor compleet te maken. Ook advertenties in de motorbladen, onder de rubriek 'gevraagd' leverden niets op. Wel kwam Herman in contact met Jan Meerkerk en Henk Kouwenhoven. Deze enthousiasten waren bezig een register van TX 750's op te zetten. *(Red: december 1995 stonden er nog 77 kentekens geregistreerd bij de RDW.)*



Zoals gebruikelijk in de jaren zeventig bleef het instrumentarium beperkt tot een snelheidsmeter, een toerenteller en enkele controlelampjes.



Om een eind te maken aan de smeringsproblemen monteerde Yamaha in het kader van een terugroepactie onder meer een dieper carter.



Rijden met een TX

Vroeger ging het zo snel mis met de TX omdat iedereen het doodnormaal vond om continu volgas te rijden. Een TX haalt ongeveer 175 km/u, maar als je goed oplet voel je dat het hem dan 'pijn doet', ook al trilt hij niet. Vanaf 4000 tpm gaan de balans-assen de olie (van toen) tot schuim kloppen en schuim smeert niet zo best. Moderne olie blijft tot wel 30 graden koeler en is beter bestand tegen de mixende balans-[illegible]. Dan nog is het beter om niet meer dan 4000 tpm te maken (in [illegible]0 km/u). Omdat de motor al vanaf 1000 tpm volop trekkracht [illegible]s er prima schakellui mee te rijden. Wel blijft de krukas met zijn [illegible] (onderbemeten) hoofdlagers gevoelig, dus iets meer toeren maken is gezonder. Wacht na de start maar gerust even met wegrijden, want pas na ruim twee minuten is de olie volledig rondgepompt!

Het resterende gedeelte van de TX verkeerde in een heel redelijke staat. De voorvork werd door Herman volledig gedemonteerd en de onderpoten geschuurd en gepolijst. Veel meer hoefde er niet te gebeuren. Maar, hoe nu weer aan de 'inhoud' van het frame te komen? Een zoektocht langs sloperijen leverde verrassend weinig op. Zeker een bruikbaar blok was niet zo makkelijk te vinden. Uiteindelijk werd dezelfde tactiek gevolgd die ook Wolters had gevolgd: zoeken naar een donorfiets. Het was december 1993 toen Herman (via een tip) bij CvdH Motoren in Tiel een uit Canada geïmporteerde TX te koop aantrof voor ƒ 3.200,-. De motor was relatief goed, voor zover een 'in het wild gevangen' TX goed kan zijn. De Canadees werd ontdaan van alle onderdelen die nodig waren om Herman's motor weer op straat te brengen. Het blok werd zo overgeheveld. De ontbrekende dynamo kon Wolters nog leveren. De uitlaten waren ook bij de Canadees weg. Bij een sloperij in Emst zag Herman in maart 1994 ineens een uitlaat glinsteren en zijn hart ging sneller kloppen. Een linker demper had hij al, zou dit misschien een rechter exemplaar zijn? Niet dus. Toch ging deze linker uitlaat, samen met een 19 liter-tank, mee naar Lochem (voor 150 piek). Ondertussen had Postel zijn eigen kleine 13 litertank en de overige kleurdelen al laten spuiten bij Beerten in Borculo. De rekening van ƒ 1.261,- was niet misselijk, maar die 'metalflake'-kleuren zijn moeilijk te spuiten en Beerten had mooi werk geleverd. Met kunst en vliegwerk werd de linker uitlaat toch rechts gemonteerd,

Bij de modificatie werd onder het balhoofd een oliekoeler gemonteerd, maar dat zag Herman helemaal niet zitten. Dat zou immers de mooie strakke lijnen van de machine verstoren.

da's nu eenmaal altijd beter dan helemaal geen uitlaat hebben. Deze situatie is nu nog zo. U begrijpt het al, mocht er onder de lezers nog iemand zijn die een originele rechter



Koud maar sfeervol: naar het oude Elefantentreffen met de TX.

De rechter uitlaat is eigenlijk een linker, maar zo kan er in elk geval gereden worden tot een passend exemplaar is gevonden.



uitlaat te koop heeft, Herman wacht met smart op een telefoontje (0573-251 816).

Twee jaar heeft de motor vervolgens zonder echte problemen gedraaid. Toen liep het blok resoluut vast en mocht de motor een jaar de schuur in om over zijn zonden na te denken. Via Henk Nijenhuis ging het motorblok naar een revisiebedrijf in Den Bosch, waar de krukas in orde werd gebracht. Hoe dat met de lagers is gegaan, is niet helemaal duidelijk, maar het werkte weer en dat voor ongeveer 420 gulden. Na een poosje klonk het allemaal toch niet meer zo geweldig vanonder de tank.

Omdat Herman eigenlijk niet zo'n geniale motortechneut is, stortte collega Stef van der Pol zich deze keer op de uitdaging; inmiddels was het 1996. Helaas bleken de inspanningen van deze goedwillende amateur niet voldoende om weer jaren zorgeloos met de TX 750 te kunnen rijden. Al na korte tijd sloeg de machine hevig aan het roken tijdens het rijden. Omdat Herman niet meteen wist wat er aan de hand was, reed hij nog een poosje door met de TX, zonder er echt plezier aan te beleven.

Uiteindelijk werd Rikus Lubbers maar weer eens benaderd, misschien had hij een tip. Herman had van plaatsgenoot Lubbers ooit al eens een nieuw motordeksel gekregen toen na een Elefantentreffen het carter lelijk geworden was als gevolg van pekel. Rikus gebruikte die deksels namelijk toch niet op zijn TX 750 cross-zijspan. Volgens Rikus moest maar eens naar de aandrijving van de dubbelwerkende oliepomp gekeken worden. Het bleek dat de paspen gebroken was van de rotor in de oliepomp die de retourstroom van de olie moest verzorgen. Het gevolg daarvan was dat de olie allemaal in het carter terecht kwam. Op een gegeven moment raakt dan de olietank dan leeg en da's nie gezond... Waarschijnlijk was dit ook de oorzaak van de eerste problemen uit 1996 en had Stef van der Pol die gebroken pen niet opgemerkt. Dat is best te verklaren, want je moet de oliepomp bewust uit elkaar halen om dit mankement te kunnen vinden. De laatste stand van zaken is dat het linker krukaslager weer aan de ruime kant is. Stef van der Pol laat karakter zien, want hij zal zich toch weer op het herstel van de jubilaris storten, ná het TX treffen van 5 en 6 juni 1999. De eigenbouw koffers heeft Herman nog liggen, evenals een nieuwe set extra lampen. Die set kocht hij reeds in 1973, maar van monteren is nooit iets terecht gekomen. Ach, misschien komt het er nu eindelijk van. ■

Omni-phase balancer device

Deze mooie mondvol staat voor een inderdaad innovatief balans systeem, dat er voor zorgt dat motortrillingen niet buiten het blok komen. Door de onbalans van de krukas van de gelijklopende staande twin te compenseren met eenzelfde onbalans in tegengestelde richting, blijven er netto nul-komma-nul trillingen over. Aldus vechten in de zwaar uitgevoerde carters enorme tegengestelde krachten hun eigen oorlogje uit. De positie van die assen is zeer ongelukkig gekozen; ondanks het dry-sumpsysteem wordt de olie te heet en tot schuim geklopt (door de balans-assen). Zelfs de modificaties in de vorm van een oliekoeler en een verhoogde carterpan zijn niet helemaal afdoende. De fout zit in de vorm van de balansgewichten, die met hun scherpe hoeken als de ideale mixer werken. Er zijn eigenaren geweest die de balans-assen er simpelweg uit gesloopt hebben. De krukas leefde er inderdaad iets langer door, maar de motor trilde als een bezetene! Een Laverda SF of een BSA Spitfire was er een soepele zescilinder bij! Na de TX 750 hebben motorfabrikanten (en ook de autobouwers) nooit meer problemen gehad met balans-assen. Anders vormgeven en op een andere plaats in het carter inbouwen is de remedie. Aldus heeft het fiasco met de TX toch zijn (leerzame) nut gehad.

Van alles wat

✔ Herman dacht aanvankelijk dat zijn nieuw gespoten tank te donker was geworden. Heel vaak zie je dat met het verstrijken van de jaren de lak lichter (of en enkele keer ook wel donkerder) wordt. Bij de goudkleurige TX verbleekte de transparante kleur onder invloed van zonlicht. Vooral bij Amerikaanse motoren komt dat veel voor, maar ook bij ons is vijfentwintig jaar genoeg om lak te laten verbleken. Vooral rode kleuren verbleken heel sterk, tot oranje toe. Voor de beoordeling van de originele kleur moet dus worden gezocht naar een stukje dat altijd in de schaduw heeft gezeten, bijvoorbeeld de onderkant van de tank.

✔ Het gerucht doet de ronde dat de big-end lagers van een Renault 4 dezelfde maat zouden hebben als die van de Yamaha TX 750. Het zou fijn zijn, want de originele zijn absoluut niet meer te vinden. Er zijn eigenlijk helemaal geen onderdelen te vinden voor een Yamaha TX 750. Nieuw is er niets meer. Een pluspunt is wel de 'ontdekking' van Ferroseal. Daarmee kunnen cilinders op de maat van de oude zuigers gemaakt worden. Door de lagere wrijving kunnen ze dan langer overleven met de min of meer gebrekkige smering.

✔ Er zijn eigenaren geweest die kans hebben gezien met een TX een ton te rijden zonder revisie. Het kan dus wel. Ivon Wolters, de man die Herman zijn oude fiets terug verkocht (althans een deel ervan), heeft zelfs een zijspan aan zijn TX hangen. Hij ververst weel héél vaak olie, maar het span loopt nog steeds

✔ Een TX 750 is niets voor beginnende sleutelaa. Vóór het loodzware blok kan worden uitgebouwd, moet alles er zo'n beetje af. De bovenbouw lijkt op die van een Honda CB 750. Zelfs de nokkenaslagering met aparte dragers, vinden we terug. Ook de krukas is constructief te vergelijken met die van een Honda. Het in die viercilinder zo solide onderdeel laat het bij de twin helemaal afweten. De twin mag dan inderdaad trillingvrij lopen; de hoofdlagers krijgen wel alle krachten van de zware krukas te verwerken. En dan zijn er maar drie glijlagers! Als die bij de start eens een keer te laat olie krijgen, dan is de basis voor een snelle slijtage gelegd.

✔ Nog wat meer sleutelvreugd. De afstelling van de balans-assen is een klus die je als beginnend 'monteur' niet even oplost met het werkplaatshandboek naast je. De aandrijving van de oliepomp en ontsteking zijn ook in staat om je luid gillend de werkplaats uit te laten rennen.

✔ Al in 1973 deden zich de eerste problemen voor met de Yamaha TX 750. Bij Yamaha Nederland piekerden ze zich suf over een geschikte oliekoeler. Het werd er eentje van Chausson uit een auto. Keurig weggewerkte olieleidingen werden ingebouwd in het kader van een terugroep-actie. Het was zo onopvallend dat het publiek er geen vertrouwen in had. Toen volgde een heel andere benadering. Verchroomde leidingen werden nu niet weggewerkt, maar buitenom en oo het cilinderblok heen naar de koeler geleid. Doordat deze olieleidingen aan de leidingen van een waterkraan deden denken, kreeg de versie met de tweede modificatie de bijnaam 'de Boiler'. Het was een soort noodkreet van Yamaha, zo van: 'Hallo, ze zijn echt omgebouwd hoor, koop ze nou maar!'

✔ Tijdens het TX-treffen in Zwiep begin juni kwam onverwacht de hele geschiedenis bij elkaar. Giel Meyer, de toenmalige 'importeur' van Herman's Canadese TX strandde op weg naar Zwiep op de TX van de auteur (losgekomen oliekoeler). De TX van Giel zelf is nog niet klaar. Ik wist zelf al niet meer aan wie ik die 'Canadees' verkocht had; dat bleek dus Herman Postel te zijn. Ivon Wolters was er met zijn zijspan. Verder waren er tien TX'en aanwezig bij de eerste rondrit. Twee daarvan liepen goed: die van Ivon Wolters en de niet super-mooie van de onfortuinlijke die... onderuit ging in een bocht.

✔ Voor de wet vormen het frame plus de papieren van een motorfiets het voertuig en is het toegestaan onderdelen te vervangen. Onderdelen van een sloopmotor overbouwen naar een gekentekend frame geldt als 'reparatie'. Het wordt pas dubieus als een ander merk of type blok wordt ingebouwd, of er met het framenummer wordt geknoeid. Ook aan de maten van het frame mag niets veranderen; dus balhoofd verder 'onderuit' mag niet. Heeft u een goed frame met kenteken, dan is er ook wettelijk geen enkel bezwaar tegen een grijze importfiets zonder kenteken te 'kannibaliseren'. Een aldus opgebouwde motor hoeft niet gekeurd te worden.