


# *laatste test voor* YAMAHA TX 750

Wij hadden gehoopt u rond deze tijd meer te kunnen vertellen over de nieuwste Yamaha troef, de TX750, maar hoewel er op dit ogenblik al meerdere exemplaren van in ons land vertoeven, waarvan één bestemd voor de zes-urenrace in Zandvoort, acht men bij Yamaha Motor NV de tijd nog niet rijp voor de officiële introduktie van de nieuwste loot aan de Yamaha stam. Maar men beloofde ons dat het niet al te lang meer zal duren, en hopelijk kunnen wij u dus binnenkort een rij-indruk met de volledige technische beschrijving geven. De machine is echter dermate interessant dat wij niet willen wachten om datgene te vertellen wat wij zo links en rechts al aan de weet zijn gekomen.

Zoals u al in MOTOR No. 15 hebt kunnen lezen is de TX750 geen vergrote versie van de 650 cc XS2 (waarvan momenteel een beperkte partij verkocht wordt voor de fantastische prijs van onder de 5000 gulden) maar een geheel nieuwe constructie die helemaal niets met zijn 100 cc kleinere voorganger te maken heeft.

U hebt de foto's indertijd natuurlijk al gezien, en u zult het met ons eens moeten zijn dat de lijn van deze machine werkelijk grandioos is. De werkelijkheid is nog mooier; een bijzonder strakke en gladde afwerking, met weer een aantal snufjes erbij waar je normaal niet aan denkt maar die toch zeer plezierig zijn. Elektrische starters en knipperlichten zijn op Japanse machines gemeengoed geworden. Wie dacht dat er niets meer te wensen overbleef komt bedrogen uit. Wat denkt u van het volgende: als het groot licht uitvalt, wordt automatisch het dimlicht ingeschakeld en omgekeerd idem dito. Valt het achterlicht uit, dat wordt automatisch het remlicht ingeschakeld, waarschijnlijk met tussenkomst van een voorschakelweerstand want er blijft verschil tussen remlicht en achterlicht. Een ander snufje (waarvan we het nut nu niet zo direkt inzien) is een controlelampje op het instrumentenbord dat gaat branden als de remvoering in het achterwiel versleten is.

De 743 cc viertaktmotor met enkele bovenliggende nokkenas wordt opgegeven voor een vermogen van 63 pk bij 6100 tpm, een betrekkelijk laag toerental, wat enerzijds op een grote levensduur wijst (zuigersnelheid bij dat toerental net 16 m.sec.) en anderzijds een aanduiding vormt voor een goede trekkracht bij laag toerental; veel power onderin dus, net als bij de 650. Het maximum koppel van 7 kgm bij 6000 tpm wijst ook al in die richting.

Maar het belangrijkste nieuwtje van deze nieuwe motor hebben we nog niet genoemd; er is een zeer bijzondere krukasconstructie toegepast, met een in tegengestelde richting roterend contragewicht, waardoor de onbalanskrachten, die altijd een minpunt vormen van de staande twin, voor een belangrijk deel opgeheven worden. De motor schijnt daardoor trillingvrij te lopen, een eigenschap die door Henk Klaassen en Dick Alblas afgelopen woensdag tijdens de training voor de zes-urenrace bevestigd werd. Hoe een en ander precies uitgevoerd is is nog niet bekendgemaakt. Het schijnt een zeer bijzonderen constructie te zijn, zonder extra aandrijving door tandwielen of iets dergelijks; we zijn razend nieuwsgierig om daar meer over te weten.

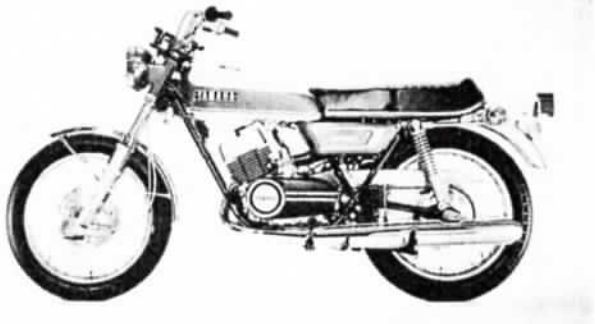
Ten opzichte van de in april voorgestelde machine is er nog een wijziging die interessant is. De machine heeft namelijk geen enkele, maar een dubbele hydraulische schijfrem in het voorwiel. En dat is niet speciaal voor de zes-urenmachine, maar zo zullen de seriemachines ook afgeleverd worden! Dit is al een aanwijzing die de machine aantrekkelijk maakt voor de „doordrammers" die men meer in Europa dan in Amerika vindt. En dat er inderdaad sterk op de Europese markt gelet is blijkt ten overvloede nog eens uit de benzinetank die nu eindelijk met 19 liter eens een acceptabele inhoud heeft.

GUUS VAN DE BEEK

## YAMAHA R 5 F

**2-cil. 2-takt 36 pk/7000 tpm f 3650,–**

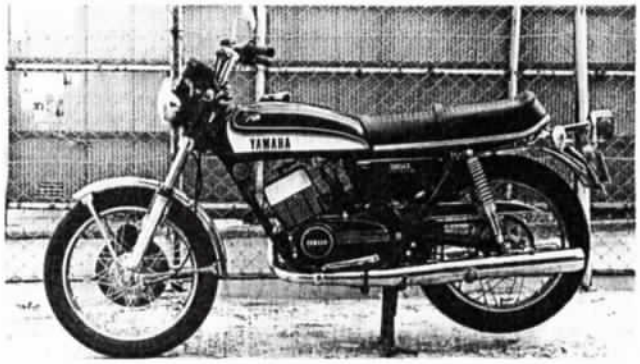
Motor: tweecilinder tweetakt, zuigergestuurd, boring/slag 64 x 54, 347 cc, compressieveryouding 6,8 : 1, 36 pk/6500 tpm, koppel 3,87 kgm bij 6500 tpm, 2 Mikuni VM 28 SC carburateurs, microfilter, brandstof normale benzine, gescheiden smeersysteem d.m.v. oliepomp. Elektrische installatie: accu-bobine ontsteking, 12 Volt. Transmissie: primair door tandwielen (2,869 : 1), secundair door open ketting, meervoudige natte platenkoppeling, 5-versnellingsbak, voetschakeling, interne verhoudingen 2,561 - 1,590 - 1,192 - 0,965 - 0,806 : 1. Bandenmaten: voor 3,00 x 18, achter 3,50 x 18, trommelremmen Ø 180 mm, duplex voorrem. Inhoud benzinetank 12 ltr, inhoud olietank 2 ltr, gewicht 141 kg.



## HA RD 350

**-takt 39 pk/7500 tpm f 3895,–**

Motor: tweecilinder tweetakt met membraan gestuurde inlaten, vermogen 39 pk bij 7500 tpm, koppel 3,8 kgm bij 7000 tpm. Transmissie: primair door tandwielen, secundair door open ketting, meervoudige natte platenkoppeling, 5-versnellingsbak. Rijwielgedeelte uiterlijk volkomen identiek aan RD 250. Hydraulische schijfrem in het voorwiel. Trommelrem achter. Gewicht 160 kg.




## YAMAHA XS 2 650 CC

**2-cil. 4-takt 53 pk/7000 tpm f 5095,–**

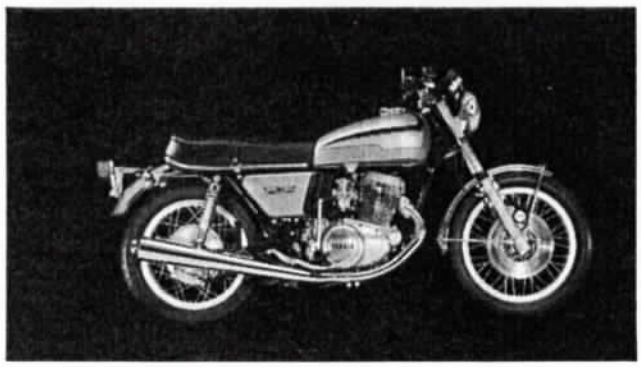
Motor: tweecilinder viertakt ohc, boring/slag 75 x 74 mm, 653 cc, compressieverhouding 8,4 : 1, 53 pk/7000 tpm, koppel 5,5 kgm bij 6000 tpm, Mikuni BS 38 carburateurs, microfilter, brandstof super. Elektrische installatie: 12 Volt, dynamo 100 Watt, accu-bobine ontsteking.
Transmissie: primair door tandwielen (2,666 : 1), secundair door open ketting (2,0 : 1), meervoudige natte platenkoppeling, 5-versnellingsbak, voetschakeling, interne verhoudingen 2,214 - 1,588 - 1,300 - 1,095 - 0,956 : 1. Bandenmaten: voor 3.50 x 19, achter 4.00 x 18, trommelrem achter Ø 180 mm, schijfrem voor. Inhoud benzinetank 12,5 ltr, gewicht 194 kg, topsnelheid 180 km/uur.



## HA TX 750

**2-cil. 4-takt 63 pk/7500 tpm f 5999,–**

Motor: tweecilinder viertakt ohc, boring/slag 80 x 74 mm, 743 cc, compressieverhouding 8.4 : 1, 63 pk/7500 tpm, koppel 7 kgm bij 6000 tpm, Keihin carburateurs, microfilter, brandstof: super benzine. Elektrische installatie' accu-bobine ontsteking, 12 Volt.
Transmissie: primair door tandwielen, secundair door ketting, meervoudige natte platenkoppeling, 5-versnellingsbak, voetschakeling, interne verhoudingen 2.461 - 1.588 - 1.30 - 1.095 - 0.956 : 1. Bandenmaten: voor 3.50 x 19, achter 4.00 x 18, dubbele hydraulische schijfrem voor, trommelrem achter. Inhoud benzinetank 19 ltr, inhoud olietank 2.8 ltr, gewicht 210 kg. Topsnelheid 185-195 km/uur.



## YAMAHA GT 50 MINI–TRAIL

**1-cil. 2-takt 4 pk/7500 tpm f**

Motor: eencilinder tweetakt met roterende inlaat, boring/slag 40 x 39,7 mm, 49 cc, compressieverhouding 7,1 : 1, 4 pk/7500 tpm, koppel 0,45 kgm bij 5000 tpm, Mikuni carburateur, microfilter, brandstof normale benzine, gescheiden smeersysteem d.m.v. oliepomp. Elektrische installatie: 6 Volt, accu-bobine ontsteking.
Transmissie: primair door tandwielen, secundair door open ketting, meervoudige natte platenkoppeling, 4-versnellingsbak, voetschakeling. Bandenmaten: voor 2,50 x 15, achter 2,50 x 15, trommelremmen Ø 110 mm. Inhoud benzinetank 4,3 ltr, inhoud olietank 1 ltr, gewicht 59 kg.

