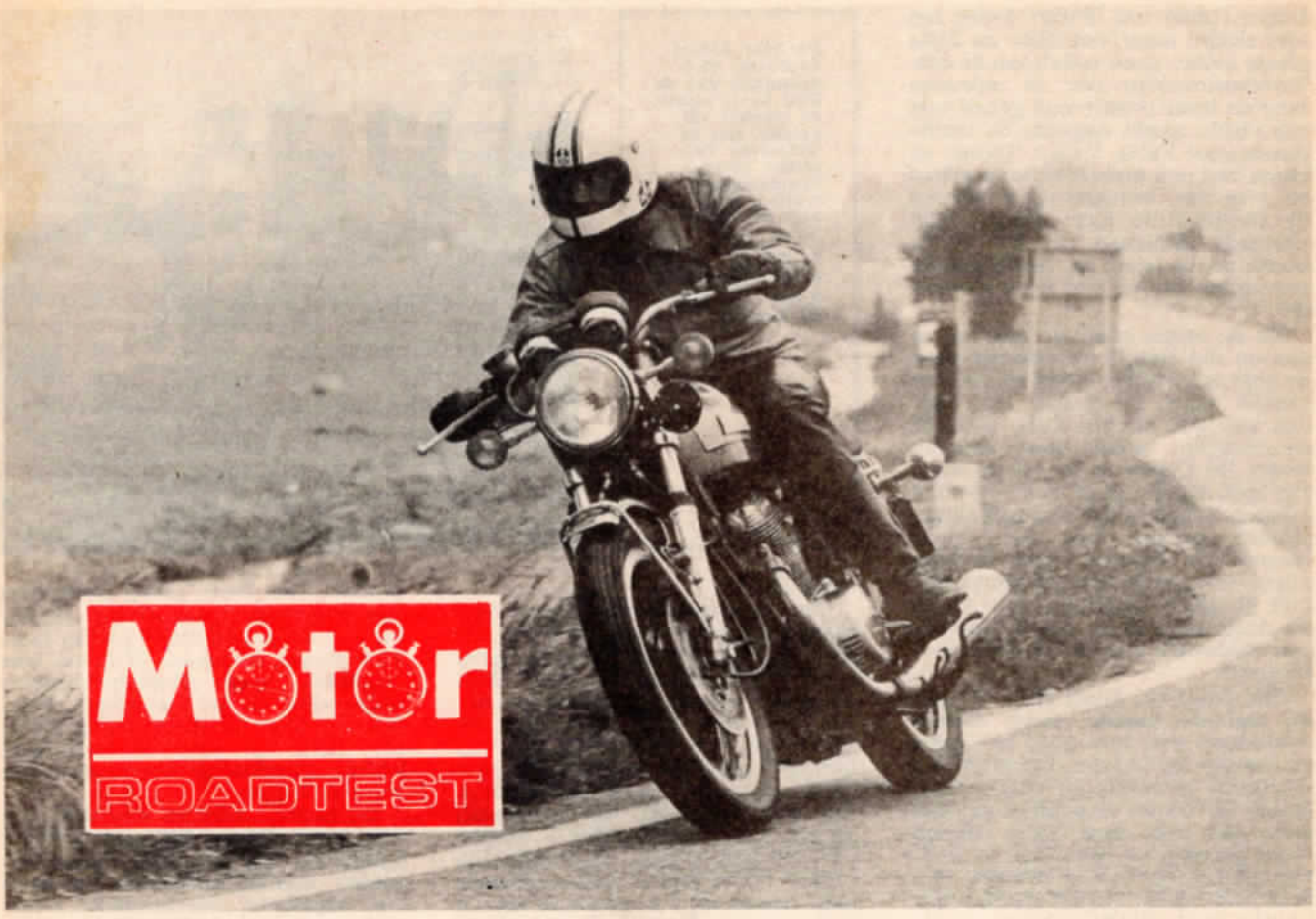


YAMAHA

TX 750

Yamaha is een tweetaktspecialist bij uitstek. Kijk maar eens naar de enorme successen, die de fabriek met haar meercilinder tweetaktracers boekt in de strijd om het wereldkampioenschap. Zoekt de Japanse fabriek, van ondermeer elektronische orgels en piano's, het voor race-doeleinden in de zwaarste klassen in viercilinder tweetakten, voor op de weg beperkt Yamaha zich tot het fabriceren van tweecilinders, die evenwel zeer geavanceerd van techniek zijn. In de zware klassen van 500 cc en hoger heeft Yamaha echter gekozen voor de viertaktmotor. Van viercilinders zoals bij de tweetaktracers is evenwel geen sprake. Yamaha buit de charme van een staande twin liever uit door deze twin zodanig uit te balanceren, dat de nadelen in de vorm van trillingen, die nu éénmaal inherent zijn aan de vorm van de krukas, vrijwel verdwijnen. We bedoelen hier natuurlijk het Omniphase balance systeem, dat door twee, via een ketting aangedreven balanceerassen de overgebleven kracht en moment opheft.

Het was nu juist dit systeem, dat naast de voordelen ten aanzien van uitbalancering ook voor wat narigheid zorgde. De ronddraaiende gewichten klopten de olie tot schuim en het kon gebeuren, dat de oliepomp hierdoor loos aanzoog. Ook de olietemperatuur liep bij de motor tot een ontoelaatbaar hoge waarde op, hetgeen moeilijkheden gaf met de smering en de afdichting van de pakkingen. Lekkages waren een veel voorkomend euvel.

Onlangs kwam de Japanse fabriek met een op tal van punten verbeterd ontwerp uit en het is deze motor, die we voor u roadtestten. De oliepomp kreeg een lager aanzuigpunt, terwijl het hele systeem voorzien is van een forse oliekoeler, die in de rijwind geplaatst is. De smering van de nokkenas is door een groter oliekanaal verbeterd, terwijl de nokkenasketting niet meer automatisch gespannen wordt, maar periodiek onderhoud behoeft. Kortom een op ondergeschikte punten eveneens verbeterd motorblok.

Eerste indruk

Tijdens de eerste meters met deze Yamaha valt het direct op, dat de motor met het karakter van een Engelse twin het hinderlijke trillen volkomen mist. Later bemerkten we alleen in de hogere regionen enige motortrillingen, maar deze zijn nooit hinderlijk. Erg opvallend

is de zogenaamde „bottom power" hetgeen een erg plezierig motorkarakter geeft. Vanaf de laagste toerentallen is trekkracht aanwezig, zoals ook duidelijk uit de toch wel enigszins merkwaardige koppelkromme te zien is.

Ook het uiterlijk van de Yamaha doet erg prettig aan, wat vooral komt door de gladde vormen van het motorblok. De zitpositie is voor een doorsnee Europeaan goed en geeft de rijder na de eerste meters al het gevoel, dat hij met deze motor kan lezen en schrijven. Alleen de dubbele schijfrem in het voorwiel vraagt enige attentie, want de formidabele remkracht die deze unit geeft is niet voor de poes. Bij een droog wegdek is een lichte druk reeds voldoende om de voorband te laten gillen. De achterrem is in verhouding misschien zelfs nog wat agressiever omdat bij krachtig remmen het achterwiel ontlast wordt. Om de rem niet te laten blokkeren is een kwestie van goed gedoseerd trappen, hetgeen goed uitvoerbaar is. Beide remmen zijn in staat om de toch niet lichte machine binnen korte tijd af te remmen naar de gewenste snelheid of tot stilstand. Naar believen kan men dat doen met gillende en rokende banden. Qua uiterlijk is de dubbele schijf in het voorwiel zonder meer mooier dan een enkele, waarmee het Amerikaanse type van deze 750 is uitgevoerd.

Comfortabele motor

De zitpositie en het comfort van de buddy gecombineerd met een motorkarakter dat aan dit alles zijn steentje bijdraagt, maken van de Yamaha TX 750 een comfortabele toermotor, waar je voor je plezier opklimt voor een lange rit. Het stuur ligt goed in de hand en het instrumentarium is goed afleesbaar, terwijl de schakelaars allemaal bijzonder goed te bedienen zijn. De instrumenten zijn bovendien van zeer goede kwaliteit, wat de nauwkeurigheid betreft. De toerenteller wijkt slechts een haartje af bij de laagste toerentallen en is bovenin volkomen exact, terwijl de snelheidsmeter een minieme fout van zo'n 5 kilometer over het gehele gebied laat zien. Bovendien zijn de naalden zeer rustig in hun aanwijzing. Het sneuvelen van de verlichtingslampjes in de klokken was het enige minder positieve punt hierbij. We moeten wel direct opmerken, dat dit de enige lampjes waren die het gedurende de test af lieten weten, de andere bleven alle intact. Nu we het toch over lampen e.d. hebben willen we nog eens wijzen op de volledigheid van de uitrusting van deze Yamaha, waarvan een schakelunit deel uitmaakt, die ervoor zorgt, dat kapotte lampen ogenblikkelijk qua functie vervangen worden door goede. Van het kapotte stoplicht wordt men dan tevens nog op de hoogte gebracht door het uitvallen van de controlelamp op het dashboard. Het zijn kleine dingen, maar in het huidige verkeer is dit uit veiligheidsoogpunt zeer lovenswaardig.

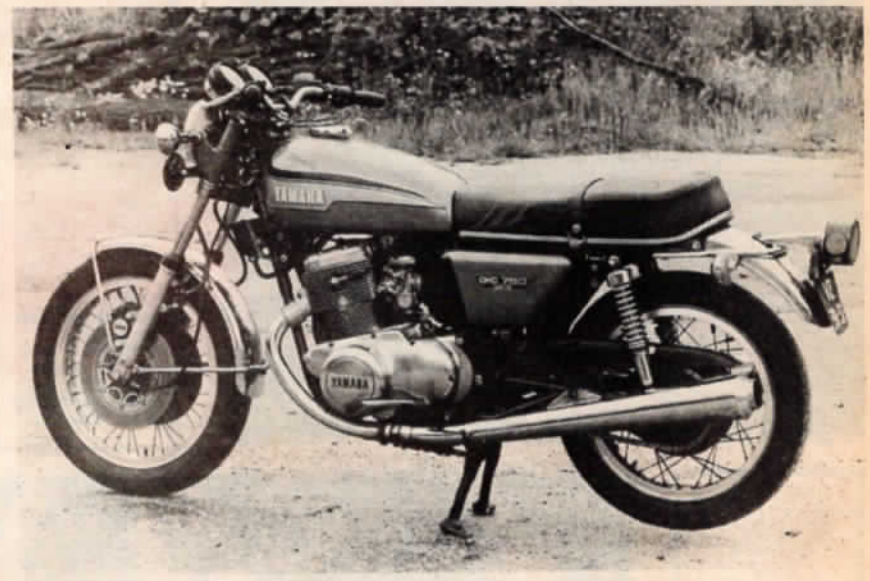
De vering en demping zijn zaken, waarover we niet helemaal tevreden zijn.

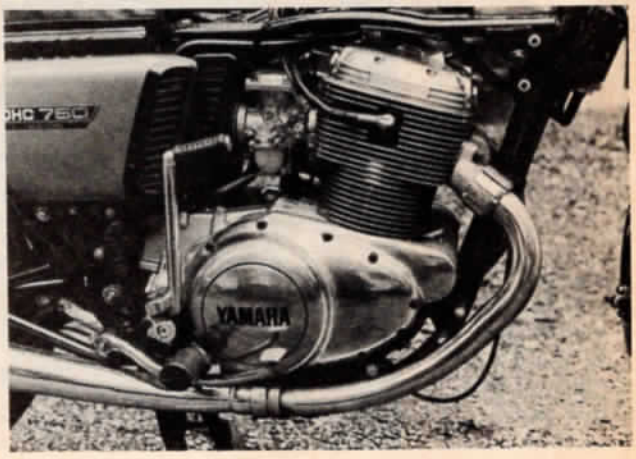
Achter is de zaak nog wel in orde, alhoewel de demping wat aan de stugge kant is. De voorvork miste vrijwel iedere vorm van demping, maar dat ligt waarschijnlijk aan het niet helemaal op peil zijn van het olieniveau in de poten. Toch moet gezegd worden dat de roadholding van de machine goed was, hetgeen men met een slappe voordemping niet zou verwachten. Iets optimaler kan het ons inziens allemaal toch wel.

De wegligging van deze Yamaha is prima. Geen spoor van de beruchte speed-wobble bij hoge snelheden, en goede stuureigenschappen in bochten. Ook de grondspeling is voor het gewone werk voldoende, maar op Zandvoort zal er wel het een en ander aan de grond komen. Het snel omgooien van de ene in de andere bocht gaat moeiteloos, hoewel het gewicht wel duidelijk merkbaar is. Maar ja, tenslotte rijden we op een 750 cc en niet op een lichte 350 tweetakt.

De motor

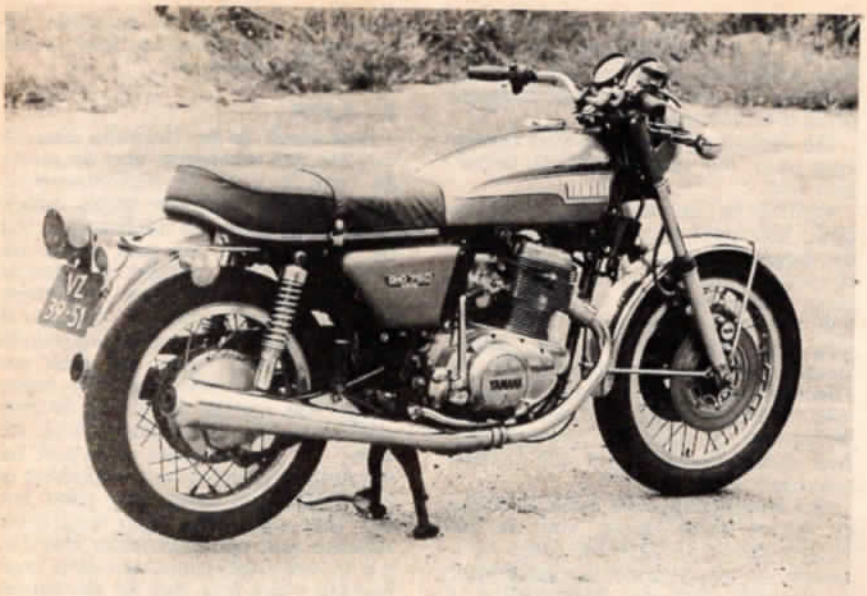
Motorisch is de Yamaha een juweeltje. De conceptie van de staande twin is voor de motorfietstechniek op onorthodoxe wijze aangepakt en is door het aanbrengen van de balansassen van een groot nadeel, het trillen, ontlast. Het prettige karakter is evenwel gebleven. Op ons testexemplaar klopte de carburatie in het overneemgedeelte niet helemaal, maar dat leek ons een zaak van afstellen. De motor reageerde verder prima op de constant-vacuüm-carburateurs van Mikuni. De koude start was met het speciale startgedeelte vlekkeloos en het duurt niet lang voor men zonder tegenstribbelen kan wegrijden. Starten met de elektrische startmotor is een fluitje van een cent want ondanks het feit, dat de startmotor toch een paar flinke zuigers moet laten draaien ging dit moeiteloos. De accu had geen enkele moeite om de startmotor rond te krijgen. De overbrengingsverhouding tussen startmotor en motor is kennelijk

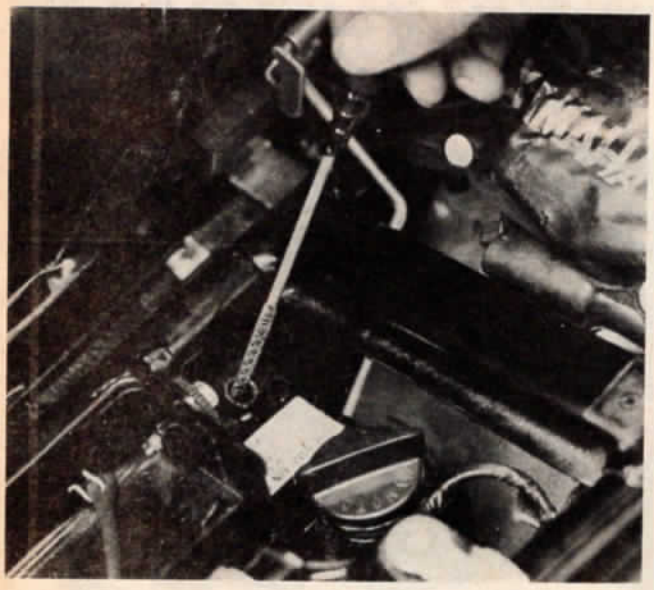




Boven:
De gladde, strakke vormen van de TX 750 komen hier goed uit. Let op de oliekoeler voor het motorblok.

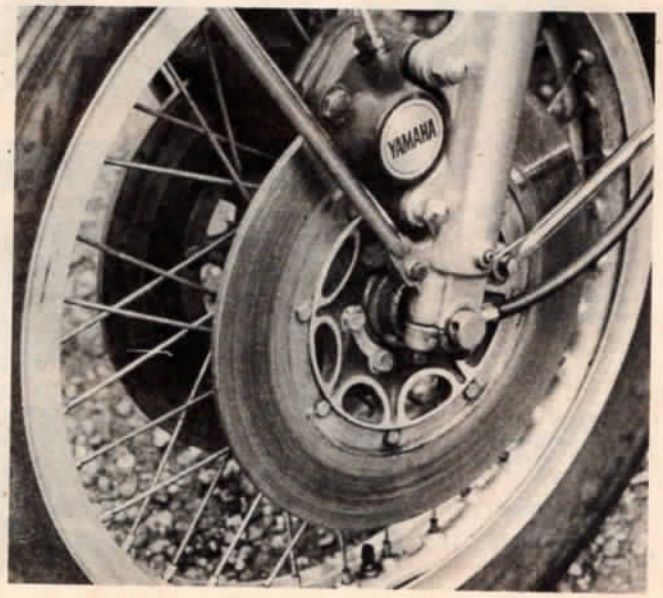
Rechts:
De carburatie wordt verzorgd door twee 38 mm Mikuni-Solex constant-vacuümcarburateurs.





Boven:
De robuuste uitlaatpijpen zorgen voor een fraaie achterhand.

Links:
Oliepeilen: een omslachtige bezigheid, omdat de motor eerst drie minuten stationair moet draaien.



Rechts:
Bijzonder krachtig zijn de dubbele schijfremmen in het voorwiel, die tevens voor een mooi symmetrisch aanzicht zorgen.

zeer goed gekozen. De compressieverhouding zet de startmotor natuurlijk ook niet voor al te grote problemen met zijn waarde van 8,8 op 1. De kickstarter is niet zo gemakkelijk in het gebruik, want de stand ervan is tamelijk onhandig.

Het mechanisch geluid van de motor beperkt zich tot een licht ruisen van de nokkenasketting en de ketting van de balansassen. Rumoerig is de twin zeker niet. Alleen de forse uitlaattoon is goed hoorbaar.

Het blok bleek na de aangebrachte fabrieksmodificaties goed oliedicht en we vragen ons af of de oliekoeler zijn werk in de winter niet al te goed zal doen, want reeds nu bleef de oliekoeler zelf tamelijk koud. Een olietemperatuurmeter lijkt dan ook geen overbodige luxe op de fiets. Standaard is dit instrument echter niet aanwezig.

De versnellingsbak en de koppeling werken allebei licht en positief. De koppeling is goed doseerbaar en de bak schakelt zonder problemen. Iedere versnelling is direct voorhanden en het schakelen kost vrijwel geen kracht. Het inschakelen van uit stilstand gaat echter altijd met een duidelijke klik gepaard, zonder dat de motor nu een sprongetje of iets dergelijks wil maken. De koppeling blijft niet kleven, maar komt goed vrij. De slag van het schakelpedaal is klein en snel schakelwerk is dan ook mogelijk. Niet dat dat nu altijd moet, want de motor is zo soepel, dat er altijd wel iemand thuis is, bij ieder toerental.

Een groot voordeel is het feit, dat het motorblok voorzien is van echte imbusbouten in plaats van kruiskopbouten, die het vroeg of laat af laten weten. In ieder geval heeft men dan een slagschroevedraaier of iets dergelijks nodig, terwijl men het nu eenvoudigweg af kan met een set sleuteltjes.

De motor is uitgerust met een dry-sumpsysteem, waarvan de tank onder de buddyseat is geplaatst. Het bijvullen van olie kan vrij eenvoudig geschieden, maar het peilen vinden we nogal omslachtig. Volgens voorschrift moet dit gebeuren bij een motor, die eerst minstens drie minuten stationair gedraaid heeft. Een vrij tijdrovende bezigheid, die men niet altijd bij een tankstop of iets dergelijks even zal verrichten.

Het onderhoud aan de motor lijkt ons erg gemakkelijk, omdat alles zo glad en strak afgewerkt is. Het motorblok kent vrijwel geen plekken, waar zich vuil kan ophopen en het schoonhouden van de grote uitlaatdempers geeft al evenmin problemen.De koppeling van voorbocht en demper is niet helemaal gasdicht en gaf bij onze motor een beetje vieze aanslag.

Uitrusting

Het boordgereedschap is bij de Yamaha van goede kwaliteit en

ruim voorhanden. Opgeborgen onder de buddyseat, die goed afsluitbaar is, zit het vlak naast de accu. Die accu zit eigenlijk iets te goed opgeborgen, want op een eenvoudige manier het peil van de cellen controleren is er niet bij. Van boven is de accu afgedekt en van opzij ziet men maar één cel. Het demonteren betekent het afbreken van een stukje bedrading en is gewoon lastig. Erg handig is de afsluitbare benzinedop zodat er geen benzine uit kan zonder dat de eigenaar dat wenst. Ook het openen van de dop onder druk van een tanktas kan bij de Yamaha niet voorkomen. Opgemerkt moet worden, dat men het afsluiten van deze drie sloten, stuur-, tank- en buddyseatslot allemaal af kan met het sleuteltje waarmee ook het contact bediend wordt.

De verlichting van de Yamaha is uitzonderlijk goed. De koplamp van 50/40 W is uitstekend voor zijn taak berekend en geeft 's nachts een goed verlichte weghelft te zien. De reactie van het stoplicht op de voorremwerking is wat aan de late kant, want op een droge weg remt men al fors voordat de lamp oplicht. Bij een nat wegdek behoeft de voorrem wat meer kracht en komt het oplichten van het stoplicht goed overeen met werkelijk remmen.

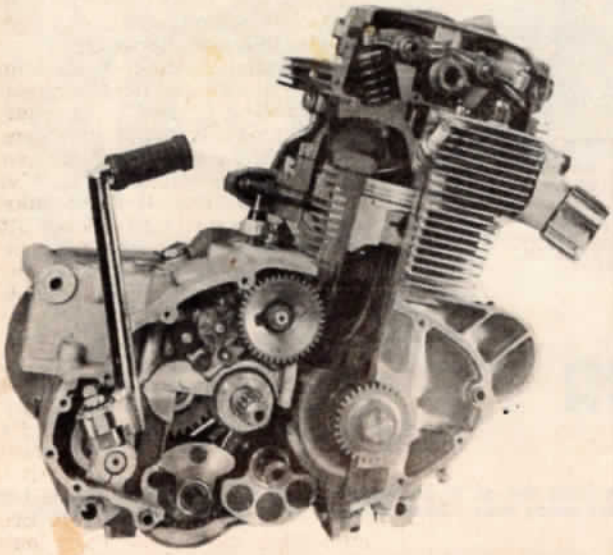
Conclusie

De motor is erg prettig om mee te rijden. Men is er zeer snel op thuis en het vermogen komt zeer soepel in. De prestaties van de motor zijn voor een 750 cc aan de lage kant, een top van 175 à 180 en een vrij matige acceleratie vanuit stilstand. Onder het rijden gaat het versnellen prima.

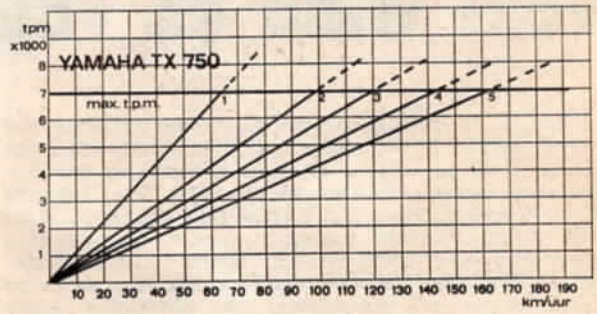
Een minpunt vinden we het forse benzineverbruik, dat met 1 op 10,5 beslist aan de hoge kant is.

Erg hard hebben we er daarbij niet aan getrokken, alhoewel de Yamaha beslist niet gespaard is. Toch is deze Yamaha ons goed bevallen, want als totaal-conceptie heeft hij ons bijzonder goed aangesproken. Wanneer men dan bovendien de toch wel lage prijs van ƒ 6.295,— betrekt bij de beschouwing dan moet men toch zeggen, dat men „value for money" koopt.

JAAP DE VISSER



YAMAHA TX 750



TECHNISCHE GEGEVENS

Motor: tweecilinder viertakt twin, staand. klepbediening door tuimelaars vanaf één bovenliggende nokkenas. Boring x slag 80 x 74 mm, cilinderinhoud 743 cc. Compressieverhouding 8,8 : 1. Maximum vermogen 60 pk bij 6500-7100 tpm. Maximum koppel 7,5 kgfm bij 3550 tpm. Metingen verricht bij de TH te Delft. P_b bij 6500 tpm = 11,1 kg/cm². Carburateurs, twee 38 mm Mikuni-Solex, constant vacuüm, met startgedeelte. Droog luchtfilter. Dry-sump smeersysteem, trochoid oliepomp. Glijlagers voor hoofd- en big-endlagers. Elektrische en kickstarter. Accu-bobineontsteking 12 Volt, wisselstroom dynamo, accu 16 Ah. Elektro-magnetische spanningsregelaar. Ontsteking met twee set contactpunten. Verlichting: voor 50/40 W, achter 8/27 W.

Transmissie: meervoudige natte platenkoppeling, primaire overbrenging via rechte tandwielen, overbrengingsverhouding 2.250. Vijf versnellingsbak overbrengingsverhouding: 2.461-1.588-1.300-1.095-0.956 :1. Secondaire overbrenging d.m.v. ketting 2.352 : 1. Totale overbrengingsverhoudingen: 13.032-8.408-6.882-5.798-5.064 : 1.

Rijwielgedeelte: dubbel wiegframe, telescopische voorvork, hydraulisch gedempte veelelementen achter met instelbare veerspanning. Dubbele hydraulisch bediende schijfrem voor, mechanische trommelrem achter. Balhoofdhoek 63°. Naloop 99 mm. Banden: voor 3.50 x 19, achter 4.00 x 18. Afmetingen: wielbasis 1455 mm, lengte 2205 mm, hoogte 1165 mm, breedte 910 mm, grondspeling 160 mm. Gewicht, leeg 210 kg. Inhoud benzinetank 14 liter, olietank 3 liter.

Fabrikant: Yamaha Motor Company Hamamatsu, Japan

Importeur: I.M.N. Ceintuurbaan 197-199, Rotterdam

Prestaties: topsnelheid 175 km/u, acceleratie 400 meter met staande start 15.0 sec. (ongunstige omstandigheden), brandstofverbruik gemiddeld 1 : 10,5.

Prijs: ƒ 6.295,—

