185

JAARGANG 32 | AUG – SEP 2023

NED € 7,25 | BE € 7,75

Het MotorRijwiel

MOTOPLUS

Plus:

- Het sprookje van de ELF5 Honda
- Portret Yves Van Heers
- Honda Super Cub C70
- Interview Jan 'Big Spender' Smit

1.000.000 KM MET EEN HONDA CBX



Smullen!

EGLI-
H.R.D.-
VINCENT



BMW R67/2 ISDT-REPLICA

GEBOUWD VAN RESTJES

NEDERLANDS OUDSTE MAGAZINE OVER KLASSIEKE TWEEWIELERS!

INHOUD













10 REPORTAGE
BMW ISDT-replica R67/2 1953

14 INTERVIEW
Jan Smit

20 UIT DE PIONIERSTIJD
1904 Rex

24 REPORTAGE
ELF5 Honda

30 STUDIO
Egli-H.R.D.-Vincent

36 REPORTAGE
Haler TT

40 REPORTAGE
Exotische merken: Imperia

42 REPORTAGE
Sleutelen door de jaren heen op Assen

46 EERSTE TEST
Jawa 300CL

50 REPORTAGE
Een miljoen kilometers met een Honda CBX

56 REPORTAGE
Eigenbouw-boardtracker Jan Pothof

58 PORTRET
Harrie Vaesen

66 REPORTAGE
Honda Super Cub C70

78 REPORTAGE
Yamaha TX750-treffen

82 PORTRET
Yves Van Heers

90 REPORTAGE
Special paint

Wie van de Drie TT



Leefden Martine Bijl, Lous Haasdijk en Albert Mol nog maar. Dan mochten ze alle drie plaatsnemen in het panel van mijn eigen persoonlijke Wie van de Drie TT. Qua TT-dichtheid is 2023 een absoluut topjaar. Waar het bij mij normaal bij die ene in Assen blijft, kwamen er dit jaar de Isle of Man en Haler bij. Dit snelle trio schreeuwt om een aflevering van Wie van de Drie TT. Welke is mijn favoriet? Het studiopubliek begint al op voorhand te lachen als Albert Mol zich klaarmaakt voor de eerste vraag. Met zijn kenmerkende stemmetje klinkt het: "Meneer A, als redacteur van een vooraanstaand klassieker-magazine slaapt u zeker in vijfsterrenhotels? En bepaalt de luxe uw voorkeur voor een bepaalde TT?" In alle eerlijkheid kan ik hem vertellen dat ik in Assen op een uitgewoond bungalowpark overnacht, op Man in een tipi en in Haler in een tentje dat zo klein is dat een volle blaas al voldoende is om klem te komen zitten. En dat luxe ver weg is als de buurman – zichtbaar opgelucht – met een schep in de hand uit de bosjes komt en vervolgens in geuren en kleuren vertelt wat hij er precies heeft begraven. "Meneer A", begint Martine Bijl beminnelijk. "Bepaalt het niveau van de (top)sport uw voorkeur?" Het grote publiek bespeurt mijn nauwelijks verholen ergernis als ik over de TT van Assen begin. Of mevrouw Bijl weet wat een kaartje kost? Of ze dan ook weet dat je sinds dit jaar geen vrije training Moto2 en Moto3 krijgt, maar diepongelukkige coureurs die op een platte kar over het circuit gaan… Het prijskaartje dat aan de Isle of Man hangt, is nog hoger, maar dat voelt niet als een commercieel circus. Toch kan er maar één winnaar zijn als het om prijs-kwaliteit gaat: Haler. Oké, het zijn geen races, maar demo's, maar meer waar voor een klein beetje geld krijg je niet snel.
Ernstig kijkt Lous Haasdijk me vanachter haar zojuist opgepoetste XL-brillenglazen aan: "Meneer A, is het overdreven om te stellen dat een TT met klassiekers uw absolute voorkeur heeft?" In alle eerlijkheid moet ik antwoorden – dit kan een schok zijn voor sommige lezers van Het MotorRijwiel – dat ook races op moderne motoren mij aanspreken. Alleen kan de kille en afstandelijke entourage niet tippen aan die van klassiekerraces. Je komt er gevoelsmatig niet als liefhebber, maar als verdienmodel. De bordjes kunnen omhoog; wat is de favoriete TT van de drie? Mol, Haasdijk en Bijl hebben een makkie vandaag. Drie keer gaat het bordje met Haler omhoog.

Ad van de Wiel

VAN NACHTMERRIE NAAR

Het is dit jaar precies vijftig jaar geleden dat de Yamaha TX 750 werd geïntroduceerd. Een gedenkwaardig moment, waaraan ze op de fabriek in Japan liever niet worden herinnerd. Een groep enthousiaste TX-eigenaren denkt daar heel anders over en organiseerde een gezellig weekend in het gehucht Zwiep om gezamenlijk stil te staan bij deze mijlpaal. Wij waren erbij en constateerden dat de tijd alle wonden heelt. Er waren alleen blije gezichten, maar dat was een halve eeuw geleden wel anders...

| Tekst: Hans Koopman; Foto's: archief Hans Koopman, Herman Postel en Maurice Volmeyer |

Het begon ooit zo veelbelovend. Terwijl Honda en Kawasaki alle aandacht op zich gevestigd zagen met hun indrukwekkende CB750- en Z1-viercilinders gooide Yamaha het over een andere boeg. Indachtig het succes van de Engelse staande twins in de jaren zestig had dat met de XS1 al een geliefde en goed verkopende twin in het programma. Met de geheel nieuwe TX750, die in 1973 werd geïntroduceerd, hoopte en verwachtte Yamaha de populariteit van de tweecilindermotor te verlengen. Een twin is immers lichter, wendbaarder en goedkoper. Nadeel is dat hij meer trilt dan een soepele viercilinder, waarbij met het vergroten van de cilinderinhoud doorgaans ook de vibraties toenemen. Om de inherente vibratieproblemen van paralleltwins aan te pakken, bedacht de fabrikant een constructie met een contragewicht, de Omni-Phase Balancer genoemd, bedoeld om de motor net zo soepel en smeuïg te laten draaien als een vierpitter.

Slagroomklopper

Dat leek op voorhand een intelligente oplossing, maar werd uiteindelijk de ondergang van de TX750. De balansas had de neiging om de motorolie bij hoge toerentallen op te kloppen, waardoor de TX in de motorwereld al snel de bijnaam 'slagroomklopper' kreeg. De schuimige vloeistof kon niet goed worden gerecirculeerd. Daardoor werd de motorolie veel te heet en dat leverde koelingsproblemen, mechanische storingen en bovenal veel teleurgestelde klanten op. Bijkomend probleem was dat door de enorme hitte van de olie de ketting van de balansgewichten onder belasting begon uit te rekken, waardoor de timing werd verstoord en de motor nog meer begon te trillen... Het veelbelovende ontwerp bleek niet uitgerijpt en veel te vroeg op de markt gebracht, waardoor de eerste kopers in Amerika en Europa met deze kinderziekten werden geconfronteerd.

Top secret

Ook Nederlandse dealers werden onaangenaam verrast door het TX-drama. We spraken onder anderen lifetime-roadracer Mike van Aken, die destijds werkzaam was bij Motorhandel Selling aan de Kromme Mijdrechtstraat in Amsterdam. Hij herinnert zich nog dat hij heeft geholpen bij het herstellen van de TX750-problemen. "Al vrij



Staatsieportret van achttien Yamaha's TX750 met hun eigenaren.

GELIEFDE KLASSIEKER

snel na de introductie van de TX750 kwam er een zogenaamde 'service letter' van Yamaha binnen met de melding dat er monteurs uit Japan zouden komen om de problemen op te lossen. De olie in het blok werd veel te heet en ging schuimen, waardoor zowel de smering als de koeling problematisch werd. Ik weet nog dat er nieuwe olieleidingen werden gemonteerd, de doorboring was niet vloeiend genoeg, en ook de nokkenasketting werd vervangen. Wij mochten er niets aan doen, de Japanners deden het werk, terwijl wij toekeken. Het waren aardige jongens en om ze een beetje op hun gemak te stellen, heb ik ze nog een keer op paling getrakteerd. Ik wist dat ze in Japan veel vis aten, dus dat leek me een leuk gebaar. Ze hadden echter nog nooit gerookte paling gegeten en om te bewijzen dat het goed te eten was, moest ik eerst zelf een paar happen nemen. Daarna ging het er gretig in!"

Ferry Ferbrache had een vergelijkbare ervaring. "Bij Motorhuis Safe hebben we er zo'n vijftien gedemonteerd. De eerste was wat lastig en daar heb ik de hulp van Ad Nolen bij moeten inroepen. Hij werkte toen bij het Motorpaleis in Rotterdam. Daarna kostte het ons zo'n vijftien minuten om een blok eruit te halen. Gedeeltelijk demonteren en de rest werd door Japanse monteurs afgehandeld: top secret."

Voor het modeljaar 1974 losten de ingenieurs van Yamaha vrijwel alle problemen op die werden veroorzaakt door het Omni-Phase-mechanisme, onder meer door toepassing van een diepere carterpan en een verstelbare balansketting, maar het was te laat. De TX750 stond in het modeljaar 1974 nog op het programma, met alle noodzakelijke veranderingen en leverbaar in de kleuren Metal Flake Gold en Burgundy Wine Flake, maar de verkoop herstelde zich niet en het model werd stilletjes uit het Yamaha-programma geschrapt. Het is niet bekend hoeveel machines er in totaal zijn gebouwd en verkocht. In Nederland staan er toch nog 87 op kenteken. Achttien daarvan waren in Zwiep aanwezig.

Goede herinneringen

Een van de deelnemers is Herman Postel en hij rijdt op de TX750, die hij in 1973 nieuw kocht. Een opmerkelijk verhaal. "Ik was inderdaad een van de eersten in Nederland die er een kocht en ik heb er twee jaar met veel plezier op gereden. Vanwege gezinsuitbreiding besloten we een auto te kopen, maar het was nog niet zo gemakkelijk om van de Yamaha af te komen", herinnert hij zich. "Iedereen in de motorwereld wist natuurlijk van de problemen en verkopen werd problematisch. Wanneer ik bij een motorzaak naar binnen liep, doken ze gelijk weg onder de toonbank", schetst Herman de situatie lachend. "Uiteindelijk heb ik hem ingeruild bij een autobedrijf; daar wisten ze nog van niets..." In tegenstelling tot andere voormalige eigenaren die we spraken, heeft Herman toch vooral goede herinneringen aan zijn Yamaha TX750. Toen jaren



Herman Postel beleeft veel plezier aan de TX750 die hij ooit nieuw kocht. Ook jaloersmakend is het feit dat hij hier poseert in zijn nog steeds passende race-overall, daterend uit de periode dat hij in de 50cc-klasse actief was.



Het TX750-blok leek, net als de XS650, ook geschikt voor de zijspancross. Het was compact gebouwd, trilde niet en was redelijk snel. In ons land reden onder meer Rikus Lubbers en Jan ten Thije ermee. Een succes werd het echter niet en niet zelden moest er tijdens de wedstrijden worden gestopt om olie bij te vullen.

Jammer dat deze tijdloze schoonheid maar zo'n kort motorleven was beschoren. Wanneer deze machine nu in de showroom zou staan, zou je er toch meteen een kopen?



Met een schitterende route in het vooruitzicht op een van de mooiste dagen van dit voorjaar zit de stemming er bij het ontbijt al goed in.



Ook dit is bijna normaal op vrijwel elk treffen met klassieke motoren: sleutelen. Hier wordt een carburatieprobleem vakkundig opgelost.

later de financiële mogelijkheden er waren om weer te gaan motorrijden, besloot hij op zoek te gaan naar zijn eerste TX. Die vond hij uiteindelijk bij Ivon Wolters, een bekende TX-verzamelaar, alleen wel in onderdelen. Het frame met Hermans oude kenteken was er en dat vormde de basis voor de zoektocht die er uiteindelijk toe leidde dat hij weer over een complete machine beschikt (zie foto), waaraan hij nu opnieuw veel plezier beleeft. Een andere zeer markante verzamelaar is Rob Remmerswaal. Hij bezit niet alleen de misschien wel mooiste TX750 van Nederland, maar ook een uniek setje TX'en in bijna dezelfde oranje kleur: de TX500, TX650 en TX750. De TX-eigenaren vormen een vriendengroep, maar het is geen club met een eigen blad, voorzitter, secretaris en dergelijke. "We hebben alleen een app-groep", zegt Rob. "We komen af en toe spontaan bij elkaar over de vloer of doen een beroep op de vaardigheden van Peter van de Akker. Die heeft de meeste TX-kennis en is ook de man die mijn groene TX heeft gerestaureerd."



De rode TX, de tweede van links, is voorzien van de eerste modificatie met onder andere buitenom lopende olieleidingen en een oliekoeler. Met de huidige kwaliteit van de olie kan die zelfs achterwege blijven.

Interessant alternatief

De realiteit anno 2023 is dat de TX750 best een goede motorfiets is en nauwelijks minder betrouwbaar dan andere machines uit dezelfde periode. Ververs de olie regelmatig en vermijd hoge toerentallen, dan geven ook de eerste exemplaren met het oorspronkelijke oliecarter, weinig problemen. Onderdelen zijn weliswaar moeilijk te vinden, maar het klassieke uiterlijk, de solide wegligging van de motor en niet te vergeten een enthousiaste groep eigenaren, maken de Yamaha TX750 tot een interessant alternatief voor de rijder die op pad wil met een bijzondere klassieker.