Mayonaise

Het begin van de jaren zeventig was voor motorliefhebbers een mooie tijd. Zeker voor motorrijders die geen uitgesproken voor- of afkeur hadden van een bepaald merk of land. Immers, vooral de Japanse merken waren in opkomst en vooral die vergasten ons op allerlei lekkernijen. Eén daarvan was de Yamaha TX 750. Een motor die alles in zich had om uit te groeien tot succesmodel, maar die als absolute flop de geschiedenis in zou gaan.



OPVALLENDE KLASSIEKERS: YAMAH

Toen Yamaha tijdens de Ifma van 1972 de TX 750 voorstelde, sloeg het nieuws in als de spreekwoordelijke bom. Goed, iedereen wist inmiddels dat het merk met de stemvorken (voor de wat jongeren onder ons: lange tijd voerde Yamaha een beeldmerk met daarin drie stemvorken, verwijzend naar het ontstaan als fabrikant van muziekinstrumenten) puike tweetakten kon bouwen. Terwijl ze met de 650 XS 1 en 2 hadden laten zien dat ze ook een heel aardige opvolger voor de roemruchte Engelse twin konden bouwen. Maar de TX maakte duidelijk dat het merk méér in huis had, iets wat overigens al was bewezen via ontwikkelingswerk dat voor Toyota werd (en nog steeds wordt) gedaan. Tegen de verwachting in koos Yamaha overigens niet voor een viercilinder -in navolging van Honda en Kawasaki- maar weer voor een tweecilinder. Maar dan wel een heel moderne variant waarmee ondanks het 'ontbreken' van twee cilinders toch aansluiting werd gevonden bij de viercilinders van andere Japanse superbikes. Met als grote concurrent natuurlijk de Honda CB 750, de motor die nieuwe maatstaven had gezet.

Yamaha oogstte vooral veel lof voor de afwerking en de vormgeving van het blok. Door de kleine, dunne koelribben bleven de afmetingen van cilinders en cilinderkop uiterst beperkt. Cilinders en kop gingen naadloos in elkaar over en opvallend was de volkomen vlakke bovenkant die wel wat weg had van een oude BSA twin. Bij de Yamaha zat er natuurlijk wel een bovenliggende nokkenas onder. Deze wordt door een ketting aangedreven, maar dat was niet de enige ketting die in het blok zat. Onderin zat er namelijk nog één. Daarmee werden onder andere twee balansassen aangedreven. Nu heel gewoon voor staande tweecilinders, maar toen een absolute noviteit. Om de trillingen te elimineren werkte het systeem perfect. De twin liep als het bekende zonnetje en was niet veel rauwer dan zijn vercilindrige concurrent. Maar uitgerekend dat balansassen-systeem zou de TX gaan opbreken.

Veelbelovend

Zoals gezegd leek bij de introductie van de TX 750 alles rozegeur en maneschijn. De vormgeving zag er prima uit, de prestaties



Trotse eigenaar Ludi Beumer en zijn volkomen originele TX 750.

klopper





'PERIOD', RECLAMEFOTO, NOG MET ÉÉN SCHIJFREM-

De hier afgebeelde Yamaha TX 750 is eigendom van Ludi Beumer. Werkzaam bij Yamaha Motor Europa en vooral bekend als verzamelaar van Yamaha tweetaktmotoren, waarvan hij nagenoeg de hele reeks compleet heeft. De TX is een origineel Nederlands exemplaar uit 1973, dat voorzien is van alle destijds doorgevoerde modificaties.

TX 750

(63 pk bij 6.100 tpm, opgegeven topsnelheid meer dan 190 km/h) waren indrukwekkend en het forse dubbel gesloten wiegframe met opvallende dubbele schijfrem in het voorwiel moest die prestaties moeiteloos aan kunnen.

Vooral dat remsysteem maakte indruk. Schijfremmen werden nog niet zo algemeen toegepast als tegenwoordig en waren, achteraf gezien, aanvankelijk ook niet zo superieur als we toen wel dachten. Maar de TX remmen vielen positief op. Zodanig zelfs dat menig wegrace-coureur zijn TD 3 of TZ 350 productieracer -standaard voorzien van een zeer imponerende maar niet echt overtuigende trommelrem- voorzag van wiel plus remsysteem van de TX. Een ingreep die werd vergemakkelijkt door het feit dat zowel die racemotor als de TX over nagenoeg dezelfde voorvork beschikte. Heel modern was ook een soort 'noodschakeling' op de verlichting. Bij het doorbranden van groot- of dimlicht werd automatisch een weerstand bijgeschakeld waarmee de boordspanning omlaag werd gebracht, terwijl tevens automatisch werd overgeschakeld naar dat deel van de lamp dat nog niet kapot was. En nog wat moderner was wel het feit dat de TX een van de eerste motoren was waarbij werd gedacht aan het milieu. Zo was het een van de eerste motoren die ongestraft op loodvrije benzine kon lopen, terwijl ook de positieve carterventilatie een absolute noviteit was. De carterdampen komen daarbij niet meer direct in de buitenlucht maar worden naar het luchtfilter geleid zodat ze met het benzinemengsel worden verbrand.

Opvallend aan de TX was ook de kleurstelling. Als een van de eerste Japanse motoren was hij voorzien van zogenaamde 'candy' kleuren. Metallic lakken (opvallend fel-oranje en sjiek donkergroen) met veel dieptewerking dat werd bereikt door een groot aantal dunne lagen over elkaar, afgewisseld met blanke laklagen. Prachtig, maar een ramp voor iedereen die een krasje op tank of zijdeksels opliep, want geen enkele Europese spuiter kon het bijwerken.

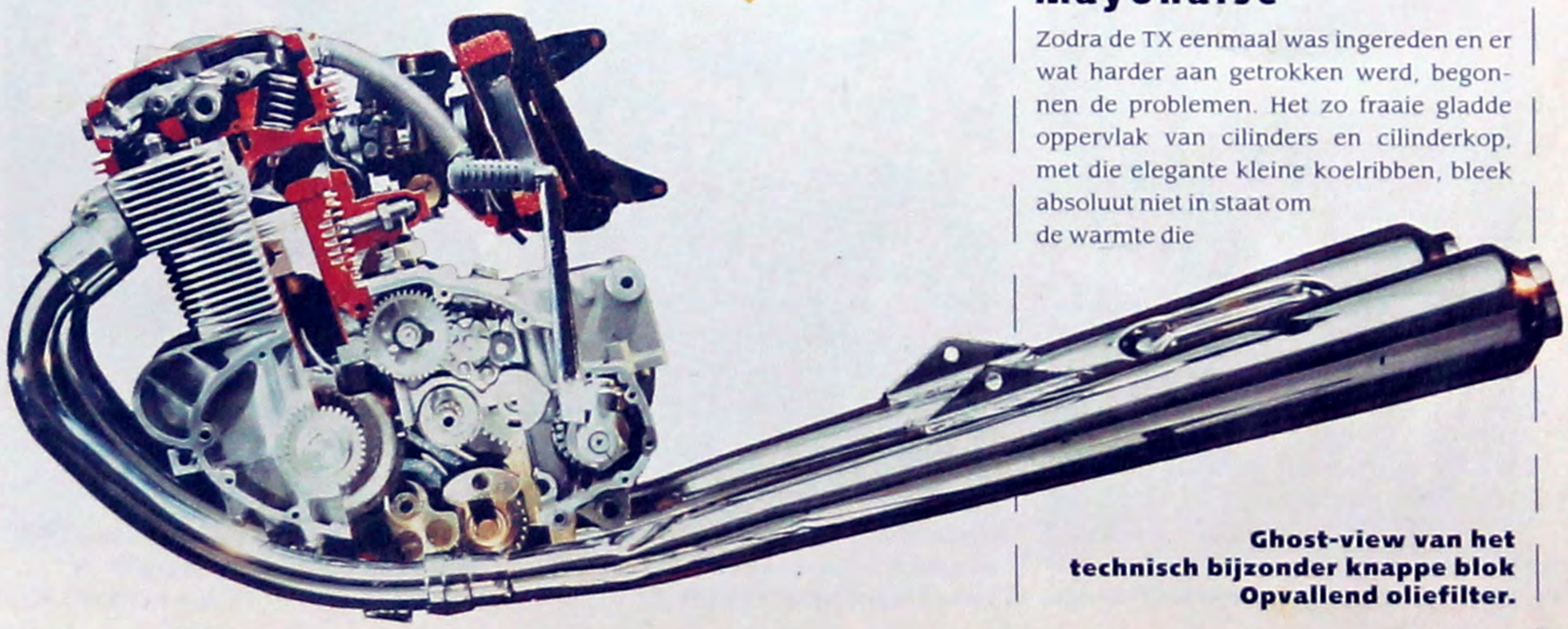
Snel en sportief

Rijden deed de TX ook als de beste. In niets was de TX te vergelijken met de XS 650 tweecilinder die hem min of meer vooraf ging. Waar de XS een echte ruwe stamper was, had de TX een veel verfijnder karakter. Het vermogen werd soepel en behoorlijk trillingvrij afgegeven. Met veel bottom-power, maar ook redelijk wat topvermogen en alleszins redelijke prestaties. Dat de opgave van 63 pk en -vooral- de topsnelheid van 'ruim 190 km/h' wel wat erg optimistisch waren, was daarbij niet zo erg. Andere merken namen het tenslotte ook niet zo heel nauw met de werkelijkheid...

Sturen deed de TX ook goed. Wel was hij wat topzwaar en zat je -ook dat was destijds normaalwat hoog. Daardoor leek de TX soms in de bocht te willen vallen, maar de stuureigenschappen mochten er zeker zijn. De liefhebbers die als bijen op de honing op de TX 750 afkwamen en hem soms zelfs ongezien bestelden, hadden aanvankelijk dan ook weinig redenen tot klagen. Een gevoel dat jammer genoeg niet zo lang stand zou houden.

Mayonaise

Zodra de TX eenmaal was ingereden en er wat harder aan getrokken werd, begonnen de problemen. Het zo fraaie gladde oppervlak van cilinders en cilinderkop, met die elegante kleine koelribben, bleek absoluut niet in staat om de warmte die



Ghost-view van het technisch bijzonder knappe blok Opvallend oliefilter.



Dubbele schijf in voorwiel, Borrani-achtige aluminium velgen.

werd geproduceerd af te voeren. De olie werd, ondanks het dry-sump systeem dat altijd een wat koelende werking heeft, veel te heet. En of dat nog niet genoeg was bleken de balansgewichten te werken als perfecte mixers. Zij klopten de dunne olie op tot een schuimende massa die meer lucht dan olie bevatte, wat uiteraard zorgde voor onvoldoende smering en nog weer hogere temperaturen. De schuimende, witte brei die onder invloed van de balansassen in het carter ontstond werd al gauw vergeleken met mayonaise, wat weer leidde tot de bijnaam 'mayonaise-klopper'.

De problemen bleken zo groot dat Yamaha besloot tot een grootscheepse terugroep-actie. Daarbij werd gekozen voor een geheel nieuwe aanpak. Een aantal grote dealers werd ingeschakeld als 'centrale post' waar een groot aantal blokken werd gedeponeerd. Vervolgens kwam een aantal Japanse monteurs langs om de blokken ingrijpend aan te passen. Om de oliehuishouding te verbeteren werd een diepere oliepan gemonteerd zodat de balansgewichten niet meer door de olie klopten. De grotere olie-inhoud zorgde er samen met een oliekoeler, die ook in het modificatiepakket zat, voor dat de temperatuur van de olie aanmerkelijk omlaag werd gebracht. Die koeler werd aanvankelijk betrokken van een Amerikaanse toeleverancier, later werd (op de 1974 modellen) een 'eigen' koeler gemonteerd. Daardoor bleef de olie ook wat dikker en lekten de blokken ook niet meer zo gruwelijk.

Ook de afdichting van de ontsteking werd aangepakt. Die ontsteking -nog gewoon met punten, de tijd van elektronische ontstekingen moest nog komen- zat keurig weggewerkt in het carter, achter de cilinders. Dat leek heel mooi en dat was het ook wel. Alleen vertoonde ook hier de constructie een denkfout. De ontsteking zat namelijk direct in een hoofd-olienaal, dat alleen door middel van een O-ring was gescheiden van de ontsteking. De hete, dunne olie sijpelde echter achteloos langs die O-ring en op de contactpunten. Dat zorgde voor overslaan, snel inbrandende punten en noem maar op. Daarnaast kregen ook de balansassen aandacht, omdat al gauw bleek dat door rek in de ketting en het los gaan zitten van de gewichten op de asjes deze al snel gingen werken als onbalans-assen. Die nieuwe balansassen waren voorzien van een spanrichting. Daardoor bleef de ketting op spanning, maar draaide de balansas ook perfect in de maat met de krukas.

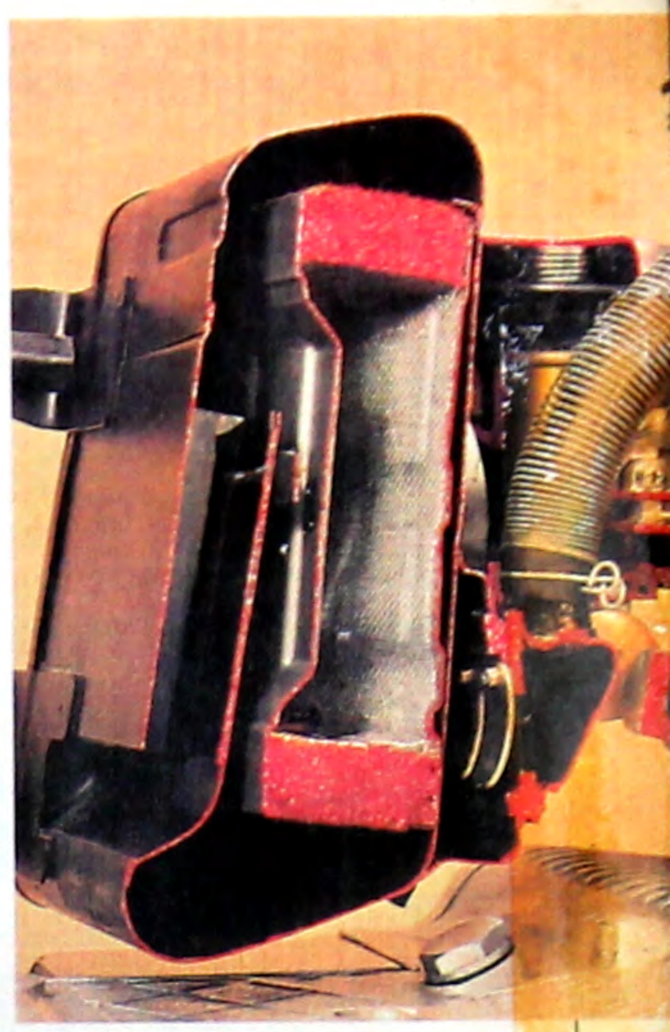
Modificatie

De manier waarop de Japanse monteurs te werk gingen was voor ons Europeanen overigens ook heel bijzonder. De mannen kwamen zo achter de lopende band vandaan, spraken geen woord Engels en mochten ieder slechts één ding veranderen. Degene die de ontsteking -beter gezegd de afdichting daarvan- wijzigde mocht niet aan de balansassen zitten, de man die de oliekoeler aansloot had niets te maken met de grotere oliepan.

Ik werkte zelf destijds bij een grote dealer en we waren maar wat blij met de komst van de Japanners. Konden we ook wat andere probleempjes die we hadden met de TX overleggen met mannen die er alles van af wisten of moesten weten. Mis dus, want afgezien van het communicatieprobleem kenden de Japanse bezoekers alleen het ene kunstje dat ze was opgedragen, de rest van de motor kenden ze niet of wilden ze niet kennen. Het bezoek leverde daardoor niet veel nuttige informatie op. We werden er natuurlijk wel wat wijzer van want we 'kregen' een forse hoeveelheid uitstekende vloeibare pakking van een kwaliteit die we hier nog niet kenden en de nodige onderdelen om zelf motoren die alsnog moesten worden omgebouwd te modificeren. En die zouden nog van pas komen, want zoals zo vaak bleken niet alle problemen in één keer opgelost.

Fragiel

De fraaie Amerikaanse oliekoelertjes bijvoorbeeld bleken wel erg fragiel, wat zodra ze ook maar iets te vast waren gemonteerd lekkage opleverde. Lekkage in en rond het blok kwam ook nog geregeld voor, zodat veel TX-en na de modificatie nog een paar maal onder handen genomen moesten worden. Dat, gevoegd bij kleinere onvolkomenheden in het rijwielgedeelte (de schijfremmen hadden de neiging vast te lopen, speling op de achtervork, matige schokdempers) leidde er toe dat de TX een zo slechte naam opbouwde dat zijn carrière in feite al voorbij was voor hij nog maar goed en wel op gang was gekomen.



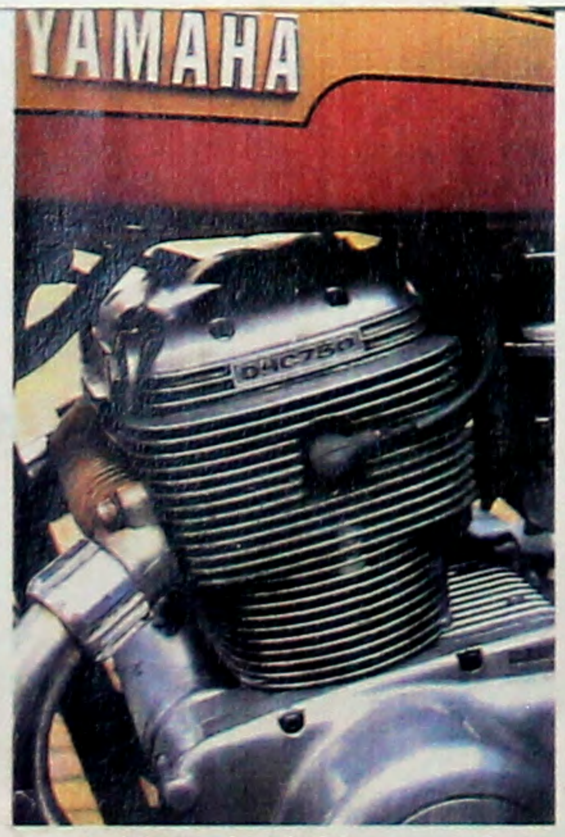
Bovenliggende nokkenas, positieve carterventilatie, automatische spanner.



Nog steeds modern, zeer overzichtelijk dashboard.



Later gemonteerde oliekoeler moet temperatuur in hand houden.



Fraaie kleine koelribben zorgden voor hoge temperatuur.

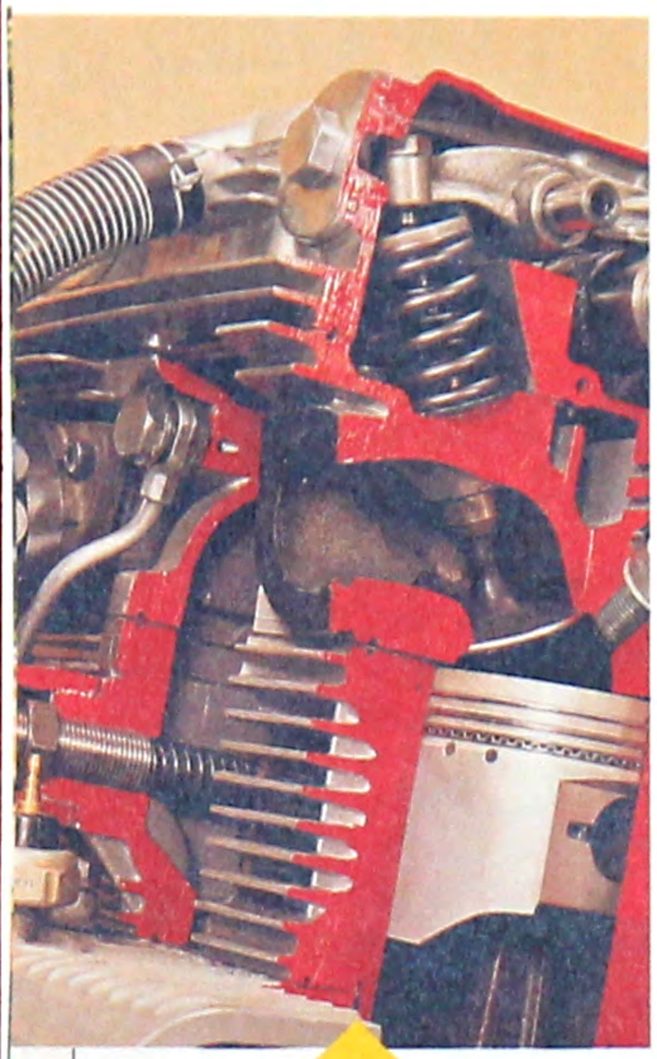


Door extra 'schijf' vergrote oliepan.

Slechte reputatie

De TX bleef nog korte tijd in produktie maar zou zijn eenmaal gevestigde naam als onbetrouwbare motor nooit meer kunnen goedmaken. Zelfs de naam TX bleek besmet, want een 500 cc variant die naast de 750 gebouwd werd, moest inderhaast worden omgedoopt tot XS 500. Dat was overigens een technisch nog veel interessanter motor dan de TX 750, met onder andere twee bovenliggende nokkenassen, vierklepskoppen en, jawel, balansassen. Proble-





men met de balansassen en oliehuishouding kende de TX/XS 500 niet. Maar jammer voor Yamaha was wel dat ook dit op zich zeer interessante blok niet gespeend bleef van wat kinderziekten. Zoals cilinderkoppen die scheurtjes vertoonden omdat er wel erg weinig 'vlees' tussen kleppen en bougiegat was overgebleven. Toen vervolgens de XS 750 driecilinder ook niet helemaal uit de verf kwam, leek het wel alsof het nooit zou lukken met de zwaardere Yamaha viertakten. Gelukkig bleken latere uitvoeringen van de XS 750 en zijn grote viercilindrige broer XS 1100 behoorlijk goede motoren waarmee Yamaha zich definitief vestigde als producent van kwalitatief zeer goede viertaktmotoren. Vooral toen de XJ-serie werd geïntroduceerd. Om nog maar te zwijgen over de Genesislijn, de huidige FZ-modellen die zonder meer horen tot de absolute top.

De TX 750 nu

Gezien de matige, zeg maar gewoon slechte, start die de TX 750 kende zal het duidelijk zijn dat de TX absoluut geen succesmodel is geworden. Hij was aan de straatstenen niet te slijten en wee degene die er één in wilde ruilen. Die kreeg maar heel weinig terug voor zijn ooit zo trotse bezit. De afschrijving was dus gigantisch en de TX belandde al gauw in het hoekje nauwelijks te verkopen motorfietsen. Binnen een paar jaar was de machine uitgestorven en tegenwoordig is het een uiterst zeldzame machine. En dat gegeven, plus de toch wat bizarre, uiterst kortstondige loopbaan, maakt hem bijzonder. Richtprijzen geven voor een TX 750 is een uitermate moeilijke zaak. Ook hier geldt dat de prijs wordt bepaald door dat wat de gek er voor geeft. Af en toe kom je nog wel eens een TX voor rond de 1500 gulden tegen en heb je geluk dan val je daar beslist geen buil aan. Wil je de TX regelmatig gaan gebruiken dan is het uiteraard wel zaak dat je een gemodificeerd exemplaar te pakken krijgt. Die is herkenbaar aan een oliekoeler en aan een grotere oliepan. Vooral de oliepan is opvallend, want tussen carter en onderste carterdeksel is een dikke schijf met een dikte van een millimeter of twintig gemonteerd.

Geen varianten

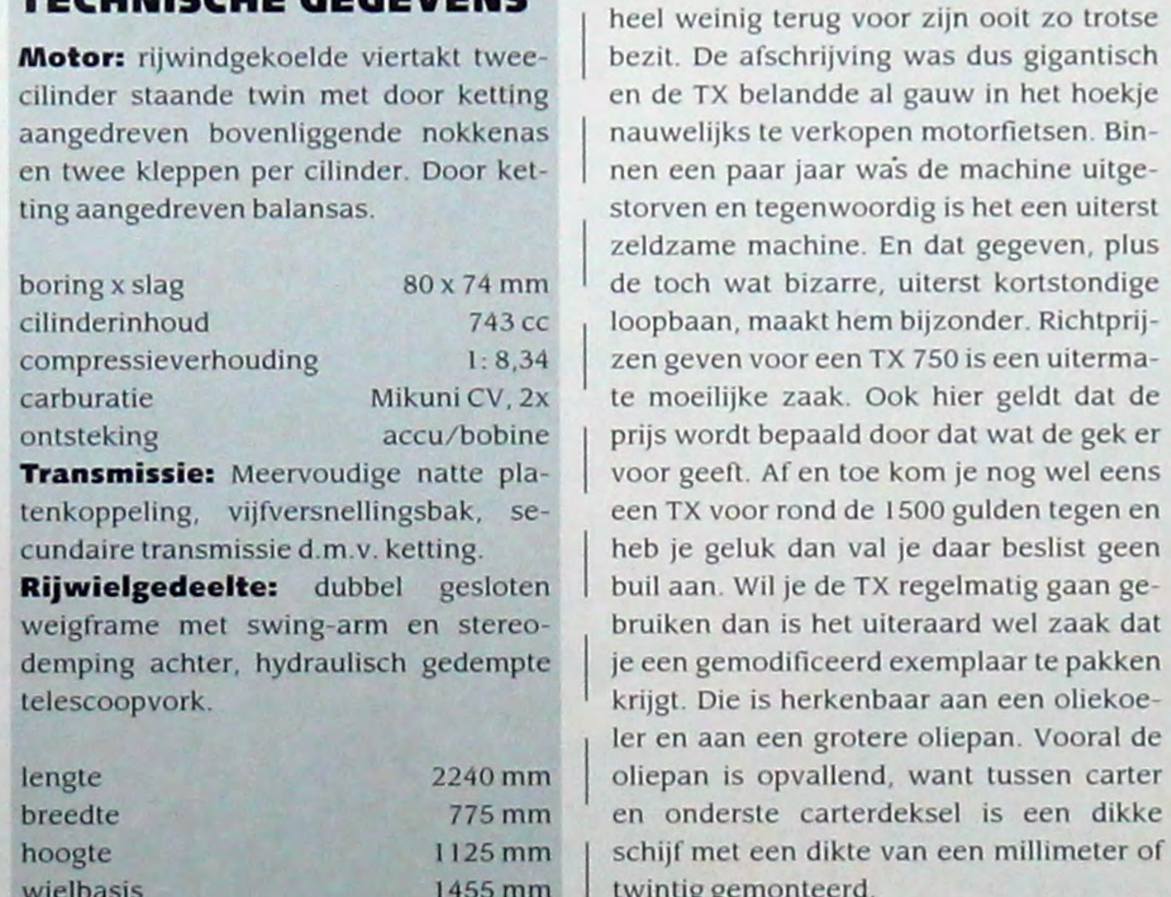
Normaal gesproken zijn TX-en duurder. Een goede 'doet' ergens tussen de 5 en 7.000 gulden, en dat bedrag is hij gezien de bizar korte levensloop zeker waard. Doe je geen al te vreemde dingen dan kan je nog een hoop plezier beleven aan een TX. Niet om lekker mee te raggen, want hoewel hij twintig jaar geleden nog tot de echte supersporters gerekend mocht worden, is de TX naar moderne maatstaven gerekend eerder een toermachine. Let bij kopen niet alleen op het blok maar ook op de staat waarin het rijwielgedeelte verkeert. Loopt het voorwiel zwaar rond dan is er reden tot oprechte bezorgdheid. De remzuigers komen niet meer goed terug, wat in ieder geval revisie van klauwen, zuigers en hoofdremcilinder betekent. Maar omdat er meestal geruime tijd is doorgereden met de vast zittende schijven zijn die schijven zelf vaak ook versleten zodat je voor een forse kostenpost komt te staan.

Zoals bij iedere Japanse motor uit deze periode is de lagering van de swingarm slecht verzorgd. Controleer of de bussen geen speling hebben. Is dat wel het geval dan is dat overigens geen reden om de motor te laten staan, vervangen is geen al te grote klus. Doe je dit, of laat je het doen, zorg dan wel dat je bronzen bussen gebruikt of, nog mooier, naaldlagers.

Over verschillende uitvoeringen hoef je je bij de TX geen zorgen te maken. Hij is exact twee jaar in productie geweest, waarbij de motoren uit het tweede productiejaar (1974) voorzien waren van alle in 1973 doorgevoerde modificaties en de nieuwe oliekoeler, herkenbaar aan de stalen toevoerpijpjes. Modelvarianten van de TX bestaan niet. Voor Yamaha daar aan toe was werd de motor uit produktie genomen... ●

Tekst: Co Wichard. Foto's: Pieter van Schelt/Yamaha.

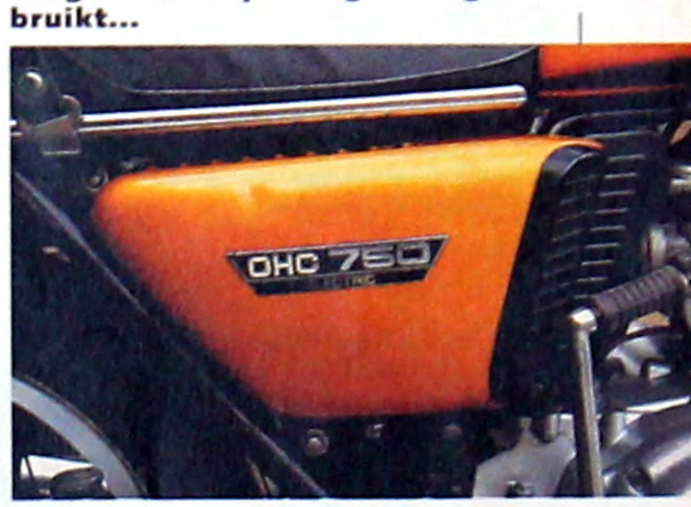
De TX was al gauw aan de straatstenen niet meer te slijten, en wee degene die er één in wilde ruilen. De afschrijving was gigantisch en een TX belandde al gauw in het hoekje van onverkoopbare motoren.



De rijeigenschappen mogen er nog steeds zijn.



Dit gereedschap is nog nooit gebruikt...



De olietank van het dry-sump smeersysteem.



Origineel Yamaha bagagerekje.

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor: rijwindgekoelde viertakt tweecilinder staande twin met door ketting aangedreven bovenliggende nokkenas en twee kleppen per cilinder. Door ketting aangedreven balansas.

boring x slag	80 x 74 mm
cilinderinhoud	743 cc
compressieverhouding	1: 8,34
carburatie	Mikuni CV, 2x
ontsteking	accu/bobine

Transmissie: Meervoudige natte platenkoppeling, vijfversnellingsbak, secundaire transmissie d.m.v. ketting.

Rijwielgedeelte: dubbel gesloten weigframe met swing-arm en stereodemping achter, hydraulisch gedempte telescoopvork.

lengte	2240 mm
breedte	775 mm
hoogte	1125 mm
wielbasis	1455 mm
grondspeling	160 mm
bandenmaat voor	3.50 x 19
bandenmaat achter	4.00 x 19
remsysteem voor	2 schijven
remsysteem achter	trommel
inhoud benzinetank	19 l
droog gewicht	220 kg
Prestaties	
maximum vermogen	63pk (43,6 kW)/ 6500 tpm
maximum koppel	7 kgm/ 6000 tpm
topsnelheid	195 km/h
prijs (1973)	f. 5.999



DE TX 750 IS EEN ECHTE JAREN ZEVENTIG MOTOR.