

YAMAHA

1977/1





Representatives of the European motor-cycle press, the Club Méditerranée in Marrakech heartily welcomes you.
 We will do our utmost to make your stay a comfortable and pleasant event.
 The Club Méditerranée in Marrakech has two sections.
 The real Club (the 'Village') is situated in the centre of Marrakech, near the Arab market. Here you will find, besides your room, also the restaurant, the swimming-pool, the bar, the nightclub, and a 'boutique', a medical service, a hairdresser's, a dry cleaner's and a Moroccan bathhouse (the 'Hammam').
 Breakfast and dinner are served in the restaurant.
 Situated on the outskirts of the town, the Ranch-Club (La Palmeraie) is at 10 minutes travelling distance from the village. Everything you might need to relax, you can find there: a swimming-pool, tennis courts, table-tennis, archery, a manège, small football grounds, wide sunbathing and recreation grounds and a bar/coffeeshop.
 Lunch is served in the Ranch-Club every day. The Ranch-Club is the starting and finishing point of all riding-impressions made on the Yamaha's.

MAR EXP

Vijfzestig journalisten uit een twaalfstal Europese landen lieten buikdanseressen, slangenbezweerders en akrobaten voor wat ze waren, en gaven de voorkeur aan een rit op één van Yamaha's nieuwste weg- of enduro-machines. Plaats van handeling: Marrakech, een bekoorlijke plaats in het hartje van Marokko, aan de voet van het Atlas-gebergte.

Yamaha Motor NV (Amsterdam) had er in samenwerking met de Europese importeurs en de hulp van MIFA, de Marokkaanse Yamaha-importeur, voor gezorgd dat de Europese motorfiets-pers in november de gelegenheid kreeg zich een eerste indruk te vormen van de nieuwe Yamaha's, onder prettiger weersomstandigheden dan Europa kon bieden. De journalisten werden met een gecharterde Fokker Fellowship rechtstreeks van Amsterdam naar Marrakech gevlogen en konden daar vier dagen lang genieten van de ambiance van de Club Méditerranée, van de motorfietsen en van al die bekoringen waaraan Marokko zo rijk is.

De meeste journalisten hadden de nieuwe XS-serie (250, 360 en 750) al gezien op de IFMA-show in Keulen. De nieuwe met monocross-achtervering uitgeruste DT's (250 en 400) werden voor het eerst op de tentoonstelling in Parijs getoond.

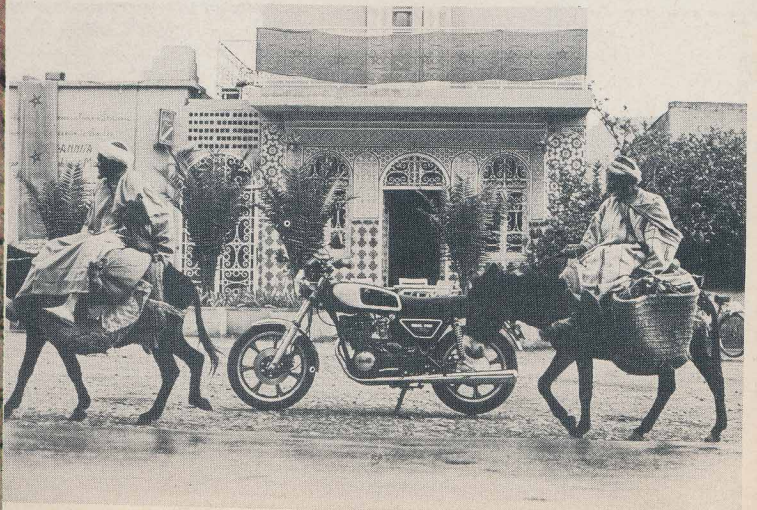
De tocht naar Marrakech stelde de journalisten dus in staat de nieuwelingen te berijden, vrij kort na hun introductie op de twee shows, en onder bijna ideale weersomstandigheden.

Om dit mogelijk te maken, moest Yamaha Amsterdam de ogenblikkelijk allereerste van de produktielijnen rollende machines ogenblikkelijk (via Amsterdam voor registratie) naar Marokko vliegen.

Deze bijzondere introductie van nieuwe motorfietsen voor de (vak) pers was qua omvang en opzet de allereerste in z'n soort. En de uit deze aktie voortkomende publiciteit mag nu al geweldig genoemd worden. Uiteraard zal al deze publiciteit de verkopen bij de dealers ten goede komen!

De in Marrakech vertegenwoordigde bladen (tijdschriften en kranten) bereiken in totaal 52.506.510 lezers in Frankrijk, Duitsland, Engeland, Nederland, Noorwegen, Zweden, Denemarken, België, Oostenrijk, Zwitserland en Italië. En als we aan dit enorme aantal not eens de 12 miljoen mensen tellen die naar een via de Franse televisie uitgezonden reportage van 30 minuten over deze trip hebben gekeken, komen we aan een totaal te bereiken aantal mensen van meer dan 64 miljoen, waarvan 45 52 miljoen échte motorfiets-fans zijn!

De reacties van de aanwezige journalisten waren unaniem gunstig. De machines die voor rij-impressies beschikbaar waren, waren de XS 750 driecilinder, de XS 250 en XS 360 twins, de



**RIDING-IMPRESSIONS OF THE NEW
1977 YAMAHA MODELS**

At the Ranch-Club (p.t.o.) of the Club Méditerranée the following motor-cycles are at your disposal for your riding-impressions:
 XS 750
 XS 500
 XS 360
 XS 250

DT 400
 DT 250

For the purpose of driving the road-machines (XS) we have arranged a track of 100 kilometres.

RAKESH RESS!

nieuwe "Monocross" Dt 250 en DT 400 en de 1977-uitvoering van de XT 500, de éencilinder viertakt. We laren nu graag wat journalisten aan het woord over deze nieuwe Yamaha-modellen:

DE YAMAHA XS 750:

"Een werkelijk goede toer-motorfiets. Met een stevig koppel en een erg soepel op het gas reagerende motor. Het is bovendien één van de weinige Japanse motorfietsen met een goede vering." (Mike Nicks, Bike Magazine, Engeland).

"Een fantastische motor. Zo soepel als een elektro-motor. De handelbaarheid is ongelofelijk, het lijkt wel of je op een goed, en het schakelen erg gemakkelijk, dit laatste in tegenstelling tot heel wat andere motorfietsen met cardan-aandrijving." (Volker Rauch, Das Motorrad, West-Duitsland).

"Dit is wat handelbaarheid betreft, de beste Japanse motorfiets die ik ooit bereden heb. Om eerlijk te zijn: dit is de enige Japanse motorfiets die ik wel zou willen kopen." (Vic Barnes, Motor Cyclist Illustrated, Engeland).

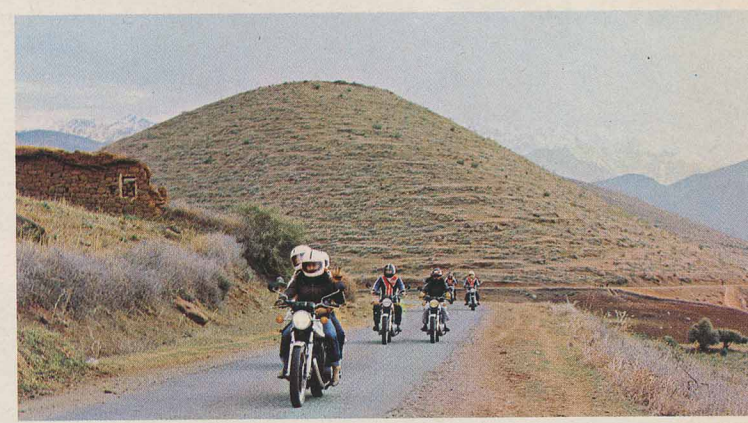
"Deze machine is zo stil dat ik nauwelijks gemerkt heb dat ik erop gereden heb. . ." (Ted Macauley, Daily Mirror, Engeland).

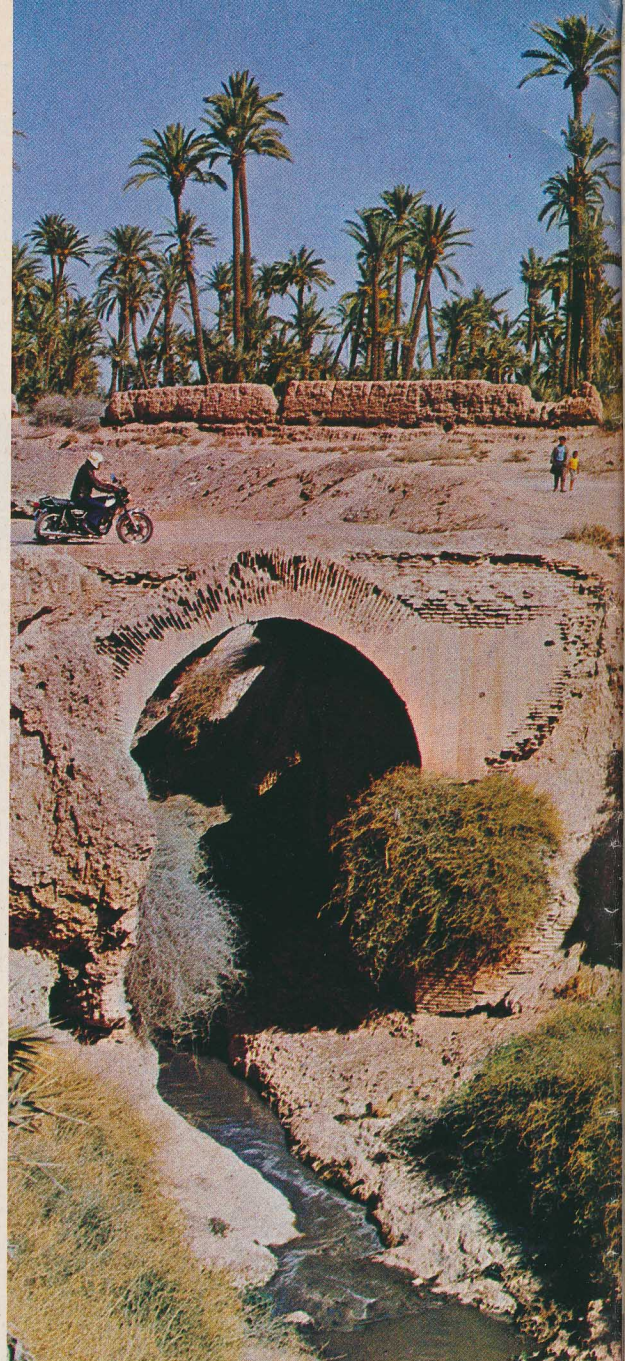
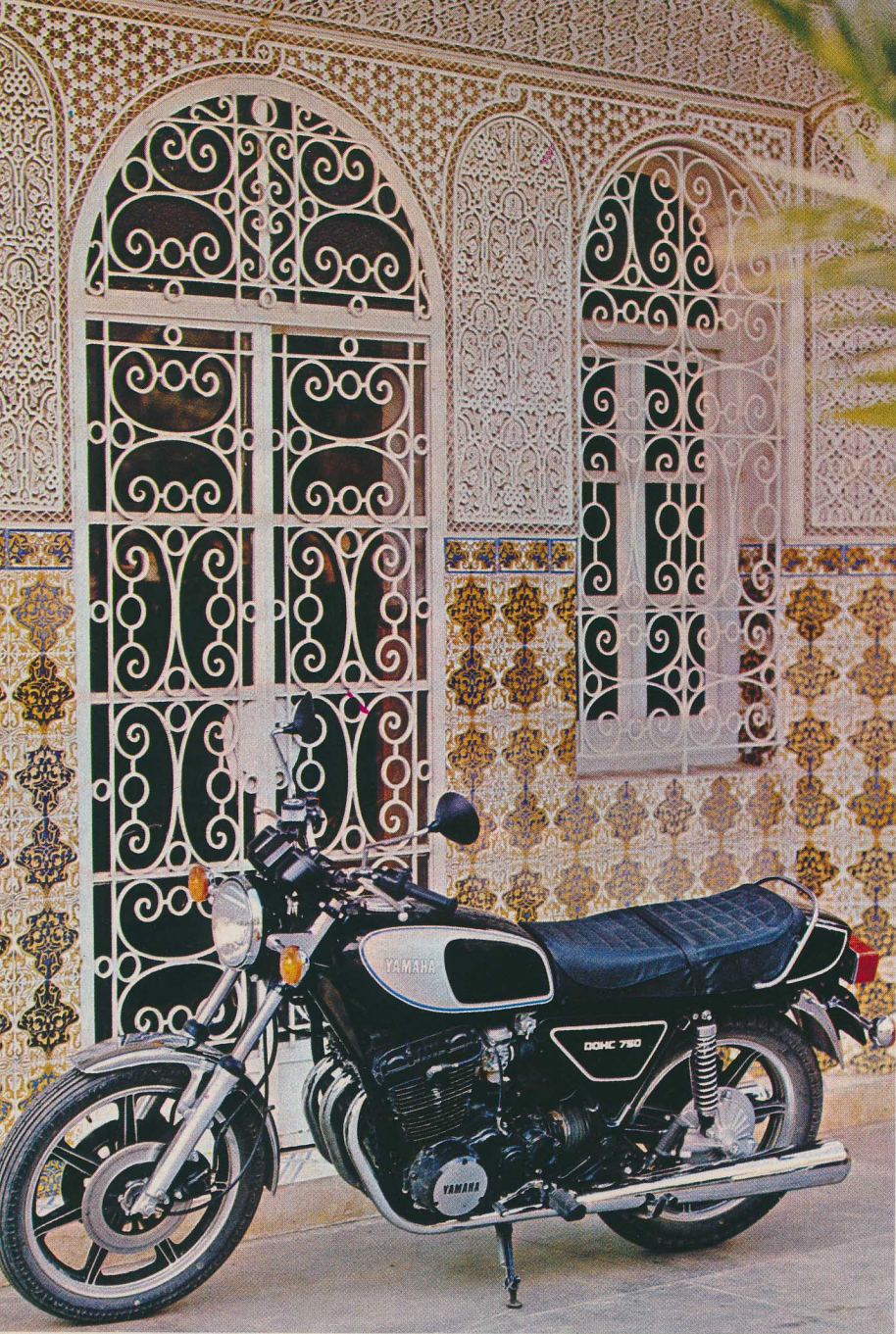
"Dit is een heerlijke sensatie, ik heb van deze machine met z'n twee bovenliggende nokkenassen genoten. Italië, pas op!" (Barry Coleman, The Guardian, Engeland).

"Een oorspronkelijk ontwerp, erg geschikt voor toer-rijden. Het onderhoud is erg gemakkelijk te doen, en dit cardan-systeem heeft alle voordelen van een ketting en geen enkele van de nadelen daarvan" (Pino Allievi, La Gazzetta della Sport, Italië).

"Dit is de beste cardan-aandrijving van de hele wereld. De motor is ook bij lage toeren-tallen erg goed. Em ook de versnellingsbak en de koppeling vond ik uitstekend. En voor het frame, de wielophanging en de remmen heb ik alleen maar lof." (Noco Cereghini, Il Pilota Moto, Italië).

"Uitstekende wegligging en remmen. Het lijkt wel of er een Europees frame gebruikt is. . ." (Federico Urban, Italiaanse televisie).





"Het cardan-systeem is zo goed, dat je net zo snel kunt schakelen als met een machine met ketting-aandrijving. Ik vond de motor erg goed omdat de prestaties constant zijn, of je nu alleen of met z'n tweeën rijdt. Bovendien pakt de motor makkelijk op vanuit lage toerentallen. En de XS 750 remt goed op de motor. Dit allemaal bij elkaar betekent dat je erg makkelijk en erg soepel kunt rijden. Een perfecte toermachine." (Pierre Barret, Moto Journal, Frankrijk).

"Deze motorfiets overtreft alle andere machines met cardan. Je wordt bij het bestaan van de cardan herinnerd. En je kunt behalve als je van z'n twee terug gaat naar de eerste versnelling, rustig vergeten de koppeling te gebruiken bij het schakelen." (Philippe See, Auto Journal, Frankrijk).

"Uitmuntende handelbaarheid, vooral als je voluit moet remmen." (Robert Lavèr, Teknikens Värld, Zweden).

MENINGEN OVER DE ANDERE NIEUWE YAMAHA's:

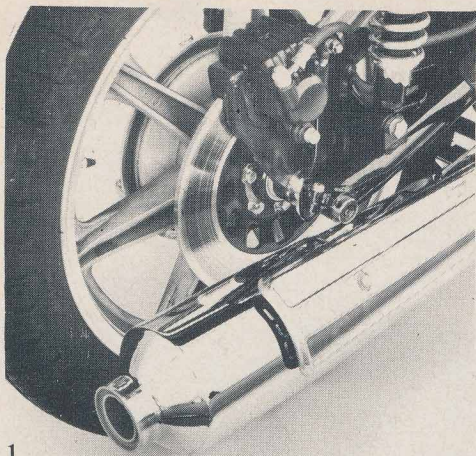
XS 360: "Ik geef over het algemeen erg de voorkeur aan een grote motorfiets, maar deze machine heeft echt wel indruk op me gemaakt. Hij reageert erg goed op het gas, is comfortabel en is bijzonder gemakkelijk te bereiden" (Gerhard Klomps, Motorsport, Nederland).

XS 250: "Deze Yamaha kan het gemakkelijk tegen alle andere machines in z'm klasse opnemen" (John Robinson, Motorcycle Mechanics, Engeland).

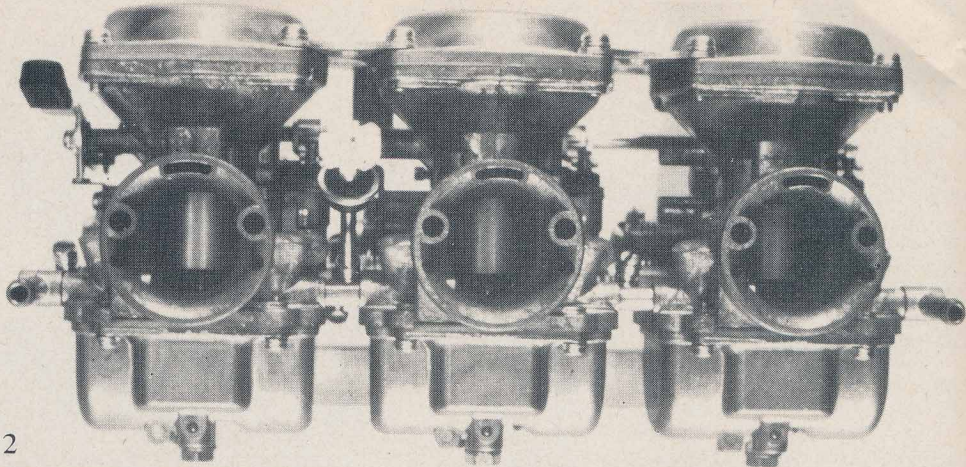
DT 400: "De beste vering die ooit op een off-the-road-machine is gebruikt. De DT 400 is erg soepel en is uitstekend handelbaar." (Jan Zander, Alt om MC, Zweden).

DT 250: "Een bijna volmaakte off-the-road machine. Ik vind de wielophanging merkbaar beter dan van al z'n concurrenten. En de motor is onder alle omstandigheden erg soepel." (Bob Berry, Motorcycle News, Engeland).

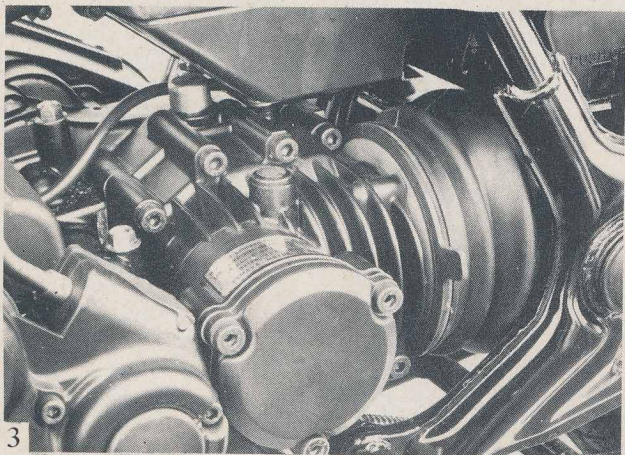




1



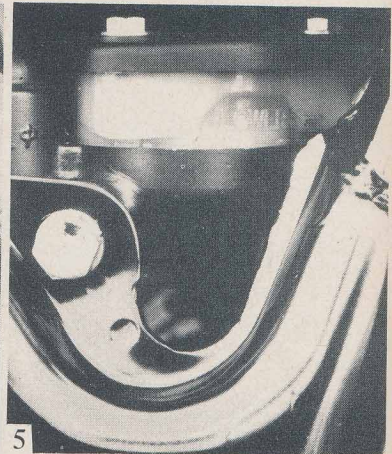
2



3



4



5

XS750-"DE SOEPELSTE

"Niet de snelste, maar de soepelste en de fijnste." Dat is de kopzin boven een road-test die door het belangrijkste Amerikaanse motorfietsblad "Cycle" gepubliceerd is. Onderwerp van die test is Yamaha's nieuwe XS 750 driecilinder. Omdat de technische staf van "Cycle" bekend staat om z'n grote deskundigheid, en omdat hun mening 500.000 lezers bereikt, willen we u de belangrijkste stukken uit het XS 750-artikel niet onthouden.

In het test-rapport wordt de XS 750 genoemd om z'n handelbaarheid, de voortreffelijke remmen, het algemene rij-gedrag, de prestaties en -boven al-om de zeer gunstige verhouding tussen prijs en kwaliteit.

Uit hetgeen de redacteuren van "Cycle" daarna over de technische kanten van de XS 750 opmerkten, hebben we voor u de volgende belangwekkende stukken gelicht.

Als de liefhebber van technische verfijning doordringt tot het binnenste van de nieuwe Yamaha XS 750, vindt hij daar talloze redenen tot verrukking. Met name de complexe overbrenging en de uiterst ingenieuze clignoteurs (die automatisch uitschakelen na 10 seconden of 150 meter!) zijn technische hoogstandjes waarvoor we alleen maar waardering kunnen hebben.

Yamaha heeft met deze driecilinder een machine gemaakt die wat rijeigenschappen betreft ruimschoots boven de andere zware motorfietsen uitsteekt. De XS 750 is in alle opzichten een uitzonderlijk fijne motorfiets; z'n grote kwaliteiten en de manier waarop de machine is uitgevoerd rechtvaardigen z'n prijs op een manier die je in deze inflatie-rijke tijd nauwelijks meer voor mogelijk houdt.

Het overbrengingssysteem van de driecilinder is een technisch sprookje. Je krijgt bij het bekijken ervan ervan sterk de indruk dat Yamaha alleen maar op het resultaat en zeker niet op de kosten daarvan gelet heeft! Voor de primaire overbrenging moest men wel een ketting/tandwiel-combinatie gebruiken. Yamaha heeft wijselijk gekozen voor een morse-ketting, waarvan bewezen is dat die voor zulke doeleinden betrouwbaar en lawaai-arm is. Voorts heeft men de koppeling aan beide zijden gelagerd.

In de koppeling vinden we de eerste transmissiedemper. De aandrijf-as loopt door een manchets met drie V-vormige sleuven, waarin cilindervormige pennen rusten, die door veren op hun plaats gedrukt worden. Transmissie-schokken drukken de pennen uit de sleuven en de veren zorgt voor demping van die schokken.

Het tweede systeem om transmissie-schokken op te vangen, is een stuk eenvoudiger: op de tussen-as (die de uit de versnellingsbak komende as met schuivertande tandwielen verbindt; die tandwieloverbrenging is nodig om de transmissie een draai van 90 graden te laten maken, wat weer nodig is omdat het blok dwars in het frame staat) zijn twee gewelfde ringen geplaatst, die door een veer tegen elkaar aangedrukt worden. De tandwielen die voor de overbrenging tussen de uit de versnellingsbak komende as en de genoemde tussen-as zorgen, (34 en 32 tanden) kunnen gemakkelijk verwisseld worden, zodat een andere "totale" overbrengingsverhouding gekozen kan worden.

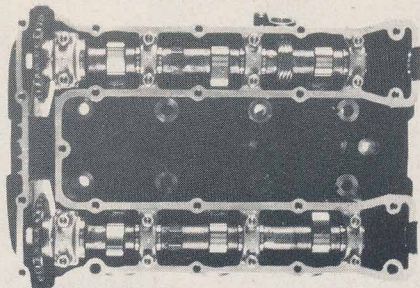
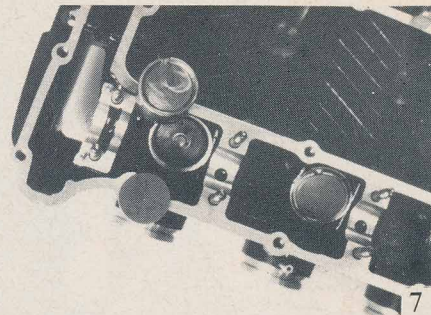
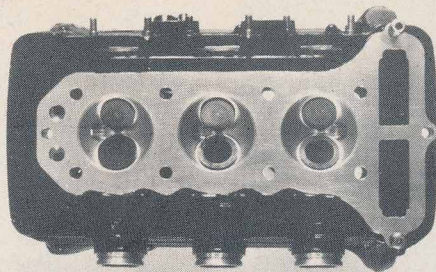
Waar de meeste motorfietsen een kettingwiel hebben zitten heeft de XS 750 een "middle gearbox", een

apart huis, waarin een stel schuivertande tandwielen voor de draai van 90 graden in de transmissierichting zorgt. Het aandrijvende tandwiel heeft 19 tanden, het aangedreven tandwiel heeft er 18. Gebleken is dat dat verschil van één tand ervoor zorgt dat de tandwielen met minder lawaai en minder kans op problemen kunnen draaien. Het aangedreven tandwiel is verbonden met een byzanden koppeling, die precies op één lijn ligt met het draaipunt van de swingarm.

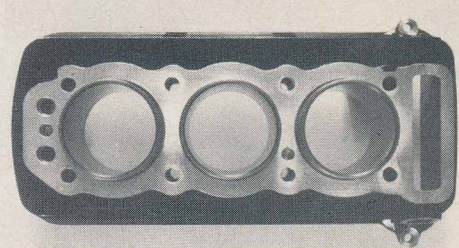
Een normale kruiskoppeling laat niet toe dat de rotatie plaats kan vinden zonder fluktuaties in de omtreksnelheid. Een kruiskoppeling is immers vrij star, terwijl door de voortdurende beweging van het achterwiel de cardanas steeds in een andere hoek met de koppeling staat. Die fluktuaties in de omtreksnelheid doen zich voelen als variaties in de aandrijfkracht, als kleine schokjes. In tegenstelling tot BMW en Honda, heeft Yamaha door de ongetwijfeld zure financiële appel beengebeten en gekozen voor een dure homokinetische U-koppeling. Hierbij bestaat de koppeling uit twee huizen waartussen een zestal kogels zitten, die over spiebanen lopen. Een dergelijke koppeling werkt ook als de cardan-as onder een grote hoek tot de koppeling staat zonder wisselingen in de omtreksnelheid, en dus zonder schokken. Daarom ook wordt dit type koppeling veel gebruikt bij auto's met voorwiel-aandrijving. Een normale kruiskoppeling is goedkoper, maar niet zo goed.

De voorlaatste fase van de overbrenging is de cardanas, die in de linkerpoot van de swingarm is opgenomen. Deze as is maar 17mm in diameter en zorgt daardoor -via de optredende torsie-

- 1 Als het achterwiel uitgenomen wordt, gaat de remschijf mee; de remklauw blijft op de achtervork.
- 2 De drie 34 mm Mikuni constant vacuum carburateurs hebben één gemeenschappelijke knop voor de stationaire afstelling.
- 3 Dit is de plaats waar de transmissie een draai van 90 graden maakt en via een homokinetische koppeling naar het achterwiel geleid wordt.
- 4 Een aan twee zijden te gebruiken peilstok: met de ene kant wordt het oliepeil in het eerste tandwielhuis gemeten; met de andere kant wordt het oliepeil in het cardanhuis gecontroleerd.
- 5 Het vloeistofpeil in de achterste remcilinder laat zich dankzij het doorzichtige reservoir gemakkelijk aflezen.
- 6 Half ronde verbrandingskamers, met 2 kleppen per cilinder: 36mm inlaat en 31mm uitlaat.
- 7 De klepspeling wordt ingesteld met behulp van vulplaatjes.
- 8 De met een ketting aangedreven nokkenassen bedienen de kleppen door middel van stoters.
- 9 Drie ijzeren bussen in één gietstuk vegaat, met gaten voor de oliedoorvoer en een ruimte voor de nokkenasketting.
- 10 De krukas is uit staal gesmeed, met vier hoofdslagers en de krukappen op steeds 120 graden van elkaar.



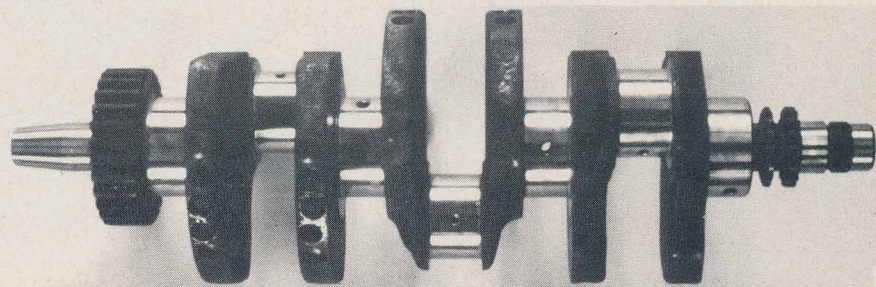
6



7

8

9



10

EN DE FIJNSTE"

krachten- ook nog eens als transmissie-schokdemper. Het laatste onderdeel van de overbrenging is een kroonwiel/pignonwiel-stel dat in een lichtmetalen huis is opgenomen. Het pignonwiel heeft 11 tanden, het kroonwiel 32. Het enige bijzondere hier bij is de wijze waarop de pignonas is gemonteerd: behalve de normale ondersteuning door middel van een konisch lager, rust de pignonas (althans een verlenging daarvan) ook nog in een speciaal daartoe opgenomen naaldlager.

Yamaha simpele zaak geworden is. Twee boutjes weghalen, en dan kun je het verlengstuk van het achtersprabord omhoog klappen. Nog twee boutjes los en het hitteschild ligt van de uitlaatdemper (uiteraard bespreekt "Cycle" het Amerikaanse model met 3-in-1 uitlaat - red.) en dan staat niets het uittrekken van de achteras meer in de weg. De as wordt op z'n plaats gehouden door een flinke moer aan de ene kant, en door een klein boutje aan de andere zijde. Als je de as eruitrekt, valt er een vulring af. Daardoor ontstaat er voldoende ruimte om het achterwiel van het cardanhuis los te drukken en dan kan het wiel uitgenomen worden. De remschijf blijft aan het wiel zitten, de remklauw blijft aan het frame.

Wat we werkelijk verbazingwekkend vonden was dat Yamaha een manier gevonden heeft om de nadelige wrijving van de vorkpoten goeddeels uit te bannen. Dit zorgt er voor een belangrijk deel voor dat de driebcilinder zo enorm soepel rijdt. Yamaha's oplossing: in de bovenkant van de vorkpoten zijn teflon manchetten geplaatst, die zo glad zijn dat er van hinderlijke wrijving geen

sprake kan zijn. Bovendien heeft Yamaha hele zachte veren gemonteerd, met veel voorspanning. De eerste centimeters van de veerweg (en bij 99! van de schokken veert de voorvork niet veel verder in!) worden door uiterst soepele veren opgevangen. Dit zorgt er, in combinatie met de te verwaarlozen wrijving van de vorkpoten (wat betekent dat de oneffenheden in het wegdek niet aan het stuur worden doorgegeven) voor dat de XS 750 zo opvallend soepel over de weg gaat.

Yamaha's technische vernuft is niet alleen in die voorvork van de XS 750 terug te vinden. De driebcilinder heeft ook het nieuwe automatisch afslaanende clignoteur-systeem. Nadat de clignoteurs aangezet zijn, slaan ze automatisch af, na 150 meter, afhankelijk van wat er langer duurt. Op snelwegen leg je die 150 meter in een paar seconden af, dus blijven de clignoteurs 10 seconden aan. Als je voor een stoplicht staat, sta je daar langer dan 10 seconden. Dus blijven de clignoteurs aan tot je 150 meter gereden hebt. Dit fenomenale systeem schuilt in een klein zwart doosje met elektronica. De afstanden worden door dit "computertje" gemeten met behulp van een magnetisch systeem, dat pulsen telt die door een afgegeven worden. En de tijdsduur wordt bepaald door een in de geïntegreerde schakelingen opgenomen elektronisch "klokje" dat precies 10 seconden telt.

De krachtbron van de XS 750 komt op ons over als een volmaakt gezonde motor. Bij dit ontwerp heeft Yamaha afgezien van moeilijke nokkenas-systemen en van balanceergewichten.

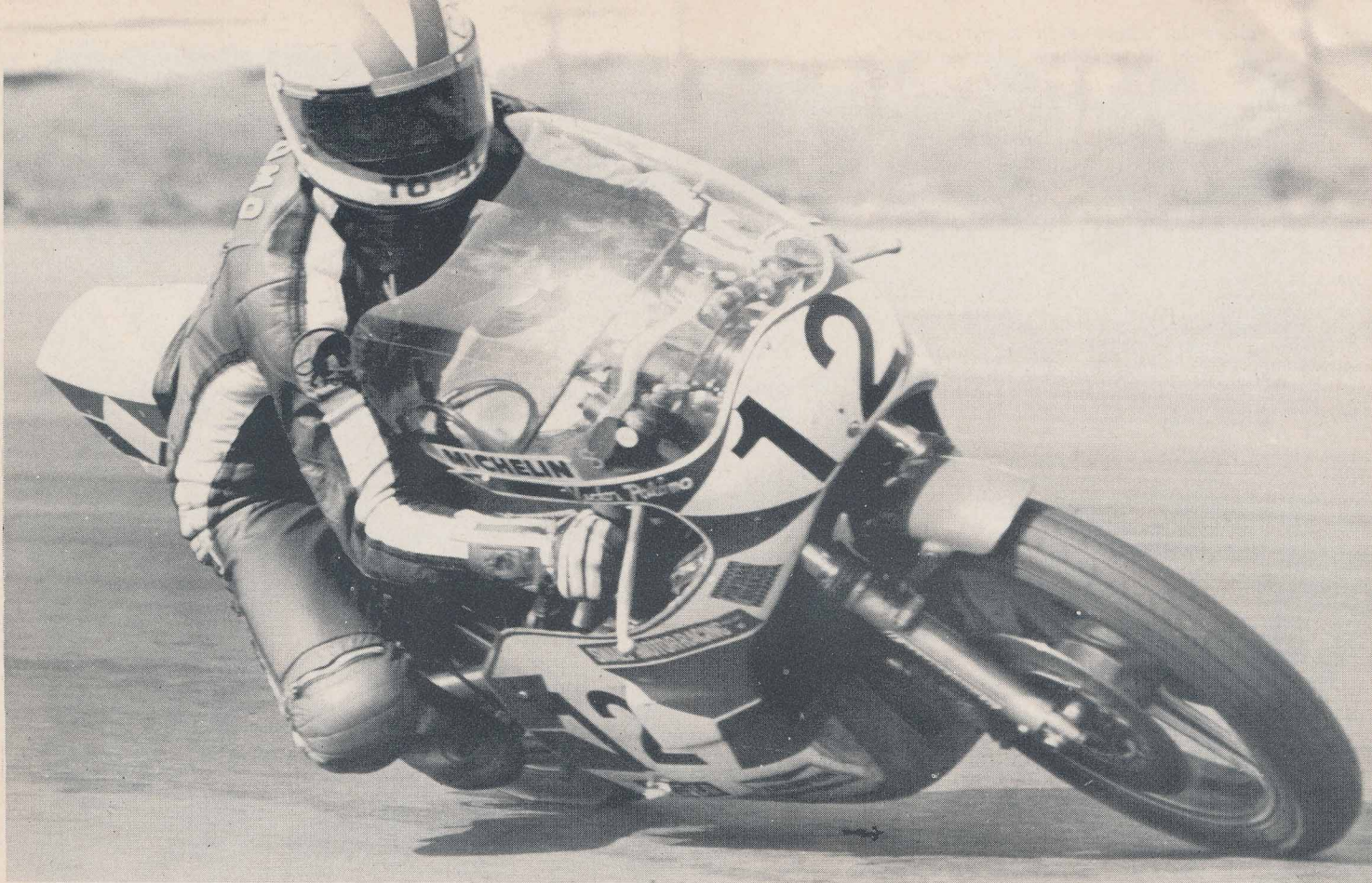
Het resultaat van dit streven naar betrekkelijke eenvoud is voortreffelijk.

De krukas is gesmeed uit één geheel en rust in glijlagers. De uit twee delen bestaande drijfstuk draaien met hun big ends op glijlagers, terwijl de small ends van een koperlaag voorzien zijn in plaats van de gebruikelijke ingeperste bussen.

De rechterkant van de krukas zorgt voor de primaire transmissie, de linkerkant drijft de nokkenassen en de oliepomp aan. Een enkele ketting bedient de nokkenassen, die de kleppen (2 per cilinder) weer besturen door middel van stoters. De klepspeling wordt ingesteld met behulp van vulplaatjes.

De oliepomp wordt door middel van een tandwiel op de krukas aangedreven; deze tandwielset wordt met behulp van een in één richting werkende koppeling ook door de startmotor aangedreven.

De XS 750 is een fraai gelijnde motorfiets die direct kwaliteit uitstraalt. En ook als je de machine grondig gaat bestuderen, verdwijnt die indruk van hoge kwaliteit niet. De koper van Yamaha's nieuwe driebcilinder krijgt verschrikkelijk veel motorfiets voor z'n geld. Maar zelfs al zou Yamaha veel meer geld voor deze machine vragen: de XS 750 is en blijft een erg, erg fijne motorfiets, waar je enorm van kunt genieten, waarheen je ook gaat, hoe lang je ook rijdt.



Victor Palomo

F750 Kampioenschap Jaar

Begin 1976 verraste Yamaha vrienden en tegenstanders met de aankondiging dat er het komende seizoen geen aktieve fabrieksdeelname zou zijn aan wegraces en motorcrosswedstrijden. Deze terugtrekking uit motorsport was noodzakelijk omdat de Yamaha-technici al hun tijd hard nodig hadden om motoren te ontwikkelen die stiller en schonder waren. Milieubescherming gaat vòòr racen,

zeker als die milieu-bescherming door strikte Amerikaanse eisen op dit gebied afgedwongen wordt!

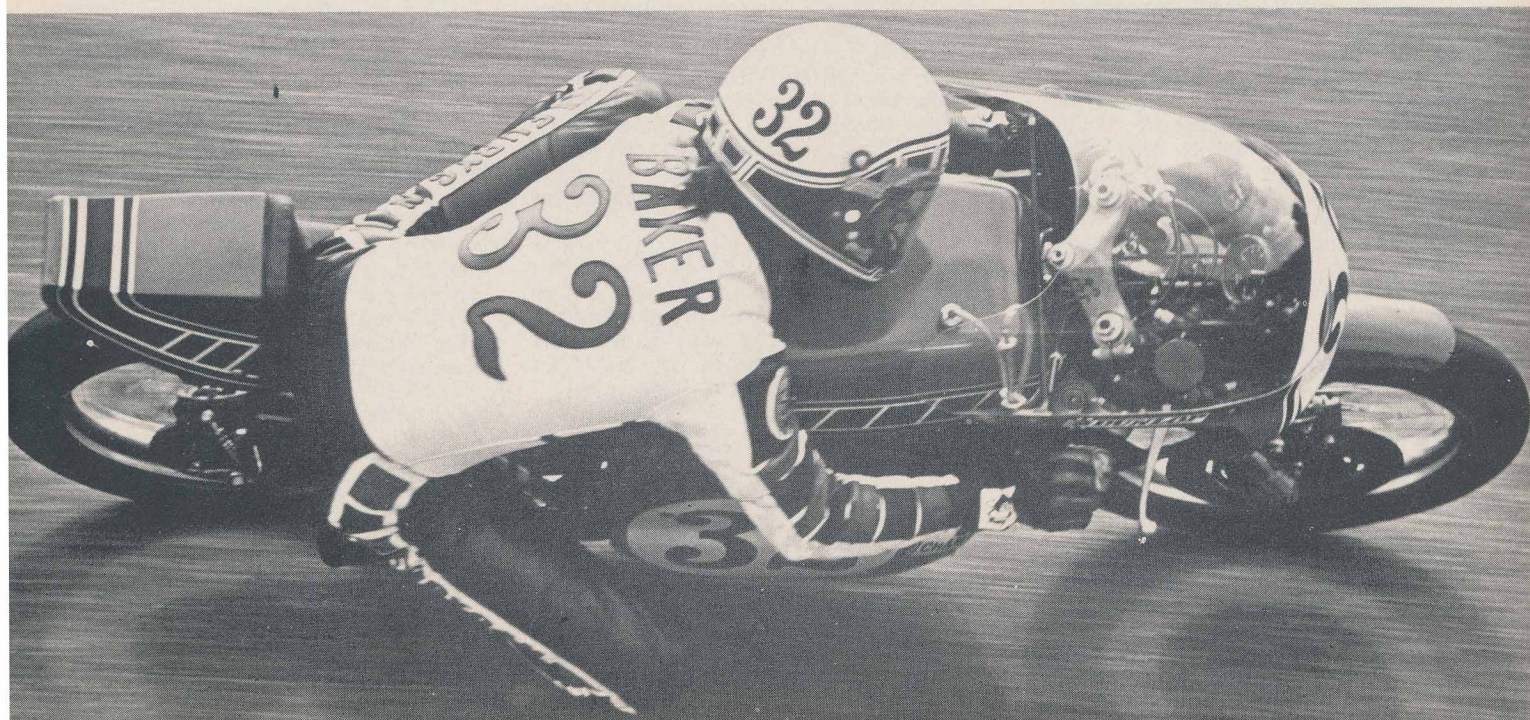
Geen fabrieks-rijders dus in 1976, geen fabrieks-teams. Maar we kunnen nu, terugkijkend op 1976, rustig zeggen dat Yamaha een flinke greep op het racegebeuren heeft behouden!

Yamaha domineerde alle Amerikaanse internationale races. De wereld-titel in de

Formule 750-klasse ging naar Yamaha, en ook in de 250, 350 en 500 cc klasse werd de naam van Yamaha hooggehouden. Vooral in de Formule 750 maakte Yamaha grote indruk, ondanks de zware concurrentie van fabrieksteams van Suzuki en Kawasaki. Dat Yamaha ook zonder fabrieks-deelname zo'n goed jaar heeft gehad, is de danken aan Yamaha's verkooppolitiek. Yamaha heeft er altijd

voor gezorgd dat de particuliere rijder over uitstekend materiaal kan beschikken. Honderden, zo zo niet duizenden coureurs over de hele wereld behalen hun successen op privé gereden Yamaha's. En zo is Yamaha in bijna alle klassen ook zònder fabrieksdeelname goed vertegenwoordigd.

Det 1976-seizoen voor de Formule 750 races begon in Florida's klamme warmte, op de



kombaan van Daytona. Toen de trainingen achter de rug waren, was de concurrentie verbijsterd. De vier snelste trainingstijden waren voor Yamaha-rijders, die allen op de nieuwe OW31 Yamaha's uitkwamen! Kenny Roberts was door de Amerikaanse importeur ingeschreven, Steve Baker door de Canadese importeur. En Johnny Cecotto en Hideo Kanaya waren door respectievelijk de Canadese en de Japanse Yamaha-importeurs opgeven! Dit viertal ging bij de race al direct aan de leiding. Baker viel al snel uit met transmissie-problemen, maar Roberts en Cecotto gingen stevig op kop, met Kanaya er niet al te ver achter. Toen begonnen de problemen. . . di nieuwe OW31's leverden zoveel vermogen aan het achterwiel af dat het rubber in lappen van de banden getrokken werd! Eerst kwam Kanaya binnen voor een bandenwissel, en vervolgens kreeg Roberts -rijdend met hoge snelheid- een lekke band. Zijn fenomenale stuurmanskunst hield hem en z'n machine op wonderbaarlijke manier overeind. Roberts band werd verwisseld en op een negende plaats liggend, vervolgde hij de race. Cecotto deed het inmiddels af met wat rustiger aan, en hij reed obbedreigd naar de zege. Dat ook zijn banden niet tegen het ontkende geweld bestand waren, bleek na de finish: het canvas lag finaal bloot! Maar Yamaha's eerste en belangrijke overwinning was binnen.

De tweede F750-race werd in Venezuela gereden. En tienduizenden toeschouwers waren komen kijken naar hun nationale held, Cecotto. Cecotto ging furieus van start, maar verloor de race ten slotte van een vreemde tegenstander: de enorme hitte! Steve Baker won tenslotte de race, een overwinning die nog wel aangevochten werd door Gary Nixon, die beweerde een ronde meer gereden te hebben dan Baker.

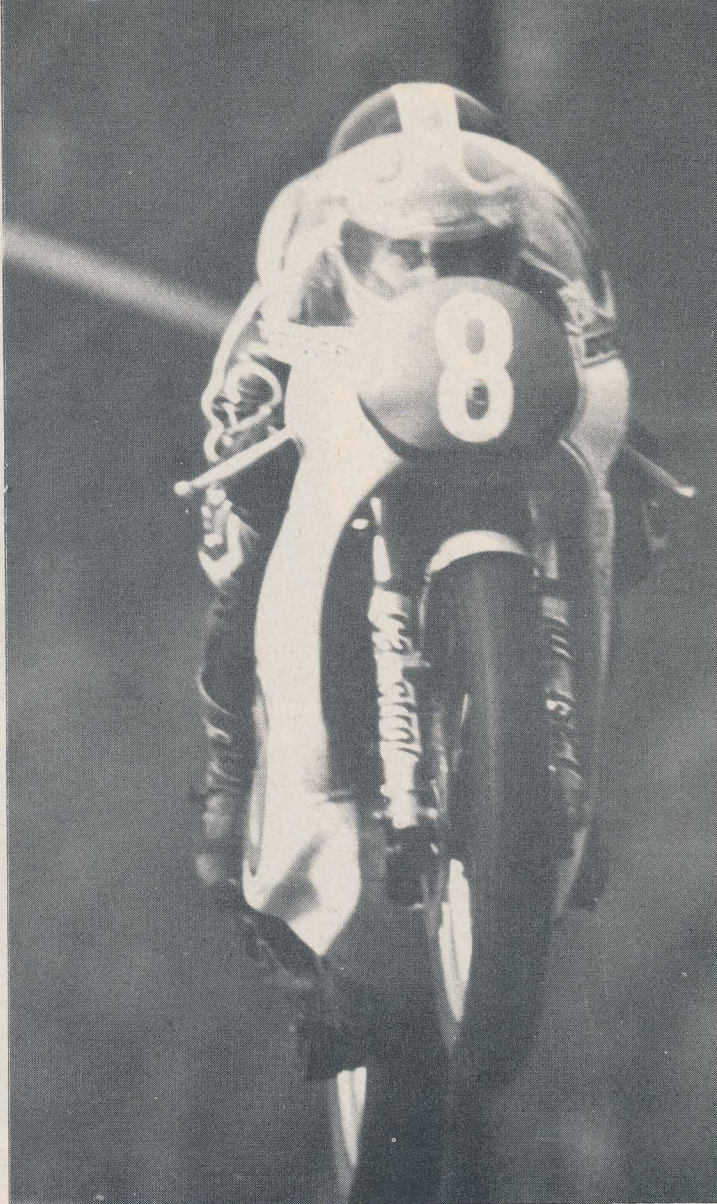
Takazumi Katayama

Maar de jury bleef bij haar beslissing: Baker was winnaar! Da volgende ronde in deze F750-strijd werd in Imola, Italië, gereden. Steve Baker won onbedreigd! Na deze drie F750-wedstrijden, werden er een paar races gereden die niet voor het kampioenschap telden. Johnny Cecotto won de Moto Journal 200 op het Circuit Paul Ricard, met Steve Baker als tweede.

Van Frankrijk ging het naar Engeland, waar de jaarlijkse races tussen Amerika en Engeland verreden werden, de John Player Transatlantic Trophy Series. Deze wedstrijd wordt op Brands Hatch, Mallory Park en Oulton Park verreden. Op elk van deze drie circuits worden twee wedstrijden gereden. Van deze 6 races won Steve Baker er maar liefst vier! Hij dulde niemand naast zich op Brands Hatch en op Oulton Park. Kenny Roberts won één van de twee races op Mallory Park en bracht daarmee het succes van de OW31's op 5 overwinningen! Op alle circuits vestigden de OW31-rijders nieuwe baanrecords.

Niet alleen de OW31's zorgden voor klinkende successen, ook standaard TZ 750's deden van zich spreken. Privé rijders hadden zich al eerder bij het F750-kampioenschap bij de top gereden en één van hen, de Fransman Michel Rougerie, won de Spaanse F750-race (op Jarama, in mei) en nam zodoende de top van het klassement over. Rougerie had zich al -dankzij regelmatig rijden in Daytona, Imola en Venezuela- bij de eerste tien geplaatst, en zijn Spaanse zege leverde voldoende punten op om eerste in het klassement te worden.

In België, op Nivelles, werd de Yamaha-hegemonie voor de eerste (en de laatste) keer doorbroken: Gary Nixon ging met zijn Kawasaki winnend over de streep. Maar een week later won de Franse TZ 750 rijder Christian Estrosi de Franse F750-race.

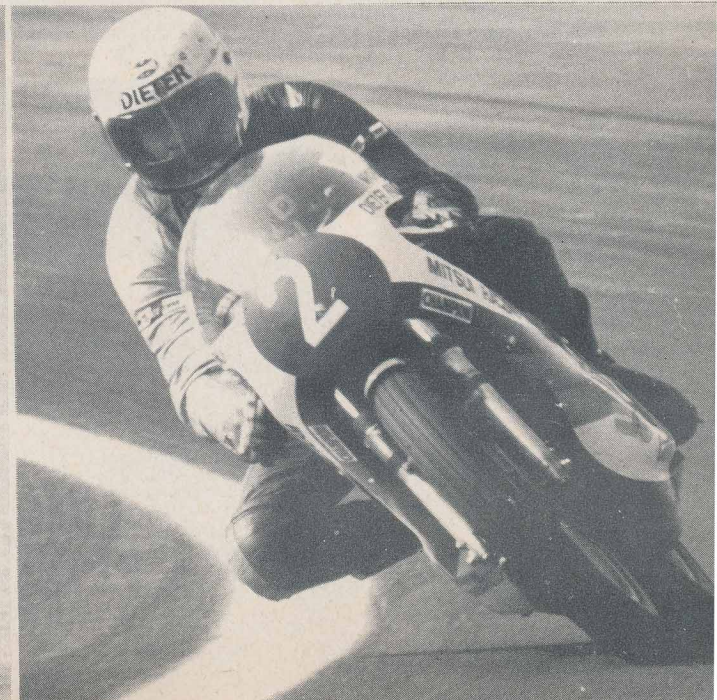
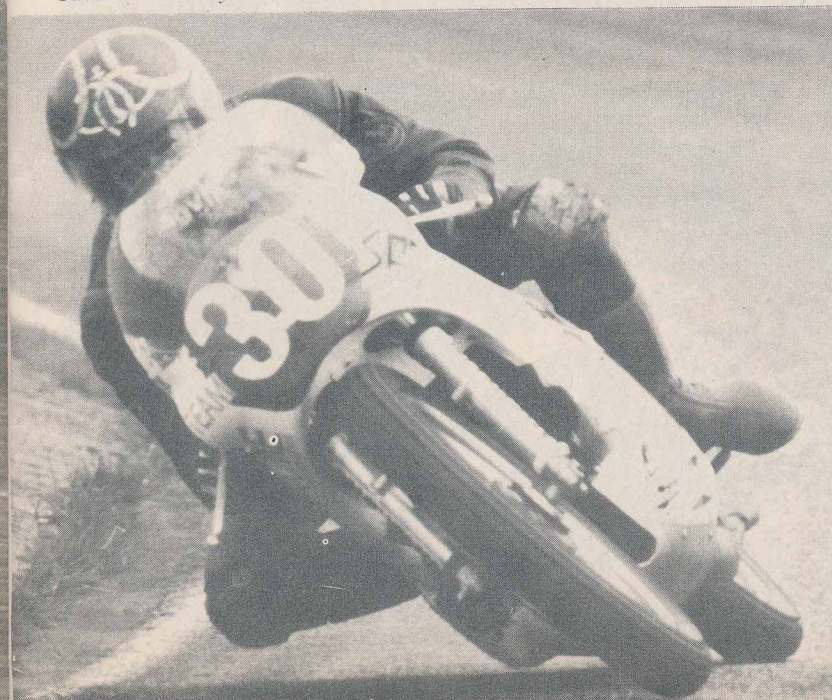


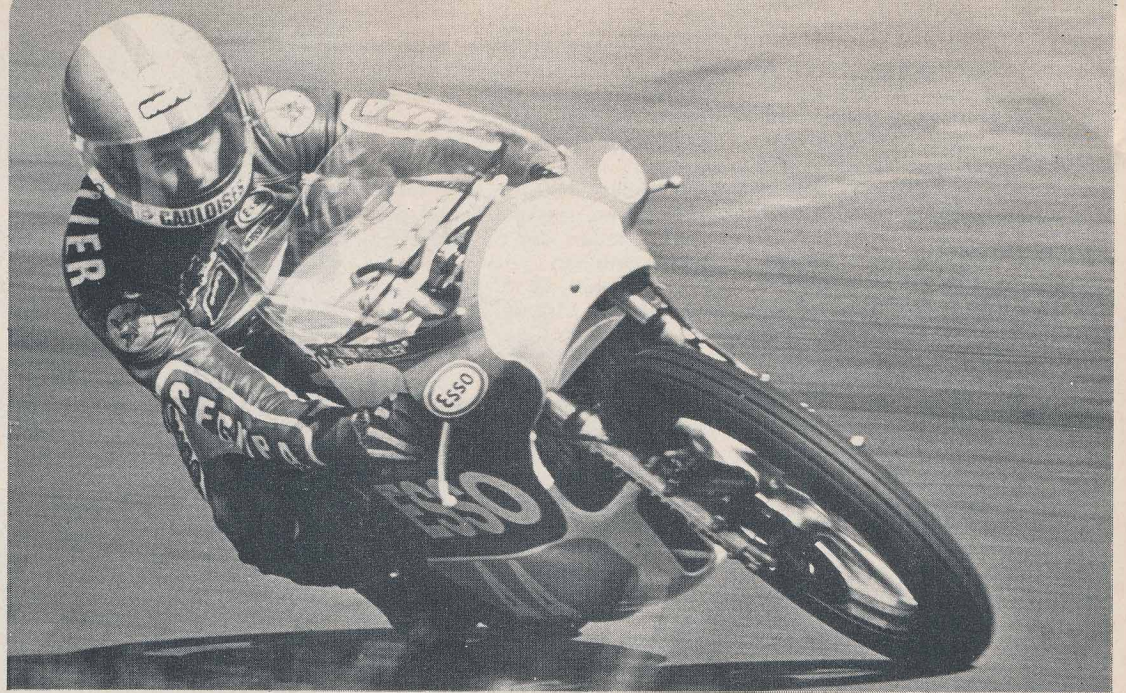
Tom Herron

In juli mocht het F750-circus even pauzeren. Rougerie deed dat wat erg letterlijk: bij een auto-ongeluk brak hij een auto-ongeluk brak hij een voet, en hij was voor de rest van het seizoen uitgeschakeld.

Na Rougerie's uitvallen stond daar zowaar Gary Nixon, de Kawasaki-rijder op de eerste plaats in het klassement! Maar in augustus, bij de Britse F750-

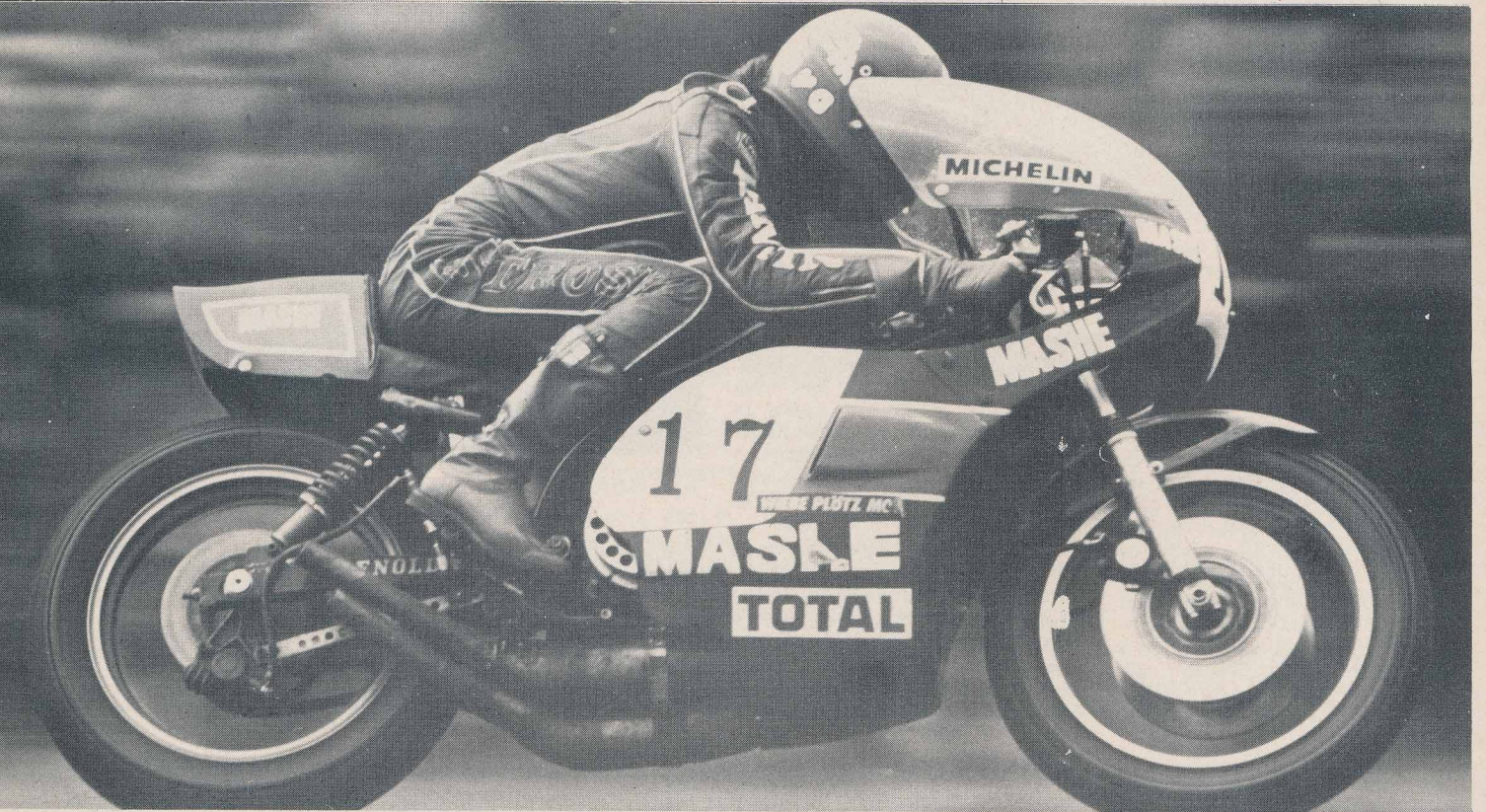
Dieter Braun



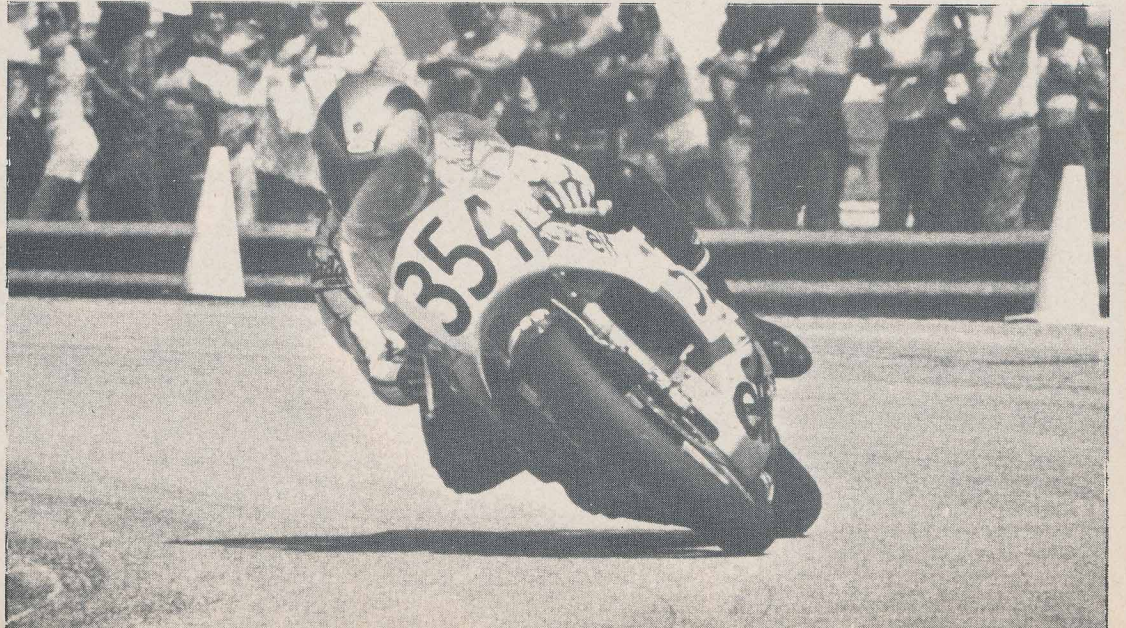


Olivier Chevalier ▲

▼ Christian Estrosi



Michel Rougerie ▼



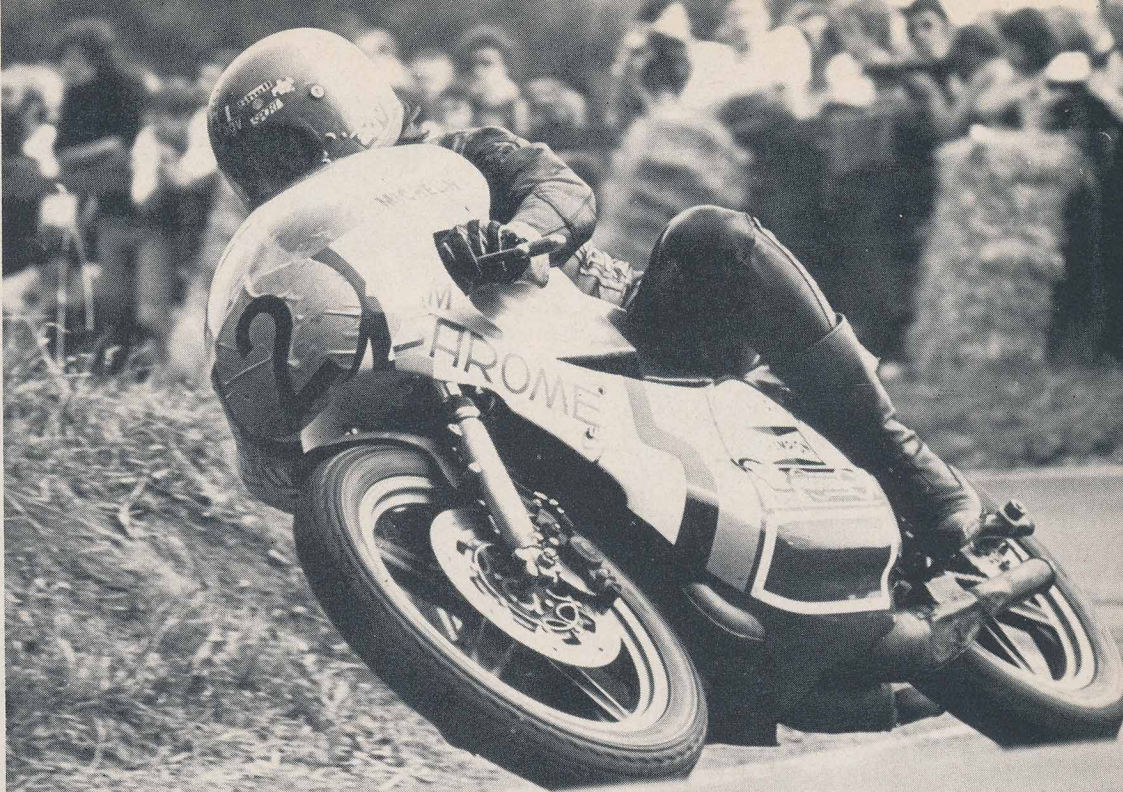
wedstrijd op de snelle Silverstone-baan, pakte de snel opkomende Spaanse ster Victor Palomo op zijn TZ 750 de overwinning. En Palomo herhaalde die prestatie in Assen, waar hij de Nederlandse F750-race ook al op z'n naam schreef.

Een maand later kon het grote duel tussen Palomo en Nixon beginnen. De laatste wedstrijd om de Formule 750-titel werd verreden in West-Duitsland, op het circuit van Hockenheim. Het was eind september, en Nixon én Palomo hadden allebei goede titelkansen. Palomo won de eerste van de twee races, met Nixon op een zevende plaats. De tweede manche ging Nixon aan de leiding. Maar Palomo klom op tot een vierde plaats, en zorgde ervoor die positie tot het einde te behouden, daarmee zijn F750-titel veilig stellend. Een prachtig succes voor deze Spaanse rijder, een prachtig succes voor Yamaha. En een goed bewijs dat privé-rijders erg hoog kunnen komen!

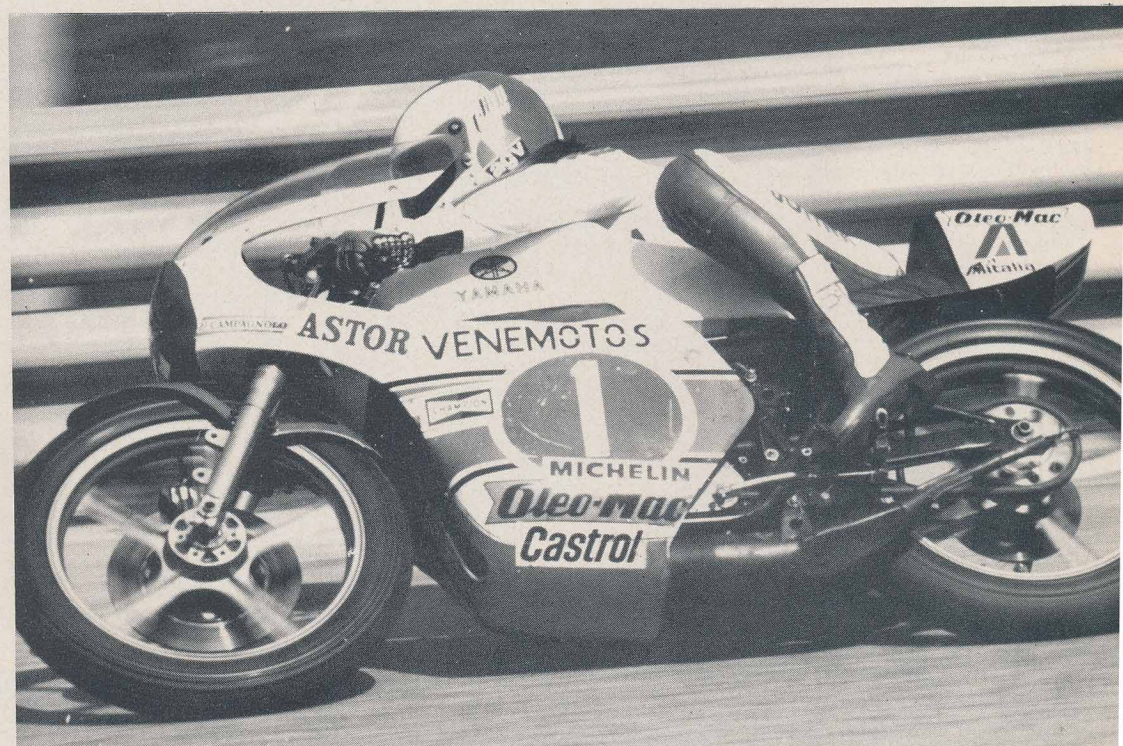
Ook bij andere races om wereldtitels hielden privé-rijders de Yamaha-eer hoog. De Ier Tom Herron scoorde een meesterlijke dubbele overwinning bij de TT van Man. Hij zegevierde in de kwart- en in de halve liter-klasse. Bij de laatste categorie reed Herron op een tot 373 cc vergrote TZ 350 tweecilinder. Die vergoting was bewerkstelligd door de montage van twee TZ 750 cilinders. Tom zat vanaf het begin van de race bij de eerste zes. En telkens als een van de voor hem rijdende zwaardere machines uitviel, nam Tom een betere plaats in. Dat intelligente rijden bracht Tom Herron tenslotte aan de leiding in deze race over 6 ronden van 38 mijl elk. En eenmaal aan de leiding, reed Herron onbedreigd naar de zege.

Ook de 350 cc-klasse op Man werd door Yamaha gewonnen, dankzij Chas Mortimer, die daarmee één van de vijf Grand Prix overwinningen in die klasse voor Yamaha binnenhaalde. Cecotto zorgde voor twee zeges (in Oostenrijk en Italië), en de Fransman Olivier Chevalier pakte zijn eerste GP-zege in Joegoslavië, een prestatie die de Zuid-Afrikaan Kork Ballington bij de Spaanse Grand Prix herhaalde.

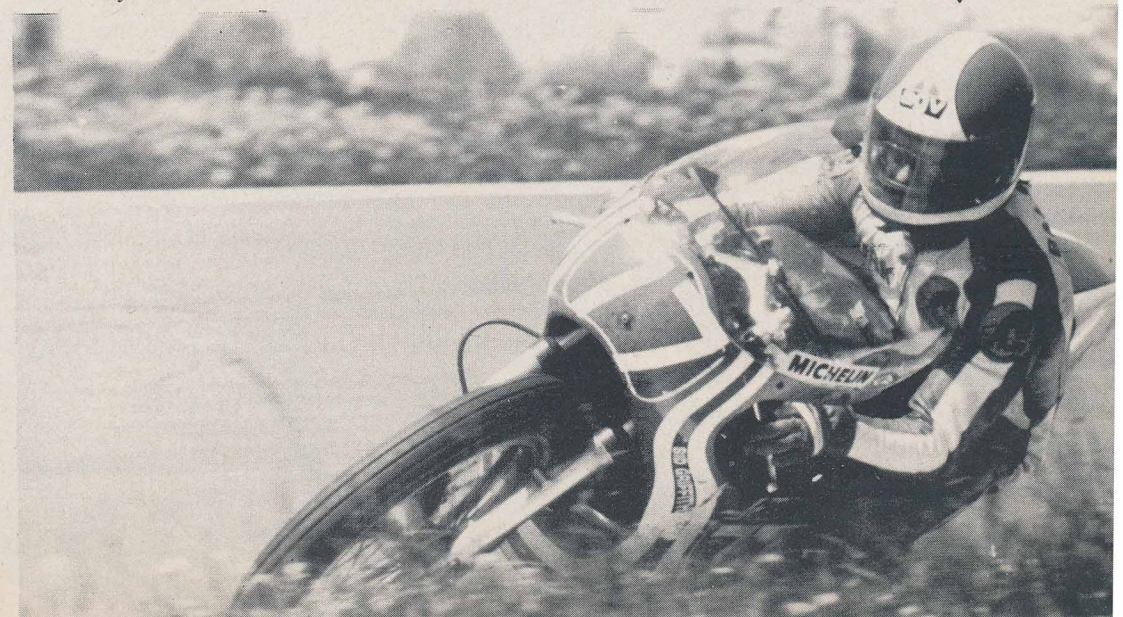
In de 250 cc klasse boekte Yamaha twee Grand Prix zeges. Takazumi Katayama won in Zweden, en Dieter Braun zegevierde in Joegoslavië. (Als we Braun mogen geloven was 1976 zijn laatste race-seizoen.) Al met al mag Yamaha terugzien op een fraai race-seizoen, waarin privé-rijders voor prachtige prestaties zorgden. De Formule 750 Wereldbeker, negen individuele Grand Prix zeges en talloze andere overwinningen in "klassiekers", een mooie oogst voor een jaar zonder Yamaha fabrieks-deelname!



Chas Mortimer



Johnny Cecotto



▼ Kork Ballington