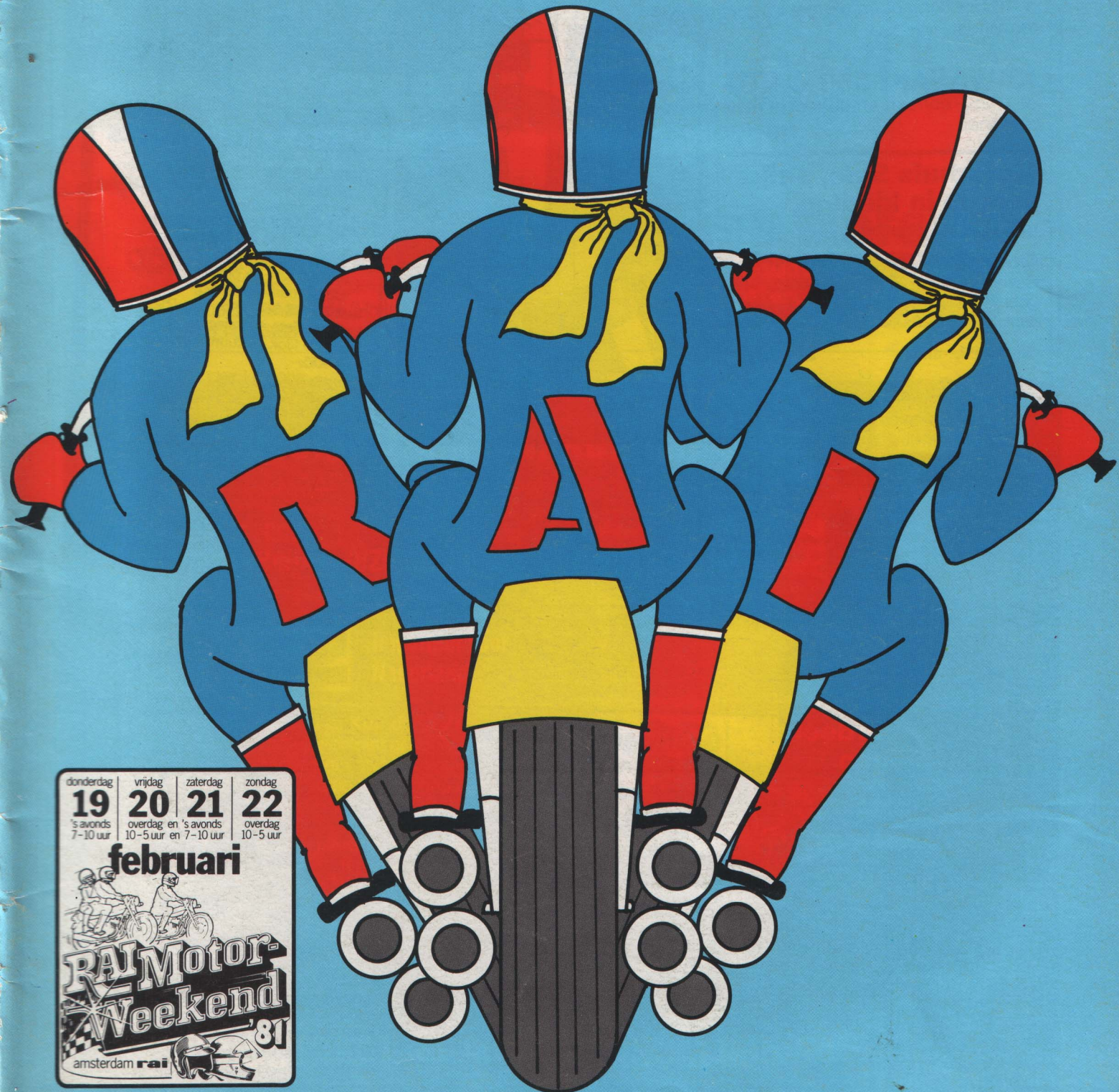


ACTOR

elke week al het motornieuws

8 20 februari 1981
68^e jaargang
f 2,95-48 b.frs

**TESTS: KAWASAKI 750 LTD CUSTOM
YAMAHA IT 425 ENDURO · RUDGE 1914 VETERAAN
YAMAHA TZ 250 H RACER · H-D TOUR GLIDE CLASSIC**



donderdag	vrijdag	zaterdag	zondag
19	20	21	22
's avonds 7-10 uur	overdag en 's avonds 10-5 uur en 7-10 uur	's avonds 7-10 uur	overdag 10-5 uur

februari



**RAI Motor-
Weekend**
'81

amsterdam rai

door Derk Evers

Fotografie: Harry van Hemmen

TEST KAWASAKI 750 LTD

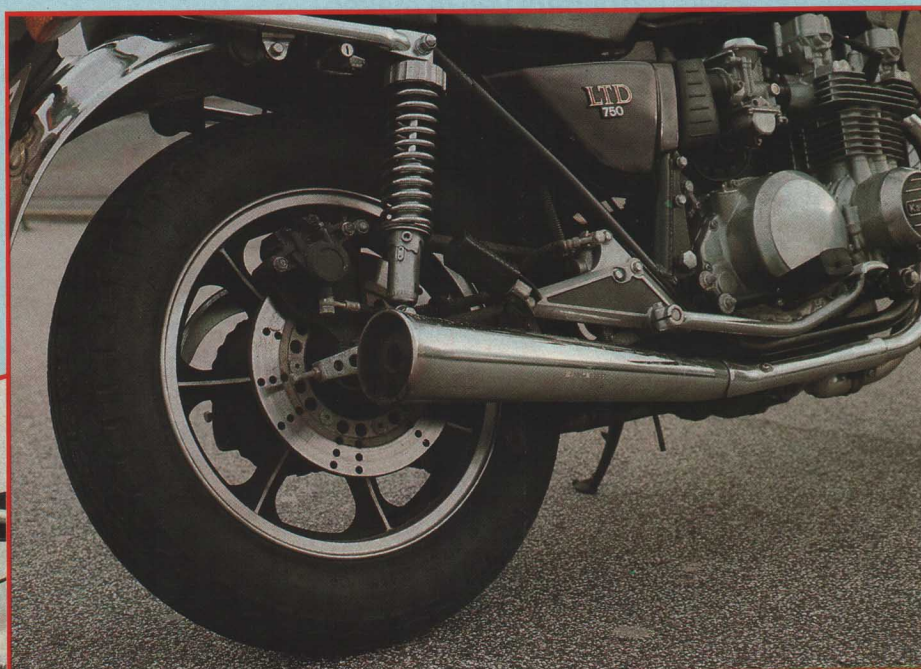
De letters 'LTD' stonden altijd voor het Engelse woord Limited. Een aanduiding dat van een bepaald model een kleine serie met bijzondere specificaties uitgebracht werd. Kawasaki heeft die typeaanduiding altijd graag gebruikt voor haar customuitvoeringen en hoewel we dan bepaald niet over een kleine, gelimiteerde serie kunnen spreken, heeft Kawa wel degelijk haar best gedaan om er iets bijzonders van te maken.



De 750 LTD is uiteraard gebaseerd op de 'gewone' 750 vierpitter. Het blok stamt zo van de Z 750. Kawasaki besloot om voor deze serie moderne, maar toch via traditionele Japanse lijnen opgebouwde blokken te gebruiken. Dat betekent dus twee kleppen per cilinder, twee door een ketting aangedreven bovenliggende nokkenassen met automatische spanner, vier cilinders en een fors vermogen. Met een boring en slag van 66 x 54 millimeter is de Kawa geen 'volle' 750, de cilinderinhoud komt aan een waarde van 738 cc. Vier Keihin 34 millimeter carburateurs zorgen voor het mengsel, een standaard elektronische ontsteking doet de rest. Een uitermate pittig blok dat zeer graag hoog in toeren draait, maar daarnaast toch een prima soepelheid ten toon spreidt. Aan het blok dus geen modificaties. Wel werd het rijwielgedeelte drastisch gemodificeerd. Het grootste verschil is terug te vinden in de voorhand. In tegenstelling met de standaard 750 heeft de LTD een vork met voorloop. Verder ging de balhoofdshoek van 63 naar 60 graden. Om de naloop niet tot ál te drastische waarden op



De dikke achterband en het hoge stuur geven het custom-idee ook naar buiten weer.



te voeren werden de kroonplaten rechter uitgevoerd, waardoor de naloopt van 107 naar 123 millimeter ging.

Uiterlijk vallen ook de banden op. De Z 750 staat op 3.25 x 19 en 400 x 18 inch banden, de LTD daarentegen heeft achter een dikke Bridgestone 130/90 x 16, maar de maat voorband is gelijk gebleven.

De strakke styling van de Z 750 heeft plaats gemaakt voor de veel uitbundiger lijnen van de LTD. Uiteraard is een kleinere tank gebruikt, met

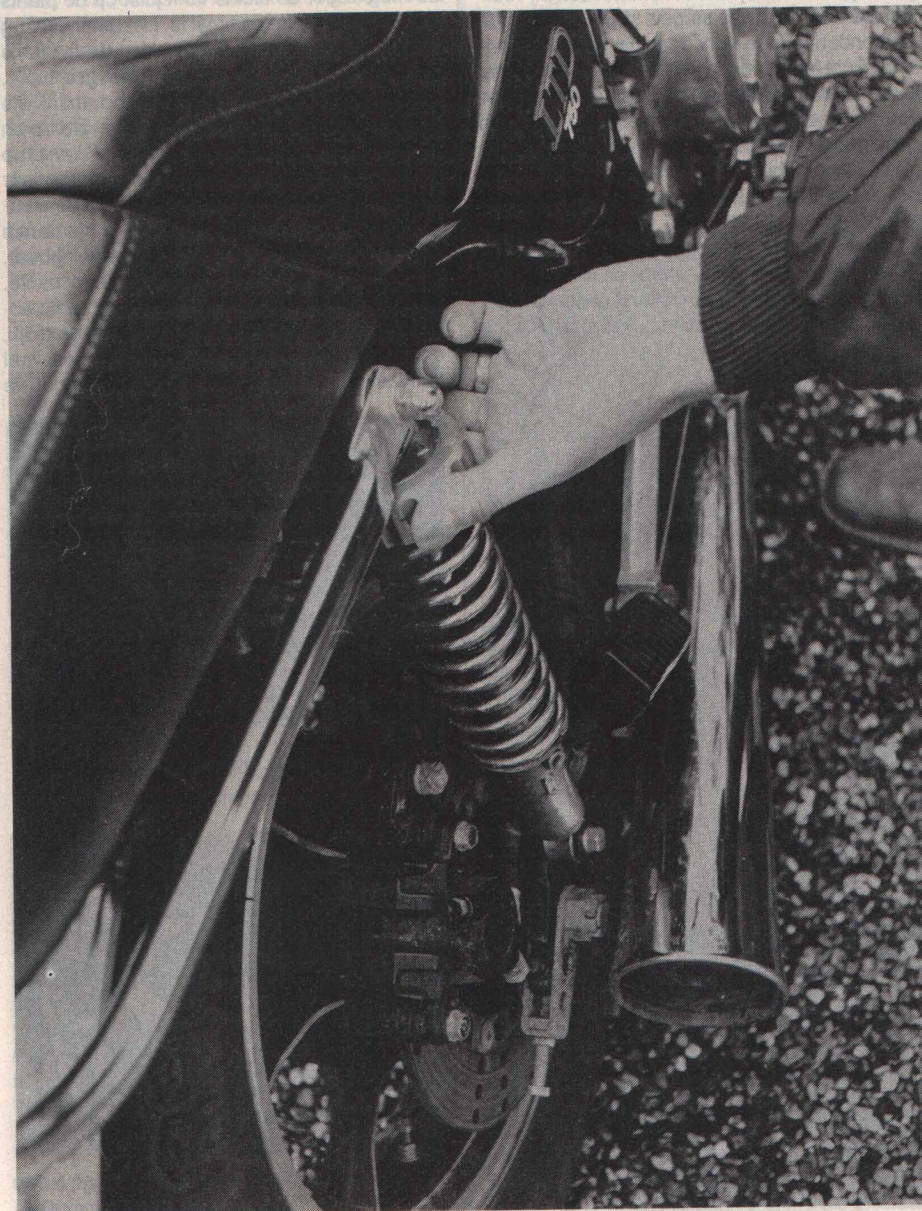
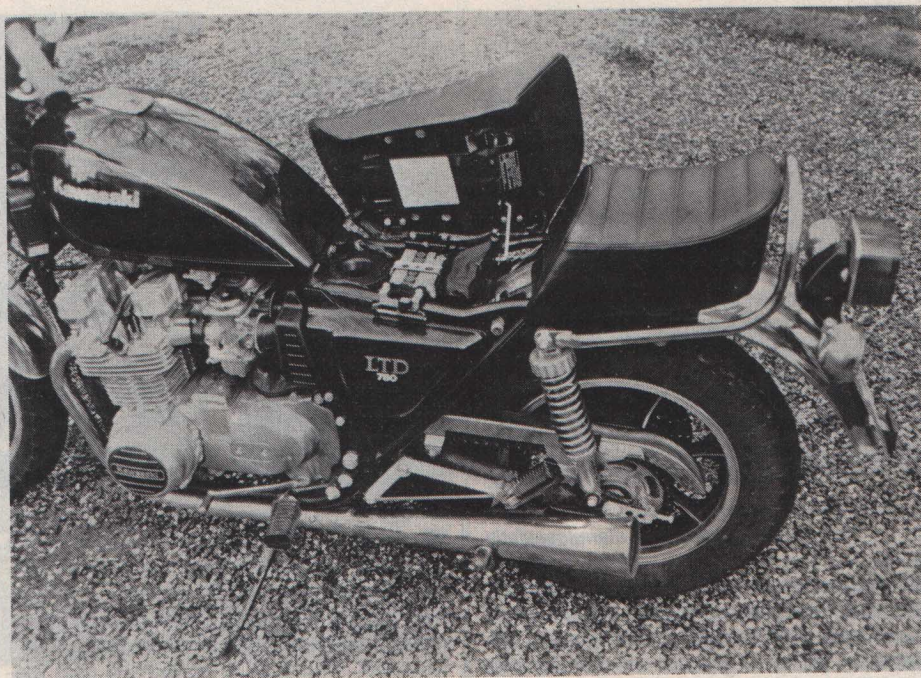
een inhoud van slechts 12.4 tegen 21.7 liter. Zeker geen vooruitgang, maar een custom met een mooie én grote tank moet nog uitgevonden worden. Opvallend is het gebruik van een tweedelig zadel. In de eerste plaats zorgt dat ervoor dat het geliefde 'opstapje' in de buddy bereikt wordt, ten tweede is het mogelijk om verschillende vullingen te gebruiken. Zo is voor het achterste deel (dat dunner is) een hardere vulling toegepast. Van de buddy klappt ook alleen het voorste gedeelte omhoog, waarna de accu en het gereedschap makkelijk te bereiken zijn.

Aan de vering heeft Kawa veel aandacht besteed. Voor is de telescoop op lucht gezet. Het gekoppelde systeem van de Z 1100 ontbreekt, zodat de 750 gewoon op elke poot een eigen ventiel heeft. De totale veerweg bedraagt 162 millimeter. Achter is er 95 millimeter veerweg voorhanden, waarbij de swingarm onder controle wordt gehouden door twee conventionele dempers. Wél is de demping van de uitgaande slag instelbaar. Dat gebeurt heel makkelijk door de grote knop bovenaan het demperelement in een van de vier standen te verstellen. Om de zithoogte te regelen is dan ook uiteraard de voorspanning van de veren instelbaar in vijf standen. In tegenstelling tot verschillende andere customs heeft de LTD schijfremmen rondom. Puristen prefereren vaak een trommel achter, omdat die de achterhand strakker houdt. Kawasaki gebruikt rondom 226 millimeter schijven. Kleiner van diameter dan voorheen, wat bewust gedaan werd om het onafgeveerde gelager te houden. Daarvoor zijn ook de klauwen opnieuw ontworpen, terwijl in die klauwen gesinterde rempadjes gebruikt zijn om vooral in de regen tot een snellere aanspreektijd te komen. Daarnaast zijn de schijven ook geboord in het eigen Kawasaki patroon.

Fel

Een custom mag best een beetje bezadigd motorkarakter hebben. Zware V-twins doen het daarom ook uitstekend, of tweecilinders (liefst staande) die alleen al vanwege het uiterlijk geprefereerd worden. Nu heeft de LTD alles behalve een bezadigd karakter. De vierpitter is juist een uitgesproken felle krachtbron. Het blok vliegt razendsnel in toeren, gilt het graag uit van de toeren, kortom, een zéér sportief geheel. De vier CV carburateurs zorgen daarbij voor een mooi vloeiend gedrag. Het blok neemt makkelijk op, terwijl speling in de aandrijftrein en stotteren bij plotseling gasgeven ontbreekt. Het brandstofverbruik is daarbij redelijk. Een consumptie van 16 kilometer per liter is een goede waarde, maar daar komt dan wel het vervelende feit om de hoek kijken dat de tank maar een zeer beperkte inhoud heeft. Styling is mooi, maar een grote tank is vaak mooier. In de fraai gevormde tank gaat slechts 12.4 liter, inclusief de reserve. Dat brengt de totale actieradius op slechts net tweehonderd kilometer in het gunstigste geval. In de

De demping achter is met de grote knop makkelijk instelbaar.



De buddy klapt in twee gedeeltes omhoog.

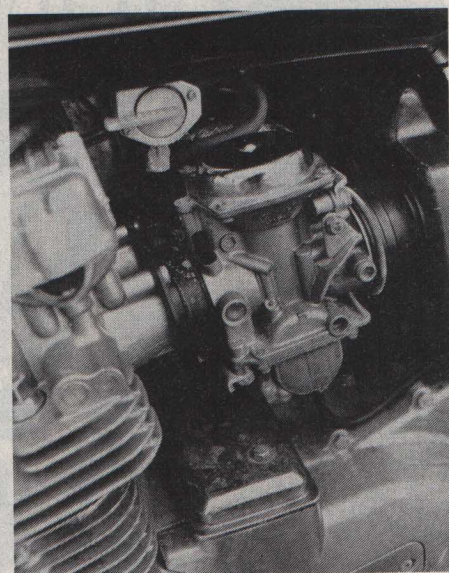
praktijk gaat daar nog enkele tientallen kilometers vanaf voor de reserve en dan houd je maar bitter weinig over.

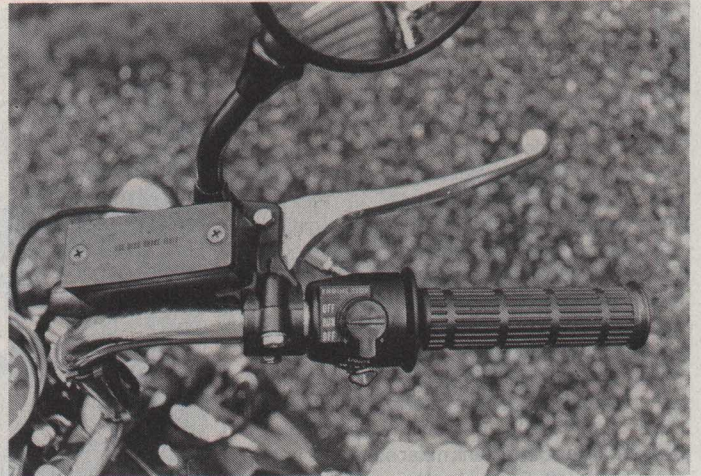
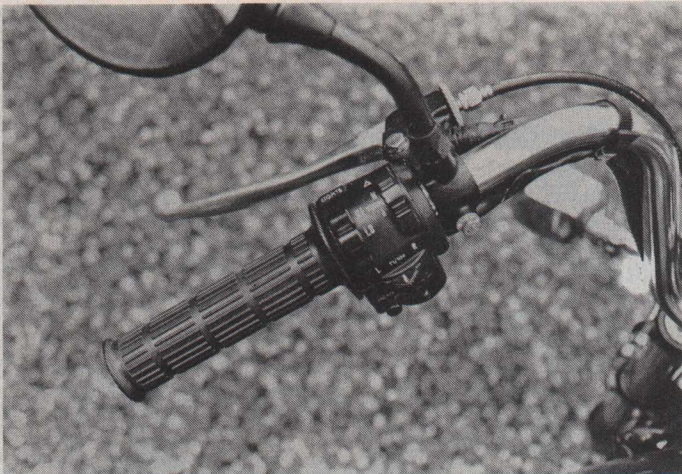
Starten doet de 750 LTD door de bank genomen goed. Het kleine chokehendeltje vinden we op de linker carburateur, de benzinekraan wordt door een vacuüm gestuurd. Door de pekels die de overheid met zo'n gulle hand over de wegen strooit kregen we wel een defectje. Een bobine staakte de strijd, waardoor de eerste en de vierde cilinder zonder vonken kwamen te zitten. Uit de korte uitlaten komt een fraai geluid, misschien wat te opzweepend voor een custom, maar in ieder geval wél gezond!

Sturen

Wie een motor koopt om daarmee als een scheermes bochten aan te snijden, moet daar in principe natuurlijk geen custom voor aanschaf-

Forse CV-carburateurs, die keurig hun werk doen.





Standaard heeft de LTD een (uitschakelbare) knipperlichtautomaat en alarminstallatie.

fen. Maar af en toe zal iedere motorrijder op zijn tijd harder door een bocht gaan dan hij zelf wil. Denk maar eens aan afritten die plotseling véél scherper blijken te zijn dan ze op het eerste gezicht leken. Met de 750 LTD kan makkelijk gestuurd worden. Het is mogelijk om van alles aan de grond te krijgen, maar echt fijn vindt de LTD dat niet. De stuurkarakteristiek is voornamelijk gericht op voortreffelijke rechteuitedenschappen, met een bijna lui aandoend karakter

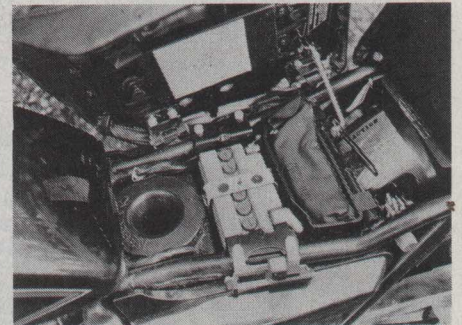
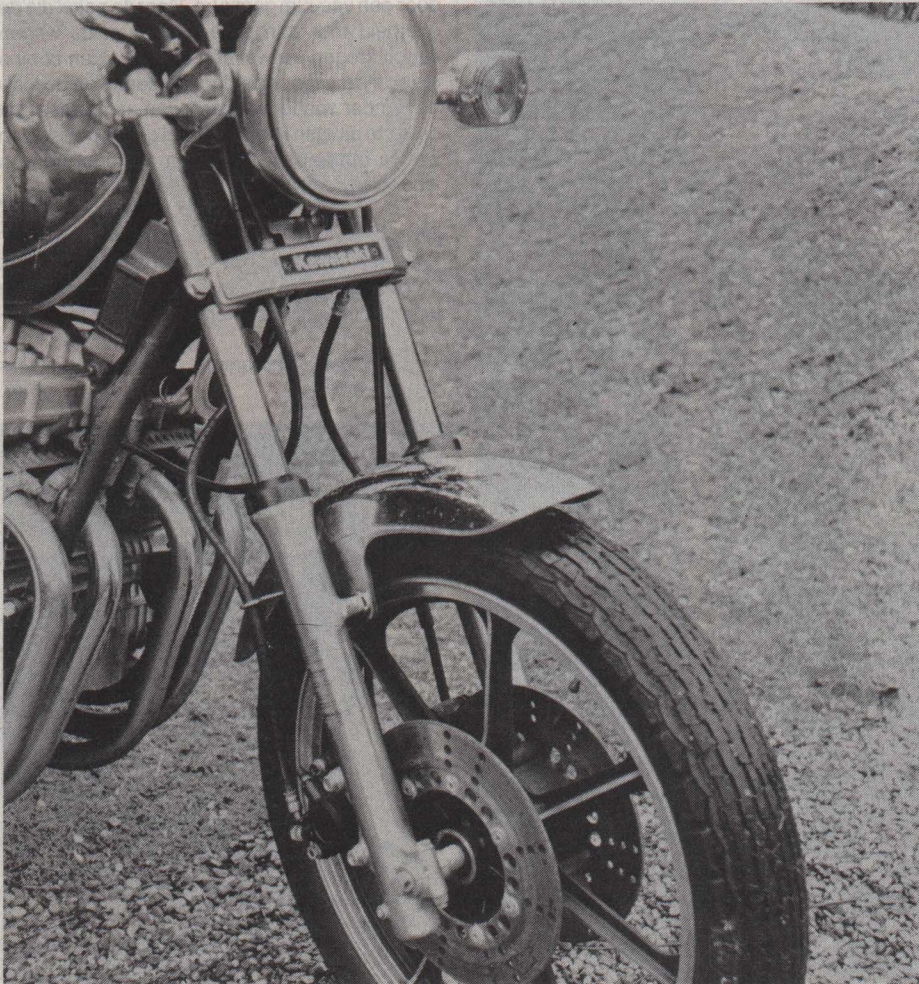
De vork staat op lucht, de twee schijven vertragen uitstekend.

in bochten. De machine vleit zich niet zo makkelijk op één oor, maar eenmaal in de bocht is het frame stijf genoeg om de boel strak te houden. Wie echt wild de bocht induikt merkt dat de achtervering niet meespeelt. Zowel de veren als de demping zijn te zacht voor werkelijk geïnspireerd stuurwerk, waardoor de achterhand gaat wiegen. Sportievere rijders zullen dan ook bij voorkeur de demping in de stugste stand houden. De luchtondersteunde vork doet zijn werk voortreffelijk. Echt hard doorslaan is er door de 'lucht' niet meer bij, de vork loopt mooi en vertoont geen vorm van stick-slip. De combinatie levert een comfortabele motor op. De veerwegen zijn bepaald niet overbemeten, achter tenminste, maar het comfort van de LTD is gewoon goed.

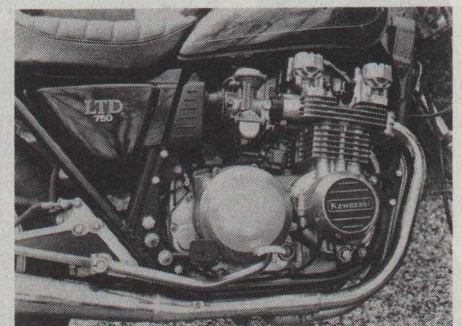
Rechts de bekende 'dodemansknop'.

Zitten

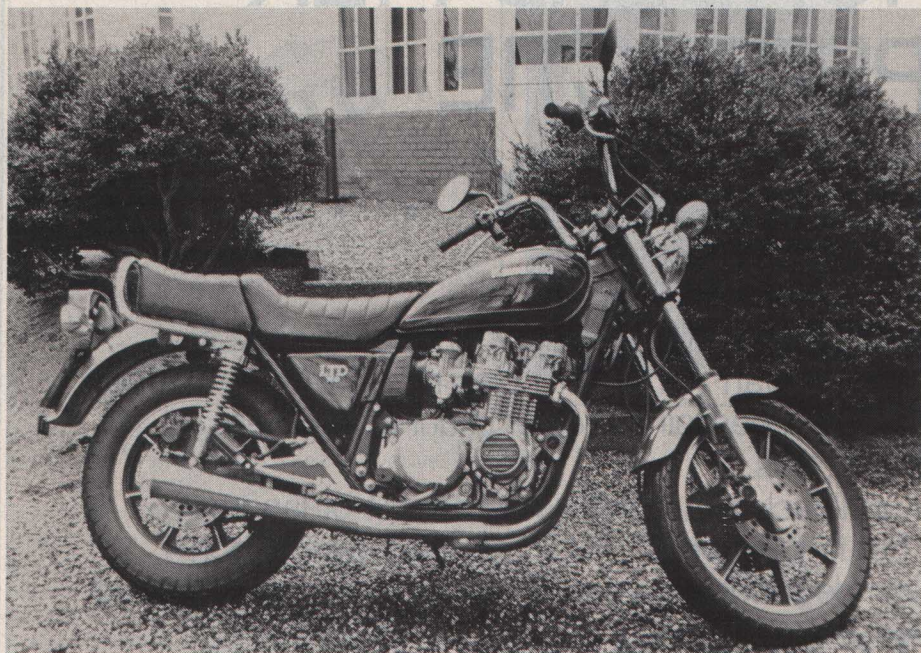
Kawasaki heeft veel aandacht besteed aan de zit op de LTD. Een custom moet ook een goede zit hebben, want dat is vaak de helft van de charme van zo'n fiets. De zithoogte is lekker laag, terwijl de motor door de kleine tank juist op de plaats van de dijen plezierig smal is. Het stuur is hoog en ver naar achter gebogen. Van de customs heeft deze LTD misschien wel het hoogste stuur, dat staat goed en zit ook even goed, maar wie even langer rijdt dan alleen de boulevard op en neer verlangt al snel naar iets lagere. Vooral op de snelweg pak je uiteraard alle wind die er maar te vangen is. Je mist wel een stel extra voetsteunen op deze machine. De neiging om je benen ver naar voren te steken is bijna onbedwingbaar, maar wie dat doet voelt alleen maar lege ruimte. Een set highway-pegs is daarom een nuttig accessoire. Een eventuele passagier zit vorstelijk, een solide beugel achter het zadel geeft veel houvast, terwijl door het tweedelige zadel de



Luchtfilter, accu en gereedschap zijn prima bereikbaar.



Het viercilinderblok is strak opgebouwd, let op het lange rempedaal.



buddy ook voldoende hard en stevig uitgevoerd kon worden.

Onder het rijden valt ook de bedienbaarheid van alle knoppen op. Net als de LTD 1100 heeft ook de 750 een knipperlichtautomaat en een alarm-schakeling. Op verzoek kan de automaat uitgeschakeld worden, wat onder sommige omstandigheden wel eens makkelijk kan zijn. Het hele spul heeft plaats gevonden in een uitbouw onder het linker bedieningselement, niet links vallen dus. Met de schijfremmen rondom beschikt de 750 over een prima remvermogen. De twee stoppers voor zijn makkelijk doseerbaar en laten op verzoek de band gillen. De maatregelen die

Het 'custom' idee is bij de 750 LTD sterk aanwezig.

genomen zijn om ook in de regen voldoende remkracht te kunnen ontwikkelen werken wel degelijk. Nog een jaar of wat en ook schijfremmen stoppen direct en krachtig onder het water!

Schakelen

De vijfbak van de LTD geeft geen enkele reden tot klagen. Het pedaal is licht en exact te bedienen, waarbij de Kawa 'zuigend' te schakelen is. De koppeling is eveneens een typisch Japans produkt. Licht en makkelijk doseerbaar, naar het

recept waar ze nu al jarenlang patent op lijken te hebben. Qua uiterlijk is de LTD zeker geslaagd. Je moet een liefhebber van dit type motoren zijn, om de 750 echt mooi te vinden, maar dan blijkt de Kawa ook een strakke fiets te zijn. Opvallend is overigens dat de motor op foto's lomper toont dan ze in werkelijkheid is. Wanneer de fiets zo voor je staat is het een elegant en slank geheel, dat met het glimmende blok en de juiste dosering van chroom toch gedistingeerd overkomt.

Wat grof is de 'black box' links op het balhoofd, maar verder staat de afwerking op een hoog peil. De bedrading zit behoorlijk netjes weggewerkt en de kwaliteit van de lak ziet er goed uit. Alleen merk je met pekelwater wel de desastreuze invloed van pekelwater op Japanse blokken. Het vocht komt snel onder de lak van het blok en laat snel grauwe en lelijke plekken achter.

Conclusie

De Kawasaki 750 LTD is een goed sturende custom met een uitgesproken fel en snel blok. De styling is prima verzorgd, wat wel sterk ten koste van de tankinhoud is gegaan. De totale presentatie van de motor is keurig. Vooral op de rechte weg is het comfort groot, waar je weer voor moet inleveren in de vorm van een te week gedrag voor snel rijden. Op de nog steeds populairder wordende custom markt is de LTD een interessante aanbieding, waarbij je in technisch opzicht moet inleveren (gewoon twee kleppen per cilinder), maar een bescheiden winst mag noteren wat het totaal gewicht betreft, want de LTD is pakweg zo'n 20 kilo lichter dan zijn concurrenten.

Met de 750 LTD heeft Kawa zonder meer de sportiefste custom voor de liefhebber uitgebracht. ■

Technische gegevens

Motor

Viercilinder viertakt motor met twee bovenliggende nokkenassen en twee kleppen per cilinder, luchtgekoeld.

boring x slag	66 x 54 mm
cilinderinhoud	738 cc
compressieverhouding	1:9,0
smeersysteem	semi wet-sump
carburatie	4 x 34 mm CV (Keihin)

Transmissie

Primaire overbrenging d.m.v. morseketting, prim.

overbrengingsverhouding 1:2,550

meervoudige natte platenkoppeling

overbrengingsverhoudingen:

1e versnelling	1:2,333
2e versnelling	1:1,631
3e versnelling	1:1,272
4e versnelling	1:1,040
5e versnelling	1:0,875

secundaire overbrenging d.m.v. ketting (O-ring type)

overbrengingsverhouding 1:2,583

Elektrische uitrusting

wisselstroomdynamo	12 V/180 W
accu	12 V/24 Ah
ontsteking	electronisch
elektrische starter	

Rijwielgedeelte

dubbel, gesloten wiegframe

voorvering

hydraulisch gedempte telescoopvork met hulp luchtvering

achtervering

hydraulische dempers (4-voudig verstelbaar) met schroefveer in naaldlagers gelagerde swing-arm

balhoofdshoek

63°

naloop

121 mm

voorrem

dubbele schijfrem, ø 226 mm

achterrrem

enkele schijfrem ø 226 mm

bandenmaat vóór

3,25 x 19

bandenmaat achter

130/90 x 6

Maten en gewichten

totale lengte	2195 mm
totale breedte	810 mm
totale hoogte	1235 mm
grondspeling	155 mm
zithoogte	770 mm
droog gewicht	211,4 kg
inhoud benzinetank	12,4 l
inhoud carter	3,5 l

Prestaties

opgegeven vermogen	54,4 kW (74 pk)/9000 tpm
opgegeven koppel	63,5 Nm (6,4 kgm)/7500 tpm
topsnelheid	180-200 km/h
Prijs	nog niet bekend

Importeur

G. Joh. Bruinsma
Stadhouderskade 93,
1073 AV Amsterdam.