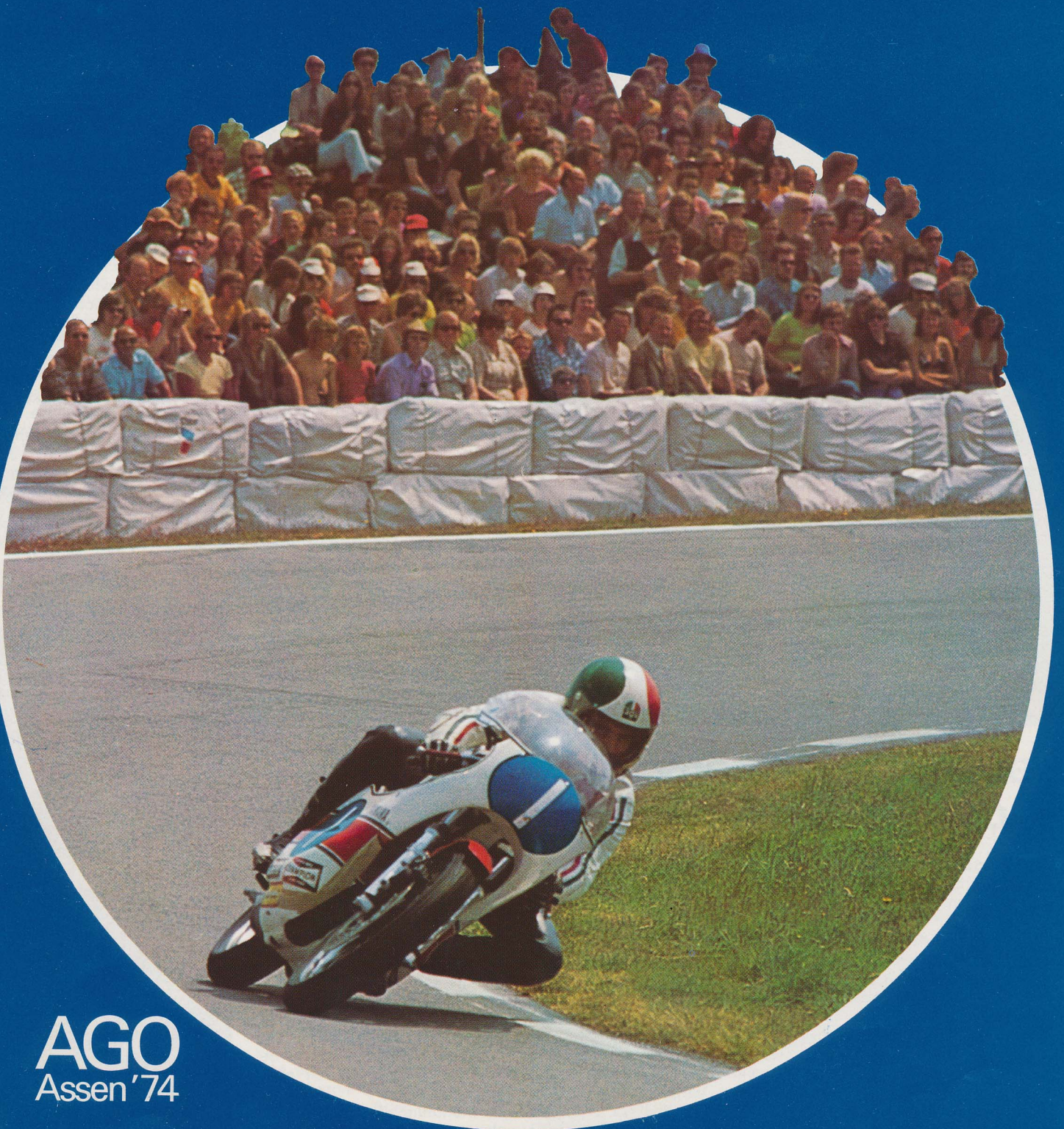




YAMAHA

1974

CIRCUIT.3



AGO
Assen '74

Super of normaal

De meeste bezitters van de hedendaagse, hoog opgevoerde motoren prefereren super benzine (90-92 oktaan) boven normaal. En voor die paar centen meer krijgen ze bepaald waar voor hun geld aan de benzinepomp.

Wie een hoog gecompriëerde twee- of viertakt rijdt, moet brandstof met hoger oktaantal gebruiken om pingelen en detonatie te voorkomen.

Een voorbeeld geeft het geperfectioneerde "torque-induction" systeem van de Yamaha tweetakten, waarbij twee gescheiden inlaatkanalen of -poorten worden gebruikt. Yamaha heeft uitgebreide proeven genomen met super en normaal op de RD125, RD 250 en RD 350 modellen. Het bleek, dat super zowel de zuinigheid als de prestaties ten goede komt. Het standaardbrandstofverbruik bij normale kruissnelheid is voor deze machines respectievelijk 1

liter op 25, 22 en 19 kilometer. Yamaha beveelt benzine met hoger oktaantal aan omdat 1) Yamaha motoren: Een hogere compressieverhouding hebben, 2) Met hoger toerental draaien dan de meeste andere, en 3) De tweetaktverbrandingskamer is ontworpen voor een optimaal gebruik van super. Deze verbrandingskamer reduceert bij hoogwaardige brandstof het pingel- en detonatiegevaar en vetslaan van bougies. Veel mensen vragen zich af, in hoeverre het zin heeft om extra geld uit te geven voor super. Maar met Yamaha's exclusieve membraaninlaatsysteem is te rugblazen in de carburateur uitgesloten. Hierdoor alleen al wordt belangrijk aan brandstof bespaard.

Maar let wel, men kan alleen een maximum rendement krijgen van superbenzine, door ze te combineren met de beste soorten tweetaktoliën. □



Van fietsen naar motorfietsen

Gothenburg - Zweden. In 1969 kocht Kent Zachrisson, die al vanaf 1961 in een motorzaak had gewerkt, een kleine rijwielzaak in een buitenwijk van Gothenburg. Op dit moment is Zachrisson de trotse eigenaar van de grootste motorzaak van Gothenburg in de "motorzakenstraat".

Het succes van de 38-jarige zakenman vindt zijn basis in drie elementen: een Zweeds wetsartikel; uitmuntende service; en Yamaha's 125cc motor. In 1970 maakte een wetswijziging motorrijden voor 16-jarigen mogelijk op motoren tot 125 cc. Tezelfdertijd introduceerde Yamaha haar 125 cc motor in Zweden.

Zachrisson besepte al spoedig, dat dit zijn kans was om in de motorhandel terug te keren. Hij schakelde van fietsen over op het Yamaha dealerschap en begon de verkoop van de bestseller, de 125 cc motor.

Zijn goede-service-reputatie verbreidde zich snel. Hij gaf zijn klanten volle garantie op onderdelen, én service, lang voor dit in Zweden wet werd. Zachrisson gaf zijn klanten ook zonder bijbetaling een andere motor mee, wanneer hun eigen machine gerepareerd moest worden. Ook daardoor werden reparaties snel en correct uitgevoerd en bouwde hij een grote, tevreden klantenkring op.

De onderdelenvoorziening was voor Zachrisson ook zeer belangrijk. Zijn investering in onderdelen hield altijd gelijke tred met zijn voorraad motoren.

Zachrisson heeft "Z-motor" opgericht (en uitgebreid) zonder één cent geleend geld. Hij nam een klein salaris en de winst ging in de zaak. Omdat hij jong begonnen was, kon hij de behoeften van zijn klanten altijd goed aanvoelen.

De monteurs zijn zijn beste reclame; 2 van hen racen op

door Z-motor gesponsorde motoren en werden in 1973 de Zweedse 125 en 500 cc kampioenen.

Wereldkampioen 125cc Kent Andersson is een vriend van Zachrisson en komt vaak even aanwippen.

Zachrisson heeft één van Zweden's modernste en best uitgeruste servicewerkplaatsen opgebouwd, met o.a. een dynamometer rollentestbank, waarop de machine stationair kan worden proefgereden, en een machine om wielen te balanceren zonder ze daarvoor uit de vork te hoeven nemen.

Deze moderne werkplaats, samen met de getrainde monteurs en, niet te vergeten, de staf van behulpzame verkopers, hebben Z-motor een reputatie van grote betrouwbaarheid bezorgd. □



Yamaha met Champion in de „Nacht van Assen”

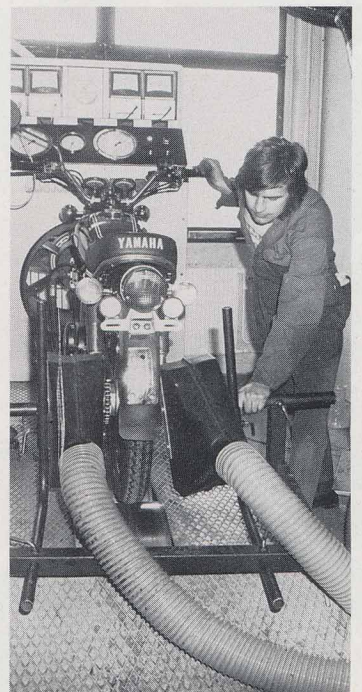
De "Nacht van Assen": de nacht waarin duizenden motor enthousiasten uit heel Europa feestvieren.

Dit jaar verhoogden Yamaha en Champion de feestvreugde door het organiseren van een "Bougie" wedstrijd in Assen.

Peter Kneijens, AVRO's ex-quizmaster, trad op als gastheer bij de wedstrijd, die van negen uur 's avonds tot drie uur 's nachts duurde. Champion zorgde voor de bougies, Yamaha voor twee 50 FX motoren.

In een strijd tegen elkaar en tegen het horloge probeerden de deelnemers van uiteenlopende leeftijd zo snel mogelijk een bougie te verwisselen. De winnaars kregen Yamaha T-shirts en jacks.

Yamaha liet ook een na de laatste training opgenomen interview met Agostini horen en vertoonde gedurende de hele avond op een grootbeeld scherm films, waaronder de film "Grand Prix '72", op het Koningsplein in Assen. □





Jeugdige crossers

Iedere twee weken sponsort de uit 200 leden bestaande Horsham Jeugd-cross Club uit Sussex, Engeland, een jeugd-cross voor jongens tussen de 6 en 16 jaar. Doel is, op die manier een Britse wereldkampioen motorcross te creëren, iets wat Engeland 10 jaar lang niet heeft gehad.

Brian Leask, prominent clublid en bedrijfsleider van Yamoto, alleenvertegenwoordiger van Yamaha cross- en trial motoren in Engeland, gelooft stellig dat de nieuwe Engelse kampioen motorcross uit de jeugdclubs zal voortkomen.

Brian, zelf voormalig 250cc GP motorcrosser, heeft al één kampioen: 13-jarige zoon Perry vorig jaar kampioen in zijn klasse. Perry rijdt op een Yamaha MX100, de bestseller van Yamoto, Engeland. Volgens vader Brian "is er geen betere

motor in deze klasse te vinden".

Ook nu heeft Perry weer de leiding in zijn klasse en verwacht wordt, dat hij opnieuw de kampioenswedstrijden, die elk jaar in juli in Gloucester worden gehouden, zal winnen.

Brian geeft zoon Perry wel alle kansen om kampioen te worden. Vorig jaar heeft hij bij Crawley, Sussex een lap grond gekocht van ca. 6.5 ha en daarop zijn eigen circuit van 1 km lengte uitgezet. Wanneer Perry niet naar school is of elders een wedstrijd rijdt, oefent hij daar met zijn vriendjes.

Motorcrossen is voor hem slapen, eten en drinken tegelijk", aldus Brian.

Perry wil, naar zijn vader's voorbeeld, zelf ook beroeps-motorcrosser worden.

Onlangs heeft Brian weer eens zijn circuit ter beschikking gesteld van de Horsham Jeugd-cross Club voor een open wedstrijd. Dat leverde 95 inschrijvingen op uit heel Engeland.

Jack Hird, zelf oud trials- en motorcrossrijder, nu directeur van Mitsui, de Engelse Yamaha importeur, kwam zelf prijzen uitreiken voor vier door Yamoto gesponsorde Yamaha Trophy races. Perry won niet alleen de voor het kampioenschap geldende wedstrijd in zijn klasse, hij won ook een Yamaha Trophy race op een MX100.

In Engeland is jeugd-cross een vrij nieuwe sport voor jonge mensen. Tien jaar geleden was er één club, nu zijn dat er 12, over heel Engeland verspreid. De jongens rijden in vier klassen, afhankelijk van leeftijd en ervaring. De jongsten, van 6 tot 11 jaar, rijden op 50cc motoren, de oudsten van 14 tot 16, op 125cc motoren.

"Meer dan 60 procent van de motoren, waarop deze jongens rijden, is van Japanse makelij", aldus Brian.

"Momenteel zijn de Suzuki's nog het populairst, omdat ze het eerst op de markt waren, maar Yamaha is aardig aan het inlopen" stelt Brian vast. □



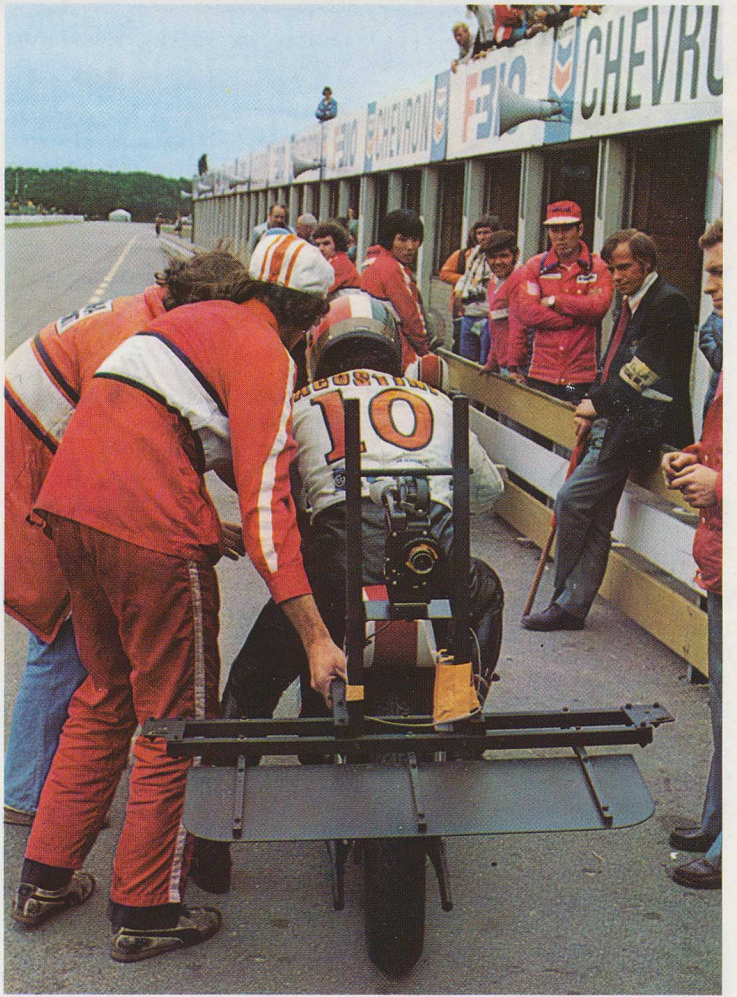
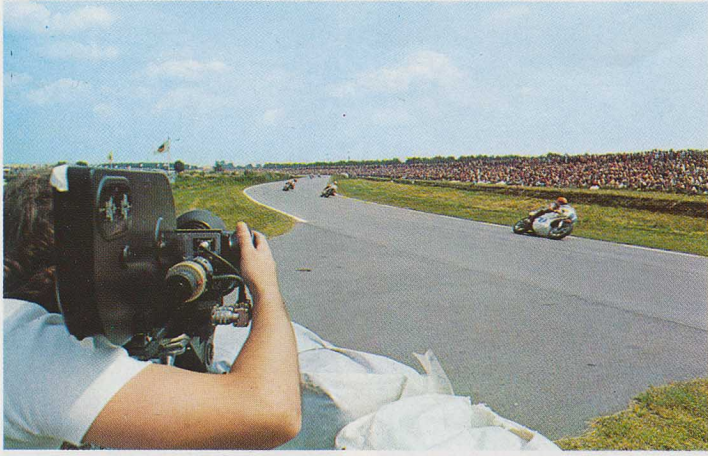
Yamaha Circuit

September 1974

Uitgegeven door
Yamaha Motor NV,
Amstelveen, Nederland.

Ontworpen en geproduceerd
door

Dillon, Agnew & Marton BV,
Keizersgracht 223,
Amsterdam, Nederland.



Nederlandse TT gefilmd

Terwijl Agostini nieuwe ronderecords vestigde op weg naar zijn overwinningen in de 350 en 500 TT races in Assen, was een 7 man sterk team bezig, deze spannende gebeurtenissen in beeld en geluid vast te leggen.

Leider van de Yamaha filmploeg in Assen was Dave Wood van de 40 jaar geleden door Dave's vader opgerichte C. H. Wood Productions. Al vaker maakten ze voor Yamaha - Japan opnamen van de TT op het eiland Man. Pas in 1972 werd de eerste complete film voor Yamaha gemaakt. Dat was "Grand Prix '72", waarvan een derde in Assen werd opgenomen.

Nadien heeft Dave met zijn team nog vier films voor Yamaha gemaakt: "Mick Andrews Trial", "Cross Torque", "This is Trial" en onlangs uitgekomen "A Tribute to Jarno Saarinen".

De opnamen van de Asser TT 1974 vormen maar een klein onderdeel van de nog naamloze film over Yamaha en het Grand Prix seizoen 1974. Deze nieuwe film zal, in kleur, niet alleen beelden geven van de voornaamste Grands Prix races maar ook van het doen en laten van Yamaha's rijders Giacomo Agostini en Teuvo Länsivuori buiten de races.

Vóór Assen heeft Dave met zijn team al opnamen gemaakt van de Franse, Oostenrijkse en Italiaanse Grand Prix, die ook verwerkt zullen worden in de circa 45 minuten durende film over de Grands Prix 1974.

Volgens Dave zijn er duizenden meters film, talloze uren van overleg en enorme hoeveelheden inspanning nodig om een racefilm te vervaardigen. Het begint al in Engeland met het samenstellen van het team. Voor Assen koos hij vijf cameramensen die al eerder motorraces gefilmd hadden, zijn voornaamste geluidstechnicus en een ervaren "geluidsjager".

Drie dagen voor de race arriveerde Dave met zijn team in Assen om zich grondig voor te bereiden.

"We moeten allereerst het circuit goed leren kennen" aldus Dave.

"We zijn tweemaal rondgereden, om uit te maken waar de camera's moesten worden opgesteld. Dat was voldoende voor Assen, omdat we er al eerder zijn geweest, maar als het een voor ons nieuw circuit is, lóópt het team de hele baan rond, net zo lang tot alle hoekjes en gaatjes bekend zijn. Het volgende belangrijke punt is op goede voet te komen met de wedstrijdleiding. Ze kunnen mee-, maar ook tegenwerken".

Nadat al die voorbereidingen getroffen zijn, kan pas aan het echte werk begonnen worden.

Rodney Gould, de race coördinator van Yamaha, had speciale toestemming gekregen om Agostini, tussen de trainingen van donderdag door, drie ronden te laten rijden op een Yamaha motor, waarop een kleine filmcamera was gemonteerd.

De camera filmde Agostini gedurende zijn op volle (wedstrijd-) snelheid gereden ronden. Teamgenoot Länsivuori vergezelde hem op zijn eigen motor en werd tegelijkertijd gefilmd. Op dat moment was Dave met zijn team officieel begonnen met de opnamen van de Asser TT 1974.

Vrijdag, de laatste trainingsdag in Assen, was een drukke dag voor Dave's team. De cameramensen namen shots van de bochten om de juiste opnamehoek te bepalen voor de races van zaterdag, terwijl het team voor beeld- en geluidssynchronisatie de activiteiten in de pits van Yamaha vastlegde.

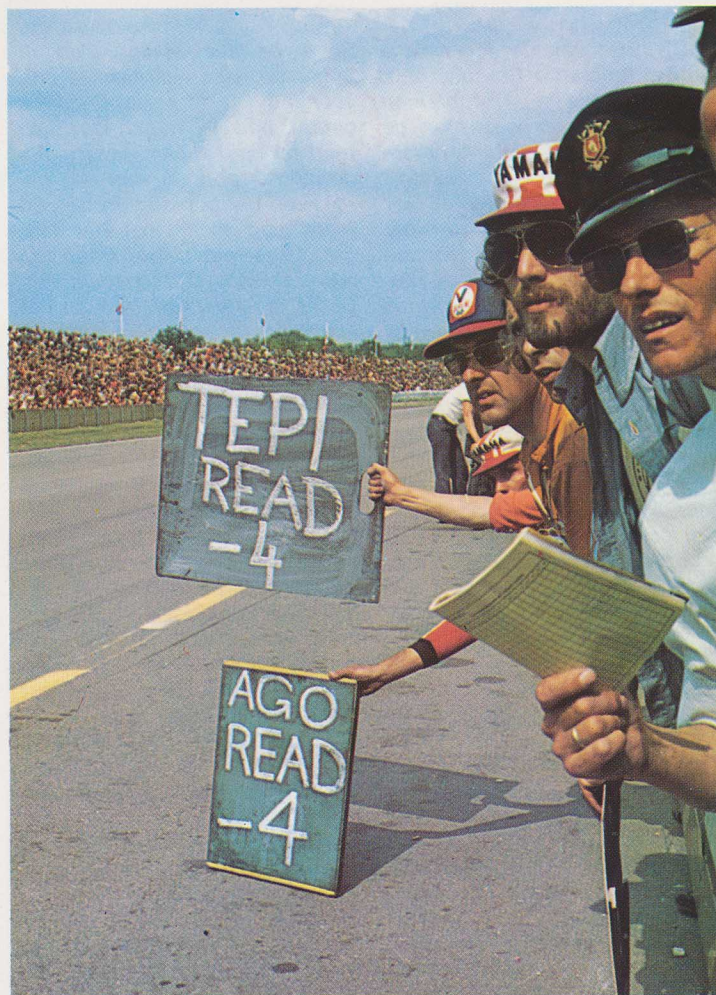
Nadat hij vrijdag het ronderecord gebroken had, besloot Länsivuori, uitgerust met een kleine taperecorder die in zijn race-overall was weggepropt, zijn training met het rijden van een paar ronden, om zo het schakelen op de band vast te leggen. Deze geluiden werden later gesynchroniseerd met de uiteindelijke opnamen.

Lang nadat de tijdtraining voor de startvolgorde was afgelopen, kwam het team op vrijdagavond bijeen voor een 3 uren durende bespreking. "Je maakt eigenlijk een strijdplan" zegt Dave. "Alles moet kloppen. De één wist tenslotte precies wat de ander wáár zou doen en wát zou filmen".

Een half uur voor de start was ieder lid van het team op zijn plaats. Een deel bestreek de pits en de plaats van huldiging en de rest zwierf rond het traject. Dave zelf bediende de moeilijke slow-motion camera, die 100 beelden per seconde registreert. Meeste aandacht werd geschonken aan de 350 en 500cc, waarin de Yamaha fabrieksrijders uitkwamen.

De 350cc werd een overwinning voor Agostini, die van start tot finish aan de kop ging, maar de 500cc, waarin Agostini na een aanvankelijke achterstand toch nog van Phil Read won, bezorgde de cameramensen heel wat meer werk.

Na afloop van de 500 was het filmen klaar. Maar thuisgekomen kon Dave meteen weer aan de slag. Er lagen duizenden meters film op montage te wachten, terwijl ook de voorbereidingen voor de volgende Grand Prix getroffen moesten worden. □





Motocross nieuws

Na het 500cc motocross Grand Prix seizoen vorig jaar te hebben afgesloten met 3 overwinningen op zijn nieuwe 360cc Yamaha, mocht Åke Johnsson voor 1974 goede hoop koesteren op de wereldtitel, die hem in zijn carrière tot nu toe steeds was ontgaan. Al sinds 1966 neemt Åke deel aan de wereldtitelstrijd. Drie maal kwam hij bij de eersten op de ranglijst. In 1970 en 1972 won hij de felbegeerde Inter-America serie, maar in beide jaren ontging hem de we-

Åke kwam pas goed op dreef in de Grand Prix van Italië, waar hij tweede werd. Åke prefereert nat weer en toen het in de tweede manche van de Grand Prix in Tsjecho-Slowakije ging regenen, draaide hij 10 seconden sneller. Hij werd vierde. Tussen de trainingen voor de Duitse Grand Prix in Beuern troffen we de kalme, bijna verlegen rijder in zijn tent, waar hij was weggevlucht voor de brandende zon en de stofwolken van het circuit. "In zo'n stofboel draait alles

Het winnen van de 350cc race van de Italiaanse Grand Prix in Imola, leverde geen problemen op. Maar het verliezen van de 500cc race was mijn grootste teleurstelling van dit seizoen.

Bijna de hele race was ik MV Agusta's Franco Bonera vóór gebleven. Maar twee ronden voor de finish kwam ik zonder benzine. Toen Bonera langs kwam kon ik wel huilen en ik begreep maar niet hoe dit kon gebeuren.

Technisch teamleider Masayasu Mizogucni, had de gebruikelijke verbruikstests uitgevoerd. Op het circuit van Imola gebruikte de 500 Yamaha 17,3 liter per 100 km. Aangezien de race over 184 km zou gaan kregen Länsivuori en ik tanks van 34 liter, zodat we twee liter extra zouden hebben.

Tijdens de laatste vijf ronden kwam Bonera sterk opzetten en ik moest er zo hard aan schroeven, dat ik mijn oude ronderecord brak. Deze snelle ronden hadden kennelijk zoveel brandstof gekost. Het was een droeve dag, zowel voor mij als voor Yamaha.

Tussen de Italiaanse en de Nederlandse Grand Prix, hadden we zoveel tijd, dat ik kon deelnemen aan drie, niet voor het wereldkampioenschap meetellende internationale races.

De eerste was de 200 mijls 750cc race op het circuit Paul Ricard in Frankrijk, waar ik de ernstige fout maakte, mijn 500 Yamaha te kiezen in plaats van de 750. Ik dacht dat de betere handelbaarheid van de 500 op zou wegen tegen de betere acceleratie van de 750. Al in de eerste ronde zag ik mijn vergissing. Länsivuori was ongenaakbaar en ik moest er hard aan trekken om vier te blijven. Tenslotte kwam de grootste verandering: ik viel er af, net als ik daar in 1973 tijdens de Grand Prix had gedaan.

De tweede race was in Chimay in België. Ik won gemakkelijk zowel de 500 als de 750 klasse. Maar Länsivuori had wellicht de 500 gewonnen, als hij niet, op kop liggend, motormoeilikheden had gekregen.

De derde race, Mallory Park in Engeland, was een slechte dag voor mij. Op dit korte, bochtige circuit had ik nogal last van mijn op Paul Ricard beschadigde rechter pols. Ik was nog blij met een derde plaats in de 500 maar nog meer met het feit, dat Länsivuori Phil Read op diens eigen circuit versloeg.

De TT in Assen was wellicht het keerpunt in het 1974 wereldkampioenschap. We wisten allemaal dat ik de 500cc race moest winnen om in de running te blijven voor de titel.

De nieuwe 500cc machines, waarop ik voor Assen mijn hoop had gevestigd, waren vertraagd, zodat we alle gearingen en afstellingen op mijn oude motor moesten testen.

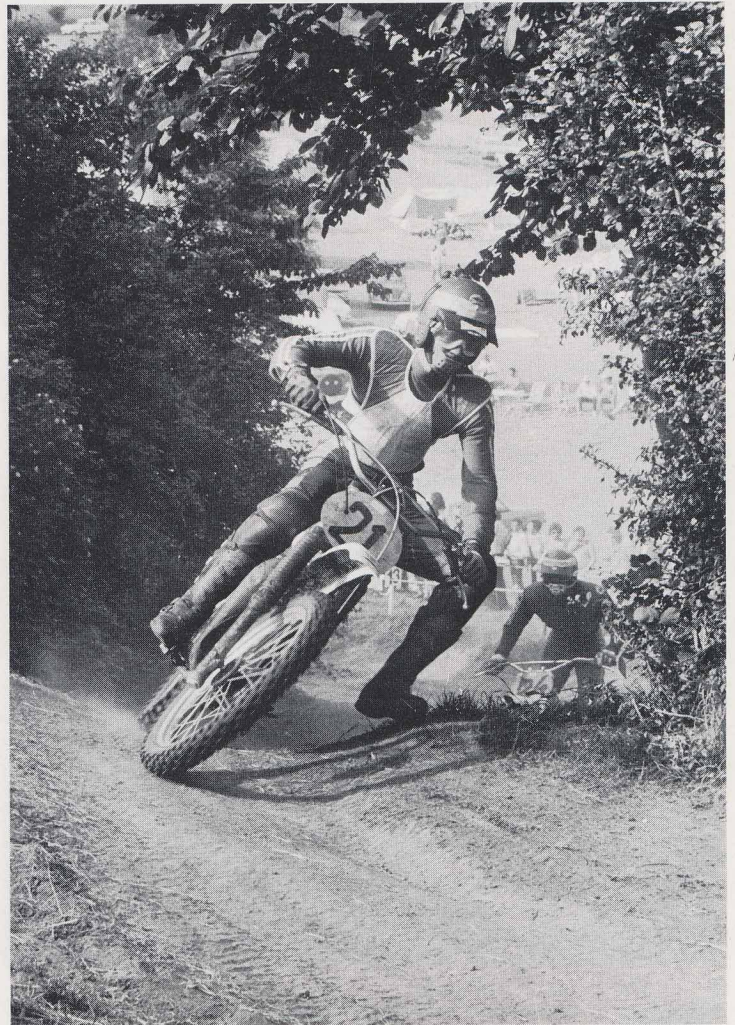
Mijn trainingstijden waren niet de snelste, maar aan het eind van de training was ik tevreden met mijn motor en ik wist dat alles perfect in orde was.

De 350cc race was niet erg zwaar. Ik had een goede start en boekte een probleemloze overwinning.

In de 500cc race had Phil Read een zeer snelle start en liep wat uit met zijn MV.

Tegen het eind van de tweede ronde zat ik achter mijn ploegmaat Länsivuori en Read, die een paar seconden voorsprong had genomen. Ik wist, dat Read deze snelheid niet de hele race zou kunnen volhouden. Bij het ingaan van de vijfde ronde seinde mijn pit me, dat Read 5 seconden vóór lag. Mijn motor liep gezond en ik besloot, dat het tijd was om te proberen Read te pakken. Aan het eind van die ronde was hij nog maar twee seconden voor mij en net bij het ingaan van de zevende ronde passeerde ik hem.

De achtste ronde was mijn snelste en daarin liep ik twee seconden op Read uit. In diezelfde ronde ging ook Länsivuori Read voorbij, om als tweede te eindigen. Na die snelle achtste ronde draaide ik voor de volgende zes ronden het tempo iets terug en voor de laatste drie ronden kon het nog wat minder om de finish te halen en wel als eerste! □



reldtitel op het nippertje.

De nu 31-jarige crosser uit het Zweedse Västerås neemt de sport enorm serieus. Åke begon zijn motorsportloopbaan op 18-jarige leeftijd. Zijn eerste Grand Prix reed hij in 1966 op een privé Husqvarna. Het jaar daarop trok deze fabriek hem aan en reed hij ook in Amerika. In 1968 bracht hij het op een Husqvarna tot een derde plaats. Maar na het weinig succesvolle seizoen 1969 ging Åke over naar het Duitse merk Maico. In 1973 tekende hij bij Yamaha en zijn bijzonder sterke besluit van het seizoen wettigde goede hoop voor 1974. Het jaar begon slecht. Gewone pech en mechanische moeilijkheden wisselden elkaar af en

om de start" legt Åke uit, "wanneer ik de kop kan krijgen kan ik die misschien houden. Maar met twee man vóór je zie je al niets meer".

Åke toont zich bij een interview wat verlegen. Vertelt wel dat hij eind 1973 met zijn Yamaha alles en iedereen versloeg. "Maar andere ploegen hebben deze winter niet stilgezeten en de competitie is dit jaar een stuk zwaarder" aldus Åke.

In beide manches van de Duitse Grand Prix reed Åke constant en hard maar kon toch net de leiders niet bereiken. Hij werd zes in de eerste en vier in de tweede manche. Maar deze kalme beroeps-crosser kan zeer wel het seizoen 1974 op verrassende wijze besluiten. □



Andersson wint Saarinen Trofee

Eén van de eerste activiteiten van het onlangs gevormde Jar- no Saarinen Herdenkings Fonds was het instellen van een Trofee ter herdenking van de vorig jaar in Monza zo tragisch verongelukte wereldkam- pion.

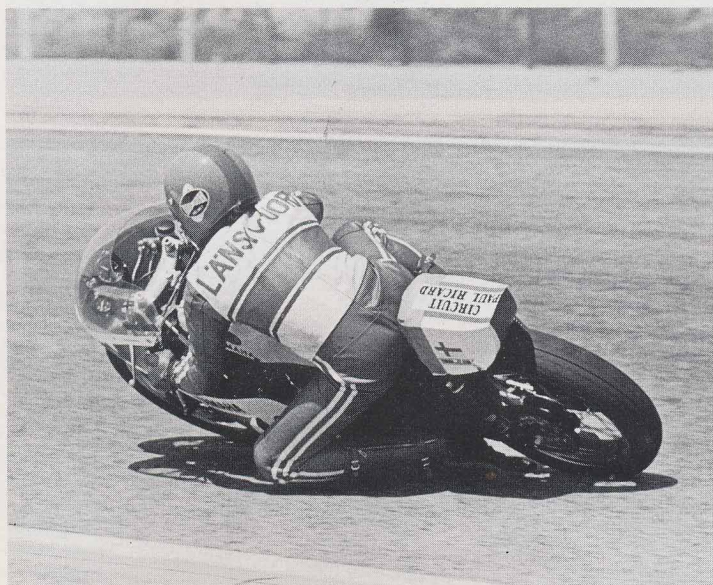
De trofee wordt jaarlijks uitge- reikt aan die rijder, die onge- acht de cilinderinhoud, de bes- te prestaties levert in de races van Runsala. Het fonds heeft als doelstelling de veiligheid op de Finse circuits te bevorderen en jonge, veelbelovende rijders in hun carrière te steunen.

Op zondag 9 juni tijdens de 36ste races van Runsala, werd 125cc wereldkampioen Kent Andersson de eerste winnaar van de wisseltrofee.

Kent won op overtuigende wijze zowel de 125 als de 250cc race op zijn goed geprepareerde Yamaha's. Zijn dubbelzege was zonder meer de beste prestatie van de dag en vereenvoudigde de keuze.



Kent, momenteel lijstaanvoer- der voor het wereldkampioen- schap 125cc, is daarmee de eerste houder van wat waar- schijnlijk één van de meest be- geerde wegracetrofeeën gaat worden, zeker wanneer Runsala volgend jaar de internationale status verkrijgt. Dit jaar, be- perkt tot de noordelijke landen, kwamen er al 230 deelnemers. Volgend jaar zal Kent de beker overdragen aan de man, die dan als "beste rijder" uit de bus komt. Hoewel, hij kan hem ook voor de tweede keer winnen. □



Tepi Länsivuori laat Paul Ricard zien hoe je moet rijden om te winnen.

Wereldkampioenschap '74 wedstrijdresultaten

| | | |
|--------------------------|-----------------------------------|--|
| G.P. Wegraces | Italiaanse Grand Prix 19 mei | 350cc 1. G. Agostini-Yamaha 2. M. Rougerie-Harley-Davidson 3. C. Mortimer-Yamaha 500cc 1. G. Bonera-MV Agusta 2. P. Read-MV Agusta 3. T. Länsivuori-Yamaha |
| | Nederlandse Grand Prix 29 juni | 350cc 1. G. Agostini-Yamaha 2. D. Braun-Yamaha 3. P. Pons-Yamaha 500cc 1. G. Agostini-Yamaha 2. T. Länsivuori-Yamaha 3. P. Read-MV Agusta |
| | Belgische Grand Prix 7 juli | 500cc 1. P. Read-MV Agusta 2. G. Agostini-Yamaha 3. P. Pons-Yamaha |
| Motocross 250cc | Polen 12 mei | 1ste manche 1. G. Moiseev-KTM 2. G. Rahier-Suzuki 3. V. Ruliev-KTM 2de manche 1. G. Moiseev-KTM 2. G. Rahier-Suzuki 3. M. Halm-CZ |
| | Joegoslavië 19 mei | 1ste manche 1. F. Hansen-Kawasaki 2. M. Halm-CZ 3. V. Ruliev-KTM 2de manche 1. J. Falta-CZ 2. G. Moiseev-KTM 3. F. Hansen-Kawasaki |
| | Groot Brittannië 2 juni | 1ste manche 1. H. Everts-Puch 2. F. Hansen-Kawasaki 3. G. Moiseev-KTM 2de manche 1. F. Hansen-Kawasaki 2. H. Maisen-Maico 3. G. Moiseev-KTM |
| | West Duitsland 9 juni | 1ste manche 1. G. Rahier-Suzuki 2. G. Moiseev-KTM 3. S. Geboers-Suzuki 2de manche 1. J. Robert-Suzuki 2. J. Falta-CZ 3. G. Rahier-Suzuki |
| | Nederland 16 juni | 1ste manche 1. S. Geboers-Suzuki 2. R. Boven-Montessa 3. H. Everts-Puch 2de manche 1. J. Falta-CZ 2. S. Geboers-Suzuki 3. T. Suzuki-Yamaha |
| | Motocross 500cc | Italië 26 mei |
| | Denemarken 3 juni | 1ste manche 1. H. Mikkola-Husqvarna 2. A. Weil-Maico 3. J. v. Veltthoven-Yamaha 2de manche 1. R. de Coster-Suzuki 2. H. Mikkola-Husqvarna 3. A. Kring-Husqvarna |
| | Tsjechoslowakije 9 juni | 1ste manche 1. H. Mikkola-Husqvarna 2. R. de Coster-Suzuki 3. A. Weil-Maico 2de manche 1. R. de Coster-Suzuki 2. A. Weil-Maico 3. W. Bauer-Maico |
| | West Duitsland 16 juni | 1ste manche 1. A. Weil-Maico 2. W. Bauer-Maico 3. R. de Coster-Suzuki 2de manche 1. G. Wolsink-Suzuki 2. A. Weil-Maico 3. W. Bauer-Maico |
| | Trial | Polen 19 mei |
| West Duitsland 2 juni | | 1. M. Lampkin-Bultaco 2. M. Rathmell-Bultaco 3. Y. Vesterinen-Bultaco 4. M. Andrews-Yamaha |

Yamaha's 'Spel zonder grenzen'

Een miniatuurstadje bouwen op de parkeerplaats van een racecircuit is geen eenvoudige taak, vooral niet voor een televisiespel als "Spel zonder grenzen".

Maar de mensen, die onlangs stadje, lampen en camera's moesten opstellen op het circuit van Zandvoort, hadden drie Yamaha motoren tot hun beschikking.

Favoriet voor het overbrengen van berichten en kleine onderdelen waren bij het team de kleine maar snelle 50FS van Yamaha, die door duizenden, over de hele wereld verspreid, gebruikt worden.

De 50FS, Yamaha's meest verkochte bromfiets, bewees ter plaatse zijn nut, zowel voor vervoer van mensen als voor het overbrengen van berichten.

Stewart Hall, de Engelse commentator, die de uitzendingen voor de BBC verzorgt werd herhaaldelijk gezien op een TX750 Yamaha op weg van en naar de set en ook wel op het circuit zelf. Stewart, die in Derbyshire woont, is een buurman van Yamaha's trialrijder Mick Andrews. Stewart heeft thuis zijn eigen Yamaha.

Naar NCRV's "Spel zonder grenzen", dat zeven maal per



jaar uit zeven verschillende landen wordt uitgezonden, kijken zo'n 20 miljoen mensen uit heel Europa.

Zoals wel algemeen bekend zal zijn, bestrijden de teams uit Nederland, Engeland, België, Italië, Frankrijk, Zwitserland en West Duitsland elkaar op uiteenlopende terreinen voor een altijd talrijk publiek.

In Zandvoort waren de diverse ploegen net zo gelukkig met de aanwezigheid van de Yamaha's als het televisieteam, omdat ze gedurende de repetitie's steeds een lift van en naar de kleedkamers konden krijgen. □

