



CUSTOM BIKES Oogverblindend

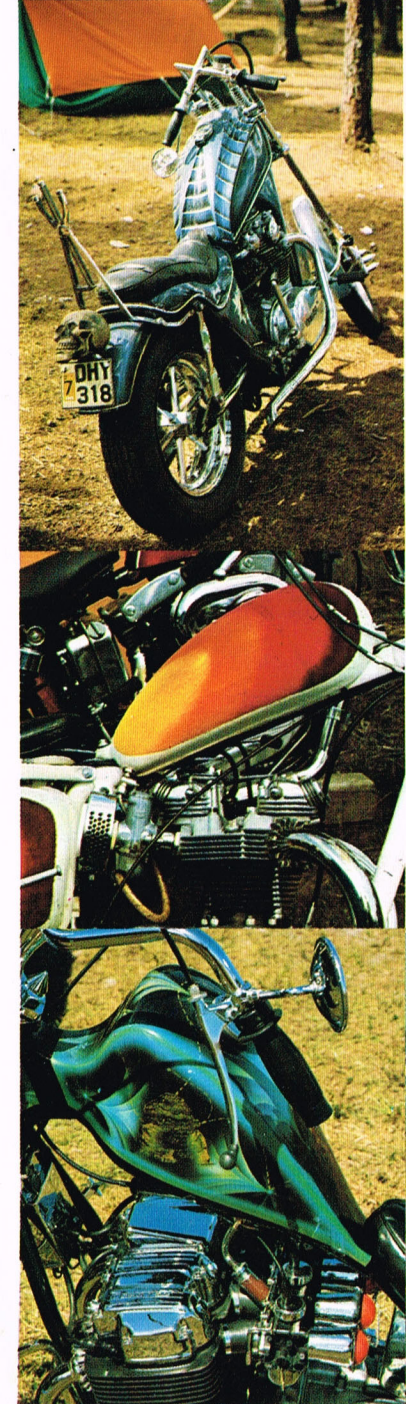
Twintig jaar geleden was de motorfiets een ding dat men gebruikte om zich te verplaatsen. Tegenwoordig echter koopt men ook vaak een machine zuiver voor het plezier van het motorrijden zelf.

Gedurende de jaarlijkse Daytona Beach speedweek in Florida vindt de grootste "custom bike" show van de hele wereld plaats. Daar stromen de enthousiastelingen vanuit de hele wereld samen om met afgunst of alleen maar in stomme verbazing de motoren, choppers en "trikes" met hun felle kleuren en overdaad aan chroom te aanschouwen. De zogenaamde "custom bike" is in Amerika enorm populair geworden en die trend zet zich langzaam voort in Europa. Voorkeur voor een bepaald type motor is er niet. Amerikaans, Engels, Japans, Duits, alles is goed. De "cus-

tom bike" verkrijgt zijn eigen karakter door de "kunstzin" van zijn eigenaar. Dat uit zich in o.a. handbeschilderde benzinetanks, veel chroom aan de motorblokken, fraaie zadels en buitenmodel sturen.

De vering blijft ongewijzigd en doorgaans blijft de motor geschikt voor de openbare weg. Uitzonderingen hierop vormen bijvoorbeeld de chopper en de trike waarbij de oorspronkelijke constructie wel degelijk veranderd is. Dat zijn echte show-motoren; vervoer daarvan geschiedt dan ook meestal op een aanhangwagentje achter de auto van de eigenaar.

Menig Europese motorhandelaar heeft momenteel al een aardige kollektie van deze onderdelen om tegemoet te komen aan de ook hieral bestaande "versierders". □

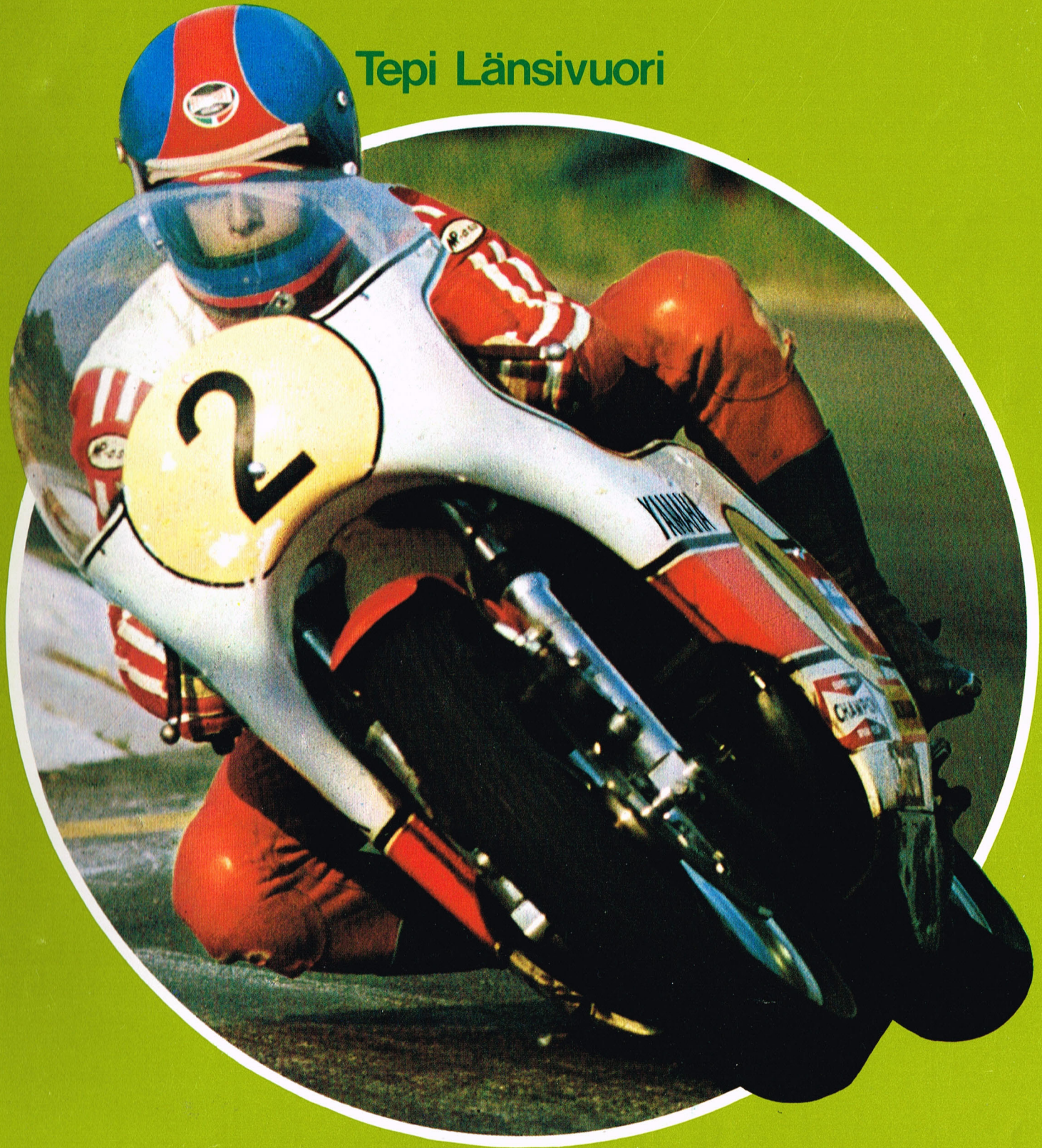


YAMAHA

1974

CIRCUIT.4

Tepi Länsivuori



Puur technisch

Voor iedere warmtegraad van Champion bougies is een thermokoppel gemaakt, zodat de researchtechnici precies de werkt temperatuur van elk type bougie bij in bedrijf zijnde motor kunnen volgen. Door instrumenten aan te sluiten op de 4 aansluitingspunten kan worden nagegaan wat de invloed op de bougietempera- tuur is van wisseling van snel- heid en temperatuur. Bij de motortest wordt eerst gecontroleerd of de machine exact volgens de specificaties van de fabrikant is afgesteld. Dan worden meetinstrumenten aangebracht voor het regi- streren van onderdruk in de inlaatleiding, cilinderkoptem- peratuur, toerental en bougie- temperatuur. Tijdens de testrit legt de rijder

de gegevens die hij afleest, via een in de helm gemonteerde microfoon vast op een kleine cassetterecorder. Met deze "Roadtest" wil men een serie rijomstandigheden vastleg- gen, die naderhand op de proefbank kunnen worden ge- simuleerd. Op de proefbank staat de mo- tor vastgeklemd en drijft het achterwiel een rol aan. Langs elektromechanische weg wordt de motor op afstand bediend vanuit de controlekamer ter- wijl elektronische instrumen- ten het effect van de verschil- len in bedrijfsomstandigheden tussen lage snelheid met ge- ringe belasting en topsnelheid bij vol motorvermogen regi- streren. De bougietempera- tuur worden in een grafiek vastgelegd en aan de hand

daarvan wordt de meest ge- schikte bougie gekozen. Op moderne machines luistert de bougiekeuze zeer nauw. Reeds één warmtegraad ver- schil kan belangrijke invloed hebben op de bougietempera- tuur, misschien niet eens merkbaar voor de rijder, maar wel met gevaar voor de mo- tor. Omgekeerd kunnen drasti- sche veranderingen in de be- drijfsomstandigheden hun uit- werking op de bougies heb- ben, zodat het noodzakelijk kan zijn om dan een bougie met andere warmtegraad te kiezen. Zo kan bijvoorbeeld een lange trip over een hoge bergpas door de ijle lucht een te rijk mengsel opleveren, waardoor de bougie kan ver- vuilen en verkeerd vonkt. Men kan de carburateur an-

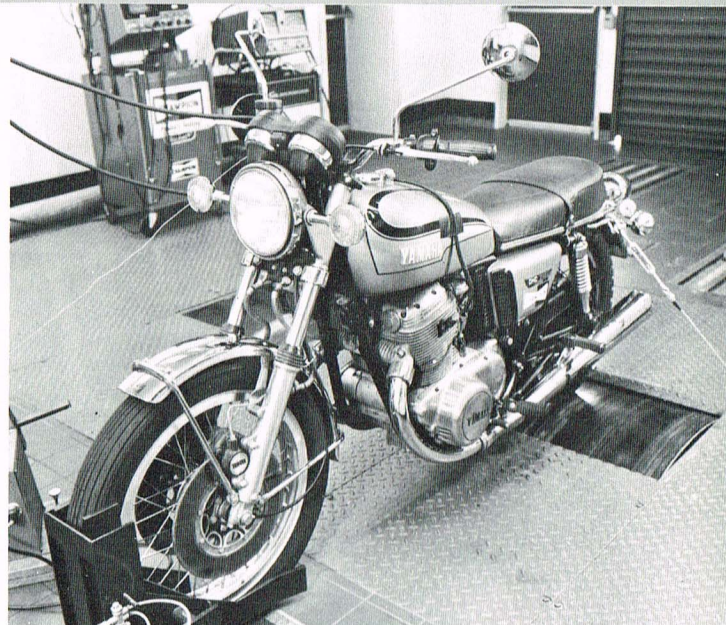
ders afstellen maar eenvoudi- ger is het monteren van een iets "warmere" bougie. Terug- gekeerd in de lagere regionen moet natuurlijk de oorspron- kelijke bougie weer worden gemonteerd, om schade aan de motor te voorkomen. De normale toer- en stan- daardmachines kunnen in de regel met één type bougie vol- staan voor alle rijomstandig- heden. Maar een meer opge- voerde motor kan voor stads- werk een andere bougie nodig hebben dan voor de buiten- weg. Bekijk u de volgende tabel eens. Vragen inzake de juiste bougietoepassing kun- nen worden gericht aan Champion Spark Plug Company, Diegem, België. □

Bougie adviezen



De hierboven afge- beelde bougie wijkt slechts op één punt af van een normale bou- gie. Hij bevat een mi- nutieus temperatuur- gevoelig element, de thermokoppel, aange- bracht in de punt van de isolator, dicht te- gen het midden van de elektrode. Deze thermokoppelbougies zijn ontwikkeld door Champion Spark Plug Cy, ten behoeve van het onderzoek naar de juiste warmte- graad voor elk type motor.

Yamaha type	Normale bougie	Gold Palladium	Elektroden afstand
TX450	N-4	N-4G	0.5 mm
TX750	N-4	N-4G	0.5 mm
TX650	N-4	N-4G	0.5 mm
DT360	N-3	N-3G	0.5 mm
RD350	L-77J	L-2G	0.5 mm
RD250	L-77J	L-2G	0.5 mm
DT250	N-3	N-3G	0.5 mm
CTB175	N-3	N-3G	0.5 mm
DT175	N-3	N-3G	0.5 mm
RD125	L-77J	L-2G	0.5 mm
DT125	N-3	N-3G	0.5 mm
YZ125 Cross	N-2	N-2G	0.5 mm
AT3 125	N-3	N-3G	0.5 mm
AT1, AT1EF, AT2E	N-3	N-3G	0.5 mm
LT3 100	L-81	L-4G	0.5 mm
GT-MX80	L-86	L-9G	0.5 mm
650 Toer XS1	N-4	N-4G	0.5 mm
650 Toer XS2	N-3	N-3G	0.5 mm
TX500	R-6	R-6G	0.5 mm
SC500	N-3	N-3G	0.5 mm
360 RT1-B, RT3	N-3	N-3G	0.5 mm
360 Enduro RT1, 360 Crossmotor & Toermotor	N-3	N-3G	0.5 mm
R3, R5, R5B, YR, * hoge snelheid	L-78* L-60R	L-3G L-3G	0.5 mm 0.4 mm
R5F toer	L-78	L-3G	0.5 mm
TR2 wegracer	E-55	-	0.5 mm
RD	L-81	L-4G	0.5 mm
YM	L-81*	L-4G	0.5 mm
* hoge snelheid	L-78/L-60R	L-3G	0.5 mm
DT1 & DT1 Enduro	N-4/N-88	N-4G	0.5 mm
TD1 A, TD1-B, TD1-C	E-55	-	0.5 mm
DT1-G	N-57	N-57G	0.5 mm
DT2 off-the-road, DTB	N-3	N-3G	0.5 mm
TD-2	E-59R	-	0.5 mm
YDS 2 1/2" draadlengte	L-81	L-4G	0.5 mm
YDS 2M & 3M	E-55	-	0.5 mm
DS 6B & YD	L-78	L-3G	0.5 mm
DS-7 Toer	L-78*	L-3G	0.5 mm
* hoge snelheid	L-77J	L-2G	0.5 mm
CS3C wegcrosser, CS3-B	L-77J	L-2G	0.5 mm
CT1-B Enduro	N-57	N-57G	0.5 mm
CTB	N-3	N-3G	0.5 mm
YCS	L-78*	L-3G	0.5 mm
* hoge snelheid	L-60R	L-3G	0.4 mm
* stadsverkeer	L-81/L-86	L-6G	0.5 mm
YA5, YA6	L-81	L-4G	0.5 mm
AT1 B	N-57	N-57G	0.5 mm
YAS, AS2 toer, AS3 toer	L-78*	L-3G	0.5 mm
* stadsverkeer	L-81	L-4G	0.5 mm
AT2J, off-the-road, AT3	N-3	N-3G	0.5 mm
YL	L-78	L-3G	0.5 mm
YL 2A	L-87Y	L-3G	0.5 mm
LT3	L-81	L-4G	0.5 mm
Enduro HT1	L-81	L-4G	0.5 mm
Trailmaster, HS1 tweetakt	L-81	L-4G	0.5 mm
YG	L-78*	L-3G	0.5 mm
* stadsverkeer	L-81	L-4G	0.5 mm
80G6S & G1FD	L-78	L-3G	0.5 mm
GT-MX	L-86	L-9G	0.5 mm
70-50 cc: alle typen	L-81*	L-4G	0.5 mm
* stadsverkeer	L-86	L-9G	0.5 mm




De reparatie specialist

HORW, Zwitserland. Bortoluzzi Motoren is een kleine motor- zaak annex benzinepomp in een klein dorp even buiten Lu- zern. Eigenaar Luigi Bortoluz- zi is gespecialiseerd in repara- ties. Eén van de ruimten van een gebouwtje achter zijn gekom- bineerde showroom/werkplaats is tot de nok gevuld met in el- kaar gereden motorfietsen, waaronder ook een paar Ya- maha's. Deze motoren komen uit de verste uithoeken van Zwitserland, maar ook van de vlak bij de garage lopende bergweg, waar vooral 's zon- dags menig racer-in-spé zijn machine te pletter rijdt. Iedere maandagmorgen gaat Bor- toluzzi met zijn bestelwagen de weg langs en verzamelt op die manier gemiddeld twee kaduke motoren. "Bijna elke Zwitserse rijder denkt dat hij kan racen... en zo komen er heel wat in mijn werkplaats terecht" aldus Bortoluzzi.

De nu 38-jarige Bortoluzzi is geboren in Noord Italië en be- gon met motorracen op zijn twaalfde. Hij leefde voor de wegraces en werd in 1963 Zwitsers kampioen in de 250 cc. Op zijn dertiende werd hij leerling mecanicien; negen jaar geleden opende hij zijn zaak in Horw. Hij specialiseer- de zich in reparaties en ging samenwerken met een man,

die frames van motorfietsen uit heel Europa kan bouwen en fatsoeneren. De framerepa- ratie afdeling neemt dan ook een groot deel van de werk- plaats in beslag. Bortoluzzi repareert weliswaar alle typen machines, maar is gespecialiseerd in Ya- maha's. Zijn service is goed en zijn prijzen redelijk en dat le- vert hem klanten op. Waar mogelijk worden de originele onderdelen bijgewerkt of gere- pareerd en dat bespaart zijn klanten de prijs voor nieuw materiaal. Een unieke tactiek, die zijn zaak duidelijk ten goe- de komt. Reparaties worden uitgevoerd gedurende de koude winter- maanden. Bortoluzzi koopt de kapotte machines 's zomers op, herstelt ze 's winters en verkoopt ze in het voorjaar. "Met al die sneeuw hier 's winters kun je niet rijden, laat staan motoren verkopen. Maar de reparaties houden ons wel bezig." Negentig procent van zijn ver- koop liggen tussen april en september en de helft daar- van is Yamaha. Bestseller is de RD250, met daarnaast Ya- maha crossers en trialmach- nes. De racerij is nog steeds zijn beste reclame. Bortoluzzi stopte er zelf twee jaar gele- den mee, maar sponsort nog wel twee Yamaha rijders. □



Yamaha Circuit

November 1974
 Uitgegeven door
 Yamaha Motor NV,
 Amstelveen, Nederland.
 Ontworpen en geproduceerd door
 Dillion, Agnew & Marton BV,
 Keizersgracht 223,
 Amsterdam, Nederland.



DE IDEALE LIJN

Motor versus auto

De idee, dat motorrijders wil- de maniakken zijn, die doorlo- pend verkeersongelukken veroorzaken, komt voort uit de onjuiste voorlichting van die mensen, die hoegenaamd geen verstand hebben van motoren. In feite is het meest- al de bijziende, slechtgema- nierde en agressieve automo- bilist, die het grootste gevaar op de weg oplevert, en niet de motorrijder. Die doet er beter aan, de automobilist goed in de gaten te houden.

Deze stelling berust voor een groot deel op de tijdens een conferentie over de veiligheid van het vervoermiddel gehou- den voordracht "Motorongel- ukken en verwondingen" door twee medewerkers van het Transport and Road Re- search Laboratory in Groot- Brittannië. De TRRL verschaft aan de regering de noodzake- lijke voorlichting bij het vor- men van nieuwe wetten en zij kan bepaald niet beschuldigd worden van een voorkeur voor de motorrijder.

Uit deze voordracht blijkt zone- neklaar dat van alle onge- lukken, waarbij motorrijders van 17 of ouder betrokken wa- ren, direct of indirect 1/3 er- van door hen veroorzaakt werd.

Van de 120 motorongelukken, die gedurende de periode 1970-1972 nauwkeurig onder- zocht werden, bleken daaren- boven nog 31 ervan veroor- zaakt te zijn door een ander voertuig, hetzij door voor- rangsfouten of door snijden.

Deze beide nauwverwante ty- pen ongelukken, die gezien hun aard de motorrijder van elke schuld vrijpleiten, komen veruit het meest voor. Zij zijn voor 37% de oorzaak van alle ongelukken. Dat is bijna drie- maal zoveel als de daaropvol- gende grote ongelukkenver- oorzaker, het verlies van de macht over het stuur in een bocht, en zesmaal zoveel als het aantal ongelukken, veroorzakt door het snijden van motorrijders!

In de voordracht wordt ge- steld dat "een groot aantal ongelukken voorkomen kan worden indien de motor en zijn berijder helder van kleur zijn". Er wordt echter niet ver- meld hoeveel motorrijders ge- spaard zouden blijven indien

er strenge eisen zouden ko- men ten aanzien van het ge- zichtsvermogen van de auto- mobilisten. Volgens gegevens van het Britse Ministerie van Milieuhygiëne verongelukken verhoudingsgewijs meer mo- torrijders dan automobilisten binnen de bebouwde kom dan daarbuiten. Dit zou kunnen impliceren dat men beter langs rustige landweggetjes kan rijden dan in de stad, maar het is het aantal auto's, dat de risikofaktor voor de motorrijder bepaalt.

Het aantal automobilisten dat door negeren van verkeersbor- den of -lichten bij kruispunten bij ongelukken betrokken raakt, is 2,5 maal groter dan dat van motorrijders, dat de- zelfde overtreding maakt: 5.1% tegen 1.9%. Er is dus duidelijk een correlatie tussen het onverantwoordelijke rijge- drag van de automobilist en het aantal motorrijders dat betrokken raakt bij ongeluk- ken op kruispunten.

Ook worden de motoren door hun berijders beter onderhou- den. Motoren die betrokken waren bij een ongeluk, toon- den minder onderhoudsgebre- ken dan personen- en vracht- wagens. Volgens de laatste gegevens van het Min. van Milieuhygiëne liggen de moto- ren, op de openbare voertui- gen na, zelfs aan de top, waar het de goede staat van onder- houd betreft.

Eén van de voornaamste proble- men betreffende de motor- fiets is het hoge aantal oner- varen rijders. Het aantal leer- lingrijders, dat betrokken raakt bij ongelukken, staat te- genover het aantal leerling- automobilisten in een verhou- ding van 27.1% : 1.35%. En bijna de helft van de groep zwaargewonden of doden in de leeftijd tussen de 16 en 19 jaar komt van de tweewielers.

Eén van de meest urgente zaken is dus het goed oplei- den van de aspirant-motorrij- der. Het is onze plicht, jonge motorrijders "op te voeden" en ze de gevolgen van onverant- woord rijgedrag goed bij te brengen. Houd iedere automobilist goed in de gaten, draag hel- dergekleurde pakken - en leef nog lang en gelukkig. □

Teuvo "Tepi" Lämsivuori

De stille wegracer van Yamaha

In zijn geboorteland Finland is de 29-jarige Tepi Lämsivuori een nationale held, maar voor de rest van de (motor) wereld leeft hij in de schaduw van Yamaha's rijder nummer één, teamgenoot Giacomo Agostini.

Het is niet altijd even gemakkelijk voor een man als Tepi, om na 12 jaar racen, nog steeds als tweede man in een team te zitten ondanks zijn topprestaties.

Op 17-jarige leeftijd begon hij zijn fantastische racecarrière met een wedstrijd op de bevroren meren in Finland. Drie jaar later was hij Fins kampioen in de 250 cc klasse ijsrace.

In 1967, 22 jaar oud, bouwde hij een Husqvarna motorcross machine om en begon met wegraces. Datzelfde jaar startte hij in zijn eerste Grand Prix in Imatra, Finland.

Op advies van zijn beste vriend, de overleden Jarno Saarinen, die hij in zijn ijsrace-tijd had leren kennen, stapte Tepi van Husqvarna over op Yamaha.

Hij begon in de 125 en 250 cc klassen en bereikte in 1970 de 350 cc klasse. In dat jaar won hij zijn eerste Grand Prix in Spanje op een 350 cc Yamaha.

In 1972 reed Tepi voor de Finse Yamaha importeur Arwidson en eindigde bij de wereldkampioenschappen als vijfde in de 250 cc en als zevende in de 350 cc.

De tragische dood van Jarno Saarinen in Monza, Italië in 1973 kwam hard aan bij Tepi. Hij ging regelrecht naar huis en sprak een weeklang tegen niemand.

Door de dood van Jarno trok de Yamaha fabrieksploeg zich terug uit het 1973 seizoen en moesten de importeurs maar zien, het wereldkampioenschap binnen te halen. Na langdurig bij zichzelf te rade te zijn gegaan kwam Tepi toch terug

in de racerij. Met de onofficiële hulp van de Yamaha fabriek bereikten Tepi en Arwidson samen toch nog bijna het wereldkampioenschap 350 cc. Tepi won de Grand Prix in West Duitsland, Tsjechoslowakije en Zweden maar werd toch tweede in het eindklassement, net als in de 250 cc klasse.

Tepi, die publiekelijk én privé een zeer rustig man is, is niet zo gemakkelijk te interviewen. Volgens aantrekkelijke echtgenote Helena, afkomstig uit zijn geboortestad Iisalmi "is Tepi een man van weinig woorden".

Als tijdens een race zijn machine stuk gaat lijkt Tepi het heel rustig op te nemen. Hij komt de pits binnen, zet zijn helm af en haalt zijn schouders op. "Maar van binnen doet het pijn" aldus Tepi "zeker wanneer ik op dat moment op kop lag".

Tepi, die liever rijdt dan praat, geeft slechts schoorvoetend toe dat hij "veel respect" heeft voor Agostini, hoewel hun verstandhouding goed te noemen is.

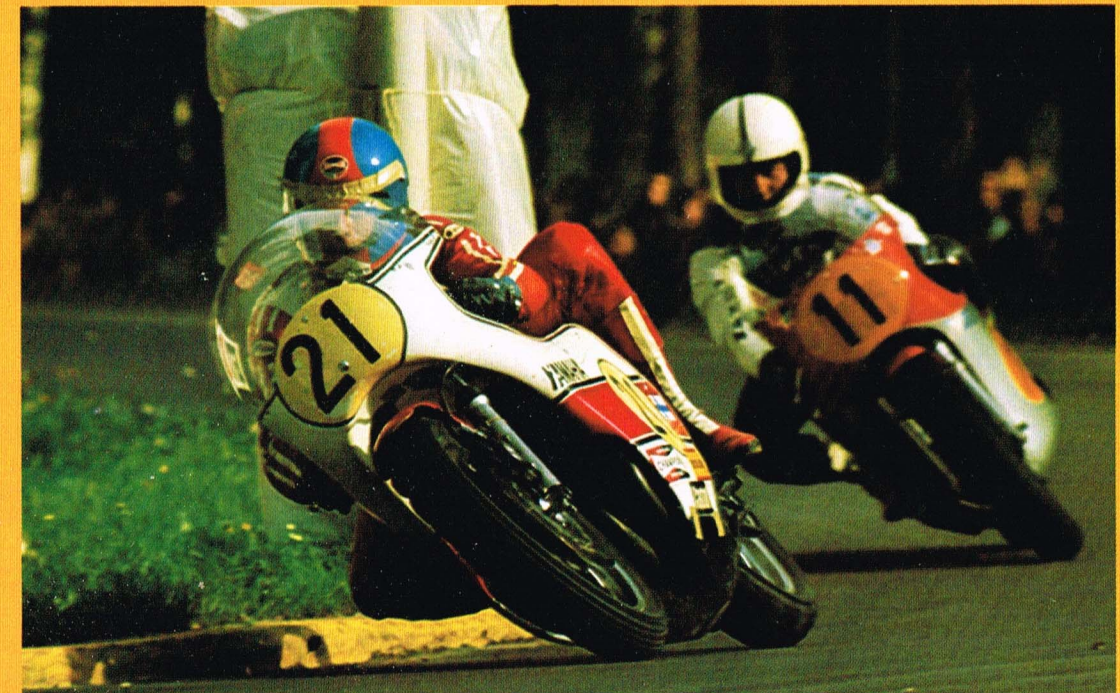
Ook 1974 bracht Tepi geen wereldkampioenschap, maar er waren wel een paar belangrijke overwinningen. De eerste was een overwinning in de 750 cc op Paul Ricard in Frankrijk, in mei. Zijn eerste Grand Prix zege (Anderstorp, Zweden) was meteen een dubbele. Hij won zowel de 350 als de 500, nadat Agostini door zijn val was uitgevallen. Tepi won ook de Post-TT race op Mallory Park in Engeland en de 350 en 500 cc bij de internationale races in Zandvoort.

Buiten het seizoen traint Tepi op het ijs met een 250 cc Yamaha motorcross machine en maakt en passant regelmatig 25 km lange langlauf trips. Vorig jaar reed hij drie maal een 200 mijl cross om in vorm te komen voor 1974. □

Kwestie van stijl

De even ongebruikelijke als spectaculaire rijstijl van Tepi is kenmerkend voor de Finse racers. De meeste Finse wegrenners begonnen, net als Tepi, hun motorsportloopbaan op het ijs. Om op ijspistes te kunnen rijden worden de banden voorzien van korte spijkers, om overdreven slips te voorkomen. De slijptechniek, zoals die bij het Finse ijsraceren te pas komt, is door Tepi aangepast voor het wegracen.

Zij stellen dat, door het binnenwaarts overhangen van het lichaam en het verlagen van het zwaartepunt, de machine beter onder controle is te houden. Aanhangers van de orthodoxe stijl beweren, dat het niets uithaalt. Gezien echter de regelmaat waarmee Tepi records breekt, mag wel gesteld worden, dat hij voordeel heeft van deze stijl.





Ago vertelt

Op dit moment zit mijn eerste Yamaha seizoen er op. Helaas niet zo goed als wij allemaal gehoopt hadden, maar waarin ik toch wel bewezen dacht te hebben dat ik heel best op een tweetakt uit de voeten kan komen. Ik won nog wel het wereldkampioenschap 350 cc door de zege in Joegoslavië. Dit is mijn veertiende wereldkampioenschap, hoewel ik liever had gezien dat dat gebeurd was in de 500 cc klasse. De 500 cc Yamaha is groots. Het heeft, vergeleken met de andere motoren in de Grand Prix momenteel, de beste remmen en de beste vering. Wij hadden dit jaar toch wat (kleine) technische problemen, die net groot genoeg waren om het wereldkampioenschap in de 500 cc aan mijn neus voorbij te zien gaan. In de Zweedse G.P. waren alle kansen verkeken op het moment dat Barry Sheene vlak voor mij kwam te vallen. Heel wat mensen zeiden later dat ik door verkeerd te reageren, zelf ook ben gevallen. Maar ik reed op dat moment 170 km/u en dan heb je maar een fractie van een seconde de tijd om uit te maken wat je het best kunt doen. Het gevolg was wel dat Yamaha en ik duur moesten betalen voor de fout van een ander, maar gelukkig won Länsivuori tenminste de 350 én 500, wel een bewijs dat de 500 cc Yamaha kan winnen. Het was werkelijk een diepe teleurstelling voor mij dat ik dat wereldkampioenschap 500 cc niet heb behaald, ondanks alle inspanningen van Yamaha en alle monteurs. Er waren natuurlijk ook kleinere teleurstellingen, zoals het uitvallen in de Franse Grand Prix op het moment dat ik voorsprong had en het niet kunnen uitrijden van de Italiaanse Grand Prix.

Het gelukkigste moment was het winnen van de Daytona 200 mijls race, de eerste de beste keer dat ik voor Yamaha reed, en het winnen van de 200 mijls race in Imola, Italië op de TZ 750. Daarnaast voelde ik me heel tevreden met de 350 en 500 cc overwinningen in de Assen TT. □



Van Velthoven, nr. 4, en de start van de eerste manche in de Belgische Grand Prix.

Motorcross nieuws

Yamaha's 500 cc motorcrosser Jaak van Velthoven uit Lommel, België werd dit jaar geen wereldkampioen maar won wel twee belangrijke GP's en eindigde uiteindelijk als vijfde in het algemeen klassement.

Na zijn polsblessure als gevolg van de botsing in de Tsjechische Grand Prix kwam Jaak goed terug en verraste vriend en vijand door het winnen van de Britse Grand Prix: de eerste overwinning in de 500 cc motorcross van Jaak en Yamaha dit seizoen. Hoewel hij wist kansloos te zijn voor het wereldkampioenschap, was zijn inzet tijdens de laatste Grand Prix van het seizoen in Luxemburg prijzenswaard. Hoewel hij geen manche won, waren zijn tweede en derde plaats voldoende

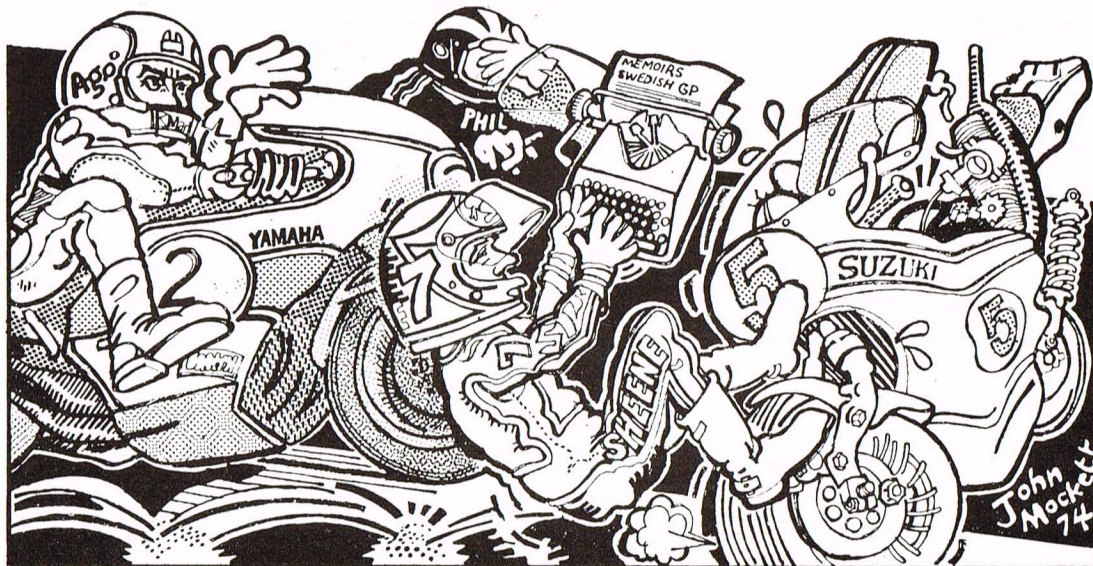


voor de uiteindelijke overwinning. Motorcross en Jaak van Velthoven kwamen al vroeg bij elkaar. Op zijn achtste jaar bezocht hij al wedstrijden en, net veertien jaar oud, stal hij voor het eerst een crossmotor

en leerde zichzelf erop te rijden. Dat is nu negen jaar geleden. Jaak weet nog heel best wat er toen gebeurde met de DOT 250. Jaak reed de DOT in elkaar en zijn vader was toen wel genoodzaakt de motor voor hem te kopen. Tegen de wil van zijn familie in begon Jaak te crossen.

"Totdat mijn vader me eens zag rijden. Hij zag me tweede worden achter een veel snellere machine en kocht achtermekaar een Husqvarna 250 voor me". Binnen de kortste keren had de cross-koorts de hele familie te pakken en zo werden zij de Husqvarna importeurs voor België. Nadat echter de nieuwe 5-versnellings Husqvarna hem in 1971 teleurgesteld had, switchte Jaak naar Yamaha.

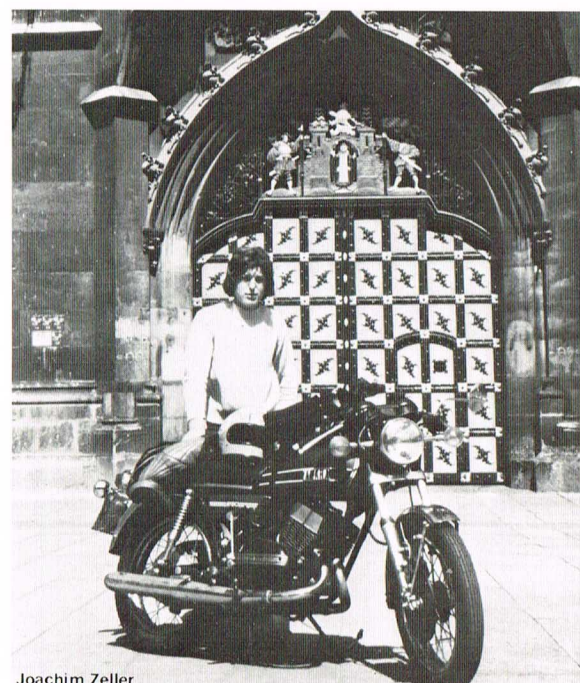
In 1973 won hij op Yamaha zijn eerste Grand Prix en krom van de negende naar de vijfde plaats op de eindranglijst van het wereldkampioenschap. In 1973 werd hij Belgisch kampioen 500 cc en kwam op de derde plaats bij het wereldkampioenschap. Hij hoopt de top te bereiken in 1975. □



Wilhelm Schmid



Karl Eglseder



Joachim Zeller



Bernhard Reich

kochten zij de RD250 van Yamaha

De laatste twee jaar is Yamaha's bestverkochte machine in Duitsland de RD 250 geweest. Vorig jaar werden er 4000 verkocht en voor 1975 rekenen de Duitse dealers erop, 7000 van de 9500 machines, die de totale omzet voor Europa vormen, te verkopen.

Naam: Wilhelm Schmid
Leeftijd: 20 jaar
Beroep: monteur
Wilhelm begon vier jaar geleden met motorrijden op een 125 Honda. Verleden jaar maakte hij een proefrit op een RD250 en merkte dat hij al zijn motorvrienden kon hebben, met uitzondering van twee grote BMW's. De volgende dag kocht hij de Yamaha.

Door zijn vak houdt hij ervan de machine optimaal af te stellen. Hij vond tal van punten aan zijn RD250 - bijv. carburatie en luchtfiltering - waardoor hij nog wat extra kracht uit zijn machine kan halen. Wilhelm zei, in het bijzonder ook het sterke frame van de RD250 te waarderen, goed op slechtgeplaveide bergwegen.

Naam: Karl Eglseder
Leeftijd: 21 jaar
Beroep: verkoper
Als verkoper van motorfietsen en onderdelen weet hij natuurlijk heel wat van motoren. Zijn eerste machine 5 jaar geleden was een grote BMW.

Voor zijn nieuwe keuze jl. maart waren na diverse proefritten en vergelijkingen nog overgebleven Honda, Benelli en Yamaha. Het werd de Yamaha. Karl vindt, dat deze motor hem zowel de topsnelheid geeft die hij nodig heeft voor de grote weg als de pk's voor de bergwegen. Zijn meest favoriete route is de autobaan van München over de Brennerpas naar Italië. Op zijn laatste trip reed Karl de RD250 zonder probleem volgens van Italië naar München.

Naam: Joachim Zeller
Leeftijd: 18 jaar
Beroep: machinist
Joachim kocht na twee jaar bromfietsen in februari een RD250, aangetrokken door de vlotte lijn, het motorvermogen en de lage verzekeringspremie (onlangs werd in de BRD een wet aangenomen inzake lagere verzekeringspremies voor motoren onder de 250cc, iets wat zeker heeft bijgedragen tot de gestegen verkoop van de RD250. De premie voor een 250cc motor is ca. DM 300,-, tegen DM

1000,- voor zwaardere motoren). In zijn vrije tijd rijdt Joachim bij voorkeur in de heuvels en bossen rond München.

Naam: Bernhard Reich
Leeftijd: 19 jaar
Beroep: student
Zijn eerste motor is de RD250 die hij bijna twee jaar geleden kocht. Hij had ook over een 250 Suzuki gedacht maar koos de Yamaha vanwege de sterkere motor en de betere transactie die hij kon maken. Hij wil aan productieraces meedoen en oefent daarvoor in de Oostenrijkse Alpen. Hij is vol lof over de wegligging op bergwegen.

De vier ondervraagde rijders waren tussen de 18 en 22. De RD250 is dus echt een motor voor jonge mensen. De redenen voor hun keus waren gelijklopend, met als voornaamste het motorvermogen. Zij stelden dat de machine even goed stuurt als toont. De prestaties op de weg en in de bergen bewijzen dat de RD250 een echte allrounder is met een groot uithoudingsvermogen. □