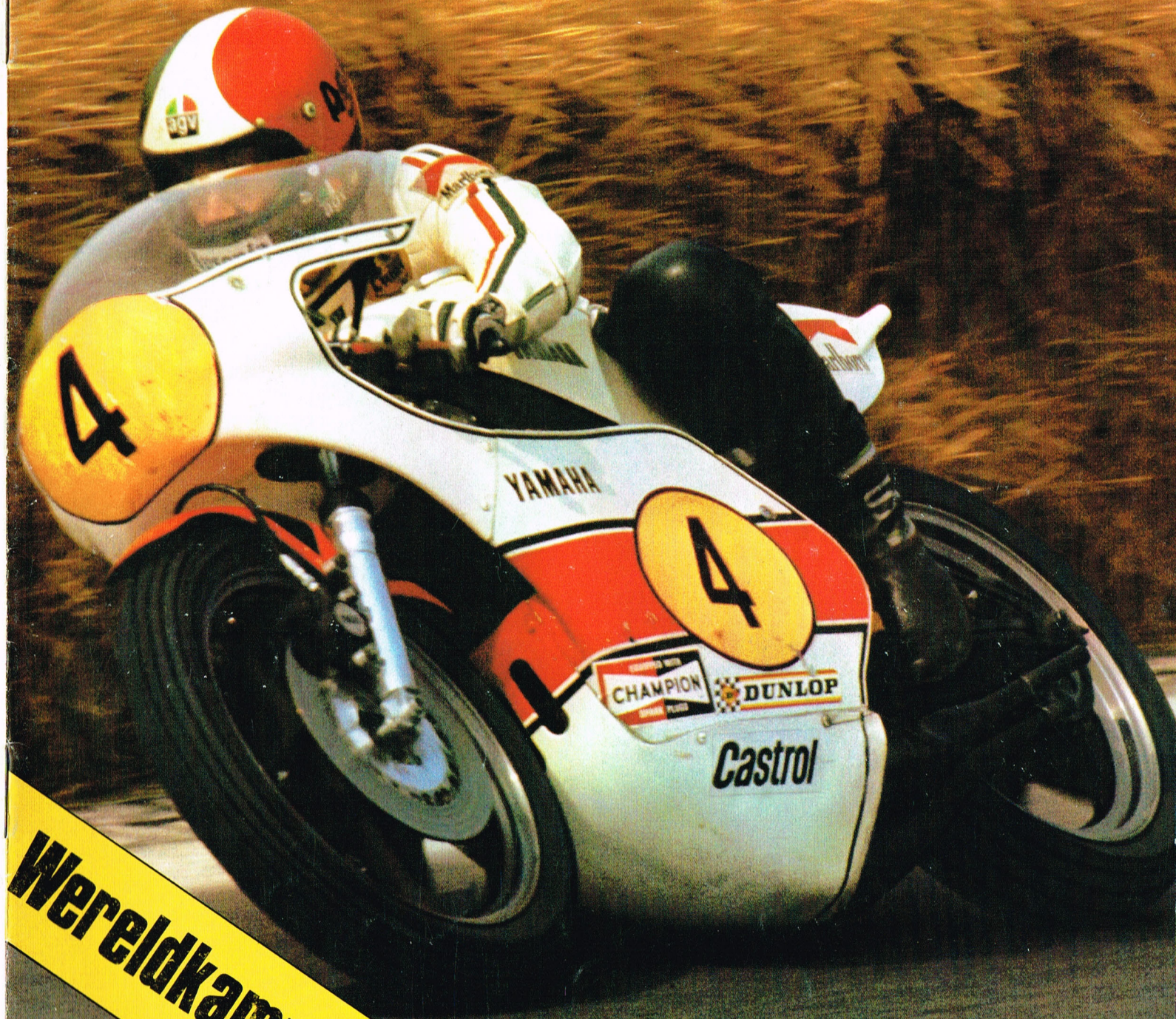




YAMAHA

1975

# CIRCUIT.9



Wereldkampioen 500cc



De Yamaha RD250

## “DIE BESTE IN ZIJN KLASSE”

Kort nadat de lezers van het populaire Westduitse technische blad HOBBY de Yamaha RD250 hadden uitgeroepen tot de „eerlijkste motor”, maakte het belangrijkste Duitse motorblad Das Motorrad een roadtest van de RD250 en concludeerde vervolgens dat de RD250 de „beste machine in die klasse” was. De Yamaha RD250 kwam in '65 voor het eerst op de Duitse markt en heeft volgens Das Motorrad tot nu toe steeds

meer terrein gewonnen, wat zeker ook te danken is aan het uittesten en ontwikkelen van de succesvolle 250cc Yamaha wegracers. Das Motorrad schrijft een groot deel van het succes van de RD250 toe aan het feit, dat de machine zich op de snelweg goed handhaaft t.o.v. van de zwaardere toermachines, terwijl het lage gewicht de machine goed handelbaar maakt in iedere verkeerssituatie.

Das Motorrad maakte een lijstje van de verbeteringen aan de 1975 RD250ers:

1. 40 mm langere uitlaten, dus minder lawaai en luchtvervuiling.
2. Het zelfsmeringssysteem is door het monteren van een nieuwe oliepomp verbeterd. De verhouding olie/benzine is nu 1:37 bij vol gas, wat resulteert in een aanzienlijk lager oliegebruik.
3. Nieuwe cilinderkoppen, waarbij bougies met een lan-

gere draad nodig zijn, geven duidelijk minder bougievervuiling.

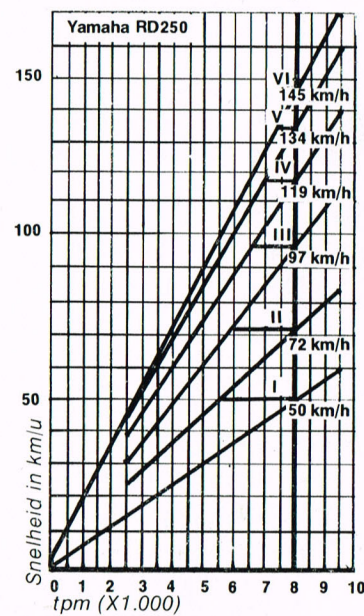
4. Nieuwe 6-versnellingsbak geeft altijd juiste snelheid en acceleratie onder alle rijomstandigheden (zie diagram). Test Das Motorrad: vanuit staande start tot 100 km in 6.9 sec.; topsnelheid 163 km/u.

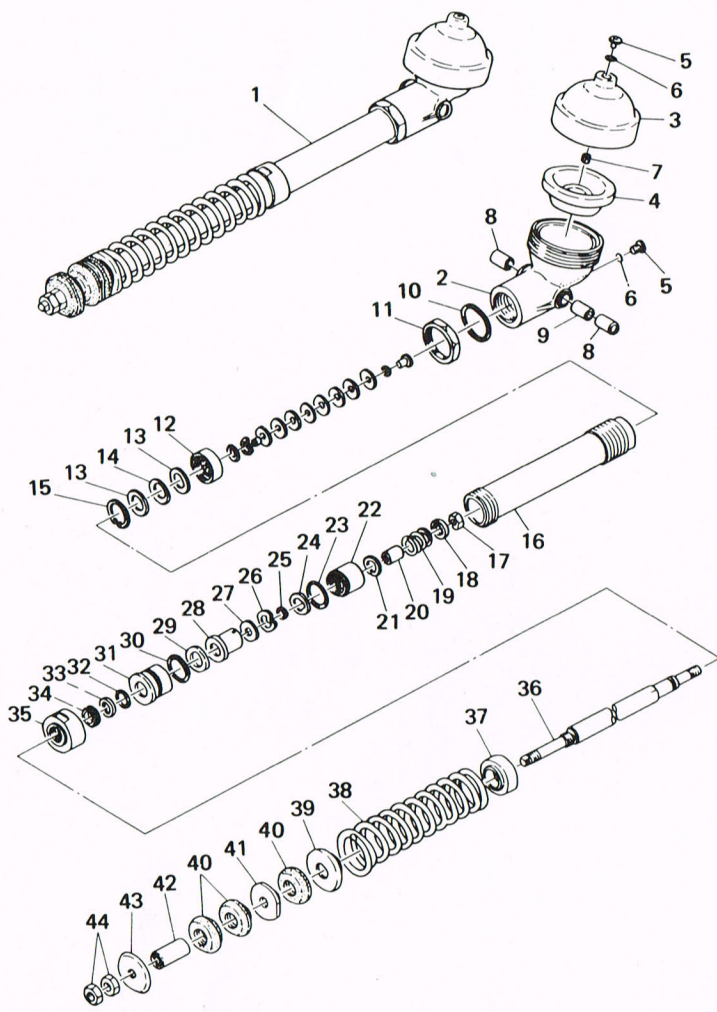
5. Nieuwe verbeterde carburateurs, met langere gasschuiten, reageren sneller.

Das Motorrad prees de vering en demping van de RD250 onder alle rijomstandigheden en had slechts een paar kleine aanmerkingen op de machine. Zo kon volgens hen de vulhals van de olietank wat langer en het groot licht wat sterker.

Das Motorrad komt tot de volgende conclusie: „de RD 250 ligt op kop in zijn klasse, in omzet en op de weg.” En dat, vindt men bij Yamaha, geldt niet uitsluitend voor Duitsland, maar even goed voor de overige landen in Europa.

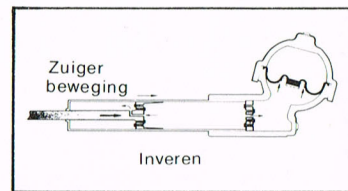
Voor de volledige roadtest van de RD250, zie: Das Motorrad, nr 11/1975 □





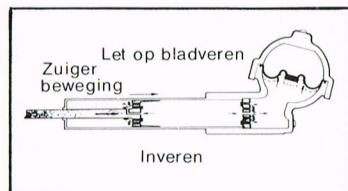
1. compleet veerelement
2. membraanhuis
3. membraanhuisdeksel
4. membraan
5. afsluitboutje
6. O-ring
7. rubber stopje
8. hoogwaardig stalen bus
9. opsluitbus
10. O-ring
11. ringmoer
12. kleppenhouder
13. klepplaat 3
14. ronde bladveer 2
15. veerring
16. cilinder
17. zeskante moer
18. plaatje
19. veer
20. afstandbusje
21. klepplaat 1
22. zuiger
23. O-ring
24. klepplaat 2
25. vulring
26. ronde bladveer
27. plaatje
28. aanslag
29. demper 1
30. O-ring
31. afdichting cilinder
32. O-ring
33. OV-ring
34. dichtring
35. opsluitstop cilinder
36. zuigerstang
37. onderste veerschotel
38. veer
39. bovensten veerschotel
40. demper 2
41. T-moer
42. afstandbus met kraag
43. plaat
44. zeskante moer

Werking



Bij licht schokken:

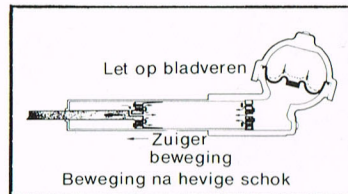
1. de olie vloeit door de openingen in de kleppen plaat en zuiger
2. het membraan maakt een heen-en-weer gaande beweging in overeenstemming met de hoeveelheid olie die door de zuiger in- en uitgepompt wordt.



Bij zwaar schokken:

**A. Inveren**

1. als de zuigerbeweging snel wordt is de middelste opening in de kleppenplaat niet groot genoeg om de olie snel door te laten. Daardoor wordt de oliedruk groter dan de tegendruk van de bladveertjes, de plaatklepjes worden opengedrukt en de olie stroomt door de ontstane openingen.
2. Het membraan wordt zover naar binnen gedrukt als de door de zuiger ingepompte hoeveelheid nodig maakt.



B. Uitveren

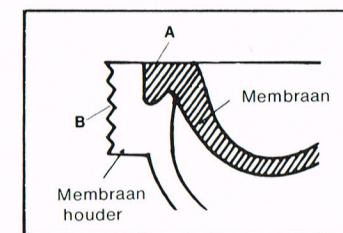
1. Wanneer de zuiger naar buiten beweegt zal de klep in de kleppenplaat die tijdens de compressieslag van de zuiger is geopend, zich gaan sluiten terwijl de klep aan de andere kant van de kleppenplaat open gaat.
2. Wanneer de zuigerstang naar buiten gaat keert het membraan terug in zijn oorspronkelijke positie.

Onderhoud

**1. Demontage van de veer**  
 Alvorens de veer weg te nemen dient men het huis waarin de schokbrekerunit met zijn platte kanten in te klemmen in een bankschroef, voorzien van beschermende klauwplaten. Gebruik een verstelbare moersleutel of een pijpentang om de T-moer weg te nemen. Verwijder dan het aanslagrubber, de bovenste veerschotel, de veer en de onderste veerschotel, in deze volgorde. Montage in omgekeerde volgorde.

**Foto 1**  
**2. Montage van het membraan huis**

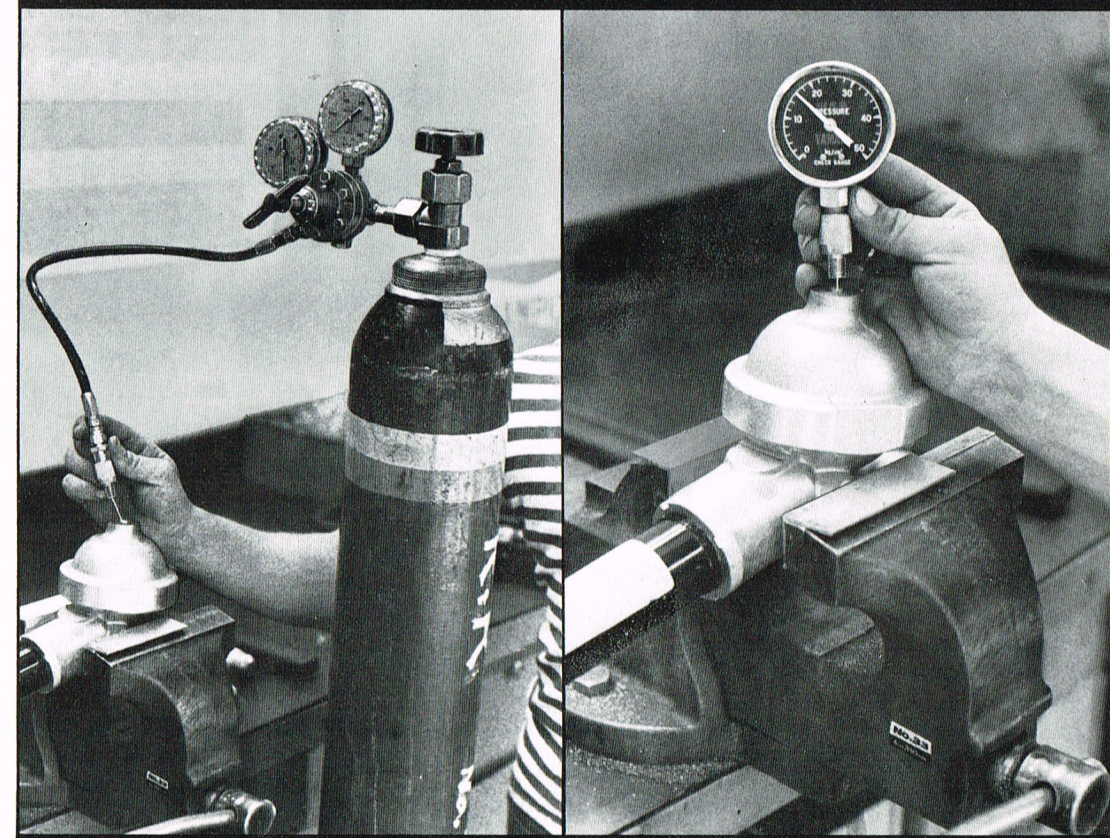
Plaats het membraanhuis zodanig, dat het membraan horizontaal ligt en neem dan de membraanhouder weg. Verwijder alle olie, zodat de pas-



kant bij A schoon is. Het schroefdraadgedeelte B van het membraanhuis invetten. Dit is om te voorkomen dat het membraanhuis en het membraanhuisdeksel, beide van aluminium, te vast aan elkaar gaan zitten. Schroef het deksel op het membraanhuis met behulp van de 99 mm sleutel.

**3. Stikstofvulling**  
 Duw de goedgeöliede inspuitingsnaald in de rubberen stop in het membraanhuisdeksel. Het vullen moet gebeuren met de zuigerstang naar binnen. Tijdens het vullen zal de zuigerstang naar buiten komen als gevolg van de stijgende gasdruk. Men gaat door met vullen tot een druk van 22 kg/cm<sup>2</sup> is bereikt. Foto 2.

**4. Controle gasdruk**  
 Ga na het vullen van het blok niet zonder meer af op de gasflesregelaar. Controleer het zelf met behulp van de Yamaha manometerset (zie Speciaalgereedschap).  
**Foto 3.**



Een werkplaatshandboek voor het Yamaha monocross systeem kunt u verkrijgen bij Yamaha-Nederland.

**Afstellen van de vering**

De motorcrosser zal zijn machine aan de uiteenlopende condities van de verschillen-

de circuits willen kunnen aanpassen. Hieronder een lijst van alle

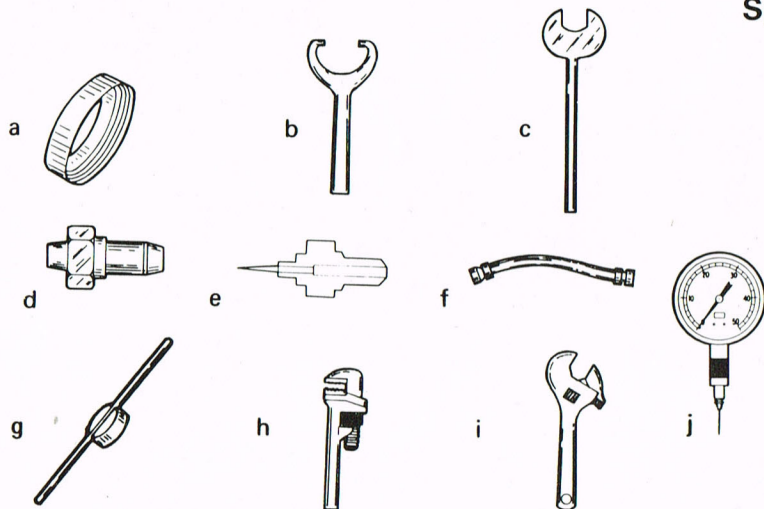
verkrijgbare veren, die passen op alle Yamaha monocrossmodellen.

Onderdeel nr.	Type	Verhouding	Voorspanning	kleurcode
90501-80367-00	veer 1	K3.6 kg/mm	Ws25 kg	Geel/Wit
90501-80362-00	veer 1	K3.8 kg/mm	Ws27 kg	Geel
90501-80364-00	veer 1	K3.8 kg/mm	Ws46 kg	Wit
90501-80368-00	veer 1	K4.0 kg/mm	Ws28 kg	Geel/Blauw
90501-80365-00	veer 1	K4.0 kg/mm	Ws48 kg	Geen kleur
90501-80366-00	veer 1	K4.2 kg/mm	Ws50 kg	Blauw

Yamaha fabrieksveren: YZ126 nr. 90501-80632-00 YZ250B/400B nr. 90501-80365

De 1975 Yamaha motorcross machines waren allen uitgerust met het unieke Yamaha monocross veersysteem. Deze machines zullen nu, aan het eind van het seizoen, bij u, dealer voor een onderhoudsbeurt worden gebracht. Het onderstaande dient dan ook om u en uw monteurs in woord te helpen bij het werk aan deze speciale schokdemper unit.

Speciaalgereedschap



- a. membraanhouder 90890-01154
  - b. ringmoersleutel 90890-01155
  - c. sleutel voor losdraaien membraanhuisdeksel 90890-01157
  - d. passtuk 90890-01152
  - e. injector 90890-01153
  - f. gasslang 90890-01158
  - g. aanzetsleutel cilinder 90890-01156
  - h. verstelbare pijpenleutel standaard uitrusting
  - i. bahco 54 mm standaard uitrusting
  - j. manometer 90890-01160
- Alle onderdelen verkrijgbaar bij Yamaha-Nederland

# van Vier naar Twee wielen

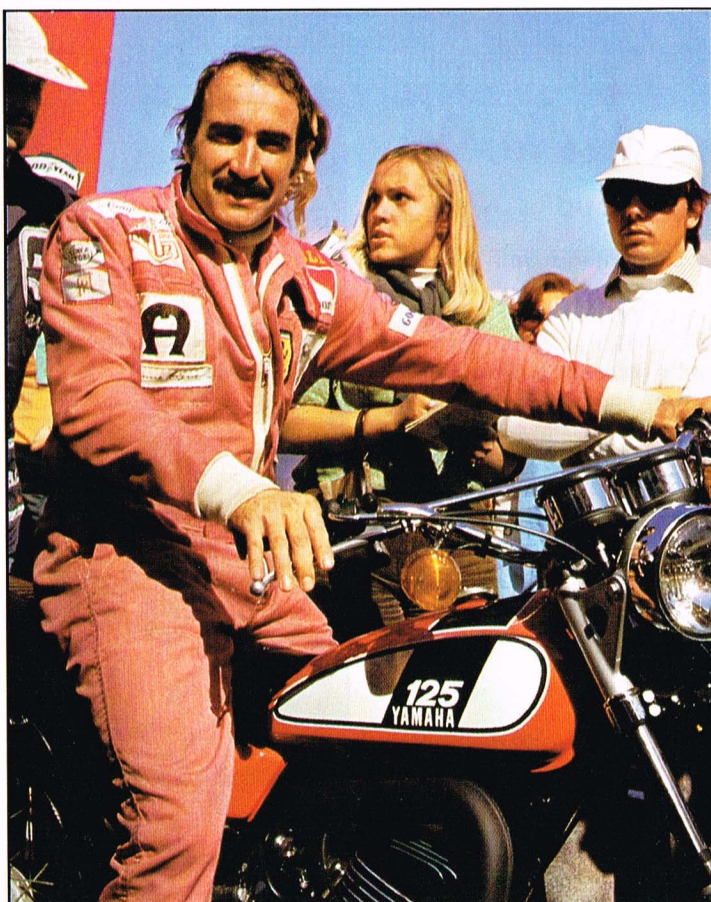
Op het moment dat Clay Regazzoni tijdens de training voor de Zwitserse Grand Prix tussen de bedrijven door op een Yamaha trial motor stapte, had hij er nog geen flauw idee van dat hij, behalve de reeks trofeeën, die de overwinning van deze Grand Prix hem opleverde, ook een nieuwe Yamaha DT125 trail motor mee naar huis zou nemen.

De motor die Regazzoni werd aangeboden kwam uit een serie, waarmee Yamaha een 2 daagse demonstratie in Dijon had gehouden, voorafgaande aan de Zwitserse Grand Prix op 24 augustus jl in Dijon (deze formule I race, die niet telt voor het wereldkampioenschap, wordt verreden op het circuit van Dijon ivm het in Zwitserland geldende verbod tav autoraces).

Deze trial „rijschool” werd gezamenlijk gesponsord door Marlboro en de Zwitserse en Franse Yamaha-importeurs, Hostettler en Sonauto. Doel was, de vierwielers warm te maken voor de tweewieler.

Beide importeurs leverden zes trialmotoren; Rudolph Hostettler zelf gaf ook acte de présence. Twee trialrijders van Hostettler, onder wie ook 4-voudig Zwitsers kampioen Gottfried Linder, fungeerden als vrijwillig rij-instructeur.

Twee dagen voor de start van de Formule I wedstrijd ging de gezamenlijke Sonauto/Hostettler ploeg aan de slag: de grote Yamaha tent werd opgezet, sekties uitgezet en motoren rijklaar gemaakt. De sekties lagen vlak achter het rennerskwartier. Men wilde rijders en monteurs direkt confronteren met de Yamaha's en ze aldus stimu-



Winst in Dijon voor Clay Regazzoni, op een Yamaha

leren voor een proefrit. Ze hadden echter weinig aansporing nodig. De McLaren monteurs verschenen als eersten en al gauw volgden de ploegen van Hesketh, UOP Shadow, Graham Hill en Brabham, evenals de baancommissarissen. Ook Clay Regazzoni kon de verleiding niet weerstaan. Hij reed op het achterwiel door het rennerskwartier. De volgende dag, terwijl de coureurs hun trainingsronden draaiden, werden pers en publiek in de gelegenheid gesteld, proefritten te maken. De Zwitserse instructeurs hadden ieder een groep van zes mensen onder hun hoede, waarmee ze door het zeer gevarieerde terrein reden. De helft reed op TY0

125ers, de anderen op TY-250ers. De afstand was beperkt tot 1 km, met het oog op het grote aantal gegadigden. Eén man, die in geen 15 jaar op een motor had gezeten, vertolkte de gevoelens van vele anderen toen hij uitriep: „Enorm, wat een trekkracht en wat gaat alles soepel. Kan ik hem kopen?”

Een schatting van het aantal deelnemers aan de proefritten is vrij moeilijk te maken maar zeker is wel, dat er heel wat zijn bekeerd ten gunste van de Yamaha's. Het lijkt niet overdreven te stellen dat zo'n 1500 autofanaten een (eerste) rit op een Yamaha hebben gemaakt. □



Trapje af, muurtje over, een Yamaha trial motor staat voor niets



Langs het muurtje glijden en dat bij 175 km, zo houdt Kenny Roberts de oerkracht van de 2takt 4cilinder Yamaha in bedwang

## de machtige Yamaha-4

Slechts in één ronde van de klassieke 25 mijls sintelbaan race in Indianapolis lag Kenny Roberts aan de leiding, maar gelukkig voor hem was dat wel net tijdens het laatste stukje van de laatste ronde. Vlak voor de finish schoot hij langs de Harley Davidson rijders Corky Keener en Jay Springsteen en pakte de volle winst. Met die winst doorbrak hij twee barrières: één persoonlijk en één op het technische vlak. Voor hem persoonlijk betekende het voor het eerst winst op een sintelbaan, technisch gezien was het de krachtexplosie van de machine in die laatste ronde.

Omdat de staande viertakt tweecilinder Yamaha, waarop hij de laatste jaren reed, wel zo ongeveer aan het eind van zijn (opvoer) latijn was - de machine raakte steeds meer achter op de Harley „tanks” - is Yamaha op zoek gegaan naar een antwoord. Dat lijkt men nu in de bijzonder krachtige 115 pk viercilinder twee-

takt TZ750 wegracer gevonden te hebben. Kenny's oude motor kwam tot zo'n 75 pk; wat dat betreft is het voordeel van de 750er dus nogal duidelijk. Wat niet zo duidelijk zal zijn is, dat het temmen van zoveel pk's meer niet zo eenvoudig is. Na de eerste training was Kenny er na aan toe, dit 4-cil. monster, door Kel Carruthers gebouwd en voorzien van een Champion frame, aan de kant te zetten. Hij vond de machine benauwend moeilijk te berijden en raakte hem niet meer aan tot Indianapolis.

Zelfs voor Kenny Roberts is een sprong van 75 naar 115 pk, vooral op de sintelbaan erg groot. Roberts moest in de halve finale op z'n minst als tweede eindigen om in de finale te kunnen uitkomen. Hij deed meer. Gezien de slechte resultaten in de voorgaande manche besloot hij in iedere bocht terug te schakelen van vijf naar vier en kennelijk was dat de juiste opzet. Konsekwent langs de buitenkant van

de baan sturend eindigde hij als eerste.

Grote vraag voor de start van de 25 mijls finale-race was: zou Kenny Roberts dat huzarenstukje ook kunnen uithalen in een veld dat zo overwegend bezet was met de oersterke Harley's?

't Leek zeer onwaarschijnlijk. Bij het vallen van de startvlag namen de Harley's van Jay Springsteen, Rex Beauchamp en Corky Keener meteen de leiding. Vlak daarachter bekampen Gary Scott en Mert Lawwill elkaar. Roberts reed met een ongelooflijk tempo langs de buitenkant van de baan en pakte al gauw Scott en Lawwill. Beauchamp was inmiddels uitgevallen, waardoor Kenny derde kwam te liggen. Kenny reed langs een heel andere lijn dan de rest van het veld. Hij koos voor het zachte, bandensparende modderdek van de buitenbochten. Hij wijst dat de Harley's in de binnenkant van de baan hun banden veel eerder

aan flarden zouden rijden. Vlak voor de finish schoot hij binnendoor langs de beide Harley's van Springsteen en Keener en won met een halve meter voorsprong.

Roberts na afloop: „Als ik niet zo goed uit die bocht was gekomen, had ik die jongens nooit meer kunnen pakken. Ik had nooit gedacht dat ik het zou maken.”

Kel Carruthers had Kenny's machine op 210 m/u afgesteld, wat neerkwam op een toerental van zo'n 10.000 per minuut. „Ik had nooit gedacht dat de tweetakt tot het eind toe zo goed zou blijven gaan.

Bij de training bezorgde hij me de zenuwen, omdat ie zo absoluut anders is. Geef zo'n machine in handen van iemand die hem niet in de hand kan houden en je vraagt om ellende” aldus Kenny Roberts. □





Door hún teamwork legde Yamaha voor het eerst beslag op het 500cc wereldkampioenschap

## Mannen achter de kampioen

*Zij komen als eersten op een circuit aan en gaan als laatsten weg. Ze krijgen wel de blaam als er iets mis gaat, maar ze krijgen nooit de krans wanneer alles goed gaat.*

Monteurs, technici en teammanagers van Yamaha maken verschrikkelijk lange dagen en reizen zo'n 50.000 km per jaar. Desondanks worden ze door horden toeschouwers benijd wanneer ze de glanzende fabrieksmachines naar de startlijn duwen.

Dit jaar vormden zij een team rond 15-voudig wereldkampioen Giacomo Agostini en samen haalden zij het eerste wereldkampioenschap 500cc voor Yamaha binnen.

„Je vormt een team. Je moet wel, anders win je nooit iets” zegt Nobby Clark, die nu al 15 jaar alle Grand Prix circuits afrijdt. De 39-jarige, uit Rhodesia afkomstige Clark kwam in het racewereldje terecht in '60 bij Gary Hocking, die op een MV reed. In 1961 trok MV zich officieel terug uit de

racerij, maar leende Hocking een fabrieksmachine. Van de éne op de andere dag moest Nobby de volle verantwoordelijkheid dragen. Dat Nobby



Mac, Nobby, teammanager Nomura en technicus Doi checken Ago's nieuwe 500.

dat aankon mag blijken uit het feit dat Hocking zowel in de 350 als in de 500cc het wereldkampioenschap '61 behaalde. Na nog voor Jim Redman en

daarna voor Mike Hailwood van Honda te hebben gewerkt kwam Nobby tenslotte bij Kel Carruthers en Yamaha.

Dit jaar prepareerde hij de 500 en 750 machines van Agostini. „Dit seizoen zat vol ups en downs. Dat begon met een haperende ontsteking in Daytona, daarna de pakking in België en de lekke band in Zweden. Maar de overwinningen en het wereldkampioenschap hebben alles vergeet” aldus Nobby.

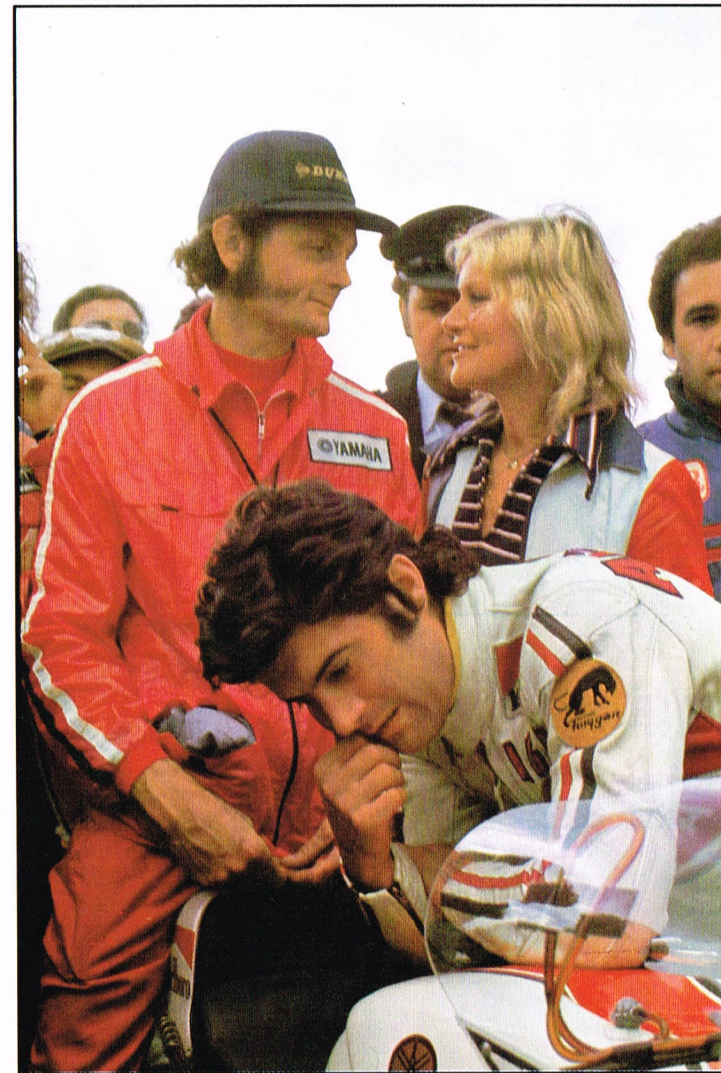
„In de racerij verveel je je nooit” zegt de Schotse monteur Iain Mackey, die stelt dat hij zuiver pech heeft gehad als Londenaar geboren te zijn. De lange 33-jarige Schot - zeg maar Mac - verzeilde in de racewereld door een toevallige ontmoeting met Mike Hailwood in een jazzclub in

Londen. In 1962 ging hij, omdat hij toch niets anders te doen had, met Hailwood naar de Nederlandse en Belgische GP's. En, altijd bereid een handje mee te helpen, kwam zo als monteur terecht bij eerst Jack Findlay en later bij Lewis Young. Een ontmoeting met Rod Gould op de Londense Racing Show 1974 deed hem uiteindelijk bij Yamaha belanden. Vorig jaar vergezelde hij Ago naar Ontario, dit jaar verzorgde hij de 350er en de reserve 750er.

„Ago is de meest technisch ingestelde rijder die ik ooit ontmoet heb” zegt Mac, „en dat scheelt heel wat tijd bij het afstellen van de motor, zeker wat betreft de vering. Ago is er echt bij betrokken. Je kunt hem voor een race altijd in de werkplaats vinden en hij gaat nooit naar bed voordat hij zeker weet dat we geen problemen hebben.”

Vince French, met zijn 27 jaar de derde en jongste monteur, komt uit Banbury, waar hij deelnam aan races op Yamaha's en Greeve's, en werkte voor Eddy Dow. Hij verliet Dow in 1972, werd assistent van Gould in dat Grand Prix seizoen en bleef bij Yamaha, ook nadat Gould met racen stopte. In het begin van dit seizoen verzorgde hij de motoren van Kanaya, later werkte hij samen met Nobby aan de 500cc motoren van Ago.

„Ik vind het fantastisch om aan die motoren te werken, hele nachten voor mijn part. Alleen is het nog steeds frustrerend dat een ander er op rijdt. Ik zou het nog graag eens



Voor Nobby een seizoen vol ups en downs, dat al begon met de ontsteking in Daytona, de pakking in België en de lekke band in Zweden

zelf proberen” aldus Vince. Vierde sleutelaar is de Japanner Sato, die nu zijn derde GP seizoen bij Yamaha heeft volgemaakt. Teammanager Nomura en technicus Doi maken het team compleet.

„Yamaha heeft meer Britse dan Japanse monteurs in de ploeg, omdat men er waarde aan hecht, monteurs te hebben die goed bekend zijn in Europa” zegt publiciteitschef Gould. „Ook van belang is dat

Agostini zich gemakkelijker verstaanbaar kan maken aan de Europeanen. Hun technische taaltje is vrijwel eender.”

In de ploeg kent men geen vaste werktijden. Na iedere wedstrijd worden de machines uit elkaar gehaald en dan maar weer op naar de volgende wedstrijd, vaak het volgende weekeind en soms 1000 km verderop.

Het is een zwaar vak, dat van de monteurs. Iedere week een andere werkplaats, een onafzienbare rij van hotels, vrijwel altijd hotelkost. Hun thuis vinden ze gedurende het Grand Prix seizoen in de vrachtwagens die de motorfietsen vervoeren.

Zegt Nobby: „je werkt verrek hard, maar je valt nooit op”. Toch geven ze allemaal toe, dat ze een geweldige oppepper krijgen wanneer een door hen geprepareerde machine wint.

Het reizen vinden ze wel een attractie. Meest gewaardeerd worden de trips naar de races in Daytona en de Finse Grand Prix.

„Maar dat komt door die mooie meiden” zegt Vince, „tenminste, als we tijd hebben”. Geen van de monteurs is getrouwd, gelukkig zouden we willen zeggen, want maar weinig huwelijken zouden bestand zijn tegen zo'n leven van onafgebroken werken. Werkelijk tot rust komen ze aan het eind van het seizoen wanneer ze een maand vakantie krijgen.

„'t Is een hard bestaan”, geeft Mac toe „maar we zouden niet anders willen”. □



„Sleutelen aan de motoren? Prachtig werk, dag en nacht. Alleen dat uit handen geven, da's niet zo leuk”



„Ago is de meest technisch ingestelde rijder die ik ken” zegt Mac, „dat scheelt heel wat werkuurtjes”.



Het constante rijden in de 500cc GP van Luxemburg leverde Yamaha's Åke Jonsson een tweede plaats op; op de wereldranglijst werd dat een vierde.



Jaak van Velthoven: een goede start in de Luxemburgse GP met een tweede plaats in de eerste manche, onderuit in de tweede. Hij werd vijfde op de wereldranglijst.

## Een onvermoeibare man met een vermoeiende baan

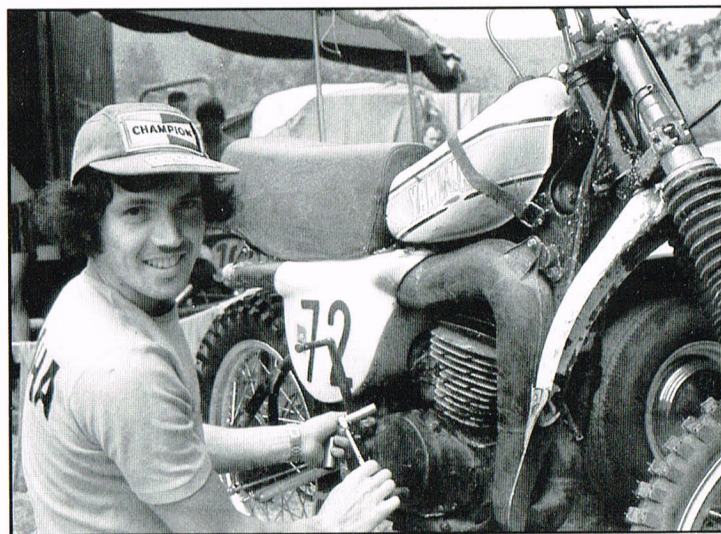
Het laatste weekend in de race om het wereldkampioenschap motorcross 500cc in Luxemburg was er voor Yamaha-monteur Robert Gielis één uit de velen.

Zaterdagmorgen om 8 uur arriveerde hij, met in de bak van de Yamaha vrachtwagen de crossmachine van Jaak van Velthoven, op het golvende circuit van Ettelbrück. Hij was één van de eersten en begon meteen de zaak voor het komende weekend op poten te zetten. De motoren die het voorafgaande weekend in de Belgische GP hadden gereden, waren al startklaar. Hij had ze helemaal opnieuw gemonteerd en meteen de vering aangepast aan het circuit van Ettelbrück.

Een paar uur later stopte de caravan van Jaak van Velthoven naast de Yamahawagen. Robert en Jaak kennen elkaar al een tijdje. In het GP seizoen van 1972 begon hij voor Jaak te werken en vergezelde hem oa naar de Trans-Am races in Amerika. Evenals Jaak is Robert geboren in het hartje van het motorcrossland bij uitstrek, België. Hij groeide op midden tussen de motorfietsen. Gedurende zijn leerlingmonteur periode werkte Robert

samen met een vriend, die plaatselijke motorcross wedstrijden reed. In 1971 bood Heikki Mikkola die evenals Robert in Paal woonde, hem een baan aan. „Dat was voor mij de doorbraak” zegt Robert. „Ik bleef bij hem tot aan het eind van het seizoen 1972 en al toehetende door Europa deed ik

veel ervaring op.” Het seizoen 1973 begon hij bij Jaak en hij nam daarna de zorg op zich voor de 125cc motoren van Torao Suzuki. Hij bleef bij Torao voor het 1974 GP seizoen 250cc. Daarna stapte hij, begin dit seizoen, voor vijf wedstrijden over naar Torao's broer Hideaki in de GP 250cc.



Sleutelaar Gielis: „heel gewoon, lachen bij je werk”

Zaterdagmiddag, na afloop van de training om 6 uur 's avonds, begon Robert met het bijstellen van vering en ontsteking en dat kostte hem een halve nacht. 's Morgens om 8 uur was hij even goed weer present.

Nadat Jaak zich als derde had geplaatst begon Robert de motor schoon te maken. „Met al die modder kun je onmogelijk aan de motor werken, laat staan zien of er iets kapot is, totdat je hem schoongemaakt hebt”, aldus Robert.

Jaak werd knap tweede in de eerste manche en Robert hoefde alleen de luchtfilters te vernieuwen. Bij de start van de tweede manche kwam hij in de tweede bocht in het water terecht. Hij deed er alles aan om terug te komen maar twee ronden later ging hij onderuit. Hij had zelf niets, maar het stuur van de motor was compleet verbogen. Robert haalde zijn schouders op toen hij het zag: „Ach, het is mijn vak en dit soort dingen hoort er nu eenmaal bij”. Het was al bijna 7 uur toen Robert de motor ingeladen had en de terugweg naar België kon inslaan. Hij had drie dagen om de machine voor de volgende wedstrijd klaar te krijgen... □

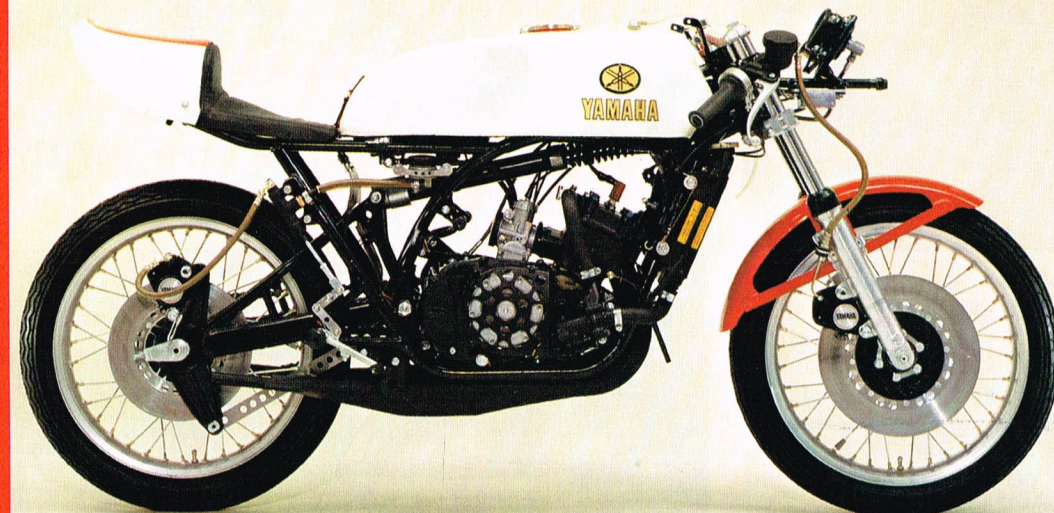


**YAMAHA  
DE  
IDEALE  
LIJN**

### proefritten

In voorgaande CIRCUITS hebben wij al laten blijken, grote waarde te hechten aan het „opvoeden” van de motorrijder. Die „opvoeding” zal qua intensiteit gelijke tred moeten houden met het ondanks inflatie en oliecrises nog steeds toenemen van het verkeer. Gelukkig worden in tal van Europese landen hierop gerichte cursussen gegeven, waaraan Yamaha actief meewerkt door het ter beschikking stellen van motoren en voorlichtings materiaal. Niet alleen dragen dit soort cursussen ertoe bij ongelukken te voorkomen, ook wordt de motor als sociaal en vrijetijdsobject meer in de publieke belangstelling gebracht. Hoe meer cursussen (en sponsors uit de motorhandel) er komen, hoe groter de beïnvloeding van ongevalsstatistieken in de gunstige zin. Het zwaard snijdt dan van twee kanten, want op deze wijze wordt ook de toekomst van de motorfiets als algemeen aanvaard vervoermiddel zeker gesteld.

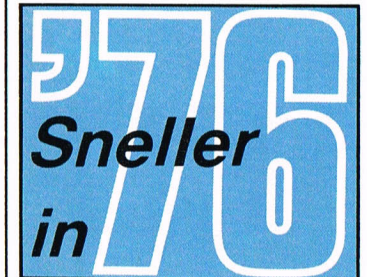
Eén van de belangrijkste gegevens uit dit soort cursussen verkregen is, dat zo'n 80% van de rijders dat merk motor koopt waarop ze hun eerste proefritten hebben gemaakt. Met de stijgende concurrentie kan de dealer met deze wetenschap zijn voordeel doen door bij te dragen in de vorm van demonstratiemotoren. Geef de potentiële klant de kans om op afgebakend terrein een motor te proberen en de verkoop gaat omhoog. Ook is de kans groter dat de klant de motor koopt, die hij aankant. In de autohandel is de proefrit een vast gegeven. Ook de potentiële motorklant zou dat met open armen ontvangen. En behalve dat de verkoop stijgt, resulteert het ook nog in veiliger en plezieriger rijden voor uw klant.



**TZ 250**

De nieuwe Yamaha productie-racers zullen in 1976 nog sneller zijn dan nu het geval is. Zowel de TZ250 als de TZ350 hebben 4 pk meer meegekregen, wat de topsnelheid op resp. 220 en 240 km zal brengen.

Voorname verbeteringen



ten opzichte van de huidige modellen zijn o.a.: de Yamaha monocross vering en schijfremmen voor- en achter. Dealers, bestel uw motorfietsen vroegtijdig. Zorg dat u met Yamaha in 1976 aan de kop komt te liggen. □

### TECHNISCHE GEGEVENS

Afmetingen	TZ250	TZ350
Lengte	1.940 mm	1.945 mm
Breedte	510 mm	510 mm
Hoogte	915 mm	920 mm
Wielbasis	1.330 mm	1.330 mm
Min. grondspeling	150 mm	145 mm
gewicht	115 kg	115 kg
<b>Prestaties</b>		
topsnelheid	220 kmu	230 kmu
min. draaicirkel	4.490 mm	4.490 mm
<b>Motor</b>		
soort	2-takt benzine watergekoeld	2-takt benzine watergekoeld
type cil. inhoud	Yamaha DS7 247cc	Yamaha R5 347cc
boring en slag	54 x 54 mm	64 x 54 mm
compressieverhouding	7.6 : 1	7.04 : 1
PK/tpm	48/10.000	58/10.000
ontsteking	CDI magneto	CDI magneto
inh. benzinetank	23 liter	23 liter
<b>Koppeling</b>		
Primaire overbrenging	3.347 tandw.	2.960 tandw.
secund. overbrenging	2.000 kett.	2.058 kett.
soort	droge meerv. platen	droge meerv. platen
<b>Versnellingsbak</b>		
soort	constant mesh 6 versn.	constant mesh 6 versn.
overbrenging 1e versn.	29/15 1.933	29/15 1.933
overbrenging 2e versn.	27/19 1.421	27/19 1.421
overbrenging 3e versn.	27/24 1.125	27/24 1.125
overbrenging 4e versn.	25/26 0.961	25/26 0.961
overbrenging 5e versn.	20/23 0.869	20/23 0.869
overbrenging 6e versn.	22/27 0.814	22/27 0.814
<b>Banden</b>		
Voor	2.75-18-4PR	2.75-18-4PR
Achter	3.00-18-4PR	3.00-18-4PR
<b>Rijwielgedeelte</b>		
Voorvering	dubbelwerkende hydraulisch ged. telescoopvork	dubbelwerkende hydraulisch ged. telescoopvork
achtervering	monocross schijfremmen	monocross schijfremmen
Voor- en achterremmen		

**TZ 350**

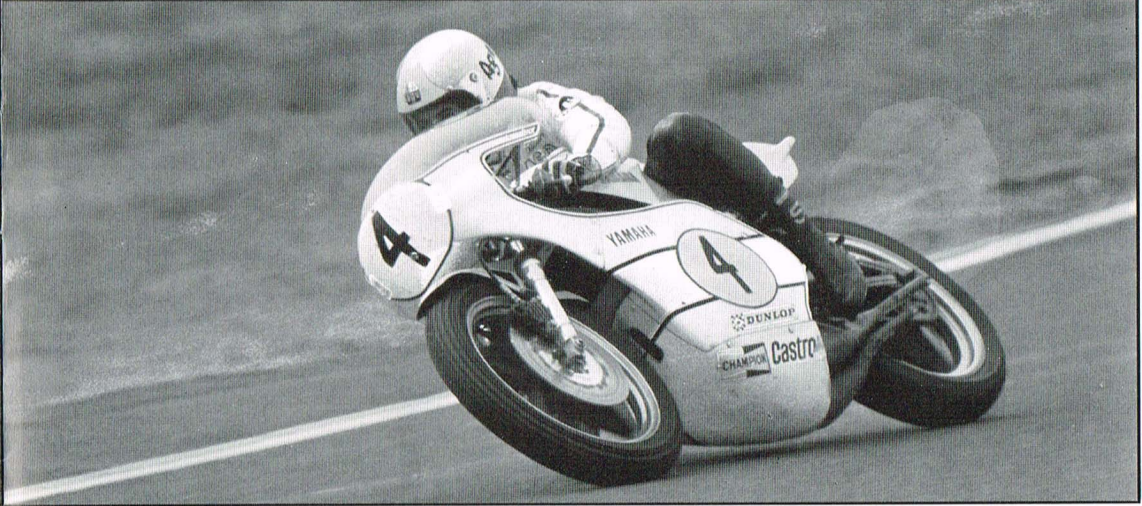
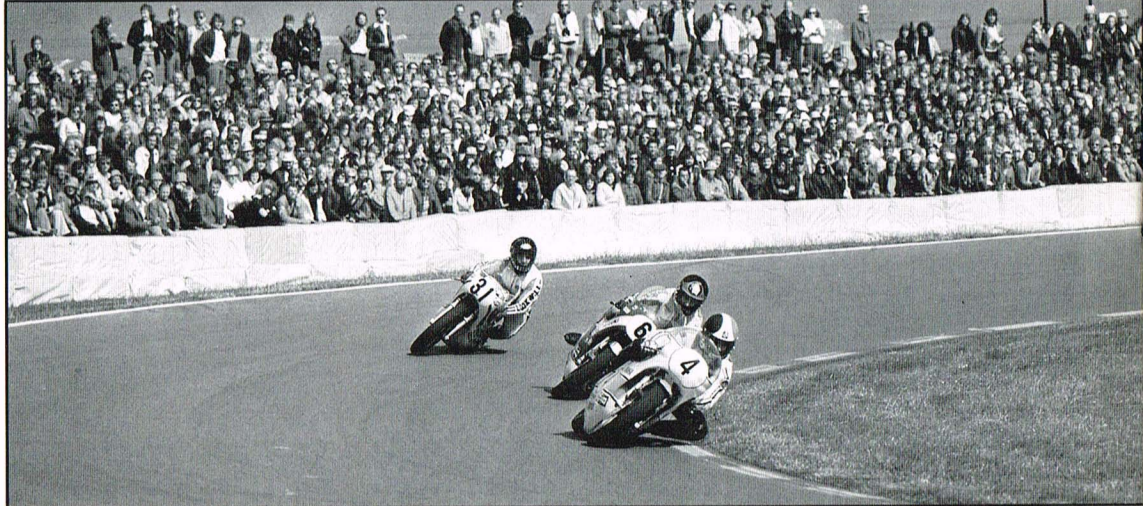




# 3 TITELS VOOR YAMAHA

Ago zegt "Een enorm goed jaar voor een enorm goede motor"

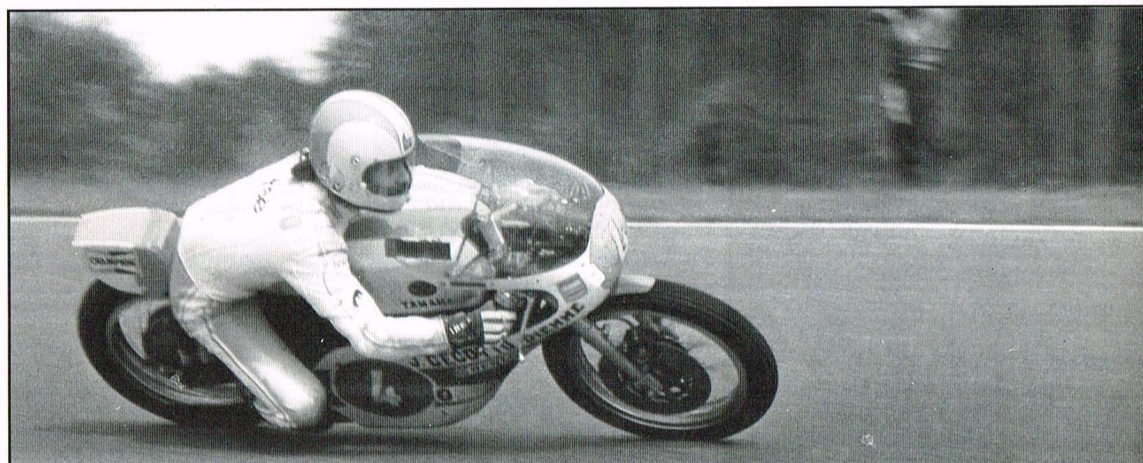
Wat een jaar! Geen vuiltje aan de lucht bij de eerste Grands Prix. In Oostenrijk haperde het even, maar gelukkig won toen Kanaya de belangrijke 350 en 500cc races. De Asser TT bezorgde me een klap, maar echt bezorgd was ik toch nog niet. Maar vanaf België ging het goed mis. Ik dacht werkelijk dat ik wel dag met het handje kon zeggen tegen het kampioenschap. In Francorchamps een leuke pakking, een leuke band in Zweden en zie, Read, die nog maar één wedstrijd had gewonnen, ging aan kop. Het leek niet fair.



## NR. 1

Giacomo Agostini, nu 15-voudig wereldkampioen, bezorgde Yamaha voor de eerste maal het 500cc wereldkampioenschap en wipte daarmee MV Agusta van de plaats, die dit merk 17 jaar lang innam. Boven en rechts: staaltjes van Ago's glanzende vorm in de GP's van Italië en West Duitsland.

Bij de start in Finland wist ik dan ook dat de eerste plaats bittere noodzaak was. Hier kregen echter de anderen een portie van mijn tegenslag: Read, Bonera en Sheene vielen uit. Die Finse GP overwinning gaf me één punt voorsprong op Read. Alles hing nu af van de 500cc Grand Prix in Brno, Tsjechoslowakije. Omdat alleen de 6 beste resultaten tellen, was een 7de plaats voor mij voldoende. Gezien de lengte van de 500cc race besloten we tot een tankstop. Buiten het Yamaha team wisten maar twee mensen daarvan - Jack Findley en zijn monteur Derek Booth.



## NR. 1

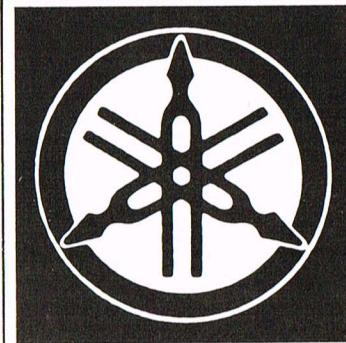
Om een oploop in de Yamaha pits te voorkomen, lieten we het tanken door Derek doen. Dat liep gesmeerd en met 7 sec was ik weer weg. De ronde na de pitstop zag ik de mensen naar mij wuiven en ik dacht dat ik aan kop ging. Bij de pits kreeg ik echter het teken „tweede” plaats”. Die laatste ronde in Tsjechoslowakije leek de langste uit mijn loopbaan. Jeweet uiteindelijk maar nooit. Toen ik echter door de laatste bocht kwam en de vlag zag, wist ik dat ik de titel binnen had. Niet in de laatste plaats dank zij Yamaha en het hele team. □

Het Venezolaanse 19-jarige wonderkind Johnny Cecotto drukte stormenderhand zijn stempel op het 1975 GP gebeuren door te starten met de winst in de 250 en 350cc GPs in Frankrijk en daaraan die fantastische zege in de 200 mijl van Imola toe te voegen. Hij had toen de smaak te pakken en werd uiteindelijk Yamaha's nieuwe 350cc wereldkampioen. Cecotto: „Hieraan had ik absoluut niet gedacht toen ik met het racen begon. Het is fantastisch”.



## NR. 1

Ton van Heugten en rijder Dick Steenbergen: Europees kampioen 1975 zijspan op hun Yamaha Hagon. □



Yamaha Circuit no. 9.  
november 1975  
Puur technisch - Mark Ezra, Yamaha Technical Dept. De ideale lijn - Paul Butler De machtige Yamaha-4 - Tom Beesley, Motorcycle News Circuit Coördinator - Rodney Gould



**WEGRACES - 750 cc**  
 Anderstorp, Zweden - 19 juli  
 B. Sheene Suzuki  
 B. Ditchburn Kawasaki  
 V. Palomo Yamaha

**Hammenlinna, Finland - 3 augustus**  
 T. Virtanen Yamaha  
 V. Palomo Yamaha  
 T. Lämsivuori Suzuki

**Silverstone, Engeland - 10 augustus**  
 B. Sheene Suzuki  
 T. Lämsivuori Suzuki  
 B. Ditchburn Kawasaki

**WEGRACES - GRAND PRIX Francorchamps, België - 6 juli**  
 250cc  
 J. Cecotto Yamaha  
 M. Rougerie Harley-Davidson  
 W. Villa Harley-Davidson

**500cc**  
 P. Read MV Agusta  
 J. Newbold Suzuki  
 J. Findlay Yamaha

**Anderstorp, Zweden - 20 juli**  
 250cc  
 W. Villa Harley-Davidson  
 O. Buscherini Yamaha  
 T. Virtanen MZ

**500cc**  
 B. Sheene Suzuki  
 P. Read MV Agusta  
 J. Williams Yamaha

**Imatra, Finland - 27 juli**  
 350cc  
 J. Cecotto Yamaha  
 G. Agostini Yamaha  
 P. Pons Yamaha

**500cc**  
 G. Agostini Yamaha  
 T. Lämsivuori Suzuki  
 J. Findlay Yamaha

**Brno, Tsjechoslowakije - 24 augustus**  
 350cc  
 O. Buscherini Yamaha  
 O. Chevallier Yamaha  
 V. Palomo Yamaha

**500cc**  
 P. Read MV Agusta  
 G. Agostini Yamaha  
 A. George Yamaha

**MOTOCROSS 500 cc**  
 Hawkstone Park, Engeland - 6 juli  
 G. Wolsink Suzuki  
 A. Jonsson Yamaha  
 A. Kring Husqvarna

**Bilstein, West Duitsland - 13 juli**  
 R. De Coster Suzuki  
 A. Jonsson Yamaha  
 H. Schmitz Puch

**Lichtenvoorde - 27 juli - 27 July**  
 G. Wolsink Suzuki  
 F. Sigmans Maico  
 H. Mikkola Husqvarna

**Namen, België - 3 augustus**  
 R. De Coster Suzuki  
 J. van Velthoven Yamaha  
 H. Mikkola Husqvarna

**Ettelbrück, Luxemburg - 10 augustus**  
 R. De Coster Suzuki  
 A. Jonsson Yamaha  
 B. Lackey Husqvarna

**MOTOCROSS 250 cc**  
 Thomer la Sogne, Frankrijk - 6 juli  
 Z. Velky CZ  
 A. Weil Maico  
 H. Maisch Maico

**Jarva, Zweden - 10 augustus**  
 E. Ribaltchenko CZ  
 H. Maisch Maico  
 A. Weil Maico

**Erkyländ Lukot, Finland - 17 augustus**  
 H. Mikkola Husqvarna  
 H. Everts Puch  
 H. Andersson Yamaha

**Wohlen, Zwitserland - 31 augustus**  
 H. Andersson Yamaha  
 J. Pomeroy Bultaco  
 A. Weil Maico

**TRIAL**  
 Calgary, Canada - 13 juli  
 Y. Vesterinen Bultaco  
 M. Lampkin Bultaco  
 C. Coutard Bultaco

**Providence, U.S.A. - 20 juli**  
 M. Rathmell Montesa  
 Y. Vesterinen Bultaco  
 M. Soler Bultaco

**Helsinki, Finland - 24 augustus**  
 Y. Vesterinen Bultaco  
 M. Lampkin Bultaco  
 B. Sellman Montesa  
 M. Andrews Yamaha