

YAMAHA

1977/1





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

MAR EXP

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

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

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

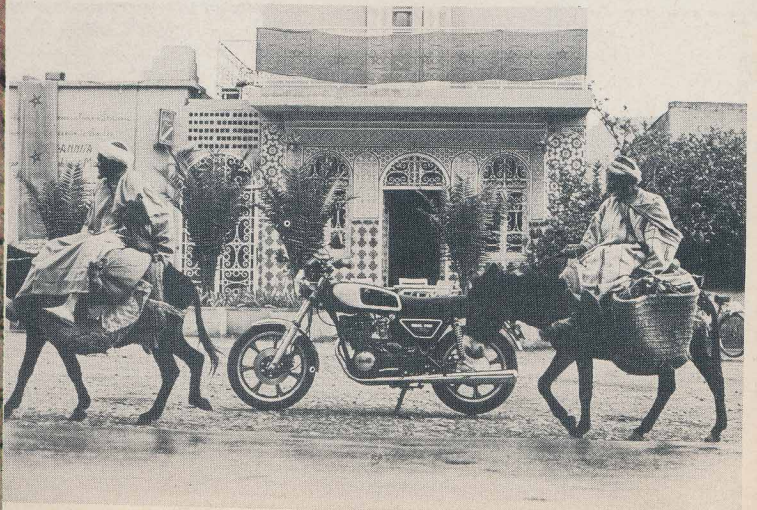
De tocht naar Marrakech stelde de journalisten dus in staat de nieuwelingen te berijden, vrij kort na hun introductie op de twee shows, en onder bijna ideale weersomstandigheden.

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

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

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

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



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

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

DT 400
 DT 250

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

RAKESH RESS!

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

DE YAMAHA XS 750:

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

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

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

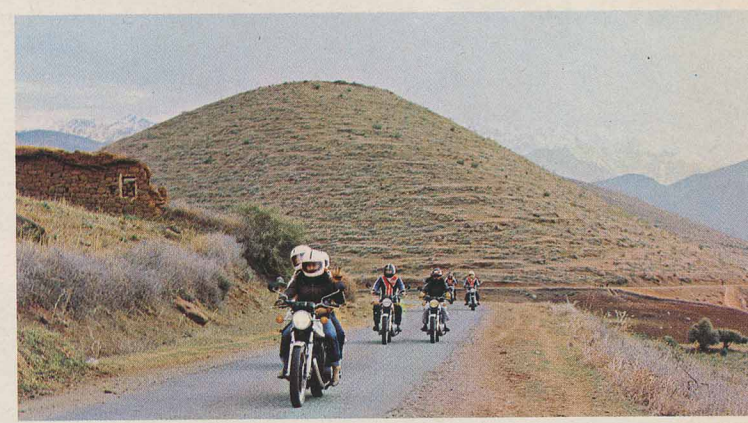
"Deze machine is zo stil dat ik nauwelijks gemerkt heb dat ik erop gereden heb. . ." (Ted Macauley, Daily Mirror, Engeland).

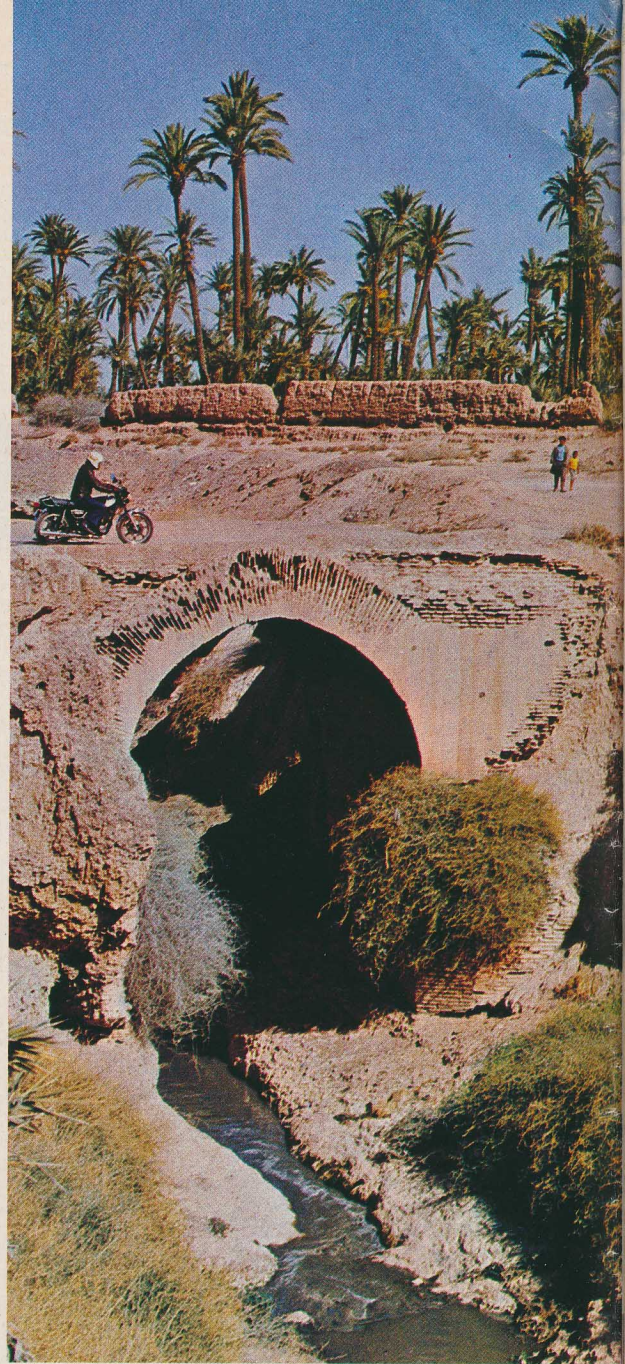
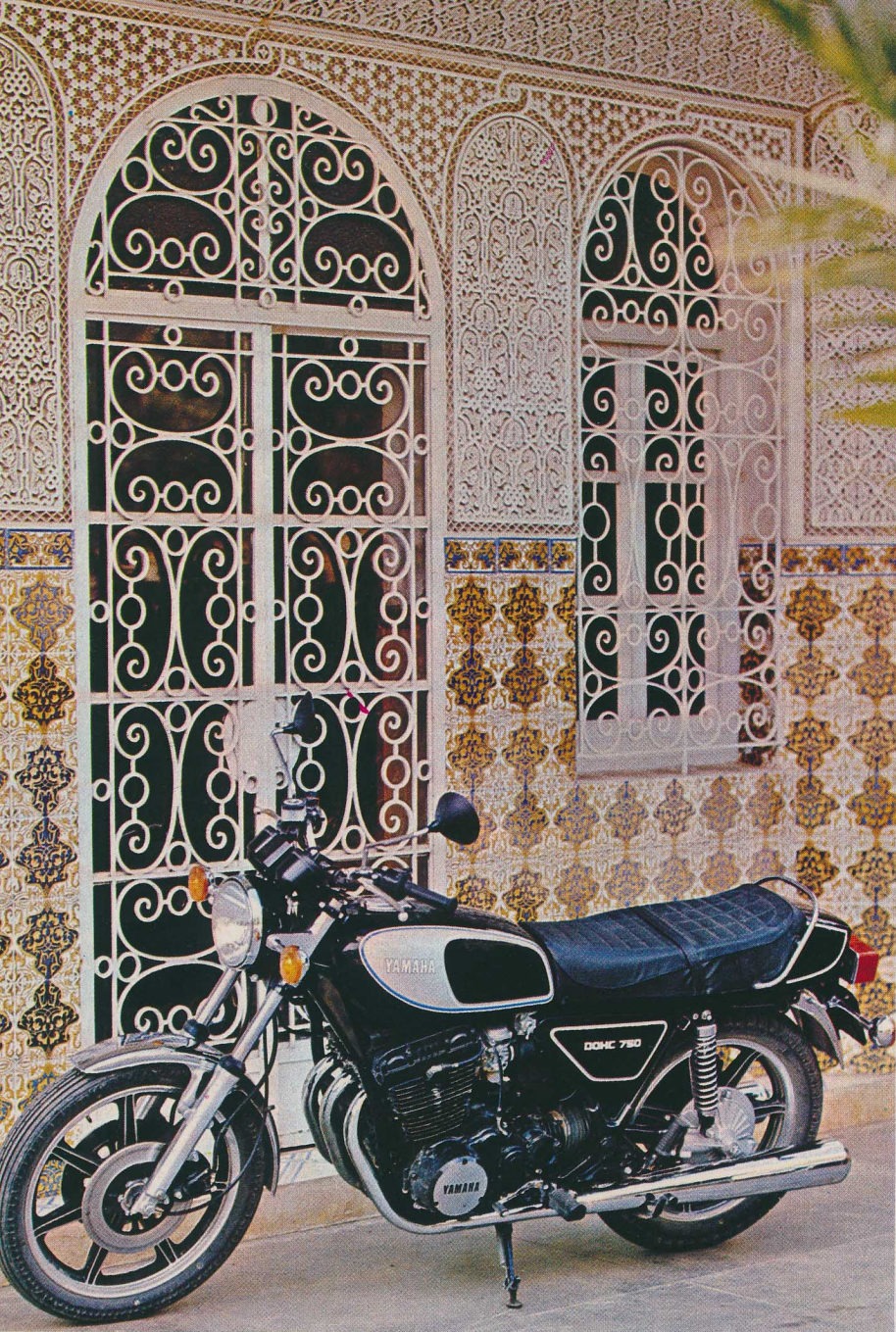
"Dit is een heerlijke sensatie, ik heb van deze machine met z'n twee bovenliggende nokkenassen genoten. Italië, pas op!" (Barry Coleman, The Guardian, Engeland).

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

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

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





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

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

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

MENINGEN OVER DE ANDERE NIEUWE YAMAHA's:

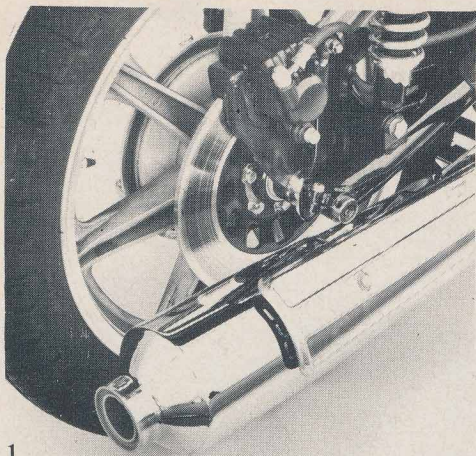
XS 360: “Ik geef over het algemeen erg de voorkeur aan een grote motorfiets, maar deze machine heeft echt wel indruk op me gemaakt. Hij reageert erg goed op het gas, is comfortabel en is bijzonder gemakkelijk te bereijden” (Gerhard Klomps, Motorsport, Nederland).

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

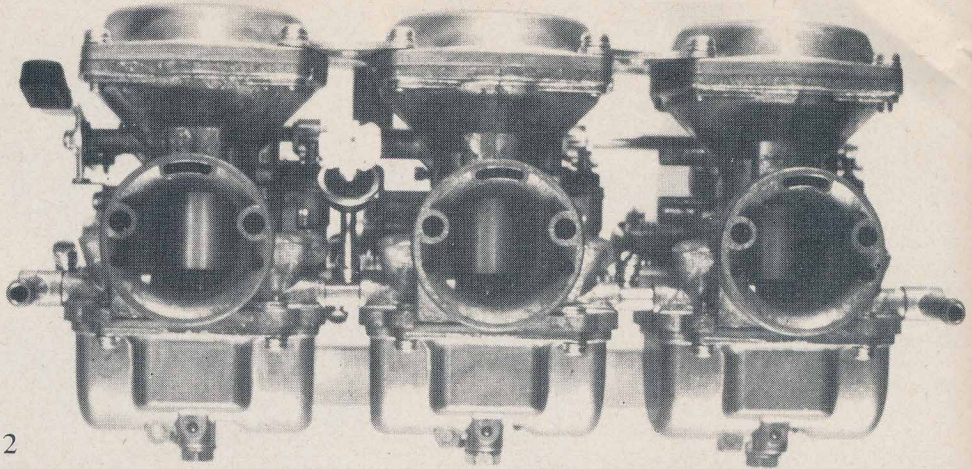
DT 400: “De beste vering die ooit op een off-the-road-machine is gebruikt. De DT 400 is erg soepel en is uitstekend handelbaar.” (Jan Zander, Alt om MC, Zweden).

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

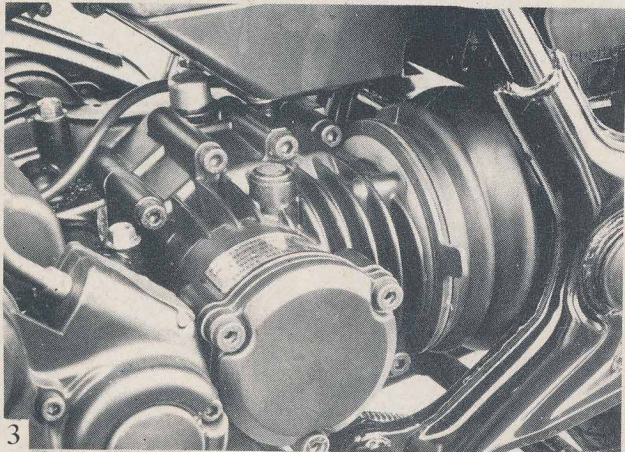




1



2



3



4



5

XS750-"DE SOEPELSTE

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

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

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

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

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

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

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

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

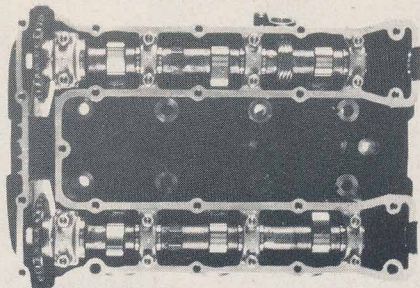
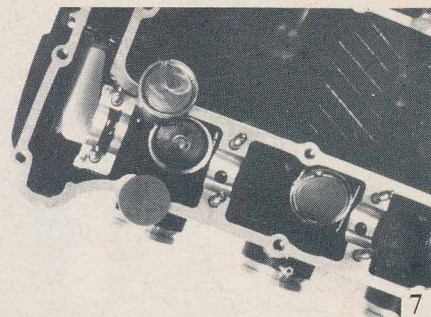
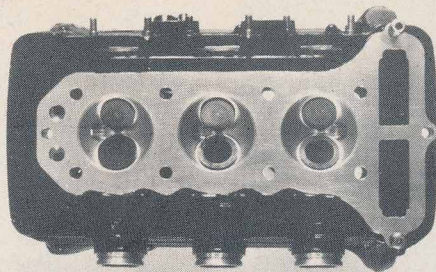
Waar de meeste motorfietsen een kettingwiel hebben zitten heeft de XS 750 een "middle gearbox", een

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

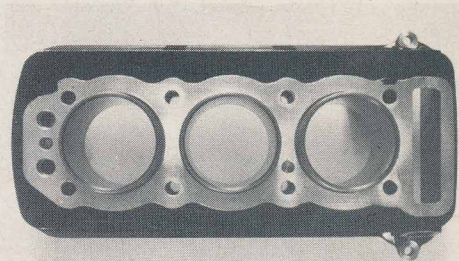
Een normale kruiskoppeling laat niet toe dat de rotatie plaats kan vinden zonder fluktuaties in de omtreksnelheid. Een kruiskoppeling is immers vrij star, terwijl door de voortdurende beweging van het achterwiel de cardanas steeds in een andere hoek met de koppeling staat. Die fluktuaties in de omtreksnelheid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

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

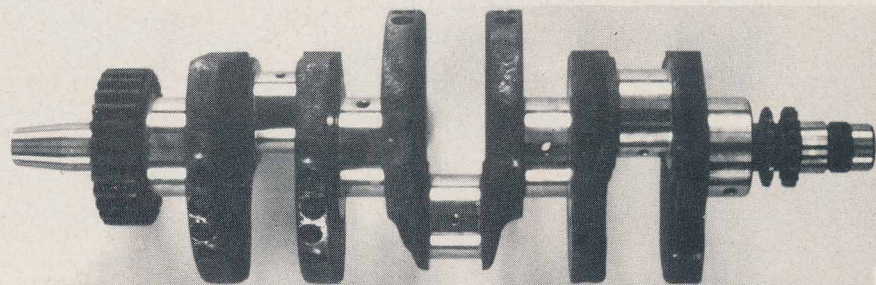
- 1 Als het achterwiel uitgenomen wordt, gaat de remschijf mee; de remklauw blijft op de achtervork.
- 2 De drie 34 mm Mikuni constant vacuum carburateurs hebben één gemeenschappelijke knop voor de stationaire afstelling.
- 3 Dit is de plaats waar de transmissie een draai van 90 graden maakt en via een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



6



7



10

EN DE FIJNSTE"

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

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

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

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

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

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

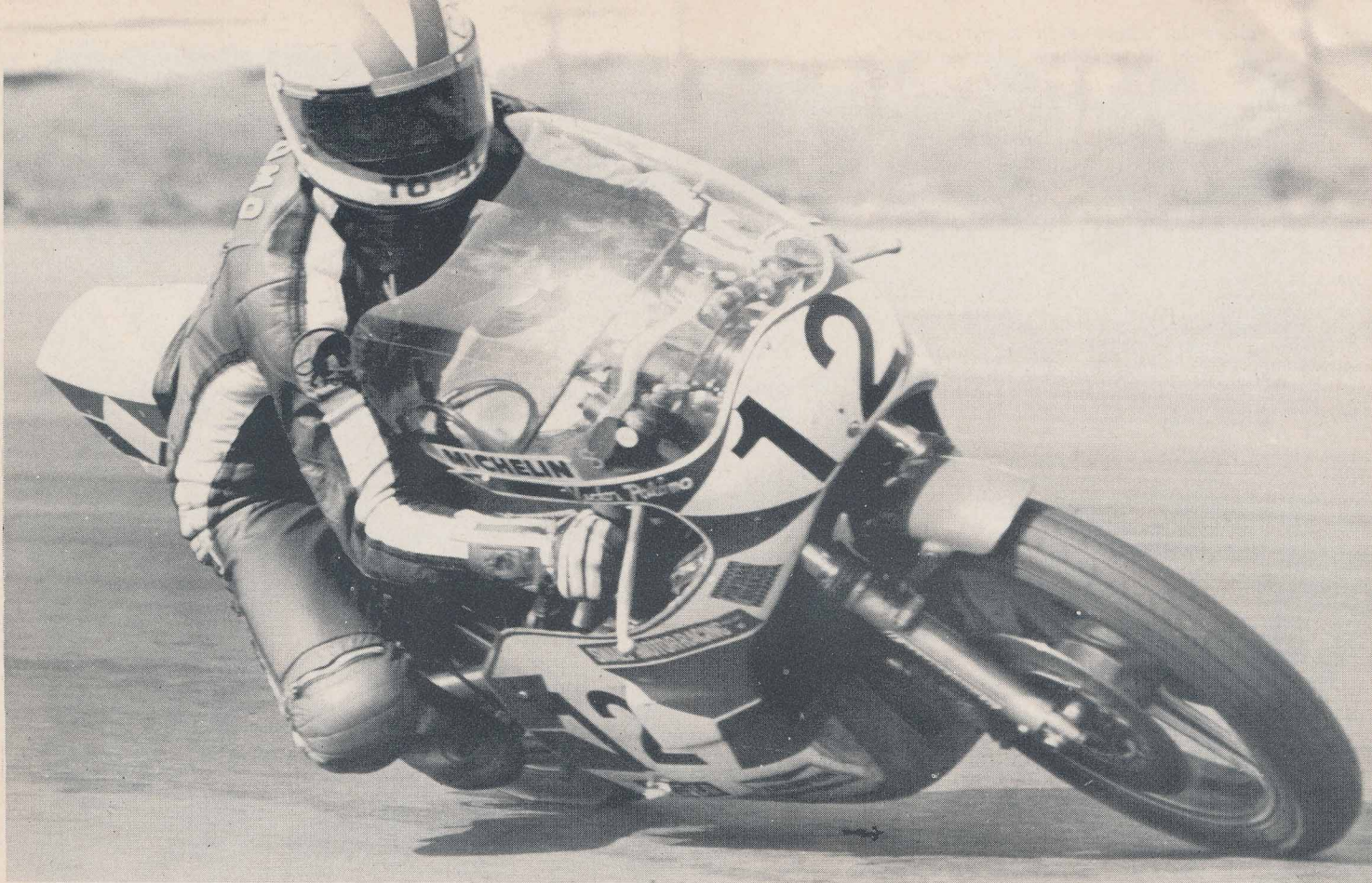
Het resultaat van dit streven naar betrekkelijke eenvoud is voortreffelijk.

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

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

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

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



Victor Palomo

F750 Kampioenschap Jaar

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

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

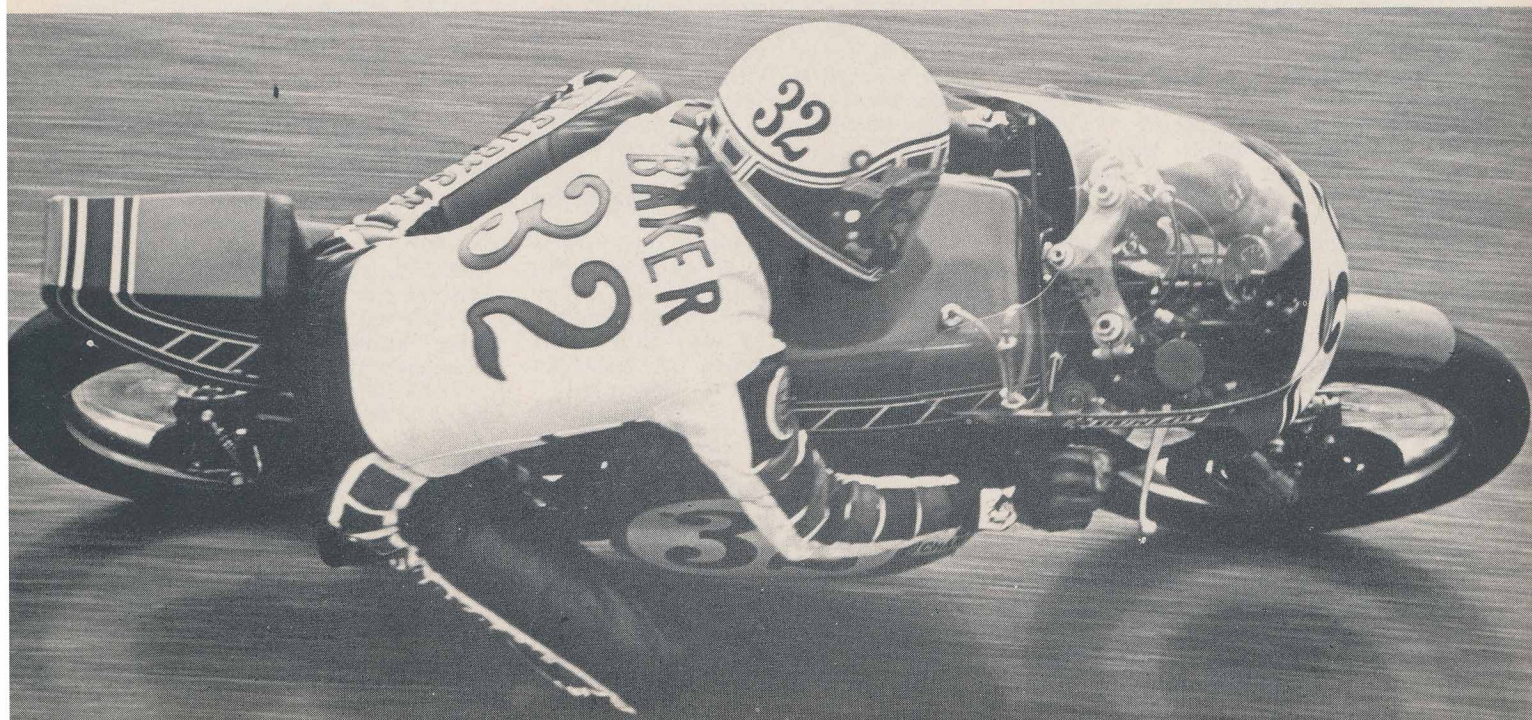
Geen fabrieks-rijders dus in 1976, geen fabrieks-teams. Maar we kunnen nu, terugkijkend op 1976, rustig zeggen dat Yamaha een flinke greep op het racegebeuren heeft behouden!

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

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

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

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



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

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

Takazumi Katayama

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

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

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

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

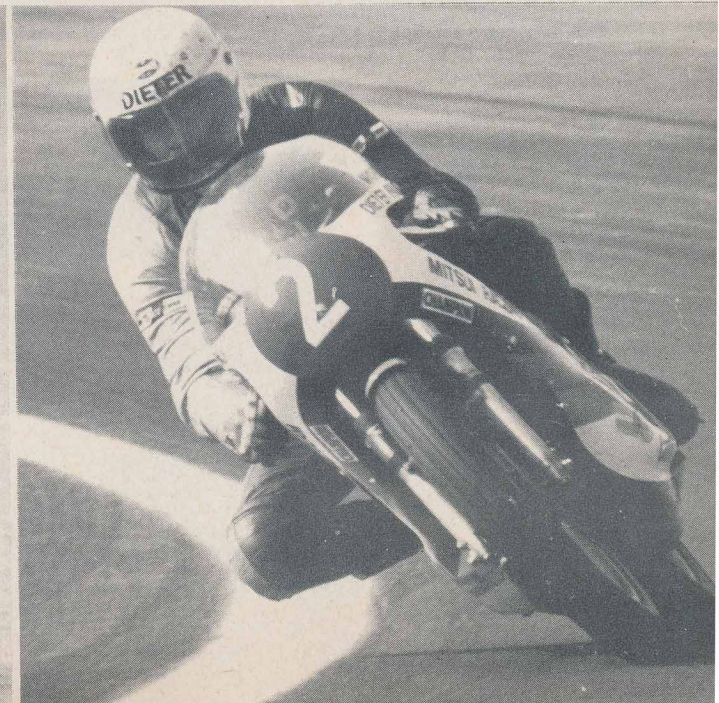
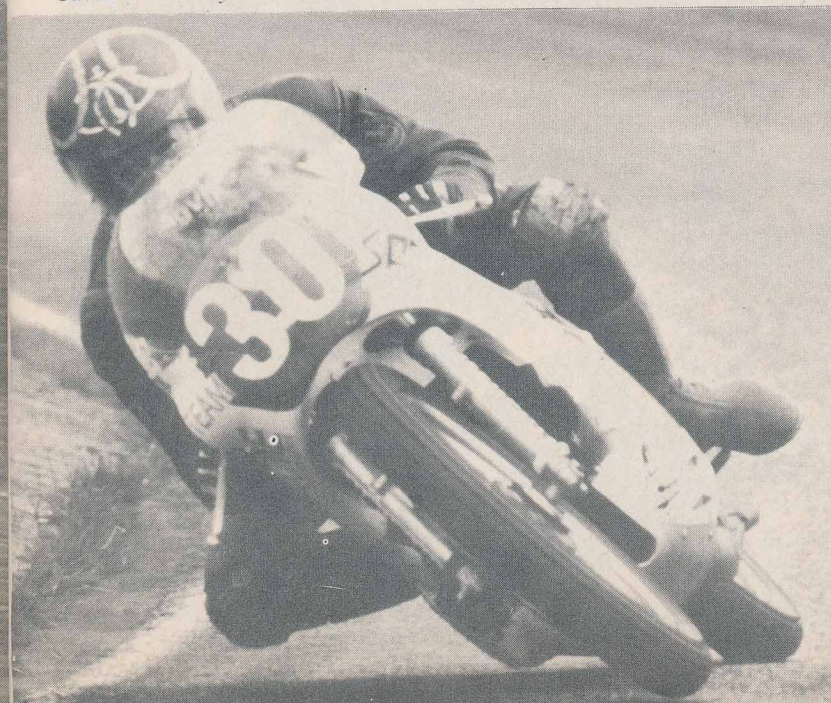


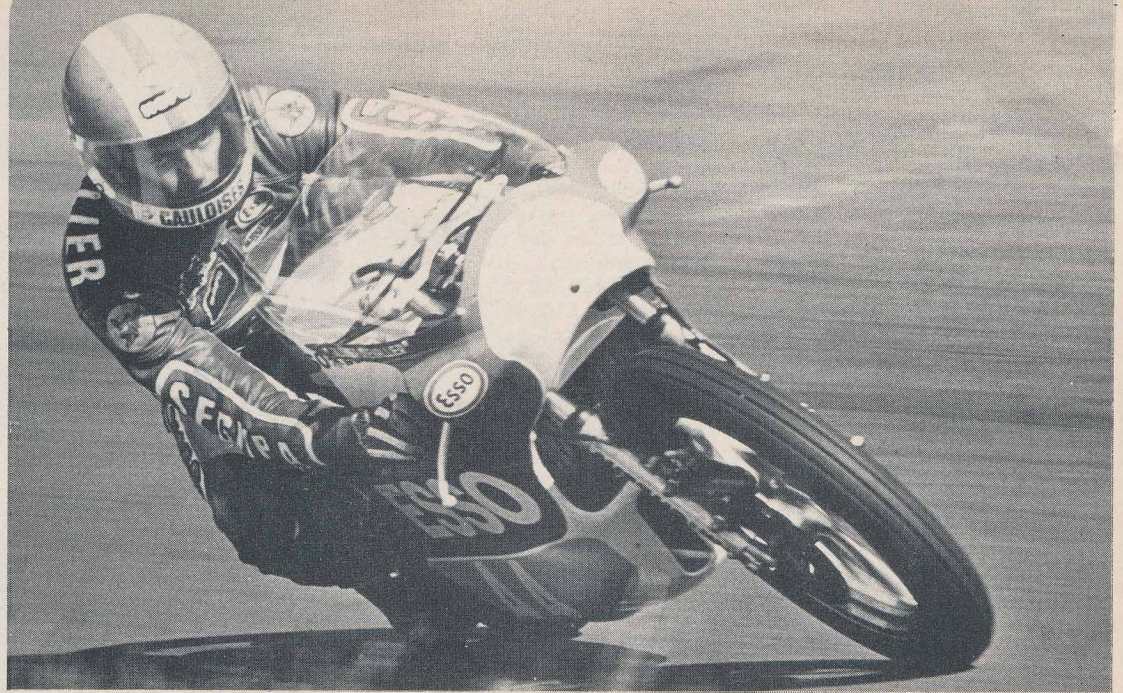
Tom Herron

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

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

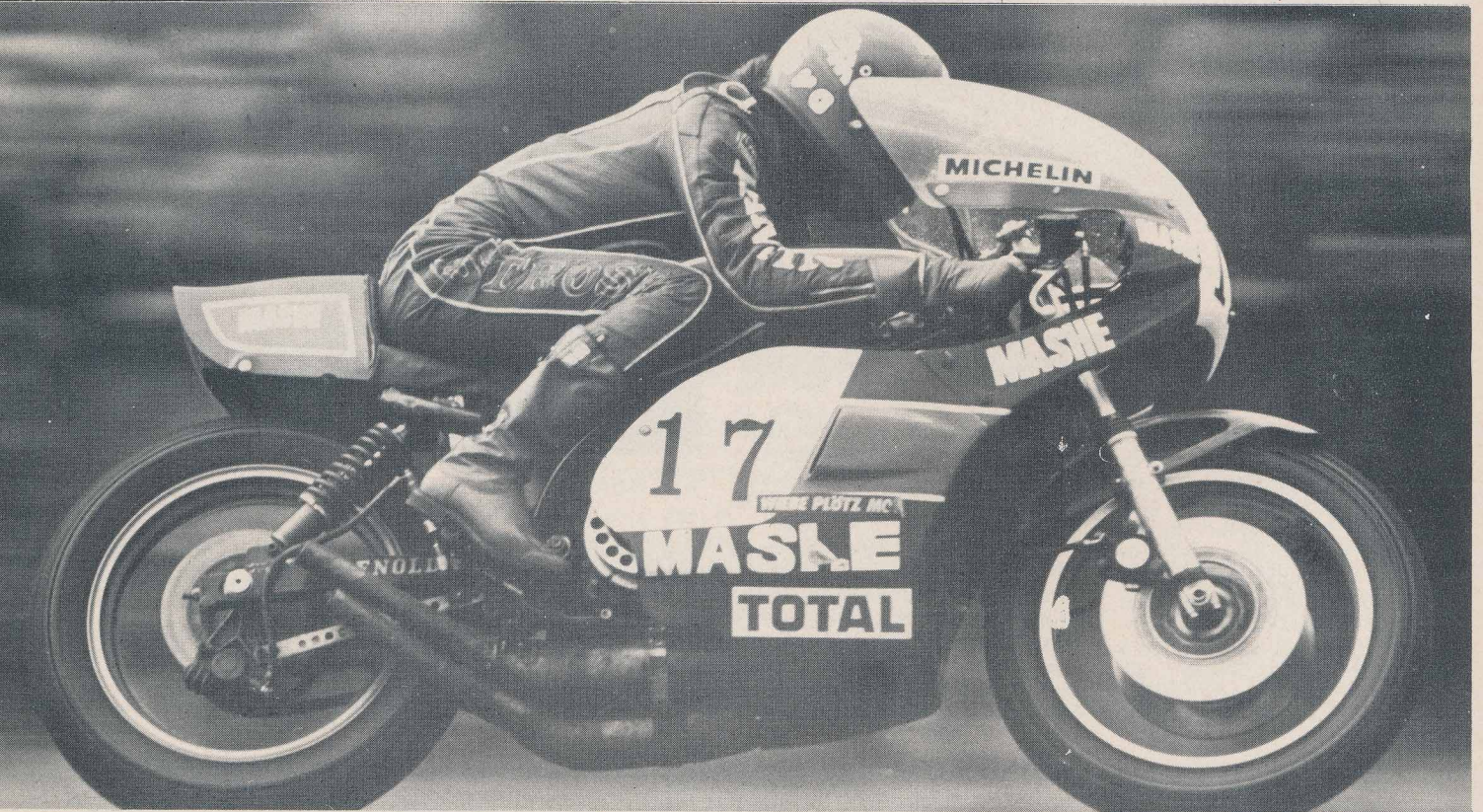
Dieter Braun



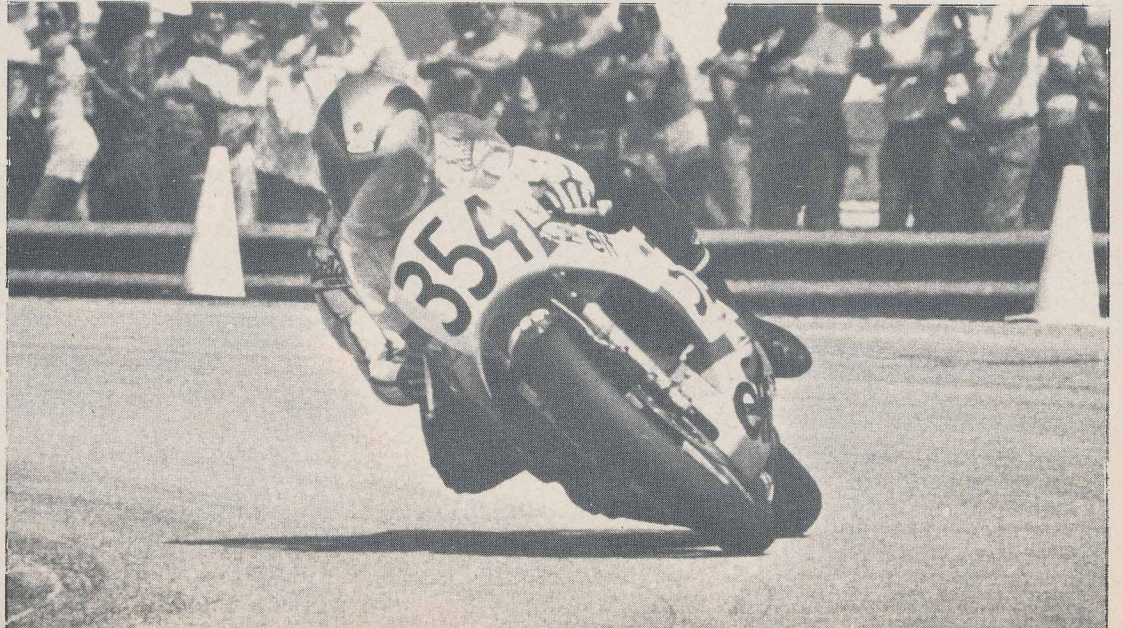


Olivier Chevalier ▲

▼ Christian Estrosi



Michel Rougerie ▼



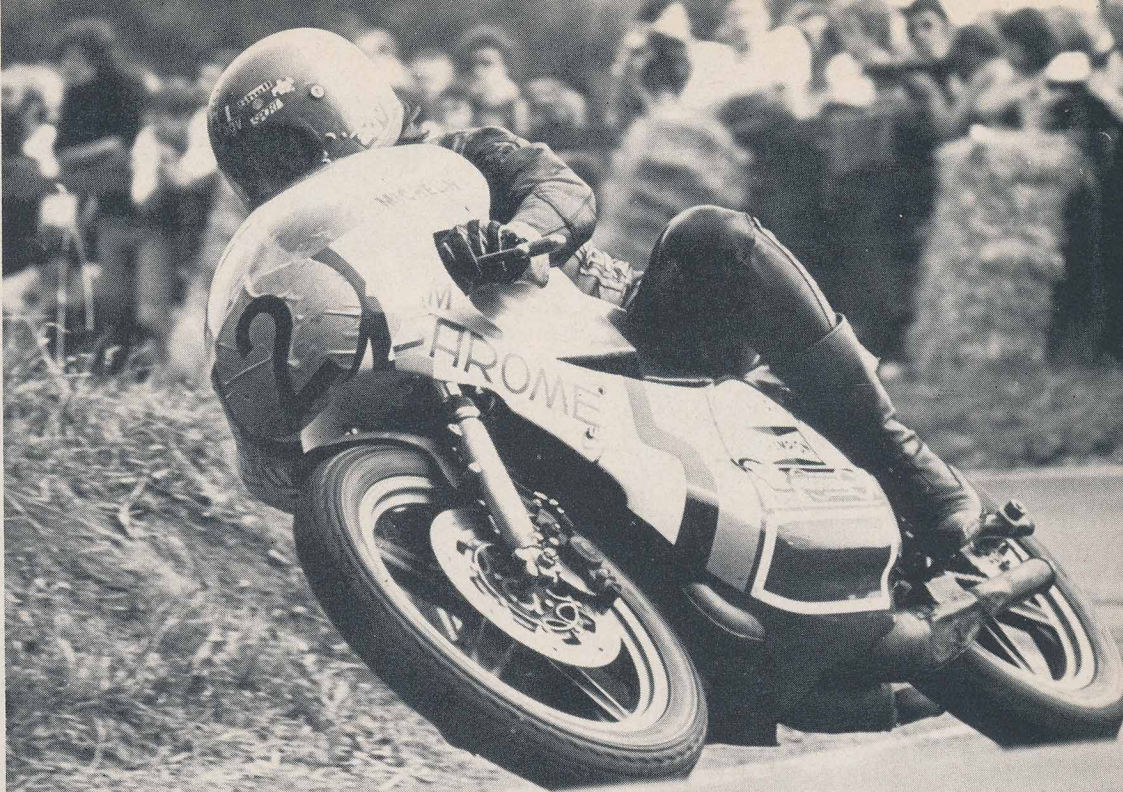
wedstrijd op de snelle Silverstone-baan, pakte de snel opkomende Spaanse ster Victor Palomo op zijn TZ 750 de overwinning. En Palomo herhaalde die prestatie in Assen, waar hij de Nederlandse F750-race ook al op z'n naam schreef.

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

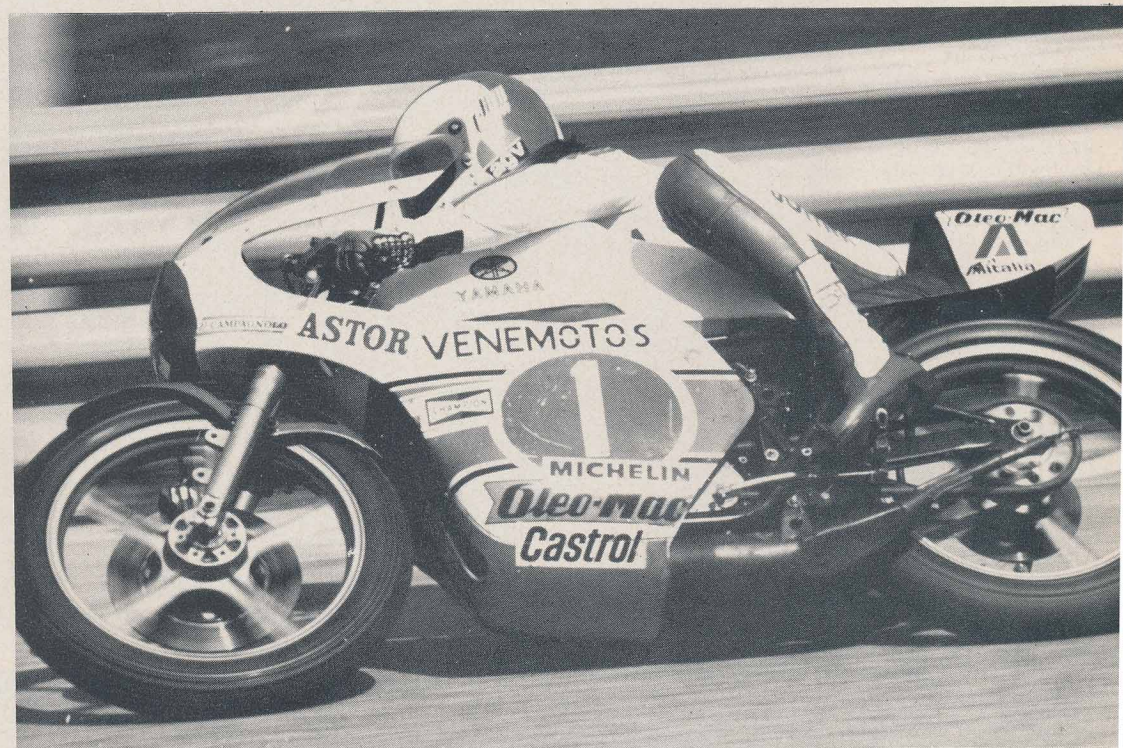
Ook bij andere races om wereldtitels hielden privé-rijders de Yamaha-eer hoog. De Ier Tom Herron scoorde een meesterlijke dubbele overwinning bij de TT van Man. Hij zegevierde in de kwart- en in de halve liter-klasse. Bij de laatste categorie reed Herron op een tot 373 cc vergrote TZ 350 tweecilinder.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

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

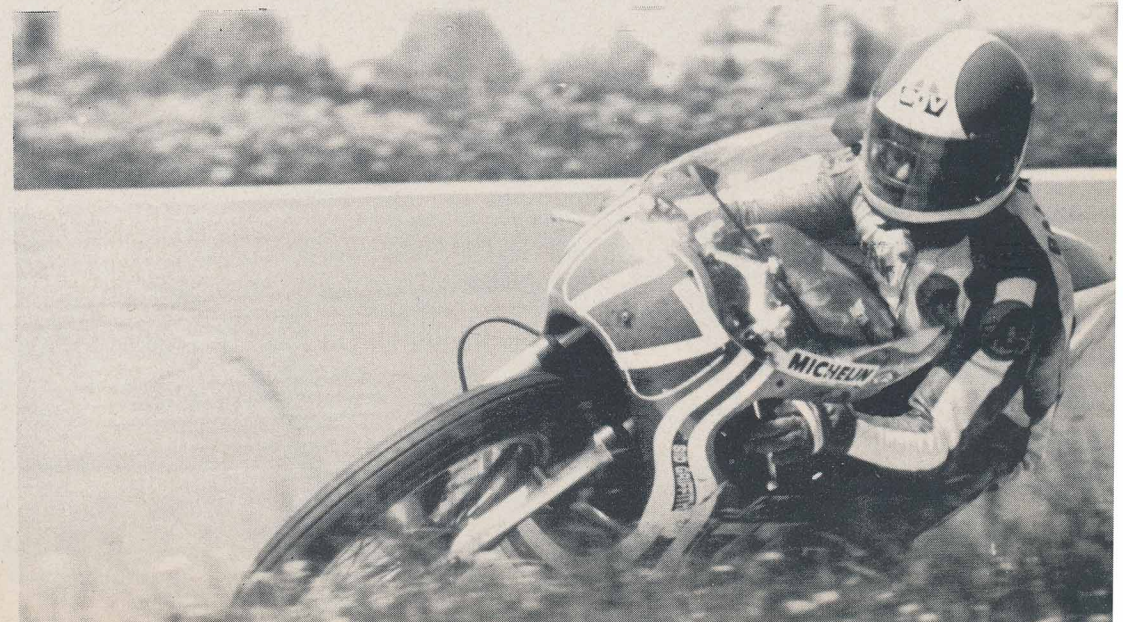
In de 250 cc klasse boekte Yamaha twee Grand Prix zeges. Takazumi Katayama won in Zweden, en Dieter Braun zegevierde in Joegoslavië. (Als we Braun mogen geloven was 1976 zijn laatste race-seizoen.) Al met al mag Yamaha terugzien op een fraai race-seizoen, waarin privé-rijders voor prachtige prestaties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



Chas Mortimer



Johnny Cecotto



▼ Kork Ballington

YAMAHA DE TOP MACHINE IN AMERIKAANSE RACES

Het "Grand National Championship" is zonder enige twijfel één van de zwaarste en opmerkelijkste race-programma's ter wereld. De coureurs strijden om de befaamde No. 1-plaat, en het dragen van dat nummer in het volgende race-seizoen is de hoogste eer die een Amerikaanse rijder kan behalen. Behalve voor de rijders is dit door de American Motorcycle Association (AMA) georganiseerde kampioenschap ook belangrijk voor de makers van motorfietsen: het succesvolste merk kan zick een jaar lang "American Manufacturer's Champion" noemen. De op Harley-Davidson uitkomende teenager Jay Springsteen greep de persoonlijk titel in 1976, dankzij zijn sterke rijden in één van de onderdelen van het AMA-kampioenschap, de dirt-track-races.

De merken-titel ging naar Yamaha; een schitterende prestatie van alle op Yamaha uitkomende rijders. Het is overigens een titel-prolongatie, want ook in 1975 pakte Yamaha het merkenkampioenschap.

Het Grand National Championship, dankzij de enorme sponsoring van sigarettenfabriek Camel ook wel de Camel Pro Series genoemd, bestaat uit een aantal races in drie verschillende categorieën: dirt-track-races, TT-races en wegraces.

Dirt-track races worden gereden op een soort sintelbaan, die uitsluitend "linkse" bochten kent. Er zijn op dit thema drie variaties: de korte baan (kwart mijl), de halve-mijl-baan en de lange baan (1 mijl).

TT-races houden zo'n beetje het midden tussen een dirt-track-race en een motocross-wedstrijd.

En wegraces zijn uiteraard-de ook in Europa bekende wedstrijden op een weg-circuit. Van de wegraces zijn de in Daytona verreden races het bekendste.

Yamaha kwan in 1976 met TZ 750 wegracers uit, en had voor de dirt-track-races tot 750 cc opgeboorde XS 650-machines geproduceerd. De Amerikaanse reglementen schrijven voor dat er alleen op machines gereden mag worden, waarvan er tenminste 25 geproduceerd zijn. Een bepaling die ervoor moet zorgen dat er geen werkelijk speciaal ontwikkelde racers aan de start komen. Omdat de Amerikaanse titel zo belangrijk is -in sportief en commercieel opzicht- komen de grote fabrikanten (Yamaha, Harley-Davidson) echter aan dit voorschrift tegemoet door van een bepaalde speciale machine 24 replica's te bouwen, ongeacht de enorme kosten van zo'n project!

Het was in 1976 te verwachten dat Yamaha in de wegraces onverslaanbaar zou zijn. Overwinningen in Daytona (Cecotto), Laguna Seca (Steve Baker) en Loudon (ook Baker) en Riverside (Kenny Roberts) maakten de juistheid van die verwachting duidelijk.

In Daytona bleek dat de nieuwe OW31 machines van Yamaha érg snel waren. Het enorme vermogen van deze viercilinders zorgde wel voor bijna onoverkomelijke bandenproblemen. Cecotto kwan uiteindelijk winnend over de finishlijn

met een achterband waar het canvas uitstak...

In Laguna Seca was Steve Baker op zijn door Bob Work geprepareerde OW31 onverslaanbaar, en in Loudon kon hij een tweede zege noteren, nadat Kenny Roberts in leidende positie tegen een langzamere rijder aangereden was. Roberts deed het beter in Riverside, waar hij voor Yamaha-rijders Katayama en Evans de zege greep.

Wat de TT-races betreft, opende Yamaha het seizoen onverwacht goed. In het reusachtige Houston Astrodome (een overdekt stadion met 100.000 zitplaatsen) hadden de organisatoren een lastige baan uitgezet, waarin een indrukwekkende springschans was opgenomen. 50.000 toeschouwers zagen hoe Rick Hocking op een XT500 éencilinder viertakt aan de start verscheen! Dat Hocking een unieke machine onder zich had, bleek tijdens de race: hij leidde van start tot finish!

In de dirt-track races was Jay Springsteen in 1976 een fenomeen apart. Deze 19-jarige Harley-Davidson fabrieksrijder moest bij de dirt-track wedstrijden zijn punten voor de AMA-titel behalen. Springsteen doet niet mee aan de wegraces; hij moet het dus uitsluitend van de sintelbaan hebben.

Ondanks Springsteens suprematie bij deze races, konden Yamaha-rijders fraaie successen boeken. Zowel Ken Roberts als Steve Eklund wisten op Yamaha 360 cc tweetakten korte-baan-races te winnen, in Dallas en in Chicago. Eklund, die in de totaalklassering vierde zou

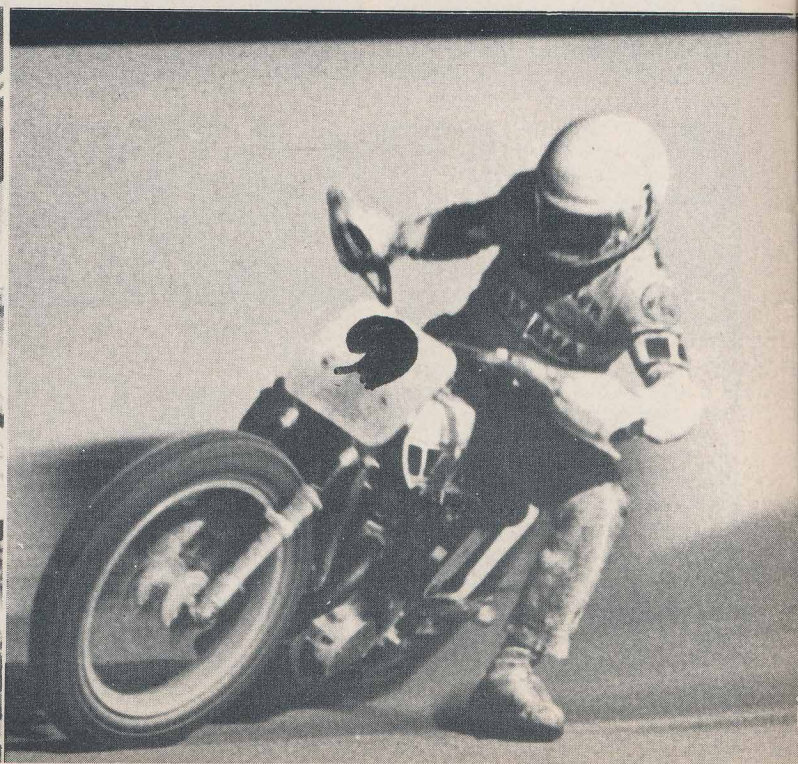
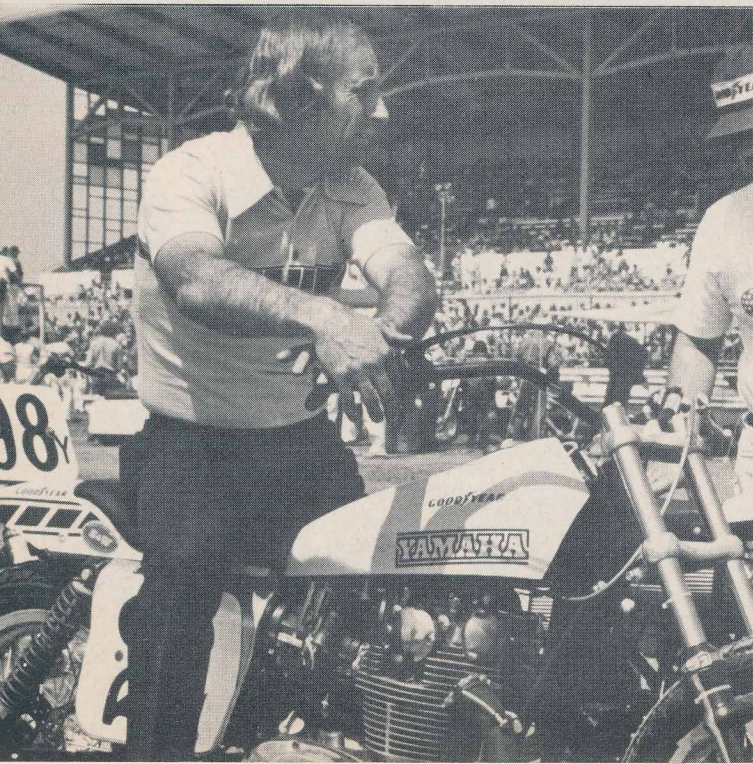
worden, wist bovendien nog twee TT-races (Pontiac en Peoria) op Yamaha te winnen.

Hank Scott, de broer van de AMA-kampioen in 1975, Gary Scott, reed in 1976 z'n eerste Yamaha-jaar. Hij wist de halve-mijl in Oklahoma City te winnen, een prestatie van de eerste orde. En Gary, die dit jaar als privérijder aan de start kwam, haalde goede klasseringen in de wegraces (op Yamaha) en in de dirt-tracks (op Harley-Davidson). Scott verloor weliswaar zijn titel aan Springsteen, maar zijn tweede plaats moet -gezien het feit dat hij zonder directe fabriekssteun reed- hoog aangeslagen worden.

Gary Scott verwacht erg veel van het volgende seizoen, omdat dan 8 in plaats van 4 wegraces tellen voor de titel.

De derde plaats in het totaal-klassement was voor Kenny Roberts, die een wat teleurstellend seizoen had. Hij won weliswaar de halve-mijl-races in San Jose en Terre Haute, maar wist op de lange baan niet voldoende punten te halen. Toch was 's werelds snelste rijder niet erg teleurgesteld. Roberts: "De Harley dirt-trackers zijn speciaal voor dit werk ontworpen racers. Onze Yamaha's zijn nog steeds opgeboorde toer-machines. Ik heb pas ná het begin van het seizoen de beschikking gekregen over een nieuwe versie van de XS-motor, de OW72, maar dat is ook nog steeds fundamenteel een toermotor. En die machine hebben we toch in amper 6 maanden tot een potentiële winnaar gemaakt. Dat is op zichzelf al een prestatie."

KEL CARRUTHERS AVEC LA "DIRT-TRACKER" DE KENNY ROBERTS



De OW72 heeft een totaal vernieuwde cilinder-kop, maar verschilt niet wezenlijk van de 750 cc tweecilinder (80x74 mm) die door opboren van de XS650 verkregen wordt.

“We moesten dit jaar bovendien nog ons eigen frame ontwerpen”, zegt Roberts. “Als je dat in aanmerking neemt, is het geen slecht jaar geweest, want ach, het merken-kampioenschap plus een derde plaats in het individuele klassement is niet niks.” Kenny Roberts verwacht dat 1977 Yamaha ook weer een individuele titel zal opleveren. . . In het seizoen 1976 won Yamaha 12 races; Harley-Davidson boekte 11 overwinningen.

Eindstand Merkampioenschap:

- 1 Yamaha 425 punten
- 2 Harley-Davidson 358 punten
- 3 Norton/Triumph 135 punten

Als u wat meer wilt weten over de soms nogal ingewikkeld lijkende Amerikaanse racewereld, raden we u het 1977 AMA MOTORCYCLE RACING ANNUAL aan. Dit boekwerk (224 bladzijden met meer dan 200 foto's) vertelt u alles over wegraces, dirt-track-races, heuvelklim, motorcross en al die andere in de Verenigde Staten zo in zwang zijnde takken van motorsport. Het boek is te bestellen bij Albion Scott Ltd, Bercourt House, York Road, Brentford, Middlesex, Engeland.



Steve Baker



Kenny Roberts



Kenny Roberts

Gary Scott





Circuit

PROFIEL

MICK ANDREWS

Twintig jaar geleden klom een 12-jarige jongen van de duozit van z'n vaders motorfiets. Hij klauterde een heuvel op en keek naar een motorfiets-trial. Het was de eerste keer dat die jongen een trial zag, en het schouwspel maakte een onuitwisbare indruk op hem.

Toen hij thuiskwam, greep hij zijn fiets en begon driftig over een met rotsen bezaaid stukgrond, behorend bij de plaatselijke steengroeve, te pedellen. Trial-rijden zonder motorfiets, maar het was een begin. . .

Die 12-jarige jongen is inmiddels 31. Hij is twee maal Europees trial-kampioen geweest (in de tijd dat er nog geen wereldkampioenschap bestond) en geldt algemeen als één van 's werelds allerbeste trial-rijders. Hij is de enige officiële Yamaha-rijder bij het wereldkampioenschap: Mick Andrews.

Mick groeide op in Matlock, in het Britse Derbyshire. Zijn geboortestreek kan je rustig als één van de beste trial-gebieden die de wereld rijk is, beschouwen. Je ziet er snel stromende beekjes, steile heuvels, rotsen en valletjes, droge rivierbeddingen. Mick hoefde dan ook niet ver van huis te gaan om een ideaal gebied voor zijn nieuwe hobby te vinden. Hij was omringd door trial-land. Nadat hij uitgebreid geoefend had op een trial-machine van een vriend van z'n vader, was Mick Andrews op 15-jarige leeftijd rijp voor wedstrijden. Omdat Mick met z'n 15 geen vergunning had om op de openbare weg te rijden, moest hij zich tussen de non-stops door z'n vader laten vervoeren. Eenmaal bij een non-stop gekomen, pakte hij de machine van vader over en ging verder met de wedstrijd. . . Ondanks deze wat vreemdsoortige manier van doen, won Mick de eerste drie wedstrijden waaraan hij deelnam! Mick Andrews nu: "Die wedstrijden mogen dan helemaal niet zo belangrijk geweest zijn, ik wón ze. En dat maakte me nog enthousiaster voor het trial-rijden dan ik al was." In het op zijn wedstrijd-debuut volgende jaar had Mick al zoveel succes vehoekt in de trials, dat zijn vader Tom hem een echte trial-machine wilde geven. Mick had steeds gereden op een 200 cc tweetakt. En Tom verkocht zijn eigen toer-machine om voor Mick een 350 cc Matchless viertakt te kopen, één van de grote eencilinders die in die tijd zo succesvol waren. In het jaar met de Matchless trok Mick zoveel aandacht, ook in de Britse motorfiets-pers, dat de AJS-fabriek hem een nieuwe fabrieks-machine aanbood! Mick was 16



jaar en kon zich al een echte fabrieks-rijder noemen!

Het publiek én de rijders reageerden soms nogal afwijzend op de relatie AJS-Mick Andrews, omdat men niet direkt begreep waarom een teenager fabrieks-rijder moest worden. En Micks slechte resultaat bij z'n eerste optreden op AJS deed weinig om de critici het zwijgen op te leggen. Toen Mick echter twee weken later één van de grote klassieke Engelse trials won -de Northern Expert Trial- begreep iedereen hoe juist de keuze van AJS geweest was.

Toen de Spaanse motorfiets-makers met hun uiterst succesvolle 250 cc tweetakt-machines de trial-zaken naar Fhun handgingen zetten, was Mick Andrews één van de eersten die door een Spaanse fabriek aange-trokken werd. Hij ging voor Ossa rijden, en ontwierp de nieuwe 250 cc trial-machine.

In 1973 zette hij zijn handtekening onder een contract met Yamaha, een overeenkomst die beide partijen elk jaar met veel plezier vernieuwen. Mick's enorme ervaring heeft er vanaf 1973 voor gezorgd dat Yamaha erg goede trial-machines kon ontwikkelen. En het is duidelijk dat Mick's grondige kennis van zaken ook in de toekomst voor Yamaha van veel waarde zal zijn.

Mick Andrews won gedurende zijn loopbaan twee Europese titels, die we nu wel als wereldtitels mogen beschouwen. In de tijd van zijn kampioenschappen (1971 en 1972) bestond er namelijk nog geen officiële wereldtitel: de Europese titel was de hoogste te behalen eer. Meer nog dan uit die twee titels, blijkt Mick's geweldige talent uit het feit dat hij niet minder dan 5 keer de Schotse Zesdaagse Trial heeft gewonnen. Dit legendarische trial-evenement vergt onwaarschijnlijk veel van rijders en machines. Wie de Schotse Zesdaagse uit weet te rijden, heeft daarmee al een indrukwekkende prestatie geleverd. En het winnen van deze wedstrijd is voor elke trial-rijder het absolute hoogtepunt in z'n carrière.

Mick heeft nu al vijf zulke hoogtepunten meegemaakt! Daarmee heeft hij het record van een andere Britse virtuoos, Sammy Miller, geëvenaard. Maar terwijl Sammy Miller zich nu met ontwikkelingswerk aan motorfietsen bezighoudt, is Mick Andrews nog volop actief als trial-rijder. Hij heeft dus de kans Miller's record te breken. In 1970, 1971 en 1972 greep Mick Andrews op Ossa de zege in het Schotse trial-festijn. In 1973

De Gouden Zes Dagen Voor Yamaha

deed hij met de experimentele Yamaha mee en werd knap tweede. In 1974 en 1975 zegevierde hij -op Yamaha- weer als vanouds.

Het afgelopen jaar probeerde Mick Andrews zijn zesde zege te bewerkstelligen. Een wanhopige poging, want Mick reed met een gebroken voet! Hij had zijn voet vroeg in het jaar gebroken, en de genezing ervan ging niet bepaald naar wens. En die blessure hinderde Mick het hele trialseizoen. Vlak voor de Schotse Zesdaagse Trial was Mick met een inmiddels geheelde, maar nog zwakke voet aan het oefenen. Hij kreeg een aanrijding en brak zijn voet opnieuw! Vlak daarna stond Mick Andrews klaar in Edinburgh, klaar om de zwaarste trial-wedstrijd van het jaar te rijden. . met een gebroken voet. Hij reed een slechte eerste dag, en bezeerde tot overmaat van ramp zijn voet opnieuw. Maar Mick vocht door en wist zelfs winnaar te worden van de ritten op de laatste dag! Geen zesdaagse-zege voor Mick Andrews, maar zijn prestatie was van een ongelooflijk gehalte! Mick's grootste droom is not altijd om het record dat nu op naam van Sammy Miller en hemzelf staat, te breken. Hoewel hij in 1977 uiteraard ook een gooi wil doen naar de wereldtitel, bereid hij zich speciaal op de Schotse Zesdaagse Trial voor. Hij gelooft dat zijn 360 cc Yamaha, die in de loop de jaren steeds verder ontwikkeld is, hem de gewenste eer kan brengen.

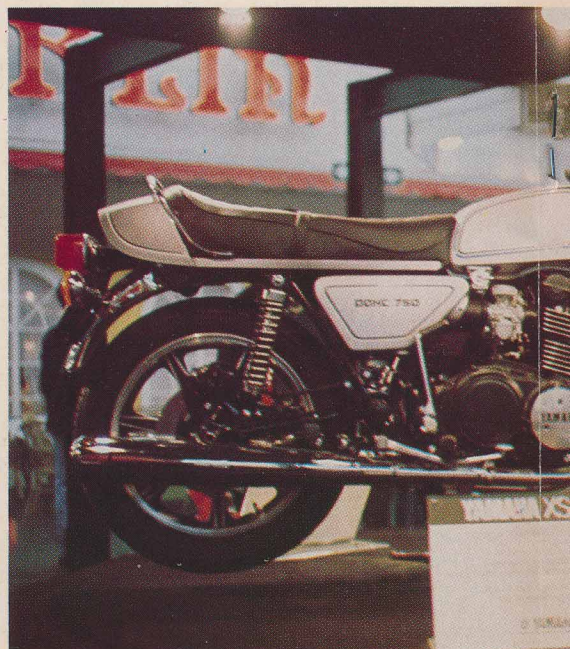
Mick Andrews heeft nog een ander ideaal. Hij wil de viertakt weer terug brengen naar de top van de trial-wereld. Da laatste viertaketsuccessen liggen al weer tien jaar achter ons, toen Allan Lampkin met een 250 cc BSA-vkertakt een trial won. En voor successen van de "grote stampers" moeten we terug naar 1964, toen Sammy Miller op een 500 cc Ariel overwinningen boekte. Maar in Yamaha's werkplaats vlak bij Amsterdam wordt gewerkt aan Mick's nieuwe projekt, een viertakt trial-machine. Een XT500 blok wordt daar in een speciaal trial-frame gebouwd. Mick is realistisch genoeg om zijn succesvolle tweetakt niet zomaar aan de kant te zetten voor een viertakt. Maar als de XT wedstrijdrijp is, zal Mick zeker al z'n capaciteiten in de strijd gooien om te laten zien dat de viertakt leeft.

Vier Amerikaanse rijders kwamen tijdens de Internationale Zesdaagse van Oostenrijk aan de start op de nieuwe IT 400 Yamaha's, de eerste serieuze zesdaagse-machine van het Japanse merk. Chris Carter, John Fero, David Ashley en Stan Rubottom maakten van het debuut van de IT 400's een geweldig evenement. Na zes dagen, waarin erg veel van rijders en machines gevegd werd, konden Carter, Fero en Ashley gouden medailles in ontvangst nemen, na een foutloos parcours. Ze hadden in totaal zo'n 2000 kilometer gereden en waren steeds op tijd bij de controleposten gearriveerd! Stan Rubottom ontging door een dom ongeluk de gouden plak: hij kwam op de laatste dag in botsing met Fero, en was na het ongeval niet in staat zijn machine te repareren. Rubottom moest genoegen nemen met een zilveren medaille.

De uitstekende resultaten van de vier Amerikanen bewijzen nog eens hoe goed de IT 400 tegen de concurrentie opgewassen is. Het is niet zo verwonderlijk dat Yamaha's eerste echte zesdaagse-machine nu al een voortreffelijke naam heeft.



SHOW



Presentatie van de nieuwe Yamaha XS-modellen op de IFMA-show in Keulen. De beurs was een enorm succes voor Yamaha: er werden door de Westduitse importeur orders voor 7.000 motorfietsen genoteerd! Een bijna ongelooflijk aantal, zeker als men bedenkt dat in 1974, bij de vorige IFMA, 650 motorfietsen aan de dealers werden verkocht!



Herfst is een vreemde tijd in Europa. Terwijl de natuur wat van haar pracht aflegt, laat de motorfiets-wereld zich van haar mooiste kant zien. Dat is de tijd van de grote tentoonstellingen, in Parijs, in Keulen, in Londen.

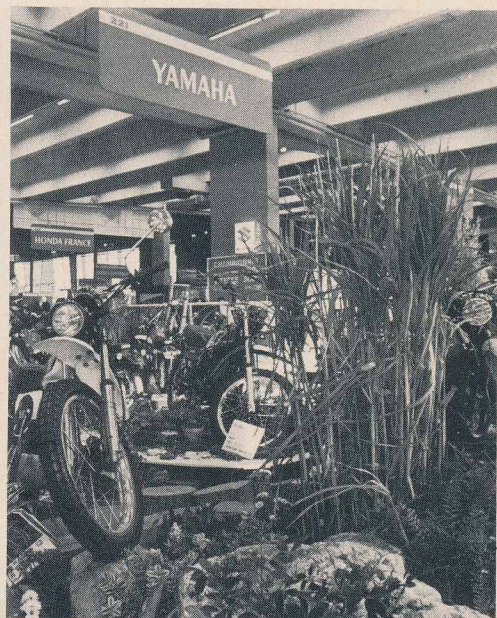
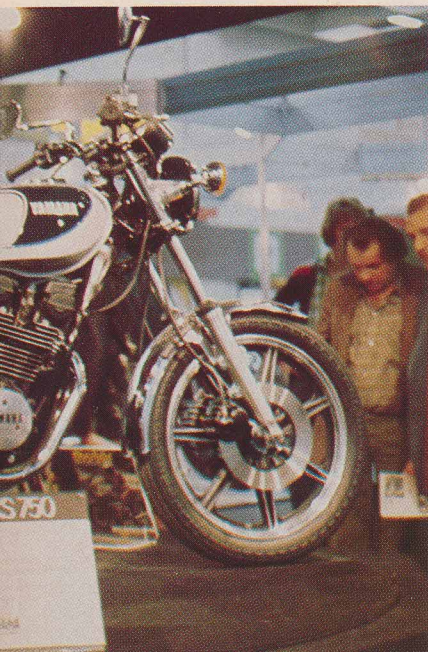
Yamaha liet zich op alle shows van z'n beste kant zien. In Londen zorgde Kenny Roberts TZ 750 dirt-track-machine voor veel publieke belangstelling. Het was de eerste keer dat deze bijzondere machine buiten Amerika te zien was.

Erg veel aandacht kreeg de eregast op de Londense Yamaha-stand, Steve Baker, de man die zich het afgelopen seizoen als 's werelds snelste 750-rijder heeft ontpopt.

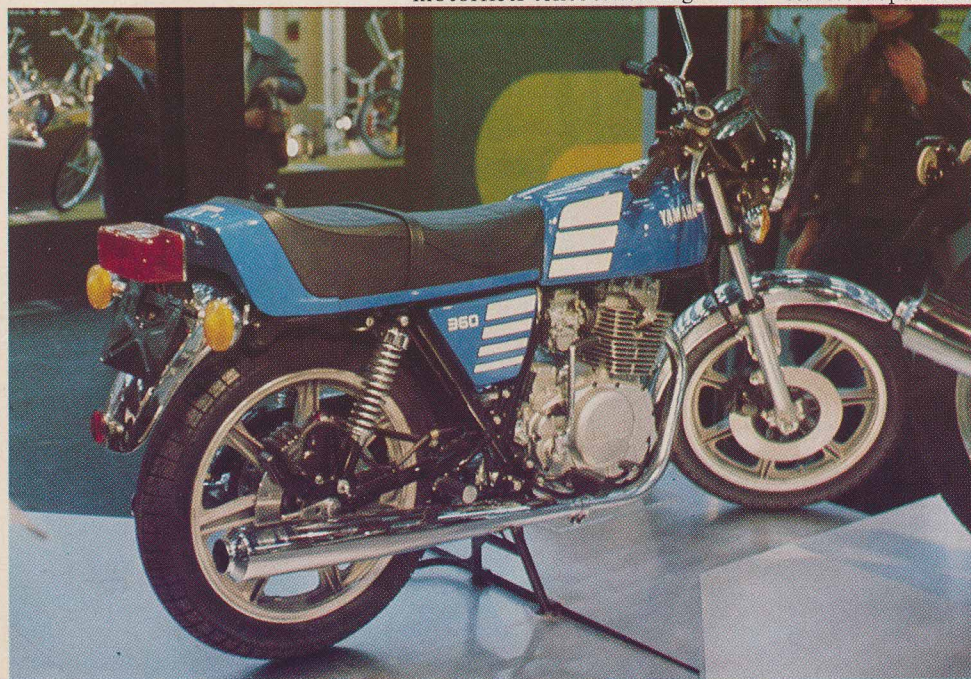
In Londen bleek hij ook snel met handtekeningen zetten. De eerste dag deelde hij 2.000 ter plaatse gesigneerde foto's uit. En halverwege de tweede dag had hij er nog eens 2.000 aan z'n fans overhandigd! Steve Baker kon maar drie dagen in Londen blijven; hij moest daarna terug om een race te rijden voor het Canadese kampioenschap. Baker won. . .

Chas Mortimer, één van de erg populaire Britse rijders, nam Bakers plaats over. De man die zowel de TT voor standard-machines als de 250 cc klasse van de TT won, deed z'n werk uitstekend.

TIJD!



Steve Baker was één van de bezoekers aan de Londense motorfiets-tentoonstelling. Naast hem Brian Hamilton-Farey, de hoofd van Yamaha's Engelse service department.



Uiteraard zorgde ook de presentatie van de XS 750 driecilinder voor de nodige sensatie. Er was voor de Londense show een Amerikaans model (met 3-9n-1 uitlaat) overgevlogen.

Minder dan een maand later konden pers en publiek in Keulen de Europese versie van deze fantastische viertakt aanschouwen, met de 3-in-2 uitlaat. De Europese versie heeft bovendien een 5 pk meer dan z'n Amerikaanse broertje. Behalve de XS 750 trokken ook de twee nieuwe

kleinere viertakten veel belangstelling. De XS 250 en XS 360 (de tweecilinder viertakten voor plezierig en sportief vervoer) hadden -met de XS 750- een ereplaats gekregen op de indrukwekkende Yamaha-stand die op de IFMA-show van Keulen bijzonder in trek was.

In Parijs, in oktober, zorgde Yamaha voor een nieuwe verrassing. Op de stand van Yamaha stonden de nieuwe Enduro's, de DT 250 en DT 400 te pronken. De met "Monocross-vering" uitgeruste Enduro's werden in het land waar off-the-road rijden ongelooflijk populair is, met veel enthousiasme ontvangen.

HET B



Als we de historie van de motorfiets bekijken, kunnen we wel wat machines opdiepen die de troetelnaam "monster" verdienen. Maar of er ooit een zo beestachtige motorfiets geweest is als de Yamaha die Kenny Roberts bij de dirt-track race op de mijl van Indianapolis (Augustus 1975) bereed. . . .

Roberts was in die maand nog volop bezig te proberen zijn Amerikaanse AMA-titel (de bekende Nr. 1-plaat) te prolongeren, iets waarin hij overigens niet zou slagen.

Bij de dirt-track-machines was Harley-Davidson superieur. De machtige 750 cc V-twin-motor was door de Harley-technici speciaal voor de dirt-track-races ontworpen. En het was ondoenlijk voor Yamaha om met de vertrouwde XS650-krachtbron tegen dit geweld op te boksen.

In een wanhopige poging zijn titelkansen te behouden, zette Roberts z'n geheime wapen in: een machine met een TZ750 blok (viencilinder tweetakt, uit de 750-wegracer!), dat in een speciaal frame gehangen is. Voor het frame tekende Doug Schwerma, een bekende frame-specialist uit Californië.

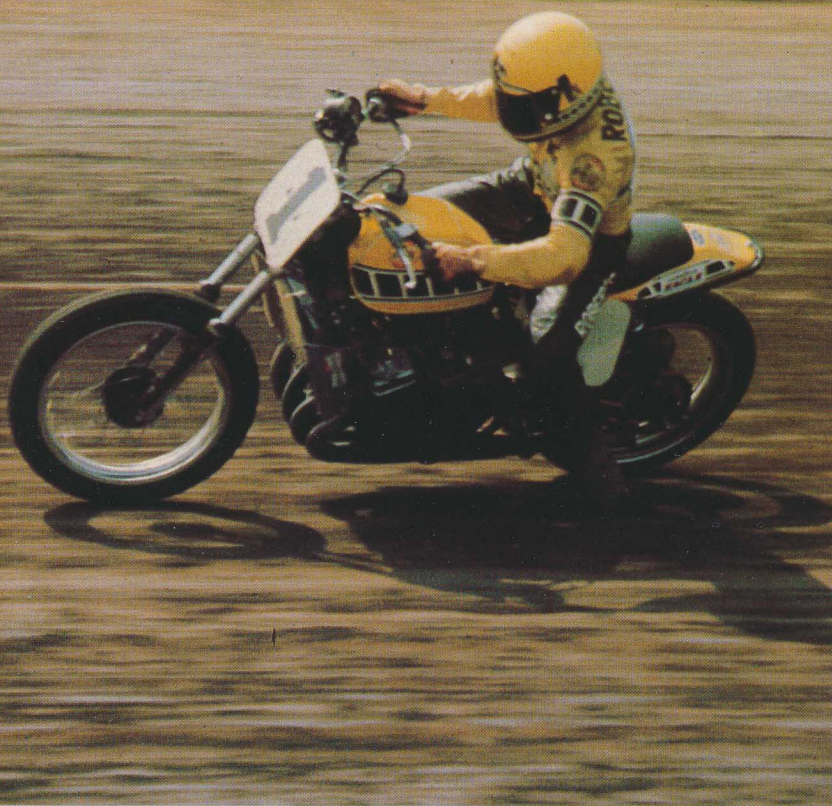
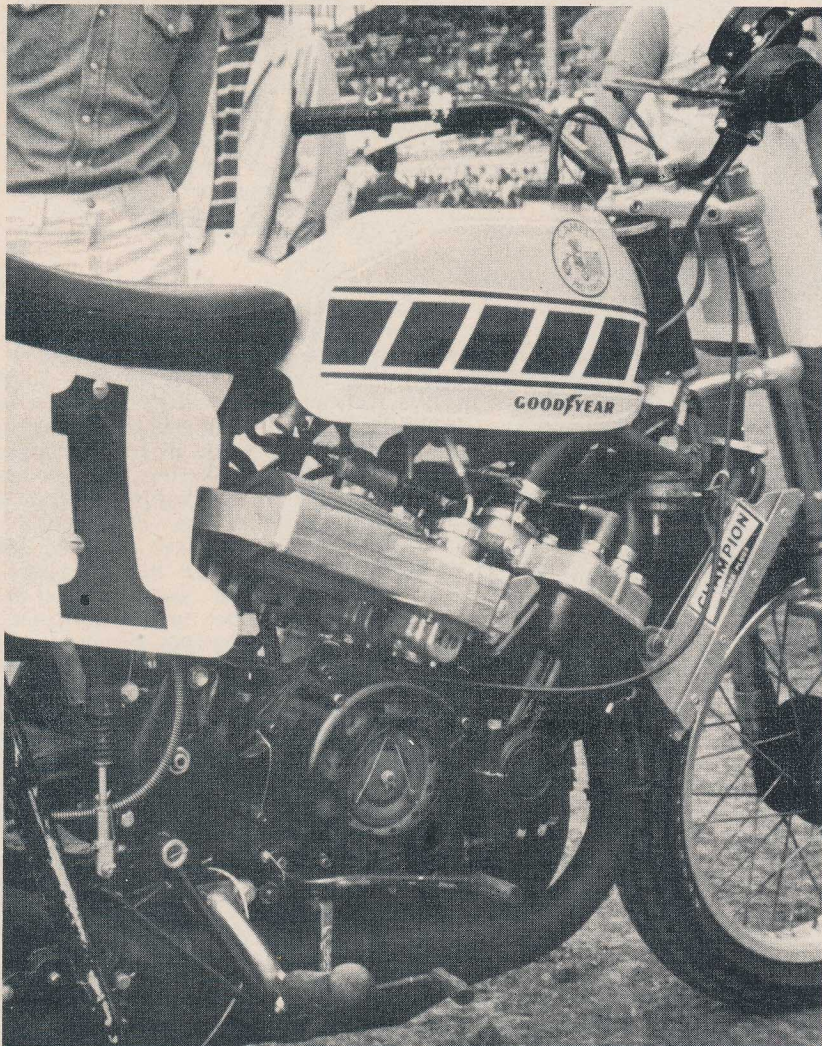
Roberts machine weegt iets minder dan 122 kg, en de krachtbron is goed voor zo'n 120 pk! De verhouding vermogen/gewicht is daarmee indrukwekkender dan bij een Formule 1 racewagen!

Kenny Roberts wist zich met zijn afrijpselijke machine nog net in de finale te rijden. Hij worstelde zich vanuit de achterhoede naar een plaats die hem een start in de finale garandeerde.

In die finale liet Roberts zijn weergalozes klasse weer eens zien. Terwijl de Harley-rijders Jay Springsteen en Corky Keener naast elkaar zelfverzekerd op kop reden, reed Roberts in de middenmoot. In de voorlaatste ronde verkleinde hij zijn achterstand op de twee leiders tot een meter of 35. In de Harley-pit vond men dit geen enkele reden tot ongerustheid. Maar Roberts ging door! In de



EEST !

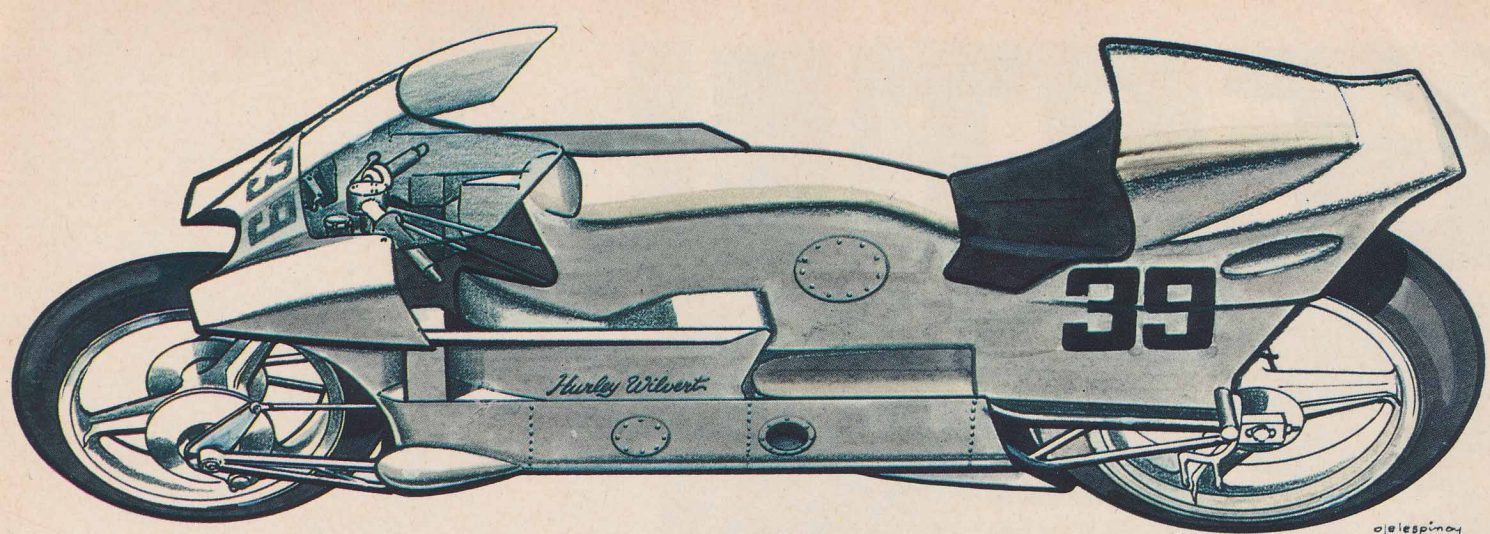


laatste bocht bracht hij zijn machine – in de losse grond aan de rand van de baan rijdend- tot een meter of 12 achter Springsteen en Keener. En direkt na de bocht liet Roberts alle pk's uit het TZ-blok de vrije teugel. Hij passeerde de twee Harley-rijders vlak voor de finishlijn en won!

Een ongelooflijke prestatie, waarover Roberts zei: "Ik ga nooit meer op deze machine zitten. Ik ben er bang voor!" En Roberts is nu niet direkt het type man dat snel door angst bevangen wordt. . .

Toch zou Roberts nog éénmaal op het monster in een wedstrijd uitkomen. Op de harde kleibaan van San José, Californië, kwan de combinatie die Indianapolis had gewonnen, weer aan de start. Toprijders als Rich Hocking, Steve Baker, Randy Cleek en Skip Aksland hadden eerder geprobeerd het TZ-monster te temmen, maar zonder succes. Roberts, nog steeds hopend op een prolongatie van zijn titel, gokte op de machine waar hij "bang voor was". Hij liet een wegraceregenband om het achterwiel monteren en won de voorronde. Maar in de finale zou -zo dachten de Yamaha-technici- die band het niet de hele 25 mijlen lang uithouden. Dus ging er een gladde wegraceslick-band (zonder profiel) om het achterwiel. Maar in de finale bleek ook die band niet bestand tegen het geweld van de TZ-krachtbron. Roberts kon onmogelijk winnen, en zag zijn begeerde AMA-tiel naar Gary Scott gaan. "Ik heb het tenminste geprobeerd", zei Roberts. En niemand die dat wilde ontkennen.

Hoewel de Yamaha TZ-dirt-track-machine voor ongekend spannende races had gezorgd, vond de American Motorcycle Association (AMA) de machine te gevaarlijk. Stel eens dat een minder grote coureur dan Roberts zo'n machine onder szich zou krijgen! De AMA besloot voortaan alleen nog maar machines met maximaal twee cilinders toe te laten. En zelfs Kenny Roberts protesteerde niet tegen die beslissing. . .



RACER VAN DE TOEKOMST

De races in de Formule 750-klasse zijn zowel bij rijders als publiek erg populair. Dat heeft uiteraard te maken met het spektakulaire geweld dat door de in deze klasse bereden machines ontplooid wordt. Racers als Yamaha's viercilinder OW 31 zijn het rijdende bewijs van het hoge peil dat door de techniek bereikt is. En heel wat motorrijders en sportliefhebbers vragen zich af of met dez met zo'n 275 kilometer per uur voortrazende race-machines het einde op race-technisch gebied niet bereikt is. Wat valt er nog te verbeteren?

Maar dat vroegen de motorrijders zich ook tien jaar geleden al af. En elk jaar weer blijkt dat vooruitgang geboekt is. We kunnen gerust stellen dat de research op racegebied zal blijven voortduren en dat er jaar in jaar uit weer verbeteringen gerealiseerd zullen worden. De ontwerpers van race-machines zullen zich wel de komende jaren op andere dan krachtbron-technische aspecten van de research storten.

De machines die nu in de Formule 750 (en in de 500cc Grand Prix races) gebruikt worden, zijn zonder enige twijfel snel genoeg. Radicale veranderingen kunnen dan ook alleen maar op het gebied van frame en stroomlijn verwacht worden. Of om het anders te stellen: de ontwerpers zijn niet meer op zoek naar pure snelheid, maar naar snelle ronde-tijden.

Die ontwikkeling heeft zich inmiddels in de auto-racesport al volop gemanifesteerd. Al dertig jaar geleden konden de Grand Prix wagens (zoals de 7 liter Mercedes en de Auto Union topsnelheden van zo'n 300 kilometer per uur halen, en verschilden dus wat dat betreft niet

zo veel van de moderne Formule 1 wagens. Maar die oude wagens zouden een man als James Hunt geen paar honderd meter bijhouden!

Wegligging is in deze kwestie het sleutelwoord. Ook voor de motorfietsen, waar het stadium nu bereikt is dat de machines voldoende vermogen hebben. Het gaat er nu om dat vermogen effectief te maken. En dat betekent dat we de komende jaren heel wat veranderingen en verbeteringen op framegebied zullen zien.

In de motorcross-wereld is iets dergelijks nu al een paar jaar bezig, waarbij de meeste aandacht van de technici Fuitgegaan is naar de vering, de wielophanging. Den dergelijke verhitte speurtocht naar het optimale frame zullen onherroepelijk ook de makers van wegrace-machines gaan maken.

Phillipe De Lespinay is een Franse ontwerper, wiens werkterrein zich uitstrekt van motorfietsen tot bouwdozen. Hij is tegenwoordig als adviseur werkzaam op ontwer-gebied voor L.M. Cox Incorporated, een beroemde Amerikaanse fabriek van schaalmodellen. De Lespinay is behalve ontwerper ook een uiterst bekwaam coureur. Hij is tweevoudig Frans kampioen in de 50cc klasse en heeft zijn succesvolle racecarrière in Amerika voortgezet. Het afgelopen jaar is hij in de 125cc klasse (op Yamaha!) zowel bij de American Federation of

Motorcyclists als bij de West/East Racing Association nationaal Amerikaans kampioen geworden! De tekeningen die op deze pagina staan afgebeeld, geven De Lespinay's idee van een race-machine van de toekomst weer. Hij projecteerde zijn gedachten rondom een Yamaha TZ 750 viercilinder blok.

De machine is zo ontworpen dat de rijder in een min of meer geknielde positie moet "zitten". De rijder moet met deze machine in staat zijn door bochten heen te slippen, precies zoals een Formule 1 wagen dat doet. In feite is De Lespinay's ontwerp een soort Formule 1 wagen op twee wielen, waarbij de motor in een monococque frame is gehangen. De wielophanging is zowel voor als achter afgeleid van de wielophanging bij Formule 1 wagens: een systeem met draagarmen (voor en achter!) die verbonden zijn met schokbrekers (ook afgeleid van de GP-wagens) onder het monococque frame. Het voorwiel heeft naafbesturing, zoals bij de meeste machines die voor snelheidsrecords worden ingezet al gebruikelijk is.

De waterkoeling wordt verzorgd door twee slanke radiators, aan elke zijkant één (veel beter voor de stroomlijn dan één grote en veel windvangende koeler), waarbij de lucht door uit de ruimtevaart bekende kanalen geleid wordt.

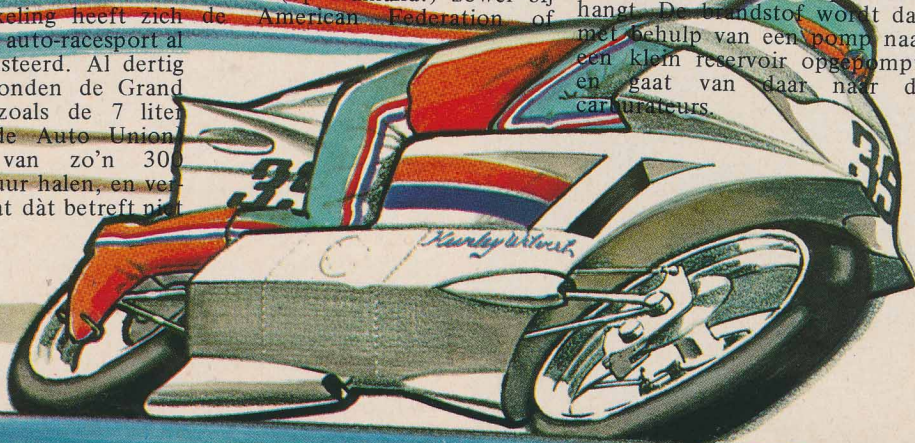
De benzinetank is een soort rubber zak (ook al een idee uit de Formule 1 auto-racesport) die laag, vlak voor het achterwiel in het monococque-frame hangt. De brandstof wordt dan met behulp van een pomp naar een klein reservoir opgepompt, en gaat van daar naar de carburateurs.

De voorrem is een conventionele dubbele schijfrem, maar de achterrem is niet zo gewoon. De schijf daarvan zit op een asje, dat precies doorhet draaipunt van de swingarm heelloopt. Aan het andere uiteinde van dat asje zit een tandwiel dat door een ketting met een tandwiel verbonden is dat op de versnellingsbakas gemonteerd is. (dus naast het tandwiel waaroverheen de ketting naar het achterwiel gaat.) Dit systeem heeft twee grote voordelen. In de eerste plaats kan de spanning van de ketting naar het achterwiel konstant blijven, een erg belangrijk aspect bij machines met zoveel vermogen. En bovendien zorgt de montage van de rem op De Lespinay's manier voor een vermindering van het onafgeveerde gewicht, zonder dat daarbij de problemen optreden die Harley-Davidson ontmoette toen men de schijf direct op de versnellingsbakas zette. De schijf bleek toen zo snel te draaien dat de rem erg snel oververhit raakte. Dan kan dankzij het door De Lespinay aangebrachte extra asje niet meer gebeuren, want door een goede overbrengingsverhouding naar dat hulpasje te kiezen, reduceer je de draaisnelheid van de remschijf natuurlijk drastisch.

De Lespinay's basis-gedachte is het gebruiken van de bij Formule 1 wagens opgedane ervaringen en de daarbij ontwikkelde technologie om een zo gunstig mogelijk zwaartepunt te krijgen; de rijder zou dan in staat moeten zijn de machine volledig onder controle door de bochten heen te laten "driften".

De vormgeving van de stroomlijn is ook al ingeschakeld bij het verkrijgen van een betere wegligging. Een normale stroomlijn doet weinig meer dan de lucht opzichschuiven. De Lespinay's stroomlijn is zo gemaakt dat de rijwind wezenlijk helpt bij het op de weg drukken van de machine.

Phillipe De Lespinay is nu bezig met het bouwen van een prototype, zodat hij zijn theorieën in de praktijk kan testen. Kijk dus maar eens goed naar zijn tekeningen. Het zou best eens kunnen zijn, dat u naar de racer van de toekomst kijkt.



Circuit INTERVIEW



YAMAHA PRESIDENT - M. KOIKE

Hoewel de controle op geluidshinder en luchtvervuiling steeds strenger wordt, heeft de tweetakt nog lang niet afgedaan. Wat Yamaha betreft, is de tweetakt even belangrijk als ooit, ook al produceren we nu vier-takten.

Dit is één van de belangrijke en interessante opmerkingen die de heer Koike, president-directeur van Yamaha Motor Co., tijdens een exclusief interview voor Circuit maakte. De heer Koike was tijdens zijn vakantie even op bezoek bij Yamaha's Amsterdamse hoofdkwartier.

Alle belangrijke motorfietsproducenten hebben voortaan te maken met de strenge bepalingen van het Amerikaanse Buro voor Milieu-Bescherming (Environmental Protection Agency - EPA) ten aanzien van geluid en uitlaatgas-emissie. Die bepalingen treden in 1980 in werking en heel wat landen hebben de Amerikaanse initiatieven op dit punt overgenomen. Daardoor zullen de motorfietsmakers vrijwel integraal aan die Amerikaanse eisen tegemoet moeten komen.

De heer Koike had wat dat betreft goed nieuws voor Yamaha-dealers en liefhebbers: "De nieuwe viertakten en de nieuwe teetakten voldoen moeiteloos aan de eisen die voor 1978 gesteld zijn. Ook aan toe-

komstige, zwaardere eisen zullen al onze machines zonder veel problemen voldoen."

"We hebben bij Yamaha lange tijd gedacht dat de tweetakt een principieel betere motor is. Maar we hebben met het oog op de verre toekomst de ontwikkeling van de viertakt sterk gestimuleerd, en dat zullen we ook blijven doen. Dit betekent geenszins dat het einde van de tweetakt nabij is! Onze technici zijn hard bezig met het ontwikkelen van twee- en viertaktmotoren. Voor Yamaha blijft de tweetakt belangrijk. Voordat ik naar Europa kwam, heb ik met onze ingenieurs gesproken over de toekomstige modellen. En ik heb de indruk dat we alle beperkingen van de tweetakt kunnen opheffen. Wij willen beslist niet van ons tweetakt-image af." "Het is vanzelfsprekend dat onze ingenieurs veel van hun tijd geven aan het ontwikkelen van schonere en stillere krachtbronnen. We hebben nu al een "schraal verbrandingssysteem" ontwikkeld dat aan heel wat beperkingen op dit gebied een eind maakt".

De heer Koike ging vervolgens op een ander onderwerp: de wereldmarkt voor motorfietsen. Hij verklaarde tevreden te zijn over de gang van zaken en met name over de Europese markt. "We zijn erg blij met de Yamaha-

verkoop in Europa", zei hij. "Er zijn voor Yamaha vier belangrijke verkoopgebieden, Amerika, Japan, Azië en Europa. We vinden de Europese markt even belangrijk als de andere drie, met inbegrip van de Verenigde Staten."

"In het algemeen is de motorfietsmarkt de terugslag van 1974 geweldig goed teboven gekomen. Yamaha is nu al bezig met het zoeken van uitbreidingsmogelijkheden voor de produktie. We moeten ook in de toekomst aan de vraag kunnen voldoen. Op een bepaald tijdstip", zei de heer Koike, "was onze produktie gedaald tot 1 miljoen eenheden per jaar. Nu zullen we in 1976 zo'n 1,25 miljoen eenheden verkopen, en we verwachten de 1,4 miljoen te halen in 1977. Dat aantal ligt al hoger dan wat we nu kunnen produceren. We moeten dus wel uitbreiden." De heer Koike was verder verheugd over het feit dat Yamaha ook zijn aandeel in de wereldmarkt van motorfietsen heeft kunnen vergroten. "We zijn in heel wat landen het topmerk", zei hij.

De heer Koike wilde ook nog wel wat kwijt over een ander Yamaha produkt, buitenboordmotoren. De verkopen zijn zo sterk gestegen dat heel wat grote buitenboordmotor - fabrikanten zich ernstig ongerust maken! Het

praten over andere onderwerpen dan motorfietsen, leidde tot de vraag of Yamaha het ook in andere richtingen zal gaan zoeken, zoals auto's bijvoorbeeld. "Nee", was het ondubbelzinnige antwoord van de Yamaha-president F-direkteur. "We zijn er zeer wel toe in staat en we hebben op bepaalde gebieden wel met auto-fabrikanten samen gewerkt, maar Yamaha heeft zich nu eenmaal gespecialiseerd in vrije-tijdsartikelen, zoals motorfietsen, boten en dergelijke. We blijven ons op die markt richten en onze research wordt dus ook in die richting gedaan."

Tenslotte vroeg Circuit de heer Koike hoe belangrijk race zijn als hulpmiddel bij de research en ontwikkeling. "De racerij is erg belangrijk", antwoordde de heer Koike, "De eruit voortkomende gegevens dragen veel bij aan het onderzoek van onze ingenieurs. We hebben ons het afgelopen jaar uit het racen teruggetrokken omdat de ontwikkelingsafdeling zich met andere, belangrijker problemen bezig moest houden. En als het om zaken gaat als geluidsbeperking en het maken van een schonere motor, heb je aan de racerij als proefbank weinig. Maar in 1977 zullen we weer volop bij het racen betrokken zijn, met de nadruk op de Europese Grand Prix wegrace en de Amerikaanse crosswedstrijden."

MIKKOLA NAAR NAAR YAMAHA!

Eén van de grote sensaties die de motorcross-wereld uit z'n winterslaap gehaald heeft, is ongetwijfeld de overgang van Heikki Mikkola naar Yamaha. De wereldkampioen in de 250 cc klasse zal het volgend jaar niet op een Husqvarna uitkomen, maar op een Yamaha. Hij zal daarbij door Yamaha Motor NV (Amsterdam) gesteund worden.

Mikkola, die over de hele wereld bekend staat als "de vliegende Fin", zal officieel in januari 1977 de stap naar Yamaha maken. Hij zal in de 500 cc klasse uitkomen op een

400 cc "monocross" Yamaha.

Dat betekent dat Mikkola terugkeert in de zwaarste categorie van de cross, waarin hij in 1974 wereldkampioen werd. Bovendien betekent het dat Mikkola voor het eerst in z'n loopbaan op een ander merk dan Husqvarna zal rijden.

Mikkola's stap houdt in dat Yamaha in de 500 cc klasse met twee tweevoudige wereldkampioenen uitkomt, want de Zweedse grootmeester Bengt Aberg zal op een XT 500 viertakt de strijd met de vele tweetakten aanbinden.



MOTORSPORT: EEN BELANGRIJKE PUBLIKTREKKER!

Als er gelet wordt op de bezoekersaantallen, is motorsport in al z'n vormen één van 's werelds populairste sporten. Een Zwitserse marketingorganisatie, Publimotoring, heeft wat cijfers bekend gemaakt: in 1976 werden de FIM Kampioenschapswedstrijden bezocht door 2.673.000 mensen, vele miljoenen meer hebben nationale of lokale wedstrijden bekeken en vele honderden miljoenen mensen hebben via televisie of radio van motorsport-evenementen genoten.

Het populairste waren Grand Prix wegraces, die in 1976 door 965.000 mensen bezocht werden, een gemiddelde van 80.416 toeschouwers per race. Op de tweede plaats kwamen de races in de F 750-klasse, waarbij 910.000 mensen zich hebben geamuseerd, een gemiddeld bezoek van 60.666 enthousiasten per race.

Ook de motorcross had in 1976 niet over belangstelling te klagen: de Grand Prix in de 250 en 500 cc klasse trokken 632.000 kijkers, wat neerkomt op een gemiddeld bezoek van 24.307 mensen per face.

Lang afstands-races waren goed voor 166.000 toeschouwers, waarbij vooral de Franse Bol d'Or genoemd moet worden: 110.000 man!

Het onderzoek van Publimotoring was beperkt tot wegrace en motorcross. Uiteraard zouden de totale cijfers nog flatterender zijn, als ook trials, speedway, crosswedstrijden voor zijspannen bij het totaal betrokken zouden zijn.

Ten slotte nog één gegeven dat door z'n indrukwekkendheid extra aandacht vraagt: één van de grootste motorsportmanifestaties ter wereld in 1976 was een motorcross-beuren van drie

dagen op de Filipijnen, waarin rijders uit Japan, Taiwan, Hong-Kong, Korea en Thailand naar de prijzen dongen. Totaal aantal toeschouwers: meer dan 200.000!

YAMAHA'S WERELDS BESTE

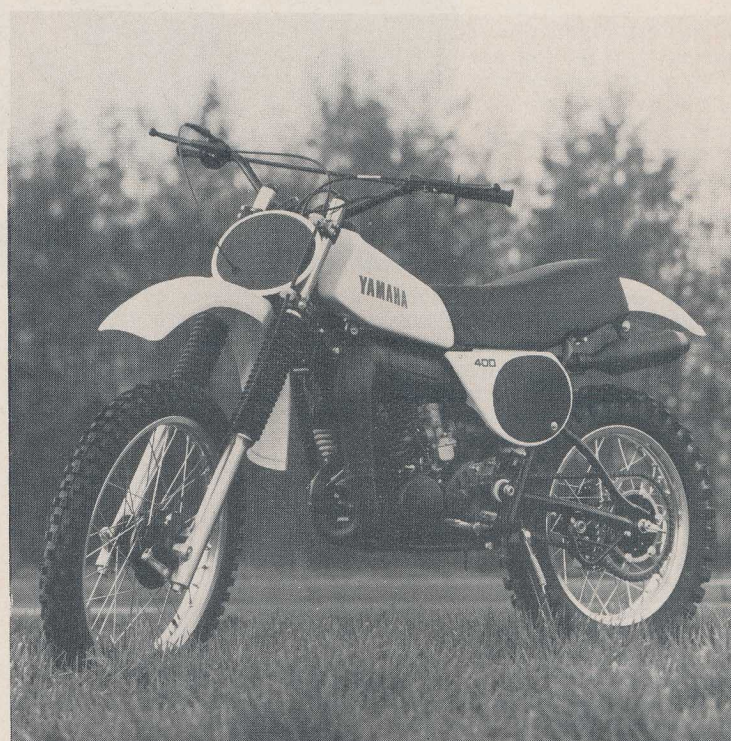
Yamaha heeft zowel in de 350 als in de 750 cc klasse het officiële kampioenschap der constructeurs van de FIM gewonnen. De manier waarop dat voor 1976 gebeurd is, spreekt voor zichzelf: van de 8 voor dit kampioenschap meetellende races won Yamaha er in de 750-categorie niet minder dan 7, en in de 350 cc klasse 4!

YAMAHA OOK IN NORWEGEN NUMMER 1

Yamaha is onlangs in Noorwegen het meest verkochte motorfietsmerk geworden. Verkoopcijfers over de periode van januari tot en met september 1976 laten zien dat Yamaha 30,5% van de totale markt voor z'n rekening nam, voor Honda (27,9%) en Suzuki (24,9%) en Suzuki (24,9%)

AUSTRALISCHE KAMPIOEN IN EUROPESE RACES

Warren Willing, die rijdt voor het Yamaha Dealer Team in Australië, heeft onlangs het nationale kampioenschap in de 750 cc klasse veroverd. Warren reed Agostini's "oude" TZ 750. De kans dat zijn nationale faam zich tot heel wat andere landen zal gaan uitstrekken, is groot: Warren Willing zal in het komende seizoen alle Formule 750 races rijden die meetellen voor het wereldkampioenschap, op een OW31 Yamaha.



NIEUWE YZ CROSSERS

Minder gewicht, meer vermogen en een verbeterde vering. Dat zijn de in het oog lopende sterke punten van de nieuwe Yamaha YZ "monocross" crossmachines voor 1977.

Het topmodel is de YZ 400, goed voor 45 pk en slechts 104 kilogram zwaar. De 400 is uitgerust met een vijf-versnellingsbak.

De YZ 250 is 3 kilo lichter dan z'n grotere broer en geeft de rijder de beschikking over 37 pk. Zowel de YZ 400 als de YZ 250 hebben een zelfde frame, waarvan de wielbasis 1440 mm is, 15 mm meer dan de vorige YZ-modellen.

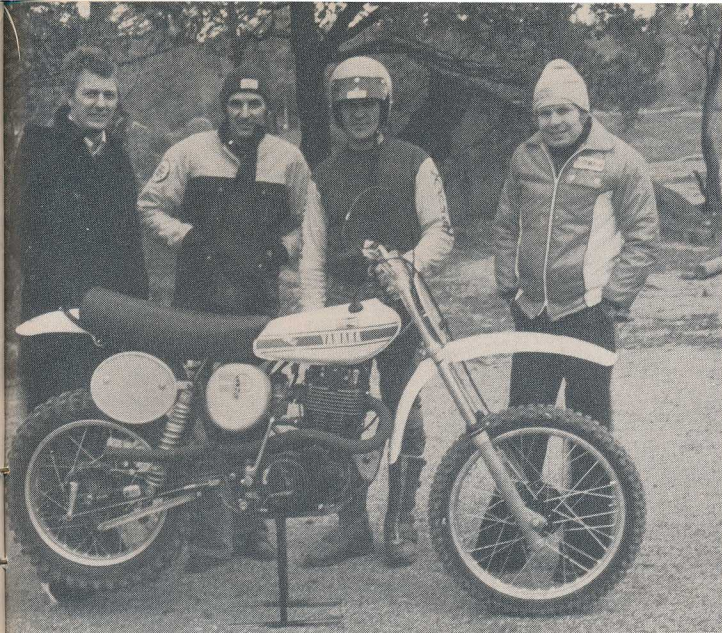
De veerweg is zowel voor als achter aanmerkelijk vergroot. De veerweg van de voorvork is nu 250 mm (was 215 mm) en de geheel vernieuwde achtervering

heeft een verweg van 250 mm (was . . . 180 mm!) Beide modellen hebben een benzinetank met 7,6 liter inhoud.

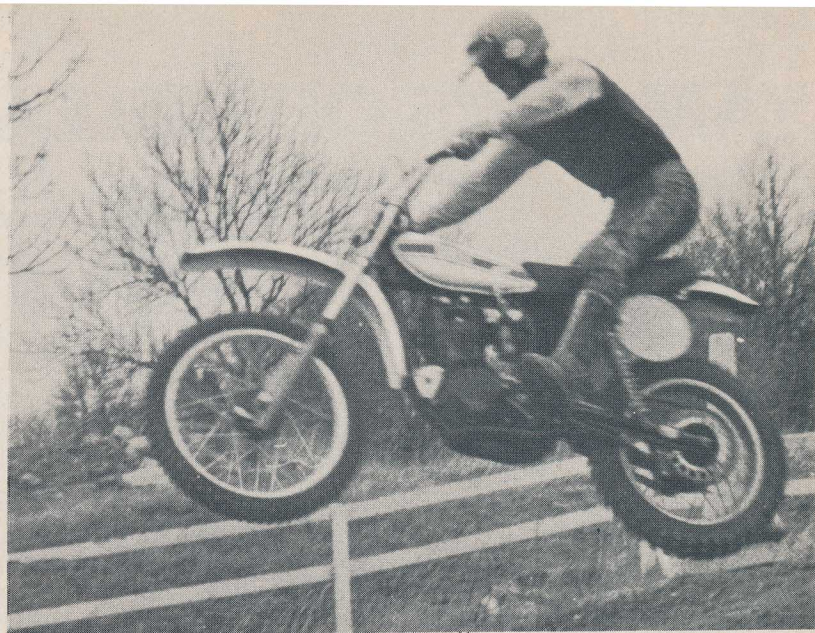
Ook de YZ 125 is voor 1977 flink onder handen genomen. Het blok is luchtgekoeld gebouwd en levert via een zes-versnellingsbak 24 pk. Het gewicht is nu 87 kg, drie kg lichter dan in 1976; de wielbasis is 10 mm ingekort, tot 1400 mm.

Ook bij de YZ 125 zijn de veerwegen flink verlengd: 230 mm voor en achter (was 195 mm). De benzinetank van deze lichtgewicht kan 5,8 liter bergen.

Dankzij de genoemde verbeteringen zal elke serieuze crossrijder de Yamaha YZ's zeker in z'n overwegingen bij koop van een crosser betrekken.



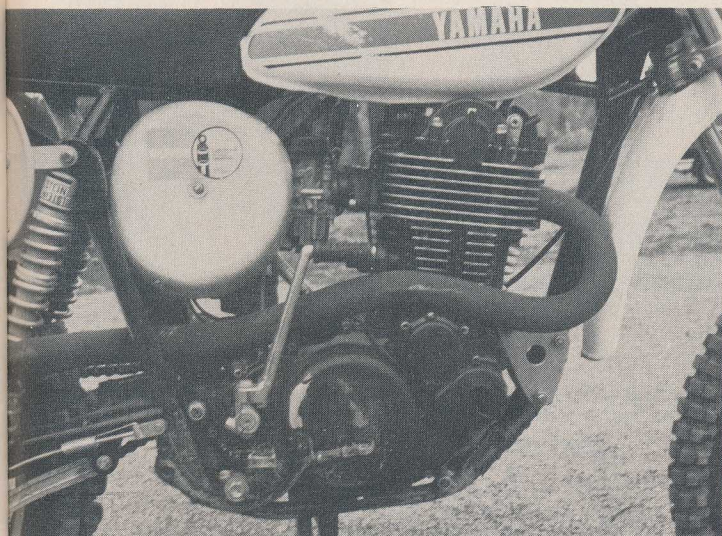
Torsten Hallman, Sten Lundin, Aberg, Steffan Enquist.



YAMAHA XT500 VOOR ABERG

Bengt Aberg, de Zweed die al twee maal wereldkampioen werd in de 500 cc klasse motorcross, zal aan alle wedstrijden die meetellen voor het 1977 wereldkampioenschap 500 cc meedoen op een Yamaha viertakt! Deze bijzondere machine wordt op het ogenblik voor de grote strijd klaargemaakt door de Yamaha importeur in Zweden, de firma Hallman & Eneqvist. Envaring genoeg bij deze firma, want Torsten Hallman is zelf een exwereldkampioen motorcross! De krachtbron van Aberg's nieuwe wapen is een XT 500 motor, die in een uiterst licht frame gehangen is. Nóg een Zweedse ex-wereldkampioen

motorcross, Sten Lundin, is nauw betrokken bij de ontwikkeling van de machine. En als we op Aberg's commentaar na een onlangs gehouden testrit mogen afgaan, heeft die combinatie van ervaring en geleid tot een opmerkelijke machine: "Deze XT 500 heeft meer dan genoeg vermogen om tegen de concurrentie bij de Grand Prix op te kunnen", zei Aberg tegen verslaggevers. "Bovendien is deze machine een stuk gemakkelijker te rijden dan een twee-takt. Je kan rustig in een hoge versnelling blijven rijden op stukken waar je op een twee-takt flink moet schakelen. Deze crosser is zonder meer een kanshebber voor overwinningen."



Afrikaanse Marathon

's Werelds zwaarste off-the-road wedstrijd is zonder twijfel de Afrikaanse Marathon: 10.000 kilometer van Abidjan in Ivoorkust (West-Afrika) naar Nice in Zuid-Frankrijk!

De Franse Yamaha-importeur, Sonauto, zal twee Yamaha's inzetten voor deze indrukwekkende race, die de rijders door van hitte zinderende jungle en over kale zandvlakten voert.

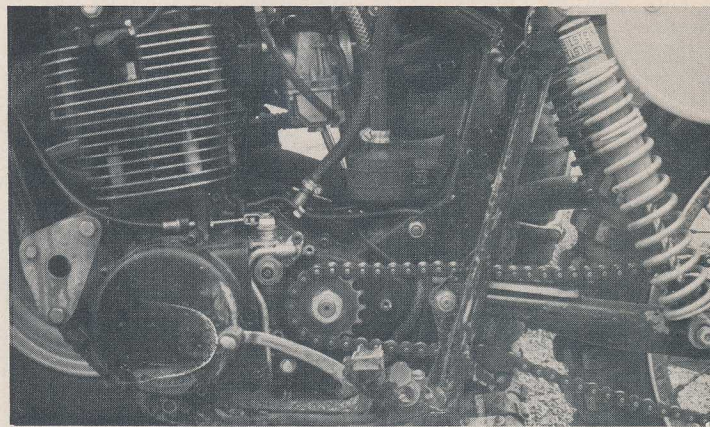
Een Yamaha DT 400 zal bemand worden door Christian Rayer en Rene Guili. Een aparte combinatie, want Rayer is een bekende trial-rijder en Frans kampioen in die tak van sport, en Guili is één van Frankrijks beste weg-racers, die vooral bij lange-afstands-races van zich doet spreken.

Het tweede Yamaha-team wordt gevormd door Gilles Compte en Denis Bayard, die op een XT500 viertakt zullen

rijden. Zowel de DT 400 als de XT 500 zullen voorzien worden van een speciale benzinetank, met een inhoud van resp. 42 en 35 liter. Dankzij deze fikse voorraad brandstof kunnen beide machines zo'n 400 kilometer rijden zonder tank-stop.

De bekende Frans Enduro-rijder Yves Bataille zal als team-manager optreden; Christian en Bernard Malgret en Dominic Rochette gaan mee als monteurs. Voor het transport van het service-team is de keus gevallen op een Toyate Land-Cruiser (vooral van nut op de snellere trajecten) en een Mercedes Unimog (die het best tot z'n recht komt in het ruwere terrein).

In het maart-nummer van Circuit hopen we volop aandacht in woord en beeld te kunnen schenken aan deze fascinerende race, die alles van mens en machine vergt.



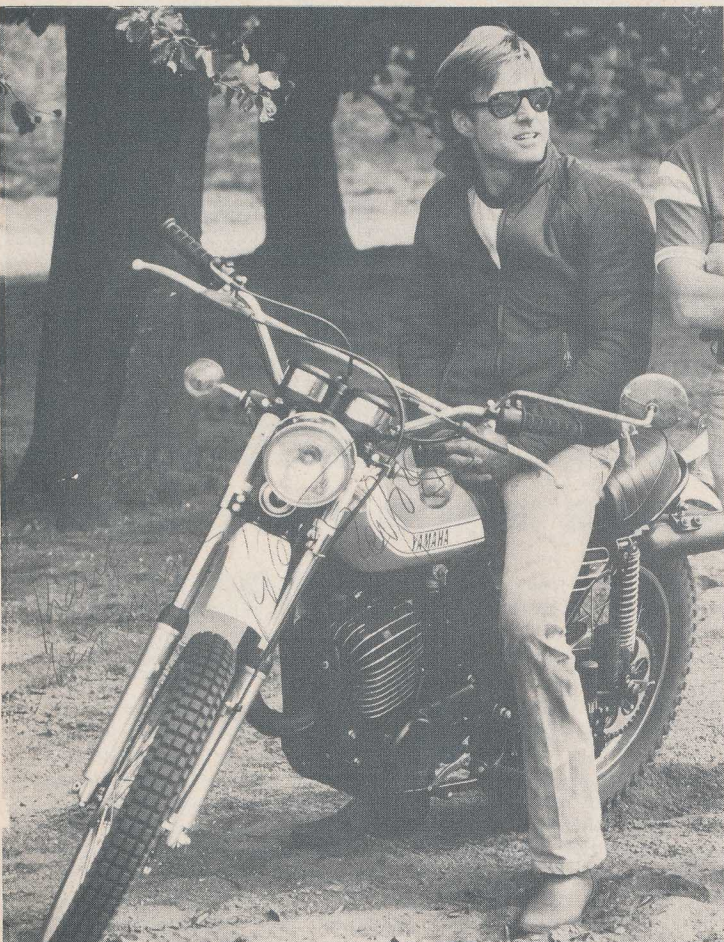
ONDERZOEK NAAR ONGELUKKEN

Het Britse "Transport and Road Research Laboratory" (zoets als de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) heeft onlangs een onderzoek openbaar gemaakt waarin ongelukken aan een nadere bestudering zijn onderworpen. Ook motorfiets-ongelukken, en de in het onderzoek genoemde feiten zijn zonder meer erg boeiend! De meeste ongelukken waarbij motorfietsen betrokken zijn, vinden plaats bij goed weer, op droge wegen, met snelheden onder de 65 kilometer per uur en op lichte tot middelzware machines. 34% van de bij ongel-

ukken betrokken motorfietsen was minder dan 50 cc, 87% was minder dan 300 cc.

Dit betekent niet dat je dús maar op een zware motorfiets zo hard als je kunt in de regen moet gaan rijden om ongelukken te voorkomen. . . In de eerste plaats is dit een Engels onderzoek, dat niet zonder meer voor Nederland hoeft te gelden, en in de tweede plaats: het onderzoek vermeldde ook nog dat 73% van alle (Britse) ongelukken veroorzaakt werd door andere voertuigen die bij kruisingen en rotondes de weg van de motorrijder kruisten.

YAMAHA'S OFFICIELE WEGRACE-TEAM: BAKER EN CECOTTO



De Amerikaan Steve Baker en de Venezolaan Johnny Cecotto zullen de rijders zijn van het officiële Yamaha wegrace-team voor 1977. Omdat de fabriek zich in 1976 volledig heeft geconcentreerd op het ontwikkelen van stillere en "schonere" standaard-motorfietsen, was er het afgelopen seizoen geen officieel fabrieks-team. Voor 1977 zal Yamaha z'n jarenlange race-traditie weer trouw zijn: Baker en Cecotto zullen in de 500 en 750 cc klassen zeker waardige vertegenwoordigers van het merk van de drie stemvorken zijn.

Cecotto, die tot nu toe steeds gesteund werd door de Venezolaanse Yamaha-importeur Venemotos, greep direct bij zijn Europese racedebuut in 1975 de wereldtitel in de 350 cc klasse. Het afgelopen jaar wam hij in de 350, de 500 en de 750 cc klasse uit.

Cecotto zal het nieuwe seizoen in de 500 en 750 cc-klasse als officiële fabrieksrijder optreden; bovendien zal hij op een door Venemotos ter beschikking

gestelde Yamaha ook in de 350 cc categorie uitkomen.

Steve Baker heeft de afgelopen vijf jaar voor Yamaha Canada gereden, op door Bob Work geprepareerde Yamaha's. Baker, veelvuldig Canadees kampioen, heeft zichzelf in 1976 laten kennen als 's werelds snelste 750-rijder. Overwinningen in Imola, Silverstone, Brands Hatch, Oulton Park, Laguna Seca, Loudon (USA) en de "Race of the Year" in Mallory Park bewezen zijn ongewone capaciteiten in deze zware klasse.

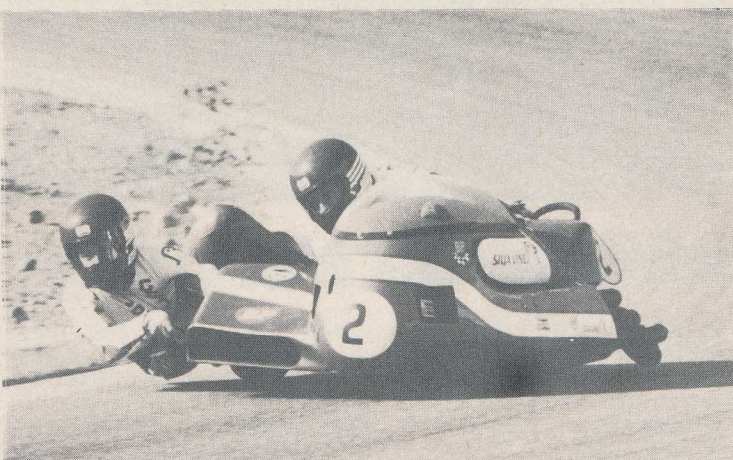
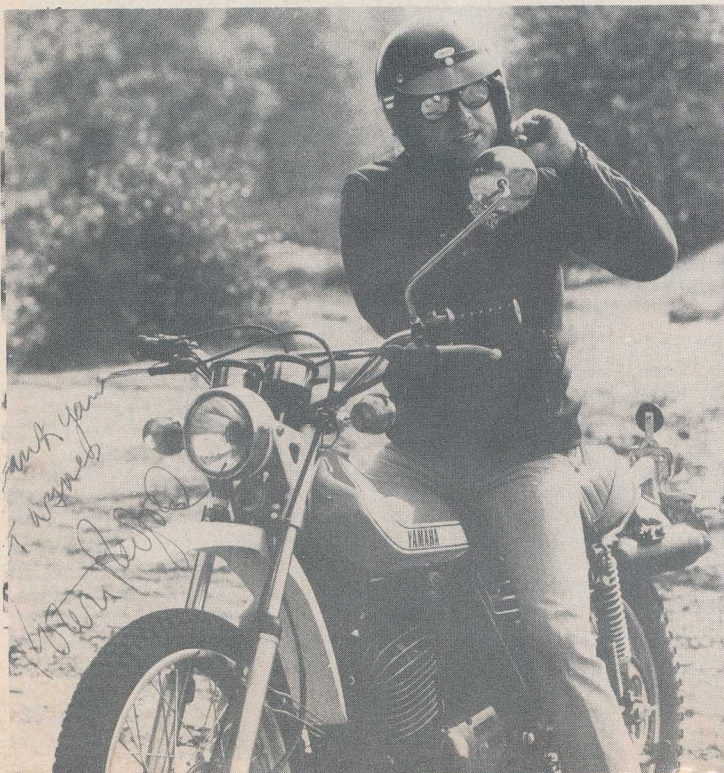
Hij zal in 1977 alle Grand Prix in de 500 en 750-klasse rijden, en zal bovendien -als de wereldkampioenschappen hem de tijd gunnen- zo nu en dan in Amerikaanse races uitkomen.

Het nieuwe officiële Yamaha-team is het jongste team dat ooit aan de start van de wereldkampioenschaps-races verschenen is: Cecotto is 21 en Baker 24 jaar oud. Het is ook de eerste keer dat een fabrieks-team geen enkele Europese coureur in z'n gelederen heeft.

Yamaha Voor Robert Redford

De streek rondom Deventer staat al geruime tijd helemaal in het teken van wat iemand ooit 's werelds grootste illusie heeft genoemd: de film. Voor de verfilming van "Een brug te ver", het verhaal over de slag bij Arnhem, heeft producent Joseph E. Levine een ontzagwekkende hoeveelheid materiaal en mensen naar Nederland gehaald. Eén van die mensen was Robert Redford.

De Nederlandse Yamaha-importeur, IMN bv, bood Redford ter ontspanning in de filmpauzes een DT 250 Enduro aan. En Redford, die een Yamaha-liefhebber is (sinds hij in 1970 in "Little Fauss and Big Halsy" een motorcoureur speelde), stuurde na afloop van zijn film-plicht een keurig briefje aan IMN om te bedanken voor de heerlijke uren op Yamaha!



Kenneth and Christian Calenius.

Vier Maal Yamaha In Finland

Yamaha-rijders domineerden de Nationale Kampioenschaps Races 1976 in Finland: vier van de vijf klassen werden door Yamaha-coureurs gewonnen! Eero Hyvärinen greep de titel in de 250 cc klasse. In die categorie reden 11 van de eerste 12 rijders op Yamaha. De 350 cc werd gewonnen door Pekka Nurmi. Ook de vertien rijders na hem reden op TZ 350 Yamaha's. . . Hyvärinen maakte zijn succes

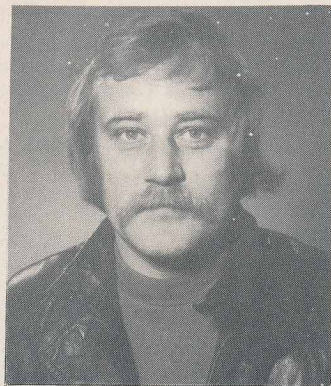
compleet door ook de 500 cc titel op zijn naam te brengen.

Hoewel slechts één van de 12 snelste zijspancombinaties met een Yamaha-kraftbron was uitgerust, was deze "Yamaha driewieler" zonder moeite de snelste. De broers Kenneth en Christian Calenius boekten in beide manches een klinkende overwinning, wat hun uiteraard de titel in deze klasse opleverde.

DANISH DIRT TRACK TITLE WIN

Yamaha-machines worden niet vaak in verband gebracht met Europese zandbaan-races, maar in Denemarken grepen John Steffensen en Finn Møller met veel overmacht de nationale titel in het 1000 meter zandbaan-kampioenschap. Met hun door een 650 cc Yamaha twin aangedreven zijspancombinatie domineerden ze het hele kampioenschap.

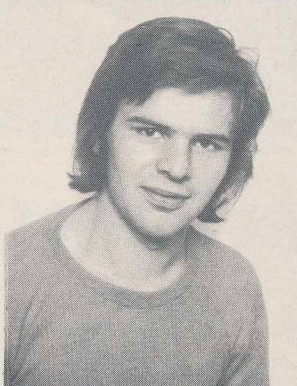
Dit was de derde Deense titel die in 1976 door Yamaha-rijders veroverd werd. Eerder dit jaar behaalden Sven Andersson en Børge Nielsen de wegrace-kampioenschappen in de 350 en 750 cc klasse.



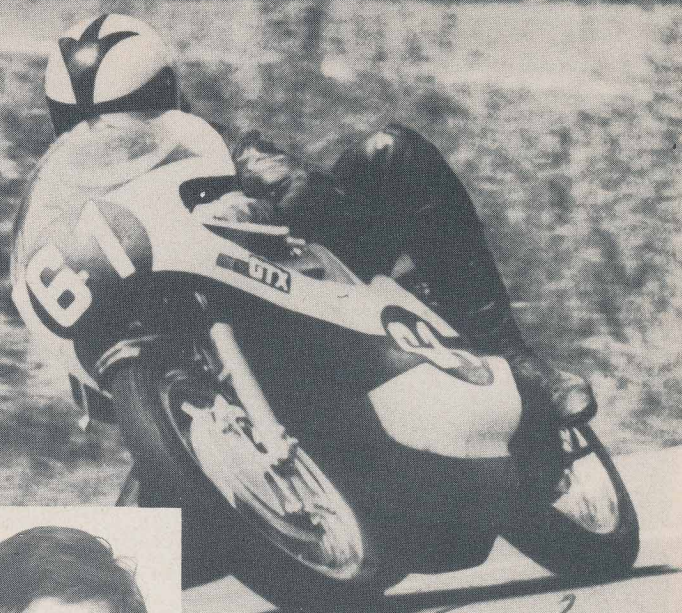
John Steffensen



Finn Møller



Sven Anderson.



Børge Nielsen

Another racing Croxford



De zoon van de bekende Engelse coureur Dave Croxford heeft een begin gemaakt met een loopbaan in de cross-wereld. Croxford Jr. heeft in elk geval goed materiaal: een Yamaha 80 MX.

THE MOCKETT CARTOON

“Bedoel je dat dit niet de nieuwe Yamaha voor Amerikaanse woestyn races is”



YAMAHA CHAMPIONS IN IRAN

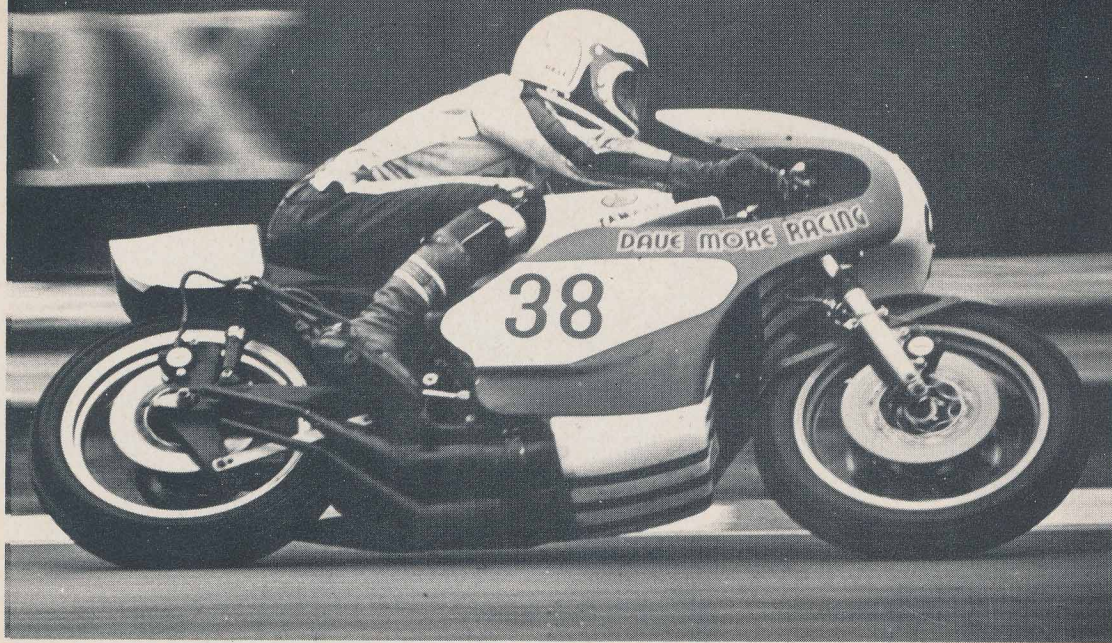


Yamaha ryders domineerden de Iraanse moto-cross kampioenschappen volledig met M. Badeyehneshtin (Boven) die zowel de 125 als de 250cc klasse won.

Kollega Yamaha ryders, J. Zohdi en A. Eftekhari (Onder) werden tweede en derde in dezelfde categorieën.

In de 400cc klasse was het Zohdi die de titel nam vóór een andere Yamaha ryder, M. Darsara.





BRITSE KAMPIOEN OP YAMAHA

De nieuwe Britse racekampioen van 1976 is Steve Parrish. Steve reed zijn TZ 750 Yamaha zowel in de F 750 klasse, als in de Motor Cycle News Superbike wedstrijden, de twee zwaarste categorieën van de Britse wegrace-competitie.

Steve Parrish is 23 jaar oud en komt uit Steeple Morden, in Hertfordshire, Engeland. Hij begon zijn carrière als coureur in 1972 op Yamaha, het merk dat hem ook dit jaar weer grote successen bracht.

Nummer een in Frankrijk



Voor Yamaha is 1976 in Europa een geweldig goed jaar geweest. De verkopen stegen voortdurend en een prachtig bewijs van deze sterke groei werd geleverd toen Yamaha in Frankrijk Honda als belangrijkste merk verdrong.

In 1975 had Honda 32.8% van de Franse motorfietsmarkt in handen, tegen Yamaha 20.9%. De cijfers over de eerste helft van 1976 lieten een kleine aardverschuiving zien: Honda 28.7% en Yamaha 27%. Nog opmerkelijker zijn de cijfers per

maand. In mei: Honda 27% en Yamaha 32%. In juni: dezelfde cijfers als in mei. En in juli: Honda 25%, Yamaha 30%. Die fraaie positie heeft Yamaha in 1976 vastgehouden, een groot verkoopssucces dus. Aardig is nog Yamaha's marktpositie in de 125 cc klasse te bekijken. Yamaha heeft daarin 75% van de markt!

Gedurende 1976 is de totale Yamaha verkoop gekomen op 71.397 machines, een stijging van 27.5% in vergelijking met het jaar daarvoor.

Kenny Roberts is van plan een speciaal wegrace-achtig frame voor de XT 500 éencilinder te maken, en zoiets zou bij de Europese rijders wel eens erg populair kunnen worden. Kenny maakt ook een speciale dirt-track-achtige fiets, met crossbanden en gegoten wielen! Er bestaan al plannen om Kenny Roberts' producten in Europa aan de man te brengen.

OP ZOEK NAAR BLOED!

B.J. Breece is een Amerikaanse motorrijder, maar geen gewone! Hij gaat zo'n 6.500 kilometer rijden, van de Amerikaanse oostkust naar de westkust op een RS 100C Yamaha. En dat gaat hij doen om geld in te zamelen voor de Amerikaanse Nationale Stichting voor Lijders aan Bloederziekte. De Amerikaanse Motorcycle Association (AMA) helpt met een "Tocht tegen Bloederziekte" mee aan een campagne om geld bijeen te brengen voor deze stichting die zich inzet voor de bestrijding van deze ziekte. De tocht van Breece wordt gesponsord door Yamaha International Corporation in Amerika.

FILSTERREN

De Engels/Amerikaanse filmmaker Peter Starr was Onlangs in Europa om Steve Baker te filmen tijdens de Britse "Race of the Year" op Mallory Park. Daarna filmde hij bij de Bol d'Or in Frankrijk, waar Pat Evans enige tijd op een Somauto TZ 750 Yamaha het veld aanvoerde. Starr besloot zijn Europese film-uitstapje met opnamen van Yamaha's trial-ster, Mick Andrews.

Starr's filmopnamen zullen opgenomen worden in zijn speciale documentaire. Fi speelfilm die in 1977 uitgebracht zal worden. Waarschijnlijk zal de nieuwe film de plaats innemen van "On Any Sunday" (de populaire maar aat ouderwets geworden film van Bruce Brown uit 1970) als toonaangevende film

op motorsport-gebied.

Starr heeft de afgelopen jaren een uitstekende naam als cineast opgebouwd. Hij won bij het Oscar Mumm Cordon Rouge Motorsport Film Festival in Parijs in 1975 een eerste en een derde prijs, respectievelijk met een documentaire over Roger de Coster en over de Champion Motorcycle Classics wegrace, die in 1974 op Ontario gehouden werd.

MEER YAMAHA'S IN AMERIKA

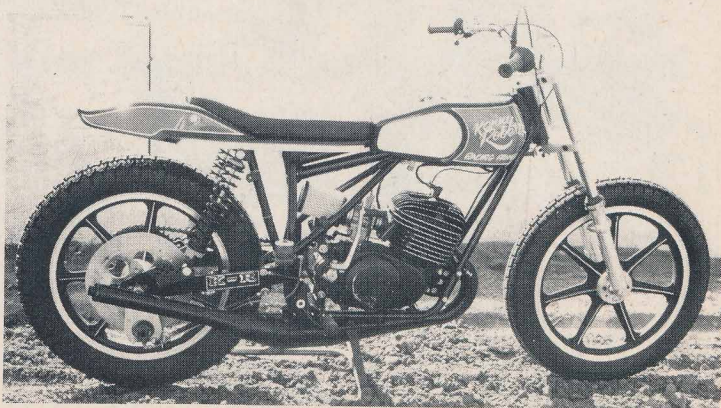
Gedurende 1976 heeft Yamaha zijn marktaandeel in de Verenigde Staten van 15,69% opgevijseld naar 21,14%! Deze forse stijging bevestigt nog eens de overal ter wereld stijgende Yamaha-verkopen.

KAMPIOENEN MAKEN FRAMES!

Twee voormalige Amerikaanse superkampioenen zijn in de V.S. begonnen met het produceren van speciale frames, waarbij ze zich in hoofdzaak concentreren op Yamaha-produkten.

Tweevoudig kampioen Dick Mann heeft zich uit de actieve racerij teruggetrokken en bezit een firma die, zich met de verkoop van motorfiets-accessoires bezighoudt. Eén van de produkten die Mann maakt en levert, is een frame naar eigen ontwerp voor de XT 500 éencilinder. Het lichte frame maakt de XT 500 nog meer tot een kanshebber bij betrouwbaarheidsritten en cross-wedstrijden.

Tweevoudig kampioen Kenny Roberts (1973 en '74) rijdt ook het nieuwe seizoen weer voor Yamaha. Hij maakt echter ook frames naar eigen ontwerp, voor de XT 500, voor de XS 650 twin (en de 750 versie daarvan) en voor de 250 en 360 cc Yamaha Féencilinder twee-takten. Roberts' frames zijn zowel geschikt voor dirt-track-wedstrijden als voor gewoon off-the-road rijden.



Yamaha 360 short-track Kenny Roberts

TWEEMAAL DE BESTE

"Cycle World" is met z'n 300.000 lezers één van de belangrijkste Amerikaanse motorfiets-tijdschriften. Dit blad publiceerde onlangs een lijst van wat volgens de redactie de 10 beste motorfietsen van dit ogenblik zijn.

Twee Yamaha's koos de redactie bij deze motorfiets top-tien. Er was geen enkel merk dat met meer machines bij het illustere tiental wist te komen.

Dé XS 750 werd als beste weg-machine in de 750cc klasse uitgekozen.

De RD 400 viel eenzelfde eer ten deel in de groep 350 en 400cc machines.

Dit vond de redactie van "Cycle World" van de Yamaha's:

"Als het erop aankomt welke fabriek het publiek écht geeft wat het publiek wil, dan valt de keuze direct op Yamaha. Het bewijs hiervoor wordt geleverd door de XS 750. Deze driecilinder is uitgerust met dubbele bovenliggende nokkenassen, een stille uitlaat, lichtmetalen wielen, schijfremmen, automatisch afslaan de clignoteurs en is voorzien van een vormgeving die niet gauw ouderwets gevonden zal worden.

Zodra je erop gaat rijden, is alles even soepel, even prettig. De XS 750 trilt veel minder dan de grote Honda of Kawasaki viercilinders. De kracht die de motor ontwikkelt, is gemakkelijk doseerbaar. En de wielophanging is dermate goed dat je wat dat betreft Yamaha en BMW naast elkaar mag cetten.

De XS 750 is een erg bijzondere motorfiets. Japanse motorfietsen zijn beroemd geworden door hun grote vermogen, hun kracht, maar deze Yamaha staat helemaal in het teken van het comfort en het behouden van alle plezier dat motorrijden geeft. Een voorbeeld: het motorblok zit met inbusbouten in elkaar, zodat dat gedonder met kruisschroevendraaiers afgelopen is. Je hoeft nooit meer één spaak te spannen. Het achterspratbord kan omhooggeklapt worden zodat je zonder problemen het achterwiel kunt uitnemen. En de cardan rekent af met het eeuwige stellen van het achterwiel en het oliën van de ketting.

Sommige rijders zullen het als een bezwaar zien dat de XS 750 niet zo snel is als een Honda. Anderen zullen klagen over het feit dat in rechte bochten de uitlaat aan de grond komt. Maar er is geen enkele andere 750 machine die ook maar in de buurt komt van de XS 750 als het om het geweldige comfort gaat en om een werkelijk vooruitstrevend ontwerp. We kunnen deze Yamaha dan ook zonder meer uitroepen tot het vlaggeschip van de 750cc klasse."

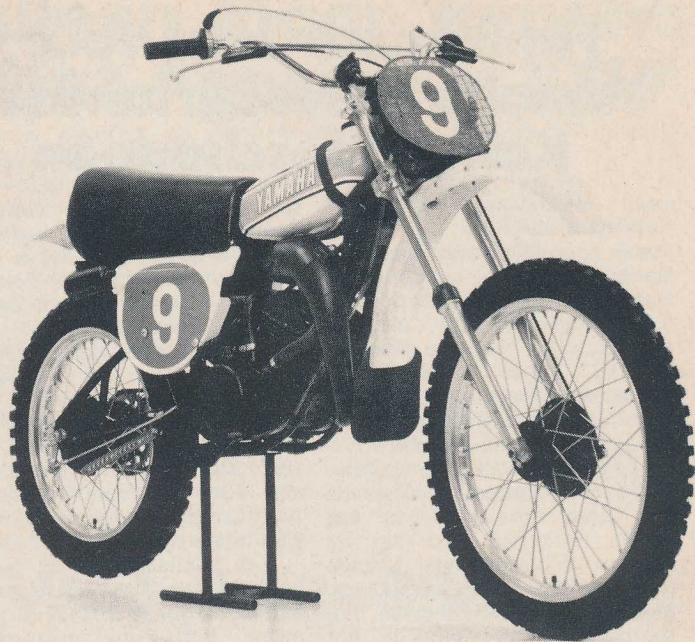
En over de RD 400 zei "Cycle World" het volgende:

"Perfektie is een woord dat we maar liever niet te vaak

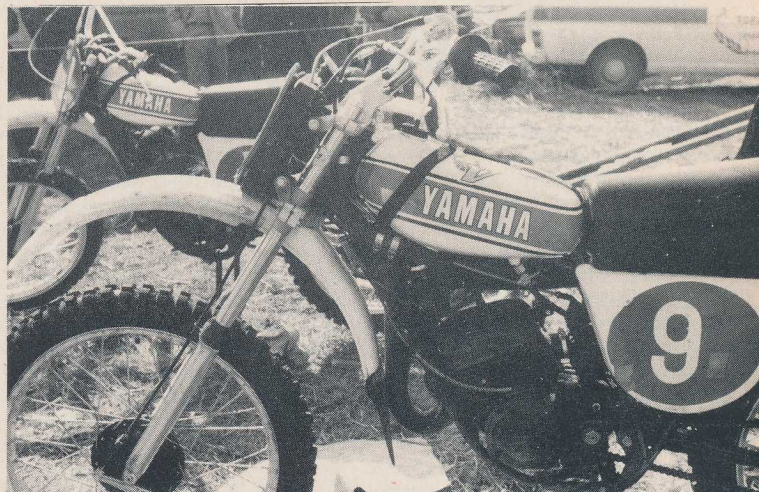
gebruiken. Als je je realiseert wat dat woord écht inhoudt, en je past dat op een motorfiets toe, dan betekent dat dat die motorfiets ZONDER fouten moet zijn, van een klasse die zelfs geen aanmerkingen duldt. Yamaha's RD 400 benadert die perfektie van alle motorfietsen die we ooit getest hebben het beste. Mensen die ven motorfietsen die we ooit getest hebben het beste. Mensen die van motorfiets voor woon-werkverkeer in de stad gebruiken, genieten van een RD 400. Hij is licht en wendbaar en zuinig bovendien. De RD is zo slank gebouwd dat ook spitsverkeer gemakkelijk te doorklieven is. En bij dat alles maakt die machine erg weinig lawaai. Wat meer kun je wensen? Sportieve rijders houden van een RD 400. Je kunt er beter wheelies mee maken dan met welke andere machine ook. Je kunt er zonder met iets aan de grond te komen razendsnel de bochten mee door. De remmen zijn subliem en de RD 400 is erg snel. Hij haalt een top van zo'n 160 kilometer per uur en jakkert de 400 meter met staande start in een seconde of 14 af.

Coueurs die in de standaard-klasse uitkomen, zweren bij een RD 400. De RD is snel, heeft een sterk frame, dat zeer wel bestand is tegen racen op speciale banden. De gegoten wielen buigen niet, je hebt zowel voor als achter een schijfrem. En de zes-versnellingsbak is precies wat je nodig hebt als je het blok meer vermogen, maar een smallere powerband hebt gegeven.

Monteurs, stenslotte, zijn gek op de RD 400. Werken aan een tweecilinder tweetakt is gemakkelijk want ze zijn eenvoudig en licht. Zoals we al eerder zeiden: de RD 400 is bijna volmaakt. Hij heeft iets aantrekkelijks voor iedereen en funktioneert onder alle omstandigheden optimaal."

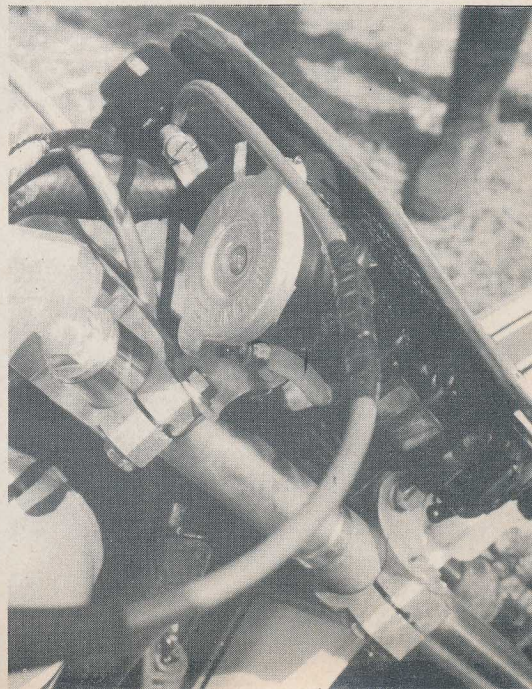
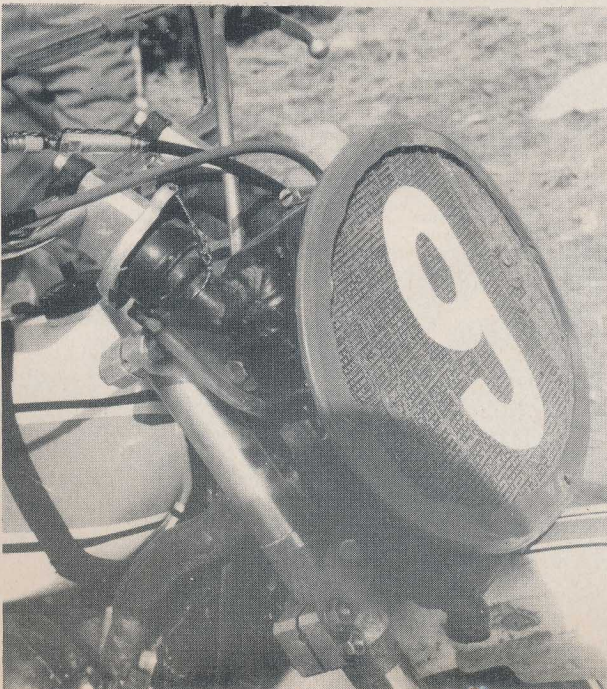


Water-cooled Yamaha 125MX



Dit is Yamaha's succesvolle 125 cc watergekoelde cross-machine, die dit jaar bij races in Amerika en Europa werd ingezet. Het éencilinder tweetakt blok levert 22 pk bij 10.500 tpm. De radiator is achter de van gaas gemaakte nummerplaat opgeborgen, precies zoals bij zommige wegracers.

Circuit
INTERNATIONAL



Fantastisch Jaar Voor Yamaha In Nederlandse Kampioenschappen

In Nederland veroverden Yamaha-rijders in 1976 een zestal nationale titels. Aad van Daalen (29) mocht zich voor de vierde achtereenvolgende maal Nederlands Karting kampioen noemen. Zijn met een Yamaha YZ 125 motorcross-blok uitgeruste kart was praktisch onverslaanbaar. Van Daalen was in 1975 -met steun van IMN bv- op Yamaha Europees kampioen.

Bij de wegraces kon Yamaha drie titels noteren. Henk van Kessel (30) liet zien dat hij ook in de zwaardere klassen (hij was in 1974 wereldkampioen 50 cc) een coureur van formaat is: hij behaalde het kampioenschap 1976 in de 250 cc categorie. Boet van

Dulmen (28) werd nationaal kampioen in de 350 en 750-klasse. Van Dulmen zal in 1977 op een OW31 in de Formule 750-races gaan uitkomen, daarbij gesteund door IMN bv.

Bij de crosses zorgde Gerard Rond (19) voor een fraai succes door Nederlands kampioen in de kwart-liter-klasse te worden. En Ton van Heugten greep -met Dick Steenbergen in de bak- op zijn door een Yamaha viertakt twin aangedreven combinatie de titel bij de zijspannen.

Zes Yamaha-titels in Nederland, die er zeker weer toe zullen bijdragen dat Yamaha de grote naam blijft op motorsportgebied.

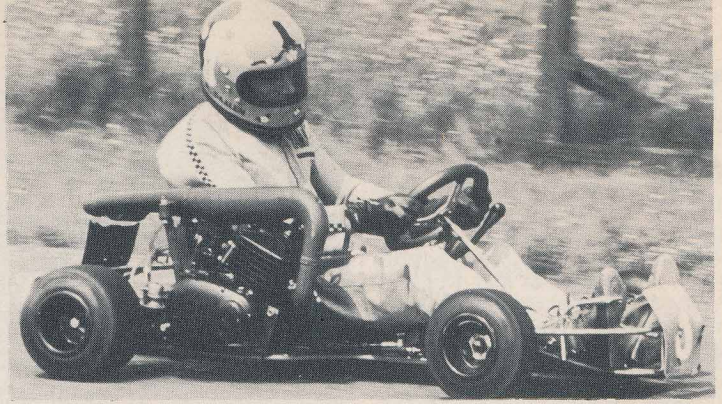
Berg-Koningen

Yamaha rijders heeft vier van de vijf ronden gewonnen in het Europese Bergklim Kampioenschap 1976. In de eindklassering bezetten Yamaha-rijders de eerste drie plaatsen.

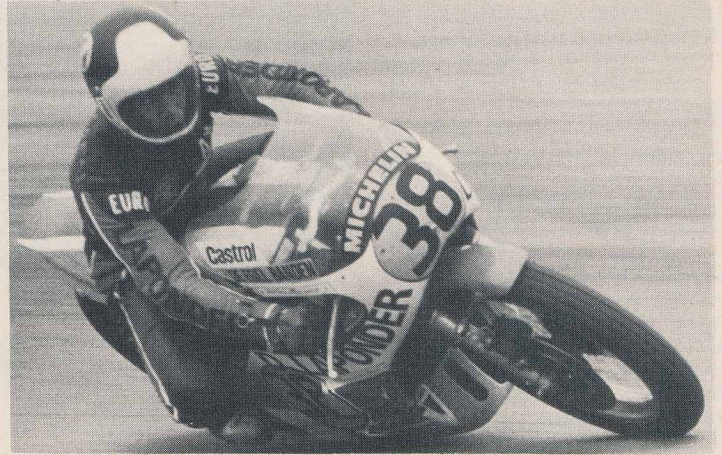
Oostenrijker F. Stollinger werd Europees kampioen, dankzij overwinningen in Oostenrijk en Frankrijk, een tweede plaats in Italië en een zesde in Zwitserland. Achter hem eindigde F. Erard (Zwitserland),

dankzij goede resultaten in de laatste races: een tweede plaats in Frankrijk, en een overwinning in België. De derde plaats in de eindklassering was voor W. Stropek (Oostenrijk). Om het Yamaha-succes in deze aparte tak van motorsport volledig te maken, won de Zwitserse rijder F. Kunz de race in Zwitserland op Yamaha. Yamaha veroverde dankzij deze uitstekende resultaten ook de merken-titel op Ossa.

Boet Van Dulman (Yamaha 350)



Aad Van Daalen

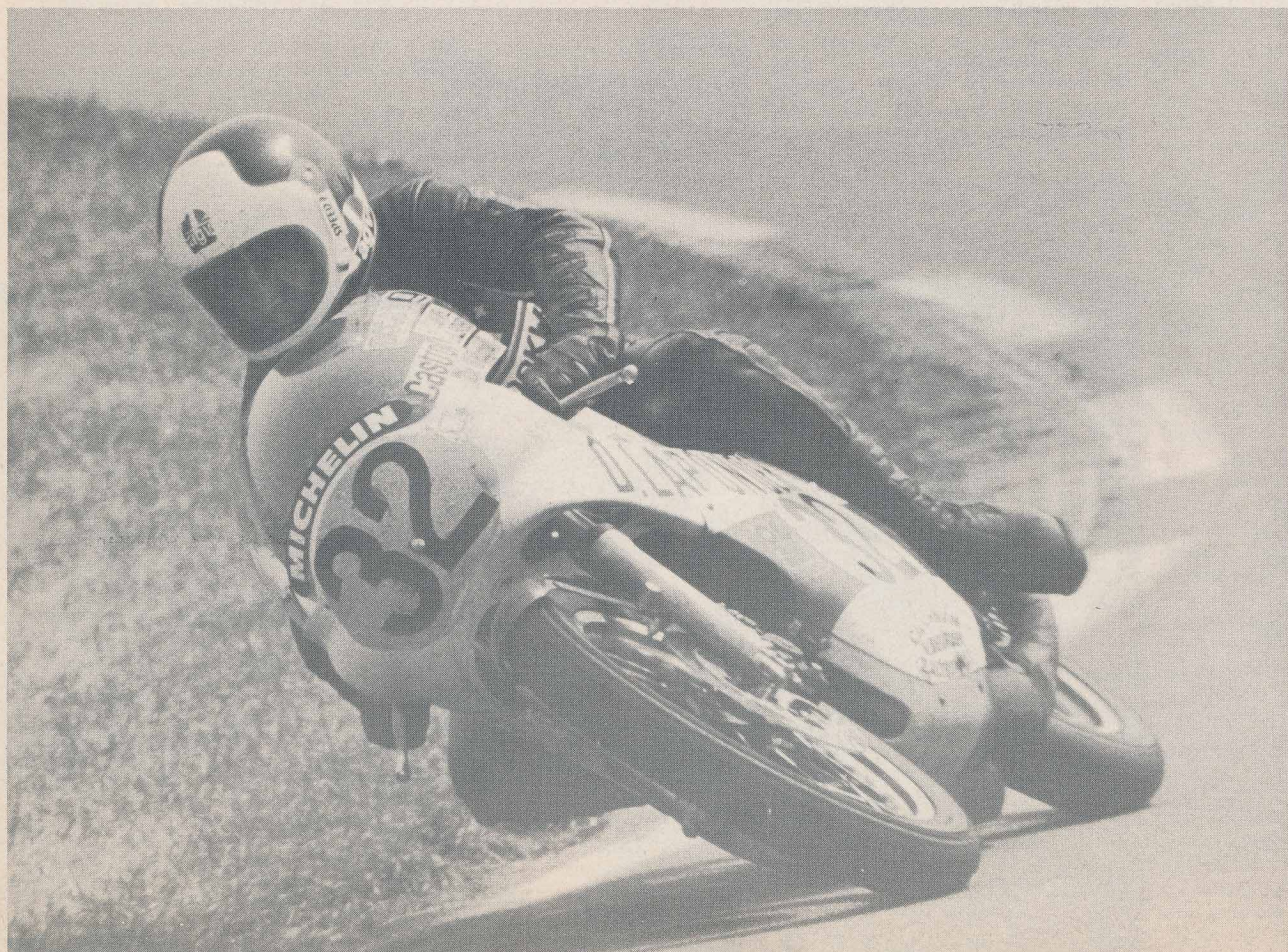


Boet Van Dulmen



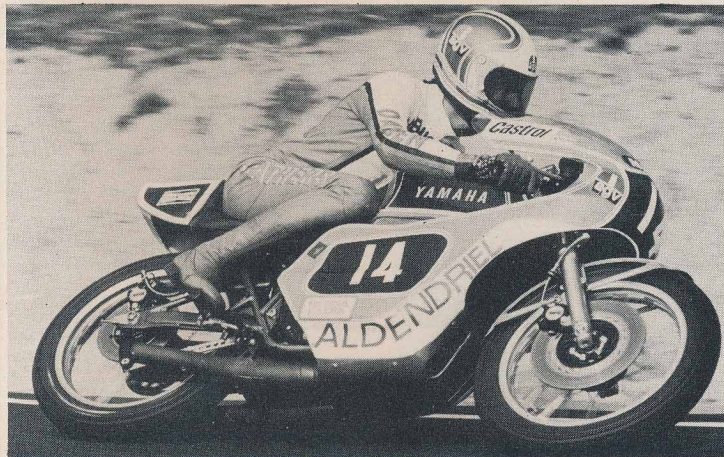
Ton Van Heugten

Dick Steenbergen





Gerrard Rond



Henk Van Kessel

Alleen Maar Yamaha Voor Agostini in 1977

Giacomo Agostini, de veertien-voudige wereldkampioen, zal in 1977 uitsluitend op Yamaha's aan wegraces deelnemen. Zijn "Agostini Team" gesponsord door Marlboro en door de Italiaanse Yamaha-importeur, zal de beschikking krijgen over 500 en 750 cc Yamaha-racers, die grotendeels identiek zijn aan de machines die het officiële fabrieks-taam -Steve Baker en Johnny Cecotto-zal berijden.

Agostini is in 1974, het jaar waarin hij voor het eerst op Yamaha uitkwam, wereldkampioen geworden in de 350 cc klasse. Een jaar later werd hij 's

werelds beste in de 500 cc categorie, op Yamaha.

In 1976 formeerde hij zijn eigen team; hij kwam uit op een Yamaha in de 750-klasse, maar gebruikte een MV Agusta en een Suzuki in de 350 en 500 cc. 1976 is niet bepaald een gelukkig jaar voor Ago geweest, iets hij volgens de internationale motorfiets-pers weet aan een verkeerde machine-keuze in de 350 en 500 cc klasse.

Nu Agostini weer helemaal terug is op Yamaha's, verwacht hij "een aanmerkelijk beter jaar."

Werkplaats-Stickers

Om de Yamaha-dealers te helpen bij het efficiënt inrichten van hun werkplaatsen, heeft Yamaha een aantal werkplaats-stickers ontwikkeld. Op deze stickers zijn -per kit- de speciale Yamaha-gereedschappen in silhouet afgebeeld. Door de stickers op houten of metalen borden of direct op de muur te plakken, kan elke dealer het Yamaha-gereedschap overzichtelijk ophangen.

De volgende werkplaats-stickers zijn bij de nationale Yamaha-importeurs verkrijgbaar:

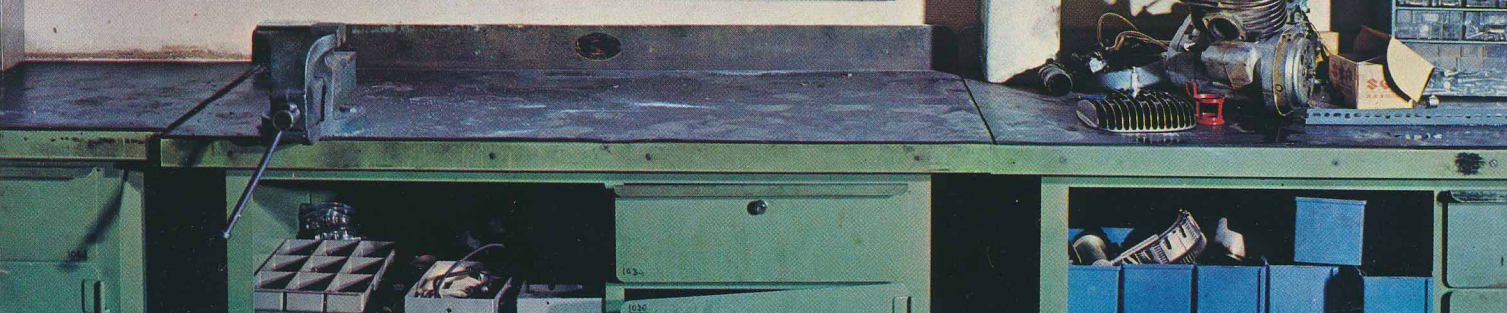
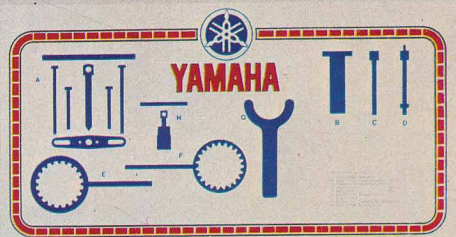
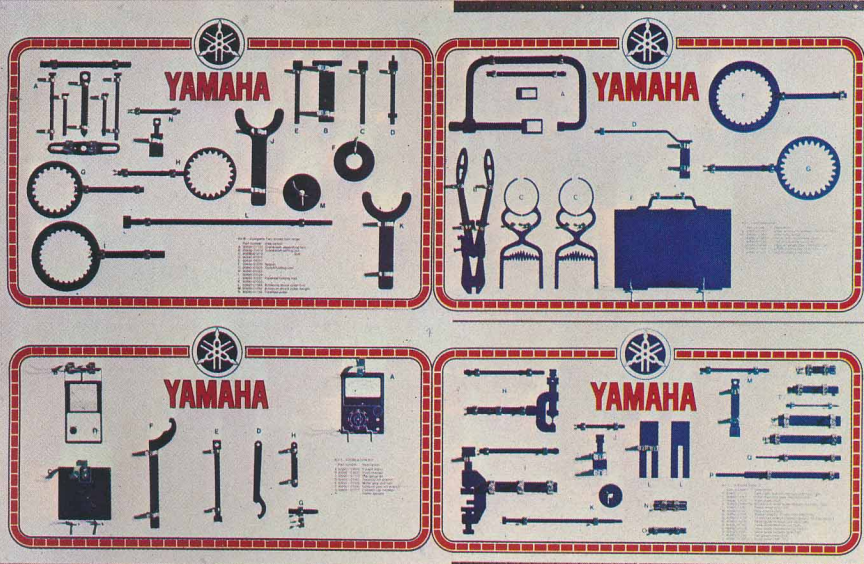
- sticker voor Kit A (96.5 x 52 cm). Op deze sticker staan de Yamaha-gereedschappen afgebeeld, die uitsluitend bij bromfiets-onderhoud gebruikt worden.
- sticker voor Kit B (96.5 x 66 cm). Hierop staan alle gereedschappen die voor Yamaha-tweetakten (ook

bromfietsen) nodig zijn.

- stickers voor Kit C (2 stickers: 1 van 96.5 x 66 cm, en 1 van 96.5 x 52 cm). Op deze twee stickers vinden we alle gereedschappen die voor het werken aan Yamaha viertakten nodig zijn. Met uitzondering van de speciale gereedschappen voor de XS 750, die op een aparte sticker staan.

- sticker voor Kit D (96.5 x 52 cm). Als aanvulling op alle specifiek voor bepaalde modellen geschikte gereedschappen, heeft Yamaha in Kit D een aantal universele gereedschappen opgenomen. Voor die Kit D is deze sticker.

Al deze bijzonder praktische stickers kunnen door Yamaha dealers besteld worden bij de Service Manager van hun importeur.



Yamaha Takes American 125MX Title



Toen Yamaha International Corporation aan het begin van 1976 openbaarde dat de 18-jarige Bob Hannah uit Californië het Yamaha crossteam zou aanvoeren, werd dit nieuws door heel wat insiders als onbegrijpelijk of ongeloofwaardig beschouwd. Hannah had weliswaar heel wat crosses aan de west-kust gewonnen, maar dat waren vrijwel allemaal lokale wedstrijden geweest!

In erg korte tijd legde Bob Hannah de critici het zwijgen op. Hannah begon het seizoen op een 360cc monoshock Yamaha en won in februari de American Motorcycle Association (AMA) Winter-Series. Daarna wierp Yamaha's teenager zich op het nationale cross-kampioenschap in de 125cc klasse. Dat kampioenschap werd een voortdurende strijd tussen Hannah en Honda's wonderkind, Marty Smith. Aan het einde van het seizoen kon Hannah erg breed lachen: hij en niemand anders had de nationale titel veroverd!

Aan het begin van het seizoen reed Bob Hannah op een watergekoelde 125-er. Maar de AMA heeft één opvallend artikel in de reglementen staan: elke rijder kan de machine van een andere coureur na de race kopen tegen een van te voren bepaald bedrag. Uiteraard probeerden heel wat rijders op deze manier Hannah's fabrieksmachine te kopen. De namen van alle bidders gaan in een pot, en er wordt er één uitgeloot die de machine dan mag kopen. De paar keer dat Hannah's machine voor "koop werd voorgedragen", deden Yamaha-mensen ook aan de loterij mee -als bidders op hun eigen machine dus!- en alle keren kon dankzij die truc de machine in Yamaha's c.q. Hannah's handen blijven. Maar Hannah besloot dat dit spel toch wel erg riskant was en stapte halverwege het seizoen over op een gewone luchtgekoelde Yamaha. Het zegt wel wat dat ook op die machine Hannah oppermachtig was en de titel greep.



Vijf Eerste Plaatsen Voor Yamaha

Randy Cleek heeft -op Yamaha- in 1976 de nieuw ingestelde wegrace-titel van Amerika veroverd. Voor dit nieuwe kampioenschap telden vijf races mee. Behalve de bekende races in Daytona, Loudon, Laguna Seca en Riverside, werd ook de race in Pocono voor het "United

States Road Racing Championship" verreden.

Randy Cleek werd achtste in Daytona, tweede in Loudon, derde in Laguna Seca en vierde in Riverside. Zijn regelmatige optreden leverde hem de titel op. Tweede in het eindklassement werd Kenny Roberts, vòòr Baker, Romero en Clark.



Yamaha
INTERNATIONAL

GERMAN 'INSURANCE SPECIAL'

DUITSE WA VERZEKERING

De in West-Duitsland verplichte WA-verzekering zal voortaan een premiestelsel kennen, waarbij de hoogte van de te betalen premie afhangt van het vermogen van de motorfiets. Dit nieuwe premiesysteem betekent voor de meeste motorrijders in West-Duitsland een fikse lastenverzwaring.

Maar de koper van een speciaal voor de Duitse markt op 27 pk gehouden Yamaha XS 360 is met het nieuwe systeem voordeliger uit dan vroeger.

In het verleden werd de premiehoogte vastgesteld op basis van de cilinderinhoud. Een machine in de klasse van 251 tot 475 cc kostte aan premie dan 1100 mark. De WA-verzekering onder het nieuwe stelsel komt voor een XS 360 ergens tussen de 700 en 800 mark!

Maar voor eigenaars van een zware machine komt het nieuwe systeem hard aan. Een motorfiets met meer dan 50 pk gaat -als we het ongeveer vergelijken met zo'n soort machine onder het oude systeem- van 1150 naar 1600 mark in premiekosten omhoog.

OVERHEERSING IN DE F 750

Van de 49 rijders die punten behaalden, meetellend voor het Formule 750 kampioenschap, reden er niet minder dan 40 op Yamaha.

EMANCIPATIE OP RUW TERREIN

De vrouwen van Amerika hebben bij de emancipatiebeweging altijd voorop gelopen. En ook de motorfietswereld ontdekt nu de zegenrijke gevolgen van dit streven naar gelijkheid: heel wat vrouwen rijden zeker zo hard als hun mannelijke colleg's! Onlangs vond in Californië, in de gemeente Indian Dunes zowaar het nationale cross-kampioenschap voor vrouwen plaats. Sue Fish won zowel de 125 als de 250cc klasse. Op Yamaha. Ook wat motorfiets-keuze betreft, zijn mannen en vrouwen immers gelijk...

STEVE BAKER CANADEES KAMPIOEN

Tussen zijn pogingen te laten zien dat hij de snelste F 750-rijder ter wereld is door, vond Steve Baker nog de tijd vier nationale Canadese titels te veroveren. Baker, een Amerikaan (de Canadese reglementen laten Amerikanen tot de Canadese kampioenschappen toe!), reed voor Yamaha Canada. Zijn machines werden -uiteraard- getuned door Bob Work, de nu al legendarische technicus. Baker werd kampioen in de 250, 350, 500 en 750cc klasse. In de 500cc categorie reed hij geen Yamaha vier-cilinder, maar een TZ 350 waarop twee TZ 750 cilinders gemonteerd waren, wat Baker's machine een cilinderinhoud van 373cc gaf.

Ook in België was 1976 voor Yamaha een succesvol jaar. Philippe Orban werd op Yamaha nationaal wegrace-kampioen in de 500 en 750 cc klasse. In de 125 cc klasse motorcross

wonnen Yamaha-rijders zowel de nationale Senioren-titel (Timmermans) als de Junioren-titel (Leclercq). Een vijfde Belgisch kampioenschap werd voor Yamaha door Gigor behaald, die nationaal trial-kampioen werd.



Philippe Orban



Timmermans



Michel Leclercq





Display Materiaal Voor De Dealers In 1977: Grotere, Betere Kits

BELANGRIJK!

We doen alle moeite om ervoor te zorgen dat u "Yamaha Circuit" steeds keurig in de bus krijgt. Mocht er een fout in de adressering zitten, wilt u die dan op het adreslabel aangeven, en dit terugsturen aan Yamaha Circuit

p/a Yamaha Motor NV
Prof. E.M. Meyerslaan 3
Amstelveen
Nederland.

Ook adreswijzigingen graag direkt doorgeven!

Circuit
INTERNATIONAL

Redakteur: Bruce Cox
Coördinatie: Rod. Gould

"Yamaha Circuit" wordt vier maal per jaar gepubliceerd door trippe, Cox Specialist Publications in samenwerking met Yamaha Motor N.V., Prof. E. Meyerslaan 3, Amstelveen Holland en wordt gedrukt door Belvedere Printing Company Ltd., West Wickham, Kent, England.

De nieuwe display-materialen voor Yamaha-dealers zijn in januari 1977 via de landelijke importeurs verkrijgbaar. Yamaha heeft ervoor gezorgd dat de display's, die het afgelopen jaar zo'n geweldig succes geweest zijn, nog beter en groter geworden zijn. Bovendien zijn de display-kits nu speciaal of op bromfietsdealers of op motorfietsdealers afgestemd.

De Yamaha-dealers zullen de nieuwe display's kunnen zien tijdens de vroeg in het jaar te houden verkoop-bijeenkomsten met hun importeur. Ze kunnen de kits bij de importeur of bij de vertegenwoordigers bestellen.

De display-kits (waarvan we een paar onderdelen hierbij afbeelden) omvatten folder-standaards, mobiles, een drie-dimensionale doorsnede van het XS 750-motorblok, prijskaartjes, aanduidingen voor werkplaats, magazijn en accessoires-afdeling, en grote stickers waarmee de etalageramen opgesierd kunnen worden.

In het maart-nummer van Circuit zal een compleet overzicht van de display-kits gegeven worden. Ook de bevestiging of opstelling van de diverse display's zal daarin besproken worden.

Het is het afgelopen jaar wel gebleken dat de Yamaha display-kits een erg gunstige uitwerking hebben op de verkopp en zeker hebben bijgedragen tot de overal in Europa stijgende Yamaha-verkopen.