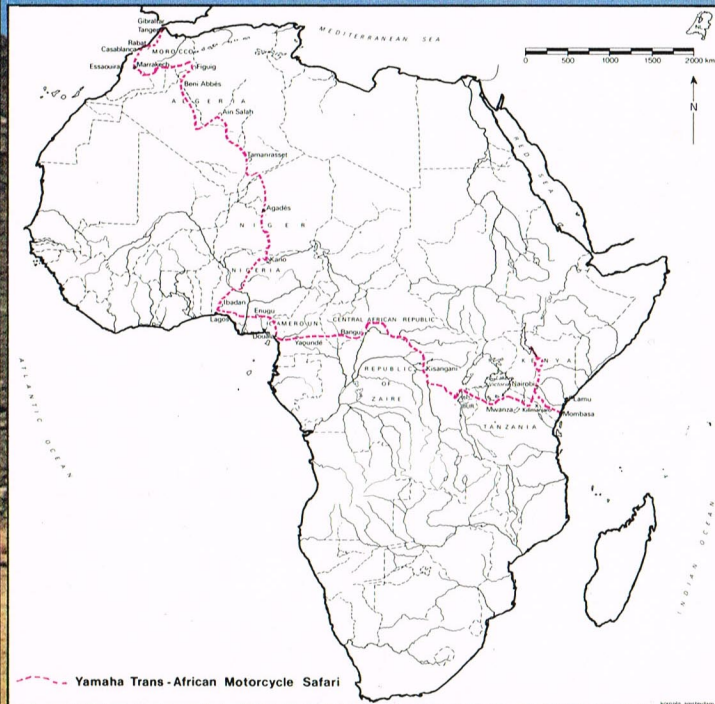


AFRIKAANS AVONTUUR

Deel II

Vorig jaar vertrok een jonge Amerikaan, David Smith, samen met zes begeleiders en drie Yamaha DT360 enduro machines, uit Amsterdam. Doel van de expeditie was om via de Sahara de kust van Kenya te bereiken. Circuit ontving kortgeleden een nieuw verslag van David, verzonden uit Tamanrasset in het midden van de Sahara. David berichtte dat zijn begeleiding was ingekrompen tot vier man tengevolge van ziekte, maar dat de Yamaha's nog allemaal „fit" waren. Hier volgt zijn verslag:



Op 14 november gingen we, na een lange rustperiode, van Fez in Marokko op weg naar Oujda via prachtige bergpassen en ravijnen.

We staken de grens met Algerije over en voorzagen ons in Bechan van vers fruit en verse groente. En nu zagen we voor het eerst met eigen ogen de uitgestrekte Sahara. Dat was op 21 november, een windrige dag, waardoor de weg hier en daar met dikke lagen zand bedekt werd.

De Yamaha's baanden zich gemakkelijk een weg door de opgewaarde zandmassa's. We sloegen ons kamp op in Beni-Abbes. De volgende dag probeerden we de machines uit in het losse Saharazand en ze voldeden nog beter dan we hadden verwacht. Twee morgens lang stuurden we de machines over de zandruggen, dokten de duinen af en dan weer naar boven.

Uiteindelijk trokken we weer verder. De week die het ons kostte om Tamanrasset te bereiken zal ons bijblijven als heet, zanderig en moeizaam.

De eerste dag kwamen we tot Fort MacMahon en de dag daarop, ondanks de straffe

wind, kwamen we tot In Salah, en daar hield de weg op.

Op de achtertandwielen na, die snel versleten, omdat we in al dat zand met ongesmeerde kettingen reden, waren de motoren mechanisch nog in een uitstekende conditie.

Van In Salah naar Tamanrasset is het maar 710 km, maar wij deden er drie dagen over om er te komen. De Mercedes liep voortdurend vast in het losse zand. De Yamaha's moesten nogal eens op hun sporen terugkomen om de Mercedes uit te graven. Eén van ons verdwaalde zelfs toen hij te ver vooruit reed op zijn Yamaha. De enige manier om elkaar terug te vinden was naar de top van het hoogste duin te rijden en uit te kijken naar het blikeren van metaal.

Op een late namiddag staarde de bevolking in opperste verbazing naar die drie stoffige mannen op hun Yamaha's, die door de hoofdstraat reden. Toen echter barstte het gejuich los, Tamanrasset, we hadden het gehaald! □

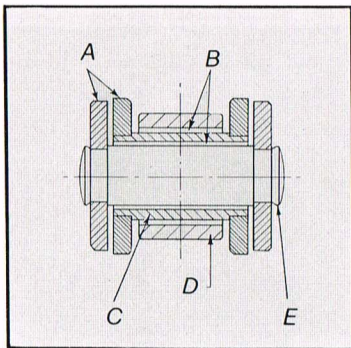


YAMAHA

CIRCUIT.6



XS 650



KETTINGEN -instelling-kontrole -smering

Smeerpunten van de ketting-schakels. (A) Sluitschakels. (B) Gehard stalen lageroppervlakken met smeeropeningen. (C) Bus. (D) Rol. (E) Pen.

Spannen van de ketting

Iedere nieuwe ketting heeft een inlooperperiode en gedurende deze periode zal de ketting opnieuw gesteld moeten worden. De juiste spanning wordt bepaald door de hoogteslag van de ketting midden tussen de kettingwielen. Het gemiddelde is: achterketting: 18-20 mm magneetketting e.d.: 5-6 mm, op machines met achtervering zal de spanning van de achterketting afhangen van de uitslag van de vering. Bij het kettingspannen moet de machine belast zijn op de strakste kettingstand. Er moet dan nog juist hoogteslag zijn. Wanneer de fabrieksinstructies nauwkeurige aanwijzingen geven betreffende de spanning dient u deze immer op te volgen. Na het aandraaien van moeren enz. moet de spanning nogmaals gecontroleerd worden.

Kontrole van ketting en tandwielen

De tandwielen op een nieuwe machine behoren in één lijn te liggen, maar na verloop van tijd kan het voorkomen, dat dit niet langer het geval is. Daarom is het gewenst dit van tijd tot tijd te controleren.

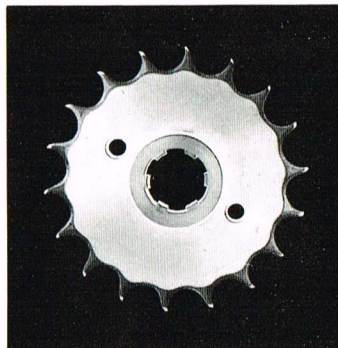
Een rechte lat of stalen rij tegen de zijkanten van de tanden van de twee tandwielen moet bij rotatie van de tandwielen in iedere positie

De eigenschappen die een motorfiets aantrekkelijk maken, verschillen van koper tot koper. Kracht, acceleratie, topsnelheid, geruisloosheid, uiterlijk, 2- of 4-takt, brandstofverbruik, alles spreekt een woordje mee. Toch verliest dit alles aan waarde wanneer de transmissie niet soepel, efficiënt en betrouwbaar werkt.

vier raakpunten hebben. Als de tandwielen in één lijn liggen zullen de binnenste plaatjes van de ketting geringe gelijkmatige afslijting vertonen. Dat is niet ernstig. Wanneer echter één van beide zijden duidelijk meer slijtage vertoont dan de andere, duidt dat erop dat de assen niet parallel lopen (van bovenaf gezien) of niet in hetzelfde vlak liggen (van achteren gezien). Als de beide binnenste kettingplaatjes t.g.v. wrijving een overmatige slijtage vertonen, zeker als er weinig kilometers zijn gereden, bestaat de kans dat één van beide tandwielen meer naar buiten op de as ligt. Dit kan b.v. het gevolg zijn van verkeerde montage van de achternaafdelen of van een onjuiste montage van het achterwiel.

Een nieuwe ketting moet precies om de tanden vallen, niet te slap en niet te strak. Het tandwielgat moet concentrisch zijn, anders zou de ketting bij rotatie voortdurend van spanning wisselen.

Men kan dit controleren door een meetstift bij de tanden te plaatsen (en het kettingwiel te draaien). Als een „hobbel” wordt gekonstateerd en men zeker is dat deze niet door een kromme as wordt veroorzaakt, moet het kettingwiel worden vervangen. Indien u verzuimt dit soort mankementen te herstellen leidt dit tot nodeloos snelle en ongelijkmatige slijtage van de ketting.



Sterkversleten kettingwielen zien er „gekarteld” uit (zie boven). Controleer voor alle zekerheid nieuw te monteren kettingwielen.

De meest in zwang zijnde wijze om de ketting te sluiten is met een sluitschakel met veer. Op de normale toermachines is zo'n sluitschakel absoluut betrouwbaar, maar toch is regelmatige controle niet overbodig, vooral bij de snellere motoren en zijspanmachines, omdat hier grotere krachten in het spel zijn.

Dit sluitschakelveertje moet na iedere 3500 km vervangen worden. Dit is absoluut noodzakelijk. Het afneembare plaatje van deze schakel moet noodzakelijkerwijs gemakkelijk op de pennen schuiven en is derhalve onder wisselende belasting meer aan slijtage onderhevig, waardoor ook het tegenoverliggende, vaste plaatje onevenredig zwaar belast wordt. *Het veertje moet met de dichte kant naar de looprichting wijzen („visje moet zwemmen”).*

Kettingsmering

Elk scharnierpunt in een ketting is in feite een glijlager van staal op staal met gehard oppervlak. Een smeermil moet te allen tijde staal-op-staal contact voorkomen.

Deze film reduceert niet alleen de wrijving in de ketting tot verwaarloosbare proporties, maar draagt ook bij tot de souplesse van de ketting doordat elk kussentje een soort hydraulisch schokbrektertje is. Als de ketting ge-

brek aan smering heeft wordt men vroegtijdig gewaarschuwd door een roodbruinachtige aanslag op de pennen.

Achterkettingen

De achterketting loopt op de meeste machines vrijwel onbeschermd. Deze loopt weliswaar slechts met ongeveer de halve snelheid van de voorkeuring maar wordt, afhankelijk van de gekozen versnelling, ook veel zwaarder belast en de smering moet hierop worden afgestemd, wil men overmatige slijtage en wrijving voorkomen. Ter voorkoming van voortijdige slijtage dient men de ketting van tijd tot tijd met de hand te smeren.

Schoonmaken van de ketting

Af en toe moet de ketting worden afgenomen, uitgewassen en na uitlekken ondergedompeld worden in heet kettingvet. Na tien minuten de ketting uitnemen, laten afkoelen en het overtollige vet afvegen. Na het reinigen van de kettingwielen kan de ketting weer worden gemonteerd. Men dient er rekening mee te houden dat niet alle soorten kettingvet vloeibaar gemaakt kunnen worden zonder dat de kwaliteit daaronder te lijden heeft. Bij de aanschaf van kettingvet dient men dan ook duidelijk te maken, waarvoor het vet gebruikt zal worden. □



Motorverkoop vanuit showrooms

De „showroom van de toekomst”, de verbouwde Jaky Onda Motors ziet u hierboven. Onder: Onda Motors vroeger, een duidelijk voorbeeld van een motorfietsenzaak die uit de tijd is. Het verschil betekent een verdubbeling van de omzet voor Jaky.

Nice, Frankrijk. - Twee jaar geleden sloopte een jonge man met behulp van zijn vader, een oude garage, ze verbouwden hun werkplaats en hebben momenteel de grootste motorfietsenshowrooms aan de Franse Riviera. Dit pronkstuk onder de motorfietsenzaaken is eigendom van Jaky Onda van Onda Motors, in de Rue Trachel 15, Nice.

Nadat het besluit om te verbouwen was gevallen, besloten Jaky en zijn vader, dat zij dan ook nog maar één merk motorfietsen in de nieuwe showrooms wilden hebben. En omdat Yamaha op dat moment de bestverkochte machine aan de Riviera was, was de keuze niet moeilijk. Men kan Onda Motors wel de motorfietsenzaak van de toekomst noemen: de helft van de beschikbare 1000 m² wordt ingenomen door showruimte, de andere helft door een moderne werkplaats en onderdelenmagazijn.

Achter de grote spiegelruiten van Onda Motors schuilen twee showrooms: één voor de Yamaha toermachines, de

andere voor alle Yamaha machines, o.a. de DT's, motorcross- en trial machines.

„Hoe groter de showroom, hoe beter de verkoop”, stelt Jaky. „De klant stelt het op prijs als de keuze groot is en hij zich gemakkelijk tussen de diverse modellen kan bewegen. Hij wil tenslotte wel graag zien wat hij koopt.” De leeftijd van Onda's klanten ligt zo tussen de 16 en 23 jaar en daar houdt hij rekening mee. De helderverlichte showrooms worden opgevolgd door popmuziek, de verkopers zijn jong. De staf wordt gevormd door 11 verkopers en 1, zeer attractieve, verkoopster, die de onderdelen onder haar hoede heeft.

„Vorig jaar verkochten we 400 machines, 2 x zoveel als het topjaar in de oude winkel en voor 1975 verwachten we nog een omzetstijging”, aldus Onda.

Jaky Onda adverteert na iedere Grand Prix overwinning van Yamaha (en dat waren er nogal wat in 1974) in de streekbladen. Jaky stelt dat zijn klanten beslist afgaan op de race-resultaten. Naast de verkoop verricht Onda Motors nogal wat reparatiewerk, omdat ze uiteindelijk gespecialiseerd zijn in Yamaha onderdelen en service.

Onda Motors werd opgericht in 1939 door Jaky's vader, die nog steeds een oogje in het zeil houdt. In 1964 begon Jaky met de verkoop van Yamaha's en niet lang daarna startte hij ermee in de racerij. Hij werd negen keer Frans kampioen bij de weg-races, voor hij er definitief mee stopte.

Yamaha motoren in een grote, moderne showroom, dat is het kennelijk helemaal voor nu en straks, getuige Jaky's omzetcijfers. □



DE IDEALE LIJN

Veilig leren rijden

Frankrijks belangrijkste veiligheidsorganisatie, „Prévention Routière”, heeft onlangs de taak op zich genomen om jonge motorrijders te onderwijzen in het veilig berijden en het onderhoud van hun machines.

Prévention Routière te Linas Montlhéry net bezuiden Parijs, beweegt zich al ruim 25 jaar op het gebied van verkeersveiligheid en streeft naar vermindering en voorkoming van verkeersongelukken.

Sinds vorig jaar organiseert Prévention Routière een speciale tweedaagse motorfietscursus voor jeugdige Fransen. Deze cursus omvat zowel theorie als praktijk.

Doel van de cursus is om jonge mensen fatsoenlijk rijgedrag bij te brengen, voor hun eigen veiligheid zowel als voor die van de medegebruiker, aldus Max Tillet, de hoofdinstruuteur.

De eerste dag start met een theoretische over het onderhoud van de motor. Dit omvat o.a. het checken van de diverse vloeistofniveaus en het nalopen van kabels en elektrisch circuit.

Na deze les worden de leerlingen vertrouwd gemaakt met hun motorfietsen. Alvorens ze gaan rijden demonstreert een instruuteur de juiste „zit”. Daarna krijgen de leerlingen een serie behendigheidsoefeningen te verrichten in verschillende zithoudingen. Tillet verklaart dat dit gedaan wordt om een goede balans te leren. Voor de rest van de cursus bevinden de leerlingen zich nu eens in de klas, dan weer op de parkeerplaats of de openbare weg. Ze worden onderricht in het dragen van

goed zichtbare kleding, het gebruik van groot licht overdag en in fatsoenlijk rijgedrag t.o.v. de vierwielers. Twee instruuteurs demonstren remmen, bochtentechniek en de leerlingen worden geacht dit onder de knie te hebben voor het eind van de cursus.

Vlakbij Prévention Routière in Ris Orangis is een andere particuliere organisatie, Centre Formation Routière, een rijsschool met een aparte afdeling voor motorrijders. De afdeling werd een jaar geleden opgezet, nadat Sonauto, de Franse Yamaha importeur, 12 Yamaha 200 cc machines aan de school in bruikleen gaf. De machines werden uitgerust met zender-ontvangertjes en in de valhelmen werden oortelefoontjes ingebouwd.

De driedaagse cursus begint met een lezing met dia's en bandopnamen, waarbij normaal motorrijgedrag en veiligheid worden getoond.

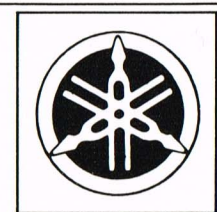
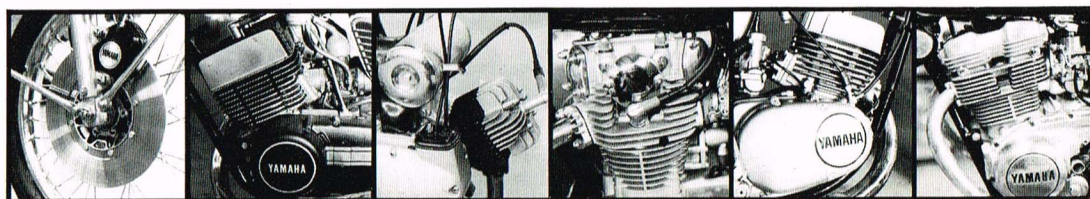
Na de lezing, waarbij ook gesproken wordt over het belang van het goed zichtbaar zijn, volgen lessen in de werking van de machine en de beginselen van het schakelen.

De tweede morgen begint met opnieuw een lezing over veiligheid. Dan terug naar de parkeerplaats om te leren remmen.

De derde en laatste dag gaat de groep de weg op, met één instruuteur voorop en een tweede achteraan, die via de radio de diverse fouten corrigeert. Volgens hoofdinstruuteur Jean-Claude Rouger is deze rijsschool de enige in Frankrijk, die op deze wijze zijn leerlingen onderricht. ○

Welke motoren zijn dit?

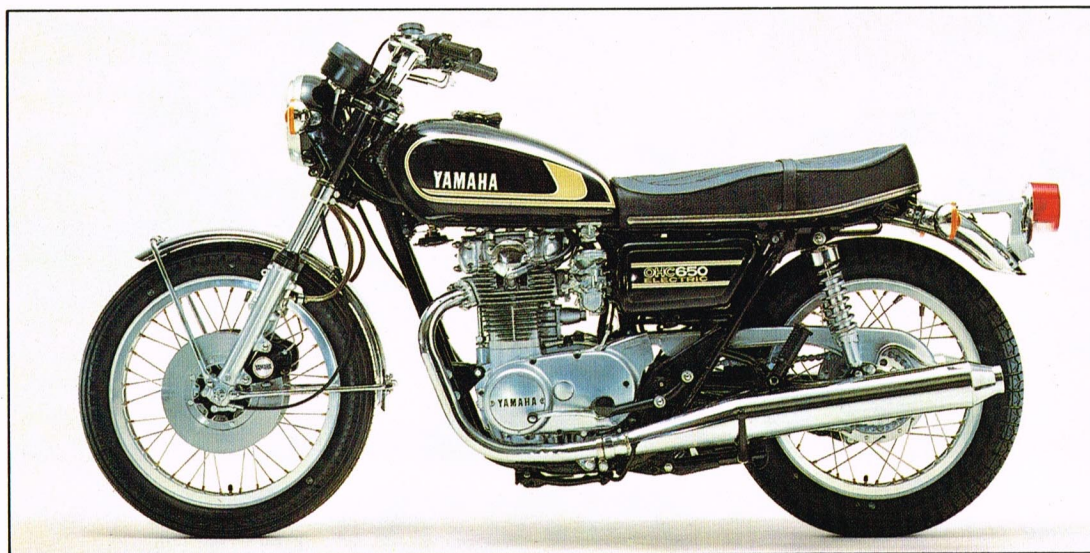
Win het officiële Yamaha team jack. Iedereen kan aan de prijsvraag deelnemen. Zet de antwoorden op een briefkaart, vermeldt uw naam, leeftijd, adres en het merk motor waarop u rijdt. Stuur de kaart aan: Yamaha Europa NV, Postbus 3545, Amsterdam. En vergeet niet de maat van het jack te vermelden. Een kleine aanwijzing. De afgebeelde machines horen thuis in de Yamaha toer-serie. Inzending dient te geschieden vóór 27 mei 1975.



Yamaha Circuit

April 1975

Medewerkers:
Puur technisch - Reynolds Chains
Veilig leren rijden - Paul Butler
Daytona. Circuit coördinatie
Rodney Gould



XS 650

TECHNISCHE GEGEVENS

Prestaties
 Max. snelheid 180 km/u
 Max. klimvermogen 26°
 Min. draaicirkel 2500 mm
 Min. remweg 14 m bij 50 km/u

Motor
 Type 4-takt parallel 2 cil. OHC
 Cilinderinhoud 635 cc
 Boring x slag 75 x 74 mm
 Compressieverhouding 8,4 : 1
 Max. vermogen 50 DIN pk bij 7500 tpm
 Max. koppel 5,15 kg/m bij 6000 tpm

Smeersysteem Wet sump
 Startstelsel kick- en elektrisch

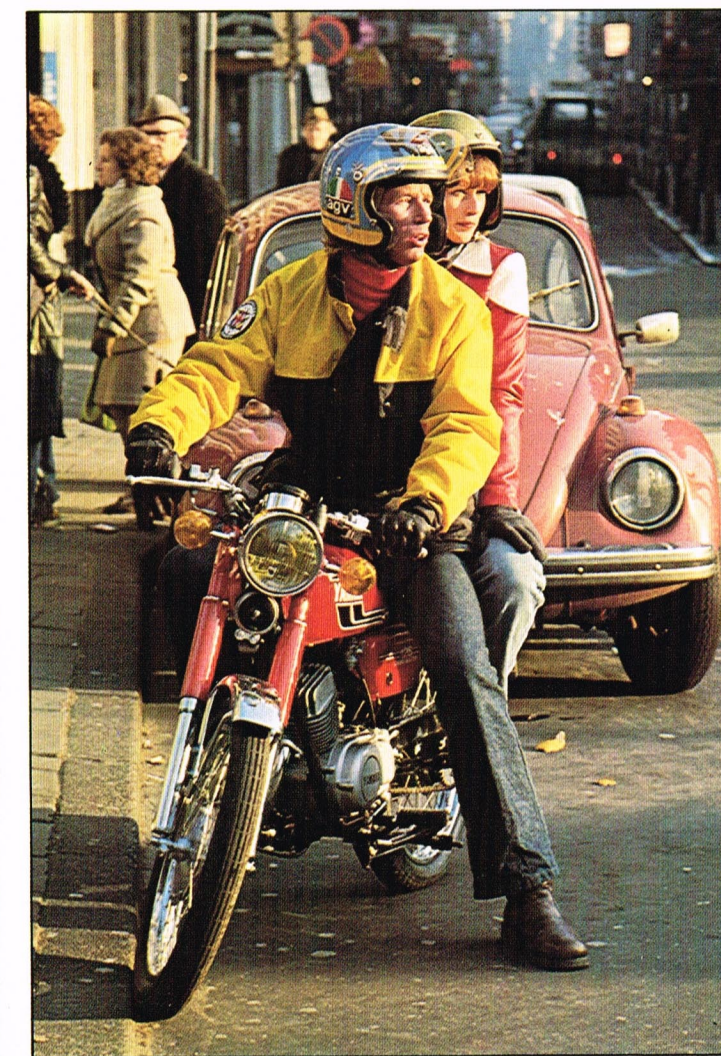
Versnellingsbak
 5 versnellingen

Maten en gewichten
 Totale lengte 2175 mm
 Totale breedte 900 mm
 Totale hoogte 1160 mm
 Wielbasis 1435 mm
 Grondspeling 135 mm
 Gewicht (droog) 215 kg
 Inhoud benzinetank 15 l.
 Carterolie inhoud 2,5 l.

Banden
 Voor 3.25h-19-4PR
 Achter 4.00h-18-4PR



RS 100 RS 125



"Nieuwe supermachine rijdt als een droom", zegt Percy



Engels veteraan motorracer Percy Tait heeft de afgelopen 20 jaar gemiddeld bijna 1000 mijl per week afgelegd. De meeste daarvan werden verreden tijdens roadttests en het racen in het fabrieksteam van Triumph/BSA.

Gezien zijn grote ervaring met en kennis van het testrijden van motorfietsen heeft Yamaha Percy's hulp ingeroepen bij het aanpassen aan de Europese markt van hun nieuwe XS-650 machine.

De XS-650, met een traditionele vormgeving, heeft een krachtige viertakt motor met bovenliggende nokkenas, waardoor de machine direct in de superklasse thuishoort. Maar dankzij de voorzieningen die Percy Tait heeft uitgedacht, is het berijden van de XS-650 dusdanig plezierig, dat het alle andere machines in deze klasse overtreft.

Het testen vond in hoofdzaak plaats op het Circuit van Zandvoort, waarbij Percy en Kent Andersson waardevolle suggesties deden. Resultaat: groter remvermogen en betere wegligging.

Kent, die sinds zijn elfde jaar motor rijdt (zie volgende pa-

gina) stelde dat de XS-650 als een zware machine is gebouwd maar veel lichter te besturen is dan andere supermachines.

De Europese versie van de machine die werd uitgetest, verschilt van de Amerikaanse door gewijzigde achterevoork en dubbele schijfremmen met kleinere schijfdiameter. Die verkleining vermindert het gyroscopisch effect en het onafgeveerd gewicht. De remklauwen zijn ook herzien en zijn nu geplaatst achter de voorvoork. Dit, zei Percy, heeft de stabiliteit van de machine bij hoge snelheid enorm vergroot.

Percy, die niet wilde onthullen hoe oud hij nu was, bezit een boerderij in Warwickshire, Engeland, maar voor hem is het racen het belangrijkste. Hij heeft de ex-fabrieksmachines van Länsivuori, de 350 en 700 Yamaha kunnen kopen en zal daarmee terugkomen op de Grand Prix circuits. □



Kent Andersson kijkt toe hoe Percy Tait de XS-650 de sporen geeft.

Geknipt voor woon/werkverkeer

Kent Andersson, Yamaha's tweevoudig wereldkampioen in de 125cc is wel één van de bekendste figuren, die op een kleine machine rondrijdt.

Deze grote blonde Zweed begon in 1964 op 21-jarige leeftijd zijn racecarrière. Op zijn eerste machine, een 125 cc Bultaco reed hij zich meteen naar een vijfde plaats bij de Zweedse kampioenschappen. In 1969 boekte Kent, toen op Yamaha's, zijn eerste Grand Prix zeges in de 125 en 250 cc klassen. Deze overwinningen brachten hem bij de top van rijders in de kleinere klassen. Toch duurde het nog vier jaar voor hij zijn eerste wereldkampioenschap in de 125cc in de wacht sleepte. Maar hij bewees toen zijn klasse door dat het volgend jaar (1974) meteen weer te doen. Deze Kent Andersson werd door Circuit uitgenodigd, de nieuwe Yamaha's RS100 en 125 in Amsterdam te testen. Het leek ons dat de overvolle binnenstad met zijn kronkelstraatjes en boogbruggetjes een ideaal testterrein zou zijn voor de RS machines. De RS is ontworpen voor het woon/werkverkeer maar door

de sportieve vormgeving kan hij op één lijn gesteld worden met de RD125, de machine met racelijnen, die is voortgekomen uit Kent's racemachine. In het drukke verkeer bleken de RS-machines veel sneller te zijn dan Kent had verwacht. Met zijne ene cilinder was hij niet zo pittig als de RD125 tweecilinder, maar veel soepeler in het stadsverkeer. De RS bleek ook een groter koppel, dus meer motorvermogen bij een laag toerental te hebben en accelereerde dan beter, hoewel, nog steeds volgens Kent, het maximaal vermogen van de RD125 wel groter is. Hij vond dat de RS-machines door de lagere gearing gemakkelijker te rijden waren in het drukke stadsverkeer. Het nemen van de boogbruggetjes, stoppen en starten bij kruispunten, het ging allemaal ideaal. Resumerend zei Kent, dat zowel de RD125 als de RS-machines fantastisch waren.





Patrick Pons

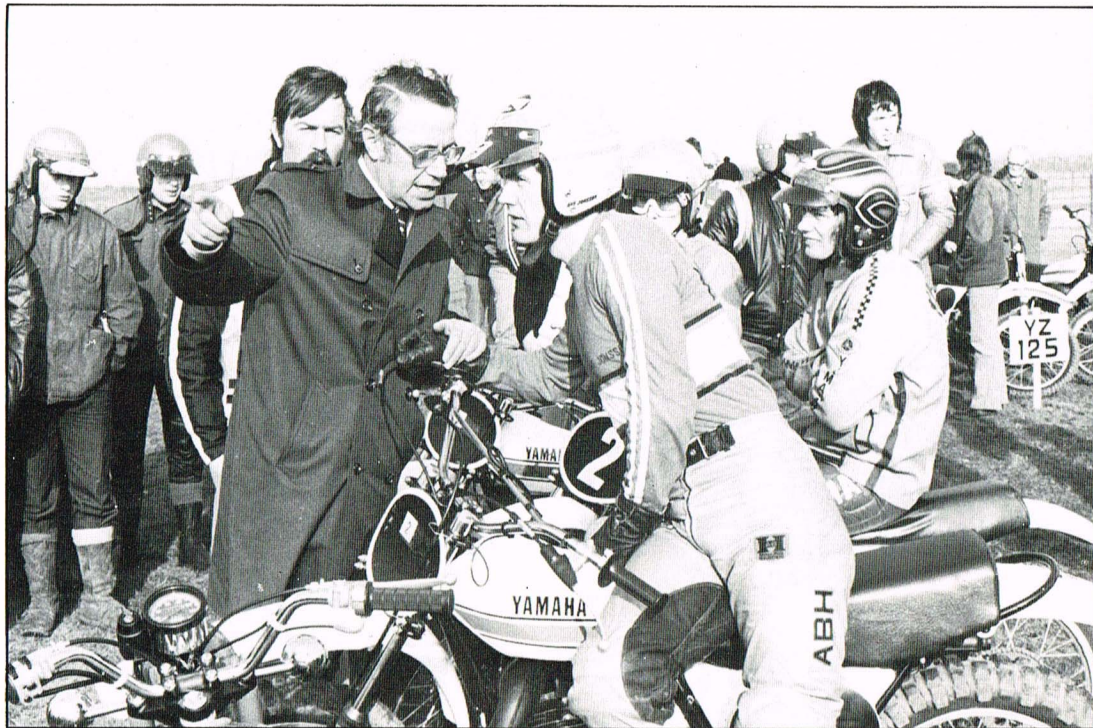
SHOW in PARIJS...

Tijdens de 6de Automobielen- en Motorfietsen Race Show, die in januari in Parijs gehouden werd, waren Yamaha's motorfietsen en Yamaha's motorcoureurs topattracties. Blikvanger van de tentoonstelling was de „stroomlijn-sigaar” waarmee Don Vesco, die uit Californië was overgevlogen, het werelduurrekord in handen heeft.

Naast Vesco's „sigaar” stonden twee van Yamaha's beroemdste machines - de 250 en 125 cc V-4 racers met roterende inlaten, die een overheersende rol speelden bij de wereldkampioenschappen in de eindzestiger jaren. Ze werden indertijd bereiden door Phil Read en Bill Ivy. Ofschoon de machines niet meer binnen de huidige FIM-bepalingen vallen, zijn het toch nog de sterkste, die ooit in hun klasse zijn vervaardigd.

Topcoureur Giacomo Agostini bracht, tot vreugde van het publiek, een niet-aangekondigd bezoek aan de show. Zijn 500 cc Yamaha-4 met monocrossvering stond op de Marlborostand, naast de McLaren Formule 1 racewagen, waarmee Emerson Fittipaldi zijn tweede wereldkampioenschap behaalde. Patrick Pons en Olivier Chevalier, Frankrijks kandidaten voor een wereldkampioenschap waren eveneens aanwezig, mét hun Yamaha TZ700 machines. Beiden worden dit jaar gesponsord door zowel Sonauto, de Yamaha importeur voor Frankrijk, als door de Gauloise sigaretten fabrieken.

Patrick Pons zal de Franse aanval in de wegracerij leiden. Hij gaat Ago's 1974 racers sturen in de 350 en 500 klassen. □



Motocross nieuws

Nederlandse rijders maken kennis met nieuwe modellen

Intermotor, Nederlands importeur van Yamaha, heeft onlangs op het motocrosscircuit even buiten Amsterdam dealers en rijders in de gelegenheid gesteld kennis te maken met de nieuwe motocross en trial DT modellen. De honderden die kwamen opdagen zagen, hoe Åke Jonsson en Jaak van Velthoven de nieuwe motocross machines aan een zware test onderwierpen. Yamaha's trial-expert Mick Andrews was ook aanwezig en demonstreerde de 1975 TY250.

Wereldkampioen 1974 in de

125 cc, Kent Andersson kwam ook nog even op het circuit om de nieuwe YZ125cc motocross machine uit te proberen. Die machine bleek uiteindelijk hét succes van de dag te worden. De 6-versnellingsbak, de krachtiger motor en de aantrekkelijke vormgeving droegen daar zeker toe bij.

Intermotor had het circuit van de Motorclub Amsterdam geleend. Nadat de pers de nodige foto's had gemaakt werden dealers, clubleden en startbewijshouders in de gelegenheid gesteld de machines te testen, wat voor de aspirant-

kopers zeer aantrekkelijk was. Grote attractie voor de rijders was, dat zij zich in de baan bevonden met Åke Jonsson, die 's middags nog een paar snelle rondjes maakte.

Salesmanager van Intermotor, Rins de Groot noteerde na afloop 40 orders voor de YZ125, wel een bewijs dat deze machine hoog in de 125cc markt ligt.

Het succes van Intermotor's initiatief is voor de overige Yamaha dealers wellicht een voorbeeld voor het verhogen van zowel de publieke interesse als de verkoop. □



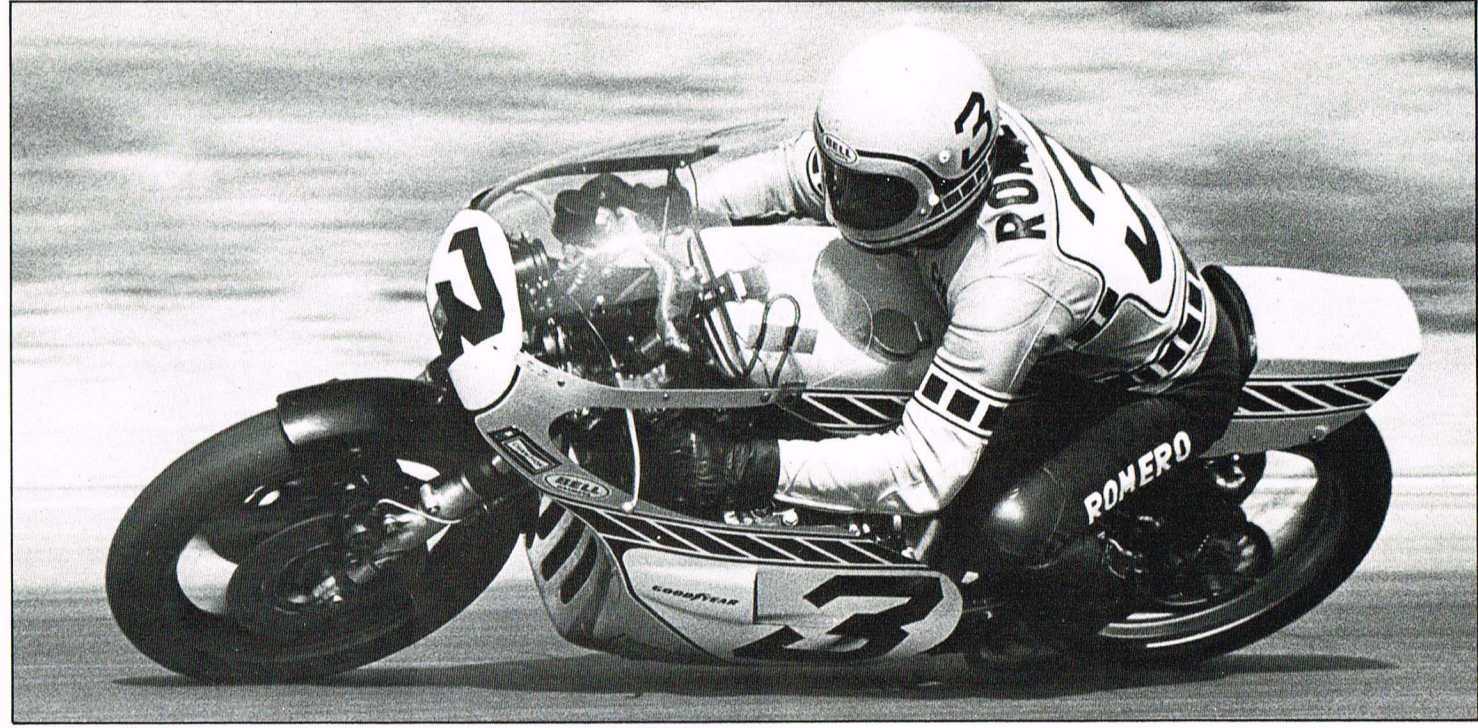
Een Cordon Rouge voor Jarno

De film „A Tribute to Saarinen” werd onlangs in Parijs bekroond met de felbegeerde Franse „Cordon Rouge” Trofee voor de beste film over auto en/of motor.

De kleurenfilm geeft een overzicht van het leven van de „Flying Fin” Jarno Saarinen tot aan zijn tragische dood in Monza, Italië. Men krijgt een duidelijk beeld van zijn snelle weg naar de top en van zijn schitterende overwinningen in de Franse en Oostenrijkse Grands Prix van 1973. Door de hele film zien we Saarinen,

Agostini, Phil Read en Hideo Kanaya in een verbeten strijd om het kampioenschap in de 500 cc.

„A Tribute to Saarinen”, geregisseerd en uitgebracht door David Wood van C.H. Wood Films Ltd. bevat o.a. interviews met zijn vrouw Soeli en met collega-rijders. Deze film, gesponsord door Yamaha, staat nu ter beschikking van dealers en motorclubs. Geïnteresseerden kunnen zich wenden tot de Yamaha importeur in hun land. □

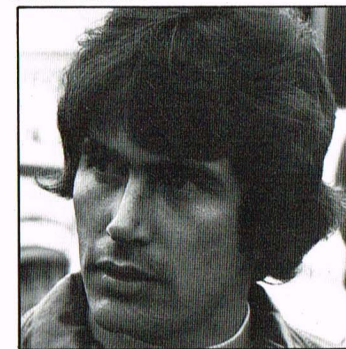


Een fantastische race

Gene Romero

Romero weerstaat Europese uitdaging

Daytona Beach, Florida, USA. 9 Maart: Mede door het feit dat de 200 mijl van Daytona het eerste race-evenement in het nieuwe seizoen is, is het



een spektakelstuk van de eerste orde geworden. Tijdens de winter wordt in de fabrieken hevig gesleuteld aan oude of nieuwe formule 750

racers voor de vuurdoop op het 3.8 mijl lange circuit. Coureurs, die een overstapje hebben gemaakt naar een ander merk debuten vaak in de „200”. En horden fans komen uit heel de V.S. en Europa binnengevlogen.

Net als de laatste drie jaar sleepten de Yamaha rijders ook dit jaar de hoofdprijs in de wacht (nu f 44.500.-). In 1972 verrichtte Don Emde dat huzarenstukje op een privé 350cc machine. In 1973 reed wijlen Jarno Saarinen in een magnifieke en zeer tactisch gereden race op zijn watergekoelde 350 twin alle 750-ers eruit en in 1974 won Giacomo Agostini op de nieuwe Yamaha 700-4 praktisch onbedreigd.

Ondanks Kawasaki's nieuwe watergekoelde 750cc 3 cil. en de totaal herziene Suzuki 3-cilinders bracht ook 1975 onverdeelde succes voor Yamaha. Gene Romero van het Amerikaanse Yamaha team begon zijn 1975 seizoen met de zege in Daytona. Zijn Canadese tegenhanger Steve Baker eindigde als tweede. Absoluut sensationeel was de derde plaats van Johnny Cecotto, 18-jarige Venezolaan, ingeschreven door Yamaha Venezuela. Zo goed ging het niet met Yamaha's supersterren. Kenny Roberts, kampioen van Amerika, gaf aanvankelijk nog wel duidelijk blijk van zijn kunnen door een ronderekord van 109 mijl/u te rijden, maar het geluk verliet hem toen zijn koppeling het begaf.

Agostini, eerst derde op zijn nieuwe 750, kreeg te kampen met een haperende ontsteking. Hij viel terug naar de 6de plaats, kwam nog terug naar de derde maar werd, door ernstige slijtage van zijn achterband, met nog drie ronden te gaan door Cecotto gepasseerd.

Cecotto was de relevatie van de race. Als derde geplaatst moest hij bij de startlijn naar achteren worden gezet om, met nog 2 minuten van de start, een vastzittende vlotter te repareren en een bougie te verwisselen. Hij kwam in 12 ronden van de 65ste naar de 7de plaats, ging door en eindigde als derde!

Yamaha's Steve McLaughlin deed het ook uitstekend. Na het uitvallen van Roberts leidde hij het veld gedurende 12 ronden, toen ging hij ten onder aan Romero's opjagen. In een haarspeldbocht gleed hij uit de baan, stapte toch weer op en eindigde tenslotte als zesde, zonder stroomlijnruit.

Met het beslag leggen op de eerste 16 plaatsen werd het een absolute Yamaha triomf. Zeker voor Romero, die met een gemiddelde van 106 mijl per uur de volle winst pakte.

