

# [NATJECATELJSKI MOTOCIKLI] Yamaha 750

>>> povijest

Iako nikada nije bodovana za svjetsko prvenstvo, klasa dvotaktnih motocikala velike zapremine - ili kako su je nazivali: "klasa šampiona" - na svojim je utrkama tijekom sedamdesetih okupljala najzvučnija imena tadašnjeg moto sporta, a najomiljeniji i po performansama najkonkurentniji motocikl bila je Yamaha 750

PIŠE: MIRO BARIĆ

Yamahini su motocikli neiscrpna tema, naročito natjecateljski modeli. Mnogi naši čitatelji već su upoznati s ovim sjajnim motociklima, no uvijek postoji nešto što ne poznajemo dovoljno i o čemu se još uvijek ima što reći. Naime, u sedamdesetim godinama je kod nas kategorija od 250 ccm bila konačna i "najjača" klasa, tako

da na našim prostorima nismo imali prilike upoznati natjecateljske motocikle većih zapremina.

U svijetu su u to vrijeme postojale još tri superiornije klase: 350 ccm, 500 ccm i 750 ccm. Prva je ukinuta 1982., druga 2001., dok treća nikada nije ni bila bodovana za prvenstvo svijeta. Ipak, i ovo su klase koje su obilježile jedan važan dio povijesti motociklizma, što znači da su posebno zanimljive, kako s tehničkog, tako i sa sportskog aspekta. Mi ćemo se koncentrirati na kategoriju 750, ili - kako su je tada zvali - "klasu šampiona".

Prve višecilindrične Yamahae pojavile su se

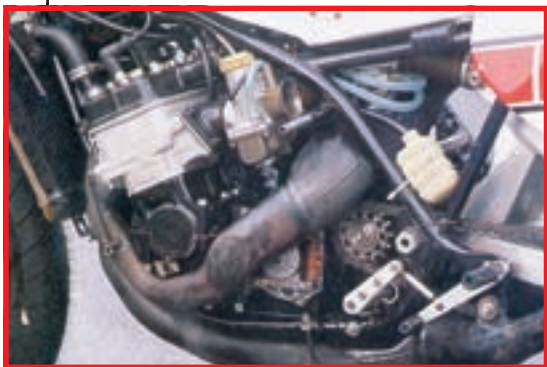
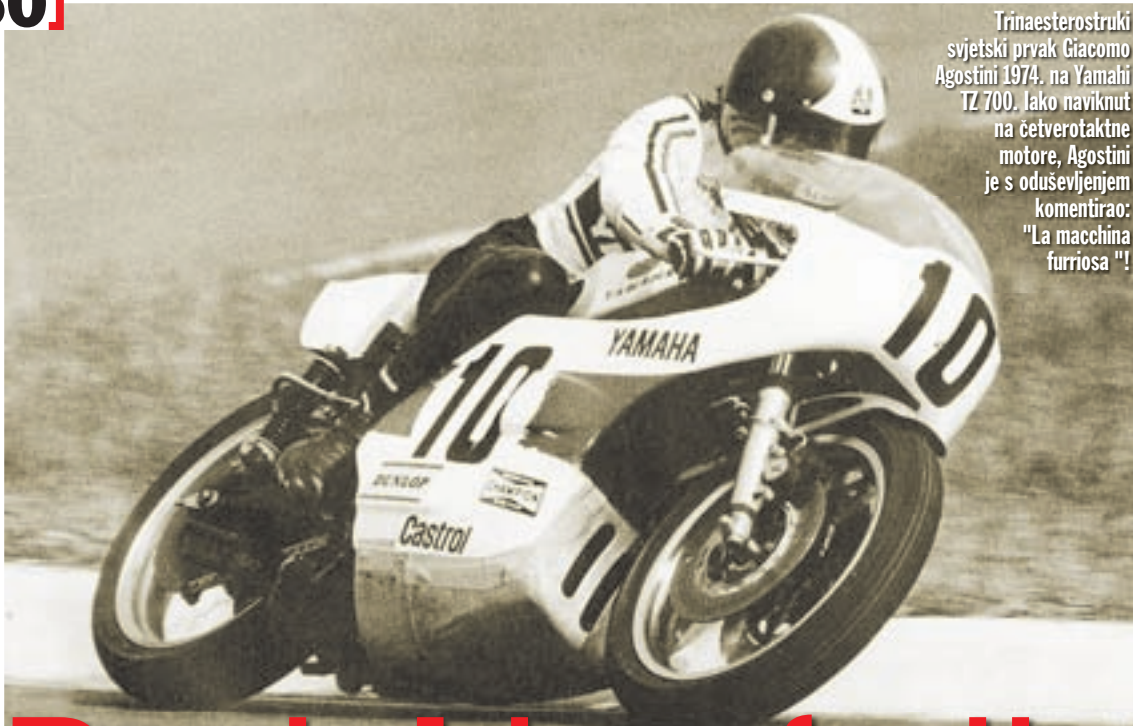
polovicom šezdesetih, 1967. i 1968., u izvedbi od 125 ccm i 250 ccm. Njihova glavna karakteristika bila je da su im cilindri bili postavljeni u tzv. kvadrat, a interesantni su bili i roto diskovi. Međutim, ti su modeli spadali u elitnu produkciju, namijenjenu samo tvorničkim natjecateljima. Kasnije su na temeljima tih modela producirani i trocilindrični i četverocilindrični agregati gore navedenih zapremina.

Prvi trocilindrični Yamahin redni poprečni motor od 350 ccm iz 1976. vozio je slavni Takazumi Katajama, no, taj je model trajao samo jednu godinu. Za razliku od trocilindričnih, puno bolje su bile prihvaćene četverocilindrične dvotaktne Yamahae, koje su se prvo pojavile u Americi krajem 1972. kao japanski konkurenti na

Karakteristična ispušna komora ispod rasplinjača ostavljala je dojam neobične asimetrije

## Dvotaktna furija

Trinaesterostruki svjetski prvak Giacomo Agostini 1974. na Yamahi TZ 700. Iako naviknut na četverotaktne motore, Agostini je s oduševljenjem komentirao: "La macchina furiosa"!



Horizontalno podijeljen karter s pogledom na radilicu i mjenjač. Dolje, par cilindara s usisnim lamelama i glava motora OW 750



"Dirt track" utrka. Već 1973. u "AMA" kupu na cestovnim kružnim stazama Yamaha predstavlja model sa četverocilindričnim dvotaktnim motorom od 700 ccm, koji se pokazao kao pun pogodak. Zahvaljujući opisanom razvoju događaja upravo su te utrke, vrlo popularne na američkom tlu, Yamahi osigurale veliku slavu i konstruktorski naslov.

Na žalost, klasa od 750 ccm nikada nije uvrštena u natjecanje za svjetski kup, no popularnost ove klase se nezadrživo širila australskim, europskim i afričkim kontinentom. Bile su to prestižne, popularne i vrlo rado gledane utrke koje su na neki način konkurirale i svjetskom prvenstvu i u kojima su natjecatelji vozili isključivo za premije, zbog čega su privlačile i mnogobrojnu elitu svjetskog motociklizma.

Yamaha 1975. predstavlja TZ 750, a 1976. model OW 31/750, dva modela sa cijevnim okvirima i rednim četverocilindričnim vodom hlađenim pogonskim agregatima. Karakterizirao ih je odlično konstruirani motor koji je ostavljao dojam kao da je spojen od dva motora zapremine 250 ccm ili 350 ccm. Na žalost, njihova najveća mana je bila velika širina, zbog čega je Yamaha 1983. godine razvila potpuno novi OW 70/500 opremljen puno modernijim i užim "V" agregatom, kao i delta box okvirom. No, to je već druga tema, za neku drugu priliku.

Ovaj dio četverocilindrične dvotaktne moto povijesti važan je jer su dvotaktni motori danas u drugom planu, naročito tako velike zapremine i posebno u višecilindričnoj izvedbi, i vrlo je vjerojatno da se u



Flat track su utrke po pješčanim stazama gdje je potrebna velika snaga. Yamaha TZ 750 sa Springstenom i Scottom, nedostaje još samo Roberts

tom obliku više nikada neće pojaviti. Krhkost dvotaktnog agregata, danas teško prepoznatljiva, limitirala je ove motocikle na samo jednu utrku, nakon koje su se morali mijenjati klipovi sa karikama, dok se nakon 800 prijenetih kilometara trebala mijenjati i radilica. Ipak, ovi su motori bili i relativno zahvalni, jer su sve operacije, odnosno zahvati na njima trajali relativno kratko.

Teško je nabrojiti sve natjecatelje koji su se natjecali u ovoj atraktivnoj i iznad svega zanimljivoj klasi koja je apsorbirala najzvučnija imena iz svih kategorija svjetskog prvenstva. Na

natjecateljskoj stazi su se tako zajedno našli američka i europska "škola", japanski i australski prvaci, od Giacoma Agostinia, Jonnyja Ceccota, Stevea Backera, Greega Hansforda, Jacka Findlaya, Kennyja Robertsa, Davea Aldane, Michela Rougeria, Patrika Ponsa, Cristiana Saarona do Raymonda Rochea, Sadaoa Asamia, Boeta van Dulmena, Takazumia Katayame, Gianfranka Bonere, Micka Baldvina ili Randyja Mamole.

Bilo je tu i manje poznatih imena, onih koji su se mogli utrkiivati sa svojim idolima i barem im na kratko postati rivalima. Nije postojala FIM-ova ljestvica učesnika, kao na GP-u, samo prijava i kvalifikacije koje su određivale broj natjecatelja. Dakako da je startna lista bila uvijek puna, a u boxovima je ostalo i mnogo natjecatelja koji nisu uspjeli proći kvalifikacije.

Yamaha TZ 700 s kojom je Kenny Roberts senior bio mnogostruki prvak SAD-a u AMA Cupu od 1973. do 1983.





# AKCIJA

## do 50 % popusta na prošlosezonske modele




Jablanska 82, Zagreb  
tel. 01 / 3816 842  
www.suomy.hr

OVLAŠTENI UVOZNIK I  
DISTRIBUTER ZA HRVATSKU

# MOTO TRADE












www.moto-trade.hr e-mail: moto-trade@ku.hinet.hr  
KARLOVAC Kneza Branimira 95 tel. 047/654 588

OBIGURAN SERVIS, ORIGINALNI REZERVNI DIJELOVI I DODATNA OPREMA

# DUCATI

by TONČI

OVLAŠTENI SERVIS



ZAGREB  
SAMOBORSKA 213  
TEL. 01 34 38 193



Između mnogih konkurentskih modela Yamaha 750 OW31 je definitivno bila najbrži motocikl i često se događalo da je desetoro prvih u plasmanu vozilo upravo taj motocikl.

I to nije sve: najveći francuski uvoznik Yamahinih motocikala Olivier za tvrtku "Sonoauto Yamaha" došao je na ideju da se upravo tim motociklom natječe na prestižnoj maratonskoj utrci "Bol d' Or" na Le Mansu. Uz popriličnu dozu čuđenja i nevjericu u rezultat tog pothvata Japanci su mu na kraju ipak izašli u susret poslavši svu potrebnu dodatnu opremu poput prednje i stražnje vilice za brzu zamjenu kotača, specijalnih rasplinjača sa regulacijom smjese noću kad padne tlak i temperatura, te stručnjaka i prateće pomoći. Isto tako, Olivierovi bolidi za "Bol d' Or" su podvrgnuti i nekim posebnim doradama, od kojih ćemo spomenuti samo da su cilindri bili nikasilirani u njemačkom Mahleu, dok je radilica izrađena također u njemačkoj tvrtki Hoeckle. Nakon 17 sati vodstva 1978. posada Pons - Saaron je morala odustati zbog pada, da bi sljedeće godine na "Bol d' Oru" u Paul Ricardu osvojili drugo mjesto. Tako su pale u vodu tvrdnje kako je to bio nepouzdan motor namijenjen samo kratkim utrckama, pošto su se nakon 24 sata torture sva tri tima plasirala.

Još nekoliko riječi o tehnici: Četverocilindrični redni dvotaktni

motor je bio poprečno postavljen u odnosu na os motocikla i nagnut prema naprijed pod kutom od 20 stupnjeva. Provrt cilindra je iznosio 66,4 mm x 54 mm, zapremina 747 ccm, mjenjač je imao šest stupnjeva prijenosa, spojka je bila suha višelamelasta, primarni prijenos zupčasti, a sekundarni lanac. Motocikl se napajao gorivom, mješavina benzina i ulja 2,5%, putem četiri rasplinjača Micuni 36 mm sa power-jetom, dok su se u cilindrima nalazile lisnate usisne lamele.

Okvir je bio izrađen od okruglih cijevi, kut upravljača je iznosio 26 stupnjeva, a ovjes se sastojao od prednjih teleskopa promjera 35mm i stražnje trokutaste Al vilice s plinskim amortizerom "Cantilever". Kotači su bili 18 x 2,75 naprijed i 3.00 straga, lijevani u Al leguri, dok se kočioni sustav sastojao od prednjih duplih diskova promjera 298mm na koje su djelovala klješta sa duplim klipovima i stražnjeg diska promjera 210mm. Aluminijski spremnik goriva je imao zapreminu 24 litre, težina "suhog" motocikla iznosila je 147 kg, maksimalna snaga 135 KS pri 9.800 okr/min, a maksimalna brzina s "najdužim" prijenosom 295 km/h.

Nakon niza godina uspjeha Yamaha napušta projekt OW 31/750 i koncentrira se na klasu 500 ccm, u okviru koje dolazi i idući model OW 48/500 iz 1980. godine. ■



Dva od tri tvornička vozača Yamaha 750 bili su 1976. Kanadanin Steve Backer, br. 32, Amerikanac Kenny Roberts, br. 2, i Venezuelac Jonny Ceccoto. Backer je 1977. osvojio prvenstvo svijeta. Sa "svega" 125 KS, kronometri su izmjerili najveću brzinu od 295 km/h



Yamaha OW31, nasljednica TZ 700: vrlo popularan, pouzdan i prihvatljiv natjecateljski motocikl za privatne natjecatelje. Patrik Pons i Cristian Saaron su na čuđenje svih na maratonskoj utrci 24 sata "Bol d' Or" nastupili s Yamahom OW 31

## H.R.C.-DUDO d.o.o.

Kupinečka 45, Zagreb, tel: 01/6529 720, fax: 01/6529 721, mob: 091/2532411

# SUZUKI

Prve isporuke  
B-Kinga u tijeku!

## B-KING

e-mail: [info@suzuki-hrcdudo.hr](mailto:info@suzuki-hrcdudo.hr)

web: [www.suzuki-hrcdudo.hr](http://www.suzuki-hrcdudo.hr)