

MOTOR

60e JAARGANG

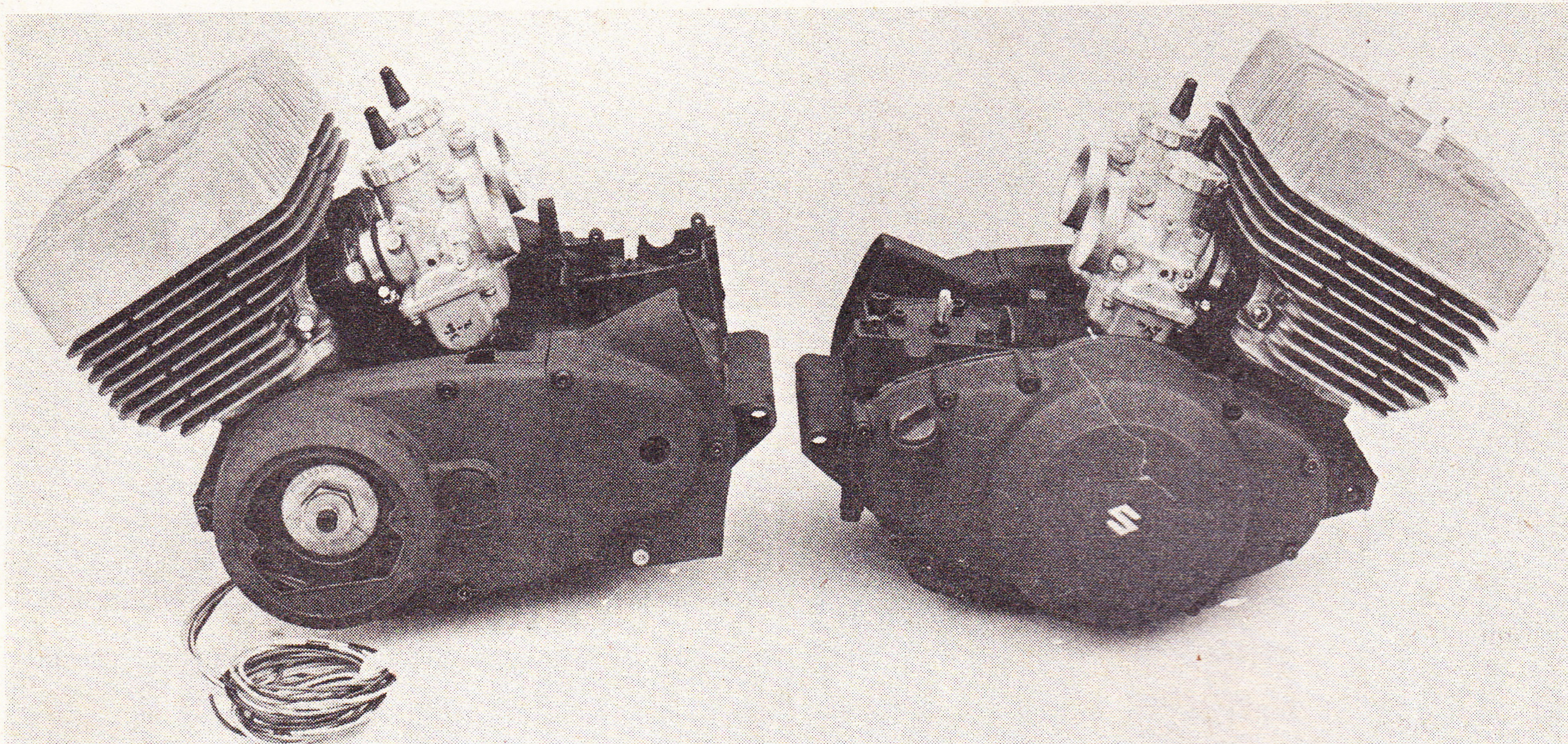
NUMMER 12

23 MAART 1973

90 CENT

HET ENIGE NEDERLANDSE MOTORWEEKBLAD





DE YAMA-SUKI'S van KAREL ZEGERS

Motoronderdelen van verschillende merken combineren tot een motorfiets wordt waarschijnlijk al gedaan vanaf de tijd dat de tweede motor in een grijs verleden zijn eigenaar niet langer tot tevredenheid stemde.

En sinds die tijd moeten er massa's motorblokken van merk A gecombineerd zijn met frames van merk B. Veel minder worden onderdelen van de krachtbron zelf gecombineerd; dat is dan ook erg moeilijk.

Verleden jaar berichtten wij reeds dat wegrenner Karel Zegers dit toch met succes deed. Hij knutselde Yamaha cilinders op Suzuki carters, daarbij de specifieke race-voordelen van beide merken combinerend.

De Suzuki carters immers zijn uitgerust met de gewenste zes versnellingen, en de Yamaha race-cilinders zijn sneller. Weliswaar kan de poorttiming van de Yamaha-racers natuurlijk overgebracht wor-

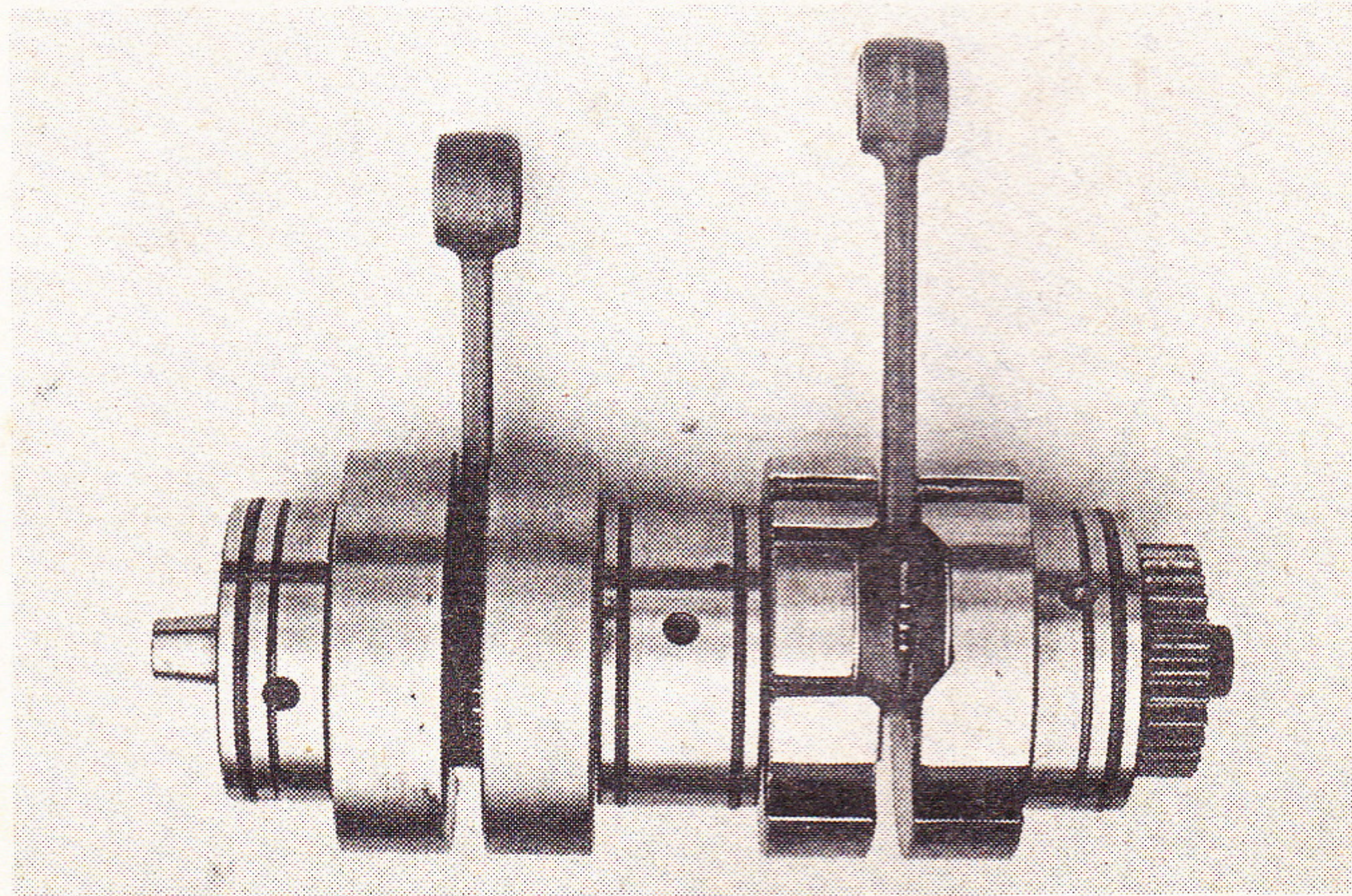
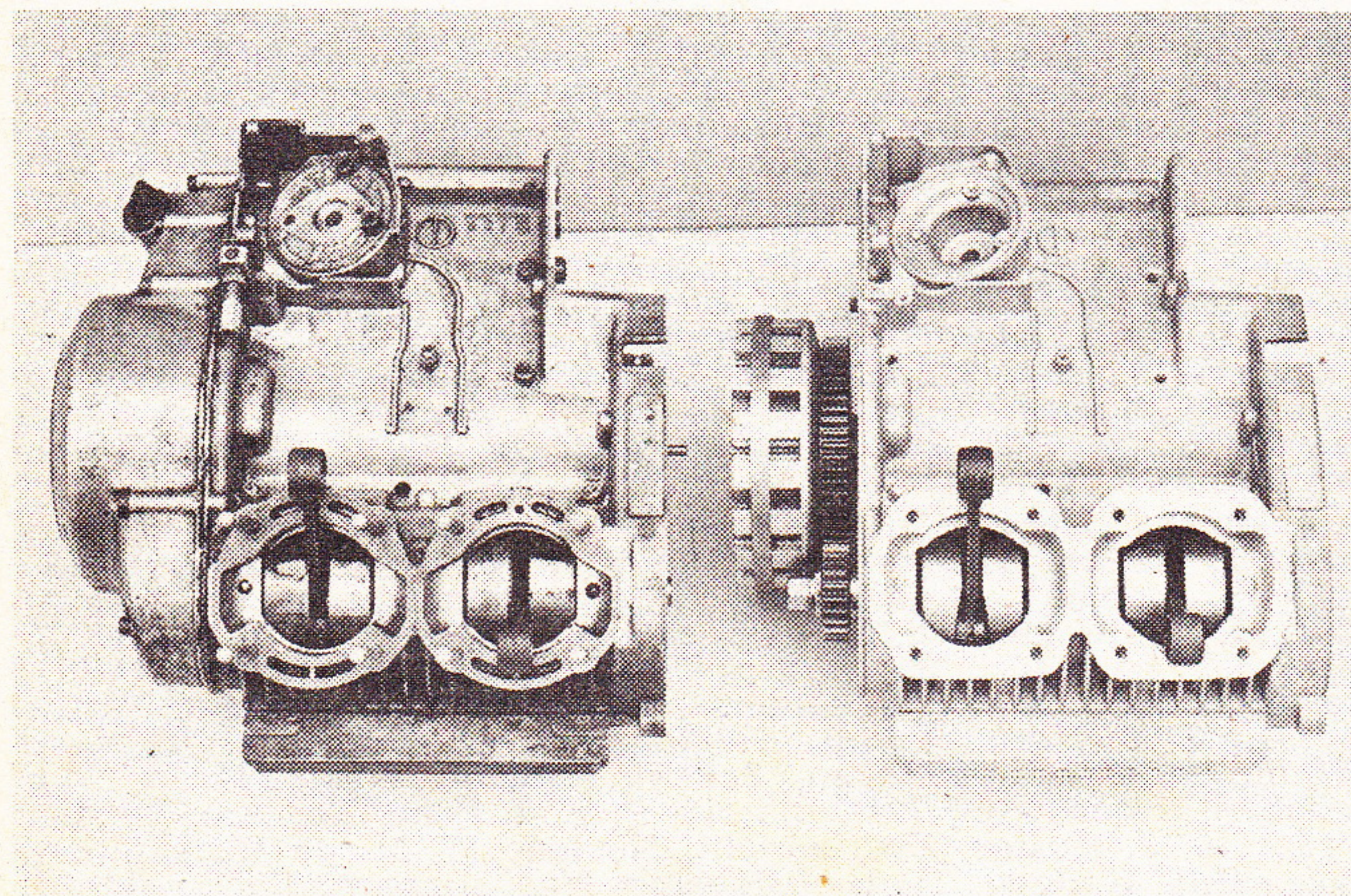
den in de Suzuki cilinders, maar het resultaat is niet helemaal hetzelfde, voornamelijk omdat de Suzuki cilinders het noodzakelijke vlees missen om daarin de gewenste grote sproeikanalen te frezen. Het gemis aan vlees is overigens ook de reden waarom een 350 cc Yamaha maar weinig boven een 250 cc machine van dit merk uitkomt; door de grotere boring in verder dezelfde cilinder is er minder ruimte voor een fors spoelkanaal!

In de afgelopen wintermaanden heeft Karel Zegers voor een aantal

Het rechter carter heeft de bewerkte cilindervoetaansluiting met veel grotere sproeikanalen. De krukas is een afgedraaid exemplaar van de 500 cc machine; daarbij worden de balancceergaten geopend, maar dat komt goed uit voor het hogere toerental van de motor.

ationale rijders raceblokken klaargemaakt waarin de mogelijkheid om Yamaha cilinders op een Suzuki carter te monteren nog wat verder uitgewerkt is. Op deze carters is ter plaatse van de cilindervoeten materiaal opgelast (moeilijk, maar een goede lasser speelde het klaar), waardoor de aansluitingen exact pasgemaakt konden worden op de cilinders van de snelle Yamaha racers. Dat betekende dat de tapeinden verplaatst konden worden, en daardoor kwam nog meer ruimte vrij om de grote overstroomkanalen ook al in het carter de juiste vorm te geven. Verder werd de slag aangepast, zodat op zo'n bewerkt carter zonder meer de Yamaha bovenpar-tij te monteren is.

De krukas wordt nog eens extra netjes bewerkt, zeer zorgvuldig gericht en in de big-ends komen Dürkopp kooien. De ervaring is dat het

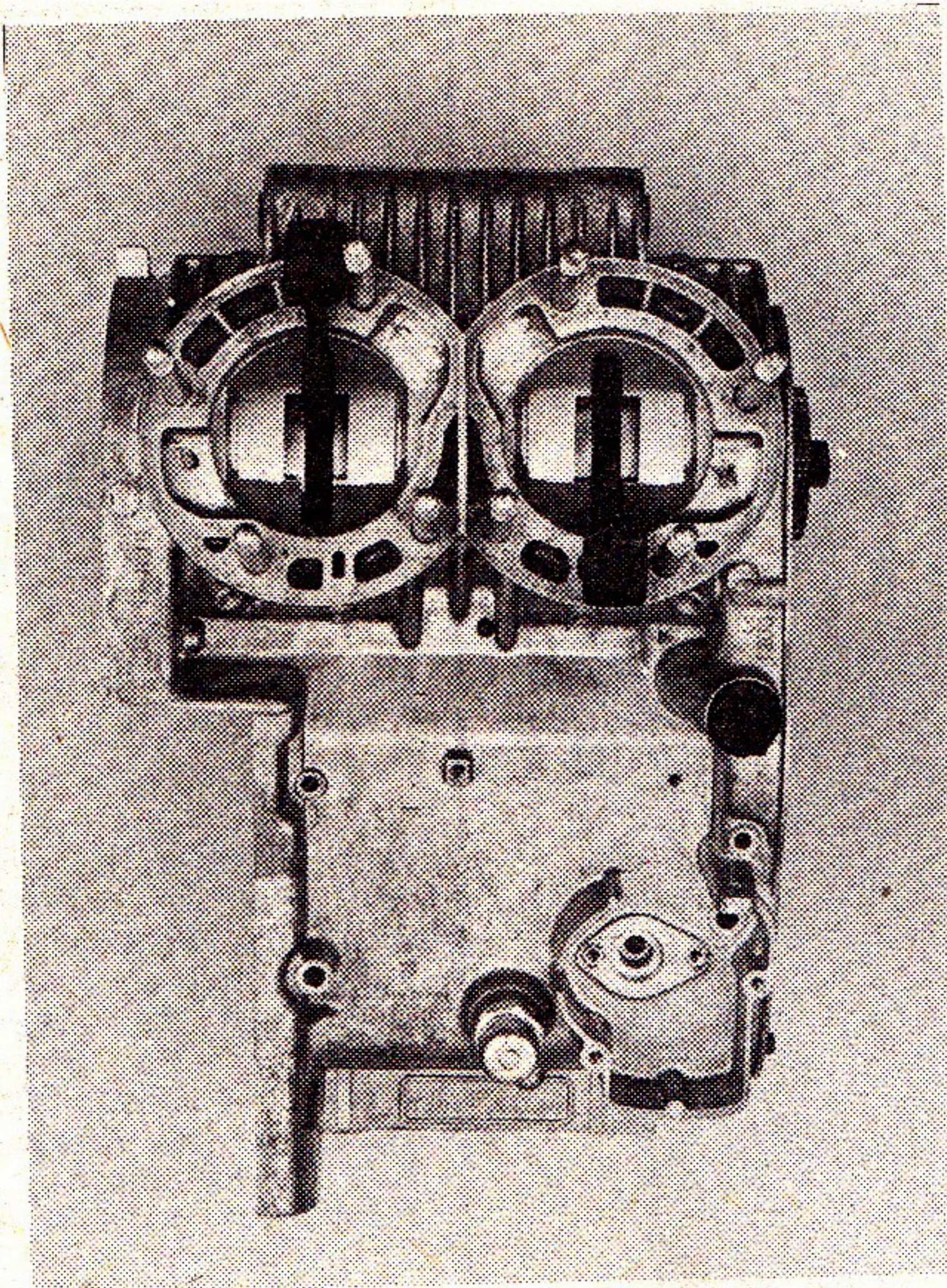


draaiende gedeelte gemakkelijk een heel race-seizoen mee kan!

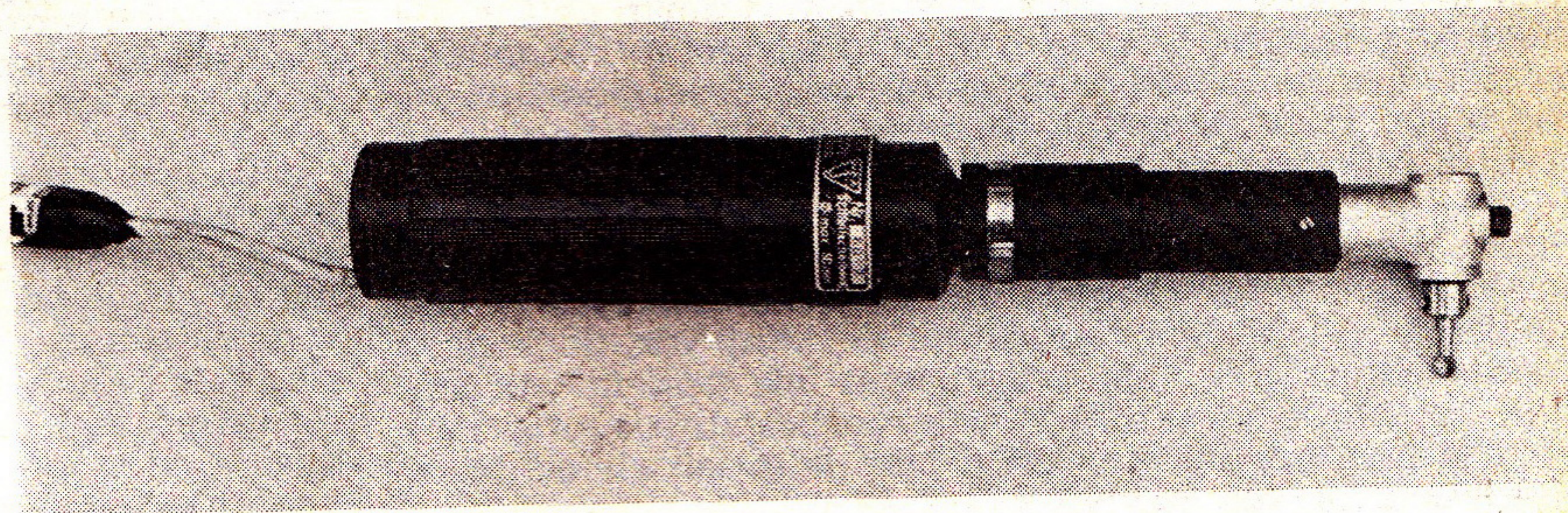
De nu klaar gemaakte blokken zijn ook voorzien van elektronische (Femsa) ontsteking, waarvoor speciale aansluitingen gegoten (van oude Suzuki cilinders en zuigers) en gedraaid werden. De transmissie is klaar gemaakt zoals de ervaring geleerd heeft; een hogere eerste versnelling (tandwieltechnisch trucje: minder tanden op dezelfde steekcirkel), en rechte primaire vertanding naar de koppeling (om de axiale krachten te elimineren). Om het veel grotere vermogen van de motor zonder problemen te kunnen overbrengen is de koppeling verstevigd door er een ring omheen te plaatsen, en verder zijn er achter in de koppeling twee stalen platen in plaats van één geplaatst, dit om doorbuigen (met slip als gevolg) te voorkomen.

De Yamaha cilinders zijn netjes nabewerkt, wat op de juiste manier uitgevoerd meer praktische winst brengt dan het „wilder” maken van de poorttiming. Zo blijft het een motor met een relatief brede powerband, die in combinatie met de versnellingsbakverhoudingen (die niet extreem close zijn) uitermate geschikt is voor de typisch Nederlandse stratencircuits met vele haakse hoeken en daarnaast lange rechte stukken.

Nog niet getest is de 500 cc-Suzuki twin waarin de vrij algemeen bekende Daytona gegevens en verder de eigen praktijk-ervaringen en theoretische kennis verwerkt zijn.



Hierboven het 500 cc carter, met het vrijwel afgedichte ondercarter. Hieronder de slimme, zelfgegoten en bewerkte haakse freeskop.



De krukas is volgens fabrieksvoorschrift vele kilo's lichter gemaakt, en het carter is op een interessante manier bewerkt. De na het afdraaien van de krukas vrijgekomen ruimte in het carter is opgevuld met grote halve ringen (ook zelf gegoten) en rondom de drijfstang is de carteropening zoveel mogelijk afgesloten, dit om tot een duidelijke bepaling van de cartercompressieruimte te komen. Verder zijn natuurlijk ook de cilinders bewerkt, waarbij een zelfvervaardigde haakse freeskop voor het hoogtoerige spilletje (zoiets is niet in de handel verkrijgbaar) grote diensten bewees bij het bewerken van de spoelkanalen.

Hoeveel nachtelijke uren er in de machinefabriek van een bevriende relatie doorgebracht zijn om deze lastige bewerkingen te realiseren weet niemand meer. Maar het zijn zeer nuttige uren geweest waarvan een aantal nationale rijders in het komende seizoen de vruchten kan gaan plukken.

GUUS VAN DE BEEK