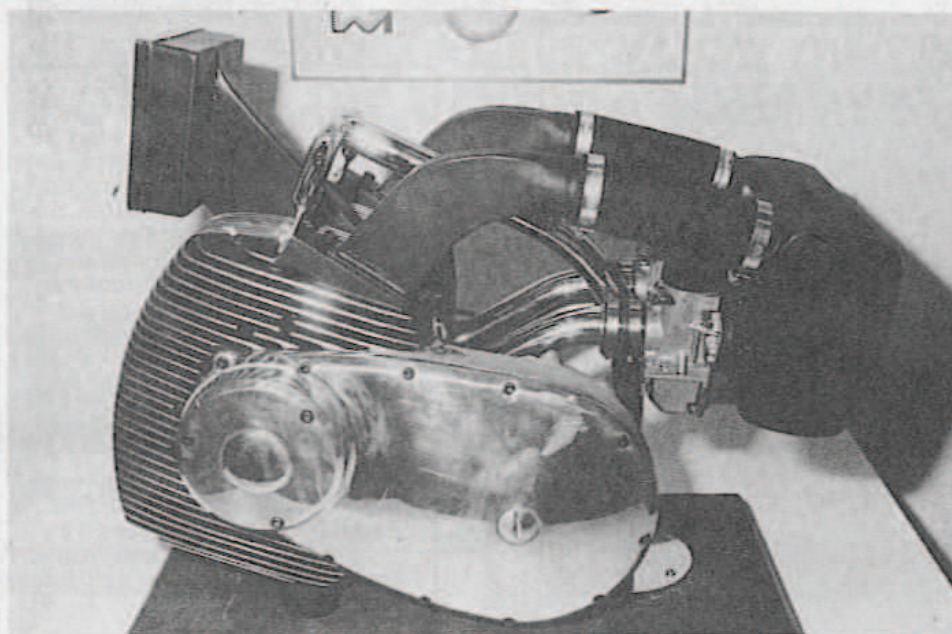


De nieuwe viertakt van Kawasaki, is evenals sommige twee cilinder viertakten van Yamaha uitgerust met een balanceersysteem, dat bestaat uit twee assen met gewichten. Bij Kawasaki liggen de gewichten echter niet beide achter de krukas, maar zit er één voor en één achter. Ze zijn met een ketting, die aangedreven wordt door de krukas, met elkaar verbonden. Technische geg. max. vermogen 33 pk bij 9000 tpm; max. koppel 2,9 kgfm bij 7.500 tpm; boring x slag 64 x 62 mm; inhoud 398 cc; compressieverhouding 9.0 : 1; twee Keihin 36 mm c.v. carburateurs; enkele bovenliggende nokkenas, vijf versnellingen.



Norton exposeerde in Keulen zijn wankelmotor met de laatste veranderingen. Door de luchtkoeling lijkt deze motor het meest op een orthodoxe machine, die verder wel op Engelse wijze gekoppeld wordt aan de transmissie. De luchttoevoer van de wankel gaat als volgt: Door de luchtinlaat links boven op het blok, komt de lucht in de rotor, voor de inwendige koeling. Vervolgens komt de lucht weer naar buiten, midden van het blok, en komt in het buffervat, waaruit de carburateurs hun lucht putten, die nu echter aanzienlijk kouder is geworden, hetgeen wenselijk is voor de vulling.

Enigszins verrast waren we toen bij Yamaha de TX 650 zagen staan. Deze motor, die gebaseerd is op de oude XS 2, was uitgerust met dubbele schijven voor en had een nieuw frame gekregen, dat betere stuurkwaliteiten moet bezitten dan zijn voorganger. De machine zag er erg mooi uit, levert 50 pk en moet daarmee 180 kilometer per uur halen, hetgeen aannemelijk lijkt gezien het frontale oppervlak, dat relatief klein is. Over levering in Nederland is op dit moment nog niets bekend.

