



Na de blokrevisie en restauratie kan Jochen Ehlers weer volgas vooruit met de Yamaha TT350 uit 1988.

BARNFIND YAMAHA TT350



Vastloperijtje: zelfs het zuigerhemd was afgebroken.



Zou kwam de TT350 tevoorschijn uit een boerenschuur, nadat er jarenlang niet naar omgekeken was.

NADAT YAMAHA IN 1975 DE XT500 OP DE MARKT BRACHT, WERD DE OFFROAD-MOTOR ENORM POPULAIR. NA DIE OER-XT VOLGDEN ER NOG VELE JAPANESE OFFROADS. ZOALS DEZE TT350 DIE YAMAHA IN 1986 UITBRACHT ALS SPORTIEVE VARIANT OP DE XT350. DEZE 130 KILO WEGENDE EN 33 PK STERKE ÉÉNPITTER KENDE IN HEEL EUROPA VEEL FANS EN EEN VAN HEN IS JOCHEN EHLERS VAN HET DUITSE ENDUROFUN TOURS. OMDAT DE TT'S ZELDZAAM BEGINNEN TE WORDEN, RESTAUREERDE EN VERBETERDE HIJ ONLANGS EEN 'BARNFIND'.

TEKST MARINA BECKER, FOTO'S MARINA BECKER, JOCHEN EHLERS



Het revisiebedrijf draaide een cilinderbus pas.

De Wiseco-zuiger past met 0,05 mm speling in de nieuwe cilinder.



De nieuwe bus werd in de cilinder gekrompen, opgeboord en gehoond.

De Yamaha TT350 kende ook in Nederland veel fans, al sneeuwde hij hier ten lande toch een beetje onder bij de mega-populaire Honda XR-ren. Zoals gezegd was de Yamaha TT350 de sportieve variant van de XT350. Vergeleken met die XT was de ééncilinder-viertaktmotor met een boring maal slag van 85,9 x 85,9 mm en 346 cc cilinderinhoud in de basis gelijk. Voor die tijd kende de machine een moderne lay-out, met onder meer een dubbele bovenliggende nokkenas, vier kleppen en een dubbele carburateur, waarvan de gasschuif van het eerste deel gewoon werd bediend door het gashendel, en het tweede vacuüm-gestuurde deel er automatisch bijkwam. Deze constructie moest zorgen voor een vlekkeloos oppakken bij lage toerentallen, en toch een flink topvermogen als de gaskraan helemaal open stond. Het systeem kreeg destijds de ronkende naam Yamaha Double Intake System (YDIS) mee. Vergeleken met de 27 pk sterke XT heeft de TT meer vermogen door aanpassingen aan de kop (onder meer 1 mm grotere kleppen), uitlaat en inlaat. Krukas, koppeling en versnellingsbak zijn gelijk, al kreeg de TT wel andere tandwielen, waardoor de eerste twee versnellingen korter zijn dan bij de XT, wat in het zand natuurlijk meer trekkracht onderin oplevert. De TT350-motor staat bekend als zeer betrouwbaar, mits je het oliepeil goed in de gaten houdt en ook regelmatig olie ververs. Er gaat immers maar 1,3 liter motorolie in en het verschil tussen maximum- en minimumpeil in het peilglas is daarbij nog geen 200 cc. Ook is het zaak de TT-motor thermisch een beetje in de gaten te houden. Vooral bij modderige ritten wil de temperatuur nogal oplopen. Enerzijds omdat het blok dan hard moet werken, anderzijds omdat er modder tussen de koelribben van de cilinder gaat zitten, wat de koeling niet ten goede komt. Dat zorgde meteen voor een technische aanpassing gedurende de restauratie: er werd een oliekoeler van een XT600 gemonteerd rechts achter de luchthapper aan de tank. Het blok hoefde daar niet voor aangepast te worden, er werd alleen een ander oliefilterdeksel met twee olieleiding-aansluitingen gemonteerd. Naast koeling van de olie zorgt dit meteen voor bijna 150 cc meer olie-inhoud. De olievuldop werd ook vervangen door een exemplaar met een geïntegreerde olietemperatuurmeter, en die leerde weer dat de motorolie nu bij een ritje in de vrieskou amper op werkte temperatuur kwam; dan moet de oliekoeler dus wel even afgeplakt worden met wat tape.

Het restauratie-object, een TT350 uit 1988, was in erbarmelijke staat, toen hij ergens in een boerenschuur werd gevonden. De motor was daar beland met ernstige motorschade: hij was ooit - waarschijnlijk door een te laag oliepeil - vastgelopen, waarna de vorige eigenaar er verder niet meer naar omkeek. Toen het blok werd losgehaald bleek ook de gietijzeren cilinderbus zodanig beschadigd dat alleen opboren en een overmaat zuiger niet volstonden. Dus werd er bij het revisiebedrijf een nieuwe cilinderbus gedraaid, waar de nieuwe Wiseco-zuiger uiteindelijk na het opboeren en honen met een speling van 0,05 mm in paste. Krukas- en bigend-lagers werden ook vernieuwd en bovendien kreeg de drijfstaag een nieuwe bronzen bus voor de pistonpen-lagering.



De nokkenassen konden er zo weer in.

De cilinderkop was nog in goede staat.



Aan de versnellingsbak mankeerde verder niets.



De 6-volts dynamo werd vervangen door een 12 volt exemplaar van de XT350.

De versnellingsbak bleek nog in opmerkelijk goede conditie, en de wederopbouw van het blok leverde verder weinig problemen op. Vrijwel alle onderdelen zijn nog wel leverbaar, hetzij als TT-onderdelen of anders van het zustermodel XT. Van die laatste machine werd ook de elektrische installatie overgenomen. Origineel had de TT350 een 6 volts installatie, maar rijden in het donker was met die gloeiende spijker in de koplamp een kriebel. Dus werd de TT meteen omgebouwd naar 12 volt, met een XT-dynamo, accu, gelijkrichter en CDI. De

kabelboom werd zelf helemaal nieuw gemaakt, wat bij zo'n relatief eenvoudige machine zonder veel toeters en bellen best te doen is. Om de 'nieuwe' TT wat extra 'puf' te geven, werd de bijzondere, maar door de tands des tijds behoorlijk aangevreten dubbele carburateur vervangen door een vergelijkbaar exemplaar van een XT550. Die is vrijwel hetzelfde, maar heeft iets grotere doorlaten. Ook de uitlaatkant ging op de schop: hier werden dikkere voorbochten en een Arrow-demper gemonteerd. Bovendien werd de ophanging van de eind-

demper verbeterd: het is een bekend fenomeen bij TT350's dat het montagepunt van de uitlaatdemper uit het achterframe wil scheuren. Nadat het blok weer als nieuw was, kon ook het rijwielgedeelte flink onder handen genomen worden. Het frame werd goed nagelopen, gezandstraald en nieuw gespoten. Alle plasticdelen bleken nog nieuw leverbaar, alleen de originele voorplaat met koplamp was niet meer te krijgen, dus daarvoor werd een alternatief gezocht. De wielen werden nieuw opgebouwd en van nieuwe lagers en endurobanden voorzien. De originele monoshock achter werd gereviseerd en het linksysteem van nieuwe naaldlagers voorzien. Net als de lagers van de swingarm-as, waaromheen de mooie aluminium vork scharniert. De originele voorvork moest het veld ruimen voor een bijzondere Duitse upside-down-voorvork die in de 80-er jaren werd ontwikkeld door MDS (Müller Dämpfung Systems), in samenwerking met Bert von Zitzewitz. Bijzonder aan deze op een oude WP-vork lijkende USD-voorvork is dat hij luchtgeveerd is. De voorrem werd vervangen door een beter exemplaar van een YZ250-crosser, waarbij een Stahlflex-remleiding voor een vaster drukpunt zorgde. Achter behield de gerestaureerde TT350 zijn originele (en aandoenlijke) trommelrem. Wel met een zorgvuldig bewerkte remtrommel en nieuwe remschoentjes. De ruim dertig jaar oude Yamaha TT350 is er na deze grondige opknappbeurt weer helemaal klaar voor en gaat door Jochen Ehlers komende jaren gewoon gebruikt worden als hij weer als offroad-gids met groepen op stap gaat in Noord-Duitsland of in de Franse Ardèche. Vergeleken met een moderne enduro mist de TT natuurlijk een handvol pk's, maar de relatieve eenvoud van de machine, het fijne motorkarakter en het rijgemak zorgen ervoor dat Ehlers zich er prima mee vermaakt en niet eens nadenkt over de aanschaf van een moderne machine. ■



De krukas kreeg een nieuw big-end en een nieuwe bronzen bus in het pistonpen-oog.



Langzamerhand komt het einde van de restauratie in zicht.



De originele dubbele carburateur zag er niet best meer uit en werd vervangen.



Het gereviseerde blok kreeg meteen een oliekoeler.



De oliekoeler past op de TT350 prachtig in de luchthapper onder de tank.



De ophanging van de nieuwe Arrow einddemper kreeg extra aandacht.



En daar staat de gerestaureerde Yamaha TT350, weer klaar voor jarenlang gebruik!