

Bike
TEST

400 klassens sportmaskiner

Det var inte utan anledning vi valde att köra Honda CB 400N och Yamaha RD 350 LC i vårt 24-timmarstest. De är klassens snabbaste sportmaskiner.

Här följer testlagets utvärdering.

AV GUNNAR DACKEVALL

Vårt 24-timmarstest gav ett mycket gott besked av vad vi har att vänta oss av maskinerna i den nya försäkringsbilliga 400-klassen: maskiner som har generösa kraftresurser i trafiken och som också väl räcker till att ge lite hjärtklappning på krokiga vägar eller till och med på bana.

En fyrtaktare, Hondas tvåcylindriga CB 400N, och en tvåtaktare, Yamahas veselsnabba RD 350 LC, fick bekänta färg mot varandra inte bara under de 24 timmarnas bankörning utan även när de kördes igenom Bikes omfattande testprogram på landsvägen.

Ni vet redan resultatet av bankörningen. Yamahan gick fortare och längre – som förväntas av en tvåtaktare i samma kubikklass som en fyrtaktare. Vad som kanske är mer imponerande är att skillnaderna egentligen inte alls var stora i praktiken på banan. Skillnaderna i snitffart (108 mot 103 km/h) och snabbaste varv var mindre än vi kunde ana – ett fint betyg till Hondans totala prestanda som ändå drar på betydligt högre vikt och har mindre effekt än sin tvåtaktskonkurrent.

I databladet kan vi läsa att Yamahan väger 165 kg fulltankad, en avsevärd skillnad mot Hondans 187 kg. På samma ställe kan vi få besked om motorens kraft:

Honda 43 hk vid 9500 r/min mot Yamahans 47 hk vid 8700 r/min.

Vi rullade in båda i bromsbänken som mäter effekt direkt på bakhjulet, och kunde läsa av maximalt 34 hk vid 8500 på Yamahan mot 28 hk vid 9300 från Hondamotorn. Med det schablonmässiga 30-procentiga påslaget för att kalkylera fram effekten på vevaxeln skulle Yamahan i verkligheten ha dryga 44 hästar medan Hondamotorn "bara" skulle leverera 36,4 hk. Här kan alltså tvåtaktarens effektovertag studeras tydligare än vad reklambroschyren ger sken av med sin lilla skillnad i effekt.

Det som i praktiken utjämnar skillnaderna mellan de två är tvåtaktarens smala effektband, som inte bara kommer in mycket tvärt vid 6000 varv, utan också tappar sugen mycket snabbt över 9500 varv. Och även om effekten kommer in vid 6000 varv så ger inte motorn ordentligt med effekt förrän tusen varv senare och Yamahaföraren som vill köra fort skall vara noga med att hålla sig i sitt 2500 varv breda effektband. Hondaföraren har betydligt bekvämare: han behöver inte beakta sitt effektområde och kan ligga i stort sett var som helst mellan 6000 och 11000 varv/min och hela tiden ha sin effekt till förfogande.

Ni förstår redan vad resonemanget betyder för landsvägsföraren. Den som inte ligger på rätt växel med sin Yamaha RD 350 blir snabbt frångas av en Honda CB 400N.

Vi skall dock poängtera att knappast heller Hondan har ett beskedligt effektband. Motorn är utpräglad sportig och varvillig och kräver ett flitigt hanterande med den sexväxlade lådan för att hålla fin fart. Dock är den beskedlig jämfört med Yamahan, som är enastående i sitt slag i detta avseende. En racer i landsvägsskrud, kort sagt.

Hondas sexventilmotor (två insug, en avgasventil på varje cylinder) är ganska mekaniskt högljudd, främst troligen beroende på de kedjedrivna balansaxlarna. Motorns bägge kolvar löper parallellt (men tänder varannan gång) och det kräver noggrann motbalansering för att ge hygglig komfort. Vår maskin vibrerade dock ändå en del vid vissa varvtal, absolut mer än Yamaha som har valt att gummiupphänga motorn kraftigt för att helt isolera från motorns rörelser. Priset man har betalat för detta är en växelmekanism som kan kännas oexakt. Yamahan fick dock gå ett helt pass utan användning av kopplingen och växellådan fungerar förutom denna oexaktitet helt oklanderligt.

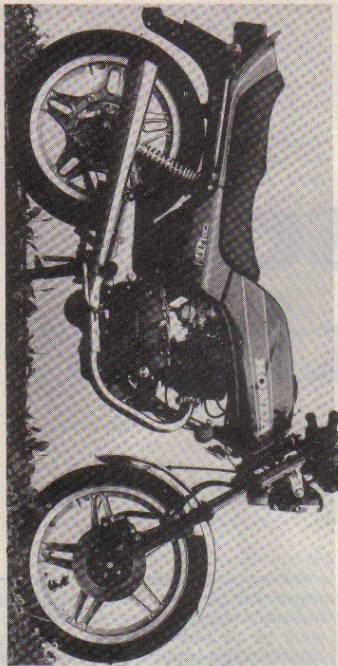
Hondans sexväxlade låda kräver dock användning av kopplingen och en bestämd växelfot. Liksom alla Hondalådor hoppar växel ur om man slarvar i växeln, och det är tur att ventilerna hänger med så pass högt att de tillåter en missad växling då och då. Dock troligen inte i all evighet.

Bromsar finns det mycket av på bägge maskinerna, dubbla enkelverkande ok och skivor fram och trumma bak och de bägge levererar mycket korta bromssträckor i vårt prov från 100 km/h till stillastående. Yamahans framskivor känns kraftigare men maskinen är ostadigare och studsar i framdäcket vid bromsning på gränsen till läsnig.

Hondan reagerar mjukare och är en klart bättre bekantskap i halare väglag som till exempel i regnväder.

Trots 24 timmars bromsande behövde vi inte byta pads på någon av cyklarna (ett dygns bromsande på en racerbana motsvarar säkert ett års bromsande i trafiken).

Yamaha RD 350 har i det närmaste racermässig markfrigång och man kan inte räkna med mycket varning från centraler eller sidostöd innan däcken släpper greppet. Med Dunlop-däcken tog de fällbara



Medan Honda CB 250 känns svag blir denna maskin tvärtom ganska pigg med 400-motorn.



Välordnat och enkelt, med chokereglage uppe vid styret på Hondan.



Bromsar imponerande: Honda 400. Antalet skiljer den från lillasyster 250:an.

fotpinnarna i marken men stöd och avgasrör hann bara nudda asfalten innan däcken gav sig iväg. Hondan har bra markfrigång, men lade i stora delar av underredet innan däcken gav sig. Det gick knappast, med landsvägsdäck, att ta in mark genom böjarna på grund av Yamahans bättre markfrigång. Då riskerade man lätt att gå på öronen.

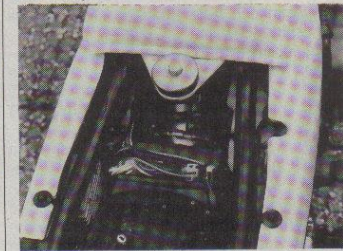
Båda är i stort sett stadiga även vid stenhård bankkörning, men förarna hade ändå några invändningar mot maskinerna. Hondan understyr kraftigt vid hårdkörning och har för lite motoreffekt för att neutralisera dessa däckstätande egenskaper, medan Yamahan reagerade precis tvärtom. Överstyrning är alltid lättare att handskas med än understyrning som kan ge ödesdigra framhjulssläpp.



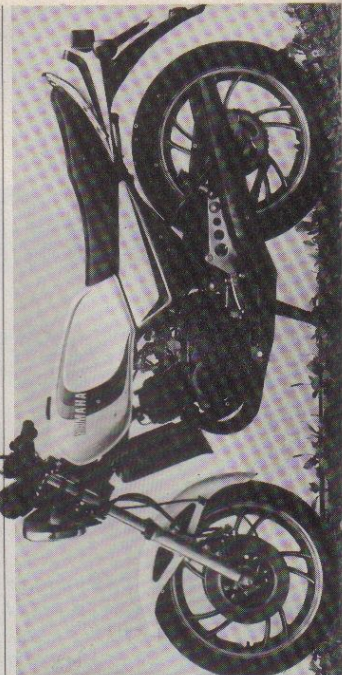
Yamahadynan har plastbotten medan Honda nöjer sig med plåt. Två olika tankesätt ger stor viktskillnad till Yamahans fördel.



400:an har ärvt 750/900 F-modellens aggressiva ankstjär.



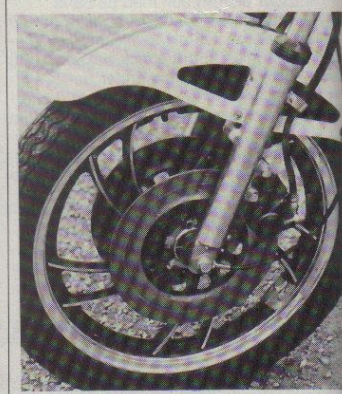
Under dynan skymtas den enkla gasstöttdämparen på Yamahan med förspänningsjusteringen åtkomlig med ett speciellt verktyg.



Låg vikt och smalt dragregister är nyckelord för Yamaha RD 350.



Yamahans förarmiljö är ledande på marknaden. Notera tempmätaren i varvräknaren.



Yamahans fruktansvärt effektiva bromsar. De går att slå runt om man gör fel!

Påkostade fjädringskomponenter har idag nått ner till halvtitersklassen hos japanska motorcyklar, men mindre maskiner får vackert vänta. I USA levereras Honda CB 400 med luftassisterad fjädring i gaffeln, men vår stålfjädrade gaffel fungerade tillfredsställande. Alvarligare synpunkter levererades istället mot bakstöttdämparna som vartefter timmarna led alltmer förlorade returdämpningen för att innan körningen fick avbrytas helt förlora styrseln. En Honda CB 400-ägare får alltså efter några hundra mil tillgripa det klas-siska tricket med japanska motorcyklar: byta stöttdämpare mot ett par europeiska enheter.

Även RD 350 lider av bristande fjädringskomponenter, men det omfattar även framgaffeln. Hela maskinen har obalans i fjädringen med en gaffel som är mjuk på gränsen till svampig och en bakstöttdämpare (monoshock) som har en mycket hård fjäder och svag dämpning. Tyvärr kan det bli svårt att hitta en vettig ersättning till Yamahans korta och grova stöttdämpare, men gaffeln skulle må mycket bra av ett par luftnippel och en tjockare olja. Redaktionen egen RD 350 har SAE 30-olja och 15 mm förspänningsdistanser upptill.

En avgjord förbättring men gaffeln känns ändå för mjuk jämfört med den styva bakfjädringen. Vi funderar också på att stabilisera gaffeln mellan benen för att få bort något av det flex som nu känns mycket närvarande vid kraftiga inbromsningar.

Vi har nämnt att bägge är sportiga i sin karaktäristik, och det gäller även för körställning och sadelkomfort. Ingen av 24-timmarsförarna klagade speciellt, men de var alltför inställda på att det skulle vara ett elände för att känna hur hård Hondans sadel är och hur stölig Yamahans bakfjädring är för ryggraden. Även om man sitter fint korta stunder på bägge maskinerna kan vi inte rekommendera någon av dem för annat än kort- och medeldistans. Här kommer andra maskiner till näret för alla som vill åka mjukt i 400-klassen.

Inte heller bränsleförbrukningen gör någon av de bägge rekommendabla för den som är ute efter en riktigt ekonomisk maskin. Yamahan drar naturligtvis mest med sin tvåtaktsmotor, och även om våra 0.95 lit/mil inte är representativa för körning i trafiken så får man kallt räkna med 0.75 vid normal körning. Honda går betydligt snålare, och här kan man ligga på mellan 0.5 och 0.6 lit/mil vid mjuk körning. Det är inte alls snålt, hörde vi någon säga, och det är sant.

En normalsnål fyrtakts 400:a skall klara sig på 0.4 lit/mil men Honda har inte ryktet om sig att bygga snåla motorcyklar. Tvärtom.

Honda CB 400N och Yamaha RD 350 LC gör kvartsmilen på 14.3 respektive 13.8 sekunder och når 170 och 180 km/h. Ingen av dem är några dunungar på vägen. De är klassens sportmaskiner, var och en med extremt trimmade motorer med sin egen, utpräglade motorgång.

Du som letar efter något billigt och bekvämt att köra i den billigaste försäkringsklassen kan leta någon annanstans.

	HONDA CB 400N	YAMAHA RD 350 LC
KOSTNADER		
PRIS PÅ GATAN	14.617:--	15.700:--
FÖRSÄKRINGSEX FOLKSAM		
HALVÅR, HELFÖRSÄKRING		
SJÄLVRIK 1000 KR		
ZON 1, 30% BONUS	3.034:--	2.572:--
ZON 4, 50% BONUS	1.902:--	1.577:--
RESERVEDELSPRISER		
OLJEFILTER	18.50	—
EN LJUDDÄMPARE	474.10	1.321:--
BROMSBELÄGG FRAM	523.45	457.65
KOPPLINGSLAMELLER	166.05	327.50
KOMPLETT FRAMSKÄRM	514.80	297.40
BRYTARSPETSAR	—	—
LYKTSARG	139.50	117.30
KOMPLETT KOPPLINGSVAJER	50.60	56.50
TVA KOMPLETTA BLINKERS	288.90	152.10
SERVICEINTERVALL		
REK FRÅN FABRIK	600 mil	500 mil
BRÄNSLEFÖRBRUKNING		
VID KONSTANT FART PÅ		
HÖGSTA VÄXELN		
50 KM/H	0.28	0.54
70 KM/H	0.39	0.55
90 KM/H	0.48	0.77
110 KM/H	0.64	0.80
SNITTFÖRBRUKNING VID		
BLANDAD KÖRNING	0.68 ⁽¹⁾	0.95 ⁽¹⁾
PRESTANDA		
ACCELERATION		
0-400 METER I SEK	14.3	13.8
BROMSSTRÄCKA FRÅN		
100 KM/H TILL STOPP I M	34	33
MOTORVARV VID 100 KM/H		
PÅ HÖGSTA VÄXELN	5700	5250
TEKNISKA DATA		
MOTORTYP	2 cyl 4 takt OHC	2 cyl 2 takt
ANTAL VENTILER PER CYL	3	— (kolvstyrning med reedventiler)
		347.4
SLAGVOLYM I CM ³	395	64/54
BORRNING/SLAGLÅNGD I MM	70.5/50.6	35 kW (47)/8700
MAX ANGIVEN EFFEKT/VARV	32 kW (43 hk)/9500	25 kW (34 hk)/8500
MAX UPPMÄTT EFFEKT/VARV	21 kW (28 hk)/9300	40 Nm (4.1 kpm)/8200
MAX VRIDMOMENT/VARV	33 Nm (3.4 kpm)/8000	6.9:1
KOMPRESSIÖNSFÖRHÅLLANDE	9.3:1	6.9:1
FÖRGASARE Ø I MM	Keihin 32 CVx2	Mikuni 26x2
TÄNDNING	Brytarlös spolar	Brytarlös spolar
OLJESYSTEM	Våtsump	Separatmörjning
VOLYM OLJA I LITER	2.5	1.6
VOLYM BENSINTANK I LITER	13.7	16.8
REKOMMENDERAT OKTANTAL	93	98
STARTSYSTEM	El	Kick
BATTERI I V/AH	12/12	12/5.5
GENERATOREFFEKT I W	170	190
KOPPLING	Flerskivig våt	Flerskivig våt
ANTAL VÄXLAR	6	6
PRIMÄRDRIVNING	Rakskurna drev	Snedskurna drev
SEKUNDÄRDRIVNING	Kedja 530	Kedja 530
FJÄDRING FRAM/SLAG I MM	Teleskop/125	Teleskop/140
FJÄDRING BAK/SLAG I MM	Svingarm/95	Svingarm/95
DÄCK FRAM	3.60 S 19	3.00 S 18
DÄCK BAK	4.10 S 18	3.50 S 18
BROMS FRAM Ø I MM	2 skivor	2 skivor 267
BROMS BAK Ø I MM	Trumma 140	Trumma 180
HJULBAS I MM	1390	1360
SADELHÖJD I MM	795	780
STYRETS BREDD I MM		699
FRAMGAFFELVINKEL I GRADER	27	27.1
FÖRSPRÅNG I MM	100	102
VIKT FULLTANKAD I KG	187	165
GENERALAGENT	AB Auto Hansa, Box 8818	Hällman & Eneqvist Motor AB, Box 2005, 135 02 Tyresö

¹ Se 24-timmars texten.