

# YAMAHA RD 125

**Utan tvivel, Yamaha RD har några av racerns signum: högvarvig, läskigt avgasljud samt ett högt insugningsljud. Till detta en långsmal, skön tank som drar blickarna till sig. Södra och smäckra linjer rätt igenom, hela konstruktionen präglas av gedigenhet. Designen är mycket genomarbetad och påkostad. Det mesta funkar bra på RD 125:an. Vi har hängt upp oss på några saker, men det handlar om detaljer.**

## Gedigen känsla

●●● RD:n ger i likhet med sina konkurrenter Suzuki GT 125x4 samt Zündapp KS 125 en stark känsla av att vara gedigen. Med det menar vi stabiliteten – att den känns tung utan att vara tung – bitar som håller för högt ställda anspråk. Man behöver inte köra cykeln för att känna så. Det räcker att sitta på den, stillastående, utan att motorn är igång. Redan då kommer den känsla som vi har nämnt ovan – en grej som vi har haft med oss sedan vi från första stund stiftade bekantskap med RD:n – ett intryck som fortfarande finns kvar.

Att dra ut på en kurvig och slingrande väg, att hela tiden känna dess sköna vägegenskaper: fin fjädring bak och fram, väl balanseerad. Man vill gärna köra hårt med den. Och det krävs ett visst vevande med gashandtag och växellåda. 5.000 varv behöver den för att gå runt ordentligt, därunder händer inte speciellt mycket. Sitsen är jättefin för den som inte har växt för mycket. Tanken bidrar till det, den ger ett skönt knäslut. Dynan är också bra, riktigt bra, då man lätt åker två på den utan att stängas.

## O-an är svår ibland

Då och då har det varit lite jobbigt att peta in neutralläge, vad det nu är att söka i. Dessutom har vårt testexemplar spelat oss ett fullt spratt – ca 20 gånger under 300 körda mil – då femman helt enkelt har hoppat ur. Omotiverat. Ingen störtskön känsla precis. I övrigt är växellådan helt godkänd. Den har något längre slag än på t.ex. Kawasaki KH 125, men RD:n har jämna och väl valda steg. Både koppling och växellåda är mjuka och sköna att jobba med. Fast det borde finnas en växel till, en sjätte. Alternativt att det satt en kugg mindre på bakdrevet. Nära idealets gräns.

## Starktonshorn, nästan

Rubriken är lite tillspetsad, men RD:n har det häftigaste horn som sitter på en 125:a idag. Bra! Reglage och instrument finns på rätt plats. På önskelistan sätter vi upp ett lite större avstånd mellan blinkersreglage och horn. Väl tätt nu, vilket ibland kan medföra att det blir

tut i hornet istället för blinkers. Speciellt med dunhandskar på. RD:n saknar ljusstuta och trippmätare, två finesser som är standard på Suzuki GT 125 x 4. Kontrollen för helljus har en något ovanlig placering – men mycket bra – då den vilar på lamphusets överdel. Enkelt och överskådligt, blandas inte ihop med någon annan funktion.

Vårt exemplar har haft månbelysning, d.v.s. ljuset har fladdrat åt det hållet, varför vi inte kan redovisa några värden. Trots allvarligt menade försök har vi inte lyckats att justera ljuset. Dock hade RD:n det bästa ljuset bland 125:or både på -79 och -80 års modell, vi hoppas att det även gäller den här årgången.

## Strong kedja

Oj, vad vi är imponerade av kedjan! Hög kvalitet. Första gången vi justerade den blev redan efter 10 rullade mil, en sak som inte är särskilt ovanlig. I fortsättningen krävde den inte så mycket: RD behövde i medeltal justeras ca var 100:e mil, vilket är ett bra värde för en 125:a. När vi var klara med cykeln hade den gått strax över 300 mil, det fanns inte minsta tecken till förlösning.

## Bra oljekoll

Till skillnad från flera konkurrenter har RD:n inget "plastöga" för oljekontrollen. Det finns en indikator som påverkas av nivån i oljetanken, en lampkontroll. Redan när nivån börjar krypa strax under halv tank (den rymmer totalt 1,2 liter) så möts man av ett ilsket, rött sken. I likhet med flera andra Yamahamodeller så lyser lampan för oljekontroll alltid när neutralläge ligger i. Lite besvärande och ovan i början, men det går snart över. Oljetanken är dessutom av ljus plast, en bra grej, som gör att det är lätt att kolla upp nivån med ögats hjälp. Förbrukningen av olja har varit ytterst rimlig, exakt en liter per 100 mil i medeltal.

## Halvtörstig

Bensintanken rymmer lika mycket som på Kawasaki KH 125, 11,5 liter. Tankens rymd i förhållande till dess relativt milda törst gör att det blir hyfsade mil mellan tankningarna. Vår lägsta uppmätta förbrukning



**Det mesta är gediget på Yamaha RD 125 och för ögat bjuder den på en synnerligen lyckad design. Bensintanken är kanske det som drar blickarna till sig i första hand, den långsmala, svepande tanken, som rymmer 11,5 liter soppa. En del anser att nummerplåthållaren bak inte harmonierar med linjerna i övrigt. Kanske?, men det må vara en smaksak.**

vid blandkörning stannar på 0,48 lit/mil. Medelförbrukning under blandkörning blev 0,53 lit/mil. Och vid fullgaskörning är den trots allt ganska snäll: mer än 0,60 lit/mil rann det ej igenom.

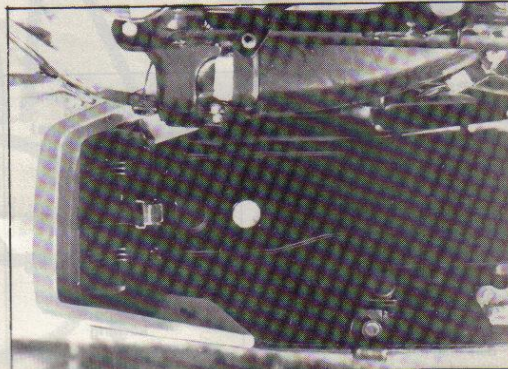
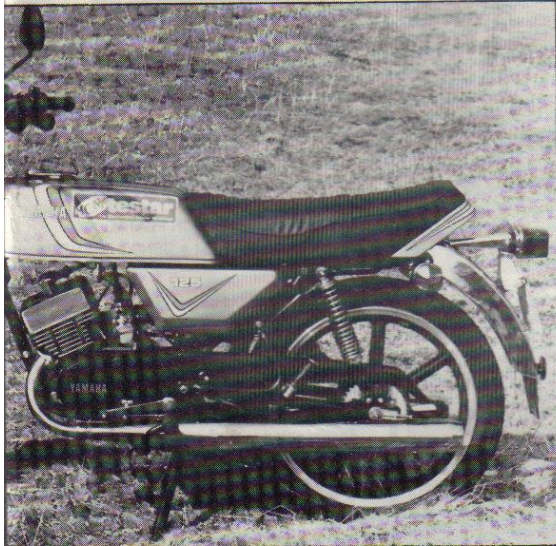
RD:n är ingen vibrator. Snälla och vänliga vibrationer. De känns som värst vid ett varvtal som är mer eller mindre "magiskt" – 6.500 varv – en egenskap som inte Yamaha RD 125 är ensam om. Där har de hängt med sedan cykeln var fabriksny. Styrvibrationer förekommer nästan inte. Fotsteg likaså. Där emot en liten kittlande otäcking från bensintanken. Den har skapat me-

# ”MINIR



TESTLAGETS ÅSIKTER SAMMANFATTADE AV

BENGT FRANZÉN FOTO: JOHAN OCH CLAES



Lätt och smidigt att fylla på olja. Och oljetank av genomskinlig plast. En koll med ögat, direkt går det att se hur mycket som finns kvar i tanken.

Lite originell men vettig placering av verktygssatsen. Där sitter den bra längst akterut, under sadeln.



ra ljud än känsla. Har hörts. Vi har inte kommit tillrätta med problemet.

**Genomgående lättstartad**

Lika lättstartad varje gång. Kall som varm: första kicken. Och om man så önskar går det i likhet med GT 125x4 att kicka igång den med handen. Några i testlaget har anmärkt på att kicken legat alltför vinkelad mot förarens ben (= snäv vinkel/skulle legat närmare motorn). Något å la "silverpilsyndrom", för den som har sådana referenser.

Bromsarna är mycket effektiva. Skivan fram är helt i klass med Suzuki GT 125x4. Trumman bak är ett snäpp bättre än Suzuki. Tyvärr mattas trumman bak vid upprepad bromsning, ett fenomen som även förekom på 1979 års modell. På trumman bak finns en finess som vi inte har hittat på någon annan 125:a en inspektionslucka, där man kan kolla upp beläggens förslitning.

Det finns endast 1 backspegel. Okey, det går att köra med en spegel. Men en cykel som ändå kostar

**Greppen till frambroms och koppling är mycket greppvänliga. Reglage och instrument har en konventionell placering med ett undantag - helljusindikatorn - som dock inte syns här. RD:n bjuder även på ett låsbart tanklock.**

över 9 långschalar, på den borde man kunna kräva två backspeglar.

Det är ingen lätt match att välja 125:a idag. Förutsatt att man inte exakt vet vad man vill ha. Suzuki GT 125x4 är en fin maskin, dess konkurrent Yamaha RD 125 är en fin maskin. Där är det. I ett löp mellan de båda är de trots allt ganska lika. Man får mycket motor och cykel, de kostar ungefär samma peng. Vad har då GT 125x4 som inte RD:n har? Bl.a. finesser som ljustuta och trippmätare, bredare och bekvämare dyna. Samt en liten tank och stor törst. Var har Yamaha RD 125 som inte GT 125x4 har? Jo, bl.a. en tank som rymmer 1,5 liter mera soppa. Och RD:ns törst är relativt blygsam i förhållande till Suzukin. Man kan också läsa om verktygen på RD:n.

# ACERN"