

PROVKÖRNINGSRAPPORT: CLAES RYDHOLM

Förföraren och förnuftet

RD 350 har utpräglat racerinspiration, något som gjort den till en populär maskin att tävla med. RD-cupen körs i år internationellt för tredje året i rad och klassen har danat förare som Alan Carter, Martin Wimmer och Phillip Robles. Här hemma kommer många förare att köra RD'n i "Lilla Superbike", vilket kommer att göra en sorts cup i cupen.



Så har då Yamaha lättat på förlåten kring sina båda intressantaste nyheter för i år och inbjöd den europeiska mc-pressen till stor provkörning på den egna testbanan utanför Hamamatsu i Japan. De båda maskinerna, inför vars uppförande allas förväntningar var högt uppskrivade, var självfallet Yamaha RD 350 LC samt Yamaha XJ 900. Var och en på sitt sätt en superhög, trots olika storlekar och helt olika konstruktionsfilosofier.

På den drygt 5 km långa och på sina ställen mycket snabba banan hade de båda cyklarna alla tillfällen att visa sin duglighet och dom satte sannerligen inga förväntningar på skam. Två verkliga trumfkort, var och en på sitt sätt. Snabba, säkra intressanta och körglada.

●●● Yamaha RD 350 LC är precis lika vass som utseendet förräder. Ett verkligt krutpaket, laddat med det yppersta inom tvåtaktsteknologi och med egenskaper som gör den till rena racern. Prestandan hos tidigare modeller har ju inte varit något att direkt klaga över och den nya 83:an är ännu värre. 59 hästar tar man ur den tvåcylindriga 347-kubikaren vid 9000 varv/min! Till sin hjälp har man bl.a. YPVS, utjämning i insuget samt effektivare kylsystem.

YPVS, Yamaha Power Valve System, innebär att motorn har rörlig avgasport ett patent som Yamaha hittills endast använt på tävlingsmaskiner. Med YPVS kan avgasporttiderna kontrolleras för

både maximal effekt och styrka. En mikrodator kontrollerar "ventilen" som består av en cylinder placerad horisontellt över avgasporten med urtagningar som matchar portdimensionerna. Vid högt varvtal bildar porten och urtaget i YPVS största möjliga öppning för avgaserna, medan den i gengäld delvis stänger vid lågvarv. En balansslang mellan insugskanalerna ger förbättrade tomgångsegenskaper och mjukare men snabbare svar vid gaspådrag från låga varv.

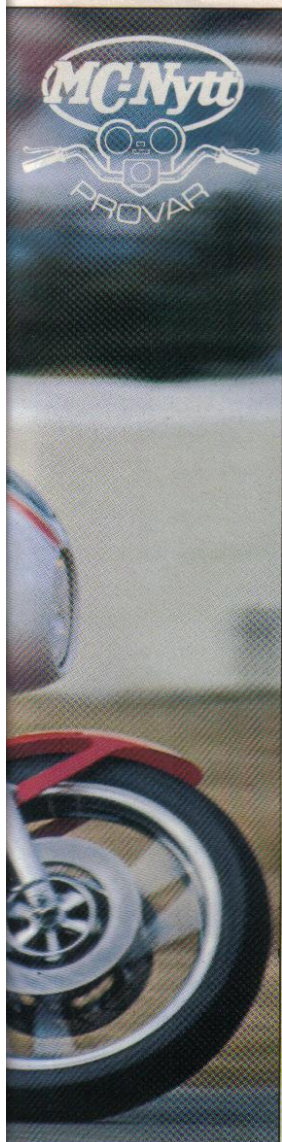
RD'ns vätskekyllning har också genomgått en del förändringar för att klara det höjda effektuttaget. En ny typ av termostat begränsar flödet vid låga temperaturer och påskyndar varmkörning men

öppnar fullt när yttertemperatur och arbetssätt påkallar ökad kylning. Ett uppsamlingskärl tar hand om överskottet istället för att låta vattnet evakueras ut i det fria och systemet hålles på så sätt slutet och behöver inte ideliga kollningar av vätskenivån.

Helt igenom ny

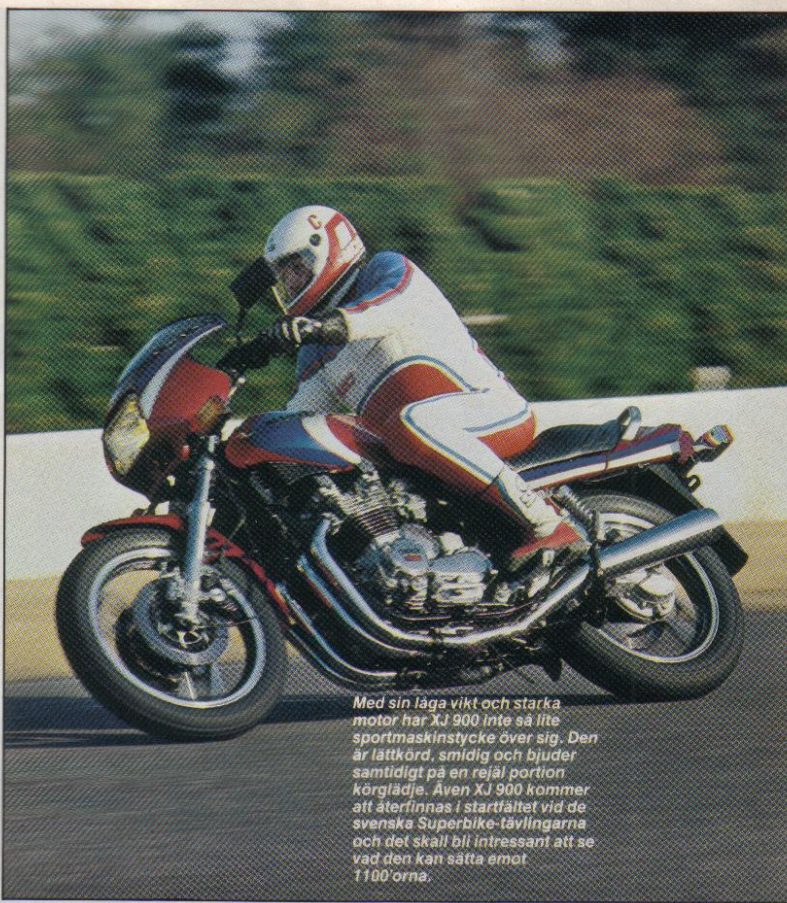
Det är inte bara motorn som bjuder på nyheter. Hela chassit är praktiskt taget nytt. Ramrören har fått en annorlunda dragning för ökad vridstyvhet och fjädningen är förbättrad både bak och fram.

Framänden hos RD-modellerna har knappast varit maskinernas starkaste punkt hittills men årets



modell är klart förbättrad även om man fortfarande har en liten bit kvar till perfektion. Gaffeln är kort och har fått större diameter på gaffelbenen och luftassistans. Dessutom har gaffeln ett självjusterande returdämpningssystem med variabelt arbetssätt allt efter belastning. En utjämningslang mellan gaffelbenen hade varit välkommen för att underlätta rätt tryck i båda benen vid påfyllning.

Bak sitter en monoshockdämpare av gas/oljetyp med progressiv verkan. Den är monterad lågt och vertikalt samt länkad till svingen via en ledad arm. Den progressiva fjäderingen har den fördelen att den blir hårdare och ger ökad dämpning ju mer den



Med sin låga vikt och starka motor har XJ 900 inte så lite sportmaskinstycke över sig. Den är lättkörd, smidig och bjuder samtidigt på en rejäl portion körglädje. Även XJ 900 kommer att återfinnas i startfältet vid de svenska Superbike-tävlingarna och det skall bli intressant att se vad den kan sätta emot 1100'orna.

belastas och blir följaktligen mjukare allt eftersom belastningen avtar. Fjäderförspänningen har fem lågen och justeras innanför höger sidokåpa. En justerratt är förbunden med själva fjädern via en tandad rem och det hela är ett enkelt enhandsjobb med en nyckel.

Yamaha RD 350 LC ger ett gediget intryck både komponentmässigt och genom sitt högklassiga detaljarbete. De nya treekrade hjulen innehåller fram dubbla slitsade skivor och baktill en enkel dito, alla med sinterbelägg för god bromsverkan vid regn.

På utrustningssidan återfinns bl.a. en ny kåpdesign med en liten styrkåpa och en racinginspirerad underdel. Tank och sidokåpor/sadel har fått ny utformning som följer ramen och bidrar till fartigt intryck. Framför ögonen på föraren sitter varvräknaren med hastighetsmätaren till vänster och tempmätaren placerad till höger. Reglage och kontroller på sedvanligt Yamaha-vis tydliga, välgjorda och bra att hantera.

Skallat troll

Visst motsvarar den nya RD 350'n de förväntningar på fart, bromsar

och vägegenskaper som man kan ställa på en maskin av den här kalibern. Låt vara att motorn fortfarande inte är något under av seghet i botten, den behöver fortfarande varv för att trivas bäst, men när man väl skruvat tillräckligt långt på höger handtag, då händer det saker. Den drar med överraskande kraft fint och jämnt från knappa 6000 och ut till rödfältet på varvräknaren. Svaret är blixtnabbt i de höga varvtalsregistren och de sex växlarna används flitigt och gärna. Även med en tung förare i sadeln imponerar fartresurserna och en toppfart enligt mätaren på 200 km/tim noteras på banans långa raksträcka liggandes platt mot tanken. Klart tillräckligt effekt m.a.o!

Yamaha RD 350 LC är en mycket speciell motorcykel och liknar i många stycken en racer. Den ställer likaledes speciella krav på sin förare eftersom den är en utpräglad "gasarmaskin". En omdömesgill högerhand är A och O för det är lätt att åka fort med det här spjutet. Inte minst tack vare bra vägegenskaper och stadighet, något som också överraskade positivt. Det nya chassit har gjort RD'n klart stabilare och med rätt inställd bakfjädring och lagom tryck

i gaffeln går det att pressa rejält utan att bjudas på några otrevliga överraskningar. Bromsarna är mycket effektiva och lättdoserade, baksivnan kanske t.o.m. lite för bra i bettet.

Man bör nog ha i åtanke maskinens begränsade användningsområde. Alla krav på bränsleekonomi bör slängas överbord. Tvåtaktare är törstiga, framförallt om dom är på nästan 80 häst och extremt varvilliga. RD'n har utpräglad racerkaraktär och trivs bäst med varv, vilket gör pendling och touring lite knepigt. Visst sitter man bra och bekvämt, vibrerar gör den inte heller tack vare nya motorfasten, men roligast har man ensam i sadeln på kända krokvägar. RD 350 LC är en krokvägarnas motorcykel, fullt kapabel att spöa större cyklar på asfalten, inte minst när det gäller hanterlighet. En torrsvikt på 145 kg parad med motorns effekt kan få vilken superbikeägare som helst att avstå och lämna walk-over.

Söker man en lätt, rolig supermaskin med krav på sin förare, prestanda i klass med dubbelt så stora maskiner och är beredd att tanka några liter extra då och då i gengäld, är detta svaret. En förare i racerkostym.

VÄND!

forts fr föreg sid



Till Sverige kommer RD 350 LC i denna rödlackade version resp. med svart ram och blå/vit kaross. De nya trekrade hjulen med hål används även på den större 900'an.



XJ 900 kommer att säljas i denna röda variant resp. lackad i vitt med blå/röd dekor. Modellen tilltalar genom sin relativa enkelhet mitt i en tid av utvecklingshysteri och komplicerade konstruktionslösningar.



Under kostymeringen ser man skillnaden mellan RD'ns racinginspirerade triangulära ramkonstruktion och XJ'ns mer traditionella dubbelvagga. Genom att använda lätt men starkt specialstål har man sparat åtskilliga kilon på båda maskinerna, något som också märks när man sitter bakom styret.

Motorcykel rakt upp och ner

I en tid av datorisering, turbo, monoshockar, 16" hjul och futuristisk formgivning, har Yamaha skapat en superbike som är befriande enkel och rak. XJ 900 fyller ett tomrum som länge gapat öppet i Yamahas modellprogram och naturligt för Hamamatsufolket var att dra XJ-serien till sin spets. Eftersom XJ-serien består av fyrcylindriga radmotorer, smala till på köpet, konventionellt chassi och i de flesta fall kardandrift, valde man att bygga 900'an efter samma princip. Resultatet blev en lättkörd, snabb och viktriktig sportstourer för

den publik som inte söker det mest extrema i klassen. "Det är det den saknar som gör den så bra" säger Yamahas reklamslogan och det som åsyftas är storlek och vikt. XJ 900 är ingen stor motorcykel. Parkerad bakom styret får man mer känsla av en 650 eller 750. Motorn är på XJ-vis extremt smal tack vare generatorplaceringen bakom cylinderraden. Detta bidrar till mycket god markfrigång och gör maskinen lättkörd utan risk för skrap även under belastning. Till den goda hanterligheten bidrar också en torr vikt på endast 218 kg, åstäckkommet genom bl.a. flitig användning av lätta material.

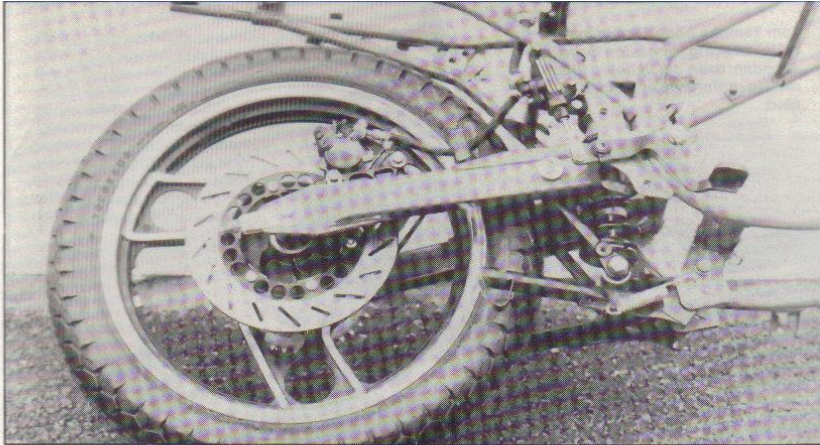
Motorn i XJ 900 är både ny och gammal. Egentligen är det samma

vevhus som på XJ 650 men med många ändringar. För att inte dra effekten till absolut maximum valde man 853cc som lagom storlek med både högt effektuttag och liten risk för övertrimning som resultat. Hela 97 hästkrafter vid 9500 varv/min har uppnåtts och det utan några märkvärdiga finesser och med konventionell ventillayout med två ventiler/cylinder. YICS, Yamaha Induction Control System, används för effektivare förbränning och lägre förbrukning. YICS-systemet leder bränslet från alla fyra förgasare via ett extra insug till just den cylindern som befinner sig i insugsmomentet och ger därmed effektivare förbränning och mer ekonomiskt utnyttjande av

bränslet. Motorns borrhning och slag, 67x60,5 mm, tillåter både högt varv och bra lågvarvs- och mittendrag med ganska låg kolvhastighet. De båda kammarna är kedjedrivna och har automatisk sträckning. Oljekylaren är standard.

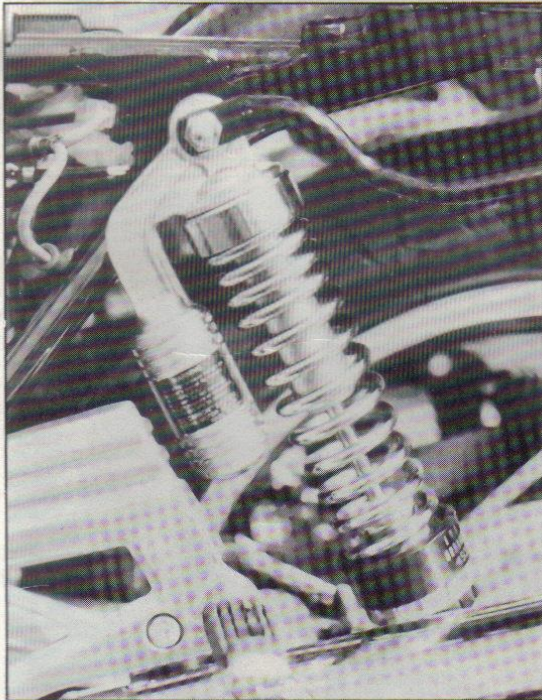
Lätt men starkt

Ramen på XJ 900 är av vanlig vaggtyp men gjord av speciellt starkt lättviktsstål och den normalt ganska tunga kardanen är av lättviktsstyp. Baksvingen har dubbla stötdämpare av gas/oljetyp med separata reservoarer vilket medger ökad kapacitet och bättre kylning. Dämparna har en ny typ av omställning som ändrar både förspänning och dämpning i



RD 350's dämpare är lagt placerad vilket bidrar till både bra viktfordelning och låg tyngdpunkt. Fjädringen arbetar progressivt och justeras med en nyckel innanför högra sidokåpan. Den lätta men kraftiga svingen är nällagrad.

Yamaha RD 350 LC är den effektstarkaste standard-350'an som någonsin tillverkats. Den rörliga avgasporten, YPVS, syns utanför och framför cylindrarna. Kylaren har fått större kapacitet för att klara effekttökningen och en effektivare termostat som reglerar flödet optimalt i alla lägen. Den sexväxlade lådan har tät, snabba steg och är en fröjd att jobba med.



XJ 900 har konventionell sving med dubbla dämpare men dessa är av en ny gas/oljetyp där förspänning och dämpning

ställs via en och samma ratt. Denna är belägen nertill men är svår och smärtsam att nå då cykeln är varm.

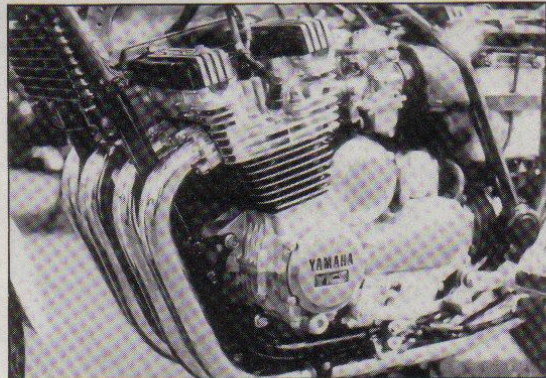
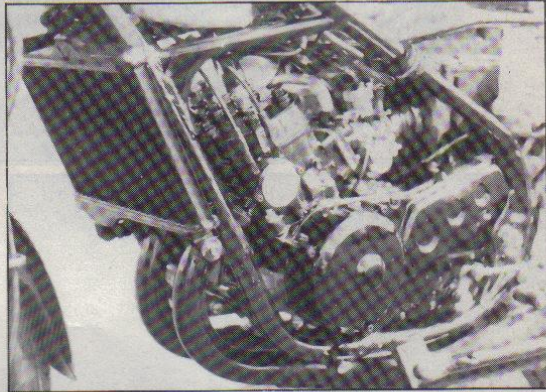
samma handgrepp. Justerratten sitter i underkant på dämparen och är visserligen enkel att vrida men ljuddämparen sitter för nära, varför justering bäst sker med kall motor. Risken för brända fingrar är annars onödigt stor.

Framgaffeln har luftassistans, rejält vobbelsteg av aluminium och samt anti-dive kopplat över bromsarna. 900'an har tacksamt nog den utjämningsliang mellan gaffelbenen som RD'n saknar. Anti-divemekanismen på XJ 900 är som andra hydrauliska utförande mer ett försäljningsargument och utseendesak än en nyttyörl. Effekten är knappt märkbar under

körning och eftersom man på denna modellen jagat vikt ändå från början, skulle man kunna kapa ytterligare något kilo genom att struntat i anti-dive.

Bromsarna, däremot, har en mer användbar finess, nämligen ventilation genom sin sandwichkonstruktion. Skivorna är m.a.o. dubbla men ligger så tätt att man måste titta noga för att upptäcka det. Även bakskivan är av denna konstruktion och 900'an har försetts med sintrade belägg för bättre bromsegenskaper vid vått väglag.

Yamaha XJ 900 är som nämnts enkel och rak men har ändå ett



synnerligen tilltalande yttre. Den ser lätt ut och har fin linjeföring. Innanför den lilla kåpan sitter ett styre bestående av två gjutna aluminiumhalvor som justeras genom vridning av en tandad mellanbit. Instrumenteringen liknar i mycket RD'ns. Varvräknaren är placerad i mitten, hastighetsmätaren till vänster och på högersidan sitter bränslemätare och ett digitalur. Sadeln går en bit upp på tanken och ger en bra sits för föraren samt god plats för ev. passagerare. Finish och detaljarbete håller hög klass och man saknar ingenting på utrustningssidan.

I grunden samma motor som XJ 650 men modifierad och omgjord att klara 853 cc. En extra kanal i insuget reglerar bränsleflödet från samtliga förgasare till den cylinder som befinner sig i insugsmoment och ger på så sätt effektivt utnyttjande av de dyra dropparna. 900'an har en synnerligen kompakt och smal motor, generatoren ligger bakom cylinderraden, vilket ger mycket god markfrigång. Konventionell topp med två ventiler/cylinder och dubbla kedjedrivna kammar med automatisk kedjesträckare.

VÄND!

forts fr föreg sid

För 22.975,- får man inte bara en spännande gatracar, man får också en maskin med den bästa stamtavlan inom tvåtakteri. Motorn är fortfarande en utveckling ur den parallelltwin

som Yamaha började med inom tvåtaktsracing för nästan tjugo år sedan, även om likheten idag mellan motorerna är mycket liten.



Tekniska data

Yamaha RD 350 LC

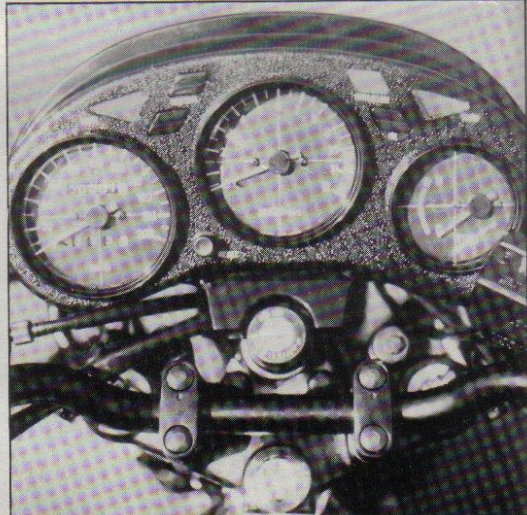
MOTOR
 Typ: Tvåcylindrig vatskekyld tvåtaktsmotor med YPVS
 Boring x slag: 64x54 mm
 Cylindervolym: 347cc
 Kompression: 6:1
 Max effekt: 59 hk (43.5 kW) vid 9000 varv/min
 4.8 kgm (47 Nm) vid 8500 varv/min
 Max vridmoment: 2 sl VM 26
 Förgasare: Autolube separatsmjörning
 Smörjsystem:

KRAFTÖVERFÖRING
 Koppling: Flerskivig lamellkoppling oljebad
 Växellåda: 6 växlar
 Drivsätt: Kedja

RAMDELAR
 Fjädring fram: Teleskopgaffel med luftassisters 140 mm fjädringsväg
 Fjädring bak: Monoshockfjädring 100 mm fjädringsväg
 Ramtyp: Dubbel rörarm av vaggtyp
 Hjul: Gjutna i lättmetall
 Däck fram/bak: 90/90x18 / 110/80x18
 Bromsar fram/bak: Dubbla skivor/enkelskiva

ELSYSTEM
 Start: Kickstart
 Tändning: CDI brytarlös elektronisk

MÅTT OCH VIKT
 Längd: 2120 mm
 Bredd: 710 mm
 Höjd: 1175 mm
 Sadelhöjd: 800 mm
 Hjulbas: 1385 mm
 Tankvolym: 20 liter
 Vikt: 145 kg torr
 Pris "på gatan": 22 975,-
 Importör: Hallman & Eneqvist Motor AB
 Box 600
 138 26. Handen
 0750 - 124 40



Att ha varvräkaren i mitten är Yamahas melodi för i år. Maxeffekten 59 hk tas vid 9000 varv men motorn snurrar lätt in i rödfältet vid urvarvning på

växlarna. Instrumenteringen och reglage är tydliga och bra och är inkapslade av en liten styrkäpa, borttagen på bilden.

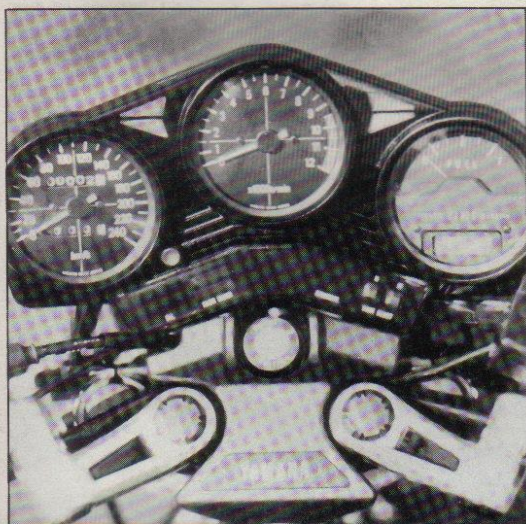
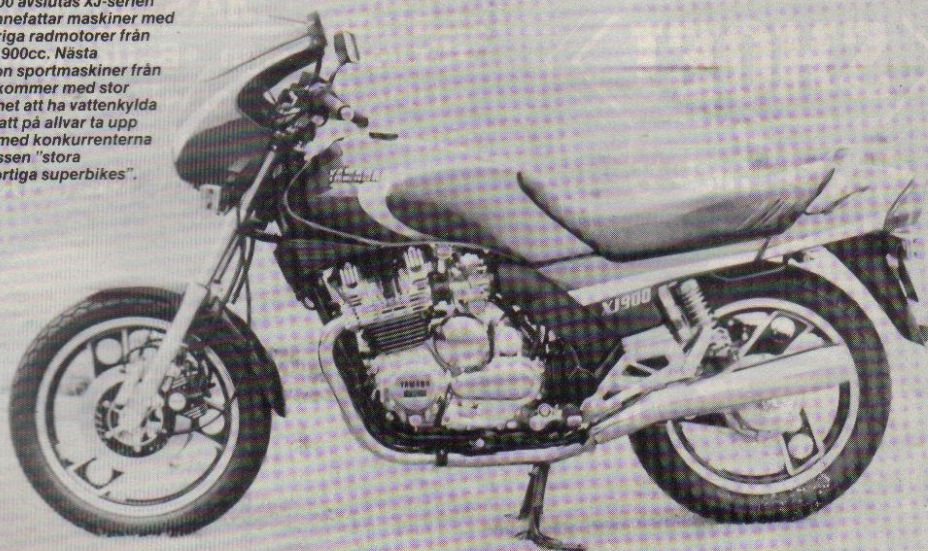
Lätt, rätt och snabb

Yamaha XJ 900 har ett förnämligt vikt/effektförhållande och det märks när man kör. Den smidiga motorn drar mjukt ända från botten och är härligt seg när det behövs. Den är inte desto mindre varvillig och kvicknar till lite extra över 6000. Den visade tydligt att det faktiskt är 97 hästar det handlar om

och presterade enligt hastighetsmätaren en toppfart av ca 230 km/tim över den långa fartrakan med liggande forare.

De bortbantade kilona kommer också väl till pass genom kurvorna då maskinen upplevs mycket lätt men ändå stabil. XJ 900 standardutrustas med Pirelli-däck, vilket hjälper upp lite grand även om de japanska standard-däcken numera är riktigt bra. Gaffel och bakfjädring svarade upp fint och maskinen höll sig stadigt både i hårnålen och i full fart på rakan. Att

Med XJ 900 avslutas XJ-serien som nu innefattar maskiner med fyrcylindriga radmotorer från 400cc till 900cc. Nästa generation sportmaskiner från Yamaha kommer med stor sannolikhet att ha vattenkylda V4'or för att på allvar ta upp kampen med konkurrenterna inom klassen "stora supersportiga superbikes".



Även XJ 900 har varvräkaren förlagd till mitten. I högra "klockan" finns bränslemätare och ett digitalur. Det justerbara styret är gjutet i aluminium och

regleras sinnrikt genom en olikantad mellanbit som ger många olika positioner att välja på.

XJ 900 har kardandrift kan man glömma eftersom det knappt märks annat än vid pådrag och avslag på ettan och några sidokrafter kunde inte märkas.

Bromsarna klarade sin uppgift perfekt men anti-diven är helt onödig eftersom den inte gör någon nytta. Ett mekaniskt länksystem är i så fall att föredra.

XJ 900 är mycket lättkörd och sin motorstorlek till trots känns den som en mindre cykel att sitta på. Hanterligheten känns igen från de mindre syskonen i XJ-serien och

jämfört med andra 900'or är den betydligt smidigare. Körställningen är bra och bekväm, några vibrationer stör inte komforten och med sin 22-liters tank torde den passa utmärkt för sportig touring, något som den enligt Yamaha själva är avsedd för.

Den verkar rakt igenom välbyggd, en förnufts motorcykel, och är ett bra alternativ för den som inte stirrat sig blind på det värsta som finns. XJ 900 har ändå det mesta som gör en motorförare upphetsad.

Tekniska data

Yamaha XJ 900

MOTOR

Typ: Fyrcylindrig lyrtakts radmotor med dubbla överliggande kamaxlar
 Borrning x slag: 67 x 60,5 mm
 Cylindervolym: 853cc
 Kompression: 9,2:1
 Max effekt: 97 hk (71,3 kW) vid 9500 varv/min
 8,2 kpm (81 Nm) vid 7500 varv/min
 Max vridmoment: 4 st BS 35
 Smörjsystem: Trycksmörjning våtsump

KRAFTÖVERFÖRING

Koppling: Flerskivig lamellkoppling i oljebad
 Vaxellåda: 5 växlar
 Drivsätt: Kardan

RAMDELAR

Fjädring fram: Teleskopgaffel med luftassistans 150 mm fjädringsväg
 Fjädring bak: Svingarm med dubbla dampare 100 mm fjädringsväg
 Ramtyp: Dubbel rörarm av vaggtyp

Hjul: Gjutna i lättmetall
 Däck fram/bak: 100 90 x 18 120 90 x 18
 Bromsar fram/bak: Dubbla ventilerade skivor/enkel ventilerad skiva

ELSYSTEM

Start: Elstart
 Tändning: TCI Brytarlös elektronik

MÅTT OCH VIKT

Längd: 2215 mm
 Bredd: 735 mm
 Höjd: 1240 mm
 Sadelhöjd: 790 mm
 Hjulbas: 1480 mm
 Tankvolym: 22 liter
 Vikt: 218 kg torr
 33 950 -
 Pris "på gatan": Hallman & Eneqvist
 Importör: Motor AB
 Box 600
 138 26 Handen
 0750-124 40