

Duell: Suzuki RG 125 — Yamaha RD 125

LITEN BLIR STOR

Två nykomlingar hotar den regerande mästaren i 125-klassen. Vi låter dem gå en uppvärmningsrond mot varandra på den tuffa Ahvenistobanan, inför en slutuppgörelse med övriga.

Som en inledning på ett större jämförelsetest mellan fem japanska och italienska vattenkylda 125-kubiks landsvägsmaskiner jämför vi de hetaste nyheterna i klassen just nu — Suzuki RG 125 Gamma mot Yamaha RD 125.

Suzukin är en helt ny konstruktion för 1985 med helkåpa och design som de större tvåtaktsbröderna i Gammaserien. Yamaha har byggt vidare på förra årets RD 125 som fått YPVS-systemet och 16-tumsfranhjul.

Med uppgivna topeffekter på 25 hästar för RG 125 Gamma och nästan lika höga 24,5 hk för RD 125 torde den i 125-klassen så prestigefyllda prestandakampen bli jämn. Och hård.

Valet för testet föll på den finska banan Ahvenisto utanför Hämeenlinna i södra Finland. Banan uppfyllde alla våra krav för små motorcyklar och lite till. Den är oerhört krokig och kuperad. Två kraftiga uppforsbackar suger musten ur de små motorerna om inte ordentligt med effekt finns. I kurvorna pressas cyklarnas vägegenskaper till det yttersta. Och på rakan får de visa vad de går för i toppfartshänseende.

Vid sidan av bankörningen behövdes naturligtvis de sedvanliga mätningarna av effekt, acceleration, bromsförmåga och så vidare. Slutligen kördes cyklarna mil efter mil längs vanliga landsvägar och i stadstrafik för att få grepp om de mer bruksmässiga egenskaperna.

Ett testförfarande som skiljer agnarna från vetet.

SPORTIGT RECEPT

Från att tidigare endast haft en föga upphetsande bruks-125:a på programmet gör nu Suzuki helt om och presenterar det extremaste i 125-väg från Japan.

Cyklens utstrålar prestanda och är inklädd i en sportig helkåpa och breda sidokåpor integrerade med ankstjärten, allt för en god aerodynamik och hög toppfart.

Bakom skalet hittar vi en encylindrig vattenkyld tvåtaktsmotor med 54,0 mm borrning och slag. Ett helt kvadratisk förhållande. Med en trimningsgrad som ger hela 25 hästar i uppgiven topeffekt krävs ett system som gör cykeln körbar även i mellanregistret. Suzukis heter AEC.



AEC, som står för Automatic Exhaust Control (Automatisk avgaskontroll), fungerar så att en roterande ventil öppnar och stänger en extra avgaskammare beroende på varvtal. På så vis anpassas det för tvåtaktsmotorernas viktiga avgassystemet så att avgaspulserna matchar även vid höga och låga varvtal.

Ett sätt att både ha och äta kakan. Ramen är tillverkad av fyrkantsprofiler i stål, men lackad i silver för att matcha de större brödernas aluminiumramar. Fram sitter ett sextontumshjul med enkelbromsskiva och dubbelverkande ok. Bak nöjer man sig med trumbroms.

Fjädringskomponenterna består av en 30-millimeters teleskopgaffel fram och en enkelstötdämpare bak. Några möjligheter att justera fjädningen finns inte.

Bland detaljlösningarna hittar vi reglage tagna från övriga Gamma-serien, med chokereglaget vid handtaget. Ett stabiliseringsstag mellan framgafflarna. Och ett racermässigt tanklock där både bensin och oljepåfyllningen görs. Instrumenteringen sitter i en liten burk i kåpan och inkluderar temperaturmätare, förutom hastighetsmätare och varvräknare, samt varningslampor.

Körställningen är racermässig i linje med cykelns utstrålning. Föraren sitter lågt, framåtlutad med det gummiupphängda clip-on styret lågt placerat och fotpin-

narna högt upp. Benvinkeln blir skarp.

Men så uppper också databladet 55 graders nedläggningsvinkel.

VARIABEL AVGASPORT

Yamaha RD 125 har tidigare varit klassvinnare 1982 och 1983 innan den förra året fick se sig slagen av Honda MBX 125.

För att bättre möta konkurrensen har man i år försett maskinen med kortare hjulbas och 16-tumsfranhjul, samt YPVS-system för mer effekt och bredare register.

Förutom nytt avgassystem, andra hjul, större backspeglar, ny instrumentering och en ny dekor på tanken märks inga yttre skillnader mot förra årets RD 125. Huvudragen är de samma.

Men inuti skalet finns den viktigaste nyheten: YPVS-systemet. En servomotor varierar avgasportens höjd så att man kan ta ut hög effekt på topp utan att försaka någonting i mellanregistret. Maxeffekten har höjts till 24,5 hk jämfört med förra årets 20 (uppgiven effekt).

Ramen är tillverkad av rundrör i stål med en enkelstötdämpare bak som är progressivt lindad, men inte progressivt utväxlad. Stötdämparen finns under sadeln och påverkas av svingarmen via en gaffelkonstruktion.

Framgaffeln är kraftigare med 33 millimeters diameter och på 16-tumsfranhjulet sitter en enkel bromsskiva med dubbelverkande ok. Bakhjulet bromsas med trumma. Någon möjlighet att justera fjädningen finns inte.

Till skillnad mot Suzuki RG 125 sitter föraren förhållandevis upprätt. De gjutna styrhalvorna är uppdragna och fotpinnarna sitter lågt. Sadelhöjden är också flera centimeter högre än Suzukins, vilket gör att längre personer direkt finner sig tillrätta.

En liten toppkåpa och spoiler under motorn ger cykeln ett spetsigt aggressivt utseende.

ÖVERLÄGSEN PÅ BANA

Testet inleddes med en dag på den underhållande Ahvenisto-banan där cyklarna kördes varv efter varv och varvtider och egenskaper protokollfördes.

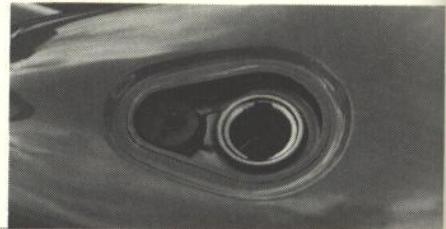
Bike TEST



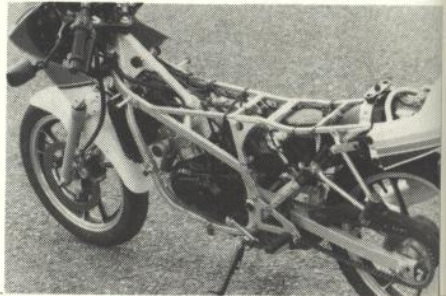
FOTO: BJÖRN RENVALL



Suzukis ventil som öppnar den extra expansionskammaren. Servomotorn påverkar ventilen direkt.



Under tanklocket döljer sig både olje- och bränslepåfyllning.



Ramen består av fyrkantsprofiler av stål. Och fungerar utan anmärkning.

De små sportiga helkåporna höjer maskinernas prestanda, men skyddar inte förarna nämnvärt.

När Suzukins förare börjar komma underfund med den ihopkrupna körställningen börjar varvtiderna krypa nedåt.

Och däckerna bli varma.

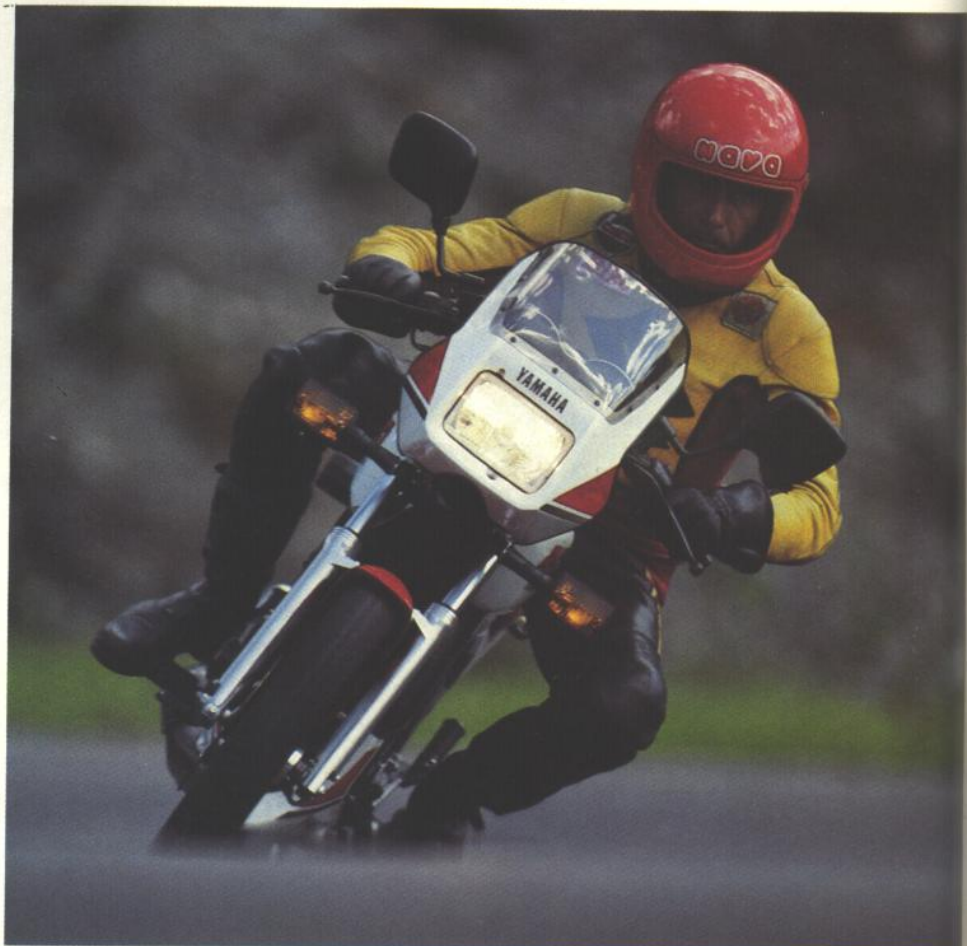
Längs banan finns fler ojämna partier där chassi- och fjädringskomponenter sätts på prov. Suzukins komponenter är mjuka i inledningskedet för att sedan styvas upp ju längre slaget fortskrider. Och det fungerar bra. Ojämnheterna känns, men utan att hindra framfarten så att hjulen studsar. Trots hård kurvtagning ger de inte upp och blir gungiga.

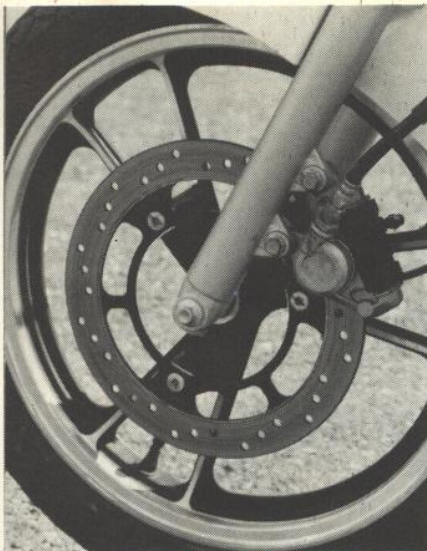
I två högfartskurvor går det fort. Eventuella tendenser till instabilitet visar sig obönhörligen. Något som Suzukiföraren inte behöver uppleva.

Det testade exemplarets främre bromsskiva var aningen skev varför bromsning långt in i kurva inte var tillrädligt. Banan medger dock körning med bra flyt utan några egentliga hårda inbromsningar. Med 125:or.

RG 125 Gamma har verkligen bra kurvtagningsförmåga. Det går att köra maskinen så att originaldäcken släpper både fram och bak utan att någonting skrapar i. Och utan att cykeln uppför sig otäckt på något vis.

Bästa varvtid noterades till 1.46.65, vil-

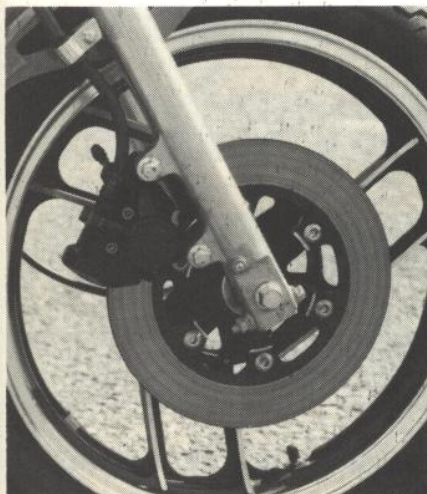




Suzukins frambroms fungerar fint utan alltför mycket kraft i bromshandtaget.



Instrumenteringen är inte övertydlig, men fungerar.



Yamahans dubbelverkande ok och 250-millimeterskiva stoppar cykeln på goda 32 meter från 100 km/h.



Yamahans nya instrumentering är ren och snygg. Ett framsteg.

ket ger den imponerande snitthastigheten av 102,6 km/h.

Skillnaden mellan Suzukin och Yamahan upplevs direkt. Yamahan har en mer fullvuxen körställning och liksom Suzukin en stadig ram, men motorn saknar det riktiga klippet i topp som RG 125-motorn har. Istället bjuder Yamahamotorn på förvånansvärt mycket kraft redan från botten.

Fjädringen är hårdare än Suzukins i början av slaget utan att vara progressiva och därigenom bli ännu hårdare ju längre slaget fortskrider. Resultatet blir en fjädring som inte reagerar lika fint på små ojämnheter, men dock fungerar ganska väl vid bankörning.

Yamahans bromsar lämnar ingenting att önska och den får följdriktigt den kortaste bromssträcka vid bromsproven — 32 meter. Även om också Suzukin stannar på mycket goda 33 meter, med något skev bromsskiva.

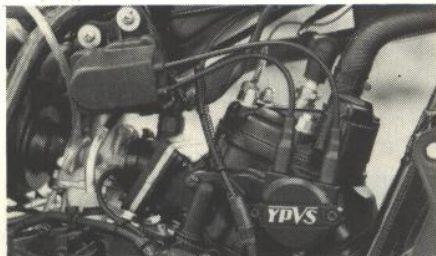
SNÄLJÄP

Det är inte ram eller fjädring som sätter gränsen för Yamahans banegenskaper, utan markfrigången. De lågt placerade fotpinnarna skrapar i marken i kurvorna och stoppar snabbare kurvtagning. Den tammare motorn bidrar också till att varvtiderna inte blir lika bra som Suzukins.

Vi noterade 1.51.00 och en snitthastighet av 98,6 km/h.

Drygt fyra sekunders skillnad i varvtid säger mycket. Suzukin tar hem banronden. Överlägset.

Det Yamaha RD 125 inte förmår på ba-



Den variabla avgasporten styrs av en servomotor via två vajrar.



Oljepåfyllningen till separatsmörjningen sker bakom höger sidokåpa.



Yamahans ram av rundrör är stadig. Notera den enkla stötdämparen bakom luftrenaren.

nan tar den istället hem vid körning på landsväg och i stan.

Här blir Suzukins ihopkrupna körställning en nackdel för personer över 170 cm och den vibrerande motorn irriterar. Det gummiupphängda clip-on styret förmår inte göra mycket åt den saken.

Positivt är dock att Suzukins kåpglas är ganska högt uppdraget och det går lätt att komma ner bakom glaset och undan fartvinden.

Yamahan blir däremot en trevlig bekantskap på landsvägen och framför allt i staden. Motorn går mjukt och vibrationsfritt. Gott om effekt finns redan från botten, något som underlättar start från rödljus.

Körställningen är som tidigare nämnts mer fullvuxen och längre personer trivs utmärkt. Att den dessutom drar mindre bensin än Suzukin och därigenom ger längre aktionsradie uppskattas av den som tänker lägga några mil på landsvägen.

Den som föredrar en mer bruksmässig motorcykel bör titta närmare på Yamaha RD 125.

Men i prestandakriget tar Suzuki RG 125 Gamma hem rond efter rond. Vid toppfartsmätningarna i slutet av Ahvenistorakan noterades 142 km/h för Suzukin och förvisso helt acceptabla 136 km/h för Yamahan.

Faktum är dock att Suzukin går ytterligare cirka tio kilometer fortare under goda förhållanden på landsväg. Den smala helkåpan minskar luftmotståndet och en ihopkrupen förare kan notera hela 160 km/h på mätaren, vilket motsvarar 150 km/h i verklig fart. Under samma förhållanden noterar Yamahan fortfarande 136 km/h eller 140 km/h på hastighetsmätaren.

Minst sagt imponerande siffror för en 125-kubikare.

Därför blir man inte heller förvånad över att Suzukin avverkar kvartsmilen på 16,3 sekunder och Yamahan på 17,3. Också här spelar Suzukins högre effekt och aerodynamiska kåpa en avgörande roll.

För den rullande landsvägen visade svart på vitt vad de små motorerna förmår lämna för motoreffekt. Suzukin ger 24 hästar vid höga 11 000 varv och Yamahan 21,5 hästar vid lägre 9 700 varv. Medan Suzukin villigt varvar högre i registret krokmar Yamahan vid 10 000 varv.

Mer förvånansvärt är att Suzukin faktiskt har bättre accelerationssiffror från 60 till 100 km/h på fyrans växel. Vid jämförande accelerationsprov från ännu lägre varv drar dock Yamahan klart ifrån.

ETT STORT KLIV

Yamaha har genom att förse RD 125 med YPVS-systemet och ett mindre framhjul moderniserat den gamla RD 125:an och fått fram en konkurrenskraftig cykel med många goda allroundegenskaper.

Den goda effekten redan från botten gör körningen avspänd och inbjuder inte till höga varvtal eftersom effekten finns även i mellanregistret utan något direkt varvtal där motorn exploderar. Den drar mjukt och fint i hela registret.

Vid normal körning blir den vibrationsfria motorgången tillsammans med den fullvuxna körställningen ett plus. Instru-



Suzukin för sportig körning, Yamahan för praktiskt bruk . . .

menteringen är tydliga, liksom de stora fyrkantiga backspeglarna.

Dessutom drar den måttligt med bensen. Fjädringskomponenterna kunde dock vara mer följsamma över små ojämnheter och mer progressiva för att ta upp kraftiga stötar utan att bottna. Dessutom skulle vi naturligtvis gärna se justeringsmöjligheter av förspänning och dämpning.

Motståndaren och prestandakungen Suzuki RG 125 Gamma är förvisso opraktisk i staden och obekväm på landsvägen, men slår sin konkurrent på fingrarna vid toppfarts-, effekts- och accelerationsmätningarna. Dessutom har den ett chassi som väl matchar den starka motorn.

Vägegenskaperna är i toppklass med mycket bra markfrigång och fjädringskomponenter som fungerar fint, även om justeringsmöjligheter saknas.

Suzukimotorn vibrerar, men har hög effekt på topp utan att därför vara helt tom i botten. Den är varvillig och låter vasst.

Bakom helkåpan kan en liten förare trivas bra utan att störas av fartvinden. Reglage och instrumentering är godkända, även om backspeglarna inte ger lika bra bakåtsikt som Yamahans och dessutom vibrerar vid vissa varvtal.

Han får tanka oftare, men kan glädjas åt ett racemässigt tanklock där både ren bensin och olja till separatsmörjningen kan fyllas på.

I och med RG 125 Gamma har Suzuki tagit ett så stort kliv i prestandahänseende att vi trots Yamahans bättre landsvägs- och stadskörningsegenskaper utnämner

den till vinnare i tvekampen.

I nästa nummer av Bike kan du läsa fortsättningen och den totala jämförelsen mellan Honda MBX 125 F, Kawasaki AR 125, Laverda 125 LB UNO, Suzuki RG 125 Gamma och Yamaha RD 125.

Ytterligare två nya 85:or tillsammans med klassvinnaren 1984 — Honda MBX 125 — visar vad de förmår mot de nu testade maskinerna.

Det blir en spännande slutuppgörelse ●

Maximal effekt (hk)

Suzuki	24
Yamaha	21.5

Toppfart i slutet av rakan (km/h)

Suzuki	142
Yamaha	136

Acceleration 0—402 meter (s)

Suzuki	16.3
Yamaha	17.3

Acceleration 60—100 km/h på 4:ans växel (s)

Suzuki	8.0
Yamaha	8.4

Varvtid på Ahvenistobanan (s)

Suzuki	1.46.65
Yamaha	1.51.00

Snitthastighet på Ahvenistobanan (km/h)

Suzuki	102.6
Yamaha	98.6

Bromssträcka från 100 km/h till stopp (m)

Yamaha	32
Suzuki	33

Bränsleförbrukning vid bankörning (lit/mil)

Yamaha	0.57
Suzuki	0.79

MOTOR
BORRNING/SLAG
SLAGVOLYM
UPPGIVEN EFFEKT/VARV
UPPMÅTT EFFEKT/VARV
FÖRGASARE
TANKVOLYM
TRANSMISSION
HJULBAS I MM
DÄCK FRAM
DÄCK BAK
VIKT FULLTANKAD I KG
PRIS
GENERALAGENT

SUZUKI RG 125 GAMMA

1-cyl, 2-takt, vattenkyld
54/54 mm
123
18 kW (25 hk)/9 500
17,5 kW (24 hk)/11 000
Mikuni 28 mm
13 liter
O-ringskedja, sex växlar
1 310
80/100-16
90/90-18
107
17 995:—
KGK Suzuki
Box 965
191 29 SOLLENTUNA

YAMAHA RD 125

1-cyl, 2-takt, vattenkyld
56/50 mm
123
18 kW (24,5 hk)/9 500
16 kW (21,5 hk)/9 700
Mikuni 26 mm
13 liter
O-ringskedja, sex växlar
1 275
80/100-16
90/90-18
109
17 495:—
Hallman & Eneqvist
Box 600
138 26 HANDEN

Fullständig tabell kommer i slutsammanställningen i nästa nummer.