

## Att köpa en begagnad Yamaha RD500

*Denna artikel är skriven av grundarna/eldsjälarna bakom den forna "RD500-klubben", som sedermera blivit "Svenska RD-Klubben". Killarna heter Aron Håkansson och Fredrik Ljunggren.*

Med jämna mellanrum får man som RD 500 entusiast frågor om vad man bör tänka på vid köp av begagnad RD 500.

Oftast är det frågor av typen:

- Vad är typiska RD500 fel som man ska se upp med?
- Hur mycket ska den kosta?

Jag ska under den här avdelningen försöka reda ut begreppen och kanske kan det vara till glädje och nytta för dig som är köpsugen. I första hand försöker jag ta upp saker som är specifika för just RD 500. Jag nämner även en del annat som man i och för sig alltid bör kolla, men som jag tycker är viktigt och därför förtjänas att påpeka. Det slinker också med ett och annat matnyttigt tips för dig som redan har "slått till".

### Allmänt

Saker som är mycket lätta att undersöka och som man ska kolla noga på alla beg. cyklar är däck, drivpaket och bromsbelägg. Samtliga är väldigt enkla att byta men de är knappast gratis. Det kan dessutom vara ett bra argument för ev. prutning om något är färdigt för byte.

### Motor

Motorn utgör hojens hjärta. En frisk motor av den här kalibern - fyrcylindrig tvåtakt, 500 cc - är en upplevelse såväl ljud- som luktmässigt! För att inte tala om klippet på topp.

Som på alla tvåtaktare är kolringar/ kolvar (med påföljande cylinderborrning) att betrakta som slitdelar. Symptom på stort slitage kan vara högt mekaniskt ljud från motorn och försämrade prestanda. Om ditt tilltänkta objekt aldrig har fått dessa bytta kan det alltså vara dags för det nu.

Tyvärr är det en ganska dyr operation att få fyra cylindrar borrade, köpa nya kolvar och motorpackningar. Är det bara kolringarna som är slitna kommer du billigare undan.

En förutsättning för att motorn ska hålla länge är att man kör på tvåtaktsolja av hög kvalitet samt att förgasare / YPVS / oljepump är rätt justerade.

Brister i något av ovanstående kan snabbt leda till onormalt slitage. Nu ska man inte överdriva problemet, det finns cyklar som har gått ca 8000 mil innan kolvbyte har behövts göra, men man bör vara medveten om att kolvar/kolringar och cylindrar i gott skick är en förutsättning för optimala

prestanda.

Motorn är försedd med balansaxel för att reducera vibrationer, men för den sakens skull får man inte tro att den är vibrationsfri. Det är den nämligen inte alls, utan man känner tydligt vad motorn har för sig, speciellt på lite högre varv. Normalt är vibrationerna dock inte av någon störande omfattning, men allt för mycket av den varan kan vara ett tecken på slitage.

Ett annat problem som i första hand verkar drabba hojar som har gått väldigt långt/hårt är att packboxarna som sitter på vevaxlarna går läck. Det är dock väldigt lätt att avslöja eftersom motorn ryker ENORMT mycket p.g.a. växellådsoljan letar sig in i vevhuset. För låg nivå av växellådsoljan kan alltså vara ett tecken på skadade packboxar. De är inte avskräckande dyra, men det är ett ganska omfattande jobb att byta dem eftersom vevhuset då behöver delas.

Topplockspackningarna är också värda att nämna. Inte för att de skulle vara dåliga utan för att de är relativt dyra! En uppsättning går lös på ca 1000 kr. En del chansar därför att sätta ihop demonterade topplock/cylindrar med gamla packningar. Det kan gå bra om det inte var länge sedan de byttes, men är de gamla är risken stor för att de återanvända packningarna inte håller tätt.

Du kan avslöja det hela genom att tappa ut en liten mängd kylarvätska och studera den. Är den inte "vätskeklar" har avgaser letat sig genom den trasiga topp-packningen ut till kylarvätskan. Om vätskan ser ut att innehålla olja kan det också vara ett tecken på att packboxen till vattenpumpen har lämnat in.

**Tips:** Om du ska demontera cylindrarna men inte är i absolut behov av att separera dessa från topplocket så går det att demontera cylindrarna parvis tillsammans med toppen. Det blir lite "pilligare" mot när man gör "som vanligt" men å andra sidan behöver du inte byta toppackningen.

Ett typiskt standardfel är läckande YPVS-ventiler. (YPVS står för Yamaha Power Valve System och är en roterande ventil som används för att variera avgasportens höjd beroende på varvtal, och därmed få bättre effekt över hela registret. Det karakteristiska vinandet som hörs när man slår till tändningen är YPVS:en som öppnar och stänger för att avlägsna sot.)

Titta kring och mellan cylindrarna - är där "geggigt & sörjigt" kring avgasportar/YPVS-ventiler så har du läckage. Läcker det mycket kan du också höra ett "läckande" ljud. Dessbättre är det inget allvarligt fel. Är läckaget inte alltför omfattande påverkas inte prestanda nämnvärt, men det kan vara tråkigt när du precis har tvättat och putsat hojen, för att efter en kort körning ha små svarta oljeprickor lite varstans. Är läckaget ringa så betrakta det som ett skönhetsfel. Botemedlet heter nya bussningar och/eller o-ringar.

Vidare kan det med tiden uppstå ett visst glapp i länkaget som styr ventilerna,

vilket leder till att dessa inte kan öppna/stänga helt. Samma sak här - är det inte alltför våldsamt så är det inte mycket att bry sig om.

Vevpartier, förgasare (om rätt justerade), koppling och växellåda är normalt problemfria, men kolla vid provkörning att samtliga växlar löper lätt och smidigt samt att kopplingen inte hugger eller slirar.

**Se upp med:** Trimmad motor och/eller hoj försedd med annat avgassystem! En rätt justerad motor i originalskick vållar sällan några större problem. Med trimmad motor blir läget ett helt annat. Förändringar av det här slaget kräver normalt att förgasarna ombestyckas.

Det kan vara ett nog så besvärligt jobb och det gäller verkligen att veta vad man gör. Motorn är ganska komplicerad i sin uppbyggnad, övre och undre cylinderpar har t.ex. inte samma typ av insug. För snål bestyckning leder ofelbart till stort motorslitage alternativt motorras.

## Chassiet

Jämfört med dagens moderna motorcyklar kan RD:s chassi upplevas som mjukt och instabilt. Cykeln som sådan är väldigt snabbstyrd, (även jämfört med nya cyklar) kort hjulbas och ett litet 16-tums framhjul bidrar till det, och kan därför ibland bli lite nervös.

Det är ovanligt med några direkta fel beträffande fjädringskomponenterna, men då dessa som sagt är ganska mjuka är det många som byter ut bakstötdämparen mot en av bättre märke (bäst men dyrast: Öhlins). Framgaffeln kan förbättras genom att byta till styvare fjädrar och/eller förses med tjockare gaffelolja. Gaffeln är försedd med den så tidstypiska antidive-funktionen. På RD:n (liksom på alla andra hojar?) är den dock helt verkningslös, och många ägare har helt enkelt kopplat bort den.

Det man kan och bör kolla beträffande framgaffeln är att packboxarna är hela, dessa går som på andra cyklar sönder då och då med följd att olja sipprar ut när man gungar den upp och ned. Repiga gaffelben är en faktor som minskar packboxarnas livslängd dramatiskt.

Bromsarna har bra bett jämfört med cyklar i samma ålder. Är bromsvätskan mörk lär den inte ha blivit bytt på evigheter, men ett byte fixar du säkert själv. Bromsslangarna som är av gummi är heller inget som håller för evigt, varför de ofta är utbytta mot stålomspunna d:o för bättre känsla och mindre svampighet.

Ett tips som många kanske inte tänker på är att använda sig av original bromsbelägg. De är bara marginellt dyrare jämfört med marknadens pirat-klossar, och de har nästan alltid bättre grepp, ofta längre livslängd samt ger ifrån sig mindre "bromsdamm".

Kontrollera styrlagret. Styret ska löpa lätt genom hela styrets lager. Det får inte glappa eller ha ett typiskt "hack" vid mittläget då styret står rakt. Glapp kan du känna antingen genom att med framhjulet i luften dra i gaffelbenen fram och tillbaka eller också när du kör: Kör över brunnslock eller andra ojämnheter -

om styrlagret är fräscht ska du inte kunna känna något glapp eller höra några "klonk" eller "knäpp". Samma sak när du utför en bestämd inbromsning.

Min egen erfarenhet säger att många beg. cyklar har tveksamma styrlager. Lagret som sådant är inte speciellt dyrt (400-500 kr, komplett pirat) men är inte helt enkelt att byta. Är styrlagret kasst lär du märka stor skillnad på väghållningen efter bytet.

**Se upp med:** Krockad cykel! Många RD 500 har levt ett hårt liv med flera gasglada ägare - ibland för gasglada. Är cykeln krockad så får (förutom kåpor etc.) ofta hjul och gaffel ta smällen.

Om du har anledning att misstänka att hojen har varit krockad så gör följande koll: Kontrollera så att hjulen inte är skeva och att gaffelbenen inte är krokiga, kan du inte upptäcka något med blotta ögat så lärde vara okey. Gaffeln kan du också kolla genom att sitta på cykeln och fjädra gaffeln upp ner, den ska då arbeta mjukt och lätt utan tecken till att kärva.

Har cykeln varit utsatt för en ännu värre smäll kan själva ramen vara sned, vilket (förhoppningsvis) är ovanligt. Kontrollera först att bakhjulet sitter absolut rakt i baksvingen och vrid styret rakt. Jämför sedan bakhjulets linje med framhjulets för att se så att hjulen spårar. Ännu bättre koll får du om en kompis kör köpobjektet och du själv kör bakom på annan hoj och kollar spårningen. Om styret verkar stå "snett" när du kör maskinen finns det all anledning att ana ugglor i mossen.

## Elektronik

Elsystemet verkar i stort sett leva sitt eget liv lugnt och stilla utan att ha några hyss för sig. Jag har aldrig hört talas om någon som har "kört sönder" någon dyr komponent som tändningsbox, styrenhet till YPVS, etc.

Det bör dock påpekas att den senare kan vara känslig för vilken typ av tändstift som används. För att vara på den säkra sidan bör man använda radioavstörda stift som NKG BR9HS. Det finns de som snikar och använder de billigare B9HS istället, men följden kan bli att YPVS:en "får spel" och öppnar och stänger lite som den själv behagar, ända tills man monterar "R-stift". Kontrollera alltså att det sitter i rätt tändstift, om inte: Byt!

Batterier har begränsad livslängd men skulle det vara dåligt så finns det ingen större anledning att hetsa upp sig. Det är nämligen litet och billigt.

## Övrigt

RD 500 finns i Sverige som två årsmodeller: -84 och -85. De är i princip identiska. -84:orna finns i Röd/Vit lackering medan -85:orna dessutom går att få i Svart/Röda kläder.

Tyvär är inte passformen på kåpor etc. den allra bästa och det är snarare regel

än undantag att det finns sprickor vid kåpornas infästningspunkter.

Sämst är den lilla svarta grillen som ska sitta längst ner i magkåpans framkant - den saknas "alltid".

## Priser

Så till den springande punkten: Hur mycket ska man betala för en RD 500?

Skicket på en motorcykelmodell som närmar sig 15-års strecket spänner över ett stort område, allt från sönderkörda vrak till pärlor i originalskick. Likaså gör priset.

Priser i privatannonser ligger ofta mellan 17-23 000 och man kan väl säga att omkring 20 lappar är ett rimligt pris för en hoj i skapligt skick. I bland ser man cyklar som det begärs 30 000 kronor för och i sällsynta fall ännu mer.

För egen del tycker jag inte att det behöver vara något överpris förutsatt att det rör sig om ett felfritt originalex. i extremt fint skick.

Å andra sidan finns det sämre exemplar också som inte bör ligga högre än 10-12 000. På en relativt gammal cykel kan man inte heller sätta någon prislapp efter en, med all sannolikhet, osäker mätarställning.

**Låt skicket, det sunda förnuftet och ditt eget ha-begär avgöra vad du tycker den är värd!**

## Summering

Ok, ok, det blev visst hur mycket som helst att hålla reda på, men att köpa en begagnad RD 500 är inte besvärligare än något annat beg-köp.

Man har kanske varken tid eller lust att kolla allt när man på fredagskvällen står på en främmande garageinfart med senaste löningen brännande i bakfickan samtidigt som regnet öser ner.

Försök då i stället att hålla dig till de mest väsentliga punkterna i stället för att gnälla över en repa i tanken som knappt syns.

**Ju mer du kollar upp - desto mindre är risken att du råkar ut för otrevliga överraskningar dagen efter då du i solskenet ska ut på lång-touring.**

RD 500 är (så klart!) en utpräglad sporthoj, och det är en maskin med massor av körglädje. Känslan av att sitta på en stor tvåtaktsfemhundra är svår att förmedla - du måste uppleva den själv.

Höra YPVS:ens vinande när man vrider om tändningsnyckeln, vika upp höger fotpinne för att kicka igång kraftkällan, slira på kopplingen för att komma iväg

på den högt växlade ettan, känna hur motorn lever, känna hur den otåligt meddelar sig på mellanvarv - hur den bara ber om att du gasar med den, känna kraften på höga varv då YPVS:en intar öppet läge, se varvräknarnålen skena iväg mot rödmarkeringen, skynda sig i med nästa växel.

Om du gör slag i saken blir du dessutom ägare till en unik motorcykel -stora tvåtaktare är ovanliga och kommer så att förbli. RD 500 är med stor säkerhet en framtida klassiker.

**Lycka till!**

### **Synkronisering av förgasare**

**Målsättning:**

Få alla förgasare att öppna lika mycket på tomgång, delgas och fullgas.

**Fördelar:**

Ger maximalt möjliga effekt vid fullgas, belastar alla cylindrarna lika vid delgas (förhindrar loppor och vibrationer), jämn gång och god bränsleekonomi.

**Förutsättningar:**

Tomgångsmunstycke, nålläge, huvudmunstycke och flottörnivå måste vara korrekta.

**Arbetsgång:**

För bästa resultat bör man ta bort luftburken för att kunna kika in i förgasaren och kontrollera trottelläget. Grundinställ tomgången med de båda tomgångsskruvarna (en på varje förgasarbrygga) med hjälp av ett lämpligt borr (ca 3mm) mellan trottell och hals. Du kan justera in trottellöppningen med stor noggrannhet. Justera sedan in de övre förgasarna. Justerskruven som är fjäderbelastad är placerad vid länket. Ge full gas och kontrollera/justera att trottellarna är lika mycket öppna precis innan de når toppen. Skiljer det mellan paren så justerar du med vajrarna. Kontrollera sedan genom att titta på skivan att de lämnar tomgångsskruven samtidigt. Montera tillbaka luftburken och justera in tomgången.

**Obs!** Sänk/höj lika mycket på båda tomgångsskruvarna.

### **Justering av YPVS**

**Målsättning:**

Få alla avgasportar att öppna fullt (men inte mer!) vid toppvarv och därmed låta dem stänga så mycket som möjligt på låga.

**Fördelar:**

Mer vrid

**Förutsättningar:**

Ett piggt batteri, radioavstörda tändstift och någorlunda glappfria länkar.

**Arbetsgång:**

Demontera nedre kåpan. Slå på tändningen. För in ett 8mm borr i hålet ovanför avgasröret på cylindern. Om porten står rätt skall man kunna föra borret igenom den u-formade öppningen på ypvs-axelns medbringare mellan cylindrarna. Vid behov justera med vajerjusteringarna. Tag loss gummihöljet ovanför ypvs-motorn och kontrollera att vajrarna har ett litet spel. Slå från och till tändningen igen och gör en slutgiltig kontroll.

Detta moment är ganska enkelt att utföra men är ej riktigt hundra procentigt. Därför rekommenderas följande metod:

Montera av samtliga ljuddämpare. Slå till tändningen och kontrollera/justera med hjälp av ficklampa att ypvs-axelns inre kant är i höjd med avgasportens övre kant. Du kommer att märka att passformen inte är perfekt varken i cylindern eller mellan de bägge axlarna. Kontrollera att de övre cylinderparens portar öppnar lika mycket. Gör de inte det så har du otur och tvingas montera av luftburken (ev. mer) på vänster sida för att sedan lossa de bägge stjärnskruvarna på skivan som ypvs-vajrarna är fästa i. Vrid därefter det andra paret rätt. Drag åt och kontrollera igen.

Ett visst glapp i länkaget får man stå ut med men om man har för mycket så tappar man räckvidd på ypvs:en till följd att den inte kommer att stänga så mycket som det är tänkt. Passa på att smörja leder och vajrar samt att avlägsna sot i portarna.

### **Justering/luftning av oljepump**

#### **Målsättning:**

Att ge motorn en korrekt mängd tvåtaktsolja.

#### **Fördelar:**

Uppenbara! Luft i oljesystemet eller för lite oljeflöde kan leda till motorhaveri. För mycket olja är inte heller bra, motorn sotar igen och du behöver köpa olja oftare.

#### **Förutsättningar:**

Förvissa dig om att du har gott om olja i oljetanken, givetvis en dyr högkvalitativ sådan (din snåljåp)!

#### **Arbetsgång:**

På pumpen sitter det sex slangar, en tillopp, fyra injektorer, och en luftslang (den tunna korta). Lossa clipset(1) och luftslangen(2) från pluggen i transmissionskåpan och släpp ut luften. Låt det gärna rinna ett tag, så att du är säker på att ingen luft finns kvar i systemet. Sätt tillbaka luftslangen.

För säkerhets skull så kan du starta motorn, lossa en injektor slang, och kontrollera att det kommer olja.

Vän av ordning undrar ju såklart hur man ställer in oljemängden. Denhängivne 500 ägaren har ju redan synkat förgasarna och ypvs:en enligt

konstens alla regler.

Så här gör man: Sätt på tändningen (för att ypv:s:en skall hamna i öppet läge). På "flödesarmen" finns ett ca 6mm stort hål och en liten markering (2). Den markeringen skall linjera med strecket som du finner på pumphuset (1). När du gör detta måste du samtidigt vrida gashandtaget exakt så mycket så att spelet i vajern tas upp. Justera på vajern vid behov. Enkelt va?

**Tips:** Oljepumpar är inte hundra procentiga. Efter ett större ingrepp är det inte fel att slå lite olja i bränsletanken till en början. Slangar kan gå sönder. En åkare hävdar att slangar kan sättas igen. Jag själv har bytt ut mina slangar till transparenta dito. Seriös som man är. Hehe!

*Aron Håkansson och Fredrik Ljunggren*