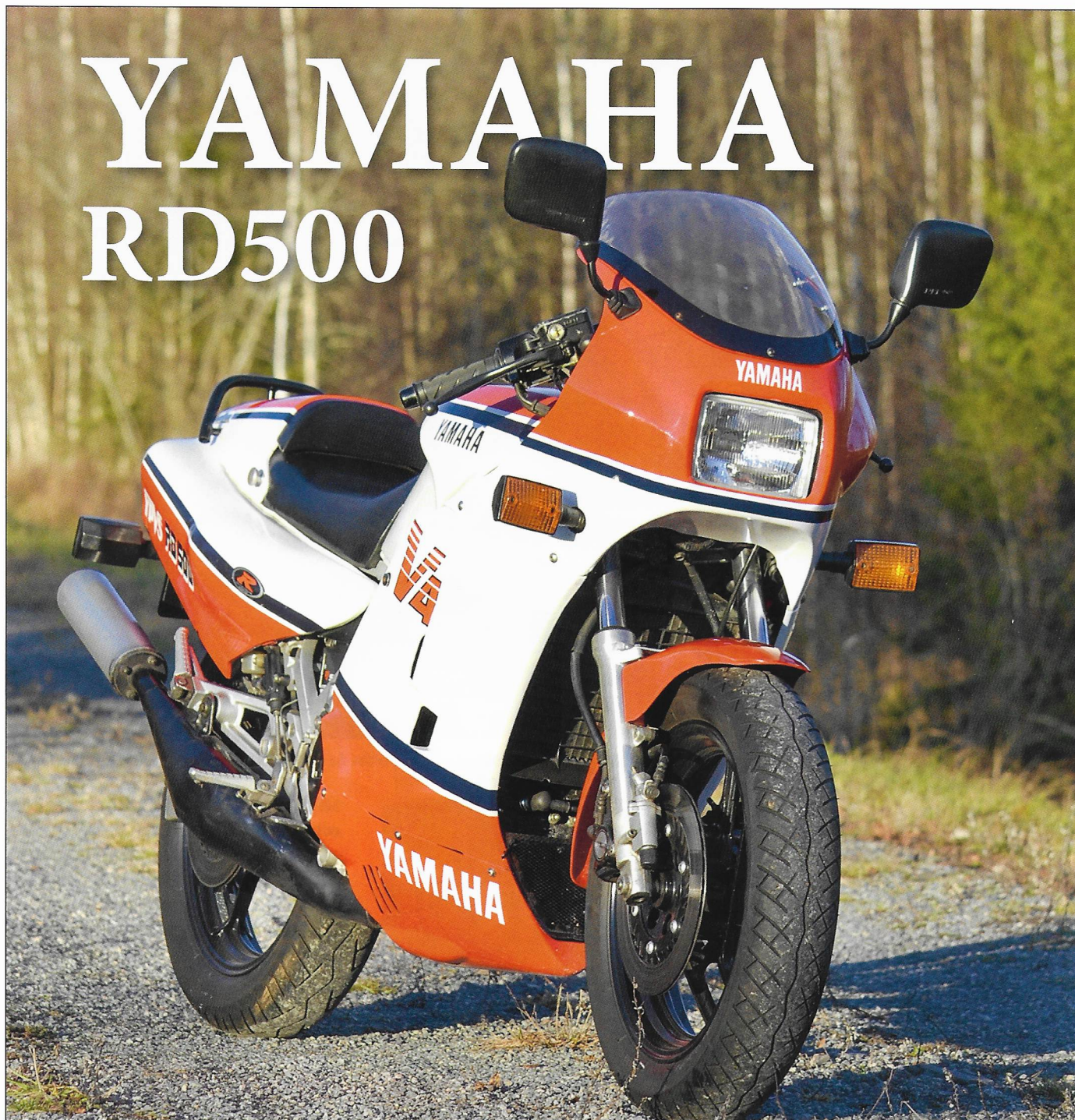


# YAMAHA RD500



## SLANK OCH SNABB,

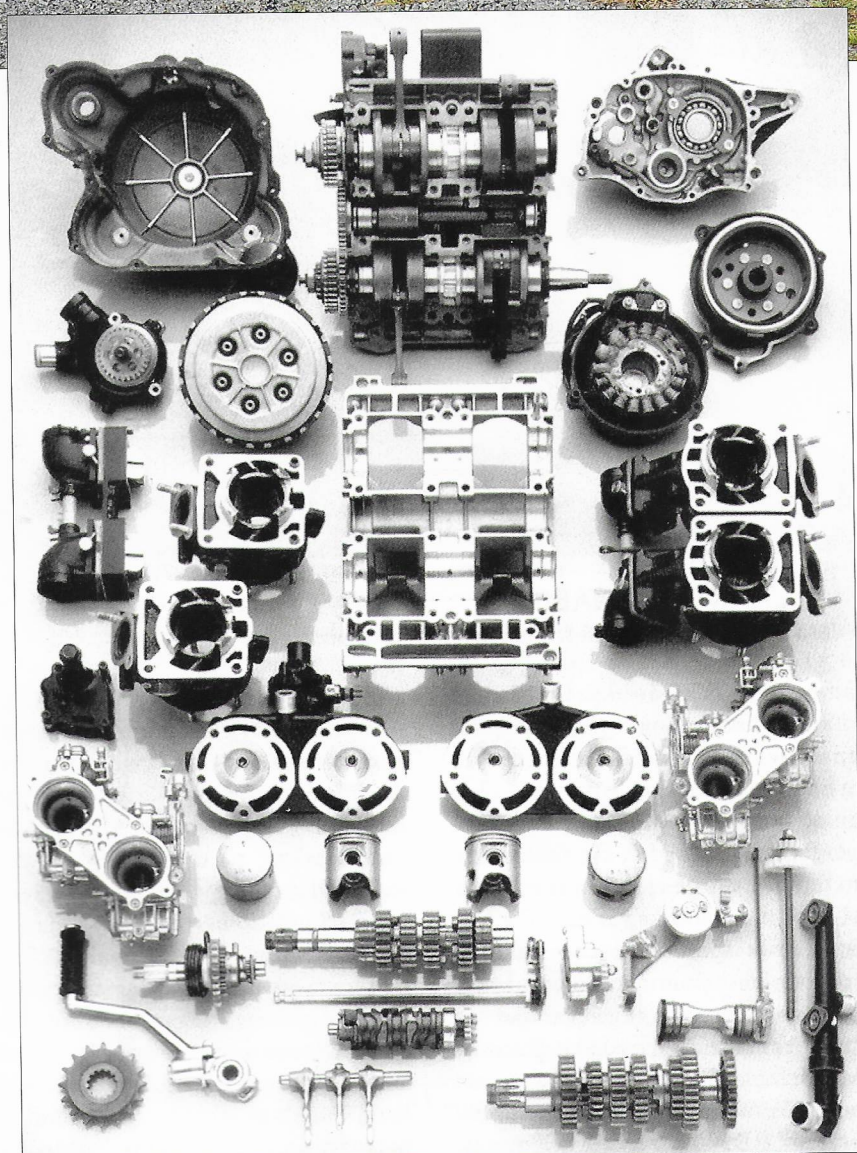
Yamahas femhundra skulle vara utan kompromisser. Läs texten och se om det stämde.

**Yamaha RD500 kom 1984** och enligt Yamaha själva var den närmast en replika på Kenny Roberts YZR500 VM-racer från året före. Har gått igenom mitt minne och funderat på vilka gatmotorcyklar som faktiskt kan sägas vara lika som de som fabrikena körde med i 500 VM. Fram till mitten av åttiotalet är det endast Norton International som enligt mig är någorlunda lik förebilden Manx. Den hade i stort sett likadan ram, motor med samma utseende, samma gällers växellåda, gaffel och stötdämpare. Sen att den gatanpassats med lysen och bättre komfort går inte att komma

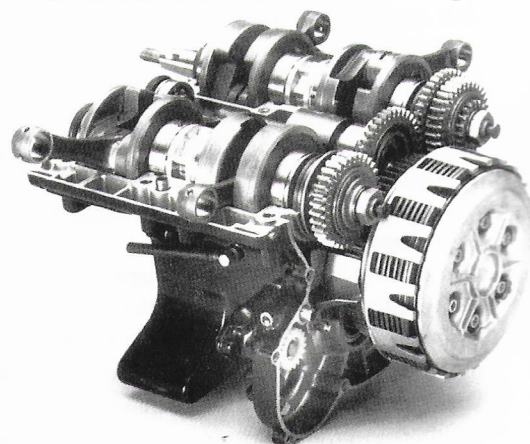
ifrån men grunden är lika. I början av sjuttioalet fanns Kawasaki H1R samt även några Suzuki i VM men de var inte lika som gatcyklarna till utseendet. Men så kom då Yamaha med sin 500 V4 tvåtaktsmotor och den såg faktiskt ut som om den var på rymmen från valfri VM-depå men hur lika var den "the real thing"? Inte speciellt mycket faktiskt då det var en helt annan konstruktion och det enda som egentligen var lika var namnet Yamaha, 500cc och V4. Racerns var en relativt okomplicerad och kompromisslös maskin med V4 och aluminiumram. RD500 var av en helt annan

typ men vi kan ta det lite från början.

1982 hade Yamaha kommit fram till att en tvåtakts V4 var vägen att gå och de hade de nog rätt i. Alla 500-titlar från Eddie Lawson 1984 fram till den sista som Rossi tog på Honda NSR500 2001 togs med motorer av den typen. Planen var att Kenny Roberts skulle vinna 1983 och året efter skulle Yamaha RD500 lanseras som världsmästarreplika. Planen var bra men ingen hade förklarat den för Freddie Spencer på Honda som kammade hem titeln. Hur som helst kom RD500 ut och den var olik allt annat på marknaden. Motorn hade endast



50 grader i V:et mellan cylinderraderna och förgasarna monterades på sidan av motorn. För att få plats med dessa gjordes den oortodoxa lösningen att det undre cylinderparets reedventiler gick rakt in i vevhuset medan det övre paret hade dessa på cylindrarna. Varje cylinderrad fick en vevaxel, de två vevaxlarna drev primäraxeln till kopplingen via fjäderbelastade drev för att hålla nere det mekaniska ljudet. Växellådan var av kassettyp och monterades från sidan. Utväxlingen i den var en mycket hög etta och tvåa och sen tätt emellan de andra så motorn kunde hållas på



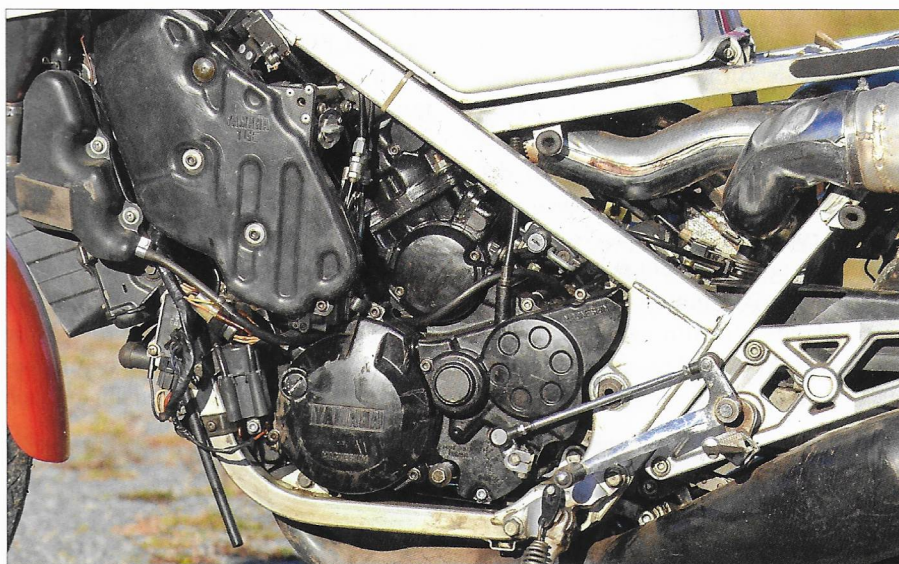
Välpaketerad, det finns inte mycket utrymme under kåpan som inte är fyllt med delar. Det samma kan sägas om motorn



Vänstersidan är lika välfylld, kolla noga så ser du att de bakre avgasrören går i kors.

rätt varvtal. Även en balansaxel behövdes som drevs av den främre vevaxeln, samma som även vattenpumpen kopplades till. Även ett intrikat system för separatsmörjningen finns: Yamaha Power Valve System, YPVS, som höjer och sänker avgasportarna, fanns även det på alla fyra cylindrar och de styrs med en separat servomotor. Tändningsföljden är så att två cylindrar tänds samtidigt, en uppe och en nere, 180 grader senare tänds de andra två. Allt detta ihop blev nog den mest sofistikerade tvåtaktsmotor som byggts till en standardmotorcykel fram till 1984, kanske någonsin. Däremot fick den vara utan startmotor, motorn blev väldigt tung ändå. Jag har lyft ett par såna här och min förvåning över den massiva vikten var stor första gången.

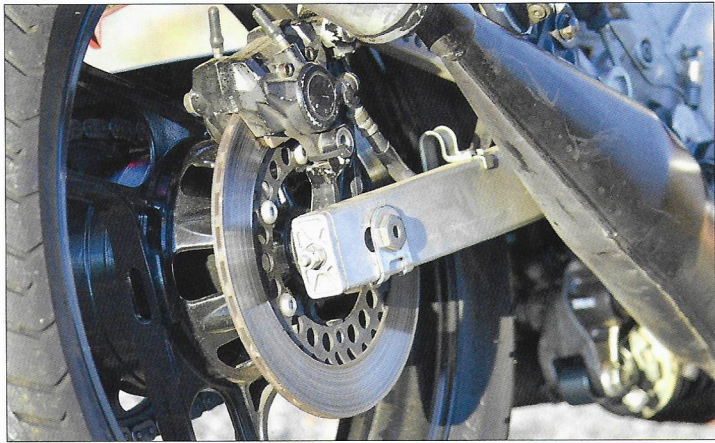
**Chassiet var också sofistikerat** men ändå konventionellt med en vaggram. Fyrkantströren i stål var dragna ovan och under motorn. Racern hade en balkram i aluminium som omslöt motorn från sidorna. På den japanska marknaden såldes dock modellen (RZ500R) med ram i aluminium men fortfarande lika som den i stål till utseendet. Gatcykeln hade även en lite märklig placering av stötdämparen bak. Den ligger hori-



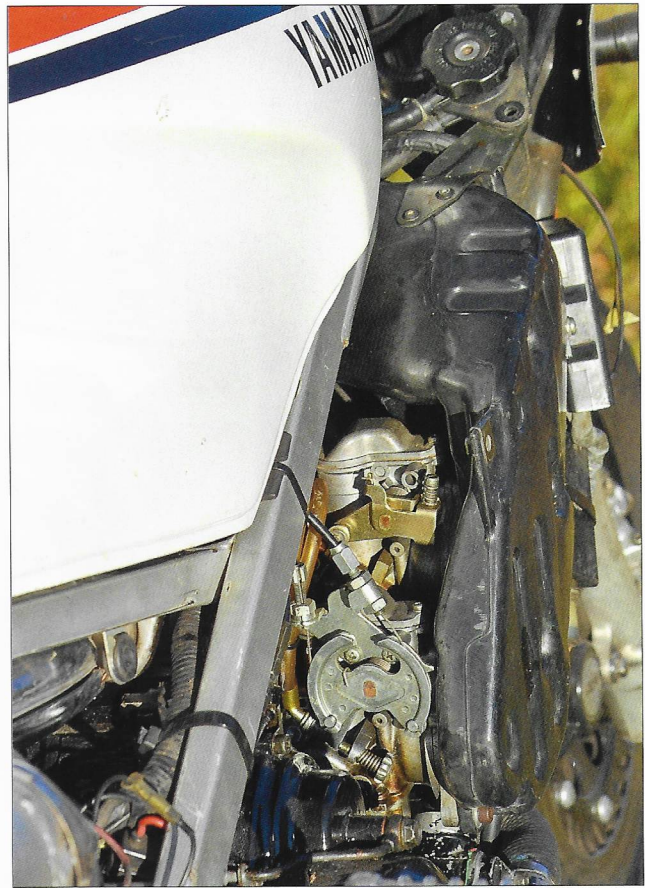
Tändspolen till de nedre cylindrarna är monterad nere på ramen, den andra under tanken.

sontellt under motorn mellan de nedre avgasrören. Anledningen till detta är troligen för att där fick den plats men förklarades med att det var bra för vikt-distributionen. De japanska fabrikena hade precis upptäckt väghållningen och det experimenterades vilt för att hitta de bästa styregenskaperna. Troligen var det samma anledning till att det hamnade ett sextontumshjul fram även om det blev arton bak. Framhjulet skruvades fast i en 36 mm gaffel med antitive

vilket var på modet. Bromsarna sköttes av vanliga tvåkolvsok men de ventilerade skivorna var inte vanliga. Fanns på ett fåtal modeller 1983-87 men försvann efter det, troligtvis dyra att tillverka och utan en behövd funktion. Hela härligheten kläddes in i plast som fästes med många skruvar, även plasten är ovanligt tjock. Det verkar som om att Yamaha inte snålade med materialet på denna modell, nästan som om de verkligen ville vara säkra på att den skulle hålla



Ventilerade skivor, antidive, tvåkolvsok, 16 och 18 tumshjul, modernt 1984 men otänkbart på en sporthoj ett par år senare.



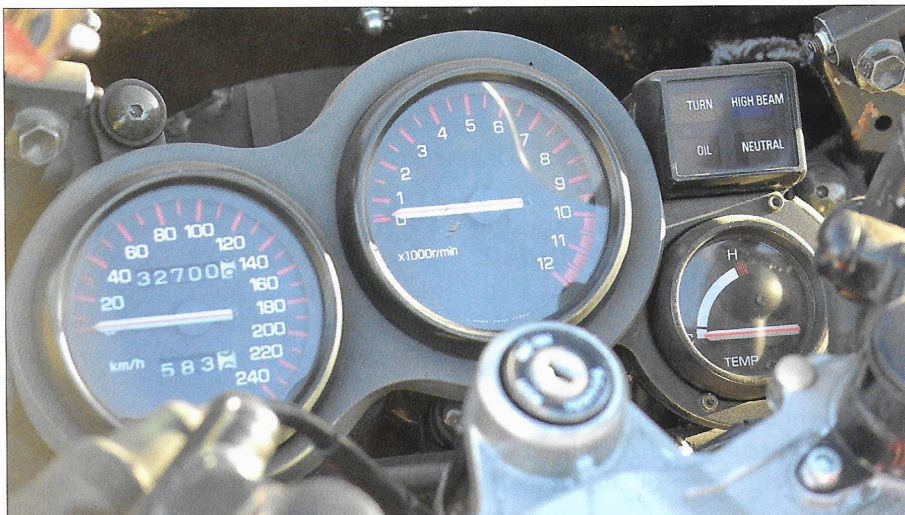
Förgasarna är ordinära med rund trottel men ändå intrikata med länkage i olika nivåer.

ihop. Officiellt vägde cykeln 188 kg torr men den uppgiften kanske kan tas med den berömda saltnypan.

Har läst igenom vad de svenska motorcykeltidningarna skrev om femhundra 1984 och över lag verkar det som om de var imponerade. Bikes artikel med rubriken "Banbarnet" är nästan generande positiv till allt och menar att det är den bästa motorcykeln som de kört gällande väghållning, endast Peter Skölds Suzuki RG500 racer kunde komma i närheten på den punkten. Intres-

sant nog testar de den på Mantorp mot Yamaha FJ1100 för att se om den kan slå en Superbike. Förarna är en imponerande skara av dåtidens elit, Anders Andersson, Per Jansson och Vesa Kultalahiti. Det visar sig att den större går fortare men inte så mycket på ett varv. Förarna har vissa synpunkter, de är överlag positiva men anser att motorn går fett. De hade de nog rätt i, det verkar som om Yamaha var rädda för att motorn skulle skära och la den rejält på fetsidan i bestyckningen. De gjorde en luring och

felmärkte huvudmunstyckena med 210 fast de var 165 på riktigt. Detta för att hemmatrimmare inte skulle bestycka snålt med reklamationer som följd. Om de skaffade fram mindre munstycken exempelvis 190 så gick den ännu fetare, tillbaka till original 210 ganska bra igen. Det funkar, jag vet, jag har provat och misslyckats i mina försök att få fart i maskin. Läste sen om detta på internet och kontrollmätte, sen kunde mer korrekta munstycken monteras. Internet kanske fanns 1984 men vanligt folk hade det knappast och lika knappast fanns det uppgifter om bestyckningar på nätet de åren.



Instrument med denna design dök upp på många Yamahaer under åttiotalet men de var först på RD500.

MC-Nytts rubrik "Precisionsinstrumentet" är lite mer återhållsam och saklig men det nämns i artikeln att ett racekit ska finnas att köpa till cykeln från Yamaha. Detta kit ska höja effekten till 110 hästar och innehålla i stort sett allt nytt utom cylindrar och block; även hjul, bromsar och annat som sänker vikten ska finnas i paketet. 90 000 kr ska priset vara för detta, en ny standard RD500 kostar 40 950 kr enligt samma artikel så det var inte helt billigt. Jag vet inte om detta kit fanns på riktigt, har läst mycket om RD500 och trimning men detta är enda gången denna upp-



Mytomspunnen är modellen, med rätta kan tyckas även om den inte är det monster en del vill tro. Civiliserad, komplicerad och sofistikerad är mer min åsikt.

gift dykt upp. Däremot fick generalagenterna anvisningar om hur den skulle trimmas från fabriken. Den cykeln som MC-Nytt testar provas även i rullande landsväg hos Stigefeldts Motor i Anders-  
torp. Imponerande 83 hästar ger den på bakhjulet vilket är tioalet mer än vad den nuförtiden allmänna uppfattningen är att en originalhoj ger. Allt om MC satsar på rubriken "Hoj-oj-oj" och även där läggs texten ut om racingarvet och det mesta är bra. Bromsarna är enligt dem de bästa de någonsin provat. Även denna tidning testar cykeln i bromsbänk och då får de 66 hästkrafter. Det är en rejäl skillnad mot de 83 som MC-Nytt fick ur sitt exemplar. Detta kan bero på mycket men skillnaden är så stor så att felkalibrerade bromsbänkar verkar långsökt. Kanske hade importören preppat MC-Nytts hoj för att få ett bra reportage. Det skulle inte ha varit första gången en sån sak hade hänt i så fall.

**Cykeln på bilderna** har varit isär under ett antal år för ombyggnad som inte blev klar. Under tiden den inte blev färdig var prisutvecklingen på modellen så stor att det enda vettiga blev att bygga tillbaka den till original. Cylindrarna har varit hos mästerttrimmaren Stan Stephens utanför London och målet

var runt hundra på bakhjulet. Jag körde denna cykel innan den plockades isär och det var ingen rolig motor, gick bra men kicken av kraft kom aldrig med mer varv. 72-73 hästar som de brukar ge i originalutförande var kanske i stallet men de var trötta pållar. Efter Stans jobb med slipstiftet blev det klang i maskin och tvåtaktrushen finns där. Om sen avgasrören byts mot förslagsvis Jollymoto eller JL och bestyckningen blir bra så kommer det bli fantastiskt.

Du noterade kanske att det nämndes lite i förbifarten något om prisutveckling. Ny kostade modellen strax över 40 000 och Yamahas toppmodell FJ1100 lite under femtiotusen. Idag kostar ett fint exemplar av RD500 hundratusen men elvahundran i samma skick kanske 15-20-tusen. Tvåtaktarnas värde har ökat rejält de senaste tio åren och då speciellt åttio- och nittiotalarna och högst upp i näringskedjan är femhundra. Yamahan tillverkades under två år och Suzukis RG500 1985-86. Den korta tiden de tillverkades samt att de riktigt farthungriga köpte en Suzuki GSXR 750 gjorde att det inte finns så många. Men den största anledningen till de korta serierna var att de blev olagliga, regler om minskade avgasut-

släpp på de större marknaderna omöjliggjorde en fyrcylindrig tvåtaktare på 500cc. Jag själv köpte en RG500 1995 för att den var billig, gav mest fart för pengarna. Körde med den under tre år utan större problem innan den såldes. Den cykeln i det skicket bytte då ägare för tjugotusen, idag skulle det kanske behövas sju-åtta gånger mer innan anmälan om ägarbyte skickas in.

**1985 kom som sagt Suzukis RG500** och även Honda med den trecylindriga NS400. Om Bike var saliga över styregenskaper på Yamahan året innan fick de ändra den uppfattningen. Det blev uppenbart att utvecklingen tog stora steg varje år och den ganska överviktiga Yamman led i jämförelsen med de avsevärt lättare cyklarna från konkurrenterna. Men oavsett var det och är en milstolpe i motorcykelhistorien, till och med en slutpunkt. Yamaha som från början endast tillverkade tvåtaktare slutade med denna modell att försöka utveckla den principen mera, i alla fall för landsvägsmotorcyklar. När Yamahas tjugotentilade FZ750 kom 1985 så ändrades målbilden till att endast tillverka fyrtaktare i de större motorcyklarna och så är det ännu.

THOMAS GRANDELL