

# KLASSIKER

# Reed my lips!

**Det var något magiskt.** En RD 350 kunde plötsligt dyka upp i backspegeln och lika fort vara bortom nästa krök. **Yamahas tvåtaktare blev en legend.** RD 350 var en giftig motståndare!



**One of a kind. Just like the guy it's named after.**

**Little rock hoops, heavy** Yamaha did indeed like corners. In contrast to the other bikes, the RD350 was designed for the desert. It had a power valve that could be adjusted to give the bike more power at high speeds. The RD350 was also designed to be a "street bike". It had a power valve that could be adjusted to give the bike more power at high speeds. The RD350 was also designed to be a "street bike". It had a power valve that could be adjusted to give the bike more power at high speeds.



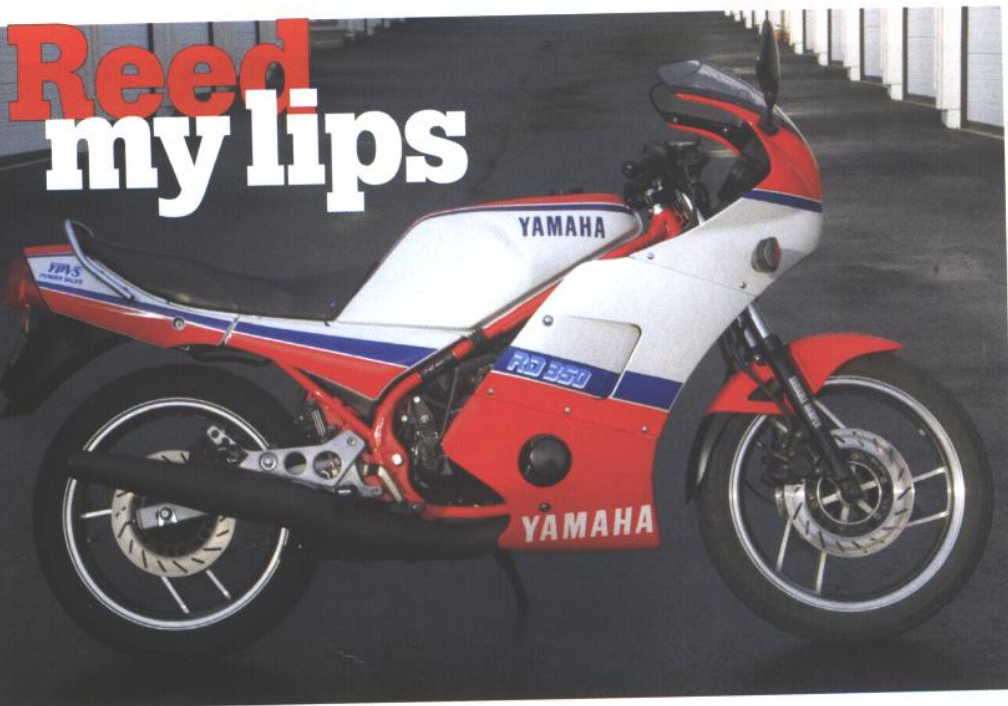
**YAMAHA**  
Just for the love of it.

I vissa länder såldes RD350 under namnet RZ350. Man ville gärna i annonseringen understryka att det var ett arv från banorna. Ett arv från Kenny Roberts.





# Reed my lips



**M**ed en lackering som lätt förde tankarna till snabbköpets käckä tandkrämstuber slog 1983 Yamaha RD 350 YPVS ner och började upp dammet i tvåtaktsklassen. Det blev början till slutet eftersom klassen försvunnit några år senare när dammet väl lagt sig. Cykeln var inte på något sätt värst av tvåtaktarna, men legendarisk blev den bland annat tack vare sin trolldållande prestanda samt de skrönor som praktiskt taget var enda höjaktare hört om. För alla kände någon som körde en RD 350 och hade rastat både den ena och den andre under de mest fantastiska av förhållanden. »...han hade bara blivit lämnad i ett moln av blårok.«

Man kan nog ändå säga att RD 350 är de moderna klassikernas trevliga medelvennson. Alla vet vem det är utan att maskinen utstrålar någon överpersonlig särprägel. Ett bekant ansikte i mängden trots att den samtidigt ändå är ganska anonym.

Froet till RD 350 såddes i den trumbromsade,

Yamaha RD350LC YPVS provkördes i MC-Nytt nummer 5/-83.



## MC-Nytt igår...

»Yamaha RD350 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 omdömesgjill högerhand är A och O för det är lätt att åka fort med det här spjutet. ...  
»Man bör nog ha i åtanke maskinens begränsade användningsområde. Alla krav på bränsleekonomi bör kastas överbord.«

CLAES RYDHOLM  
I MC-NYTT 5/-83

femväxlade 350-kubiks tvåtaktaren Yamaha R5 som dök upp under det tidiga 1970-talet.

RD 350 A kom 1973 sparsmakat dekorerad med texten Yamaha på tanken, RD 350 på sidokåpan och därutöver vita fält. I och med RD 350 B som kom 1975 utökades färgutbudet till att också erbjuda en version i svart och silver.

Sedan begynnelsen har alla RD-modeller varit utrustade med den bekväma separatsmörjningsfunktionen som tacksamt låtit ägaren slippa att själv blanda olja och bensin.

350:an utvecklade sig till att 1976 bli RD 400 C, D och E 1977-78 medan den sista, RD 400 F, kom 1979.

**YAMAHA KLEV IN** i det nya årtiondet med en helt omarbetad RD. Med vätskekyllning, enkelstöttdämpare bak, gjutna fälgar och 250 kubik lanserades RD:n som möjligt det mest extrema som rullat på svenska vägar. På ett år växte sedan motorn ett hundra kubikcentimeter men var i övrigt inte nämnvärt uppdaterad mer än att den fick dubbla skivor fram.

1983 presenterades RD 350 LC med YPVS. Yamaha Power Valve System var en rörlig avgasport som gav mer effekt över hela registret. Du kunde i den gynnade 400 cc-försäkringsklassen nu få en höj med 59 hk på 168 kg.

1983-84 fanns modellen endast med toppkåpa medan den 1985 fanns som antingen naken RD 350 N och -F med helkåpa. Nytt på -85 års modell var också tvåkolvsok fram som inte likt föregångaren hade flytande ok. Detta gav i förekommande fall en elak bieffekt att bromsbeläggen pressades isär vid wobble och föraren tvingades pumpa upp trycket för att återvinna bromsverkan. Inför -86 fick modellen Power Jet. Ett extra munstycke som medgav användandet av större förgasare utan att tappa effekt. Den uppgavs nu lämna hela 62 hk. Så här såldes modellen sedan fram till 1988.

RD 350 blev till en början populär bland nyutexaminerade motorcykelförare. Men då den hade ett alltför hysteriskt effekregister (ofrivilliga bakhjulsåknningar var inte alls ovanligt), hård fjäd-

ring och kraftfulla bromsar ledde det till att den betecknades som alltför snabb för de nya förarna. Dess goda prestanda tillsammans med enkla underhållskrav gjorde den till en favorit bland dem som ville ha en liten, lätt och rolig höj.

Det förekom i USA en myt om att namnet RD skulle stå för Road Death. Detta för att japanerna skulle vara så vreda på jänkarna för bomberna över Hiroshima och Nagasaki att de lät tillverka en motorcykel avsett att skörda liv i USA. Detta har, med en större trovärdighet än ryktet självt, förnekats av japanerna.

**HÄR I SVERIGE** var RD:n mycket populär att ta ut på bana och smiska runt med att den fick en egen klass i road racing. Man körde i många år RD 350-cupen och de som kunde gasa lade även med en standard RD 350 repor runt Sviestad på under minuten. De som tävlat med RD 350 säger att motorn är mer än duglig och dessutom lättmekad. Hänger man på öhlinare och effektpipor och tillbakaflyttade fotpinnar kommer man långt.

Om du står i begrepp att köpa en RD 350 ska du ha i huvudet att gamla tvåtaktare körda på gata ofta inte fått riktigt den service de behövt. Till exempel byte av ram- och vevlager. Den får inte rassla och slamra för mycket ur motorn. YPVS:ens port måste röra sig fritt och verkligen nå sitt övre läge. För att kontrollera detta kan det behövas en del mekande och vill man vara på den säkra sidan låter man en kunnig mekaniker följa med och kontrollera höjen före köp. Priserna på Blocket.se verkar idag ligga mellan 10 000 - 15 000 för vettiga exemplar.

**EBOS SOM ÄR** kända tvåtaktstrimmare har uppmanat RD 350 till att ge normalt 53 hk på bakhjulet. De har dock portat upp en RD 350 YPVS till att ge 83 bakhjulshästar! Detta med vanlig handelsbensin. Ett beryktat bygge är också den RD 350 som Chalmers turboladdade, den sades lämna 100 hästar!

RD 350 visar sig duga än idag att gasa gata med och att den haft potential nog att slå på bana är bevisat. RD 350 är en levande nöjesmaskin och en sann klassiker. ◊

HENNING SVEDBERG

### YAMAHA RD350

<b>Motor</b>	Vätskekyld parallelltwin, 2-taktare
<b>Cylindervolym</b>	347 cm <sup>3</sup>
<b>Borring x slaglängd</b>	64 x 54 mm
<b>Tändsystem</b>	Brytarlös
<b>Startsystem</b>	Kick
<b>Effekt</b>	42,3 kW (58hk) vid 9 200 rpm
<b>Vridmoment</b>	Okänt
<b>Smörjning</b>	Separatsmörjning
<b>Transmission</b>	Sexväxlad, kedja
<b>Fjädring fram/bak</b>	Teleskopgaffel/centralstöttdämpare
<b>Hjulbas</b>	1520 mm
<b>Bromsar fram/bak</b>	Skivbroms/skivbroms
<b>Däck fram/bak</b>	90/90 x 18/110/80 x 18
<b>Tankrymd</b>	20 liter
<b>Vikt tankad</b>	170 kg
<b>Prestanda, toppfart</b>	Cirka 190 km/h
<b>Kvartermiln (402 m)</b>	Okänt

# Damm-samlaren



Mitt idoga tonårstjät fick farsan att om inte själv vilja köpa den, åtminstone köpa den. Nu är den min.»

## Micke Bjarneskans, 32

Produktionstekniker

Upplands Väsby

Historia RD:n är hans första, men har siktet ställt på en Suzuki SV1400.

Med en RD350 och en portion goda körkunskaper kunde man rasta både en och annan större och effektstarkare hoj.

Mickes RD 350 är riktigt fin. Den är på sin höjd vad man kan kalla saluhallspatinerad. På tanken och på kedjeskyddet är originaldekaler för varningar och instruktioner kvar. Hur jag än söker hittar jag inte en repa. Hojen köpte han för en spottstyver av sin far som var RD:ns andra ägare. Med 1 700 mil på mätaren borde det heller inte vara så mycket på den som skall ha hunnit slitas.

– Farsan körde på sin absoluta höjd 50 mil per år med den och när han flyttade till Grisslehamn och körde den på släp dit insåg jag att dags att slå till. Jag hade vela ha den i flera år och det var ju mitt tjät som fick honom att först köpa den. En motorcykel är byggd för att köras och i hans ågo skulle den samla mer damm än mil.

När en hoj mer eller mindre bara stått i nio år behöver den en del kärlek och omvårdnad så Micke drog direkt igång direkt med det lilla som behövdes. Medan den ändå var han påpasslig och putsade av varenda del till nyskicksbland. Nu är den ute på vägarna igen och skall luftas någon gång ibland för att hållas i trim.

Nästa steg blir att byta bort det originalmonterade drivpaketet till ett nytt då det befintliga är till otjänlighet utslitet. En packbox hade spruckit och sölat ner bromsskivan så nya belägg står också på tur.

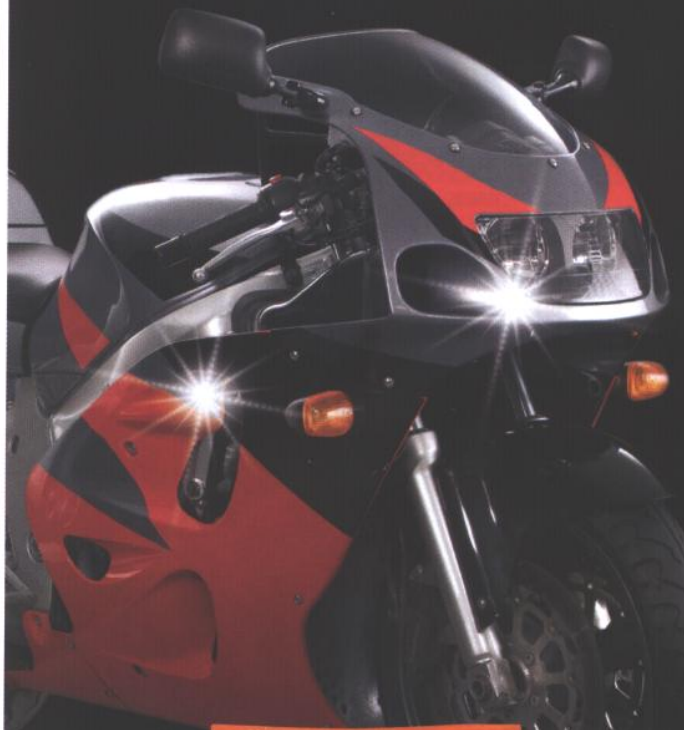
Micke köpte hojen för att köra den några mil nu och då mest i finväder men samtidigt bevara den i sitt fina skick även i framtiden.

– Ja, den kommer att få tjäna som pendlarfordon dagar då solen skiner.

Mitt i hans entusiasm över hojen finns också ett miljömedvetande. Tvåtaktare är tveklöst miljöbovar och framtiden kan vara ovisst.

– Vad som än händer hoppas jag att min småt unika RD 350 kan få leva vidare i sitt nuvarande skick långt efter att bensin som drivmedel har blivit förbjudet. ◦

## Från garagedamm till utställningsglans...



## ...på 60 sekunder



**ARMOR ALL BIKES WIPES** är impregnerade putsdukar för din MC. De rengör, skyddar och ger glans. På 60 sekunder polerar du fram en skinande utställningsglans på lack och krom och får samtidigt ett skyddande vaxlager. Armor All för dig som vill ha mer tid på vägen.

www.armorall.se

