

Dixon ger järnet på Triumph "Bonneville" under utförande av axprov på Scandinavian Raceway. Triumphs tyngre svänghjul medverkade till en snabbare start, framgår det av testrapporten. Därför blev också testvärdena genomsnittligt bättre för Triumph på samtliga distanser med stående start.

test

Special for



by David Dixon

BONNEVILLE YAMAHA XS1

VÄND! >>>



■ ■ ■ När så Yamaha introducerade sin 650 cc — modell XS1 F — långt senare år 1970, så kommenterades denna nya maskin ungefär på samma sätt som de brittiska efterföljarna till 650 cc Triumph omkring 20 år tidigare. Man antog att den stora Yamahan var mer eller mindre en direkt kopia av Triumphs 650 cc, precis som Kawasakis 650 cc för några år sedan var en kopia av en tidigare BSA-modell, "Golden Flash". Emellertid kunde inget ha varit mera fjärran sanningen. De enda detaljer de två maskinerna har gemensamt är den samma cylindervolymen. Om någon påstår att Yamahan liknar den mycket framgångsrika Hondamodellen CB 450, så är detta bra mycket närmare sanningen. Båda maskinerna har vissa drag med varandra, motorerna är snarlika att se på, men därmed slutar också likheterna, ty maskinerna är mycket olika i sin ka-

raktäristik. De huvudsakliga olikheterna är att Yamaha 650 cc har en enkel överliggande kamaxel, under det att Honda CB 450 har dubbla överliggande kammar. Hondan har också likt andra Hondor elektrisk självstart medan Yamaha har en konventionell och gammaldags kickstart. Men i en ej allt för långt avlägsen framtid kommer säkert de amerikanska Yamahaspekulanterna att se till att denna 650:a får ett elektriskt startsystem.

Men denna test är mellan Triumph Bonneville och Yamaha och inte mellan den senare och CB 450, så låt oss jämföra de två aktuella konstruktionerna. Båda är vertikala parallell twins, med 360 graders vevaxel (vilket innebär att båda kolvarna arbetar paral-

lellt). Yamaha har dock valt att göra sin första stora fyrtakts twin kortslagig. Den har en borring och slaglängd av 75x74 mm, vilket är en aning negativt (kortare slag än borring). Bonneville är emellertid konventionellt långslagig, med 71 i borring och 82 mm i slag. Detta gör att Yamahan kan gå på något högre varv, utan att därför kolvhastigheten blir högre. Yamahan har också överliggande kamaxel, vilket i jämförelse med Triumphs stötstängssystem betyder färre rörliga delar. Konstruktionen innebär också att motorn lämpar sej bättre för trimningsåtgärder, och det skall bli intressant att