

BIKE- FOR- BIKE TEST

FORTS FR FÖREG SID

se vad Yamaha kommer att utveckla ur denna första serie 650-kubikare. Vi kan åter ta parallellen Honda CB 450, som har använts med stor framgång som objekt för tävlingstrimning. Precis som på denna Honda, sker kamdrivningen på Yamaha 650 cc med kedja till (den enkla) överliggande kamaxeln, och Yamaha använder en nära nog identisk metod för sträckning och justering av kedjan, som på Hondan.

YAMAHA HAR STABIL MOTORKONSTRUKTION

Under det att Triumph har ett stort svänghjul och en vevaxel i ett stycke och lagrade i kullager i vardera ändan, består Yamahas vevaxel av två kompletta svänghjul, lagrade i tre rullager och ett kullager. Detta gör det möjligt för Yamaha att använda stålvevstakar i ett stycke och rullager som vevstakslager såväl som kolvbultslager, under det att Triumph har lättmetallsvevstakar med plana glidlager av vitmetall i de delbara storändarna. Triumph använder glidlager även som kolvbultslager. För normal landsvägskörning är det mycket litet skillnad mellan de båda konstruktionerna — men under högfartskörning under lång sträcka måste Yamaha vinna på sina konstruktionsdetaljer, på grund av dess större tillförlitlighet. Hela vevaxelns lagring är stabilare och rullagererna innebär även mindre friktion. Kuriöst nog har Triumph tillämpat bilbranschens glidlagersystem, men man har inte kopierat bilbranschens sätt att klyva vevhuset horisontellt, men det har Yamaha gjort! (Och Honda också, för sina landsvägsmaskiner, såväl som racermotorer.)

En annan viktig skillnad finns i transmissionen. När Triumph upprätthåller vad som är en tradition (på brittiska maskiner) med primärdrivning med en duplexkedja till vänster i maskinens längdriktning, har Yamaha primärdrivning med drev till höger. En avsevärd skillnad ligger i växellådan på de båda maskinerna. Yamahas femväxlade låda har en växelväljare av cylindertyp, medan Triumphs fyrväxlade har selectorplatta med urfrästa kamprofiler som växelstyrning. Det

är intressant att notera att Triumphfabriken på en del egna fabriksmaskiner har fortsatt med femväxlade lådor efter det att man introducerade denna nyhet i Production TT på Isle of Man 1969. Men de extra kostnaderna och merarbetet som tillverkningen av en femväxlade låda innebär, överfördes aldrig på seriemodeller. Triumph använder idag Quaifes femväxlade lådsatser på sina Trident racermaskiner (vem som helst som är intresserad av att montera femväxlade Quaife kan göra det på sin privata Triumph — växellådsatserna finns till salu på marknaden).

Den andra stora skillnaden mellan Yamaha- och Triumphmotorn är att Yamaha har lättmetallcylinder medan Triumph använder gjutjärnsdito. Och medan Triumphs cylinder är bultad fast direkt på vevhuset så använder Yamaha genomgående dragstänger, direkt från vevhus till topplock, och håller på så sätt såväl topplock som cylinder på plats i ett sammanhang. Detta har två fördelar, sammansättningen blir stabilare, speciellt när det gäller högfartsmotorer som dessa, och motorn är mera lättmekad. En bra sak är att Yamaha använder tätningssringsringar av gummi mellan vevhus och cylinder, utöver de vanliga packningarna. Detta gör att Yamahamotorn är absolut oljetät, en detalj som Triumph borde kopiera. När det gäller smörjsystemet, använder Triumph sig av torrsumpsystemet, med kolvump. Yamaha har en kugghjulspump och våtump. Triumph använder numera (på bl. a. Bonneville) ramen som oljetank, Yamaha har oljan i vevhuset. I det här fallet betyder det att oljan även cirkulerar genom växellådan, vilket enligt min åsikt inte är så bra. Trots att oljan mellan motor och växellåda passerar dubbla filter har jag den obehagliga känslan av att en del av det metallspån som alltid uppstår inne i växellådan letar sig fram till motorutrymmet, till lagren och till cylindrarna. Därför fordras ett regelbundet och ofta oljebyte på Yamahan; fabriken rekommenderar detta per 3000 km på en inkörd maskin, men jag skulle för egen del byta var 1500 km för att vara på den

säkra sidan. För förare som kör långturer kan detta betyda oljebyte var eller varannan dag, vilket väl knappast är så roligt, och inte billigt heller för den delen. Motorn rymmer 3 liter olja, och kvalitetetolja är ganska dyr nu för tiden.

FÖR BREDA STYREN PÅ BÅDA MASKINERNA

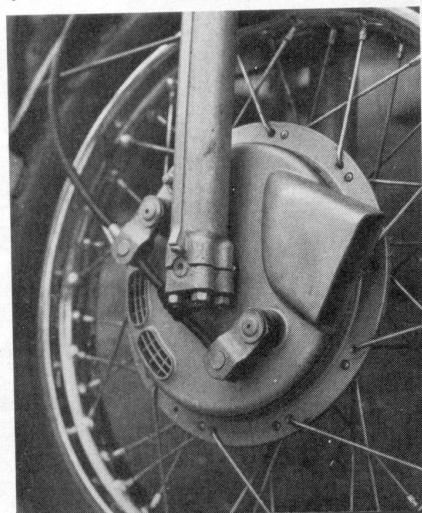
Men låt oss nu ta en titt på de två maskinernas allmänna utformning och ta ut dem på vägen för en del intryck. De båda 650-kubikarna känns och går ganska annorlunda. Sittställningen är betydligt högre på Triumph än på Yamaha, ja jag skulle till och med vilja säga att sadeln sitter så högt på Triumph att den är klart obekvämt för en förare med korta ben. Självt är jag ganska långbent, men trots detta var det nått och jämt att jag nådde ned till vägbanan med fötterna. Sadeln är också hårdare på Triumph och knappast så bekväm vid långturer som Yamahas. Styrhöjden är ungefär densamma på båda cyklarna, men Yamahas lägre sitthöjd gör att styret på denna maskin sitter okomfortabelt högt upp. Men även Triumphstyret sitter för högt och är för brett för att man skall få en riktigt skön körställning. Dessa höga, breda styren är populära i USA men är tämligen opraktiska för normalt landsvägsbruk, speciellt på långturer, ja de är enligt min åsikt inte ens bra på svenska grusvägar. Kör man med 90 km/timmen i marschfart besväras man mycket redan i denna relativt låga fart, av den luftström som pressar mot kroppen genom den vidöppna körställningen. Detta var märkbart speciellt på Yamahan. Ett lägre och smalare touringstyre kommer att medverka till en mycket bättre körkomfort. Jag anser att fabriken bör erbjuda minst ett alternativt styre till de förare som inte önskar den amerikanska stilen. Är detta ett oförsäkrat önskemål på en cykel som kostar omkring eller över 8.000 kronor?

Mitt omedelbara intryck av motorerna är att Yamaha har mera krut i bottenregistret och att den är ilsknare av sej vid acceleration i lägre farter, men detta bevisas kuriöst nog inte av testsiffrorna. Tar vi en titt på de uppnådda måtvärdena, så är skillnaden på sträckorna över 100 meter obetydlig. Anledningen till att motorn känns så "arg" är att Yamahas svänghjul är mycket lättare än Triumphs, därför medför varje liten rörelse på gashandtaget en omedelbar reaktion i motorn. Triumphs tyngre svänghjul dämpar denna omedelbara livlighet och medverkar till en mjukare effekt. Detta gör att man lätt lurar sej och tror att Yamahan är vassare vilket testsiffrorna visar att den alltså inte är. Under dåliga vägförhållanden, regnvåta vägar eller ännu hellre ishalka kan Yamahan bli svårkörd just på grund av sin omedelbara reagens på gasen.

TRIUMPH TYSTAST

Triumphmotorn ger betydligt mera av sitt krut i mellanregistret och högre upp. Detta bevisas också av testsiffrorna. Ute på öppna landsvägen var det normalt att dra Triumphen något högre på växlarna innan uppväxling till nästa växel. Triumphs avgassystem var mera dämpat än Yamaha och

Triumphs nya koniska bromsnav ser inte så flott ut, lackerat med pärlack som det är, men var cirka 100 procent effektivare vid vår bantest.



Yamahas frambröms är elegant och flott, men visade sej mattas oroväckande. Yamaha behöver också börja tävla med sina 650:or för att vinna erfarenheter.

