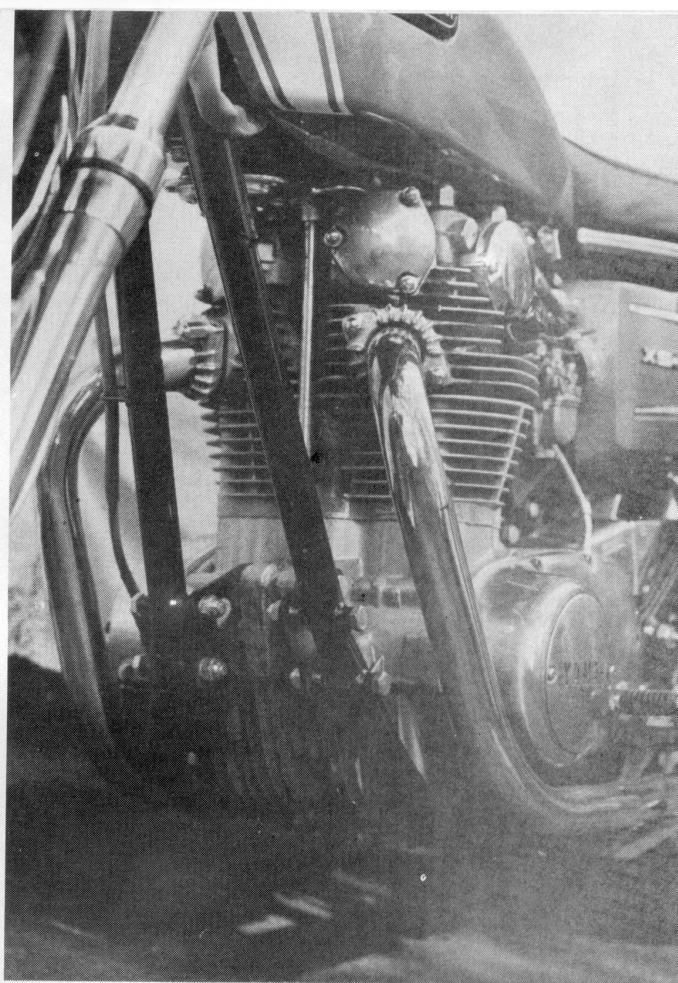


Triumphmotorn bygger på en cirka 35-årig tradition från fabriken i Coventry. Lättmekad, men inte helt oljetät om man inte sköter den minutiöst i början.



Yamaha kräver mera fackkunskaper vid mekning på grund av sin överliggande kamaxel, mera hjälpverktyg, men är å andra sidan prudentligt oljetät.

detta gör att man kan dra den hårdare utan att för den sakens skull behöva vara rädd att folk skall bli förargade för oväsendets skull, när man axar hårt. Yamahas hårdare motorljud och sämre ljuddämpning gjorde det nödvändigt att ta det extra lugnt inne i tättbebyggda samhällen. Men motorn var mycket mera flexibel än Triumphs, vilket gjorde att man kunde växla upp vid 1000 varv lägre. Vid körning strax bakom Triumphen, hörde man knappast ljudet från den accelererande maskinen, under det att

Yamahamotorn hördes tydligt från samma avstånd bakom.

Trots att Yamahan accelererade snabbare från lågvarv, saknade den det där extra krutet som är typiskt för Triumph "Bonneville". Speciellt i början kan man lätt få motorstopp när man startar med Yamahan från stillastående. Detta beror på de lätta svänghjulen som inte förmår att ge motorn ett distinkt hårt drag från bottenläge. På Triumph kan man däremot släppa kopp-

lingen helt, så fort maskinen börjat röra sej, de tyngre svängmassorna.

Marschfart med dessa maskiner är en fråga om hur länge en förare orkar att hänga kvar i styret innan den besvärande fartvinden i hastigheter av 110—120 km/timman ger honom muskelobehag i armar och övriga delar av kroppen. Båda cyklarna var faktiskt mest bekväma i så relativt låga hastigheter som 90—95 km/timman. Av de två maskinerna var Triumph den som var minst obehaglig ifråga om vibrationer. Detta på

VÄND! >>>

Här är Triumphs respektive Yamahas ventiljusteringsarrangemang. Ganska snarlika, lika lättåtkomliga, Triumph med skruvlock som man får lov att passa så de ej vibrerar loss, Yamaha med tre bultar och packningar, som medverkar till motorns oljetäthet.

