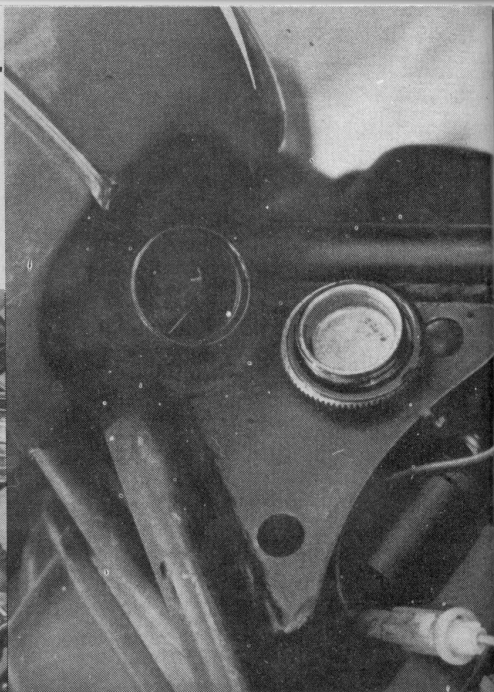
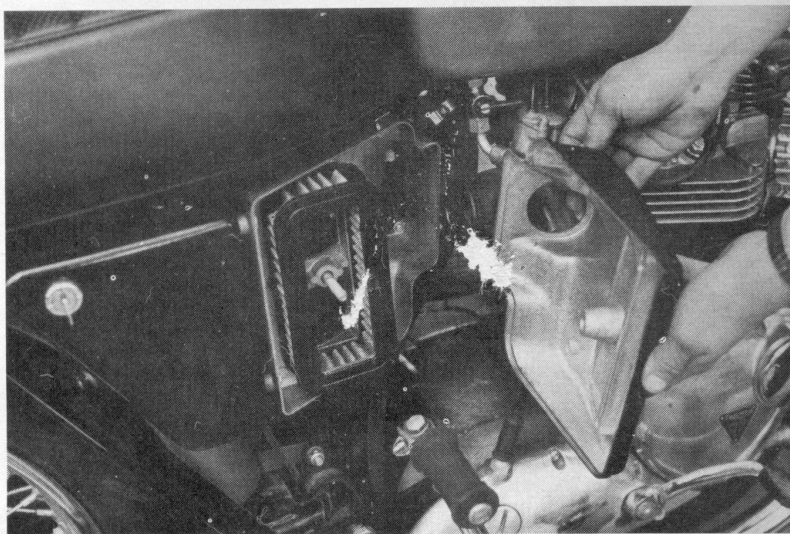


Intressanta detaljer på 1971 års Bonneville:

Lättåtkomliga luftfilter med luckor av lättmetall på var sida.



Oljetank inbyggd i ramen, som på Rickmans crossmaskiner. Sparar vikt, men gör det också en aning svårare att kolla oljemängden.

BIKE-FOR-BIKE TEST

FORTS FR FÖREG SID

grund av att styret är gummiupphängt, liksom sadeln, och därigenom känns först några verkliga vibrationer över 5.500 varv, och då endast lätt obehagliga. Yamahas vibrationer började kännas vid 4.500 varv/min. och pågick rakt upp i varvregistret. Jag vill inte påstå att vibrationerna var direkt obehagliga, men de kändes tydligt i såväl styre som i vänstra fotsteget. Skall man vara ärlig så bör dessa obehag närmare beskrivas som skakningar än vibrationer.

YAMAHA DRAR FRÅN 2000 VARV/MIN.

Det är också något av ironi över att den mest flexibla av de två maskinerna, Yamahan, skall ha en femväxlad låda, när den i verkligheten behöver mindre antal växlar än Triumph. Yamahamotorn var så flexibel att maskinen utan svårighet kan köras på femmans växel i 2000 varv/minuten, och därefter accelereras mjukt upp i fart, utan ryck i kraftöverföringen. Triumph däremot behöver ett varv av 4000 för att arbeta effektivt.

Av de två hade Triumph den mjukaste växellådan, fast den visade sig inte vara speciellt följsam vid snabbare växlingar i högre farter. Triumph har sin växelspak på högersidan, med en växel ned och tre upp. Yamaha har sin till vänster, med en ned och fyra upp. Yamahan fordrade ett hårdare pedaltryck och jag tycker inte växlingarna går så mjuk som på Triumph. När jag gjorde fullgasproven för att få testvärdena

på de olika distanserna mellan 100—402 meter var det omöjligt att få in treans växel på Yamahan utan att dubbelgasa. Men frånsett detta fungerade kopplingen mycket lättare än på Triumph, som har ett betydligt hårdare fjädertryck. En annan sak är att Yamahas koppling ger en hel del större kraftförlust, när den tar upp drivningen från motorn. Ett exempel är axproven från stillastående i Anderstorp. Jag släppte kopplingen vid 6.000 varv/min. men maskinen kom inte igång förrän bortåt en sekund senare. Detta gjorde förmodligen att Yamahan förlorade 0,5 sekunder i axvärdena mot Triumph när det gäller testerna mellan 100—402 meter. Triumphs koppling griper mera omedelbart. I övrigt var Yamahas transmissionssystem oklanderligt.

"SOM ETT JÄTTE-GÅNGJÄRN MITT PÅ YAMAHA"

Den allra största skillnaden mellan de två är trots allt i väghållningen. Triumph tog böjarna utan ansträngning och så snabbt som föraren önskade, med endast den yttersta spetsen av fotstegen tuschande vägbanan vid maximal nedläggning. Yamahan kunde däremot endast läggas ned ytterst moderat innan såväl fotsteg som avgasrör tog i marken på högersidan, och parkeringsställ och fotsteg på vänster. Efter några varv runt Scandinavian Raceway vande man sig vid detta, och fann det i viss mån acceptabelt; vad som däremot inte var acceptabelt var det sätt på vilket Yamahan svajade genom de mjukaste böjar, och även rakt fram i farter över 160 km/timman. Detta svajande kom mej att känna, som om maskinen haft ett stort jätte-gångjärn mitt på ramen och detta gjorde att det var omöjligt att göra några bra varvtider med maskinen. Anledningen till det myckna svajandet var de allt för mjuka bakstötdämparna, som hade såväl för mjuka fjädrar, som för dålig hydraulisk stötdämpning. Hjulrörelsen bak var praktiskt taget okontrollerbar hela ti-

den, och på gropig vägbana kommer cykeln omedelbart i svår jazzning även i ganska måttliga farter. Vid försök till racerbetonad körning, som i Anderstorp, kränger bakdelen av cykeln våldsamt. Problemet kan lätt lösas genom att man monterar effektivare stötdämpare baktill, och hårdare fjädrar. Men avsaknaden av ordentlig markfrigång i kurvorna kan inte så lätt avhjälpas. För att förbättra detta måste det till nya avgasrör med ny krökning och man måste även montera ett helt nytt centralstöd under maskinen. Ett som inte har en så lång utanförstickande del, som den med vilken man nu med foten fäller ut stödet. Det är denna del som tar i marken, i första hand på vänstersidan.

Fotstegen är som tur är av den vikbara typen, så de tar endast i mycket lätt i vägbanan under normala förhållanden. Triumphs fotsteg (av fast typ) tog också i bakken, men endast mycket lätt, och först när maskinen lades ned i extrem vinkel. Bakdelen av megafonljuddämparna på Triumph tog också i, men helt lätt och utan att förorsaka några problem.

Men på grusvägar var Yamahan bättre på grund av just sin mjuka fjädring. I måttliga farter på gropig väg, var den klart behagligare att köra, medan Triumph på grund av sin styvare, för högre farter och bankörning lämpligare fjädring fick en studsande, hård gång på grusvägar. Mycket av detta stötiga i gången fortplantades till föraren, och gjorde körningen klart okomfortabel på gropig grusväg med Triumph. På så sätt blev Triumphen mera svårkörd på grusväg, och därmed långsammare, men på asfaltvägar är den klart snabbare. Speciellt på kurvig asfaltväg, där man kan ligga snabbar och säkrare i böjarna med Triumph, tack vare dess bättre väghållning.

I låga hastigheter var Yamahas bromsar effektivare och kändes kraftigare än Triumphs, men vid bromsprov från 140 km/timman på Scandinavian Raceway mattades