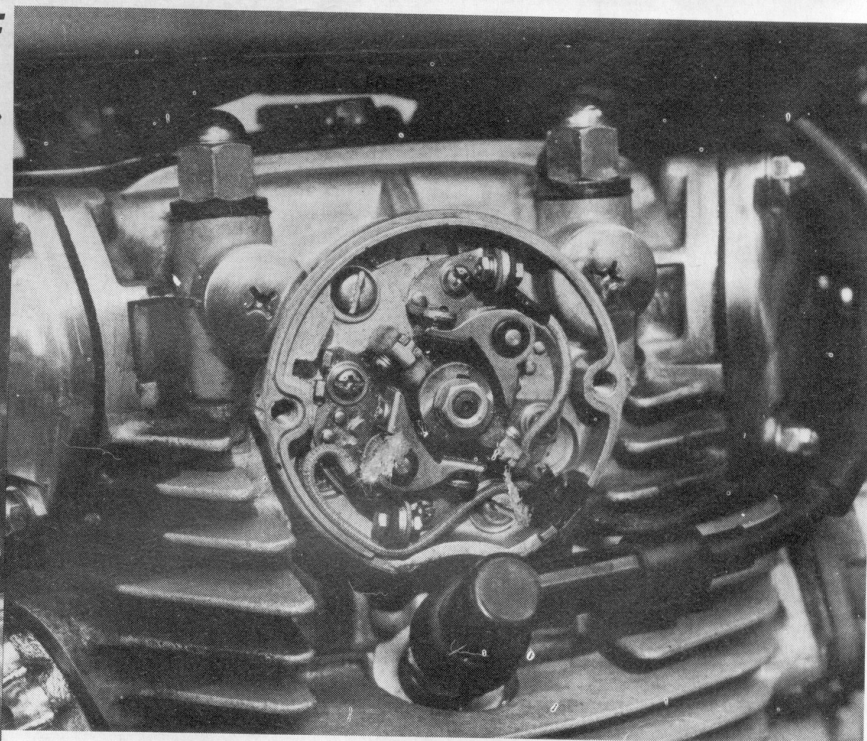
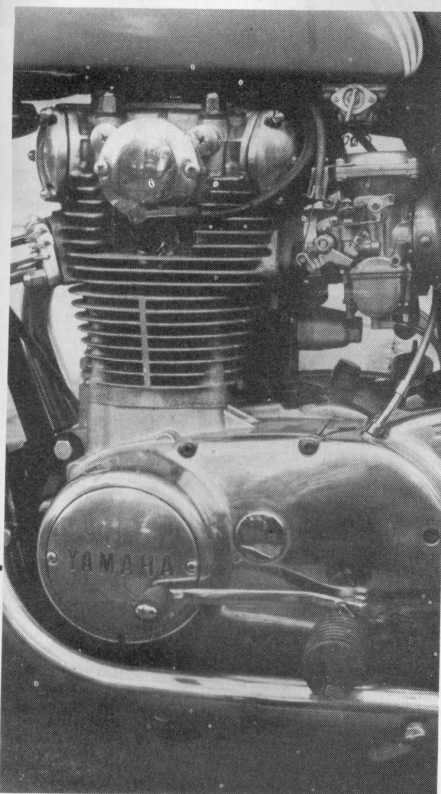


Intressant detalj på Yamaha:

Den enkla överliggande kamaxeln innehåller brytarmekanism, lätt åtkomlig på vänstra sidan om motorn.



de oroväckande snabbt. Efter att ha monterat bort skyddet över luftintaget och de fem gummipluggarna över luftålen i trumman upprepade vi bromsproven, men detta hjälpte inte. Det var stor skillnad på Triumphs bromsar, som var 100 % effektivare hela tiden och som inte verkade mattas även efter tre varv i högsta tänkbara hastighet kring Anderstorpbanan.

SPORTMASKINSTÄVLINGAR KAN HJÄLPA YAMAHA

Jag tror att det snabbaste sätt på vilket Yamaha kan komma loss från dessa problem är att börja tävla i sportmaskintävlingar, och utveckla sina maskiner efter hand man vinner erfarenheter i sådana lopp. För inte så många år sedan hade Triumph rykte om sej att inte ha några vidare vägegenskaper, men man började tävla i sportmaskinsklassen för en nio, tio år sedan, har Bonneville fått ett allt bättre rykte som en god väghållningsmaskin. Idag räknas den till och med som toppen i sin klass. Detta därför att såväl styrning som väghållning i övrigt har utvecklats efter de erfarenheter som fabriken vunnit på tävlingsbanorna. Detta är ett bland många bevis för hur tävlingsverksamheten medverkar till förbättringar som kommer standardmotorcyklarna till del och detta är också vägen för Yamaha om man någorlunda snabbt och effektivt vill utveckla sin 650:a.

YAMAHA DRIFTBILLIGAST

Av de två maskinerna var Yamaha billigast när det gäller bensin och olja. Trots att vi använde den längre körsträcka under testen än Triumph verkade det som om saker och ting skakade loss tidigare på Triumph, vidare fungerade aldrig signalhornet på denna cykel, och till detta kom så oljeläckage litet här och där. Vi hade ändå arbetat en hel del med Triumphcykeln, före testen, under det att vi inte rört en skruv på Yamaha. För att vara rättvis skall vi dock erkänna att Yamahan hade preparerats, först av den svenske generalagenten, därefter Z-Motor vid två servicegenomgångar, under det att Triumphen packats upp direkt från fabriken, och getts en första service blott, från MC-Center, Munkedal.

En del av oljeläcket hos Triumph hade kunnat stoppats på ett tidigare stadium, om bultar och skruvar dragits åt ordentligt redan från början. Bakkedjan var också så slak att den fordrade åtta varvs åtdragning av kedjesträckarna för att få normal sträckning.

En hel del detaljer varierar också på de två maskinerna, när det gäller åtkomlighet och användbarhet. Ett exempel är tändningsnyckeln, som sitter lättåtkomlig på Yamaha, mellan varvräknaren och hastighetsmätaren invid styrcentrum, under det att Triumphs tändningsnyckel sitter avigt till på högra panelen vid sidan om sadeln. För att nå dit måste föraren ta sin hand från styret, och det är omöjligt att se var den sitter när man kör — i den händelse man behöver vrida om tändningen när maskinen går. Vad händer om t. ex. gasen hänger sej i hög hastighet? Gissa!

Det hade varit mycket bättre att ha tändningsnyckeln på vänster sida om maskinen vilket det är på flertalet andra maskiner.

Av de två maskinerna var Yamaha den som hade den bättre finishen. Speciellt när det gäller detaljer. Triumph var lackad i mörkgrönt och guld på tank och skärmar,

forts på sid 38 ►►►

med svart ram. Yamahas finish var i guld och gräddvitt med breda linjer på tanken och med kromade skärmar.

TRIUMPH LEDER — ÄNNU SÅ LÄNGE!

En slutsummering för att finna vilken av maskinerna som är bäst. När det gäller prestandan så har Triumph ett bättre ax, men Yamaha har en något högre toppfart. Om det inte blåst så hårt på Anderstorp tror jag att Triumph också hade noterat den högre toppfarten, ty den accelererade nu fortfarande vid slutet av de 402 meter på vilka vi kontrollerade topphastigheten, medan Yamahan hade börjat att plana ut. Den är växlad för 173 km/timmen i toppfart. Men de mindre goda vägegenskaperna och bromsarna som mattades ganska snart, gjorde att Yamaha förlorade klart mot Triumph under banprovet som omfattade tre varv runt Scandinavian Raceway. På grusvägar vinner däremot Yamaha på poäng, för sitt bättre uppförande, och sin större komfort. Den japanska maskinen får också goda pluspoäng för sin absolut oljetäta motor och sin betydligt bättre verktygsutrustning än Triumph.

Men i stort måste Triumph få ett bättre betyg än Yamaha, på grund av bättre acceleration, bättre vägegenskaper, bättre bromsar och genomsnittligt bättre vägprenstanda. Men detta är väl egentligen endast som det bör vara, ty den brittiska fabriken har över 30 års erfarenheter bakom sej, när Yamaha endast är inne på sin andra säsong när det gäller stora fyrtakts twinmaskiner. Om man beaktar detta, är det en remarkabelt fin motorcykel som Yamaha släppt ut i marknaden, så nära Triumphs prestanda på så kort tid. Med sina stora resurser och sin progressiva marknadskenntedom kommer säkert japanerna att ganska snabbt rätta till det som vi har anmärkt på här, och sedan för Triumph — se upp!