



Yamaha's PR-man Rod Gould en technicus/testrijder Percy Tait klommen ondanks het slechte weer op de machines en draaiden rondjes totdat een lekke band op Tait's machine hier een einde aan maakte.

Motor
RIJ-INDRUK

YAMAHA XS650



DRIE jaar geleden testten we de toen vrij nieuwe Yamaha XS2, de 650 cc staande twin met enkele schijfrem voor. Die machine liet toen een prettige indruk achter; het was een echte motor, niet te zwaar, met lekker veel bottom-end-power, met opvallend weinig trillingen voor een staande twin, en als we ons goed herinneren trilde er toen tijdens die test zelfs geen lampje kapot, iets wat anno 1975 nog altijd uniek genoemd mag worden. Die XS2 had echter ook een nadeel; de stabiliteit op snelheid was maar zo-zo. Vanaf 140 km/u begon de machine vaak in een langzame frequentie te pendelen, en dan voelde je je niet happy om door te gaan tot de topsnelheid die toen in de buurt van de 180 km/u lag.

Dat onstabiele gedrag was er de oorzaak van dat de machine in slechts kleine aantallen zijn weg naar de kopers vond. Dat gold voor vrijwel geheel Europa, en dat kan een Japanse fabrikant, ingesteld op grote produktie-aantallen, niet hebben. In Amerika liggen zoals bekend de eisen heel anders, voornamelijk door de absurd lage snelheidsgrens. Dat verschil wordt steeds meer begrepen door de Japanse fabrikanten, zeker nu de totale Europese markt groot is en nog steeds groeit.

De Yamaha XS650 wordt nu door Yamaha gebracht als de opvolger van de XS2, en in de nieuwe ma-

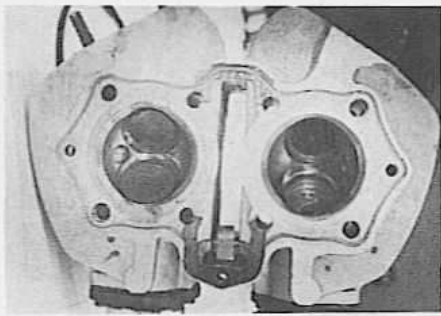
chine moeten volgens opgave van Yamaha Motor N.V. de speciale eisen van Europese rijders verwerkt zijn. Na de introductie van de nieuwe motor op het circuit van Zandvoort, waar een groep Europese vakjournalisten de machine onder helaas beroerde weersomstandigheden kon testen, kunnen we stellen dat op enkele punten inderdaad aan de Europese eisen voldaan is, maar op andere punten toch nog niet. De belangrijkste verbetering/aanpassing vinden we bij het frame. Dit is niet nieuw, maar een verbeterde versie van het oude frame. Voor de ontwikkeling daarvan is gebruik gemaakt van de adviezen van de bekende wegrenner Percy Tait, indertijd fabrieksrijder voor Triumph. Rond het balhoofd is het frame versterkt, en de voorste framebuizen zijn tot halverwege dubbelwandig gemaakt. Het balhoofd staat onder een iets andere hoek (iets minder steil) waardoor de wielbasis van de machine 25 mm groter geworden is, en waardoor ook de achterloop van het voorwiel vergroot is. Dit zijn gebruikelijke maatregelen om de stabiliteit te vergroten. Ook het achterframe is op diverse plaatsen versterkt, vooral rond de lagering van de achtersvork. Een andere wijziging, niet aan het frame, betreft de plaatsing van de remklauwen van de nu dubbele schijfrem in het voorwiel. Deze staan nu achter de vork, waardoor

de rotatietraagheid van de vork kleiner geworden is, en ook dat is normaal gesproken een verbetering.

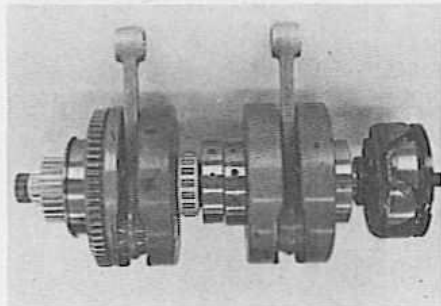
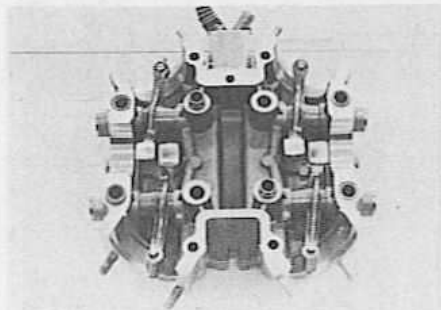
De machine wordt nu afgeleverd met een normaal stuur (hoewel de uitvoering met hoog en breed Amerikaans stuur ook nog bestaat) en dat is voor de snelrijders beter. Niet aangepast is echter de plaats van de voetrusten, die vrij ver naar voren staan, en een ander punt is dat als tankinhoud nog steeds 15 liter wordt opgegeven; de Europese eis ligt hoger!

De motor is in principe gelijk gebleven, niet verwonderlijk bij dit bewezen goede en uiterst betrouwbare ontwerp. Toch hebben de Japanse ingenieurs nog wel wat puntjes gevonden waarop de krachtbron te verbeteren of te rationaliseren was. Het grootste verschil vinden we bij de drijfstenen: deze zijn langer geworden (lagere vlaktedrukken van zuiger op cilinderwand), hebben een groter big-end lager, maar missen nu het naaldlager in het kleine oog. De pistonpen draagt nu rechtstreeks in de drijf-stang, die zelfs geen busje meer heeft, maar alleen een oppervlaktelaag (koperlegering) waarop de geslepen pen draagt.

De compressieverhouding is iets verlaagd, van 8,7 tot 8,4 : 1, er is een andere, langere nokkenas-kettingspanner gemonteerd, en de kettingwielen voor deze ketting hebben één, respectievelijk twee tan-

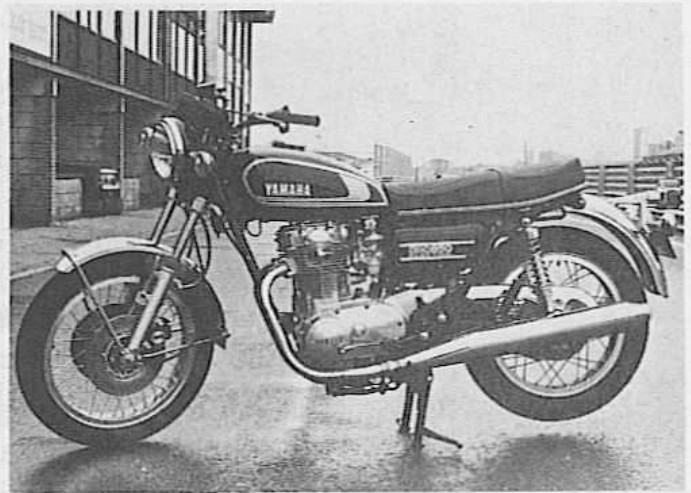


Links: De cilinderkop heeft ingegoten stalen verbrandingskamers. De tuimelaars zijn gelagerd in het kleppendecksel. De krukas is uit losse delen opgebouwd en op forse rol-lagers gelagerd.



den meer gekregen. De startmotor is vergroot tot 500 watt, en tevens is nu de kleplichter, vroeger noodzakelijk voor het starten, komen te vervallen.

De motor heeft nieuwe, stillere uitlaten. Het vermogen is iets lager geworden; het was 53 pk, nu geeft Yamaha Motor N.V. 50 DIN pk bij 7500 tpm, maar in de Japanse folder staat 49,1 SAE pk, en dat is beïndrukkend minder. In Duitsland zijn de geluidseisen nog strenger, d.w.z. niet in getalswaarde, maar bij de controle daarop. De machines die in Duitsland geleverd werden (de XS2) werden dan ook voor slechts 35 pk opgegeven, en gezien de erva-



ring tijdens de testronden op het Zandvoortse circuit geloven we dat deze machines aan de Duitse specificaties voldeden. Want 50 pk zat er zo voor het gevoel niet in; meer dan 150 km/u op de teller liepen de machines niet, en voor grote rijders bleek de vijfde versnelling een pure overdrive. De testmachines waren nog erg nieuw, slechts enkele honderden kilometers oud, dus nog niet helemaal los, maar dat alleen kon het verschil met de vroegere XS2 niet zijn.

Omdat het zo nat was (zelfs met natte sneeuw) kon er niet echt gegas worden op Zandvoort, en daardoor konden we ons nog geen echt oordeel vormen over de verbeterde stabiliteit, het voornaamste punt van de nieuwe motor. Het was echter zonder meer duidelijk dat die stabiliteit beter was, want volgas op het rechte eind was de machine volkomen stabiel. En ook op de snellere gedeelten achterin, waar je al gauw wat torsie in een frame kunt bespeuren, gedroeg de machine zich voorbeeldig. De enorm soepele motor maakte het rijden op de natte baan bijzonder gemakkelijk; het vermogen komt heel geleidelijk in, en ook bij lage toerentallen is er in verhouding veel trekkracht. Voor zover we ons kunnen herinneren lag het trillingsniveau van de nieuwe machine nog onder dat van de XS2,

en dat is een compliment voor deze staande twin. Koppelen en schakelen ging perfect; ook dat zijn fijne eigenschappen op een glad wegdek.

De machine heeft achter een gewone simplex trommelrem waarover niets bijzonders op te merken valt. De twee schijfremmen voor hadden natuurlijk iets last van de nattigheid. Je bespeurde dat vooral bij even bijremmen maar als er hard geremd moest worden, voor Panorama- en Tarzanbocht, was het meeste vocht snel van de schijven geveegd en was de rem verder goed en prima doseerbaar in de nattigheid.

Het is mogelijk dat Yamana om financiële redenen geen compleet nieuw rijwielgedeelte rond de succesrijke 653 cc-motor heeft willen bouwen, maar alleen het bestaande verbeterd heeft om de machine niet te duur te maken. Als dat de opzet is geweest, dan is Yamaha geslaagd.

De XS650 wordt aangeboden voor nauwelijks meer dan de oude prijs, namelijk f 5.999,— en dat is bijzonder prettig. Niet iedereen kan, of is bereid, om bedragen van rond de 10.000 gulden voor een motorfiets neer te tellen. Voor nog geen 6000 gulden biedt Yamaha met de XS650 een motor met zeer veel „value for money“!

GUUS VAN DE BEEK



TECHNISCHE GEGEVENS:

Motor: tweecilinder viertakt met enkele bovenliggende nokkenas — boring x slag 75 x 74 mm, cilinderinhoud 653 cc — compressieverhouding 8,4 : 1 — maximum vermogen 50 pk bij 7500 tpm, maximum koppel 5,15 kgm bij 6000 tpm — 2 constant vacuum carburateurs — druksmering met olievoorraad in carter — 12 Volt elektrische installatie met wisselstroomdynamo, elektrische starter en kickstarter, accu-bobine ontsteking.

Transmissie: primair door tandwielen, overbrengingsverhouding 2,667 : 1, meervoudige natte platenkoppeling, vijf versnellingen, overbrengingsverhoudingen 2,462 - 1,588 - 1,300 - 1,095 - 0,957 : 1, eindoverbrenging door ketting 1,91 : 1.

Rijwielgedeelte: dubbel wiegframe met enkel boven en middengedeelte, telescoop voorvork, op belasting instelbare achterveerelementen, hydraulisch gedempt — voorwiel: bandenmaat 3.25H-19, dubbele hydraulische schijfrem \varnothing 250 mm, achterwiel: bandenmaat 4.00H-18, simplex trommelrem \varnothing 180 mm, aluminium velgen — afmetingen: totale lengte 2175 mm, wielbasis 1435 mm, breedte 780 mm, hoogte 1095 mm, grondspeling 135 mm, gewicht 215 kg (vermoedelijk incl. olie en benzine), inhoud tank 15 liter.

Prijs: f 5.999,—.

Fabrikant: Yamaha Motor Co., Ltd., Nakajo, Japan.
Import: I.M.N. B.V., Ceintuurbaan 197-199, Rotterdam.