

Lopen we de fiets verder langs, dan zien we de uitlaten naar binnen en scherp omhoog krullen in een zo te zien geslaagde poging de grondspeling te verbeteren. Ook aan het blok zelf is daarvoor hard gewerkt, want aan de linkerzijde verdween de dynamo om achter de linker cilinder weer voor de dag te komen.

Of al dat optimisme gerechtvaardigd is moet nog blijken over een maand of wat, wanneer we de machines ook mogen menen.

Naar de geometrie kijkend, zouden we zeggen dat daarin geen aanleiding te vinden is om te rekenen op grote wendbaarheid of bijzondere rechtdoorstabiliteit. Het zijn de gewone Japanse maten. Alleen de zithoogte is wat bescheidener dan doorgaans, iets waar men bij Yamaha vaker op gaat letten, zei men. Vering en demping zien er recht toe recht aan uit. Het „remmenpakket” bestaat uit twee schijven vóór en een trommelrem achter. In die schijven, of liever de klauwen, vinden we nog geen gesinterde blokjes, maar er werd wel gesproken over een eigen ontwikkeling van nieuw

remmateriaal. De wielen waarin die remmen huizen zijn van het type

dat we in de watergekoelde 350 al gezien hebben: „meegebogen” gegoten wielen. „We wilden een eigen stijl, die snelheid doet doorschemeren”. Of het ook even stevig is lijkt de vraag.

Diverse onderdelen zijn aangepast aan de Europese eisen. Zo is er een 19,5 liter tank present en een erg groot uitgevallen koplamp met halogeenuitlaten, die overigens vaker terugkeerde op andere modellen.

De banden zijn niet tubeless. Yamaha wil het nadrukkelijk niet in Europa, vanwege de hier heersende zelf-sleutelarij. „Een Amerikaan blijft er wel vanaf, maar hier vinden we de risico's van onoordeelkundige reparaties te groot”.

De XS 850

De XS 850 is een opgeboorde versie van de 750 driepitter, met als grootste veranderingen, naast de veranderde boring (slag is met 68.6 gelijk aan de oude en de 1100), de „Europese” uitlaten, een grote koplamp en de verwijderde kickstarter. Het vermogen steeg behoorlijk (van 68

De RD 350 kreeg in Hamburg een 250-broertje.



naar 79 pk) bij een iets lager toerental. Ook heeft men, volgens de informanten tenminste, een twintigtal kilo's kunnen kwijt-raken. Er wordt nu gesproken over 236 kg. Een eigenlijk niet al te krachtig veranderd model, maar als de voortekenen ons niet bedriegen kan hij op de weg toch heel wat

anders gaan betekenen dan zijn voorganger.

SR 250 SE

Een derde zeer opvallende fiets in Hamburg was de SR 250 SE.

„We zien een hele groep ridders die op hun gemak motor willen rijden zonder de dwang zichzelf te bewijzen. Geen racestuur-tjes en geen opgebogen uitlaten dus. Daarvoor hebben we nu een hele lijn Specials”. Hoe het ook zij, de 250 SE is onder die Specials in ieder geval een heel aardig exemplaar en natuurlijk ook de kleinste die in ons land verkrijgbaar is. De 250 Special is gebaseerd op de XT 250 off road, maar dan spreken we wel alleen over het blok.

En dan nog zijn er grote verschillen aan te wijzen. De SE heeft namelijk alleen elektrische

(Boven) 650 SE en XT 250.

