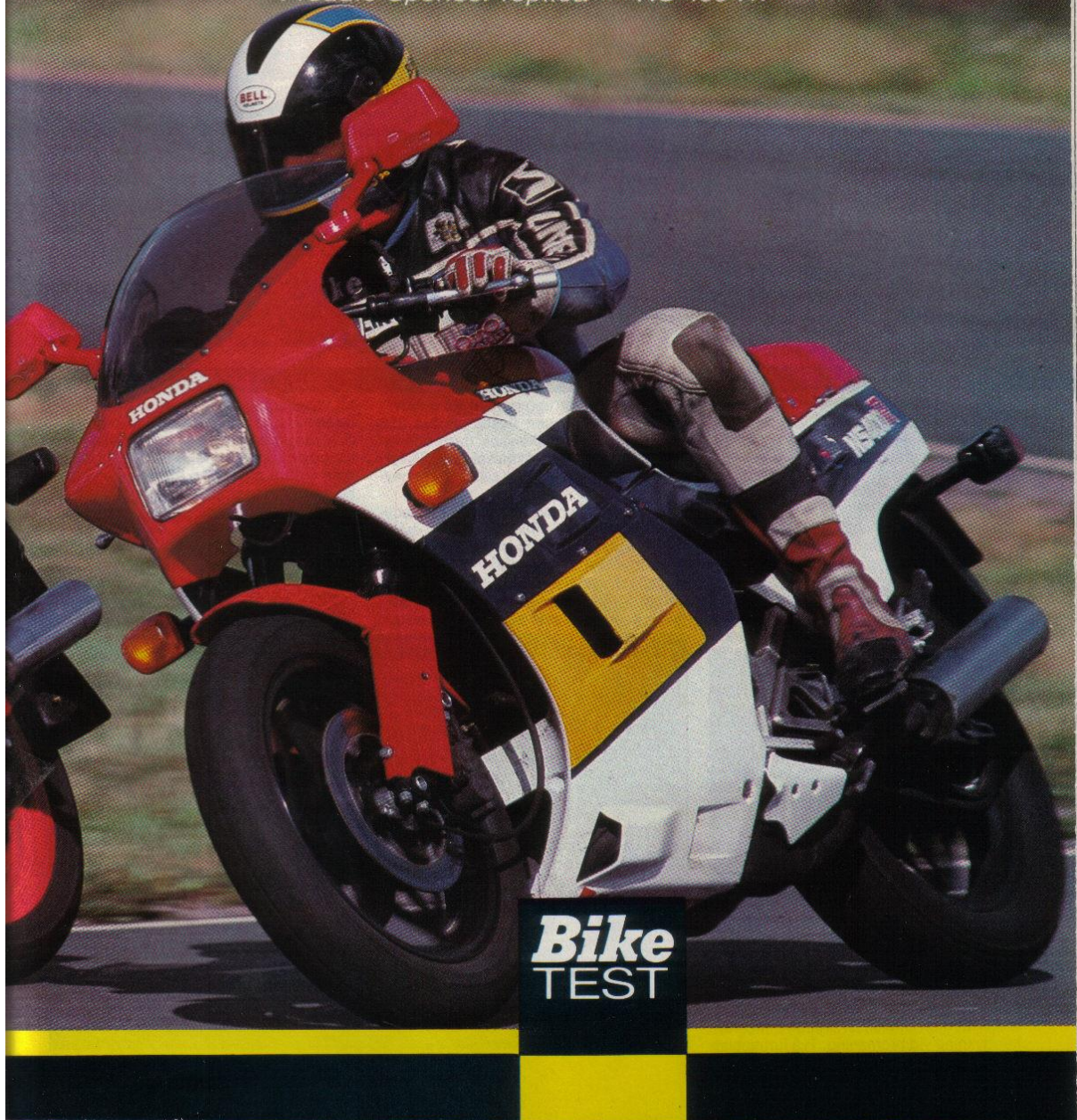


# KNALLHATTARNA

Den vassa Yamaha RD 350 F har genomgått en smärre ansiktslyftning för att få ordentligt grepp om 400-klassen. Men räcker det för att knäcka Hondas läckra, avancerade och dyra Freddie Spencer replica — NS 400 R?



**Bike**  
TEST



**T**vå verkliga godsaker i 400-klassen bjuder på höga prestanda och goda vägegenskaper, samtidigt som försäkringskostnaden kan hållas på en rimlig nivå. För dem som väljer bland de vassaste i klassen finns två alternativ; *Honda NS 400 R* eller *Yamaha RD 350 F*. Det är bara ur tvåtaktsmaskinerna man lyckats krama ur verkligt hög effekt, hittills. Och det är två ettriga tvåtaktskonkurrenter som gör upp i ett hårt test.

Honda NS 400 R presenterades förra året som en replica av Freddie Spencers NS 500 racer med vilken han vann VM 1983. Och visst har cykeln fått en race-mässig, läcker design. Den röd, blå, vita Hondan väcker uppmärksamhet varån den parkeras. En gul ruta på kåpens sidor utgör botten för ett tävlingsnummer, det är bara siffran som fattas. Detaljer som in-kapslad framgaffel och sidostöd vittnar om att man ansträngt sig för att ge maskinen god aerodynamik.

Under tanken löper en aluminiumbalk som förbinder styrhuvud och svingarmens infästning innan den fortsätter i ett par vagnar under motorn upp till styrhuvudet igen. Svingen, också den av aluminium, ser mycket förtroendeingivande ut. Ett 130/70 V 17-däck sitter på 17-tumsfälg bak. En enkel Showa-dämpare växlas ut progressivt genom Pro-Links-systemet. Dämpningsjustering saknas, men förspänningen justeras enkelt via en hydraulöverföring. Framgafflarna från Showa har 37 mm diameter och en mekanisk anti-dive motverkar dykning vid bromsning. Två luftnipplar

längst upp styrar upp gaffeln vid behov.

Bromsutrustningen består av två 256 mm skivor med tvåkolvsock fram och en 220 mm skiva med tvåkolvsock bak. Skivorna har borrats något för bättre vattenavledning.

Motorns konstruktion är unik. En trecylindrig v-motor! Vinkel mellan de båda främre cylindrarna och en enkla bakre är 90 grader. Men till skillnad mot originalet; Freddie Spencers NS 500, är alltså cylinderparet vinklat framåt och den enkla bakre cylindern står rakt upp. Lösningen gör

att växellåda och motor lättare kan integreras till en kompakt enhet och att de båda övre ramrören kan dras rakare mellan styrhuvud och svinginfästning. Dessutom får man lättare plats med elkomponenter för landsvägen, exempelvis batteriet.

Mellan cylindrarna sitter tre 26-millimeters Keihin-förgasare inklämda på typiskt Honda-manér. Kallluft kommer från luftfiltret under bensintankens främre del.

På en modern tvåtaktare behövs något system för att förbättra mellanregister-effekten vid höga effektuttag på topp. Och

#### PRESTANDA

<b>EFFEKT maximal (hk)</b>	<b>VIKT fulltankad (kg)</b>
HONDA 59,3	YAMAHA 169
YAMAHA 53,2	HONDA 192
<b>EFFEKT vid 100 km/h på högsta växel (hk)</b>	<b>VIKT effektförhållande (kg/hk)</b>
YAMAHA 22	YAMAHA 3,17
HONDA 17	HONDA 3,23
<b>0—402 METER acceleration (s)</b>	<b>BROMSSTRÄCKA från 100 km/h till stopp (m)</b>
HONDA 12,72	HONDA 34,0
YAMAHA 13,63	YAMAHA 34,3
<b>70—130 KM/H acceleration (s)</b>	<b>BRÄNSLEFÖRBRUKNING</b>
YAMAHA 5,28	genomsnittlig (lit/mil)
HONDA 5,47	HONDA 0,66
<b>70—130 KM/H på högsta växel (s)</b>	YAMAHA 0,73
YAMAHA 13,7	<b>AKTIONSRADIE</b> vid ovanstående bränsle-
HONDA 22,68	förbrukning (km)
<b>TOPPFART med liggande förare (km/h)</b>	HONDA 281
HONDA 207,6	YAMAHA 256
YAMAHA 182,7	

Hondas patent kallas ATAC. Under 7500 varv öppnar en ventil en extra avgaskammare på de båda främre cylindrarna. Den extra kammaren stämmer av avgassystemet bättre för låg- och mellanregister. Över 7 500 varv stängs ventilen och avgassystemet är optimalt anpassat för hög topp effekt. Honda har tagit i ordentligt och man anger höga 72 hk i maximal effekt. Den enkla bakre cylindern saknar ATAC.

**LÄTTAD OCH FÖRBÄTTRAD**

Yamaha RD 350 har många år på nacken vid det här laget och till i år har man sett igenom konstruktionen och förbättrat den på flera punkter. Syftet är att ge mer effekt, mindre vikt och ökad driftsäkerhet.

Hjärtat i konstruktionen är den tvåcylindriga tvåtaktsmotorn på 347 kubik. Motorn har naturligtvis Reed-ventiler och Yamahas YPVS-system med rörlig avgasport för bättre mellanregistereffekt. Borrning och slag är samma som förra året, men insugs- och avgasportarnas utformning har ändrats och en ny kanal förbinder insugs- och överströmningskanalerna. Förbränningsrummet har tidigare varit kupformat, men har nu ett kilformat utförande med konstant vinkel mellan cylinderruhudets yta och tändstiftet, vilket ska ge en effektivare förbränning.

Ett nytt racingliknande avgassystem och tidigare lagd tändning ska tillsammans med de här åtgärderna ge fyra hästar mer effekt. Den uppgivna effekten är nu 63 hästar.

Chassit är i stort sett oförändrat. Dubbel vagggram i rundrör av stål med kompakta mått. Alu-sving och 18-tumshjul fram och bak ger smidiga men samtidigt stadiga vägegenskaper. Bakhjulet avfjädras med ett progressivt Monocrosssystem där den enkla stötdämparens förspänning kan justeras med ett verktyg i sju lägen. Framgaffeln är luftassisterad och har 34 mm diameter. Att jämföras med Hondans 37. Antidive saknas, men ett variabelt dämpnings-system tar hänsyn till både slagets längd och hastighet och kan därmed till viss del minska gaffelns ihoptryckning vid bromsning.

Bromskomponenterna går inte av för



En prydlig instrumentering där röda siffor och diskreta blinkerslampor minskar tydligheten något.



Ett litet 4 Ah-batteri ger reserv för elförsörjningen. Påfyllning av tvåtaktsolja för separat-smörjningen sker under sadeln.



Hondas recept för bättre mellanregistereffekt heter ATAC. En extra kammare öppnas på lågvarv så att avgassystemet stäms av bättre. Enbart de två främre cylindrarna har systemet.

Ett kompakt och snabbstyrt bygge i aluminium. Körställningen är förhållandevis moderat och kåpan skyddar tint.



hackor. Tre 267 mm skivor bromsas av dubbelverkande ok. Långa skåror är urtagna för bättre vattenavledning och lägre vikt.

Hjulen har dessutom fått en ny klenare utformning för lägre ofjädrad vikt. Enligt fabriken är de gjutna aluminiumhjulen ungefär ett halvt kilo lättare var.

Helkåpan är samma som förut, även om lackeringen ändrats till det bättre. Lägre sadelhöjd ger lägre körposition och fören kommer lättare ner bakom kåpan. Fortfarande utan att benvinkeln blir ansträngande.

Vi inleder testet genom att ta ut cyklarna på Sviestadsbanan utanför Linköping. Vesa Kuitalahti som tidigare vunnit Lilla Superbikeklassen med RD 350 ingår i test-laget.

— Jag har kört mycket med RD 350 och vet att den fungerar utmärkt på bana, kommenterar Vesa inför testet. Däremot har han inte provat NS 400 R tidigare.

Sviestadsbanan är en jämn och ganska kort bana och varvtiderna ligger runt minuten. Efter start- och mål-rakan kommer ett s-parti och en klurig sektion fram till Torparsvängen då banan vänder tillbaka på en lång raksträcka där cyklarnas accelerationsresurser är avgörande betydelse. Efter Bergskurvan i andra ändan är varvet fullbordat.

**KAPPLÖPNINGEN**

Det krävs inte många varv för att konstatera att Honda NS 400 R sticker ifrån Yamaha RD 350 F utan större ansträngning. Men så har också Honda-teknikerna tagit

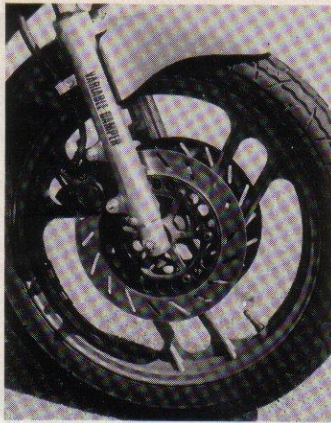


Förspänningen av bakhjädern sker hydrauliskt. Stötdämparen är hård redan i grunden och det mjukaste laget fungerar bäst.



Verkligen häftiga bromsar. Dubbelkolvsocken och 256 mm skivorna är oerhört effektiva. Antidiveverkan är justerbar i fyra lägen och framgaffeln är inklädd för att minska luftmotståndet.

FOTO: BJÖRN RENVALL



Dubbelverkande ok och 267 mm skivor ger effektiv bromsverkan. Framgaffeln har variabel dämpning som tar hänsyn till både slagets hastighet och längd.

**Honda-teknikerna har ansträngt sig för att ge NS 400 god aerodynamik och mätutrustningen stannar mycket riktigt på 207,6 km/h.**

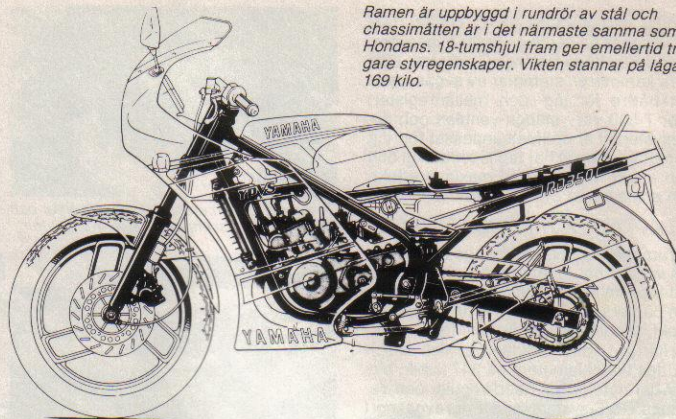
i ordentligt med ett sofistikerat bygge med dyra lösningar. Något som också visar sig på prislappen. Yamahas större framhjul ger stadiga och lite tröga styregenskaper och maskinen låter sig inte lika lätt läggas ner och kastas om i s-partierna. Men vikten är låga 169 kg och cykeln känns fortfarande behändig att hantera. Men vid en direkt jämförelse är skillanden tydlig. Honda NS 400 R har excellenta vägegenskaper. Den låter sig utan motstånd slängas ner i hård kurvtagning utan att bekommas det minsta. Och bromsarna är ordentligt tilltagna. Två fingrar räcker.

— Yamahas centralstöd måste monteras bort, det tar i tidigt. Speciellt åt vänster, rapporterar en svettig testförare till protokollföraren i depån. Hondan saknar centralstöd helt och här finns ingenting som tar i. Yamahabromsarna fungerar också bra, men har inte riktigt samma överlägsna bett som Hondans. Vid bromsproven senare visar det sig att båda maskinerna stannar på ungefär samma sträcka; 34 meter, från 100 km/h. Men det är däckens fäste som sätter gränsen för bromskapaciteten.

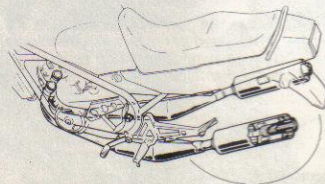
Vid en summering av banracingegen-skaper kan vi konstatera att det blir skillnaden i motoreffekt och register som gör Hondan snabbare runt Sviestad. Med en

Varvräknaren är centralt placerad i en enkel och överskådlig instrumentering.

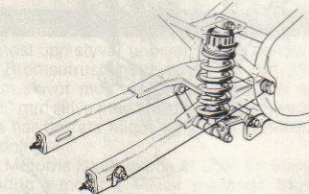
44



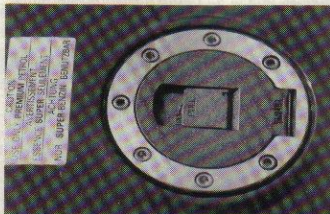
Ramen är uppbyggd i rundrör av stål och chassimåtten är i det närmaste samma som Hondans. 18-tumshjul fram ger emellertid trögare styregenskaper. Vikten stannar på låga 169 kilo.



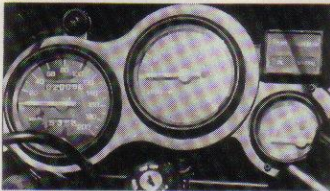
Avgassystemet är nytt för i år och ger ett tuffare utseende. Effekten är dock fortfarande oförändrad, trots högre effektoppgift från fabriken.



Det progressiva Monocrosssystemet har lite väl mjuk fjäder som kan förspännas med verktyg.



Snabbtanklocket kräver nyckel för att kunna öppnas, och enbart superbensin (98 oktan) får användas.



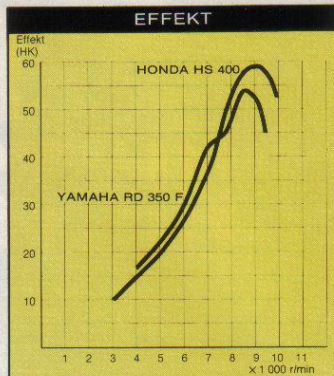
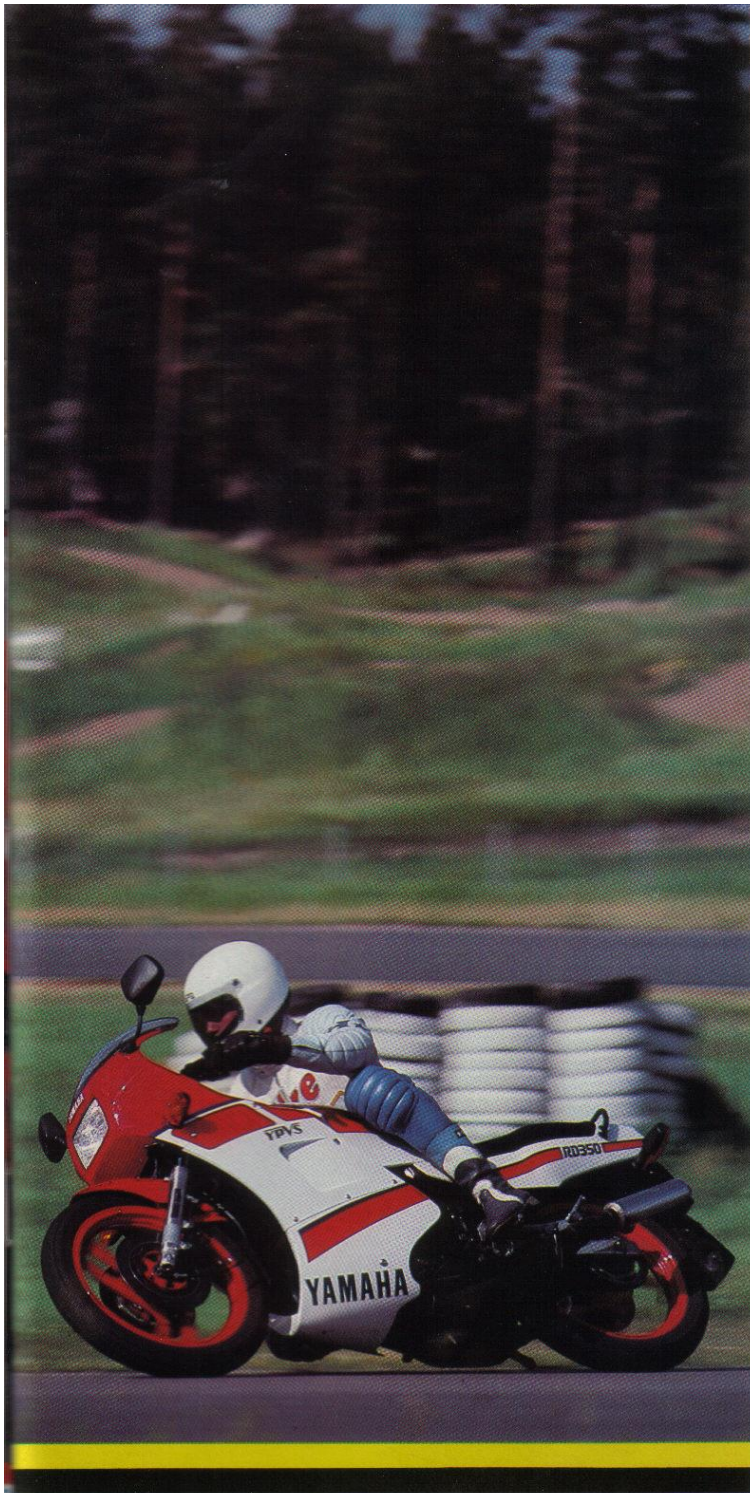
Varvräknaren är centralt placerad i en enkel och överskådlig instrumentering.

	POÄNGTABELL	
	HONDA NS 400	YAMAHA RD 350 F
<b>MOTOR</b>		
TOPPEFFEKT	4	3
TOTALEFFEKT	3	2
VRIDMOMENT	2	3
ACCELERATION	4	3
MOTORKARAKTÄR	3	3
SUMMA:	16	14
<b>TRANSMISSION</b>		
VÄXELLÄDA	4	4
KRAFTÖVERFÖRING	4	4
SUMMA:	8	8
<b>CHASSI</b>		
STYRNING	5	4
STABILITET	5	5
HANTERING LÅGFART	5	5
KURVTAGNING	5	5
FJÄDRING	4	3
BROMSAR	5	4
VIKT	4	5
SUMMA:	33	31
<b>FÖRARMILJÖ</b>		
KÖRSTÄLLNING	4	4
KOMFORT	4	4
KÄPA	5	4
INSTRUMENT, REGLAGE	4	4
SUMMA:	17	16
<b>LANDSVÄGSEGENSKAPER</b>		
BENSINFÖRBRUKNING	3	2
AKTIONSRADIE	3	2
PASSAGERARE	3	3
SUMMA:	9	7
<b>EKONOMI</b>		
INKÖP	2	4
KOSTNADER 1000 MIL	4	3
SUMMA:	6	7
<b>TOTALT:</b>	<b>89</b>	<b>83</b>

viss reservation för Yamahas lite väl mjuka bakfjädring uppför sig båda maskinerna mycket fint på bana.

Hondans starkare motor och genomarbetade aerodynamik ger utslag också vid toppfartsproven. Mätutrustningen ger imponerande utslag; 207,6 km/h i verklig fart. Yamahaföraren halkar efter med fortfarande mycket höga 182,7 km/h.

Annars upplevs Yamahas effektre-gister som mer användbart vid normal landsvägskörning. Honda är högt växlad och sexan kommer till användning först över 140 km/h. Annars får körningen ske på trean och fyran om effekt ska finnas till hands. Yamahan är också toppig, men inte fullt så extrem som Hondan. Sexans växel fungerar utmärkt för touring.



Yamahan ger lite mer effekt upp till 7 500 varv då Hondan kliver ifrån med maximalt sex hästar. NS 400 är däremot onödigt högt växlad. Vid 100 km/h på högsta växeln har RD 350-föraren 22 hästar tillhands, medan Honda-föraren bara har 17.

Det Hondan förlorar i ett smalare register tar den igen genom lägre bensinförbrukning. Hondan drar mer vid jämn fart i låga hastigheter medan förhållandet vänder runt 100 km/h. Förmodligen spelar Hondans fina aerodynamik en viss roll. När förbrukningen mättes vid blandad körning förbrukade Hondan 0,66 och Yamahan 0,73 l/mil i genomsnitt.

Ingen av cyklarna har speciellt extrem körställning. Långa landsvägsetapper i sadlarna är inga problem alls. Körställningen är sportigt framåtlutad och vilsam för långa turer. Inte heller stör några vibrationer föraren i nämnvärd grad.

Tvåtaktsoset får bakomvarande motorcyklist suga i sig.

På teststräckan kopplas utrustningen på för accelerationsmätningar. Cyklarnas korta register gör starten från stillastående till engelska kvartsmilen knepig. Det gäller att inte låta varvet falla under 8 respektive 7 000 varv, något som ställer stora krav på kopplingen. Yamahan är betydligt enklare att starta jämfört med Hondan som lider både av smalare register och högre växlade etta.

Vi läser av 12,72 och 13,63 sekunder för NS 400 R respektive RD 350 F. Mycket goda tider för de små maskinerna.

#### SKÅLLAT TROLL

Men Hondan vinner inte alla accelerationsronderna. Framför allt inte provet från 70 till 130 m/h på högsta växeln. NS 400 är extremt seg på högsta växeln i de låga farterna och tar hela 22,68 sek på sig. Under goda förhållanden. Yamahan är betydligt piggare och nöjer sig med 13,7 sek. Också vid maximal acceleration ligger Yamahan aningen före, men det beror i första hand på mer passande utväxling för just det accelerationsprovet.

Vid ett besök på vägen konstaterar vi något förvånade att Hondan väger mer än Yamahan trots aluminiumram. Visaren stannar obevekligen på 192 respektive 169 kilo med cyklarna fulltankade. För-

**Yamahamotorn ger lite mer effekt i mellanregistret och lägre utväxling ger mer användbar kraft vid normal körning.**

modligen är det Hondans mer avancerade motorupbyggnad som ger några extra kilon.

Om vi dividerar vikt och maximal effekt får vi fram ett vikt/effektförhållande som faktiskt blir förmånligare för Yamahan; 3,17 mot 3,23 kg/hk, vilket borgar för god acceleration. Men också motorns effektkaraktär och registrets bredd spelar in och här har Hondan ett visst övertag.

Bilden börjar klarna så smått och vi har två mycket användbara cyklar i klassen. Hondan har mer effekt och går fortare, men Yamahan kommer inte långt efter. På banan är Hondan snabbare främst tack vare starkare motor och på landsvägen är de båda likvärdiga. Hondan drar emellertid mindre bensin och vinner några poäng även i landsvägsronden.

Honda NS 400 R kammar hem höga poäng för det fina chassit som både är snabbstyrt och stadigt. Fjädringskomponenterna arbetar fint, även om man alltid kan önska fler inställningsmöjligheter. Också Yamahans fjädring får bra betyg, men bakfjädern kan sättas i hårdaste läget direkt och fortfarande är den mjuk vid passagerarkörning.

Hondan är mer påkostad med fler avancerade lösningar och allt är inklätt i en läcker förpackning. Yamahan är billigare i inköp, vilket också märks i utförandet. Om Hondans extragodis motiverar det betydligt högre priset är däremot en helt annan fråga.

Yamaha har medvetet undvikit alltför avancerade och dyra lösningar för att hålla nere priset på RD 350. Man menar att köparna i 400-klassen ofta är yngre personer med begränsad ekonomi.

Men att köpa motorcykel i den billigaste försäkringsklassen behöver inte nödvändigtvis bara handla om ekonomi. Cyklarna är lättare och enklare att hantera samtidigt som man i praktiken inte behöver försäkra så mycket i prestanda jämfört med större maskiner.

Och visst kan man använda både Honda NS 400 R och Yamaha RD 350 till både det ena och det andra även om motorn är en tvåtaktare och effektkurvan spetsig. Båda tankas med ren bensin, Hondan nöjer sig med blyfri 95 medan Yamahan kräver 98 oktän. Tvåtaktsoljan fylls i en behållare under sadeln och blandas med bensinen automatiskt.

Vinnare i testet blir Honda NS 400 R med vassare motor och vägegenskaper av högsta klass. Allt inlaget i ett läckert paket. Tyvärr gör toppig motoreffekt och hög utväxling att växellådan måste användas flitigt.

Mot den bakgrunden är den billigare Yamaha RD 350 F ett förnuftigt alternativ. ●

	HONDA NS 400 R	YAMAHA RD 350 F
<b>MOTOR</b>		
TYP	3-cyl, 2-takt, V 90° vattenkyld	2-cyl, 2-takt, vattenkyld
SLAGVOLYM	387 cm <sup>3</sup>	347 cm <sup>3</sup>
BORRNING/SLAGLÄNGD	57,0/50,6 mm	64,0/54,0 mm
KOMPRESSIÖNSFÖRHÅLLANDE	6,7:1	6,0:1
FÖRGÄSARE Ø	Tre Keihin 26 mm	Två Mikuni 26 mm
TÄNDNING	Brytarlös	Brytarlös
OLJESYSTEM	Separatmörjning	Separatmörjning
VOLYM OLJA	2,0 (motor) + ca 2 (oljetank) liter	1,7 (motor) + 1,6 (oljetank) liter
VOLYM KYLVÄTSKA	1,93 liter	1,5 liter
MAX ANGIVEN EFFEKT/VARV	53 kW (72 hk)/9 500 r/min	46 kW (63 hk)/9 000 r/min
MAX UPPMÄTT EFFEKT/VARV	43 kW (59 hk)/9 000 r/min	40 kW (55 hk)/9 000 r/min
MAX UPPMÄTT VRIDMOMENT/VARV	48 Nm/8 500 r/min	43 Nm/8 500 r/min
<b>TRANSMISSION</b>		
PRIMÄRDRIVNING	Rakskurna drev	Snedskurna drev
KOPPLING	Flerskivig vät	Flerskivig vät
ANTAL VÄXLAR	6	6
SEKUNDÄRDRIVNING	O-ringskedja	O-ringskedja
MOTORVARV VID 100 KM/H		
PÅ HÖGSTA VÄXELN	4 500 r/min	5 200 r/min
<b>CHASSI</b>		
HJULBAS	1 385 mm	1 385 mm
GAFFELVINKEL	26,5°	26°
FÖRSPRÅNG	100 mm	96 mm
SADELHÖJD	790 mm	790 mm
STYRETS BREDD	630 mm	655 mm
FJÄDRING FRAM/SLAG	Showa 37 mm/120 mm, luftfäss	34 mm/140 mm, luftfäss
FJÄDRING BAK/SLAG	Pro Link, Showa/100 mm, just förspänning	Monoshock/100 mm, just förspänning
DÄCK FRAM	100/90 V 16	90/90 H 18
DÄCK BAK	130/90 V 17	110/80 H 18
BROMS FRAM Ø	Två 256 mm skivor, tvåkolvsok	Två 267 mm skivor, dubbelverk, ok
BROMS BAK Ø	220 mm skiva, tvåkolvsok	26 mm skiva, dubbelverk, ok
EFFEKTIV TANKVOLYM	18,6 liter	18,7 liter
REK OKTANTAL	Blyfri 95	98
UPPMÄTT FULLTANKAD VIKT	192 kg	169 kg
<b>ELSYSTEM</b>		
BATTERI	12 V/4 Ah	12 V/5,5 Ah
GENERATOREFFEKT	160 Watt	196 Watt
STARTSYSTEM	Kick	Kick
HUVUDSTRÅLKASTARE	60/55 W H4	60/55 W H4
INSTRUMENT	Hastighet, varv, temperatur	Hastighet, varv, temperatur
<b>HASTIGHETSMÄTAREN VISADE:</b>		
50 KM/H	58	52
100 KM/H	115	104
150 KM/H	170	161
<b>EKONOMI</b>		
PRIS PÅ GATAN	39 900:—	35 950:—
KOSTNADER DE FÖRSTA 1000 MILEN (EXKL DÄCK):		
BENSIN	2 376:—	2 847:—
OLJA	400:—	400:—
SERVICE CA (INTERVALLER)	830:— (600 mil)	830:— (600 mil)
FÖRSÄKRING, ZON 4, 30 % BONUS, 6 mån	785:—	785:—
SUMMA	4 391:—	4 862:—
BRÄNSLEFÖRBRUKNING VID KONSTANT FART:		
70 KM/H	0,46 ltr/mil	0,43 ltr/mil
90 KM/H	0,55 ltr/mil	0,49 ltr/mil
110 KM/H	0,60 ltr/mil	0,66 ltr/mil
130 KM/H	0,83 ltr/mil	0,91 ltr/mil
SNITTFÖRBRUKNING TEST	0,66 ltr/mil	0,73 ltr/mil
<b>RESERVDELSPRISER</b>		
OLJEFILTER	91:—	28:—
LUFTFILTER	528:—	344:—
BROMSBELÄGG FRAM	416:—	656:—
KOPPLINGSLAMELLER	686:—	3 832:—
EN LJUDDÄMPARE	2 907:—	2 034:—
BENSINTÄNK	582:—	371:—
KOMPLETT FRAMSKÄRM	516:—	649:—
TOTALT	5 726:—	7 914:—
FÄRG	Röd, blå, vit	Röd/vit
<b>GENERALAGENT</b>		
	Sportmanship Import AB Box 10173 434 01 KUNGSBACKA	Hallman & Eneqvist Motor AB Box 600 136 26 HANDEN