

Honda NS 400, Kawasaki GPz 600, Suzuki RG 500, Yamaha RD 500

# STAR WARS

**Yamaha RD 500 har fått härja ostört länge i Starbike Cup, men nya seriösa konkurrenter från Honda, Kawasaki och Suzuki utmanar den sittande mästaren.**

**Efter en hård match framstår en klar vinnare — och bästa Starbike 1985.**

När Yamaha förra året lanserade sin tvåtaktsbomb — RD 500 — som genast sopade rent i Starbike Cup tvingades övriga japanska tillverkare att se om sitt hus.

Och resultatet lät inte vänta på sig.

Kawasakis potenta fyrtaktare GPz 600 R var den första att ta upp kampen med Kenny Roberts-repican. Och i mitten av juli kom de efterlängtade tvåtakts racerreplicorna från Suzuki och Honda; RG 500 Gamma och NS 400 R.

Maskiner som för klassens prestanda ett snäpp närmare de större bröderna i 750-klassen. På papperet är siffrorna minst sagt konkurrenskraftiga, vad sägs om en effekt på 95 hästar och fulltankad vikt på strax över 170 kilo?

Hur väl rimmar teori och praktik? Vilken är snabbast på roadracingsbanan och de kurviga vägvagnsnitten. Och vilka fungerar även vid normal landsvägskörning?

Vi har testat starbikecyklarna på den krävande Gelleråsbanan utanför Karlskoga, där cyklarnas prestanda men också chassi- och fjädringsegenskaper obönhörligen får bekänta färger, tillsammans med endurance och superbikeförarna Anders Andersson och Per Jansson.

Dessutom har vi kört åtskilliga mil landsväg för att utröna om de sportiga maskinerna bjuder någon komfort och bränsleekonomi på långa resor.

Efter ett hårt testförande där cyklarnas egenskaper omvandlas till hästkrafter, vridmoment, sekunder, liter och meter började bilden av vinnaren i starbikeklassen stå helt klar.

Vi ska inte gå händelserna i förväg och avslöja vinnaren riktigt än, utan vi börjar med en teknisk genomgång av de fyra maskinerna.

## TRECYLINDRIG V-MOTOR

Hondas NS 400 R sägs vara en replica av den trecylindriga NS 500 med vilken Freddie Spencer vann VM 1983 och övriga fabriksförare för Honda fortfarande använder.

Liksom racermotorn är NS 400:as motor naturligtvis en trecylindrig 90-graders V-motor, men till skillnad mot fabrikkarna har NS 400 de två cylindrarna riktade framåt och den tredje rakt uppåt. Den lösningen gör att koppling och växellåda lättare

kan integreras till en kompakt enhet och att de övre ramrören kan dras från styrhuvud till svingarmens infästning. Dessutom får landsvägsattribut typ batteri lättare plats.

Mellan cylindrarna sitter tre 26-millimeters Keihinförgasare inklämda. De får kall luft från luftfiltret ovanför förgasarna, under bensintankens främre del.

På alla tvåtaktsbehövs någon form av variabel avgasvolym för att hög toppeffekt ska kunna kombineras med användbart pulver även i mellanregistret. Hondas system heter ATAC, vilket innebär att en ventil lämnar en extra avgaskammare öppen under 7 500 varv och därigenom anpassar avgassystemets volym för god mellanregistereffekt. Över 7 500 varv stänger ventilen och avgassystemet är anpassat för maximal effekt på höga varv.

NS 400 R har endast ATAC-kamrar på de båda främre cylindrarna. Den bakre, upprättstående cylindern har avgassystemet anpassat för högvärveffekt hela tiden, vilket gör att den cylindern inte hjälper till lika mycket som övriga i mellanregistret.

De tre Nikasil-behandlade cylindrarna jobbar till skillnad mot RD 500 och RG 500 Gamma med en gemensam vevaxel. Motorkonstruktionen i sig ger naturligtvis upphov till en hel del oönskade vibrationer, men det har man löst genom att gummiupphänga motorn.

Också fyrkantssramen i aluminium är lådad i stora delar från NS 500, hjulbasen är förhållandevis korta 1 385 mm och gaffelvinkeln branta 26,5 grader. Framgaffelns innerben har 37 millimeters diameter och slaglängden är 120 mm. Luft kan användas för att styva upp rörelsen, två luftnippel sitter ovanpå varje gaffelben.

Bakfjädringen är Hondas progressiva Pro-Link system med 100 millimeters fjädringsväg. Fjäders förspänning justeras hydrauliskt med en ratt under höger sidokåpa.

Frambromsarna är enkelverkande med tvåkolvsok och 256 millimeters bromsskivor fram. Även bak sitter tvåkolvsok, men en mindre 220 millimeters bromsskiva. Det vänstra gaffelbenet har antidive, justerbar i fyra lägen med en liten ratt på gaffelbenet.

Hela paketet är attraktivt lackat i blått,

rött, vitt och gult. Den smidiga helkåpan har röda fyrkantiga backspeglar och sidostödets aerodynamik förbättras med en liten glasfiberplatta! Under ett litet lock i den vänstra sidokåpan döljer sig hjämlås och lås för dynan. Ensitsdynan kan göras om till tvåsits genom att glasfiberdetaljen skruvas bort.

Detaljlösningar som glädjer.

## SERIÖS UTMANARE

Helt i linje med sin sportiga serie mer eller mindre roadracingsanpassade landsvägsmaskiner, presenterar Suzuki RG 500 Gamma i mitten av säsongen. Liksom den större fyrtaktsbrodern GSX R 750 har Gamman fyrkantssram i aluminium, helkåpa och design i blått och vitt.

Hjärtat utgörs av en "squarefour", en tvåtakts fyrkantssram där alla fyra cylindrar står rakt upp. Till skillnad mot NS 400 har RG 500 Gamma två vevaxlar som roterar i motsatt riktning. En mellanaxel för kraften vidare till koppling och växellåda via snedskurva drev. Lådan är sexväxlad.

Bränsleförsörjningen sker genom fyra mycket platta "flatslide"-förgasare och slidmatning. Mellan insugskanalerna finns någonting Suzuki kallar för Intake Power Chamber. Systemet ökar bränsleblandningens volym i den cylinder som är i insugsfas genom att bränsle förs in genom det övertryck som bildas i motsatta cylindern.

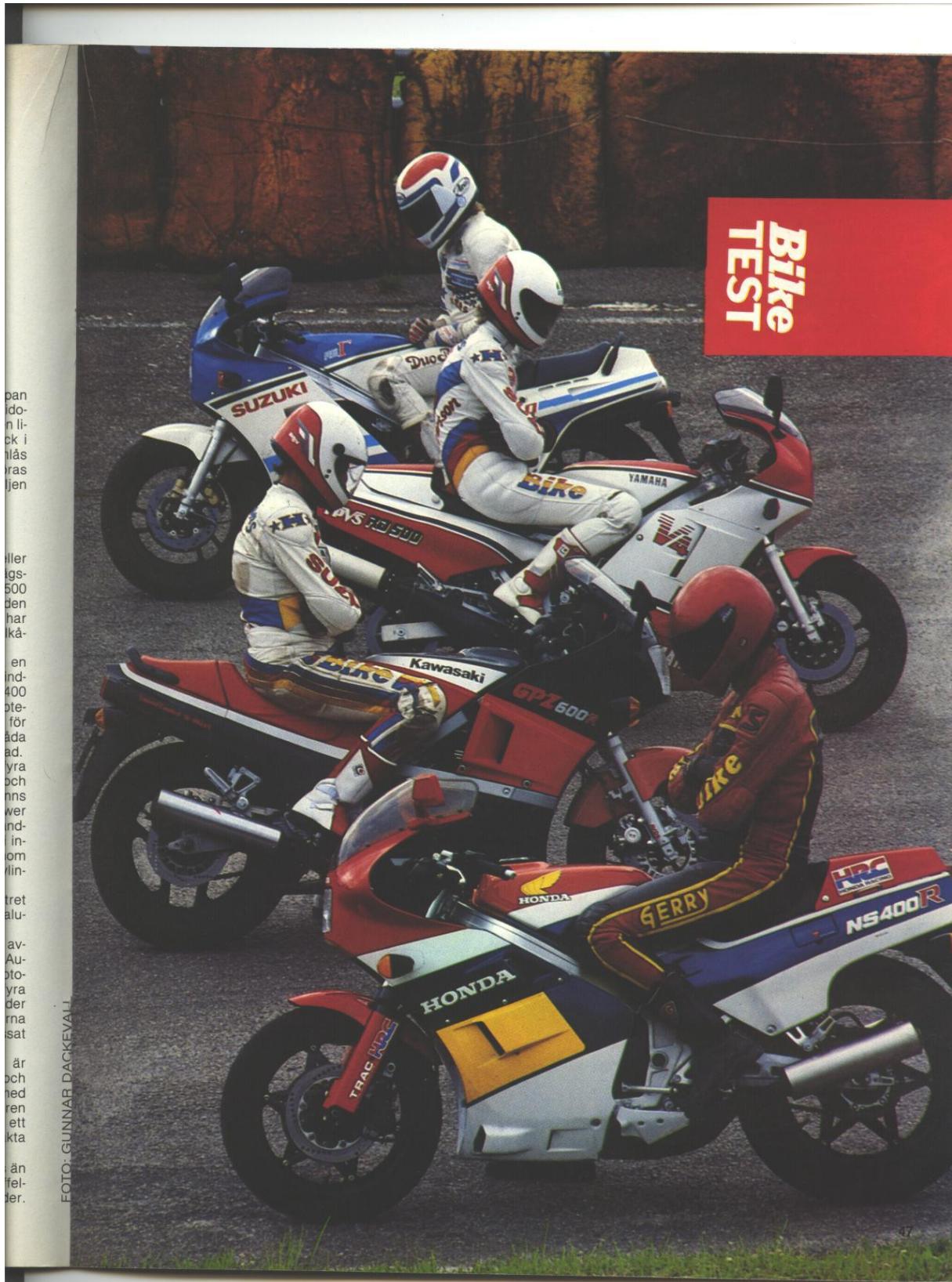
Kall insugsluft kommer från luftfiltret som originellt sitter i den gjutna box av aluminium som utgör styrhuvudet.

Suzukis system för anpassning av avgassystemets volym kallar man AEC, Automatic Exhaust Control. Två servomotorer kopplar via vajrar och ventiler in de fyra extra avgaskamrarna vid varvtal under 7 500. Vid högre varv stängs ventilierna och avgassystemets volym är anpassat för maximal effekt på höga varv.

Liksom övriga maskiner i testet är Gamma-motorn vattenkyld. En lätt och tunn kylare framför motorn håller med hjälp av en termostat motortemperaturen under kontroll. Vattenkyllingen blir ett krav vid höga effekttutttag och kompakta motorer.

Aluminiumramen har längre hjulbas än Honda och Yamaha — 1 425 mm. Gaffelvinkeln är dock branta 25,7 grader.





pan  
ido-  
n li-  
ck i  
blås  
ras  
ljen

ller  
ags-  
500  
den  
har  
kå-

en  
nd-  
400  
ote-  
för  
äda  
ad.  
yra  
och  
nns  
wer  
nd-  
in-  
om  
lin-

ret  
alu-

av-  
Au-  
oto-  
yra  
der  
rna  
sat

är  
och  
ned  
ren  
ett  
kta

än  
fel-  
ter.

FOTO: GUNNAR DÄCKEVALL



**Samtliga maskiners  
hastighetsmätare  
lyckliggör sina förare  
genom att visa minst  
240 km/h vid toppfart.**

16-tumshjulet fram är originalutrustat med ett kraftigt 110/90 V 16 däck som stabiliserar styrningen.

Framgaffeln är avancerad och har många inställningsmöjligheter. Förutom den vanliga luftassistansen finns förspänningsmöjlighet av fjädrarna och justering av den automatiska variabla dämpningen som ersätter antitive.

Bak sitter ett progressivt Full Floater-

system med enkel stötdämpare som trycks ihop från båda håll. Fjäders förspänning kan justeras hydrauliskt genom ett vred på cykelns vänstra sida. Någon dämpningsjustering finns däremot inte.

Bromsarna är av senaste snitt med flytande 260-millimeterskivor fram och 210-millimeterskiva bak. De bromsas av kraftfulla fyrkolvsok fram och dubbelverkande tvåkolvsok bak.

Föraren finner sig tillrätta i en tydlig förarmiljö med vita varv-, hastighets- och temperaturmätare i en skumplasthållare, precis som på GSX R 750.

Varvräknaren utgör naturligtvis det centrala i instrumenteringen. Två diskreta streck anger rödmarkering mellan 10 och 13.

Yamaha RD 500 var den mest extrema serieproducerade motorcykeln 1984 och släktskapet från racerbanan är påtagligt. Den kommer från Yamaha, men föräldrarna heter Kenny Roberts och världens alla GP-banor — ett riktigt banbarn.

Den vattenkylda V4:an har konstruerats efter noggranna studier av fabriakens egen V4 racermotor, men den har egentligen bara V-figurationen gemensamt. Både material och utförande skiljer sig från racern. Racermotorn är exempelvis både slidmatad och försedd med torrkoppling. Borrning och slag är däremot lika; 56,4 i borrning och 50,6 i slaglängd.

Fyra Mikuni 26-millimeters förgasare försör motorn med bränsle. Intressant är att man använder två olika system för att





föra in gaserna i motorn. Till de övre cylindrarna kommer gaserna genom en normal insugskanal som styrs av kolven. Till de undre cylindrarna kommer däremot gaserna in direkt i vevhuset genom reedventiler som öppnar och stänger vartefter vevhuskompressionen ändras.

För att få acceptabel mellanregistereffekt har även Yamaha ett system man kallar YPVS för att variera och därigenom anpassa avgasportens höjd till höga och låga varvtal. Varje gång tändningen slås på drar servomotorn ventilen fram och tillbaka för att rensa från eventuellt sot.

Från motorns två vevaxlar förs kraften vidare till koppling och växellåda via tre raxskurna primärdriv. Mellan de två vevaxlarna finns även en balansaxel för att re-



ducera vibrationerna från den direkt i ramen bultade motorn.

Ramen i fyrkantsprofil av stål har den kortaste hjulbasen i testet — 1 375 mm — och 26 graders gaffelvinkel. Framgaffeln har 37 millimeters diameter. Justeringsmöjligheter av hårdhet eller dämpning saknas. Däremot finns justerbar antidive på båda gaffelbenen.

Bak sitter ett kompakt enkelstötdämparsystem med stötdämparen placerad mellan avgasrören under motorn. Bakstötdämparen har justerbar förspänning och dämpning. Justeringen sker direkt på stötdämparen.

Bromsutrustningen består av två 267 millimeters ventilerade bromsskivor fram och dubbelverkande tvåkolvsok. Bak sitter en något mindre 245 millimeters skiva.

I den smala helkåpan ryms oljetank, expansionskärl för kylvattnet, bensinkran och chokeregglage. Kåpglasat är smalt och lågt och som ett par hundöron sticker två fyrkantiga backspeglar ut från kåpans övre del.

Instrumenteringen är lugn och tydlig på klassiskt Yamaha-manér. Varvräknaren i mitten har svart botten och tydliga vita siffror och visare. Den är den enda bland cyklarna som har automatiska blinkers. Ensitssadeln görs om till tvåsits i ett handgrepp.

Ett litet hjälmlås nere vid motorns vänstra sida utgör ytterligare en praktisk detalj för landsvägsåkaren som ska parkera framför biografen.

#### POTENT FYRTAKTARE

Också Kawasaki GPz 600 R flirtar starkt med den sportinriktade publiken, även om man inte tagit till tvåtaktsmotorn för att få hög effekt. Istället har man tagit fram en helt ny fyrtakts 592-kubiksfyra, även om den till viss del är baserad på den gamla 550-motorn.

Från blocket och uppåt är allt nytt. Cylindrarna är vattenkylida, toppen har 16



**Hondan bromsade på rekordlåga 30 meter från 100 km/h till stopp.**

ventiler och förgasarna har delvis platt trottel. Komponenter som påminner om storebrors — GPz 900:ans.

De sexton ventilererna är fördelade på åtta insug med 21,5 mm diameter och lika många avgasventiler med 19 mm diameter. Lyfthöjden är 8,3 mm. Ventilererna påverkas av kamaxlarna via gaffelformade släpor. En konstruktion som medger ventiljustering med skruv och mutter. Drivningen av kamaxeln sker i mitten av cylinderraden med kamkedja.

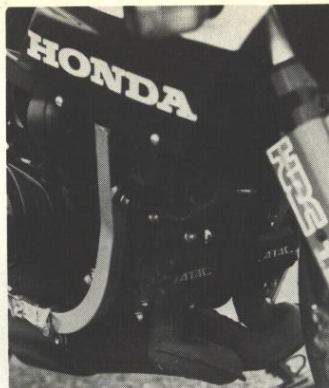
Motorn får bränsle från fyra 32 millimeters Keihin vacuumförgasare. Luftfiltret sitter bakom förgasarbryggan på konventionellt vis.

Temperaturen hålls under kontroll med hjälp av vattenkyllning. En termostatstyrd fläkt griper in då fartvinden inte kyler tillräckligt. Den brukar surra ett tag efter att motorn stängts av.

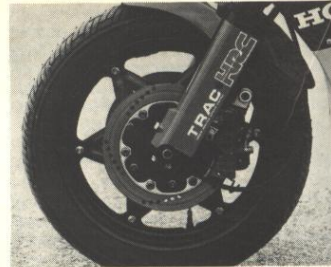
Generatoren sitter direkt på vevaxeländan och inte bakom cylinderraden, så som är vanligt på moderna motorkonstruktioner. Men generatoren har gjorts mindre än sin föregångare, utan att ge mindre elektrisk effekt. Generator och tändningskåpa är av plast för att spara vikt.

Kawasakins stälram i fyrkantsprofiler har fem millimeter längre hjulbas än RG 500 Gamma — 1 430 mm. Gaffelvinkeln är förhållandevis moderata 28 grader. GPz 600:an är den enda med 16-tumshjul både fram och bak.

Den progressivt verkande framgaffeln med 37 mm innerbensdiameter är luftassisterad om man så vill. Kraftiga enkelkolvsok och 266 mm bromsskivor kopplade till



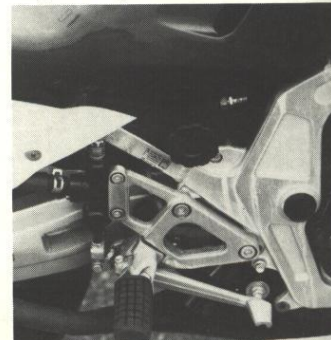
Hondas system med extra avgaskammare kallas ATAC. De sitter emellertid bara på det främre cylinderparet.



Enkelverkande tvåkolvsok som är effektiva, speciellt i kombination med mjuka sportdäck.



Ett kraftigt rambygge i aluminium. Notera luftfilterboxen bakom styrhuvudet. Där finns kall insugsluft som ger effektivare förbränning.



På höger sida hittar vi en ratt för hydraulisk förspänning av baksjöttämparen. Dämpningsjustering finns inte.



Den tredje ljustämparen är uppdragen genom den högra sidokåpan.



Varvråknaren utgör det centrala i NS 400:ans instrumentering. Det matta glasat kan ge reflexer som stör avläsningen.





**Hondan bromsade på rekordlåga 30 meter från 100 km/h till stopp.**

ventiler och förgasarna har delvis platt trottel. Komponenter som påminner om storebrors — GPz 900:ans.

De sexton ventilerna är fördelade på åtta insug med 21,5 mm diameter och lika många avgasventiler med 19 mm diameter. Lyfthöjden är 8,3 mm. Ventilerna påverkas av kamaxlarna via gaffelformade släpor. En konstruktion som medger ventiljustering med skruv och mutter. Drivningen av kamaxeln sker i mitten av cylinderraden med kamkedja.

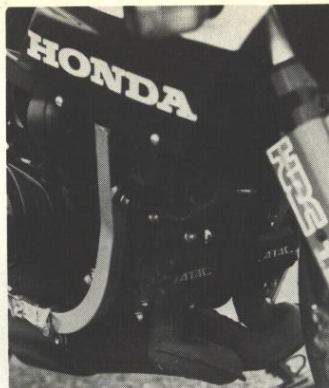
Motorn får bränsle från fyra 32 millimeters Keihin vacuumförgasare. Luftfiltret sitter bakom förgasarbryggan på konventionellt vis.

Temperaturen hålls under kontroll med hjälp av vattenkyllning. En termostatstyrd fläkt griper in då fartvinden inte kyler tillräckligt. Den brukar surra ett tag efter att motorn stängts av.

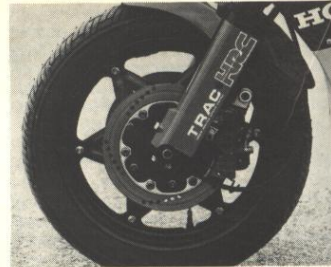
Generatoren sitter direkt på vevaxeländan och inte bakom cylinderraden, så som är vanligt på moderna motorkonstruktioner. Men generatoren har gjorts mindre än sin föregångare, utan att ge mindre elektrisk effekt. Generator och tändningskåpa är av plast för att spara vikt.

Kawasakins stälram i fyrkantsprofiler har fem millimeter längre hjulbas än RG 500 Gamma — 1 430 mm. Gaffelvinkeln är förhållandevis moderata 28 grader. GPz 600:an är den enda med 16-tumshjul både fram och bak.

Den progressivt verkande framgaffeln med 37 mm innerbensdiameter är luftassisterad om man så vill. Kraftiga enkelkolvsok och 266 mm bromsskivor kopplade till



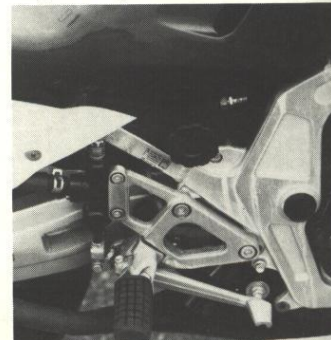
Hondas system med extra avgaskammare kallas ATAC. De sitter emellertid bara på det främre cylinderparet.



Enkelverkande tvåkolvsok som är effektiva, speciellt i kombination med mjuka sportdäck.



Ett kraftigt rambygge i aluminium. Notera luftfilterboxen bakom styrhuvudet. Där finns kall insugsluft som ger effektivare förbränning.



På höger sida hittar vi en ratt för hydraulisk förspänning av baksjöttämparen. Dämpningsjustering finns inte.



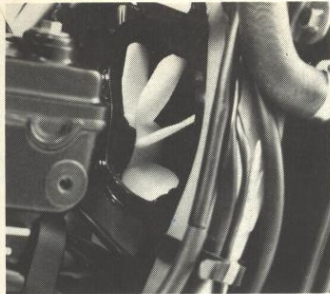
Den tredje ljustämparen är uppdragen genom den högra sidokåpan.



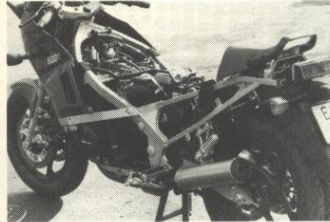
Varvräknaren utgör det centrala i NS 400:ans instrumentering. Det matta glasets kan ge reflexer som stör avläsningen.



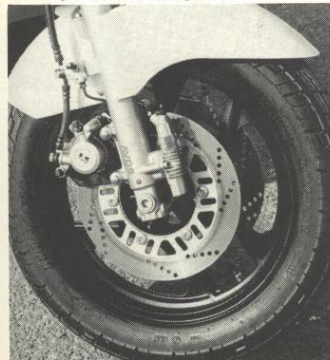




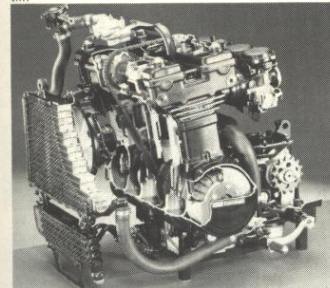
Elläkten griper in då fartvinden inte kyler tillräckligt.



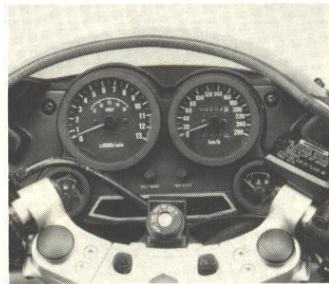
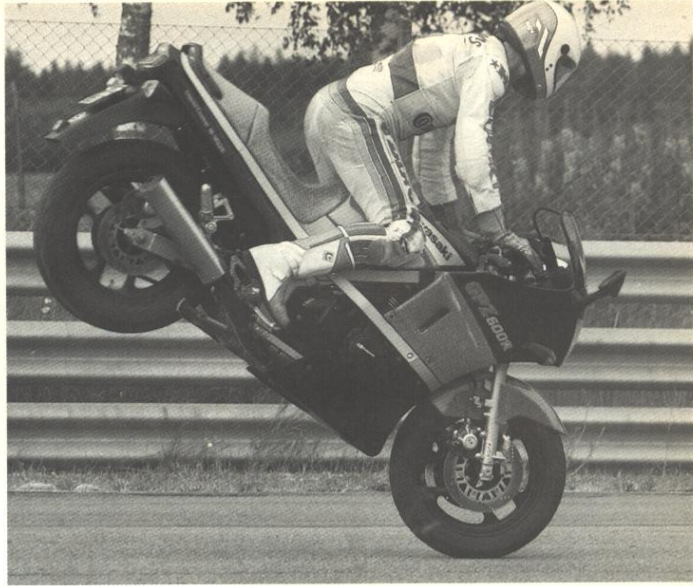
Kawasakis ram i fyrkantsprofil av stål är stadig upp till toppfart. Luftintaget bakom förgasarna är känsligt för vattensprut vid tvätt. Kommer det in vatten förstörs luftfiltret och motorn går illa i mellanregistret.



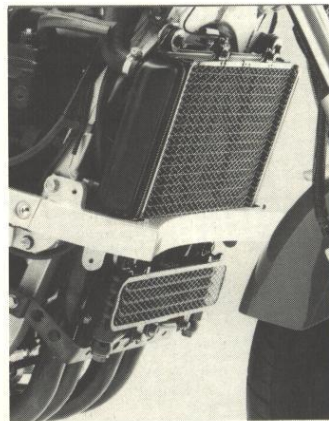
GPz 600 R har effektiva bromsar med enkelkolvsok. Antidiven justeras med ratten under till.



Den kompakta 16-ventilsytan har drivningen av kamaxeln i mitten av cylinderraden, till skillnad mot storebror GPz 900 R. En kuggkedja för kraften vidare till koppling och växellåda.



Instrumenteringen är tydlig med den stora varvräknaren till vänster. De gröna varningslamporna för blinkers är dock lite för diskreta.



Motorn har både vattenkylare och en mindre oljekylare för att ta hand om motorns värme-förluster.

en justerbar antidive sitter längst ned på gaffeln.

Enkelstötdämparen bak är också luftassisterad och har dessutom justerbar retur-dämpning. Justeringarna hittar man bakom höger sidokäpa.

Kawasakin är försedd med en mycket smidig helkäpa som har ett smalt, men förhållandevis högt kåpglas (jämfört med övriga). Körställningen är framåtlutad och sportig. Den upphöjda passagerardynan inbjuder inte till långa landsvägsetapper med passagerare.

Instrumenteringen är enkel och tydlig med den lite större varvräknaren till vänster. Små runda mätare talar om bränslemängd i tanken och kylvattnets temperatur.

Ett tilltalande recept för fyrtaktsålska-ren.

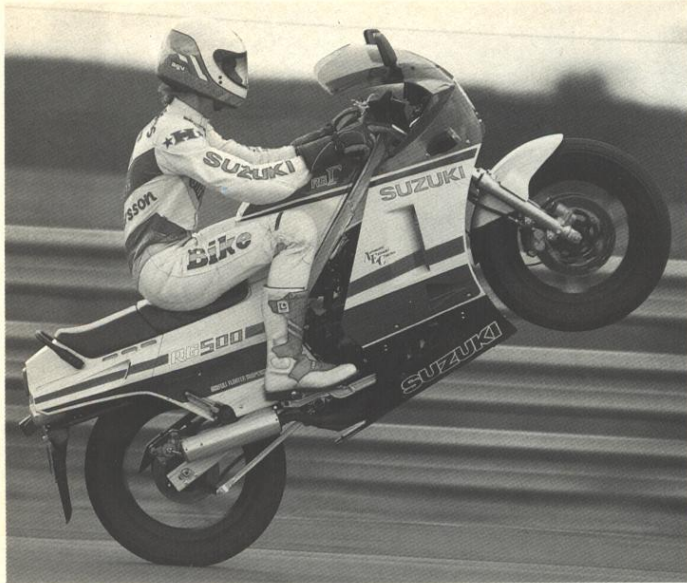
#### SPETSIGT REGISTER

Med höga förväntningar på framför allt tvåtaktsfemhundornas topp effekter tog vi cyklarna till den rullande landsvägen för att mäta motoreffekten. Resultatet fördes sedan över till effekt- och vridmomentdiagrammen för en tydligt jämförelse.

Kurvorna visar att Kawasaki inte helt oväntat drar bäst från botten. Mer förvånansvärt är att Yamahan inte är långt efter och faktiskt går förbi Kawasakin redan vid 5 700 r/min. Då ligger RG 500 Gamma strax under med en tydlig skillnad till Honda NS 400 R.

Medan GPz 600 R:ens effektkurva stiger måttligt mot topp effekten 73 hästar rusar tvåtaktsfemhundornas i höjden. Vid 8 000 varv stiger RG 500:ans kurva nästan rakt upp och den har cirka åtta hästars övertag gentemot Yamaha. Här mellan 8 och 10 000 varv är också Hondan starkast, dock kraftigt distanserad med sina 59 hästar.





**"RG 500:an har ordentligt klipp i motorn, men är tom i botten."**

RG 500 Gamma ligger runt 85 hästar från 9 till hela 12 000 varv innan den krok-  
nar vid 12 500 r/min. Yamahan lämnar  
maximala 82 hk vid 9 500 och varvar inte  
gärna över 10 000. Även Kawasakin var-  
var villigt uppemot 11 500 varv och lämnar  
maximal effekt vid 11 000. Hondaföraren  
bör lägga i en ny växel senast vid 10 000  
varv eftersom effekten dalar kraftigt.

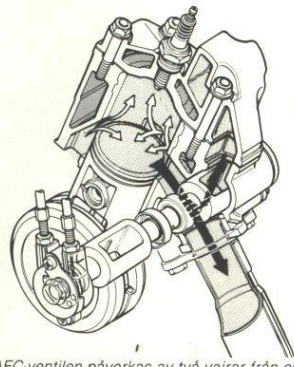
Räknar man om effektsiffrorna och tar  
hänsyn till cyklarnas vikt så ett vikt/effekt-  
förhållande som givetvis toppas av Suzuki  
RG 500 Gamma som med sina 174 kilo full-  
tankad vikt får 2,02 kg/hk.

Ett tydligt avstånd till den något svagare  
och tyngre Yamahan med 2,50 kg/hk. Den  
effektsvaga Hondan får tack vare sin låga  
vikt ett vikt/effektförhållande som faktiskt  
matchar den tyngre Kawasakin ganska  
väl. Siffrorna blir 3,00 respektive 2,94.

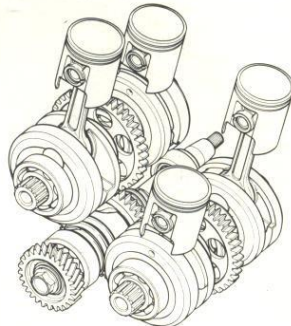
Ute på landsvägen ger förhållandet ac-  
celerationssiffror som i stort följer vikt/ef-  
fektförhållandet. Här är Suzuki RG 500  
Gamma snabbast med 4,4 sek vid maximal  
acceleration från 70—130 km/h. Yamaha  
RD 500 hamnar inte långt efter och accele-  
rerar på 4,8 sekunder.

En förvånad Kawasakiförare får finna  
sig slagen av Hondaföraren vid accelera-  
tionsprovet. Hondan sticker trots sin låga  
effekt iväg på 5,4 sekunder. Kawasakin  
hamnar på 5,9 sekunder.

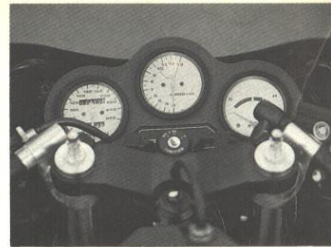
Att tvåtaktsfemhundroras accelera-  
tionssiffror trots allt inte blir bättre med  
tanke på det goda vikt/effektförhållandet  
beror på det korta registret. Tvåtaktsföra-  
ren måste växla två gånger under accelera-  
tionen medan en förare av t ex Yamaha



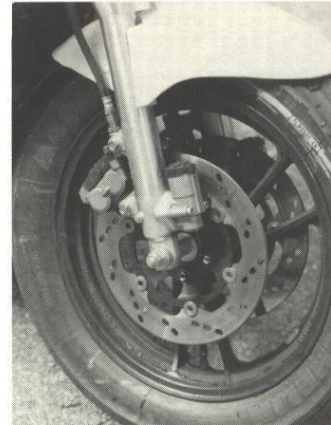
AEC-ventilen påverkas av två vajrar från en servomotor. Över 7 500 varv stängs den extra avgaskammaren.



Vevaxlarna roterar i motsatt riktning för att driva mellanaxeln. De diagonalt motsatta cylindrarna tänds parvis. Ett vibrationsfritt koncept.



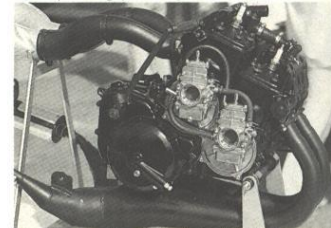
Suzukins instrumentering är tydlig med vita mätare. På natten är den vacker, men svår att avläsa.



Fyrkolvsok och flytande skivor, bromsarna är effektiva och ekipaget stannar snabbt. Framgaffelns progressivitet kan justeras i fyra lägen.

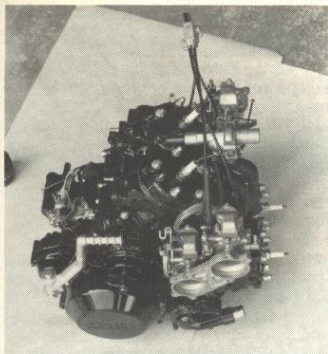


Ett stadigt rambygge i fyrkantsprofiler av aluminium. Framgaffeln är avancerad med tre olika justeringsmöjligheter, bak finns dock bara förspänningsjustering.

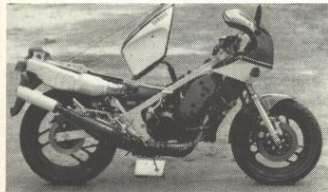


Den fyrcylindriga fyrkantsmotorn är kompakt. De platta "Flatslide"-förgasarna förser den med bränsle.





V4:an har 50-graders vinkel mellan cylindern och separata vevaxlar. De övre cylinderns insug är kolstyrt medan de undres går direkt in i vevhuset via reedventiler.



Ramen i fyrkantprofil av stål är stadig. Den branta gaffelvinkeln kan i extrema fall ge upphov till styrfladder.



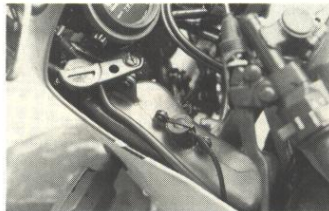
De dubbelverkande oken och 267 mm skivorna är inte lika kontrollerbara vid hård inbromsning som övrigas bromsutrustning.



Ensitssadeln görs om till tvåsits i ett handgrepp. Passageraren sitter bekvämt.



Kåpan sitter med många skruvar och är pillrig att få bort.



Oljebehållaren för separatsmörjningen sitter lättåtkomligt i kåpan.



Yamahans instrumentering är lugn och tydlig. Reglagen inkluderar automatiska blinkers.

FZ 750 kan göra hela accelerationen på en enda växel. Och de ständiga växlingarna stjälar tid. Även vid bankörning.

#### TRIMMADE HASTIGHETSMÄTARE

Samtliga maskiners hastighetsmätare är graderade till 250 eller 260 km/h och lyckliggör också sina förare genom att stiga till minst 240 km/h vid toppfart.

Men den helt objektiva testutrustningen skulle visa annorlunda.

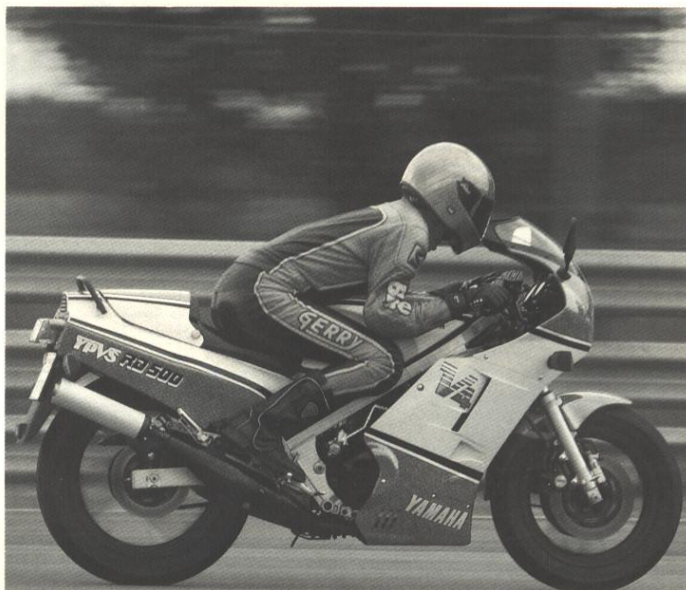
Honda och Kawasaki bedömdes som jämgoda motståndare och fick ge sig ut på teststräckan med hastighetsmätningssystem monterad. Honda NS 400 R stack faktiskt ifrån Kawasaki GPz R i accelerationen och det tog ett bra tag innan Kawasaki-föraren kunde sega sig ifatt.

Resultatet blev 208 km/h för Honda och 212 km/h för Kawasaki. Att de förhållandevis effektsvaga maskinerna går såpass fort beror på god aerodynamik. Små smidiga kåpor som klyver vinden på rätt sätt ger hög toppfart. Motorns utväxling på högsta växeln måste också ligga helt rätt.

Med tanke på Hondans och Kawasakis goda siffror var förväntningarna högt uppskruvade inför toppfartsprovet med Suzuki RG 500 Gamma och Yamaha RD 500.

Men testutrustningen gav obönhörligen resultatet; 219 km/h för Suzukin och 213 km/h för Yamahan. Då visade båda maskinernas hastighetsmätare runt 240 km/h. Vi måste dock tillägga att toppfarten är imponerande hög på samtliga maskiner, med tanke på det ringa kubikantalet. Det är förmodligen få som kommer och kör om i de farterna. Inte ens på tyska Autobahn.

Men goda prestanda handlar inte bara om accelerations-, effekts- och toppfarts-siffror, utan också om maskinernas förmåga att bromsa från de höga farterna.





**"Yamahans styre stud-sade mot styrstoppen, då gällde det att hålla i hårt."**

Vi tog ut cyklarna på teststräckan för bromsprov och bromsade samtliga från 100 km/h till stopp med en 73 kilos förare i sadeln. Asfalten på teststräckan är grov och ger ett bra fäste, detta för att däckens grepp inte ska sätta gränsen alltför tidigt.

Den enda Honda NS 400 R som fanns i Sverige vid tillfället för testet tillhör Starbikoföraren "Kisa" Andersson, och vi fick disponera hans maskin för starbiketestet. Nackdelen, eller fördelen, beroende på hur man ser det är att maskinen inte var utrustad med de däck den levereras med original. Istället satt Metzeler sportdäck på fram och bak.

Och det påverkar naturligtvis också bromssträckan, även om maskinen inte stannar snabbt utan ordentlig bromsrustning.

Någonting som Honda NS 400 R definitivt har.

Resultatet blev det bästa någonsin — 30 meter. Hondans bromsar är aningen trögjobbade, men lätta att dosera. Och också viktigt; bakbromsen har inte alltför hög utväxling så att bakhjulet låser för lätt.

Att bromssträckan verkligen är den effektiva, mättes med hjälp av en speciell utrustning som markerar punkten där bromsningen påbörjas.

Också Suzuki RG 500 Gamma har bromsar som imponerar. De totalt tio bromsoken och de flytande skivorna stoppar cykeln på goda 33 meter, med originaldäck (Michelin) som sätter gränsen för bromssträckan. Suzukins bromsar är aningen mer trögjobbade än Yamahans och Kawasakis dito, men lätta att dosera och väl avvägda. Liksom Hondan uppför sig också cykeln kontrollerbart under hela inbromsningen.

Yamaha RD 500:ns bromsar ger intryck av att vara oerhört effektiva vid en första kontakt, men är inte lika kontrollerbara som Suzukins och Hondans vid hårda bromsprov. Dessutom niger framgaffeln kraftigt, även om antidivefunktionen är ställd i det hårdaste läget.

Kawasaki GPz 600 R har kraftiga ok som dock är enkelverkande, men lättarbetade och känsliga. Kawasakis högre vikt skjuter däremot på och frestar på väggreppet.

Bromssträckan blir goda 35 meter både för Yamaha RD 500 och Kawasaki GPz 600 R. Med originaldäck.

**FULLT I SVACKAN?**

Samtliga cyklar utger sig för att vara mer eller mindre specialbyggda för roadracingsbanan, och bör också följaktligen också testas på en sådan.

Frågan är om det finns någon så krävande bana för chassi och fjädring som Gelleråsen utanför Karlskoga. Där visar sig eventuella brister som kanske inte skulle märkas på en bana med jämnare beläggning. Obönhörligt.

Ett mått på cyklarnas vägegenskaper är om det går att hålla fullt i den påfrestande

svackan efter velodromen, som samtidigt är en högfartsböj med ojämn beläggning. Det rör sig om farter runt 170 km/h, med fullt nedlägg.

Testet kan börja.

För att få upp ordentligt tempo på testverksamheten sattes enduranceförarna Anders Andersson och Per Jansson på att köra ett antal varv på varje maskin och notera sina synpunkter, tillsammans med "Kisa" och redaktionens egen personal.

I bandepån protokollfördes resultaten. Och varvtiderna.

Maskinerna börjar bekänna färg.

Inte oväntat var Suzuki RG 500 Gamma snabbast runt Gelleråsen, även om Yamaha RD 500 inte kom långt efter. Suzukin har ordentligt med klipp i motorn på höga varv, men upplevs som tom i botten. På bana. Men håller man bara rätt växel ilagd hela tiden är maskinen mycket snabb.

Suzukins vägegenskaper är stabila, utan det nervöst snabbstyrda man finner hos Yamahan. Här klagade Anders och Pelle en del på det stora framdäcket vars gyroverkan gör cykeln mer trögstyrd än med ett smalare däck. Observera dock att vi här talar om nyanser. RG 500:an är fortfarande snabbstyrd om man jämför med alla cyklar, utom Yamahan.

— Den bottnar i svackan, men det går

att åka fullt, rapporterar Pelle.

— Ettan är låg och tvåan hög, en liten nackdel, tycker Anders.

Fjädring och chassi fungerar utan tecken på instabilitet eller styrfladder runt de många ojämna partierna med fullt nedlägg. Framgaffeln kördes utan luftassistans och med den progressiva dämpningsjusteringen i mittläge. Även bakfjädringens inställning ställdes i mitten, där den fungerade bra utan krav på retur dämpningsjustering.

De effektiva bromsarna gör att Suzukin kan köras hårt in i svängarna och bromsas långt in. Den varken över- eller understyr vid bromsning i kurva. Markfrigången är bra, även om en utstickande glasfiberdetalj under kåpan tar i vid hårt nedlägg.

Samtliga testförare upplevde körställningen på Suzukin som den bästa och att den är lättkörd och kräver kort inväningstid. Inga konstigheter, bara att stå på. Den mjuka vibrationsfria motorn fick också mycket beröm.

Honda NS 400 R uppför sig på liknande sätt som Suzukin vid bankörning och gick till och med fortare genom svängarna tack vare de bättre däck. Hondan är stadig och fin i svängarna och fjädringen är fast, men progressivt verkande så att den sväljer små ojämnheter, men styvas upp vid hårdare påfrestringar.

Den har bara effekten emot sig.

Motorns effekt ligger inom ett smalt register. Det gäller att hålla varvräknarnålen mellan 8 000 och 9 500—10 000 varv. En missad växling innebär tidsförlust. I mellanregistret är motorn orkeslös, utan kraft. Men med ett flitigt växlande går det att hålla jämna steg med Kawasaki GPz 600 R.

Körställningen ogillades däremot av testlaget. Den höga sadelhöjden gör att man sitter högt, ovanpå cykeln istället för i den. Den högre körställningen ger sämre kontroll över cykeln i högfartssvängarna.

Slutordomet blir en mycket bra maskin för roadracingsbanan — med en bättre motor.

**JOMLIG FJÄDRING**

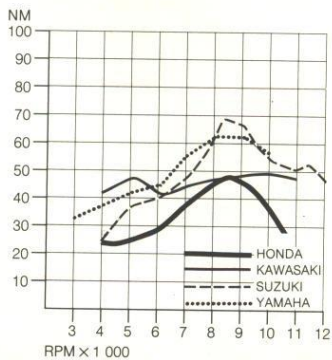
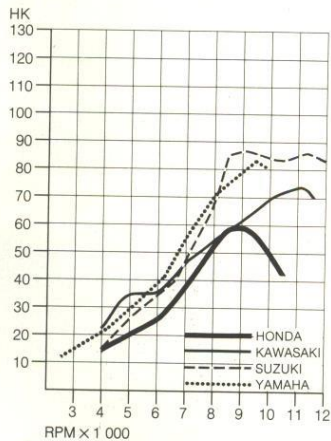
Yamaha RD 500 har bevisat sina banegen-skaper genom att förra året helt dominera Starbikeklassen. I den hårdnande konkurrensen får den däremot se sig slagen på fingrarna i flera avseenden rent väghållningsmässigt.

Maskinen är helt stadig vid hårdkörning på Gelleråsbanan, förutom att styret blir fladdrigt över ojämnheter vid hårt nedlägg. På tre ställen runt banan finner föraren att styret nästan studsar mot styrstoppen om han inte håller i hårt. En obehaglig upplevelse.

En annan svag punkt vid bankörning är fjädringen. Både fram- och bakstötdämpningen är helt enkelt för mjuk och med för liten retur dämpning. Förutom att den blir gungig i brist på dämpning sjunker fjädringen ihop i svängarna varvid avgassystem, fotpinnar med mera skrapar i och hämmar kurvtagningen.

V4:an vibrerar en del, men drar fint redan från låga varv. Vid bankörning gäller det dock även här att hålla varvet där effekten finns att hämta.

Forts på sid. 82





	HONDA NS 400 R	KAWASAKI GPz 600 R	SUZUKI RG 500 GAMMA	YAMAHA RD 500
<b>KOSTNADER</b>				
PRIS PÅ GATAN	44 025:—	42 395:—	47 310:—	46 995:—
FÖRSÄKRINGSEX FOLKSAM HALVÅR HELFÖRSÄKRING				
SJÄLVRSIK 1 000 KR				
ZON 1, 30 % BONUS	1 169:—	3 316:—	3 316:—	3 316:—
ZON 4, 50 % BONUS	558:—	1 750:—	1 750:—	1 750:—
<b>RESERVDELSPRISER</b>				
OLJEFILTER	—	27:—	—	—
BROMSBELÄGG FRAM	597:—	542:—	469:—	170:— <sup>4)</sup>
KOPPLINGSLAMELLER	316:—	490:—	Pris ej fastställt	671:—
LÜFTFILTER	72:—	188:—	Pris ej fastställt	35:—
EN LJUDDÄMPARE	538:— <sup>1)</sup>	2 171:—	Pris ej fastställt	1 847:—
BENSINTANK	2 297:— <sup>2)</sup>	2 672:—	Pris ej fastställt	2 556:—
KOMPLETT FRAMSKÄRM	457:—	603:—	Pris ej fastställt	421:—
TVÅ KOMPLETTA BLINKERS	405:—	455:—	519:—	290:—
TOTALT	4 682:—	7 148:—	—	5 990:—
SERVICEINTERVALLER REK FRÅN FABRIK	6 000 km	5 000 km	6 000 km	6 000 km
<b>BRÄNSLEFÖRBRUKNING</b>				
VID KONSTANT FART PÅ HÖGSTA VÄXELN I LIT/MIL				
70 KM/H	Ej mätt	0,41	0,53	0,50
90 KM/H	Ej mätt	0,43	0,60	0,59
110 KM/H	0,58	0,47	0,72	0,72
130 KM/H	Ej mätt	0,57	0,86	0,82
SNITTFÖRBRUKNING TEST BLANDAD KÖRNING	0,62	0,58	0,78	0,75
<b>PRESTANDA</b>				
TOPPFART I KM/H	208	212	219	213
ACCELERATION I SEK				
70—130 KM/H (max)	5,4	5,9	4,4	4,8
70—130 KM/H (högsta växeln)	22,7	10,9	16,6	19,2
0—402 METER	12,7	12,1	11,1	11,8
BROMSSTRÄCKA FRÅN 100 KM/H TILL STOPP	30 <sup>3)</sup>	35	33	35
MOTORVARV VID 100 KM/H PÅ HÖSTA VÄXELN	4 900	5 200	4 600	4 500
HASTIGHETSMÄTAREN VISADE VID EN VERKLIG FART AV				
50 KM/H	58	52	52	50
100 KM/H	115	108	76	104
<b>TEKNISKA DATA</b>				
MOTORTYP	3-cyl, 2-takt, V 90°, vattenkyld	4-cyl, 4-takt, DOHC, rak, vattenkyld	4-cyl, 2-takt, fyrkant, vattenkyld	4-cyl, 2-takt, V 50°, vattenkyld
ANTAL VENTILER PER CYL	—	4	—	—
SLAGVOLYM I CM <sup>3</sup>	397	592	498	499
BORRNING/SLAGLÄNGD I MM	57/50,6	60/52,4	56/50,6	56,4/50
MAX ANGIVEN EFFEKT/VARV	53 kW (72 hk)/9 500	55 kW (75 hk)/10 500	70 kW (95 hk)/9 500	65 kW (88 hk)/9 500
MAX UPPMÄTT EFFEKT/VARV	43 kW (59 hk)/9 000	53 kW (72 hk)/11 000	63 kW (86 hk)/9 000	61 kW (83 hk)/9 500
MAX VRIDMOMENT/VARV	48 Nm/8 500	49 Nm/10 000	68 Nm/8 500	62 Nm/9 000
KOMPRESSIONSFÖRHÅLLANDE	6,7:1	11,0:1	7,0:1	6,6:1
FÖRGASARE Ø I MM	3 x Keihin 26	4 x Keihin CV 32	4 x Mikuni VM 28 SS	4 x Mikuni VM 26 SS
TÄNDNING	Brytarlös	Brytarlös	Brytarlös	Brytarlös
OLJESYSTEM	Separatsmörjning	Våtsump	Separatsmörjning	Separatsmörjning
VOLYM OLJA I LITER	2,0	3,0	1,5	2
VOLYM BENSINTANK I LITER	19	18	22	22
REK OKTANTAL	98	93	93	98
STARTSYSTEM	Kick	Ej	Kick	Kick
BATTERI I V/AH	12/4	12/12	12/4	12/5,5
GENERATOREFFEKT I WATT	160	280	Ej uppgivet	196
KOPPLING	Flerskivig våt	Flerskivig våt	Flerskivig våt	Flerskivig våt
ANTAL VÄXLAR	6	6	6	6
PRIMÄRDRIVNING	Rakskurna drev	Kuggkedja	Snedskurva drev	Rakskurna drev
SEKUNDÄRDRIVNING	O-ringskedja	O-ringskedja	O-ringskedja	O-ringskedja
FJÄDRING FRAM/SLAG I MM	Luftass 37 mm/120	Luftass 37 mm/119	Just dämpn, just försp, luftass 38/140	Just Antidive 37 mm/140
FJÄDRING BAK/SLAG I MM	Pro-Link, just försp/100	Uni-Trak, luftass, just dämp/100	Full Floater, just försp/130	Monocross, just försp o dämpn/120
DÄCK FRAM	100/90 V 16	110/90 V 16	110/90 V 16	120/80 V 16
DÄCK BAK	130/90 V 17	130/90 V 16	120/90 V 17	130/80 V 18
BROMS FRAM Ø I MM	2 skivor 256	2 skivor 266	2 skivor 260	2 skivor 267
BROMS BAK Ø I MM	Skiva 220	Skiva 248	Skiva 210	Skiva 245
HJULBAS I MM	1 385	1 430	1 425	1 375
SADELHÖJD I MM	790	740	770	780
STYRETS BREDD I MM	630	620	620	630
FRAMGAFFELVINKEL I GRADER	26,5	27	25,7	26
FÖRSPRÅNG I MM	100	97	111	95
VIKT FULLTANKAD I KG	177	215	174	205
GENERALAGENT	Sportmanship Box 10173 434 01 KUNGSBACKA	Flöters Jonvägen 2 141 49 HUDDINGE	KGK Suzuki AB Box 965 191 29 SOLLENTUNA	Hallman & Eneqvist Box 600 136 26 HANDEN

1) Expansionskammaren 1 438.— 2) Ej hundra procentigt fastställt pris. 3) Sportdäck, ej original. 4) EBC-belägg, ej original.