



HENRIK NYBERG



F. REZAIGUIA



SISTA VALSEN



I mitten av 80-talet kom två landsvägsraketer, Yamaha RD 500 L/C och Suzuki RG 500 Gamma. Båda var extrema sporthojar med stora tvåtaktsmotorer och beskrevs som GP-racers för gatan. Efter ett par år var de borta.



När Suzuki lanserade sin RG 500 Gamma som ett svar på utmaningen från Yamaha tog man i ordentligt. Gamma var en mycket lättare och dessutom starkare hoj som trots ganska bekväm körställning var snabbare på banan. Men trots att båda modellerna var mycket effektiva och fick goda omdömen i fackpressen försvann de snabbt från marknaden, 1987 blev det sista året.

N

är man i dag tittar i backspiegeln kan det vara svårt att förstå varför dessa hojar överhuvudtaget lanserades. I mitten på 80-talet fanns det gott om sportiga fyrtaktare och Suzuki var på gång med sin banbrytande GSX-R750. Men ändå valde först Yamaha och sedan Suzuki att utveckla varsin GP-replik för gatbruk med 500-kubiks tvåtaktsmotorer. Det kom att bli en sista dödsryckning för stora tvåtaktare, de stora elefanternas sista vals.

Men även om vi i dag tycker att det känns märkligt att någon utvecklade stora tvåtaktare så sent som 1985 så delades inte den förväningen av den samtida motorcykelpressen. Det fanns då ännu inga avgasbestämmelser för motorcyklar och den höga bränsleförbrukningen kommenterades enbart som ett problem med begränsad räckvidd. I övrigt var man lyrisk över vad som närmast sågs som en GP-racer för gatbruk.

Vitaminpiller på trög marknad

För att förstå varför dessa motorcyklar tillverkades måste man ha i åtanke hur dålig försäljningen varit under slutet av 70-talet. Man hade genomlidit några år med sjunkande försäljningssiffror och det rapporterades om mängder av osålda hojar i lager. Det behövdes åtgärder för att få igång försäljningen och intresset igen. Samtidigt var det trots allt ett stort intresse för racing.

Hos Yamaha var Kenny Roberts den stora stjärnan med sina tre VM-tecken 1978, -79 och -80. I ett försök att vända den nedåtgående trenden bestämdes att en replik på Roberts tävlingshoj skulle vara lösningen. Med en extrem och smått vansinnig motorcykel skulle man kunna vinna uppmärksamheten och intresset på en dalande marknad. Och uppmärksamhet fick man!

Direkt från tävlingsbanan

När Yamaha RD 500 L/C först visades på mässor 1983 stod den uppställd bredvid Roberts OW71 för att tydligt påminna om racingarvet. Det gjordes klart för en upphetsad marknad och journalistkår att den nya värstingen från Yamaha var tagen direkt från tävlingsbanan och satt i trafik. Och mottagandet var mycket positivt, i varje fall från motorpressen. Det var många som hade väntat på den i flera år och

ingen blev besviken när den väl kom.

De första provkörningarna av den för 1984 helt nya Yamaha RD 500 L/C rapporterade om en extrem sporthoj och man kunde nästan notera en lätt varning för motorcykeln. Det här var något för den erfarna motorcyklisten och den gjorde sig bäst på tävlingsbanan.

Motorcykeln beskrevs som kvickstyrd med en explosiv motorkaraktär och kraftiga bromsar. De angivna 88 hästarna visade sig vara runt 83 vid mätningar, men med en fulltankad vikt på 205 kilo räckte effekten till för att ge imponerande prestanda. Toppfarten mättes till 213 km/h och stående kvartsmilen klarades av på under tolv sekunder, men det var framförallt vid bantester som maskinen verkligen imponerade.

I dag kanske vi inte tycker prestandan är direkt livsfarlig, men ställd mot konkurrenterna 1984 var RD 500 L/C en het utmanare.



Instrumenten på Suzuki RG 500 Gamma är klassiskt vita. Varvräknarnålen står rakt upp vid maxvarv!



Mätarna på RD:n känns inte lika racemässiga som på Suzukin, men varvräknaren dominerar!



Suzuki ville att deras RG 500 Gamma skulle ses som en landsvägsversion av den GP-racer som Barry Sheene använt. Naturligtvis var det inte tal om en civiliserad tävlingsmaskin, men Gamma var ändå så nära en GP-racer som den vanliga knutten kunde komma.

Det bevisades om inte annat i att RD 500 blev totalt dominerande i svenska Starbike Cup, en juniorserie till Superbike för standardhojor som kördes på 80-talet.

Men försäljningen motsvarade inte förväntningarna eller lovorden. Med ett pris på 46 995 kronor hade Yamaha svårt att konkurrera mot hojor som Honda CBX 750 F och VF 750 F som båda kostade under 40 000 kronor 1984. Kawasaki släppte samma år sin GPZ 900 R som lämnade 100 hästar jämnt för någon tusenlapp under RD 500.

Suzuki hade hela sitt GSX-program att ta till och Yamaha själva hade sin hundrahästare i FJ 1100. Ingen av de här maskinerna var en lika extrem gatracar som RD 500 L/C, men de

var i stället mer användarvänliga och anpassade för vardagsåkning. Även om många blev imponerade av RD 500 valde de flesta en maskin med större användningsområde.

In kom Gamma

Yamaha RD 500 L/C hade föregåtts av rykten om en GP-replik för gatan i flera år innan lanseringen. Naturligtvis hade de ryktena fått konkurrenterna att fundera på motåtgärder och Suzuki var de som svarade först.

Redan 1985, året efter RD 500 presenterats, visades Suzuki RG 500 Gamma upp. Även Gamma var en tvåtaktare på 500 cm³ och med klara drag av deras GP-racer. Naturligtvis sa Suzuki att deras variant på temat var starkare,

lättare, snabbare och mer avancerad än Yamaha. Och de ljög inte skulle det visa sig.

Den kanske mest uppseendeväckande skillnaden mellan de två var vikten, där en Yamaha RD 500 vägde in på 205 kg fulltankad visade nålen endast 174 kg för en Suzuki. Med 30 kg lägre vikt och ett uppmätt effektövertag på tre hästar var RG 500 Gamma överlägsen i rena prestanda, så långt var allt rätt.

När hojen väl utsattes för riktiga bantester visade den sig mer än väl motsvara förväntningarna. De lyriska testförarna lovordade ett följsamt men ändå stadigt chassi, effektiva bromsar och bra fjädring. Att varviderna skulle visa sig vara bättre för Suzuki än för Yamaha var ingen överraskning. Däremot var den förhållandevis

Yamaha RD 500 L/C dominerade fullständigt Starbike Cup 1984!



bekväma körställningen förvånande. Gamma visade sig vara riktigt bekväm och inte alls lika extrem ur förarsynpunkt som RD 500 L/C trots att det var Suzukin som var den snabbare av de två.

Det var snart över

Men sagan om de två extrema gathojarna med tydlig arvsmassa från GP-racing kom att bli kort. Yamaha RD 500 L/C lanserades i Sverige till säsongen 1984, fanns med året efter för att därefter tas ur programmet. Suzuki, som visade sin RG 500 Gamma 1985, höll ut ett år längre. Även 1987 gick den att beställa i Sverige men det var i praktiken fjolårscyklar som fanns kvar.

Samma år som RG 500 lanserades kom också 80-talets stora bomb, Suzuki GSX-R750. Med den sattes en helt ny standard för sportiga gathojar med racingambitioner. Tvåtaktare, hur häftiga och kompetenta de än var, hade passerat sitt bästföredatum. Tiden var nu snarare kommen för supersportmaskiner med fyrtaktsmotorer på minst 100 hk. Den tekniska utvecklingen gick fort och fyrtaktarna blev både starkare och lättare. Man behövde inte längre välja tvåtakt för att få hög effekt och låg vikt.

Det faktum att båda dessa modeller på sin tid var extrema motorcyklar och att de såldes i mindre antal gör dem till mycket intressanta samlarhojar i dag.

Det är inte lätt att nu hitta en fin RD eller

RG 500 i originalutförande. Men får man tag på en så är priserna än så länge överkomliga och det går fortfarande att få tag på delar till dem, både nytt och begagnat.

Prisbilden

När så få hojar säljs är det svårt att få en riktig prisbild, men ett fungerande objekt bör inte kosta över 15 000 kronor. För en helt perfekt hoj får man nog räkna med närmare 40 000 kronor, om man lyckas hitta någon. Att äga någon av dessa klassiker ska inte vara några större problem, under förutsättning att de vårdas rätt. Suzukin har visat en viss benägenhet till växel-lådsras men annars var det bra konstruktioner som tål att köras, och köras fort!



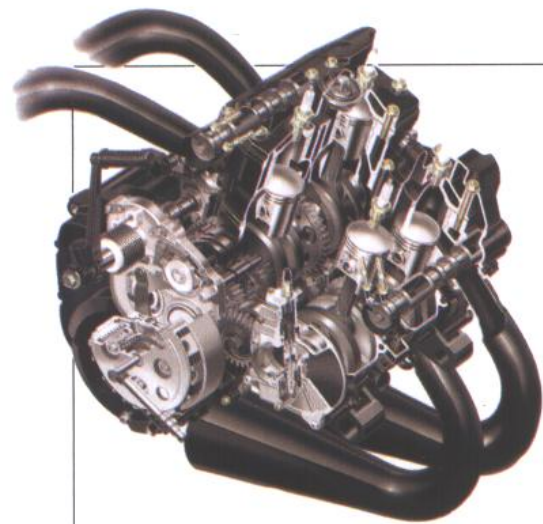
1983 var den stora hjälten hos Yamaha Kenny Roberts som blev VM-tvåa efter Freddie Spencer, två poäng efter. Det var från hans maskin som arvet till RD 500 L/C kom, påstod Yamaha i varje fall.





Båda modellerna fick beröm för sina fina bromsar och kvicka kurvegenskaper. På såväl Yamaha som Suzuki monterades 16 tums framhjul vilket var högsta mode i mitten på 80-talet. Yamaha RD 500 L/C kom med en enklare framgaffel som fick en del kritik till skillnad från Suzuki som enbart lovordades. Båda hade tvåtaktsmotorer på 500 cm³, hos Yamaha en V-fyra med två vevaxlar medan Suzuki hade en "squarefour", fyra cylindrar ställda i fyrkant med dubbla vevaxlar.

Suzuki RG 500 Gamma var en mer avancerad motorcykel än Yamaha RD 500 L/C.



Suzuki RG 500 Gamma

Det kanske mest intressanta på Suzuki RG 500 Gamma är motorn. Även om det inte är en racermotor är arvet från GP-banorna tydligt. Den är uppbyggd som två radtvåor ställda bredvid varandra med cylindrarna i fyrkant och det bakre cylinderparet något högre upp. De två vevaxlarna roterar mot varandra och tillsammans med diagonal tändföljd får man en mjuk och vibrationsfri motorgång.

På respektive sida om den kompakta motorn sitter två stycken Mikuni 28 mm förgasare med platt trottel. Bränslemat-

ningen sker genom slidmatning direkt till vevhuset och påminner starkt om racermotorn. Genom sammanbindning av insugskanalerna ökas fyllnadsgraden, ett system Suzuki kallade Intake Power Chamber.

En vajerstyrd extrakammare i avgassystemet hjälper till att förbättra lågvarvsegenskaperna under 7 500 rpm.

Den sexväxlade lådan, som drivs av en mellanaxel från vevaxlarna, är av kassettyp vilket innebär att den kan tas ut i sin helhet utan att dela motorn.

Ramen till RG 500 Gamma påminner starkt om den till GSX-R750 som lanserades samma år. Det är en vaggram i aluminium uppbyggd av fyrkantrör som visade sig vara mycket bra.

Fjädringen fungerade utmärkt både fram och bak. Den luftassisterade framgaffeln erbjöd vissa justeringsmöjligheter och enkeldämparen bak hade justerbar fjäder.

Ett 120 mm brett bakdäck imponerar inte i dag.

Suzuki RG 500 Gamma

Motor: Fyrcylindrig tvåtaktare, 498 cm³. 86 hk vid 9 000 rpm. Fyra 28 mm Mikuni-förgasare. Sexväxlade låda.

Dimensioner: Hjulbas 1 425 mm, sadelhöjd 790 mm.

Tankvolym: 22 liter.

Tjänstevikt: 174 kilo.

Nypris 1985: 47 310 kr.

Värde i dag: 15 000 - 40 000 kr.





Yamaha RD 500 L/C

När det först talades om att Yamaha skulle komma med en GP-replik var planerna en radfyra, liksom racern. När OW61-racern kom 1982 med sin V-fyra ändrades planerna. RD 500 L/C kom att få en V-fyra med 50 grader mellan cylinderparen.

De två vevaxlarna driver växellådan med sina sex lägen genom en serie av tre primärdrev. Från vevaxlarna drivs också en balansaxel för att minimera vibrationerna. Även om motorn upplevs som mjuk och vibrationsfri så lyckades Suzuki bättre.

För att hålla nere yttermåttan på motorn valde Yamaha en något annorlunda väg. Då man ville montera förgasarna mellan cylindrarna tvingades man av utrymmesskäl till en kompromiss. Bränslematningen till de bakre cylindrarna blev kolvstyrd genom traditionella insugskanaler, medan de främre cylindrarna får sitt bränsle

Yamaha RD 500 L/C

Motor: Fyrcylindrig tvåtaktare, 499 cm³. 83 hk vid 9 500 rpm. Fyra 26 mm Mikuni-förgasare. Sexväxlad låda.

Dimensioner: Hjulbas 1 375 mm, sadelhöjd 780 mm.

Tankvolym: 22 liter.

Tjänstevikt: 205 kilo.

Nypris 1985: 46 995 kr.

Värde i dag: 15 000 - 40 000 kr.

genom en reedventil direkt in i vevhuset. Det innebär att kolvarna är helt olika varandra mellan de två cylinderparen.

Yamaha hade redan sin effektiva rörliga avgasport, YPVS, som förbättrar lågvarvs-egenskaperna och den användes på RD 500 L/C.

Ramen gjordes av försiktighetsskäl i stål, men det fanns en liknande ram i aluminium i begränsad upplaga, en version som i dag är mer attraktiv för samlare.

