



ÄKTA KLASSIKER

Yamaha XS 650 När den här Yamahan presenterades kom den först enbart till USA och det dröjde till hösten 1971 innan Europa fick se den i butikerna. Det var den andra versionen - XS 2, med skivbroms och startmotor. Den såg ut som en engelsman och Kenny Roberts körde rundbana med den. I dag har den blivit en kulthoj

TEXT: JAN LEEK FOTO: MOTOREVUE CLASSIC



YAMAHA XS 650 (1980)

Motor: 2-cylindrig luftkyld fyrtaktsmotor med enkel överliggande kamaxel. **Borring/slag:** 75/74 mm. 653 cm³. 50 hk vid 6 800 rpm.

Kraftöverföring: 5 växlar, våtkoppling, kedja.

Chassi: Dubbel vaggram av stålrör, dubbel-sving med dubbla stötdämpare. Teleskopgaffel, 120 mm fjädringsväg. Trådekrade aluminium-fälgar. Däck fram: 3.25-19, däck bak: 4.00-18. Dubbla skivbromsar 267 mm fram, 180 mm trumma bak.

Dimensioner: Hjulbas 1 435 mm, vikt fulltankad 230 kg.

Toppfart: 173 km/h

DET HÄR ÄR HOJEN som Percy Tait, mannen som var professionell testförare för Triumph i gamla Meriden, utvecklade. Han var även bonde och födde upp hästar och i början av sjuttioalet jobbade han mest med det, av uppenbara skäl.

När Yamaha presenterade sin första fyrtaktsmaskin gick den först till USA. Det dröjde fram till 1971 innan XS2 kom till Europa och importörsnätet var tveksamt, i Sverige representerat av Svenska Cykelfabriken i Lomma. Modellbeteckningen visade att det var andra versionen av modellen, som hade startmotor och skivbroms och en otrevligt klen motor som inte gav någon berusande toppfart. Även om hastighetsmätaren kunde visa 160. Snabbt visade det sig att styrlager, svinglager och hjullager var hopplöst underdimensionerade och den japanska traditionen med eländiga däck och bakstötdämpare gjorde inte saken bättre.

Uppdatering av motorcykelmodeller betydde i början av sjuttioalet ofta inte mycket mera än ny lack eller att man plötsligt monterade en skivbroms fram. Mer var det inte och hösten 1972 presenterade Yamaha sin andra fyrtaktare, nämligen sorgebarnet TX 750. 1973 insåg Yamaha att man borde ta itu med 650:an igen och ringde Tait. Vid första kontakten vände han redan efter ett par hundra meter. Okörbar, var hans utlåtande.

Yamaha var fullt sysselsatt med att reparera alla TX 750 (och montera oljekylare) och det dröjde fram till 1975 innan Tait's arbete gav frukt: Längre sving, annan styrgeometri med bland annat kortare förspång men framförallt en förstärkt ram och stabilare gaffel. Till det hela kom dubbla skivbromsar fram och drygt 50 hästkrafter i motorn (som vid ett tidigare tillfälle bland annat fått ett nytt vevhus).

Nu hette modellen officiellt XS 650 B (maj 1975) och hade dubbla skivbromsar med 269-millimeters diameter och högkantsfälgar. Flytande bromsok från den trecylindriga XS 750 tillkom 1977 samtidigt med ett par andra modifieringar av gaffel, instrument och reglage. Nu hade modellbeteckningen hunnit upp till bokstaven D och den sista modellen (K) rullade av bandet så sent som 1983. Men den modellen var tamare. En tysk tidning mätte upp en toppfart av 180 km/h 1978, men 1983 hade den strypts till 168 km/h, vad föraren än försökte.

Men vad gjorde det? XS 650 var klassisk och den som ville köra en "riktig" hoj, med kvalitet, hade inte många alternativ.



XS 650 HISTORIK 1971-1983

1969 Yamaha har ingen enda fyrtaktsmotorcykel i sitt program, men vet att tvåtaktsmaskiner inte har samma stuns på den västliga marknaden som fyrtaktare. Oktober-november presenterar fabriken den nya XS1 i Tokyo. Cirka 6500 enheter säljs i det första utförandet, mestadels i USA.

1970 Den uppdaterade XS2 har elstart och modifierat vevhus, men framgången stannar vid drygt 18 000 maskiner.

1971 Nu är det dags för Europa, men någon succé blir modellen inte. BMW:s 750 /5-serie har ett år på marknaden liksom Moto Guzzi V7 Special och runt hörnet väntar Kawasaki 900 Z1. Begreppet nostalgi är ännu inte uppfunnet.

1973 Yamaha engagerar den engelska test- och tävlingsföraren Percy Tait (mest känd för sitt arbete hos Triumph). Styrgeometrin ändras, liksom hjulbasen. Viktiga komponenter som ram, gaffel och bromsar görs mer funktionsdugliga. Nu kommer beteckningen XS 650 officiellt. Vissa marknader använder beteckningen TX 650. Till detta året kommer även den misslyckade TX 750.

1975 Andra modellen av det uppfräschade konceptet kommer 1975 och har dubbla skivbromsar, 15-literstank, nya instrument och högkantsprofil-fälgar.

1977 Bromsarna fram får flytande bromsok från XS 750 plus ett par andra modifieringar. Detta är sista uppdateringen, men samtidigt kommer choppermodellen Special, en utveckling som Yamaha sedan fortsatte med sin trecylindriga modell för att sedan gå vidare till de framgångsrika Virago med V-motor.

1983 De sista exemplaren lämnar fabriken i Japan.

Anmärkning: Årsangivelserna ovan betecknar modifieringar i produktionen. Uppdateringarna stämmer inte alltid överens med försäljningsdatum i Sverige.



Yamaha XS 650 Special är enda versionen som har skivbroms bak.

De senare modellerna har dubbla skivbromsar fram.

Däcksdimensionerna är klassiskt 70-tal, 3.25-19 och 4.00-18. Moderna däck finns.

En klassisk japansk motorcykel har rörram, teleskopgaffel och dubbelsving.

Motorns relativt låga effekt är något man måste tycka om hos den relativt tunga maskinen

Tidigt var generatoren en ständig källa för kritik. Omodifierade exemplar kan fortfarande ha de dubbla, mekaniska brytarna; Special hade elektronisk tändning.



TEKNISK UTRUSTNING

HÄR BLIR DET LITE LURIGT: Utseendet hos de olika versionerna av XS 650 skiljer sig inte mycket från varandra, men de första modellerna (XS1 och XS2) har inte mycket gemensamt med XS 650 efter 1973. Grundkonceptet är en blockmotor med enkel överliggande kamaxel, horisontalt delat vevhus och brytare med mekanisk centrifugaltändförställning. Systemet för ventilmekanismen är ett gammalt patent från tyska Horex (1953), en modell som

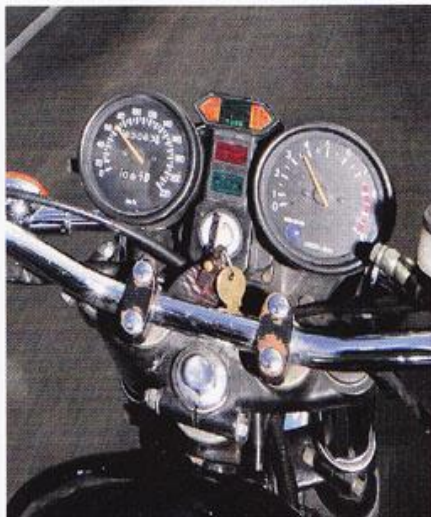
licenstillverkades av märket Hosk i Japan, som senare köptes upp av Showa (tidigare mc-tillverkare) som i sin tur köptes upp av Yamaha, vilket förklarar en del.

Chassit är enkelt: Vaggram av stålrör, teleskopgaffel och dubbla stötdämpare är basen. Faktum är att modellen hade fem olika rammar, varav den senare (för Europa) hade dubbla tvärförstärkningar framför motorn. Förgåsarna krympte med tiden och de senaste

Special hade de minsta, för bättre drag tack vare högre gashastighet. Med tiden blev hela motorcykeln mer och mer klassiskt japansk, med dubbla, runda instrument, en 15 liters-tank och hydrauliska skivbromsar fram. Det var bara choppermodellerna som fick skivbroms bak. En av svagheterna var kopplingen som uppdaterades flera gånger utan att det nämndes i broschyrerna. Från problembarn till eftersökt klassiker tog ett tag.



Motorn bär stolt dragen av en klassisk engelsk motorcykel, men med modernare teknik. Intressant Yamaha-firma i Holland: Heiden Tuning.



Instrument är alltid en kritisk punkt vid renovering av äldre japanska motorcyklar, liksom reglagen.

ÄGAREN



JAN CARLBERG har ägt flera Yamaha-tvinnar. Först en XS2 i början av 70-talet men 1992 köpte han en XS2 som gått 5 500 mil. Efter en översyn hos Peer Christophersen i danska Heddinge byttes kamkedjesträckare och kamkedja plus lite lager. "Det finns fortfarande ganska gott om delar", menar Janne. "Och så ska man byta stötdämparna!"

KÖPTIPS

MODELLEN är så populär att den gärna importeras av entusiaster. Därför är det viktigt att veta vilken årsmodell och typ det handlar om. I Frankrike gällde till exempel andra bestämmelser för belysning och i Tyskland var motorn ofta strypt till en effekt av under 50 hästkrafter, med hjälp av ljuddämpare och förgasare. De klassiska modellerna (de första XS1) ser intressanta ut, men är de som hade problem med både motorer och chassi. Kopplingen trilskade ofta och har flera uppdateringar, liksom generatorm. I dag är det möjligt att göra om hela systemet efter modernt mönster, även laddning av batteritändningen. Intressantast är modeller efter 1975, ramnummer 447-500101, där de flesta modifieringar finns med, förutom kanske tändningen. Modellen är idag ett omtyckt objekt för olika ombyggen. Det gäller att läsa på. classicbike.ning.com/group/yamahaxs650

ALTERNATIVEN



HONDA CX 500 CUSTOM

En twin av lite annorlunda slag: Faktum är att den vätskekylda motorn gör sig riktigt bra i det här custompaketet och designen med fett bakdäck och liten tank ser bättre ut med åren. Det är en problemfri maskin för den som gillar körunderhållning.



SUZUKI GR 650

Samma idé som XS 650 och med 50 hästkrafter ur den tvåcylindriga motorn. Vikter på vevaxeln skulle utjämma vibrationer och mycket av tekniken kom från GSX-motorerna. Försäljningen var måttlig 1982 till 1989, och den har grymt snygga fälgar.



KAWASAKI Z 750 (LTD)

Kawasaki har bara en stor, twin och den kom 1976. Den ganska tunga Z 750 (235 kg) hade dubbla balansaxlar. Motorn med tvåventilad topp är en DOHC. 1978 fick den nya bromsok och nållagradsving. 1982 fick den remdrift och slanglösa däck på gjutna fälgar.