

**När Yamaha i början av 70-talet skulle bygga en stor fyrtaktstwin tittade de extra noga på Triumph Bonneville. Kopian blev rätt lik originalet.**

AV ROBERT LAVÉR



# Ah ljusva sjutt

## TRE GRABBAR PÅ SAMMA ARBETSPLATS

**D**et är hårt att starta livet som en kopia. Att ständigt inte erkännas för sina egna kvaliteér utan bara jämföras med originalet kan knäcka den bäste. I Yamaha XS 650:s fall tog det närmare tjugo år att erkännas som en självständig modell. Född 1970 och pånyttfödd runt 1990. Nuförtiden har den blivit både sällsynt och ett uppskattat samlarobjekt. Vi har träffat tre entusiastiska ägare som alla har varsin XS 650 från -72.


Japanska motorcykelfabriker har aldrig stuckit under stol med att man under 1950- och 60-talen kopierade andra tillverkares motorcyklar. Honda tittade mycket i början på racermotorer från NSU, Yamaha kopierade DKW RT125, Kawasaki plankade BSA A10 och Suzuki i viss mån MZ,

åtminstone på racersidan. Men efter cirka tio år av trevande försök började de fyra japanska tillverkarna bli mogna för större motorcyklar.

Yamaha tillverkade först enbart tvåtaktare men när den amerikanska marknaden började fråga efter större maskiner valde man återigen kopieringstricket. Från att ha haft 350 kubik som största modell tog man steget fullt ut och satsade på en tvåcylindrig fyrtaktare som var nära dubbelt så stor - en 650:a.

### USA FICK TYCKA FÖRST

Teknikerna hos Yamaha ansåg att Triumph Bonneville var måttstocken. Den hade utstrålningen, styrkan och det rätta ljudet. Under hösten 1967 började man i Hamamatsu rita på projekt 049, som



*Janne dök ner i nostalgiträsket för att söka efter sin ungdoms motorcykel.*

**total!**



tanksidor med gummiskydd vilket finns med på en tidig skiss, men designgruppen stod på sig och de fanns inte med på den slutliga modellen.

Resultatet blev till slut en ren triumphkopia. Den luftkylda blockmotorn som hade två parallellt gående kolvar mätte 653 kubik och producerade 53 hästar vid 7000 rpm. Hojen var 2175 mm lång, hade en hjulbas på 1410 mm och vägde 194 kilo torr. Den klarade runt 180 km/h i toppfart och accelererade kvartsmilen på 14 sekunder vilket var bättre än de engelska flaggskeppen Triumph T 120 R och BSA Rocket.

#### PÅVERT UTRUSTAD

Väl ute på marknaden sålde den bra tack vare ett lågt pris. När Yamaha XS 1 kom ut på den svenska marknaden 1971 kostade den knappt 8000 kronor, vilket var åtminstone tre tusen billigare än den skivbromsförsedda Honda CB 750.

Yamaha XS1 var ganska enkelt utrustad. Den hade trumbroms i första utförandet och saknade elstart, men redan till 1972 års säsong kom det både skiva fram och elstart som standard, samt en förbättrad framgaffel.

De två årsmodellerna 1971 -XS 1 och 1972 -XS 2 är de enda som togs in till Sverige av dåtidens importör, Svenska cykelfabriken i Lomma. När Yamaha till 1973 döpte om modellen till TX 650 och försåg den med ett nytt avgassystem hade Sverige fått en ny importör, Hallman & Eneqvist Motor AB, och det dröjde ända till 1975 då modellen fått dubbla skivor innan den åter fanns att köpa. Men bara under ett år. Det kom visserligen ett enda exemplar till Sverige 1976 men det var allt.

Yamaha hävdade att man redan i mitten av sjuttioalet bestämt sig för att sluta tillverkningen, eftersom de övriga fabrikererna hade lagt en ny ribba på 750 kubik. Men faktum är att XS 650 levde i en customversion ända fram till 1983, vilket visar att marknaden aldrig riktigt ville vara utan en stor parallelltwin.

#### TRE XS2 PÅ EN PLATS

Maskinerna på våra bilder är unika så tillvida att alla tre lever sina liv hos tre grabbar som är arbetskamrater. Jan Carlberg, John Söderholm och P-O Larsson jobbar alla tre på

Volvo Aero i Bromma utanför Stockholm som motortekniker och alla tre grabbarna är klart sålda

## ED TRE LIKADANA YAMAHA XS 650.

hade utomordentligt tydliga influenser av en två-cylindrig Triumph.

De första skisserna skickades till Yamahas amerikanska marknadsavdelning i december 1967 för kommentarer. Svaret lät inte vänta på sig. Amerikanerna tyckte att maskinen skulle ha en smal utformning, en grund strålkastare som inte var alltför dominant, ett påkostat tankemblem, ett kantigt vevhus, en tjock dyna med tydliga ribbor, en droppformad bränsletank samt en liten baklampa. Jänkarna propsade på att den brittiska förlagan skulle följas men att maskineriet skulle vara modernt och helst ha överliggande kamaxel.

Så blev det också.

Det var egentligen bara på en punkt som japanerna körde över jänkarna. Amerikanerna ville ha

*Det går fortfarande att få tag i reservdelar till Yamaha XS 650.*

på Yamahas triumphkopia.

– Jag hade en XS2 redan 1973 berättar Janne. Det var min första tunga hoj och trots att jag under säsongerna 73-74 körde runt 2000 mil satte den outplånliga spår hos mig. Visserligen var det inte som det stod i den svenska broschyren "Yamaha XS 2 - the accelerator, maskinen med blixtrande acceleration och toppfart. Man kör ju inte gärna över 90 km/h, men det var ju en billig hoj som var maffig. Honda CB750 kostade några tusen till och hade jag haft pengarna så kanske jag hade valt den istället. Men jag hade haft Yamaha som 125:a och märkestrogen som jag var blev det affär hos Lelles på en maskin som övervintrat från 1972.

– Egentligen är det en ganska medioker hoj väghållningsmässigt. Originalstötdämparna var inte

## YAMAHA XS 2 650 1972

Motor	2-cyl, 4-takt, SOHC, luftkyld, 2 vent/cyl
Boring/slåg	75/74 mm
Slagvolym	653 cm <sup>3</sup>
Kompression	ca 8,7:1
Effekt	53 hk (40 kW)/7 000 rpm
Vridmoment	55 Nm/6 000 rpm
Förgasare	2 st. Mikuni 33 mm
Startsystem	Elstart och kick
Kraftöverföring	5-växlad låda, kedja, vätkoppling
Chassi	Vaggram i stålrör, stålsving
Fjädring fram	Teleskop, 34 mm/140 mm slag.
Fjädring bak	Enkeldämpare/110 mm slag, justerbar förspänning.
Broms fram	Enkel skiva 300 mm, enkelkolvsok
Broms bak	Trumma 200 mm
Däck fram	4,10-19
Däck bak	4,25-18
Sadelhöjd	840 mm
Hjulbas	1 410 mm
Styrvinkel	27 grader
Försprång	101 mm
Tankvolym	12,5 liter
Vikt torr	194 kg
Tjänstevikt	220 kg
Toppfart ca	180 km/tim
Färger	Guld, vinröd
Pris	7 900 :- ny 1972
Märkesklubb	Yamaha 650 Society, P.O. Box 234, O'Fallon, Missouri 3366-0234, USA. Fax: 0091-314 928 8630.



John, P-O och Janne på jobbet.

mycket att ha, de flesta bytte nog ganska snart till ett par Koni och motorn vibrerade ju duktigt. Bromsarna var inte heller mycket att hänga i granen, trots att broschyren hävdade att man kunde tvärnita i alla lägen!

Baksidorna till trots. Tio hojar senare var det dags för Janne att dyka ner i nostalgiträsket och söka efter sin ungdoms hoj. Så dags hade han glömt baksidan och drömde enbart om utstrålningen och ljudet...

### EN ÄGARE

Janne Carlberg annonserade under rubriken "Köpes" i MC-Nytt under -92. Efter lång tid svarade en kille på Lidingö, hans farsa ägde en Yamaha XS 2 och han hade haft den sedan den var ny. Hojen hade då gått 5500 mil och Janne fick den med packfickor och allt. Det enda egentliga skav-

anken var en skrapad ljuddämpare och lite repor på lamsargen - 18 000 kr bytte ägare och Janne blev hojens andra ägare.

- Med tanke på att 73:an jag köpte på Lelles kostade 7 900 kr, var kanske priset inte speciellt lågt, men den var ju fin. Oves Motor hade utannonserat en knarr men den försvann snabbt och i övrigt fanns det inga

andra. Jag hade inte sett någon XS 650 på fem år. Så att hålla på och pruta tre tusen kändes inte rätt. Skulle jag ha en så skulle jag! Det var ju så kul att hitta en likadan igen. Jag hade en guldfärgad förra gången också, men egentligen hade jag velat ha en vinröd. Den var snyggast!

- Det finns faktiskt rätt gott om delar fortfarande, menar Janne. Jag har efter koll av gaffeln fixat nya packningar och köpt nya luftfilter som fanns hos

min lokala handlare. Det enda som är svårt att hitta är ljuddämpare och dyligt.

Jannes motor har under vintern skickats på helrenovering till Danmark, då den behöver ses över.

- Eftersom jag bara kör runt 200 - 300 mil om året så kommer den att gå för all framtid! I alla fall så länge som jag kommer att köra hoj.

### HITTADE TVÅ PÅ SAMMA STÄLLE

John Söderholm köpte en begagnad och ganska nergången XS2 som han började göra i ordning. Precis som för Janne var det just en XS 650 som var hans första tunga hoj. Under letandet av delar hittade han lite prylar här och där och med lite tur fick han tag på ett helt nytt vevhus hos Yamaha-importören i början av 90-talet. Hans originalvevhus var söndermekat.

John gjorde hojen snygg, lackade den mörkröd och fick den i mekaniskt hyggligt skick. Den såg riktigt vettig ut med tanke på skicket då han fann den.

Men så grep ödet in. John fick nys om en fin XS 650 i Åre-trakten. När han kom dit för att titta på objektet visades det sig att det faktiskt handlade om två maskiner. John satsade på att försöka köpa den finare av de två. Säljaren hade lyckats med konststycket att få tag på helt nya skärmar och den var påtagligt snygg. Helt original samtidigt som den inte hade gått så långt.

Under prisdiskussionen tyckte säljaren till slut att han borde köpa båda hojarna till ett bra paketpris. Sagt och gjort. Han köpte båda hojarna och kunde på så sätt sälja sin vinröda maskin till arbetskompisen P-O Larsson.

- Det har till och med funnits ytterligare en XS 650 på vår arbetsplats, säger John. Fem stycken på en och samma gång ser man knappast under ett helt år.

Någon direkt märkesklubb finns ännu inte i Sverige men väl i USA. Där har Yamaha 650 Society funnits sedan 1978, skapad av entusiasten Jim Griner, en skollärare från Preoria, Illinois. Sällskapet har flera tusen medlemmar. Adress i faktarutan.

Yamaha XS 650 levde många år efter att modellen slutade tillverkas i motocrosssammanhang. Motorn var länge mäkta populär i sidvagnsklassen då den klarade att borras upp till tusen kubik. I sin grymmaste version fanns det trimmare som fick ut närmare 100 hästar.

- Vi nöjer oss med 53 kusar, säger de tre entusiasterna och brummar iväg på sina XS2:or.

Som de aldrig kallar kopior.



*Teknikerna hos Yamaha ansåg att Triumph Bonneville var måttstocken.*

