

# motor cyklen

5/80

PRIS KR.17,75



**TEST:**

**Sidste nye  
U.S. chopper**

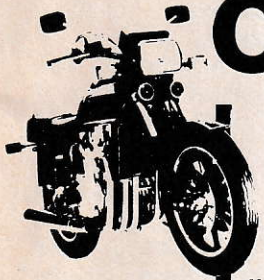
**Yamaha  
XJ 650/4**

**BSA årg.1926**

**Suzuki's  
superbike**



# motor cyklen



Udgiver  
Ringpress Aps  
DK 2670  
Greve Strand.  
ISSN nr. 0106-3057

Ekspedition  
Forlagene  
Greve Strandvej 42.  
2670 Greve Strand.  
Tlf. (02) 90 86 00  
Kontortid  
Man-Fre. Kl 9 -15  
Post-giro nr:  
4 35 10 88

Ansvarshavende  
Forlags Direktør  
Thomas R. Lind

Chefredaktør  
Steen S. Jørgensen

Stedfortrædende  
ansvarshavende  
udgiver  
Henrik G. Lind

Redaktionelle  
medarbejdere  
Jakob Fastrup  
Chr. Brøndum  
Bjørn Poulsen  
Svend Sonnenburg  
Jens Thorup Hauge

Konsulent  
Tom Vilholm

lay-out  
Ringpress ApS

Produktion  
Tom Vilholm

Teknisk Tegning  
Lone Lind

Annoncechef  
Henrik G. Lind

Fotografer  
Cameraman  
Jakob Fastrup  
Niels Kappel  
m. flere.

Tryk  
Ringpress Offset  
& J.P. Trykservice

KELD's BYTTE SHOP

Bytter blade/bøger bedst og billigst  
Kirkevej 1, underste etage  
8370 Hadsten

# Indhold 5/80

MC fan'en	4
Aktuelt	6
Motor teknik for begyndere 2.del	12
Test: Yamaha XS 650 U.S. Custom	14
Brugt rapport	22
Tændingsjustering på 4-taktere	26
Historien om Honda	28
Thy Træffen 1980	31
Nordkap 1979	34
Test: Yamaha XJ 650/4	38
Fortidens supercykler	
B.S.A. årgang 1926	42
Focus på MC-ulykker	44
Køb & Salg	51

Salgsdag:  
Motorcyklen nr. 5/80 den 1. september

Motorcyklen  
udkommer næste gang den 28. november

1 års abonnement (6 nr.) på MOTORCYKLEN kr. 92,00.

Læserbreve – kun vedrørende "Motorcyklen's" egne artikler – besvares i bladets brevkasse. Spørgsmål og indlæg af almen interesse bringes i bladets brevkasse. Bladet påtager sig intet ansvar for manuskripter, som uopfordret tilsendes redaktionen. Eftertryk af bladets indhold kun efter aftale med redaktionen og kun mod fuld kildeangivelse. COPYRIGHT: "Motorcyklen" – Danmark. Særtryk efter tilbud. Redaktionelle artikler, som beskriver afprøvede køre-tøjer, er kun gældende for de af os afprøvede eksemplare.

Desværre  
manglede siderne  
11-16 og 37-42  
i bladet, så  
starten af testen  
mangler.



- beskytter bedst



- kæden, der trækker langt de fleste 2-hjulede rundt i verden.



- nyt og smart motortøj - fransk elegance - varmt, vind- og vandtæt - perfekt pasform - flere modeller og farver.



- de verdensberømte dæk til motorcykler og knallerter.



- specialolie til kæder, fogafler, filtre m.v.



- motorstøvler i alle dessin og fineste læder.



- fransk luxus-motortøj i fineste skind.

Import:

**CARL ANDERSEN**

*motorcykler AIS*

Randersvej 150 - 8200 Århus N.

- tlf. 06 - 16 33 88

Fortsat fra side 41

fra ca. 2500 rpm, og frem til ca. 6500 rpm stiger kraften jævnt. Ved godt og vel 6500 rpm kommer "rykket", og herfra trækker motoren uhyre kraftigt. Omdrejningsvilligheden kommer også til udtryk på den måde, at man bør holde øje med omdrejningstælleren, medmindre man da hører til blandt de respektløse, der ikke er bange for at køre med omdrejningstal hensesides de 9500 rpm.

I de fire første gear trækker motoren relativt ubesværet helt ud til farefeltet, men i femte gear føler man, at den taber pusten ved ca. 8500 rpm, hvilket svarer til den af os målte tophastighed på 182 km/t. Denne tophastighed blev i øvrigt målt over en motorvejsstrækning på to km i begge retninger med ca. 10 km's tilløb inden målingens foretagelse.

For en ordens skyld skal det dog lige bemærkes, at kørsel med hastigheder indenfor rammerne af det her til lands tilladte, føles ganske behageligt og afslappet på en XJ 650, selv om man nok bør være indstillet på, at der skal gøres brug af gearpedal og kobling i de mere knappe overhalingssituationer.

Gearkasse og kobling fungerer perfekt og præcist. Koblingen går usædvanlig let, og overgangen mellem udkoblet og tilkoblet motor sker hverken for pludselig eller for glidende, ligesom koblingsglidning ved acceleration er et ukendt begreb.

Gearskiftet er meget præcist, og på intet tidspunkt under testen var der nogen fra vort testhold, der lavede det, der bare ligner et gearskifte-kiks.

#### LET HÅND PÅ GASHÅNDTAGET KAN ANBEFALES

Tankkapaciteten er på 19,5 l, og med en moderat kørselsmåde rækker det til en ganske rimelig aktionsradius. Ved 80 km/t går XJ 650 hele 23,6 km pr l. Ved 100 km/t klares 19,9 km pr. l, mens vort samlede testforbrug kom til at ligge helt nede på 13,1 km pr. l. Disse tal bør nok tages som et udtryk for, at med de nuværende benzinpriser er en let hånd på gashåndtaget nok at anbefale, - i hvert fald for folk med normaløkonomi!

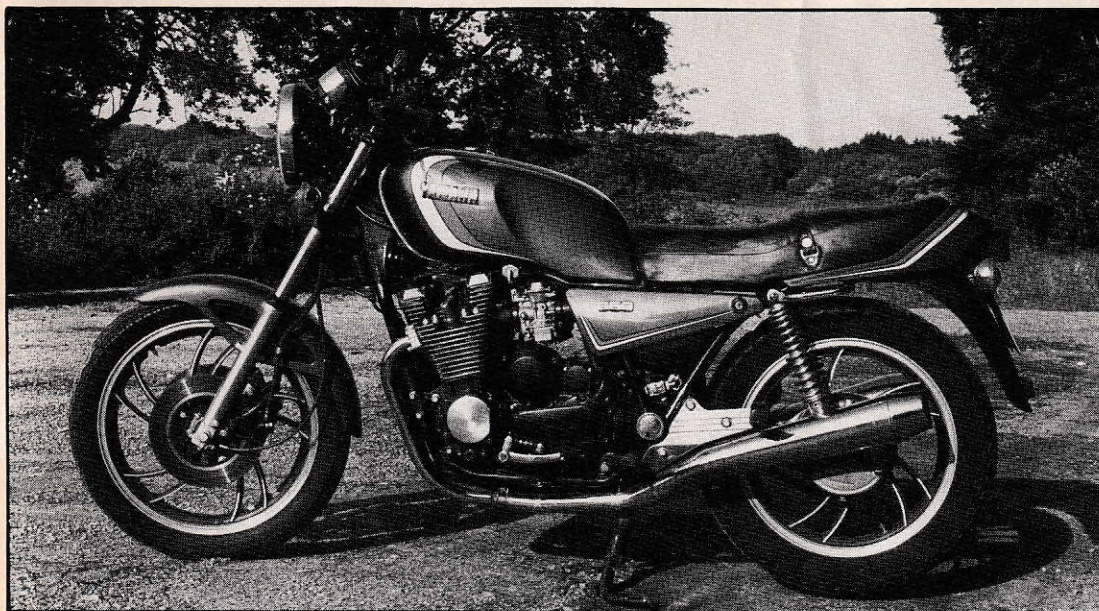
Køreegenskaberne er perfekte! Dette må nok siges at være noget af en flot påstand, men ikke desto mindre er det den mest dækkende betegnelse.

Små snoede veje er det en fornøjelse at køre på med en XJ 650'er, og gang på gang må man lægge kraftige bånd på sig selv ved kørsel på sådanne steder, for ikke at gå helt over gevind i forsøget på at udnytte cyklens køreegenskaber. Frihøjden er fuldt tilstrækkelig, men en enkelt faktor kræver dog lidt tilvænnning, og det er kardantrækkets reaktion ved pludselige accelerationer i lave gear. Ved sådanne accelerationer løfter de fleste kardantrukne mc'er (indbefattet XJ 650) bagenden. Dette kan medføre, at man f.eks. ved accelerationer ud af skarpe kurver med voldsom nedlægning kan komme ud for, at bagenden hæver sig præcis så meget, at tyngdepunktet forskydes, hvorved man føler, at cyklen vil rejse sig og køre ligeud. Første gang man oplever denne reaktion, kan det godt give en kraftig hjertebanken, men når først man har vænnet sig til denne kardanreaktion, er problemet ganske ubetydeligt.

Lange hurtige kurver er et af de steder, hvor en mc's køreegenskaber bliver sat på en hård prøve. Ved udgangen af sådanne kurver oplever man ofte, at mc'er med dårlig styregeometri og/eller elendige støddæmpere slingrer betragteligt. I en meget lang 90-graders kurve, hvor vi plejer at afprøve de mc'er, vi har til test, satte vi Yamaha'en på en række virkelig hårde prøver, som den bestod med glans - hver gang. På intet tidspunkt fornemmede vi den mindste usikkerhed i stabiliteten, og selv ved udgangshastigheder med over 160 km/t fulgte cyklen sin bane fuldstændig klippefast.

Også retningsstabiliteten må anses for at være perfekt. Ved ligeud-kørsel med tophastighed føles ingen tendenser til slingen.

Som en ekstra anbefaling til de fine køreegenskaber, skal det lige nævnes, at undertegnede ved kørsel ud over en bakketop fik cyklen til helt og holdent at slippe sin kontakt med vejen. Sådanne frie svæv er oftest relativt ufarlige, når blot man lander på baghjulet, men i dette tilfælde skete der det ubehagelige, at kontakten med asfalten blev genoptaget med forhjulet først. Normalt vil den slags landinger let resultere i et styrt, men i dette tilfælde skete afslutningen på luften helt uden dramatik. Om dette så i større



særdeles velegnet til touring-brug.

På minussiden kan dog den temmelig høje anskaffelsespris fremdrages. Så længe cyklen prismæssigt befinder sig i sit nuværende leje, må det nok konstateres, at efterspørgslen i første række skal spores hos Liebhave. ■

◀ Udseendet forekommer umiddelbart noget sportspræget.

Grebene er forsynet med gummi-muffer. En fiks detalje, der hindrer hurtig afvaskning af smurte og indfedtede dele.

eller mindre grad skal tilskrives cyklens køreegenskaber eller den gamle talemåde, at heldet følger et vist folkefærd, vides ikke med sikkerhed. Nogen gentagelse af eksperimentet var der ikke det store overskud af lyst til at foretage, men vi tager det alligevel som et delvist udtryk for cyklens gode retningsstabilitet, at det gik godt.

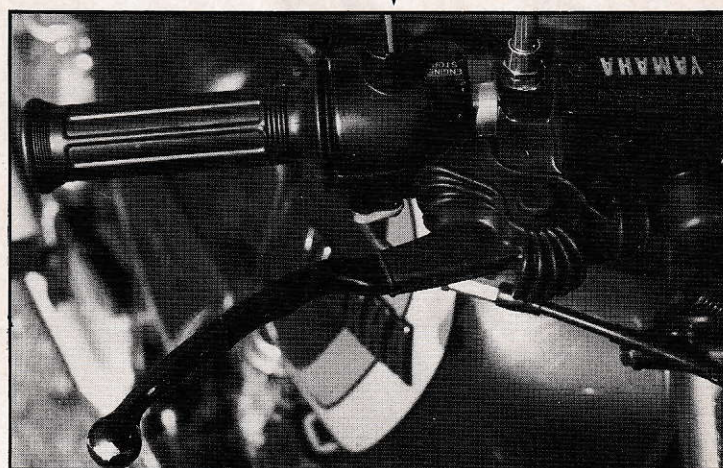
testholdets konklusion, at Yamaha-fabrikken med konstruktionen af model XJ 650 har frembragt en mc, der placementsmæssigt på det nærmeste ryger lige til tops på sin klases hitliste.

Intet er overladt til tilfældighederne, og at modellen er virkelig gennemtænkt, vidner f.eks. det fabelagtige forlyst samt den standardmonterede oliekoeler om.

Selv om cyklen ved første øjekast forekommer temmelig sportspræget, er der ingen tvivl om, at den også vil være

#### PRISMÆSSIGT EN MC FOR LIEBHAVERE

Efter at have tilbagelagt knapt 1.700 km på cyklen, er det



#### MOTOR

Firecylindret række motor med overliggende kædetrukket knastaksel og to ventiler pr. cylinder.

#### Luftkølet.

Boring x slaglængde: 63 x 52,4 mm  
Slagvolumen: 653 cc  
Kompression: 9,2 : 1  
Ydelse: 68 hk v/9000 rpm  
Max. drejningsmoment: 6,0 kg/m.v  
7500 rpm.

#### KARBURATOR

4 stk. Hitachi HSC 32 mm.

#### TRANSMISSION

Primærtræk over ligeskårne tandhjul. Flerpladet kobling i oliebad. Femtrinsgearkasse. Kardantræk til baghjul.

#### Udveksling:

1. gear	2.187
2. gear	1.500
3. gear	1.153
4. gear	0.933
5. gear	0.812

Primærudveksling:	1.672
Sekundærudveksling:	2.909

#### EL-ANLÆG

Batteri: 12V, 12 amp.  
Max. Generatoreffekt: 260W  
Kontaktløs transistortænding.  
EI-Start.  
Halogenlys 60/55W standard.

#### STEL M.M.

Dobbelt lukket rørstel.  
Kronrørsvinkel: 62,55 grader.  
Efterløb: 115 mm  
Hydraulisk åben forgaffel for. Hydrauliske støddæmpere med udvendige fjedre samt svinggaffel bag.

#### HJUL STØRRELSE

For: 3,25 x 19  
Bag: 120/90 x 18  
Dæk mrk.: Bridgestone (H)  
Helstøbte hjul.

#### BREMSER

For: Dobbelt skive, diam.: 226 mm  
Bag: Tromle, diam.: 200 mm

#### VÆGT M.V.

Tørvægt: 210 kg.  
Tankkapacitet: 19,5 l.

PRIS: 42.684 kr. plus lev.

#### ACCELERATION

0 - 80:	4,0 sek.
0 - 100:	5,8 sek.
0 - 120:	8,4 sek.
0 - 140:	11,2 sek.
0 - 160:	17,0 sek.

#### MELLEMACCELERATIONER

3. gear	
70 - 110:	4,2 sek.
80 - 130:	6,0 sek.
4. gear	
70 - 110:	6,6 sek.
80 - 130:	8,4 sek.
5. gear	
70 - 110:	7,2 sek.
80 - 130:	11,6 sek.

#### TOPHASTIGHED

Foroverbøjte: 182 km/t.

Tophastighed målt i testbænk under indprogrammerede omstændigheder svarende til vindstille og gennemsnitsfriktion: 180 km/t.  
Max. effekt på baghjul: 38 hk.

#### BENZINFORBRUG

80 km/t:	23,6 km pr. l.
100 km/t:	19,9 km pr. l.
Testforbrug:	13,1 km pr. l.