

ACTOR

elke week al het motornieuws

34

22 augustus 1980

67^e jaargang

f 2,75-45 bfrs



• G.P. C.S.S.R

• TEST YAMAHA RD 350 L/C

ACTU

ROADTEST

WEEKEINDCOUREUR!

YAMAHA 350 L/C

Men neme één racer van 250 of 350 cc. Daarnaast plaatse men één exemplaar van meer gebruikelijke allure, bijvoorbeeld een Yamaha RD 400. Meng het geheel in een bak met een emmertje water en wat gezond verstand. Op smaak brengen met enig gevoel voor sportiviteit. Resultaat: één motorfiets met het uiterlijk van een racer, de mogelijkheden

van een straatmotor, bloedstollende wegprestaties, een lekker lastig karakter, grote dorst en veel bekijks. Kortom: de Yamaha RD 350 L/C.

In bijna tweeduizend kilometers bekeken we Yamaha's nieuwste en meest sportieve wegmotor door de ogen van een motorfanaat, een techneut, een toermaf, gewoon een motorrijder en kritisch rijder. Beoordeling: „fantastisch” en „beperkt bruikbaar” tegelijk.

„Leuk speelfietsje” was het idee dat ons door het hoofd speelde toen Mike Butler, Yamaha's woordvoerder, ons de watergekoelde RD 350 L/C liet zien. Al weer een heel stel maanden terug was dat, toen de dealers en motorjournalisten met vliegtuigen vol naar het Hamburgse Plaza waren vervoerd (wat hebben we het toch zwaar, hè).

Onder het genot van een versnapering kon toen eigenlijk niet veel meer vastgesteld worden. De lijst van technische gegevens gaf weliswaar nog twee andere dingen prijs:

gewicht 161 kilo en vermogen niet minder dan 49 pk, maar dat was toch zo ongeveer al eens eerder vertoond. Denk aan de Kawa 350 driepitter met zijn even lage gewicht en bijna even hoog vermogen.

De introductie voor wat betreft het rijden heeft héél lang geduurd, té lang eigenlijk, want de fiets is eigenlijk erg laat in het seizoen op de weg verschenen. Maar goed, hij is er nu toch.

We hebben hem een kleine tweeduizend

kilometer aan de tand gevoeld en de bevindingen zijn, tja wat zullen we zeggen... anders. „De meningen zijn verdeeld” zouden ze dan in politiek Den Haag zeggen.

Waarom? Omdat de Yamaha 350 beslist géén allemansvriendje is, sterker nog, omdat deze mini-superbike voor velen absoluut ongeschikt is. Slecht dus? Nee, dat is ook niet het geval. De 350 tweekakt moet gekarakteriseerd worden als een speelfiets voor wekeindcoureurs. Géén café racer, want van stadsver-



keer is de L/C in het geheel niet ge-
diend, en ook geen toermotor.

Het ding loopt als een raket, en dat is
op zich al iets waarvoor heel wat men-
sen terugdeinzen, maar de manier
waarop maakt hem helemaal een bui-
tenbeentje.

Kijken we naar zijn uiterlijk, dan kan
zelfs de grootste leek vaststellen dat
het ding geïnspireerd is op de echte
racemotoren van Yamaha, de TZ 250 en
350. Het blok is, grofweg naar voor-
beeld van de racer opgebouwd en heeft
er oppervlakkig gezien dan ook best
„het smoeltje” van.

Bij nadere beschouwing is het gewoon
logisch dat je grote verschillen zult gaan
aantreffen. Hoe leuk
het ook zou zijn, de
fiets met een race-
blokerin zou slechts
door héél weinig
mensen bereden kun-
nen worden. De motor is
dus duidelijk teruggetuned, wat
absoluut niet wil zeggen dat hij
voor een kleinigheidje ver-
vaard is.

Een, overigens uiterst
lastige, meting op de
bekende bank van de
Technische Hogeschool van
Delft bracht niet minder dan
37.3 kW, dat is dik 50 pk, bij 9100
toeren op de lijsten. Een record voor
zo'n klein motortje.

Om dat, lagere, vermogen te realiseren
(ten opzichte van de echte racer nog
steeds) werden de cilinders totaal ge-
wijzigd. Ten eerste zijn het twee losse
potten (de racer heeft één cilinderblok),
wat ons bij een fiets die een grotere
kans van „vastpiepen” dan de meeste
andere heeft als een zeer positief punt
voorkomt. De poortentiming binnenin
werd door het minder hoog maken van
de uitlaat en (vijf!) spoelpoorten aan „de
weg” aangepast.

De cilinders kregen bussen, zodat
honen mogelijk is en een ge-
zamenlijke kop. Achter de
cilinders treffen we mem-
braan inlaten met het doel
de motor zo veel moge-
lijk aan gebruik bij
„niet voluit” aan
te passen.



Waterkoeling.

De carburatie wordt verzorgd door
twee 26 mm Mikuni's, die door een lei-
ding bovenlangs verbonden zijn.

De uitlaten moesten uiteraard gedempt
worden en het moet gezegd, men is er
fantastisch goed in geslaagd toch een
heerlijk „TT-geluidje” te behouden.

Ook in het blok enkele goed gekozen
veranderingen van het TZ-thema. De
versnellingsbak kreeg uiteraard nor-
male verhoudingen mee (met een vrij
hoge één), de koppeling loopt nu in olie
en naast de elektronische ontsteking
(die zijn werk erg goed doet) en water-
pomp kwam er zo'n Yamaha autolube-

De water-
gekoelde Yamaha:
monoshock instelbaar,
race replica frame
en teruggetuned
„TZ-motor”.



pomp op de krukas, die al naar gelang de behoefte meer of minder olie aan het gebeuren levert.

Al met al geen echte replica dus, maar zeker een héél goede imitatie. Wie niet genoeg heeft aan de geboden prestaties kan altijd nog proberen er een echt blok in te hangen of, horen we van de Yamaha IMN-coureurs die er eentje als cadeau van de TT mee naar huis mochten nemen, kan proberen er twee cilinders van een oud type 750 racer op te zetten, met passende pijpen.

Wij eenvoudige testrijders hadden echter al de handen vol aan deze machine. Want heus, het is ondanks zijn 350 cc een superbike waar alleen ervaren rijders op moeten klimmen en zelfs die storten er nog wel eens mee op hun „koker“.

Er loopt er momenteel bij ons op de redactie één met gips tot de elleboog en als we er dan even bij vertellen dat die ex-kampioen wegrace is, weet u genoeg om de 350 L/C met respect te behandelen. Overigens: het glijdertje had verbazend weinig schade tot gevolg.

Dik 50 paarden in een motorfiets die helemaal rijklaar 160 kilo op de schaal brengt is erg veel. Dat kunnen we u verzekeren. Daarbij komt dat de waterkoeler nog wel zóveel van zijn racebroertje weg heeft dat dat het vermogen er vrij plotseling met emmers tegelijk

en vaak onverwacht inkomt.

Tot even boven de 6000 toeren is het ppprring dng dng dng geblazen en passeer je die grens dan is het alsof er ergens in het inwendige iemand de diverse pelotons gassen eens flink op hun donder geeft en in de maat doet lopen, want als een aan-uit-schakelaar stijgt er opeens een bijtende tweetakthuil op, springt de toeren teller voorwaarts en gebeurt één van drie dingen: het voorwiel klimt omhoog, het achterwiel spint of wanneer je het allemaal niet zo plotseling verwacht had... je ligt op je koker.

Staand voor een stoplicht zijn er dan ook twee mogelijkheden voor wegrijden. De ene is het rustig wegtokkelen tot je in de powerband zit en de andere... gas erop, slippende koppeling en op het achterwiel (letterlijk of figuurlijk naar gelang de gasstand) in één

Kickstart is perfect afgezien van de voetsteun die men vergeet op te klappen.



Plat op de tank zijn wisselend snelheden te halen van 160-175+ Erg wisselende prestaties.



en twee de kruising over. In feite is allee. de laatste mogelijkheid realistisch. Zo'n ding koop je om heerlijk een bochtig weggetje af te blazen, genietende van het uitstekende (en veelvuldige) schakelen van de zesbak, de forse acceleratie en ongehoorde topsnelheid van dik 175 kilometer per uur. Wie meent een Vetter kuip en koffers te moeten monteren om rustig met moeder de vrouw naar Wladiwostok te tuffen moet een andere motor kopen. Rustig rijden is erg lastig en de enige die je achterop moet zetten is dat persoon dat je voor eens en voor altijd wilt genezen van dat gezeur over „mee-rijden”.

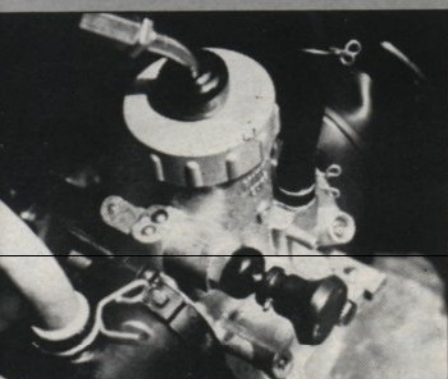
Of het moet natuurlijk iemand zijn die bereid is gewoon van de schuin naar voren lopende buddy naar voor te glijden en zich met hoog opgevouwen benen aan je vast te grijpen.

Hetgeen natuurlijk nu en dan ook zijn charme kan hebben, op naar de disco dus.

Terug naar praktische zaken.

Om nog even het blok helemaal af te werken: het schakelen is zoals gezegd goed, waarbij nog komt dat via een goed

De linker carburateur met de chokeknop, de verbindingspijp vóór de reed valve en middenop een venstertje.



spelingvrij schakelset de zaak aan de persoonlijke maten is aan te passen. De koppeling is licht bedienbaar en goed te doseren, wat zeker in dit geval een absoluut vereiste is.

Starten kan, wanneer je eenmaal hebt geleerd de voetrust op te klappen, niemand problemen geven. Al naar gelang de omstandigheden de links op de carburatie gemonteerde choke uit, trap, lopen. Nooit problemen.

De kosten van het Yamaha-razen zullen wanneer de RD dan eenmaal loopt in hoge mate beïnvloed worden door zijn uiterst kwistig verbruik van aardolieprodukten.

Het benzineverbruik varieerde bij pittig gebruik (en wanneer je dat niet doet kun je beter gaan lopen) natuurlijk met de rijder, maar waarden van een op twaalf tot een royale stroom van onder de één op tien konden bepaald niet tot deelname aan Shell's zuinigheidsmarathon noden. De L/C is er dan ook een van dat type „om het andere tankstation prijs”. Over tankstations gesproken: de machinerie wordt altijd volop gesmeerd. De olie-pomp leek ons wel wat rijkelijk vet te werken. De proef op de som dus ... één liter olie op 360 km.

Valt toch niet tegen, gezien de liters benzine die erdoor gaan, maar we nemen toch aan dat het met goede olie wel wat schraler mag. Yamaha zelf vindt nadrukkelijk van niet.

Over de duur van de test bracht dat ons op een heel raar geval: voor elke dure liter benzine moet óók nog ongeveer tussen de twee en drie dubbeltjes olie gerekend worden! Nóg iets probeerden we: is die olie wel te krijgen?

Vaak niet. Een steekproef op tankstations leerde ons: 20% géén olie, 20% alleen 5 liter en 60% halve liter flacons (relatief duur). Wel even rekening mee houden!

Maar laten we wel zijn, je rijdt deze motor niet op een manier waarbij de kosten een grote rol spelen. Het is een echte weekeind-racer.

Overigens hangt de machinekamer in silentblocks en dat is maar goed ook, want als hij ook maar half zo hard trilde als de racer dan kon je je lol op. Nu blijft het beperkt tot een vaag zoemen. Onder het gebied waar je in rijdt schudt hij wat en stationair trilt vooral het stuur. Vanaf het inzetten van de paarden echter loopt hij als een turbine.

De beweeglijkheid van de motorunit lijkt de (5/8-3/8) ketting wat problemen op te kunnen leveren, maar toepassing van een zelfsmerende ketting zal toch hoogstwaarschijnlijk goed voldoen. Dit om reden van de zijdelingse buiging die mogelijk moet zijn. De bekende strakke ketting in de uitverkoop, opgetrokken uit écht namaak blik moet maar vermeden worden. Merkkettingen geven zekerheid.

Eén kleinigheid dan nog: in de carburateurs zijn voor wie even goed kijkt venstertjes te zien voor het gelijk stellen (synchroniseren) van de schuiven. Handig bij een fiets waarvan je zeker wel eens de afstelling zult wijzigen.

Het kader

Dat brengt ons dan op het leiding-

NIEUW!



Niets, absoluut niets was bij IMN, de Yamaha-importrice, bekend over het prototype van een stel accessoires voor de 350. Direct uit Japan overgekomen, fraai en binnenkort te introduceren.

gevende deel rond die powerbox; eentje dat ondanks wat minpuntjes hóóg op de lijst van Japanse „sterke momenten” eindigt.

De Yamaha stuurt namelijk „fabel-tastisch”, zoals dat tegenwoordig heet. Alle testrijders die niet trillend van het ding afstapten hadden dan ook maar één wens: meenemen naar de privé-verzameling ... erbij, voor die momenten dat het bloed even kookt en die lange doorlopende bochten even (te) hard genomen moeten worden.

Goed genoeg om mee te racen, zou je zeggen, maar dat hoeft niet meer want de L/C heeft inmiddels al als winnaar van de sportklasse en hoog geklasseerde nationale 350(!) op het podium gestaan ...

Op het dubbelde wiegframe à la racer is dan ook niets af te dingen. Geen last van framebuiging waaruit deinen kan voortkomen. Strak als een racer gaat de

fiets lange bochten door en laat zich bij het wat krappere werk door de uitstekende bodemspeling en het lage gewicht prima manoeuvreren. Goede vering en schokdemping achter zorgen voor een prima roadholding, met als minder goed punt het wat te snel op de aanslag duiken van de voorvork. Iets meer demping zou dat kunnen verhelpen. Ook achter bestaat aanleiding tot een kritische opmerking. Weliswaar is de Carbon-type monoshock vijfvoudig op voorspanning instelbaar, maar ook in de zwaarste stand is er niet voldoende voorspanning in huis om met een duopassagier van enige omvang weg te weten. Doorslaan en wat onzeker sturen zijn de gevolgen.

Onder de fiets zitten de inmiddels bekende „Italic” wielen, die met wat verdraaide spaken, en daaromheen zitten weer zeer verdienstelijke Japanse banden. Die gaven droog geen aanleiding tot vervanging. Alleen ritten op natte wegen leverden incidentele probleempjes op.

De sloffen weten kennelijk niet goed weg met rillen in de lengterichting van de weg en steentjeswegdekken.

Zeër scherpe hoeken bleken mogelijk zonder dat de banden begonnen te glijden.

Op de rechthoekstabiliteit viel niets af te dingen, alleen zijwind had wat veel vat op de lichte machine. Adembenemend zijn de remmen. Moeiteloos kan voor of achterwiel beheerst stilgezet worden en het achterwiel wilde nog wel eens het contact met de aarde verliezen. Formidabel!

In de regen bleven de stoppers functioneren, waarbij overigens wel het een tikje enthousiaste karakter ervan in het achterhoofd moet worden gehouden, wil men niet voortijdig afstappen.

De in de gegoten wielen geplaatste ventielen ten slotte zijn goed bereikbaar.

Rondom deze razendsnelle fundamente is een fraai en vooral licht fietsje gebouwd.

Alles dat je er van afschroeft is van kunststof, lichtmetaal of hol. In ieder geval, licht.

Een slank tankje met inkepingen voor de knieën, een smalle en schuin oplopende buddy en hoog en naar achteren geplaatste voertrussen zorgen voor een zeer geslaagde zitpositie, die zelfs langere ritten mogelijk zou maken, ware het niet dat de motor zelf je daarvan weerhoudt.

In één geval merkte een testrijder op dat het stuur net even lager had gemogen. De hele zithouding nodigt uit om met het knietje buitenboord een hoek in te duiken. De blik valt op een duidelijk en compleet instrumentarium met alle gebruikelijke lampjes en tellers, plus een indicator voor het bijvullen van de tweetaktolie. Die werkt op een vlottertje in de tank. De afsluitbare benzinedop is prettig rechts geplaatst en maakt dus echt vol tanken mogelijk. In de koplamp treft de berijder de bekende Yamaha-specialiteit: een gele lamp. Nog steeds niet onze smaak.

Het achterlicht bestaat uit een klein vierkant huisje. Voldoet en... is licht. Een wat lastig detail is de zijstandaard, die zodanig zit dat je hem wat te snel vergeet.

Onderhoud

Een zaak moet de aspirant L/C rijder niet over het hoofd zien: de motor zal zeker de nodige aandacht vragen.

Wijzelf zijn nu en dan in de weer geweest met sproeiers en naaldsproeiers

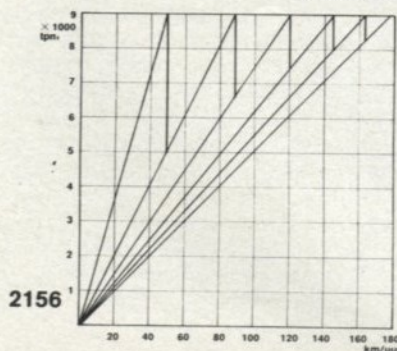
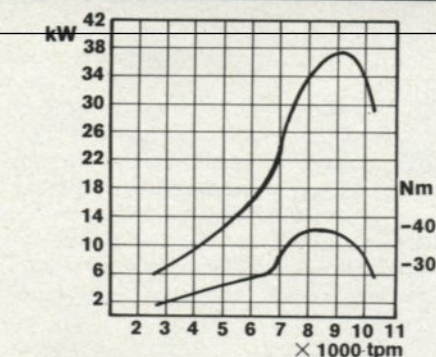
om de motor goed aan het lopen te krijgen. Verandert het weer, dan kan er een duidelijk verschil vastgesteld worden. Zoals de machine afgeleverd werd staat hij „fool proof”, zoals de Britten zeggen. „Klungelvast” zouden wij dat kunnen noemen. Er is nog wel het een en ander te regelen met wat geduld, maar dat alleen wanneer men weet wat men doet. Een gat in de zuiger zit er zo in! Echt raketachtig gaat hij pas wanneer er flink op de koppeling gereden wordt en dat belooft ook wat werk in die richting. Een punt dat verder aandacht verdient is de lagering van de swingarm in het frame, die met kunststof busen gerealiseerd is en nogal aan slijtage onderhevig door de constructie. De gevoeligheid voor lengterichels kon wel eens gedeeltelijk op die busjes terug te voeren zijn. Naast de benzinetoever wijzigden we nog een ding: de bougie's werden gewisseld voor NGK-V types, die een wat „bredere warmtegraad” hebben en daardoor minder snel gepruttel geven.

Conclusie

Deze race-imitatie is bloedsnel voor een 350, licht, handelbaar en met uitstekende stuur en rem eigenschappen. Het is echter door zijn piekerig karakter en op solo-rijden gerichte opbouw géén motor voor alledag.

Met f 5.999,- is hij niet goedkoop en zal dan ook alleen voor de echte vrijetijdsrijder interessant zijn. Ben je dat, dan kun je ook tomeloos genieten. De RD 350 L/C is inderdaad een TZ voor op de weg, een wekeindracer. Een superbike van 350 cc? Dat blijkt te kunnen!

ROB VAN GINNEKEN



TECHNISCHE GEGEVENS

MOTOR

Type: watergekoelde tweetakt
twin
Boring/slag: 64/54
Cilinderinhoud: 347 cc
Compressie: 6.2 : 1
Nokkenassen: n.v.t.
Carburatie: Mikuni 26 mm(2)
Ontsteking: Elektronisch
Smering: autolube
Start: kick
Luchtfilter: schuim

TRANSMISSIE

Primair: schuine vertanding (3.067)
Secundair: 2.348
Versnellingen: zes
Verhoudingen: 2.571, 1.778, 1.318,
1.083, 0.962, 0.889

ELEKTRISCHE INSTALLATIE

Dynamo: vliegwiel 190 W
Accu: 12 V 3 Ah

RIJWIELGEDEELTE

Frame: dubbele wieg
Voorvork: hydr. 140 mm
Achtervering: monoshock, systeem De Carbon 110 mm

Banden: Yokohama 300/18 en 350/18
Remmen: voor: schijven, 267 mm; achter: trommel 180 mm
Wielen: gegoten

MATEN EN GEWICHTEN

Lengte: 2080 mm
Breedte: 750 mm
Hoogte: 1090 mm
Wielbasis: 1365 mm
Grondspeling: 165 mm
Balhoofdhoek: 63°
Naloop: 103 mm
Gewicht: 160 kg rijklaar
Tankinhoud: 16 liter
Zithoogte: 875 mm

PRESTATIES

Vermogen: 37.3 kW (50.7 pk)
9100 tpm
Koppel: 40.3 Nm 8500 tpm
Topsnelheid: afh. omst. tot 175 km/uur
Verbruik: 1 op 9.8 tot 1 op 13.2
afh. rijstijl

IMPORT IMN. ROTTERDAM.

PRIJS f 5.999,-