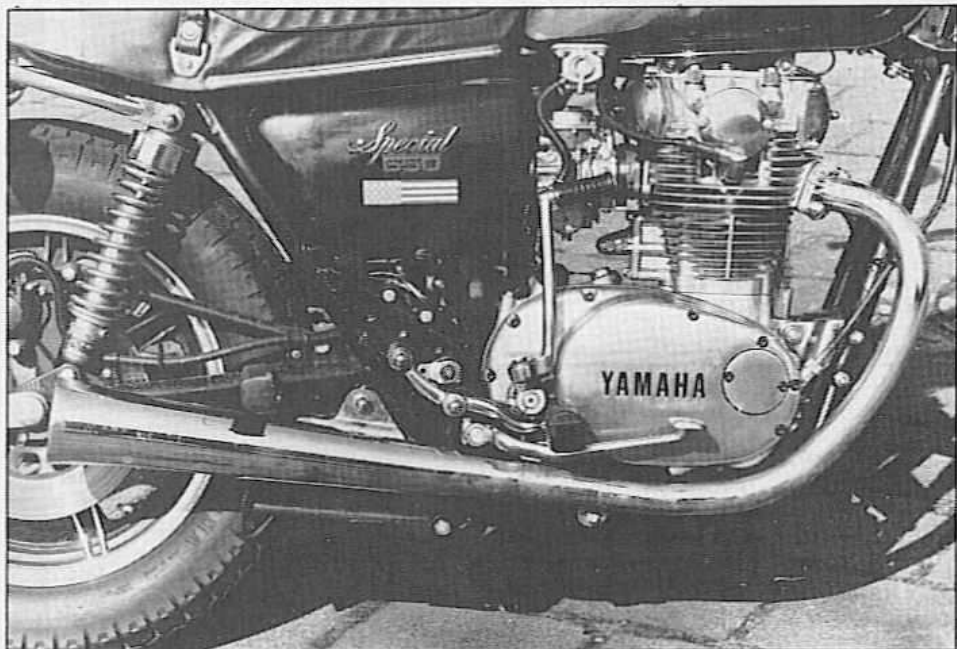


YAMAHA 650 SPECIAL

Het Yamaha-blok bleef gelijk, maar allerlei dingen eromheen werden in stijl veranderd. Zie bijvoorbeeld de korte uitlaatjes.



In Amerika is het al lang gewoonte: Special-uitvoeringen met een neiging naar chopper-uitlijking. We hebben ze u al enkele malen laten zien van diverse Japanse merken en ondertussen begrepen we al niet waarom dergelijke modellen niet hier kwamen omdat ze toch best in de smaak van het Hollandse publiek zouden vallen.

Welnu, Yamaha heeft als eerste besloten de stap te wagen. Ze kozen daarvoor het aardigste model in een dergelijke uitvoering binnen de Yamaha-lijn (want in de States bestaan diverse zwaardere Specials): de Yamaha 650 Special.

We hadden al gehoord dat er een paar in Nederland rondreden, maar de importeur, verrast door de grote vraag en dus zonder een enkele Special in huis, kon ons uiteraard niet op een afwezige motor laten rijden. Gelukkig vonden we bij Daytona Motors in Schiedam een van de eerste paar machines en mochten daar ook nog op rijden.

Nou, een ding moet gezegd worden: de Yamaha Special mag dan geen echte chopper zijn, het is een verduveld leuk ding om op te rijden.

Het uiterlijk van deze machine belooft op de foto's al wat, in werkelijkheid oogt het ding nog leuker.

In feite is de Special tot stand gekomen volgens het standaard recept voor het bouwen van een speciale uitvoering „stijl '79”.

Uiterlijk

De aangebrachte veranderingen zijn vooral uiterlijk.

Wat het motorblok betreft is er geen enkel verschil te ontdekken tussen de „gewone” en de Special, maar daaromheen is wel degelijk behoorlijk gewerkt en wel zodanig dat de bezitter van een 650 maar moet vergeten zijn machine tot een Special om te bouwen zonder nogal wat werk en kosten.

Het hele rijwielgedeelte is afgestemd op een meer Amerikaanse (lees: „tragere”) rijstijl. Uiteraard is meteen het zitje vervangen door een tweepersoons getrapte buddyseat. Deze buddy, die overigens goed gevuld is, niet te hard en niet te zacht, ligt achter een verkleinde chopperachtige tank die goed bij de buddy past wat uiterlijk betreft. Onder de tank vinden we zoals normaal een vacuüm-kraan.

Kijken we naar voren dan zien we het nieuwe type voorvork (die niet zoals bij de 750 Special voorzien is van een veranderde voorloop) met stelmogelijkheden in de doppen bovenop. Drie standen zijn daarop te vinden, die, aldus de eigenaar, hard-redelijk gemiddeld – te zacht – opleveren. De middelste stand werd dus gekozen en inderdaad voldeed die redelijk, hoewel we voor willen stellen iets dikkere olie te nemen om dat „schommelige” kwijt te raken.

In de voorpartij is een gegoten wiel opgenomen. Fraai, maar een tikkeltje zwaar. Een enkele schijf voor (groter dan de dubbele „oude” schijven) verzorgt het remmen en deed dat bij onze proefrit zonder problemen en was goed doseerbaar. Een tweede schijf is verkrijgbaar, maar dan wordt het onafgeveerde gewicht vóór wel wat al te hoog lijkt ons.

Bovenop de voorvork vinden we een hoog stuur dat samen met de buddy en de wat vooruit gemonteerde voetsteunen een prima bij deze machine passende zitpositie geeft. Die hele zit is dan ook afgestemd op rustig toeren. Het stuur zit gemonteerd in rubber blokken om de trillingen (die overigens inderdaad niet opvielen) weg te dempen, maar daarbij het hoge stuur wel wat veel bewegingsmogelijkheden geven. Vooral bij hard remmen levert dat een wat merkwaardig effect van voorover duiken met stuur en al op.

Zetten we de rondgang over de Special voort dan komen we bij de korte conische uitlaatjes, waarvoor overigens de ophangpunten aan het frame veranderd werden. De achterhand van het frame heeft trou-

YAMAHA 650 SPECIAL

wens toch wat kleine modificaties te verwerken gekregen als aanpassing op de nieuwigheden. Uiteraard is achter net als voor een gegoten wiel aanwezig en bijna even logisch is het dan dat zo'n Special een 16-inch wiel heeft met een hele vette band erom.

Uiterlijk is deze combinatie gewoonweg fraai, maar erg praktisch is het niet. Het gegoten wiel met de band (uiteraard in samenwerking met de achterdemper) hebben zo'n hoog gewicht dat elk hobbelig stuk in de weg een dribbelend en springend achterwiel oplevert. De dikke band legt de mogelijkheden wat betreft het flink accelereren uit een bocht wel beperkingen op, doordat er gewoon wat meer beweging in zit. Dit nam overigens geen al te erge vormen aan, zodat de gemiddelde Special-liefhebber (die waarschijnlijk wat rustiger zal rijden) er geen problemen mee zal hebben.

Totaal

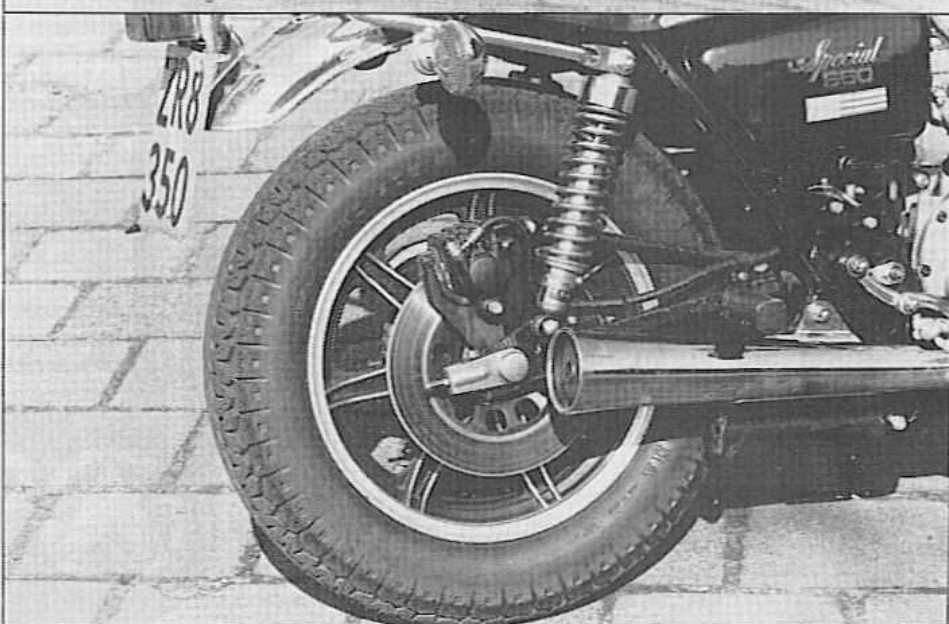
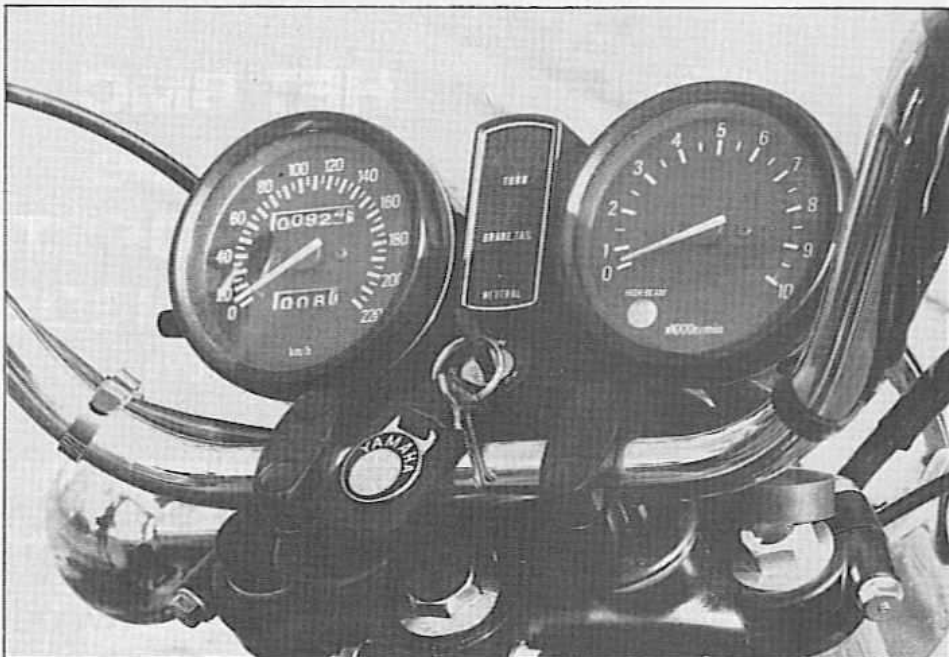
Het totaal van veranderingen levert een motor op die voor de rustige rijder die uiterlijk wat andere eisen stelt dan we hier gewoon zijn zeker een fijne aanwinst kan zijn. We verwachten dat andere merken nu ook over de drempel zullen komen (de schrik slaat de dealers al om het hart bij dat idee, want ze hadden al tientallen modellen staan) en naast de gewone ook een Special-model zullen gaan voeren van enkele modellen. De Yamaha zorgde er bij ons voor dat die mogelijkheid met vertrouwen tegemoet kan worden gezien.

De gebruikelijke Special-veranderingen geven een motor als de toch al karaktervolle Yamaha toch weer een apart tintje, dat zeker aan een vraag zal beantwoorden. De 650 Special blijft verder in principe een 650, met de daarbij behorende betrouwbaarheid, het licht „in de bocht willen vallen”, licht trillen, de goed te bedienen schakelaars op het stuur, voldoende power om goed mee te komen, een als boter schakelende vijfversnellingsbak en ook helaas met de normale wat schrale afstelling van de carburateurs. Het omhoog takelen van de sproeier-naalden met een standje zou het starten en opnemen aanmerkelijk kunnen verbeteren en misschien ook het naklapperen in de uitlaten bij afremmen op de motor verminderen.

De gevraagde prijs voor de Yamaha 650 Special is met f 7.000,- wat aan de forse kant, maar we moeten daarbij in het oog houden dat het een apart ding betreft.

Voor dat geld zal men met deze door en door ontwikkelde machine zeker geen kat in de zak kopen. Misschien dat de prijs wat zal zakken wanneer meer merken zich in de slag gaan werpen. Tot zolang blijft de 650 Special speciaal.

ROB VAN GINNEKEN



Van boven naar onder zien we: de onder de rubberdop bovenaan de vorkpoten te vinden stelmogelijkheid, het speciale uiterlijk van de 650 zal velen kunnen bekoren, het „vette” achterwiel weegt eigenlijk wat te veel voor goed wegcontact.