

XV400/500 (1982-1987)



Motor: 2 henger, 70 fokos V elrendezés, hengerenként 2 szelep, lánchajtású OHC
Hengerűrtartalom: 399 ccm / 494 ccm
Furat x löket: 68 x 55 mm / 73 x 59 mm
Teljesítmény: 30kW/40 LE (26M, 26T) / 35kW/47LE (22U, 22V, 26R)
Üzemanyag ellátás: 2 db Mikuni BDS34 esőáramú CV porlasztó
Tömeg: 185 kg (menetkész)
Első gumi: 90/90 – 19 (3.00-19)
Hátsó gumi: 130/90 – 16
Ülésmagasság: 745 mm
Tengelytáv: 1410 mm
Első fék: 298 mm tárcsa, 1 dugattyú
Hátsó fék: 180mm átm. kétpofás dob, rudazat
Üzemanyagtartály: 11 liter (ebből 2.6 l tartalék)
Végsebesség: 160 km/h / 175 km/h
Fogyasztás: 4.5-6 liter / 100 km

A2 / A korl. jogosítvánnyal rendelkezők, alacsonyabb, szülőban motorozók és újrakezdők számára használható.

Alkatrészellátás és szervizháttér hiánya miatt azonban *nem ajánlott.*

Karbantartási adatok

MOTOR

Kenőanyag: 10W40 vagy 20W50 SG-SL JASO MA2 besorolású motorolaj

Mennyiség: 2.4 liter olajcserénél, 2.5 liter olaj- és szűrőcserénél

Szelephézag: 0.1mm szívó, 0.10-0.15 mm kipufogó (hideg motornál)

Alapjárat:1200 ford/min

Sűrítési végnyomás: 140-160 psi, min.130 psi

Olajszűrő: Hiflo HF145

Légszűrő: eldobható papír, Yamaha 22U-14450-00

Kuplung dörzsbetét: 3.1 mm – 2.9 mm, csere 2.6mm-nél. (EBC CK2299)

VILLAMOSSÁG

Akkumulátor: 12N12A-4A-1 vagy YB12A-A

Gyújtógyertya: NGK BP7ES vagy Denso W22EP-U

Gyertya elektródahézag: 0.7-0.8mm

Fényszóró izzó: H4 12V 55/60W (EU)

Hátsó helyzetjelző/féklámpa: BA15D, 12V 21/5W

Rendszám tábla világítás: BA15S 12V 5W vagy BA9S 8W

Elülső helyzetjelző: BA9S, 12V 4W (EU)

Irányjelzők: BA15S, 12V 21W

Műszerfal és visszajelzők: T10 12V 3.4W

Főbiztosíték: 25mm hengeres üveg, 20A

Jelzőberendezések biztosítóka: 25mm hengeres üveg, 10A

Gyújtásrendszer biztosítóka: 25mm hengeres üveg, 10A

Fényszóró biztosítóka: 25mm hengeres üveg, 10A

Tartalék biztosíték: 1 db 10A, 1 db 20A

Töltőfeszültség: 14-15V

Gyújtótrafó impedancia: primer 2.1-3.2 Ohm, szekunder 8-9.5 kOhm

Gyújtásjeladó impedancia: 140-170 Ohm

FUTÓMŰ ÉS HAJTÁS

Hajtás: kardántengely

Szöghajtás kenőanyaga: GL4 hypoid olaj SAE 80W90, 200 ml

Fékfolyadék: DOT3 vagy DOT4

Elülső fékbetét: EBC FA81, Goldfren 113

Hátulsó fékpofa: 4mm vastag, 2mm-nél csere (pl. Vesrah 227, EBC 512)

Első villa hidr. folyadék: SAE 10W, 296ml száranként

Elülső villaszimering: 36 x 48 x 8/9.5 mm x 2 db

Keréknyomás elől/hátul: 1.8/2.0 bar (90kg-ig), 2.0/2.3 bar (90kg felett)

PORLASZTÓ (XV500)

Főfűvóka (elülső/hátsó): 140/135

Alapjárat fűvóka 37.5 (2 - 2 ½ ford. az állítócsavaron)

Úszóház benzinszint: 11-13 mm-rel a tolattyú középvonalát jelző vonal alatt. Az XV500K avagy XV500SE és ennek a japán belpiacos változata egyike az „Árva Yamahák” csoportjának. Ezek a Yamaha Orphans néven ismert „árva” típusok olyan motorok, amiknek a gyártását a Yamaha 1-2-3 éven belül be is szüntette. Ide tartozik az XZ550 Vision, az YX600 Radian és az XJ550 Seca is. Ezekhez a motorokhoz – már csak azért is, mert a 40 éves korhoz közelítenek – szinte semmit nem kapni. A gyári alkatrészellátás a késő 90 évek óta akadozik, utángyártott cucc pedig a rövid termék-életciklus és a kevés eladott példány miatt szinte nem létezik.

Az XV500K 1983-ban készült az amerikai piacra, de nagyon nem volt sikeres, így a maradékot Európába hozták és itt 1987-ig csorgatták. Az XV400 1982-1983-ban volt forgalomban, párat elsütöttek az USA-ban, de alapvetően japán belpiacos motyó ez is, mint a legtöbb 400-as.

A leggyakoribb problémája a benzincsap és a tápszivattyú. Utóbbi nem komoly gond, az XV250 vákuumos benzinszivattyúja egy az egyben kompatibilis vele, annak az alkatrészei felhasználhatók vagy kompletten le is cserélhető arra.

A benzincsap kemény dió. A csap nem a hagyományos méretek egyike, a legtöbb japán motor csapja ugyanis 34mm furatközéptávú, két csavarral rögzülő fajta. Az XZ550-en volt még ilyen, de az is egy kihalt típus.

Az öreg XV400/500 benzincsapján a rögzítő furatok 55mm-re vannak egymástól, így még csak az sem járható út, hogy valami másról átment az ember egy csapot. Felújító szett nincs hozzá. Egy új csap – ha valamelyik amcsi kereskedőnél porosodik valahol – 2-300 dollár. Egy univerzális 55mm-es Pingel adapterlemez manuális csappal nem sokkal olcsóbb. Ennyi idősen pedig ha még nincs baja, hamarosan lesz.

Típushibája **a gyenge önindító szabadonfutó.** A szabadonfutó öntvényét három darab M8-as csavar tartja, amik időnként ki tudnak lazulni és az öntvény ide-oda lötyög a lendkerék hátán. Ha a menet megsérül a lendkerékben vagy beleszakad a csavar és nem lehet javítani, bontott lendkereket keríteni nem kis kihívás. Profi helyen felhegesztetni és újrametszteni a menetet 30 ezer ft-nál indul, és ez egy baráti ajánlat.

Ha a szabadonfutó javítható is, vagy a drága gyári alkatrésszel teszi az ember rendbe és 5-10 évre jó eséllyel le van róla a gond, vagy utángyártottal tesz kísérletet kevesebb pénzért, de nyilván rizikósabb a dolog.

Az **olajpumpát hajtó fogaskerék műanyag**, ráadásul ugye benne van a korban. Ez is kockázati faktor.

Az **üresállás jelzőlámpáját kapcsoló érintkező szintén egy vékony műanyag** tányér, ami 30+ évesen fokozottan törékeny.

A **kipufogórendszer rozsdásodásra hajlamos**, másikat pedig nem kapni, max az USA-ból aranyáron.

A hátsó központi rugóstag a legtöbb példányon már el van fáradva vagy igen közel van hozzá, utángyártottat a kipufogóhoz hasonlatosan csak az amcsik forgalmaztak és az sem biztos, hogy van még a piacon egyáltalán.

A porlasztója elég faramuci szerkezet és bár akad hozzá alkatrész (a későbbi XV400 és XV535 modelleken is helytel-közzel ez a karburátor volt), gyakran okoznak fejfájást az olyan kevésbé átgondolt alkatrészei, mint a csak roncsolással cserélhető túszelepfészek.

A gyenge első féket egy jobb minőségű szinterezett betéttel megdobva kielégítőre lehet hangolni, igaz, a féktárcsa valamivel hamarabb fog elkopni emiatt. Utóbbihoz ajánlom a Goldfren S33 szériából a 113-as típust, az annyira nem reszeli a vasat, de jól fog.

Ha az ember ilyen motoron töri a fejét, akkor vásárlás előtt:

- a fentebb felsorolt alkatrészek beszerzési lehetőségeinek nézzen utána, ebay.com a minimum, de amerikai webboltok is játszanak
- Az XV500K típusra keresve fellelhető az interneten a szerelési kézikönyve, ami aranyat ér, mert szinte ismeretlen típus, kevés szerelő találkozott vele
- vagy megfelelő mennyiségű pénzt szánjunk a projektre, vagy pedig vegyük fel a kapcsolatot olyan ismerősökkel, szakemberekkel, akik az elromlott vagy hiányzó darabok helyére donor alkatrészek átalakításával vagy nyersanyagból új alkatrész készítésével tudják pótolni, amink tönkrement

Ha inkább motorozni szeretnél, s nem pedíglén szerelni vagy alkatrészt kendácsolni, akkor ezt a két típust ajánlatos messzire elkerülni.

Ha értékeled a munkám, hívj meg egy kávéra! Paypal: chopperfield@gmail.com