Mihara Yamaha XJR 1200 & With Me Honda CB 1000

Sumo Specials

Sinds ik tien jaar geleden voor de eerste keer aan de start verscheen van een viertaktrace in Japan, heb ik wel heel eigenaardige racekanonnen gezien, bereden en zelfs bestreden. Vergis je niet: hi-tech vind je niet alleen in de Grand Prix- of Superbike-paddocks. Uiteindelijk vormen de Japanse circuits de geboorteplaats van Sundance Harleys, Jingushi Guzzi's, Brain Ducati's en Beaters. En dan vergeten we gemakshalve maar alle Over-specials. Maar de motoren waarop ik onlangs mocht rijden, sloegen werkelijk alles: de XJR 1200 Yamaha van Mihara Specialities en de Honda CB 1000 van het With Me Racing Team, de twee snelste Japanse NK 1 'naked' racers, de tweewielige tegenhangers van de sumo-worstelaars waar zwaarder meestal een synoniem is van beter.

Ieder circuit, of beter nog iedere promotor, in Japan heeft zijn eigen Monsterbike-klasse. Zo heeft een van de race-organisatoren van Tsukuba de HUGE 1-categorie op het programma staan, terwijl de ander de DOBAR-klasse in het leven riep (de afkorting staat voor Days of Bikes and Roses...). In beide klassen is zowat alles toegelaten, behalve het vervangen van het standaardframe of van de vorm van de standaardmotor. Doordat er in Tsukuba heel weinig rechtuit kan worden gereden, komen vooral naked bikes met een hoog stuur en met een flinke portie wendbaarheid aan hun trekken. De Mihara Yamaha is, onder meer dankzij zijn vermogen van 171 pk aan het achterwiel, al jarenlang de sterkste sumo in de DOBAR-klasse. De With Me Honda, die het met 'slechts' 141 pk moet stellen, is al enkele seizoenen de referentie in de HUGE 1-categorie. Overigens moest ik dat zelfde weekend met mijn Over Ducati OV-10A proberen om in de slipstream te blijven van de Honda. Niet bepaald een makkie, wanneer je weet dat er aan boord van de flink getunede Ducati 108 pk voorhanden is.

Profiel

Om de motorspecialisten niet het onderste uit de kan te laten halen, moeten de DOBAR-fietsen wel op profielbanden aan de start verschijnen. Het heeft geen zin om extra pk's uit het blok te lokken wanneer die toch niet over het asfalt kunnen worden uitgesmeerd, nietwaar? Kunimitsu Mihara moest zijn XJR daarom op Bridgestone Battlax-rubbers zetten. Rijder Takashi Toda, die er door zijn dikke brillenglazen overigens als de plaatselijke racende hofnar uitziet, heeft er weinig moeite mee. Wie hem aan het werk ziet, snapt meteen dat dit het werk is waarvoor hij in de wieg is gelegd. Benieuwd hoe dicht ik bij hem in de buurt kan komen.

'De Mihara Yamaha is vanaf de eerste kilometers een zindelijke tijger met een zeer soepele vermogensafgifte'

'De Big One is een schreeuwer, die het liefste constant boven de 7.000 toeren blijft'

Voor ik mijn been over het zadel zwaai, wil ik eerst nog aan Kunimitsu vragen hoe hij ertoe gekomen is om wellicht de meest extreme racemachine ter wereld te ontwikkelen. Die vraag wordt al gedeeltelijk beantwoord wanneer je weet dat Mihara Specialities de belangrijkste dragspecialist is in Japan. Dit bedrijf is de exclusieve importeur voor Vance & Hines- en Wiseco-producten en voor een groot aantal Californische tuningsonderdelen. Na bijna tien jaar de Japanse kwartmijlbanen te hebben afgeschuimd, besloot Mihara in 1994 ook de bochten in te duiken en een wegraceprogramma uit te werken. Dit gebeurde aanvankelijk om puur commerciële redenen. 'Ik hou van dragracen, maar in Japan is die discipline niet zo populair', zegt hij. 'Viertaktracerij, zoals de DOBAR- of de HUGE 1-klasse, kent een grotere aanhang en bovendien wordt daarin heel wat dragtechniek toegepast. Daarnaast is de Yamaha FJ 1200 een van mijn favoriete fietsen, ik heb er zelf twee waarop ik regelmatig rijd. Toen de XJR, met hetzelfde blok, op de markt werd gebracht, besefte ik meteen dat dit blok ons de nodige race-successen zou kunnen opleveren. Die keuze leek de enig juiste. In onze eerste DOBAR-race pakten we een tweede plaats en daarna hebben we zo ongeveer alle wedstrijden gewonnen waar we aan deelnamen.' Kunimitsu heeft er blijkbaar dezelfde carrière op zitten als Eraldo Ferracci, die ook eerst vele jaren aan Amerika's snelste dragstermotoren sleutelde voor hij met Ducati's begon, waarmee AMA- en WK Superbike-races werden gewonnen.

Bochtenwerk

De transformatie van de Californische strandfiets tot een agressieve Sumo-strijder gebeurde niet van de ene dag op de andere. De luchtgekoelde motor van de XJR 1200 kreeg een 4 mm ruimere boring, waarin 81 mm Wiseco-zuigers werden gepropt. Het resultaat? Een compressieverhouding van 12,5:1 en een cilinderinhoud van 1314 cc (met de standaardwaarde voor de slag: 63,8 mm). De krukas werd bewerkt en één kilogram lichter gemaakt, voorzien van Carrillo-drijfstangen en opnieuw gebalanceerd, en het blok werd met een speciale zesversnellingsbak van Yamaha uitgerust, dezelfde die in de Over Yamaha XJR 1200 lag waarmee ik enkele jaren geleden reed. Via een natte Barnett-koppeling met stalen frictieplaten wordt het vermogen naar het achterwiel gebracht. De diafragma drukplaten werden vervangen door verende Mihara-exemplaren. In de uitvoering was de machine goed voor 171 pk bij 10.000 tpm. Heel indrukwekkend, vooral wanneer je er rekening mee houdt dat met deze machine ook bochten genomen moeten worden.

Uiteraard werd het meeste werk verricht op de cilinderkoppen. Mihara gebruikt verschillende nokken voor langzame of snelle circuits en zelfs voor straatgebruik. In de 'Tsukuba-motor' liggen kleppen met een maximum lichthoogte van 10,4 mm, ongeveer anderhalve millimeter meer dan op de standaard DOHC XJR-motor. De kleppen staan ook 25 graden langer open. De kleppen (vier per cilinder) zijn oversize titanium DelWest-exemplaren. De inlaatkleppen hebben een schotel met een diameter van 31 mm (standaard 29 mm) en bij de uitlaatkleppen bedragen die cijfers respectievelijk 28 en 25 mm. De klepveren zijn afkomstig van Vance & Hines en de carburatie wordt verzorgd door zeer speciale 41 mm Mikuni TMR vlakschuif gasfabrieken, die overigens alleen in Japan verkrijgbaar zijn. Zoals je kunt verwachten, werd ook heel diep nagedacht over de poorten en werden de cilinderkoppen flink geflowed. De eigen carbon/Kevlar uitlaatdemper is verantwoordelijk voor het feit dat de uiteindelijke uitlaatproductie nog net binnen de perken blijft.

Het geheimzinnigste 'accessoire' is echter het ontstekingssysteem, dat uit een dragmotor werd overgeplant en dat de vlamspreiding in de verbrandingskamer optimaliseert. Op die manier kan bij lage en middentoerentallen een ruime voorontsteking worden gebruikt, wat het acceleratievermogen ten goede komt, terwijl het systeem ook bij hoge toerentallen perfect blijft functioneren. Dit is niet zozeer een alternatief voor een CDI met een variabele curve, maar wel een techniek waarmee je het beste van beide kan combineren. Een gelijksoortig systeem werd door Rotax gebruikt op de Supermono-racer, terwijl het Oostenrijkse merk dit nu ook gebruikt bij de ontwikkeling van de Aprilia Superbike-motor.

De keus is niet gemakkelijk voor Alan Cathcart: de With Me Honda CB 1000 (8) of de Mihara Yamaha XJR 1200.

Dit indrukwekkende blok zit in een flink verstevigd standaard XJR-frame, dat voorzien is van een 41 mm upside down voorvork van een YZF 750. De voorvork werd overigens door Yamaha onderhanden genomen om de naked racer aan de voorkant hoger te maken. Ook de standaard lichtmetalen swingarm werd flink verstevigd en is met dubbele Öhlins-schokdempers uitgerust. Volgens de DOBAR/HUGE 1-reglementen mag een machine immers niet van een monoshock worden voorzien, als het standaard exemplaar het met een dubbel systeem moet stellen.

De balhoofdshoek werd evenmin veranderd, hoewel de off set nu 30 mm bedraagt (standaard 35 mm) zodat er meer naloop en dus meer stabiliteit beschikbaar is. Het drooggewicht, met olie maar zonder benzine, bedraagt 187,5 kg - compleet met de gebogen olieradiator van Sanden en de koolstofvezel zijpanelen, zitje en tank.

Zindelijk

Hoewel ik de afgelopen jaren regelmatig in het zadel heb gezeten van een ruim 200 pk sterke 500 cc GP-racer en van een Superbike-fabrieksmotor met meer dan 160 pk onder het rechterhandje, boezemde deze proefrit mij veel ontzag in. De GP- en Superbike-machines zijn immers van huis uit voor de racerij ontworpen, wat niet geldt voor deze Sumo-worstelaar met zijn hoge stuur en zijn profielbanden. En toch blijkt de Mihara Yamaha vanaf de eerste kilometers een zindelijke tijger te zijn, een compleet ander ras van de mensenetende katachtigen dan ik in het verleden aan de tand mocht voelen. Het vermogen komt er zo soepel uitgerold en alles is zo precies doseerbaar dat je geen enkel moment bang hoeft te zijn dat het achterwiel plots een stap opzij zet, wanneer je uit een bocht wegaccelereert.

Net voor de toerenteller er na vijf ronden afviel, had ik nog gemerkt dat de XJR zelfs vanaf 4.000 toeren goedmoedig uit langzame bochten wegkomt, waarna het vermogen progressief toeneemt tot aan 10.000. Uiteraard is er meer acceleratievermogen beschikbaar wanneer je boven 6.000 tpm blijft, wat best gemakkelijk is dankzij de smeuïg schakelende zesbak. Deze biedt de precisie en de soepelheid die je van een fabrieks-versnellingsbak mag verwachten, met heel nauw op elkaar aansluitende bovenste versnellingen. De motor stond wel afgesteld om alleen de eerste vijf versnellingen op Tsukuba te gebruiken. Ik probeerde twee manieren om snel rond te komen: een rijstijl waarbij ik alleen de vier middelste versnellingen gebruikte en een andere waarbij ik me probeerde te redden met uitsluitend de derde en de vierde versnelling. Toen ik mijn rondetijden achteraf bekeek, merkte ik dat er nauwelijks verschil was aan het einde van de ronde, behalve dan met mijn OV-10A, die me ondanks de slicks niet in staat had gesteld om even hard rond te gaan...

Vermogensafgifte

Zodra je hoog in de toeren klimt, raak je onder de indruk van de vermogensafgifte. Dankzij de soepelheid waarmee een en ander gebeurt, blijft het voorwiel bij het accelereren meestal netjes op de grond, maar wanneer je op het rechte stuk het gas openzet merk je dat het stuur lui heen en weer beweegt... Niet omdat de megabike van nature onstabiel is, maar omdat het voorwiel slechts af en toe het asfalt raakt, zelfs in de vijfde versnelling! Als ik je daarbij nog vertel dat er tijdens mijn proefrit nog verschillende andere rijders hun rondjes aan het draaien waren, kun je je voorstellen dat mijn hartslag af en toe wel eens olympische waarden haalde wanneer ik de gaskraan volledig opendraaide. Benieuwd welk spektakel deze fietsen zouden opleveren op banen als Hockenheim of Monza. In Duitsland heeft men dit jaar overigens een Open NK 1-wedstrijdenreeks voor naked bikes in het leven geroepen.

Hoewel je erg hoog op de fiets lijkt te zitten en de machine een erg lange wielbasis (1.500 mm) heeft, beschikt de XJR toch over een behoorlijke wegligging. Het ding voelt nooit compact aan en je moet wel degelijk flink wat spierkracht gebruiken om de machine van het ene oor op het andere te leggen, maar dankzij de hefboomwerking van het lange stuur valt het toch mee om de Yamaha de hoek om te krijgen. Zodra je wat aan de progressieve en soepele vermogensafgifte gewend bent geraakt, kun je steeds moeilijker de verleiding weerstaan om dikke strepen op het asfalt te zetten wanneer je uit een bocht komt gedrift. Vergeet echter niet om op het einde van het rechte stuk net iets vroeger in de ankers te gaan dan op andere racers. De Mihara Yamaha brengt tenslotte 187 kg op de weegschaal, zo'n 15% meer dan de gemiddelde Superbike. Bovendien voelt de Brembo/Nissin-cocktail aan de voorkant niet altijd even vertrouwenwekkend aan. Er zit als het ware een 'dood' punt in de aanslag van de remhendel. Maar heel waarschijnlijk is dat een gevolg van een ongelukkige keuze van remblokjes.

Rivaal

Nadat ik de twintig rondjes met de Yamaha zonder kleerscheuren heb overleefd, is het de beurt aan zijn grootste rivaal, de With Me Honda CB 1000 Big One van Hiroshi Maruyama. De 32-jarige Maruyama is een van Japans snelste nationale racers. Enkele jaren geleden behaalde hij nog een vijfde plaats in het Japanse 250 cc-kampioenschap, hij finishte als tweede privérijder in het Superbike-kampioenschap van 1995 en ging hij als negende over de finish in de Acht Uren van Suzuka in 1996. Dankzij deze resultaten mag hij regelmatig testwerk verrichten voor Bridgestone en Honda.

'Ik rij altijd met naked bikes in het dagelijkse verkeer', vertelt Maruyama. 'En tien jaar geleden reed ik dagelijks met een CB 900 rond. Toen de NK 1-raceklasse ten doop gehouden werd, verscheen ik met de Honda Big One aan de start. In december 1993 won ik met die motor mijn eerste wedstrijd hier in Tsukuba. Een aardig detail is dat ik met de Honda naar het circuit was komen rijden en dat ik na de race gewoon met de trofee en met het gereedschap in mijn rugzak op dezelfde fiets naar huis terugreed.' Sindsdien eindigde Hiroshi nooit buiten de top-drie in Japan, waar hij zowel deelneemt aan de DOBAR- en HUGE 1- als aan de NK 1-races.

Maruyama verrichtte al het tuningswerk aan zijn CB 1000 zelf ('Dat schept meer voldoening!'). Hij monteerde onder meer 3 mm grotere Cosworth-zuigers, waardoor de cilinderinhoud toenam tot 1078 cc. Hij bewerkte de cilinderkop heel zorgvuldig, maar behield wel de standaard kleppen; alleen de klepveren en de nokkenassen haalde hij bij Yoshimura. Het vermogen steeg tot 142 pk bij 9.000 tpm (gemeten aan het achterwiel). Op het blok schroefde hij ten slotte ook nog 39 mm Keihin FCR flatslide carburateurs en het With Me 4-1 roestvrijstalen uitlaatsysteem dat hij ook aan klanten verkoopt. De ontsteking en de zesbak zijn standaardonderdelen, maar hij voegde wel een extra plaat aan de standaard natte koppeling toe.

Het bedachtzame tuningsbeleid werd ook doorgetrokken naar het rijwielgedeelte. Behalve enkele forse verstevigingsingrepen en het bewerken van de onderkant van het frame vanwege de grondspeling bleef alles min of meer bij het oude. De standaard lichtmetalen swingarm werd met 50 mm ingekort, zodat er meer gewicht op de achterkant van de fiets kwam te liggen en het vermogen zo veel mogelijk op de achterband kon worden gezet. De CB 1000 is hierdoor ongetwijfeld een betaalbaar alternatief voor wie in de NK 1-klasse aan de bak wil komen.

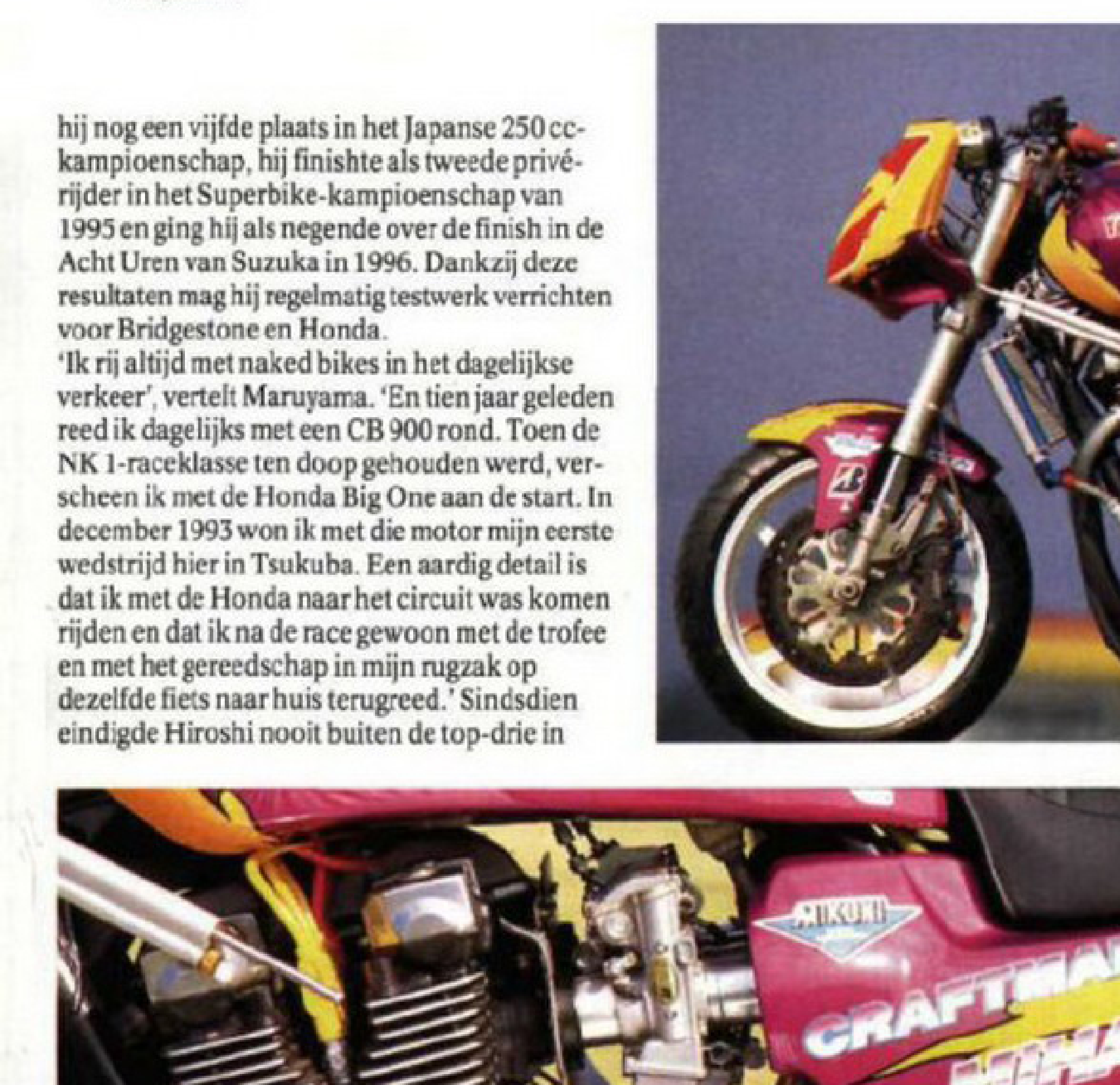
Verrassing

Zodra je op de Big One plaatsneemt, merk je dat dit een compleet andere fiets is dan de Mihara Yamaha. Anders dan zijn bijnaam doet vermoeden, voelt deze machine kleiner en compacter aan, als een echte racer. De clip ons, de rubberen 'kontsteun' en de slicks (die in deze klasse wel toegestaan zijn) versterken die indruk nog. Nu moet ik toegeven dat ik deze proefrit met gemengde gevoelens tegemoet had gezien. Enkele jaren geleden had ik op de Oesterreichring met de onderontwikkelde CB-1 van Honda Oostenrijk een aantal rondjes gemaakt en die machine (met slechts enkele pk's meer aan boord) bleek onbestuurbaar. De With Me Honda reageerde echter compleet anders. Meer dan drie jaar ontwikkeling hebben van de Honda een efficiënte motor gemaakt. Ook de vering is perfect afgesteld, maar dat mocht je wel verwachten van een testrijder van Bridgestone. Hoewel de zes inch achtervelg van Marchesini iets smaller is dan de 6.25 inch velg waarmee ik meestal race, is er voldoende grip beschikbaar op een biljartvlakke baan als Tsukuba - en de dubbele Öhlins leveren uitstekend werk.

Hoewel de kleinere Honda-motor niet zoveel vermogen levert als de Mihara Yamaha, is er toch evenveel bruikbaar vermogen voorhanden voor een baan als Tsukuba, op voorwaarde evenwel dat je het blok steeds hoog in toeren houdt. Terwijl de Yamaha meer dan voldoende vermogen in het middentoerengebied heeft, is de Honda een schreeuwer, die het liefste constant boven de 7.000 toeren blijft. Gezien het feit dat het vermogen bij 9.000 tpm al steil wegvalt, betekent dit dat er flink moet worden geschakeld. Gelukkig voldoet de standaard zesbak, een geruststellende gedachte want Hiroshi had me tot vervelens toe gewaarschuwd voor de desastreuze gevolgen van een keertje misschakelen. Er is immers heel weinig speling tussen de kleppen en de zuigers. De machine overleefde mijn behandeling en twintig ronden lang kon ik nagaan hoe soepel het vermogen uit het blok komt gerold en hoe stabiel een en ander op de rechte stukken aanvoelt, een flink contrast met de Oostenrijkse BigFoot die ik jaren geleden even mocht uitlaten. De remmen doen het ook beter dan op de Yamaha: even met de vinger over het remhendel strelen volstaat om er het teveel aan vaart uit te krijgen. ▲

Tekst: Alan Cathcart
Fotografie: Takao Isobe en Koichi Ohtani

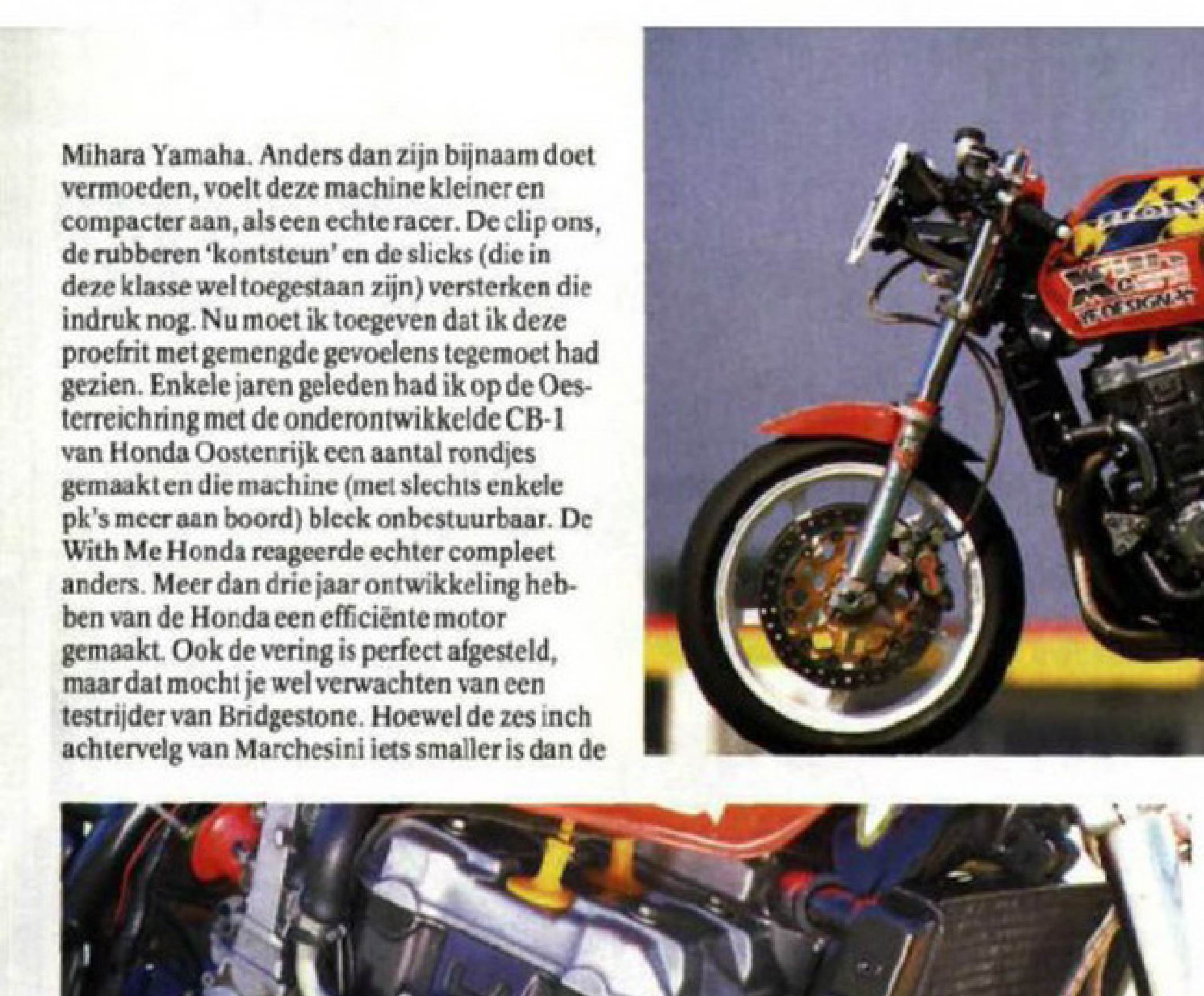
Technische gegevens	Mihara Yamaha XJR 1200 R	With Me Honda CB 1000 R
Motor	luchtgekoelde dwars gemonteerde viertakt viercilinder in lijn met 16 kleppen	watergekoelde dwars gemonteerde viertakt viercilinder in lijn met 16 kleppen met kettingaandrijving van de nokkenassen
Boring x slag	81 x 63,8 mm	80 x 53,6 mm
Cilinderinhoud	1314 cc	1078 cc
Vermogen	171 pk bij 10.000 tpm (aan het achterwiel)	142 pk bij 9.000 tpm (aan het achterwiel)
Compressieverhouding	12,5:1	13,2:1
Carburatie	4 x 41 mm Mikuni TMR vlakschuifcarburateurs	4 x 39 mm Keihin FCR vlakschuifcarburateurs
Ontsteking	Mihara CDI met drie bougies per cilinder/ zes ontstekingsspoelen en Vance & Hines PowerPack	Honda CDI
Versnellingsbak	close-ratio racing zesbak van Yamaha	zesbak van Honda
Koppeling	9 platen stalen oliebadkoppeling van Barnett met drukplaat met veer van Mihara	10 platen oliebadkoppeling van Honda
Rijwielgedeelte	dubbel stalen wiegframe	dubbel stalen wiegframe
Voorvering	41 mm Yamaha upsd	41 mm Showa-telescoopvork
Achtervering	aluminium swingarm met dubbele Öhlins-schokdempers	aluminium swingarm met dubbele Öhlins-schokdempers
Balhoofdshoek	23 graden	27 graden
Wielbasis	1.500 mm	1.470 mm
Drooggewicht	187 kg (met olie/zonder brandstof)	200 kg (met olie en water, zonder brandstof)
Voorrem	2 x 320 mm stalen Brembo-schijven met zeszuiger Nissin-remklauwen	2 x 320 mm stalen Brembo-schijven met vierzuiger Brembo-remklauwen
Achterrem	190 mm stalen Brembo-schijf met tweezuiger Nissin-remklauw	190 mm stalen Nissin-schijf met tweezuiger Nissin-remklauw
Voorwielen/band	120/70-17 Bridgestone Battlax rond 3.50 inch Marchesini-wiel	125/60-17 Bridgestone-slick rond 3.50 inch Marchesini-wiel
Achterwiel/band	180/55-17 Bridgestone Battlax rond 5.50 inch Marchesini-wiel	190/50-17 Bridgestone-slick rond 6.00 inch Marchesini-wiel
Topsnelheid	285 km/u (Fukuroi)	274 km/u (Yatabe)
Bouwjaar	1994	1993
Constructeur	Mihara Specialities Co. Ltd. Kanagawa, Japan Fax: 00-81-462-323344	Hiroshi Maruyama With Me Racing Team Tokyo, Japan



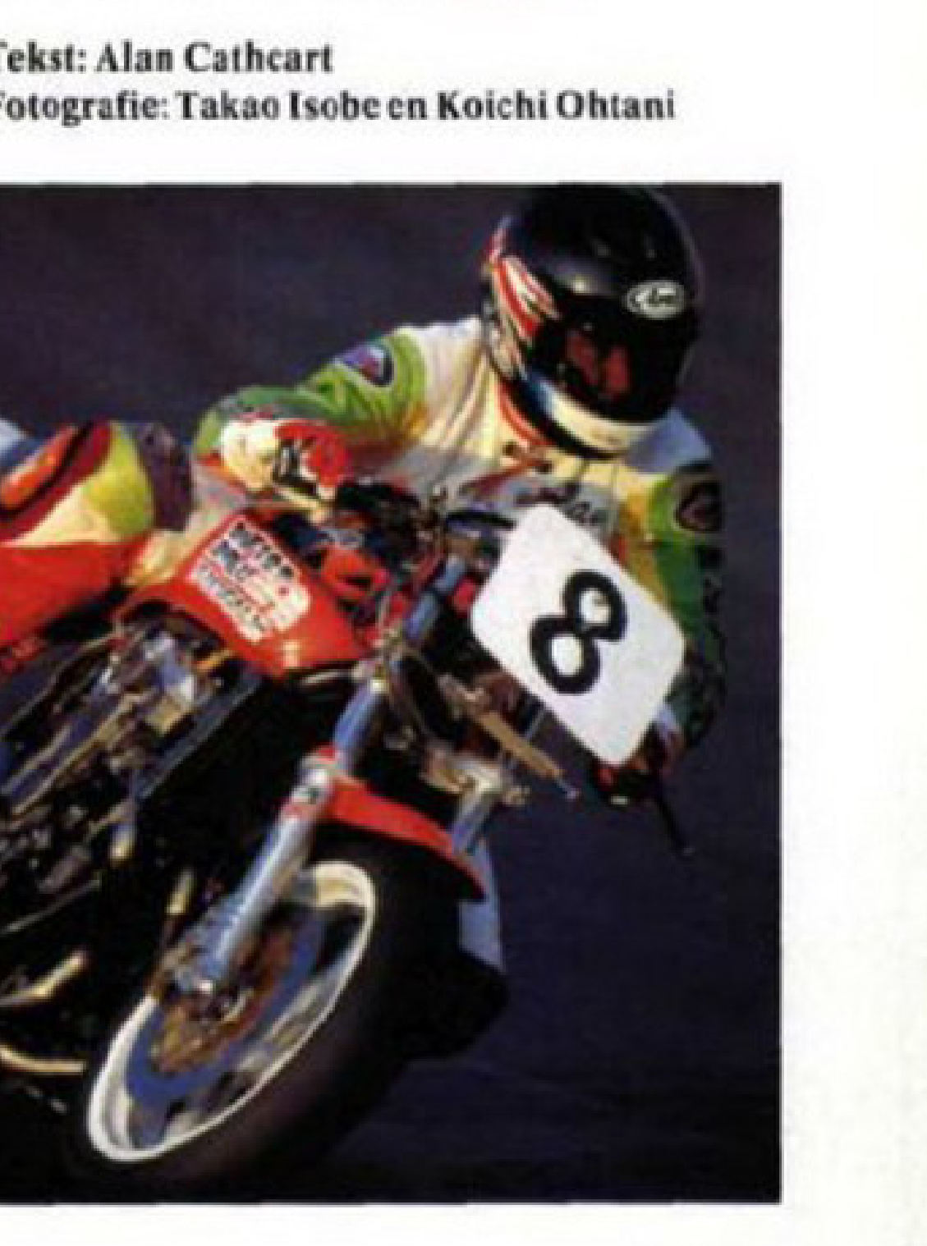
Het standaardblok van de XJR 1200 is door Mihara stevig onderhanden genomen. Zo werd het blok door middel van een 4 mm grotere boring vergroot tot 1314 cc, de krukas bewerkt en lichter gemaakt, werden er Carilio-drijfstangen en een speciale zesbak gemonteerd. Ook de cilinderkoppen werden danig onderhanden genomen. Dit alles resulteert in een indrukwekkend topvermogen van 171 pk aan het achterwiel...

De Mihara XJR heeft maar liefst drie bougies per cilinder.

Naakt ziet de tank van de Mihara Yamaha er apart uit.



Al het tuningswerk aan de With Me Honda werd door Marayuma zelf uitgevoerd. En dat was nogal wat. Zo doen de 3 mm grotere Cosworth-zuigers het vermogen toenemen tot 1078 cc. Verder bewerkte hij de cilinderkop, plaatste hij 39 mm Keihin FCR flatside carburateurs en het With M 4-in-1 RVS uitlaatsysteem. Alles bij elkaar zorgt dit voor een topvermogen van 142 pk aan het achterwiel.

Het door Marayuma zelf ontworpen With Me-uitlaatsysteem. De lichtmetalen swingarm werd 50 mm ingekort om het gewicht meer naar achteren te verplaatsen. De dempers zijn van Öhlins.