

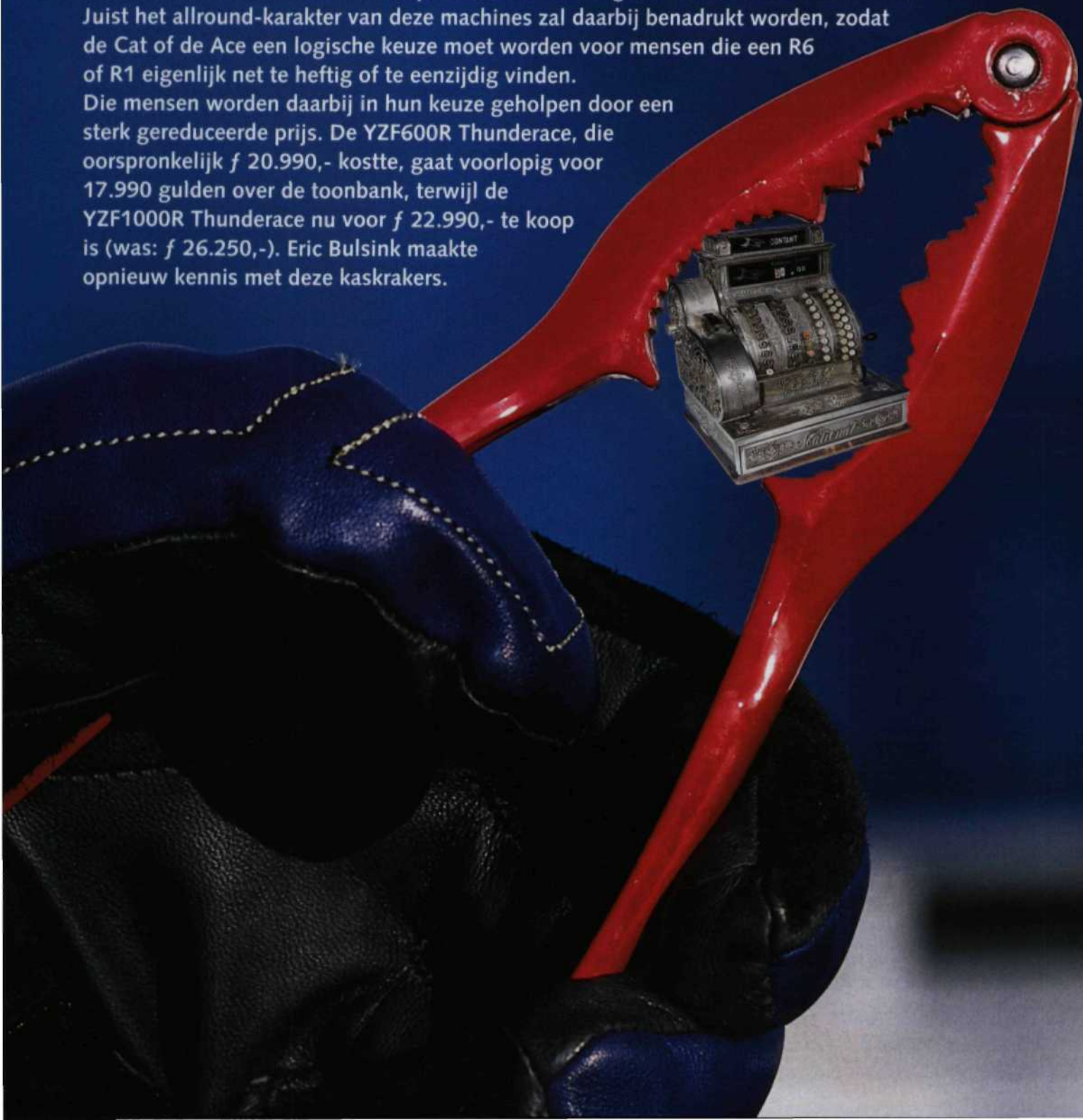
IMPRESSIE YAMAHA YZF600R THUNDERCAT & YZF1000R THUNDERACE

Kaskrakers

Menigee verwachtte dat eind 1999 het doek zou vallen voor de Yamaha YZF600R Thundercat en de YZF1000R Thunderace, die binnen het Yamaha-gamma immers voorbijgestreefd waren door respectievelijk de YZF-R6 en de YZF-R1. De Thundercat en Thunderace verdwijnen echter niet van het toneel en worden zelfs „opnieuw in de markt gezet”, zoals dat zo mooi heet.

Juist het allround-karakter van deze machines zal daarbij benadrukt worden, zodat de Cat of de Ace een logische keuze moet worden voor mensen die een R6 of R1 eigenlijk net te heftig of te eenzijdig vinden.

Die mensen worden daarbij in hun keuze geholpen door een sterk gereduceerde prijs. De YZF600R Thunderace, die oorspronkelijk f 20.990,- kostte, gaat voorlopig voor 17.990 gulden over de toonbank, terwijl de YZF1000R Thunderace nu voor f 22.990,- te koop is (was: f 26.250,-). Eric Bultink maakte opnieuw kennis met deze kaskrakers.



tekst:
Eric Bulsink
foto's:
Luc Verbeke
Yamaha

Eric Bulsink op de
YZF1000R
Thunderace rijdt
Mile Pajic op de
YZF600R Thunder-
cat buitenom voor-
bij. Ha, ha, ha, ha...

Veel nieuws is er in feite niet te melden rond de Yamaha Thundercat en de Thunderace. Onder de titel „Lekker donderjagen” maakte de schrijver dezes in Zuid-Afrika in februari 1996 voor de eerste keer kennis met deze fietsen. De 600cc Thundercat volgde op dat moment de FZR600R op en werd Yamaha's troef in de sportieve 600cc-klasse. Het hart van de FZR600R (frame en viercilinderblok) bleef daarbij in grote lijnen onveranderd, maar met een nieuw, fris uiterlijk, een beduidend betere afwerking en sterk opgewaardeerde vering en remmen kon de Thundercat de moordende concurrentiestrijd aangaan.

De YZF1000R Thunderace volgde in 1996 de FZR1000 op. Met die FZR1000 had Yamaha sinds 1987 een heel behoorlijke vinger in de „big-bike-pap” en de Thunderace moest de Yamaha-er vervolgens hoog houden. Hoewel de ingrediënten leken te kloppen (een beresterk 145 pk-blok in een sportief rijwielgedeelte dat gebaseerd was op dat van de YZF750R) kwam die Ace niet echt uit de verf, daar kon het bijzonder

fraaie uiterlijk niets aan veranderen. Immers, in dezelfde periode kreeg de hypersportieve trend steeds meer opgang: niet het topvermogen maar juist het gewicht ging bij de sportieve motoren een steeds grotere rol spelen en met zijn 198 kg schoon aan de haak kon de Thunderace op dat vlak niet echt imponeren. En toen de machine in 1998 werd opgevolgd door de YZF-R1 dreigde de Thunderace ook een beetje in de vergetelheid te raken. Hetzelfde lot leek de Thundercat beschoren met de komst van de R6, een jaar geleden.

Tot dit najaar dus, want zodra de eerste geruchten de kop op staken dat zowel de 600cc-Thundercat als de 1000cc-Thunderace niet uit productie werden genomen, maar dat deze machines juist een nieuw leven voor de boeg hadden voor een beduidend lagere prijs, stonden ze opeens weer voorop in de belangstelling.

Nadeel wordt voordeel

Zowel de Thundercat als de Thunderace waren elk in hun eigen klasse in feite niet extreem genoeg. Beide fiet-

sen waren door de fabriek ontworpen als „dual-concept-machines”, waardoor ze naast een dosis sportiviteit toch ook een behoorlijk allround-karakter kenden. Dat laatste bleek een misrekening van Yamaha, want in de hevige (sportieve) concurrentiestrijd was het eerder een nadeel dan een voordeel. De liefhebbers van het betere sportieve werk zaten gewoon te wachten op pure no-nonsense (en no-compromise) hypersport-modellen: zij kregen dus hun zin met de R6 en de R1. En met deze herintroductie van de Thundercat en Thunderace wil Yamaha het vermeende nadeel (het allround-karakter) omzetten in een voordeel. En natuurlijk: allroundheid kan in feite ook nooit een echt nadeel zijn, maar pas nu de Cat en de Ace het niet meer direct hoeven op te nemen tegen hypersportmachines (GSX-R-en, ZX-R-en, Fireblades etc.) lijkt er een last van hun schouders gevallen en krijgen ze kans hun praktische bruikbaarheid en hun allround-karakter veel nadrukkelijker te etaleren. Daarbij worden ze natuurlijk geholpen door een vreselijk aantrekke-





TECHNISCHE GEGEVENS

	Yamaha YZF600R Thundercat	Yamaha YZF1000R Thunderace
Motor		
Bouwwijze	viencilinder-viertakt-lijnmotor	viencilinder-viertakt-lijnmotor
Koelsysteem	vloeistof	vloeistof
Klepbediening	twee bovenliggende nokkenassen	twee bovenliggende nokkenassen
Kleppen per cilinder	4	5
Boring en slag	62 x 49,6 mm	75,5 x 56 mm
Cilinderinhoud	599 cc	1002 cc
Compressieverhouding	12 : 1	11,5 : 1
Carburatie	4 x Keihin 36 mm	4 x Keihin 38 mm
Ontsteking	contactpuntloze digitale ontsteking	contactpuntloze digitale ontsteking
Uitlaatsysteem	4-in-2-1	4-in-1 met EXUP-klep
Smeersysteem	wet sump met vloeistof-gekoelde oliekoeler tandwielen	wet sump met vloeistofgekoelde oliekoeler tandwielen
Primaire overbrenging	kabelbediende natte multiplaat	hydraulisch bediende natte multiplaat
Koppeling		
Aantal versnellingen	6	5
Secundaire overbrenging	O-ring-ketting	O-ring-ketting
Rijwielgedeelte		
Frame	stalen Deltabox-frame	aluminium Deltabox-frame
Voorvering	instelbare 41-mm-telescoop	instelbare 48-mm-telescoop
Achtervering	instelbare monoschokdemper met hevelsysteem	instelbare monoschokdemper met hevelsysteem
Veerweg V/A	130/120 mm	120/120 mm
Banden	Dunlop Sportmax D204	Michelin Macadam 90X
Bandenmaat voor	120/60-ZR17	120/70-ZR17
Bandenmaat achter	160/60-ZR17	180/55-ZR17
Voorrem	twee 298-mm-schijven met vierzuiger-remklauwen	twee 298-mm-schijven met vierzuiger-remklauwen
Achterrem	245-mm-schijfrem	245-mm-schijfrem
Maten en gewichten		
Wielbasis	1415 mm	1435 mm
Balhoofdhoek	65°	66°
Naloop	97 mm	97 mm
Zithoogte	810 mm	795 mm
Drooggewicht	187 kg	198 kg
Tankinhoud	19 liter	19 liter
Prijs	f 17.990,-	f 22.990,-
Leverbare basiskleuren	zwart/zilver/goud en rood	zwart/zilver en rood/zilver
Garantietermijn	twee jaar	twee jaar
Importeur	Yamaha Motor Nederland BV, Koolhovenlaan 101, 1119 NC Schiphol-Rijk (020-6546000).	

lijk prijskaartje (ook qua prijsstelling hoeven ze blijkbaar niet meer te concurreren met de pure sportfietsen!), waardoor de Thundercat voor nog geen 18 mille te koop bij de dealer in de showroom staat, terwijl de „vette“ Thunderace voorlopig nog geen 23 mille kost. Let wel: voorlopig, want deze lage prijzen gelden tot eind april 2000, dan volgt er een prijsverhoging waardoor de Cat en de Ace waarschijnlijk beide 2000 gulden duurder zullen worden! Een van de redenen voor Yamaha om de prijs voorlopig zo laag te houden, heeft trouwens te maken met de beperkte beschikbaarheid van nieuwe R6-en en R1's. De productiecapaciteit in Japan is voor deze modellen beperkt, zodat men nu al weet dat er opnieuw een tekort zal zijn. Door de Thundercat en de Thunderace nu als een soort bliksemalleider zeer voordelig aan te bieden, hoopt men voor een aantal mensen toch een interessant alternatief te kunnen bieden.

Herontdekkingsreis

Op en in de omgeving van het Spaanse circuit van Cartegena konden we op „herontdekkingsreis“ met de Thundercat en Thunderace. In een nieuwe, chique kleurstelling zijn het nog immer fietsen die er zijn mogen. En waarmee je gezien kunt worden, want ze doen geen van tweeën oud aan. Als pure allrounder blijkt de 600cc-Thundercat het beste uit de verf te komen. De machine heeft een opmerkelijk ontspannen zitpositie en biedt veel ruimte aan rijder en eventuele duopassagier. Het 105 pk sterke viencilinderblok draait geweldig goed en levert nog steeds bovenmodale prestaties. Het blok hangt onder een stalen Deltabox-frame dat geen krimp geeft, ook



niet op het zeer bochtige Cartegena-circuit, waar je erg vaak schuin hangend in een bocht moet bijremmen voor de volgende bocht. De vering is volledig instelbaar en doet het gewoon goed, evenals de gemonteerde Dunlop's. De Thundercat was in 1996, samen met de Thunderace, de eerste Yamaha die werd uitgerust met de „nieuwwetse“ remtangen uit één stuk (je weet wel: die met die blauwe doppen) en die tangen zien we nog steeds terug, zelfs op de hypersportieve R6 en R1. Dat is trouwens niet zo vreemd, want de remmerij is top. De Thundercat komt op pure topsnelheid (top 245 km/uur) een fractie te kort op de allernieuwste mega-600's, maar de verschillen zijn toch marginaal. In eerdere tests (o.a. nr. 10/96 en diverse 600cc-vergelijkingstesten) van de Thundercat bleek het verbruik rond de 1 : 16 te liggen en dat gekoppeld aan de 19-liter tank geeft een prima actieradius. Alweer zo'n punt dat de praktische bruikbaarheid van de Thundercat onderstreept. Want bruikbaar is de Thundercat op alle fronten en doordat je wat ruimer en meer ontspannen zit, rij je er fluitend mee weg. Het rijplezier is wellicht een van de sterkste punten van de Thundercat!

Lekkere vette fiets

De YZF1000R Thunderace is een lekkere vette fiets, in de positieve zin van het woord dan. Het is een heerlijke big-bike, bedoeld voor motorrijders die echt wat in handen willen hebben. Met zijn drooggewicht van bijna 200 kilo is de Thunderace naar huidige begrippen een zwaargewicht, maar het 145 pk sterke viercilinderblok heeft er geen enkele moeite mee en het gestroomlijnde uiterlijk met de ver door-

lopende neus (waarbij de ruit mooi overgaat in de gigantische koplamp) en het door de kuip omsloten voorwiel geeft de Thunderace het uiterlijk van een laagvlieger. En dat is het ook een beetje, al bleek tijdens de test in nr. 11/96 de topsnelheid toch enigszins tegen te vallen met 262 km/uur. De keerzijde is echter dat de acceleratie werkelijk fabuleus is (dat is blijkbaar een familiekwaa, want kennen we dat ook niet van de R1?). De stoere viercilinder is enorm sterk en (geholpen door een EXUP-systeem in de uitlaat) geweldig soepel. Vanaf 3000 toeren tot aan de rode streep (11.500 tpm) is er een enorme stoot vermogen aanwezig en bij elke draai aan het gas vlieg je massief vooruit. Heerlijk! Daarbij is het opmerkelijk hoe goed de Thunderace, ook bij volle acceleratie, controleerbaar blijft. Door de stoere, wat brede zitpositie heb je echt wat in handen en de machine „im Griff“, zoals Duitsers dat zo typerend zeggen. Het benzineverbruik van de Ace lag bij eerdere tests tussen de 1 : 9 (keihard op de Autobahn) en de 1 : 18, met een gemiddelde van 1 : 14,2. Net als de Thundercat blijkt ook de Ace een fijne allround-machine. Het enige wat dat allround-aspect een beetje onder druk zet zijn de laag geplaatste clip-ons. Deze zitten onder de kroonplaten en ver naar voren, waardoor je vrij ver voorover moet leunen om ze vast te pakken. Je licht dus automatisch behoorlijk plat op de Ace. En dat past weliswaar mooi bij het gestroomlijnde uiterlijk, maar vooral op slechter wegdek is de Ace duidelijk minder comfortabel dan bijvoorbeeld de Cat, die wel hoger geplaatste clip-ons heeft.

De Thunderace stuurt prima, maar

vraagt - vooral op het circuit - wel de nodige kracht bij het omleggen en insturen. Op papier zit er maar twaalf kilo gewichtsverschil in, maar in de praktijk voelt de Thundercat echt veel lichter aan. Als je vanaf de stoere Thunderace overstapt op de Cat ver-rast die je gewoon met zijn superlichte, directe en zelfs fragiele stuurgedrag. Met de Thunderace moet je meer zwieren en zwaaien en de machine laten rollen.

Geweldige motoren

De Thundercat en de Thunderace blijken beide nog steeds geweldige motoren. Omdat ze in hun beginjaren op sportief gebied veelal door de concurrenten werden overtroefd, raakten ze in het verdomhoekje en kwamen de sterke kanten (vooral dus het allround-karakter en de bruikbaarheid) niet meer aan bod. En gezien hun prestaties en rijkwaliteiten, maar ook gezien hun heel nette afwerking, is deze nieuwe start alleszins verantwoord. En dan hebben we het nog niet eens over de hele mooie prijskaartjes die het komende half jaar aan deze fietsen hangt en die de Cat en de Ace veel bereikbaarder maken. En andere merken waarschijnlijk slapeloze nachten bezorgen, want waar de Cat het bijvoorbeeld kan opnemen tegen een GSX750, heb je met de Ace voor een 600-prijs wel een heel echte dikke fiets. Kortom: het kan bijna niet anders of de Thundercat en Thunderace worden echte kaskrakers.

De 2000-modellen van de Thunderace (links) en de Thundercat zijn in chique kleuren leverbaar

