

Yamaha XJR1300 2005

Yamaha schuwt het brengen van totaal nieuwe modellen zeker niet, maar de succesnummers in hun gamma lijken soms wel het geheim van het eeuwige leven ontdekt te hebben. Om die verdienste te belonen wordt zo'n motor in plaats van radicaal vernieuwd, door Yamaha traditiegetrouw steeds verder geoptimaliseerd. Voor de klassiekerliefhebbers een interessant gegeven want zo kunnen ze een nieuwe motorfiets kopen -met alle technische voordelen die daaraan verbonden zijn- maar die toch overgoten is met al de charmes van weleer.

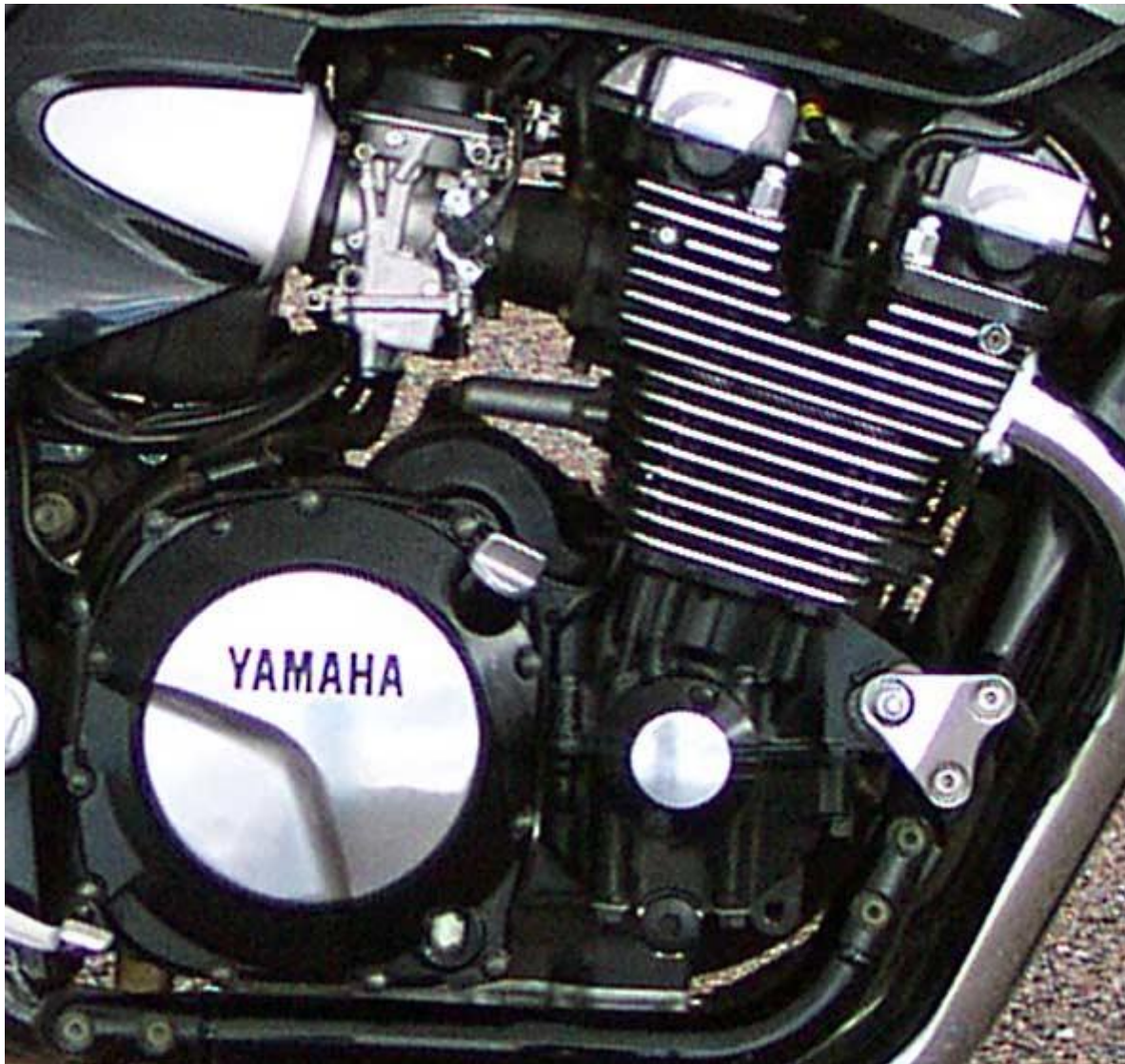


Een schoolvoorbeeld daarvan is de XJR1300. Als ons geheugen ons niet in de steek laat is die motor ooit zijn carrière begonnen als de XJ1100. Wat vaststaat is dat in 1995 de XJR1200 werd gelanceerd. Vier jaar later, in 1999, verscheen de XJR1300 ten tonele. Bijna elk jaar onderging deze motor diverse detailverbeteringen om uiteindelijk de motor te worden die hij nu is; een naakte muscle-bike met een allure die slechts weinigen hem nadoen.

Als je een XJR1300 tegen het lijf loopt weet je dat meteen. Zijn vormen zijn zo goed als uniek. Gedateerd, oubollig, bejaard, oud, afgeleefd en voorbijgestreefd zullen de liefhebbers van tweewielige, futuristische boorplatforms hem waarschijnlijk onmiddellijk noemen, maar toch zijn er nog héél wat motorrijders die de prachtige, klassieke lijnen van deze motor zo goed als ongeëvenaard vinden.

Inderdaad, over smaken en kleuren valt niet te twisten... Dat wij de XJR1300 een knappe motor vinden konden jullie wellicht reeds opmaken uit de vorige zinnen. Deze mening komt echter slechts gedeeltelijk voort uit het feit dat we zijn uiterlijk weldegelijk op prijs kunnen stellen; de technische capaciteiten van het motorblok zowel als van het rijwielgedeelte zitten er ook voor een groot deel tussen.

Het hart van de XJR1300 wordt gevormd door een luchtgekoelde viercilinder die in zijn standaard vorm 106,2 pk weet op de been te brengen bij 8.000 toeren per minuut. Het maximum koppel van deze via carburatoren gevoede krachtbron draagt exact dezelfde waarde als het vermogen en is bij 6.500 krukasomwentelingen per minuut dus 106,2 Newtonmeter. Er is een vijfversnellingsbak aan boord en in de cilinderkop huizen er 2 nokkassen en 16 kleppen. In totaal hebben de vier cilinders een capaciteit van 1251 cc. Ze hebben een boring en slagverhouding van 79 x 63,8 millimeter en de verdichting bedraagt 9,7:1.



Het stalen buizenframe vormt de basis van het rijwielgedeelte. De lay out van het frame –een dubbel wiegframe- is oerklassiek en ook de achtervering is in dezelfde geest ontworpen. Een stereoveersysteem en een flinke knoert van een aluminium achterbrug houden achteraan de boel onder controle terwijl vooraan een conventionele voorvork haar ding doet. Het voorwiel heeft een veerweg van 130 millimeter en het achterwiel kan maximaal 120 millimeter inveren. De XJR1300 staat vooraan op een 120/70 ZR 17 band en achteraan is het een 180/55 ZR 17 slof die het contact met het wegdek verzekert. Ook op de XJR1300 heeft Yamaha zijn karakteristieke "blauwe" remklauwen gemonteerd die tot voor kort de R1 en de R6 tot staan brachten. De 298 millimeter remschijven vooraan zijn eveneens van de partij en achteraan is er een 267 millimeter grote remschijf gemonteerd.

Nu de XJR1300 zowel historisch als technisch aan jullie is voorgesteld kunnen we aan het testverslag beginnen. Wat meteen opvalt als je in het zadel gaat zitten is dat het geboden zitcomfort door je onderrug wel érg goed gesmaakt wordt. Het zadel is niet alleen bijzonder ruim voor twee personen, maar ook erg goed gepolsterd. De brandstoftank, die wellicht in eerste instantie als flink groot wordt ervaren krimpt eenmaal in het zadel tot net die afmetingen waar je je goed bij voelt op een uit de kluiten gewassen naked bike.

Toch is de tankinhoud met zijn 21 liter mooi ruim te noemen. Het stuur is een beetje aan de smalle kant, maar valt verrassend handig uit, nog voor je een meter met de motor gereden hebt. Natuurlijk is het klokkenspel klassiek vormgegeven –wat had je anders gedacht?- maar toch doet de tellerpartij modern aan. De grote analoge snelheidsmeter en toerenteller houden samen de benzinemeter in het midden van het dashboard geklemd. De verklikkerlichtjes voor de richtingsaanwijzers, de neutraalstand van de versnellingsbak en het

grootlicht zijn wat hun afmetingen betreft best groot uitgevallen en staan netjes en overzichtelijk verspreid over een aluminiumkleurige console die de twee ronde klokken lijkt te steunen.



Met een beschaafde, zachte baritonstem kondigt de vierpitter zijn bestuurder aan dat hij paraat is om op pad te gaan. Het aanzuiggeluid is gering en ook het uitlaatgeluid is niet zo luid dat je er de niet-motorminnende gemeenschap op stang mee kunt jagen. Iets meer stemvolume zou de XJR1300 volgens onze bescheiden mening niet misstaan maar ja, we leven nu eenmaal in een maatschappij die bepaald niet uitblinkt qua verdraagzaamheid en soepelheid ten aanzien van elkaar. De koppeling van de XJR1300 heeft die eigenschappen wel in zich en laat zich verrassend soepel bedienen. De bak in zijn één zetten gaat zonder noemenswaardige bijgeluiden. We hebben het op andere Yamaha motoren al anders geweten...

De souplesse waarmee de XJR1300 van de plaats gaat is opvallend. Je moet de motor beslist niet veel toeren laten maken of de koppeling stevig laten slippen om van kiet te gaan. Op het moment dat de XJR1300 zich op gang trekt ontpopt de indrukwekkend ogende motor zich werkelijk als een allemansvriend. Goedmoedig en eerlijk –én met een niet mis te verstane waardigheid- zet de motor zich aan het werk en gooit meteen het idee van je af dat een droog 224 kilogram wegende viercilinder per definitie een nogal lompe motor moet zijn in de omgang.

De XJR1300 stuurt namelijk zeer gemakkelijk bij lage snelheden en vraagt niet meer aandacht van zijn bestuurder dan de doorsnee middenklasser; zeg maar een 600cc vierpitter van het naakte soort. Het feit dat de zadelhoogte amper 790 millimeter bedraagt en het zadel zodanig gevormd is dat ook mensen met niet te lange benen gemakkelijk aan de grond kunnen draagt daar zeker zijn steentjetoe bij. Je moet met andere woorden zeker geen reus zijn met spierballen zo fors als een stier om met de XJR1300 op pad te gaan.



Een goede fysieke conditie bezitten is nochtans aan te raden om er met de XJR1300 op uit te trekken. Waarom? Misschien wel in de eerste plaats omdat de motor in staat is om verrassend snel en hard uit te pakken als je het gas wat ruw opendraait. Doe je dat met het nodige respect, dan is er niets aan de hand en stuwt de motor je met een verfijnd, maar beslist gevoel naar voor. Hang je het beest uit, dan moet je meteen maar op de blaren gaan zitten: de XJR rolt dan "eventjes" de mouwen op en gaat er als een weerlicht vandoor. Droog 224 kilogram met pakweg 106 pk aan de krukas worden dan opeens veeleer nietszeggende waarden, temeer omdat de motor bij gelijk welk toerental heel enthousiast uitpakt met zijn koppel.

Perfect lineair rukt de XJR1300 bij volledig geopende gasschuiven op naar de rode zone op de toerenteller. Die begint bij 8.500 toeren per minuut en wordt ondanks de relatief lange verhoudingen van de vijfbak fluks gehaald. Dat motorkarakter past perfect bij de look van de motor; ervaren, zelfzeker en betrouwbaar als een Brabants trekpaard en even krachtig als een hele stoeterij ervan... Je voelt het al komen: dit is een motorblok dat er misschien wel heel klassiek uitziet, maar desondanks over genoeg power beschikt om héél polyvalent uit de hoek te komen. We hadden van een héél ver doorontwikkeld model van Yamaha ook niets anders verwacht...

Schakelen doet de XJR1300 perfect, dus aan dat onderwerp zullen we niet veel woorden vuilmaken. Gezien de prestaties van zowel het motorblok als de versnellingsbak is het niet meer dan normaal dat je een relatief hoge gemiddelde snelheid met de XJR1300 kunt aanhouden. Opmerkelijk is dat je daarbij niet als een vlag aan een paal hangt te wapperen eens je "illegale" snelheden gaat rijden. De oorzaak daarvan is wellicht in de eerste plaats het feit dat je niet zomaar op de XJR zit, maar er een beetje "in".

De brede tank en de klassiek opgestelde en vormgegeven tellerpartij zorgen er bovendien voor dat je nog een beetje meer uit de wind zit. Een persoon met een lichaamslengte van pakweg 175 centimeter kan zonder zijn nekspieren op te offeren aan de rijwind comfortabel zijn gang gaan tot en met snelheden van ongeveer 160 kilometer per uur. En dat is meer dan wat bestuurders van sommige andere naked bikes kunnen zeggen.

De homogeniteit van het rijwielgedeelte maakt een vlotte galop -of een sukkeldrafje- perfect mogelijk. Het frame geeft geen krimp, de voor- en de achtervering doen samen heel goed hun ding en de remmen zijn duidelijk heel goed op hun taak berekend. De extra kilo's van de XJR1300

tegenover een R1 of een R6 kunnen de voorremmen perfect aan. Voeg daarbij de meer dan gemiddelde werking van de achterrem en je weet dat de XJR1300 echt wel over een heel potent rempakket beschikt.

Welke soort wegdek je de XJR ook onder de wielen schuift, maakt eigenlijk niets uit, zolang je hem maar respecteert en op het verhard blijft rijden. Met name van de kwaliteit van de stereovering waren we heel goed te spreken want die deed even goed haar werk als een modern monoveersysteem. Het zijn dan ook echte Öhlins-dempers waarmee de XJR1300 is uitgerust en die dingen hebben nu eenmaal de reputatie om beter te zijn dan het gros van de achterschokdempers die standaard worden gemonteerd.



Het bochtengedrag van de XJR zouden we willen omschrijven als stabiel onder alle omstandigheden. De motor heeft wel een beetje overredingskracht van zijn bestuurder nodig om op zijn zij te gaan liggen, maar dat is niet meer dan normaal wanneer je zijn lichaamsbouw en gewicht in acht neemt. Ook de lange wielbasis van niet minder dan 1.510 millimeter zorgt daarvoor. Een écht scheurmonster zal de XJR1300 in de korte, snelle bochten nooit worden, daarvoor heeft hij twee beperkingen: hij is niet in staat om bliksemsnel –vergelijkbaar met een moderne supersport- te reageren op stuuracties in korte bochten en indien je erg diep gaat in de bocht schuren de voetsteunen al snel over het wegdek.

Een gooi- en smijt- rijstijl kan je er dus met de XJR1300 maar beter niet op nahouden. Wat hij wel apprecieert is een heel vlotte rijstijl waarin het rijden van mooie lijnen is ingecalculleerd. Dat dat

gerust een stevig tempo kan inhouden, bewezen de deelnemers van bijvoorbeeld de BMW Boxer Cup. Die reden ook de "mooie lijnen" en gingen daarbij ontegensprekelijk erg snel in de bochten.

Samengevat kunnen we stellen dat de XJR1300 ondanks zijn klassieke uiterlijk een moderne motorfiets is met een heel polyvalent karakter. De motor heeft in het verleden bewezen zo goed als onverslijtbaar te zijn en is van alle markten thuis als we tenminste even het hevige en supersnelle gooi- en smijtwerk buiten beschouwing laten. Lange afstanden vreten is een taak die hem op het lijf is geschreven, maar ook voor korte ritjes draait hij natuurlijk zijn hand niet om.

Bagage vervoeren kan eveneens probleemloos: door zijn opbouw en afmetingen kan de Yam met tal van bagageoplossingen worden uitgerust. Ook voor extra windbescherming kan via de accessoiresmarkt gemakkelijk een oplossing gevonden worden. Yamaha heeft zelf een aantal voorstellen uitgedokterd, maar de gespecialiseerde bedrijven in accessoires hebben een hele waslijst producten om de XJR1300 perfect aan je wensen aan te passen en dit gaande van sportieve tot échte touraccessoires.



Dat de XJR1300 ook gemakkelijk te tunen valt –zowel optisch al motorisch- is dan ook geen wonder. We vonden in de tweedehands afdeling van Motorshop Gent een mooi voorbeeld daarvan. De motor was uitgerust met White Power binnenwerk in de voorvork, had een Dynojet carburatorset ontvangen en een K&N luchtfilter en was uitgerust met een volledig Akropovic uitlaatsysteem. De motorische prestaties waren door die laatste ingrepen duidelijk gestegen; deze XJR1300 heeft een vermogen van 115pk aan het achterwiel en bezit een prachtige koppelcurve. Voor 6.500 euro mag deze special de deur uit en dat terwijl er amper 7.500 kilometer op de teller staan. Als dat geen mooi alternatief is voor een nieuwe XJR1300 dan weten we het ook niet meer...



Technische gegevens:

Motor:

Type: Viercilinder in lijn, dubbele bovenliggende nokkenas, 16 kleppen

Koeling: Lucht/olie

Boring x slag: 79 x 63,8 millimeter.

Cilinderinhoud: 1.251 cc.

Compressieverhouding: 9,7:1

Voeding: 4 Mikuni's BS37

Max. vermogen: 106,2 Pk @ 8.000 o.p.m.

Max. koppel: 106,2 Nm @ 6.500 o.p.m.

Koppeling: natte meerplaatse koppeling.

Versnellingsbak: 5 verhoudingen.

Eindoverbrenging: ketting en tandwielen

Rijwielgedeelte:

Frame: Stalen buizenframe

Voorvering: conventionele voorvork

Achtervering: stereovering Öhlins

Remmen voor: dubbele schijfrem 298 mm met vierzuigerremklauwen

Achterrem: enkele schijfrem 267 mm met tweezuigerremklauw

Banden: voor 120/70 ZR17 achter 180/55 ZR17

Maten en gewichten:

Lengte: 2.175 mm.

Breedte: 775 mm.

Hoogte: 1.115mm.

Wielbasis: 1.510 mm.

Grondspeling: 120 mm.

Zithoogte: 790 mm.

Tankinhoud: 21 liter.

Drooggewicht: 224 Kg