

Test: Yamaha XJR1300 (2015)

dinsdag 07 juli 2015 14:55



Tijdens de EK-wedstrijd Nederland-Tsjechië op 19

juni 2004 verspeelde Dick Advocaat zijn 2-1 voorsprong door uitbinker Arjen Robben van het veld te halen. Het was een klassiek voorbeeld van *never change a winning team*. Oftewel: *If it isn't broken, don't fix it!* En nu heeft Yamaha de XJR1300 onder handen genomen...

Goddank hebben ze de belangrijkste zaken ongemoeid gelaten, anders hadden we in de geest van Willem van Hanegem geroepen: "Sla ze neer!"

Al het bovenstaande en meer schreven we bij de aankondiging van de nieuwe **Yamaha XJR1300** op de Intermot in Keulen in 2014. De reden hiervoor mag duidelijk zijn. De oude XJR – vanaf 1994 in productie als **XJR1200** en vanaf 1999 als XJR1300 – was een erg fijne, pure motor, en alles wat daaraan veranderd zou worden, zou 'm slechter maken, welke technische innovaties men ook zou toepassen. PUNT!

Deze even starre als ongenueanceerde mening was gebaseerd op de ervaring van ondergetekende uit 1995, toen de XJR1200 uitkwam in Nederland. Ondergetekende zat een week lang te fluiten in het zadel, zo ontspannen en vertrouwd reed deze XJR, die toen met z'n luchtgekoelde cilinders met vette koelribben al duidelijk verwees naar de jaren zeventig, de jaren dat ondergetekende alleen nog vanaf zijn eerste grote mensen-fiets naar motoren keek, een *naked bike* gewoon nog een motor heette omdat bijna niemand nog gebruik maakte van stroomlijn. Omdat de motoren veelal niet snel genoeg gingen om erg veel last te hebben van de rijwind.

Nou, de XJR1200 in 1995 ging hard zat en gedwongen door de rijwind liet de bestuurder het wel uit z'n rare hoofd om lange stukken snelweg te pakken. Hoe dan ook ging de bestuurder liever binnendoor, waar de stevige trekkracht in vrijwel elke versnelling en bij elk toerental elke rit een feest maakte. De XJR was een dikke viercilinder zoals dikke viercilinders hoorden en horen te zijn: recht voor z'n raap, geen gelul en sleuren maar. En het rijwielgedeelte werkte ook nog eens mee, want het ding stuurde helemaal niet gek. En het ding zag er gelikt uit.

En het ding bleef er gelikt uitzien, want pas dit jaar – twintig jaar na de introductie – kwam de eerste gerestylde versie uit. Technische aanpassingen waren er wel geweest. De meeste klein, de enige ingrijpende de introductie van elektronische injectie in 2007.



Sla ze neer!

Wat meteen in het oog springt als de je de oude naast de nieuwe zet – aangesloten is vriend Rob met zijn 2003-XJR – is de achterkant. Die was heel wat dikker (en plastic) bij het oude model en is – je raadt het niet – dus heel wat dunner (en metaler) bij de nieuwe. Mooier? Daarover gaan we nooit in discussie. Maar de afslankpartij heeft een doel, en dat doel is: accessoires verkopen!

Yamaha heeft wat fietsjes bij elkaar geraapt en daar de categorie 'Sport Heritage' uit geschapen. We hebben het over de [SR400](#), de [XV950](#) (R en Racer). De XJR1300 (Racer) en de [VMAX](#) (Carbon). Het is natuurlijk marketinggeleuter, want met heritage (erfgoed) hebben deze fietsen weinig te maken en met sport helemaal niets. Wel zijn de fietsen zo ontworpen c.q. aangepast ten opzichte van het vorige model dat ze heel aardig te pimpen zijn. Yamaha heeft de fietsen daartoe in handen gegeven van bekende customizers en smijt ze *all over* YouTube onder de noemer Yard Built. In de hoop uiteraard dat de kopers roepen "Dat kan ik ook!" en naar de Yamaha-winkel hollen om hun Sport Heritage-fiets zelf te pimpen met een ander stuurkje, zadeltasjes, scherpjes, afdekplaatjes, spiegeljes et cetera.

En dat is geen slecht idee in deze tijden van recessie, waarin er niet zo gek veel nieuwe motoren worden verkocht omdat de oude nog zo goed zijn. Los daarvan bewijst [Harley-Davidson](#) al jaren dat je prima kunt bestaan van de verkoop van accessoires en dan hoeven deze de motor nog niet eens beter te maken, alleen anders dan andere. Het voordeel voor de koper is natuurlijk dat er meteen accessoires zijn die de motor geschikter maken voor alledaags gebruik, want in het geval van woon-werkverkeer voor de XJR bijvoorbeeld zou betekenen: windscherm (vanaf € 103), zachte zijtassen inclusief steunen (vanaf € 195 en € 150), zadeltas (vanaf

€ 189), en tanktas (vanaf € 105,25). En langere spiegelsteeltjes, want met de standaard exemplaren kan alleen een skelet achteruit kijken.

Hoe rijdt ie?

Net als de vorige. Het rijwielgedeelte is hetzelfde gebleven. Hij stuurt net zo goed als eerst, remt net zo goed als eerst. De moderne motor pakt wat makkelijker op en is in het middengebied iets sterker, maar er zit ook twaalf jaar tussen de twee XJR's die we naast elkaar zetten, dus dat is niet echt raar. De XJR is nog steeds de XJR. Beter nieuws kunnen we niet brengen. Hij was prima voor elke dag, hij is prima voor elke dag. Groot, ja, maar met een zit hoogte van 83 cm prima te doen voor iedereen behalve de echte ukkies.



We geven het woord aan rijder X(XXXL), die nog nooit op een XJR reed...

"Mumbo jumbo, or mumbo-jumbo, is an English phrase or expression that denotes a confusing or meaningless subject." (Wikipedia)

Dit is waar mijn dromen vandaan komen. Geen *mumbo jumbo*. Geen motormanagement dat op een Xbox-controller lijkt. Gewoon rechts gas en voorrem, onderin veel koppel en gaan. Yamaha is erin geslaagd om de XJR1300 zo simpel mogelijk te laten. Geen mogelijkheid om de gasrespons in te stellen, de abs in vijftien standen aan te passen en geen enkele mogelijkheid om ook maar aan tractiecontrole te denken. Geen bochten-abs, geen omgevingstemperatuurmeter, geen gemiddeld verbruik, of het verbruik van de laatste drie minuten. Niets van dit alles. HEERLIJK!

De buddyseat is alsof ik er model voor heb gestaan, de zit is iets sportief naar voren, zonder druk op de polsen. Schakelaren zijn er voor het hoognodige c.q. het verplichte: knipperlichten, toeter, verlichting, startknop, dodemansknop. Het enige extraatje is het enige extraatje wat ik wil: alarmlichten. Het instrumentarium bestaat uit een toerenteller en een snelheidsmeter in twee prachtige ronde instrumenten, met daar tussenin een heel kleine digidash met de tijd, de brandstofvoorraad en de trip of totale kilometer.

Verlichting: Geen idee.

Vermogen: 98 pk en 108 Nm zijn vandaag de dag geen waarden waar de jeugd voor warmloopt. Best jammer, want zo zullen de jongelingen nooit het genoeg smaken van de zijdezachte trekkracht die een 240 kilo zware motor vanaf 1.000 tpm in de vijfde versnelling laat accelereren tot het einde. Voor wegrijden vanuit stilstand hoef

je alleen maar de koppeling op te laten komen. En dat met dik honderd kilo in het zadel...

Wegligging: In het begin was het even wennen, omdat de XJR1300 de eigenschap heeft, om als een superbike zelfstandig de bocht in te duiken, als je tenminste aan een bocht denkt. Een paar kilometer verder is het gewoon en goed. Het is even werken met het heen en weer slingeren tussen de bochten, maar dat is voor mij rijden zoals ik dat wil.

Remmen: De achterrem is goed, maar snel in de stress. Dan gaat het kontje even links of rechts opzij. Als oudgediende is het fijn om weer eens een achterrem te voelen die laat weten wat ie doet. Meestal verdwijnt de reactie in een of ander elektronisch systeem. De voorrem is hetzelfde als toen, hoor ik. Prima. Zacht knijpen is zacht remmen, hard remmen is hard remmen. Dat klinkt logischer dan het is.

Demping: De Öhlins zijn prima. Een stereodemping die het goed doet is tegenwoordig een zeldzaamheid. Zelfs mijn marteltraject slikt ie zonder protest. Laat ik ook nog even opmerken dat ik zeer gecharmeerd ben van de voorvorkpoten in zwart chroom: Diamond-Like Carbon (DLC) coating.... Het is in elk geval erg mooi.

Bescherming: Het is een naked bike. Dus...

Bagagecapaciteit: Het is een naked bike. Dus...

Versnellingsbak: Trefzeker en zachtjes vallen de versnellingen op hun plaats. Niets aan doen, beter kan niet.

Opmerkingen: De XJR1300 is niet retro, hij is origineel. Yamaha heeft de XJR twintig jaar lang rustig aangepast aan de euronormen en het tot nu toe steeds gehaald zonder het concept aan te tasten. Hopelijk is de huidige schare volgelingen voldoende om deze motor in de winkel te laten. Als iemand een dikke motor zonder fratsen zoekt: zoek niet verder.

Kritiek: Een middenbok zou prettig zijn. Die ketting moet toch gesmeerd...