

GETEST: YAMAHA XJR1300

ZATERDAG 09 AUG 2014 17:08

Yamaha's XJR1300 smooit – ondanks wat tussentijdse cosmetische ingreepjes - nog exact hetzelfde als de XJR1200 die in 1995 op de markt kwam. Ondanks de hoge leeftijd blijft het een jeugdige rebel.



Tijdloos en schoonheid gaan altijd hand in hand en dat geldt ook voor de Yamaha. Werkelijk iedereen vindt hem mooi en stoer. De onweerstaanbare aantrekkingskracht is extra bijzonder omdat het ontwerp zo basic is. In de twee wielen, dik motorblok en een joekel van een tank herkennen we ons allemaal.

Massief en bullig

De XJR1300 voelt massief, bullig en stijf aan als je plaats neemt. Het lijkt niet alsof je op een motorfiets rijdt, maar op een bonk spieren. Het stuur is smal en laag waardoor je de winddruk makkelijk trotseert. Het had wel iets rechter gemogen, nu drukken de uiteinden vervelend tegen de handpalmen. De dikke tank drukt de knieën uit elkaar, maar dat biedt wel het voordeel dat hij 21 liter bevat.

Mannenmotor

Overigens jaagt de dikke viercilinder de benzine er enthousiast (gemiddeld 1:15,7) door heen. Die dikke tank zit er niet voor niets op. Je vergeeft het de sympathieke vier-in-lijn al snel. Net als de zithouding is het motorblok bullig, krachtig en komt het over als een rollende spierbundel. Het heeft wat nukken bij de koude start, maar die zijn voor de eerste bocht verdwenen. De zware koppeling bewijst eens te meer dat we hier te maken hebben met een echte mannenmotor.

Generatiekloof

Trillingen blinken uit in afwezigheid, het blok draait soepel rond. Alleen rond de 3250 tpm gaat er plots een massieve trilling door de voetsteunen, die een paar honderd toeren later weer verdwijnt. Het is geen onbalans in het motorblok, maar het regelen van de injectie. Het ligt aan de generatiekloof tussen het blok en de injectie. De viercilinder stamt nog uit de FJ1200 die in 1986 op de markt kwam. In 2007 – 21 jaar later - werden de vertrouwde carburateurs pas terzijde geschoven ten behoeve van de brandstofinjectie.

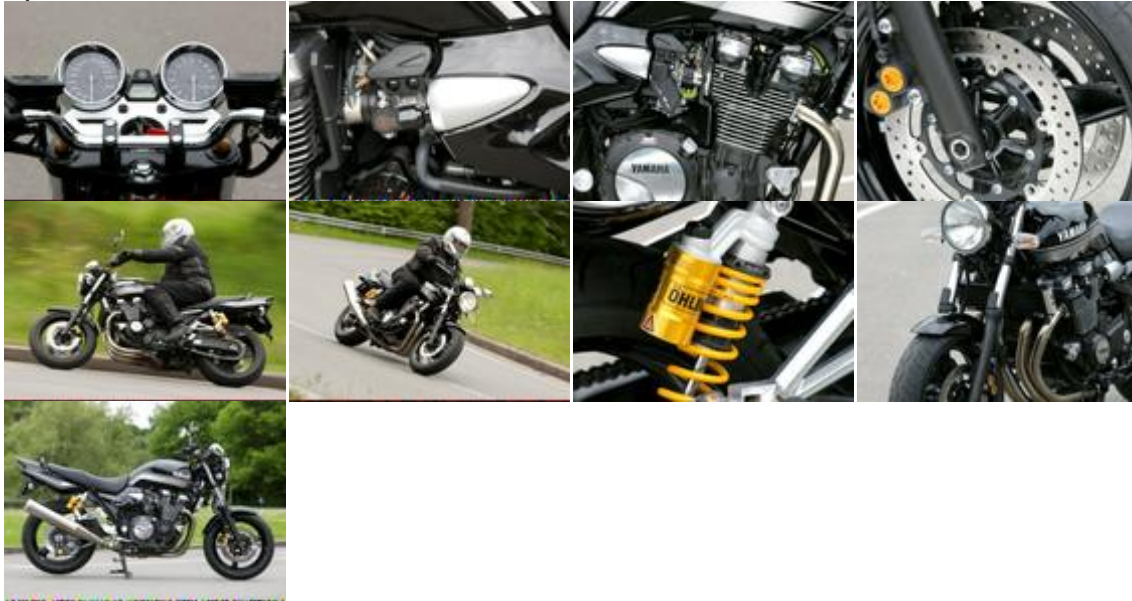
Instelwerk noodzakelijk

De Yamaha is niet alleen zelf een spierbundel, maar vraagt bij het insturen ook om spieren als kabeltouw. Je moet hem bochten in dwingen. In het korte werk moet je de motor echt onder je wegdrücken. Ook het lange werk

vraagt altijd om fysieke input en helemaal neutraal wordt het pas na als de vering exact is afgesteld. Yamaha komt daaraan tegemoet door de XJR1300 uit te rusten met een volledig instelbare voorvork en stereo schokdempers. Die mogelijkheid waardeer en gebruik je ook echt als rijder. Om de deinende voor- en achterkant te beteugelen krijgen ze namelijk veel meer in- en uitgaande demping dan in de basisafstelling. Het blijft echter aan de flexibele kant.

Rebels

De XJR1300 is 'playing hard to get' en dat maakt hem interessant. Het is de foute man met tatoeages waarop vrouwen vallen. De ongelikke beer die zijn hand niet omdraait voor een knetterende scheet tijdens een sjiek diner, maar waarmee het wel altijd dikke pret is en die een gouden hartje heeft. Het vraagt wat schroefwerk aan de vering voordat je dikke maten bent en dan nog vraagt hij om flink wat fysieke inbreng bij het sturen. Maar je waardeert het steeds meer dat de senior onder de luchtgekoelde viercilinders nog altijd zo'n rebel is en een rebel in je losmaakt.



MOTORBASE



Yamaha XJR1300

Cilinderinhoud	1.251 cc
Vermogen	98 pk
bouwjaar	2014