

Yamaha XJR1300 2007 testverslag

Sommige motoren lijken wel het eeuwige leven te hebben. Bij Yamaha kan je de XJR zonder twijfel bij deze categorie van motoren indelen. Deze motor, die in 1995 als 1200 zijn carrière begon, evolueerde vier jaar later naar de XJR1300. Nu, nog eens 8 jaar later, komt Yamaha met de zoveelste versie van deze motor aandraven. De vraag die veel motorrijders zich dan ook stellen is natuurlijk of deze motor echt een evergreen is of afgedaan moet worden als een klassieker die maar niet wil sterven.



Het uiterlijk van de nieuwe XJR1300 geeft niet meteen uitsluitsel op deze vraag. De motor oogt van bij de eerste oogopslag als hét schoolvoorbeeld van een oerklassieke naked bike. Rondborstig, naar de beste tradities stoer ogend en verder zonder verrassende lijnen, staat de XJR1300 naakt en onbeschaamd naar iedereen te staren. "t Zal je kind maar wezen", denkt ongetwijfeld een deel van de motorbevolking, terwijl weer anderen deze potige kerel openlijk bejubelen om zijn pure, klassieke voorkomen.

Ook op puur technisch vlak slaat deze motor niet meteen iedereen met hoogstandjes om de oren. Droog brengt hij 222 kilogram op de weegschaal en hij levert 98 pk bij 8.000 toeren per minuut. Het frame is klassiek vormgegeven en is opgetrokken uit stalen buizen, er zit een traditionele voorvork in en een aluminium achterbrug die met een stereovering afgeveerd wordt. Geef toe, voor een motor anno 2007 zijn dat niet meteen prestigieuze gegevens, laat staan dat je wild wordt van de 98 pk die Yamaha aan deze motor toeschrijft.

Lees je dat zijn maximum koppel 108,4 Newtonmeter bedraagt bij 6.000 toeren, dan gaat er wellicht een lampje branden. Voeg daarbij dat de 2007 uitvoering voorzien is van een volledig regelbare voorvork én volledig instelbare Öhlins achterschokdempers dan lijkt het tij alvast op papier in het voordeel van de XJR1300 te keren.



In zijn nieuwe blauwwitte jasje staat de XJR1300 er fris bij als we hem gaan ophalen. Vanaf dit modeljaar voorzien van brandstofinspuiting is er geen spoor meer te bekennen van een choke dus drukken we na de onderhand op elke motor blijkbaar obligatoire show van het dashboard eenvoudigweg op de startknop. De longen van de 1251cc metende viercilinder vullen zich meteen en met een zachte, doch volwassen stem komt de krachtbron moeiteloos tot leven.

Zowel het geluid dat de motor maakt als de naald van de toerenteller geven aan dat de motor meteen na de start perfect rond draait. Een speels uitgedeelde plaagstootje aan het gas toont ons dat de vierpitter meteen klaar is voor het werk maar toch talmen we nog even. Kwestie van de luchtgekoelde krachtbron even de tijd te geven om op te warmen. Respect voor de leeftijd? Niet echt, veeleer overtuigd dat elke motor het verdient om even de benen te strekken voor we hem in galop zetten...



Klassieker dan het dashboard van de XJR1300 zal je er niet veel vinden. Beter afleesbaar ook niet. Zwarte wijzerplaten, witte naalden en cijfers; voor ons moet men daar nooit iets aan veranderen. Bij de plaatsing van de verklikkerlichtjes is men bij Yamaha echt wel slim tewerk gegaan. Die zitten in een sleuf verstopt die uitgespaard is in de aluminium console waarop de twee ronde tellers rusten. Eenvoudig, puur, solide, helemaal geen toeters en bellen... afkomstig van Ikea lijkt dit idee ons wel.

Even welgevormd als doeltreffend ervaren we de vorm van het zadel en de brandstoftank. Het lijkt wel of ze bij Yamaha onze fysieke maten ergens liggen hebben, we zitten dan ook als gegoten in het zadel van de XJR1300. Het initieel wat smal uitgevoerde stuur valt bij nader inzien perfect in de hand maar de stevig uitgevoerde spiegels stellen meteen teleur. Voor de zoveelste keer in onze carrière krijgen we wel een ruim zicht op onze ellebogen voorgeschoteld maar krijgen slechts een glimp van wat er zich achter ons afspeelt te zien. Wanneer gaat de motorindustrie voor dat euvel voor eens en altijd een afdoende oplossing uitvinden?!

Maar dat even ter zijde, want op dat vlak zijn wel meer motoren een beetje ziek. De koppeling van de XJR1300 is soepel en gemakkelijk te bedienen. De bak in zijn één zetten gaat zonder wansmakelijke klanken gepaard en het valt ons op dat deze motor, ondanks zijn luchtkoeling, heel weinig mechanische geluiden maakt. Dat deze krachtbron in de loop der jaren steeds verder geperfectioneerd werd laat zich niet alleen horen maar ook voelen. Absoluut even trillingsvrij als een turbine doet de vierpitter zijn werk en dat over het gehele toerenbereik.



Hou je van een smeug, doch enorm bruikbaar koppel, dan ben je bij de XJR1300 aan het juiste adres. Vanaf de vrijloop tot in de hoogste toeren is het vermogen prachtig gelijkmatig uitgesmeerd. Het maximum koppel van iets meer dan 108 Newtonmeter wordt bij 6.000 toeren bereikt maar in de praktijk zal je daarvan niet veel voelen. Enkel het feit dat je gevoelsmatig geneigd bent om steeds bij dat toerental op te schakelen is daarvan een indicatie.

Laat je door de relatief lage toerentallen die deze motor draait zeker niet op het verkeerde been zetten. De maximale cijfers zijn dan wel in vergelijking met een 1000cc metende viercilinder niet echt torenhoog, in de praktijk voldoet het toerenbereik met verve. Echte, bruikbare power over het gehele toerenbereik heeft de XJR1300 namelijk voorhanden, en dat kan je echt niet van elke motor zeggen.

Mooi is dat je de geboden 98 pk helemaal kunt benutten. Er is geen surplus aan top end vermogen aanwezig die je toch maar nauwelijks af en toe kunt benutten en dat heeft zo zijn voordelen. Eén daarvan is dat je niet gefrustreerd zit op de motor en dat alleen is al goud waard... Lekker ouderwets lijken de 95 paarden misschien die Yamaha aan de XJR1300 toeschrijft maar laat je daardoor geen rad voor de ogen draaien. Wie de dik 100 Newtonmeter koppel en bijna evenveel Pk's op de openbare weg weet aan te wenden zal voor weinig motoren de duimen moeten leggen als het erop aan komt. Tenminste als je leven je lief is want veel meer kan je onder de huidige verkeersdrukte toch niet aan de baan kwijt.



Soepel op het gas en sterk als dat nodig is; met het blok is dus duidelijk helemaal niets mis, ook al draait het onder licht gewijzigde vorm alweer heel wat jaartjes mee. Het rijwielgedeelte zou nog voor een zwakke schakel in de ketting kunnen zorgen kan je nu denken maar dan moeten we je teleurstellen. Het "gouwe ouwe" stalen frame geeft geen haar toe aan de belastingen die je het voor de voeten werpt. Met dezelfde overtuiging doet de machtig gevormde aluminium achterbrug zijn werk.

De voorvork konden we al evenmin op een scheve schaats betrappen; die vork is vanaf dit jaar volledig regelbaar uitgevoerd en lijkt meer dan ooit op die welke enkele jaartjes geleden nog in de R6 dienst deed. Achteraan presteert het door Öhlins aangeleverde stereo veersysteem het om beter werk af te leveren dan veel moderne monoshock systemen. Progressief doen de goudkleurige dempers hun werk en voor 2007 kan je niet alleen hun veervoorspanning regelen maar ook hun ingaande en uitgaande demping.



De volledig regelbare veersystemen zorgen ervoor dat de XJR1300 volledig kan afgesteld worden naar de verlangens van zijn berijder. De door Yamaha uitgeknoobelde afstelling voldoet echter voorbeeldig. Wij verstelden enkel zowel voor- als achteraan de ingaande demping om een comfortabelere rit te bekomen. Min 3 klikjes op de voorvork en de Öhlins dempers volstond om het beoogde resultaat te bereiken. Het stuurgedrag van de XJR1300 bleef niettemin voorbeeldig.

Eens de wielen ronddraaien voel je nog maar weinig van het relatief hoge gewicht van het geheel. Stabiel doch ook uiterst wendbaar deed de motor zijn ding en nooit of te nimmer kwam het bij ons op dat dit concept misschien wel een beetje verouderd was. Zo zie je maar dat alle evoluties relatief zijn en dat een degelijk ontwerp nog steeds overeind blijft, zelfs al zijn de eisen op gebied van wegligging in de loop der jaren steil omhoog gegaan.

De remmen van de XJR1300 zijn niet radiaal uitgevoerd, ogen helemaal niet als net van een racer geplukt maar scoren niettemin heel hoog in de praktijk. De voorrem doet denken aan die van de R1 en de R6 van de voorbije jaren en bulkt dan ook van kracht terwijl de doseerbaarheid daar niet onder te lijden heeft. Zelfs met de zachter ingestelde ingaande demping hadden we tijdens sterk remmen nog steeds een ruime veiligheidsmarge op de veerweg over hetgeen duidelijk maakt dat de gewichtsverdeling op de XJR1300 zodanig is dat je al gekke toeren moet uithalen om de voorvork van de wijs te brengen onder het remmen.

De werking van de achterrem is om te zoenen. Perfect doseerbaar en echt wel krachtig is deze schijfrem in staat om daadwerkelijk een stevig deuntje mee te fluiten tijdens het afstoppen van deze motor. Heel wat motoren zouden veel beter af zijn met een rem als deze...



Laat ons eerlijk zijn zoals altijd; we hebben hard, ja, keihard gezocht naar argumenten om deze motor zijn ouderdom te kunnen aanwrijven. Elk detail hebben we onder de loep genomen maar echte sporen van gedateerd zijn hebben we niet kunnen vinden. Integendeel zelfs, er zijn momenteel maar erg weinig motoren op de markt die zo'n compleet en volwassen pakket weten neer te zetten. Zelfs de degelijke, comfortabele zitplaats voor de duo heeft de tand des tijds overleefd. De middenbok is eveneens aan de vernieuwingdrang ontsnapt en zit nog steeds daar waar het hoort; netjes onder het blok wachtend op een kans om zijn werk te doen.

We zijn dit artikel gestart met de vraag of deze motor nog steeds van deze tijd is en als antwoord daarop kunnen we jullie meegeven dat dit meer dan ooit het geval is. Het opmerkelijk gemakkelijke stuurgedrag, het echt bruikbare vermogen, het grote gebruiksgebied en het ontbreken van een opgefokt karakter maken van deze oudgediende een ijzersterke motorfiets die wat ons betreft veel te weinig verkocht wordt. Zeker als je zijn prijskaartje bekijkt; voor de 9.790 euro die deze klassenbak moet kosten krijg je ontzettend veel motor. Hang er nadien een koffersetje aan en je krijgt een stevige reismotor, dos hem wat sportiever uit met hier en daar een kleinigheidje en je hebt in een wip een tijdloos gelijnde streetfighter... Een Evergreen die XJR1300? Zéker en vast!



Technische gegevens:

Motor:

Type: Viencilinder viertakt, dubbele bovenliggende nokkenas, vierklepskop

Koeling: Olie/lucht

Cilinderinhoud: 1251cc

Boring x slag: 79 x 63,8 mm

Compressieverhouding: 9,7:1

Max.vermogen: 98 pk @ 8000 o.p.m.

Max.koppel: 108,4 Nm @ 6000 o.p.m.

Koppeling: Natte meerplaatse koppeling

Versnellingsbak: 5 bak

Eindoverbrenging: Ketting en tandwielen

Rijwielgedeelte:

Frame: Stalen buizenframe

Voorvering: Telescoop, volledig regelbaar, 130 mm veerweg

Achtervering: Stereo Öhlins, volledig regebaar, 110 mm veerweg

Remmen: Voor dubbele schijfrem 298mm met 4 zuiger remklauw, achter 267 mm remschijf met tweezuiger remklauw.

Banden: voor 120/70 ZR 17, achter 180/55 ZR 17

Maten en gewichten:

Lengte: 2.175 mm

Breedte: 765 mm

Hoogte: 1.115 mm

Zithoogte: 795 mm

Wielbasis: 1500 mm

Drooggewicht: 222 kg

Tankinhoud: 21 liter

Prijs: 9.790 euro