

Yamaha is de laatste Japanse constructeur die een 'naakte' motorfiets op de markt zet met een ongewoon grote cilinderinhoud, de XJR 1200. Toch zullen voorlopig alleen de Japanse motorrijders de kans krijgen om met zo'n zwaargewicht op stap te gaan. Hun Europese collega's zullen nog wat geduld moeten hebben. Onze Japanse correspondent Franck Le Boucher kan nu echter al melden dat de XJR heel wat waar voor zijn geld biedt.

20 RIJ-INDRUK

WEEKBLAD MOTOR



noeg te zijn. De motor laat zich gewillig bedienen. Het weggedrag kan het predikaat 'voorspelbaar' of 'veilig' krijgen, hoewel een en ander relatief lang en zwaar aanvoelt. Met name de voorkant van de fiets laat zich wat moeizaam in het juiste spoor menen.

Café racer

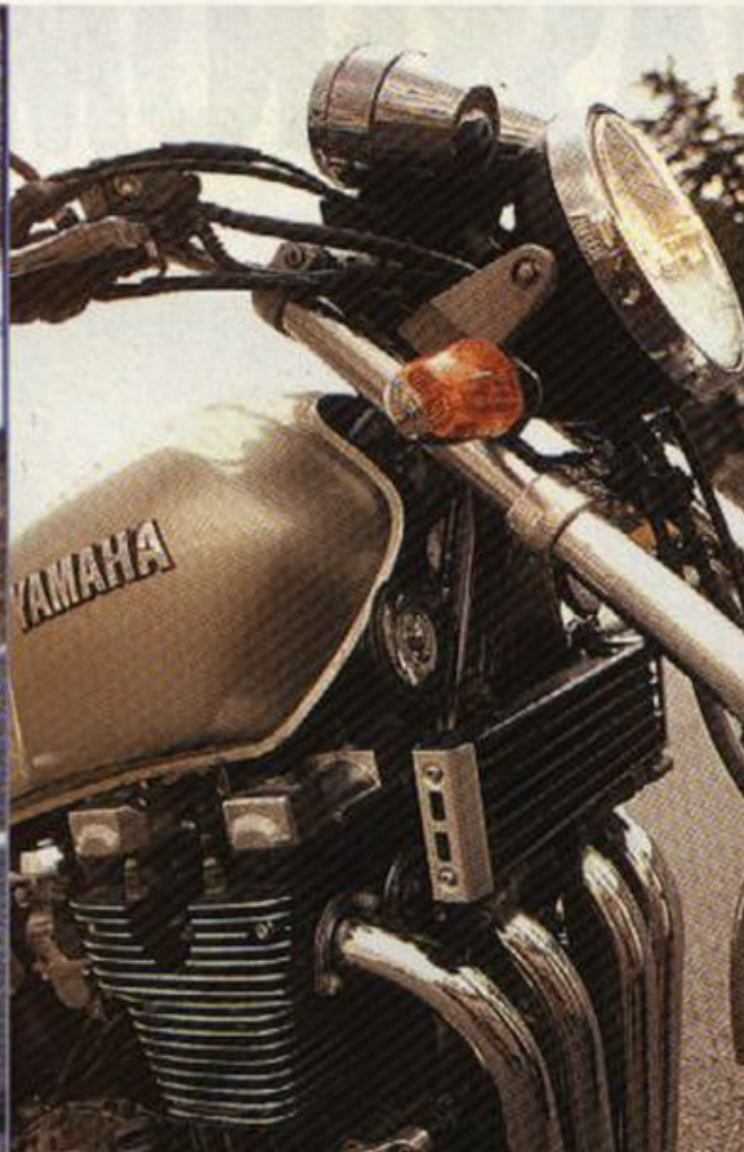
Op de XJR 1200 heb ik het nog beter naar mijn zin: deze zware jongen heeft de 'look' van een café-racer: het compacte en agres-

sieve design, het indrukwekkende motorblok, de forse remmen en de verzorgde afwerking zorgen voor een uitermate aantrekkelijk geheel. Wanneer de gaskraan wordt opgedraaid, is er voldoende vermogen beschikbaar wanneer er uit een bocht vlot wordt opgeschakeld, en remmen doet de XJR 1200 als een echte Superbike. Vanaf de eerste meters voelde ik me thuis op deze machine. De zitpositie leek speciaal voor mij uitgedacht en mijn armen voelden zelfs na een lange rit geen centi-

meter langer aan, zoals wel het geval was met de Honda CB 1000. De zit is comfortabel en op lange ritten kun je gerust enkele keren verzuipen. Met name valt het lichte stuurgedrag op. Hoewel de XJR bij elke snelheid een uitermate hoge stabiliteit ten toon spreidt, voel je nooit dat je met zo'n zware kerel onderweg bent. Zelfs haarspeldbochten vormen geen lastige hindernissen. Uiteraard moet je daarbij wel je hele lichaam gebruiken. Dit is overigens ook gedeeltelijk toe te schrijven aan de uit-

WEEKBLAD MOTOR

RIJ-INDRUK 21



stekende achtervering van de XJR. Bij Öhlins blijkt men nu toch wel het perfecte compromis gevonden te hebben tussen comfort en stabiliteit. Aan de voorvering daarentegen moet wel wat worden gesleuteld. Vooral de veervoorspanning lijkt nog niet optimaal afgestemd. Toch kan dit de rijpret niet echt vergallen; de vering geeft een heel behoorlijke totaalindruk en bij hard remmen gaat de fiets bij voorbeeld niet op zijn kop staan.

Zweven

Ondanks het licht zwevende gevoel van de voorkant kunnen ook snelle bochten hard genoeg genomen worden. De ongebruikelijke lichtvoetigheid heeft echter ook enkele nadelen. De voorkant wil wel eens gaan slingeren wanneer alle registers opengetrokken worden bij het accelereren, en op een hobbelig wegdek valt het niet altijd mee om het voorwiel op de grond te houden. En rijders die helemaal de show willen stelen en naast de fiets gaan hangen in snelle slingers, kunnen wel eens tot de conclusie komen dat die voorkant blijkbaar toch niet die gripsignalen doorstuurt die ze hopen te ontvangen. Maar misschien ligt de schuld hiervan wel bij de band die tijdens mijn testrit rond het voorwiel lag.

Wie geen boodschap heeft aan snelle rondetijden kan ook wel eens verrast worden door het rijgedrag van de XJR. De Yamaha kan op een goedaardige vorm van onderstuur worden betrapt wanneer langzame bochten in een zondags tempo worden genomen. Op de 'Europese' versie van deze fiets - met andere banden en een andere afstelling - zullen waarschijnlijk echter veel van die onhebbelijkheden verleden tijd zijn.

Verder beviel de motor prima: er is genoeg vermogen aan boord, de remmen doen hun werk heel behoorlijk en ook de versnellingsbak laat zich heel gewillig bedienen. De remschijven op de XJR zijn afkomstig van de FZR. Ze lijken op het eerste gezicht erg 'happig', maar in feite zijn ze perfect afgestemd op het sportieve karakter van deze zware Yamaha.

De FJ-krachtbron wordt algemeen beschouwd als een van de beste motoren die Yamaha de afgelopen jaren heeft gebouwd; wanneer je daar nog eens een diepere grom en wat extra mid-range kracht in stopt, en een en ander aan een smeugiger versnellingsbak koppelt, krijg je meteen een idee van de hoofdkenmerken van het motorblok. En juist op dat gebied scoort de XJR beter dan de concurrentie. Jarenlang werden we met hi-tech gadgets rond de oren geslagen, werden steeds lichtere motorfietsen op de markt gegooid en zagen de constructeurs zich gedwongen het haalbare vermogen aan de bron te beperken. Bijna leken dikke motoren ouderwets. Maar net zoals een grote Amerikaanse wagen wordt de XJR vooral gekenmerkt door handenvol koppel en de indruk van onbeperkt vermogen. Dat is nu eenmaal de grote zuiger-magie...

Oog voor detail

De XJR zal echter niet alleen door zijn dynamische kwaliteiten veel motorrijders bekoren; ook de ontwerpers zorgden voor



De stereo achtervering wordt verzorgd door Öhlins. De aluminium achtervork oogt imposant.

De chokeknop zit op de linker carburateur: niet zo praktisch.



Zeer fraaie, klassieke tellers met een handige benzine-meter. In de toerenteller zit een olielampje geïntegreerd.

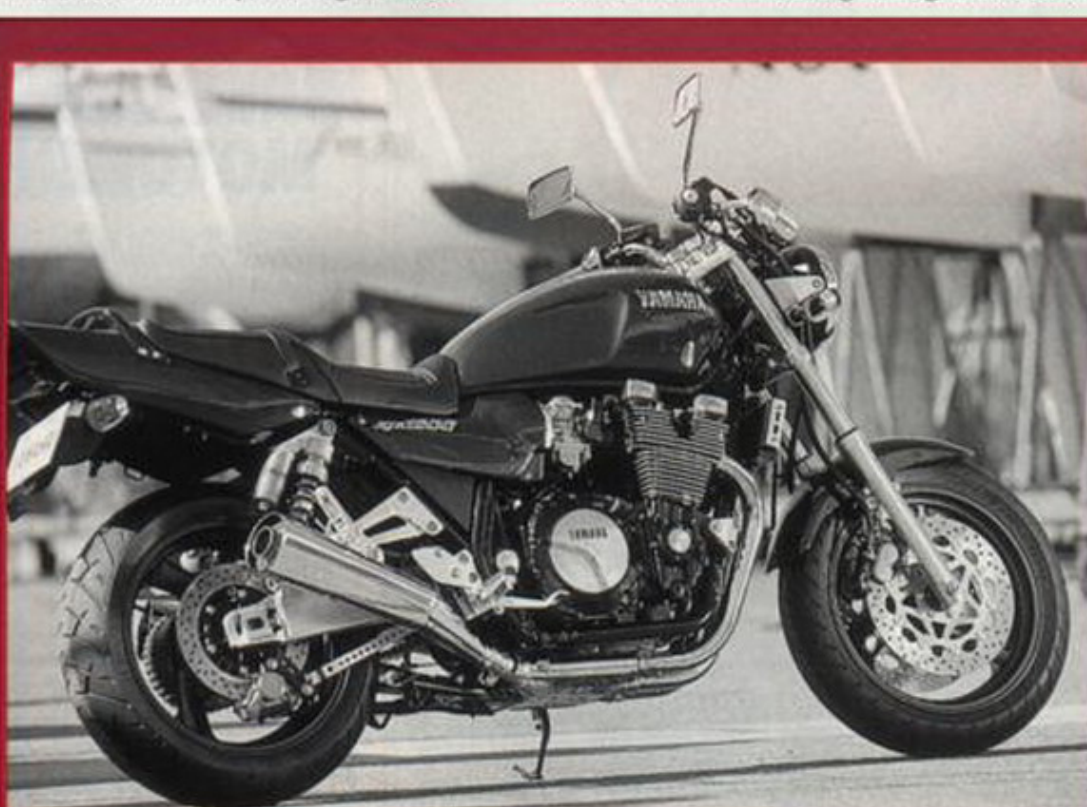
De remschijven zijn afkomstig uit de FZR-collectie. De voorvork heeft geen stelmogelijkheden, maar kan die best gebruiken.



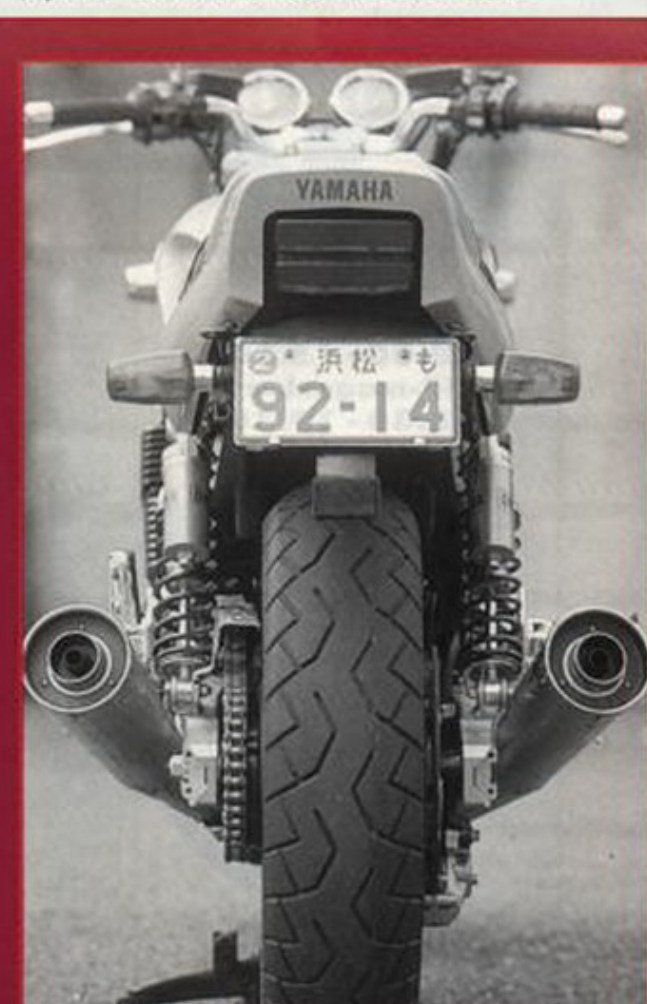
een heel degelijk afgewerkt geheel. Je krijgt meteen de indruk met een kwaliteitsproduct te maken te hebben. Er is veel aandacht besteed aan de details, aan de lak en aan de algemene afwerking van de fiets. Yamaha wist de volumineuze vormen en rondingen tot een aantrekkelijke machine om te smeden, die zeker in de smaak zal vallen van de beoogde doelgroep. Toch verraden enkele minieme details dat de productietijd van de XJR relatief beperkt was. De trillingen blijven weliswaar binnen de perken, maar bij stationair toerental wil de naald van de toerenteller wel eens onzeker heen en weer wiebelen. En ook de carter en de zijdeksels geven een enigszins onafgewerkte indruk. 'Dit project kostte ons heel wat inspanning en geld. Aan de Europese versies zal echter nog meer aandacht worden besteed', probeerde men mij ondertussen gerust te stellen.

Velen zullen zich bij het bekijken van de foto's misschien wel afgevraagd hebben of

de XJR in feite niet een 'uitgeklede' versie is van de FJ. Indien dat waar was geweest, zou de fiets zelfs zijn toer karakter verliezen, ondanks het feit dat er bitter weinig in de prijs werd gesnoeid. Voor de XJR is echter een andere rol weggelegd: deze machine is een 'basic big bike' voor de Japanse markt, terwijl de FJ een elementaire toerfiets is voor de Europese motorrijder. De FJ zou je met een beetje verbeelding de grote broer van de Division mogen noemen. Kortom, voor de XJR 1200 maakten de ontwerpers gebruik van de traditionele ingrediënten voor een Japans zwaargewicht: een orthodoxe seventies-look, een dynamische stijl, een indruk van kwaliteit, de waarde van een statussymbool, een fantasische roffel uit de uitlaat, de mogelijkheid om op een comfortabele manier iemand achterop mee te nemen en vooral een plezierige prikkel voor het gashandje. Bepaalde elementen verraden ook het 'Japanse' karakter van de fiets. De meeste



Laatste nieuws!
De Yamaha XJR 1200 zal op de komende MotorAI gepresenteerd worden en kort daarop leverbaar zijn. Over de prijs is nog niets bekend.



Japanners zijn nu eenmaal klein en ze worden vaker met verkeerslichten geconfronteerd dan hun Europese collega's; de zithoogte werd daarom zo laag mogelijk gehouden. Ook de handelbaarheid van de fiets staat op eenzelfde hoogte: extra handig in de smalle, en vooral drukke straten van Tokyo, Nagoya of Kyoto.

Bescheiden

Het team dat de XJR 400 en 1200 ontwierp, was ook verantwoordelijk voor succesmodellen als de Division, de YZF 750 en de TZR 250 en was dus uitstekend op de hoogte van de wensen van de Europese klanten. Zij wisten dus heel goed hoe ze een machine moesten bouwen die zowel in eigen land als in het Westen enthousiast zou worden onthaald. Toch beseften zij dat de prijs een obstakel zou zijn. Daarom mikt Yamaha voor de Europese markt op hooguit 3.000 exemplaren (waarvan 2.000 voor Duitsland); in Japan alleen al wil men 5.000 XJR's aan de man brengen. 'De XJR 400 was vorig jaar een bestseller in Japan', vertelde een ingenieur me. 'We verkochten er 15.000 stuks van. De Division daarentegen raakten we hier aan de straatstenen niet kwijt, terwijl dit model het uitermate goed deed in Europa (dit heeft alles te maken met het feit dat motoren met meer dan 400 cc motorinhoud belastingtechnisch onbetaalbaar zijn, red.). Naar onze mening zal de XJR vooral in de smaak vallen van de Europese motorrijders.' Yamaha was een van de laatste constructeurs die interesse kreeg voor dit soort fietsen; het idee van de XJR is pas begin 1991 geboren. En toen moest Yamaha zich haasten om aansluiting te krijgen met de onverschrokken succesvolle trend. In de haast

richtten ze zich in de eerste plaats op de specifieke Japanse omstandigheden. Omwille van het (gedwongen) langzame verkeer in eigen land werd uitzonderlijk veel aandacht besteed aan de handelbaarheid en de bedieningsvriendelijkheid van de eerste versnelling. Voor de kleinste XJR moest een compleet nieuw motorblok worden ontworpen; voor de 1200 speelden de

ingenieurs leentjebuurt bij de FJ 1200.

Bovenaan het verlanglijstje stonden vooral zaken die bijdroegen tot het rijplezier: een vlot reagerende motor, voldoende koppel, een goedmoedig motorkarakter en een lekker geluid. Aan het blok zelf hoefde daarom weinig te worden veranderd. De meest opvallende modificaties betreffen de toepassing van de nieuwe carburateurs met het efficiënte TPS-systeem (Throttle Position Sensor; deze regelt het ontstekingsstijdstip), een grotere en stijvere airbox (wat het motorisch lawaai naar beneden moet halen), een grotere radiator en een nieuwe uitlaat (4-in-1-in-2). De koppeling en de schakelvork werden onder handen genomen om het schakelen nog wat gemakkelijker te laten verlopen en de uitlaatcollector werd zo ontworpen dat het vermogen binnen de in Japan geldende limiet (97 pk) bleef. Gelukkig gaf de krachtbron niet de indruk 'afgezwurgd' te zijn. Dit is vooral te danken aan de goede afstelling en het gezonde beschikbare koppel. In Europa zal men nog kunnen genieten van de ongebreidelde versie van de machine. Voor het rijwielgedeelte maakte Yamaha gebruik van de ruime ervaring op dat gebied: het eenvoudige dubbele wiel frame met stevige balken en een aluminium swingarm heeft al op talrijke andere modellen zijn waarde bewezen. Ook de 43 mm dikke voorvork, de wielen en de remmen komen zo van de FZR 1000 af (behalve de remklauwen achteraan, die van de YZF 750 werden geleend). De specialisten van Öhlins stonden in voor het veerelement achteraan.

FRANCK LE BOUCHER

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor:	watergekoelde viertakt viercilinder in lijn met vier kleppen per cilinder en DOHC
Boring x slag:	77 x 63,8 mm
Cilinderinhoud:	1188 cc
Compressieverhouding:	9,7:1
Max. vermogen:	97 pk bij 8000 tpm
Max. koppel:	9,3 kgm / 6000 tpm
Ontsteking:	transistor
Koppeling:	naast meerplatenkoppeling + diafragma
Versnellingsbak:	vijf versnellingen
Rijwielgedeelte:	dubbel wiel frame
Balhoofdshoek:	25,5°
Naloop:	103 mm
Wielbasis:	1500 mm
Lengte:	2170 mm
Hoogte:	765 mm
Brandstoftank:	21 liter
Min. grondspeling:	135 mm
Zithoogte:	790 mm
Gewicht:	232 kg (droog)
Inhoud brandstoftank:	21 liter
Remmen:	voor: 287 mm achter: 235 mm
Wielen/banden:	voor: 130/70ZR17 achter: 170/60ZR17
Veeweg:	voor: 130 mm achter: 110 mm