

Kiedys tak wyglądały wszystkie duże motocykle, którymi Japończycy podbili świat. Żadnego baracha z plastiku czy aluminium. I taka jest Yamaha XJR 1300. To kawał bardzo żywego i konkretnego metalu.

Tekst Włodzimierz Kwas, zdjęcia archiwum



KAWAŁ MET

Pisząc o tym motocyklu nie mogłem powstrzymać się od emocji. Bo dzięki XJR-owi 1300 cofnąłem się do lat 70. Ujeżdżałem wtedy różne wueski, enesiaki, dekawki czy H-D WLA, ale moją wyobraźnię rozpalały zachodnie pisma motocyklowe, w których królowały takie dziś kultowe maszyny, jak Honda CB 750 czy Kawa Z 900. I choć później skierowałem się bardziej w stronę sportu, zauroczenie dużymi japońskimi nakedami pozostało.

Każdy z nich dumnie prezentuje swój największy atut, czyli wielki i mocny silnik. Takimi motocyklami Japończycy zafajkowali świat i trzeba przyznać, że duże rzędowe czterosuwowe czwórki doprowadzili do perfekcji technicznej. Kiedys na zlocie harleyowskim obserwowałem kultowe niszczenie Yamahy XS 1100 z lat 80. Po prostu – ktoś otworzył gaz do oporu i wszyscy czekali, aż silnik się rozleci. Trwało to bardzo długo. Kolanka wydechu rozgrzały się do jasnej czerwieni, żeberka cylindra zaczynały okłapywać od tempe-

ratury, a silnik dalej wyl na maksymalnych obrotach. Zatarł się wreszcie biedaczyna po wielu minutach, ale pewien jestem, że gdyby dać mu choć trochę wiatru na cylindry pracowałyby dalej. Pamiętam zdumienie pewnego harleyowca, który z podziwem stwierdził: „Cholera, mój Harry nawet minuty by nie wytrzymał...”.

Motocykl na wieki

A właśnie silnik Yamahy XS 1100 jest dalekim praprzodkiem jednostki napędowej bohaterki tego odcinka o motocyklach uży-



Honda CB 1300

Silnik: czterocylindrowy, czterosuwowy, rzędowy, 1284 cm³.

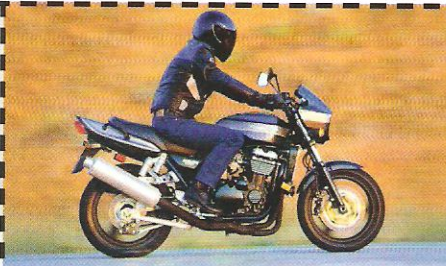
Moc maks. 116 KM przy 7500 obr/min

Maks. moment obr. 117 Nm przy 6000 obr/min

Masa 251 kg

Prędkość maksymalna 230 km/h

W 1996 r. skończono produkować Hondę CB 1000. Dlaczego? Sukces Yamahy XJR 1200 i 1300 spowodował, że w 2003 r. ukazał się dziko mocny CB 1300 (na zdj.).



Kawasaki ZRX 1100

Silnik: czterocylindrowy, czterosuwowy, rzędowy, 1052 cm³.

Moc maks. 106 KM przy 8700 obr/min

Maks. moment obr. 100 Nm przy 7000 obr/min

Masa 245 kg

Prędkość maksymalna 223 km/h

Produkcję retro bike'a Zephyr 1100 zakończono w 1997 roku. Od tej pory sztandarowym nakedem Kawasaki był ZRX 1100, a później 1200. Firma oferowała go też w barwach Eddie Lawson Replica.



Suzuki GSX 1200

Silnik: czterocylindrowy, czterosuwowy, rzędowy, 1157 cm³.

Moc maks. 98 KM przy 8500 obr/min

Maks. moment obr. 98 Nm przy 4500 obr/min

Masa 233 kg

Prędkość maksymalna 219 km/h

GSX 1200 to kolejny mocny jak lokomotywa naked. Ma piękną klasyczną sylwetkę. Ale Suzuki postanowiło przeliczyć konkurencję i w 2001 roku na drogi wyjechała jeszcze większa lokomotywa - GSX 1400.



ALU

wanych - Yamahy XJR 1300. Oczywiście przechodził on różne stacje pośrednie, jak FJ 1100 i 1200, aby wreszcie wylądować w XJR-rze 1200, który urodził się w 1995 roku. Rzędowa czwórka miała wówczas pojemność 1188 cm³ i moc 98 KM przy 8000 obr/min. Motocykl ważył słusze 253 kg i rozwijał 198 km/h. Oczywiście teoretycznie, bo na nakedzie wiatr odrywa głowę jeźdźcy już gdzieś przy 180 km/h. W 1997 roku firma wypuściła wersję SP na amortyzatorach Öhlinsa, którą można było dostać również w malowaniu Kenny Roberts Replica, a rok później w barwach Christian Sarron Replica. Licho wie, po co



XJR 1300 prowadzi się zupełnie dobrze, a w zakrętach jest bardzo stabilny.

średnie ceny transakcyjne

eurotaxGLASS'S
Automotive Business Intelligence

Typ	Moc (KM)	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	1998
XJR1300	98	-	-	-	-	-	-	14 500	13 200	11 800	10 800	9800
XJR1300	106	-	-	-	-	-	-	15 000	13 700	12 300	11 200	10 200
XJR1300SP	98	-	-	-	-	-	-	-	13 700	12 300	11 200	10 200
XJR1300SP	106	-	-	-	-	-	17 100	15 500	14 000	12 600	11 500	10 500
XJR1300SP	98	-	-	21 500	20 300	19 300	17 200	-	-	-	-	-
XJR1300	98	25 900	23 00	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Okazuje się, że ceny używanych wersji SP nie są wiele wyższe niż modelu podstawowego. Natomiast więcej trzeba zapłacić z XJR-y po kolejnych modyfikacjach niż za wcześniejsze modele - z lat 2002-2003 i po roku 2007, kiedy to wszedł wtryśk paliwa.



krótka historia XJR-a

1995. Premiera nakeda XJR 1200. Ma nieco zmieniony silnik z FJR-a 1200 i klasyczne kształty. Od razu znajduje sporą rzeszę nabywców.

1999. XJR 1300 (typ RP022) jako nowy model zastępuje „1200”. Równolegle oferowany jest droższy model specjalny XJR 1300 SP, z lakierowaniem w dwóch kolorach. Obie wersje mają seryjnie amortyzatory Öhlinsa.

2002. Zmieniony typ RP062 otrzymuje dłuższe przełożenie. Dalsze zmiany: lżejsze koła, kolanka wydechowe o większych średnicach, o 10 mm dłuższe amortyzatory Öhlinsa, sztywniej zestrojony widelec, sztywniejszy wahacz, zmieniony kształt zbiornika paliwa i kanapy (mniejszy rozstaw kolan), światło awaryjne. Nie ma już modelu SP.

2004. Aby spełnić normę Euro 2, w XJR-ze 1300 na nowo zestrojono gaźniki; maszyna otrzymuje większe tłumiki oraz nieregulowane katalizatory. Oprócz tego nowe, lżejsze koła pochodzące z modelu FZS 1000 Fazer, przerobiony układ hamulcowy, jak też sztywniejsze zawieszenia oraz nowy kokpit z cyfrowym prędkościomierzem. Seryjny immobilizer.

2007. Aby spełnić normę Euro 3 (typ RP19) zostaje przerobiony silnik, dochodzi wtrysk paliwa, wydech czterech w dwa w jeden, regulowany katalizator. Nowe siedzisko, w pełni regulowany widelec, tylne światło na diodach LED, przezroczyste szkła kierunkowskazów.

w SP zastosowano inne przełożenie, dzięki któremu motocykl teoretycznie osiągał prędkość 220 km/h.

Żeby przebić konkurencję, w 1999 r. Yamaha zwię-

2003 rok miał 104 Nm przy 6500 obr/min. Od razu też wypuszczono dwubarwną wersję SP.

W powiększonej XJR-ze zlikwidowano drobne mankamenty „1200”, na które narzekali użytkownicy. Przede wszystkim utwardzono przednie zawieszenie, z tyłu amortyzatory Öhlinsa znalazły się również w wersji podstawowej. Silnik dostał tuleje cylindrów nowego typu, choć dotychczasowe uchodziły za niezniszczalne. W rezultacie za oceanem można spotkać XJR-y z przebiegiem grubo ponad 200 000 mil (mil, nie kilometrów!), i na dodatek cały czas karmione olejem mineralnym (Amerykanie czemuś nie lubią syntetyków). Można więc powiedzieć, że Yamaha XJR 1300 jest motocyklem wiecznym.

Upierdliwa szyba

W 1999 roku przejechałem sporo kilometrów „1300” i nie podobało mi się w nim tylko jedno – i to nie z winy XJR-a. W testowym egzemplarzu ktoś zamontował szybę akcesoryjną. Niby niezły pomysł, ale akurat ta była pełnym nieporozumieniem.

szyła pojemność i na drogi wyjechał XJR

1300. Rzędowa czwórka miała teraz 1251 cm³ i 106 KM nadal przy 8000 obr/min oraz moment obrotowy parowozu – 100 Nm przy 6000 obr/min (jakby tego było mało XJR na

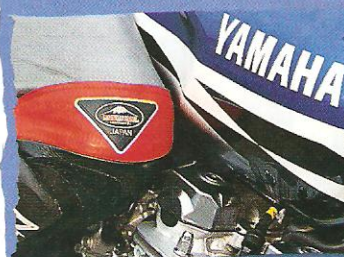
► Dzięki odnowionej czterocylindrowej rzędówce i czterotłoczkowemu hamulcowi z supersporta YZF-R1, XJR 1300 godnie zastąpił cieszącą się powodzeniem „1200”.



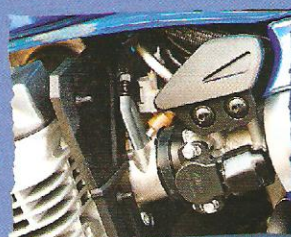
► Na czele listy życzeń wielu motocyklistów: model SP z lepszym podwoziem i repliką sportowego dwukolorowego lakierowania.



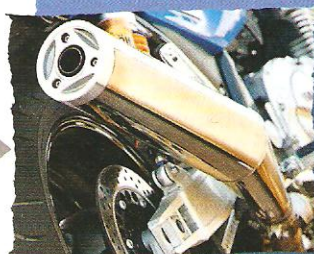
◄ Wąski zbiornik, lepsze ułożenie kolan – w 2002 roku w koniu pociągowym Yamahy poprawiono parę detali.



► Jak do tej pory największa zmiana: w 2007 r. XJR 1300 otrzymuje elektroniczny wtrysk, aby w połączeniu z katalizatorem 6-kat spełnić normę Euro 3.



◄ Paradoks: montowany od 2007 r. seryjny wydech czterech w jeden nie jest zbyt lubiany, mimo że w podobny sposób przerabiano starszą „dwururkę” XJR-ki.



Po USA jeżdżą
XJR-y 1300
z przebiegiem
ponad 200 000
mil! No, no...



adresy WWW

<http://yamahaxjrclub.pl/>

<http://www.polskajazda.pl/Motocykle/Yamaha/XJR,1300/44/1919>

<http://www.yamahaxjrownersclub.com>

Była za wysoka i sterczała zbyt pionowo, co powodowało silne turbulencje za nią, które dosłownie kręciły kaskiem jeźdźca na wszystkie strony już powyżej ośmiu dych. Przeszawić się tego nie dało, więc po prostu zdemontowałem szybę i było po problemie. Warto o takiej drobnostce pamiętać i decydując się na szybę dobrze jest ją wcześniej przetestować.

Motocykl mimo masy ćwierć tony prowadzi się bardzo potulnie, a jeździłem na

opinie użytkowników

Marek z Żar (47 lat)



Ja, czterdziestokilkulatek, postanowiłem odgrzać pasję lat młodzieńczych. Decyzja: XJR 1300. Po pierwsze: **rozsądna pojemność i niezbyt wysilony silnik** z racjonalnym momentem obrotowym. Po drugie: jest to motocykl nawiązujący stylistyką do czasów mojej młodości. Po trzecie: ze względu na wygodną kanapę jeźdźca i pasażera wspaniała możliwość podróżowania we dwoje, a nie tylko podrzucenia „plecaczka” do miasta.

Ostrzegam przed niemalym apetytem. Z pełnym obciążeniem dwiema osobami plus kufry nawet w trasie praktycznie nie udaje się zejść poniżej 7,5 litra, nie wspominając o jeździe miejskiej.

Zagadka: czemu służy pierwszy bieg w tym motocyklu? Nie ciągnąc za sobą pług czy przyczepy nie jesteśmy w stanie w pełni wykorzystać dostępnej na tym biegu mocy. Nie jest to motocykl dla osób niskich. Moje 176 cm wydają się wielkością graniczną. Nie polecam więc XJR-a 1300 kobietom.

Reasumując: **sprzęt idealny dla stonowanych bikerów**, mających za sobą okres zarzynania sprzętów ekstremalną jazdą, i lubiących jazdę wokół komina, ale też dłuższe wypadki (jest wygodny – przeloty po 600-800 km dziennie nie stanowią problemu). Relacja cena/jakość optymalna, motocykłem bezawaryjnie przejechałem ponad 30 tys. km. Jedyna upierdliwość to przeniesienie napędu łańcuchem i potrzeba jego częstej konserwacji. Nie polecam tego motocykla początkującym, jest na to nieco za ciężki.

dane techniczne

Yamaha XJR 1300 (typ RP102, rocznik 2004)

SILNIK

Budowa: chłodzony powietrzem, czterocylindrowy, czterosuwowy, rzędowy, rozrząd DOHC, cztery zawory na cylinder, smarowanie z mokrą miską olejową, cztery gaźniki Mikuni o średn. 37 mm.

Przeniesienie napędu: hydraulicznie sterowane, wielotarczowe sprzęgło mokre, skrzynia 5-biegowa, łańcuch O-ring.

Średnica cylindra x skok tłoka 79 x 63,8 mm

Pojemność skokowa 1251 cm³

Moc maksymalna 106 KM (78 kW)

przy 8000 obr/min

Maks. moment obrotowy 104 Nm

przy 6500 obr/min

PODWOZIE

Rama: podwójna kołyskowa z rur stalowych.

Zawieszenia: przód – widelec teleskopowy, regulowane napięcie wstępne sprężyn, tył – dwuramienny wahacz ze stali, dwa amortyzatory, regulowane napięcie wstępne sprężyn.

Hamulce: przód – dwie tarcze, śr. 298 mm, zaciski 4-tłoczkowe, tył – jedna tarcza, śr. 267 mm.

Koła odlewane felgi aluminiowe

Wymiary obręczy 3,50 x 17 / 5,50 x 17

Wymiary opon 120/70 ZR 17 / 180/55 ZR 17

WYMIARY I MASY

Rozstaw osi 1510 mm

Kąt główki ramy 64,5°

Wyprzedzenie 100 mm

Masa z paliwem 251 kg

Ładowność 199 kg

Poj. zbiornika paliwa/rezerwa 21/4,5 l

OSIĄGI

Prędkość maksymalna 213 km/h

Przyspieszenie 0-100 km/h 3,4 s

Elastyczność 60-100 km/h 4,4 s

Zużycie paliwa 5,6-8 l/100 km (szosa)

Tomasz Orzechowski – Kraków

Moc! Nieważne, który bieg zapiałeś. Ruszasz z dwójki, trójki... Mały ślizg na półsprzęgle i po chwili ręce wydłużają ci się. Pod światłami z odgłosem spadającej cegły zapinasz jedynek (ten typ tak ma: kochaj albo rzuć), ruszasz, hamując rozsądkiem chęć natychmiastowego odskoczenia i zaraz za skrzyżowaniem lekki ruch ręką katapultuje cię daleko przed innych. Gdy tylko zaczyna się toczyć, **ważąca ćwierć tony krowa chudnie o dobre 50 kg** i z gracją wykonuje polecenia.

Pod sklepem zaczepia mnie starszy pan: „Oooo, ładny motor. Też kiedyś miałem takiego Junaka... Ile to ma pojemności? Pewnie 500? 1300? Niemożliwe, w motorach tyle nie dają”.

Dłuższa wycieczka z pasażerem? Jasne! Centralny, 52-litrowy kufer, który na innych motocyklach wygląda na wielki, idealnie wpasowuje się w gabaryty zadupka.

Daniel Rażny

Wszystko zaczęło się od tego, że znajomy dał mi się przejechać na tym motocyklu. To, czego się nie zapomina, to moment obrotowy i dynamika. Trafiła mi się wersja SP. Mimo że motocykl nie należy do najszybszych, **dobrze sprawuje się w ruchu**



Yamaha XJR z drugiej ręki nie kupisz po szalonym małowacie – to nie dla nich. Nie kupisz też po torowym kacie ani po niedzielnym lanserze – nie ten szpan. Kupisz po motocykliście, który wie, czego chce od dwóch kółek i jeździ, bo to kocha.

Z przydatnych gadżetów: szyba. Z gadżetów komfortowych: grzane manetki. Z gadżetów obowiązkowych: crash pady albo gmołe – większość upadków to głębie postojowe, a części drogie, oj drogie. Trzeba pilnować smarowania łańcucha, poziomowi płynu w zbiorniczkach wyrównawczych i ilości paliwa (nieprecyzyjny wskaźnik). Aha! No i tylną gumę gubi szybko. Ale **moc ma swoją cenę...**



miejskim. Sprawdziłem go na trasie nad morze i z powrotem, jazda nim to wielka przyjemność, wygoda i komfort, **zużycie paliwa w granicach 6-7 l/100 km**, więc zaprzeczam, że pali 10 l/100 km; może jak chcemy jeździć nim sportowo, jednak nie do tego został stworzony.

Z akcesoriów dołożyłem miniwiewkę, bardziej dla dekoracji niż ochrony przed wiatrem. Jak przystało na porządnego naked bike'a, powyżej 140 km/h zaczyna porządnie wiać, ale to nie wada, tylko atut motocykla, potwierdzający jego styl. **Od XJR-a 1300 zaraziłem się dużymi pojemnościami.** Byłem bardzo zadowolony z tego sprzętu i z bólem serca się z nim rozstałem. Gdy ktoś zapyta o moją pierwszą motocyklową miłość, bez wahania odpowiem: Yamaha XJR 1300!

pod lupą

Należy przyrzeć się przewodowi olejowym prowadzącym z głowicy do chłodnicy oleju. Jeśli są zaolejone lub tłusto-brudne może to świadczyć o drobnych nadpęknięciach. Dotyczy to zwłaszcza wersji z 2002 roku i późniejszych. Konieczna będzie ich wymiana.

Dokładnie należy sprawdzić stan blach mocujących przód silnika do ramy. Mogą w nich występować mniejsze lub większe pęknięcia. Blachy należy wymienić. Nie wolno ich spawać! Zaraz pękłyby obok spawu i to na znacznie większej długości.

Warto sprawdzić dokręcenie śrub mocujących silnik do ramy, szczególnie z przodu, i w ogóle zobaczyć, czy któreś nie brakuje. Można też śruby (z przodu) odkręcić i sprawdzić ich stan – jeśli kiedyś pracowały niedokręcone mogą być „wyjedzone” przez blachy.

W XJR-ze 1200 czasami występowało zjawisko pofalowania przednich tarcz hamulcowych – szczególnie jeśli ktoś jeździł szybko i ostro dawał w heble tym ciężkim motocyklem. W „1300” zdarza się to o wiele rzadziej, ale stan tarcz też zawsze warto sprawdzić.

nim i na asfalcie, i po polnych drogach oraz błotnistej trawie. Obecność pasażera nie szkodzi wygodzie jeźdźcy, a i plecaczek nie ma powodów do narzekań. No i ten wspinały silnik! W zasadzie maszyna idealnie nadaje się do turystyki, choć to naked. Na szosie zapinamy piątkę (XJR ma pięć biegów, które zupełnie wystarczają) i nie trzeba redukować przez całą podróż. Duża masa nie przeszkadza też w ruchu miejskim, trzeba tylko odpowiednio wyczuć motocykl i nie próbować nim jeździć jak skuterkim.

Prawa dłoń rulez

Silnik Yamahy XJR 1300 jest tak dobry, że mimo przedpotopowych korzeni konstrukcyjnych, firmie z powodzeniem udało się w 2007 r. zastosować wtrysk paliwa. Oczywiście po pewnych zmianach w silniku. XJR-a dostała wtedy też nowy wydech cztery-w-dwa-w-jeden i w ten sposób spełniła normę Euro 3. Jedynym mankamentem były przewody od chłodnicy oleju (w wersji z 2002 roku i niekiedy też późniejszych), które czasem pękały. Notorycznie też lubią luzować się śruby przedniego mocowania silnika – dokręcenie warto często sprawdzać. Czasami zdarza się pękanie przednich blach mocujących

silnik. Oprócz tego w XJR-ze nic się nie dzieje. Co nie znaczy, że można zaniechać przeglądów okresowych.

Właściwie ten naked ma jeszcze tylko jeden mankament: spalaniem kieruje prawa dłoń motocyklisty. Kto będzie bez umiaru dawał XJR-owi 1300 w palnik, może się spodziewać kilkunastu litrów wachy na setkę.

w następnym numerze

Kawasaki VN 800

Użytkowników tego sprzętu prosimy o opinie. Przyślij też zdjęcie(-a), na którym(-ch) jesteście ty i twój motocykl.

♦ MOTOCYKL, ul. Ostrowskiego 7
53-238 Wrocław

♦ motocykl@mpp.pl

Autorów trzech pierwszych listów opisujących ten motocykl nagrodzimy roczną prenumeratą naszego miesięcznika.

Wyślij swoją opinię jak najszybciej, najlepiej dziś! Wtedy masz większe szanse na darmową prenumeratę.