

Yamaha XJR 1200

Tidlösa Yamaha XJR 1200 är föremål för detta nummers begagnatanalys. Trots 10 år på nacken är det ett intressant köp för dem som vill ha en robust och driftsäker allroundmaskin. Läs Allt om MC:s utvärdering.

Några år in på 90-talet insåg ledningen hos Yamaha att det var dags för en naken muskelhög som kunde ge maskiner som Honda CB 1000 en match. Receptet var 70-talsdesign, total avsaknad av onödig plast och en stor, stark rak fyra.

Drivkällan plockades direkt från FJ 1200, ett enkelt grepp för att slippa utveckla en ny motor och samtidigt en smart lösning eftersom den visat sig vara mycket tillförlitlig.

Hög pålitlighet är också ett av de starkaste argumenten för att köpa XJR som begagnad idag. Ingen av de mekaniker som vi talat med kan erinra sig något typiskt fel på modellen. Motor och ram är beprövade grejer som håller.

För att sätta lite mer sprätt på FJ-motorn bestyckades den med nya förgasare och ett nytt avgasystem. Effekten landade på respektabla 98 hästkrafter vilket satte tillräckligt med fart på de 232 torrviktskilona. Vridmomentet är ändå motorns största behållning och mellan 2.000 och 8.000 varv trycker det på bra.

Passagerarhög

På den allra översta skalan känns motorn aningen kvävd, vilket den också är från fabrik. Strypningar finns på allehanda ställen. Luftburk, insug, nålar och munstycken samt ett täppt avgasystem är exempel, men detta är eftergifter för att höjen ska hamna i försäkringsklass 6. Enkla bote-medel är att öppna sista biten på originaldämparen eller köpa ett eftermarknadssystem.

De nackdelar som finns med drivkällan är en något hög bränsleförbrukning, runt 0,75 liter per

mil, samt att motorn blir väldigt varm och därmed lätt att bränna sig på.

Till fördelarna hör att både motorns styrka och höjens storlek gör den mycket lämplig som passagerarhög.

God balans

Under produktionsåren 1994 till 1998 hände inte så makalöst mycket med XJR 1200. Näst sista modellåret fanns en standard och en SP-version att välja mellan. Den senare skiljde sig åt optiskt med annan färgsättning och tekniskt med Öh-lins-dämpare bak samt justerbar fjädring fram.

Höjen är stabil med god balans men i farter över 160 km/h kan den kännas något fladdrig. Därför har en del bytt fjädring på sina standardhög till hårdare diton.

På svenska vägar rullar ett mycket begränsat antal XJR. Customtrenden har dominerat de senaste tio åren vilket gör att man scannar av begagnatmarknaden relativt snabbt. Har du några tusen extra att spendera är 1300-kubikaren ett bättre val. Grundkonstruktionen är visserligen samma pålitliga som föregångaren, men det som talar för är framförallt att det finns fler att välja på.

Historik i form av en servicebok och dylikt väger tungt och är värt att betala för.

Försäkring

Priser på försäkringar varierar alltid mellan försäkringstagare, olika bolag och diverse faktorer såsom förvaring, klädsel, hur många år man haft mc-körkort, SMC-rabatt med mera. Nedan visas schablonpriser för en helförsäkring, helår för en höj av 1996 års modell.

YAMAHA XJR 1200 1996					
Försäkringsbolag	30 år zon 1	30 år zon 3	50 år zon 1	50 år zon 3	
Trygg Hansa	5.625,-	3.936,-	6.314,-	4.559,-	Helförsäkring helår (10 år körkort)
If	15.374,-	10.081,-	14.097,-	9.292,-	Helförsäkring helår
Bilsport & MC	8.892,-	4.498,-	6.627,-	3.306,-	Helförsäkring helår



ENKELT. Kanske väl simpelt, men mycket lättöverskådligt. Upprätt körställning och stora backspeglar är positiva detaljer. Biffig tank rymmer 21 liter, men radfyran gillar bensin.

Teknik & finish

Inget teknikmonster utan istället beprövad teknik. Över tjugo år gammal motorkonstruktion som visat sig fungera ypperligt. Teleskopgaffel fram och sving med dubbla dämpare bak kan tyckas lite väl enkelt för vissa, men det vällar inga bekymmer. Bra bromsar och fin ljusbild från strålkastaren är positiva ingredienser. Femväxlad låda, där man ofta vill växla upp till en sjätte ej existerande växel, ger lite för höga varv på motorvägen. Plastkäporna har en tendens att bli repiga och matta då de inte är klarlackade. Många förare upplever att höjen passar lite längre personer, det finns gott om utrymme.

Fel & brister

Vadå brister? Ännu en motorcykel från Japan utan modellspecifika fel eller? Efter ett otal samtal till olika Yamaha-verkstäder finns en tydlig samstämmighet: XJR 1200 och 1300 har inga generella fel. Faktum är att den väldigt sällan besöker verkstan överlag. Inte ens långmilare uppvisar problem. Få har dock kört mer än 5.000 mil då XJR i första hand inte är en tourer.

Välkonstruerad och beprövad luftkyld motor med rötter i 80-talet och dito ram är förklaringen till den goda tillförlitligheten. Därför blir det rutinkontroll som ordinerar. Lyft upp höjen och kolla svinglager, hjullager och styrlager. Ta prov på alla vätskor samt kolla skicket överlag på drivpaket, bromsar och däck.

Driftskostnader

Som nämnts drar motorn en del soppa. Räkna med 0,75 l/mil. I övrigt är det en hyfsat billig höj att underhålla. Serviceintervallen är: 1.000 km, 6.000 km, 12.000 km, 24.000 km. Servicekostnaderna ligger på 1.539 kronor med oljefilter, packningar, olja och arbete 1,5 tim. för hundramilservice och 4.068 kronor för 2.400-milservice inklusive ventilkoll, stift, oljefilter, packningar, olja, bensinfilter, luftfilter och 4,1 timmars arbete. Till samtliga service finns ett komplett schema över punkter som ska kontrolleras och delar som ska bytas ut.

Servicepaketet	
Oljefilter	82:-
Bromspads fram	456:-
Batteri	750:-
Luftfilter	445:-
En uppsättning tändstift (4 st)	184:-
Framdäck (Metzeler Z6)	2.181:-
Bakdäck (Metzeler Z6)	2.869:-
Drivpaket (kedja)	2.146:-
Summa	9.113:-

Prisbild

På grund av att det inte sålts särskilt många XJR 1200 i Sverige finns det heller inte jättemånga på begagnatmarknaden. Priset upp till en 1300-kubikare är inte så stort så fundera på om en nyare höj inte är värt några extra lappar. Prestandamässigt är det dock ingen skillnad.

Priserna nedan avser ett välvärdat, välservat och okrockat exemplar hos en handlare som ger sedvanliga garantier. Cykeln ska också ha rullat normalt långt, cirka 500 mil per säsong. Priserna vid privatköp bör vara minst 10 procent lägre.

1995	– 37.000:-
1996	– 40.000:-
1998	– 46.000:-
Ny -98	– 89.900:-

Fakta

Yamaha XJR 1200

motor

Motortyp: Luftkyld radfyra, med liten oljekylare.
Ventilsystem: DOHC, 4vent/cyl.
Cylindervolym: 1.188 cc.
Borr x slag: 77 x 63,8 mm.
Kompression: 9,7:1.
Effekt: 98 hk (72kW)/8.000 rpm.
Vridmoment: 92 Nm/6.250 rpm.
Bränslesystem: Förgasare.
Transmission: 5 växlad, flerskivig hydraulisk vätkoppling, kedja.
Elsystem: 12V/12 A.

chassi

Ram: Rörram i stål.
Stygeometri: 25,3°.
Hjulbas: 1.500 mm.
Fjädring f/b: 43 mm teleskopgaffel/sving och dubbla dämpare (justerbar Öhlins-fjädring på SP).
Bromsar f/b: Dubbla skivor 320 mm, 4-kolvsok/Skiva 267 mm, 2-kolvsok.
Däck f/b: 130/70-17/170/60-17.

mått & vikt

L x B x H: 2.165/770/1.120 mm.
Torrsvikt: 232 kg.
Sitthöjd: 5790 mm.
Tankrymd: 21 liter.

Reservdelspriser

I sammanställningen här vi plockat ut ett antal delar som exempelvis kan skadas vid en lättare omkullkörning eller en vätskada.

Reservdelspriser	
Växelpedal	898:-
Ljuddämpare, en sida	3.993:-
Kopplingshandtag	288:-
Blinkers, bak en sida	527:-
Backspegel	393:-
Tank	5.308:-
Summa	11.407:-

Tidigare Begagnatguider

BMW R 1100GS	1-02
Suzuki GSX 1300R Hayabusa	2-02
Kawasaki VN 1500 Classic	3-02
Suzuki VS 1400 Intruder	4-02
Honda XR7 750 Africa Twin	5-02
Yamaha YZF-R1	6-02
Yamaha XVS 650 Drag Star	7/8-02
Suzuki GSF 600 (S) Bandit	9-02
Honda CBR 600F	10/11-02
Ducati 900 Monster	12-02
Yamaha V-Max	1-03
Kawasaki ZX-9R	2-03
Yamaha XVS 1100 Drag Star	3-03
Honda XL 600 Transalp	4-03
H-D Electra Glide	5-03
Honda Pan European	6-03
Triumph Speed Triple	7/8-03
Yamaha XV 1600 Wild Star	9-03
BMW F 650 Funduro	10/11-03
Suzuki VL 1500 Intruder	12-03
Triumph Tiger	1-04
Ducati 916/996	2-04
Yamaha FJR 1300	3-03
BMW R 1100R	4-04
Honda GL 1500 Gold Wing	5-04
Kawasaki VN 800 Vulcan	6-04
Suzuki GSF 1200 Bandit	7/8-04
Honda NX 650 Dominator	9-04
Kawasaki ZZR 1100	10/11-04
H-D Fat Boy	12-04
Yamaha FJ 1200	1-05
Honda VTR 1000	2-05
Kawasaki VN 1500 Mean Streak	3-05
Triumph Bonneville	4-05
BMW K 1200RS	5-05
Aprilia RSV Mille	6-05
Suzuki SV 650S	7/8-05
Yamaha XV 535 Virago	9-05
Honda VFR 800	10/11-05
H-D XLH 883 Sportster	12-05

TIDLÖS. Designen på XJR lär aldrig bli omodern, ej heller särskilt het bland modeslavarna. Förde-larna med figuren är att det finns gott om plats för långa förarare och för passagerare. Nackdelen är att man förvandlas till ett segel i farter över 160 km/h.

Konkurrenter



Kawasaki ZRX 1100

Motorn härstammar från den mäktiga ZX 11 och ur 1.052 kubik har Kawasakis tekniker lockat fram 97 ystra hästar och ett rejält vridmoment. Sittställningen är upprätt och det finns gott om utrymme. Frambromsar med sexkolvsok är mäktigt.



Suzuki GSF 1200S Bandit

Till skillnad från Kawa och Yamaha satsade Suzuki på monodämpare till sin Bandit. Finns även utan frontkäpa (N). Höjen väger också mindre än konkurrenterna och 208 torrkillon är nästan flugvikt i klassen. Motorn ger 98 hästar. GSF finns också i en SA-version (höjen har ABS-bromsar fram och bak).