

Überlebens- KÜNSTLER

Nur noch Yamahas neue XJR 1300 hält die Fahne des klassischen luftgekühlten Reihen-Vierzylinder-Motors hoch.

Damit hat diese Bauart zweifelsfrei eine würdige Gralshüterin gefunden. Immerhin reichen die technischen Wurzeln des XJR-Triebwerks bis in die erste Hälfte der 80er-Jahre – des vergangenen Jahrtausends – zurück. Und so dürfen auch die Kühlrippen des monumentalen Vierer-Blocks mit einem gewissen Stolz in der Sonne glänzen, wie einst im Mai. Aber bei aller klassischen Pracht bleiben die technischen Modifikationen am Triebwerk nicht unbemerkt. So deuten eine Blende zur Hitzeabschottung zwischen den Zylindern und der Gemischaufbereitung sowie die neue 4-in-2-in-1-Auspuffanlage unwiederbringlich auf das angebrochene Euro-3-Zeitalter hin.

Wie es sich heute geziemt, bekommt jetzt der ehrwürdige

XJR-Treibratz sein Gemisch von einer elektronischen Kraftstoffeinspritzung zugeteilt. Dabei griff Yamaha auf das aufwendige System der R1 von 2004 zurück, die mit zwei Drosselklappen pro Ansaugkanal arbeitet und über 12-Loch-Düsen den Kraftstoff fein zerstäubt Richtung Brennraum schickt. Die vordere Klappe betätigt der Fahrer, während die Position der hinteren von einem elektronisch gesteuerten Stellmotor übernommen wird.

In der Auspuffanlage rücken gleich drei geregelte Katalysatoren, zwei in den Krümmer-sammlern, einer im Schalldämpfer zusammen mit dem bereits seit 2001 eingesetzten Sekundärluftsystem den Schadstoff im Abgas zu Leibe. Wobei man sich wundern darf, wie Yamaha einen derart schlanken

und kompakten – obendrein handwerklich sehr ansehnlichen – Schalldämpfer realisieren konnten. Da dürfte das neue Exup-System – eine in Abhängigkeit von Motordrehzahl und eingelegtem Gang elektronisch gesteuerte Klappe vor dem Schalldämpfer –, das nach offizieller Lesart dem Drehmomentverlauf zugute kommt, einen gehörigen Teil zur messtechnisch korrekten Schallemission beitragen.

Ein Druck aufs Knöpfchen, und der Inline-Four brummt so sonor vor sich hin, wie wir es von exakt 1,251 Litern Hubraum erwarten dürfen. Dabei stören trotz »althergebrachter« Fahrwindkühlung praktisch keine mechanischen Geräusche den Hörgenuss, und die automatische Standgasregelung arbeitet hübsch dezent. Keine unerwünschten »Drehzahlmätzchen« beim morgendlichen

Kaltstart. Entsprechend kultiviert und fast lautlos rastet auch der erste Gang des exakten Fünfgang-Getriebes ein, das sich nur beim Gangwechsel im Schrittempo vor der Ampel ein wenig knorpelig anfühlt.

Im Prinzip würde nach dem Anfahrvorgang der fünfte Gang reichen, so satt steht der bärgige Motor im Futter. Es ist gar kein Problem, im letzten Gang ab 1500 Touren zu beschleunigen. Dabei geht die Ackerschlepper-Mentalität nicht auf Kosten der Spontanität. Kaum ein anderes Triebwerk vermittelt einen derartigen Gummibandcharakter. Gas auf, und die Landschaft fliegt an dir vorbei. Im Sprintmodus beantwortet das Triebwerk jede Bewegung am Gasdrehgriff mit nachhaltigem Schub nach vorn, ab rund 4000 Touren – akustisch präserter, aber nie aufdringlich oder gar laut aus dem Auspuff – mit ei-

Gut ablesbare Runduhren. Dazwischen liegt dezent ein Digital-Display mit Spritvorratsanzeige, Uhrzeit und den Wegstreckenzählern.



Gang in 6,3 – mithin 1,3 Sekunden schneller – von 50 auf 120 km/h. Alle Achtung.

Diese urwüchsige Leistungsentfaltung, die zwischen Standgas und 8500 Touren dem Fahrer wie ein Jet-Triebwerk auf dem Sozius vorkommt, geht mit mustergültigen Umgangsformen einher. Allem voran ist die supersanfte Gasannahme zu nennen, die den mächtigen Brummer selbst aus engsten Kehren ohne Rucken oder harten Schlag im Antriebsstrang jederzeit leicht kontrollierbar herauschiebt. Wesentlich modernere Konstruktionen könnten sich hier mal eine dicke Scheibe ab-

Modern, aber nicht unpassend: das Doppel-LED-Rücklicht (oben). Sehr schlank und nicht zu lang sowie schön verarbeitet präsentiert sich der neue Schalldämpfer (Mitte). Voll einstellbares Öhlins-Federbein mit viel Komfort (unten).



schneiden. Außerdem leisten die Gummilager der Triebwerksaufhängung solide Arbeit, von Vibrationen praktisch keine Spur. Einzige Auffälligkeit während des Tests: Die Einspritzung hob das Standgas immer mal wieder kurzzeitig an, was offenbar mit der Motor-

temperaturzusammenhängt. Keine signifikanten Änderungen zeigten sich trotz Einspritztechnik im Hinblick auf den Benzinverbrauch. Je nach Einsatz gönnt sich der Klassiker zwischen 6,0 und 8,5 Liter. Auf der Testrunde kam ein

Schön klassisch, klassisch schön: die neue Yamaha XJR 1300.



Technische Daten Yamaha XJR 1300

Motor: Leistung 98 PS (72 kW) bei 8000/min, max. Drehmoment 108,4 Nm bei 6000/min, fahrtwindgekühlter Vierzyl.-Viertakt-Reihenmotor mit Ölkühler, Hubr. 1251 cm³, Bohrung x Hub 79,0 x 63,8 mm, Verdichtung 9,7 : 1, vier Ventile über zwei oben lie. Nockenwellen und Tassenstößel betätigt, Nassumpfschmierung, Zünd-/Einspritzelektronik, Saugrohr-ø 37 mm, E-Starter, geregelter Kat, Sekundärluftsystem, Lima 340 W, Batterie 12V/12 Ah
Kraftübertragung: Fünfgang-Getriebe, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Nasskupplung, O-Ring-Kette, Gesamtübersetzung: 11,2/7,8/6,1/5,0/4,4
Fahrwerk: Zweischleifen-Stahlrohrrahmen, rechter Unterzug angeschraubt, v. 43er-Telegabel, Feder-

basis, Zug- und Druckstufendämpfung einstellbar, h. Alu-Zweiarm-schwinge m. zwei direkt angelenkten Federbeinen, Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung einstellbar, Federweg v./h. 130/110 mm
Räder: LM-Druckgussräder, v. 3.50 x 17, h. 5.50 x 17, Serienreifen: Dunlop D 252, v. 120/70-17, h. 180/55-17, v. zwei Scheibenbremsen m. Vierkolben-Festsätteln, ø 298 mm, h. Scheibenbremse m. Zweikolben-Festsattel, ø 267 mm
Gewicht: vollgetankt 244 kg, zulässiges Gesamtgew. 450 kg, Zuladung 206 kg, Tankinhalt 21 l
Kosten: Preis 9782 Euro plus Nk., Steuer 93,84 Euro pro Jahr
Garantie/Wartung: zwei Jahre ohne km-Begrenzung/Inspektion bei 1000 km, dann alle 10.000 km

Durchschnittsverbrauch von 6,6 Litern heraus. Wobei am auffälligsten der relativ hohe Grundumsatz des dicken Vierzylinderherzens ist. Der Ausschlag nach oben in der Verbrauchsskala ist dann nicht mehr so dramatisch. Eher schon die Tatsache, dass Yamaha nun – ohne Änderung der Ver-

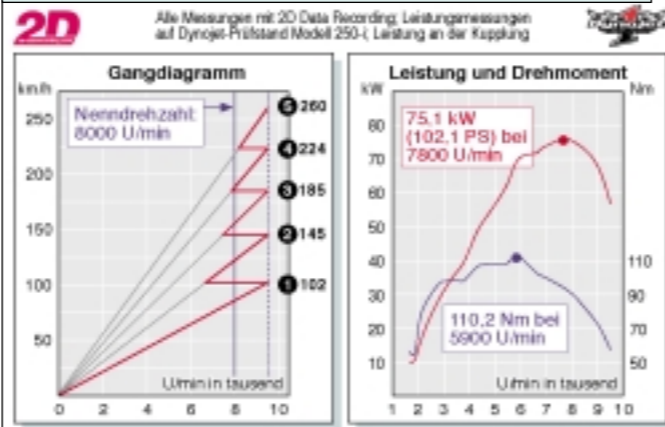
dichtung – Superkraftstoff vor-schreibt.

Fortschritt lässt sich indes ganz ohne Wermutstropfen umsetzen, wie das Fahrwerk der 2007er-XJR belegt. Ohne dass am altgedienten Zweischleifen-Rohrrahmen auch nur ein Knotenblech eingesetzt wurde, fährt die Yam so gut wie nie zuvor. Grund sind die neuen Federelemente, übrigens voll einstellbar. Dabei begeistert die Spannbreite ihrer Variabilität: von butterweich, zum Fahren wie auf Wattebäuschchen bis hin zu transparent sportlich mit einer gehörigen Portion Komfort. Offenbar steht jetzt auf den Federbeinen nicht nur Öhlins drauf. Im Gegensatz zu den Steißbein-Trommlern des Vormodells schlucken die

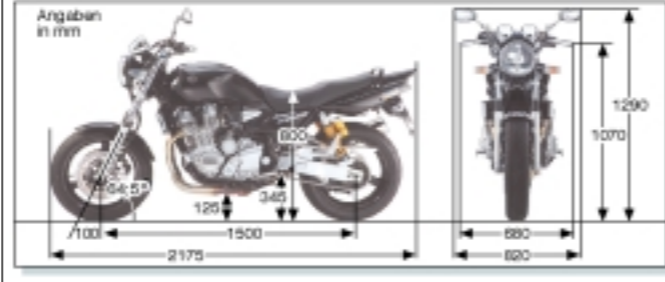
Heckbeine bei einem nominalen Arbeitsweg von nur 110 Millimetern an der Radachse unglaublich was weg. Egal, ob es harte Buckel oder tiefe Wellen sind. Wer es fliegen lassen will, dreht den simpel zu handhabenden Federspanner auf 20 Millimeter Vorspannung, öffnet die Druckstufe vier Klicks und die

Zugstufe sieben Klicks vom Maximalwert. An der Front bleiben vier Ringe an der Federvorspannung sichtbar, und Zug- wie Druckstufendämpfung werden um vier Klicks geöffnet. Natürlich wäre eine USD-Gabel noch einen Tick präziser und direkter beim Umsetzen von Lenkbefehlen. Aber für einen Klassiker dieser Art arbeitet die Vorderradföhrung mit ihren 43er-Standrohren wirklich klasse und kombiniert feines Ansprechen mit

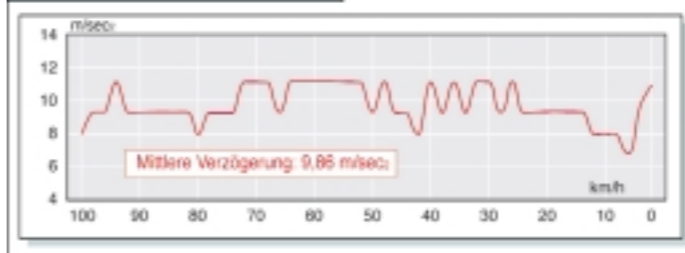
Messwerte Yamaha XJR 1300



Höchstgeschwindigkeit solo:	215 km/h
Beschleunigung 0 - 100 km/h solo:	3,6 sec
Durchzug 50 - 120 km/h solo (im größten Gang):	6,3 sec
Tachoabweichung (bei 100 km/h):	+8%
Testverbrauch:	6,6 l / 100 km (Super)
Reichweite:	314 km



Bremsverzögerung



Die gut dosierbare und knackig packende Frontbremse sorgt für gute Verzögerungswerte. Aus 100 km/h steht die XJR bereits nach 39,85 Metern.

der nötigen Härte für engagierter Landstraßenfahrt.

Dieses Metier beherrscht die gegenüber dem Vormodell um acht auf 244 Kilo (vorn 119, hinten 125 kg) abgespeckte XJR außerordentlich gut. Für ein Motorrad dieses Kalibers lenkt sie locker ein und schwingt behände durch Wechselkurven. Noch zackiger dürfte das mit Alternativreifen gehen. Denn die Serien-Pneus, Dunlop D 252, mit hoher Eigendämpfung erfordern Gewöhnung, wollen mit Gefühl und etwas Nachdruck in rastenschleifende Schräglagen gebracht werden. Dafür ist am Geradeauslauf nichts zu mäkeln. Bis hinauf zur Toppspeed läuft die XJR sauber und kommentiert bei diesen Tempi sogar in Schräglage überfahrene Absätze nur mit einem Rucken im Lenker.

In Anbetracht der hinzugewonnenen Performance vergisst man die vielen Kleinigkeiten, die der XJR mit auf den Weg gegeben wurden. Etwa neu gestaltete Seitendeckel, Klarglasblinker oder ein Doppel-LED-Rücklicht und die ovalen Spiegel, die immer noch an knapp bemessenen Auslegern sitzen.

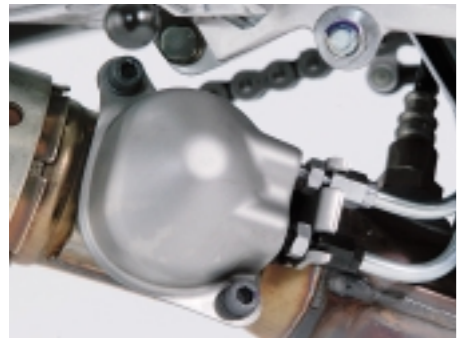
Für die Praxis relevanter ist jedoch die Änderung der Sitzhaltung. So wanderte die Position des Fahrers aufgrund der neu konturierten Sitzbank ein klein wenig nach hinten, die des Lenkers geringfügig nach vorn. Mit dem Ergebnis kann man gut leben. Sowohl bei flottem Autobahneinsatz wie auf der Landstraße fühlt sich der Fah-



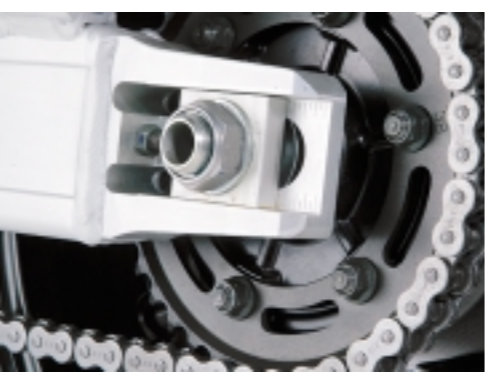
Text: Guido Saliger
Fotos: Christina Guldnering

Auf den Federbeinen steht nicht nur Öhlins drauf

Prinzip Ordnung: Die Batterie ist gut zugänglich (o.). Das Exup-System in der Auspuffanlage ermöglicht einen kompakten Schalldämpfer (u.).



Die Einspritzung mit Doppeldrosselklappen liegt hinter einer Blende hitzegeschützt.



Sauber verarbeitet und immer wieder ein Hingucker: die Achsaufnahmen an der Alu-Schwinge.

Fazit

Yamaha ist es sehr gut gelungen, das klassische Konzept der XJR 1300 ins Einspritz-Zeitalter zu retten. Vor allem aber verdient das überarbeitete Fahrwerk viel Lob, so flott und komfortabel fuhr bislang noch keine XJR 1300. Also beste Voraussetzungen für ein Fortschreiben der Erfolgsgeschichte.