

ANKETA | Nejlepší motocykl všech dob



Kulturista pro starší a pokročilé

Ne každý chce překračovat s každým přidáním plynu rychlost 300 km/h na motorce, která vypadá jako mimozemský hmyz z Gurunu. Výrobci proto nadčasové modely, které dokázaly být řadu let prodejním evergreenem, často drží ve výrobě. Jedním z nejtýpčtějších příkladů je i nesmrtelný bitevník Yamaha XJR!



Ondřej Hruza
ondrej@cmn.cz

foto: archiv redakce

Když jsme si jednou na redakční radě rozdělávali vítězné motorky z ankety „Nejlepší motocykl všech dob“ jako témata, padla najednou otázka „XJR1200“. A já jsem zcela automaticky a bez váhání vykřikl. „*To ixeéro si беру, пановé!*“ Všichni kolegové se na mě naprosto nechápavě podívali a Kuba jen suše podotknul: „*Ale Ondro, XJR není ani Harley, ani Triumph, Norton nebo Guzzi; XJR je Yamaha, japonec, rozumíš?*“ Tak jsem jim jen opáčil

něco v tom smyslu, že přeci vím, co je XJR. Přeci každý biker, který začal s motorkařením zhruba v polovině devadesátých let jako já, moc dobře ví, co je to XJR, respektive Yamaha XJR1200! A že to chci psát právě já, protože to téhle motorce (a taky její nevlastní sestře Kawasaki ZRX1100) prostě dlužím.

To je motocykl, bejby!

Pamatuji si to, jako by to bylo dnes. Stála na veletrhu Motocykl, byla žluto-černo-bílá, měla žluté lakované pružiny zadních zlatých tlumičů Öhlins, čtyři velmi výrazné trubky svodů pod motor, jmenovala se Yamaha XJR1200, byla to verze SP a byla prostě obrovská! Do téhle motorky se nešlo nezamilovat. Rázem mi bylo všechno ostatní úplně šumafuk a koukal jsem jen na XJR. Jako bych před sebou viděl nějakou čtyřválcovou klasiku z osmdesátých let, kterou ale někdo vzal, výrazně nafoukl a přemotoroval. Velká nádrž, velké sedlo a hlavně žádné kapoty. Vše bylo tudíž vidět, a tak vše muselo být do detailu krásné a dokonalé. A to se mi na tom všem líbilo asi nejvíce.

Bohužel pamatuji se také, že XJR bylo tehdy vlajkovou lodí Yamahy a jako takové stálo naprosto nepředstavitelný balík. V těch letech a ještě dlouho potom jste na XJR žádného „mlíčáka“ nepotkali. Byla to vždycky luxusně vybavená motorka pro ty movitější a zároveň starší, zkušené motorkáře, kteří chtěli sportovat nebo svižně cestovat s elegancí a stylem. Pro mě a mé vrstevníky bylo naprosto nemyslitelné pořídit si XJR

6. místo Yamaha XJR1200



stejně jako třeba nového Harleye. Mohli jsme na něj tehdy tak akorát koukat v obchodě nebo v katalogu. Na silnicích jste je totiž taky moc často nepotkali a na srazech požívaly stejného zájmu a obdivu jako třeba customy. Taková to bývali motocykloví aristokraty!

Doba se ale postupem let změnila a zakoupit pěkné ojeté XJR1200 za dobrou cenu už není zhruba od roku 2005 žádný problém. A já to sledoval. Na XJR jsem nikdy nezapomněl, a když jsem se před pár lety rozhodoval, jakým žihadlem pro běžné denní užívání doplním svůj „druhohorní“ motopark, bylo právě staré XJR1200 ve výše popsané barevné kombinaci jedním z nejváženějších adeptů. Nakonec zvítězil stejně mohutný Triumph, za což se dnes ixeéru touhle formou omlouvám.

Sportovní cesták nebo klasik pro nové tisíceletí

První motocykl s označením XJR1200, respektive celá, zbrusu nová modelová řada s názvem XJR, spatřila světlo světa v roce 1995. Na internetu i v různých časopisech té doby se dočtete jednoduchou větu: „*XJR1200 byla pokračovatelem úspěšného modelu FJ1200 blablaba...*“

Tak tenhle názor já rozhodně nesdílím, ostatně proč by se u pokračovatele pouze neudělala drobná změna v typovém označení a změnil celý název řady? No protože vznikla úplně jiná motorka! Yamaha nepotřebovala žádné pokračovatele prodejně velmi úspěšného modelu FJ. Yamaha potřebovala rychlou a hlavně velmi silnou reakci na stroj, který tehdy absolutně ovládl trh velkých klasických cestáků. Na nastupující kult Suzuki GSF1200 Bandit. Ovšem nešlo jen o Yamahu, zbrojit teď museli všichni. Ovšem ti ostatní byli ve výhodě, protože Kawasaki měla v této kategorii svoje ZRX1100 a Honda zase nestárnoucí CB1000, které jí stačilo pouze v průběhu let vy-

lepšovat a modernizovat. Yamaha neměla nic, protože FJ1200 bylo typickým sportovně-cestovním kapotovaným motocyklem, ve kterém bych nádech jakéhosi retro stylu opravdu nehledal. Proto muselo přijít XJR.

Kostra z trubek a srdce vzduchem chlazené

Při konstrukci XJR došlo ke kuriózní situaci, kterou spousta lidí dlouho nechápala. Základem zbrusu nového stroje se totiž stal léty osvědčený, vzduchem chlazený (proto tak nádherný ingot), šestnáctiventilový řadový čtyřválec DOHC použitý i na modelu FJ1200 o objemu 1188 cm³. Právě u FJ vynikal tento motor před konkurencí, neboť disponoval výkonem 125 koní. Pro model XJR byl však oddupán na 98 koní, přičemž byl ale podstatně zvýrazněn točivý moment, který dělal už u prvních modelů 91,2 Nm při 6000 otáčkách za minutu. To udělalo z XJR krále krouťáku a rychlých „odpalů“ z křižovatek.

Velkou novinkou v produkci Yamahy byla instalace tohoto seškrceného, ale pořád velmi sportovního motoru do klasického dvojitého rámu svařeného z ocelových trubek. Tím se XJR zcela jasně liší od FJ a jako k přímému předchůdci se tedy hlásí spíše k mnohem staršímu modelu XS1100 z poloviny osmdesátých let. Tam už bych tu podobnost viděl v jasnějších barvách.

V prakticky nezměněné podobě se XJR1200 vyrábělo až do roku 1999, kdy zcela plynule přešlo do modelu XJR 1300. Ten si absolutně zachoval úspěšnou klasickou linku a kromě silnějšího a objemnějšího motoru ho potkalo jen pár dílčích vylepšení, jako třeba modré brzdové třmeny z R1 nebo dopředu pneumatiku 120 místo dřívější 130. Dnešní iksjéero už má jen jeden lauf, vstřikování a zadní kulatá světla z LED diod, a nějak to není ono...

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★☆

Výroba: 1995–1999

Cena: od 50 000 Kč

► HODNOCENÍ

Motor
Jízda, ovladatelnost
Výbava
Kvalita, zpracování
Výkon/Cena

★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★
★★★★★

Prostě Motocykl

Svezení na Yamaze XJR1200 byl pro mě vždycky silný zážitek. Odborníci sice tvrdí, že její slabinou je přední vidlice, proto také najdete v inzerátech spoustu ixeérek s podstatně novější USD vidlicí z nějaké jiné motorky. Mně to ale nikdy nepřišlo, protože masivní zátah motoru už od nižších středních otáček dokázal velmi dobře a rychle zakrýt všechny eventuální negativy. XJR vám

totiž při každém ostřejším vjezdu ze zatáčky ukáže, kdo je tu mistr ve zrychlení, a velmi často na něm pocítíte, jaké to asi je být brzdovým padákem u dragsteru či stíhačky. XJR je a vždycky bude hračkou pro velké kluky, kteří chtějí něco dospělého, majestátného a elegantního. Pevně věřím, že XJR1200 je jedním z těch strojů, o kterých se vždycky bude mluvit ne jako o „motorce“, ale o Motocyklu s velkým M. ■

► XJR1200 – OBLÍBENÝ OBJEKT LADIČŮ

I když XJR1200 asi nebylo přestavěno tolikrát jako třeba ZRX1100, rozhodně se řadí mezi úplně poslední mohykány z kmene tzv. **muscle biků**, tedy jednostopých sva-lovců nebo kulturistů, chcete-li.

Muscle biky se začaly stavět především v osmdesátých letech a prakticky šlo o jednu z větvi úprav ve stylu **streetfighter**, která byla inspirována především motocyklovými dragstery a tehdejší závodní třídou Super Street Bike (SSB). Takové nabušené XJR mělo určité jinou přední vidlici, ještě o krok účinnější brzdy a hlavně **i 30–40 kg dole!** Velmi oblíbeným doplňkem přestavěných ixeérek byl i kit vstřikování rajského plynu nebo dokonce **turbo**, které lze přímo na tento typ koupit už přichystané jako kit. O přímých filtrech, šoupátkových karburátorech a hlavně nepřeberném množství různých aftermarketových výfukových kompletů raději ani nemluvíme...

Našli se i tací entuziasti, kteří si XJR upravili **na okruhové závody**. Občas se XJR objeví i na dragsterových dráhách. Shodou okolností u nás celkem pravidelně. Vůbec první veleúspěšný dragster třídy SSB z dílny Lucky Wasp Honzy Kouby přepřelovaný rajským plynem totiž do dnes velice dobře pilotuje nový majitel Luděk Příbýl.



TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha XJR1200 1996

Objem	1188 cm ³
Výkon	71,5 kW (98 k)@8000
Točivý moment	92 Nm@6250
Hmotnost	232 kg (bez náplní)

Motor: čtyřdobý, vzduchem a olejem chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 77 mm × 63,8 mm, 4 rovnotlaké karburátory Mikuni, elektrický startér, pětistupňová převodovka, vícelamelová spojka v olejové lázni, sekundární převod řetězem

Podvozek: dvojitý ocelový trubkový rám, vpředu teleskopická vidlice Ø 43 mm, vzadu hliníková kyvná vidlice s dvojitými tlumiči, brzdy vpředu 2 kotouče Ø 320 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 267 mm, dvoupístkový třmen, pneu vpředu 130/70ZR17, vzadu 170/60ZR17

Rozměry: rozvor 1500 mm, výška sedla 790 mm, nádrž 21 l

Tohle už je třináctistovka. I ta se nejdříve prodávala v tomto standardním provedení a jako vylepšené SP



► ZPOČÁTKU BYLY DVĚ VERZE

Motocykl, do kterého jsem se zamiloval a který vidíte jako ústřední fotku tohoto článku, byla verze SP, která přišla **paralelně se standardním XJR** v roce 1997. Byla v barvách Kennyho Robertse a měla nastavitelnou přední vidli, jiné sedlo a krásné žluté zadní tlumiče Öhlins, které však nefungovaly o moc lépe než ty standardní. Od tohoto roku Yamaha nabízela espěčko **každý rok jiné** a poznali jste ho bezpečně podle vícebarevného lakování (později byla třeba dvě barevná provedení na modelový ročník) a právě těch zadních Öhlinsů. Jako standard a vylepšené SP se dělaly zpočátku i **třináctistovky**, ale v roce 2002 už zůstal jediný model – vlastně zmizel standard a dál se dělaly jen motorky, které se dříve jmenovaly SP.

Kromě zmíněných dvou modelů můžete na silnici narazit i na další „anomálie“. Chvilí byla ve výrobě i **verze s polokapotáží** (nenadchne, neurazí) a sem tam se do Evropy dostaly i japonské verze. Ty mají rychlost omezenou na **180 km/h a brzdy Brembo**, které Yamaha na domácím trhu dávala na více motorek, třeba do TRX.