

Cesták se sportovními geny

Na podzim roku 2000 Yamaha představila nástupce zastarávajících modelů FJ1200, velký cesták FJR1300. Dlouho patřil v poměru užité hodnoty a ceny ke špičce segmentu. Vloni ho nahradila druhá generace. S nadprůměrným pohodlím se dovezete kamkoliv po Evropě, ale nezklame ani v městském provozu.

Ivo Helikar, ivo@cmn.cz
foto: autor

V případě FJR1300 je nasnadě, k jakému účelu bylo vymyšlené. Každý, kdo se pro podobný motocykl rozhodne, bude mít své priority předem ujasněné. Nádevkem k pohodlí na dlouhé cesty dostane i trochu sportovního charakteru. Není divu, právě sportovní geny s nadprůměrným výkonem odlišovaly FJR1300 od jiných velkých cestovních mašin.

145 koní na cesty

V útrokách motocyklu jste našli ve své době zcela nový čtyřválcový celohliníkový motor s dvojicí vyvažovacích hřídelů, čtyřventilovou technikou a vstřikováním. Maximální výkon byl 145 koní a točivý moment 134 Nm mohl uspokojit i velice náročné majitele. Dostatečnou tuhost zajišťoval dvojitý hliníkový páteřový rám, o sekundární převod se staral kloubový hřídel. Jenže pohodlí na cestách není jen o výkonu, důležité jsou další vlastnosti. Například elektricky ovládané nastavení výšky a sklo-



První generace, ročník 2007

nu předního plexiskla. Jen jedna věc trochu tuto výbavu kalila, po vypnutí motoru se plexi vrátilo do původní nízké polohy.

Na rozdíl od jiných korábů silnic disponoval stroj slušnou hmotností 237 kg bez náplní, a tak ani nemusel být vybavený zpátečkou. Brzdy zdědil od jiného špičkového modelu značky, sportovní R1, přední pracovaly na jedničku, malinko lépe by na tom mohla být zadní brzda. Po celou dobu výroby první generace byl motocykl vybavený pětistupňovou převodovkou.

Modernizace v průběhu let

FJR 1300 byla v dalších letech postupně modernizována a vylepšována. Stinnou stránkou se však stala narůstající hmotnost. Motocykl byl v prvních letech nabízen bez bočních kufrů, které se později dostaly do základní výbavy, stejně jako ABS. Dnes už bude většina FJR z druhé ruky kufrů dovybavena.

Ze začátku byla FJR1300 známá nadprůměrným sáláním tepla z motoru. A tak se rychle na trhu objevily sady do určité míry zabírající nežádoucímu výstupu tepla. Konstrukteři o problému věděli a zapracovali na nápravě. Chybička sice úplně nebyla odstraněna, ale alespoň potlačena.

V roce 2006 Yamaha představila model FJR1300 s automatickou spojku a poloautomatickým řazením YCC-S. I nadále však nabízela levnější verzi se spojkovou páčkou

slušně rozeběhl už od 1500 otáček, přitom na pětku se dalo jet od hranice 30 km/h. Maximální rychlost se zastavila někde kolem 250 km/h.

Odpružení bylo spíš tvrdší a dalo se vepředu i vzadu seřizovat. Slušně na tom byl i spolujezdec, stupačky měl umístěné sice sportovněji trochu výš, ale mohl využít hned tři dob-

FJR se pyšní výbornými jízdními vlastnostmi, které ale nejsou na úkor pohodlné jízdy



a nutno dodat, že kapalinou ovládaná spojka a následně řazení patřilo na tomto stroji k tomu nejlepšímu. Mezi další přednosti bylo potřeba počítat jízdní vlastnosti. Motor se po-

ře umístěných model. „Na FJR jsem po Evropě najel často až 800 km za den, sólo i ve dvou, přesto vzhledem k velmi přirozenému a uvolněnému posedu jak jezdce, tak i spolujezdce jste ne-

Absolutní hodnocení ČMN: ★★★★★
Výroba: 1. generace: 2000–2012, 2. generace 2012 – dodnes
Cena: od 100 000 Kč

HODNOCENÍ

Motor ★★★★★
Jízda, ovladatelnost ★★★★★
Výbava ★★★★★
Kvalita, zpracování ★★★★★
Výkon/Cena ★★★★★

SERVIS

Prohlídka a výměna oleje každých 10 000 km/rok, olejová náplň 4 l, specifikace 20W40, ventilové vůle sání 0,15–0,22 mm, výfuk 0,18–0,25 mm

Z BAZARU STR. 14

• Yamaha FJR 1300, '11, nový model, najeto 8000 km. Dovoz a doklady Francie, 1. majitel. Vybava: ABS, vyhřívane rukojeti, 12V zásuvka, 159 000 Kč. 607796519
• Yamaha FJR 1300 A, '07, maximální výbava, perfektní stav! 164 000 Kč. 774151362

V PŘÍŠTÍCH ČMN

Jste příznivci stylu „čím jednodušší, tím lepší“ alias „kde nic není, tam se nic nerozbije“? Tak to se vám příští Second hand bude líbit, neboť se v něm podíváme na Hondy CG125, neúnavného pracanta, který se vyráběl déle než 30 let. Stýská se vám po takovýchto motocyklech? Napište nám na e-mail redakce@cmn.cz nebo na www.facebook.com/cmn.cz

TECHNICKÉ ÚDAJE

Yamaha FJR 1300 (2002)	
Objem	1298 cm ³
Výkon	106,7 kW/145 k @ 8500
Točivý moment	134,4 Nm @ 7000
Výška sedla	805 mm
Hmotnost bez náplní	237 kg

Motor: čtyřdobý, kapalinou chlazený řadový čtyřválec, DOHC/4, vrtání × zdvih 79 × 66,2 mm, kompresní poměr 10,8:1, vstřikování, elektrický startér, vícelamelová mokrá spojka, pětistupňová převodovka, sekundární převod kloubovým hřídelem

Podvozek: hliníkový dvojitý páteřový rám, vepředu teleskopická vidlice Ø 48 mm, vzadu centrální tlumič, brzdy vepředu 2 kotouče Ø 298 mm, čtyřpístkové třmeny, vzadu kotouč Ø 282 mm, jednopístkový třmen, pneu vepředu 120/70ZR17, vzadu 180/55ZR17, lité ráfky

Parametry: rozvor 1515 mm, nádrž 25 l

Druhá generace

Druhá generace je zase o něco sofistikovanější a vybavenější, pět kvalit ale zůstalo. Vyrazila do světa s modelovým rokem 2013. Na první pohled byly sice změny menší, ale o to více se proměnilo uvnitř. Design se mírně přioštlil, jinak tvarované plexi konečně zůstává v nastavené poloze i po vypnutí zapalování. Zcela předělaná byla elektronika, motocykl je vybaven ride-by-wire plynem, vypínatelnou kontrolou trakce a tempo-matem. K dispozici dostal dvě nastavitelné motorové mapy.

Vedle základní verze A se znovu objevuje i verze AS s elektronickým řazením, jen rychlejším a tišším než u staršího modelu. Obě verze začaly používat poněkud jinak vybavený podvozek, AS dostala upside-down přední vidlice a elektronicky nastavitelné tlumení. Od letošního roku si však elektronicky nastavitelný podvozek ve dvanácti různých kombinacích mohou vybrat v další verzi AE i majitelé dávající přednost klasickému řazení. ■

TECHNICKÁ PORADNA

YZ250F – delší startování

Dotazy do Poradny zasílejte na poradna@cmn.cz nebo přes www.bikes.cz/otazky, kde najdete i všechny v ČMN dosud vyšlé poradny.

Odpovídá:
Pavel Polák,
majitel pražského
motoservisu
a prodejny Motolive,
Praha 4 – Chodov



Připravil: L. Záruba
foto: RZ

Proč trvá déle startování u Yamaha YZ250F 2008?

Otázku zaslal „yamaha250“ na www.bikes.cz/otazky-odpovedi

Přesně takhle vypadá otázka, na kterou tazatel dostane jen značně obecnou odpověď, protože nevedl žádné podrobnosti, které

jsou pro každý konkrétní případ vždycky nejdůležitější. I přesto se však pokusím reagovat, ale budu to jen obecně platné odpovědi.

Jestli se startování zhoršuje postupně, tak první, co člověka napadne, je možný problém s kompresí. U dvoutaktů bývájí příčinou nízké komprese nečistější pístní kroužky, u čtyřtáktů bych v první řadě zkontroloval ventilové vůle. A hned s tím bych současně vyměnil svíčku.

Pokud se startování znatelně zhoršilo teprve s poklesem venkovních teplot a za tepla motorika startovala dobře, dá se startovatelnost za studena zlepšit použitím teplejší svíčky, čili například místo tepelné hodnoty devět namontovat osmičku, a zároveň s tím je třeba obohatit směs, a to zvětšením volnoběžné i hlavní trysky podle doporučení výrobce.

Z dotazu není možné vyčíst ani to, jestli špatné startování nesouvisí například se stářím benzínu. Může se totiž klidně stát, že motorika delší dobu stála a v nádrži, potažmo v karburátoru, se mezitím usadily všechny ty srágo-ry z „Babišova stroje na prachy“ (2 koruny z každého litru), které v nádrži na sebe vesele vážou vodu (tedy kromě mnoha dalších nečistostí). Pokud by to byl tenhle případ, totiž starý benzín v nádrži, je nutné vypustit plovákovou komoru v karburátoru a nalít do nádrže čerstvý benzín. Osobně zásadně jezdím jedině na Vervu od Benziny, protože ta je prostá všech těch kejdl. Já to totiž vidím dnes a denně u nás na servisu, že se kvalita benzínu Natural poslední dobou nějak zhoršuje, protože kdykoliv otevřeme karburátor, je uvnitř samý zelený šlem.

Nakonec mě ještě napadá, jestli delší doba startování nemůže souviset i s nesprávným postupem, jako když třeba ně-



kdo rajtuje na startovací páce své krosky jak pominutý celou věčnost, protože startuje v nesprávné fázi čtyřdobého cyklu, no, modří vědí...

Pokud je zapotřebí nastartovat hned, jako třeba před tréninkem nebo před závodem, a ono to jako na potvoru zrovna ne a ne chytout, tak v těchto případech velmi dobře funguje „Starthilfe“ nebo jakýkoli čistič brzd ve spreji. To bývá jistota i v těch největších mrazech, ale při problému se startovatelností to není samozřejmě trvalé řešení. ■

PORADNA na
www.bikes.cz/otazky

POZVÁNKA

Evropská veteránská akce číslo jedna

Ve stejný termín, jako se budou na jihu Německa klepat zímou všichni účastníci známého zimního srazu Elefantentreffen (31. 1. až 2. 2.), se na opačném konci státu můžete zahrát pod střešou výstaviště v Brémách, kde se bude konat jedinečná veteránská akce, jež nemá v Evropě konkurenci – Bremen Classic Motorshow.

Expozice, která naplní osm velkých hal, sice láká hlavně dvoustupé fandky, ale na své si zde přijde i fanoušek motocyklů. Mopedy, vzácné historické kous-

ky, závodáky i „kloubové šlechtěny“, to vše je zde k vidění a mnohdy se jedná o stroje, které nikde jinde nemáte šanci vidět. Jednodenní vstupné vyjde na 15 eur a se sedmihodinovou cestou (cca 600 km z Prahy) po dálnici je to tak trochu nákladný výlet, ale pokud jste fanoušky historického motorismu, věřte, že tam na tahle „negativa“ velice rychle zapomenete. Jestli ovšem nenecháte další majlant za pěkné suvenýry nebo jinak nesehnatelné díly a artefakty, které je tam možno koupit. **DMB**

