



Yamaha FJ 1200



Yamaha FJ 1200 blev ændret en del op til denne sæson. Vi har testet den nye udgave med blokeringsfri bremses og ændret motorophæng.

I 1984, da Touring Nyt testede FJ modellen første gang, var den på 1100 ccm og det mest sportslige all-round i klassen over 1000 ccm, og sammen med Kawasaki GPZ 900 R flyttede den grænser det år.

De to FJ 1200'ere i det sydfynske. Kun på nært hold er det muligt at se forskel på standard-versionen og FJ 1200 A med blokeringsfri bremses.

I 1986 steg størrelsen og ydelseren til 1200 ccm og 130 hk. Samtidig steg momentet 0,5 kgm til 11,0 kgm ved færre omdrejninger. Mellemlisteret blev dermed endnu mere massivt. På daværende tidspunkt var Yamaha FJ 1200 det hurtigste og stærkeste i absolutte tal. Det var et år før CBR perioden startede, og ZZR 1100 lå flere år ude i fremtiden. Det faktum, at konkurrenterne var

begyndt at lave deres mellemklasse modeller mere sportslige og let håndterlige, gav dog FJ 1200'eren konkurrence. I svingene kunne dens omkring 250 kg ikke komme så hurtigt ind og ud, men den kunne så bruge sine kraftreserver ud ad lige vej til at genvinde tabt terræn.

Køreegenskaberne kunne i 86

stadig betegnes som særdeles fine for en så stor maskine, men til sportslig brug var vægten det handicap, der gjorde, at de nye 750'ere på visse områder kunne vinde over FJ 1200'eren.

Den nye Yamaha FJ 1200 fra i år med forstærket stel, nyt motorophæng og ny kåbe er i sig selv ikke meget forskellig fra sine

forgængere, men i forhold til, hvad konkurrenterne har på programmet af lignende maskiner virker den mere touring-præget end nogensinde før.

Motoren er droslet til 125 hk, momentet hævet 0,1 kgm, begge dele ved samme omdrejningstal som før. Der er skåret to decibel af støjniveauet. Blandt andet ved

Data for: Yamaha FJ 1200 A

MOTOR:

Type: Luftkølet 4-cylindret 4-takt rækkemotor
 Slagvolumen: 1188 ccm
 Boring x slaglængde: 77,0 x 63,8 mm
 Kompressionsforhold: 9,7:1
 Effekt: 125 hk (91,9 kw)/8.500 o/m
 Max.dr.mom: 11,1 kgm (109 Nm)/7.500 o/m
 Middelstempelhast. v. 8.500 o/m: 18,1 m/sek
 Knastaksel/-ler: Dobbelt overliggende
 Antal ventiler: 16
 Krumtap: Smedet i et stykke
 Lejer: Glidlejer
 Plejstangsejer: Glidlejer
 Smøring: Vådsump
 Karburatorer: 4 stk. BS 36 vakuum

TRANSMISSION:

Primær: Ligeskærne tandhjul
 Udvx: 1,750 (98/56)
 Kobling: Våd flerplade
 Antal gear: 5
 Udvx: 2,857/2,000/1,571/1,292/1,115
 Sekundær: O-ringskæde, 2,294 (39/17)
 Totaludveksling i 5. gear: 4,476
 Hast. v. 1000 o/m i 5. gear: 25,8 km/h

STEL m.m.:

Steltype: Dobbelt lukket perimeter stålstel
 Affjedring, for: Teleskopgaffel
 Vandring: 150 mm

Bremser, for: Dobbeltskive blokeringsfri
 Bremser, bag: Enkeltskive blokeringsfri

EL-UDSTYR:

Tænding: Transistor
 Generator: 360 Watt
 Batteri: 12 V 12 Ah
 Start: El-start
 Forlygte: 60/55W H4

MÅL og VÆGT:

Vægt, tom: 148 kg
 Vægt, fuldtanket: 271 kg
 Tilladt totalvægt: 450 kg
 Lasteevne: 179 kg
 Tankkapacitet: 22 liter
 Oliekapacitet: 4,2 liter

PRÆSTATIONER og FORBRUG:

(Målt m. 177 cm, 85 kg fører i lædertøj.
 Gennemsnit af kørsel i 2 retninger)
 Tophastighed: 228 km/h (223/232)
 Acceleration: 0-60: 1,8 sek
 0-80: 2,5 sek
 0-100: 3,6 sek
 0-120: 4,7 sek
 0-150: 7,0 sek

Benzinforbrug: 10,7-15,2 km/l (afhængig af køremåde)
 Gennemsnitlig testforbrug: 13,0 km/l
 Benzinkrav: Blyfri oktan 91 el. højere

IMPORTØR: Yamaha Motor Danmark A/S, Hestehaven 1, 5260 Odense S tlf. 6613 9713

PRIS: 149.900,- kr, plus lev. 1.165,- kr
 Pris uden afgift: 56.857,- kr
 Pris uden ABS bremses: 129.990,-kr (49.746,-)

Yamaha FJ i Touring Nyt:
Test FJ 1100 TN 5/84
Test FJ 1200 TN 4/86
Prøvet FJ 1200 TN 1/88

Mellemaccelerationer:

Område

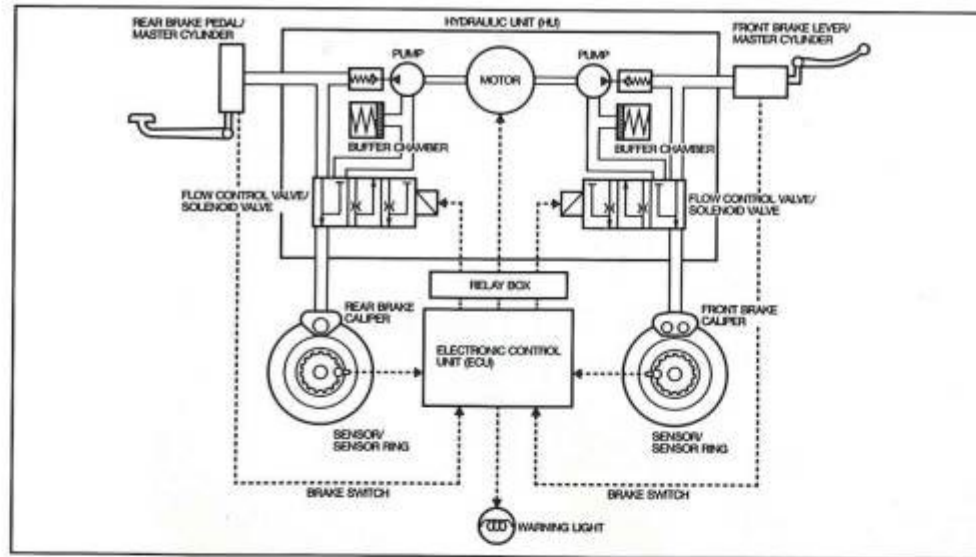
Sekunder i

ABS systemet med bagbremsen til venstre og forbremsen til højre. Nederst i begge sider ses hjulene med sensorer, som sender signaler til den elektroniske kontrol-enhed (ECU), som styrer hele systemet. Øverst ses hydraulik-enheden (HU) med el-motoren og en pumpe til hver bremse. Under pumperne ses "ekspansionskamrene," som opsamler bremsevæsken, når trykket skal tages af bremserne. Derunder ventilenhederne, som regulerer tilstrømningen af bremsevæske til kalibrerne.

hjælp af nye dæmpeklodser mellem topstykkets køleribber og en anden udformning af luftfilterkassen. Disse ændringer er sammen med den øgede vægt på cirka 12 kg til 271 kg fuldtanket medvirkende til, at FJ 1200 A'erne med ABS bremser accelererer langsommere end 86 udgaven. Men der er dog stadig tale om en maskine med et enestående bundtræk.

Vibrationerne skulle være nedsat på grund af et nyt "orthogonal" gummiophæng, der via beslag forskyder motoren, så den ikke hænger "direkte" i stelrørene. Det bagerste øverste ophæng fungerer i princippet på samme vis. De to ophæng er indbyrdes anbragt, så krumtappen ligger lige i den linie, man kan trække fra centrum af det ene ophæng til det andet.

I praksis virker det særdeles overbevisende inden for et vist område, men der opstår af og til resonanser, når der motorbremses. Op til omkring 130 km/h i højt gear føles motorgangen udpræget blød, men ved højere



man en anden og mere præcist styrende motorcykel. Man kan så sagtens for sig selv lade som om, FJ'eren er en sportscykel. Men nøgternt set kommer den i forhold til visse andre sports-tourere i den store kubikklasse aldrig til at virke som ret meget mere end en station-car med stramme fjedre. Som tidligere nævnt kører FJ'eren i sig selv stort set som førhen. Det vil sige, at den kan være underholdende på mindre veje, men konkurrencesituationen er sådan i dag, at det er dens touring-kvaliteter, som giver FJ'eren dens berettigelse.

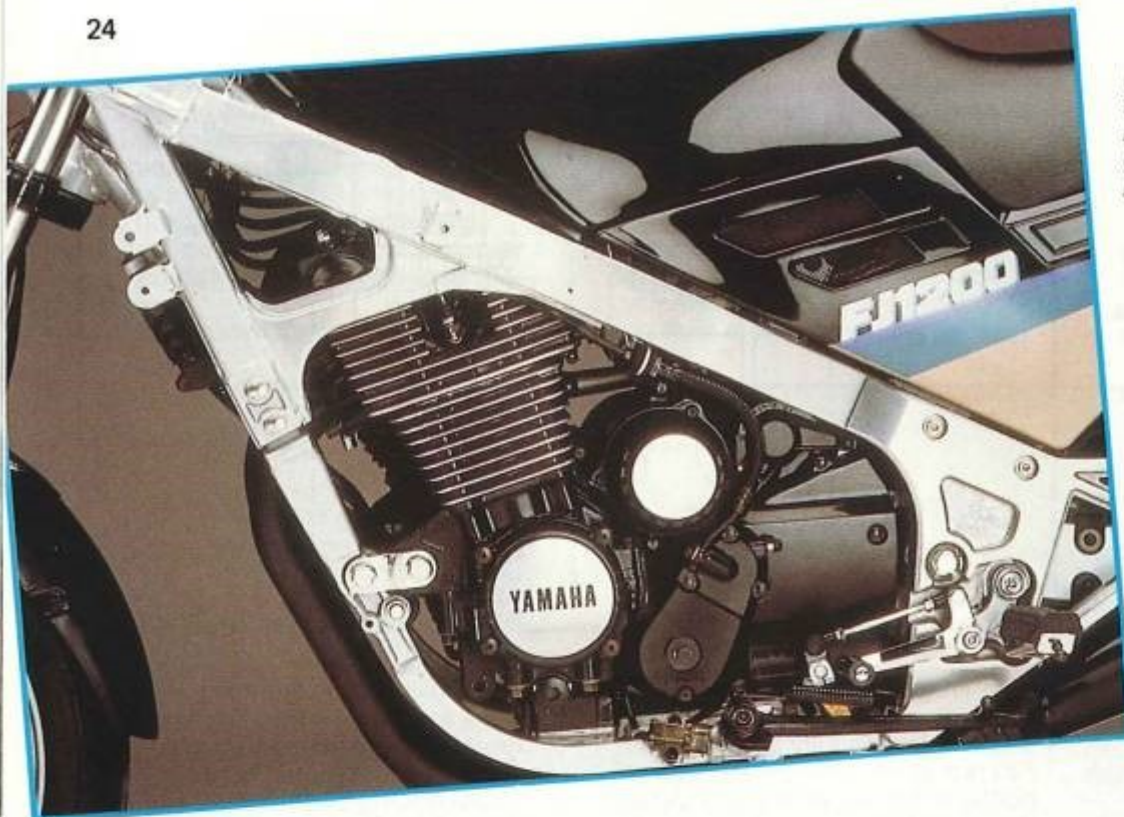
På 1991 modellen er toppen af kåben blevet højere, uanset om man kører med det høje eller lave glas. Begge glas slutter også mere omkring og tættere på føreren.

Det lave glas, som FJ 1200 A testmaskinen blev udleveret med, følger i udseende gængse sports-

kontakt-sættet til lys, horn o.s.v. også ændret, så man nu også har lysets tænd-og-sluk funktion sidende sammen med op-og-nedblændings kontakten. Det er ikke så godt; i en befippet situation kan man komme til at slukke for lyset, istedet for at blænde ned. Vi har ikke været uheldige ved FJ'eren, men alligevel. Og så har modellen ikke længere automatisk afbrydelse af blinklyset.

Sidespejlene sidder cirka som de plejer, og det betyder, at man kan se noget af sine arme og stort set alt det, man skal se bagud. - Så længe passageren ikke bruger passagerbøjlerne til at holde fast i, for så er spejlene helt fulde af arme.

'91 modellen er også udstyret med et "low maintenance" batteri. Det skulle være stort set vedligeholdesefrit.



FJ stellet med et af de nye motorophæng på det forreste rør. Det bageste ophæng sidder lidt højere oppe ved den nedersdel af stellet hovedprofil.

kontrol-enheden ordre til at ændre åbningsgrad, så trykket fra bremsegrebet "geares" ned, eller som sidste mulighed ledes over i det andet rørsystem. I denne situation kan bremsetrykket reduceres, fordi bremsevæsken fra kaliberen kan løbe tilbage ind i et tryktomt kredsløb og opsamles i en "ekspansions-beholder". Tilbageløbet standses, når hjulet igen ruller, og kontrol-enheden sender besked til ventilerne om at lukke adgangen til opsamlingsrørsystemet. Når ventilen lukker helt, pumpes ekspansionsbeholderen og dens rørsystem tom for bremsevæske, som sendes tilbage til mastercylindere. Hydraulik-enheden kan gentage arbejdsgangen op til ti gange i sekundet. Iøvrigt er det en sjov fornemmelse at mærke ABS systemet arbejde; grebene pumper ud og ind, som trykket ændres mod bremse-skiverne.

Kontrol-enheden er udstyret med dobbelt microcomputere, som overlapper ved fejl, og en monitor til aflæsning af fejl. Skulle ABS systemet "stå af", overgår man til konventionel bremsning og bliver advaret af en rød lampe i kontrolpanelet. Skulle dette ske, må man den tunge vej omkring sin forhandler.

På søstermodellen uden ABS kræver FJ'eren's bremsetrio et halvhårdt tryk for at tage ved, men præsterer så også et godt, effektivt og forudsigeligt bremsearbejde, der normalt indgyder tillid til bremseevnen.





FJ 1200'eren er en forholdsvis stor maskine med et langt og komfortabelt sæde.

svært at dosere lige til stregen - for eksempel på våd vej - og hvor der opstår en uventet situation.

Til daglig lægger man ikke mærke til ABS systemet. Man kører rundt og bruger bremserne uden at tænke bevidst over dem, som man gør med bremses, man er vant til, og som er proportionerede til resten af udstyret.

forlede til at bruge forud bestemte marginaler.

Ovenstående skal ikke bruges mod ABS systemer, men blot minde om det intellektuelle problem, systemet indebærer, og som man skal gøre sig klar: Systemet er kun noget værd, hvis man kører, som om man ikke har det. Men så er det også prisen værd, når ens forudseenhed og evner hører op.

Middelstørrelse kvinder kan nå med mere end tåspidserne på begge sider af FJ'eren. De kan også, hvis de lærer sig teknikken, sætte FJ'eren på centralstøttebenet. Men er man en lille lort (m/k), er det til tider meget spændende at få den ned igen. Det kan være nødvendigt at sidde på FJ'en, for ikke at tabe den, når bagdæmperen retter sig ud, efter baghjulet er landet.

Yamaha FJ 1200 formår med sit

ikke flyttes meget for at nå gearpedalen, og store kan være der. Førere over 180 cm sidder med temmelig meget bøjedede ben, mere sport end touring, og har man meget lange ben, er det et spørgsmål, om de kan være i tankudskæringen.

Sædet virker mere polstret end på de foregående udgaver, men giver en god fast støtte. Motorvejskørsel har ikke givet bemærkninger om ømme bagdele.

Forsædet giver plads til at rykke frem og tilbage i forhold til styret og støtter lårene fint, så der opnås en god vægtfordeling.

Bagsædet er tilpas højt over fodhvilerne. Faktisk er passagerpladsen en af de mest komfortable hvad angår siddestilling og plads. Når man er under 175 cm høj er der egentlig ikke noget at klage over. Kom fodhvilerne et par centimeter ned og bagud, kunne også højere passagerer sidde komfortabelt.

Styret er helt rigtig til modellen. Samtidig sidder kontakter og greb som de skal, med tænd- og sluk kontakten som undtagelsen, og er alle let betjent. Instrumentpanelet sidder overskueligt og indeholder,

hvad man kan ønske sig; inklusiv et ur. Speedometeret var hovedinddelt i miles på testmaskinen. Det viste 5 procent for meget ved 100 og cirka 7 procent for meget ved højere hastigheder. Omdrejningstælleren viste så at sige helt præcist.

Gearkassen er blød og lækker, ikke et eneste kiks, hverken med store eller små fødder. Det er en fryd at kombinere gas, kobling og gear, det passer bare sammen.

Således sidder man med en usædvanlig komfortabel og velfungerende føreplads, og for den sags skyld også passagerplads, på en Yamaha FJ 1200, indtil farten eventuelt bliver så høj, at vibrationerne eller vinden begynder at genere. Selv den store vægt er "indbygget" i stelgeometrien, så den fremstår positivt og underbygger den lette håndtering og det massive indtryk når motoren trækker. Når man kører på almindelige landeveje er det ikke til at forstå, at FJ'eren vejer 271 kg.

Ved højere hastigheder begynder vægten dog at spille negativt ind på svingegenskaberne på mindre veje. Affjederingen, der giver den gode komfort ved lavere ha-

stigheder, kan ikke holde maskinen helt rolig i sin forholdsvis bløde og lange opbygning. Derfor kan styringen ikke blive 100 procent præcis. Det betyder ikke, at man ikke kan køre stærkt med FJ'eren.

På veje, der er som "skinner", er det først ved meget høj hastighed, der kan spores uro omkring styreaksen, og læner man sig frem "i kåben" går uroen i sig selv. I en af de sædvanlige højfartskurver gik FJ'eren igennem med over 200 km/h uden uro.

Yamaha har med de nye ændringer gjort sit til at ændre FJ 1200'eren status i kubiklassen; opprioriteret touringkvaliteterne og nedprioriteret sportsegenskaberne. Man har set kendsgerningerne i øjnene, konkurrenterne har sportsligt overhalet FJ'eren, og så taget konsekvensen og gjort modellen endnu mere touringpræget ved hjælp af blandt andet en anden kåbe, nyt motorophæng, og en blødere affjng. Dette har dog ikke ændret, at Yamaha FJ 1200 er en ualmindelig god all-round touring-model.

Lars

