



YAMAHA FJ 1200

Flere kubik, højere ydelse, bedre moment. Det er ken-detegnene for Yamaha FJ 1200.

På det seneste er det især de sportslige mellemklasse-maskiner, som har påkaldt sig den store opmærksomhed, men man skal ikke mere end to sæsoner tilbage, før det var større maskiner som Kawasaki GPz 900 R og Yamaha FJ 1100, der vakte røre i andedammen. Disse modeller satte en ny standard for, hvad man kan forvente af store, masseproducerede japanske maskiner.

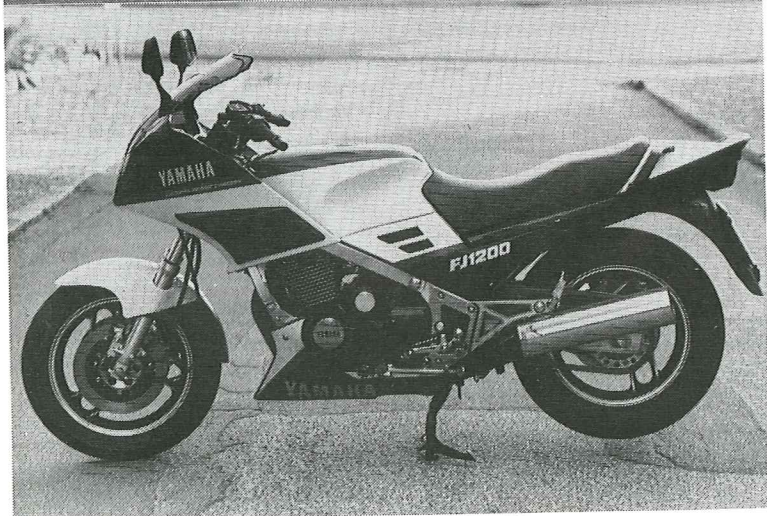
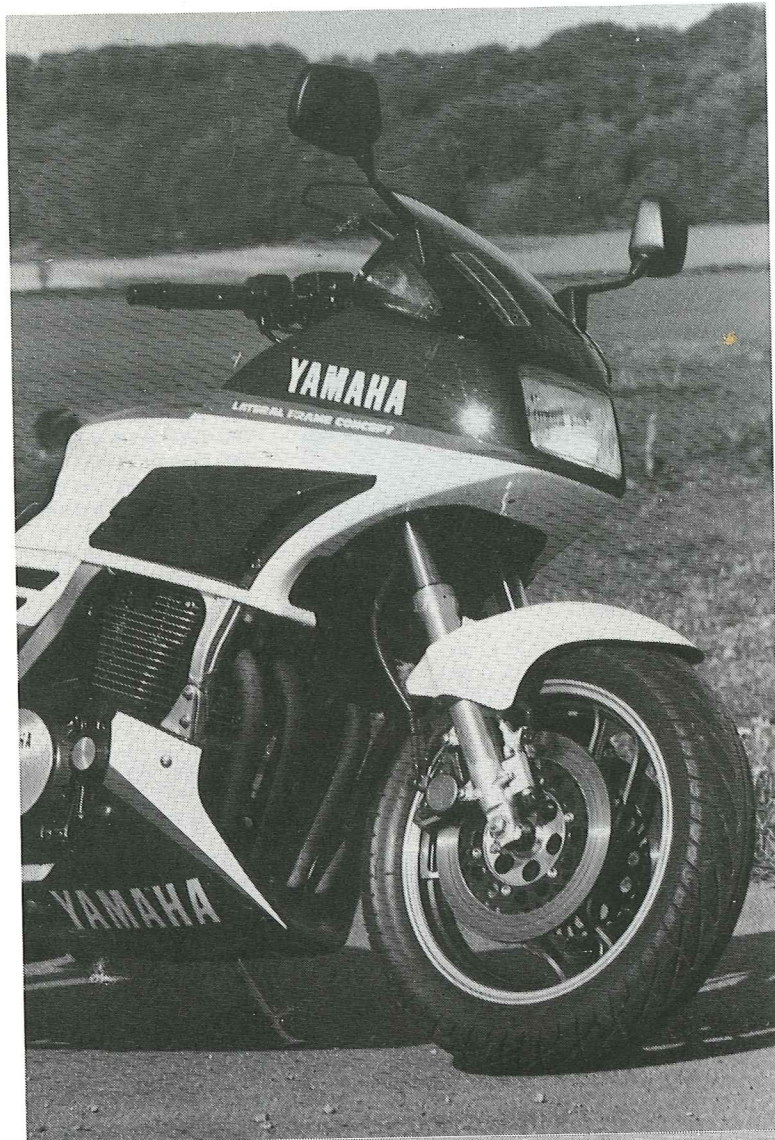
Testen af Yamaha FJ 1100 (Touring Nyt 5/84) viste at det var en meget fin motorcykel. Alligevel har Yamaha op til denne sæson foretaget ændringer på FJ'eren, som har gjort den endnu mere imponerende. Dog uden at der som for to år siden er flyttet nogle afgørende grænser.

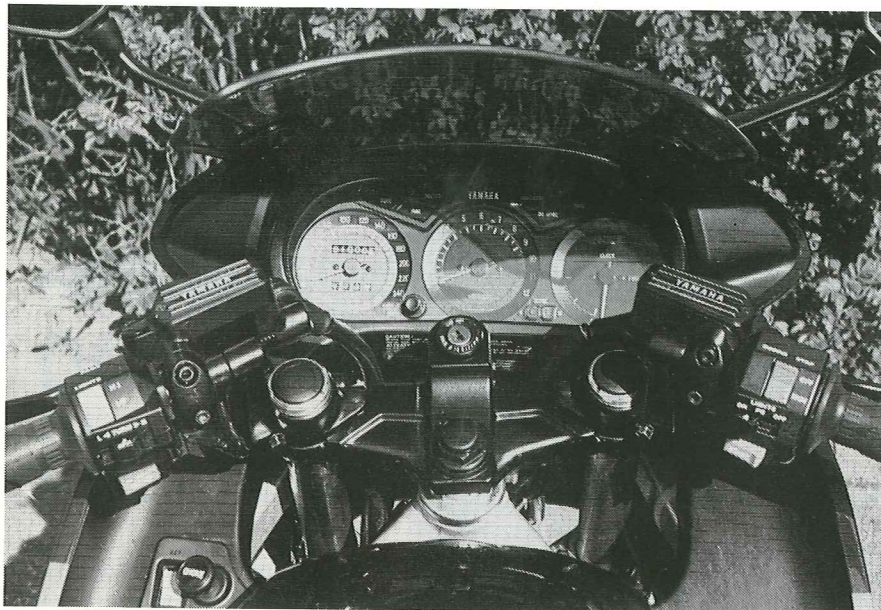
Motorens slagvolumen er sat op fra 1.097 ccm til 1.188 ccm. Det er sket ved en forøgelse af boringen fra 75 til 77 mm. Samtidig er cylinderboltene gjort 2 mm kraftigere, og generatoren er fastgjort med 3 bolte i stedet for 2.

Motorydelsen er steget med 5 hk til 130. Men hovedformålet med forøgelsen af slagvolumen har været at forbedre trækket i mellemområdet, så det maksimale drejningsmoment er flyttet 500 o/m nedad til 7.500 o/m og øget med 0,5 kgm til 11,0 kgm.

Gearmekanismen er lavet om med henblik på at opnå både større holdbarhed og et bedre skifte. Opbygningen svarer nu i store træk til den, der findes på TZ racerne.

Udstødningssystemet er også ændret. Forrørene er på FJ 1200 enkelt-*Bremseågene ser ikke ud af meget, men de dobbelt påvirke stempler har et virkelig godt greb om de ventilerede skiver. Den nye kåbe skærer bedre gennem luften end 1100'ere. Der følger to forskellige kåbeglas med. Her ses det laveste af dem.*





Bortset fra at speedometeret viser så meget forkert, at det grænser til det uanstændige, så har FJ 1200 gode instrumenter og kontakter. Til højre i panelet ses benzinmåleren med digitaluret. Til venstre for tanken ses chokerknappen og reservetanks-kontakt-en.

væggede og af rustfri stål, hvilket har sat deres vægt ned med 1,7 kg, og ændringer ved samleboxen under motoren og ved indsugningskassen har mindsket det ellers ikke særligt høje støjniveau.

Touring Nyt har siden 1977 brugt elektronisk måleudstyr, og aldrig tidligere har det præsenteret os for så imponerende tal som dem, Yamaha FJ 1200 kan udvise.

Hvad angår motorydelse, så sætter FJ'eren rekorder på alle fronter. Ikke mindst i mellemområdet, hvor der også er mest brug for det, er accelerationen formidabel.

Inden for de hastighedsområder, hvor man normalt bevæger sig, gør FJ 1200 selv de hurtigste og dyreste biler til rene sinker. Og det uden på nogen måde at være vanskelig at kontrollere, da kraften stiger næsten jævnt fra bund til top. Faktisk er det sådan, at FJ'eren, og andre stærke MC'er, er langt lettere at beherske end de fleste tror. Men ligesom alle andre motorkøretøjer er de selvfølgelig farlige i hænderne på overmodige og tåber.

I højt gear trækker FJ motoren allerede jævnt fra tomgang, hvilket svarer til cirka 30 km/h, og skal man ikke ud i en kvik overhaling, er det bare at give gas herfra. FJ'eren trækker hurtigt op helt fra bunden, og vil man ikke skille sig markant ud fra de øvrige trafikanter, er der ingen grund til at skifte ned ved acceleration.

Som ved FJ 1100 overfører motoren nogle rystelser, der kan mærkes i blandt andet styr og fodhviler, og med hensyn til gangkultur kan man godt sige, at FJ motoren virker lidt gammeldags i forhold til de nyeste vandkølede maskiner. Det skal dog

bemærkes, at vi i løbet af de knap 2.000 test-kilometer, ikke på noget tidspunkt følte os direkte generede af vibrationer.

FJ 1200'eren halvkaabe og motorspoiler er ændret noget i forhold til FJ 1100. Blandt andet er de forreste blinklys blevet integreret i kåben. Alt i alt betyder det, at FJ 1200 med det lave af de to kåbeglas, der følger med, har en lavere luftmodstand end forgænger, når føreren sidder neddukket.

Samtlige målinger og langt de fleste kilometer blev kørt med det laveste kåbeglas, som ikke holder en opretstående førers hoved fri af vindpresset, men som til gengæld giver mindre støj og ingen turbulenser.

Det vil nok først og fremmest være den enkeltes smag og behag, som afgør hvilket kåbeglas, der er at foretrække. Det høje glas giver mindre direkte tryk på hjelmen, men til gengæld nogen vindstøj og turbulenser. Med begge glas er det - undtagen i kraftig modvind - muligt uden større anstrengelse at holde en meget høj marchhastighed.

Ligesom FJ 1100 udmærker FJ 1200 sig ved et komfortniveau, der ligger en tand over de øvrige sportsprægede japaneres. Kørestillingen er fin og forholdsvis afslappet, men det er især passagerpladsen, som skiller FJ 1200 positivt ud. Der er dog ikke tale om at bagsædekomforten er imponerende, men de fleste andre nye motorcykler er så ringe på det punkt, at der ikke skal så meget til for at det forekommer rimeligt.

Affjedringen lever op til alle forventninger. Både hvad angår komfort og vejbeliagenhed. Kun større, tætliggende ujævnheder kan bringe

den justerbare bagdæmper noget ud af fatning, og forgaflen med dens tre fjeder- og dæmpertrin arbejder også godt under alle forhold.

Da FJ 1100 kom frem, imponerede den også, når man betragtede den som en ren sportsmaskine. Det gør FJ 1200 ikke i samme grad. Ikke fordi 1200'eren på grund af den lidt højere vægt, eller andre ændringer, har mindre gode sportslige kvaliteter end forgænger. Men i løbet af det sidste års tid er der simpelthen kommet sportslige mellemklasse-maskiner frem, som placerer FJ'erne i et nyt lys.

Når man kører på kurverige stræk mærker man nemlig tydeligt, at FJ'eren med sine 259 kg i fuld tanket tilstand er en temmelig tung maskine i forhold til de nye 750'ere. Køreegenskaberne er stadig særdeles fine, og i forhold til sin størrelse er FJ 1200 let at dirigere i forbindelse med kurver, men ved udpræget sportslig brug er vægten et handicap i forhold til de nyeste mirakelmaskiner i 750 ccm klassen.

Ude i det virkelige liv, som det mest former sig, har FJ 1200 dog en fordel i sin meget kraftige motor, og under langt de fleste forhold vil den kunne kompensere for de lettere maskiners kurvekvaliteter. Man behøver heller ikke bruge det ellers glimrende gearskifte så meget på FJ'eren. Hvis der ikke ligefrem er tale om ren racerkørsel, så har det ingen større betydning, om man accelererer ud af en kurve i det ene eller det andet gear. Der er under alle omstændigheder kraft nok til stede til, at det er en fornøjelse. Den overlegne motorkraft kombineret med førsteklases køreegenskaber får køreglæden til at boble, og man skal

holde igen på sig selv for ikke at koge over. I øvrigt imponerer FJ'eren stadig ved sin stabilitet og samtidig store evne til at styre præcist og hurtigt ved meget høje hastigheder ud ad lige vej.

Det eneste punkt, hvor FJ 1200'eren ikke levede op til 1100'eren, var ved langsom svingning rundt om hjørner. Her følte styringen mere kantet og upræcis. Men det kan ligge i dækket. FJ 1200'eren kom firsk fra kassen, da vi overtog den, og var monteret med de originale Bridgestone dæk, mens 1100'eren havde et Metzeler Lazer foran - og et Pirelli Phantom bagpå.

De brede dæk i forbindelse med de tre meget fine, ventilerede skivebremser giver FJ'eren gode bremsegenskaber. Men når man kommer fra den anden side af de 220, så skal der altså plads til, før man holder stille. I øvrigt skal det lige bemærkes, at hvis man er på vej ind i en kurve og så helt uventet får behov for at bruge forbremsen, så vil cyklen gerne rette sig op og køre ligeud. Den er dog meget nem og hurtigt at få ned igen, og er man opmærksom på fænomenet kan man let og uden problemer holde den nede.

Yamaha FJ 1200 er præget af godt, omfattende og funktionelt udstyr, men speedometerets groteske fejlvisning er en skamplet på en ellers fremragende motorcykel. I betragt-

ning af de mange hastighedsinskrænkninger, der efterhånden er gennemført, er det irriterende, at man først skal i gang med stopur eller elektronisk målegrej for at få et nogenlunde realistisk billede af, hvor stærkt man kører. Rundt regnet viser speedometeret knap 10% for meget. Derimod viser omdrejningstælleren næsten helt korrekt.

I instrumentpanelet sidder også et benzinur, som på testcyklen viste tom, længe inden det var nødvendigt at gå på reserven, hvilket sker ved at trykke på en kontakt forned i venstre side af kåben. Her sidder choker-knappen også. Foroven ved benzinuret sidder et digitalur, og det er en god detalje. Ovenover instrumenterne i panelet sidder blandt andet en rød lampe. Når den begynder at lyse, skal man slå over på reservetanken. Gør man ikke det, så går motoren i stå, når "hovedtanken" er tom, og det tager nogen tid inden reservebenzinen når frem. Slog man reserven til når lampen lyste, så gik testcyklens motor alligevel helt eller delvis i stå, når benzinmængden var kommet ned på et vist niveau. - Men det gør nu ikke så meget, hvis det sker, lige når man uden at have opdaget det, har et par blå, blinkende lys efter sig. På den måde kan man spare en del penge.

På kåben sidder et par store spejle, som delvist er fyldt ud med førerens

arme, men alligevel til sammen giver et rimeligt udsyn bagud, selvom det venstre ofte vibrerer lidt, og glasset er af den type, der "forlænger" afstanden.

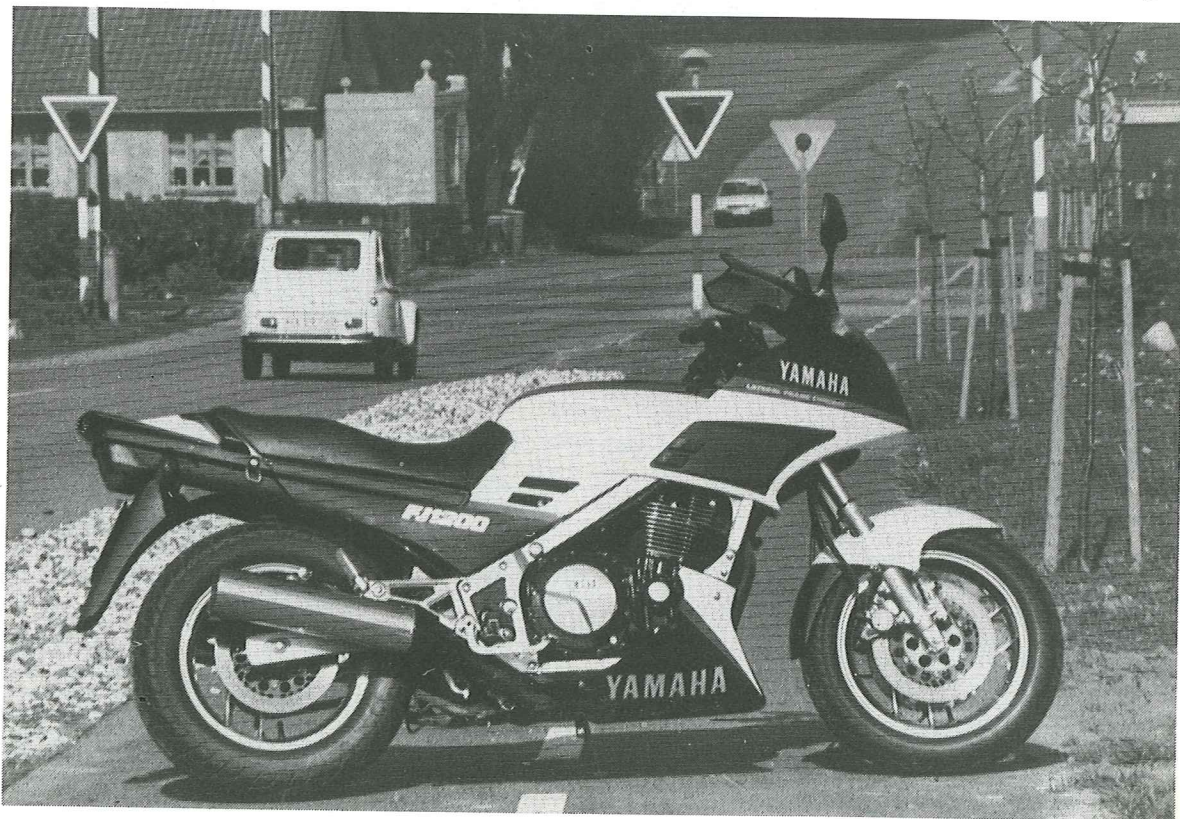
Indbygget i kåben sidder en stor rektangulær H4 lygte, som giver et godt lys, og som let kan reguleres op og ned og til siden ved hjælp af to små håndtag inde i kåben.

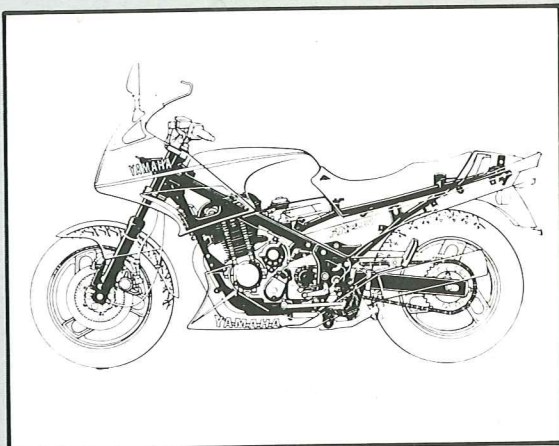
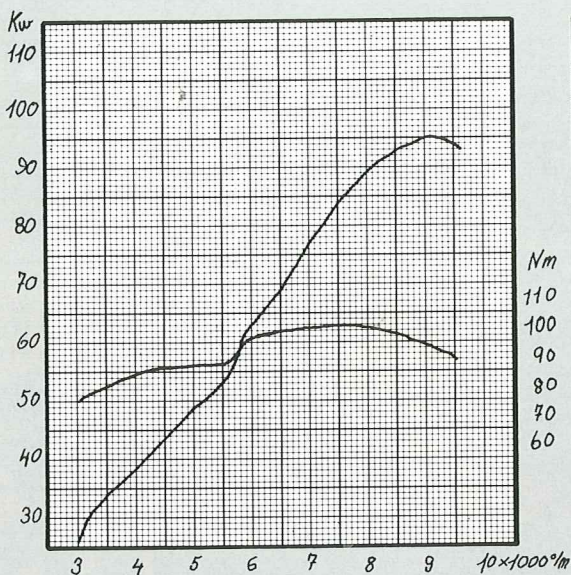
FJ'eren står godt og solidt på midterstøttebenet, men der skal en del kraft til for at få den derop. Sidestøttebenet er godt og tillidsvækkende, og det er forbundet med en kontakt, som sikrer, at motoren går i stå, hvis maskinen sættes i gear, mens det er slået ud.

Yamaha FJ 1200 er mere hverdagsbrugsvenlig med lidt bedre komfort for fører og især passager end de mere sportslige maskiner længere nede på kubik-skalaen, og den tillader en mere afslappet kørestil med færre gearskift. Selv om andre nyere maskiner i den dyre prisklasse langt fra er krævende med hensyn til brug af gearene.

FJ'erens køreegenskaber er stadig i topklasse, og selv om motoren i princippet hører til den gamle skole, så er det først og fremmest dens forbedrede og imponerende præstationsevne, som gør, at man må konstatere, at en af de aller bedste standard-motorcykler er blevet endnu bedre.

Skryd →





DATA FOR: YAMAHA FJ 1200

MOTOR:

Type: 4-cylindret, luftkølet rækkesmotor
 Slagvolumen: 1.188 ccm
 Boring x slaglængde: 77 x 63,8 mm
 Kompressionsforhold: 9,7:1
 Effekt: 130 hk (95,6 kW)/9.000 o/m
 Max. omdr. mom: 11,0 kgm (107,9 Nm)/7.500 o/m

Middelstempelhast. v. 9.000 o/m: 19,14 m/s
 Knastaksel/-ler: To overliggende
 Antal ventiler: 16
 Krumtap: I ett stykke
 Lejer: Glidlejer
 Plejstangsejer: Glidlejer
 Smøring: Vådsump
 Karburatorer: 4 stk Mikuni BS 36 vakum

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 2,353 (40/17)
 Totaludveksling i 5. gear: 4,591
 Hast. v. 1.000 o/m i 5. gear: 25,12 km/h

STEL m.m.:

Steltype: Bredt, lukket firkantprofilramme med "indvendige" kronrør
 Affjedring, for: Teleskopgaffel med 3 fjeder og dæmpertrin
 Vandring: 150 mm
 Affjedring, bag: Monocross med 5 fjeder og dæmpertrin.
 Vandring: 120 mm
 Efterløb: 112 mm
 Kronrørsvinkel: 62,5°
 Akselafstand: 1.490 mm
 Sædelængde: 610 mm
 Sædehøjde: 780
 Dæk, for: Bridgestone 120/80 V16-V250
 Dæk, bag: Bridgestone 150/80 V16-V250
 Bremsr, for: Dobbelt ventilerede skiver
 Bremsr, bag: Enkeltskive, ventileret

EL-UDSTYR:

Tænding: Transistor
 Generator: 360 W
 Batteri: 12 V, 14 Ah
 Start: El
 Forlygte: H4 60/55 W

MÅL og VÆGT:

Vægt, fuldtanket: 259 kg.
 Tilladt totalvægt: 450 kg.
 Lasteevne: 191 kg.
 Tankkapacitet: 22 liter
 Olikapacitet: 4,2 liter

PRÆSTATIONER og FORBRUG:

(Målt m. 177 cm, 85 kg. fører i lædertøj.
 Gennemsnit af kørsel i 2 retninger)
 Tophastighed: 236 km/h (236/236)
 Acceleration: 0-60: 1,6 sek.
 0-80: 2,3 sek.
 0-100: 3,0 sek.
 0-120: 4,2 sek.
 0-150: 6,2 sek.
 0-200: 11,7 sek.

Mellemaccelerationer:

Område km/h	Sekunder i			
	2.gear	3.gear	4.gear	5. gear
60-80	0,9	1,1	1,7	2,2
80-100	0,8	1,3	1,6	2,0
100-120	0,9	1,2	1,6	2,0
120-150	-	1,9	2,6	3,4

Benzinforbrug (okt. 95): 12,9-15,8 km/l (afhængig af køremåde)

Gennemsnitlig testforbrug: 14,3 km/l

IMPORTØR: Yamaha Motor DK, Hestehaven 1, 5260 Odense S, tlf. 09-13 97 13.

PRIS: 105.494 kr, plus lev. 1.067,50 kr. 40.998 kr, uden afgift.

TIL SAMMENLIGNING

	Topfast. Km/h	0-100 sek.	0-150 sek.	80-120 i 4/5/6.gear sek.	Forbr. km/l	Pris kr.
Yamaha FJ 1200	236	3,0	6,2	2,5/3,2/4,0/-	14,3	105.494
Honda CB 1100 F	219	3,6	8,0	2,9/4,0/4,7/-	14,6	67.980
Kawasaki GPz 900R	232	3,7	7,2	2,9/3,8/4,9/5,7	14,9	94.972
Honda VFR 750 F	226	3,8	7,8	2,7/3,8/4,9/5,7	14,2	89.820
Yamaha FZ 750	225	3,7	7,9	2,5/3,3/4,5/5,8	16,2	92.947
Yamaha FJ 1100	224	3,5	7,2	3,1/4,0/5,0/-	15,5	-