Tekst en foto's: Peter van der Sanden

GRAAG EEN ZES ERBIJ

Er zijn motoren die na 100.000 km de kwalificatie 'goed gebruikt' of 'moet aan gewerkt worden' meekrijgen. Dat zijn de leukste voor de rubriek Marathonmotor. Maar er zijn er ook die na een ton nog in showroomstaat verkeren. Zo eentje is de Yamaha FJR1300A van Patrick Rootring. Dat de motor toch al vier winters achter de rug heeft valt er niet aan af te zien.

Overgehaald door een vriend begon de nu 42-jarige Rootring uit Hoorn in 1994 met motorrijlessen. Daarna duurde het toch nog zes jaar alvorens hij een motorfiets kocht. Aanleiding om eindelijk een motor te kopen was de verhuizing van Amstelveen naar Hoorn. Dat zorgde voor meer woon-werkkilometers. Patrick rijdt dagelijks vanuit Hoorn naar Amsterdam waar hij medewerker is op de afdeling order & traffic van de FD Mediagroep. Patrick: "De aanschaf van een motor betekende wel dat ik die vooral zou gaan gebruiken voor woon-werkverkeer. Elke dag in de file staan naar mijn werk, daar had ik geen zin in. Hoewel ik met het openbaar vervoer redelijk goed op mijn werkplek kan komen, heb ik een hekel aan de muffe en vaak overvolle treinen. Mijn eerste motor was een Yamaha XJ900 Diversion. Een dijk van een motorfiets. Ik heb er bijna een ton mee gereden, zonder problemen. Behalve

MAN EN MOTOR	
naam	Patrick Rootring
woonplaats	Hoorn
leeftijd	42
beroep	medewerker order & traffic
rijdt sinds	1994
droommotor	Yamaha FJR1300A
motor	Yamaha
type	FJR1300A
bouwjaar	2007
aangeschaft	2007
km-stand	94.800 km
nieuwprijs	18.400 euuro
dagwaarde	ca. 9500 euro
rijstijl	toer
gebruik	woon-werk en toer
brandstofverbr.	1:20
olieverbruik	nihil
onderhoud	motorzaak



Patrick Rootring: "Het enige wat ik mis aan de FJR1300 is een zesde versnelling."



Extra aandacht voor de scharnierpunten van het linksysteem.



Ondanks twee keer helemaal leeg verkeert de accu nog in goede staat.

EERDER IN MOTO73	
5/2001	kennismakingstest
13/2002	vergelijkingstest
7/2003	test
7/2006	test
24/2006	vergelijkingstest
12/2007	Marathonmotor
8/2009	Marathonmotor



Daar waar het linksysteem in het frame scharniert kan de boel vast komen te zitten.





Druppels op de spindel verraden dat de schokdemper lekt.

bij 95.000 km toen de collector vervangen moest worden. Dat er na de Diversion weer een andere motor zou komen stond voor mij vast. Ik had gemerkt dat een ritje op de motor, ook al is het maar zo'n 50 km, mijn hoofd weer helemaal leeg maakt. Ja, voor mij is woon-werkverkeer zelfs ontspannend. Lekker uitwaaien en dan maakt het niet eens zoveel uit wat voor weer het is."

GEEN SPIJT

Na de positieve kennismaking met Yamaha stond het voor Patrick vast dat de opvolger van hetzelfde merk moest zijn. Patrick: "Maar een echte opvolger voor de Diversion was er niet. Door mijn motorzaak, Bleeker Motoren in Zwaag, werd ik gewezen op de Yamaha FJR1300. Een prachtige motor, maar wel in een andere prijsklasse vallend. Ik

»Zonder koffers rijdt de motor lekker tussen de files door.

ben me wat gaan verdiepen in deze motor en bijna alles wat ik in testen las was positief. Dat de opvolger net als de XJ900 een cardan moest hebben stond voor mij als een paal boven water. Even heb ik ook nog naar een BMW gekeken die qua bescherming (grotere kuip) iets meer te bieden heeft dan de Yamaha. Maar ik vond, en vind, de FJR1300 een veel sportievere uitstraling hebben. De motor is - zeker zonder koffers - smaller, wat belangrijk is als je dagelijks tussen de files door moet laveren. Bij Bleeker stond een FJR1300-demo met slechts 1500 km op de teller. De motor was 1600 euro onder de nieuwprijs, ik kreeg er een extra hoge ruit bij en een prima bod op mijn Diversion. Wat me nog het meest over de streep trok was de prachtige kleurstelling van de Yamaha: donker bordeauxrood met grijs. Een kleur die je maar heel weinig ziet."
Patrick rijdt met z'n motor zo'n 20.000 km per jaar, merendeels van Hoorn naar Amsterdam. Patrick: "Maar een aantal keren per jaar gaan we ook een weekend naar Duitsland of de Ardennen. En sinds mijn zoon Thomas met de voeten op de passagiersteps kan maak ik ook met hem tochtjes door de regio. Mijn vrouw heeft even met het idee rondgelopen ook het motorrijbewijs te gaan halen, maar toen ze na één les van de instructeur te horen kreeg dat ze zeker veertig lessen nodig zou hebben heeft ze dat plan laten varen. Dit mede door ruimtegebrek voor een eventuele tweede motor. De FJR zou voor mijn vrouw te groot zijn. Gelukkig vinden we het beiden nog steeds leuk om samen een toertocht te maken. Nooit heb ik een moment spijt gehad van de aanschaf van deze motorfiets, waarmee je lekker kunt toeren, maar als het nodig is ook heel snel kunt zijn. Ik weet niet hoe hard deze motor loopt. Eén keer stond de teller op 220 km/h, maar dat was volgens mij nog lang niet de top. Hoe snel een motor kan maakt mij trouwens niks uit. Ik ben al blij als ik naar mijn werk de 100 of 120 km/h kan halen."

LAAG VERBRUIK

Omdat Patrick met zijn Yamaha dagelijks tussen de files door moet, rijdt hij steevast zonder zijkoffers.
Patrick: "Sterker nog, ze liggen nog nauwelijks gebruikt in de schuur. Om toch wat te kunnen meenemen heb ik wel een topkoffer gekocht. Ik ben het ermee eens als je zegt dat zo'n topkoffer niet zo mooi is, maar de praktische kant vind ik in dit geval belangrijker."
Qua onderhoud is de FJR1300A van Patrick een probleemloze motor.
Patrick: "Ik heb zelf weinig tot geen verstand van motorfietsen. Voor onderhoud ga ik altijd naar Bleeker. Tot een paar jaar jaren geleden was dit een Yamaha-dealer, maar nu niet meer. Dat maakt mij niet uit, als ik maar het gevoel heb dat de motorfiets in goede handen is. Eén keer per jaar krijgt de motor een grote winterbeurt. Om de 10.000 km olie verversen is volgens hen niet nodig als je het hele jaar door rijdt. Voor een grote beurt ben ik dan gemiddeld zo'n 370 euro kwijt.
Onvoorziene kosten heb ik tot nu toe nog niet gehad. Alleen als er nieuwe banden op moeten is de kostenpost aanzienlijk hoger."
Met die banden springt de FJR1300A - of is het de bestuurder? - erg zuinig om. Een achterband houdt het op de Yamaha 30.000 km vol en een voorband 25.000 km. Patrick: "Ik heb zelf geen idee of dit erg zuinig is. Het scheelt natuurlijk wel dat de meeste kilometers niet al te snelle snelwegkilometers zijn. Bovendien anticipeer ik veel, waardoor ik maar zelden echt hard in de remmen moet. Ook het brandstofverbruik is voor zo'n zware motor aan de lage kant. Ik haal gemakkelijk 1:20. Daar hoef ik niks bijzonders voor te doen. Naar het oliepeil hoef ik nooit te kijken. Maar goed dat ik geen BMW heb gekocht, want daar hoor ik wat betreft



De remvloeistof is in orde wat wijst op goed onderhoud.



Je moet heel goed kijken, maar de eerste blaasjes op de cardan komen eraan.

RICHTPRIJZEN BIJ MOTORZAAK	
2001	ca. 5000 euro
2002	ca. 5500 euro
2003	ca. 6400 euro
2004	ca. 7200 euro
2005	ca. 8000 euro
2006	ca. 8800 euro
2007	ca. 10.000 euro
2008	ca. 11.500 euro
2009	ca. 13.000 euro
2010	ca. 14.500 euro
2011	ca. 16.000 euro



GOED OM TE WETEN

Lyrisch waren de lofuitingen aan het adres van de Yamaha FJR1300 toen deze in 2001 aan de vakpers werd voorgesteld. Voor het toerparadepaardje van Yamaha werden alle superlatieven uit de kast getrokken. De beresterke motor werd geroemd om zijn sportieve rijgedrag in combinatie met prima toereigenschappen. De eerste modellen (2001 en 2002) hadden soms problemen met de klepgeleiders. Bij de latere modellen is dit euvel verholpen. De ruit die de eerste jaren op de FJR1300 zat wilde nog wel eens voor extra turbulentie zorgen. Af fabriek is er later een gewijzigde ruit gekomen. Bij model 2001 werden standaard geen koffers geleverd. Vanaf model 2002 is dat wel het geval geweest. ABS was in eerste instantie alleen leverbaar als optie voor de FJR1300. Heb je het over een FJR1300A dan staat de A voor ABS. Van 2001 tot 2006 zijn zowel de FJR1300 als de FJR1300A leverbaar geweest. Vanaf 2006 is er alleen de versie met ABS. In 2006 kreeg de FJR1300 een nieuw gezicht (model uit dit verhaal). De kuip werd wat strakker gelijnd, de ruit werd groter, het stuur verstelbaar, ander dashboard, andere koffers en een deels gecombineerd remsysteem. De achterbrug werd met 35 mm verlengd voor een nog betere stabiliteit.
De modellen '04, '05 en '06 hadden soms problemen met de TPS (Throttle Position Sensor). Dit probleem was bij Yamaha algemeen bekend en werd onder garantie opgelost. Een andere modificatie bij model 2006 is een extra massakabel. Modellen van vóór 2006 hebben een platte radiateur, vanaf model 2006 wordt een gebogen exemplaar gebruikt.
Er bestaat ook een Yamaha FJR1300AS waarbij AS staat voor Assisted Shift en is voorzien van Yamaha's Chip Controlled Shift (YCC-S). Dat houdt in dat de motor een automatische koppeling heeft in combinatie met een elektrisch bediende versnellingsbak. Van dit laatste model zijn er maar weinig verkocht, hoewel het systeem goed werkt en betrouwbaar is gebleken.

olieverbruik heel andere verhalen over. Ik ben in ieder geval blij dat mijn motor géén olie consumeert."

OMGEVALLEN

De Yamaha FJR1300A van Patrick heeft één terugroepactie gehad. Patrick: "Ik kreeg netjes een brief van Yamaha om bij de eerstvolgende beurt een extra massakabel te laten trekken. Er waren gevallen bekend dat de motor plotseling stil kon vallen. Het laatste model FJR1300A, het model dat ik heb, heeft standaard nogal wat extra stroomverbruikers zoals handvatverwarming, ABS en navigatieaansluiting. Hierdoor bleek de massakabel niet meer toereikend te zijn. Volgens mij was het plaatsen van die extra massakabel maar een kleine ingreep. Ik heb onderweg nooit problemen gehad, maar toch is de ANWB twee keer langs geweest, omdat de motor niet wilde starten. Accu leeg... tot twee keer toe. Nu is mij verteld dat het slecht is voor een accu als deze helemaal leeg raakt, maar gelukkig heeft deze accu er niet onder geleden. Om te voorkomen dat het nog eens gebeurt heb ik een goede druppellader (Optimate 4) gekocht. Als ik vanwege sneeuw en ijs een tijdje niet met de motor naar mijn werk kan, hang ik die aan de accu."
En daarmee is dan ook meteen al het technisch 'ongemak' wat er heeft plaatsgevonden genoemd. Patrick:

GEMONTEERDE ACCESSOIRES

- topkoffer
- Garmin Zumo 550
- alarm
- verhoogde ruit
- aansluiting accudruppellader

REPARATIES EN PROBLEMEN

Géén



Aan het centerpuntje boven het * is te zien dat de extra massakabel is aangebracht.

"Ongemak van geheel andere aard is er helaas ook een keer geweest. Ik weet nog steeds niet goed hoe het kon gebeuren, maar bij het parkeren thuis is de motor omgevallen. Ik zette de motor (verkeerd) neer op de jiffy en liep weg toen ik achter mijn rug een angstaanjagend geluid hoorde. Hoewel de motor alleen maar omviel was de schade enorm. Bij elkaar meer dan 5000 euro. Spiegel, topkoffer, linker kuipdeel, uitlaatdemper, elektrische ruit, dynamodeksel en nog wat kleine andere zaken waren beschadigd. Gelukkig was ik goed all risk verzekerd en was het frame niet beschadigd. Verder heb ik twee keer een spijker in de achterband gehad. Uiteraard in een band die nog lang niet versleten was. Dat is wel even balen. Een noodreparatie bleek wel mogelijk, maar mij werd van alle kanten afgeraden om met die noodreparatie lang door te rijden. Een nieuwe band was de enige oplossing."



Bijna nergens roest, behalve bij de goedkoop ogende slangenklem.





'Nog zo 'goed als nieuw' geldt voor deze FJR1300A.

OP DE BRUG

Bij Van Sleeuwen Motoren in Volkel staan regelmatig FJR1300's op de brug voor onderhoud. "De een nog mooier dan de ander, maar dit is wel een heel opvallend exemplaar", aldus Gerard van Sleeuwen die voor MOTO73 de motor aan een technische inspectie gaat onderwerpen. Na een kort proefritje komt Gerard terug met de mededeling dat ook bij dit model een lichte trilling in het stuur merkbaar is als je bij 80 km/h het stuur los laat. Gerard: "Je kunt je eraan storen, maar als je je handen aan het stuur houdt gebeurt er niets vreemds. Waar het aan ligt is nog steeds een raadsel. Niet alle FJR's hebben het, maar het gros toch wel. Er is geëxperimenteerd met andere banden en met andere vering, maar het euvel blijft zich voordoen. De motor is verder zo stabiel als een huis en het blok met bijna een ton op de teller klinkt nog als nieuw. Op zich niet verwonderlijk, want dit blok is goed voor minimaal twee ton. En meer ook nog verwacht ik."
Opvallend vindt Van Sleeuwen dat de FJR er na vier winters nog zo fris uitziet. Geen verroeste bouten of moeren en geen aangetast aluminium. Alleen bij de cardan (bij de wielnaaf) begint de lak een beetje omhoog te komen. En het nauwelijks zichtbare onderste carterdeel is wat wit uitgeslagen.
Patrick: "Voor de winter begint spuit ik alles wat roestgevoelig is in met S100-corrosiebeschermer of met WD-40. Puur preventief. En als ik echt een flinke pekelrit heb gehad spoel ik de motor af met koud water. Dat is meteen ook alles wat ik zelf aan onderhoud doe. Natuurlijk poets ik de motor regelmatig (in de winter nauwelijks), want dan komt de Yamaha het best tot zijn recht. De kleur van de motor vind ik nog steeds bijzonder."
Het lagerwerk van de Yamaha is nog



De ton komt in zicht. Het getal 21.8 is het verbruik van Hoorn naar Volkel. Niet slecht voor een 1300!



Hier hoef je bij een FJR nauwelijks naar te kijken. Op zich niet verwonderlijk want deze FJR1300A heeft nog nooit olie verbruikt.



De gaatjes van de remschijf zitten vol met straatvuil. Gewoon even uitboren.



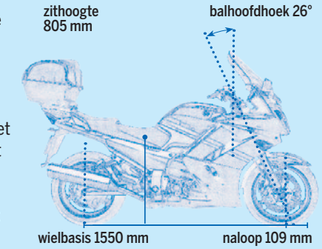
De vorkpoten hebben geen last van steenslag.

origineel en van enige speling of putjes (balhoofd) is geen sprake. De remschijven zijn eveneens nog de originele. Afgezien van wat ondiepe groeven zijn de schijven nog goed. Een schoonmaakbeurt van de gaatjes in de schijven kan een mooie tijdsbesteding zijn op een regenachtige zaterdagmiddag.
Van Sleeuwen besteedt bij de FJR1300 extra aandacht aan het linksysteem. Gerard: "Dit moet om de 20.000 km worden gecontroleerd. Er zijn gevallen

»Na vier winters ziet de FJR1300A er nog opvallend fris uit.

bekend waarbij dit niet wordt gedaan, waarbij de mogelijkheid bestaat dat het scharnierpunt aan het frame vast gaat zitten en in het ergste geval kan afbreken. Om dat te controleren moet de bout eruit en dat is een tijdrovende klus omdat de uitlaat in de weg zit. Bij deze motor werkt alles nog soepel, maar ik zie wel dat de schokdemper lekt. Op de spindel zit olie. Als je geluk hebt is reparatie (nieuwe keerring) mogelijk. Zo niet, dan wordt het tijd voor een andere demper. Als de demper blijft lekken, verdwijnt met de olie ook de demping."
In tegenstelling tot veel andere Yamaha's beschikt de FJR1300 wel over een prima contactslot. Aan de bedieninghendels op het stuur valt niet af te zien dat deze motor al aardig wat kilometers heeft gereden. Dat geldt ook voor rem- en schakelpedaal. De gasbediening gaat wat zwaar. Gerard: "Dat komt omdat Yamaha twee veren heeft gemonteerd. Wij halen er meestal eentje weg, waardoor het gas soepeler is te bedienen. En bij lage toeren heb je minder last van het aan-uiteffect. Ondanks ruim vijf jaar oud en bijna een ton op de teller verdient deze Yamaha nog steeds met recht het predicaat als nieuw."
Eigenaar Patrick Rootring hoort het allemaal met plezier aan. "Ondanks dat het model alweer twaalf jaar oud is, heb ik niet het gevoel op een gedateerde motor rond te rijden. Als ik iets anders zou moeten kopen, dan werd het toch weer een FJR1300A, dus waarom zou ik deze inruilen als hij nog zo goed is. Het enige wat ik mis bij de FJR1300A is een zesde versnelling. Voor een toermotor maakt de FJR in de vijfde versnelling voor mijn gevoel iets te veel toeren. Maar voor de rest hoeven ze van mij niks te veranderen." «

TECHNISCHE GEGEVENS	Yamaha FJR1300A
MOTOR	
bouwwijze	viercilinder lijnmotor
koelsysteem	vloeistof
brandstofsys.	elektronische injectie
kleppen per cil.	4
boring x slag	79 x 66,2 mm
cilinderinhoud	1298 cc
max. vermogen	144 pk bij 8500 tpm
max. koppel	125 Nm bij 6000 tpm
aantal versnel.	5
sec. overbr.	cardan
RIJWIELGEDEELTE	
frame	gegoten aluminium brugframe
voorvering	telescoopvork
achtervering	monoschokdemper met hevelsysteem
veerweg v/a	135/120 mm
bandenmaat v/a	120/70 ZR17, 180/55 ZR17
voorrem	twee 298mm-schijven
remklauw	vierzuiger
achterrem	schijf 282 mm
remklauw	enkelzuiger
MATEN EN GEWICHTEN	
drooggewicht	237 kg
tankinhoud	25 liter



OOK EEN MARATHONMOTOR?

Heeft jouw motor ook een respectabele kilometerstand bereikt én ken je de historie? Meld je dan aan voor een grondige inspectie door onze specialisten! Stuur een mail aan marathonmotor@mpsadventure.nl met je contactgegevens en informatie over je motor zoals merk, type, bouwjaar en kilometerstand. Meer info is te vinden op www.mpsadventure.nl.