



Ganz nah am Puls der Zeit

Yamaha bleibt mit der FJR 1300 up to date, und so geht auch die 2008er-Ausgabe frisch renoviert in die neue Saison. Mit neuem ABS und hauseigenem Touring-Zubehör musste sie mal eben nach Südfrankreich jetten.

Der Transporter Richtung Südfrankreich hat nur Platz für vier ausgewachsene Motorräder. Eine muss also draußen bleiben und per Achse die 1200 Kilometer bis zur Hafenstadt Sète in Angriff nehmen. Keine Frage, wer bei diesem Tagesritt und winterlichen Außentemperaturen die meisten Sympathien auf sich vereint. Yamahas FJR gehört seit Jahren zur allerersten Wahl, wenn es darum geht, möglichst stressfrei und komfortabel Strecke zu machen, denn ihr solider Allround-Schutz und ihre entspannten Sitzpositionen garantieren lange Zeiten im Sattel ohne Folgeschäden. Dies konnte die FJR ja bereits im TOURENFAHRER 10/2007 eindrucksvoll unter Beweis stellen, als sie sich im Vergleich mit der neuen Kawasaki 1400 GTR und der K 1200 GT von BMW beachtlich gut aus der Affäre zog.

Das Geheimnis der Yamaha ist ihre Ausgewogenheit und ihre Reife, die sie im Laufe der Jahre zweifellos erreicht hat. Sie hat wenige Schwächen, und diese wenigen werden vom Werk Jahr für Jahr konsequent angegangen. Durch stete Modellpflege auch im Detail hat sich Yamaha den guten Ruf der FJR hart erarbeitet. Nun gehen wir ins siebte Modelljahr und sehen uns wieder mit einer

leicht modellgepflegten FJR konfrontiert.

Da der letzte Vergleich mit der FJR noch nicht allzu lang her ist, haben wir uns für diesen Test noch einige Extras aus dem Yamaha-Zubehörekatalog für die Fahrt nach Südfrankreich montieren lassen. Der große Touring-Windschild und die in Fahrzeugfarbe lackierten Handprotektoren sollten doch gerade in der kalten Jahreszeit besonders viel Sinn machen und in Kombination mit den nach außen verstellten Knieschildern Etappen zwischen 250 und 300 Kilometern zulassen, oder?

Am Morgen des 11. Januar wird der Anlasser gedrückt und

Der Gasgriff ist spürbar leichtgängiger und nicht mehr progressiv ausgelegt

die serienmäßig montierten elektrischen Heizgriffe auf »Medium« gedreht. Die Griffe bauen jetzt nicht mehr ganz so dick wie beim Vorgängermodell, während die Griffgummis selbst deutlich rutschfester ausgeführt sind. Und – was noch viel wichtiger erscheint – der Gasgriff selbst ist spürbar leichtgängiger und nicht mehr progressiv ausgelegt, was ja sowieso keiner richtig verstanden hat. Das hat zur Folge, dass der Motor nunmehr wieder sehr gefühlvoll ans Gas genommen werden kann, was sich insbesondere im Stadtverkehr und in

engen Kehren sehr positiv bemerkbar macht.

Der Vierzylinder selbst marschiert nach wie vor unspektakulär, aber sehr nachdrücklich durch sein Drehzahlband und hat lediglich im Bereich zwischen 4000 und 5000 Touren einen kleinen Durchhänger, der im Fahrbetrieb einer Atempause gleichkommt. Ansonsten besitzt der Reihenvierler ein hohes Maß an Laufkultur, und Vibrationen sind ihm selbst nahe des fünfstelligen Drehzahlbereichs fast fremd. Dazu agiert der Kardanantrieb unauffällig und überträgt die Kraft nahezu lastwechselfrei aufs Hinterrad. Geblieben ist dagegen die schwergängige, hydraulisch

betätigte Kuppelung, die das Anfahren mit der FJR nicht gerade zum Kinderspiel macht. Und immer noch muss

sich der Tourer mit einem Fünfgänge-Menü zufrieden geben, wobei ihm ein etwas länger übersetzter sechster Gang grundsätzlich nicht schlecht zu Gesicht stehen würde. Aber es muss ja noch Raum für Weiterentwicklungen geben ...

Auf der Bahn wirft die FJR so schnell nichts aus der Spur. Sie besitzt nach wie vor eine enorm hohe Grundstabilität, und selbst die riesige Tourenscheibe kann ihr nichts anhaben. Immerhin ist diese Scheibe 110 mm höher und 30 mm breiter als das Original und erreicht damit oberstes Touring-Niveau.

Fotos: C. Güldenrigg, T. Kohlmeier

FJR 1300 im Süden unterwegs mit hohem Touring-Windschild und sehr effizientem Handschutz-Set.

Zubehör-Angebot FJR 1300



Auf den ersten Blick erscheint eine FJR ja recht vollständig, aber gerade wer auf große Tour gehen möchte, findet im Yamaha-Zubehörprogramm noch einige sinnvolle Extras. Von den Qualitäten der hohen Tourenscheibe und der Handschützer konnten wir uns ja schon während des Tests überzeugen. Für die kalte Jahreszeit sollten auf jeden Fall auch die Fußschützer montiert werden, die lackiert (239 Euro) oder in Schwarz (198 Euro) zu haben sind. Wer viel Gepäck mitnehmen möchte, kommt am großen 39-Liter-Topcase (507 Euro) kaum vorbei. Auf Nummer sicher geht derjenige, der die Protektoren (167,50 Euro) montiert, um größere Beschädigungen bei leichten Umfallen auszuschließen.

Wer die Scheibe ganz hochfährt, kann zwar im Zweifelsfall nicht mehr darüber hinweggucken, aber dank ihrer verzerrfreien Optik ist dies kein wirkliches Dilemma. Im Gegenzug lassen sich mit offenem Jethelm sogar Geschwindigkeiten jenseits der 200 km/h leicht und locker ertragen.

Das hängt auch damit zusammen, dass die Scheibe wohlthuend nah am Fahrer platziert ist und dementsprechend kaum nervige Turbulenzen im Kopfbereich zulässt. Selbst der unangenehme Sogeffekt bei ausgefahrenem Windschild und hohen Geschwindigkeiten reduziert sich auf ein zwar spürbares, aber unkritisches Minimum. Warum Yamaha diesen Zubehör-Joker bei großen Tourer-Vergleichstests noch nie gezogen hat, bleibt ein Geheimnis. Wir sprechen der hohen Touringscheibe, die für 287,50 Euro zu haben ist, eine absolute TF-Empfehlung aus und tun dies auch für das Handschutz-

Die Rundinstrumente sind neuerdings komplett schwarz gehalten, der Informationsgehalt unverändert umfangreich.

Set (207,50 Euro) – zumindest im Winter. Mit diesen schnell montierten und passgenauen Auslegern werden die Hände, ähnlich wie bei BMW RT und Honda Pan European, nicht mehr direkt vom kalten Fahrtwind angeströmt und kühlen von daher wesentlich langsamer aus. In Kombination mit der serienmäßig montierten Griffheizung ein absoluter Komfort-Gewinn. Das Einzige, was nach einer vierstündi-

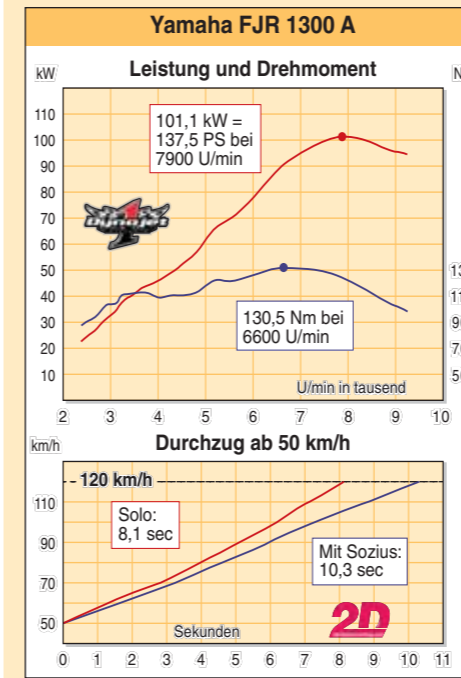
gen Regenfahrt bei Temperaturen um fünf Grad noch fröstelt, sind die Füße, für die aber auch ein entsprechendes Zubehörkit zu haben ist, das uns aber für den Testzeitraum leider nicht zur Verfügung stand.

Bei so viel Touring-Aspekten droht das sportliche Potenzial der FJR etwas unterzugehen. Zu Unrecht, denn die vollge-

tankten 298 Kilogramm lassen sich erstaunlich behände durch die kurvigen Cevennen zirkeln. Um maximale Agilität zu erhalten,

Um maximale Agilität zu erhalten, drehen wir die Feder auf »Hard«

ten, drehen wir das hintere Federbein auf »Hard«, um das Heck unter Belastung nicht all-



Technische Daten

Motor: Leistung 105,5 kW (143 PS) bei 8000/min, Drehmoment 134 Nm bei 7000/min, flüssigkeitsgek. Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Hubraum 1298 cm³, Bohrung x Hub 79 x 66,2 mm, Verdichtung 10,8 : 1, vier Ventile, zwei oben liegende Nockenwellen, Tassenstößel, Nasssumpf, Einspritzung, ø = 42 mm, E-Start, Lichtmaschine 490 W, Batterie 12 V/12 Ah, Euro 3, G-Kat, SLS

Kraftübertragung: Primärtrieb über Zahnräder, Sekundärtrieb über Kardan, hydr. betätigte Mehrscheiben-Ölbadkuppl., Fünfgang-Getriebe

Fahrwerk: Alu-Brückenrahmen, vorn Telegabel, ø = 48 mm, Federbasis, Zug- und Druckstufe einstellbar, hinten Alu-Zweiarmschwinge, Zentralfederbein, Federbasis, Zugstufe einstellbar, Federweg v./h. 135/125 mm, LM-Gussräder, v. 3.50 x 17, h. 5.50 x 17, Reifendimension vorn 120/70 ZR 17, hinten 180/55 ZR 17, Bereifung Bridgestone BT 021, Bremse vorn Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln, ø = 320 mm, hinten

Einzelscheibe mit Einkolben-Schwimmsattel, ø = 282 mm, Verbundbremse, ABS

Maße und Gewichte: Gesamtlänge/-breite 2195/750 mm, Lenkerbreite/-höhe 720/1040 mm, Sitzhöhe 790-810 mm, Fußrastenhöhe 320 mm, Radstand 1515 mm, Nachlauf 109 mm, Lenkwinkel 64 Grad, Leergewicht 298 kg, max. Zuladung 200 kg, Tank 25 l

Messwerte: Höchstgeschwindigkeit solo 245 km/h
Durchzug 50-120 km/h im letzten Gang: solo/2. Pers. 8,0/10,3 s

Verbrauch (Normal):
Landstraße: 5,5 l/100 km
Autobahn (130): 5,6 l/100 km
Reichweite (Landstraße/BAB): 454/446 km

Kosten: Basispreis: 15.750 Euro (zzgl. Nk.)

Wartungsintervalle: Inspektion bei 1000 km (1,2 Std.)
dann alle 10.000 km (1,2-2,3 Std.)

zu tief absinken zu lassen. Im Umkehrschluss erhalten wir mehr Last aufs Vorderrad, einen steileren Lenkwinkel und ein Plus an Handling. Die Gabel spannen wir dagegen nicht vor (vier Ringe sichtbar) und öffnen sowohl Zug- als auch Druckstufe sieben bis zehn Klicks. Das Setting verspricht einen gesunden Kompromiss zwischen sportlich straff und gutem Komfort.

Einige Kritik musste sich das etwas behäbig agierende ABS der FJR in den letzten Jahren gefallen lassen. Dabei gehörten die Bremsleistungen der Kombibremse wahrlich nicht zu den schlechtesten, aber sowohl das Ansprech- als auch das Regelverhalten des ABS ließen in der Qualität zu wünschen übrig. Das neue System agiert nunmehr dreistufig (Auf-Zu-Halten) und hat im Vergleich zum bis dato verwendeten zweistufigen Modell (Auf-Zu) den Vorteil kürzerer Regelintervalle. Das bekommt der Fahrer auch sehr deutlich von Hand- und Fußbremshebel gemeldet, die weniger stark pulsieren. Vorteile fährt das neue ABS auch bei Reibwertsprüngen, sprich beim Wechsel zwi-

schen unterschiedlich griffigen Fahrbahnbelägen im Regelbereich ein. Hier agiert das System deutlich schneller und präziser, längere Radstillstände, wie sie noch beim alten ABS spürbar waren, sind jetzt passé. Wobei die Kombibremse nach wie vor hohe Hand- und Fußkräfte einfordert und in

der Dosierbarkeit noch zulegen könnte. Unterm Strich ist die FJR 1300 anno 2008 also wieder ein Stück weit besser geworden. Wer noch mehr Touring will, bekommt mit dem hauseigenen Zubehör sogar hervorragenden Wind- und Wetterschutz geliefert. Der Aufpreis dafür ist zu

verkräften, da die kalkulierten 15.750 Euro für die FJR nach wie vor auch in diesem Jahr Bestand haben.

Till Kohlmeier

Kein Ziel zu weit, keine Kurve zu nah: Yamahas FJR ist weiter gereift und gehört auch 2008 zu den Top-Tourern.

