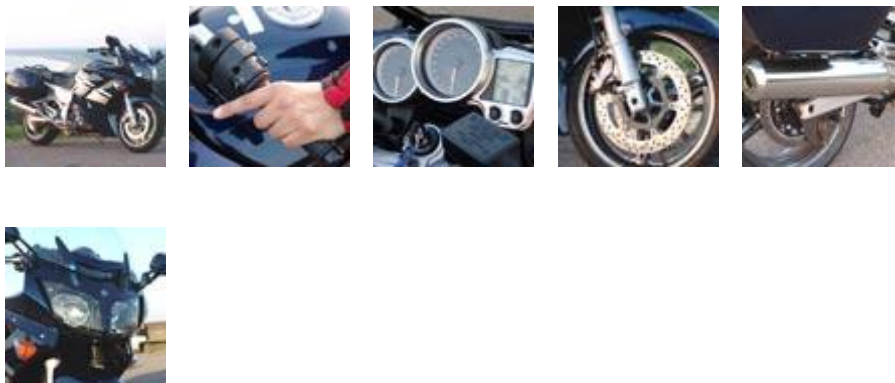


Komforten i højsædet

20.000 kr. oven i normalprisen på 270.000 kr. koster det, hvis du vælger Yamaha's FJR 1300 AS cybertourer med YCC-S automatkobling (Yamaha Chip Controlled Shift) i stedet for den almindelige 5-gears udgave. Merprisen sparer din venstrehånd for lidt arbejde, men det er især motorcyklens bremsere og langturskomfort, der imponerer MC-Basens testkørere.

15-08-2006 | Af: Peter Rahbek



En lang række små detaljeforbedringer på kåben, chassiset, bremserne og instrumenteringen gør den seneste udgave af Yamaha FJR 1300 til en betydeligt bedre motorcykel end de i forvejen kompetente forgængere. Så det er ikke uden grund når den store cybertourer flere gange i træk har høstet ærestitler som "Bike of the Year" og lignende.

Alt ved FJR 1300 handler om komfort og overlegen ydelse. Motorens 145 hk leveres fx med stoisk ro og et prisværdigt lavt støjniveau. Og det er overhovedet intet problem at rejse med marchhastigheder på pænt over 200 km/t i timevis, hvis forholdene på de tyske autostradaer tillader det.

Kørestillingen er lige i øjet og den aerodynamiske/vejræssige beskyttelse er yderst behagelig. Endvidere kan FJR 1300 uden de helt store indgreb trimmes efter behov, både mht. sædehøjde (manuel) og kåbeglas-højden, der justeres elektrisk. Selv omstilling af motorcyklens affjedring fra solo-kørsel til befordring af passager klares nemt, for man kan på sekunder og helt uden anstrengelse koble en ekstra fjeder ind på den bageste støddæmper blot ved at vippe en omskifter.

Stellet er udformet som en lav og meget vridningsstabil monocoque-ramme i aluminium. Her indgår motorhuset som afstivende komponent, mens hjulføringen varetages af en velafstemt konventionel teleskopforgaffel samt en stærk kardan-svinggaffel helt uden momentafkobling eller lignende spidsfindigheder. Mange vil undre sig over at det går godt, og flere hundrede motorcykeljournalister verden over undrer sig en del over at Yamaha (i hvert fald for en tid) helt har opgivet navcenter-styring, omega-rammer og lignende finesser som dem vi i sin tid så både hos Yamaha og konkurrenterne såsom fx Honda og BMW. Men nej, Yamaha satser på almindelig kendt teknik og har til gengæld finpudset konceptet for tredje gang, så 2006-udgaven af FJR 1300 er den hidtil bedste.

Rullekomfort og overlegen vejrbeskyttelse betyder åbenbart meget for FJR's målgruppe, for 2006-udgaven af den store Yamaha er et sandt orgie i harmoni. Cyklen virker umiddelbart så solid, at man hurtigt fristes til at køre den rigtig aktivt - ja, nærmest sporty, selv om vægten

er alt for høj og affjedring virker for blød til dette. Her ville det være godt med lidt flere trimmemuligheder og/eller en anelse hårdere og fastere grundafstemning, men så var de ældre kørere nok blevet stødt!?

Hvor den almindelige FJR 1300 A nu leveres med ABS-bremser og 5-trins gearkasse som standard, da har Yamaha til denne sæson valgt at lancere en 20.000 kr. dyrere komfort-udgave med tillægsbogstaverne AS YCC-S. Her er den traditionelle kobling erstattet med en automatisk, mikroprocessor-styret elektrisk kobling, der både udløses ved aktivering af gearpedalen og det fingerbetjente elektriske gearskifte eller når du lukker så meget af for gassen, at maskinen ellers ville slæbe sig af sted i tomgang.

Lad det være sagt med det samme: Det er helt imponerende så velafstemt YCC-S styreelektronikken er, for under 95 procent af den daglige kørsel fungerer den dyre FJR 1300 helt identisk med den 20.000 kr. billigere standardudgave. Den eneste forskel er, at første gear ligger et klik opad, akkurat som andet gear på normale maskiner, mens de efterfølgende fire gear skiftes imellem på helt normal vis. Frigearet ligger med andre ord nederst. Og hele gearkassens indre er reelt identisk med den almindelige udgave.

Det er således primært koblingen, der skiller sig ud ved at være aktiveret af store elektromagnetiske solenoider, ligesom gearpedalen her fungerer som en elektrisk dobbelt-switch, der via andre solenoider få gearkassens indmad til at skifte samtidig med at koblingen trækkes.

Uanset om du skifter ved maksimale omdrejninger eller vælger at shortshifte for at få bedre benzinøkonomi, skifter YCC-S NÆSTEN lige så hurtigt, smidigt og fornuftigt som de fleste erfarne kørere evner. Men kun næsten, for rigtigt dygtige og fintfølede motorcyklister evner både at skifte endnu hurtigere og endnu smidigere end elektronikken, hvilket muliggør endnu kortere accelerationstider og - mere væsentligt - mærkbart mindre ryk i transmissionen.

Vi har kørt pænt over 1700 kilometer på YCC-S og er nu overbeviste om, at vi selv formår at bruge koblingen bedre end YCC-S. Tydeligst er ulempen ved YCC-S når du føler dig frem i tæt bytrafik eller skal foretage ranger-manøvrer og U-vendinger. Her reagerer YCC-S koblingen kun hvis du giver så meget gas at der kommer reel fart på motorcyklen, og så er det pludselig svært at køre ultra langsomt med helt optimal smidighed.

Til gengæld kan gangbesværede og delvist handicappede motorcyklister nu håndtere en FJR 1300 AS YCC-S helt uden brug af gearpedalen, for ved tryk på en knap kan man tilkoble de to ekstra gearswitches til henholdsvis venstre hånds pege- og tommelfinger, som forestår gearskiftet. Således kan man nu klare sig ved blot at strække venstrehåndens fingre lidt ekstraordinært. Vi synes dog at kontakterne sidder lige lovlig langt væk fra håndroden til at fortjene rosen "perfekt placeret".

Vores samlede vurdering er med andre ord, at de 20.000 kroners merpris for YCC-S er spildt så længe gearkassen ikke er helt automatisk. Vi foretrækker klart FJR med den almindelige, manuelle kobling. Den er immervæk BÅDE nogle kilogram lettere, væsentligt smidigere og lidt hurtigere, og så sættes den på asfalten med et økonomisk forspring svarende til rundt regnet 2000 liter benzin. Hvilket igen modsvarer små 30.000 kilometers kørsel. Det tæller da også!

En ganske særlig ros fortjener den nye FJR 1300 under alle omstændigheder uanset du vælger den semi-automatiske eller manuelle udgave: De nyudviklede ABS-bremser er aldeles fremragende og især de helstøbte Nissin calipere foran giver en helt overlegen føling samtidig med at de har rigelige kræfter til endog meget sporty indbremsninger med en 100 kg tung passager bagpå. FJR 1300 kan faktisk køres og bremses så hårdt, at der skal superkompetente landevejs- eller sportsbikes til at gøre det bedre.

Også bagbremsen imponerer ved at være meget mere end blot en støttebremse. Bruger du den optimalt kan FJR 1300 standses virkelig kvikt uden at forgafelen banker i bund. Men nøjes du med bremsegrebet risikerer du at afsløre FJR'ens eneste afstemningsmæssige svaghed: At komforten trods alt har overtaget.

Også instrumenteringen og aerodynamikken er forbedret. Små ændringer på frontkåben og kåbeglasset har medført et forbedret airflow forbi styrthjelmene når man kører stærkt, og tilsvarende justeringer på sædehøjden, sædeudformningen og fodhvilernes placering har gjort FJR 1300 en tand bedre for store kørere. Det værdsættes.

FJR 1300 er godt nok kostbar, men bestemt ikke urimeligt dyr. Vi anbefaler dig at vælge den manuelle udgave og spare de 20.000 kr. som elektronikken koster. Ikke fordi Yamaha ikke har løst opgaven tilfredsstillende, men fordi fordelene ved YCC-S er alt for små til at retfærdiggøre yderligere 20.000 kroners afskrivning.

Yamaha FJR 1300 AS YCC-S - kort og kontant

- + Overlegen cybertourer i topkvalitet**
- + Superbremser, også med passager**
- + Smidig, stærk motor kan lide at snurre**
- + Komforten og udstyret er helt i top**
- + Kan klare 250.000 km uden problemer**
- YCC-S automatkobling er overflødig**
- Bundtræk i underkanten med passager**
- Mere komfort end sport - trods 145 hk!**
- Affjedringens trimmeregister ret lille**
- Prisen er snart over BMW-niveau!**