# YAMAHA FJR 1300 A

## Angriff auf den BMW-Freistaat, die Zweite. Seit 2001 räumt der Vierzylinder von Yamaha mit etlichen Vorurteilen auf: Tourenschiffe müssen nicht behäbig stampfen, sie können auch schleunigst abdampfen. Als Update hat der Fernreisesprinter mit Sportlerherz nun das ABS an Bord.

Yamahas FJR 1300 sorgte von Anfang an für wenig Debatten in der Redaktion. Der Reihenvierer galt als perfekter Fernreisetourer mit einem für diese Kategorie einmalig sportlichem Potenzial. Deshalb hieß die Botschaft an die Konstrukteure: Weitermachen! Das Konzept, das als komplette Neuentwicklung 2001 das Licht der Zweiradwelt erblickte, würde problemlos auch die nächsten fünf Jahre verkraften. Es gibt andere Hersteller, die ihre Reisebrigade - ohne mit der Wimper zu zucken - über die doppelte Anzahl der Jahre im Programm behält. Doch halt, da war doch was. Denn wenn man durch die Testberichte der ersten 1300er Generation zappt, taucht immer wieder das Kürzel ABS auf. Stets verbunden mit dem Wort „Fehlt".

Zweifelsohne: Da steht ein formidabler, bärenstarker Big Block, der alles hat, was das Tourerherz begehrt: wartungsarmer Kardan, fein integrierte Kofferhalter, elektrisch justierbares Windschild, bequemes Sitzkissen. Bis hierhin passt das Profil auch exakt auf die Alpen-Nordsee-Sprinter der Bayern. Doch während bei denen das oben erwähnte Kürzel bereits in der serienmäßigen Ausstattung steht, tauchte es bei Yamaha noch nicht einmal als optionales Zubehör auf. War das die Crux des Nippon-Tourers? Beim Blick in die jüngere Modellgeschichte hat Yamahas Entwicklungsabteilung dann angefangen, die Stirn in krause Falten zu legen. Da gab es doch schon mal eine FJ 1200 A mit ABS. Und dann - das leidvolle Thema GTS 1000. Das Motorrad, das Angstperlen auf viele Stammtische tropfen ließ: Darf so etwas ein Motorrad sein? In den konservativen Bikerkreisen fand die Achsschenkelgelenkte 1000er keine Gnade. Obwohl sie zu Beginn der neunziger Jahre mit so zukunftsweisenden Details wie ABS und geregeltem Drei-Wege-Kat ausgestattet war. Warum lässt man nun das Motorrad, das der Projektleiter der FJR, Hiroshi Komatsubara gerne mit dem japanischen Hochgeschwindigkeitszug Shinkansen auf eine Stufe stellt, ohne ABS losspurten?

Man lässt es ja nicht mehr. Auch die FJR wird ab Modell 2003 serienmäßig anti-blockieren, das ist auf jeden Fall sicher. Allerdings bleibt die Frage: Wie sicher bremst das denn? Hier kommen zwei Gedanken gleichermaßen zum Tragen: Der erste beschäftigt sich mit dem gerne erhobenen Zeigefinger und plädiert ohne Einschränkungen pro ABS: Denn gerade in Gefahrensituationen, wo ohne zu fackeln mit voller Wucht in die Eisen zu langen ist, kann kein menschlicher Finger die Dosierarbeit des elektronischen geregelten Systems leisten, von widrigen Umständen ganz zu schweigen.

Zweifelsohne ist Yamaha zu diesem Schritt zu beglückwünschen, gerade den Paradetourer so auszustatten. Doch, und das ist der zweite Gedanke, der angeführt werden muss: In punkto Ansprechverhalten und Dosierbarkeit muss das Ingenieurhirn salopp formuliert, „noch mal drübergehen". Bei Vollbremsungen aus 150 km/h spricht die Bremse zwar sehr sauber an, ohne sofort in den Regelbereich hineinzukommen. Doch wenn die mit Fahrer rund 360 Kilogramm schwere Fuhre auf 70 km/h herunter gebremst ist, beginnt das System, die Blockadegefahr mit äußerst groben Intervallstößen aufzulösen. Diese harten Blöcke sind nicht nur durch kräftiges Pulsieren in Hand- und Fußbremshebel zu spüren. Gleichzeitig schiebt sich die komplette Fuhre beim elektronisch befohlenen Öffnen der Bremszangen gerade im letzten Bremsdrittel mit spürbaren Ruckeln vorwärts. Wer am Anfang nicht darauf eingestellt ist, lässt vor Überraschung den Hebel wieder los. Hier wünscht man sich die sehr viel feineren Regelintervalle des BMW-Integral-ABS.

Das ändert jedoch nichts daran, dass man in Situationen, wo der kraftvolle Griff überlebenswichtig ist, auch dementsprechend zulangen kann. Und das Publikum, das bislang auf die FJR abgefahren ist, wird gerade dieses Bauteil mit einem anerkennenden Nicken begrüßen. Sammelt sie doch schnell pro Jahr bis zu 20000 Kilometer auf europäischen Fernstraßen. Und das bei Wind und Wetter. Von den Situationen, bei denen ein Anti-Blockiersystem nicht schlecht gewesen wäre, können sie etliche aus dem Ärmel schütteln. Ganz in deren Sinne hat Yamaha an weiteren Details gefeilt, die schnellen Touristen entgegenkommen. Ein Staufach im Seitenteil, das bei ausgeschalteter Zündung automatisch verriegelt, nimmt Kleinigkeiten auf. Ab Werk ist die FJR mit einer elektronischen Wegfahrsperre ausgestattet. Trotzdem kann man immer noch auf altbewährte Technik setzen und beim Händler ein Bügelschloss erstehen, das unter die Sitzbank passt. Wer gleich die in Fahrzeugfarbe lackierten Koffer mitordert, wird erfreut zur Kenntnis nehmen, dass die Leuchtweite der gut ausleuchtenden Freiformflächen-Scheinweiter neuerdings regulierbar ist. Wie viele andere Hersteller rüstet auch Yamaha seine Modelle mit einer Dauerlichtschaltung aus. Besonders gefällt, dass die FJR bei eingeschalteter Zündung verbraucherschonend auf Standlicht schaltet. Erst wenn der Motor läuft, geht auch das Fahrlicht an. Ebenso werden Kleinigkeiten wie der Lackschutz an der Kofferhalterungen, Restsprit-Kilometerzähler und ohne Werkzeug einstellbare Federelemente vorne wie hinten von erfahrenen Motorradtouristen positiv verbucht. Trotzdem bleiben neben dem grobmotorischen ABS einzelne Punkte, die dem Tourenfreund noch mehr gefallen würden. Ganz oben auf der Wunschliste steht eine weitere Gangstufe mit dem Charakter eines Drehzahl- und Verbrauchsenkenden Overdrives. Gleich dahinter folgt die Neuprogrammierung eines Schaltkreises. Ansonsten fragt man sich bei jedem Tankstopp, warum die Windschutzscheibe bei ausgeschaltetem Motor immer wieder in Grundstellung zurückfahren muss.

**Fazit:**

**Mit Kardan, Kofferträgern und ABS landet die Yamaha FJR 1300 schnell im Raster der dicken Reiseschiffe. Doch viel lieber geht sie mit sportlichem Fahrwerk und druckvollem Motor als Rasante Reisehummel auf Kilometer-Jagd.**