

MARATHON - SPINTER (100000 km- Dauertest)

Lange Strecken mit hohem Durchschnittstempo zu bewältigen ist eine Spezialität der Yamaha FJR 1300. Aber wie sieht die Technik nach 100.000 Kilometern aus ?

Jetzt weiß ich, was dieses Lächeln auf dem Gesicht unseres Fuhrparkleiters Gerry zu bedeuten hatte, als er mir die Schlüssel der FJR 1300 in die Hand drückte. Jetzt, wo der Zeiger des Drehzahlmessers kurz vor dem roten Bereich steht, ich krampfhaft im Getriebe nach dem nicht vorhandenen sechsten Gang suche und sich mir das enorme Leistungspotential des Yamaha-Tourers erschließt, breitet sich auf meinem Gesicht ein ähnliches Lächeln aus. Eigentlich wollte ich nur ein Motorrad haben, mit dem ich relaxed Kilometer fressen kann, um von Stuttgart nach Köln zu fahren. Und nun das: Leicht geduckt hinter der hochgefahrenen Verkleidungsscheibe, habe ich den Hahn voll gespannt und damit quasi die linke Spur der Autobahn für mich gepachtet. Obwohl es meine rechte Hand ist, die das Tempo bestimmt, bin ich mir keiner Schuld bewusst. Die FJR hat mich auf die linke Spur verführt. Das stabile Fahrverhalten, aber vor allen Dingen das bärenstarke Triebwerk mit der kurzen Übersetzung machen die Autobahnbolzerei zum reinsten Vergnügen. Dabei verhilft der 25 Liter große Blechtank, der Magnet-Tankrucksäcken sicheren Halt bietet, zu beachtlichen Reichweiten von über 500 Kilometern. Natürlich nicht ständig unter Vollast, da kann der Verbrauch mal schnell in den zweistelligen Bereich klettern. Im Durchschnitt begnügt sich die Dauertest-FJR mit 6,9 Litern Normalbenzin. Angesichts der zur Verfügung stehenden Leistung und dem hohen Gewicht von 270 Kilogramm vollgetankt ein akzeptabler Wert. Wer es ruhig angehen lässt, erlebt die 1300er-Yamaha sogar als Spritknäuserer. Von Werten um die fünf Liter ist im Fahrtenbuch zu lesen. Dabei sorgen zwei Dreiwege-Katalysatoren und ein Sekundärluftsystem dafür, dass die Umwelt nicht mehr als nötig belastet wird.

Zwiespältig sind die Meinungen über den in der Höhe verstellbaren Windschutz. Kleinere Fahrer freuen sich bei hochgefahrener Scheibe über einen guten Schutz, doch bei höherer Geschwindigkeit ermüdet eine Sogwirkung den Schulterbereich. Für großgewachsene Menschen ist es ratsam, den Windschild bei mittleren Tempi und aufrechter Sitzposition auf der Autobahn in der unteren Stellung zu lassen. So liegt der Helm zwar voll im Fahrtwind, was aber immer noch angenehmer ist als die lauten Verwirbelungen, welche die hochgefahrere Scheibe verursacht. Lästig bei längeren Touren mit gleichbleibender Geschwindigkeit sind die feinen Vibrationen in den Lenkerhälften bei 6500 Umdrehungen, die eingeschlafene Hände verursachen. Alles andere als einschläfernd ist das Fahrwerk der FJR. Mit einer straffen Einstellung (voll vorgespanntes Federbein, Zugstufe acht Klicks geöffnet, die 48er-Telegabel bis auf zwei Ringe vorgespannt, Zug- und Druckstufe jeweils zehn Klicks geöffnet) wedelt sie behände über kurvige Sträßchen der Eifel, auf denen ich die restlichen Kilometer nach Köln zurücklege.

Lediglich die bei sportlicher Fahrweise früh aufsetzenden Nippel an den Fußrasten mahnen beim Kurvenrübern zur Vorsicht. Besonders bemerkenswert ist das unverändert direkte und präzise Fahrverhalten, obwohl der Kilometerzähler kurz vor der magischen 100.000er-Marke steht, die die Yamaha vom MOTORRAD-Dauertest-Stress erlöst.

100.000 Kilometer, die für den Tourer nicht nur durch den hohen Vollgasanteil auf der Autobahn eine besondere Bewährungsprobe darstellten. Abgesehen von zwei kleinen Unfallschäden, die bei 43.000 und bei 82.000 Kilometern zu unplanmäßigen Werkstattaufenthalten führten, waren kurz vor Testende noch zwei nicht vorgesehene Boxenstopps fällig. Ein lautes Heulen im Antriebsstrang kündigte bei 76.000 Kilometern ein defektes Wälzlager des Hinterachsritzels an, welches auf Garantie gewechselt wurde. Der zweite Schaden betraf die Elektrik. Gewöhnlich sorgen die hellen Multirefektor-Scheinwerfer für Licht im Dunkeln. Nicht so jedoch bei 92.555 Kilometern, als die komplette Beleuchtung ausgefallen ist und gleichzeitig noch die Benzinpumpe ihren Dienst versagte, was den FJR-Fahrer zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel zwang. Mittels eines neuen Kabelstrangs war der Elektronikdefekt rasch behoben. Auch für diese Reparatur übernahm Yamaha die Kosten.

Fast eine Lappalie war die verzogene hintere Brems Scheibe, die die Werkstatt nach 39.464 Kilometern auf Garantie tauschte. Ebenso als normal gilt das Erneuern der Kupplung bei Kilometerstand 83.550. Der Wechsel von Lamellen, Stahlscheiben und Federn schlug mit 304,30 Euro zu Buche. Als kleiner Schönheitsfehler können die zu Testende einseitig abgefahrenen Bremsbeläge verbucht werden. Durch einen Montagefehler lag ein Belag ständig an der Scheibe an. Mehr als ein Schönheitsfehler waren anfangs die undichten Wellendichtringe des Kardans. Nach einer Umrüstaktion war das Problem, von dem übrigens die Dauertestmaschine nicht betroffen war, behoben. Ansonsten spulte die FJR 1300 ihr Marathonprogramm absolut zuverlässig und zum Teil unter widrigsten Bedingungen ab. Kälte, Nässe und sogar Schnee steckte sie locker weg.

Dafür kann es für den Yamaha-Treiber bei schönstem Sommerwetter im Stop-and-Go-Verkehr unangenehm werden. Rahmen und Tank heizen sich bei hohen Außentemperaturen und mangelndem Fahrtwind dermaßen auf, dass im Fahrtenbuch sogar von einem "Eierkocher" die Rede ist. Ein Ärgernis, das vom großen, gekapselten Vierzylindermotor ausgeht und von der mächtigen Rahmenkonstruktion, die die Wärme weiterleitet, begünstigt wird. Die Stunde der Wahrheit schlägt für die FJR beim Zerlegetermin. Nun wird schonungslos offen gelegt, wie es in ihrem Innersten aussieht. Beim Auseinanderbauen des Getriebes die erste Entdeckung: Die Mutter, die das Kegelrad auf der Vorgelegewelle fixiert, sitzt nur noch lose auf dem Gewinde, und das dazugehörige Sicherungsblech fällt uns in zwei Teilen entgegen. Die Verzahnung des Kegelrads und der Vorgelegewelle ist ausgeschlagen. Laut Yamaha hat wahrscheinlich die Verschraubung ihre Vorspannung verloren, wodurch das Sicherungsblech samt Verzahnung zerstört wurde.

Dafür kann es für den Yamaha-Treiber bei schönstem Sommerwetter im Stop-and-Go-Verkehr unangenehm werden. Rahmen und Tank heizen sich bei hohen Außentemperaturen und mangelndem Fahrtwind dermaßen

auf, dass im Fahrtenbuch sogar von einem "Eierkocher" die Rede ist. Ein Ärgernis, das vom großen, gekapselten Vierzylindermotor ausgeht und von der mächtigen Rahmenkonstruktion, die die Wärme weiterleitet, begünstigt wird. Die Stunde der Wahrheit schlägt für die FJR beim Zerlegetermin. Nun wird schonungslos offen gelegt, wie es in ihrem Innersten aussieht. Beim Auseinanderbauen des Getriebes die erste Entdeckung: Die Mutter, die das Kegelrad auf der Vorgelegewelle fixiert, sitzt nur noch lose auf dem Gewinde, und das dazugehörige Sicherungsblech fällt uns in zwei Teilen entgegen. Die Verzahnung des Kegelrads und der Vorgelegewelle ist ausgeschlagen. Laut Yamaha hat wahrscheinlich die Verschraubung ihre Vorspannung verloren, wodurch das Sicherungsblech samt Verzahnung zerstört wurde.

Davon abgesehen präsentieren sich die Innereien der FJR in hervorragendem Zustand. Besonders dem Getriebe, der Ölpumpe sowie Kupplungskorb und -nabe sind die 100.000 Kilometer nicht anzusehen. Und so gut wie von innen präsentiert sich der Tourer auch von außen. Von mangelhafter Lackqualität, wie sie von mehreren Lesern moniert wird, kann bei der Langstrecken-Testmaschine nicht die Rede sein. Obwohl Tausende von Kilometern mit komplettem Gepäck wie Tankrucksack, Koffern und Gepäckrolle hinter ihr liegen, zeigt sich der Lack in erstaunlich gutem Zustand. Ebenso bescheinigt ein Experte bei einer Begutachtung im Rahmen eines Qualitätstests der Yamaha einen sehr hohen Standard. Schwierigkeiten bei der Lackierung der Koffer in Form von Staubpartikeleinschlüssen sind Yamaha dagegen bekannt. Entsprechende Koffer mit Lackmängeln werden anstandslos umgetauscht.

Die Bilanz nach 100.000 Kilometern ist also insgesamt positiv. Sieht man mal vom verzogenen ersten Zylinder und der verschlissenen Vorgelegewelle im Getriebe samt Kettenrad ab. Der kraftvolle Tourer überzeugt mit hervorragenden Langstreckenqualitäten, einem hohen Qualitätsstandard und abseits der Autobahn mit einem tollen Handling. Entsprechend gut verkaufte sich Yamaha FJR 1300. Bis Ende August dieses Jahres wurden 2500 Stück ausgeliefert. Erfreulich für die Käufer sind die langen Inspektionsintervalle von 10.000 Kilometern. Wünschenswert für das Nachfolge-Modell wäre jedoch ein als Overdrive ausgelegter sechster Gang zur Drehzahlminderung beim Dahingleiten auf der Autobahn. Allerdings hätte ich dann keine Ausrede mehr, wenn ich das nächste Mal mit einer FJR die linke Spur belagere. Ich würde ja den beruhigend wirkenden Overdrive finden.

Yamaha nimmt Stellung ...

... zu der von den Lesern beanstandeten Lackierung von Tank und Koffern.

Die Umstellung auf umweltfreundliche, wasserlösliche Lacke brachte eine Einbuße der Lackhärte mit sich, eine Änderung ist nicht möglich. Bei den Koffern sind Qualitätsschwankungen der Lackierung bekannt. Mangelhaft lackierte Koffer werden ausgetauscht.

... zum geringen Koffervolumen

Zusätzlich zu den Koffern hat Yamaha ab Mai 2003 die Verwendung eines Topcase freigegeben, das weiteres Stauvolumen bietet.

... zu der heißen Abluft des Motors, die bei höheren Temperaturen für den Fahrer ausgesprochen lästig ist.

Die heiße Abluft ist ein Problem des großen, abgekapselten Motors. Bedingt durch die Rahmenbauart und die Vollverkleidung ist eine effektivere Wärmeabfuhr nicht möglich. Allerdings erhielt die Tankunterseite ab dem Modell 2002 eine Wärmedämmung.

... zu undichten Wellendichtringen am Kardanantrieb

Nach der Umrüstung auf geänderte Wellendichtringe ist dieses Problem behoben.

... zu der ausgeschlagenen Verzahnung des Kegelrads der vorderen Kardanumlenkung

Die Ursache ist unklar. Wahrscheinlich hat die Verschraubung ihre Vorspannung verloren, wodurch das Sicherungsblech samt Verzahnung beschädigt wurde.

... zum defekten Wälzlager der Ritzellagerung bei Kilometerstand 83.000

In diesem Punkt sind uns keine weiteren Probleme bekannt.

... zu den störenden Vibrationen ab 6000 U/min, der kurzen Gesamtübersetzung bzw. dem fehlenden sechsten Gang, der groben ABS-Regelung und der vor allem in den unteren Gängen hakigen Schaltung

Alle diese Beanstandungen werden an die Produktplaner kommuniziert. Bei der aktuellen Modellgeneration sind in dieser Hinsicht keine Änderungen zu erwarten.

... zum oval verformten ersten Zylinder

Die Ursache hierfür ist unklar und bislang ein Einzelfall. Fakt ist, dass die Prüfstandsmessungen keine Leistungseinbußen zeigten und auch kein erhöhter Ölverbrauch festgestellt wurde. Man kann also davon ausgehen, dass der Motor seinen Dienst noch viele 1000 Kilometer weiter klaglos geleistet hätte.

Reifenempfehlung

Der serienmäßig montierte **Metzeler ME Z4** mit der Sonderkennung U vorne und J hinten ist für die FJR 1300 nur bedingt empfehlenswert. Der hohen Lebensdauer von über 15.000 Kilometern auf dem Vorderrad und bis zu gut 10.000 Kilometern hinten stehen ein träges Handling und nur mäßiger Grip gegenüber. Dafür bleibt der ME Z4 mit seinem Null-Grad-Stahlgürtel selbst mit hoher Laufleistung bei Topspeed sehr stabil. Auch wellige Fahrbahnen können die FJR nicht aus der Ruhe bringen. Ein Reifen für alle, die viele Kilometer auf der Autobahn zurücklegen und sich auf Serpentinauen zurückhalten können.

Eine Empfehlung ist der **Bridgestone BT 020** in N-Spezifikation vorne und hinten. Diese Reifenpaarung kommt zwar nicht an die Laufleistung des ME Z4 heran, verleiht der FJR aber deutlich mehr Handlichkeit. Neben seinem geringen Aufstellmoment überzeugt der BT 020 mit hoher Lenkpräzision. Er folgt exakt dem einmal eingeschlagenen Kurs. Auf hohem Niveau liegt auch die Haftung, sowohl auf trockener wie auf nasser Fahrbahn. Ein perfekter Reifen zum Kurvenrübern. Wichtig ist beim Bridgestone die N-Spezifikation. Der normale BT 020 ist ebenfalls freigegeben, er neigt mit zunehmender Laufleistung und voller Beladung jedoch zu Shimmy.

Durchweg positive Resonanz erhielt der **Dunlop D 205**. Angefangen von einer guten Laufleistung von 8600 Kilometern auf dem Hinterrad über ein neutrales Fahrverhalten bis hin zum sehr guten Geradeauslauf sammelt der Dunlop Pluspunkte. Auch bei hoher Laufleistung verliert der D 205 nichts von seinem neutralen Fahrverhalten. Der Grip ist für tourenmäßiges Fahren befriedigend, für sportliche Fahrweise allerdings gerade noch ausreichend. Einziger Wermutstropfen des Dunlop ist das hohe Aufstellmoment beim Bremsen.

Eine unglückliche Kombination ist die FJR mit Michelin-Reifen. Egal, ob **Macadam 100 X** oder **Pilot Road**, die positiven Eindrücke halten sich in Grenzen. Während den Pilot Road zumindest eine hohe Stabilität im Hochgeschwindigkeitsbereich auszeichnet, wirkt der Macadam 100 X eher kippelig und unpräzise, was sich mit zunehmender Laufleistung nochmals verschlimmert. Besonders beim Einlenken macht dieser Michelin eine saubere Linienwahl schwierig. Handling und Zielgenauigkeit sind sowohl beim 100 X als auch beim Pilot Road nur Durchschnitt. Leichte Besserung brachte eine Erhöhung des Luftdrucks im Vorderrad auf 2,6 bar. Der Pilot Road überzeugt zumindest mit einem breiten Grenzbereich bei nasser Fahrbahn.

Von der Konstruktion her ist der **Pirelli MTR 23/24** dem Metzeler ME Z4 sehr ähnlich, unterscheidet sich im Fahrverhalten und in der Laufleistung aber deutlich. Viel handlicher und mit präzisiertem Einlenkverhalten erreicht der Pirelli fast das Bridgestone-Niveau, stellt sich beim Bremsen in Schräglage jedoch auf. Abgesehen von der niedrigen Laufleistung ist der Pirelli gegenüber dem ME Z4 die bessere Wahl. Insgesamt sei angemerkt, dass die FJR sehr sensibel auf Reifenveränderungen reagiert.