

Yamaha FJR 1300 ABS

Erster Test des Sporttourers mit Bremshilfe

Der Nutzen von Antiblockiersystemen spricht sich auch bis Japan herum: Yamaha stattet zur neuen Saison die erfolgreiche FJR 1300 mit einem ABS aus.

Vorweg die schlechte Nachricht: Yamaha hat die FJR 1300 aus dem Programm genommen. Das Motorrad, das sämtliche Vergleichstests gewann; das Motorrad, das sich in den letzten Jahren so gut verkaufte wie kein anderes im Sporttourer-Segment - dieses Motorrad verschwindet sang- und klanglos aus der Yamaha-Modellpalette. Jetzt die gute Nachricht: Yamaha führt 2003 eine FJR 1300 A im Programm, und das A steht für Anti-Blockier-System. Na endlich, werden viele Händler, Endverbraucher und Motorradtester aufatmen, die das im Frühjahr 2001 vehement moniert hatten. Zur Saison 2003 hat Yamahas Vorzeigetourer die höheren Weihen eines bayerischen Reisemotorrades erreicht. Weil das Verlangen nach diesem Sicherheitsfeature so allumfassend war, beschert Yamaha Motor Deutschland dem hiesigen Markt ausschließlich die „A-Klasse“, während weltweit nebenher noch die Basisversion ohne Bremsunterstützung angeboten wird. Das ist nicht schlimm, denn der preisliche Abstand zwischen beiden modellgepflegten Varianten wäre nur minimal gewesen und in Kenntnis der enormen ABS-Quote bei BMW von 80 Prozent erspart Yamaha sich und seinen Händlern einen vorhersehbaren Ladenhüter - recht so.

Die Beliebtheit der FJR kommt nicht von ungefähr: Als erstes Reisemotorrad überhaupt verknüpft sie Sport und Tour gleichberechtigt. Das liegt in erster Linie an ihrem Dynamik-Potenzial, welches Tourenfahrer bislang nur vom Hörensagen bei Stopps an Hockenheim- oder Nürburgring kannten. Verantwortlich dafür ist in erster Linie dieser Bulle von einem Motor. Basierend auf den bei der R1 gewonnenen Erkenntnissen, zeigt der FJR-Four Konstruktionsmerkmale wie ein Supersportler. Die Zylinder sind für weniger Reibung direkt beschichtet, Kurbelgehäuse und Zylinder bilden zwecks größerer Steifigkeit und exakterer Fertigung eine Einheit, das Getriebe ist platzsparend hinter der Zylinderbank platziert. Für eine artgerechte Umlenkung der Kraft für den von Tourenfahrern einzig tolerierten Kardantrieb wurde eine Vorgelegewelle notwendig. Hinzu kommt die elektronisch gesteuerte Kraftstoffeinspritzung samt Sekundärluftsystem und G-Kat zur Abgasentgiftung. Der ganze Aufwand verhilft der FJR zum Blauen Band der Reisedampfer, mit dem Gebotenen wäre sogar der ein oder andere Sportler zufrieden: Aus seinen 1,3 Liter Hubraum schöpft der Kraftprotz echte 136 Newtonmeter Drehmoment und 139 PS Leistung - Werte, die der Konkurrenz zeigen, wo der Hammer hängt. Doch auch in der Arena macht der Bodybuilder eine gute Figur: Bei 3,0 Sekunden für den Sprint von Null auf Hundert hält er sämtliche Supersport-Athleten in Schach, über die Stadionrunde bleibt der knappe Rückstand von wenigen Zehnteln ebenfalls beeindruckend. Bei der Elastizitätsprüfung wäre sie auch ganz weit vorn dabei, wenn, ja wenn die aktuelle Modellpflege das zweite Manko der FJR beseitigt und ihr neben einem knackigen fünften einen sechsten Gang als Overdrive spendiert hätte.

So bleiben die Durchzugswerte durchschnittlich - von 60 bis 100 km/h vergehen im letzten Gang 3,9 Sekunden. Für Reisemotorräder ist das zwar top, nominell hubraumschwächere GSX-R und Konsorten ledern die FJR jedoch locker ab. Zudem schraubt es den Spritverbrauch mit 7,3 Litern auf 100 Kilometer in unvernünftige Höhen. Dennoch bleibt die aktuelle FJR eine Freude, denn allein das Wissen um ein ABS vermindert im frostigen Februar den Adrenalin-Ausstoß um die Hälfte. So hockt man gleich viel unverkrampfter auf dem Motorrad und kann die unwirtliche Winterlandschaft fast entspannt genießen. Probalber in die Eisen gegriffen, tut sich zunächst einmal nichts Aufregendes. Erst bei heftigem Zug auf feuchtem Untergrund fängt das elektronisch gesteuerte System an, den Bremsdruck zu regeln. Das äußert sich in deutlichem Pulsieren des Handbremshebels, worüber man sich anfangs doch ein wenig erschreckt. Mit zunehmender Fahrdauer und häufigeren Bremsmanövern findet man aber sogar Gefallen daran und bremst bewusst herzhaft, auf dass die Regelaktivität eingreife. Wesentlich früher agiert das ABS bei Fußbremsungen, auch hier begleitet von kräftigem Pulsieren. Für die Bremshilfe waren einige Modifikationen notwendig, angefangen von der größeren Handpumpe Marke Brembo über die neuen Vierkolben-Festsättel mit geänderten Belägen bis zu mächtigen 320er Scheiben - vorher genügten noch solche mit einem Durchmesser von 298 Millimeter. Rein subjektiv agieren die neuen Stopper nicht mehr so bissig, obwohl sie einem nie das Gefühl geben, mit der annähernd sechs Zentimeter schweren Fuhre - die ABS-Ausstattung schlägt mit zusätzlichen 7 Kilo zu Buche - überfordert zu sein. Es braucht halt einen kräftigeren Griff, dann klappt's auch mit der Verzögerung.

Dank geänderter Abstimmung geht dabei die auch äußerlich überarbeitete Gabel nicht mehr so stark in die Knie. Satt gedämpft bleiben die meisten Unebenheiten zudem in der Forke hängen, dank kompletter Einstellbarkeit lässt sich die Vorderhand nach Gusto variieren. Hinten beschert eine neue Feder zusätzliche Reserven. Insofern fällt die Grundabstimmung der Federelemente nicht touristisch-schwammig sondern eher straff aus, ohne gleich unkomfortabel zu wirken. Das unterbindet unangenehme Kardanreaktionen und verschafft dem Boliden ein Vertrauen erweckendes Fahrverhalten: Zielgenau sticht er in die Ecken und widersteht in Schräglage sämtlichen Drehmomentattacken des Vierzylinder-Bären mit verblüffender Stabilität. Zur Verfeinerung des Fahrverhaltens tragen ebenfalls die neuen Bridgestone BT020-Sohlen bei, die in punkto Einlenkverhalten und Rückmeldung den ebenfalls in der Erstausrüstung verbauten Metzeler ME Z4 J überlegen sind. Hervorragend dirigierbar über den gut in den Händen liegenden Lenker goutiert die FJR Kurven jeglicher Couleur, selbst bei der enormen Höchstgeschwindigkeit von 243 km/h zeichnet sich die Fuhre durch stoische Ruhe aus. Neben der straffen Abstimmung geht der Dank dafür an die mächtigen Rahmenprofile, die den Motor ohne Gummilager an der Verarbeitung auftretender Kräfte beteiligen. Allerdings führt diese Bauweise dazu, dass feine Vibs trotz zweier Ausgleichswellen bis in die Handgelenke vordringen. Trotz des unproblematischen Handlings stellt sich spätestens beim Wenden heraus, dass die Yamaha kein Ausbund an Handlichkeit ist. Zusätzlich erschwert die hydraulische Kupplung mangels exakten Druckpunkts dieses Manöver.

Die Fahrwerksgeometrie fördert eben mehr zuverlässigen Geradeauslauf als prickelnde Handlichkeit, doch für einen Touristen dieses Schlages geht das in Ordnung. Lobenswert ist die genial-bequeme Sitzgelegenheit, die ein Ambiente wie auf dem Wohnzimmer-Sofa schafft - ob Tagestour oder „Vom Winde verweht“, man könnte es locker noch wesentlich länger aushalten. Weitere Veränderungen zur Ur-FJR zielen auf verbesserte Reisequalitäten und Alltagstauglichkeit. Deutlich erkennbar ist vor allem das größere und breitere Windschild, das sich von einem Knöpfchen am linken Lenkerende elektrisch justieren lässt. Während bei flacher Scheibe der Fahrtwind immer noch vehement den Helm umweht, bringt die höhere Stellung dank steilerem Anstellwinkel mehr Entlastung und Ruhe. Oft sind es die kleinen Dinge, die das Leben einfacher machen. Wie das neue, nicht zu kleine Staufach im linken Verkleidungsoberteil, das allerlei Utensilien aufnehmen kann. Zum Schutz vor Langfingern lässt sich die Klappe nur bei aktivierter Zündung und im Leerlauf öffnen und schließen. Dem gleichen Zweck dient neuerdings eine im Schlüssel integrierte Wegfahrsperrung. Und dass beide Hebeleien fünffach verstellbar sind, wird bei einem Reisedampfer dieser Klasse einfach vorausgesetzt. Natürlich gab es schon vor der FJR viele Versuche, Tour und Sport zu verknüpfen. Allerdings mangelte es den Angeboten entweder an Leistung, Drehmoment oder schlichtweg Dynamik. Oder die Reisequalitäten waren unterrepräsentiert. Bei der FJR stimmt dagegen alles: Die Reichweite von 342 Kilometern, ein fast idealer Fahr- und Sitzkomfort, hohe Zuladekapazität von 201 Kilo und eine über jeden Zweifel erhabene Motorpotenz, die der Kardanantrieb reaktionsarm ans Hinterrad weiterleitet. Das Ganze jetzt mit zusätzlicher Sicherheit in Form des ABS - endlich dürfen neben in die Jahre gekommenen Sporthirnen auch BMW-Tourenfahrerherzen ohne schlechtes Gewissen frohlocken.

Fazit:

Na also, Yamaha hat die Kundenwünsche erhört und seinem Vorzeige-Sporttourer das eigentlich schon bei Serienanlauf erwartete ABS spendiert. Weitere sinnvolle Detailpflege erhebt die FJR in den Adelsstand der komfortablen Reisegefährte, letzten Endes erfüllt sie nun den selbst gewählten Anspruch, die neue Generation der „Leistungstourer“ zu begründen.