

MOTORRAD
Europas größte Motorradzeitschrift

**Motorrad-
fahrer**



REISE ride on!
MOTORRAD

MOTORRAD MAGAZIN
MO

MOTORRAD REISEN
**TOUREN-
FAHRER**



Motorrad Szene

MOTORRAD NEWS
TEST • TECHNIK • TOUREN • SERVICE • SZENE

Presseberichte

TEST**YAMAHA FJR1300A**

Alte Bekannte

Yamaha musste die FJR1300A nicht neu erfinden. Im besten Sinne entpuppt sich die neue als alte Bekannte – freilich mit neuen Eigenschaften, die sie noch viel wertvoller machen.

Tacho 265 km/h! Nur leicht den Kopf in Richtung der flach eingestellten, aber dennoch ordentlich schützenden Verkleidungsscheibe geneigt. Wow! Die FJR1300A macht auch aus einer schnöden Autobahnfahrt ein positives Erlebnis. Nicht zuletzt, weil sie so schön satt auf der Bahn liegt – selbst mit den 30-Liter-Koffern am Heck. Und ganz gleich, ob die Federelemente nun komfortabel oder sportiv eingestellt sind.

Damit steht sie schon mal ganz in der Tradition der Ur-FJR von 2001. Wenn man so will, begründete das Modell damals als stärkster Fulldresser die Kategorie der Power-Luxustourer. Voller Wind- und Wetterschutz, gepaart mit jeder Menge Muskeln. Doch das ist nur eine Facette des vielschichtigen Charakters. Ein Motorrad, das vollen Reisekomfort, flottes Kilometerfressen, Landstraßenspaß und Alltagstauglichkeit unter einen Hut bringen will. Letzteres gelingt ihr dabei allein schon aufgrund der geringen Sitzhöhe von nur 800 mm, die sich über eine simpel zu bedienende Mimik für größere Zeitgenossen im Nu um zwei Zentimeter anheben lässt.

Gerade diese flache Gürtellinie war stets ein ganz wesentliches FJR-Merkmal, das bei Fahrern unterschiedlichster Statur übertriebenen Respekt vor dem immerhin 300 Kilo (inklusive Koffer, links 5,8, rechts 5,2 kg) schweren Brummer zerstreute. Klar spürt man beim Rangieren die Masse, doch die

liegt angenehm tief unten, kein kippeliges Gefühl vom 25-Liter-Spritzbunker vor dem Fahrer. Dazu lässt sich die Fuhre dank des verbesserten Hauptständers auch noch leichter aufbocken.

Heimisch und gut aufgehoben fühlt man sich dann bei der »Erstbesteigung« der neuen FJR1300A. Angenehmer Kniewinkel, lockerer Oberkörper – die Lenkerhälften sind auch höhenvariabel – aber mit der nötigen Spannung: nicht dieses wie auf einigen Tourern aufgezwungene Durchhängen mit Rundrücken. Sitzhaltung und Gestühl, jetzt mit neuem Bezug, sind für viele Hundert Kilometer am Tag gut.

Der Blick schweift zunächst über das komplett neu und sehr übersichtlich gestaltete Cockpit. Analoge Drehzahlanzeige, großer Digitaltacho mit Zusatzinfos und ein großes Display. Hier lassen sich je nach Gusto fünf individuell einstellbare Anzeigenfelder aufrufen, die von der Außentemperatur über den Spritverbrauch bis hin zur Reichweite informieren. Außer-

dem können im aufrufbaren Dialogfeld Einstellungen vorgenommen werden, wie etwa die Heizleistung in den drei unterschiedlichen Stufen der Griffheizung. Dabei ist es Yamaha gut gelungen, nicht zu viel in digitalen Menüs zu verpacken und mit exzellent bedienbaren Schaltereinheiten (Menü-Taste und Scroll-Funktion links) zu kombinieren. Da müssen die Finger nicht lange suchen, auch nicht zur Bedienung des serienmäßigen Tempomaten (Einsatzbereich zwischen 50 und 180 km/h). Eine gediegene Weiterentwicklung, wie man sie heute ausstattungsseitig bei einem dicken Tourer erwartet.

Gediegenheit strahlt auch die Verkleidungsfront aus, trotz der komplett neuen Gesichtszüge mit optimierter Verkleidung, neuen Scheinwerfern, LED-Technik für Standlicht und Blinker. Die Technik verbessert und dennoch die Identität gewahrt. So machen das auch die Automobilhersteller mit ihren erfolgreichen Baureihen.

Hinter dem neuen FJR-Gesicht verbirgt sich wesentlich mehr als reine Kosmetik

Der E-Motor fährt nun doppelt so schnell den Windschild auf und ab. Mechanik und Halter der besser schützenden Verkleidungsscheibe sind 900 Gramm leichter. Dabei werden Anstellwinkel wie Höhe (um 130 mm) verändert.





Motorrad- fahrer





Dass dahinter nicht nur Kosmetik steht, spürt der Fahrer nicht erst bei der eingangs geschilderten Hochgeschwindigkeitsfahrt, bei der keine Turbulenzen hinter der Scheibe stören. Das modifizierte Kühlluft-Management sowie die optimierte Über- wie Hinterströmung der Verkleidungsscheibe machen sich schon bei Landstraßenfahrt positiv bemerkbar. Der Sog hinter dem deutlich besser abschirmenden Windschutz, der für das Auskühlen des Rückens und Nackens verantwortlich ist, lässt sich über die stufenlos einstellbare Scheibe, deren E-Motor diese nun doppelt so schnell auf- und abfährt, bei einem 1,82 Meter großen Fahrer (höhere Scheibe als Zubehör erhältlich) komplett abstellen. Außerdem halten sich die Windgeräusche in angenehmen

1 Via TCS wird die Traktionskontrolle deaktiviert, »Reset« setzt die Tripzähler zurück. 2 Übersichtliches Cockpit. 3 Im Display können Infos individuell zusammengestellt und Einstellungen in den verschiedenen Menüs vorgenommen werden.



Wind- und Wetterschutz wurden deutlich verbessert. Trotz der komplett neuen Verkleidung blieb aber die Identität der FJR1300A gewahrt.



1 Unter Alu-Blechen sitzen die Einstellschrauben für die Lenkerhälften. 2 Die Sitzhöhe wird durch Versetzen des Kunststoffträgers variiert.

Grenzen, und der Fahrer muss die optimale Scheibenhöhe nicht nach jedem Motorstopp neu justieren, weil sie in der vorgewählten Position verbleibt.

Eine Wuchtbrumme – aber im besten Sinne des Wortes

So geschützt lässt sich das Potenzial des 1300er-Reihenvierzylinders besonders lustvoll auskosten. Eine Wuchtbrumme wie eh und je. Schmalz, zentimeterdick knapp über Standgas aufs Brot gestrichen, favorisiert schaltfaules Fahren. Wobei man vor ganz engen Ecken denn doch mal vom langen – theoretisch bis 271 km/h reichenden – fünften Gang in

den Vierer wechseln darf, auch wenn sich der Motor ohne Mucken aus diesen Drehzahlstufen hochstampft.

Wie gehabt prescht der Four, so der Fahrer die unteren Gangstufen ein wenig kitzelt, energisch Richtung Rot bei 9000 Touren. Dabei zeigt er sich nie aggressiv, sodass man die

TEST

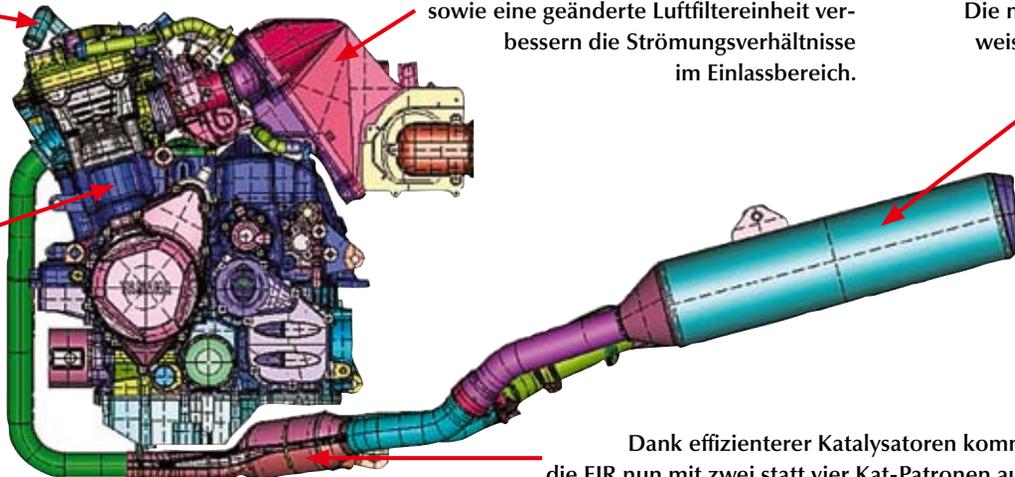
FJR1300A

Kerzenstecker mit integrierten Zündspulen reduzieren das Gewicht wie auch den Bauaufwand.

Direkt beschichtete Zylinder ohne Laufbuchsen, in denen Kolben mit reibungsarmen Ringen laufen, reduzieren das Motorgewicht und optimieren den Wärmehaushalt des Triebwerks.

Elektronisch mittels Stellmotor gesteuerte Drosselklappen, modifizierte Ansaugtrichter, eine neu gestaltete Airbox sowie eine geänderte Luftfiltereinheit verbessern die Strömungsverhältnisse im Einlassbereich.

Die neuen Schalldämpfer weisen ein modifiziertes Innenleben auf, was den Strömungsverhältnissen im Zusammenspiel mit den Veränderungen auf der Einlassseite zugute kommt.



Dank effizienterer Katalysatoren kommt die FJR nun mit zwei statt vier Kat-Patronen aus.

Step by Step

Seit zwölf Jahren bereichert die FJR1300A mit ihrer Ausgewogenheit den Tourer-Markt, stets maßvoll optimiert. Wir haben die wesentlichen Schritte ihrer Entwicklungsgeschichte zusammengefasst.

2001 feierte die FJR1300 Marktpremiere, zunächst ohne serienmäßigen Koffersatz (Aufpreis 710 Euro). **Preis:** 13.549 Euro.

2003 hat die FJR1300A mit serienmäßigem ABS ihr Debüt.



FJR1300 2001



FJR1300A 2003



FJR1300A 2006



FJR1300A 2008

zwei Modi der nun elektronisch »drive by wire« betätigten Drosselklappen, Touring und Sport, alsbald als überflüssig erachtet. Schon wegen der gut arbeitenden Gemischaufbereitung lässt sich der dicke Vierzylinder im spontaner agierenden Sportmodus jederzeit feinfühlig ans Gas nehmen. Da stört noch nicht einmal das vom ersten bis zum vierten Gang spürbare leichte Spiel im Antriebsstrang. Und sollten die Gripverhältnisse doch mal überschätzt werden, hilft die abschaltbare Traktionskontrolle, Schlimmeres zu verhindern. Je nach Interventi-



Vorderrad-Gabel

		2012	2013
Federweg		135 mm	135 mm
Dämpfung (Kolbengeschwindigkeit 0,3 m/s)		Zug 195 N Druck 84 N	Zug 351 N Druck 159 N
Federn	Freie Länge	262 mm	345 mm
	Federrate 1	16,6 N/mm	16,6 N/mm
	Federrate 2	-	20,0 N/mm



Neue 48er-Telegabel mit progressiven Federn und deutlich erhöhten Dämpferkräften. Zug- wie Druckstufe werden nur am rechten Holm eingestellt, die Federvorspannung auf beiden Seiten.

Die vorderen Blinker sind in die Verkleidung integriert, die nun ein Staufach aufweist. Größere Bremscheiben und neue Gabeltauchrohre sowie ein straffer abgestimmtes Federbein kommen zum Einsatz. Die um 40 mm verlängerte Verkleidungsscheibe steht flacher. **Preis:** 14.290 Euro. 2004 gehören die Koffer zur Grundausstattung. **Preis:** 14.995 Euro. Im Jahr darauf wird die FJR1300A auch in Zweifarblackierung angeboten.

2006 bekommt die FJR eine schlankere Verkleidung spendiert und der Einstellbereich der nun hinterströmten Scheibe wächst von 80 auf 120 mm, die neu gestalteten Verkleidungsseiten sind mit verstellbaren Windabweisern ausgestattet, Schwinge um 35 mm verlängert, neuer Kühler mit zweitem Lüfter, Sitzhöhe und Lenker einstellbar. Neue Bremsättel vorn und hinten mit Kombifunktion, Soziusrasten neu positioniert, neue G-Kats, Steckdose im Verkleidungsfach, Cockpit, Scheinwerfer und Rücklicht geändert. **Preis:** 15.495 Euro.

2008 wird das ABS überarbeitet. Die neuen Sensoren sind in die modifizierten Radnaben integriert.

onsgrad nimmt das System auf Zündung, Drosselklappenstellung und Einspritzung Einfluss. In der Praxis fällt seine Arbeit am ehesten durch die Kontrollleuchte auf und greift eher sanft und nur bei deutlichem Schlupf rigoros ein.

Der nominelle Leistungszuwachs lässt sich auf dem Prüfstand nachvollziehen

Mit den elektronischen Drosselklappen hat man dem dohc-Viertentiler eine widerstandsärmere Sauganlage spendiert. Sie arbeitet auf der Auslasseite mit einer neuen Auspuffanlage zusammen, der zwei statt bisher vier Kats für umweltgerechte Abgaswerte reichen, und sie wartet mit strömungsgünstigeren Schalldämpfern auf. Diese Maßnahmen sind auch der Grund für den leichten nominellen Leistungszuwachs, der sich auf dem Rollenprüfstand nachvollziehen lässt. An der Kupplung traben 138,9 PS bei 8000 (entspricht rund 142 PS an der Kurbelwelle) und 131,2 Nm Drehmoment bei 6600 Touren an. In Anbetracht der geringen Gesamtleistung des Test-Triebwerks von rund 1000 Kilometern ein gesunder Wert. Ein wesentlich länger eingefahrenes

Vormodell brachte es auf 137,5 PS beziehungsweise 129,7 Nm.

Bessere Wärmeabfuhr versprechen dabei die buchenlosen, direkt beschichteten Zylinderlaufbahnen des Fours, dessen Kolben reibungsarme Ringe

aufweisen. Ans Motorgehäuse etwa zwecks Aufstockung eines sechsten Ganges (Overdrive) hat man sich nicht begeben, was in Anbetracht des Aufwands (neues Gehäuse) und der eh großen Gangspreizung

Federbein

		2012	2013
Arbeitsweg am Kolben		60 mm	60 mm
Dämpfung (Kolbengeschwindigkeit 0,3 m/s)		Zug 3450 N Druck 1000 N	Zug 3663 N Druck 1018 N
Federn	Freie Länge	154,6/73,9 mm	157,6/67,8 mm
	Federrate 1	124 N/mm	171 N/mm
	Federrate 2	91 N/mm	114 N/mm



Stärkere Federn für die beiden Optionen »Hard« und »Soft« sowie etwas mehr Dämpfung hat man auch dem progressiv über Hebel angelenkten Zentralfederbein spendiert. Wie bisher auch kann nur die Zugstufe eingestellt werden.



Werkzeuglos lassen sich die Einsätze der Seitenverkleidung nach außen versetzen, um den Wetterschutz im Beinbereich zu vergrößern.

auch nicht zwingend notwendig war. Denn mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,5 Litern auf unserer Normrunde bewegt sich die FJR1300 voll und ganz im Rahmen ihrer Dickschiffkonkurrenz.

Wie gewohnt arbeitet das Fünfganggetriebe präzise über kurze Wege, wenngleich nicht lautlos. Vor allem beim Wechsel vom ersten in den zweiten Gang und generell bei Schaltvorgängen in den Drehzahlminderungen gibt die Schaltbox gern mal Laut von sich. Aber da gibt es in der Kardan-Fraktion durchaus wesentlich rüdere Vertreter.

Messwerte*

Leistung (an der Kupplung)	138,9 PS
Drehmoment	131,2 Nm
Gew. vollget. m. Koffern	300 kg
Leistungsgewicht	2,16 kg/PS
Höchstgeschw.	über 250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	3,5 s
Durchzug (im höchsten Gang)	
50-120 km/h	7,9 s
Tachoabweichung 100 km/h	+ 6 %
Testverbrauch	6,5 l Super
Tankinhalt	25,0 l
Reichweite	384 km
Verzögerung aus 100 km/h	41,3 m
mittl. Verz.	9,3 m/s ²
Zuladung	204 kg

2D Fahrleistungsmessungen mit 2D Datarecording

Set-Up Fahrwerk*

Gabel	
Federbasis	1,5 Ringe sichtbar
Zugstufe	5 Klicks auf
Druckstufe	9 Klicks auf
Federbein	
Feder	Einstellung »Hard«
Zugstufe	8 Klicks auf

* Landstraßen-Set-up, Fahrergewicht 75 kg; U = Umdrehungen



Die FJR ist ein dynamischer Tourer, aus jeder Perspektive.

Maße und Messwerte

Alle Messungen mit 2D Datarecording; Leistungsmessungen auf Dynojet-Prüfstand Modell 200-i; Leistung an der Kupplung

Gangdiagramm

Nenn Drehzahl: 8000 U/min

Leistung und Drehmoment

102,1 kW (138,9 PS) bei 8000 U/min

131,2 Nm bei 6600 U/min

Angaben in mm

Auch auf eine Momentabstützung verzichtet Yamaha entgegen dem allgemeinen Trend. Zu Recht möchte man angesichts der reaktionsarmen Arbeitsweise des Antriebs sagen. Nur auf schroffen Asphaltkanten gibt sich das Heck unter Zug ein wenig rustikal. Und geht's etwas zu zügig mit viel Schräglage ins Eck, sodass man eventuell im Scheitel das Gas schließen muss, kratzt prompt die Raste. Zeichen für das zwar geringe, aber doch vorhandene »Verhärten« der Hinterhand unter Motorzug und »Einsacken« bei geschlossenem Gasgriff.

Im Übrigen zeigt sich die Hinterradfederung von ihrer hochkultivierten Seite und schluckt schön große wie kleine Wellen im Asphalt. Am Federbein weisen die beiden übereinander angeordneten Federn für »Soft« und »Hard« eine deutlich höhere Kennung auf. Zudem sind die variable Zug- und die Druckstufendämp-

fung straffer ausgelegt. Letzteres gilt in noch stärkerem Maße für die Teleskopgabel mit ihrem nun aus Alu gefertigtem Innenleben, an der jetzt progressive Federn zum Einsatz kommen. Zug- und Druckstufeneinstellung werden nur am rechten Holm vorgesehen, die Federn werden beiderseits vorgespannt.

Damit gewinnt die FJR1300A nicht nur im Bereich des Sozeinsatzes mit Gepäck nachhaltig an Performance. Vielmehr kommen dank der gestrafften Abstimmung und der Einstelloptionen die sportlichen Qualitäten der FJR besser zum Tragen. Als Handling-Wunder geht der Brummer zwar immer noch nicht durch, und das Aufstellmoment beim Bremsen in Schiefelage bleibt ebenfalls bestehen. Aber bei entsprechender Einstellung (siehe Set-up) sind die notwendigen Lenkkräfte bei Kurvenfahrt auf ein Minimum reduziert. Zudem wedelt die 1300er nicht nur viel leichtfüßiger, sondern

Technische Daten

Motor: 107,5 kW (146,2 PS) bei 8000/min, max. Drehmoment 138 Nm bei 7000/min, flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Reihenvierzylinder mit einer Ausgleichswelle, Hubraum 1298 cm³, Bohrung x Hub 79,0 x 66,2 mm, Verdichtung 10,8:1, vier Ventile je Zylinder, über zwei oben liegende, Zahnkettenger. Nockenwellen (dohc) betätigt, Nasssumpfschmierung, Zünd-/Einspritzelektronik, eine elektron. betätigte Drosselklappe je Zylinder, ø 42 mm, Traktionskontrolle, Tempomat, E-Starter, G-Kat, Lima 490 W, Batterie 12 V/12 Ah

Kraftübertragung: Fünfganggetriebe, hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Ölbادهkupplung, Kardan, Gesamtübersetzung: 10,7/7,5/5,7/4,5/3,9

Fahrwerk: Brückenrahmen aus

Alu-Rohren u. Gusssegmenten, angeschraubtes Alurohr-Heck, v. Telegabel, Standrohr-ø 48 mm, komplett einstellbar, h. über Hebel angelenktes Zentralfederbein, Federhärte u. Zugstufe einstellbar, Federweg v./h. 135/125 mm

Räder: LM-Gussräder, v. 3.50 x 17, h. 5.50 x 17, Reifen Bridgestone BT 023 »F«, v. 120/70 ZR 17, h. 180/55 ZR 17, v. 320-mm-Doppelscheibenbremse mit Vierkolben-Festsätteln, h. 282-mm-Scheibe m. Zweikolben-Schwimmsattel, Kombifunktion, ABS

Zul. Gesamtgewicht: 504 kg

Preis Testmaschine:

17.595 Euro (plus Nk.)

Garantie/Wartung: zwei Jahre ohne km-Limit/Inspektion bei 1000 km, dann alle 10.000 km, Ventilspielkontr. alle 40.000 km

lässt sich auch energischer in große Schief lagen bringen. Dabei ist es eine Pracht, dem exzellenten Ansprachverhalten der Gabel zuzusehen, selbst auf kleinste Unebenheiten tänzeln die Tauchrohre spielerisch auf und ab.

hat auch an Sicherheit und deutlich an Fahrspaß gewonnen. Und der wird einem nicht durch einen drastisch gestiegenen Preis vermiest. Auch eine neue positive Eigenschaft.

Text: Guido Saliger

Fotos: Christina Guldending

Kleine, aber elementare Optimierungen entfalten eine große Reichweite

Dass kleine, aber elementare Optimierungen Wirkung mit großer Reichweite haben können, zeigt sich schließlich bei der Bremsprüfung, auch wenn die Anlage der FJR1300A nicht verändert wurde. Warum auch, schließlich packen die Vierkolben-Festsättel an der Front, bei denen zwei Kolben im rechten Sattel über die Hinterradbremse (Kombifunktion) angesteuert werden, knackig und transparent. Allerdings ist das Regelverhalten des ABS etwas grob. Da aber Einstellung wie Abstimmung der Federung Einfluss darauf haben, wann es eingreift, kommt die neue FJR1300A bei der Messung aus 100 km/h über einen Meter früher zum Stehen als das Vormodell.

Dank der üppigeren Ausstattung ist die FJR nicht nur ein besserer Tourer geworden, sie

Meinung



Guido Saliger

Mehr sein als scheinen umschreibt wohl die Überarbeitung der FJR1300A am besten. Sie verzichtet auf Innovationen der Innovationen willen, nach denen keiner gefragt hat. Ein gutes Motorrad, das noch besser geworden ist und auf jeden Fall auf die Probefahrtenliste derer gehört, die sich nach einem neuen Reiseexpress umsehen.



Erfreulich simpel

„Am linken Griffende genügen immer wenige Klicks um zum gewünschten Feld zu gelangen oder die drei stufigen Heizgriffe einzuregeln. Selbst ohne Blick in die Anleitung waren wir nach 20 Kilometern vollständig orientiert, Tempomat und Windschild werden aber noch klassisch mit eigenen Knöpfen bedient.“

Innere Werte

„Ganz auf die inneren Werte besinnen sich auch die Motorentechniker. Die Laufbuchsen der Zylinder bestanden bisher aus klassischem Grauguss, sie wurden ersetzt durch galvanisch beschichtete Alu-Buchsen.“

Das birgt mehrere Vorteile, unter anderem verbessert sich die Wärmeabfuhr zum Kühlwasser und das Kolbenpiel in den Buchsen kann enger gewählt werden, weil Buchsen und Kolben einen ähnlichen thermischen Ausdehnungskoeffizienten haben. Damit läuft der Motor mechanisch ruhiger, kühler und hat weniger innere Reibung. Was sich dann auch in einem bescheidenen Leistungsplus von 2,7 PS niederschlägt. Wichtiger könnte aber der zu erwartenden Verbrauchsvorteil gegenüber dem Vorgänger sein.“

„Auf unserer durchaus zügigen Testfahrt beschied sich der Bolide mit moderaten 5,7 Litern, wir waren aber auch ausschließlich auf der Landstraße unterwegs.“

Fazit

„Die Vorstellung des aufgefrischten Aggregats ist geprägt von der deutlich verbesserten Geschwindigkeit des großen Vierzylinders. Nicht dass der Vorgänger für rüde Umgangsformen bekannt gewesen wäre, aber die Neuauflage läuft einfach noch viel schnurriger. Rein mechanisch ist der Fortschritt also schon zu spüren, doch auch die elektronischen Feinheiten des Drive By Wire spielen mit rein. Ganz im Stil der Zeit verfügt die FJR über zwei Fahrmodi, Sport und Tour. Seine Modi liefern dieselbe Voll-Last-Kurve, lediglich die Geschwindigkeit, mit der die Drosselklappe auf Gasbefehle reagiert, ist im Sport-Modus höher.“

„Mit ihrer Mischung aus beachtlicher Leistung und gediegenem Langstreckenkomfort eröffnete die Yamaha FJR 1300 im Tourersegment völlig neue Perspektiven. Über die Jahre stetig gereift, soll auch die jüngste Version diese Erfolgsgeschichte fortschreiben.“

„Zügig große Distanzen zu überbrücken war der FJR schon immer auf den Leib geschnitten. Seelenruhig zieht die FJR ihre Bahn, rauscht selbst in der Nähe der Toppspeed-Region stabil über die Autobahn. Federt lange wie kurze Bodenwellen souverän aus. Eine willkommene Unterstützung beim Bewältigen längerer Etappen erfährt der Pilot vom neuen und kinderleicht bedienbaren Tempomaten. Ab dem dritten Gang einsetzbar, lässt sich das Tempo zwischen 50 und 180 km/h in Zwei-km/h-Schritten festlegen. Der Fahrer braucht nur noch den Ausblick und die breite, gut gepolsterte Sitzbank zu genießen. Und auch die Spiegel gewähren einen ausgezeichneten Blick zurück. Doch nicht nur deshalb residiert der Fahrer auf der Etappe nun deutlich entspannter. Herrschte bislang bei höheren Tempi hinter der Verkleidung ein Unterdruck, der den Fahrer etwas in Richtung Verkleidung sog, ist dieser Kritikpunkt mit der überarbeiteten Verkleidungsnase praktisch abgestellt. Allerdings sollte die elektrisch einstellbare Scheibe dabei in die höchste Position gebracht sein. So ist der Oberkörper klasse vor dem anstürmenden Wind geschützt. Nur am Helm pupzt der Wind, zwar spürbar aber nicht nervig. Wer mehr Windstille braucht, dem bietet das Yamaha-Zubehörprogramm eine höhere Scheibe (240 Euro) und andere nützliche Dinge wie Handprotektoren (207 Euro), ein 39-Liter-Topcase (ab 509 Euro) oder Innentaschen für die serienmäßigen Koffer (96 Euro). Wobei allerdings überschaubare 201 Kilogramm Zuladung Grenzen setzen.“

„Die angepeilte Ausfahrt ist erreicht, Blinker setzen und raus. Trotz beachtlicher Ausmaße wirkt die FJR kompakt, macht Lust auf die kleinen Sträßchen. Denn der Pilot logiert entspannt, aber nicht passiv. Das war ja schon seit jeher das Markenzeichen der FJR, dass

sie das Touren durchaus etwas sportlich interpretierte. In der niedrigeren der beiden Sitzbankpositionen wird der Kniewinkel komfortbewussten langbeinigen Piloten vielleicht etwas zu sportlich sein. Doch ist das Ändern der Sitzhöhe durch Umstecken einer Kunststoffkulisserie unter der Sitzbank schnell erledigt. Ruck, zuck ist die Sitzbank um 20 Millimeter höher positioniert. Und dann passt's auch für Fahrer mit Gardemaß ausgezeichnet.“

„Trotz härterer Federn vorne und hinten und strafferer Dämpfung hat die FJR nichts an Komfort eingebüßt. Die Federelemente könnten auf kurze Stöße zwar etwas sensibler ansprechen. Doch haben grobe Kanten und Flicker kaum eine Chance, ernsthaft durch die wohl gepolsterte Sitzbank bis zum Fahrerhintern durchzudringen. Selbst beherzt über grob vernachlässigte Asphaltdecken gescheucht, saugt die FJR Bodenunebenheiten förmlich auf. So verlieren sogar zweitklassige Sträßchen ihren Schrecken.“

„Weiter geht's, solange die Herbstsonne noch die Höhenzüge der Schwäbischen Alb vom Nebel freihält. Die kleinen Sträßchen locken. Und die serienmäßigen, in drei Stufen einstellbaren Heizgriffe legen sich tüchtig ins Zeug. Was aber vor allem das Touren trotz wenig einladender Temperaturen zur entspannten Angelegenheit macht, sind die deutlich verbesserten Umgangsformen des überarbeiteten Motors. Vorbei die Zeiten des Gaszugs. Die Drosselklappen werden nun elektronisch gesteuert, neudeutsch: Ride-by-Wire. Zusätzlich modifizierten die Techniker Ansaugtrakt und Auspuff und bestückten die Kolben mit reibungsärmeren Ringen. Außerdem sind die Zylinder nun direkt an das Motorgehäuse angegossen. Geringeres Gewicht, geringfügig mehr Leistung (146 statt 144 PS) und günstiger Verbrauch sollen das Ergebnis sein. Vor allem aber, und das freut auf den teils verwinkelten und engen Sträßchen der Schwäbischen Alb besonders, geht der fein säuselnde Vierzylinder aus dem Schiebepetrieb heraus sanft und spontan zur Sache, hängt direkt und ruckfrei am Gas. Butterweich

vollzieht sich nun nach Rollphasen das erste Öffnen der Drosselklappen, und der Kardan agiert wunderbar reaktionsarm. So soll es sein. Nach wie vor beeindruckend, wie der 1300er schon knapp über Standgasdrehzahl, turbinengleich voranzieht.“

„Neuerdings hält die FJR auch zwei Einspritz-Mappings bereit, „Sport- und Tour“. Beide liefern die volle Leistung, doch wird sie im Tour-Modus wesentlich zahmer freigesetzt. Im Grunde eine entbehrliche Option, weil der Big-Block im Sport-Modus keineswegs aggressiv, sondern schlicht direkt und gut dosierbar auf Gasbefehle reagiert. Für widrige Bedingungen ist nun sogar eine Traktionskontrolle an Bord, wie sie auch die Super Ténéré besitzt. Und die hält das Hinterrad beim Beschleunigen auf rutschigem Untergrund mit feinfühligem Regeleingriffen im Zaum. Über den Abgleich der Raddrehzahlen erkennt das System Schlupf und greift entsprechend in den Öffnungswinkel der Drosselklappen, in Benzinzufuhr und Zündzeitpunkt ein. Das funktioniert kaum spürbar und ausgesprochen gut.“

„Zeit für einen Tankstopp, zumal auch die von einer sehr genauen Verbrauchsanzeige flankierte Restreichweiten-Anzeige zum Spritfassen mahnt. Absteigen, Hauptständer runterklappen und - flupp - steht der Brocken. Donnerwetter, das ging ja einfach. Durch eine verbesserte Auslegung des Hauptständers sollen jetzt 30 Prozent weniger Kraft nötig sein. Sagt Yamaha. Und in der Tat, wer eine Cola-Dose aufbekommt, kriegt sicher auch die FJR aufgebockt. Überall merkt man der FJR das Bemühen um größere Funktionalität an. Die Zugstufe an Gabel und Federbein ist per Rändelrad einstellbar, die Verkleidungsscheibe fährt nun blitzschnell hoch oder runter, und das neue Display mit seinen reichhaltigen Informationen und Funktionen lässt sich über zwei Schalter leicht und intuitiv bedienen. Und über einen Handhebel ist hinten die Vorspannung mit einem Griff auf Sozusbetrieb umgestellt.“

„Die Benutzerführung in den Menüs ist den Entwicklern so gut gelungen, dass selbst ich nach den ersten paar Kilometern zumindest die essentielle Bedienung intuitiv habe und die Elektronikfrüchte auch ohne Konzentrationsdefizite während der Fahrt ernten kann.“

„Ein direktes und spielarmes Gasgriffgefühl paart sich da mit einer hochtransparenten und lastwechselfreien, dennoch aber kein bisschen schläfrigen Gasannahme.“

„Dabei lebt das Motorerlebnis von seiner mechanischen Ruhe und dem beruhigend niedrigen Drehzahlniveau.“

„Ein feiner, souveräner und durch die Ride-by-Wire Abstimmung ausgesprochen entspannt zu fahrender Motor.“

„Diese FJR ist im Kern immer noch das, was sie bereits vor zehn Jahren war und was bekennende Vielfahrer - Laufleistungen jenseits der 100000-Kilometer-Marke sind bei diesem Motorrad keineswegs selten - tau-

sendfach goutierten: eine vorzügliche, souveräne Tourenmaschine mit modernem Antlitz. Ihr Komfort ist uneingeschränkt langstreckentauglich, die neuen elektronischen Features sind von praktischem Nutzen, der Motor auf modernstem Stand und von souveräner Dynamik.“

Fahrbericht FJR1300A

„Das Konzept stimmt, das Motorrad überzeugt, und Gutes noch besser zu machen, ist keine einfache Aufgabe. Deshalb hat Yamaha die FJR1300 seit ihrem Erscheinen 2001 nur behutsam weiterentwickelt.“

„Der Tourenkomfort auf der FJR1300A ist ausgezeichnet, die Gepäckabteile großzügig bemessen. Optional sind auch ein Topcase mit voluminösen 50 Litern Stauraum und ein höheres Windschild erhältlich.“

„Doch unabhängig davon, in welcher der beiden Motorabstimmungen wir die FJR bewegen, der Vierzylinder hängt unglaublich gut am Gas und stellt über ein sehr breites Drehzahlband mehr als ausreichend Leistung bereit. Geschmeidig beschleunigt die FJR aus den Ecken heraus...“

„Die Abstimmung zwischen Motor und Getriebe ist gut gelungen und dank des üppigen Drehmoments lässt es sich überwiegend schaltfaul fahren. Auf Landstraßen reicht meist die dritte oder vierte Fahrstufe, selten muss in den fünften Gang geschaltet werden.“

Fahrbericht FJR1300A

„Rein äußerlich hat die FJR zwar ihr typisches Gesicht behalten, doch tatsächlich sind (fast) alle Kunststoffteile neu. Die Verkleidung wirkt dynamischer, die geänderten Scheinwerfer gucken grimmiger. Die neuen vorderen LED Blinker sind in die Verkleidung integriert, was die Front geschlossener und weniger zerklüftet wirken lässt.“

„Auch am Antrieb hat sich einiges getan, selbst wenn die Basiseinheit erhalten blieb. Beschichtete Zylinder ersetzen die Graugussbuchsen des Vorgängers. Damit kann das Kolbenspiel enger ausfallen, was die Laufkultur fördert. Zusätzlich verbessert sich die

„Die FJR trägt eine neue Gabel mit 48-Millimeter-Standrohren. Zudem lässt sie sich mit wenigen Handgriffen, ebenso wie das Zentralfederbein, auf die jeweiligen Erfordernisse oder den persönlichen Fahrstil einstellen. Das funktioniert sehr gut. Obwohl die Grundabstimmung der Yamaha für eine normale Fahrweise völlig ausreichend ist, wird die Dämpfung mit ein paar Klicks an der Gabel und ein paar Umdrehungen am hinteren Federbein spürbar straffer. Damit lässt es sich noch dynamischer durch die Kurven jagen.“

„Erfreulich: Die Armaturen sind nicht mit Knöpfen und Schaltern überfrachtet. Trotzdem kann der Fahrer problemlos alle Funktionen bedienen oder aufrufen. Die Instrumente sind sehr gut ablesbar und zeigen alle notwendigen Information auf den LCD-Displays. Beim Drehzahlmesser setzt Yamaha weiterhin auf ein analoges Rundinstrument. Gut gelöst: Auf der linken Seite der Verkleidung befindet sich ein Handschuhfach mit einer 12-Volt-Bordsteckdose.“

Reisemotorrad Bewertung:

- Kraftvoller, geschmeidiger Motor
- Gut abgestuftes Getriebe
- Ausgezeichneter Windschutz
- Hervorragende Bremsen
- Sehr gut ausbalanciertes Fahrwerk
- Gute Ergonomie und Bedienung
- Großzügige Serienausstattung

Fazit:

„Lange haben wir auf eine neue FJR warten müssen, was nun mit einem konsequent weiterentwickelten Modell belohnt wurde. Zeitgemäße Technik, ein durchdachtes Bedienkonzept und die umfangreiche Serienausstattung machen die FJR zu einer attraktiven Alternative zu den zwei- und dreizylindrigen Konkurrenzmodellen. Mit dem geschmeidigen Vierzylinder und dem gut ausbalancierten Fahrwerk wird die Yamaha in allen Bereichen zu einer angenehmen Tourenbegleiterin.“

Wärmeabfuhr, was zumindest in der Theorie eine sparsamere Gemischabstimmung möglich macht. Die Gemischbatterie selbst verfügt jetzt über elektronisch angesteuerte Drosselklappen: Der Fahrer betätigt am Gasgriff einen elektrischen Drehwiderstand, anhand dieser Stellgröße öffnet und schließt der Bordrechner dann die Drosselklappen.

Auf dieser Plattform bauen die Traktionskontrolle, der Tempomat und das D-Mode-System auf, wobei letzteres das Ansprechverhalten des Gasgriffs bestimmt. Der Fahrer kann wählen zwischen Sport- und Tourmodus, wobei die Spitzenleistung in beiden Einstellungen identisch ist.“

„Drive by Wire und beschichtete Zylinder. Der große Vierer schnurrt wie ein Kater vor der Heizung.“

„Dass dann auch noch Kupplung und Getriebe mit geringen Betätigungskräften und exakten Gangwechseln erfreuen, ist da mehr als nur eine Randnotiz.“

„Das neue, dreiteilige Cockpit sieht modern und funktional aus, dazu gehört auch eine recht simpel gehaltene Menüsteuerung für Fahrmodi, Griffheizung und Cockpitanzeige. Das „Simpel“ ist in diesem Zusammenhang durchaus positiv, die Bedienung intuitiv zugänglich und keiner der Kollegen brauchte mehr als 50 Kilometer, um sich im Menü zurechtzufinden.“

Reise(ver)föhler FJR1300A - Fahrbericht

„Yamaha hat seinem Großtourer FJR 1300 A eine umfassende Renovierung angeedihen lassen. Im Mittelpunkt standen dabei ein deutliches Mehr an elektronischen Helferlein und eine neue Verkleidung. Ein erster Fahrbericht zeigt, was es gebracht hat.“

„Auf den ersten Blick schaut die neue FJR von der Seite und hinten betrachtet aus wie die alte. Erst der Blick auf die Front offenbart die Veränderungen, hier ist der Begriff »Facelifting« wirklich angebracht. LED-Positionslichter umfassen den neuen Doppelscheinwerfer, darunter befinden sich in die Verkleidung integrierte LED-Blinker. Das Verkleidungsoberteil besteht nicht mehr aus drei Teilen, sondern ist einteilig ausgeführt und ergibt in Zusammenarbeit mit der neu geformten Scheibe einen wirklich erstklassigen Windschutz. Bei voll ausgefahrener Scheibe empfängt einen 1,75-Meter-Fahrer nahezu vollständige Windstille und Turbulenzfreiheit am gesamten Oberkörper, lediglich an Oberkopf und Taille bemerkt man den Fahrtwind. Der leichte Sog im Nacken verschwindet, wenn die Scheibe wieder zwei Zentimeter hinunterfährt. Beine und Füße sind ebenfalls nahezu zugfrei untergebracht. Die Sitzhaltung zeigt sich unverändert, Fahrer und Beifahrer nehmen immer noch auf einer schön straffen Bank Platz.“

„...zumal die FJR während der ersten Testfahrten auf 550 flott gefahrenen Kilometern keine sechs Liter pro 100 km verbrauchte. Der verstellbare Lenker liegt gewohnt gut zur Hand, und beim Aufbocken kommt man in den Genuss eines neuen Hauptständers, der das Hinstellen des 289-kg-Brockens zum Kinderspiel macht.“

„Die wichtigste Änderung am Motor ist von außen gar

nicht zu sehen. In dem Reihenvier kommen die Zylinder ab sofort ohne eingepresste Laufbuchsen aus. Stattdessen bewegen sich die Kolben mit ihren neuen, reibungsarmen Ringen in hart beschichteten Laufflächen aus einer Alu-Legierung, das führt zu einer besseren Wärmeableitung. Komplet neu kommt die Peripherie der Gemischaufbereitung, Drosselklappengehäuse, Ansaugtrichter, Luftfilter – all das verbessert die Gasannahme, senkt den Spritkonsum und optimiert die Verbrennung. Angenehmer Nebeneffekt Nummer eins: Im neu gestalteten Auspuffinneren reichen zwei statt bisher vier Katalysatoren zur Abgasreinigung. Effekt Nummer zwei: Die renovierte FJR bringt es jetzt auf 146 PS Leistung und 138 Nm Drehmoment, bisher waren es 143,5 PS und 134 Nm.“

„Richtig gravierend sind allerdings die Neuerungen in der Elektronik. Im Mittelpunkt steht dabei das YCC-T (Yamaha Chip Controlled Throttle System). Dieses erfasst in Sekundenbruchteilen die Stellung des Gasdrehgriffs und leitet diese weiter an den Zentralrechner. Der wiederum errechnet den perfekten Öffnungswinkel der Drosselklappen, die ein Servomotor am Drosselklappengehäuse realisiert, so dass der Reihenvierzylinder seine Leistung stets optimal entfalten kann. Die Reaktion des Systems kann der Fahrer zudem über das so genannte D-Mode-System in zwei Stufen variieren. »T« bedeutet eine sanfte Kraftentfaltung, zum Beispiel in der Stadt. Steht der Schalter auf »S«, geht der Motor deutlich spontaner und aktiver ans Werk. Bei den ersten Fahrversuchen erwies sich der »S« Betrieb als passend für alle Gelegenheiten, weil der 1,3Liter-Brummer seine Kraft fein dosierbar und geschmeidig abliefern...“

„Ebenfalls elektronisch geregelt werden die erstmals bei einer FJR eingesetzte abschaltbare Traktionskontrolle und der serienmäßige Tempomat. Der verdient sich ein Sonderlob ob seiner einfachen Bedienbarkeit. Aktivieren: zwei Knöpfe drücken. Schneller oder langsamer werden: Ein Knopfdruck und das gewählte Tempo steigt oder fällt pro Betätigung um zwei km/h. Rückkehr zur ursprünglichen Geschwindigkeit, wenn der Tempomat unterbrochen werden musste: ein Knopfdruck. All das lässt sich gut über die Kontrolleinheit am linken Lenker regeln, ebenso die Griffheizung, die Höhe des Windschildes und die insgesamt neun Angaben im Multifunktionsdisplay. Die reichen von Tages- und Gesamtkilometer über Außentemperatur und Fahrzeit bis zu Restreichweite, Momentan- und Durchschnittsverbrauch.“

„Die elektronischen Helferlein haben also dem FJR-Motor durchaus gutgetan, ohne seine Grundtugenden zu verwässern.“

„Während der Rahmen der großen Yamaha unangeändert blieb, arbeiten Gabel und Federbein im neuen Jahrgang mit höherer Federrate und Dämpfungskraft. Tatsächlich bietet die 1300er einen feinen Kompromiss aus gewünschtem Komfort und gebotener Härte. Die Federelemente sprechen sensibel an und geben klare Rückmeldung über den Straßenzustand.“

„Unterm Strich bleibt festzuhalten, dass die Produktentwickler ihre Ziele erreicht haben. Die 2013er-FJR präsentiert sich weiterhin als angenehm zu fahrendes Reisemobil, das auf langen Autobahnetappen eine ebenso gute Figur abgibt wie auf kurvigen Strecken im Zielgebiet.“

Die neue FJR1300A - Erster Fahrbericht

Was ist neu?

- Ride-by-Wire (YCC-T)
- Traktionskontrolle (TCS)
- Tempomat
- Zwei Fahrmodi (Sport und Touring)
- Mehr Leistung (knapp drei PS)
- Überarbeitete Gabel (progressive Federn / straffere Dämpfung)
- Überarbeitetes Federbein (höhere Federrate / straffere Dämpfung)
- Neues Cockpit, geändertes Bedienkonzept
- Neue Frontpartie mit verbessertem Windschutz und schnellerem Verstellmechanismus

„Es gibt Komplimente, die macht man nur hinter vorgehaltener Hand. „Die hat sich aber gut gehalten“ gehört dazu, weil es eindeutig auf das Verfallsdatum anspricht. Darüber redet niemand gern. Außer bei Yamaha. „Als wir die FJR 1300 im Jahr 2001 vorstellten, haben wir dem Touring-Segment eine neue Dynamik gegeben“, lautet zuverlässig der erste Satz einer FJR-Präsentation. Genauso ist es, da haben die Yamaha-Strategen recht und erinnern sich auch heute noch bei jeder Gelegenheit gerne daran.“

„Eine Menütaste, eine Schaltwippe - mehr braucht es nicht, um die dreistufigen Heizgriffe zu aktivieren. Oder die Höhe des neuen, ausladenderen Windschildes. Oder die neuen Funktionen des Digitaldisplays, in dem sich von der Außentemperatur bis zum Durchschnittsverbrauch, der effektiven Fahrzeit oder der Durchschnittsgeschwindigkeit alles übersichtlich abrufen lässt.“

„Dasselbe gilt für den neuen, serienmäßigen Tempomat, der vom linken Lenkerende aus intuitiv zu bedienen ist und per Knopfdruck die Geschwindigkeit in Zwei-Kilometer-Schritten variiert. Die Position der

breiteren, höheren und nun anders hinterströmten Frontscheibe lässt sich hingegen stufenlos einstellen. Auch gibt es jetzt eine Memory-Funktion, damit man sie nicht nach jedem Stopp neu justieren muss.“

„Bei der Gemischaufbereitung zum Beispiel, wo statt der gefühlvollen Gashand jetzt rechnergesteuerte Stellmotoren das Öffnen der Drosselklappen übernehmen, und zwar in Perfektion. Sanfte, aber bestimmte Gasannahme, ruckfreie Beschleunigung, nachdrücklicher Schub über den gesamten Drehzahlbereich - in dieser Hinsicht gibt es bei der Neuen wirklich nichts zu klagen, zumal der 1300er bei der Modellpflege vor allem dank neuer, wirksamerer Katalysatoren (jetzt zwei statt vorher vier) auch knapp drei PS mehr Leistung mobilisiert. Doch darum ging es nur in zweiter Linie, denn die FJR ist leistungsmäßig auch heute noch gut aufgestellt. Vorrangiges Ziel war es vielmehr, eine Traktionskontrolle und zwei unterschiedliche Mapping-Varianten zu installieren. Dabei öffnet „S“ die Drosselklappen deutlich weiter als der zahmere „T-Modus“ den es aber angesichts der tadellosen Manieren der S-Variante eigentlich nicht braucht. Ebenso wenig wie die (abschaltbare) Traktionskontrolle. Jedenfalls auf dem Gourmet-Asphalt im spanischen Hinterland, während sie bei Regen oder auf losem Terrain gewiss gute Dienste leistet.“

Interview

Oliver Grill(45), Yamaha-Produktplaner, über die Tourenfahrer allgemein, den Markt für starke Tourer sowie die Entwicklungsphilosophie hinter der Yamaha FJR 1300

Wär es nach über zehn Jahren Yamaha FJR 1300 nicht Zeit für eine komplette Neukonstruktion gewesen?

„Vor zehn Jahren ist die FJR als „schneller“ Tourer in eine Marktlücke gestoßen. Diese Lücke hat sich inzwischen gefüllt, das Entwicklungspotenzial ist nahezu

ausgereizt.

Das sieht man auch daran, dass selbst neue Modelle nicht am Leistungsgewicht der FJR vorbeikommen. Eine völlig neue FJR würde daher keine wesentlichen Vorteile

bringen, aber deutlich teurer werden. Und eine Evolution in die Klasse über 300 Kilogramm entspricht nicht der Yamaha-Touring-Philosophie.“

Wie sieht sie aus, die Yamaha-Touring-Philosophie? Und wie der typische FJR-Fahrer?

„Ganz wichtig ist, dass Fahrer und Motorrad perfekt miteinander harmonieren. Dazu gehört die Balance aus druckvollem Motor und geringem Gewicht ebenso, wie die Konzentration auf einige wichtige Features statt einer Fülle von Optionen, die kein Mensch braucht oder bedienen kann. Die neue FJR hat zwei sinnvolle Fahrprogramme und alle relevanten Funktionen übersichtlich in der neuen Bedienoberfläche parat. Darüber hinaus war und ist sie eine echte Fahrmaschine. Und das ist gut so, denn FJR-Kunden sind echte Vielfahrer, die es teilweise auf weit über 200000 Kilometer Laufleistung bringen.“

Apropos Fahrmaschine: Wäre bei dieser Überarbeitung ein zusätzlicher sechster Gang nicht zwingend notwendig gewesen?

„Oder warum nicht gleich ein Siebenganggetriebe? Jetzt mal Spaß beiseite: Die FJR hat nicht aus Versehen fünf Gänge, sondern mit voller Absicht, weil weniger in dieser Hinsicht unserer Meinung nach mehr ist. Schnelles Touren, Power in jeder Lage und dabei möglichst wenig schalten - das haben unsere Ingenieure verwirklicht. Die FJR kann mit fünf Gängen das, wozu andere sechs brauchen. Was ist daran schlecht? Das Vibrations- und Drehzahlniveau liegt im fünften Gang niedriger als bei vergleichbaren Vierzylindertourern im sechsten Gang. Das kann man ganz einfach nachmessen.“



Motor	
Motortyp	Flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder-4-Takt-DOHC-Motor, geregelter 3-Wege-Katalysator, 16 Ventile
Hubraum	1.298 ccm
Bohrung x Hub	79,0 mm x 66,2 mm
Verdichtung	10,8 : 1
Leistung	107,5 kW (146,2PS) bei 8.000 /min
Drehmoment	138,0 Nm (14,1 mkp) bei 7.000 /min
Schmierung	Nassumpf
Gemischaufbereitung	Elektronische Benzineinspritzung
Kupplung	Ölbad, Mehrscheiben
Zündung	Transistor
Startsystem	Elektrisch
Getriebe	FJR1300A: 5-Gang, FJR1300AS: automatisiertes Schaltgetriebe
Sekundärtrieb	Kardanwelle
Fahrwerk	
Rahmenbauart	Aluminium, Brückenrohrrahmen
Federung vorn / hinten	Teleskopgabel, Ø 48 mm / Über Hebelsystem angelenktes Federbein mit verstellbarer Federvorspannung
Federweg vorn / hinten	135 mm / 125 mm
Lenkkopfwinkel / Nachlauf	26° / 109 mm
Bremse vorn / hinten	2 Scheiben, Ø 320 mm / 1 Scheibe, Ø 282 mm
Reifen vorn / hinten	120/70 ZR17M/C (58W) / 180/55 ZR17M/C (73W)
Abmessungen und Gewichte	
Länge / Breite / Höhe	2.230 mm / 750 mm / 1.325 - 1.455 mm
Sitzhöhe / Radstand	805 - 825 mm / 1.545 mm
Bodenfreiheit	130 mm
Gewicht, fahrfertig, vollgetankt	289 kg / 296 kg
Tankinhalt	25 Liter
Öltankinhalt	4,9 Liter



Händler

www.yamaha-motor.de

Sicher Motorrad fahren. Darum stets mit Helm, Schutzkleidung und ggfs. mit Schutzbrille fahren. Zeigen Sie partnerschaftliches Verhalten im Straßenverkehr. Die Fahraufnahmen zeigen professionelle Fahrer auf abgesperrten Strecken. Änderungen der technischen Spezifikationen und des Ausstattungsumfanges vorbehalten. Weitere Informationen erhalten Sie bei Ihrem autorisierten YAMAHA-Vertragshändler.

1 2 3 4 4 starke Finanzierungsangebote*

- 1) Finanzierung zu einem niedrigen effektiven Jahreszins
- 2) Jetzt kaufen – später zahlen
- 3) Finanzierung zu niedrigen Monatsraten
- 4) Finanzierung für Vertragsfahrer



1 2 3 Starke Service Pakete von Yamaha*

- 1) Sorglos durch Garantie und Service
- 2) Sorglos durch lange Wartungsintervalle, präzise Wartungspläne und hohe Originalersatzteil-Qualität
- 3) Sorglos durch geschulte, kompetente Händler

* Einzelheiten erfahren Sie bei Ihrem autorisierten Yamaha Vertragshändler.



Der Online-Ersatzteil-Katalog enthält alle Teilenummern sowie viele Explosionszeichnungen für alle Modelle seit 1988 und erleichtert die Bestellung von Ersatzteilen beim Händler. Eine Online-Bestellung ist nicht möglich.



Wir von Yamaha empfehlen Ihnen die exklusive Yamaha Original Bekleidung, das Zubehör und die Yamalube Schmierstoffe. Fragen Sie Ihren Händler oder schauen Sie auf unsere Website: www.yamaha-motor.de

Zwei Jahre Garantie ohne Kilometer-Begrenzung für alle zulassungsfähigen Fahrzeuge ab 125 ccm. Gegen Aufpreis Schutz für bis zu zwei weitere Jahre mit der Plus-Garantie.

Yamaha Motor Deutschland GmbH
Postfach 210653
D-41432 Neuss
Tel. 02131/2013-0
Fax. 02131/2013-300
www.yamaha-motor.de