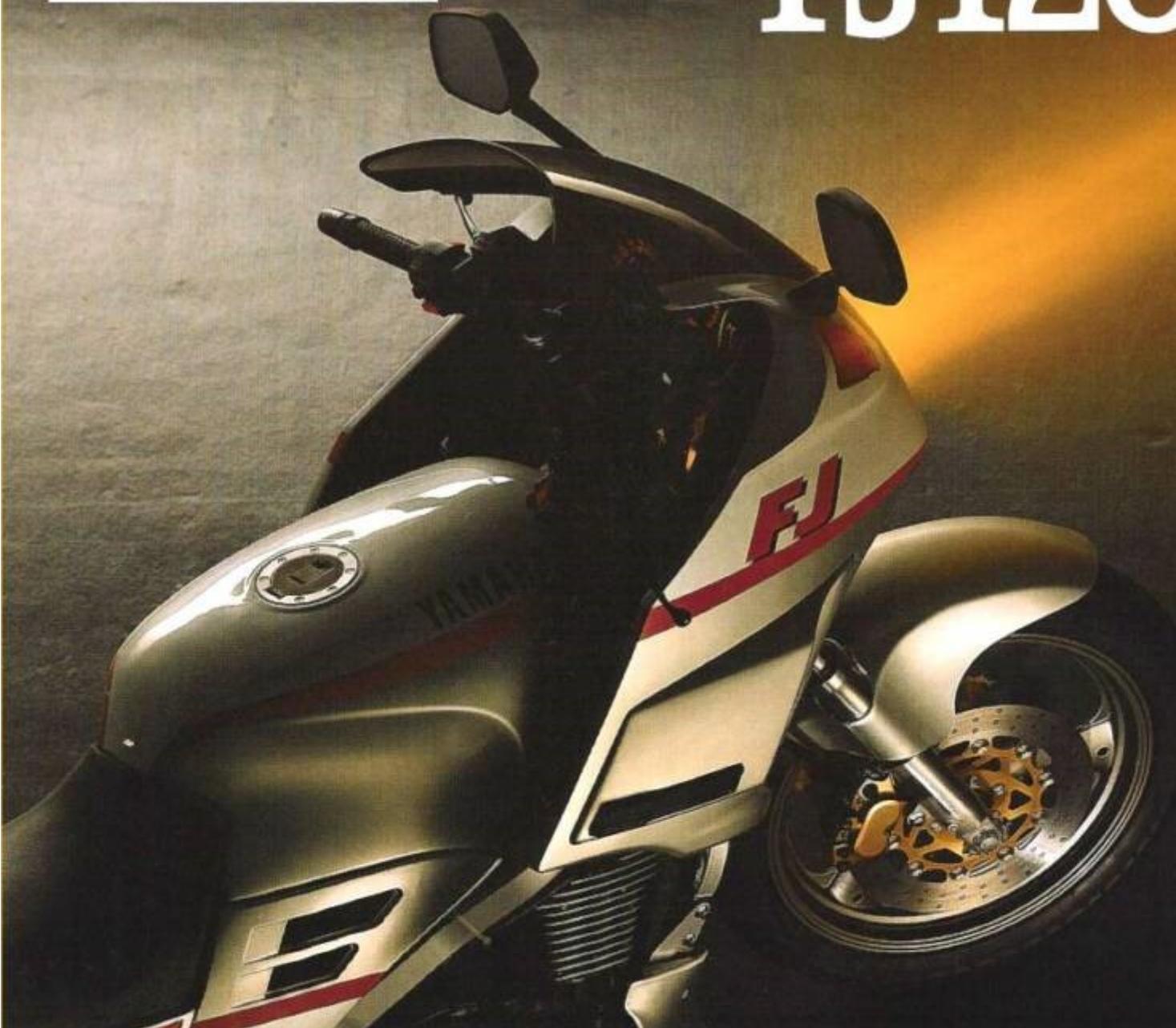




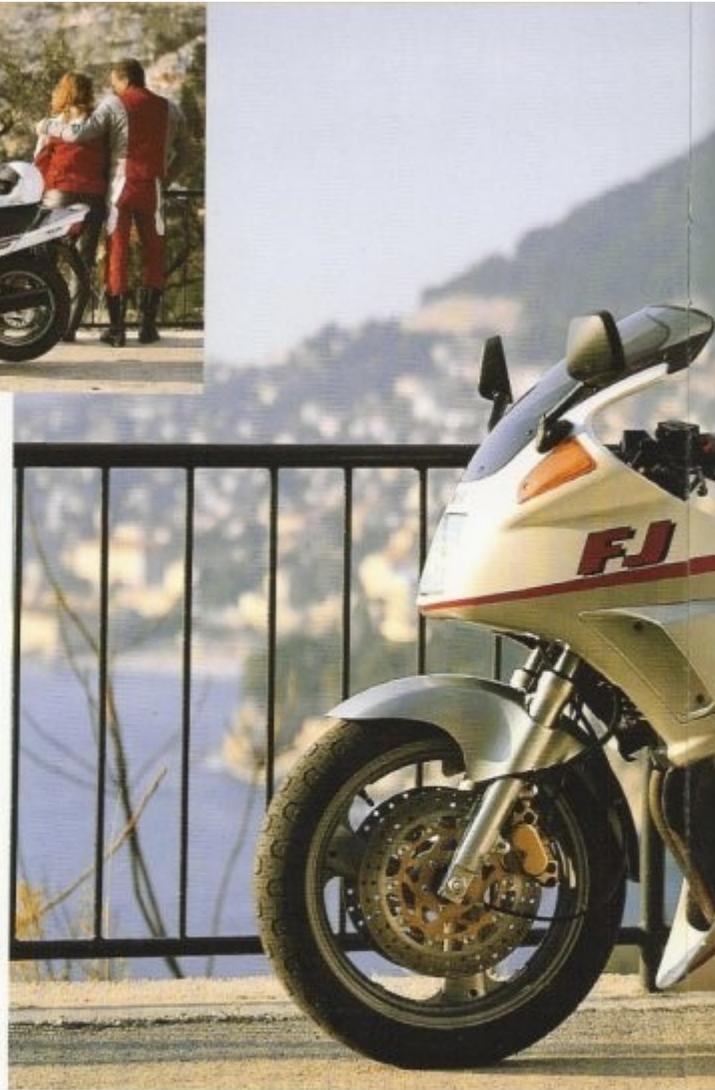
FJ1200





FJ1200 DAS MOTORRAD FÜR DIE SCHNELLE TOUR

Die YAMAHA FJ1200 - das Allround Motorrad in der Big Bike Klasse. Kaum ein anderes Motorrad bietet ein vergleichbar hohes Maß an Vielseitigkeit wie die FJ1200. Sie eignet sich für schnelle Runden auf der Nordschleife gleichermaßen wie für gemütliche Touren zu zweit. In ihrer Beurteilung sind die deutschen Fachzeitschriften einhellig der Meinung, daß die FJ1200 in dieser Klasse das Optimum darstellt. In vielen harten Vergleichstest hieß



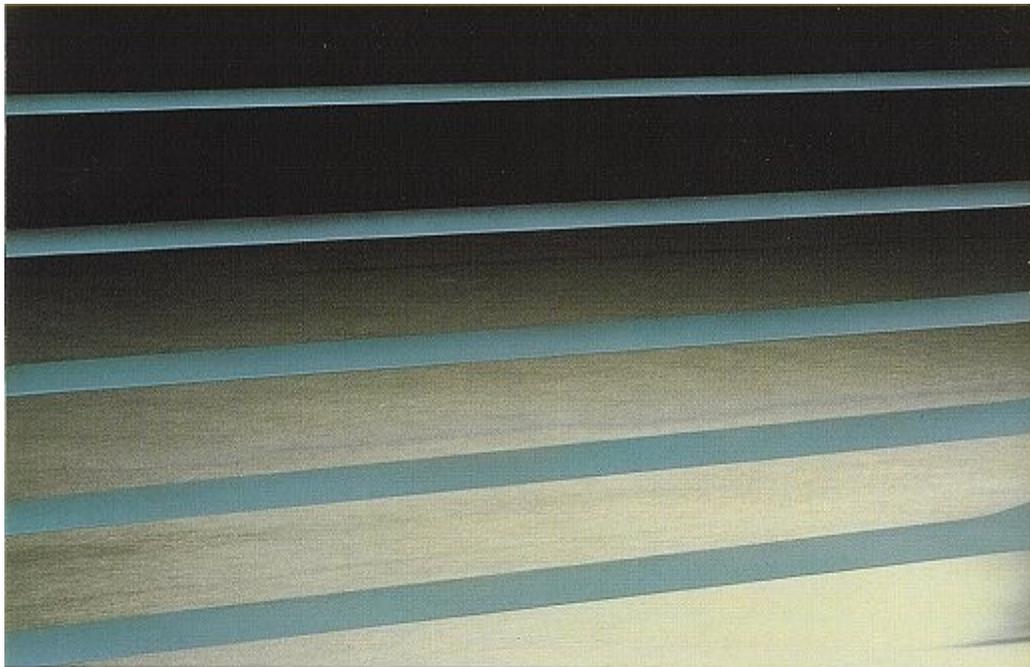
das Siegermotorrad FJ1200. Vorgestellt wurde das FJ-Konzept erstmalig 1984, damals mit der FJ1100. Statt drastischer Veränderungen wurde die FJ Jahr für Jahr modellgepflegt und weiterentwickelt. Dabei war die Hubraumaufstockung auf 1200 ccm eigentlich schon die gravierendste Modifikation. Die Veränderungen beim 88-er Modell galten der Optimierung des Handlings und des Komforts. Insgesamt wurde sie noch besser auf



ihre Rolle als Tourensportler abgestimmt. Die vergrößerte Scheibe bietet Fahrer und Beifahrer jetzt noch besseren Wetterschutz, die geänderte Form der Sitzbank bietet noch mehr Komfort, Räder und Bremsanlage sind neu, eine digital gesteuerte elektronische Zündung optimiert den Verbrennungsvorgang. Neu ist auch die elektrische Benzinpumpe. Insgesamt sind es lediglich ein paar Detailänderungen, die jedoch jede für sich sinnvoll und zielorientiert den

Führungsanspruch der FJ1200 untermauert. Der Grund für den Erfolg der FJ1200 ist ihre ausgewogene Konzeption: Anspruchsvoll und unkompliziert zugleich. Leistungsstark und handlich wie sich ein sportlicher Fahrer sein Idealmotorrad wünscht, bequem und komfortabel wie ein Tourenfahrer sich sein Reisemotorrad vorstellt. Und beiden Ansprüchen wird die FJ wie kein anderes Motorrad gerecht.





Inter-City-Express!

So könnte man kurz und bündig die FJ1200 charakterisieren.

Das bärenstarke 1188 ccm Reihentriebwerk beschleunigt das Motorrad auch im letzten Gang kraftvoll aus dem "Drehzahlkeller" bis zur Maximalleistung.

Ganz souverän und ohne hektisches Schalten. Es handelt sich dabei um einen luftgekühlten DOHC Motor mit vier Ventilen pro Zylinder. Ein Motor, der sich neben Drehmomentstärke als auch durch hohe Zuverlässigkeit auszeichnet. Langstreckentests der Motorradfachpresse stellten dies eindrucksvoll unter Beweis. Die einzige Veränderung, die das Triebwerk erfuhr, ist eine neue Zündung. Die FJ-Modelle hatten zwar schon immer eine elektronische Zündung, doch beim 88-er Modell ist sie digital gesteuert und bestimmt dadurch den Zündzeitpunkt noch präziser.

Sicherheit in allen Geschwindigkeitsbereichen!
Für eine Maschine mit dem Leistungspotential einer FJ1200

ist ein Maximum an Fahrsicherheit eine absolute Voraussetzung.

Aus diesem Grund konzentrieren sich die Entwicklungsingenieure auch schwerpunktmäßig auf Fahrwerk, Federung und Bremsanlage.

Der sogenannte Lateral-Rahmen umschließt den Steuerkopf. Sternförmig stützt sich dieser gegen den Rahmen ab. Das macht den Rahmen nicht nur im Höchstgeschwindigkeitsbereich extrem verwindungsfest, auch schnelle Kurven werden problemlos gemeistert.

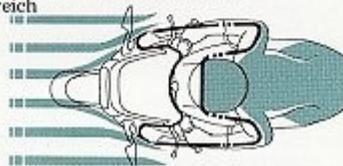
Das progressiv arbeitende Monocross System und die mit 41mm starken Standrohren kräftig

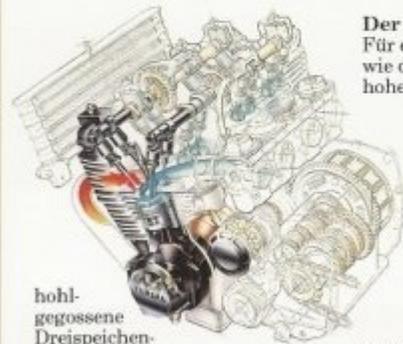
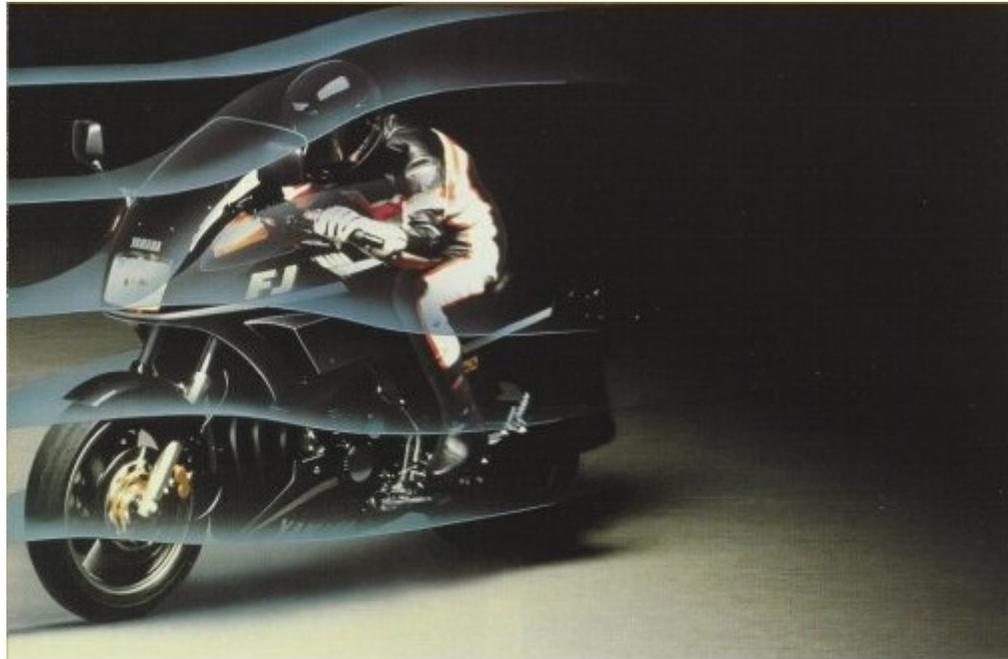


dimensionierte Telegabel sind perfekt aufeinander abgestimmt. Auf ein Anti-Dive-System an der Telegabel wurde verzichtet.

Elementare Bauteile - was nicht zuletzt die Sicherheit anbetrifft - sind Räder und Bremsen. Beides ist bei der 88-er FJ neu:

Das Rad-Design stammt von der FZR1000. Es handelt sich um

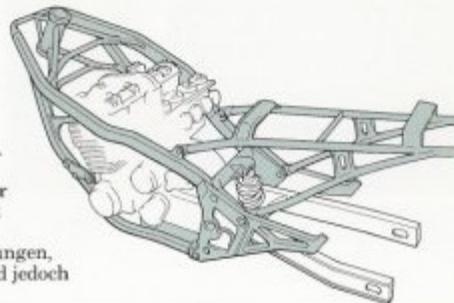




hohl-
gegossene
Dreispeichen-
felgen; das
Vorderrad wurde
von 16 auf 17 Zoll
vergrößert. Effekt: Noch
präziseres Lenkverhalten.
Neu ist auch die vordere
Doppelscheibenbremse:
Sie ist gelocht und ihr
Durchmesser beträgt 298
mm; betätigt wird sie
durch eine Vierkolben-
bremszange. Am
Hinterrad verzögert
weiterhin die bewährte
282 mm große innen-
belüftete Scheibenbremse.
Sie besitzt eine
Doppelkolbenbremszange.

Der Komfort!
Für einen Tourensportler
wie die FJ1200, ist ein
hohes Maß an Komfort
von besonderer
Wichtigkeit.
Aus diesem Grund
wurde die
Verkleidungs-
scheibe gegenüber
dem 87-er Modell
um 50mm
verlängert und um
60mm verbreitert.
Dadurch sind
Fahrer und
Beifahrer noch besser geschützt.
Abgerundet wird diese
Maßnahme durch eine
neugestaltete
Kontur der
Sitzbank. Was
besonders der
Beifahrer
schätzen wird,
sind gummi-
gelagerte
Soziusfußrasten.
Bei allen
Veränderung der
88-er FJ handelt
es sich um
Detailverbesserungen,
die das Motorrad jedoch

insgesamt ausgewogener und
harmonischer gestalten und
noch perfekter auf
seine Einsatzzwecke abstimmen:
Die schnelle Runde auf dem Ring
oder auch die gemütliche Tour zu
zweit.



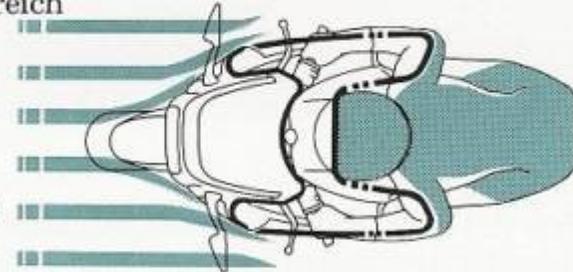
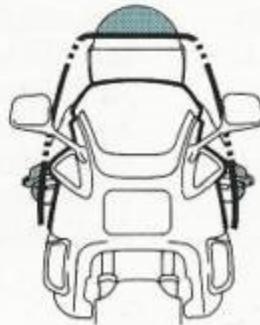
Inter-City-Express!

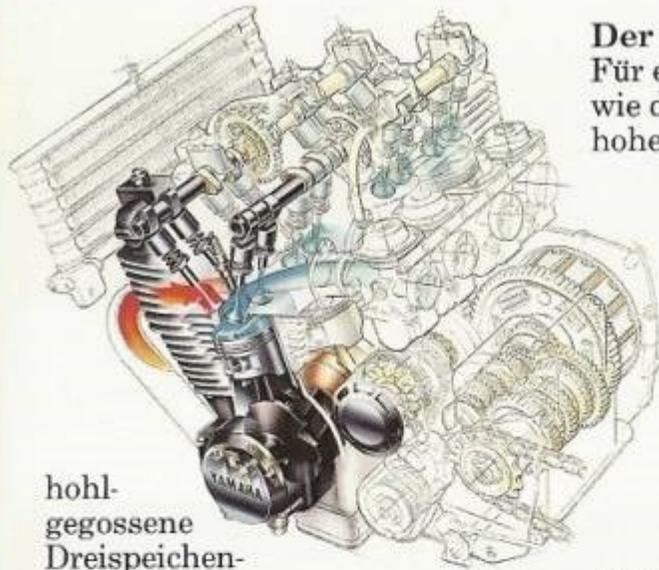
So könnte man kurz und bündig die FJ1200 charakterisieren. Das bärenstarke 1188 ccm Reihentriebwerk beschleunigt das Motorrad auch im letzten Gang kraftvoll aus dem "Drehzahlkeller" bis zur Maximalleistung. Ganz souverän und ohne hektisches Schalten. Es handelt sich dabei um einen luftgekühlten DOHC Motor mit vier Ventilen pro Zylinder. Ein Motor, der sich neben Drehmomentstärke als auch durch hohe Zuverlässigkeit auszeichnet. Langstreckentests der Motorradfachpresse stellten dies eindrucksvoll unter Beweis. Die einzige Veränderung, die das Triebwerk erfuhr, ist eine neue Zündung. Die FJ-Modelle hatten zwar schon immer eine elektronische Zündung, doch beim 88-er Modell ist sie digital gesteuert und bestimmt dadurch den Zündzeitpunkt noch präziser.

Sicherheit in allen Geschwindigkeitsbereichen!
Für eine Maschine mit dem Leistungspotential einer FJ1200

ist ein Maximum an Fahrsicherheit eine absolute Voraussetzung. Aus diesem Grund konzentrieren sich die Entwicklungsingenieure auch schwerpunktmäßig auf Fahrwerk, Federung und Bremsanlage. Der sogenannte Lateral - Rahmen umschließt den Steuerkopf. Sternförmig stützt sich dieser gegen den Rahmen ab. Das macht den Rahmen nicht nur im Höchstgeschwindigkeitsbereich extrem verwindungsfest, auch schnelle Kurven werden problemlos gemeistert. Das progressiv arbeitende Monocross System und die mit 41mm starken Standrohren kräftig

dimensionierte Telegabel sind perfekt aufeinander abgestimmt. Auf ein Anti-Dive-System an der Telegabel wurde verzichtet. Elementare Bauteile - was nicht zuletzt die Sicherheit anbetrifft - sind Räder und Bremsen. Beides ist bei der 88-er FJ neu: Das Rad-Design stammt von der FZR1000. Es handelt sich um





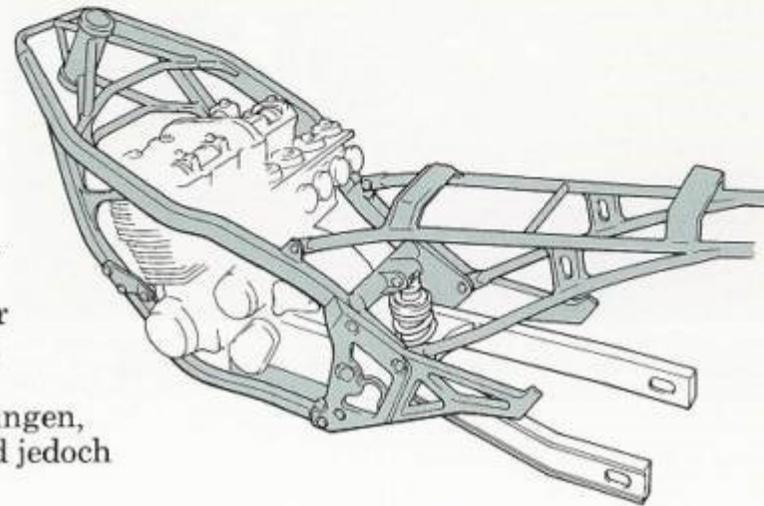
hohl-
gegossene
Dreispeichen-
felgen; das
Vorderrad wurde
von 16 auf 17 Zoll
vergrößert. Effekt: Noch
präziseres Lenkverhalten.
Neu ist auch die vordere
Doppelscheibenbremse:
Sie ist gelocht und ihr
Durchmesser beträgt 298
mm; betätigt wird sie
durch eine Vierkolben-
bremszange. Am
Hinterrad verzögert
weiterhin die bewährte
282 mm große innen-
belüftete Scheibenbremse.
Sie besitzt eine
Doppelkolbenbremszange.

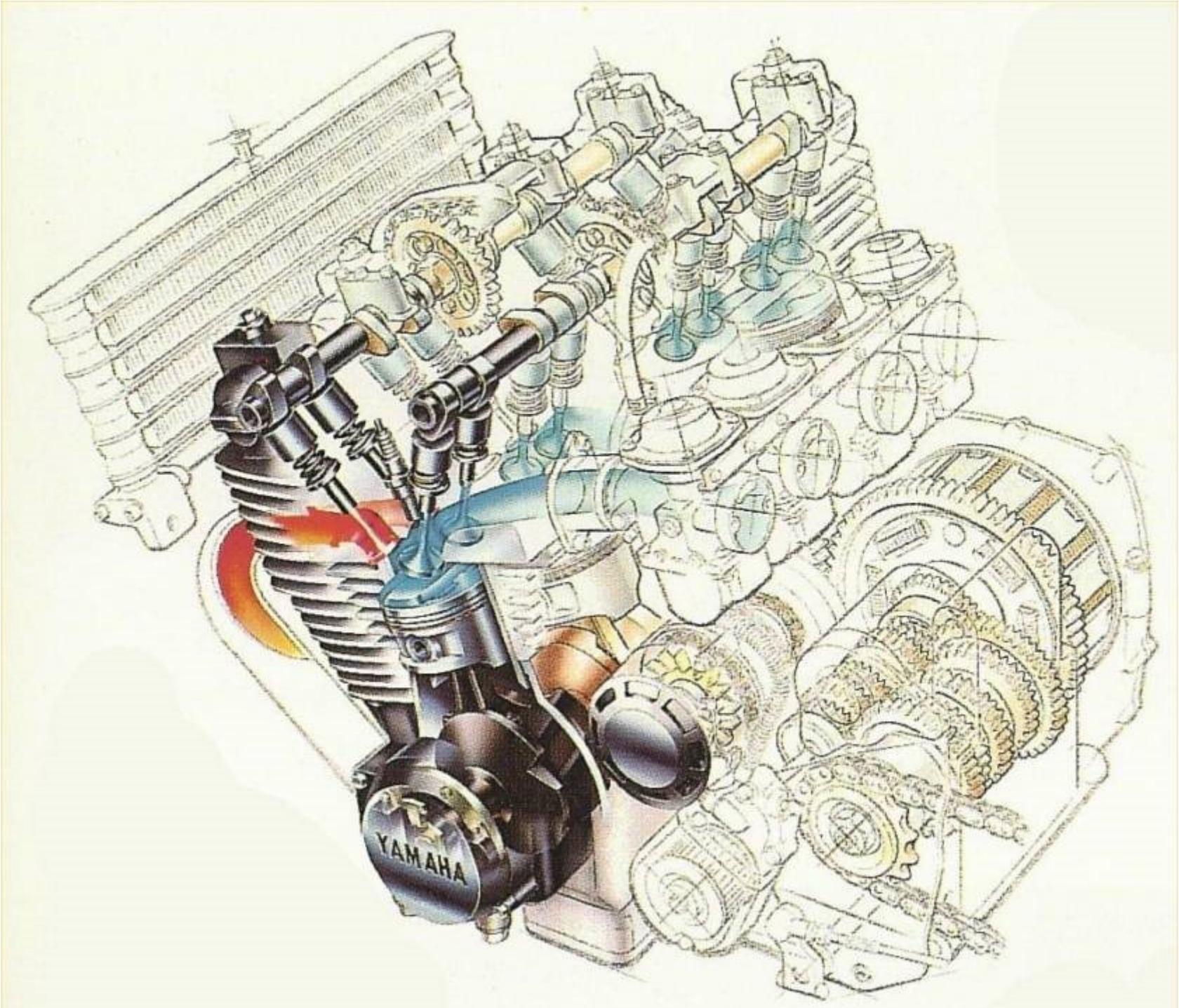
Der Komfort!

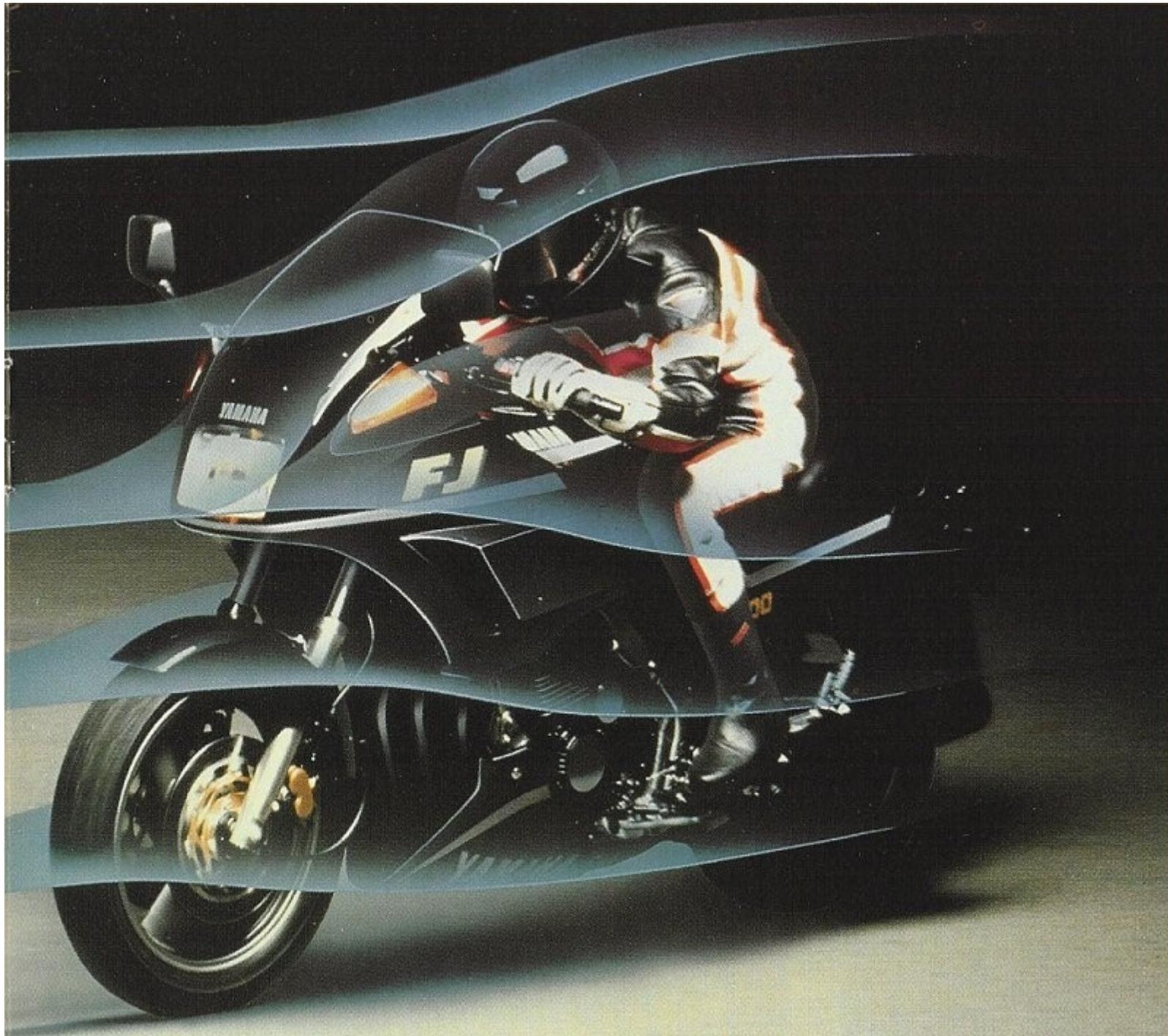
Für einen Tourensportler
wie die FJ1200, ist ein
hohes Maß an Komfort
von besonderer
Wichtigkeit.
Aus diesem Grund
wurde die
Verkleidungs-
scheibe gegenüber
dem 87-er Modell
um 50mm
verlängert und um
60mm verbreitert.
Dadurch sind
Fahrer und

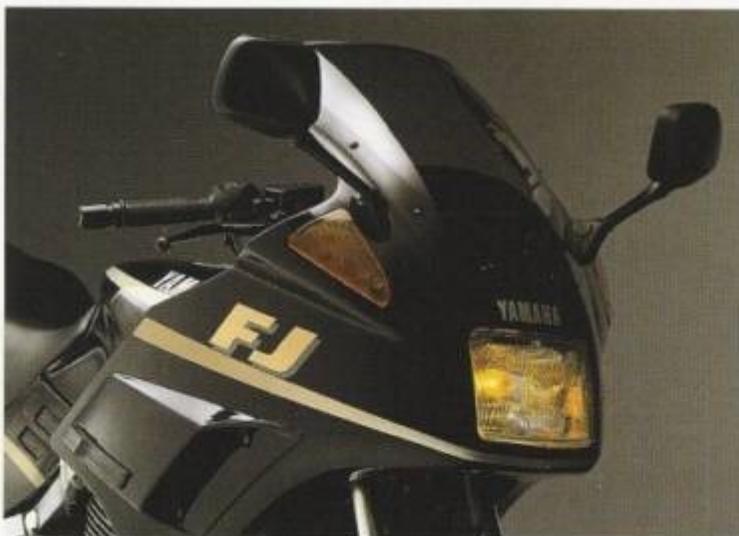
Beifahrer noch besser geschützt.
Abgerundet wird diese
Maßnahme durch eine
neugestaltete
Kontur der
Sitzbank. Was
besonders der
Beifahrer
schätzen wird,
sind gummi-
gelagerte
Soziusfußrasten.
Bei allen
Veränderung der
88-er FJ handelt
es sich um
Detailverbesserungen,
die das Motorrad jedoch

insgesamt ausgewogener und
harmonischer gestalten und
noch perfekter auf
seine Einsatzzwecke abstimmen:
Die schnelle Runde auf dem Ring
oder auch die gemütliche Tour zu
zweit.

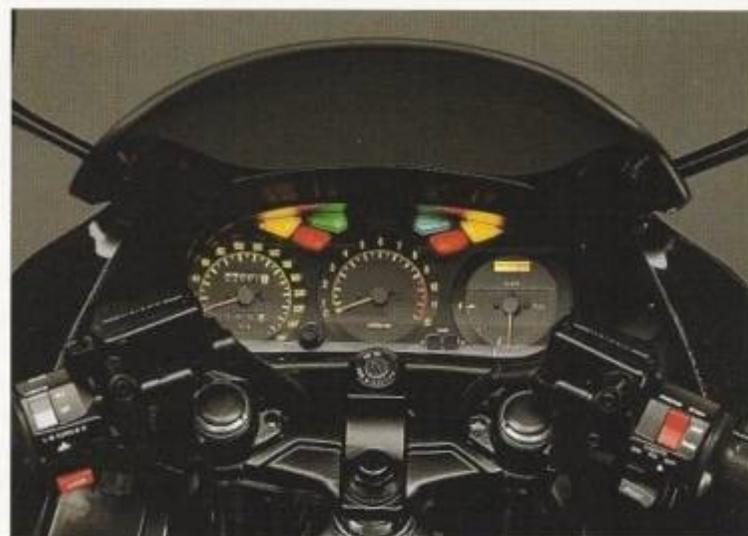








Die Verkleidung der 88-er FJ bietet noch besseren Fahrerschutz, Sie wurde um 50mm verlängert und um 60mm verbreitert.



Das Cockpit läßt keine Fragen offen. Auskunft geben: Tachometer, Drehzahlmesser, Benzinuhr, digitale Zeituhr sowie die üblichen Kontroll-Leuchten. Ebenfalls ins Cockpit integriert: Der Chokehebel.



Neu: Die hohlgeessene Dreispeichenfelge mißt 17 Zoll. Am Vorderrad verzögert eine ebenfalls neue Doppelscheibenbremse mit 298mm Durchmesser und Vierkolbenbremszangen.



Tourenfahrer werden den elektrischen Reserveschalter zu schätzen wissen. Er befindet sich links in der Verkleidung.