

Prøvet FJR 1300 i elektronikalderen

Ny elektronik spiller en afgørende rolle i opdateringen af Yamahas muskuløse sportstourer, hvor brugervenlighed er nøgleordet. TN har prøvekørt 2013-udgaven af FJR 1300 A nord for Madrid.

Tekst: Lars Rulffs
Foto: Yamaha

Bagagen blev stuvet i de to 30-liters, indfarvede sidetasker inden afgang fra hotellet. Lukkeme-kanismen og betjeningen virker generelt let, og taskerne er standardudstyr på FJR 1300. Den anbefalede vægt er max. 10 kg i

hver, og taskerne kan eksempelvis rumme en fullface styrthjelm.

For at lette pakkeriet blev den 289 kg fuldtankede mc parkeret på centralstøtteebenet – overraskende let, da netop denne øvelse var et af kritikpunkterne ved TN's test af modellen i 2006. Men ændringer af ophænget betyder, at man må spille ca. 30% mindre

med musklerne for at placere FJR 1300 på centralstøtteebenet.

Todages-turen på i alt 530 km starter med bykørsel ud af Madrid og fortsætter et stykke ad motorvejsnettet nordpå. Kåbeglasset er blevet ca. en cm højere, formen er nydesignet, og sammen med nye ventilationskanaler skal det mindske turbulens

Yamaha FJR 1300 kom på markedet i 2001 og er løbende opdateret for at holde trit med konkurrenterne. Bortset fra kåbedesign og LED-lys ligner 2013 modellerne af A og AS umiddelbart sig selv. Men under overfladen har begge fået en større "overhaling" af chasis, motor, elektronik m.m. AS kommer desuden med elektronisk justerbar affjedring, upside-down forgaffel og en ny version af det automatiske gearskifte-system.

FJR 1300 har generelt nok af frihøjde til underholdende svingkørsel.





FJR's nye 3-delte instrumentpanel er lavet med inspiration fra luksusbilindustrien – med centralt placeret digitalt speedometer, analog omdrejningstæller til venstre og multifunktionsdisplay til højre.



Kåbeglassets ophæng og den trinløse, elektroniske justeringsmekanisme er hhv. lettere og hurtigere. Kåbeglasset er nydesignet, og det bliver nu i den valgte position, når man slukker for tændingen.



bag glasset. Ændringerne virker positivt, især ved motorvejstempe. Men med mine 186 cm er jeg dog lidt for høj til at komme helt i læ, selv når det elektronisk justerbare glas køres helt op. Ved at gøre mig lidt (mere) krumrygget, kom jeg i læ, så der blev helt vindstille bag kåbeglasset med ca. 130 km/t. Yamaha har et højere glas i ekstraudstyrs-pakken, og det vil sikkert også dække mig – altså uden Quasi-modo-holdningen. Personlig har jeg det dog bedst med fartvind omkring hjelmen, og jeg kørte overvejende med glasset i den

laveste justering, så den kun tog vindpresset fra overkroppen. Selvfølgelig har fået et nyt, skarpere design, og den yder fortsat en rigtig god vindbeskyttelse.

Afslappet motorvejskørsel over længere strækninger er absolut en af FJR'ens forcer – og samtidig det eneste tidspunkt, hvor jeg bryder mig om at anvende cruise-control. Systemet virkede især effektivt og afslappende på turen igennem bakkede landskaber, hvor det automatisk sørger for at holde en konstant hastighed. FJR'ens nye system virker brugervenligt og

er aktivt fra 3. til 5. gear ved hastigheder imellem 50 – 180 km/t. Ved tryk på +/- knappen ændres hastigheden hver gang med 2 km/t - ønsker man større hastighedsændringer, holdes knappen nede i længere tid. Aktivering af kobling, bremse eller gashåndtag afbryder straks systemet, ligesom et enkelt tryk på cruise-control-knappen bringer dig tilbage til den valgte rejsehastighed.

2013 FJR-modellerne har elektronisk kontrollerede gasspjæld (YCC-T). Systemet hjælper via ECU'en med at tilpasse gasreguleringen til hastighederne i de

forskellige gear m.m. – selv om motoren har fået yderligere 2 hk og mere moment, så virker gasgivningen samtidig mere forudsigelig og venlig.

Forgriber man sig alligevel på den 1.298 kubik rækkefirers 146 hk, så har chaufføren endnu en "livline" med det nye traction control system (TCS). På tør asfalt er kræfterne normalt lette at kontrollere, og antispindsystemet er mest beregnet til våd asfalt, grusveje m.m. og især gavnligt i de kolde ydersæsoner. TCS har to sensorer, der måler baghjulets hastighed i forhold



Spejlene giver et godt overblik bagud, og kunne fint bruges til at rede det værste af "en dårlig hårdag", inden fotografen for alvor gik i gang.

til forhjulet. Systemet forhindrer hjulspind ved løbende at justere tænding, mængden af benzindsprøjtning og gæspjældåbning – og TCS kan kobles til og fra efter chaufførens ønske.

Skulle man savne yderligere hjælp til gaskontrollen, har FJR oven i købet fået 2-trins motorstyringssystem (Yamaha D-Mode). Alle 146 heste slippes løs i både S- og T-mode. T-mode giver dog en mere blød momentkurve beregnet til afslappet by- og touringkørsel. Her virker gasresponsen dog lidt for doven til mit temperament, og jeg

valgte overvejende S-mode, hvor gasresponsen er både neutral og venlig.

Neutral og venlig er samtidig nok den bedste beskrivelse af køreegenskaberne. Vægten på små 300 kg taget i betragtning opleves køreegenskaberne friske og neutrale. Det kræver ikke de store anstrengelser at køre touring-mc'en friskt, når vejen drejer. Ligesom det føles, som om intet kan fratage FJR 1300 A dens "ret" til at forblive rolig og retningsstabil på vejen.

Der er kun mindre ændringer på A-modellens affjedring. De

bevægelige dele i forgaffen er lettere, og justeringsmulighederne er begrænset til det ene forgaffelben. Affjedringen i bag har ændret karakteristisk via en strammere fjeder, og man mærker nu tydeligere forskel mellem indstillingerne blød og hård. Affjedringen virker komfortabel og effektiv over et bredt område, og den formår at absorbere både de store, kantede ujævnheder og små, hyppige huller i vejbelægningen.

ABS er fortsat standardudstyr på begge FJR 1300 modeller. Bremserne matcher fint resten af

konceptet og formår at "hive" den store touring-bamse effektivt ned fra selv høje hastigheder. Foruden ABS har FJR 1300 et velfungerende integralbremsesystem, hvor fodbremsen aktiverer to stempler i højre side af de 4-stemplede forhjuls-calipre samtidig med bagbremsen. Det fungerer rigtig fint - især ved hyppige opbremsninger, hvor man ofte kan stoppe motorcyklen effektivt med bagbremsen alene.

Kørestillingen på den rummelige chaufførplads er stadig let foroverbøjet og afslappet. Sædehøjden er behageligt lav,



FJR 1300 har fået et nyt, smallere ansigt, og de nydesignede forlygter er med LED-parkeringslys.



LED-blinklys og 30-liters sidetasker er standardudstyr. Det samme er let justerbare forlygter og varmhåndtag.



I stedet for konventionelle foringer har den nye FJR 1300 fået hærdeboringer i motorblokken i stil med YZF-R1 og -R6 for at opnå bedre varmeafledning og større slidstyrke. Via en bedre forbrænding med et nyt indsuignings- og udstødningsystem har man kunnet reducere antallet af katalysatorer fra fire til to – og stadig overholde emissionskravene.



Langfarts-touring eller en underholdende tur ad krogede veje til ishøjet, Yamaha FJR 1300 A klarer begge dele i overbevisende stil.

men der er stadig god plads til chaufførens ben, og sædet giver en udmærket komfort. Den relativt lave sædehøjde giver god kontrol ved start og stop. Sædehøjden kan med et let indgreb justeres i to indstillinger fra 805 mm til 825 mm, ligesom styret er justerbart og giver gode muligheder for individuelle tilpasninger.

Yamaha FJR 1300 er løbende udviklet det seneste årti, og til 2013 er den igen blevet opdateret for at leve op til tidens standarder og normer. FJR 1300 A er fortsat blandt de mest velkørende af de tunge touring-drenge. Motoren kan levere kræfter i overflod, men afleverer dem på en afdæmpet facon. Skal jeg ønske mere, bliver det et 6. gear – for at få en kortere afstand mellem gearene og samtidig sænke både benzinforbruget og motorvibrationerne lidt. En ny gearkasse er dog en dyr løsning, og FJR-opdateringerne virker gennemgående økonomisk velovervejede – og det er naturligvis en væsentlig årsag til, at prisen fortsat kan holdes en tokrone under de magiske 300.000 kr. FJR 1300 A ventes klar til levering i slutningen af november, imens pris og levering for AS-modellen med elektronisk affjedring endnu ikke er på plads.



Yamaha FJR 1300 historie:

Med et bredt alu-stel, stabile køreegenskaber og en bomstærk motor førte Yamaha FJR 1300 an i sportstouring-klassen, da den debuterede i 2001. Der nu solgt mere end 95.000 modeller på verdensplan, og den blev hurtigt en af etatars foretrukne modeller. Senere har FJR 1300 fået hård konkurrence af blandt andre BMW K 1300 GT, K 1600 GT og Kawasaki 1400 GTR. Yamahas touringflagsskib er løbende blevet opdateret for at holde trit med udviklingen, og til 2004 fik den integral-bremsesystem med ABS. Til 2006 blev modellen opdateret med en buet køler for bedre køling (større overfladeareal), ny instrumentering, en opgraderet generator og justerbare ventiler til at styre luftstrømmen og ventilations omkring chaufføren. Senere fik den ny ECU og finjustering af indsprøjtningssystemet for en bedre og lettere regulering af den råtærke sportstourers dengang 144 hestekræfter.

FJR 1300 nyheder:



Se video af teknikken og meget mere på de nye Yamaha FJR 1300 AIAS.

Ændringer på motor m.m. til 2013

- * Yamaha Chip Controlled Throttle (YCC-T) system
- * Traction-control system
- * Cruise-control system
- * Yamaha D-Mode 2-trins motorstyring
- * Nydesignede gasspjæld
- * Nyt udstødningssystem
- * Nye cylinderforinger
- * Nye motordæksler
- * Yamaha Chip Controlled Shift (YCC-S) system med ny 'Stop Mode' funktion (kun FJR 1300 AS)

Ændringer på chassis til 2013

- * Hurtigere, elektronisk justerbart kåbeglas
- * Ny kåbeoverdel
- * Ny kåbeunderdel med justerbare luftpaneler
- * Nye forlygter med LED positionslus
- * LED blinklys
- * Opdateret for- og bagdæmper
- * Elektronisk affjedringssystem (kun FJR 1300 AS)
- * Upside-down forgaffel (kun FJR 1300 AS)
- * Nyt LCD instrumentpanel
- * Nyt for- og bagdæk Metzeler Z8 eller Bridgestone BT 023
- * Nyt centralstøtteben
- * Nyt sædeovertræk
- * Ny baglygte (indmad)
- * Nye passagerfordrivlere (for at dæmpe vibrationer)

Data for Yamaha FJR 1300 A

Motor: Vandkølet 4-cylindret 4-takts rækkemotor med 2 balanceaksler, dobbelt overliggende knastakler (dohc), 4 ventiler per cylinder, 1.298 cm³, boring 79,0 mm, slaglængde 66,2 mm, kompressionsforhold 10:8, 146 hk (107,5 kW) ved 8.000 o/m, 14,1 kgm (138,0 Nm) ved 7.000 o/m. Benzinindsprøjtning. Miljøgodkendelse: Euro3. Vådsumpsmøring. 490 W generator, 12V/12Ah batteri.

Transmission: Primærtransmission ved tandhjul, udv. 1,563 (75/48), våd flerpladekobling, 5 gear, udv. 2,529/1,773/1,348/1,077/0,929, sekundær kardantræk, udv. 2,698. Totaludveksling i 5 gear: 3,918.

Stel m.m.: Støbt alu-ramme m. påboltet bagstel, akselafstand 1.545 mm, kronrørsvinkel 64°, efterløb 109 mm, Ø 48 mm teleskopforgaffel, fuldjusterbar, 135 mm vandring; alu-svinggaffel med monofjederben med to trins justerbar fjederforspænding, 135 mm vandring. Ø 320 mm dobbeltskive forbremse med 4-stemplede calipre, del-integral og ABS, bag Ø 282 mm skive med enkelt-stempel calipre del-integral og ABS. Fælgstr. 3,5" alu, 5,5" alu, dæk, 120/70 ZR 17, 180/55 ZR 17.

Mål og vægt m.m.: Længde 2.230 mm, bredde 750 mm, højde 1.450 mm. Sædehøjde 805/825 mm. Tankkapacitet 25 liter (reservere 4,0 liter). Kørekolar og fuldtanket 289 kg.

Præstationer og forbrug: Tophastighed ca. 245 km/t, 0-100 km/t ca. 3,8 sekund, gennemsnitligt prøvforbrug 15,8 km/l, oktan 95 blyfri. Teoretisk aktionsradius: 395 km. Service-intervaller: Olie- og filter-skift hver 10.000 km, ventiltjek hver 40.000 km.

Importer: Yamaha Motor Scandinavia AB, Agerhatten 27 A, 5220 Odense SØ, tlf. 6310 9500, www.yamaha-motor.dk

Pris: 299.998 kr plus lev. ca. 1.800 kr. Standardpris uden afgift 117.150 kr. Garanti: 2 år (5 år på motor, elektronik og gearkasse). Farver i DK: A: Brun, sølv og sort. AS: Brun og sort.

Yamaha FJR 1300 i Touring Nyt: Teknisk præsentation AS 8/05, test 4/01, prøvet m. ABS 1/04, test AS 7/06.