

A - jetzt, ja !

A wie ABS. Stand ganz oben auf dem Wunschzettel für eine Modellpflege der FJR 1300. Yamaha hat ihn gelesen und von A über S wie Staufach bis hin zu W wie Wegfahrsperrung abgearbeitet.

Die FJR 1300 zeigte der Konkurrenz im Jahr 2001 gleich mal, wo es langgeht. Und zwar sowohl der touristischen als auch der sporttouristischen, denn Yamaha verzichtete bei der kompletten Neukonstruktion auf Kompromisse und verband das Beste aus beiden Welten.

Wenn sie nur noch ein ABS gehabt hätte

Für den 2003er-Jahrgang heißt es nun: Weg mit dem Konjunktiv, es lebe der Indikativ. Und es regle die Elektronik. Wie akkurat sie den Bremsdruck moduliert, soll zunächst die MOTORRAD-Bremsmessung zeigen. Also Gasse abstecken, Pylonen aufstellen, Messgerät montieren - los. Auf rund Tempo 130 beschleunigen, volle Kanne in den Hebel langen sowie auf das Pedal latschen. Nach mehreren Stopps ist die Luft erfüllt vom strengen Aroma malträierter Pneus und Bremsbeläge, das Messgerät gespeist mit genug Futter für anschauliche Kurven. Während der Drucker noch rattert, ist Zeit, den ersten Eindruck zu notieren. So lässt der im Regelbereich kräftig pulsierende Handhebel den Fahrer an der steten Suche nach der Haftgrenze ungeniert teilhaben. Außerdem fallen die spürbaren Pausen zwischen den Regelvorgängen auf. Das Messdiagramm bestätigt das.

Maximal 8,4 m/s² sind bei Betätigung beider Bremsen drin, die Fuhre steht frühestens nach 46 Metern. Die konventionell gebremste FJR 1300 verzögert mit 9,8 m/s², unter einem Profi-Piloten wohl gemerkt. Und bei optimalen Bedingungen, womit wir zum Punkt kommen. Sicherlich verschenkt Yamaha durch die früh und strikt eingreifende Regelung im Extrembereich wertvolle Meter.

Andererseits sind 8,4 m/s², die von Jedermann und Jederfrau stets reproduzierbar abgerufen werden können, bereits ein erheblicher Sicherheitsgewinn in Gefahrensituationen. Denn durchschnittliche Motorradfahrer erreichen nur selten solche Werte.

Stichwort echtes Leben, weg mit den Pylonen und raus auf die Autobahn, Paradedisziplin der vollverkleideten 1300er - wenn Yamaha endlich einen sechsten Gang ins Motorgehäuse geschleust hätte. Im kurz übersetzten Fünften dreht das Kraftpaket stets höher, als es müsste, und schickt den FJR-Treiber auf die vergebliche Suche nach dem drehzahlsenkenden Sechsten. Der würde Sinn machen, denn bereits untenrum schiebt der 1298 ccm-Bolzen mächtig, was er - ein wenig unfreiwillig - beim morgentlichen Start gezeigt hat. Die elektronische Einspritzung meint es auf den ersten Metern besonders gut und pegelt die Drehzahl ohne Zutun des Piloten bei 2000 Touren ein. Hört sich harmlos an, doch in dieser vermeintlich verschlafenen Drehzahlregion verlustieren sich fast 80 Newtonmeter an der Kupplung. Ein Drehmoment, mit dem etwa ein Opel Corsa plus vierköpfiger Besatzung heiter über die Alpen hüpfert und das der Honda VFR-ABS komplett zum Leben genügt. Zum Glück verflüchtigt sich der Spuk nach kurzer Zeit, und der Mensch übernimmt uneingeschränkt die Macht am Gas.

Eine Macht, der die Fahrwiderstände erst bei 245 km/h die Grenze aufzeigen. Und die aus Fahrerperspektive ruhig noch weiter oben liegen könnte. Was unter anderem an der modifizierten Verkleidungsscheibe liegt, die, nach wie vor elektrisch verstellbar, nun 40 Millimeter höher ist. Gemeinsam mit dem reduzierten maximalen Anstellwinkel verringert sich die Sogwirkung hinter der hochgefahrenen Scheibe bei hohem Tempo, ohne Windschutz preiszugeben. Ebenso wenig gibt die FJR beim Schnellen die eingeschlagene Linie preis. Wankelmütiges Eigenleben, etwa Aufschaukeln in schnellen Autobahnkurven oder unruhiger Geradeauslauf, sind ihr fremd; von Brückenabsätzen nimmt der Fahrer dank fein ansprechender Feder Elemente kaum Notiz.

Schon eher vom Wirken des Motors. Da dieser starr mit dem Rahmen verschraubt ist, bemühen sich zwei Ausgleichswellen, noch den freien Massenkräften zweiter Ordnung Herr zu werden, ein Teil schmuggelt sich dennoch Richtung Lenker und Rasten durch.

Halb so schlimm, die milden Vibrationen machen lediglich deutlich, daß hier tüchtig Drehmoment und Leistung produziert wird. Mit gemessenen 134 PS an der Kupplung verfehlt der Vierventiler seine Papierform zwar um einige PS, was jedoch höchstens Stammtisch-Zweiradler tangieren dürfte angesichts der lokomotivartigen Leistungs- und Drehmomententfaltung. Sie startet knapp über tausend Touren und endet erst im roten Bereich des voreiligen Drehzahlmessers, der konsequenterweise dezentral im Cockpit untergebracht ist. Das wird neben dem über Tageskilometer, Zeit und Tankinhalt informierenden LC-Display vom mittig platzierten Tacho dominiert. Gut so, denn selbst kurvige Landstraßen managt die Yamaha so unauffällig im Fünften, daß ein ständiger Kontrollblick gen Tacho die Halbwertzeit der Fahrerlaubnis deutlich verlängert. Ansonsten lässt die FJR sogar ruhige Zeitgenossen zu Tempo-Outlaws werden, so sehr lullt einen der basslastig dahinsummende Vierzylinder ein. Zügig lange Strecken zurückzulegen ermöglichen zudem die beiden üppig bemessenen Sitzplätze.

Ebenso wie der 25-Liter-Tank, der bei gemäßigter Gangart mit Verbrauchswerten unter 6 Litern nur alle 400 Kilometer an die Tanke zwingt. Beim Sporteln verkürzt sich dieses Intervall, nun dürfen auch mal die unteren Stufen des knackig rastenden Getriebes ran. Letzteres baut dank übereinander liegender Wellen kompakt und trägt zur kurzen Motorbaulänge bei. Die wiederum eine lange Schwinge möglich macht - Voraussetzung für einen reaktionsarmen Kardanantrieb. Das zahlt sich aus. Beim flotten Swing über Land-, Pass- oder Küstenstraßen verhält sich die Hinterhand unauffällig, selbst unter voller Last absorbiert sie Unebenheiten, wenn auch auf trockene Art. Hier macht sich die straffere Abstimmung von Federung und Dämpfung bemerkbar. Legten Ambitionierte bislang bereits bei Alleinfahrt den Hebel der Federbasis Richtung "hart" um, ist beim 2003er Modell die "soft"-Stellung zu allen Schandtaten bereit.

Erst bei Beladung muß die straffere Stufe ran - mit der sich der 283-Kilogramm-Brummer auch bei maximaler Auslastung nicht aus dem Konzept bringen lässt.

Was ebenfalls für die neue antiblockiergeregelte Bremsanlage gilt. Wie bisher verlangen die einteiligen Zangen vorn zwar nach einer Extraportion Handkraft, greifen dafür bis zum Erreichen des Regelbereiches proportional und gut kontrollierbar zu den nunmehr 320 Millimeter großen Scheiben. Wegen der ausgeglichenen Gewichtsverteilung verzögert der hintere Stopper per Fußhebel wirksam mit. Um auf griffigem Asphalt in den Regelbereich zu gelangen, ist viel Handkraft nötig, was gemeinsam mit dem in langen Intervallen deutlich pulsierenden Hebel die Dosierung beeinträchtigt. Dafür lässt sich die vollbremsende FJR von Bodenwellen nicht aus dem Rhythmus bringen. Die 48er-Gabel ist trotz härterer Federn noch immer bekennender Softie und braucht beim harten Verzögern schon mal den gesamten Federweg auf. Davon abgesehen schmeichelt sie mit einem sensiblen Wesen, das nahezu alles vom kleinen Frostaufbruch bis zur aufbrandenden Bremswelle schluckt - korrekte Rückmeldung eingeschlossen.

Okay, die Lenkpräzision fällt genrebedingt nicht ganz so unverhohlen-direkt aus wie bei hauptberuflichen Sportskanonen, an den Lagerfeuern der Reisefreunde gilt das FJR-Handling dennoch als vorbildlich. Wie auch ihre konsequente Abgasreinigung mit zwei Katalysatoren, beheizter Lambdasonde und Sekundärluftsystem. Oder die liebevolle Verarbeitung und Ausstattung mit einstellbaren Handhebeln, Hauptständer, Warnblinkanlage, unsichtbar integrierten Kofferträgern und so weiter. Zusätzlich spendiert Yamaha der 14495 Euro teuren FJR 1300 A eine Wegfahrsperrung sowie ein Staufach, dessen per Federn und Zahnrädern gedämpft öffnender Deckel nur bei eingeschalteter Zündung und Leerlaufstellung freigegeben wird.

Bei so viel Neuem fällt der Wunschzettel fürs nächste Mal kurz aus: etwas Feinschliff an der ABS-Regelung und ein sechster Gang, basta.