

YAMAHA FJR 1300 A - IN KURZER ZEIT GEREIFT -

Erst Anfang 2001 kam Yamahas High-Tech-Tourer erfolgreich auf den Markt. Jetzt dürfen wir uns über die gereifte Nachfolgerin FJR 1300 A freuen.

Es ist wohl nicht übertrieben zu behaupten, dass die Yamaha FJR 1300 wie ein Paukenschlag das Tourer Segment erschüttert hat. Satte 143 PS Spitzenleistung und über 134 Newtonmeter Drehmoment, die das turbinenhafte, bullige Triebwerk wohldosierbar in fulminante Fahrleistungen umsetzt, sind einfach Maßstäbe. Und da das Fahrwerk auch nur Nuancen an Kritik zuließ, stand als Hauptforderung ein Anti-Blockiersystem im Raum.

Die erfüllt Yamaha knapp zwei Jahre nach Modelleinführung und schreibt ein A für ABS hinters Typenkürzel. 14290 Euro plus Fracht kostet die Neue, ergo 690 mehr als das Vormodell. Dafür gibt's das ABS und Feinschliff rundum.

Wie eh und je „beamt“ der mächtige Reihen-Vierer den Fahrer nur so von Kurve zu Kurve, was sogleich die Frontbremsen mit auf 320 Millimeter Durchmesser gewachsenen Scheiben auf den Plan ruft. Sie werden von den bekannt guten Vierkolben-Festsätteln in die Zange genommen, aber von einem neuen Brembo Hauptzylinder gespeist. Auch wenn der Druckpunkt weich ausfällt, legt sich die Bremse kräftig ins Zeug und realisiert gute Verzögerung bei geringen Betätigungskräften. Sollte der Fahrer übertreiben, regelt unter spürbar pulsierendem Handhebel das ABS, wobei die Vorderradfederung nur wenig Reaktionen zeigt. Gefühlsmäßig entert der Heckstopper noch schneller den Regelbereich, auch hier pulsiert der Fußhebel.

Indes verlaufen die Regelintervalle so kommod, dass sogar bei leichter Schräglage noch gefahrlos eine Regelbremsung möglich ist. Mit der neuen Frontbremse kommen Tauchrohre mit geänderten Sattelaufnahmen sowie neue Standrohre mit unverändertem Durchmesser zum Einsatz. Letzteres wohl aus schwingungstechnischen Gründen im Zusammenhang mit dem ABS.

Dass sich die Abstimmung geändert haben soll, bestätigt der erste Fahr-eindruck nicht signifikant. Die Gabel spricht super an und ist komfortabel, ohne schwammig zu wirken. Wie nachhaltig sich die Federmodifikationen am Heck auswirken, klärt erst ein Test endgültig. Im Solo-Betrieb jedenfalls arbeitete die Hinterradfederung ohne Auffälligkeiten.

Auffälliger sind da die Detailpflegemaßnahmen an der Verkleidung. Wie aus einem Guss wirken die in die Verkleidung integrierten Blinker. Dass die elektrisch einstellbare Scheibe immer noch nach Abstellen der Zündung in die tiefste Position zurückfährt, stört jetzt weniger. Durch den optimierten Anstellwinkel der vier Zentimeter längeren Scheibe finden unterschiedlich große Fahrer leichter eine Einstellung, die guten Windschutz bei geringen Turbulenzen zeitigt.

Pfiffig ist das Staufach links in der Verkleidung. Es fasst den täglichen Kleinkram, und der federbelastete Deckel öffnet sich auf Knopfdruck nur dann wohlgedämpft, wenn die Zündung eingeschaltet ist, aber der Motor nicht läuft.

Als Abrundung gibt es eine Wegfahrsperrung und neue gut erreichbare Scheinwerfer-Einstellmechanismen obendrauf. Ein Ausstattungspaket, das die volle Tourer-Reife der Yamaha FJR 1300 unterstreicht.