



# Fingerübungen mit 143PS

**Yamaha FJR 1300 AS. Vollends überzeugendes Automatic-System**

Wer bei dieser FJR1300 mit dem Zusatzkürzel AS (Automatic Shift) vielleicht an ein träges Automatik-Bike für Anfänger denkt, liegt mit seiner Einschätzung ungefähr genauso falsch wie ich, als mir dieser Tourensportler zum Test angeboten wurde.

Am Erscheinungsbild hat sich bei dieser Version der FJR mit dem Zusatz YCCS (Yamaha Chip Controlled Shift) nichts geändert. Die geteilte Sitzbank für Fahrer und Beifahrer verdient eine Top-Bewertung. Mit einigen wenigen Handgriffen stelle ich mir den Fahrersitz um 15 mm höher. Die sonstigen Einstellmöglichkeiten am Tourenlenker, am konventionellen Schalthebel und am Handbremshebel sind zwar vorbildlich, brauche

ich aber nicht, denn die Sitzposition passt mir gut. Das elektrisch verstellbare Windschild fahre ich bis zum Anschlag hoch. Dahinter finden auch Fahrer mit Gardemaß einen sehr effizienten Wind- und Weterschutz.

## Der Kupplungshebel fehlt

Womit ich vor dem Start auch gleich zum Kern der Sache komme. Die Yamaha verfügt über ein chipgesteuertes, sequentielles 5-Gang-Getriebe mit einer hydraulischen Kupplung und hat mit einer Fliehkräftkupplung oder einem Schaltautomat, mit dessen Unterstützung man die Gänge auch bei Vollgas durchschalten kann, nichts gemeinsam. Die übliche Leerlaufsuche zwischen 1. und 2. Gang entfällt.

Den findet man

einfach auf der untersten Position der Fußschaltung. Das linke Bedienelement für die Handschaltung passt eigentlich sehr gut zur üblichen Fingerstellung am Lenker. Hochschalten mit dem Zeigefinger, runter schalten mit dem Daumen. Per Knopfdruck kann man zwischen Fuß- oder Handschaltung wählen. Eine kleine Kontrolllampe zeigt an, wenn die Schaltwippe am Lenker aktiviert ist.

## Aha-Erlebnis mit der Handschaltung

Bei Antritt der Fahrt entscheide ich mich für die Fußschaltung. Als ich nach den ersten Kilometern die Handschaltung per Knopfdruck zum ersten Mal aktiviere, habe ich mein erstes Aha-Erlebnis. Denn da rasten die Gänge noch leichter, und für mein Gefühl auch viel sanfter ein. Da wird die Versuchung groß, speziell bei geringen Drehzahlen und niedrigen Geschwindigkeiten das 5-Gang Getriebe auch bei offener Gasgriffstellung durchzuschalten, was man lt. Hersteller allerdings vermeiden sollte. Wozu dann eigentlich der gan-

ze Aufwand? Die Antwort suche ich auf den beliebten umliegenden Bikerstrecken.

Mittlerweile wechsle ich die Gänge nur mehr mit zwei Fingern. Zeigefinger und Daumen liegen locker auf der Schaltwippe. So gehen alle Schaltmanöver schnell und einfach vor sich. Während der Kurvenorgie über die Berge überzeugt mich dieses System dann vollends. Die Füße kann ich entspannt auf den Rasten stehen lassen. Die 143 PS schieben zwischen den Kurven immer ordentlich an, sorgen manchmal ab 6.000 U/min noch für einen kleinen Extraschub und lassen mich schnell vergessen, dass ich hier

das Fahrwerk etwas straffer eingestellt. Schließlich fand ich einen guten Kompromiss zwischen Komfort und Sportlichkeit. In Verbindung mit dem Metzeler Roadtec als Reifen-Erstausstatter meisterte die FJR 1300 AS alle erdenklichen Fahrsituationen mit Bravour.

## Die FJR-Baureihe ist schon seit Jahren eine solide Größe unter den Tourensportlern

Auf einige erwähnenswerte Details wie den wartungsarmen Kardanantrieb, Griffwärmer, Edelstahl-Auspuffanlage, bequem ablesbares Multifunktions-Display und Serviceintervall von 10.000 km kann ich hier aus Platzgründen nicht näher eingehen.

Im Test versorgte die elektronische Benzinein-



Fotos: Maria Steigenberger

ein Motorrad mit 295 kg (vollgetankt) bewege.

Das ABS-Integral Bremssystem verzögert hervorragend. Der Druckpunkt auf der Bremse verändert sich auch bei langen, flotten Talfahrten nicht. Der geringe Aufstellmoment beim Anbremsen in Schräglage ist zu vernachlässigen.

## Das Fahrwerk bietet ein Betätigungsfeld für besonnene Tüftler

Bei der voll einstellbaren Telegabel vorne (Zug- und Druckstufe) und dem Monofederbein hinten (Feder Vorspannung) bin ich rasch von der Standardeinstellung (lt. Bedienungshandbuch) abgewichen und habe mir

spritzung den Reihen-Vierzylinder mit durchschnittlich 7,3 Liter/100 km, was für diesen Kraftlackel ein annehmbarer Wert ist. Das entscheidende Kürzel AS, dem ich anfangs sehr skeptisch gegenüber gestanden bin, hat sich in der Fahrpraxis bestens bewährt und räumt mit allen möglichen Vorurteilen auf. ♦

Karl Dangl



**YAMAHA**

**LIETZ**

Waidhofen/Y. 07442/55655  
Amstetten 07475/53151

[www.lietz.at](http://www.lietz.at)