

2006 FJR1300A/AS

Die überarbeitete FJR1300A und die neue FJR1300AS

Zwei der begeisterndsten Hochleistungssporttourer

Als die FJR1300 vorgestellt wurde, hatte sie sehr schnell ein eigenes Teil-Segment etabliert. Bevor sie auf den Markt kam, gab es im Segment der Sport-Tourer eigentlich nur Motorräder, die auf Funktionalität ausgerichtet waren, die aber teilweise vergleichsweise wenig Fahrspaß boten.

In den späten 90-er Jahren konnte man zusehends feststellen, dass neben der guten Langstreckentauglichkeit bei vielen Leuten auch der Wunsch nach hohen Fahrleistungen formuliert wurde. Mit ihren bemerkenswerten Motor- und Fahrwerkseigenschaften und der hervorragenden Tourentauglichkeit hatte sich die FJR1300A sehr schnell den Ruf als Premium-Sport-Tourer erworben.

Eine komplett überarbeitete FJR plus ein neues Modell mit Halbautomatik

Für 2006 stellt YAMAHA eine komplett überarbeitete FJR1300A vor, die mit einer neuen aerodynamischen Verkleidung aufwartet, die dem Fahrer noch mehr Komfort bietet. Daneben gibt es die völlig neue FJR1300AS, eine mit Halbautomatik (YAMAHA Chip Controlled Shift – YCC-S) ausgerüstete Version, die zu den anspruchsvollsten Tourern zählt, die es zurzeit gibt.

ABS als Serienausstattung

Beide Modelle werden serienmäßig mit einem Kombi-Bremssystem mit ABS ausgeliefert, weisen aber noch eine ganze Reihe anderer Fahrwerksverbesserungen auf. Aber das ist noch lange nicht alles. In der Summe ihrer Eigenschaften dürfen die beiden FJR mit Fug und Recht für sich beanspruchen, zu den führenden Hochleistungs-Sport-Tourern zu zählen, die es derzeit auf dem Markt gibt.

Für 2006 komplett neue Verkleidung

Um den Ansprüchen der erfahrenen und durchaus auch kritischen sportlich orientierten Tourenfahrer gerecht zu werden, wurde das Profil dieses Hochleistungs-Sport-Tourers für 2006 speziell auch im Bereich der Verkleidung verfeinert.

Die schlanke, aerodynamisch äußerst wirkungsvolle Verkleidung weist zwar dieselbe DNA auf wie das Vorgängermodell, eröffnet aber gleichzeitig in Sachen Komfort neue Dimensionen.

Verbesserte Einstellmöglichkeiten bei der Verkleidungsscheibe

Die elektrisch einstellbare Verkleidungsscheibe ist nur eines der High-Tech Merkmale der FJR und für 2006 wurde das System noch mal verbessert. Mit bis zu 120 mm Einstellhöhe (zum Vergleich: 80 mm beim Modell 2005) bietet die FJR1300 eine noch größere Bandbreite individueller Verstellmöglichkeiten.

In ihrer höchsten Position ist die neue Scheibe 14,6 mm höher und 63,4 mm näher zum Fahrer geneigt. Die größere Bandbreite möglicher Einstellungen gestattet dem Fahrer die für ihn optimale Einstellung. Daneben gibt es unten in der Verkleidung zusätzliche Lüftungsschlitze, über die bei Bedarf die Frischluftzufuhr ins Cockpit gesteuert werden kann. Sie tragen außerdem dazu bei, den Unterdruck im Cockpit zu reduzieren.

Verkleidung mit neuem einstellbarem Mittelteil

Ein anderes neues Feature für 2006 ist ein einstellbares mittleres Verkleidungsteil. Eine zweistufige Einstellmechanik erlaubt die Kontrolle des Luftstroms im Bereich der Knie und Oberschenkel. Die Breite des mittleren Verkleidungsteils lässt sich um bis zu 30 mm variieren.

Verlängerte Schwinge

Um ein noch höheres Maß an Handling Stabilität zu erreichen, bekam das 2006er Modell eine verlängerte Schwinge. Genau 567 mm misst sie zwischen dem Mittelpunkt der Schwingachse und der Mitte der Radachse. Das sind 35 mm oder 6,5% mehr als beim Modell 2005, was sich in verbesserten Handling Eigenschaften niederschlägt.

Neuer gebogener Kühler

Beide 2006er FJR sind mit einem neuen gebogenen Kühler ausgerüstet, der mit zwei Lüftern arbeitet, während das Modell 2005 mit einem flachen Kühler und einem Lüfter auskommen musste. Das neue System sichert unter allen Bedingungen hervorragende Motorkühlung – auch bei Höchstleistung.

Für höheren Komfort wurden die Kühlereinlässe vergrößert und ein neuer Ventilations Schlitz befindet sich unterhalb des Cockpits. Dadurch wird bewerkstelligt, dass die warme Luft vom Fahrer abgeleitet wird. Gleichzeitig erhielt die Unterseite des Tanks eine Isolationschicht.

Geändertes Übersetzungsverhältnis des mittleren Antriebsrades

Beim Modell 2006 hat das mittlere Antriebsrad jetzt 37 Zähne, das ist einer mehr als beim Modell 2005. Dadurch wuchs die Übersetzung um 2,7%, was wiederum die Motordrehzahl bei normalen Reisegeschwindigkeiten senkt und somit noch mal ein Plus an Komfort bringt.

Einstellbare Sitzhöhe und in drei Stufen verstellbare Lenkerposition

Beim Modell 2006 kann die Sitzhöhe in zwei Stufen variiert werden, was einen Unterschied von 20 mm ausmacht. Beim Lenker sind drei Einstellungen nach vorn oder hinten möglich, was eine maximale Veränderung von 11 mm möglich macht.

ABS in Verbindung mit Kombi-Bremse (CBS ABS)

Beide Modelle des Baujahres 2006 sind serienmäßig mit ABS und Kombi-Bremse (CBS – Combination Brake System) ausgerüstet. Das System bringt deutlich verbesserte Stabilität beim Bremsen.

Wann immer die Hinterradbremse betätigt wird, werden automatisch auch die zwei unteren Bremskolben der rechten Vierkolbenbremszange am Vorderrad mit aktiviert. Zur Erzielung einer sanften und gleichzeitig progressiven Bremsleistung sind die unteren Bremskolben an der rechten Bremszange kleiner als die übrigen sechs. Die Kombibremse wird ausschließlich durch Betätigen der Hinterradbremse betätigt.

Wenn nur die Vorderradbremse betätigt wird, sind sechs der acht Bremskolben der Vorderradbremse im Einsatz, die oberen beiden an der rechten Bremsscheibe und all vier der linken. Die unteren beiden rechts sind erst dann im Einsatz, wenn die Fußbremse betätigt wird.

Zusammen mit dem ABS, das bei beiden FJR Modellen serienmäßig zum Einsatz kommt, ist dieser Hochleistungs-Sport-Tourer für alle Einsatzzwecke und Beladungszustände hervorragend gewappnet.

Progressive Gasgriffumlenkung

Ein ebenfalls neues Feature der 2006er FJR ist ein Gasgriff mit progressiv arbeitender Umlenkung. Diese einfache aber wirkungsvolle Verbesserung gibt ein leichteres Gas-Feeling im unteren bis mittleren Bereich und damit mehr Bequemlichkeit und verbesserte Kontrolle.

Überarbeitete Position der Soziusfußrasten

Beim Modell 2006 wurde die Position der Beifahrerfußrasten neu definiert: Sie sind jetzt um 40 mm weiter vorn, um 20 mm tiefer und um 14 mm weiter nach außen positioniert. Das erlaubt dem Beifahrer eine bequemere und neutralere Sitzposition und damit ein Plus an Komfort.

Neue Katalysatoren und beheizter O₂ Sensor

Damit die FJR1300A und die FJR1300AS auch die EU3 Hürden nehmen, bekam das Auspuffsystem neue Katalysatoren mit zusätzlichen Waben und die Oberfläche der Platin und Rhodium Beschichtung wurde vergrößert.

Im Kontroll-System wird jetzt ein beheizter O₂-Sensor verwendet. Durch ihn lässt sich das System noch genauer einstellen und damit der Schadstoffausstoß reduzieren und das besonders in der Phase, wenn der Motor gerade gestartet wurde und die Abgastemperaturen noch relativ niedrig sind.

Neues Handschuhfach

Das Handschuhfach hat die beachtliche Größe von einem Liter und weißt zusätzlich noch eine 12 V 30 W DC Steckdose auf. Aus Sicherheitsgründen kann der farblich abgestimmte Deckel des Handschuhfachs nur dann geöffnet werden, wenn die Zündung eingeschaltet ist. Geschlossen werden kann es allerdings jeder Zeit.

Neuer Hilfsrahmen; Koffer sind serienmäßiger Lieferumfang

Der neue Hilfsrahmen hinten erleichtert deutlich das Abstellen auf dem Hauptständer. Das Rahmenheck ist außerdem schlanker, so dass das Fahrzeug-Heck bei montierten Koffern schlanker gestaltet werden konnte. Die Koffer gehören auch beim Modelljahr 2006 zur Serienausstattung.

Weitere neue Features

Das komplett ausgestattete Cockpit informiert über alle wichtigen Fahrzeugzustände und Funktionen und beinhaltet sogar eine Ganganzeige. Für 2006 bekamen die Instrumente einen attraktiveren, silberfarbenen Rahmen.

Neben der neuen Verkleidung fallen bei der FJR1300A und der FJR1300AS besonders die neu gestalteten Scheinwerfer und das neue Rücklicht auf. Die Scheinwerfer haben sogar eine bequeme Einstellmöglichkeit der Leichtweite für Zweipersonen Betrieb und Fahrten mit Urlaubsgepäck.

Neu für 2006 sind auch die neuen Blinker mit weißen Blinkergläsern vorn und hinten sowie die ebenfalls neu gestalteten horizontal einklappbaren Rückspiegel.

Dem Modell FJR1300AS sind als Serienausstattung die Heizgriffe vorbehalten.

FJR1300AS – DIE WELTPREMIERE EINES SPORT-TOURERS MIT HALBAUTOMATIK

YAMAHA Chip Controlled Shift (YCC-S)

Mit dem innovativ neuen YAMAHA Chip Controlled Shift (YCC-S) unterstreicht YAMAHA den Führungsanspruch der FJR1300AS im Segment der Sport-Tourer. Es erlaubt Gangwechsel ohne Kupplungsbetätigung und ist eine revolutionär neue Technologie, die eine ganz neue Dimension von Fahrkomfort bietet.

Die 2006er FJR1300AS ist der erste Sport-Tourer, der ein elektronisch gesteuertes Getriebe besitzt. Dieses neue System, YAMAHA Chip Controlled Shift (YCC-S) genannt, ist ein echter Meilenstein in der Entwicklung der Motorrad-Technologie. Es macht das Sport-Touring noch ein Stück entspannter und liefert gleichzeitig eine völlig neu Art von Fahrspaß.

Kein Kupplungshebel mehr

Der einzige sichtbare Unterschied zwischen der FJR1300AS und einem konventionell geschalteten Motorrad ist der nicht vorhandene Kupplungshebel. Zum Gangwechsel hat der Fahrer zwei Optionen: Entweder kann er den Fußschalthebel benutzen oder er betätigt die Schaltwippen am linken Griffelement.

Das YAMAHA Chip Controlled Shift (YCC-S) arbeitet mit zwei elektronisch gesteuerten Bedienelementen – eines für die Kupplungsbetätigung, das andere für den Gangwechsel. Der Gangwechsel wird vollelektronisch durch eine Steuereinheit bestimmt, die einen idealen Ablauf von Kupplungsbetätigung und Gangwechsel bestimmt und das auf Knopfdruck und in 0,1 – 0,2 Sekunden.

Die Vorteile des YAMAHA Chip Controlled Shift (YCC-S)

Es ist wichtig zu wissen, dass das YAMAHA Chip Controlled Shift (YCC-S) kein Automatikgetriebe ist. Es ist immer noch die Entscheidung des Fahrers, den Zeitpunkt des Gangwechsels zu bestimmen. Es ist vielmehr ein halbautomatisches Getriebe, bei dem die mechanische Betätigung durch ein technisches System übernommen wird. Der Fahrer wird dadurch entlastet und kann sich noch mehr dem Fahren widmen.

Tourenfahrer wissen es: Die Belastung von Kupplungshand und Schaltfuß kann auf die Dauer ganz schön anstrengend sein. Denken Sie nur an Stop-and-Go-Verkehr in der Stadt, oder auch das Befahren von Passstraßen, wo fast permanent geschaltet werden muss. Das neue System entlastet den Fahrer spürbar und macht den Kopf frei für das Touren und die Wahrnehmung der Landschaft.

Ein weiterer Vorteil des YCC-S ist, dass die Gangwechsel sehr sanft vollzogen werden, was für Fahrer, aber besonders auch für den Beifahrer ein ganz neuer Zugewinn von Komfort ist.

Das YCC-S System

Das YCC-S System ist dem Schaltsystem eines Formel1 Rennwagens oder auch Sportwagens der Luxusklasse sehr ähnlich. Sie wurde allerdings überarbeitet und für den Einsatz in einem Motorrad adaptiert, besonders was die Größe und das Gewicht anbelangt. Das gesamte System wiegt gerade mal 4 Kilogramm. Sein Einfluss auf das Fahrzeug-Handling ist minimal, weil es im Bereich des Massenschwerpunktes platziert wurde.

Hand- oder Fußbetätigung

Das YCC-S lässt dem Fahrer die Wahl, die Gangwechsel entweder mit der Hand oder dem Fuß einzuleiten. Für das manuelle Betätigen sind Schalter am linken Teil des Lenkers zuständig, für die Betätigung per Fuß gibt es den bekannten Schalthebel.

Im Fall der Handschaltung kann der Fahrer die Gänge mit dem Zeigefinger hoch und mit dem Daumen runterschalten. Obwohl der Fußschalthebel konventionell aussieht, ist er auch mit einem Elektroschalter verbunden, der die Gangwechsel einleitet. Er hat keine direkte mechanische Verbindung zum Getriebe.

YCC-S System Design

Das Herz des YCC-S ist eine Steuereinheit, die darauf programmiert ist, die Daten von verschiedenen Sensoren zusammenzutragen und auszuwerten. Dabei werden permanent die Motordrehzahl, die Drehzahl der Hauptwelle, die Fahrzeuggeschwindigkeit, die Gangposition und die Drosselklappenstellung überwacht. All diese Informationen wertet die Steuereinheit aus und ermittelt daraus den exakten Zeitpunkt für den Gangwechsel und stellt damit weiches Rauf- oder Runterschalten sicher.

Wenn der Fahrer einen Gangwechsel einleitet, aktiviert das System die Kupplung und gleichzeitig das Schalten der Gänge. Ein weiteres wichtiges Feature des YCC-S während des Runterschaltens ist das automatische Anpassen des Zündzeitpunktes und der Motordrehzahl, um einen möglichst effizienten Schaltvorgang zu erreichen.

YCC-S Vorteile

- Wegfall des manuellen Kuppelns = Mehr Komfort für den Fahrer
- Gleichmäßigeres Hoch- und Runterschalten = Erhöhter Komfort
- Übergangsloser Gangwechsel = Erhöhter Beifahrer-Komfort
- Fußbetätigung nicht notwendig = keine Beschädigung des Stiefels
- ECU definiert den optimalen Schaltzeitpunkt = entspannteres Fahren

FJR1300A – NEUE FEATURES FÜR 2006

- ABS mit Kombi-Bremse als Serienausstattung
- Kombi-Bremse (CBS-ABS) wird durch Fußbremse aktiviert
- Neue Aerodynamik bei der Verkleidung
- Neue auf 567 mm verlängerte Schwinge
- Koffer als Serienausstattung
- Erweiterte Einstellmöglichkeiten der Verkleidungsscheibe
- Luftschlitze im oberen Verkleidungsteil zur Belüftung und zur Reduzierung des Unterdrucks im Cockpit
- Neues mittleres Verkleidungsteil für zweistufige um 30 mm zu variierende Breite
- Größere Lufteinlässe für verbesserte Luftzirkulation
- Gebogener Kühler mit zwei Lüftern
- Verbesserter Waben-Katalysator
- Neuer beheizter O2 Sensor
- Progressiv arbeitender Gasgriff
- Um 2,7% längeres Übersetzungsverhältnis
- Wärmeisolation an der Unterseite des Tanks
- Dreistufige Lenkereinstellmöglichkeit um 11 mm nach vorn oder hinten zu variieren
- In zwei Stufen um 20 mm zu verstellende Sitzhöhe
- Neu gestaltetes schlankeres Rahmenheck
- Überarbeitete Position der Beifahrerfußrasten
- Neu gestaltetes Multi-Funktions-Cockpit
- Ein Liter großes Handschuhfach mit 12 V DC Steckdose
- Weiße Blinkerläser vorn und hinten
- Scheinwerfer und Rücklicht im neuen Design
- Durch Drehknopf einstellbare Scheinwerfer-Leuchtweite
- Neue, horizontal einklappbare Spiegel
- Umfangreiches Programm aufpreispflichtiger Extras

EXKLUSIVE FEATURES DER FJR1300AS

Die mit halbautomatischem Getriebe ausgestattete FJR1300AS hat zusätzlich zu den bereits für die FJR1300A aufgelisteten Features die folgenden serienmäßigen Merkmale:

- YCC-S – YAMAHA Chip Controlled Shift
- Halbautomatische, „kupplungslose“ Getriebebetätigung
- Getriebebetätigung per Hand oder Fuß
- Beheizte Lenkergriffe

In folgenden Farben sind sowohl die FJR1300A als auch die FJR1300AS lieferbar:

- Ocean Depth Blue
- Desert Metallic
- Silver Storm

FJR1300A / FJR1300AS: PREMIERE EINES NEUEN SPORT-TOURERS

Als die FJR1300 im Jahr 2001 vorgestellt wurde, sorgte sie im Bereich der Sport-Tourer für deutliches Aufmerken: Schneller, schlanker, leichter und einfach auch begeisternder als vieles Andere in diesem Segment. Die Motor- und Fahrleistungen ließen die Szene damals deutlich aufhorchen.

Für 2006 wurde die FJR-Welt nun mal wieder deutlich überarbeitet neu definiert. Mit neuem Styling, erhöhtem Komfort und neuester Brems-Technologie ist die FJR1300A im Segment der Sport-Tourer ganz vorne. Mit dem völlig neuen YCC-S Schaltsystem eröffnet die FJR1300AS ihrem Fahrer echte Formel 1 Technologie auf dem Sektor der Getriebebetätigung.