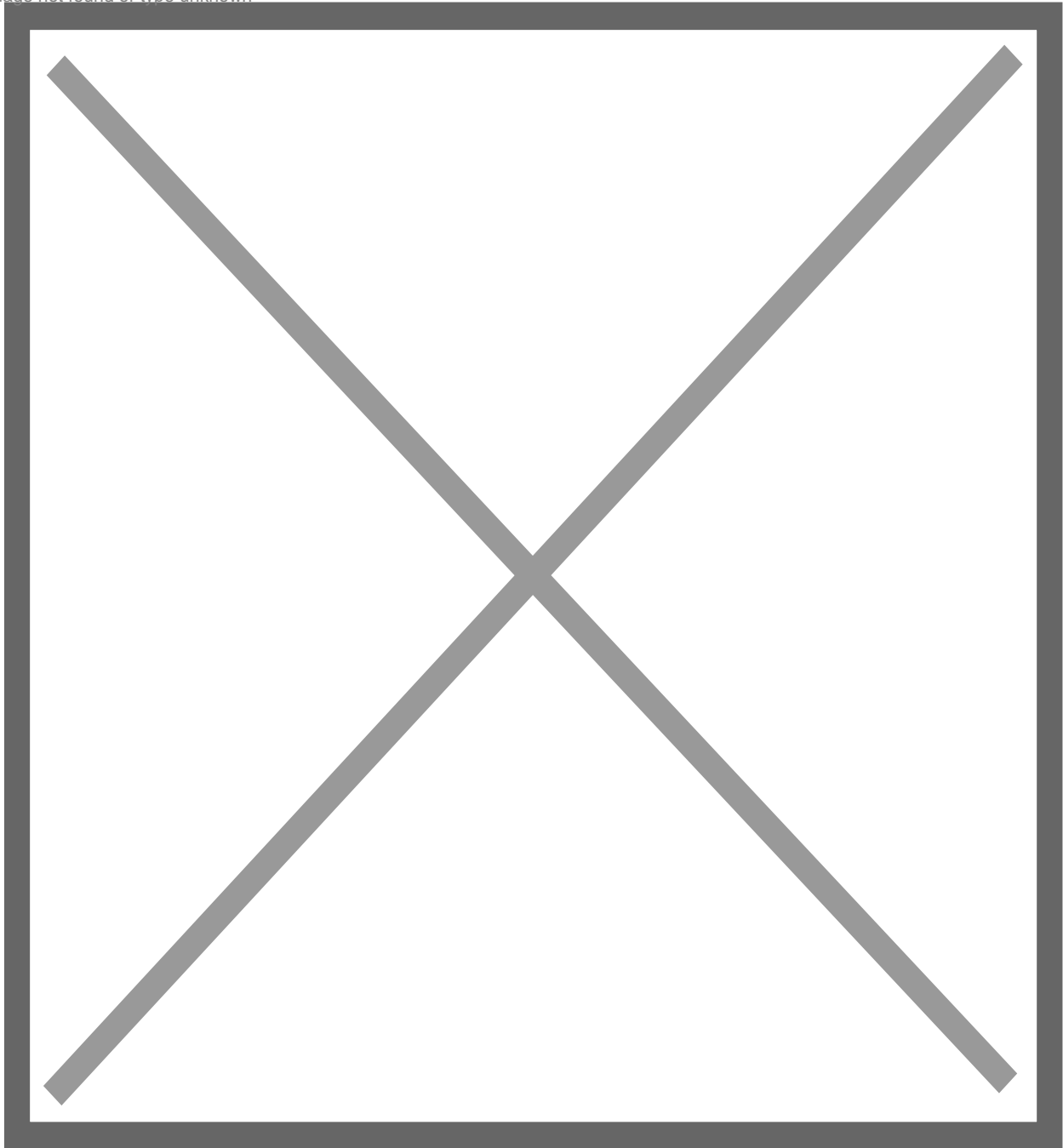


Yamaha FJ 1100

Motorrad Classic-Test der FJ 1100 (1984-1985)

Image not found or type unknown



Fahren

Aufsitzen und sich wohlfühlen, dieses Gefühl vermittelt die [FJ](#) noch heute. Fahrer bis etwa 1,85 Meter werden perfekt integriert, Kleinere freuen sich zudem über die Sitzhöhe von nur 78 Zentimetern. Beim Schieben noch ein schwerer Brocken, scheint die 1100er etliche Pfunde einfach abzuwerfen, sobald sie rollt. Willig reagiert sie in flotten Wechselkurven auf jeden Zug am Lenker, braucht in langsamen Kehren aber eine

entschlossene Hand. Wie so viele Bikes mit 16-Zoll-Vorderrad zeigt auch die **FJ** ein Eigenlenkverhalten, will die Radien enger nehmen als gewünscht - Gewohnheitssache. Das gilt ebenso für den Motor, allerdings ausschließlich im positiven Sinne. Wer am nachdrücklichen, gut beherrschbaren Schub des 1100ers, vielleicht sogar in der ungedrosselten Variante, Gefallen gefunden hat, will darauf nicht mehr verzichten. Fürs flotte Kurvenswingen wünscht man sich heutzutage jedoch etwas mehr Schräglagenfreiheit, bissigere Bremsen und satter dämpfende Federelemente aus dem Zubehörregal.

Technik

Die Geschichte des **FJ**-Motors erinnert irgendwie an ein wertvolles Familienschmuckstück, das von einer Entwicklergeneration an die nachfolgende zur Hege und Pflege weitergereicht wurde. Fast drei Jahrzehnte sind seit dem Debüt der **FJ** 1100 vergangen. Und noch immer stellt Yamahas Vierzylinder-Ikone seine Kühlrippen trotzig in den Wind. Es ist vor allem diesem Motoren-Methusalem zu verdanken, dass sich die XJR 1300 so schön von ihren glatten, mit allen Wassern gewaschenen Naked Bike-Konkurrenten abhebt. Damals, Ende 1983, musste sich der neu entwickelte Viertakter noch als Supersportler beweisen. Was ihm selbst gegen die flüssigkeitsgekühlten Neulinge von Honda und Kawasaki bemerkenswert gut gelang. Dabei war Yamahas erster Big Bike-Viertakter konventionell aufgebaut: gleitgelagerte Kurbelwelle, zwei oberliegende Nockenwellen mit mittigem Kettenantrieb, die die 16 Ventile über Tassenstößel betätigen, eine huckepack hinter den Zylindern positionierte Lichtmaschine, hydraulisch betätigte Kupplung - der übliche Japan-Standard jener Tage. Kawasaki und Honda hatten konstruktiv wesentlich tiefer in die Trickkiste gegriffen. Aber auch nicht mehr Druck zu bieten. Vor allem in der ungedrosselten, 125 PS starken Auslandsvariante parierte die **FJ** 1100 souverän die Attacken der Konkurrenz. Für mehr Aufmerksamkeit sorgte das ungewohnte Rahmenlayout, von Yamaha „Lateral Frame“ getauft. Es umspannt den Motor seitlich mit direkter Verbindung von Steuerkopf- und Schwingenlagerung und stützt den Steuerkopf aufwendig ab. Vorteile: Bessere Verwindungssteifigkeit und prima zugänglicher Motor. Die Grundvoraussetzung für ein kompaktes Big Bike, was die 16-Zoll-Räder noch unterstreichen.

Checkpunkte

Die **FJ**-Modelle - und damit sind auch die 1200er gemeint - zählen zu den zuverlässigsten Big Bikes. Kommt es dennoch mal zu einem gravierenderen Schaden, ist dieser meist auf eine hohe Laufleistung und dem damit einhergehenden Verschleiß zurückzuführen, selten jedoch auf konstruktive Schwächen. Die wenigen, welche die **FJ** plagen, sind eher harmlos. Aber dennoch ärgerlich. So etwa Vibrationsschäden an Verkleidung (Risse) und Auspuff (klappernde Prallbleche, bei der 1100er auch Krümmer) oder die nicht besonders standfeste Kupplung, die häufig rutscht. Außerdem nimmt sich eine stramm gefahrene **FJ** bei höheren Laufleistungen gerne einen Extraschluck Öl. Gemessen an den Problemen vieler Konkurrenten sind das jedoch Peanuts. Kaufinteressenten können sich bei der Besichtigung einer **FJ** also vorrangig auf die Kontrolle verschlissenen Teilen konzentrieren.

Markt

Eine **FJ** ist eine sichere Bank. Nicht nur für Käufer, sondern auch für den Verkäufer. Denn gepflegte Exemplare finden immer einen neuen Besitzer, wenn sich die Preisforderung im üblichen Rahmen bewegt. Der beginnt bei rund 1000 Euro für gut erhaltene Langstreckenmaschinen mit Laufleistungen um 80000 Kilometer und reicht bis zu 3000 Euro für die gefragteste 1200er des Typs 3CW mit weniger als 30 000 Kilometern auf dem Tacho. **FJ**-Fans mit Weitblick haben auch die 1100er im Fokus. Das nur 3276-mal verkaufte Urmodell hat alle Anlagen zum künftigen Klassiker.



Spezialisten

Da der luftgekühlte Vierzylinder der **FJ** 1100 bis heute als Antrieb der XJR 1300 überlebt hat, kennt ihn eigentlich jeder Yamaha-Händler in- und auswendig.


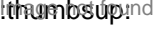
Clubs und Foren

Die **FJ** hat eine große Fangemeinde, die sich in zahlreichen Internet-Foren und IGs austauschen. Hier nur eine kleine Auswahl: <http://www.carookee.de>, <http://www.das-fj-forum.de>, <http://www.effjott-ig.de>, <http://www.fj1100.com>, <http://www.fjowners.com>

Meine eigene Erfahrung mit der alten Effe

Macht einfach Spass das Teil ! Kaufte sie damals, weil mein Vater so eine hatte und ich sie ausnahmsweise auch mal fahren durfte. Die Erinnerungen waren gewaltig, er erstand sie ganz Neu... 1984! Der 150er Hinterreifen war ne Wucht, wieselte doch die Ur-Gixxer noch mit einem 130er rum :

Reifenwahl: Eine kleine Auswahl besteht durchaus.... so von Metzeler den Lasertec, von Avon den Roadrunner, von Pirelli den Sport Demon oder Bridgestone den BT45. Letzterer bietet den besten [Grip](#), der Avon glänzt durch Laufleistung.

Vollgetankt ist die Gute übrigens ca 255kg schwer, aber wie oben beschrieben: Einmal in Bewegung, geht das vergessen ! In der Schweiz leistete sie übrigens ca 90 PS, offen sind bis 125 PS möglich. Auf dem Leistungsprüfstand brachte meine 2011 noch 115 PS ans Hinterrad .
Grüsse EJE

Update August 2018

Mittlerweile unter Nippon-Classic.de gelistet

<http://nippon-classic.de/classic-bikes/...r-an-der-kette/>