

SIEGERTYP

Die Yamaha FJR1300 ist ein echter Siegertyp: Über 120 000 Töfffahrer haben sich seit ihrem Erscheinen 2001 weltweit für sie entschieden, und in der Schweiz wurde sie in ihrer Kategorie 14-mal zum «Töff des Jahres» gewählt. Jetzt geht der legendäre Sporttourer in den Ruhestand.

— Text: Dimitri Hüppi — Fotos: Harald Tauderer, Yamaha

2001: Die allererste Yamaha FJR1300 feiert ihre Premiere

Das erste Cockpit blieb bis 2005, doch wurde die Schriftart bereits 2002 geändert. Im ersten TÖFF-Fahrbericht waren unter anderem auch die Abgaswerte Thema: «Mit einem Schadstoffausstoss von 0,7 g/km Kohlenmonoxid, 0,19 g/km Kohlenwasserstoff und 0,04 g/km Stickoxid liegt der Vierzylinder um das 8- bis 19-fache unter der derzeit gültigen Euro-1-Norm und nimmt auch die Euro 2 mit links.»



Die Yamaha FJR1300 ist eine Macht unter den klassischen Sporttourern. Doch neue Trends und die ab 2021 geltende Abgasnorm Euro 5 bescherten dem Reiseflaggschiff in diesem Jahr die letzte Europa-Saison. Für uns ein guter Grund, mit dem «Töff des Jahres»-Dauerbrenner nochmals eine ausgedehnte Ehrenrunde zu drehen (siehe Spalte ganz rechts) und dessen Erfolgsgeschichte zu würdigen.

«Der erste Leistungstourer ist da», verkündete Yamaha stolz, als die damals nagelneue FJR1300 für die Saison 2001 präsentiert wurde. Die hauseigene Marktforschung hatte im Segment der Sporttourer auf dem europäischen Markt zwei Kategorien ausgemacht: «Die erste Gruppe besteht aus grossen Tourern mit Kardanantrieb, die relativ schwer und ausladend sind, reichlich Luxus bieten, aber nur wenig Fahrspass... Zur zweiten Gruppe zählen die sportlichen Tourer, die leichter sind als die wuchtigen Tourer und ein hohes Niveau an Fahrspass bieten – was schön ist für Piloten, die keine wirklich weiten Strecken zurücklegen müssen. Diese Modelle mit einem Kettenantrieb zum Hinterrad bieten eine extremere Sitzposition als die Langstreckentourer, was den Fahrer- und Beifahrer-Komfort einschränkt sowie die Gepäck-Transportkapazitäten verkleinert...» Mit diesen Erkenntnissen lagen die Japaner sicher nicht ganz falsch, wie der Grosse Erfolg der FJR zeigt.

FJR nimmt der Tourenfahrei die Unschuld

Auch wir waren 2001 vom neuen Konzept angetan: «Mit diesem Modell hat Yamaha der Tourenfahrei endgültig die Unschuld genommen», war im ersten Fahrbericht zu lesen. So kombinierte die FJR1300 eine damals durchaus supersportliche Leistung von 145 PS bei 8500/min und ein gehöriges Drehmoment von 126 Nm bei 6000/min mit einem Trockengewicht von lediglich 237 Kilo. Wir haben hervorgehoben: «In der oberen Drehzahlhälfte ist die Beschleunigung in den ersten drei Fahrstufen sogar fast brutal. In den letzten beiden Gängen lässt sich die FJR ebenfalls nicht

2003: Neu mit ABS und optischen Anpassungen

In der dritten Saison sind die Blinker in die Verschaltung integriert. ABS ist neu verfügbar. Die Windschutzscheibe wurde für bessere Protektion minimal vergrössert und steiler positioniert. Die linke Innenverkleidung bietet ein Staufach. Zudem ist die Leuchtweitenregulierung nun leichter zu erreichen, und eine Wegfahrsperre verbessert ab sofort serienmässig die Diebstahlsicherheit.



SPORTLICH TOURISTISCH ULTIMATIV

Bevor sich die FJR1300 zum Saisonende verabschiedet, haben wir mit ihr noch ein letztes Mal klassisch-bewährtes Sporttouring zelebriert...

— Text und Fotos: Dimitri Hüppi



Für Reisen und Alltag: Die Koffer schlucken je einen Integralhelm oder z. B. ein Sechserpack Mineral à 1,5 Liter PET. Die Verkleidung schützt selbst die Hände vor dem Fahrtwind.

Im Spätsommer bot sich uns die Gelegenheit, mit der Yamaha FJR1300 auf eine ausgedehnte «Abschiedstour» zu gehen, bevor sie aus dem Portfolio gestrichen wird (mehr dazu und zur Modellgeschichte findet sich links). Anlass war ein Event des amerikanischen Bekleidungsherstellers Klim mit Treffpunkt bei der in Villach (A) ansässigen Seven MMD GmbH, die Klim in Europa vermarktet. Von dort aus ging es am Folgetag via Slowenien ins italienische Monfalcone an der Adria (s. Hauptbild links); und am dritten Tag wieder heim... Rund 1600 Kilometer kamen so zusammen, und zwar auf den verschiedensten Strassen – einschliesslich deutscher Autobahn mit vielen unbegrenzten Abschnitten, Landstrassen, Stadtgebieten und natürlich Pässen.

Bereits nach wenigen Metern im Sattel der FJR stellt sich ein «heimisches Gefühl» ein. Und das, obwohl meine letzte und bisher einzige Fahrt mit ihr schon etwa sieben Jahre zurückliegt. Auf der Klim Experience über diverse, teils auch enge und sehr kurvige Abschnitte beeindruckt die FJR nicht nur mich mit ihrer Agilität, sondern auch die anderen Mitfahrenden mit ihren deutlich leichteren Maschinen. Tatsächlich tänzelt die FJR1300AE (das ist die Ausführung ohne halbautomatische Schaltung, aber mit elektronisch einstellbaren Federelementen) trotz des fahrfertigen Gewichts von 292 Kilo geradezu graziös durch verwinkeltes Geläuf. Nur im ultrakurzen Flickflack ist etwas Nachdruck erforderlich. Ansonsten legt sich das Bike wie von alleine in die Bögen, welche sie in allen Radien spurtreu durchläuft. Schlechte Asphaltpassagen bügelt sie einfach glatt, hält sauber Traktion. Auf der Fahrt von Zürich nach Villach via München kann sie denn – wie schon bei den Kollegen 2001 – beweisen, dass sie in allen Belangen auch absolut hochgeschwindigkeitstauglich ist.

DAS SAGEN LANGJÄHRIGE FJR1300-FAHRER AUS DEM YAMAHA SPORT-TOURING CLUB SUISSE

RETO WIRTH «Es gibt einfach kein Vorbeikommen»



«Ich fahre eine FJR1300A, Baujahr 2006 in der Farbe black/silver mit aktuell 170 000 Kilometern auf dem Tacho. Für mich ist dieses Motorrad schön, zuverlässig, sportlich, stark und sehr bequem, sehr reisetauglich auch mit Sozia und schwerem Gepäck. Ducati, Honda und sogar BMW bin ich gefahren. Es gibt nichts Vergleichbares. Nur auf der FJR lacht mein Herz! Ich denke mir jedes Mal, es gibt für meine Ansprüche einfach kein Vorbeikommen an meiner FJR. Sollte ich mich für die Optik zwischen dem alten und dem neuen Typ FJR entscheiden, dann der alte Typ!»

MARCEL KISTLER «FJR: Fast Journey and Ride»



«Bei der FJR (die drei Buchstaben stehen für «Fast Journey and Ride» oder «Schnelles Reisen und Fahren») ist der Name definitiv Programm. Diese Verbindung von Motorenwucht und Langstreckenkomfort begeistert mich auch nach vielen Jahren immer noch. Mit der FJR lässt es sich souverän und sportlich touren. Mit erstklassigem Sitzkomfort, bestem Windschutz und grosser Reichweite reist man entspannt Kilometer für Kilometer. Bei der FJR habe ich das Gefühl, dass hier einfach alles zu mir passt. Motor, Fahrwerk, Ausstattung – alles ist wie für mich gebaut.»

MAX HEDIGER «Danke, Yamaha, für diesen grossartigen Töff»



«Anfang der 2000er-Jahre suchte ich ein sportlich zu fahrendes und für zwei Personen tourentaugliches Motorrad, da meine 750er Super Ténéré alles andere als bequem war. Mit der FJR1300 wurde ich schliesslich fündig und war von der ersten Probefahrt an begeistert von dieser Maschine, die so präzise zu lenken war, mit einem Motor, der genügend Power hat und die das Tourenfahren zu zweit so angenehm machte. Danke, Yamaha, für diesen grossartigen Töff, der mir stets ein zuverlässiger Begleiter von den Dolomiten über Korsika bis hoch zum Nordkap war.»

THOMAS DILL «Ich fahre FJR, seit sie 2001 auf den Markt gekommen ist»

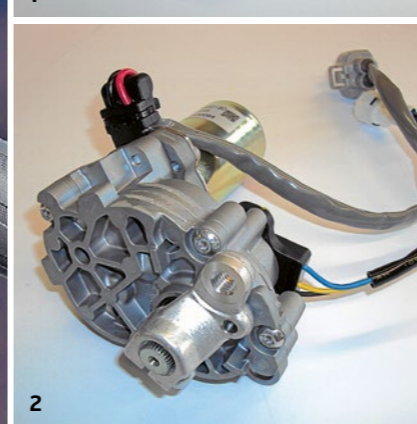


«Ich fahre FJR1300, seit sie im Jahr 2001 neu auf den Markt gekommen ist. Mich haben von Anfang an die Handlichkeit und die Sportlichkeit – trotz des hohen Eigengewichtes – überzeugt. Auch die Bequemlichkeit auf längeren Tages- oder Wochentouren sind unschlagbar. Dasselbe gilt auch für die Sozia! Mit meiner zweiten FJR (Jahrgang 2007) habe ich schon über 120 000 Kilometer zurückgelegt, ohne nennenswerte Probleme oder Reparaturen. Ich finde es sehr schade, dass dieses Motorrad künftig nicht mehr angeboten wird.»

ALEX DYSLI «Sie kann mit modernen Sporttourern gut mithalten»



«Anfänglich noch mit einer Yamaha GTS1000 unterwegs, bin ich im Jahr 2010 auf eine FJR1300AS (mit Schaltautomat) umgestiegen. Die Begeisterung war trotz einiger Schwächen des Fahrwerks (generell zu weich) gross und hält bis heute mit meiner dritten FJR an. Die ausgewogene Mischung von Sportlichkeit, Stabilität und Bequemlichkeit macht sie in meinen Augen einzigartig, und die «alte Dame» kann auch mit modernen Sporttourern noch sehr gut mithalten.»



Die FJR1300AS kuppelt selbstständig: Dafür zuständig sind im Wesentlichen ein elektronisches Steuergerät, das die Signale vom konventionellen Fusschalthebel oder den Druckknöpfen am Lenker verarbeitet, der Kupplungsautomat (1), der die Kupplung für die Gangwechsel ausrückt und den Kraftfluss unterbricht, sowie der Schaltautomat (2), der bei ausgerückter Kupplung dafür sorgt, dass der gewünschte Gang eingelegt wird.

lumpen und durchschlägt so lässig die 200er-Marke wie Raumschiff Enterprise die Lichtgeschwindigkeit.» Positiv bewertet wurde auch (Vergaser waren noch weit verbreitet) die elektronische Einspritzung: Sie könne «die entfesselten Gewalten des Triebwerks so fein umsetzen, dass es nicht einmal in engen Kehren auffällige Lastwechselreaktionen gibt. Das ist umso bemerkenswerter, weil sich auch der starre Kardantrieb nie nachteilig bemerkbar macht.»

Um das Gewicht möglichst tief halten zu können, spendierten die Ingenieure der FJR ein Brücken-Chassis aus Aluminiumlegierung und integrierten den Reihenvierzylinder als mittragendes Element. Die TÖFF-Tester hielten fest: «Die Grundabstimmung des FJR-Fahrwerks ist erfreulich straff, dabei ohne

Komforteinbussen.» Und sie stuften die Maschine als «extrem kurvenwillig» ein. «Schnelle Schräglagenwechsel funktionieren wie geölt.» Auch bei den Bremsen gab es nichts zu bemängeln – ausser, dass (noch) kein ABS lieferbar war...

Zur Ergonomie betonte Yamaha: «Zusätzlich zum Komfort, der aus der strömungsgünstig geformten Vollverkleidung und dem elektrisch einstellbaren Windschild resultiert, ermöglicht die FJR1300 Fahrer und Beifahrer eine natürliche, aufrechte Sitzhaltung, die Ermüdungserscheinungen auf langen Reisen reduziert.» Wir fanden heraus: «Das wirklich Gute und Bemerkenswerte an der FJR1300-Verkleidung ist, dass bei eingezogener Scheibe ein 180-km/h-Dauertempo völlig beschwerdefrei abgessen wer-

2006: Die FJR1300 ist neu auch als AS-Version (Automatic Shift) erhältlich

Die FJR1300AS erlaubt Gangwechsel ohne manuelles Kuppeln wie gewohnt per Fusshebel oder über zwei Knöpfe am Lenker (s. auch oben). Im damaligen TÖFF-Testbericht wurde das neue System YCC-S (Yamaha Chip Controlled-Shift) gelobt. «Es macht das Töff-fahren zweifellos einfacher. Als «weniger sportlich» kann man die FJR1300AS nicht bezeichnen...»



2013: Umfassende Überarbeitung mit dezentem Facelifting und technischen Updates

Die wesentlichsten Neuerungen: Ride-by-Wire, Traktionskontrolle, elektronisch einstellbares Fahrwerk mit USD-Gabel (nur AS-Modell), Tempomat, zwei wählbare Motormappings, neue Auspuffanlage, LED-Positionsluchten und LED-Blinker. Neuer «Stop Mode» (AS-Modell): Dieser schaltet unterhalb von rund 30 km/h – z. B. vor der Ampel – die Gänge (einen nach dem anderen) herunter.



Das Getriebe wurde erst auf die Saison 2016 um einen (lang über-setzten) sechsten Gang erweitert. Zugleich hielt eine Anti-Hopping-Kupplung Einzug.

Der Vierzylinder ist auch aus heutiger Sicht noch ein Prachtsexemplar dank Leistung satt oben raus und enormem Druck bei tieferen Touren. Der Motor – wir fahren praktisch immer im Mapping «Sport» – nimmt jederzeit sanft Gas an und verschont die Besatzung dank zweier Ausgleichswellen von Vibrationen. Selbst nach langer Fahrt kribbelt es an keiner Körperstelle.

Der Sound ist, wie man es sich von klassischen, nicht auf absolute Höchstleistung getrimmten Vierzylindern gewohnt ist: sehr lange sehr dezent. Selbst bei 5000/min, wenn man schon richtig flott unterwegs ist, ist seine Lautstärke echt langstreckentauglich. Die Antihopping-Kupplung erfordert nicht zu viel Handkraft, sodass häufiges Schalten am Pass völlig ermüdungsfrei vonstatten geht. Das Sechsganggetriebe weist eine sehr harmonische und ideal zu diesem Motorrad passende Abstufung auf.

Auch die Nissin-Bremsen sind ein Gedicht: Sie verfügen über einen klaren Druckpunkt und lassen sich absolut präzise und ohne enorme Handkraft dosieren. Beim Reinbremsen in die Kurve ist kaum ein Aufstellmoment zu spüren.

Ausgewogenes ergonomisches Dreieck

Die Ergonomie ist ein weiteres entscheidendes Highlight. Nach dieser fahrtintensiven Tour steht fest: Viel besser geht es nicht. Wohl sitzt man auf einer Grossenduro mit noch etwas weiterem Kniewinkel und etwas geraderem Rücken. Doch zeigt sich hier deutlich, dass dies alleine nicht darüber entscheidet, wie man am Ende der Tour vom Bike steigt. Die FJR bietet ein absolut ausge-



Der Lenker weist eine angenehme Breite auf, die Armaturen sind wertig, die Hebel (Bremsen, Kupplung) einstellbar. Das Cockpit zeigt alles Notwendige. Auspuffdesign: klassisch – Bremsen: top.

den kann, auch Geschwindigkeiten bis über 200 km/h werden nicht anstrengend.»

Von Anfang an hat Yamaha für die FJR diverses Original-Zubehör bereitgestellt. Unverzichtbar waren natürlich die lackierten Seitenkoffer, welche sich dank raffinierter Aufnahmen am Fahrzeug schlank in die Fahrzeuglinie integrierten. Und zur Komfort-Vervollständigung gab es seit Beginn auch Heizgriffe.

Halbautomatik, E-Fahrwerk und LED

In Europa wurden bis heute 63 500 FJR1300 verkauft – bis zum Verkaufsende werden es laut Yamaha 65 000 Einheiten sein. In der Schweiz waren es bis Ende September insgesamt 3419 Maschinen, der aktuelle Bestand beläuft sich auf 1926 FJR1300, 354 AE-Modelle (manuelles Getriebe, elektronisches Fahrwerk) und 172 AS-Modelle (halbautomatisches Getriebe, elektronisches Fahrwerk) – total also auf 2452 Einheiten. In unserer jährlichen Leserumfrage wurde die FJR vierzehnmal zum «Töff des Jahres» in der Kategorie Tourer bzw. Sporttourer gewählt. Yamaha hat den Sporttourer denn auch stets modellgepflegt, ihn technisch laufend aufgewertet und modernisiert. So wurde das ABS bereits 2003 eingeführt, es folgten ein halbautomatisches Getriebe, ein elektronisches Fahrwerk und LED-Beleuchtung rundum (weitere Details finden sich in den Boxen).

Was kommt nach der FJR1300?

Wir haben beim Schweizer Yamaha-Importeur hostettler AG in Sursee nachgefragt, ob sich die grosse FJR-Fangemeinde auf eine würdige Nachfolgerin freuen darf. Hierzu Vincent Mentha, Managing Director Yamaha Motor Schweiz: «Ein zukünftiges «Nachfolgemodell» für die FJR1300 ist noch nicht definiert. Als Global-Hersteller wird sich Yamaha in Zukunft sicherlich auch weiterhin mit dem Segment «Sport Touring» befassen, um potenziellen Kunden ein Modell mit den entsprechenden Eigenschaften und Leistungen anbieten zu können. Dieses Segment



Yamaha FJR1300AE

Preis: ab 21 490 Franken
 Hubraum: 1298 ccm
 Leistung: 146 PS bei 8000/min
 Drehmoment: 138 Nm bei 7000/min
 Gewicht: 292 kg fahrfertig
 Sitzhöhe: 805/825 mm
 Tankvolumen: 25 l
 Import & Info: www.yamaha-motor.ch

MOTOR

Flüssigkeitsgek. Viertakt-Reihenvierzylinder, 4 Ventile/Zyl., DOHC (Kette), 2 Ausgleichswellen, 2 Mappings, Traktionskontrolle, 6 Gänge, Rutschkuppl., Endantrieb Kardan.

FAHRWERK

Alu-Brückenrahmen, USD-Gabel (48 mm, elektronisch einstellbar), Aluschwinge mit Zentralfederbein (elektron. einstellb.), vorn Doppelscheibenbremse (330 mm), Vierkolbenzangen, hinten Einzelscheibe (282 mm), Reifen 120/70-17 und 180/55-17.

GEFÄLLT UNS

- + Motor, Getriebe, Fahrwerk, Bremsen
- + Ergonomie
- + Klassisch-zeitloses Design

GEFÄLLT UNS WENIGER

- Sonne reflektiert im Cockpit
- Gepäckrückhaltebänder in Koffern

BEKLEIDUNG TESTFAHRER

Helm: Klim TK 1200, 680.–,
 Jacke: Klim Kodiak, 1189.–,
 Hose: Klim Kodiak, 859.–, www.klim.com
 Stiefel: Vanucci VTB 12, 299.–, louis.de

Zum grossen Finale der FJR lancierte Yamaha für die Saison 2020 die FJR1300AE/AS «Ultimate Edition» – u. a. mit exklusiver schwarzer Lackierung, einem breiten, goldenen Band über die gesamte Länge des Tanks, goldfarbenem Finish auf den Leichtmetallrädern und speziellen FJR-Logos.

befindet sich jedoch im Wandel, und die Erwartungen der Langstreckenfahrer haben sich in den letzten zehn Jahren verändert. Zum Beispiel ist festzustellen, dass einige aktuelle GT-Fahrer eine leichtere und wendigere Maschine bevorzugen, insbesondere zu

zweit und mit Gepäck. Der Erfolg unserer Tracer 900GT zeigt dies deutlich. Daher ist die Definition eines GT-Modells, das für lange Reisen geeignet ist und sportliche Fahreigenschaften gepaart mit hohem Komfort bietet, nicht mehr dieselbe wie in der Vergangenheit. Ausserdem, und das gilt derzeit für alle Modelle 2021, müssen die Motoren an die Euro-5-Norm angepasst werden, was eine Herausforderung für alle Hersteller, auch für Yamaha, darstellt.»



Anfangs waren die einzelnen Leuchtenbestandteile am Heck eingefasst. Die zweite Cockpit-Generation kam von 2006 bis 2012 zum Einsatz. 2013 verschwand der Analog-Tacho. Bei den AS-Versionen kann der linke Daumen die Gänge per Minustaste runterschalten, der Zeigefinger per Plustaste rauf. Elektronisch justierbare USD-Gabel.

2014/2016: Zubehör und weitere Neuerungen, ein Sechsganggetriebe und LED-Kurvenlicht

Das Bild zeigt eine 2014er-FJR1300AE mit Zubehörauspufftöpfen von Akrapovic sowie Tankrucksack. Schön zu sehen: die nicht mehr ursprüngliche Rücklichteinheit (vgl. Details links), die 2016 mit Umstellung auf Voll-LED-Beleuchtung nochmals geändert wurde. 2016 kamen ferner Kurvenlicht, das aktuelle Cockpit sowie der lang ersehnte sechste Gang mit Anti-Hopping-Kupplung hinzu.



Die FJR1300 kommt weltweit auch als Polizeimotorrad zum Einsatz

Auf dem Foto ist eine FJR1300 der Genfer Polizei zu sehen – ausgestattet mit verschiedenen LED-Blinklichtern und natürlich dem Martinshorn. Auf dem Soziusplatz befindet sich zusätzlicher Stauraum. Weitere FJR-Polizeimotorräder gibt es etwa in Italien. Dort wurden gerade erst im vergangenen Sommer 90 AE-Versionen an die Nationalpolizei (Polizia di Stato) ausgeliefert.



Die komplette Beleuchtung ist mit LEDs bestückt. Der weder zu weiche noch zu harte Sattel weist eine angenehme Kontur auf, die nicht in die Oberschenkel drückt. Acht Stunden Fahrt sind kein Problem.

wogenes und natürlich erscheinendes ergonomisches Dreieck – Ermüdungserscheinungen treten praktisch keine auf – auch nicht nach einem Fahrtag mit acht Stunden im Sattel.

Auch sonst macht die letzte Generation der FJR1300 eine rundum gute Figur – auszusetzen gibt es sozusagen nichts. Höchstens, dass sich die Sonne, je nach Stand, im Tacho spiegelt und einen dann blenden kann. Oder dass die Rückhaltebänder in den Koffern etwas fummelig sind. Alles andere kann sich dank steter Modellpflege aber mehr als sehen lassen, alles wirkt wie aus einem Guss. Nichts, was man auf langen Touren – egal wie viele sportliche bzw. gemütliche Etappen diese beinhalten – wünscht, fehlt. Okay, es gibt keine Smartphone-Connectivity, und die Geschwindigkeit sowie die übrigen Menüpunkte werden einem zwar digital, aber monochrom schwarz auf weiss (LCD) anstatt in Farbe per TFT angezeigt. Nun, da man seine E-Mails oder Kurznachrichten auch im nächsten Hotel oder Restaurant wieder checken kann, erachte ich es persönlich als umso wertvoller, dass die FJR seit 2016 sogar über ein adaptives Kurvenlicht verfügt.

Fazit: Absolut zurecht wurde die FJR1300 schnell und nachhaltig zu einer der beliebtesten Tourenmaschinen. Bis heute stets detailgepflegt und technisch weiterentwickelt, ist sie im letzten Modelljahr erst recht eine Empfehlung.

«YAMAHA sporttouring club suisse»: Der «GTS/FJR Club Suisse» gibt sich einen neuen Namen



Der 1998 mit 36 Mitgliedern als «GTS Club Suisse» gegründete und 2001 in «GTS/FJR Club Suisse» umbenannte Motorradclub nahm jüngst eine weitere Namensänderung vor. Seit November 2020 tritt er unter «YAMAHA sporttouring club suisse» auf.

Mit dem Gründungsnamen «GTS Club Suisse» hatte man sich dem damaligen Exoten Yamaha GTS 1000 verschrieben. Als dann die Fertigung der GTS eingestellt wurde und die FJR 1300 die Nachfolge antrat, wurde der Clubname einfach auf «GTS/FJR Club Suisse» erweitert. Gleichzeitig stand der Club neu allen Fahrern mit einem tourentauglichen Yamaha-Motorrad ab 600 ccm offen.

Da die FJR1300 Euro 5 nicht schaffen und daher über kurz oder lang vom Markt verschwinden wird und der Anteil von Töff der MT-Reihe im Club langsam grösser wurde, musste sich der Vorstand Gedanken über die Zukunft machen. Eine Namensänderung in «GTS/FJR/MT Club Suisse» kam aus offensichtlichen Gründen nicht infrage. Das Resultat war ein Namensänderungsantrag an der GV 2020 in «YAMAHA sporttouring club suisse». Der Name ist dynamischer, modellneutral und sagt aus, welche Marke gefahren und dass sportliches Tourenfahren betrieben wird. Alex Dysli, Clubpräsident

Info zum Club: yamaha-sporttouring-club.ch