

Heft 7

14. März 2003

SONDERDRUCK

MOTORRAD



VERGLEICHSTEST

SUPERSPORTLER

Suzuki GSX-R 1000

Honda Fireblade

Yamaha YZF-R1

Kawasaki ZX-9R

Ducati 999 S





Vergleichstest Supersportler

- **Ducati** 999 S
- **Honda** Fireblade
- **Kawasaki** ZX-9R
- **Suzuki** GSX-R 1000
- **Yamaha** YZF-R1

ES GEHT VORAN

In der Klasse der supersportlichen Big Bikes bleibt keine Zeit zum Atemholen. Nur zwei Jahre nach dem Debüt der GSX-R 1000 legt Suzuki nach.

Von Stefan Kaschel; Fotos: fact, Künstle



So sehen Sieger aus: die neue GSX-R 1000, an ihrer Hayabusa-Nase unschwer zu erkennen. Auch die neuen, radial verschraubten Bremssättel und die zierlichen 300er-Scheiben fallen ins Auge. Rahmen und Schwinge tragen nun modisches Mattschwarz



Suzuki GSX-R 1000

Vergleichstest Supersportler

Wenn die Formel „Stillstand gleich Rückschritt“ ihre Gültigkeit hat, dann in der Klasse der Sportboliden. Nirgendwo ist mehr Prestige zu angeln, keine Kategorie prägt das Markenimage nachhaltiger. Honda kann ein Lied davon singen, denn es war die Fireblade, die über Modellgenerationen das Ideal vom ebenso leichten wie starken Sportmotorrad verkörperte. Auch Yamaha weiß, wovon die Rede ist. Die R1 wurde zur Legen-

de, die das Verhältnis von Leistung und Gewicht nochmals revolutionierte. Suzuki schließlich transportierte diese Tugenden konsequent auf die Rennstrecken dieser Welt und trat mit der GSX-R 1000 zu einer einmaligen Erfolgsserie im Breiten- und Spitzensport an.

Angesichts der Erfolge der GSX-R war nicht unbedingt zu erwarten, dass Suzuki so schnell nachlegt. In Anbetracht der Halbwertzeit, in der der Ruhm in dieser heiß umkämpften Klasse verblasst, hingegen schon. Sei es, wie es will: Suzuki

tritt mit einer noch leichteren und noch stärkeren neuen GSX-R 1000 an und trifft auf nur im Wortsinn angejahrte Konkurrenz. Honda präsentierte die neue Fireblade zur vergangenen Saison, während Yamaha die R1 umfassend überarbeitete. Ducati legte sogar erst im Herbst nach, stellte die 999 vor, die für diesen Vergleich in der S-Variante antreten darf. Lediglich die Kawasaki ZX-9R ist nicht mehr ganz tafrisch.

Eine Tatsache, die man dem mit Abstand mächtigsten Motorrad im Feld auch



So sehen Hand-
lingwunder aus:
Die Fireblade
ist nach wie vor
die handlichste
Supersportlerin
im Feld, besticht
durch ihre
perfekte Ergo-
nomie und eine
Bremsanlage,
die bei Serien-
motorrädern
momentan nicht
zu toppen ist



Honda Fireblade

Vergleichstest Supersportler

ansieht. Groß und ausladend steht sie da, die kompakte Fireblade und auch die R1 wirken geradezu zierlich, die Ducati schlank. Ausgerechnet die neue Herausforderin, die GSX-R 1000, kommt der ZX-9R noch am nächsten. Ein kleines Motorrad wird sie wohl nie werden.

Dafür aber ein richtig leichtes. 200 Kilogramm vollgetankt signalisiert die Waage. Das ist ein Kilogramm weniger als bei der Vorgängerin und eins mehr

als versprochen. Immerhin entspricht dieser Wert aber genau dem der zierlichen R1, und nur die Fireblade ist noch ein Kilogramm leichter. Die Ducati hingegen wiegt beachtliche 218, die Kawasaki beträchtliche 216 Kilogramm.

Wer nun meint, damit sei schon alles entschieden, liegt zumindest im zivilen Leben nicht ganz richtig. Auf dem Weg zur Arbeit oder beim Sonntagsausflug auf der Hausstrecke spielt diese Kilofuchserie nur eine untergeordnete Rolle. Was zählt, ist eine gelungene Ergonomie und

die Abstimmung der Kraftpakete im Maschinenraum. Zumindest im ersten Punkt konnte die alte GSX-R bislang nicht wirklich überzeugen. Zu lang der Tank, zu tief die Lenkerstummel: Dass Detailarbeit hier einiges bewirken, aber nichts Grundsätzliches ändern kann, zeigt das neue Modell deutlich. Vor allem der verbesserte Knieschluss dank des an den Flanken schmaleren und auch etwas kürzeren Tanks wirkt sich eindeutig positiv aus, ein Ergonomiewunder wie die Fireblade, die Fahrern jeder Statur und Größe wie auf





So sehen
Legenden aus:
die YZF-R1 mit
dem härtesten
Antritt aus
dem Drehzahl-
keller und
immer wieder
ein Erlebnis.
Dazu piekfein im
Finish und nach
der jüngsten
Überarbeitung
auch fahrwerks-
seitig auf
Top-Niveau

Yamaha YZF-R1

den Leib geschneidert ist, ist die GSX-R immer noch nicht. Ihr ist der Werbeslogan „own the racetrack“ für das zivile Leben zu nachhaltig ins Stammbuch geschrieben worden.

Trotzdem ist den Suzuki-Ingenieuren durchaus Applaus zu zollen. Was auf der Piste taugt, bringt immerhin kaum mehr Einbußen im öffentlichen Straßenverkehr mit sich. Das gilt im Vergleich zur Honda – und zwar mit ebenso deutlichen Abstrichen wie bei der GSX-R – auch für die Yamaha, während die 999 S sich zwar

nicht mehr ganz so kompromisslos sportlich gibt wie ihre Vorgängerin, aber nach wie vor auf eine extrem gebeugte und vorderradorientierte Sitzposition setzt. So gesehen kann allein die Kawa in dieser Hinsicht der Fireblade das Wasser reichen. Noch höher die Lenkerhälften, noch niedriger die Position der Fußrasten: Für jene, die bei aller Liebe zum Sport und zu dem damit verbundenen Dampf in allen Lagen auf ein gewisses Maß an Komfort nicht verzichten wollen, findet sich hinter der ausladenden Verkleidung

der Grünen trotz des breiten Tanks ein lauschiges Plätzchen.

Womit wir beim Stichwort „Dampf“ direkt im Maschinenraum angekommen sind. Und bei den angesichts der überbordenden Kraft möglichen Fahrleistungen. Die sind gemessen an dem, was eine zügig unter die Räder genommene Landstraße zulässt, überall weit mehr als nur ausreichend. Auf der hubraumunterlegenen ZX-9R (139 PS bei 11 800/min) und selbst auf der 999 S, die zwar mit gemessenen 135 PS bei 9800/min nominell



So sehen
Klassiker aus:
Die ZX-9R hat
in ihren Grund-
festen schon ein
paar Jahre auf
dem Buckel,
bietet viel
Masse, viel
Platz und Kom-
fort, viel Wind-
schutz. Aber im
Vergleich mit
den anderen
wenig Sport



Kawasaki ZX-9R

Vergleichstest Supersportler

die Schwächste im Feld ist, aber nirgendwo auch nur einen Zentimeter auf die Vierzylindermeute verliert. Im Gegenteil: Bis 8500/min liegt dieser famose V2, der sich wie schon bei der 998 S mittels schärferer Steuerzeiten, weniger Schwungmasse, Titanpleuel, geänderter Kennfelder und einem größeren Krümmerquerschnitt (50 statt 45 Millimeter) vom Standard-999-Motor um satte neun PS abhebt, locker auf dem Niveau der Fireblade und deut-

lich über dem der Kawasaki. Dafür braucht es also keinen Reihenvierer.

Für das, was dann kommt, schon. Denn was speziell die GSX-R 1000 und die YZF-R1 jenseits der 8000/min-Marke auf die Prüfstandsrolle drücken, ist im Grunde genommen jenseits von Gut und Böse und zwischen zwei Kurven kaum zu erfahren. Es geht vorwärts, vorwärts, vorwärts – als gäbe es kein Morgen. Wobei die neue Suzuki im Highend-Bereich jenseits von 9000/min der R1 nochmals so deutlich zeigt, wo Barthel den Most holt,

dass es beinahe unheimlich ist. 160 PS an der Kupplung stehen dann 149 gegenüber – das sind fünf PS mehr als bei der bis dato stärksten gemessenen GSX-R des Vorjahres. Einher geht dieser brachiale Schub mit einer Drehzahlgier, die unter den Sport-Boliden ebenfalls nicht ihresgleichen kennt. Die GSX-R brüllt, kreischt, stürmt vorwärts – und katapultiert ihren Fahrer ruck, zuck in Geschwindigkeitsbereiche, die nur mit der nötigen körperlichen und geistigen Reife genossen werden sollten. Wer jemals in 7,2



So sehen Ducati jetzt aus: die 999 S, über deren Design man streiten kann. Über ihre Qualitäten nicht. Und auch nicht darüber, dass die 999 S trotz vieler hochwertiger Komponenten wegen dieses kunterbunten Schweißnahtgebrutzels billiger wirkt, als sie ist



Ducati 999 S

Vergleichstest Supersportler

Sekunden von 0 auf 200 km/h beschleunigt hat, weiß, wovon die Rede ist.

Und auch, dass angesichts dieser Gewalt ein Fahrwerk von allerhöchster Güte vonnöten ist. Die Suzuki hat es. Nicht nur, was die Stabilität angeht, bei der die Neue nahtlos an die tadellose Vorstellung der Vorgängerin anknüpft. Auch in Sachen Handling, bei dem sich die GSX-R dank eines steileren Lenkkopfs und weniger Nachlauf nun durchaus auf

dem Niveau von R1 und ZX-9R bewegt und einzig vom Handlingwunder Fireblade getoppt wird. Wunderbar neutral und zielgenau durchheilt die Suzuki schnelle Biegungen und lässt sich dabei auch von Bodenwellen nicht bremsen, weil die neue, nun kohlenstoffbeschichtete Gabel sehr feinfühlig arbeitet und das Federbein zwar tendenziell sehr hart abgestimmt ist, dafür aber jede Menge Reserven für den heißen Ritt auf der Piste bereitstellt.

Ist sie damit das Maß der Dinge? Unter den vier Japanerinnen schon, weil

ihre Gabel sanfter anspricht als das R1-Pendant, bei der Fireblade auch das Federbein nicht von der sensiblen Sorte ist und die ZX-9R erkennen muss, dass ihre herkömmliche Telegabel dem Ansprechverhalten und der Rückmeldung der neueren Konstruktionen nicht mehr viel entgegenzusetzen hat. So bleibt einzig der 999 S die Ehre, die Suzuki-Vorstellung nochmals zu übertreffen, und das tut sie mit Bravour. Ob man die sündhaft teure Öhlins-Federware wirklich braucht, sei dahingestellt. Fest steht: Wenn man



FAHRWERKS-EINSTELLUNGEN

	Ducati 999 S	Honda Fireblade	Kawasaki ZX-9R	Suzuki GSX-R 1000	Yamaha YZF-R1
Gabel					
Zugstufe	12 K (12 K)	2 1/2 U (2 3/4 U)	1 1/2 U (1 1/4 U)	9 K (7 k)	17 K (13 K)
Druckstufe	8 K (10 K)	1/2 U (2 1/4 U)	1/2 U (1 1/2 U)	6 k (13 K)	8 K (13 K)
Federbasis	10 U (10 U)	8 U (7 U)	3 R (5 R)	3 R (5 R)	3 R (6 R)
Federbein					
Zugstufe	20 k (20 K)	1 1/4 U (3 U)	5 1/2 U (5 1/2 U)	7 K (15 K)	12 K (15 K)
Druckstufe	18 k (21 K)	1 U (1 U)	1/4 U (4 1/2 U)	20 K (23 K)	1 K (9 K)
Federbasis	16 G (16 G)	3 P (2 P)	10 G (7 G)	12 G (10 G)	4 P (3 P)
Niveau	3 G	std.	plus 8 mm	std.	std.

Einstellungen für Rennstreckenbetrieb, Klammernwerte für komfortablen Landstraßenbetrieb; Fahrergewicht zwischen 70 und 80 Kilogramm; Abkürzungen: K = Klicks, U = Umdrehungen, R = Ringe, P = Position; Rennstrecke in Alès/Frankreich, Temperatur 10 Grad, kein Wind



sie hat, möchte man sie nicht mehr missen. Das Ansprechverhalten von Gabel und Federbein auf kleinste Bodenunebenheiten ist unerreicht, während die Federelemente größeren Stößen mit der gebotenen Konsequenz begegnen und selbst unter extremer Last – also beim harten Bremsen oder Beschleunigen – jederzeit in der Lage sind, genügend Reserven zu mobilisieren. Es ist im wahrsten Sinne des Wortes ein Genuss.

Genau wie die feinen Manieren, die Ducati dem Zweizylinder beigebracht hat.

Im Feld der großen V2 gibt es wohl kein Triebwerk, das derart viel Leistung so selbstverständlich und kultiviert abliefern wie der S-Motor. Kettenschlagen im Drehzahlkeller ist ihm genauso fremd wie deftige Vibrationen, die Drehfreude in oberen Regionen für die Motorkonfiguration vorbildlich. Dazu kommt, dass die langjährige Erfahrung der Ducati-Ingenieure mit der Einspritztechnik sich bei jedem Lastwechsel wieder erfahren lässt. Wunderbar weich und doch spontan setzt die Leistung ein und ist im Verbund mit

dem geringen Spiel im Antriebsstrang unter allen Bedingungen perfekt kontrollierbar. Unter den Vierzylindern können ihr in dieser Hinsicht nur die R1 und die GSX-R das Wasser reichen, wobei die Yamaha im unteren Drehzahlbereich etwas weicher, die Suzuki etwas punktgenauer ans Gas geht. Die Kawasaki hingegen nimmt – als Einzige im Quintett nach wie vor mit 40er-Keihin-Gleichdruckvergaser ausgestattet – systembedingt zwar sehr smooth, aber doch verzögert Befehle der Gashand an und die Honda... Ach ja,



EIN ECHTER HAMMER

Stärker, schneller, leichter, besser, vielseitiger, und das ohne Preiserhöhung – Suzuki greift an, meint Ex-GP-Fahrer Jürgen Fuchs.

Nominell 164 PS bei 200 Kilogramm, Toppspeed 285 km/h: Wir waren uns einig, dass es viel Verantwortungsbewusstsein und Fingerspitzengefühl braucht, um diese Königsklasse zu bewegen. Und noch mehr, sie zu bauen. Die Luft da oben ist sehr dünn! Mit „Gewalt-Tuning“ überbietet zwar sicher auch ein Hobby-Bastler die

Eckdaten der Vorgängerin. Karbonverkleidung, Sportauspuff und eine höhere Verdichtung – fertig ist die Spaßbremse. Denn auf diesem Niveau reicht die kleinste Veränderung, und die Fahrt wird zur Mutprobe. Aber nicht bei der neuen GSX-R 1000. Die Suzuki-Ingenieure besitzen das nötige Fingerspitzengefühl. Bestes Beispiel: der Motor. Er spricht noch besser an, geht seidenweich ans Gas, schiebt bereits im mittleren Drehzahlbereich brachial an und hat oben raus genug Dampf, um

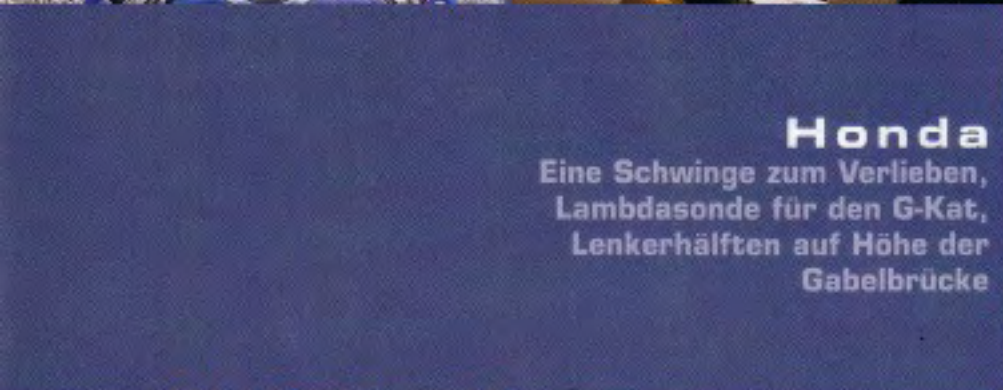
selbst die R1 hinter sich zu lassen. Das angesprochene Verantwortungsbewusstsein haben die Techniker bei der Fahrbarkeit bewiesen. Die Befehle über den Gasgriff nimmt unter den Testkandidatinnen nur noch die Ducati derart präzise an. Gegen die Power stemmt sich ein leicht gestrafftes Fahrwerk, dessen Vielseitigkeit überrascht. Gutes Handling auf engen Pässen, hohe Stabilität und Lenkpräzision in schnellen Kurven. Die Dämpfung ist für die Landstraße zwar ein wenig straff, auf der Rennstrecke aber

perfekt. Nur mit der Punktlandung beim Anker gibt's ein Problem. Dann springt das Hinterrad immer noch ein wenig und vermässelt gelegentlich den Einlenkpunkt. Das dürfte auch der Grund sein, warum die Bremsanlage mit stumpfen Bremsbelägen etwas entschärft wurde. Trotzdem: Die Suzuki-Mannschaft hat zweifellos ganze Arbeit geleistet. Das gleiche Fingerspitzengefühl, mit dem die GSX-R 1000 gebaut wurde, muss aber auch der Fahrer aufbringen.



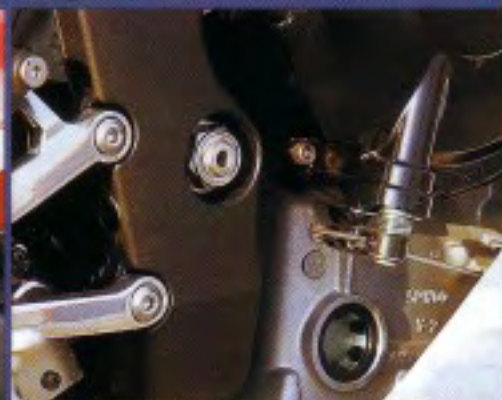
Suzuki

Das neue Cockpit mit zu tief angebrachtem Schaltblitz rechts unter dem Digitaltacho, neu gestaltetes Rahmenheck



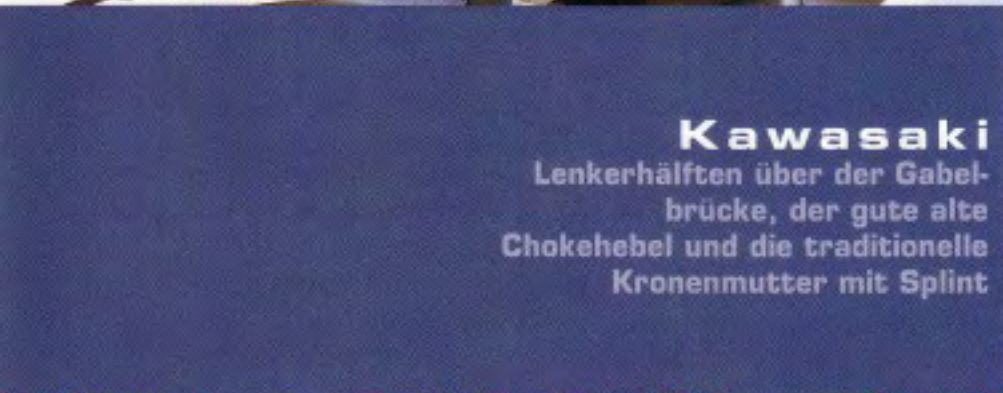
Honda

Eine Schwinge zum Verlieben, Lambdasonde für den G-Kat, Lenkerhälften auf Höhe der Gabelbrücke



Yamaha

Ein Rahmen mit Wiedererkennungswert, der Kupplungshebel mit großem Abstand. Das Getriebe liegt traditionell hoch



Kawasaki

Lenkerhälften über der Gabelbrücke, der gute alte Chokehebel und die traditionelle Kronenmutter mit Splint



Ducati

Feine Öhlins-Ware, unfeines Rohr- und Blechgebrutzelt, aber eine Radialhandpumpe und der leichtgängigste Gasgriff der Welt

Vergleichstest Supersportler

die Honda. Das alte Leiden. Ein Motorrad, das derart ruppig ans Gas geht und diese Eigenart mit ordentlich Spiel im Antriebsstrang kombiniert, kann einem in Schräglage beim behutsamen Anlegen schon gewaltig die Linie verhaseln. Das nervt wirklich und wird nur dadurch halbwegs kompensiert, dass mit der ultraagilen Fireblade Kurskorrekturen kinderleicht von der Hand gehen. Die sind wiederum auf der Ducati ein echtes Problem. Sie ist

zwar nicht mehr mit der sprichwörtlichen Sturheit der 998 geschlagen, hat in diesem Vergleich aber handlingstechnisch trotzdem nichts zu bestellen.

Dass sie dennoch wacker mitfährt, liegt an einer weiteren Stärke der Ducati: der Bremsanlage. Die Kombination aus Brembo-Vierkolbenzangen mit jeweils vier Einzelbelägen, einer feinen Radialhandpumpe und der Öhlins-Gabel ermöglichen sogar auf der Landstraße wahre Verzögerungsorgien. Das könnte von der reinen Bremsleistung nur die referenzver-

dächtige Anlage der Honda noch besser. Der Konjunktiv steht deshalb, weil die Honda-Gabel leider nicht die Qualitäten des Öhlins-Pendants aufweist und speziell in der Anbremszone auf Bodenwellen mit der Dämpfungsarbeit mitunter nicht mehr nachkommt, während die Suzuki in dieser Hinsicht sicher gut gerüstet ist. Leider aber fehlt es ihren Bremsen – radial hin, radial her – nach wie vor etwas an Biss. Eine Tatsache, die wohl auf die Belagauswahl zurückgeführt werden muss, denn die Zangen der GSX-R sind

TECHNISCHE DATEN

Suzuki

GSX-R 1000



Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, elektronische Saugrohreinjection, Ø 42 mm, Motormanagement, ungeregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, E-Starter.

Bohrung x Hub 73,0 x 59,0 mm
Hubraum 988 cm³

Nennleistung

120,5 kW (164 PS) bei 10 800/min

Max. Drehmoment

113 Nm (11,5 kpm) bei 8400/min

Schadstoffwerte (Homologation)

CO 1,95 g/km, HC 0,77 g/km, NO_x 0,09 g/km

Kraftübertragung

Mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadekupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluprofilen, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge mit Oberzügen aus Aluprofilen, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, schwimmend gelagerte Bremscheiben, Ø 300 mm, Vierkolbensattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Zweikolbensattel, Reifen 120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17
Bereifung im Test Bridgestone BT 011 F/012 F

Fahrwerksdaten

Lenkkopfwinkel 66,5 Grad, Nachlauf 91 mm, Radstand 1410 mm, Federweg v/h 120/130 mm.

Maße und Gewichte

Sitzhöhe* 825 mm, Gewicht vollgetankt* 200 kg, Zuladung* 175 kg, Tankinhalt/Reserve 18 Liter.

Garantie

zwei Jahre

ohne Kilometerbegrenzung

Farben

Blau/Weiß, Silber, Schwarz/Orange

Preis

12 510 Euro

Nebenkosten

140 Euro

Honda

Fireblade



Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, elektronische Saugrohreinjection, Ø 42 mm, Motormanagement, geregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, E-Starter.

Bohrung x Hub 75,0 x 54,0 mm
Hubraum 954 cm³

Nennleistung

110 kW (150 PS) bei 11 300/min

Max. Drehmoment

104 Nm (10,6 kpm) bei 9500/min

Schadstoffwerte (Homologation)

CO 0,92 g/km, HC 0,46 g/km, NO_x 0,07 g/km

Kraftübertragung

Mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadekupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluprofilen, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge mit Oberzügen aus Aluprofilen, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, schwimmend gelagerte Bremscheiben, Ø 330 mm, Vierkolbensattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Einkolbensattel, Reifen 120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17
Bereifung im Test Bridgestone BT 012 G

Fahrwerksdaten

Lenkkopfwinkel 66,25 Grad, Nachlauf 97 mm, Radstand 1400 mm, Federweg v/h 120/120 mm.

Maße und Gewichte

Sitzhöhe* 800 mm, Gewicht vollgetankt* 199 kg, Zuladung* 185 kg, Tankinhalt/Reserve 18 Liter.

Garantie

zwei Jahre

ohne Kilometerbegrenzung

Farben

Weiß, Gelb, Rot

Preis

12 590 Euro

Nebenkosten

zirka 180 Euro

Yamaha

YZF-R1



Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, fünf Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, elektronische Saugrohreinjection, Ø 40 mm, Motormanagement, ungeregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, E-Starter.

Bohrung x Hub 74,0 x 58,0 mm
Hubraum 998 cm³

Nennleistung

112 kW (152 PS) bei 10 500/min

Max. Drehmoment

105 Nm (10,7 kpm) bei 8500/min

Schadstoffwerte (Homologation)

CO 1,39 g/km, HC 0,68 g/km, NO_x 0,12 g/km

Kraftübertragung

Mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadekupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluprofilen, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge mit Oberzügen aus Aluprofilen, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, schwimmend gelagerte Bremscheiben, Ø 298 mm, Vierkolbensattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Doppelkolbensattel, Reifen 120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17
Bereifung im Test Michelin Pilot Sport E/R

Fahrwerksdaten

Lenkkopfwinkel 66 Grad, Nachlauf 103 mm, Radstand 1395 mm, Federweg v/h 120/130 mm.

Maße und Gewichte

Sitzhöhe* 810 mm, Gewicht vollgetankt* 200 kg, Zuladung* 195 kg, Tankinhalt/Reserve 17/3,8 Liter.

Garantie

zwei Jahre

ohne Kilometerbegrenzung

Farben

Silber, Rot, Blau-metallic

Leistungsvariante

72 kW (98 PS)

Preis

12 590 Euro

Nebenkosten

195 Euro

Kawasaki

ZX-9R



Motor

Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Tassenstößel, Nasssumpfschmierung, Gleichdruckvergaser, Ø 40 mm, kontaktlose Transistorzündung, ungeregelter Katalysator mit Sekundärluftsystem, E-Starter.

Bohrung x Hub 75,0 x 50,9 mm
Hubraum 899 cm³

Nennleistung

105 kW (143 PS) bei 11 000/min

Max. Drehmoment

100 Nm (10,2 kpm) bei 9200/min

Schadstoffwerte (Homologation)

CO 2,87 g/km, HC 0,78 g/km, NO_x 0,11 g/km

Kraftübertragung

Mechanisch betätigte Mehrscheiben-Ölbadekupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Fahrwerk

Brückenrahmen aus Aluprofilen, Motor mittragend, Telegabel, Standrohrdurchmesser 46 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge mit Oberzügen aus Aluprofilen, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, schwimmend gelagerte Bremscheiben, Ø 320 mm, Vierkolbensattel, Scheibenbremse hinten, Ø 220 mm, Einkolbensattel, Reifen 120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17
Bereifung im Test Michelin Pilot Sport

Fahrwerksdaten

Lenkkopfwinkel 66 Grad, Nachlauf 98 mm, Radstand 1415 mm, Federweg v/h 120/135 mm.

Maße und Gewichte

Sitzhöhe* 820 mm, Gewicht vollgetankt* 216 kg, Zuladung* 174 kg, Tankinhalt/Reserve 19/4,1 Liter.

Garantie

zwei Jahre

ohne Kilometerbegrenzung

Farben

Grün, Blau, Silber

Leistungsvariante

72 kW (98 PS)

Preis

11 595 Euro

Nebenkosten

105 Euro

Ducati

999 S



Motor

Wassergekühlter Zweizylinder-Viertakt-90-Grad-V-Motor, Kurbelwelle querlegend, je zwei obenliegende, Zahnriemengetriebene Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, desmodromisch betätigt, Nasssumpfschmierung, elektronische Saugrohreinjection, Ø 54 mm, Motormanagement, ungeregelter Katalysator, E-Starter.

Bohrung x Hub 100,0 x 63,5 mm
Hubraum 998 cm³

Nennleistung

100 kW (136 PS) bei 9750/min

Max. Drehmoment

106 Nm (10,8 kpm) bei 8000/min

Schadstoffwerte (Homologation)

CO 0,63 g/km, HC 0,20 g/km, NO_x 0,12 g/km

Kraftübertragung

Hydraulisch betätigte Mehrscheiben-Trockenkupplung, Sechsganggetriebe, O-Ring-Kette.

Fahrwerk

Gitterrohrrahmen aus Stahlrohr, Motor mittragend, Upside-down-Gabel, Gleitrohrdurchmesser 43 mm, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Zweiarmschwinge aus Aluguss, Zentralfederbein mit Hebelsystem, verstellbare Federbasis, Zug- und Druckstufendämpfung, Doppelscheibenbremse vorn, schwimmend gelagerte Bremscheiben, Ø 320 mm, Vierkolbensattel, Scheibenbremse hinten, Ø 240 mm, Zweikolbensattel, Reifen 120/70 ZR 17; 190/50 ZR 17
Bereifung im Test Michelin Pilot Sport Cup

Fahrwerksdaten

Lenkkopfwinkel 66,5 Grad, Nachlauf 97 mm, Radstand 1420 mm, Federweg v/h 120/128 mm.

Maße und Gewichte

Sitzhöhe* 805 mm, Gewicht vollgetankt* 218 kg, Zuladung* 172 kg, Tankinhalt/Reserve 15,5/3 Liter.

Garantie

zwei Jahre

ohne Kilometerbegrenzung

Farben

Rot, Gelb

Preis

20 700 Euro

Nebenkosten

200 Euro

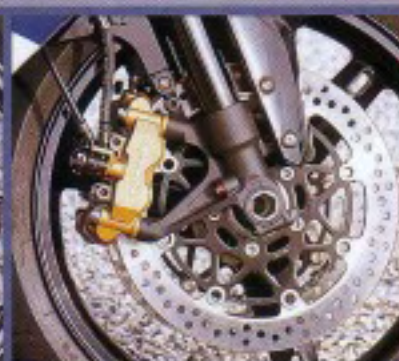
*MOTORRAD-Messungen



ZX-9R-Bremse: dieses Mal ein Opfer der Serienstreuung. Das ging schon besser



999 S-Bremse: einfach gut, die jüngste Brembo-Generation. Ganz nah an der Honda



GSX-R-Bremse: nicht so gut, wie sie aussieht. Alles eine Frage der Beläge



R1-Bremse: nach anfänglichen Schwierigkeiten jetzt auf hohem Niveau



Fireblade-Bremse: nach wie vor die Referenz. Viel besser kann man sich nicht vorstellen

Vergleichstest Supersportler

baugleich mit den Superstoppnern der neuen Kawasaki ZX-6R.

Auch ZX-9R und R1 überraschen, was die Verzögerungsarbeit angeht. Die Kawa, bisher in dieser Disziplin durch sehr gute Noten bekannt, gibt sich im vorliegenden Fall ungewohnt zahnlos, ihre Anlage benötigt hohe Handkraft und ist nur befriedigend zu dosieren, während Yamaha nach Problemen mit stumpfen Stoppnern bei den allerersten Testexemplaren auch dieses Mal wieder eine R1 bereitstellt, deren Bremsanlage sich gleich hinter Honda und Ducati einreicht.

Soweit zur Landstraße, auf der die neue GSX-R ungeachtet ihrer sportlichen Auslegung ein überraschend gutes Bild

abgibt. Das – so die allgemeine Erwartung – sollte sich auf abgesperrter Strecke noch verbessern. Es wartet der Pôle Mécanique im südfranzösischen Alès, ein nagelneues Testzentrum mit trickreichem Streckenlayout. Und einer wartet schon lange auf seinen richtigen Einsatz. Jürgen Fuchs, durchaus bekannt für flotte Runden, ist schon ganz unruhig – und kehrt von seinem ersten Turn mit der GSX-R mit breitem Grinsen in die Box zurück. „Gutes, neutrales Handling, dabei Stabilität in jeder Lage und exzellente Schaltbarkeit“ fasst er kurz zusammen, um dann auf den Motor zu kommen. „Ein geniales Feeling. Das Ding hat Druck in allen Lagen, geht super ans Gas, und du drehst es so gern aus, um auch das letzte Brüllen noch zu erleben.“ Kritik

gibt's wenig. „Die Rasten sollten nach wie vor weiter hinten sein, und das Heck wird schnell leicht, das Hinterrad stempelt. Aber sonst nur Spitzennoten.“

Die erhält vom Könner – mit leichten Abstrichen – lediglich noch die Ducati. Ebenso neutral und stabil, insbesondere bei Lastwechseln, giert die 999 S nach Schräglagen, segelt zielgenau um die Ecken, verwöhnt mit ihren Federelementen, den guten Bremsen, diesem tollen V2 und einer Sitzposition, die auf der Rennstrecke passt wie angegossen. Allerdings erfordert die Ducati mehr Kraft beim Umlegen und einen sehr konzentrierten Schaltfuß. Das Getriebe gibt sich nämlich noch immer sehr knochig, und die Gänge passen wegen der elend langen Sekundärübersetzung nirgends. Auf

GEMESSEN UND BEWERTET

MOTORRAD

Punktewertung

	Maximale Punktzahl	Ducati 999 S	Honda Fireblade	Kawasaki ZX-9R	Suzuki GSX-R 1000	Yamaha YZF-R1
ANTRIEB						
Fahrleistungen						
Höchstgeschwindigkeit	30	26	27	27	29	26
Beschleunigung	30	25	26	27	27	26
Durchzug	30	25	27	26	28	29
Motor						
Ansprech-/Lastwechselverhalten	20	17	10	16	16	16
Leistungsentfaltung	30	26	26	25	30	27
Starten	10	7	7	7	9	9
Kraftübertragung						
Kupplung	10	7	8	8	7	7
Schaltung	20	13	15	15	15	13
Getriebeabstufung	10	9	8	9	9	9
Gesamtübersetzung	10	6	9	10	10	10
Gesamt	200	161	163	170	180	172
FAHRWERK						
Geradauslaufstabilität	30	28	25	26	28	25
Stabilität in Kurven	40	36	31	31	36	33
Lenkpräzision	30	28	23	22	27	26
Handlichkeit	30	19	25	22	22	21
Fahrwerksabstimmung Solo	40	38	33	31	35	35
Fahrverhalten mit Sozius	30	23	20	19	20	20
Gesamt	200	172	157	151	168	160
SICHERHEIT						
Bremsen						
Verzögerung/Betätigungskraft	30	26	27	22	23	23
Bremsdosierung	30	26	28	23	23	24
Bremsverhalten mit Sozius	10	8	6	5	4	6
ABS/Verbundbremse	30	0	0	0	0	0
Fahrwerk						
Schräglagenfreiheit	20	20	19	19	20	20
Bodenfreiheit	10	7	6	8	6	7
Lenkerschlagen/Shimmy	20	19	8	15	19	8
Bremsstabilität	10	9	6	8	8	8
Aufstellmoment beim Bremsen	10	7	4	4	8	6
Licht/Sicht						
Fern-/Abblendlicht	20	11	17	19	14	16
Sicht nach vorn/hinten	10	3	7	7	7	7
Gesamt	200	136	128	130	132	125
ALLTAGSTAUGLICHKEIT						
Wartungsfreundlichkeit	20	2	5	5	4	5
Theoretische Reichweite	20	9	12	13	13	11
Zuladung	20	5	8	6	6	11
Ausstattung	30	16	17	17	15	16
Handhabung	10	11	15	14	14	14
Gesamt	100	43	57	55	52	57
KOMFORT						
Sitzkomfort Fahrer	40	21	25	26	23	23
Sitzkomfort Sozius	20	3	6	6	5	4
Windschutz	20	5	6	9	8	7
Lautstärke Motor/Antrieb	20	11	12	13	12	13
Gesamt	100	40	49	54	48	47
Zwischensumme Eigenschaftswertung	800	552	554	560	580	561
WIRTSCHAFTLICHKEIT UND UMWELT						
Verarbeitung	20	11	15	12	16	18
Garantie	30	15	15	15	15	15
Verbrauch (Landstraße)	30	16	16	15	17	15
Inspektionskosten	30	4	23	11	19	18
Unterhaltskosten	20	7	7	7	6	6
Abgaswerte	30	26	27	22	24	24
Preis-Leistungs-Verhältnis	40	9	16	17	17	16
Gesamt	200	88	119	99	114	112
TOTAL	1000	640	673	659	694	673

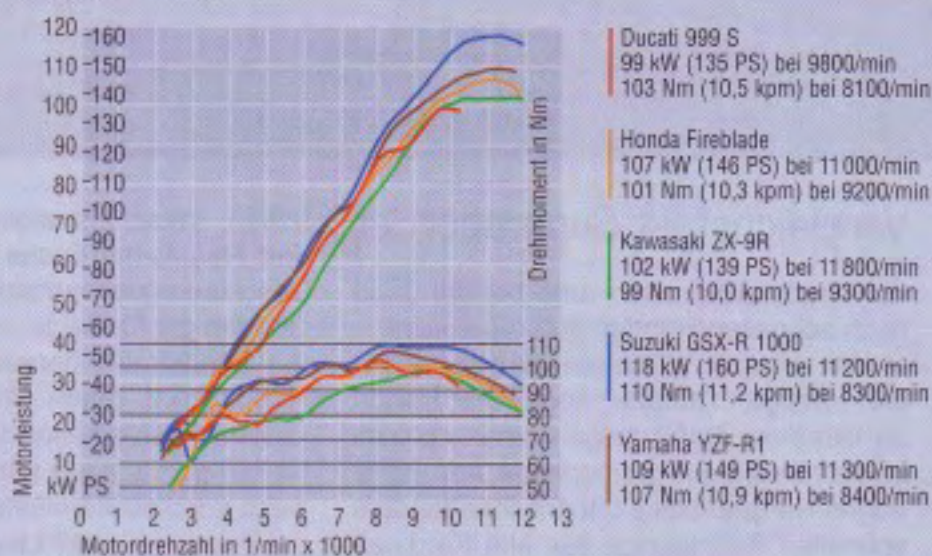
Rennstrecke

	Maximale Punktzahl	Ducati 999 S	Honda Fireblade	Kawasaki ZX-9R	Suzuki GSX-R 1000	Yamaha YZF-R1
Motorleistung						
Umsetzbarkeit der Motorleistung	30	28	26	26	29	28
Motorcharakteristik Rennstrecke	10	9	8	7	10	9
Schaltbarkeit	10	6	9	9	10	6
Fahrstabilität	20	19	15	14	19	17
Fahrwerksabstimmung	30	29	22	20	29	27
Schräglagenfreiheit	10	10	7	7	9	9
Handlichkeit	20	13	16	13	15	14
Bremswirkung/Dosierung	30	27	29	22	25	26
Sitzposition Sport	10	8	7	6	8	8
TOTAL	170	149	139	124	154	144

Messungen

		Ducati 999 S	Honda Fireblade	Kawasaki ZX-9R	Suzuki GSX-R 1000	Yamaha YZF-R1
Fahrleistungen*						
Höchstgeschwindigkeit*						
solo	km/h	270	278	276	285	271
Beschleunigung solo						
0-100 km/h	sek	3,0	3,0	2,9	2,9	3,0
0-140 km/h	sek	4,6	4,6	4,4	4,4	4,7
0-200 km/h	sek	8,8	7,9	8,0	7,2	7,9
Durchzug solo						
60-100 km/h	sek	4,0	4,0	4,0	3,8	3,5
100-140 km/h	sek	4,3	3,3	3,8	3,0	3,2
140-180 km/h	sek	4,5	3,8	4,2	3,5	3,5
Tachometerabweichung						
Anzeige/effektiv 50/100	km/h	46/96	49/98	48/99	48/95	49/97
Kraftstoffverbrauch						
Kraftstoffart		Super	Normal	Super	Super	Super
bei 100/130 km/h	Liter/100 km	4,7/5,5	5,1/5,7	4,6/5,4	4,8/5,5	5,0/5,6
Landstraße	Liter/100 km	5,9	5,9	6,0	5,7	6,0
Theoretische Reichweite						
Landstraße	km	263	305	317	316	263

Leistungsdiagramm²



*Herstellerangaben; ²Messbedingungen: Temperatur 15 Grad, kein Wind, Messort Alès; ³Leistung an der Kupplung. Messung auf Dynojet-Rollenprüfstand 150, korrigiert nach ECE, maximal mögliche Abweichung ±5%



FAZIT

1. Platz

Suzuki GSX-R 1000

Wer vom Erscheinungsbild der neuen GSX-R ein wenig enttäuscht ist, sollte sich nicht täuschen lassen. Unter der glatten Schale steckt ein ultraharter Kern. Die Suzuki ist ohne Zweifel die neue Messlatte in der 1000er-Sportler-Riege, überzeugt auf der ganzen Linie. Und felert – nun auch mit U-Kat und entsprechenden Abgaswerten – einen verdienten Sieg auf der ganzen Linie.

2. Platz

Honda Fireblade

Als Landstraßenfeger ist die Fireblade wegen ihres begeisternden Handlings und der vorbildlichen Ergonomie eine ganz große Nummer. Dazu eine tolle Ausstattung inklusive Wegfahrsperre, G-Kat und die beste Bremse. Spätestens auf der Piste aber fehlt ein Lenkungs-dämpfer. Damit wären dann wohl auch die größten Abstimmungsprobleme der Gabel behoben.

2. Platz

Yamaha YZF-R1

Die R1 überzeugt nach wie vor durch gediegene Verarbeitung und einen Bullenmotor, der im Drehzahlkeller antritt wie kein anderer. Die Drehzahlgier der GSX-R kann er allerdings nicht bieten. Hohe Qualität hat auch das Fahrwerk. Aber wie bei der Honda fehlt der R1 zum ganzen Glück ein Lenkungs-dämpfer. Den sollte Yamaha endlich nachrüsten. Suzuki macht's vor.

4. Platz

Kawasaki ZX-9R

Die Zeit bleibt nicht stehen, die 9er aber bleibt dieselbe. Und sieht spätestens mit Erscheinen der neuen GSX-R ein wenig alt aus. Zumindest in sportlicher Hinsicht. Wenn dann auch noch die Bremsanlage schlechter funktioniert als gewohnt, reicht es nur noch zum undankbaren vierten Platz, wenngleich die Kawa auf der Landstraße immer noch vor eine ernst zu nehmende Größe ist.

5. Platz

Ducati 999 S

Wer die neue Ducati anschaut, mag sie oder mag sie nicht. Wer sich draufsetzt, muss sie mögen. Toller Motor, formidables Fahrwerk, brillante Bremsen und ein echtes Fahrerlebnis. Aber eben auch eines, das im zivilen Leben auf Dauer anstrengt und mit über 20.000 Euro eine Menge Geld kostet. Und dafür darf man eindeutig eine bessere Verarbeitungsqualität verlangen.

Vergleichstest Supersportler

der Landstraße nicht – und bei der Jagd nach schnellen Runden erst recht nicht.

Mit diesem Problem haben weder die kräftige Yamaha noch die Honda zu kämpfen. Dafür zeigen beide speziell in der Beschleunigungsphase aus einer engen Bergauf-Linie mit anschließendem schnellen Rechtsknick das alte Kardinalproblem: Der Lenker fängt bedrohlich an zu zappeln. „Wenn ich vorne straffer abstimme, um eine gute Balance zu er-

halten, verschärft sich das Ganze“, hardert Rennfuchs Fuchs. „So bleibt in den Beschleunigungsphasen Zeit liegen.“ Im Übrigen gilt für beide, was sich schon auf der Landstraße herauskristallisierte. Die Honda wird durch ihr problematisches Lastwechselverhalten instabil, die Yamaha kämpft nach wie vor mit einem keineswegs vorbildlichen Getriebe.

Und die Kawa? Liegt zwar besonders in schnellen Ecken neutraler als die Honda, kämpft hier aber mit ihrem Leistungsmanko, einer schlecht ansprechenden

Gabel und den matten Bremsen. Und natürlich mit der Sitzposition, die zu touristisch ist. Zudem zeigt sie auf der Bremse ein deutliches Aufstellmoment und die schlechteste Lenkpräzision. Auf die Rundenzeiten wirken sich diese Eigenschaften nur deshalb nicht negativ aus, weil pünktlich zum Showdown der große Regen kommt. Trotzdem: Sportfreaks können nur hoffen, dass es wie schon in der 600er-Klasse bei Kawasaki auch bei den großen Supersportlern wieder richtig vorangeht. Suzuki macht es vor. ■