MOTORRAD-MAGAZIN

mo

TEST · TECHNIK · ZUBEHÖR · SPORT

MOTOR TECHNIK VERLAG
HEFT 4
APRIL 1992
DM 6,-
VOLL IN FARBE

MOTORRAD-MAGAZIN mo ■ informativ ■ kompetent ■ 110 Seiten Faszination

NEUE HONDA CBR 900 RR

DIE FAKTEN: STRASSE • PRÜFSTAND • RENNSTRECKE

TEST Neue Honda CBR 900 RR gemessen

SPORT Langstrecke mit der Suzuki RGV 250

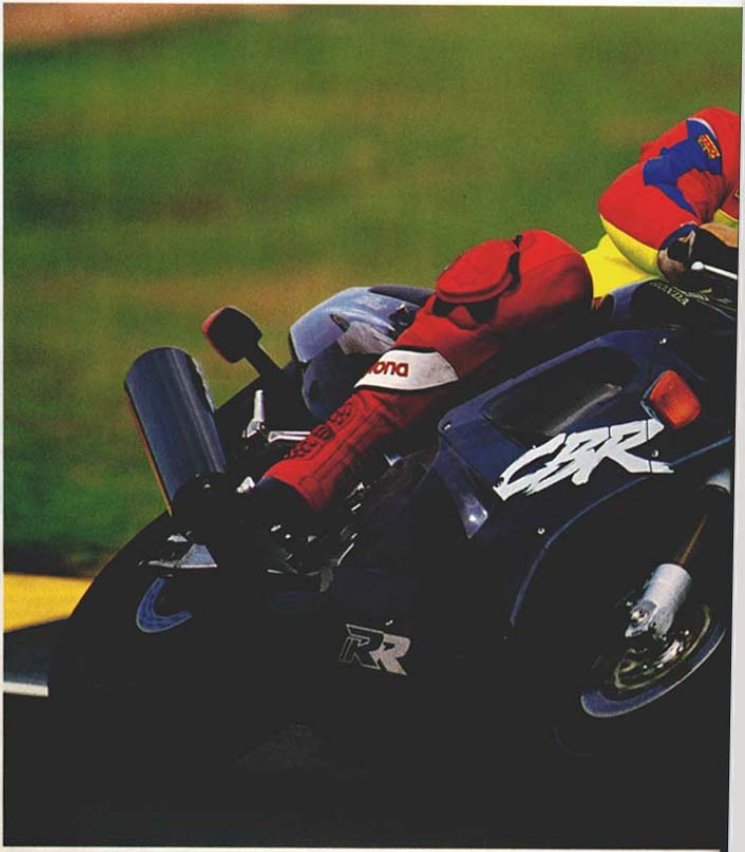
EXOTEN Bimotas kostbare Schönheiten

TECHNIK Sieben dicke Twins im Vergleich

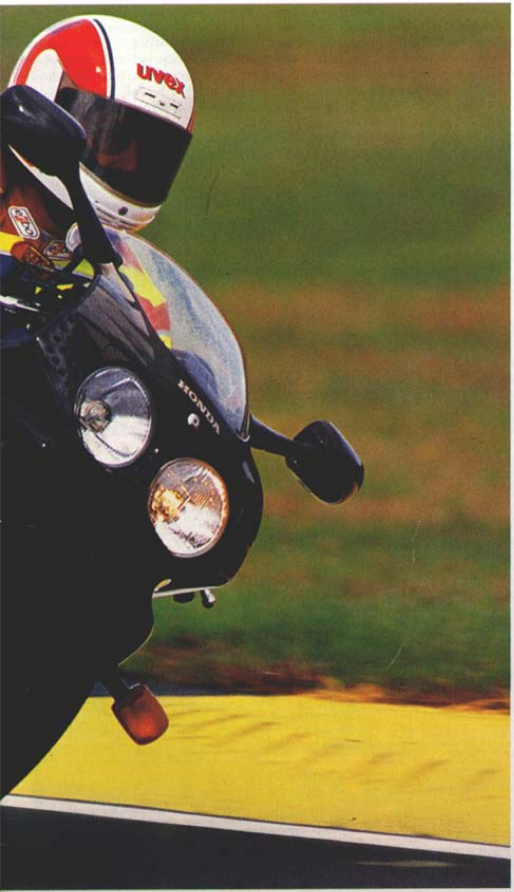
TEST Supertourer BMW K 1100 LT **TUNING** FZR 600 schnell gemacht

EXKLUSIV Suzuki Goose 350 Einzylinder **ENDURO** Moto Guzzi Quota

SPORT Neues aus aller Welt **ZUBEHÖR** Rennhandschuhe · Helm · Kombi



DER GIGANT ZEIGT



DIE ZÄHNE

Die neue Honda CBR 900 RR ist da, mit 100 PS starkem Reihenvierzylinder und knapp über 200 kg vollgetankt. F. J. Schermer hat sie gefahren

Ja, es ist wahr: Honda hat wieder einen Supersportler der Oberklasse auf die Räder gestellt. Einen, der keine 1000 oder 1100 Kubikzentimeter Hubraum hat wie die Mitbewerber Yamaha FZR 1000, Kawasaki ZZ-R 1100 und Suzuki GSX-R 1100. Aber dennoch 100 PS und ein breites Drehzahlband. Und das sensationellste an der neuen CBR 900 RR ist ihr Gewicht: Mit nur 207 Kilogramm vollgetankt, mit Motoröl, Bordwerkzeug und einem ziemlich dicken Fahrerhandbuch unter der Sitzbank schlägt sie alle Klassenrekorde; vielleicht mit Ausnahme der Ducati 900 SS.

Hondas technischer Anspruch ist hoch, denn die Ingenieure wollen in allen Bereichen das Beste bauen. Manchmal zu Lasten der Kostenkalkulation, was die Kaufleute gar nicht freut, haben sie berechtigte Angst davor, bei allzu hoher Qualität preislich nicht konkurrenzfähig zu sein. Nun, beim neuen Supersportler CBR 900 RR spielte der endgültige Kaufpreis eine eher untergeordnete Rolle, denn die Vorgabe hieß: Bauen wir einen Supersportler, der den anderen so richtig zeigt, was in Großserie machbar ist.

Wobei Großserie zirka 9000 Einheiten heißt, die 1992 im japanischen Honda-Stammwerk hergestellt werden. Rund 3000 Stück gehen davon nach Deutschland, zu einem Preis, der über dem der oben genannten Mitbewerbern liegt: Mit 19600 Mark kalkulierte der deutsche Honda-Vertriebsdirektor Wolfgang Murrmann die 900er. „Aber daran ist kein fetter Gewinn, denn das Motorrad kostete in der Entwicklung eine schöne Stange Geld", erzählte er gerne.

Ich denke, die 3000 Motorräder gehen weg wie warme Semmeln, denn wenn sie

TEST Honda CBR 900 RR

alle so gut sind wie die zehn Vorserienmaschinen, die Anfang Februar zum Test auf der australischen GP-Strecke Phillip Island bereitstanden, dann bietet die CBR 900 RR auch dem verwöhnten Fahrer etwas, das er von FZR 1000, ZZ-R 1100 und GSX-R 1100 bisher nicht kannte.

Der Motor läuft über den ganzen Drehzahlbereich weich und dank teilweiser Gummilager in der Motorhalterung kommen Vibrationen nur verhalten hoch. Das Getriebe läßt sich exakt schalten; im supersportlichen Fahrbetrieb kann beim Hochschalten auf die Hilfe der Kupplung verzichtet werden. Die Leistungsabgabe ist ab 3000 Touren wirklich beeindruckend, stark und kräftig zieht der Motor bis über 10000/min hoch; nach unseren Messungen liegen die knapp 100 PS aber schon bei 8800/min an.

Beeindruckender jedoch als der nahezu lineare Anstieg der Leistungskurve ist das Fahren mit der Maschine: Geringes Gewicht, Handlichkeit und supergute Bremsen dominieren diesen Eindruck. Hinzu kommt, daß der Fahrer wie angegossen auf dem Motorrad sitzt; Lenker, Handhebel, Sitzkomfort und Kontakt der Beine zum sehr breit bauenden Tank sind erstklassig. Natürlich hockt man auf keinem heutigen Motorrad, ob FZR 1000, ZZ-R 1100 oder GSX-R 1100 wirklich schlecht, aber das, was die CBR 900 RR an Ergonomie bei den Bedienelementen bietet, ist eben eine Klasse besser. Und genau das ist es, was mir an dieser Maschine auf der Rennstrecke so sympathisch war: draufsitzen, wohlfühlen, sich auf die Strecke konzentrieren können.

Wer sich nun wundert, daß die CBR 900 RR vorne ein 16 Zoll-Rad hat, wo doch 17 Zoll vorne und hinten als heutiger Standard gelten, dem sei gesagt, daß Hondas Ehrgeiz der Grund dafür ist. Beweisen, daß es geht – Honda ging nie den bequemen Weg, siehe Ovalkolben-NR 750. Zusammen mit Bridgestone wurden für die CBR 900 RR ganz spezielle Reifen enwickelt, die keine der Unarten an sich haben, die den früheren 16 Zoll-Vorderrädern anhafteten: Die Maschine läßt sich nach geringer Eingewöhnungsphase auf dem immerhin 128 Millimeter breiten Vorderradreifen hervorragend lenken, ist zielgenau bis in den extremen Handlichkeitsbereich und reagiert beim Bremsen in Schräglage mit berechenbarer Aufstellneigung. Lediglich die Gegenkraft, die kurz vor dem Erreichen der maximal möglichen Schräglage aufgebaut wird und ein zusätzliches Drücken nötig macht, fiel mir unangenehm auf.

Aber das ist bei anderen, derzeit weit verbreiteten Reifen noch viel extremer, zum Beispiel bei den Michelin A/M 59 X. Die

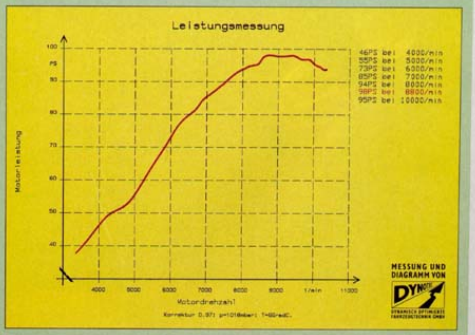
AUF DEM PRÜFSTAND: HONDA CBR 900 RR

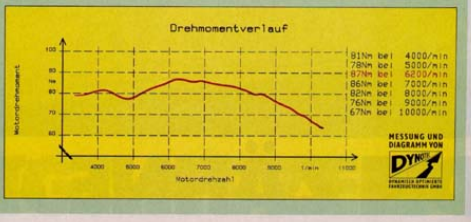
Die freundlicherweise von der Firma Schwarz in Speyer zur Verfügung gestellte Honda präsentierte sich auf der Dynotec-Rolle als überaus gelungen abgestimmte 100 PS-Drosselmaschine.

Zwar verfehlte sie die Angabe knapp um zwei PS, der Begeisterung am satten Drehmomentverlauf tut dies aber keinen Abbruch. Bei 4000/min bereits über 80 Nm oder anders herum gesagt, bei 4000/min liegen bereits 46 stramme Honda-Pferde an.

Im direkten Vergleich mit der in MO 2/91 geprüften Yamaha FZR 1000 in 100 PS-Version schneidet die Honda CBR 900 RR trotz Hubraum-Handicap in bezug auf das maximale Drehmoment besser ab. Die FZR 1000 produzierte seinerzeit 83 Nm bei 5200/min. Und selbst im Drehzahlkeller, bei 4000/min, drückt der Honda-Vierer ganze 6 Nm mehr ab.

Bei 3000/min im letzten Gang kann bei der Honda CBR 900 RR der Riemen voll aufgelegt werden. Kein drehzahlgieriger Motor, schaltfaules Fahren dürfte mit dieser Abstimmung die reinste Freude sein. Das belegen auch die Durchzugsmessungen. Rund neun Sekunden im letzten Gang von 60 auf 140 km/h, hier darf getrost von einer Durchzugs-Rakete gesprochen werden. Weniger Masse, dazu ein perfekt abgestimmter Motor, die Rechnung muß aufgehen. *S. Leiber*





Bridgestone Battlax sind neben den Michelin Hi Sport übrigens die einzigen momentan für die CBR 900 RR zugelassenen Reifen. Die Lebensdauer des Hinterradreifens liegt bei „mindestens 3000 Kilometer", wie der bei den Australien-Tests anwesende Bridgestone-Verkaufsleiter Michael Glockner betonte. Auch die Preise für die Radialreifen sind im marktüblichen Rahmen: Der Hinterradreifen kostet um die 350 Mark, der Vorderradreifen rund 270 Mark. Trotzdem bleibt für den Kunden zu wünschen, daß andere Reifenhersteller dazu kommen. Zwei Anbieter – das könnte zu Problemen im Ersatzteilgeschäft führen.

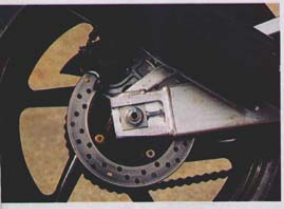
Noch was vom Fahren: Lastwechselspiel ist null spürbar. Die Bremsen beißen ungeheuer zu und sind exakt dosierbar. Der Federkomfort ist ebenso überragend wie die Verwunderung darüber, daß die Feder-

Aufforderung an die Konkurrenz: Nimm's leicht

207 Kilogramm Gewicht, das gab es bislang noch bei keiner 100 PS-Serienmaschine mit 900 cm³ Reihenvierzylindermotor. Mit diesem Angriff auf das Supersportsegment setzt Honda wieder einmal Zeichen. Zeichen, die nicht zuletzt die Mitbewerber ernst nehmen müssen. Der Käufer erfreut sich stattdessen nicht nur am geringen Gewicht, sondern ebenso an schönen Details wie dem aufgeräumten Cockpit. Roter Bereich ab 11000/min, eigentlich kein Thema, weil der 100 PS-Motor schon ab 3000/min satt abzieht und seine Maximalleistung bei knapp 9000/min freisetzt, Durchzugstärke ganz ausgezeichnet

elemente so fein und ohne zu stuckern auch auf kleine Bodenunebenheiten ansprechen – obwohl die Standrohre der Telegabel satte 45 Millimeter dick sind! Nicht zuletzt ist dieser „saugende" Bodenkontakt auch den Bridgestones zuzuschreiben. Hier zeigt der vordere 16-Zöller mit seinem größeren Volumen, mit seiner im Vergleich zum 120/70 ZR 17-Format nachgiebigen Flanke bestes Eigendämpfungsverhalten.

Auf der australischen Rennstrecke konnte ich mit der CBR 900 RR rund 200 Kilometer zurücklegen. Sicherlich zu wenig mit dieser hochkarätigen Sportmaschine. Man darf gespannt sein, was der Zubehörmarkt hoffentlich möglichst bald für diese Honda hergeben wird. Denkbar wäre leichtes Kohle-/Kevlarfasermaterial in



Keine Überraschungen im Detail

Schlichte Fußhebelei, Gewindehülse für spannungsfreie Montage der Schwingenachse im empfindlichen Alurahmen, hohle Achsen, kleine 220er Hinterradscheibe. Der Cocktail zu 207 Kilogramm ist bekannt und bewährt. Sogar der liebe Ölmeßstab fehlt diesmal nicht

MO-BEWERTUNG HONDA CBR 900 RR

Ausstattung und Bedienung
Klar gegliedertes Cockpit mit gut ablesbaren Instrumentenskalen ① ● Praxisgerechte Schaltereinheiten ① ● Nur Bremshebel individuell auf Handgröße einstellbar ② ● Kombiniertes Zünd-/Lenkschloß, beidseitig absperrbar ① ● Manueller Benzinhahn, gut plaziert ① ● Kleines Ablagefach unter abschließbarem Soziuspolster ① ● Nur Seitenständer, aber sicher zu bedienen ③

gut **1.7**

Motor und Antrieb
Japanischer Hochleistungsmotorenbau ohne besondere technische Finessen ② ● Spürbare Motorvibrationen bei 6500/min, ansonsten sehr schwingungsarmer Vierzylinder ② ● Gut trennende und sauber zu dosierende Kupplung, dazu leichtgängig ① ● Getriebe leicht und sehr exakt zu schalten ① ● Chokeknopf an Gabelbrücke, gut zu dosieren, problemloses Anspringen, keine hohe Kaltstartdrehzahl ① ● Geglückte Vergaserabstimmung ① ● Kein störendes Spiel im Antriebsstrang ② ● Schlecht abgedeckte O-Ring-Kette ⑤

gut **1.9**

Fahrwerk und Bremsen
Steifes, Vorderradlast-betontes Sportfahrwerk mit sicherer Geradeauslaufstabilität ① ● Bei Landstraßentempo weitgehend neutrale Kurvenlage, auch in engen Kehren kein unvermitteltes Einkippen ② ● Lenkpräzision gewöhnungsbedürftig, deutliches Aufstellen beim Bremsen in Schräglage ④ ● Bei rennsportlicher Fahrweise Tendenz zum Untersteuern ③ ● Vorderradbremse hervorragend, Hinterradbremse praxisgerecht überbremssicher abgestimmt ① ● Verwindungssteife Telegabel mit klar gekennzeichneter Zugstufenschnelleinstellung ① ● Federbein mit Zug- und Druckstufenschnelleinstellung ① ● Dämpfereinstellung nur mit Schraubendreher möglich ② ● Keine Hinterachslagen-Schnelleinstellmöglichkeit ③

gut **2.1**

Federung und Komfort
Straff gedämpfte Federelemente mit noch brauchbarer Auslegung für Landstraßenfahrt, konzeptgerecht ① ● Lockere Rennsitzposition, bei der aber der breite Tank den Sitzkomfort unangenehm prägt ② ● Kein Steißpolster am Sitzhöcker, Fahrer rutscht beim harten Beschleunigen nach hinten ④ ● Verkleidung mit geringer Wetterschutzwirkung ③ ● Sozius-Notplatz ③

befriedigend **2.8**

Tempo und Reichweite
Beschleunigung und Durchzug innerhalb der 100 PS-Riege absolute Spitze ① ● Überaus drehmomentstarker und elastischer Drosselmotor ① ● Getriebe- und Sekundärübersetzung auch bei 100 PS-Version brauchbar ② ● Dem Einsatzzweck angemessener Tankinhalt ② ● Klassenübliche Reichweite, bei ruhiger Fahrweise sogar reisetauglich ②

gut **2.0**

Kosten und Verbrauch
Für rund 20000 Mark die Leistungsschau japanischer Großserientechnik ② ● Bei Pflege guter Werterhalt zu erwarten ② ● Verbrauchswerte liegen ganz in der Gashand ① ● Große Ventilspiel-Inspektion alle 24000 Kilometer, Ölwechsel alle 12000 Kilometer ②

gut **1.8**

Verarbeitung und Wartung
Sauber verschweißter Aluminiumrahmen ① ● Gesamterscheinung ordentlich, aber ohne enthusiastisch ausgearbeitete Details ② ● Ölkontrolle und Nachfüllen einfach dank gut zugänglichem Peilstab ② ● Kupplungszug ohne schützende Gummitüllen an Handhebel und Motorwiderlager ④ ● Für Sportlerklasse recht wartungsfreundlicher, gut zugänglicher Gesamtaufbau ②

gut **2.2**

Fazit
Ohne Zweifel läutet die Honda CBR 900 RR mit fahrbereit rund 200 Kilogramm Masse einen guten Entwicklungstrend innerhalb der Bigbike-Supersportlerriege ein. Bis auf das bessere Eigendämpfungsverhalten bleibt der breite 16-Zöller vorne aber eine zweifelhafte Neuerung. Sportfahrer werden sicherlich zu einer Umsatzsteigerung bei 17 Zoll-Vorderradfelgen beitragen. Sie bekommen dann auch eine der besten Basismaschinen für Rennsport innerhalb der großen Viertakt-Klassen. Für Technikfreunde und Edelbastler ist die CBR 900 RR nicht minder begehrenswert. Sie schreit förmlich nach weiterem Gewichtstuning. Herausragend der sehr gut abgestimmte 100 PS-Motor

gut **2.1**

Bewertung
Note 1 = Sehr gut Note 2 = Gut Note 3 = Befriedigend
Note 4 = Verbesserungswürdig Note 5 = Schlecht

TEST Honda CBR 900 RR

Form von Verkleidungsschale und konzeptgerechterem Einpersonenhöcker. 180 Kilogramm fahrbereit müßten möglich sein!

Wie auch immer, die CBR 900 RR ist in der Entwicklung jung, modern, den Anforderungen der heutigen Zeit angepaßt. Ein kleines Beispiel: Wenn man mit einem Sportmotorrad wegfährt, fragt man sich immer „wohin mit der Regenkombi". Honda hat im Heck der Maschine ein Staufach untergebracht, in das eine klein zusammengefaltete Regenkombi reinpaßt. Und wer etwas Gepäck mitnehmen möchte, der kann zwei unter dem Soziussitz angebrachte Haken herausklappen.

Noch Fragen? Gehen Sie zum Honda-Händler und fragen Sie nach einer Probefahrtmaschine. Falls noch eine da ist… □

Fotos: Werk (1), Soppa

Ansichten eines erfolgreichen Newcomers

Eher bodenständige Formen prägen das Design der CBR 900 RR. Glücklicherweise gibt es die aus dem Langstreckensport stammende Löcherung am Verkleidungsbug. Solche Nettigkeiten braucht der Sportsfreund einfach zum Fingern beim Samstagsputz

MESSWERTE

Modell	**Honda CBR 900 RR (98 PS)**
Gewicht	207 kg
Leistungsgewicht	2,88 kg pro PS (3,93 kg pro kW) – mit 75 kg-Fahrer
Gewichtsverteilung	51,6 zu 48,4 Prozent (Vorder-/Hinterrad statisch ohne Fahrer)
Beschleunigung	0 bis 100 km/h in ..... 3,5 s
	400 m in ..... 11,5 s
	1000 m in ..... 21,9 s
Spitze	solo sitzend ..... 218 km/h
	solo liegend ..... 228 km/h

Durchzug im…	**4. Gang**	**5. Gang**	**6. Gang**
60 bis 100 km/h in	3,6 s	4,2 s	4,8 s
60 bis 120 km/h in	5,3 s	6,3 s	6,9 s
60 bis 140 km/h in	7,1 s	8,5 s	9,3 s

Tachogenauigkeit	Anzeige 50/100/150 ..... echte 48/95/141 km/h
Verbrauch	Landstraße ruhig ..... 5,2 l/100 km
Normalbenzin, bleifrei	Landstraße flott ..... 7,4 l/100 km
	Autobahn Ø 130 km/h ..... 6,3 l/100 km
	Autobahn voll ..... 9,5 l/100 km
	Tankinhalt ..... 18 Liter*
* Werksangabe	Reichweite ..... 189 bis 346 km

TECHNISCHE DATEN

Modell
Honda CBR 900 RR

Leistung
100 PS (74 kW) bei 10000/min, maximales Drehmoment 79,5 Nm (8,0 mkp) bei 7000/min. Auch mit 50 PS (37 kW) lieferbar. Leistung im Ausland 125 PS

Motor
Flüssigkeitsgekühlter Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor. Bohrung x Hub 70 x 58 mm, Hubraum 893 cm³, Verdichtung 11. Vier Ventile pro Zylinder, über zwei obenliegende, kettengetriebene Nockenwellen und Tassenstößel mit innenliegenden Einstellplättchen direkt betätigt. Ventildurchmesser: Einlaß 27,5 mm, Auslaß 23 mm, Ventilwinkel jeweils 16 Grad. Vier Keihin-Gleichdruck-Flachschiebervergaser, Typ VP 38. Saugrohrdurchmesser 38 mm, mit Trockenluftfilter. Naßsumpf-Druckumlaufschmierung mit Ölkühler, Ölinhalt 4,0 Liter, bei Ölwechsel ohne Filter 3,1 Liter, mit Filter 3,2 Liter, SAE 10 W 30 bis 20 W 50

Elektrische Anlage
Kontaktlose Digitalzündanlage, Lichtmaschine auf dem linken Kurbelwellenstumpf, Leistung 280 Watt. Batterie 12 Volt/9 Ah. Zündkerzen NGK CR9EH, Elektrostarter

Kraftübertragung
Primärkraftübertragung über geradeverzahnte Stirnräder, i_{prim} = 1,52. Seitzugbetätigte Mehrscheibenkupplung im Ölbad, klauengeschaltetes Sechsganggetriebe, Gangstufen 2,769:2, 2,000:1,578:9, 1,400:1, 1,250:1, 1,173:9. Endantrieb über O-Ring-Kette RK 50 MFO, Kettenräder Z 42/16, i_{ges} = 2,625

Fahrwerk
Leichtmetall-Kastenprofilrahmen, zusammengesetzt aus Schmiedeteilen (Schwingen-, Motoraufnahme und Lenkkopf) und Strangpreßprofilrohren 135 x 30 mm mit zwei inneren Querversteifungen; Heckteil aus Vierkant-Alurohr angeschraubt. Teleskopgabel, Standrohrdurchmesser 45 mm, Wandstärke 2 mm. Federvorspannung auf zirka 12 mm stufenlos einstellbar, Zugstufe 14 Klicks einstellbar, Standardeinstellung Klick 7. Hinten Aluminium-Kastenschwinge mit zusätzlichem oberen Bügel, Schwingenlager und Lager der Umlenkhebel mit Nadellagern bestückt, ein Showa-Federbein mit externem Dämpferöl-Ausgleichsbehälter über am Rahmen und der Schwinge gelagerten Umlenkhebel betätigt, Federvorspannung siebenfach einstellbar, Druck- und Zugstufe stufenlos einstellbar. Federwege vorne und hinten 120 mm

Räder
Leichtmetallgußräder mit sechs U-Speichen, vorne MT 3.50 x 16, hinten MT 5.50 x 17. Bereifung Bridgestone Battlax, schlauchlos, vorne BT-50F Radial G in 130/70 ZR 16, Nennbreite 128 mm, hinten BT-50R Radial G in 180/55 ZR 17, Nennbreite 182 mm. Luftdruck vorne 2,5 bar, hinten 2,9 bar

Bremsen
Vorne und hinten gelochte Scheibenbremsen, hydraulisch betätigt. Vorne Doppelscheibe, Ø 296 mm, hinten Ø 220 mm. Vorne Nissin-Festsattel-Vierkolbenbremszangen, hinten Schwimmsattelbremse mit einem betätigten Kolben

Abmessungen und Gewichte
Radstand 1405 mm, Nachlauf 90 mm, Nachlaufwinkel 66 Grad. Lenkerbreite 590 mm, Lenkerhöhe 800 mm, Sitzhöhe 790 mm. Trockengewicht 185 kg, vollgetankt mit Werkzeug und Fahrerhandbuch 207 kg. Tankinhalt 18 Liter inklusive 4 Liter Reserve (manueller Benzinhahn)

Ausstattung
Vollverkleidung, H4-Doppelscheinwerfer, zwei Rückblickspiegel, Tachometer mit Tageskilometerzähler, Drehzahlmesser, Kühlwassertemperaturanzeige, Kontrolleuchten für Öldruck (rot), Blinker (grün), Seitenständer (gelb), Fernlicht (blau) und Leerlauf (grün), zentrales Lenk-/Zündschloß, Einschlüsselsystem für Lenk-/Zündschloß, Tankdeckel, Sitzbank. Handbremshebel über Gewindespindel in der Lage einstellbar, Gepäckfach unter dem Rücksitz mit ausklappbaren Gepäckhaken unter der Sitzfläche, Seitenstütze (kein Mittelständer), Rennständer zum Aufbocken unter der Schwinge als Honda-Zubehör erhältlich

Kosten
Kaufpreis 19250 Mark plus 320 Mark Ausliefe-rungspauschale. Steuer im Jahr 129,60 Mark, Haftpflichtversicherung bei 100 Prozent im Jahr 703,10 Mark, Teilkasko bei 300 Mark Selbstbeteiligung 520,10 Mark (Tarife HDI)

Kontaktadresse
Honda Deutschland GmbH, Sprendlinger Landstraße 166, 6050 Offenbach/Main