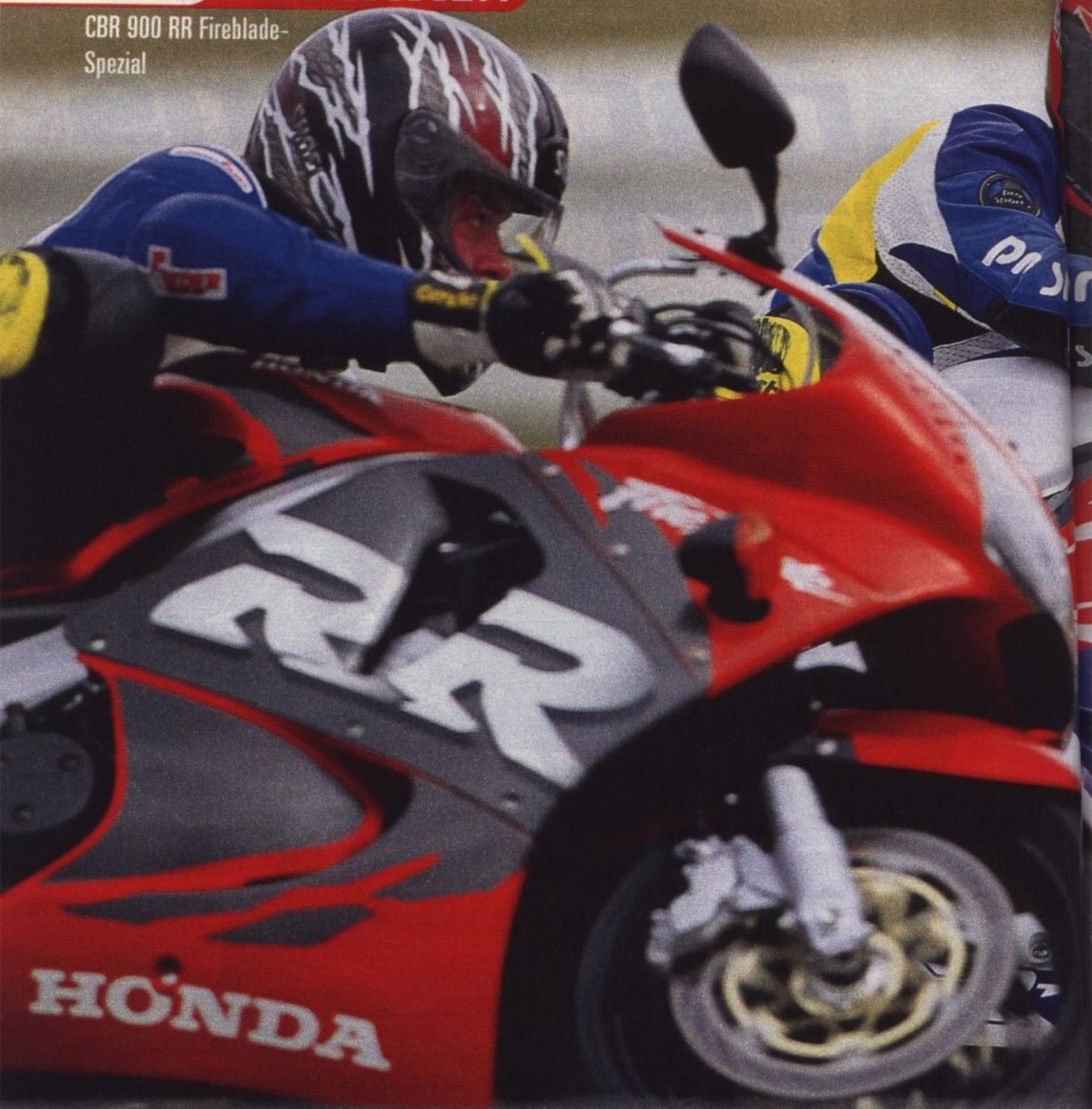


test & technik

CBR 900 RR Fireblade-
Spezial



Alt oder Alter

Vier Generationen, sieben Baujahre: Degradiert das aktuelle Modell die 1992er CBR 900 RR zum Alteisen? Oder sind



Fireblade im Wandel der Zeit: Das Verkleidungsoberteil ist heute breiter, der Doppelscheinwerfer aus der Mode gekommen. Der bauchige Kotflügel verbessert die Aerodynamik des neuen Modells, die üppiger dimensionierten Bremsen sind standfester. Auch am Heck gibt sich die Neue harmonischer

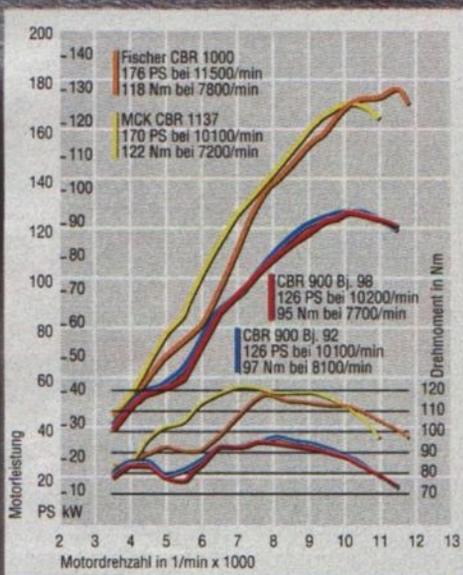


CBR 900 RR Fireblade – ein Name, der seit der Vorstellung der Honda im Herbst 1991 Synonym für leichte, starke Big Bikes geworden ist, der die Synthese aus souveräner Leistung und spielerischem Handling programmatisch verkörpert.

Seit damals haben nunmehr vier Generationen von Feuerklingen die Auslagen der Honda-Händler geschmückt. Eindrucksvolle 15 000 Nachkommen bevölkern deutsche Straßen. Und eindrucksvolle Mengen von Vergleichstests – sei es Big Bike-, Rennstrecken- oder Konzeptvergleich – feierten die CBR als Siegerin. Doch wie schlägt sich Fireblade gegen Fireblade? Hat Honda das Erfolgskonzept

native?

Alt und Neu ganz unterschiedliche Charaktere? Von Jörg Schüller; Fotos: Herzog, Jahn (5), fact (6)



Man staunt: Trotz aller Modifikationen verlaufen Leistungs- und Drehmomentkurve der '92er Fireblade fülliger. Die Neue verliert wegen schärferer Abgasgesetze. In einer anderen Welt spielen die Tuning-Monster, die eine Serien-CBR gefühlmäßig zur Drosselversion degradieren – einfach gewaltig

Leistung stinkt nicht

Reifenempfehlung CBR 900 RR

Eine gute Reifenwahl für die CBR 900 RR ist gar nicht so einfach zu treffen. Vor allem das umstrittene 16-Zoll-Vorderrad im Format 130/70 ZR 16 stellt die Hersteller durch die breite Aufstandsfläche und die ungünstige Kontur vor heikle Aufgaben. Das beweisen die etwas angejahrenen

Avon AV 27/ AV 36 Azaro. Daß es sich um eine nicht mehr ganz neue Konstruktion vor allem des Vorderreifens handelt, wird in Form hoher Lenkkräfte und mit starkem Vorderradshimmy zwischen 60 und 140 km/h deutlich. So wird das Gefühl für den Vorderreifen verwässert. Beim Bremsen und auf Bodenwellen



AVON
AV 27/AV 36 Azaro



BRIDGESTONE
BT 56 F/BT 56 R



DUNLOP
D 207 F/D 207



METZELER
ME Z1 Front/ME Z1



MICHELIN
TX 15/TX 25



PIRELLI
MTR 01/MTR 02

MOTORRAD TIP

MOTORRAD TIP

CBR-Spezial

nur weiterentwickelt oder inzwischen ein komplett neues Motorrad geschaffen?

Da wären zunächst natürlich äußerliche Unterschiede. Die direkte Gegenüberstellung offenbart zwar eindeutige Verwandtschaft, aber einen unerwartet deutlichen Wandel in der Anmutung: Harmonischer, vollverschalteter, einfach moderner präsentiert sich die Neue. Das Design der ersten SC 28, 1991 revolutionär und geradezu unverschämt sportlich, wirkt heutzutage eher klassisch ungezähmt: kantiges Heck, bauchiger Tank, schmaler Kotflügel – vieldiskutierte Stilmittel, die der Zeit-

geist inzwischen glattgeschliffen hat. Das 1998er Modell gewinnt seine Dynamik durch die Linie aus windschnittigem Kotflügel, grimmig dreinblickender Vollverkleidung, stark tailliertem Tank und hochaufragendem Höcker.

Spürbar ist der ergonomische Fortschritt. Dankbar registriert der Fahrgast den schmaleren Knieschluß am flacher geformten, gleich großen Tank. Oder die bequemere Position von Stummeln und Fußrasten, die trotz nur geringfügiger Änderungen eine deutlich entspanntere Sitzhaltung erlaubt. Wirkt perfekt, die Neue. Aber läßt Perfektion nicht auch immer ein bißchen Charakter auf der Strecke?

gelangt Unruhe ins Fahrwerk, der Grip könnte besser sein, reicht für die Landstraße aber immer aus. Die Avon-Paarung ist mittlerweile überholt, die neuen Azaro-Sport hinterließen beim ersten Kontakt einen guten Eindruck und werden demnächst getestet. Ein erfreuliches Bild hinterlassen die

Bridgestone BT 56 F/BT 56 R. Die Honda-Erstausrüstungs-Paarung überzeugt auf der ganzen Linie, könnte allerdings noch einen Tick handlicher sein und etwas weniger Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage übertragen. Trotzdem: sehr viel Gefühl fürs Vorderrad, sehr große Haftungsreserven, beste Lenkpräzision. Ein sehr ausgewogener Reifen, der auch für sportliche Ausritte taugt. Ein Wermutstropfen ist die leichte Unruhe auf welligen Fahrbahnen, die das gute Ergebnis aber kaum trübt. Ebenfalls einen erfreulichen Eindruck macht der neue

Dunlop D 207 Front/D 207, der unter Beweis stellt, wie hoch der Standard bei den Alltagsreifen geworden ist. Auch die D 207 überzeugen durch neutrales Lenk- und vorbildlich stabiles Bremsverhalten, bieten satten Grip und einen extrem sanften Grenzbereich – Hinterradruoter ließen sich beim Test in Cartagena unspektakulär beherrschen. Die Lenkkräfte liegen einen Tick höher als bei den handlichsten Konkurrenten, die Reifen benötigen zum Einlenken etwas Nachdruck, kippen dann aber neutral in Schräglage. Der Handlingmeister heißt aber

Metzeler ME Z1 Front/ME Z1 in schönem Kollegium mit seinen Verwandten von Pirelli. Kaum zu glauben – die im gängigen 120/70 ZR 17-Format als träge verschrienen Pneus wirken auf der CBR fast spielerisch, was wohl an der sichtbar spitzen Kontur liegt. Erfreulich, daß die guten Eigenschaften der ME Z1-Familie wie sportliche Haftungsreserven oder sanftes Grenzbereichsverhalten erhalten bleiben. Ungewöhnlich dagegen die gute Lenkpräzision und das geringe Aufstellmoment. Einzig mit der Stabilität beim harten Bremsen hapert's ein bißchen. Aber längst nicht so wie beim

Michelin TX 15/TX 25. Die französischen Gummis sind auf der CBR eine kleine Enttäuschung. Vorderwie Hinterrreifen scheinen überlastet, vor allem sportliches Fahren wird durch Walk- und Wankbewegungen verleidet. Offenbar ist der Unterbau vorn wie hinten zu weich für Chassis und Leistung der Fireblade. Bei Landstraßenfahrt überzeugen die Michelin zwar noch durch niedrigste Lenkkräfte und präzises Handling, sportlich fahren läßt es sich mit ihnen aber nur schlecht. Die Instabilität wirkt sich auch auf den Verschleiß aus, der an sich hafftrendige Gummi reißt regelrecht auf und läßt schnell nach. Erfreulicher sind da die **Pirelli MTR 01/ MTR 02,** die das gute Ergebnis der fast baugleichen Metzeler bestätigen und noch einen winzigen Hauch handlicher einlenken – und sich deshalb mit den Bridgestone den Tip teilen.

on & off road.

Wer was zu sagen hat, hat **FUNKEY.** Das Pocket-Funkgerät. Indoor. Outdoor. Motor. Rad. Überall. Jederzeit. Ohne Gebühren. Aber mit Redefreiheit ohne Ende. Und bis zu 3 km Reichweite. Alles Roger? Over and out. The Power of Communication.

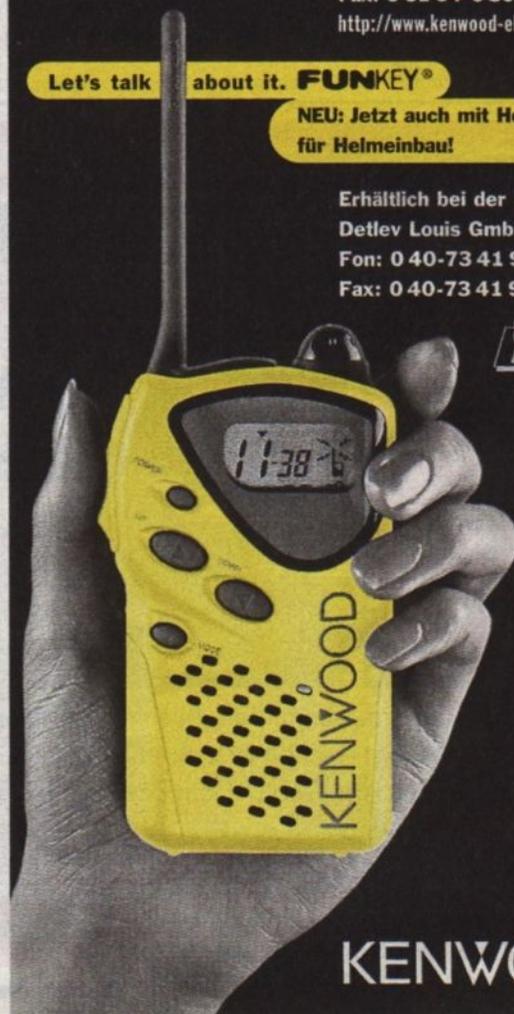
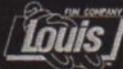
FUNKEY gibt's beim freundlichen Kenwood-Fachhändler.

Mehr Infos direkt von
Kenwood Electronics GmbH
Fon: 0 61 04-69 01-0
Fax: 0 61 04-6 39 75
<http://www.kenwood-electronics.de>

Let's talk about it. **FUNKEY®**

NEU: Jetzt auch mit Head-Set für Helmeinbau!

Erhältlich bei der Firma
Detlev Louis GmbH
Fon: 0 40-73 41 93-60
Fax: 0 40-73 41 93-47



KENWOOD

Modellpflege - die Fireblade im Wandel

1992

Debüt der Fireblade mit ungewöhnlichen 893 Kubikzentimetern Hubraum und 128 PS, die mit nur 206 Kilogramm vollgetankt in puncto Gewicht unter den Big Bikes neue Maßstäbe setzt und sogar die gängigen 600er unterbietet. Die Fireblade ist Vorreiterin für viele folgende 900er. Unkonventionell: 16-Zoll-Vorderrad mit 130/70 ZR 16-Reifen.

1994

Erste Modellpflege: breiterer Bau des Verkleidungsoberteil mit geändertem Design, höhere Verkleidungsscheibe, Alu-Verkleidungshalter, Kunststoffscheinwerfer. Die Gabel erhält eine zusätzliche Druckstufeneinstellung, der Tacho einen elektronischen Geber. Die Modellpflegemaßnahmen bringen der Honda ein zusätzliches Kilogramm Gewicht.

1996

Weniger extreme Sitzposition, schmalerer Tank, komplett überarbeitetes Fahrwerk: Rahmen und Schwinge verstärkt, neues Federbein, längere Federwege (v/h 120/125 mm), neu abgestimmte Cartridge-Einsätze in der Gabel, steifere Gabelbrücken. Motor: größere Bohrung, 918 Kubikzentimeter Hubraum, schmaler bauende, leichtere Lichtmaschine, angepaßte Getriebeübersetzung, Edelstahlkrümmer, Kennfeldzündung.

1998

In Sachen Aerodynamik überarbeitete Verkleidung, Sitzposition erneut leicht entschärft, Rahmen und Schwinge überarbeitet, neue, standfestere Bremsanlage (Scheibendurchmesser 310 Millimeter, neue Vierkolbensattel). Motor: beschichtete Alu-Sinterlaufbuchsen, grafitbeschichtete Kolben, viele Detailüberarbeitungen, Gewicht auf 202 Kilogramm geschrumpft.

CBR-Spezial

Die alte CBR bejaht die Frage in Form feiner Motor-Vibrationen, die sie an Füße und Hände schickt, während die neue fühlbar besseren Massenausgleich zelebriert. Auch die Daseinsäußerungen haben sich geändert: Die Alte bläst vernehmlicher aus dem Alu-Horn. Der Jungspunt säu-

selt kultivierter aus seinem voluminöseren Schalldämpfer.

Dem CBR-Triebwerk wurde vor allem Feinschliff zuteil. Ein Millimeterchen mehr Bohrung und damit 918 statt 893 cm³ Hubraum, ein Quentchen mehr Verdichtung (11,1 statt 11,0), eine modifizierte, erleichterte Kurbelwelle, reibungsmindernde Kolben (neuerdings grafitbeschichtet) und Kolbenringe, dann noch ein

überarbeitetes Getriebe, ein schmalerer Lichtmaschinenrotor, eine schlankere Kupplung. Darüber hinaus ermöglicht ein Drosselklappensensor eine Kennfeldzündung. Größere Airbox, schmalere Antriebskette (530 zu 525) - Detailarbeit, wohin man blickt.

Verwunderlich aber, was dabei herauskommt. Interessanterweise zeichnet nämlich die erste Fireblade eine maxi-

mal fülligere Leistungs- und Drehmomentkurve, bei gleicher Spitzenleistung. Da zollt das aktuelle Modell wohl der Abgasgesetzgebung Tribut. Ansonsten wirkt es ausgereifter. Da ruckt nichts, da vibriert nichts, da wird schon aus niedrigsten Drehzahlen Gas angenommen. Die Ur-CBR, wengleich auch nicht unkultiviert, mimt da schon eher den Wilden. Übrigens auch beim

TATORT: MOTORRAD

Caramba Super. Der Klassiker.

- Rostlöser
 - Schmiermittel
 - Kontaktspray
 - Korrosionsschutz
- Millionenfach bewährt.



Oliver D. (33) aus D.:

„Mit Super dreh' ich locker auf.“

„Wenn's irgendwo hakt oder klemmt, läuft's mit Caramba Super wieder rund“, verrät D. „Deshalb gehört Super auch zu meiner Grundausstattung.“ Rund ums Motorrad gibt's schließlich immer mal

was zu lösen oder zu schmieren. Nicht nur festgerostete Schrauben. „Ein wenig Super genügt - schon ist z. B. in einem hakeligen Gasgriff wieder richtig Zug drin“, so D. Sein Fazit: „Alles Super!“



Caramba Chemie GmbH · Telefon 02 03/77 86 - 01 · Fax 02 03/77 86 - 196

Caramba

Alles was dem Auto gut tut.

größer: schlanker, abge-schrägter Lima-Deckel, weiter innen sitzende Fußrasten, höher verlegter Auspufftopf – da geht mehr.

Den Griff in die Eisen quittieren beide Jahrgänge hart verzögernd. Bissig und schwerer dosierbar ist die alte Bremsanlage. Zudem erschläft sie nach ein paar schnellen Runden. Der neue Jahrgang verfügt über größere Bremsscheiben (310 zu 296 Millimeter), verzögert vehement, wohl dosierbar und nahezu fadingfrei. Die steifere Gabel vergrößert die Fahrwerksreserven und macht sich beim Bremsen durch präzisere Führung und bessere Rückmeldung des breiten 16-Zöllers bezahlt. An der Vorderradgröße hält Honda trotz Einschränkungen im Fahrverhalten gegenüber einem 120er

im 17-Zoll-Format fest. Die Alte verzeiht weniger und fordert einen aktiveren Fahrer.

Unterm Strich ist die 1998er Variante ausgereif-

ter, doch die 1992er bietet nicht viel weniger Faszination. Letztlich eine Charakterfrage, ob die Perfektion der neuen oder die Ungezähmtheit der

alten CBR 900 besser gefällt. Das große Potential des populären Sportlers beweisen, beispielhaft für viele andere, die vorgestellten Umbauten. □

Völlig verändertes Aussehen durch elegante Verkleidungsteile aus eigener Produktion und Einarmschwinge



Kunusch & Wallner CBR 900 RR

Mit allem Drum und Dran für den Individualisten unter den vielen Firebladem

Die Kunusch & Wallner CBR 900 RR steht stellvertretend für das natürliche Bestreben, einem perfekten Massenprodukt eine individuelle Note zu geben. Armin Kunusch (Telefon 071 53/91 00 40) betreibt dies professionell und vertreibt eigentlich alles für die Fireblade. Know-how sammelte er mit einer eigenen Renn-CBR.

Die Beispiel-Honda erhielt hauptsächlich ästhetischen Feinschliff. Die selbstgefertigten Verkleidungsteile (komplett mit Höcker, Sitzpolster, Scheinwerfer und Rücklicht: Kohlefaser-Version 4225 Mark, GFK-Version 3515 Mark) überzeugen durch gute Paßform. Sie sollen die Aerodynamik verbessern und Gewicht sparen. Der schlanke Höcker kommt noch besser zur Geltung, wenn der Heckrahmen per Umbau angehoben wird. Aus einer VFR 750 stammt die Einarmschwinge, die sich mit PVM-Felgen bis 6,25 x 17 Zoll bestücken läßt und auf Wunsch einen 200/50 ZR 17-Reifen trägt – was aber lediglich dem Aussehen dient, der Chef selbst fährt 180/55 auf 5,5 x 17-Serienfelge. Der Schwingenumbau kostet inklusive Felge und TÜV-Eintrag 4800 Mark. Vorn ersetzt ein 17-Zoll-Vorderrad den originalen 16-Zöller. Dieser Umbau dient nicht nur dem neutraleren Lenkverhalten und dem besseren Gefühl fürs Vorderrad, er vergrößert auch die Auswahl

an Sportreifen, die fast ausschließlich in 17-Zoll-Formaten gebaut werden.

Die Federelemente ersetzt Kunusch auf Wunsch durch Technoflex-Teile, die durch optionale Längsverstellung die Bodenfreiheit vergrößern. In diese Richtung zielt auch die filigrane Fußrastenanlage (von Schäfer, auch Kohlefaser, 780 Mark), die die Füße sehr sportlich positioniert. Die Bremsen stammen von Spiegler – die montierte Achtkolbenanlage mit Radialhandpumpe und einstellbarem Handhebel überzeugt. Die gewaltige Bremskraft steigt wunderbar proportional mit der aufgebrachtten Handkraft. Und wer Leistung sucht, wird in Form von Bigbore-Kits, Two-Brothers-Teilen, Carillo-Pleueln, Vergasern und Fein-Tuning fündig. Für Leistungshungrige gibt's auch große Ventile von der GSX-R 750.



Brachialer Bremsmix für Verzögerungs-Extremisten (oben links). Preiswerter Einarmschwingenumbau aus VFR 750-Schwinge und PVM-Rad

Neutrales Fahren dank 17-Zoll-Vorderrad. Neues Gesicht im Kunusch-Design

Extremlook à la M-Design:
Die MCK CBR 1137 RR
macht durch ihr Äußeres
unmißverständlich ihr
animalisches Wesen klar

derbein zeigt sich der Fort-
schritt: Das neue verfügt über
größere Dämpfungsreserven
und reagiert sensibler auf
Änderungen der Einstellung.

Außerdem bietet es mehr
Federweg (125 zu 112 Milli-
meter), was nebenbei die
Bodenfreiheit erhöht. Die ist
beim aktuellen Modell ohnehin



MCK CBR 1137 RR Firebird

Das Motorrad mit dem eingebauten Ritt auf der Kanonenkugel

Dietmar Franzen, Honda-Händler vom Motorrad-Center-Koblenz (Telefon 02 61/88 92 90), macht wahr, was viele wünschen: Er verpflanzt den potenten Bigblock der CBR 1100 XX in den Supersportler CBR 900 RR. Das Ergebnis wird als „absolutes Hypersportgerät für unerschrockene Extremisten“ vermarktet. Zu Recht, doch dazu später.

Das Verkleidungsoberteil und der hochgestellte Höcker von M-Design verleihen der Firebird neben der aggressiv-geduckten Linie eine hohe Sitzposition. Wie die meisten Umbauten rollt auch sie auf einem 17-Zoll-Vorderrad anstatt des originalen 16-Zöllers. Ein Öhlins-Lenkungs-dämpfer soll Lenkerschlagen im Ansatz verhindern. Verzögert wird brachial und wohl dosierbar mittels Brembo-Bremsanlage mit Radialhandpumpe. Ein Cockpit mit Multifunktions-Display und Schaltblitz rundet die Ausstattung ab.

Der Einbau des breiteren Blackbird-Motors ist nicht ganz einfach – die Motoraufhängungen am Rahmen müssen umgeschweißt werden. Der weit herausragende Lima-Deckel schränkt zudem die Schräglagenfreiheit ein. Schrägfahrer Franzen schweißt den Deckel um, läßt die Gabel ganz heraus und hebt via Federbeinverlängerung das Heck an. Das bringt Bodenfreiheit, stellt die

Schwinge aber sehr steil an und erschwert die Abstimmung des Öhlins-Federbeins. Das hat sowieso alle Mühe, die Gewalt des Motors, noch durch Flachschieber und Airbox befeuert, auf den Boden zu bringen. Das Aggregat schiebt einfach furchterregend: 170 PS plus Ram-Air-Aufladung, schon bei 4500/min fast 100 Newtonmeter Drehmoment – sehr vorderradschonend, das Ganze. Die Firebird verlangt uneingeschränkte Aufmerksamkeit. Sehr wild, sehr faszinierend. Wer's am eigenen Leib erleben möchte, kann sein Motorrad bei MCK umbauen oder ein neues aufbauen lassen. Ganz billig wird der extreme Spaß aber nicht: Eine Neumaschine kostet im Edelbike-Finish immerhin 48 900 Mark, die Anlieferung etwa eines Fahrwerks und eines Motors reduziert den Preis ganz erheblich.



Informationszentrale mit
Tripmaster, einstellbarem
Schaltblitz und Stoppuhr.
Schmal geschweißter Lima-
Deckel für schräge Stunden



Dietmar läßt sein Lieblingsspielzeug am liebsten selber krachen

Schalten: Gangwechsel brauchen bei ihr mehr Nachdruck.

Und fahrwerksseitig? Im ersten Moment scheint alles beim alten. Doch weit gefehlt: Bei ähnlichem Fahrzeuggewicht (206 zu heute 202 Kilogramm) wurden Rahmen und Schwinge verstärkt, die Fahrzeuggeometrie den Erkenntnissen der Zeit angepaßt. Bei gleichem Lenkkopfwinkel schrumpfte der Versatz der Gabelholme zum Steuerrohr, folglich wächst der Nachlauf von 89 auf 95 Millimeter. Der leicht verlängerte 1998er Rahmen hält den Radstand auf unveränderten 1405 Millimetern. Das verspricht eine ähnliche Handlichkeit bei gesteigerter Stabilität und Lenkpräzision.

Und tatsächlich vermittelt die Alte weniger Gefühl fürs

Vorderrad, lenkt nervöser ein. Die Neue kann's besser, wohl auch wegen der steiferen Gabel mit massiveren Gabelbrücken – endlich mit Zwei-

fach-Klemmung an der unteren Brücke. Zudem verfügt die aktuelle Vorderradführung über eine einstellbare Druckstufendämpfung. Auch am Fe-

Der Terminator im Wolfspelz: Äußerlich sieht man der Fischer-Hydraulik CBR die ihr inwohnende Zusatz-Gewalt von insgesamt 176 PS kaum an



Fischer-Hydraulik CBR 1000 RR

Sieht aus wie eine CBR, hört sich an wie eine CBR – aber ist keine ...

Die Fischer-Hydraulik GmbH in Schramberg (Telefon 074 22/24 0519) produziert und vertreibt eigentlich Stahlflex-Bremsleitungen. Neuerdings gibt es bei Erich Fischer auch Motor- und Fahrwerks-Tuning, ausgeführt von Ex-Superbiker Thomas Franz. Ein gutes Team, wie die vorgestellte CBR beweist.

Diese bietet einiges an Veränderungen: Die MRA-Spoilerscheibe optimiert den Windschutz, das 17-Zoll-Vorderrad verbessert Rückmeldung und Lenkverhalten, das längenverstellbare Bitubo-Federbein steigert die Bodenfreiheit und vergrößert den Einstellbereich der Dämpfung, der sensible Bitubo-Carbon-Lenkungsdämpfer verhindert wirkungsvoll Lenkerschlagen. Das muß er auch, denn der Motor reißt wie ein Superbike-Triebwerk: Gewaltige 176 Pferdestärken bei 11 500/min, schon bei 7500/min übertrifft die Fischer die Höchstleistung einer Serien-Honda. Dabei erfreut sie durch alltagstaugliche Manieren: beherrschbare Drehfreude, null Vibrationen. Die Fischer dreht so frei, daß Vollgasgeben zur Sucht wird. Thomas Franz behält bewußt die kultivierten Serienvergaser bei. Der Motor atmet durch größere Ventile, betätigt von Megacycle-Nocken mit angepaßten Steuerzeiten. Schmiedekolben von 74 Millimeter Durchmesser steigern

den Hubraum auf 997 Kubikzentimeter. Ansonsten viel Feinbearbeitung, ein Vergaserkit und ein Zündrotor, Rennkerzen und natürlich viel Know-how.

Das Fahrwerk hält dem bärenstarken Motor stand. Erstaunlich, wie gut das Bitubo die Leistung verkräftet, angenehm, wie das 17-Zoll-Vorderrad Lenkimpulse übermittelt, schön, wie kontrollierbar die Metzeler ME Z 3 Racing die Kraft auf den Boden bringen. Und die Bremse, ein Mix aus PVM-Scheiben, Stahlflexleitungen und Carbone-Lorraine-Belägen, verzögert wohl-dosierbar, gewaltig und fadingfrei.

Die Fischer kann viel und kostet nicht wenig. Die Umbauten verschlingen etwa 16 500 Mark. Macht bei Anlieferung einer guten Gebraucht-CBR etwa 28 000 Mark für das Kraft-Monster.



Fischer-Rakete – so unscheinbar und doch sooo schnell



Längenverstellbares Bitubo-Federbein für größere Schräglagenfreiheit. Brachial: Bremsmix à la Fischer