

TUNING GEGEN SERIE



**YAMAHA
YZF-R1**



**M DESIGN-
CBR 900 RR**



**WELLBROCK-
CBR 900 RR**



**PS-
CBR 900 RR**



**KAWASAKI
ZX-9R**

TEST



POWER



VERGLEICHSTEST

*Drei getunte Honda CBR 900 RR gegen
Kawasaki ZX-9R und Yamaha YZF-R1*

BRENNER



Mit ihrem gutmütigen Fahrwerk und dem problemlosen Handling gehört die CBR 900 RR noch lange nicht zum alten Eisen. Was ihr fehlt, ist ein Power-Motor

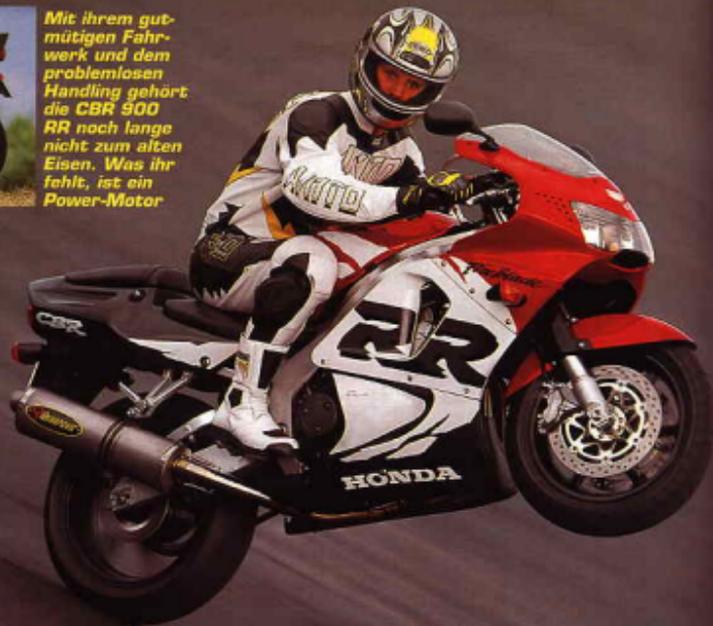
Hondas CBR 900 RR geht mittlerweile ins achte Jahr. Längst haben Kawasakis ZX-9R und die Yamaha YZF-R1 die Fireblade überholt. Kann die Honda mit Hilfe von Tunern den beiden Paroli bieten?

Von Andreas Bild;
Fotos: Achim Hartmann

Irgendwo im Süden Spaniens, Anfang des Jahres. Auf einer kleinen Rennstrecke balgen sich acht Viertylinder um die Krone unter den Supersportlern. Abgeschlagen auf dem letzten Platz landet die Honda CBR 900 RR (PS 3/99). Eine bittere Pille für das Motorrad, das 1992 die Klasse der leichten, starken Superbikes ins Leben rief und jahrelang auf Testsiege abonniert war.

Zu Siegen reicht es der Fireblade schon lange nicht mehr. Dabei bietet die Honda nach wie vor gute Voraussetzungen für schnelle Rundenzeiten. 205 Kilogramm vollgetankt sind für eine 900er noch immer ein Spitzenwert. Und für das neutrale, ausgewogene Fahrverhalten sammelt die CBR ebenso Pluspunkte wie für das tadellose Arrangement von Lenker, Resten und Sitzbank. Also wo klemmt es dann bei der CBR 900 RR?

Sie ist leistungsmäßig ganz einfach ins Hintertreffen geraten. 125 PS sind zwar nicht schlampig, Kawasakis ZX-9R und Yamaha YZF-R1 haben ihr aber längst den Rang abgelaufen. Dazu plagt sie sich



Der Fireblade kann man mit relativ einfachen Mitteln auf die Sprünge helfen



Angeschraubtes Rahmenheck und stabile Alu-Schwinge bei der Honda (links). Lucas-Beläge verhelfen der Bremse zu mehr Biß (rechts). Mit etwas Feinschliff macht die CBR auch auf der Rennstrecke eine hervorragende Figur

mit einem herben Leistungslöcher zwischen 5000 und 7000/min und einer viel zu langen Übersetzung herum. Damit ist bei den Superbikes kein Blumentopf zu gewinnen.

Weil wir aber glauben, daß sich diese Schwächen mit vertretbarem Aufwand in den Griff bekommen lassen; sollten drei getunte Fireblades im Vergleich mit serienmäßigen ZX-9R und R1 zeigen, welches Potential in der Honda schlummert.

Eine Maschine nahm sich PS selbst vor, um herauszufinden, was mit bescheidenem finanziellem Aufwand machbar ist. Die beiden anderen CBR stammen aus den Werkstätten von m design und Wellbrock.

Die Suche nach mehr Leistung führte Wolfgang Wellbrock schnurstracks in den Zylinderkopf der Fireblade. Zuerst nahm er sich die Ein- und Auslasskanäle vor, entfernte



Von der etwas kräftigeren Statur der Kawasaki darf man sich nicht täuschen lassen. Ihr Motor geht wie der Teufel, und die Bremsen sind erste Sahne



Spezialität. Seine traumhaft schöne RVM Edition ist eine echte Augenweide.

Wo sie auftaucht, sorgt sie für einen mittleren Publikumsauflauf. Dieses Motorrad verdient schlicht das Prädikat „Edelbike“. Das niedrige Verkleidungsoberteil und die ultraschmale Sitzbank sind perfekt verarbeitet und lassen die m design-Honda unglaublich zehrig wirken.

Wer für edle Anbauteile und liebevolle Details etwas übrig hat, kommt hier voll auf seine Kosten. Die MR-Fußrasten sind ebenso ein Leckerbissen wie die Spiegel-Achtkalben-Bremszangen mit den mächtigen 320er Scheiben, der kleine Carbon-Schutz am Ohrlins-Federbein oder die

hochgelegte 4-2-1-Anlage mit Shark-Racingdämpfer – natürlich aus Titan.

Der Clou ist die Einarm-schwinge aus der Honda VFR, die Flohr allerdings in erster Linie aus optischen Gesichtspunkten gewählt hat. Rennstreckentauglichkeit war beim Aufbau der m design-Fireblade nicht das Ziel. Sie soll zeigen, was machbar ist. Vor diesem Hintergrund sind auch die Umbaukosten von etwa 27 000 Mark zu sehen. Verkleidung und Sitzbank schlagen dabei mit 3800 Mark zu Buche.

Weil aber ein solches Schmuckstück ebenfalls ruhig ordentlich vorwärts gehen darf, half LKM-Chef Henries Lehr dem CBR-Aggregat auf die Sprünge. Auch er nahm



Wer beim Beschleunigen mit der ZX-9R zu heftig vorgeht, steht schnell auf dem Hinterrad



Ecken und Kanten und polierte die Kanäle. Anschließend wurden die Brennräume bearbeitet, ausgeleert und die Verdichtung auf 11,6:1 angehoben (Serie: 11,1:1). Kurbeltrieb, Steuerzeiten und Nockenwellen blieben serienmäßig. Rund 3000 Mark werden für diese Leistungskurzfällig. Um dem solchermaßen präparierten Motor das Atmen zu erleichtern, bekam er einen Factory-Vergaser-Kit und eine Titan-Racing-Anlage von Akrapovic spendiert.

„Der CBR-Motor ist äußerst dankbar für den ersten

Tuning-Schritt, warum machen die das in Japan nicht selbst?“, wundert sich Wellbrock über die Honda-Strategie. Das Ergebnis gibt ihm Recht. Stramme 140 PS liefert sein CBR-Triebwerk an die Kupplung. Und eine Leistungskurve wie mit dem Lineal gezogen. Das reicht allemal. Außerlich belief Wellbrock die Honda, wo sie ist.

Wenn die Fireblade dagegen nicht hubach genug ist, sollte unbedingt Michael Flohr von m design einen Besuch abstatten. Die optische Veredlung von Sportlern ist seine

Das Federbein arbeitet recht sensibel, könnte aber etwas mehr Dämpfung vertragen (links). Da grinst die Kawa zu Recht mit ihren beiden Ram-Air-Mustern: Sie schafft die zweitschnellste Rundenzzeit in Hockenheim, noch vor der Yamaha R1





One for the show: Die m design-Honda begeistert durch ihre aufregende Optik und die pikfeine Verarbeitung



sich den Zylinderkopf zur Brust. Zuerst wurden die Kanäle auf der Strömungsbank bearbeitet. Anschließend die Ventilsitzringe nach außen gedreht, die Brennräume ausgelastet, angeglichen und die Verdichtung auf 12,4:1 erhöht. Für den Feinschliff sorgen drei Grad mehr Frühzündung, optimierte Vergaser und längere Überschneidungen der Ventil-Steuerzeiten. Zum Schluß mußte das 42er Kettenblatt einem Exemplar mit 44 Zähnen weichen.

Für das Tuning berechnet Löhr etwa 2800 Mark. Es verhilft dem Motor zu einer makellosen Leistungskurve, die bei 133 PS gipfelt. Möglicherweise bleiben ein paar PS in der für die Einarmschwinge

Kürzere Übersetzung, kräftiger Motor machen die m design-CBR zum Spaß-Mobil



Das flache Verkleidungsoberteil schützt sogar vor Fahrtwind (links). Die Einarmschwinge sieht toll aus, harmonisiert aber nicht mit der Umlenkung (rechts). Für den Kampf um Rundenzeiten ist die m design-Fireblade ohnehin zu schade



Der Bremscocktail aus Spiegler-Guß-Scheiben und Achtkolben-Zangen ist ein Traum: standfest und perfekt dosierbar (links). Der hübsche Höcker verhilft der CBR zu einer Wespentaille. Besonders bequem ist er aber nicht (rechts)



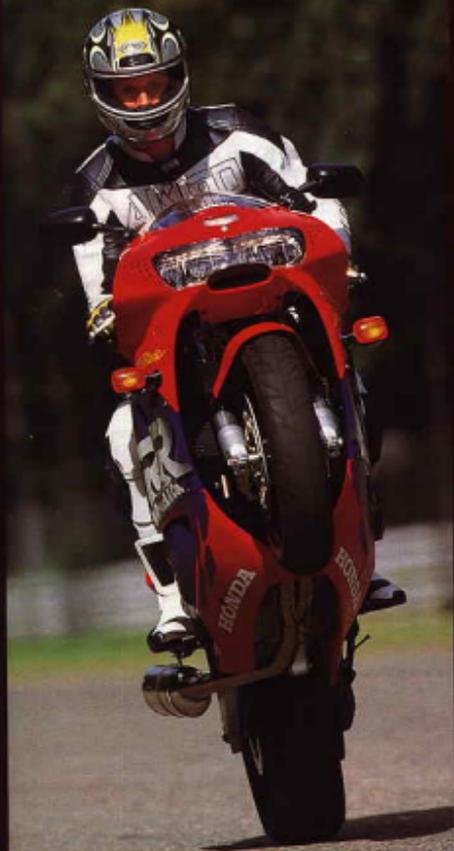
geänderten Krümmenführung hängen. Trotzdem sollte es für die vollgetankt gerade mal 199 Kilogramm schwere Maschine reichen.

Eine kürzere Übersetzung stand bei uns von der PS-Werkstatt ganz oben auf der Liste der Maßnahmen für das „Low-Budget-Tuning“. Wir entschieden uns ebenfalls für ein 44er Kettenblatt. Gut, da-



durch erlischt die ABE. Aber in diesem Test geht es ja in erster Linie darum zu zeigen, was in der CBR steckt. Der Bremse spendierten wir ein Paar Lucas-SV-Belege (ca. 116 Mark, Lucas, Tel. 026 31/9122 43), die beim Tune-Up in Heft 3/99 einen PS-Tip ergattert hatten.

Als nächstes sollte es dem häßlichen Leistungsloch



Standing ovations. So haben wir uns immer einen Fireblade-Motor gewünscht: quirlig und mit Dampf

bei 5000/min an den Kragen gehen. Ach ja, und ein paar PS mehr bei höheren Ugen wären natürlich auch nicht schlecht.

Dazu orderten wir einen Zündrotor für zwei Grad mehr Frühzündung (132 Mark), einen Factory-Vergaser-Kit (398 Mark, beides Kainzinger, Telefon 062 06/96 32 98) und eine Vier-in-eins-Anlage von Akrapovic mit ABE-Dämpfer (2208 Mark, Jam Parts, Telefon 071 50/97 05 65). Und dann ging es erst einmal einige Stunden ans Schrauben.

Die toll verarbeitete, patinierte Akrapovic-Anlage war recht schnell montiert. Etwas mehr Zeit war für den Vergaser-Kit nötig. Tank abbauen, Luftfilterkasten abschleimen und innen bearbeiten, um Platz für die größeren Filterelemente zu schaffen. Danach noch die Vergaser umbilden, um sie dem höheren Luftdurchsatz anzupassen.

So ging es erstmals auf den Prüfstand. Das Ergebnis: Die unschöne Senke im mittleren Drehzahlbereich war weg. Dafür tat sich zwischen 8000 und 10 000/min ein

Die Wellbrock-CBR mimt perfekt den Wolf im Schafspelz. Das ideale Gerät, um auf Renntrainings ahnungslose R1-Fahrer zu ärgern



neues Loch auf. Immerhin hatte der Motor etwa zwei PS gewonnen. Was tun? Kurzer Anruf bei Herbert Kainzinger: Alles klar, die Bedusung ist zu fett. Also Leerlauf- und Hauptdüsen getauscht und nochmal auf den Prüfstand. Diesmal sah die Sache schon deutlich besser aus. Nur ein leichter Knick bei 8000/min war immer noch da. Die Düsenadeln in Richtung mager zu hängen brachte die Leistungskurve nochmal ein kleines Stück näher an die Serienlinie heran.

Mit einem größeren Düsenassortiment, Lambda-Maßgerät und etwas Erfahrung ließe sich die Kurve noch weiter perfektionieren. Aber auch so ist das Ergebnis nicht

schlecht. Rund zehn PS mehr bei 5500/min, drei PS mehr Spitzenleistung und die deutlich flacher abfallende Kurve können sich schon lassen. Damit wirkt die CBR wesentlich agiler und spritziger. Im Durchzug von 50 auf 150 km/h nimmt sie der Serien-Blade sogar fast zwei Sekunden ab. Und weil die kleine Dalle bei 8000/min nur von sensiblen Zeitgenossen zu spüren war, ging es so zum Showdown nach Hockenheim.

Um für Chancengleichheit zu sorgen, bekamen alle fünf Maschinen brandneue Pirelli Dragon Evo Corsa auf die Felgen geschmalt. Dann wurden sie zuerst um den großen Kurs gejagt. Auf den unendlich langen Geraden zählt vor



Der Wellbrock-Motor harmoniert ausgezeichnet mit der Racing-Anlage von Akrapovic (links). Die MR-Rasten sehen nicht nur edel aus, sie lassen sich auch via Exzenter in der Höhe verstellen (rechts)





Auch wenn sie nicht zu den handlichsten Supersportlern zählt, ist die Yamaha auf der Rennstrecke eine feste Größe

alles eines: Leistung. Das ist das Revier der R1. Auch wenn wir diesmal ein Exemplar mit ungewöhnlich welliger Leistungskurve erwischte hatten. Sie hat auch so noch genug Schmalz, um hier die Verfolger hinter sich zu halten, und fetzt mit solcher Gewalt aus der Nordkurve, daß es beim Herausbeschleunigen das Vorderrad nicht mehr am Boden hält. Wheelie, kurzes Zappeln mit dem Lenker, nächster Gang. Und schon stürmt die Yamaha mit vehementem Schub hinaus auf die Waldgerade.

Abkühlen kann sie bis zur ersten Schikane ZX-9R, Wellbrock- und in design-Honda allerdings nicht. Nur die von uns selbst leicht getunte CBR verliert auf diesen Power-Abschnitten einige Meter.

Was auf den Vollgaspassagen besonders auffällt: Hinter der Serienverkleidung der Hondas und der ZX-9R wird der Helm bei extrem geduckter Rennhaltung längst nicht so hin und her gebeutelt wie etwa im Luftwirbel der niedrigen Yamaha-Kuppel. Ein nicht zu unterschätzender Vorteil, wenn es gilt, sich bei Tacho 280 vor der Schikane einen Anbremspunkt zu suchen.

Aber Speed ist nicht alles. Um Fahrwerk, Handling und Federelementen richtig auf den Zahn zu fühlen, zogen wir auf den kleinen Kurs um. Und weil wir wissen wollten, zu welchen Rundenzeiten die fünf fähig sind, engagierten wir einen Rennfahrer: Markus Barth, heißer Tizetanwärter in der Deutschen Supersports 600-Meisterschaft, sollte dort während jeweils fünf schneller Runden pro Maschine die letzten Zehntelsekunden herauspressen.



Den mächtigen R1-Motor von der Leine zu lassen macht immer wieder Laune



Die Yamaha bietet als einzige einen Digital-Tacho (links). Immer wieder nett anzuschauen: das durch den Rahmen verlegte Schaltgestänge (rechts). Die Yamaha verlangt ihrem Piloten für schnelle Rundenzeiten am meisten Einsatz ab



Den Anfang machen Yamaha und Kawasaki. Mit 1.11,3 Minuten jagt Markus die ZX-9R drei Zehntel schneller um den Kurs als Yamaha's Kraftpaket R1. Während schnelle Schräglagenwechsel auf der R1 richtig Arbeit machen, klappt die ZX-9R kinderleicht in Kurven. Auf ihr sitzt man zudem trotz des breiten Tanks wesentlich entspannter als auf der R1 mit den tiefen, weit nach außen gedrehten Lenkerstummeln. Und der Kawa-Vierzylinder geht ab wie die Feuerwehr. Ab 9000/min fällt bei ihm der Hammer.

Daß die Yamaha trotz der schieren Gewalt ihres Motors nicht auf bessere Zeiten kommt, hat noch einen weiteren Grund. Die Pirellis bauen beim Herausbeschleunigen aus Kurven einfach nicht genug Haftung auf und malen in der Querspurge und beim Einbiegen auf die Start-/Ziel-Gerade fetteste Striche auf den As-



Jetzt wird's eng. Die getunten Fireblades rücken dicht an die ZX-9R und die R1 heran

phalt. Dazu bietet der Hinterrufen nur wenig Gefühl für die Straße. Und davon ist die Drehmomentstarke R1 einfach stärker betroffen.

Dafür läßt sich die Yamaha mit ihren straff abgestimmten Federelementen wesent-

lich stabiler und zielgenauer um die Ecken scheinchen. Vor allem die Gabel bringt üppige Reserven und feines Ansprechen unter einen Hut.

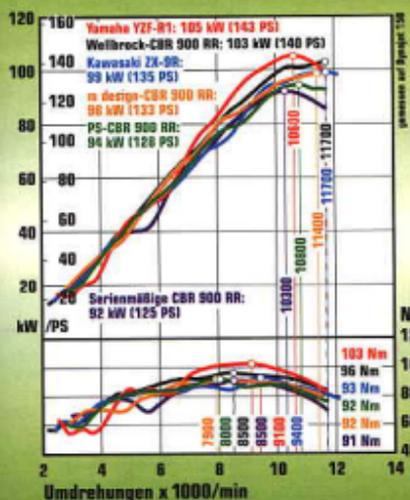
Damit kann die Gabel der Kawo nicht dienen. Sie neigt, obwohl mechanisch leicht-

gängig, auf kleinen Unebenheiten und beim Abbiegen am Stückern. Dazu pumpt das Heck beim heftigen Beschleunigen stärker als die straff gedämpfte R1-Hinterhand.

Wie von Kawasaki nicht anders erwartet, lieferten die

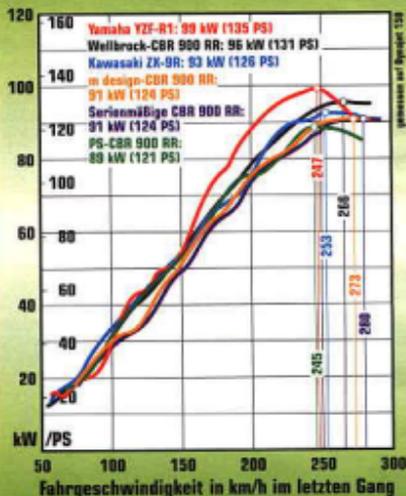
ZX-9R-Stopper eine überzeugende Vorstellung. Auch wenn ihr Druckpunkt mit der Zeit etwas wandert, packten sie Runde um Runde unnachgiebig zu. Die R1-Bremse wirkte dagegen nicht so bissig wie gewohnt.

LEISTUNG & DREHMOMENT



Die Kurve der Yamaha verläuft ungewohnt wellig. Was im Honda-Motor steckt, zeigen die getunten CBR. Die Kurve der Serien-Honda sieht blaß aus

LEISTUNG AM HINTERRAD



Die Honda bettelt geradezu nach einer kürzeren Übersetzung. Zwei bis drei Zähne mehr am Hinterrad verträgt sie ohne weiteres

Für eine kleine Überraschung sorgt die Fireblade aus der PS-Werkstatt. Markus treibt die Honda in 1:11,8 Minuten um den Kurs. Das bedeutet gerade einmal zwei Zehntel Rück-

stand auf die R1. „Na ja, das paßt einfach“, kommentiert er lakonisch. Genau. Man nimmt Platz und führt sich auf Anhieb wohl. Die Sitzposition ist bei weitem nicht so extrem wie auf der R1. Dazu kommt

die Honda dank der Leistungs- und der kürzeren Übersetzung nun deutlich besser aus den Ecken heraus. Und das handliche, fein ausbalancierte Fahrwerk sträubt nicht mit kapriziösem Fahr-



DATENSPIEGEL

	Honda CBR 900 RR (im PS-Formel)	m design-Honda CBR 900 RR VPM Edition	Wellbrock-Honda CBR 900 RR	Kawasaki ZX-9R	Yamaha YZF-R1
MOTOR					
Leistung/Zylinderanzahl	Verdop4 94 kW (128 PS) bei 10500/min	Verdop4 106 kW (144 PS) bei k. A.	Verdop4 107 kW (145 PS) bei k. A.	Verdop4 105 kW (143 PS) bei 11000/min	Verdop4 110 kW (150 PS) bei 10000/min
Drehmoment, Werkorgabe	31 Nm bei 8750/min	k. A.	k. A.	30,1 Nm bei 8000/min	30,8 Nm bei 8000/min
Bühnung/Hub	71/68 mm	71/66 mm	70/68 mm	75/50,5 mm	74/58 mm
Hubraum	310 cm ³	318 cm ³	318 cm ³	300 cm ³	300 cm ³
Verdichtung	11,1:1	12,4:1	11,5:1	11,5:1	11,8:1
Verble pro Zylinder	4	4	4	4	4
HAUPTKOMPONENTEN					
Herstell./Anzahl	Kohler/4	Kohler/4	Kohler/4	Kohler/4	Mitsuba/4
Beart.	Gleichdruckgep. 38 mm	Gleichdruckgep. 38 mm	Gleichdruckgep. 38 mm	Gleichdruckgep. 40 mm	Gleichdruckgep. 40 mm
HAUPTGETRIEBE					
Kuppung/Schaltung	Mehrscheiben- Obad/mechanisch	Mehrscheiben- Obad/mechanisch	Mehrscheiben- Obad/mechanisch	Mehrscheiben- Obad/mechanisch	Mehrscheiben- Obad/mechanisch
Übersetzung primär/ sekundär	1,58/2,83	1,58/2,75	1,58/2,83	1,71/2,50	1,58/2,89
Getriebe	2,73/1,83/1,60/ 1,40/1,26/1,17	2,73/1,83/1,60/ 1,40/1,26/1,17	2,73/1,83/1,60/ 1,40/1,26/1,17	2,57/1,84/1,56/ 1,33/1,26/1,15	2,60/1,84/1,50/ 1,33/1,26/1,12
RAHMEN					
Rahmenbeart.	Leichtmetall- Brückenrahmen	Leichtmetall- Brückenrahmen	Leichtmetall- Brückenrahmen	Leichtmetall- Brückenrahmen	Leichtmetall- Brückenrahmen
Federung vorderrad	120/125 mm	120/125 mm	120/125 mm	120/130 mm	126/130 mm
Gabelvorderrad	45 mm	45 mm	45 mm	46 mm	41 mm
Einstellmöglichkeiten	Verspannung, Zug-, Druckstufe	Verspannung, Zug-, Druckstufe	Verspannung, Zug-, Druckstufe	Verspannung, Zug-, Druckstufe	Verspannung, Zug-, Druckstufe
Einstellmöglichkeiten Hinterradfederung	Verspannung, Zug-, Druckstufe	Verspannung, Zug-, Druckstufe, Höhe	Verspannung, Zug-, Druckstufe	Verspannung, Zug-, Druckstufe	Verspannung, Zug-, Druckstufe
Nachlauf	88 mm	88 mm	88 mm	88 mm	88 mm
Lenkswinkel	66 Grad	66 Grad	66 Grad	66 Grad	66 Grad
Rücklauf	1425 mm	1425 mm	1425 mm	1415 mm	1385 mm
HAHR UND BREMSEN					
Feder	Sechspeichen- Leichtmetallfeder	Sechspeichen- Leichtmetallfeder	Sechspeichen- Leichtmetallfeder	Dreieckige Leicht- metallfeder	Dreieckige Leicht- metallfeder
Rädergröße vorn/hinten	3,50/16/16,50/17"	3,50/16/16,50/17"	3,50/16/16,50/17"	3,50/17/16,50/17"	3,50/17/16,50/17"
Bremsen vorn	Diskscheibe, Ven- kolben-Feststapel	Diskscheibe, Ven- kolben-Feststapel	Diskscheibe, Ven- kolben-Feststapel	Diskscheibe, Ven- kolben-Feststapel	Diskscheibe, Ven- kolben-Feststapel
Bremsen hinten	Einscheibe, Einkolben- Schwemmstapel	Einscheibe, Einkolben- Schwemmstapel	Einscheibe, Einkolben- Schwemmstapel	Einscheibe, Einkolben- Schwemmstapel	Einscheibe, Zweikolben- Feststapel
Bremsendurchmesser v./h.	296/250 mm	320/250 mm	296/250 mm	296/250 mm	296/245 mm
WEGEN					
Series-ty	Pirelli MTR P102 Dragan Corsa Evo	Pirelli MTR P102 Dragan Corsa Evo	Pirelli MTR P102 Dragan Corsa Evo	Pirelli MTR P102 Dragan Corsa Evo	Pirelli MTR P102 Dragan Corsa Evo
Größe vorn	130/80 ZR 16	130/80 ZR 16	130/80 ZR 16	130/70 ZR 17	130/70 ZR 17
Größe hinten	180/55 ZR 17	180/55 ZR 17	180/55 ZR 17	180/55 ZR 17	180/50 ZR 17
FAHRERKOMFORT					
Länge Einzelsitze	2030/675/1130 mm	2015/675/1115 mm	2000/675/1130 mm	2115/200/1155 mm	2050/675/1065 mm
Schleife	810 mm	820 mm	810 mm	830 mm	833 mm
Lenkerbreite	630 mm	620 mm	630 mm	620 mm	645 mm
GEWICHT					
Fahrrad, vollbetankt	200 kg	199 kg	201 kg	212 kg	203 kg
Reinlich, vollbetankt	104/101 kg	102/91 kg	102/91 kg	107/102 kg	107/102 kg
Zd. Gesamtgewicht	280 kg	280 kg	280 kg	289 kg	285 kg
Zückung	185 kg	188 kg	188 kg	177 kg	182 kg
Tankinhalt	18,4 Liter	18,4 Liter	18,4 Liter	19 Liter	18 Liter
Werkstoffart	Normal	Super plus	Super plus	Normal	Normal
WISSenswertes					
Max. Hinterradleistung im letzten Gang	89 kW (121 PS) bei 245 km/h	91 kW (124 PS) bei 283 km/h	86 kW (121 PS) bei 286 km/h	83 kW (126 PS) bei 287 km/h	88 kW (126 PS) bei 247 km/h
Höchstgeschwindigkeit	261 km/h	265 km/h	261 km/h	275 km/h	273 km/h
Beschleunigung					
0 auf 50 km/h	1,3 s	1,3 s	1,5 s	1,3 s	1,3 s
0 auf 100 km/h	2,9 s	2,9 s	2,9 s	2,9 s	2,9 s
0 auf 150 km/h	5,0 s	4,8 s	4,8 s	5,0 s	5,0 s
0 auf 200 km/h	8,8 s	8,4 s	8,2 s	8,8 s	8,2 s
Durchzug im letzten Gang					
80 auf 100 km/h	5,3 s	5,7 s	6,8 s	5,2 s	4,9 s
100 auf 150 km/h	4,6 s	4,9 s	10,2 s	4,7 s	4,7 s
Reinlichheit	8,3/9700 km	8,5/10100 km	8,5/10100 km	8,5/9700 km	8,2/10100 km
Technische Feilschätze	217 km	208 km	209 km	204 km	203 km
PREIS (inkl. Nebenkosten)	23.780 Mark, inkl. 2960 Mark für Umbau	47.848 Mark	28.904 Mark	21.170 Mark, inkl. Katalysator	21.095 Mark
HERSTELLERINFORMATIONEN					
	Honda Deutschland GmbH, 63069 Offenbach	m design, 56133 Freerbach	Wellbrock & Co. GmbH, 26685 Friedland	Kawasaki Motors GmbH, 61281 Friedhof	Nomura Deutschland GmbH, 41460 Neuss

RUNDENZEITEN

Honda CBR 900 RR (im PS-Formel)	1:11,8 min
m design-Honda CBR 900 RR	1:12,7 min
Wellbrock-Honda CBR 900 RR	1:10,4 min
Kawasaki ZX-9R	1:11,3 min
Yamaha YZF-R1	1:11,5 min

verhalten. Wunderbar neutral spurtet sie durch Kurven. Man hat den Kopf frei, um sich auf eine saubere Linie zu konzentrieren. Das leichte Aufstellen beim Bremsen in Schräglage stört da kaum. Auch die Bremse hinterläßt mit den Lucas-Belagen einen ordentlichen Eindruck. Obwohl der Unterschied zu den Serienbelagen diesmal nicht ganz so groß ausfiel wie beim Turn-Up. Einige schnelle Runden bringen aber die Feder-elemente, vor allem das Federbein, an ihre Grenzen. Da hilft nur, die Dämpfung ganz zuzudrehen. „Diese Maschine mit mehr Leistung“, meint Markus. „Das wär's.“

Sprach's, schnappt sich die Wellbrock-Honda und pfeift aus der Boxengasse. Das CBR-Aggregat ist nach der Wellbrock-Kur nicht wiederzuerkennen. Der Motor hängt prächtig am Gas, reagiert auf die kleinste Zückung der rechten Hand und dreht wie ein Irrwisch hoch. Kein Verschlucken, kein Durchhängen, der Motor brennt ein wahres Feuerwerk ab. So muß ein Supersportler aussehen.



**Im Aussehen liegt die
in design-Honda vorne.
Mit der Serienschwinge
wäre sie auch auf der
Rennstrecke ein
schlagkräftiger Gegner**

Zielgenau, ausgewogen und mit richtig Dampf. Das stabile Fahrwerk scheint auf einen solchen Motor nur gewartet zu haben. Was jetzt noch fehlt, sind straffer gedämpfte Feder Elemente. Und natürlich eine kernige Bremse. Aber auch so zeigt die Wellbrock-Honda, was Sache ist. Mit famosen 1.10,4 Minuten läßt sie trotz der langen Serienübersetzung R1 und ZX-9R auf dem kleinen Kurs ziemlich alt aussehen.

Hinsichtlich des Motors steht die in design-CBR nicht viel schlechter da. Schub ist in allen Lagen reichlich vorhanden. Das Triebwerk lechzt nach Drehzahlen und setzt freudig jeden Dreh am Gasgriff in mehr Leistung um. Kein Vergleich zum braven Serienmotor. Wer ordentlich am Kabel zieht, verliert beim Spurt auf 200 km/h nur zwei Zehntel auf die Yamaha R1.

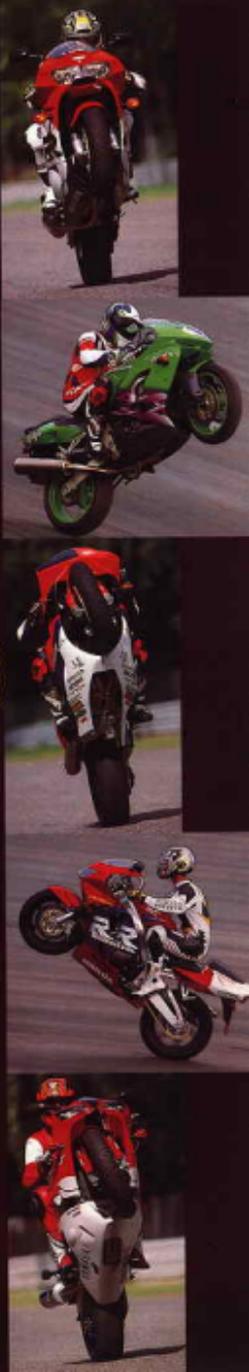
Etwas Gewöhnung verlangt die hohe Sitzposition: Sie sorgt zwar für entspannte Kniewinkel, die Sitzfläche sollte aber ein paar Zentimeter

länger sein, weil der Oberkörper ziemlich dicht an den Lenker heranrückt. Da die schmale, harte Sitzbank zum Ende hin noch etwas ansteigt, lastet beim Bremsen das ganze Körpergewicht auf den Unterarmen. Das fällt auf der Straße nicht so sehr ins Gewicht. Auf der Rennstrecke ist das auf Dauer jedoch ganz schön anstrengend.

Hier zeigt sich auch schnell, daß die Einarmschwinge nicht so recht mit dem Fahrwerk harmoniert. Umlenkung und Progression des Federbeins passen nicht zueinander. Es scheint, als ob das Federbein zu schnell einfedert und verhärtet. Die Hinterhand wird dadurch bockig. Für die Rennstrecke ist die Serienschwinge besser.

Ein Traum ist dagegen die mächtige Bremsanlage. Perfekt dosierbar und nicht in die Knie zu zwingen. Zwei Finger genügen selbst für derbste

**Auch wenn es so aussieht,
wir haben diesen
Test nicht nur auf dem
Hinterrad ausgefahren**



Bremsmanöver. Diese Stopper sorgen zusammen mit dem kräftigen Motor dafür, daß Markus Barth mit dem Messer zwischen den Zähnen noch eine Rundenzeit von 1.12,7 Minuten schafft. Kein schlechtes Ergebnis für ein Edelbike.

FAZIT

Das Ergebnis spricht für sich. Schon mit einfachen Mitteln kann man der Honda Beine machen. Die Wellbrock-CBR zeigt, daß die Fireblade mit einem kräftigeren Motor noch immer ein ernstzunehmender Gegner wäre. Die Yamaha verliert beim Bremsen Punkte und teils mit der starken Kawasaki Platz eins. Die perfekt verarbeitete in design-Honda muß vor allem durch die Einarmschwinge Einbußen hinnehmen. Dafür gebührt ihr der Preis für das schönste Motorrad.



SO WERTET PS

	Honda (in PS-Triple)	in design- Honda	Wellbrock- Honda	Kawasaki ZX-9R	Yamaha YZF-R1
SPORTLICHES FAHREN					
Rundenzeit Hohenheim	7	5	10	8	7
Reichleunigung	9	10	10	9	10
Höchstgeschwindigkeit	8	9	9	10	10
Leistungscharakteristik	8	10	10	9	10
Getriebebeeinträchtigung	9	9	9	9	10
Getriebebeeinträchtigung	9	9	9	9	7
Gewicht	10	10	10	9	10
Sitzposition	8	7	9	8	9
Handlichkeit bei niedrigem Tempo	9	9	9	9	7
Handlichkeit bei hohem Tempo	9	9	9	9	8
Hochgeschwindigkeitsstabilität	10	10	10	10	10
Kurvenstabilität	9	8	9	8	9
Abstimmung Vorderradfederung	9	9	9	8	10
Abstimmung Hinterradfederung	8	8	8	8	9
Böckertreue	8	7	8	9	9
Bremswirkung	8	10	8	10	8
Bremsdosierung	8	10	8	9	8
Gesamtwertung sportliches Fahren	147	145	152	151	152
ALLTAGSTAUGLICHKEIT					
Durchzug	10	9	8	10	10
Läufuhr	9	9	9	8	9
Sitzkomfort	8	7	8	9	7
Windschutz	7	6	7	8	5
Verbrauch	7	6	6	6	7
Reichweite	7	7	7	7	7
Verarbeitungsgüte	9	10	9	7	9
Preis	7	3	6	8	8
Gesamtwertung Alltagsauglichkeit	64	37	66	63	62
Gesamtpunktzahl (max. 200)	211	202	213	214	214
Platzierung	4	5	3	1	1