

# HONDA

## CBR 900 RR

Die neue Fireblade. Logisch, ein richtig neues Motorrad rollt hier nicht durch die Bude, aber die 98er ist die beste Blade aller Zeiten

Eine Blade war schon immer etwas für Leute, die ihre Lebenswege unverschachtelt und direkt planen. Netto sozusagen, blank auf den Tisch. Kein wenn und vielleicht und überhaupt. Keine Mark fürs nachträgliche Motortuning, keine Mark für den lechzenden Fahrwerkspezl mit neunzigfachem Zugstufenpaket. Tadao Babas Werk hat dich von Anfang an überzeugt. Du hast gewußt, daß du mit diesem Apparat erst einmal deine Hausaufgaben erledigen mußt, daß es sehr lange dauern wird, bis du diese schlichte, aber umso wirkungsvollere Kombination aus Leichtbau und potenter 900er Maschine voll auskosten kannst. Du hast dir die Blade hingestellt, so wie eine kostbare Gibson-Gitarre in Birdseye Maple mit Perlmutter-Einlagen in der Hoffnung, irgendwann einen genialen Riff abzuliefern wie BB King und Buddy Guy zusammen.

Nach dem ersten Renntraining hast du langsam geahnt, daß dein Riff vorläufig über das Intro zu „Smoke on the water“ nicht hinausreicht, und mit dem ersten Satz Pirelli Corsa





## Feintuning 1998

Die Blade ist nach wie vor die Blade. Leicht, stark, unverwechselbar. Konstrukteur Tadao Baba hat sich alle Details des Vorgängermodells angesehen, von oben, links, unten, rechts und seitlich. Dann hat er überlegt, was man besser machen könnte. Herausgekommen ist das 98er Modell. Ganz klar die beste Fireblade ever. Ein gekonntes Stück japanischer Motorradbaukunst, ein Meilenstein, den wir unvoreingenommen in einem Atemzug mit Ducatis famoser 916 inhalieren.





- 1 Die schnelle Linie. Korrekturen sind keine Affäre.
- 2 Neue Scheinwerferpartie, charakteristisches Lochmuster. Streng theoretisch sollen die Löcher anliegende Luftströmung minimieren. Damit wäre das Gerät bei hohem Tempo beweglicher. Wir ordnen die Bohrungen vorerst unter dem Kapitel Styling ab.
- 3 Kraftvoll gespannt, gedrunen, luftig durchschaubar. Die Fireblade ist ein faszinierendes Motorrad. Neu ist die konisch verjüngte Schwinge.
- 4 Auch untendrunter keine Billig-Stanzware. Feine Umlenkhebeln an der Schwinge.
- 5 Schon vom Vorgängermodell bekannt, aber deutlich besser als beim Urmodell: schlank eingezogene Tankflanken.
- 6 Perfekte Handhebeln, die Lagen sind fein einstellbar. Gasgriff mit Öffner- und Schließerzug.
- 7 High Tech-Cockpit. Nur 28 Millimeter dick und federleicht. So macht simples Plastik Spaß. Hier geöffnet gezeigt.

## MO-BEWERTUNG HONDA CBR 900 RR FIREBLADE: STARK HARMONISCH

**Motor:** Springt kalt und heiß mit etwas Gasgriffhilfe zuverlässig an. Sofort direkte, saubere Gasannahme. Kurze Warmlaufphase, Hohes Anfahr Drehmoment. Gleichförmige Leistungsabgabe ohne dramatischen Drehmomentkick. Animmt zum frühen Hochschalten. Kontakt mit dem Drehzahlbegrenzer sehr selten. Erträgliche Vibrationen. Überragendes Leistungsangebot. Überschaubares Lastwechselverhalten. Ölkontrolle mittels Peilstab.

**Note 2,0**

**Kupplung und Getriebe:** Gut dosierbare Kupplung, durchschnittliche Bedienkraft, Trennt kalt und heiß sehr gut. Kurze Schaltwege mit exakter Rastung. Klare, erträgliche knöchige Schaltgefühle. Praxisgerechte Gangstufung.

**Note 2,0**

**Fahrwerk:** Sicherer Geradeauslauf. Bei Top speed gute Beweglichkeit. In Wechselkurven mühelos, leicht verzögertes Einlenkverhalten. In slow motion superhandlich bis kippelig. Beim Fahrtst minimal übersteuernde Kurvenlage ab etwa 35 Grad Schräglage. Federung mit klar definierter Dämpfung.

Federprogression hinten könnte für Rennstrecke steiler sein, Heck federt in Kurvenkompression etwas zu weit ein.

**Note 2,0**

**Komfort:** Locker bis aggressive Fahrhaltung, Rasten optimal mit guter Druckeinleitung in Schräglage. Flache Verkleidungsscheibe bietet konstruktionsbedingt nur in flachliegender Fahrhaltung Anfüge von Protektion. Es ist ein Sportbolzen.

**Note 2,0**

**Bremse:** Gegenüber dem Vorgängermodell klar souveräner in der Wirkung. Eine pure Rennbremse mit glasklarem Feedback ist nicht das Thema. Der Dosierbereich ist weit und geht über Handkraft. Ein Angebot zu älterem an den Straßenfahrer.

**Note 2,0**

**Verbrauch:** Normalbenzin. Im Mischbetrieb liegt man bei etwa 6,5 Liter auf 100 Kilometer. Bei 18 Litern Tankinhalt ergibt sich eine akzeptable Reichweite.

**Note 2,5**

**Ausstattung:** Die Stärke der Blade war schon immer, daß sie mit vergleichsweise wenig Material

auskam. Bei der 98er Version ist das Wenige überragend gut gefertigt. Ein nach der Formel „simple is best“ gebautes Motorrad. Ein Paradebeispiel in schnörkloser Fertigungstechnik. Wenn der Händler noch den im Bild gezeigten Rennständer mitliefert, gibt es keine Kritik.

**Note 2,0**

**Motorrad fürs Geld:** Seit Jahren zum unveränderten Preis: 20.620 Mark. Eine stolze Summe, aber die Blade gibt dafür beglisternden Anschauungsunterricht in intelligent geschnittener Technik. Dieses Motorrad braucht kein Extra-Tuning. Weder für die Straße noch für den Rundkurs. Ein guter Kauf.

**Note 2,0**

**Urteil:** Die Fireblade stand lange recht einsam am Markt. Jetzt bläst ihr harte Konkurrenz ins köchrige Gesicht. Kawasaki und Yamaha drücken mächtig ins Fahrerlager. Auf der Straße ist die Frage nach „der Besten“ eher akademischer Natur. Auf der Rennstrecke ist in diesen Dinge-Hemisphären ohnehin der Fahrer das Maß der Dinge. Wer Originale schätzt, muß weiterhin Blade fahren.

**Note 2,1**