In dieser Klasse geben sie alles. Hier werden Stückzahlen gemacht, hier wird Geld verdient, hier können die Hersteller zeigen, was ihre Entwicklungsabteilungen drauf haben. Und das ist furchterregend. Was vor wenigen Jahren selbst bei Tunern nur ratloses Kopfschütteln hervorgerufen hätte, ist heute mit Fireblade, ZX-9R, R1 und Co. schlicht und einfach Serienstand, State of the Art. Literleistungen unter 150 PS sind an den Stammtischen der Szene beinahe schon zu Lachnummern mutiert, beim Gewicht sieht es kaum anders aus. 200 Kilogramm sind das Maß der Stunde. Fahrzeugscheine, die wegen deftiger Leistungsdaten in Klarsichthüllen gepackt die Präsentationsrunde machen, sind gefragt. Die anderen lassen ihre Papiere besser im Geldbeutel verschwinden.

Ob man das braucht, fragen Sie? Die Antwort ist ein klares Jein. Zu glückseligem Motorradfahren reichen auch deutlich weniger Pferde, doch der Reiz des technisch Machbaren übt nun mal eine große Faszination aus. Der Chopperboom der vergangenen Jahre ist vorbei, im letzten Jahr wurden beim Verkauf sportlicher und supersportlicher Motorräder Wachstumsraten von 35 beziehungsweise 12 Prozent verzeichnet. Fest steht: Was in bierseliger Laune über Top oder Flop entscheidet, ist draußen auf der Straße eher zweitrangig. Die wenigsten Fahrer, die sich für ein solches Sportmotorrad entscheiden, versuchen später, auf der Rundstrecke Pokale einzufahren. Gefragt ist also neben all dem sportlichen Sex-Appeal für Genießer oder auch entflammte Heißsporne letztendlich schlichte Funktionalität und vor allem problemlose Fahrbarkeit.

Genau hier setzen die entschärfenden Modellpflegemaßnahmen an, die Yamaha seiner R1 fürs aktuelle Modelljahr angedeihen ließ. Und hier lag traditionell auch wieder das Hauptaugenmerk bei der Entwicklung der nagelneuen Honda Fireblade unter dem Guru der Rideability, Chefentwickler Tadao Baba. Die Modellpflege der Kawasaki ZX-9R dagegen macht – offen gesagt – etwas ratlos. Im Vergleich zum Topseller-Vorjahresmodell – insgesamt wurden in Deutschland stolze 3524 Einheiten abgesetzt – hat sich nichts entscheidend verbessert, das Fahrverhalten aber wurde inhomogener. Hinzu kam das mittlerweile sattsam bekannte Problem des Gabelflatterns bei hartem Anbremsen. Doch dazu später. ▷

Nichts für kraftlose Zeitgenossen: Yamahas R1 will bezwungen werden

Leichtes Einlenken ist bei der Yamaha kein Thema, doch in Schräglage braucht sie Druck, um auf Kurs zu bleiben. Gewöhnungsbedürftig ist vor allem ihre deutliche Tendenz zum großen Radius, die sich besonders in langsamen und engen Kurven in den Vordergrund drängt. Beim ersten Ausritt führt das schon mal auf die Gegenfahrbahn

Das Fahrwerk auf dem

Tester testen mit ihren Sinnen, doch Sinne können täuschen. Die Gefahr der Täuschung und Fehleinschätzung nimmt zwar mit zunehmender Erfahrung und steigender Zahl der Testpersonen ab, die Objektivität einer technischen Messung aber kann kein Tester zu hundert Prozent erreichen.

Zur Beurteilung der Fahrwerke der drei Supersportler griffen wir deshalb auch auf unbelebte und somit urteilsneutrale Prüftechnik zurück. Auf dem Programm stand eine genaue optische Vermessung der Fahrwerke und Prüfstandsläufe mit den Dämpferelementen der drei Supersportler.

Bei der optischen Fahrwerksvermessung ging es uns erstens um die Ermittlung der Fahrwerksgeometrie-Basisdaten: Lenkkopfwinkel, Nachlauf und Radstand. Abweichungen von den Herstellerangaben sind in erster Linie auf eine andere Messmethode zurückzuführen, die aber dennoch einen direkten Vergleich zwischen den Fahrzeugen ermöglicht. Die Diskrepanz zwischen Angaben und unseren Messwerten entlarvt jedoch andererseits auch das Marketing-Bestreben, der Konkurrenz auf dem Papier voraus zu sein, etwa mit einem spektakulär kurzen Radstand.

Zweitens ging es uns um die Genauigkeit der Fahrwerks-Großserienfertigung. Dazu wurden drei Messwerte ermittelt: Verschränkung der Lenkachse zur Hinterradachse, Spurversatz zwischen Vorderrad und Hinterrad sowie Versatz des Vorderrads zur Lenkachse. Bei diesen Größen handelt es sich um Indikatoren für die Qualität von Fertigung und Montage. Im Idealfall sind Verschränkung, Spur- und Radversatz gleich Null, in der Realität der Großserienfertigung ist dieses Ideal jedoch kaum zu erreichen. Die tatsächlichen Werte weichen meist nicht nur von der idealen Null ab, sondern variieren sogar zwischen Motorrädern des gleichen Typs. Innerhalb einer geringen Bandbreite ist das nicht tragisch. Aber es gibt Grenzwerte. Am geringsten ist der Spielraum bei der Verschränkung vom Lenkkopf zur Hinterachse mit 0,2 Grad maximaler Abweichung. Bei Spurversatz und Versatz des Vorderrads zur Lenkachse ist die Toleranz mit Grenzwerten von zirka vier beziehungsweise 1,5 Millimetern deutlich größer. Erfreuliches Ergebnis dieser Messung: Bei

Erster Schritt unserer Fahrwerksuntersuchung war die optische Vermessung. Damit sollte vor allem überprüft werden, ob die Fahrwerke in sich gerade und maßhaltig sind. Danach wurden die Federelemente ausgebaut und auf einem Prüfstand auf ihre Dämpfungskraft hin untersucht

Prüfstand

keinem der drei Motorräder lagen die Werte außerhalb der angegebenen Toleranz. Die genauen Werte entnehmen Sie bitte dem jeweiligen Kasten mit den Messergebnissen.

Weniger erfreulich waren dagegen die Ergebnisse, die bei der Überprüfung der Dämpferelemente zum Vorschein kamen. Alle überprüften Telegabeln und Stoßdämpfer sind in der Druckstufendämpfung unterdämpft, zum Teil eklatant. Ihre Dämpfungskennlinien liegen selbst unter Ausnutzung der Einstellmöglichkeiten zum Teil deutlich außerhalb des optimalen Bereichs. Den optimalen Bereich definierten wir aus der Erfahrung des Fahrwerksspezialisten Herbert Straßmaier von GMD Computrack Network Munich. Die von ihm bei der Modifikation von Serien-Dämpferelementen angestrebten Kennlinien decken sich in etwa mit den Kennlinien der Dämpfer anerkannt hochwertiger Komponentenhersteller. Mit der Qualität von Fertigung oder Hardware hat die Dämpfercharakteristik übrigens weniger zu tun. Sie ist einzig eine Frage der richtigen Abstimmung, weshalb auch jedes unbefriedigende und zerlegbare Serienteil grundsätzlich korrigierbar ist. Am besten natürlich ab Werk.

Unsere Diagramme – pro Motorrad jeweils eines für einen Gabelholm und eines für das Zentralfederbein – stellen die Dämpfungskraft in Abhängigkeit von der Federungsgeschwindigkeit dar. Die obere Kennlinie zeigt die Dämpfungskraft bei der Ausfederbewegung (Zugstufendämpfung), die untere die Dämpfungskraft bei der Einfederbewegung (Druckstufendämpfung). Als Referenz enthält jedes Diagramm die Kennlinie eines nach Erfahrung von GMD annähernd optimal abgestimmten Dämpfungselementes, das auch bei hartem Einsatz auf der Rennstrecke nicht überfordert ist (schwarze Kennlinie). Sein hohes Dämpfungspotenzial darf jedoch keinesfalls mit mangelndem Ansprechverhalten und schlechtem Komfort gleichgesetzt werden. Federelemente, die bei hohen Federgeschwindigkeiten eine massive Dämpfungskraft aufbauen, erreichen bei gemächlicher Fahrt ebenso komfortable Dämpfungswerte wie Bauteile mit geringerem Potenzial.

Je langsamer ein Motorradfahrer unterwegs ist, desto geringer sind auch die Einfedergeschwindigkeiten, mit denen die Dämpfung klarkommen muss. Je geringer das Gewicht des Fahrzeugs inklusive Fahrer, desto geringere Dämpfungskräfte sind notwendig. Folglich reicht bei Landstraßenfahrt ohne Sozius und Gepäck im Rahmen der gesetzlichen Tempovorschriften ein geringeres Dämpfungspotenzial als beim gezeiteten Rundenfahren auf der Rennstrecke. Für den gemäßigten Einsatz ist bei einer Einfedergeschwindigkeit von 0,524 Metern pro Sekunde ab folgenden Zirka-Dämpfungswerten erfahrungsgemäß eine gute Dämpfungsperformance gewährleistet: Telegabel Druckstufendämpfung 200 Newton, Zugstufendämpfung 500 Newton. Federbein Druckstufendämpfung 1600 Newton, Zugstufendämpfung 3800 Newton. An dieser Messlatte müssen sich die Seriendämpferelemente mindestens messen lassen.

Alle Motorräder im Test verfügen über Federelemente mit Einstellmöglichkeiten für Zug- und Druckstufendämpfung. Der erste Prüfstandslauf wurde bei Federbeinen wie Gabelholmen jeweils mit der Auslieferungseinstellung der Dämpfung gefahren (durchgehende farbige Kennlinie). Bei der zweiten Messung wurde die Dämpfungseinstellung der Gabel auf annähernd Maximum gebracht. Annähernd maximal deshalb, weil das völlige Schließen der Öl-Bypass-Bohrung im Dämpferelement nicht praxisgerecht ist. Das Öl muss dann ausschließlich durch die Shims fließen, bei niedrigen Einfedergeschwindigkeiten gibt sich die Gabel bockig. Auch die Kennlinie dieser Einstellung finden sie in den Prüfdiagrammen (gestrichelte farbige Linien). Beim Federbein erfolgte die zweite Messung bei auf annähernd Maximum gebrachter Druckstufendämpfung, aus messtechnischen Gründen wurde die Zugstufendämpfung bei dieser Messung aber zurückgenommen.

Dämpfungseinstellung am Honda-Federbein. Höchste Dämpfungsreserven im Test

Digital-analoger Cockit-Mix mit vollständigen Anzeigen. Zeituhr fiel im Test aus

Scheibe der Fireblade. Zu fest angezogene Schraube oder Vibrationsschaden?

Drehmoment bei mäßigen Drehzahlen ist ein herausragendes Merkmal für entspanntes Fahren im Alltag. So bleibt es dem Schaltfuß erspart, den Motor durch schweißtreibende Schaltarbeit ständig im optimalen Drehzahlbereich zu halten. Hier bieten alle Kandidaten reichlich. Wenn auch die Kawasaki im direkten Vergleich etwas abfällt, so steht sie doch für sich alleine betrachtet ausgesprochen pausbackig da und lässt sich auch problemlos schaltfaul fahren. Als einzige hat sie keine Auslass-Steuerung zur Drehmomentoptimierung. Ihre Motorcharakteristik kommt dafür aber Rennstreckenbegeisterten am weitesten entgegen, denn hier ist für nachdrückliches Vorwärtskommen noch echte Dreharbeit gefragt. Der Kawa-typisch mechanisch laute Antrieb unterlegt das Beschleunigungsszenario dabei mit einem wahrhaft animierenden Klangteppich.

Bei der R1 steckt die bekannte Exup-Walze im Auslass, die in Abhängigkeit vom Belastungszustand den Querschnitt reguliert. Honda setzt auf ein neues Ventilsystem namens H-VIX, das im Gegensatz zum Exup nicht den gesamten Auslassquerschnitt, sondern die Interferenz zwischen den vier Einzelkrümmern variiert. Damit ist die konstruktive Festlegung auf einen möglichst guten Kompromiss der Krümmergestaltung passé.

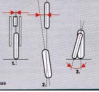
Beide Systeme liefern überbordende Kraft und degradieren die maximale Leistung bei Nenndrehzahl im Alltagsbetrieb zur bloßen Theorie. Derart hohe Drehzahlen erreicht man dort nämlich nur mutwillig. Vor diesem Hintergrund tut es überhaupt nicht weh, dass Hondas Blade von den auf der Präsentation versprochenen 152 Pferdchen mit ihrem geregelten Katalysator in der deutschen Version auf dem Papier nur noch 147 abliefert, von denen dann auf dem Prüfstand gar nur noch 142 übrig bleiben. Marketing ist heute alles, Freunde, ich weiß, da wird manches heißer gekocht als gegessen. Das ist nicht in Ordnung, keine Frage. Trotzdem ist Zerknirschtheit sowohl beim

Honda CBR 900 RR

Fahrwerk auf dem Prüfstand

Lenkkopfwinkel	
Werksangabe	66,25 Grad
Messwert	65,5 Grad
Abweichung	0,75 Grad

Verschränkung und Spurversatz	
1. Versatz Vorderrad zur Lenkachse	0,5 Millimeter
2. Spurversatz Hinterrad zu Vorderrad	0,8 Millimeter
3. Verschränkung Lenkachse zur Hinterradachse	0,1 Grad

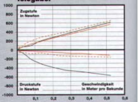


Radstand	
Werksangabe	1400,0 Millimeter
Messwert	1414,8 Millimeter
Abweichung	14,8 Millimeter

Nachlauf	
Werksangabe	97,0 Millimeter
Messwert	104,5 Millimeter
Abweichung	7,5 Millimeter

Kommentar Vermessung
Auch wenn ihre Konkurrentinnen alle innerhalb der Toleranzen liegen: Hondas Blade ist die maßhaltigste von allen. Ihr Vorderradversatz zur Lenkachse liegt zwar 0,1 Millimeter über dem der Kawasaki, doch dafür fällt ihr Spurversatz satte 1,6 Millimeter geringer aus. Bei der Verschränkung liegt sie mit Kawasaki gleich auf, mit 0,1 Grad ist das die Hälfte des R1-Wertes.
Fazit: Im Vergleich aller Werte das maßhaltigste Fahrwerk in unserem Test.

Telegabel



Kennlinie Referenztelegabel	
Dämpfungskraft Druckstufe bei 0,524 m/s:	576 Newton
Dämpfungskraft Zugstufe bei 0,524 m/s:	606 Newton

Kennlinie Grundabstimmung	
Druckstufendämpfung 1,5 Umdrehungen offen, Zugstufendämpfung 1 Umdrehung offen	
Dämpfungskraft Druckstufe bei 0,524 m/s:	127 Newton
Dämpfungskraft Zugstufe bei 0,524 m/s:	566 Newton

Kennlinie modifizierte Abstimmung	
Druckstufendämpfung 0,5 Umdrehungen offen, Zugstufendämpfung 0,5 Umdrehungen offen	
Dämpfungskraft Druckstufe bei 0,524 m/s:	164 Newton
Dämpfungskraft Zugstufe bei 0,524 m/s:	650 Newton

Kommentar Dämpferelemente
Mit 164 Newtonmetern bei 0,524 m/s liefert die sehr leichte Fireblade-Gabel bei der Druckstufendämpfung etwa 80 Prozent der Mindestanforderung und ist damit auch bei annähernd voller Nutzung des Einstellbereichs für den Single-Landstraßenbetrieb unterdämpft, vom harten Sporteinsatz ganz zu schweigen. Ihre Zugstufendämpfung ist für den Landstraßeneinsatz ohne Sozius und im Rahmen des Tempolimits bereits in der Serienauslieferung angemessen kräftig ausgelegt und kann durch Variieren der Einstellung auch wechselnder Beanspruchung angepasst werden.
Das Federbein der Honda arbeitet mit einer Übersetzung von zirka 3:1, die notwendigen Dämpfungswerte sind

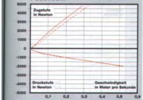
Produzenten als auch beim Kunden fehl am Platz. Die Spitzenleistung ist, siehe oben, abseits des Stammtisches eher unerheblich. Was der Honda-Antrieb bietet, ist trotzdem spektakulär. Das fängt schon bei der puren Hardware an. Drehen sie mal mit spitzen Fingern die Gasgriffe unserer drei Probanden im Vergleich. Bei stehendem Motor, wohlgemerkt. Dieses geschmeidig leichtgängige Übertragen ihre Handbewegung auf die Drosselklappen gibt Ihnen bereits eine Ahnung vom Kontrollgefühl, das das gesamte Honda-Arrangement bietet. Die-

Hondas großes Herz bei den Versprechungen

Bei der Vorstellung der neuen Fireblade versprach man 152 Pferde ohne Kat, mit Kat ein Kilowatt weniger. Im deutschen Schein stehen jetzt 147 PS, der Prüfstand meldet 142 Pferde. So funktioniert postmodernes Marketing

Vierkolbensättel und Bremsscheiben in Frisbeegröße: keine Wünsche offen

Oberes Ende der Upside down-Gabel: Stellschrauben für Zugstufe und Vorspannung



Federbein

Kennlinie Grundabstimmung
Druckstufendämpfung 1 Umdrehung offen,
Zugstufendämpfung 1,75 Umdrehungen offen
Dämpfungskraft Druckstufe bei 0,524 m/s: 1979 Newton
Dämpfungskraft Zugstufe bei 0,524 m/s: 8459 Newton

Kennlinie modifizierte Abstimmung
Druckstufendämpfung 0,5 Umdrehungen offen,
Zugstufendämpfung 2,5 Umdrehungen offen
Dämpfungskraft Druckstufe bei 0,524 m/s: 1996 Newton
Dämpfungskraft Zugstufe bei 0,524 m/s: 7832 Newton

folglich höher. Die Messwerte können daher nicht direkt mit denen der R1 und der ZX-9R und auch dem des Referenzfederbeins verglichen werden, die schwarze Referenz-Kennlinie fehlt im Diagramm. Bei dem genannten Übersetzungsverhältnis präsentiert sich der Wert der Zugstufendämpfung mit 8459 Newton auch hoher Belastung gewachsen, die Druckstufendämpfung mit annähernd 2000 Newton dürfte beim genannten Übersetzungsverhältnis straffer ausfallen, bietet aber dennoch das höchste Potenzial im Test.

Fazit: Gabel für normalen Landstraßenbetrieb etwa 20 Prozent, für harten Einsatz deutlich unterdämpft. Bestes Federbein im Test.

Keine tanzenden Zahlen. Kawasaki setzt beim Speedometer auf analoge Optik

Aufnahme für Lenkungsdämpfer am ZX-9R-Rahmen. R1 und Blade haben den nötiger

Setzt sich durch: Rändelschraube zur Schnelleinstellung des Kupplungsspiels

ser Eindruck setzt sich im Betrieb nahtlos fort. Beinahe der komplette Fahrvorgang scheint über den Gasgriff und das feinnervige Ansprechen der Einspritzung steuerbar. Jedenfalls ist das Fahrwerk so narrensicher und braucht so wenig Konzentration, dass man sich diesem Gefühl nicht entziehen kann. Einziger Makel und im Vergleich zum Gesamtarrangement nur ein Mückenschiss an Kritik ist die bei 3000 Touren zu heftig einsetzende Kraft. Gerade, weil man mit der Honda oft gedankenverloren bei niedrigen Drehzahlen vor sich hindümpelt, erwischt einen das sich dort dann abrupt lupfende Vorderrad kalt. Bei Regenfahrten sollte man diesen Bereich in Schräglage meiden.

Unübertroffen ist, was die Yamaha R1 mit der Exup-Walze im Auslass schon bei niederen Drehzahlen so bietet. Dieser Vierer mit seinem leichten Hubraumvorteil bügelt alles weg, was sich in den Weg stellt. Mit 6,6 Sekunden beim Durchzug von 60 auf 140 km/h im letzten Gang ist ihm im Serienbereich nichts gewachsen. Nachteil dieses Drehmomentgewitters war schon bei den vorjährigen Modellen folgendes: Beim Herausbeschleunigen aus Kurven neigte der Pneu unter der schieren Antriebsgewalt bei guten Grip-Bedingungen zum Ziehen schwarzer Striche. Bei widrigen Grip-Bedingungen seifte er seitlich weg. Teurer Schrott war die Folge, im besten Fall. Per Überarbeitung von Exup und Vergaserabstimmung entschärfte man beim neuen Modell die Leistungsabgabe im unteren bis mittleren Drehzahlbereich, um das Grip-Problem zu bändigen. Dennoch ist hier immer noch eine Sensibilität gefragt, die selbst erfahrene Fahrer nicht immer und überall an den Tag legen. Zumal auch der mechanische Grip am Hinterrad nicht unbedingt das ist, wovon ein R1-Fahrer zuerst schwärmt.

Kawasakis Gasgriff fasst sich im Gegensatz zum Honda-Direct Control-Joystick an wie der Kochlöffel in Mutters Rührteigschüssel, zu schwer und undefiniert lässt er sich bedienen. Trotzdem reagieren die Vergaser pflichteiligst,

Kawasaki ZX-9R

Fahrwerk auf dem Prüfstand

Lenkkopfwinkel

Werksangabe	66,0 Grad
Messwert	65,3 Grad
Abweichung	0,7 Grad

Verschränkung und Spurversatz

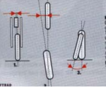
1. Versatz Vorderrad zur Lenkachse	0,4 Millimeter
2. Spurversatz Hinterrad zu Vorderrad	2,4 Millimeter
3. Verschränkung Lenkachse zur Hinterradachse	0,1 Grad

Radstand

Werksangabe	1415,0 Millimeter
Messwert	1430,7 Millimeter
Abweichung	15,7 Millimeter

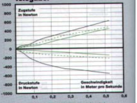
Nachlauf

Werksangabe	97,0 Millimeter
Messwert	105,4 Millimeter
Abweichung	8,4 Millimeter



Kommentar Vermessung
Der Spurversatz der Kawasaki beträgt mit 2,4 Millimetern das Dreifache des Werts ihrer Konkurrentinnen, liegt aber noch klar innerhalb der Toleranz von etwa fünf Millimetern. Zusammen mit der Honda weist sie den geringsten Wert bei der Verschränkung auf, der Versatz des Vorderrades im Verhältnis zur Lenkachse ist mit 0,4 Millimetern der geringste im Test. Auch hier ist sie weit entfernt von kritischen Werten, die bei der Verschränkung oberhalb von 0,2 Millimetern, beim Versatz des Vorderrades zur Lenkachse oberhalb von 1,5 Millimetern liegen.
Fazit: Beim Spurversatz etwas großzügig, doch voll innerhalb der Toleranzen.

Telegabel



—— Kennlinie Referenztelegabel

Dämpfungskraft Druckstufe bei 0,524 m/s:	576 Newton
Dämpfungskraft Zugstufe bei 0,524 m/s:	606 Newton

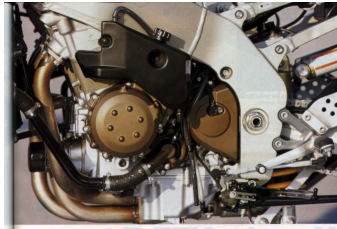
—— Kennlinie Grundabstimmung
Druckstufendämpfung 9 Klicks offen,
Zugstufendämpfung 8 Klicks offen

Dämpfungskraft Druckstufe bei 0,524 m/s:	164 Newton
Dämpfungskraft Zugstufe bei 0,524 m/s:	429 Newton

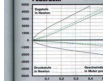
- - - - Kennlinie modifizierte Abstimmung
Druckstufendämpfung 2 Klicks offen,
Zugstufendämpfung 3 Klicks offen

Dämpfungskraft Druckstufe bei 0,524 m/s:	216 Newton
Dämpfungskraft Zugstufe bei 0,524 m/s:	470 Newton

Kommentar Dämpferelemente
Mit ihrer Gabel hebt sich die Kawasaki klar von ihren Mitbewerbern ab. Bei annähernd auf Maximum justierter Druckstufendämpfung erreicht sie als einzige im Test Dämpfungswerte, mit denen sie bei normaler Landstraßenfahrt ohne Sozius und Gepäck zufriedenstellend arbeitet. Für höhere Belastung ist sie, wie der Vergleich zur Referenz-Gabel zeigt, unterdämpft. Ihre Zugstufendämpfung liegt knapp unterhalb des Anforderungswertes für oben genannte Fahrsituation.
Mit einer Variation über sieben Klicks in Richtung härterer Dämpfung wird bei der Druckstufe nur eine Steigerung um 52 Newton erreicht, bei der Zugstufe durch fünf Klicks lediglich 41 Newton. Damit ist die Einstellbarkeit nicht viel



Federbein



Kennlinie Referenzfederbein
Dämpfungskraft Druckstufe bei 0,524 m/s: 2155 Newton
Dämpfungskraft Zugstufe bei 0,524 m/s: 6096 Newton

Kennlinie Grundabstimmung
Druckstufendämpfung 9 Klicks offen,
Zugstufendämpfung 10 Klicks offen
Dämpfungskraft Druckstufe bei 0,524 m/s: 740 Newton
Dämpfungskraft Zugstufe bei 0.524 m/s: 4797 Newton

Kennlinie modifizierte Abstimmung
Druckstufendämpfung 3 Klicks offen,
Zugstufendämpfung 14 Klicks offen
Dämpfungskraft Druckstufe bei 0,524 m/s: 860 Newton
Dämpfungskraft Zugstufe bei 0.524 m/s: 4315 Newton

mehr als Spielerei, zumal dadurch nur die Dämpfung im ohnehin wenig effektiven Bereich variiert wird.
Das Federbein der Kawasaki erreicht bei annähernd maximal ausgenutzter Druckstufendämpfung nur etwa fünfzig Prozent der Mindestanforderung, die Zugstufendämpfung liegt mit knapp 4800 Newton bereits in einem guten Bereich und ist durch weiteres Zudrehen auch noch steigerbar. Die Änderungen an der Dämpfungseinstellung der Druckstufe bringen auch am Federbein nichts, da sie die Dämpfung nur in minimalen Schritten außerhalb des effektiven Bereichs variieren.
Fazit: Bestabgestimmte Gabel im Test, Federbein mit eklatant schwacher Druckstufendämpfung.

wenn auch mit deutlichem Lastwechselrucken auf Gasbefehle. Man glaubt es kaum, aber trotz ihrer alles beherrschenden Kraft wirkt die ebenfalls vergaserbestückte R1, von der Gashand an kurzer Leine geführt, insgesamt am gemütlichsten bei der Schubumsetzung. Ihre Lastwechsel bleiben weitestgehend unbemerkt, sanft wie am Gummiband gezogen setzt der Schub ein. Mit ihr ist es so ähnlich wie bei der heimischen Spülmaschine. Trotz ihrer sechs Programme wird der Knopf immer aufs gleiche Programm gestellt. Bei der Yamaha ist das der

Giftgrün die Farbe, giftig der Sound

Wie auch in Yamahas R1 werkeln in der Kawasaki noch Vergaser, allerdings mit Sekundärluftsystem und ungeregeltem Katalysator. Das bringt erfahrungsgemäß ähnlich gute Abgaswerte wie ein geregelter Katalysator

Zugstufeneinstellung an der Kawasaki-Gabel. Beste Telegabel im Prüfstands-Test

Drehen an den Einstellschräubchen ändert wie bei Honda und Yamaha nur wenig

Gleiches Cockpitkonzept wie Honda. Digitale Anzeigen sparen vor allem Gewicht

Eine solches Blau liefert nur Titan, Auspuffwerkstoff bei allen drei Kandidaten

Schraube zur Einstellung der Druckstufendämpfung am Ausgleichsbehälter

sechste Gang. Das reicht. Also halten sich die Schaltvorgänge auf Strecke in Grenzen. Zwar wurde fürs 2000er Modell auch das Getriebe überarbeitet, trotzdem ist es immer noch das am wenigsten geschmeidige Schaltwerk im Test.

Weniger gemütlich wird es mit der Yamaha dann in winkligem Kurvendickicht. Solange du mit ihr auf ebenem Terrain geradeaus rollst und nur leicht hin und her swingst, verblüfft sie mit minimaler Einlenkkraft und hoher Willfährigkeit, auch beim Einlenken auf der Bremse. Doch mit Tempo und Schräglage steigt auch die Kraft, mit der die R1 auf Kurs gehalten werden will. Drücken, drücken, drücken, anders ist sie kaum durch die Radien zu zwingen, zumal sie spürbar untersteuert. Richtig unangenehm wird das in engen Kehren, womöglich noch bei Nässe. Weit läuft sie ihre Bogen in Richtung Gegenfahrbahn, abruptes Drücken aber verbietet sich wegen des glitschigen Asphalts. Nach einem Viertelstündchen gewöhnt sich der Fahrer an die Anforderungen und hat die Gegenmaßnahmen automatisiert. Beim Maschinenwechsel während unseres Tests ließ sich beim Hinterherfahren aber immer wieder aufs neue beobachten, wie der R1-Treiber mit den Radien kämpfte. Zusammen mit der von der Hinterhand herrührenden, spürbaren Aufstellneigung auf Holperstrecken macht das das Fahrwerk der Yamaha zum forderndsten im Test. Weniger versierte Fahrer werden damit zumindest anfangs ihre liebe Mühe haben. Versierte kämpfen dagegen mit einem anderen Problem: Bei beherztem Durchbeschleunigen auf Fahrbahnabsätzen haut einem die Yamaha nämlich mit Freude den Lenker um die Ohren. Ein Lenkungsdämpfer sollte also zwingend ab Werk montiert werden.

Diametral entgegengesetzt das Fahrwerk der Kawasaki. Seine Handlichkeit ist so ausgeprägt, dass sie sich in manchen Fahrsituationen schon wieder gegen den Fahrer wendet. Spielerisch einlenkbar läuft die ZX-9R ohne Kraftaufwand durch die Kurven, was einen enor-

Yamaha YZF-R1

Fahrwerk auf dem Prüfstand

Lenkkopfwinkel

Werksangabe	66,0 Grad
Messwert	64,3 Grad
Abweichung	1,7 Grad

Verschränkungund Spurversatz

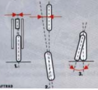
1. Versatz Vorderrad zur Lenkachse	0,8 Millimeter
2. Spurversatz Hinterrad zu Vorderrad	0,8 Millimeter
3. Verschränkung Lenkachse zur Hinterradachse	0,2 Grad

Radstand

Werksangabe	1395,0 Millimeter
Messwert	1425,9 Millimeter
Abweichung	30,9 Millimeter

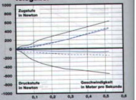
Nachlauf

Werksangabe	92,0 Millimeter
Messwert	106,4 Millimeter
Abweichung	14,4 Millimeter



Kommentar Vermessung
Zusammen mit der Honda verfügt die Yamaha über den geringsten Spurversatz im Test, bei Verschränkung und Versatz des Vorderrades weist sie jedoch die höchsten Werte auf. Insgesamt innerhalb der Toleranz, bei der Verschränkung Vorder- zu Hinterrad jedoch nur knapp.
Fazit: Einziges Fahrwerk im Test, das bei der Verschränkung an den Grenzwert heranreicht. Trotzdem noch innerhalb der Toleranz.

Telegabel



——— Kennlinie Referenztelegabel

Dämpfungskraft Druckstufe bei 0,524 m/s:	576 Newton
Dämpfungskraft Zugstufe bei 0,524 m/s:	606 Newton

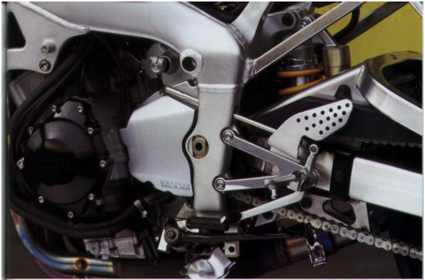
——— Kennlinie Grundabstimmung
Druckstufendämpfung 6 Klicks offen,
Zugstufendämpfung 6 Klicks offen

Dämpfungskraft Druckstufe bei 0,524 m/s:	90 Newton
Dämpfungskraft Zugstufe bei 0,524 m/s:	440 Newton

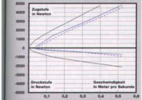
- - - - - - - - Kennlinie modifizierte Abstimmung
Druckstufendämpfung 2 Klicks offen,
Zugstufendämpfung 3 Klicks offen

Dämpfungskraft Druckstufe bei 0,524 m/s:	163 Newton
Dämpfungskraft Zugstufe bei 0,524 m/s:	464 Newton

Kommentar Dämpferelemente
Auch im härtesten Einstellbereich liefert die Yamaha-Gabel ebenso wie die der Honda nur 80 Prozent der für die Landstraßenfahrt im legalen Tempobereich nötigen Druckstufen-Dämpfungswerte ab. Der Vergleich zur Referenz macht keinen Hehl daraus: Bei der Hatz, erst recht auf der Rennstrecke, stößt sie rasch an ihre Dämpfungsgrenzen, auch in der Zugstufendämpfung. Während das Drehen an der Einstellschraube der Druckstufendämpfung noch halbwegs einen Effekt zeitigt, ist das Verstellen der Zugstufe beinahe vergebliche Liebesmühe. Drei Klicks bringen hier gerade mal unerhebliche 24 Newton.



Federbein



Kennlinie Referenzfederbein

Dämpfungskraft Druckstufe bei 0,524 m/s:	2155 Newton
Dämpfungskraft Zugstufe bei 0,524 m/s:	6096 Newton

Kennlinie Grundabstimmung

Druckstufendämpfung 9 Klicks offen,
Zugstufendämpfung 6 Klicks offen

Dämpfungskraft Druckstufe bei 0,524 m/s:	729 Newton
Dämpfungskraft Zugstufe bei 0,524 m/s:	4795 Newton

Kennlinie modifizierte Abstimmung

Druckstufendämpfung 3 Klicks offen
Zugstufendämpfung 10 Klicks offen

Dämpfungskraft Druckstufe bei 0,524 m/s:	937 Newton
Dämpfungskraft Zugstufe bei 0,524 m/s:	4512 Newton

Beim Federbein liefert auch die Yamaha ordentliche Werte für die Zugstufendämpfung ab, doch bei der Druckstufe bietet sie nur annähernd sechzig Prozent der Mindestdämpfung. Mit einer Veränderung von 200 Newton bei sechs Klicks hat das Federbein zwar die effektivste Druckstufenjustage aller Federbeine im Test, erreicht aber auch unter Ausnutzung der Einstellbarkeit bei weitem keinen optimalen Wert.

Fazit: Telegabel ähnlich der Honda-Gabel bereits für normalen Landstraßenbetrieb unterdämpft. Federbein mit mehr Reserven als bei Kawasaki, dennoch eklatante Schwäche in der Druckstufendämpfung

men Fahrspaß vermittelt. Besonders aber in engen, langsameren Kurven bricht sich eine nervöse Kippeligkeit zwischen Unter- und Übersteuern Bahn und fordert die ständige Korrektur der Linie und somit hohe Konzentration. Das hört sich schlimmer an, als es sich in der Praxis auswirkt, zumal auch dieser Vorgang irgendwann automatisiert wird. Besonders bei widrigen Witterungsverhältnissen aber ist es dennoch kein Vergnügen. Das Gefühl schwappenden Benzins im Tank mit leichtem Eiern um die Hochachse, das einen beim Herausbeschleunigen aus Kurvenradien ab und an beschleicht, scheint dagegen vom zu schwach gedämpften Heck im wahrsten Sinne des Wortes herzurühren. Ein Verdacht, der nach unserem Prüfstandslauf der Federelemente durch die Performance des Kawa-Federbeins erhärtet wird. Insgesamt ein wenig kraftaufwendiges, agiles Fahrwerk, zumindest so lange man

Rändelschraube zur Spieljustage. Handhebel wie bei der Konkurrenz nicht einstellbar

Dampframme mit leichtem Hubraumvorteil

149 Pferde und 109 Newtonmeter sind die Yamaha-Vorgabe für die Konkurrenz. Das war nicht zu schlagen. In 6,6 Sekunden katapultiert der Vierzylinder die R1 von 60 auf 140 km/h, da kommt auch eine Hayabusa nicht mit

Blaue Zangen als Markenzeichen. Für rechten Biss braucht die Bremse Temperatur

Achterbahnfahrt mit einem Sack voller Pferde

Nach jedem Maschinenwechsel ist Konzentration ein Muss. Zu unterschiedlich sind die drei Maschinen, zu weit ist die Bandbreite des gebotenen Fahrverhaltens. Doch die Gewöhnung schleift die Ungereimtheiten innerhalb kurzer Zeit ab

die Finger von den exzellenten Bremsen lässt.

Wer gewohnt ist, auf der Bremse einzulenken, erlebt bei der ZX-9R eine unangenehme Überraschung. Nein, es geht jetzt nicht um das vielbeschrieene Gabelflattern. Gemeint ist die absolute Störrigkeit der Kawa auf der Bremse, die außer Geradeausfahrt nicht mehr viel Spielraum lässt. Nun führt der direkte Weg geradeaus aber mit ziemlicher Sicherheit runter von der Strecke und rein ins Gebüsch. Auch Korrekturbremsen in Schräglage quittiert das Kawa-Fahrwerk mit kräftigem Aufstellmoment. Bremsen und Kurven sind zwei Themen, die sich bei der Kawa auffällig schlecht vertragen.

Was das Gabelflattern beim Bremsen angeht: Beim normalen Landstraßenbetrieb trat dieses Phänomen auch bei unserer letzten Testmaschine nicht auf, ließ sich aber auf ebener Strecke problemlos provozieren. Für den Alltagsfahrer abseits der Rennstrecke war es daher von geringer Relevanz. Allerdings scheint es auch Maschinen mit in dieser Hinsicht dramatischerem Auftritt zu geben, wie wir aus den Kreisen unserer Leser erfuhren.

An unserer aktuellen Testmaschine trat das Flattern auch bei provokanten Versuchen praktisch nicht auf. Lediglich beim harten Bremsen auf buckeliger Piste zeigte es sich ansatzweise. Kawasaki ist offenbar entschlossen, das Problem auszusitzen. Die falsche Entscheidung.

Hondas CBR 900 RR und das Thema Fahrwerk? Punktlandung. Wir haben mit Sicherheit nicht die Honda-Brille auf, doch was die Firma in punkto Fahrbarkeit und Breitbandeinsatz da vorlegt, das hat einfach Hand und Fuß. Und das macht Punkte in unseren Bewertungskästen. Wäre da nicht die Kritik an der Dämpfungscharakteristik der Telegabel in unserer Fahrwerksuntersuchung, das Wörtchen perfekt läge in Reichweite.

Das Blade-Räderwerk ist, ich sagte es oben schon, annähernd narrensicher. Sehr handlich ohne die Nervosität der Kawa, stabil ohne die Sturheit der Yamaha und dazu von atemberaubender Neutralität und Zielgenauigkeit. Das gilt übrigens für beide bisher freigegebenen Reifentypen, für Michelins Pilot Sport gleichermaßen wie für Bridgestones neuen BT 010.

Der Eindruck, mit der Maschine zu einem Guss zu verschmelzen, wird natürlich auch von der stark integrierenden Sitzposition mit viel Kontaktfläche zum Motorrad gefördert. Schließlich widmet sich Hondas Entwicklungsabteilung nicht umsonst ausgiebig dem sogenannten „contact feeling“, ein Aufwand, der sich bezahlt macht. Kraft ist etwas, was man im Führerstand der Fireblade nicht braucht. Auch beim Bremsen in Schräglage und beim Einlenken auf der Bremse nicht. Dass Korrekturen mit ihr jederzeit sicher und ohne Risiko durchführbar sind, das macht sie zu unserer Empfehlung für Einsteiger in die Vierzylinder-Königsklasse.

Während Yamahas R1 schon im Landstraßenbetrieb eine starke Neigung zum Lenkerschlagen zeigte, hebt sich die Fireblade diese Unart für den forcierten Rennstreckenbetrieb auf. Wer also den Trainingseinsatz plant, der sollte sich frühzeitig um einen passenden Lenkungsdämpfer bemühen.

Durch die Bank hervorragend präsentiert sich das Bremsenangebot unserer drei Supersportler, und trotzdem sind die Charaktere unterschiedlich. Wie ein guter Kumpel packen sich die Frontstopper der ZX-9R an. Klar stehender Druckpunkt, sehr gute Wirkung, keine Blockiergefahr bei gemäßigtem Einsatz der Unterarmmuskulatur. Für weniger geübte Fahrer

Eure Sozia wird Euch bestimmt nicht lieben

Das Platzangebot auf dem Rücken von Supersportlern ist konzeptbedingt nicht das komfortabelste. Das gilt besonders für den Beifahrer. Er ist eher unerwünscht, denn er macht die Maschine hecklastig. Für stabile und zielgenaue Kurvenfahrt aber ist Gewicht auf dem Vorderrad ein Muss. Honda und Kawa bieten menschenwürdige Soziusplätze, Yamaha ist ein Fall für Amnesty

wohl die freundlichste Bremse im Test. Hondas rechter Handhebel, wie alle anderen auch per Stellrad auf die Handweite adaptierbar, setzt mit reichlich Leerweg ein, stößt dann aber ebenfalls auf einen standhaften Druckpunkt und eine Wirkung, die kaum mehr als eines Fingers bedarf. Yamahas Doppelscheibe lässt sich in kaltem Zustand etwas bitten, warmgefahren aber ist auch sie über jeden Zweifel erhaben.

Zur Zeit läuft übrigens eine Yamaha-Rückrufaktion, die neben der R1 auch das Schwestermodell YZF-R6 betrifft. An der vorderen Bremse der R1 können sich die Beläge von den Trägerplatten lösen (Fahrgestellnummern RN011-0000301 bis RN011-0022677), an R1 und R6 müssen die Seitenständerschalter modifiziert werden (Fahrgestellnummern R1: RN011-0000301 bis RN011-0027646 und RN012-0000301 bis RN012-0006198, an der R6: RJ031-0000301 bis RJ031-0029567 und RJ032-0000301bis RJ032-0002304). Besitzer dieser Fahrzeuge sollten sich baldmöglichst an ihren Händler wenden.

Die versammelt sportliche Sitzposition der Fireblade bietet auch ein gutes Stück Komfort. Bewertungen des Komforts-Angebotes müssen natürlich vor dem Hintergrund des sportlichen Fahrzeugkonzepts erfolgen, und da stehen alle drei Motorräder recht gut da. Ohne Frage am komfortabelsten die Kawasaki ZX-9R mit tendenziell aufrechter Sitzposition und dadurch weitgehend entlasteten Handgelenken. Für manchen Geschmack zwingt ihr bulliger Tank die Beine aber zu sehr in Spreizhaltung, zusammen mit dem breiten Lenker trübt das etwas das „contact feeling". Ihre Scheibe verwöhnt mit dem besten Windschutz, ohne übermäßige Lautstärke oder Unruhen am Helm zu verursachen.

Erstaunlich komfortabel ist bei Yamahas R1 die Kniehaltung für den Fahrer ausgefallen, die von den Dreien am unverkrampftesten ausfällt. Die geänderte Lenkerkröpfung der R1 zusammen mit dem nun anders konturierten Tank machen das Sitzerlebnis entspannter als früher. Nicht jedem Fahrer jedoch liegen die weit nach außen gedrehten Lenkerhälften gut zur Hand. Ausprobieren! Der Windschutz bei Yamaha und Honda ist gleichermaßen minimal, hier reicht es gerade zum Fernhalten des Winddrucks, der Helm liegt bereits voll im Luftstrom. Bei hohem Tempo hilft nur Ducken.

Passagiere auf Supersportlern sind so eine Sache. Eigentlich werden sie vom Fahrzeugkonzept und daher auch von den Herstellern eher als lästig empfunden und deshalb auch recht stiefmütterlich behandelt. Das Gewicht gehört nun mal aufs Vorderrad, Gepäck jeglicher Art am Heck verwässert nur das Fahrverhalten. Daher auch das miserable Angebot an Gepäckbefestigungsmöglichkeiten, wobei Honda hier noch positiv hervorsticht. Da Motorradfahren ein Freizeitvergnügen ist, das man gerne in Geselligkeit genießt, werden für die Co-Genießer Alibi-Sitzpölsterchen aufgezurrt. Am ehesten gelungen sind diese noch bei Kawasaki und Honda. Hier sind auch mittlere Reichweiten ohne Stress zu bewältigen, Kawa bietet gar gut zur Hand liegende Haltegriffe. Das vier Quadrat-Millimeter-Sitzbrett auf der R1 aber ist in Verbindung mit streng gefalteten Kniekehlen schon auf Kurzstrecke eine Zumutung. Auf Seite 41 finden Sie die Kommentare unserer Fotografin Tanja Miocevic, die dieses Mal auch das Vergnügen hatte, die Soziustauglichkeit unserer drei Supersportler zu beurteilen. Das war ihr gegenüber nicht ganz fair von uns, aber brachte klare Ergebnisse.

Fazit: Fireblade, R1 und ZX-9R decken zwar einen erstaunlich großen Einsatzbereich ab, dem sportlichen Tourenfahrer sind sie aber dennoch nicht uneingeschränkt zu empfehlen. Zu eingeschränkt sind Komfort, Gepäckunterbringungsmöglichkeit und vor allem das Soziusplatzangebot. Am extremsten präsentiert sich nach wie vor die R1. Wegen ihrer enormen Kraft in Verbindung mit eher geringem mechanischem Grip am Hinterrad und ihrer störrischen Handlichkeit ist sie wenig erfahrenen Fahrern nicht zu empfehlen. Glücklich wird hier der Sportfahrer, der mit montiertem Lenkungsdämpfer an Rundenzeiten feilt.

Kawasakis ZX-9R hat aufgrund ihrer großen Handlichkeit schon eher das Zeug zum Freund für alle Tage, irritiert aber durch ihr kippeliges Kurvenverhalten und ist obendrein recht teuer, wenn man das Gebotene in Verhältnis zur Konkurrenz setzt. Auf der Rennstrecke stört ihre Sturheit auf der Bremse und das bei verschiedenen Maschinen in unterschiedlicher Intensität auftretende Flattern des Vorderbaus beim harten Anbremsen.

Uneingeschränkt empfehlenswert ist dagegen Hondas Fireblade. Sie bietet dem Routinier begeisternde Leistung und Technik, dem weniger Erfahrenen legt sie durch ihre absolut unproblematische Fahrbarkeit keine Steine in den Weg. Hochprozentigen Fahrspaß hat sie für beide parat. Die fehlenden fünf PS? Schwamm drüber!

Am Abend eines langen Testtages brachten wir es nach ausgiebiger Diskussion auf ein zugegebenermaßen etwas verkürztes Fazit, dem alle Testfahrer aber dennoch uneingeschränkt zustimmen konnten: Auf der R1 gibst Du alles und bekommst viel, die ZX-9R Ninja fordert wenig und Du bekommst wenig. Auf der Honda Fireblade aber gibst du nichts und bekommst alles!

KOMMENTAR

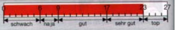
Testfahrer	Honda CBR 900 RR	Kawasaki ZX-9R	Yamaha YZF-R1
 **Guido Kupper, 32, Testchef**	Das Topbike im Test, nicht nur, weil ich früher Güllepumpe gefahren bin. Beim Absteigen hast du absolut nichts Negatives im Kopf, was du deinen Leutchen mitteilen willst. Im Gegenteil. Immer wieder bricht sich die Begeisterung Bahn. Tadao Baba, Du bist ein Gott!	Nicht, dass das Ding keinen Spaß machen würde. Dieser fauchende Sound ist immer noch unvergleichlich. Aber wenn du als routinierter Fahrer immer wieder an ungeplanter Stelle aus der Kurve rauskommst, gibt dir das zu denken. Das Vorgängermodell war vertrauenerweckender und problemloser. Der Zwang zu Neuem ist heute zur Obsession geworden.	Ich mag's nicht, wenn ich auch noch auf dem Motorrad arbeiten muss. Die Yamaha ist mir einfach zu stur, zu kraftaufwendig. Und trotz ihrer Mega-Drehmomentkurve macht mich das Druckpotenzial nicht mehr an als bei der Fireblade. Wer will schon beim Rausbeschleunigen immer denken: Hält der Hinterreifen? Hält der Hinterreifen? Hält der Hinterreifen?...
 **Thomas Kuttruf, 25, Volontär**	Kutti und Fireblade ist eigentlich wie Feuer und Wasser. Zu glatt, langweilig, die 900er Honda war für mich das klassische Proleten-Bike ohne einen Hauch von Stil. Dann die erste Fahrt mit der neuen Blade, und alles war anders. Nicht trotz sondern wegen ihrer perfekten Vorstellung macht sie irgendwie sprachlos und wenn nach 250 Metern das erste Mal das Knie schrappt, happy. Respekt Honda!	Ein Bike, das gnadenlos polarisiert. Mein erstes Statement lautete: „Die Kawa ist grün und geht wie bescheuert." Dabei bleibe ich.	Sorry, aber Yamaha tut weh! Ohne jeglichen Stolz hier der Röntgenbericht: „li. Schulter in 2 Eb.: knöchern o.B.: li. Mittelhand in 2 Eb.: Mittelhandknochen-5-Fraktur ohne Dislokation. 5. Handstrahl li. in 2 Eb". So viel zum Thema R1!
 **Olli „Rakete" Schmidt, 30, Gast**	Der Nonplusultra-Maßanzug. Nie zuvor bin ich ein besseres Motorrad gefahren.	Mein Problemfall. Die ZX-9R kann mich letzen Endes in keinem Punkt voll überzeugen. Auch wenn der Auftritt des Motors in jeder Hinsicht mächtig spektakulär kommt, im direkten Vergleich zur R1 und Fireblade verkommt die Kawa zum grünen Mauerblümchen. Auch die schnöde Machart törnt nicht wirklich an.	Die Yamaha ist mit ihren rundum biestigen Formen in jedem Fall das schönste Bike im Test. Einmal in Fahrt ist dann der unglaubliche Vierzylinder absoluter Chef. Wheelie ab 2500/min möglich. Völlig verrückt! Ergo erzwingt dieser Bolide ein top Fahrwerk. Die Kurvenunwilligkeit und das Lenkerschlagen der R1 vermiesen aber den Landstraßenritt ganz entscheidend.
 **Tanja Miocevic, 29, Foto/Sozia**	Für so ein sportliches Ding wirklich bequem, die Knie lassen sich entspannt auf die Rasten falten. Für die Fahrerei in der Stadt mit häufigem Beschleunigen und Bremsen fehlen die Haltegriffe, ständig rutscht man dem Fahrer ins Kreuz, wenn man sich nicht am Tank abstützt.	Noch einen Tick üppiger gepolstert als die Honda, genauso bequem und mit Haltegriffen, die ohne Arm-Auskugeln zu erreichen sind. Mein Komfort-Tipp im Test. Fast geeignet für ein erholsames Schläfchen auf der Heimfahrt.	Rutschig wie ein blankes Brett, auf dem man auch noch einen kalten Hintern bekommt. Man muss sich ständig festkrallen, um bei dem Megaschub nicht hinten runter zu fallen. Da hat man nach zehn Kilometern die Nase voll.

KRAFTRAD-XTRACT

Unglaublich, aber wahr. Die neue Fireblade kann irgendwie alles und das perfekt. Motor, Fahrwerk, Bremsen. Alles funktioniert toll und vor allem miteinander. Soll heißen: Wer auf unschlagbare Fahrbarkeit steht, der kauft CBR 900 RR!

Honda CBR 900 RR Fireblade

23 Pluspunkte: top



Honda CBR 900 RR. Seit 1992 der Inbegriff des hubraumgewaltigen Sportlers schlechthin. Nachdem die Konkurrenz mit messerscharfen Maschinen die Messlatte angehoben hat, entstand für 2000 eine gänzlich neue Fireblade. Typisch für Honda, dass ganz auf Ausgewogenheit fixierte Konzept blieb voll erhalten.

Motor: ⊞⊞⊞
Startet kalt wie warm spontan und hängt sofort zuverlässig am Gas. Einspritzung, automatische Drehzahlanhebung beim Start. Reagiert verzögerungsfrei auf Gasbefehle, dabei minimales Lastwechselrucken. Grundrauher Motorlauf, in keinem Bereich auffällige Vibrationen. Unter 2000/min fahrbar, ab 3000/min nachdrücklich und gleichförmig mit enormem Druck bis zum fünfstelligen Drehzahlbereich. Freudiger Dreher mit exzellent verwaltbarer Kraft. Bullig leiser Vierzylindersound. Ölkontrolle mittels Schauglas.

Kupplung und Getriebe: ⊞⊞
Wunderbar schaltbares Getriebe mit kurzen Wegen, arbeitet annähernd geräuschfrei, nur beim Schalten vom ersten in den zweiten Gang auffälliger Schaltschlag. Klare Rastung und kinderleichte Leerlauffindung. Gut dosierbare Seilzugkupplung verlangt Handkraft. Trennt kalt wie warm durchschnittlich.

Fahrwerk: ⊞⊞⊞
Ausgewogene Alltagsabstimmung mit hoher Stabilität, auch auf der Rennstrecke. Fein ansprechende Federelemente. Upside down-Gabel und Monofederbein voll einstellbar. Ausgesprochen handlich, langsam wie auch bei hohem Tempo mit geringem Kraftaufwand fahrbar. Unerschütterlich neutral in Kurven. Toller mechanischer Grip. Top Geradeauslauf. Minimales Aufstellmoment beim Bremsen in Schräglage. Hohe Schräglagenfreiheit. Nur bei lebensverneinender Fahrweise ansatzweise Lenkerschlagen. Knapper Lenkeinschlag. Bereifung Bridgestone BT 010.

Komfort: ⊞⊞
Ideal sportlich versammelte Fahrerhaltung, unverkrampfte Kniehaltung. Belastung der Handgelenke schwach, während der Fahrt durch den Winddruck praktisch aufgehoben. Schutzwirkung der Scheibe gering, höhere Tourenscheibe als Zubehör erhältlich. Soziusplatz erträglich, dennoch keine Langstreckenlösung.

MO-Messwerte

Gewicht vollgetankt	201 kg, davon 50,2 % vorn
Topspeed solo liegend	273 km/h
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in	3,2 s
Durchzug im letzten (6.) Gang von 60 bis 140 km/h in	7,9 s
Testverbrauch (Superbenzin)	6,8 l/100 km

Technische Daten

Preis: 22 520 Mark

Leistung: 147 PS (111 kW) bei 11 000/min, maximales Drehmoment 102 Nm bei 9000/min

Motor: Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder, dohc. Bohrung x Hub 74 x 54 mm, Hubraum 929 ccm, Verdichtung 11,3. Elektronische Benzineinspritzung, digitale Zündung, G-Katalysator. Elektrostarter. Sechsganggetriebe, Endantrieb über Dichtringkette

Fahrwerk: Brückenrahmen aus Leichtmetall. Vorn Upside down-Gabel, ∅ 43 mm, voll einstellbar, Federweg 120 mm. Hinten Aluminiumschwinge mit Zentralfederbein, voll einstellbar, Federweg 135 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 190/50ZR17. Doppelscheibenbremse vorn, ∅ 330 mm, Scheibenbremse hinten, ∅ 220 mm. Radstand 1400 mm, Sitzhöhe 815 mm. Tankinhalt 18 Liter

Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Kundendienst bei 1000, dann alle 6000 km

Fixkosten: Steuer im Jahr 136,80 Mark. Versicherung Haftpflicht bei 100 % Beitragsrate 690 Mark (Zirkatarif)

Bremsen: ⊞⊞⊞
Genial. Klar definierter Druckpunkt am einstellbaren Handhebel, überdurchschnittlicher Hebel-Leerweg. Überaus effektive, nicht zu bissige Einfingerbremse mit proportionalem Verhältnis zwischen Kraft und Bremswirkung. Effektiver und sauber dosierbarer Hinterradstopper.

Fahrleistungen: ⊞⊞⊞
Obwohl „nur" 142 PS stark, geht die CBR brachial. Beschleunigung, Durchzug als auch die 273 km/h Topspeed sind Spitzenklasse.

Verbrauch: ⊞⊞
Angesichts der Motorperformance gut, im Schnitt 6,8 Liter. Bei schneller Autobahfahrt ist rund ein Liter mehr fällig. Reichweite zirka 260 Kilometer. Geregelter Katalysator.

Ausstattung: ⊞⊞
Für ein Sportbike perfekt. Einspritzung. Komplettes Digital/Analog-Cockpit mit Spritwarnleuchte. Obendrein protzt die 900er mit einer rundum tollen Verarbeitung. Auspuffanlage aus Edelstahl, Titan und Alu. Gepäckhaken. Einstellbarer Handbremshebel. Breit ausleuchtendes, Fahrlicht.

Motorrad fürs Geld: ⊞⊞⊞
22 500 Mark wollen erstmal verdient sein. Doch dafür bietet Honda im Gegenzug eine neue Superlative an sportiver Ausgewogenheit, top Image und Werterhalt inklusive.

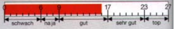
Einzelwertung: ⊞⊞⊞ = überragend, ⊞⊞ = prima, ⊞ = gut, ⊞⊟ = noch akzeptabel, ⊟ = schlecht, ⊟⊟ = indiskutabel.
Insgesamt sind 27 Pluspunkte möglich. Für jeden Minuspunkt wird ein Pluspunkt abgezogen

KRAFTRAD-XTRACT

Ein potentes Sportmotorrad mit nach wie vor hohen Alltagsqualitäten, das aber nach der Überarbeitung nicht in allen Punkten überzeugt. Enorme Handlichkeit paart sich mit einem unhomogenen, kippeligen Fahrverhalten.

Kawasaki Ninja ZX-9R

16 Pluspunkte: gut



Drei Jahre blieb die Ur-ZX-9R im Programm, dann stellte Kawasaki 1997 eine komplett neue Nachfolgerin vor. Das 2000er Modell wurde nun erneut in zahllosen Details geändert, die Konkurrenz im Segment ist knallhart.

Motor: ⊞⊞

Spontanes Startverhalten, auch bei Minusgraden. Braucht aber sensible Hand am Chokehebel, um nicht abzusterben. Superspontane Gasannahme. Unter 2000/min fahrbar, zwischen 3000 und 6000/min alltagstaugliches Drehmoment mit kurzem Innehalten vor 6000/min. Dann infernalischer Druck bis zum roten Bereich. Enorm drehfreudiger Motor. Ausgeprägtes Lastwechselrucken. Spürbare Vibrationen im mittleren und oberen Drehzahlbereich. Sound im Vergleich zur alten ZX-9R gedämpfter. Ölkontrolle über Schauglas.

Kupplung und Getriebe: ⊞

Trennverhalten in kaltem Zustand gut, heiß mäßig. Seilzugkupplung mit mittlerem Kraftaufwand, Testmaschine mit bei Betriebstemperatur leicht rupfender Kupplung. Sicher rastendes Getriebe, bei harter Fahrweise zunehmend hakelig, kurze Schaltwege. Niedriges Geräuschniveau. Leerlauffindung meist problemlos.

Fahrwerk: ⊞

Komfortorientierte Fahrwerksabstimmung mit fein ansprechenden Federelementen. Telegabel und Zentralfederbein voll einstellbar. Testmaschine auf Michelin Pilot Sport. Superhandlich, Rückmeldung beim Einlenken aber schwammig. Zielgenauigkeit nur auf ebener Fahrbahn gut, unhomogenes und wenig neutrales Kurvenverhalten, kippelig zwischen Unter- und Übersteuern. Tadelloser Geradeauslauf bei hohen Geschwindigkeiten. Bei scharfem Bremsen auf derben Bodenunebenheiten Rühren um die Hochachse. Starkes Aufstellen beim Bremsen in Schräglage, sehr stur auf der Bremse. Akzeptabler Lenkeinschlag. Hohe Bodenfreiheit.

Komfort: ⊞⊞

Alltagstaugliche Sitzposition, auch für lange Strecken geeignet. Entspannter Kniewinkel, nur schwach belastete Handgelenke. Passabler Windschutz ohne Unruhen am Helm. Soziusplatz für Kurz- und Mittelstrecken brauchbar.

MO-Messwerte

Gewicht vollgetankt	213,5 kg, davon 50,4 % vorn
Topspeed solo liegend	273 km/h
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in	3,2 s
Durchzug im letzten (6.) Gang von 60 bis 140 km/h in	8,9 s
Testverbrauch (Superbenzin)	6,6 l/100 km

Technische Daten

Preis: 22490 Mark

Leistung: 143 PS (105 kW) bei 11000/min. Maximales Drehmoment 101 Nm bei 9200/min

Motor: Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Vier Ventile pro Zylinder. Bohrung x Hub 75 x 50,9 mm, Hubraum 899 ccm, Verdichtung 12,2. Vier Keihin Gleichdruckvergaser, ∅ 40 mm. Kontaktlose Zündung. Elektrostarter. Sechsganggetriebe. Endantrieb über Dichtringkette

Fahrwerk: Leichtmetall-Brückenrahmen, Motor mittragend. Telegabel ∅ 46 mm, voll einstellbar, Federweg 120 mm. Hinten Leichtmetallschwinge mit Zentralfederbein, voll einstellbar, Federweg 135 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 190/50ZR17. Doppelscheibenbremse vorn ∅ 310 mm. Scheibenbremse hinten ∅ 220 mm. Radstand 1415 mm, Sitzhöhe 830 mm, Tankinhalt 19 Liter

Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung. Inspektion bei 1000, dann alle 6000 km

Fixkosten: Steuer im Jahr 129,60 Mark. Versicherung Haftpflicht bei 100 % Beitragsrate 690 Mark (Zirkatarif)

Bremsen: ⊞⊞⊞

Klarer Druckpunkt, tolle Wirkung bei niedrigem Kraftaufwand, kein gefährlicher Blockierbiss. So muss es sein. Hinten wirksam unterstützend.

Fahrleistungen: ⊞⊞

Nach wie vor Top-Werte, bis auf die Topspeed aber unter den Messergebnissen der 99er Ninja. Durchzugsschwächer als die Konkurrenz.

Verbrauch: ⊞⊞

Verglichen mit der letzten Testmaschine ist die ZX-9R etwas durstiger. Der Schnitt von 6,6 Litern auf 100 Kilometern ist dennoch prima, speziell bei der drehzahlfordernden Motorcharakteristik. Theoretische Reichweite 280 Kilometer. Ungeregelter Kat plus Sekundärluftsystem.

Ausstattung: ⊞⊞

Guter japanischer Standard bei der Verarbeitung ohne Freak-Details. Tacho und Drehzahlmesser analog mit digitaler Anzeige für Kilometerzähler, Temperatur und Zeit. Ein Tageskilometerzähler. Nur Seitenständer. Geschraubtes Rahmenheck. Einstellbarer Handbremshebel. Breit ausleuchtendes, helles Fahrlicht. Auspuffanlage aus Edelstahl und Titan.

Motorrad fürs Geld: ⊞

Liegt im Preisfeld der Mitbewerber. Breit einsetzbares Motorrad für Alltag und Sport. Legt man die gebotene Hardware zu Grunde, fällt die Kawasaki klar ab. Fahrspaß fürs Geld dagegen im Rahmen.

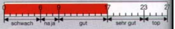
Einzelwertung: ⊞⊞⊞ = überragend, ⊞⊞ = prima, ⊞ = gut, ⊞⊟ = noch akzeptabel, ⊟ = schlecht, ⊟⊟ = indiskutabel. Insgesamt sind 27 Pluspunkte möglich. Für jeden Minuspunkt wird ein Pluspunkt abgezogen

KRAFTRAD-XTRACT

Wer dieses Gerät hermelken möchte, sollte schon eine satte Portion Erfahrung wie Furchtlosigkeit mitbringen. Auch wenn die 2000er R1 in Richtung besserer Fahrbarkeit überarbeitet wurde, die Tausender bleibt das sportliche Kraftrad schlechthin.

Yamaha YZF-R1

17 Pluspunkte: sehr gut



Zwei Jahre wurde die YZF-R1 unverändert gebaut, unzählige Reifen verraucht, etliche Knochen gebrochen. Zeit für eine neue, gleichstarke aber durchweg homogenere Ausgabe der Höllenmaschine.

Motor: ⊞⊞⊞
Startet kalt spontan, warm sind mehrere Versuche nötig. Problemlos zu dosierender Choke am Lenker, sofort direkte Gasannahme. Unruhige Leerlaufdrehzahl. Ab 2000/min fahrbar. Danach lineare Kraftenfaltung mit grandiosem Leistungs- und Drehmomentangebot. Im Alltag genügen immer 7000/min. Darüber stürmische Leistungsspritze bis 10 000/min. Auf dem Weg in den Begrenzer dann eher zäh. Gasgriffbefehle werden vergasertypisch präzise aber gemütlich umgesetzt. Deutliche Vibrationen unter Last. Leichte Antriebsreaktionen im Schiebebetrieb. Satter Motorklang mit gedämpftem Auspuffsound. Ölstandskontrolle über Schauglas.

Kupplung und Getriebe: ⊞
Seilzugkupplung trennt stets sauber, bei mittlerer Handkraft und guter Dosierbarkeit. Sechsgang-Schaltbox rastet sicher, agiert aber sehr hart und fordert Konzentration. Kurze Schaltwege. Je nach Lastzustand unterschiedlich schwer bedienbar. Deutliche Schaltschläge.

Fahrwerk: ⊞⊞
Absolut stabil bei jedem Tempo. Lässt sich auf ebener Fahrbahn angenehm leicht und neutral dirigieren. Geringe Einlenkräfte nötig, muss aber mit viel Kraft in Schräglage gehalten werden. Deutliche „Running wide"-Tendenz. Auf Holperstrecken spürbare Aufstellneigung und Kurvenunwilligkeit, bei hartem Beschleunigen anfällig für Kickback. Leichtes Lenkershimmy zwischen 60 und 90 km/h. Voll einstellbare Dämpfer mit sportlich straffem Ansprechverhalten. Bereifung Dunlop D 207. Großzügiger Lenkeinschlag. Hohe Schräglagenfreiheit.

Komfort: ⊞
Geänderte Tankkontur der R1 verbessert den Kontakt zum Motorrad deutlich. Weit nach außen gedrehte, tief positionierte Lenkerhälften. Hohe Last auf den Handgelenken. Moderater Kniewinkel. Bequemes Sitzpolster. Insgesamt rennstreckentaugliche Sitzposition. Schwacher Windschutz. Soziusplätzchen mit Alibi-Funktion.

Bremsen: ⊞⊞
Enorme und ansatzlose Verzögerung bei stabilem Druckpunkt und mittleren Handkräften. Bremse muss warmgefahren werden. Hinten sehr bissig. Rad läßt sich spielend überbremsen.

Fahrleistungen: ⊞⊞⊞
Don't worry! Messwerte sind bei der R1 überflüssig. Beschleunigung, Durchzug, Topspeed, hier ist alles im Überfluss vorhanden. Punkt.

Verbrauch: ⊞⊞
Die R1 konsumiert bei flotter Landstraßenfahrt lediglich 6,1 Liter Normalbenzin pro 100 Kilometer. Selbst auf der Autobahn steigt der Verbrauch kaum über sieben Liter. Reichweite maximal 295 Kilometer. Sekundärluftsystem.

Ausstattung: ⊞⊞
Rundum saubere, mancherorts gar liebevolle Verarbeitung mit schönen Detaillösungen. Analog/Digital-Cockpit mit zwei Tageskilometerzählern, keine Zeituhr. Einstellbarer Handbremshebel, Edelstahl-Titan-Auspuffanlage, nur Seitenstütze. Grelles, scharf abgrenzendes Licht.

Motorrad fürs Geld: ⊞
Auah! 23 490 Mark sind für den Kraftprotz fällig. Was die nackten Zahlen und die Machart der R1 anbelangt, kein schlechtes Angebot. Gemessen an der tatsächlichen Fahrbarkeit ist die Yamaha allerdings zu teurer. Problemloser Wiederverkauf mit durchschnittlichem Werterhalt.

MO-Messwerte

Gewicht vollgetankt	202 kg, davon 50,5 % vorn
Topspeed solo liegend	271 km/h
Beschleunigung von 0 bis 100 km/h in	3,1 s
Durchzug im letzten (6.) Gang von 60 bis 140 km/h in	6,6 s
Testverbrauch (Superbenzin)	6,1 l/100 km

Technische Daten

Preis: 23 490 Mark

Leistung: 150 PS (110 kW) bei 10 000/min, maximales Drehmoment 108 Nm bei 8500/min

Motor: Viertakt-Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt. Bohrung x Hub 74 x 58 mm, Hubraum 998 ccm. Verdichtung 11,8. Fünf Ventile pro Zylinder, dohc. Vier Gleichdruckvergaser, ∅ 40 mm. Digitale Zündung. Elektrostarter. Sechsganggetriebe. Endantrieb über Dichtringkette

Fahrwerk: Aluminium-Brückenrahmen. Vorn Upside down-Gabel, ∅ 41 mm, voll einstellbar, Federweg 135 mm. Hinten Leichtmetallschwinge mit Zentralfederbein, voll einstellbar, Federweg 130 mm. Bereifung vorn 120/70ZR17, hinten 190/50ZR17. Vorn Doppelscheibenbremse, ∅ 298 mm,. Hinten Scheibenbremse, ∅ 245 mm. Radstand 1395 mm, Sitzhöhe 815 mm, Tankinhalt 18 Liter

Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, Kundendienst bei 1000 km, dann alle 6000 km

Fixkosten: Steuer im Jahr 144,00 DM, Versicherung Haftpflicht bei 100 % Beitragsrate 690 DM (Zirkatarif)

Einzelwertung: ⊞⊞⊞ = überragend. ⊞⊞ = prima. ⊞ = gut. ⊞⊟ = noch akzeptabel. ⊟ = schlecht. ⊟⊟ = indiskutabel.
Insgesamt sind 27 Pluspunkte möglich. Für jeden Minuspunkt wird ein Pluspunkt abgezogen

Daten und Fakten

Lenker an Lenker stürmen sie die Gerade herunter, buhlen mit nahezu identischen Preisen und Leistungsgewichten um die Gunst der Furchtlosen, und sind doch völlig unterschiedlich. Der direkte Powervergleich verrät, welches der drei Big-Bikes wirklich die dicksten Backen hat.

Fetter Schmalz, und das in jeder Lebenslage

Egal ob ZX-9R, CBR 900 RR oder R1, die flotte Überlandpartie wird schnell zum Drahtseilakt. Den dritten Gang mal kurz auf 10 000/min gezwiebelt, und schon stehen 180 Sachen auf der Uhr. Gesünder ist es, sich einfach im grossen Gang ziehen zu lassen

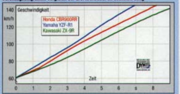
Motor- und Fahrleistungen drei Krafträder

Tatort Prüfstand. Die Rolle bescheinigt den drei Sportlern ohne Einschränkung kerngesunde Herzen. Dass die Fireblade fünf PS unter der Werksangabe bleibt, stört nur auf dem Papier. 143 PS und 102 Nm aus 899 ccm sind im Falle der ZX-9R mehr als respektabel. Ohnegleichgen die Drehmomentpartie der Yamaha. Die R1 keult quasi aus dem Stand los, als stünde der Rest ohne Kette da. Die Durchzugskurve (oben) dokumentiert die riesige Zugkraft der Yamaha eindrucksvoll. Die Honda bleibt der Bestie noch am ehesten auf den Fersen und distanziert die auf Spitzenleistung gezüchtete ZX-9R in dieser Disziplin deutlich.

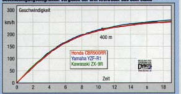
Supereng wird es, wenn die Probanden aus dem Stand losgelassen werden (Mitte). Bis 200 km/h duellieren sich alle drei im Zehntelbereich. Interessant wird es erst wieder beim Thema Topspeed. Gebremst von einer nicht idealen Aerodynamik geht der R1 bei 271 km/h als erster die Luft aus. Der Honda, leicht windschlüpfiger, reicht es zu zwei km/h mehr. Mit Hilfe ihres effizienten Ram-Air-Systems spurtet die bullige ZX-9R gleich schnell. *T. Kuttruf*

Honda CBR 900 RR:
142 PS (104 kW) bei 11 000/min
99 Nm bei 9800/min
Yamaha YZF-R1:
149 PS (109,5 kW) bei 10 500/min
109 Nm bei 8700/min
Kawasaki ZX-9R:
143 PS (105 kW) bei 11 000/min
102 Nm bei 8900/min

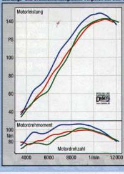
Durchzugsdiagramm: Vergleich der drei Krafträder im sechsten Gang



Beschleunigungsdiagramm: Vergleich der drei Krafträder aus dem Stand



Leistungs- und Drehmomentdiagramm: Vergleich auf dem Rollenprüfstand



LEISTUNGSDIAGRAMM

Messung durch Rollenbeschleunigung am Hinterrad. Mit Verlustfaktoren auf die Kurbelwelle hochgerechnet. Maximalwerte sind mit den Herstellerangaben im Fahrzeugschein vergleichbar. Diagramm zeigt die Leistungsentwicklung über der Motordrehzahl. Eine optimale Leistungskurve steigt ohne Einbrüche kontinuierlich an. Der Leistungsgipfel sollte möglichst breit sein. Um Kurven vergleichbar zu machen, werden sie einheitlich auf Normmeßbedingungen (1013 mbar Luftdruck und 20 Grad Celsius Lufttemperatur) korrigiert.

DREHMOMENTDIAGRAMM

Diese Kurve zeigt deutlich, ob ein Motor nur dreht, oder ob er tatsächlich Kraft hat. Druck, Punch, diese wichtigen Motoreigenschaften zeigen sich eindeutig im Drehmomentverlauf. Eine optimale Kurve verläuft sanft geschwungen wie ein Hügel. Dabei sollte das Einsatzdrehmoment schon möglichst nahe am Maximalwert liegen. Beim Viertakter spricht man von guter Motorarbeit, wenn das Drehmomentmaximum mindestens zehn Prozent vom Hubraum erreicht. Ein 1000 cm³-Motor muß also mindestens 100 Newtonmeter (maximales Drehmoment) bringen.

Die wichtigsten Daten der drei Leistungs-Sportler im Überblick

Modell	Motor	Hubraum	Leistung Werksangabe	Leistung Messung	Beschleunigung 0-100 km/h	letzter Gang 60-140 km/h	Topspeed sitzend	Gewicht vollgetankt	Verbrauch auf 100 km	Reichweite theoretisch	Preis
Honda CBR 900 RR	Reihe-4, Einspritzung	929 ccm	147 PS	142 PS	3,2 s	7,9 s	**273 km/h**	**201 kg**	6,8 l Super	260 km	**22 520 Mark**
Yamaha YZF-R1	Reihe-4, Vergaser	**998 ccm**	**150 PS**	**149 PS**	**3,1 s**	**6,6 s**	271 km/h	202 kg	**6,1 l Normal**	**290 km**	23 290 Mark
Kawasaki ZX-9R	Reihe-4, Vergaser	899 ccm	143 PS	143 PS	3,2 s	8,9 s	**273 km/h**	213,5 kg	6,6 l Super	260 km	23 290 Mark