



PS
TUNE-UP

FEUER

SERVICE



TUNE-UP

Honda CBR 900 RR (SC33), Teil 2

FREI

Auf griffiges Gummi gestellt und mit Lenkungsdämpfer sowie Sport-Fußrasten auf den Grenzbereich vorbereitet, muß die CBR 900 RR zeigen, wieviel noch in ihr steckt

Die Rolle des Renners im Honda-Programm spielt die CBR 900 RR immer noch recht gut, soviel war nach dem ersten Teil des Tune-Up klar (PS 2/99). Doch auf dem Rundkurs zeigte sich, wo die SC33 zu verbessern ist: Mit anderen Reifen vor allem, als Honda sie freigibt. Lenkungsdämpfer und sportlicher angeordnete Fußrasten erwiesen sich – je nach Fahrer – zwar als nützlich, an der stabilen 900er aber nicht unbedingt notwendig. Also alles in Butter?

In bewährter Manier wurden für den zweiten Teil des Tune-Up die Waffen gezückt: Im verschärften Landstraßen- und Rennstrecken-Einsatz sollte sich herausstellen, ob die leicht veredelte 900er mit bezahlbaren Komponenten der Sparten Bremse (ab Seite 88), Fahrwerk (ab Seite 91) und Auspuff (ab Seite 96) weiter verbessert werden kann. Dazu bekam sie Rennreifen verpaßt (Seite 91).

Ein Ergebnis: Honda macht es den Tunern bewußt schwer! Für das gründlich überarbeitete '98er Modell wurden etliche Teile im Detail geändert, ohne daß man es ihnen ansehen würde. Die Folge: Noch nie hat es in einem Tune-Up so viele Teile gegeben, die nicht an die Testmaschinen paßten. Und noch nie war so viel in Anzeigen und Katalogen angepriesenes Zubehör gar nicht lieferbar.

Der weite Weg nach Spanien hat sich nicht nur für dieses Ergebnis gelohnt, soviel sei schon verraten. Getestet wurde wieder mit Maschinen von Honda Häcker aus Weissach (Tel. 070 44/3 18 75), Wellbrock aus Lilienthal (Tel. 042 98/32 54) und Hofmann aus Burglauer (Tel. 097 33/81 18 10). *Stefan Piwek*

So manch einem Zuhörer-Anbieter scheint entgangen zu sein, daß die Honda CBR 900 RR seit 1998 andere Bremszangen trägt. Braking schickte uns jedenfalls nur Teile für die alte Ausführung (mit einem statt jetzt zwei Haltestiften). Von Ferodo, Forma und Vesrah erhielten wir gar keine Beläge, und Racing-Mischungen konnten überhaupt nur Lucas und EBC anbieten. Bis heute warten wir außerdem auf die Ende November bestellten Guß-



Fotos: Hartmann (14), Künstele (1), Piwek (25)

Rennmäßige Verzögerung ist nicht unbedingt das Ding der etwas stumpf ausgelegten Vierkolben-Anlage. Bissigere Bremsbeläge können da wahre Wunder wirken

Gußscheiben-Sets (von links): Brembo (mit Belägen 07), Braking (mit SM-Belägen für die alten Zangen geliefert) und ABM (mit Standard-Belägen von Lucas)



Organische Bremsbeläge (von links): Braking SM (für die alten Zangen geliefert), Phoenix (Pagid) RS 11-337, Brembo 07

Bremsscheiben-Sets*

Hersteller	ABM	Brembo
Lieferumfang	Gußscheiben, Bremsbeläge Lucas MCB 703 (Standard)	Gußscheiben, Bremsbeläge Brembo 07 (Tourensport)
Preis in Mark	1069 Mark	1120 Mark
Bremswirkung	Gut bis sehr gut	Gut, kalt spürbar schlechter
Dosierbarkeit	Sehr gut, nicht zu harter, noch gut erfühlbarer Druckpunkt. Auf der Rennstrecke recht hohe Handkräfte nötig, dafür steigert sich die Bremsleistung völlig gleichmäßig	Gut, die Bremse spricht extrem fein an. Dafür ist etwas viel Handkraft nötig. Druckpunkt okay
Standfestigkeit	Vollkommen stabil bei allen Temperaturen, Bremsleistung steigert sich stets sehr gleichmäßig	Problemlos, Bremswirkung stets gleich
Fazit	Von der Bremswirkung her noch nicht das Optimum, von der Dosierbarkeit her aber ausgesprochen unkompliziert. Ein echter Tip, wenn die Originalscheiben hin sind	Ordentliche „Tourensport“-Kombination. Die 07er Beläge funktionieren mit Serienscheiben aber - bis auf das für Gußscheiben typische sämige Ansprechverhalten - genauso gut
Anbieter	ABM, 79206 Breisach, Tel. 0 76 67/9 44 60	Bruno oder Stein-Dinse ¹



* mit TÜV/ABE
¹ Bruno, 48291 Telgte, Tel. 0 25 04/7 34 40 oder Stein-Dinse, 38112 Braunschweig, Tel. 05 31/21 02 10

Bremsbeläge organisch*

Hersteller/Typ	Brembo 07	Phoenix (Pagid) RS 11-337
Beschreibung	Tourensport-Mischung, grüne Trägerplatte	Mittelharte von drei angebotenen Mischungen
Preis vorn (= 2 Paar)	115,80 Mark	196 Mark
Bremswirkung	Gut, auch schon kalt	Gut bis sehr gut, auch kalt
Dosierbarkeit	Sehr gut. Nicht sehr harter, aber recht gut fühlbarer Druckpunkt, nicht übermäßig viel Kraft für „normales“ Bremsen nötig. Mehr Krafteinsatz bringt aber kaum mehr Bremsleistung. Nicht sehr bissig, aber umso schöner dosierbar	Gut bis sehr gut. Gut fühlbarer, wenn auch im Vergleich nicht übermäßig harter Druckpunkt. Sprechen prima an, wirken dann aber degressiv. Um härter zu bremsen muß viel Handkraft aufgewendet werden, wirken dann eher stumpf
Standfestigkeit	Tadellos, dazu immer schön einzuschätzen	Problemlos
Fazit	Ein echter „Touren/Sport-Belag“. Immer prima einzuschätzen, sehr schön dosierbar und bereits bissiger als Original	Besser als Serie, weil schöner dosierbar, solange sie nicht scharf rangenommen werden. Für die Rennstrecke kein Fortschritt
Anbieter	Bruno oder Stein-Dinse ¹	Phoenix, 52085 Aachen, Tel. 02 41/5 68 82 22



* mit TÜV/ABE
¹ Bruno, 48291 Telgte, Tel. 0 25 04/7 34 40 oder Stein-Dinse, 38112 Braunschweig, Tel. 05 31/21 02 10

Hersteller/Typ	Serie	
Beschreibung	-	
Preis vorn (= 2 Paar)	121,20 Mark	
Bremswirkung	Gut	
Dosierbarkeit	Befriedigend. Akzeptabler Druckpunkt, aber stark degressive Wirkung, viel Handkraft nötig. Hart gefahren wirkt die Bremse stumpf	
Standfestigkeit	Problemlos	
Fazit	Okay für den Straßenbetrieb, aber praktisch alle Zubehörsbeläge sind deutlich besser in Wirkung und vor allem Dosierbarkeit	
Anbieter	Honda-Händler	

* mit TÜV/ABE
¹ Bruno, 48291 Telgte, Tel. 0 25 04/7 34 40 oder Stein-Dinse, 38112 Braunschweig, Tel. 05 31/21 02 10

Bremscheiben mit passenden Belägen von Spiegler, ISR, Lucas und Phoenix – oder wenigstens eine Nachricht über ihren Verbleib. Hein Gericke war dafür ehrlich genug, gleich zu passen: Weder die hauseigenen Performance-Beläge noch die Dunlopads gibt es bisher für die aktuelle SC33.

Schade eigentlich, denn vertragen könnte die CBR 900 RR eine bissigere Bremse. Auch wenn die Testmaschinen von Honda Deutschland stets giftig zulangen (siehe

auch Test in diesem Heft): An keinem der Tune-Up-Motorräder überzeigte die vordere Doppelscheibe mit ihren Vierkolben-Festsätteln. Nicht, daß wir uns falsch verstehen: Für das Allerweltsgebremse im Touren-Tempo reicht die gebotene Verzögerung natürlich aus. Wird nicht zu viel von ihr verlangt, läßt sich die Anlage auch durchaus gut dosieren. Um sich aber auf der Rennstrecke nicht vor jedem Eck lächerlich zu machen, mußte stets sehr kraftvoll zugegriffen werden. „Degressiv“

nennt man diese Wirkungsweise, und sie ist wirklich nicht das Richtige, wenn man gerade seinen Bremspunkt verpaßt hat... Daß sich eine bei flottem Tempo derart unwillige Bremse auch kaum vernünftig dosieren läßt, versteht sich von selbst.

Erfreulich, daß fast alle getesteten Zubehör-Bremsbeläge mehr aus der Honda-Anlage herausholten als die etwas stumpf zugreifenden Serien-Teile. Vor allem aber ließ sich die Bremse stets besser dosieren und damit kontrollieren. Dafür reichen



Sintermetall-Bremsbeläge (von links): Lucas SV, Brembo SA (wird auch für Gußscheiben empfohlen), Carbone Lorraine A3 und Carbone Lorraine SBK-3

Renn-Beläge, Sintermetall (von links): EBC FA 265 HH, Lucas SRQ. Bei EBC ist eine Straßen-Freigabe in Vorbereitung



Bremsbeläge Sintermetall*

Brembo SA	Carbone Lorraine A3	Carbone Lorraine SBK-3	Lucas SV
Sportmischung, rote Trägerplatte	Standard-Sportmischung von Carbone Lorraine	Sportmischung für Straße und Rennstrecke	Standard-Sportmischung von Lucas
130,80 Mark	125,80 Mark	179,80 Mark	115,76 Mark
Gut bis sehr gut, auch schon kalt	Gut	Sehr gut, kalt befriedigend	Sehr gut, auch schon kalt
Gut erfühlbarer Druckpunkt. Beißen nicht übermäßig giftig, dafür – oder gerade deswegen – ausgezeichnet dosierbar. Allerdings recht viel Handkraft erforderlich	Schlecht. Druckpunkt schwer erfühlbar, sehr hohe Handkräfte nötig, Bremse wirkt stumpf	Gut, aber harter Druckpunkt und, solange sie nicht auf Temperatur sind, enorme Handkräfte nötig. Auf der Rennstrecke beißen sie schön zu und werden sehr gut kontrollierbar	Exzellent! Klarer Druckpunkt, vor allem bei normalem Tempo sehr wenig Handkraft nötig. Bissig und trotzdem immer erstklassig kontrollierbar
Wirken mit sehr flottem Tempo etwas stumpf	Problemlos	Bremsleistung schwankt sehr stark mit Betriebstemperatur	Super, Wirkung und Dosierbarkeit unter allen Umständen exakt gleich
Ordentliche Wahl, zu den richtig bösen Belägen fehlt aber insgesamt noch ein gutes Stück	Immerhin gleichmäßiger dosierbar als Serie, ansonsten keine Verbesserung	Eine gute Wahl für die Rennstrecke. Zu zahllos, wenn sie nicht genug Temperatur kriegen	Erste Sahne in allen Punkten. Macht die Honda-Bremse um mindestens zwei Klassen besser
Brune oder Stein-Dinse!	Alpha Technik, 83071 Stephanskirchen, Tel. 0 80 36/45 45	Alpha Technik, 83071 Stephanskirchen, Tel. 0 80 36/45 45	Lucas, 56513 Neuwied, Tel. 0 26 31/91 22 43

Bremsbeläge Racing*

Hersteller/Typ	EBC FA 265 HH	Lucas SRQ
Beschreibung	Sintermetall-Beläge, ABE in Vorbereitung	Sintermetall-Beläge für Sprintrennen, sollen laut Hersteller für Guß- und Stahlscheiben geeignet sein
Preis vorn (= 2 Paar)	125,28 Mark	125,04 Mark
Bremswirkung	Ausgezeichnet, auch kalt okay	Ausgezeichnet, auch kalt und sogar neu
Dosierbarkeit	Sehr gut, beißen sämig zu wie sonst nur auf Gußscheiben üblich. Relativ wenig Handkraft nötig, toll dosierbar	Traumhaft. Sehr bissig, sehr wenig Handkraft nötig. Die Beläge zeigen am ehesten noch die Grenzen der gesamten Anlage
Standfestigkeit	Sehr gut	Perfekt
Fazit	Einfacher zu handhaben als die Lucas SRQ, vor allem in Sachen Dosierung. Dafür auch um einen Tick weniger heftig	Schlicht und ergreifend ein traumhafter Rennbelag
Anbieter	Matthies, 20097 Hamburg, Tel. 0 40/23 72 50	Lucas, 56513 Neuwied, Tel. 0 26 31/91 22 43



* ohne TÜV/ABE



Traumschloß

Ihr Schlüssel dazu:

Empfehlen Sie PS einfach weiter.
Als Dankeschön für einen neuen Abonnenten wartet jetzt das exklusive Bremsscheibenschloß von XENA auf Sie!



Gehen Sie auf Nummer sicher! – mit dem robusten, aufbruchssicheren Bremsscheiben-Klickschloß aus geschmiedetem und gehärtetem Stahl. Bei Erschütterungen schlägt das Schloß mit 90dB 20 Sekunden lang Alarm und stellt sich danach automatisch wieder scharf. Diese Vorrichtung schützt wirksam vor Diebstahl und bewahrt zudem Maschine und Fahrer vor Schäden, falls die Schloß-Entriegelung einmal vergessen wird. Lieferung inklusive Batterien, Tasche mit Befestigungsgurt und Inbusschlüssel zum Öffnen der Stahlkapsel.

Vertrauensgarantie: Dieser Auftrag kann schriftlich beim **MOTORRAD Leserservice**, 20080 Hamburg, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang des Coupons beim Leserservice widerrufen werden. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.

Wir sind uns einig.

Ich erhalte **PS** ab der nächsterreichbaren Ausgabe monatlich mit über 10% Ersparnis gegenüber dem Einzelkauf zum Jahrespreis von z.Zt. DM 62,40 für mindestens

- 2 Jahre (Werber bezahlt keine Prämienzahlung)
 1 Jahr (Werber bez. DM 49,90 Prämienzahlung)

Name, Vorname (Abo-Empfänger)

Straße, Nr.

PLZ Wohnort

Bezahlung erfolgt per Bankenzug Rechnung
BLZ Konto-Nr.

Geldinstitut

Datum, Unterschrift

Vertrauensgarantie: Dieser Auftrag kann beim **PS Leserservice**, 20080 Hamburg, innerhalb von 10 Tagen nach Eingang des Coupons beim Leserservice schriftlich widerrufen werden. Zur Fristwahrung genügt die rechtzeitige Absendung.
Datum, Unterschrift

Ich habe für **PS** einen neuen Abonnenten gefunden und erhalte nach Eingang der Abo-Gebühr beim Leserservice als Prämie das XENA Bremsscheibenschloß

- ohne Zuzahlung (2-Jahres-Abo) (93.146 W)
 gegen DM 49,90 Zuzahlung (1-J-Abo) (93.147 W)

Name, Vorname (Prämienempfänger)

Straße, Nr.

PLZ Wohnort

Die Zuzahlung erfolgt nach Rechnungsbegleichung. Abonnent und Werber dürfen nicht ein und dieselbe Person sein. Ersatzlieferung vorbehalten. Das Angebot gilt nur innerhalb Deutschlands.

Coupon bitte einsenden an:
PS Leserservice

Postfach, 20080 Hamburg

Telefon 040/3703-4041

Telefax 040/3703-5657

E-Mail mps-service@guj.de

Bitte Kennziffer [in eckiger Klammer] angeben



bereits organische Beläge: Mit der Tourensport-Kombination von Brembo können auch Sportler glücklich werden. Die sehr teuren Phoenix-Beläge (vom Hersteller Pagid) sollten dagegen nicht allzu scharf rangenommen werden, sonst gibt's den gleichen Effekt wie mit den Standard-Teilen.

Wer ein paar Mark mehr in gesinterte Ware investiert, darf nicht nur mit schönerem Ansprechen, sondern auch mit mehr Biß rechnen. Allerdings taucht auch hier oft das Phänomen auf, daß hohe Handkräfte nötig sind, um wirklich starke Verzögerungen zu provozieren. Sind es also doch eher die Bremszangen, die hier unterdimensioniert sind? Von wegen: Als Lucas SV montiert wurden, war die Anlage kaum wiederzuerkennen: Bissig, mit klarem Druckpunkt und auch ernsthaften Bemühungen um das Ignorieren von gewohnten Bremspunkten gewachsen. Mit 115,76 Mark für die Bestückung der beiden vorderen Scheiben ist es dazu noch ziemlich billig, die Honda-Bremse deutlich aufzuwerten!

Daß es noch etwas besser geht, bewiesen erst die beiden Renn-Mischungen, die wir ergattern konnten. Mit den Lucas SRQ wird die Bremse noch einmal bissiger – mehr als zwei Finger einzusetzen,



bringt die Dosierungs-Geschichte recht weit in die Nähe eines schmerzhaften Abstiegs über das Vorderrad (hoffentlich haben Sie unsere Reifen-Tips befolgt, siehe PS 2/99). Von nicht ganz so aggressiver Natur sind die EBC FA 265 HH. Auch hier gibt es aber Verzögerung satt und dazu noch das sanfte Ansprechen, wie man es sonst nur von Gußscheiben kennt.

Die sind beim heutigen Stand der Technik längst nicht mehr das Allheilmittel gegen zahllose Bremsen, wie schon die letzten Tune-Ups zeigten. Auch an der Honda ist zwar superfein zu erfühlen, wie die Beläge in die Gußscheiben von ABM und Brembo greifen, extrem gute Verzögerungen bringt das aber noch nicht. Im Gegenteil braucht es auch hier wieder recht viel Kraft, um supersportliche Bremsungen hinzulegen. Mitschuld trägt daran die Bestückung mit Standard-Belägen. Böserer Mischungen würden auch aus den Gußscheiben ganz andere Leistungen hervorzubauern. So oder so sind sie in erster Linie eine Empfehlung für alle Opfer von krummen Originalscheiben – auch wenn dieses Schicksal angesichts der Serien-Beläge noch so unwahrscheinlich sein mag. *PI*

Selbst nach der Höherlegung durch die Hebel von Thurn (links) und Team Metisse neigt das Heck beim Bremsen kaum zum Ausbrechen





Wie bei Honda üblich, ist die aktuelle CBR 900 RR mit Federelementen von Showa ausgerüstet, Honda-typisch geriet auch deren Abstimmung: Alles funktioniert ordentlich, für flotte Rundenzeiten müssen die Dämpfungsreserven aber nahezu ausgeschöpft werden, und es bleibt kein Einstellspielraum übrig. Weitere Gründe, eine Umrüstung zu erwägen, finden sich im nicht sehr feinen Ansprechverhalten der Serienteile (vor allem der Telegabel mit ihren dicken Standrohren) sowie dem unpräzisen Lenkverhalten der SC33.

Ausreichend straff sind die serienmäßigen Gabelfedern gewählt, die Telegabel schlägt beim Bremsen kaum durch. Die Zubehör-Teile besitzen meist eine steilere Progression, können im unteren Bereich feinfühler arbeiten und für noch bessere Dämpfung mit zähflüssigerem Öl



Die Serien-Federelemente funktionieren ordentlich, mit guten Zubehör-Teilen gewinnt die CBR 900 RR an Zielgenauigkeit und Abstimmungsmöglichkeiten

kombiniert werden. Die Rechnung geht aber nicht in jedem Fall auf: White Power legt das Nachrüst-Set sogar komfortabler aus als Honda und verschlechtert damit die Rückmeldung vom Vorderrad weiter. Protech gibt eine zu steile Progression vor und macht die Gabel damit bockig – dafür gibt es etwas mehr Negativfederweg. Hyperpro schließlich übertreibt es völlig mit einer Feder, die sogar noch deutlich an Arbeitsweg verschenkt,

wenn die Vorspannung völlig losgedreht wird.

Den besten Kompromiß finden die straffen und dennoch toll ansprechenden Abstimmungen von Technoflex und Ohlins (mit linear gewickelten Federn): Sie verbessern das Fahrverhalten enorm. Die dicke Gabel reagiert jetzt auf feinste Unebenheiten, verdaut aber auch derbe Stöße problemlos. Das Vorderrad zeigt dem Piloten viel genauer, wo es hinläuft,

die Zielgenauigkeit des Fahrwerks wird dramatisch verbessert.

Auch das Serien-Federbein arbeitet nur auf den ersten Blick überzeugend. Tatsächlich federt es sehr schnell ein, um dann in eine starke Progression zu laufen. Kurze, harte Stöße werden nahezu ungefiltert weitergegeben, der Federweg nicht effektiv genutzt. Zweites Problem der unglücklich gewählten Progression: Wenn in der Kurve

Rennreifen für die Honda CBR 900 RR

Mehr Grip? Kein Problem, für seriennahe Rennklassen bieten alle Hersteller Racing-Pneus an, die auf die CBR 900 RR passen – zumindest, wenn ihr 16 Zoll-Vorderrad gegen einen 17-Zöller getauscht wurde.

Neben der unglaublichen Haftung der Rennreifen fällt ihr extremes Handling auf. Bridgestone BT 58, Dunlop D

207 GP und Pirelli MTR 01 A Corsa/MTR 08 gieren nach Schräglage. Statt mit größerem Neigungswinkel störrischer zu werden, klappen sie in Richtung Fahrbahn. Das etwas schmierige Gefühl, daß sie beim Gasanlegen geben, gehört dazu. Nicht so beim Avon AV 39/AV 40 Supersport – hier rutscht es, weil die weiche Karkasse einknickt und

beim Beschleunigen walkt. Dazu ist der Vorderreifen sehr weich und verschleißt schnell.

Trotz Supergrip weitgehend wie normale Straßenreifen benehmen sich Metzeler ME Z3 Racing und Michelin TX 15/25 Race3. Vorsicht heißt es aber auch hier bei kaltem Gummi oder bei Regen: Dafür sind sie nicht gebaut. Stattdessen gibt es vom Michelin

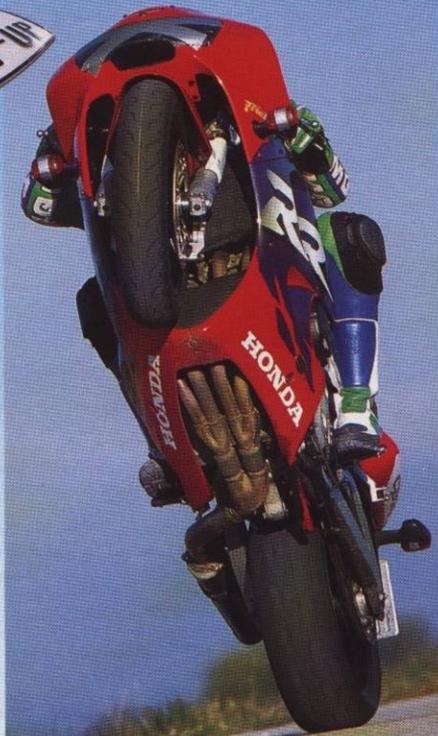
eine Soft-Version, gleich drei Mischungen bieten Bridgestone und Dunlop an (wir haben die mittleren getestet).

Das Fahrwerk der SC33 bringen Rennreifen kaum in Verlegenheit. Ausgestattet mit feinen Federelementen, läßt sie sich auch von nervösen Ablegern dieser Spezies (Dunlop, Bridgestone) nie zu größeren Unruhen hinreißen. *PI*

Von links: Avon AV 39/AV 40 Supersport, Bridgestone BT 58, Dunlop D 207 GP, Metzeler ME Z3 Racing, Michelin TX 15/25 Race3, Pirelli MTR 01 A Corsa/MTR 08



FAHRWERK



spürbar, noch hebt das Heck beim heftigen Bremsen deutlich früher ab. Weil mehr Gewicht auf dem Vorderrad lastet, ist allerdings eine strafere Gabel-Abstimmung unumgänglich (siehe oben), damit Heck und Front wieder harmonisch zusammenarbeiten. Mit der Serien-Auslegung hängt die hinten angestellte SC33 nämlich tief in den Gabelfedern und kippt nur schwer kontrollierbar in die Kurven.

Sparen die preiswerten Umlenkhebel das Geld für ein

teures Zubehör-Federbein? Jein – von der Funktion her überzeugen sie und stellen die billigste Möglichkeit dar, der SC33 fahrwerkstechnisch ordentlich Beine zu machen. Trotzdem verschoben sie lediglich die Wirkung des Serien-Federbeins in einen praxisgerechteren Bereich. Das traumhafte Ansprechverhalten eines edlen Monoshocks

Schade drum: Das erste HAT, das wir in die Hände bekamen, verlor sein Öl, bevor wir es ausprobieren konnten



Von links: Technoflex, White Power, HAT, Bitubo. Da es im Rahmendreieck

das Gas angelegt wird, baut das Federbein nicht schnell genug Dämpfung auf, das Hinterrad ringt einen langen Moment lang vergeblich um Haftung.

Andere Umlenkhebeln ändern die Geometrie der hinteren Federung. Team Meticise und Thurn bieten entsprechende Teile an, und für die aktuelle CBR 900 RR sind sie eine dicke Empfehlung. Mit beiden sackt das Serien-Federbein nicht mehr so schnell ein, sondern arbeitet im Anfangsbereich deutlich härter, die Dämpfung wird weniger beansprucht. Das ergibt eine harmonischere Auslegung und den ersehnten Grip schon beim Öffnen des Gasgriffs.

Angenehmer Nebeneffekt: Mit einer Heckenhebung von 28 (Thurn) beziehungsweise 35 Millimetern (Team Meticise) werden auch noch Schraglagenfreiheit und Handling verbessert, denn der Lenkkopf steht steiler und es gibt weniger Nachlauf. Darunter leidet weder der Geradeauslauf

Gabelfedern

Hersteller	Serie	Hyperpro	Technoflex	Öhlins	Protech	White Power
Lieferumfang	Gabelfedern, progressiv gewickelt	Härtere Gabelfedern, progressiv gewickelt, Öl SAE 7,5	Gabelfedern, progressiv gewickelt, Gabelöl SAE 7,5	Gabelfedern, linear gewickelt, Öl SAE 10	Gabelfedern, progressiv gewickelt, Gabelöl SAE 7,5	Gabelfedern, progressiv gewickelt, Gabelöl SAE 7,5
Preis	212,35 Mark	249 Mark	203,90 Mark	234 Mark	173 Mark	193,95 Mark
Einstellungsempfehlung*	P: 130 mm V: 2 Ringe D: 0,5 U auf Z: 1,5 U auf	P: 120 mm V: ganz auf D: 0,5 U auf Z: 1,5 U auf	P: 150 mm V: 2 Ringe D: 0,5 U auf Z: 1 U auf	P: 130 mm V: 2 Ringe D: 0,5 U auf Z: 1,5 U auf	P: 160 mm V: 4 Ringe D: 0,5 U auf Z: 2 U auf	P: 140 mm V: 1 Ring D: ganz zu Z: 1,5 U auf
Ansprechverhalten	Befriedigend bis gut	Sehr gut	Sehr gut	Phänomenal	Gut	Gut
Federn/Dämpfung	Ausreichend vorgespannt, schlagen die Federn nicht durch. Ordentliche Dämpfungsreserven	Harte Federn mit irrsinnig steiler Progression. Selbst ganz ohne Vorspannung wird der Federweg um fast 20 mm nicht ausgenutzt	Harte, spürbar progressive Federn, die die Dämpfung härterer Federn in beiden Punkten viel besser als die Serie. Perfekte Radführung auch auf Rüttelpisten	Trotz linear gewickelter, härterer Federn in beiden Punkten viel besser als die Serie. Perfekte Radführung auch auf Rüttelpisten	Große Progression, mehr Negativ-Federweg fahrbar. Braucht weniger Dämpfung, sonst bockig. Unter der weichen Dämpfung leidet die Radführung	Recht weiche Federn, was auch mit dickflüssigerem Öl weniger Abstimmungsspielraum läßt. Dazu fühlt sich alles recht schwammig und unpräzise an
Verarbeitung/Anbau	Dicke, aber leichte Gabelholme. Einbau problemlos	Gut, problemlos	Gut, problemlos. Überlegt zusammengebautes Set	Gut, problemlos	Gut, problemlos	Gut, problemlos
Fazit	Ausreichende Durchschlagsreserven, soft abgestimmt, nicht sehr feinfühlig	Das Vorderrad verliert spürbar schneller den Bodenkontakt als im Serienzustand	Immer und überall straff. Für den sportlichen Einsatz aber absolut top	Kaufen, unbedenken und für jeden Einsatzzweck!	Zwiespältig: Auf der Straße zu bockig, auf der Rennstrecke gefallen die großen Einstellreserven	Sehr komfortabel, die Front führt aber unpräziser und ist schlechter zu durchschauen
Anbieter	Honda-Händler	Wilbers Products, 48527 Nordhorn, Tel. 0 59 21/60 57	Wilbers Products, 48527 Nordhorn, Tel. 0 59 21/60 57	Zupin, 83301 Traunreut, Tel. 0 69 69/84 80	Fechter Drive, 73231 Weilheim, 0 70 23/9 52 30	Baehr, 68659 Vinningen, Tel. 0 63 35/50 04

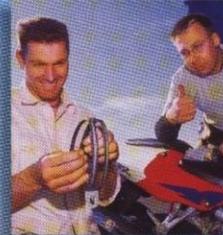
*sichtbare Ringe bzw. Einstellungen von ganz zu nach Auf (U = Umlenkhebel); Fahrergewicht ca. 90 kg
P = Luftpolster über Gabelöl, V = Vorspannung, D = Druckstufendämpfung, Z = Zugstufendämpfung

*sichtbare Ringe bzw. (NFG = Negativfeder) H = Höhe (Erhöhung)

läßt sich dem Original-Teil damit ebensowenig anziehen wie die Ausnutzung des kompletten Federwegs. Auch die Abstimmungsmöglichkeiten bleiben sehr begrenzt.

Aber wer schon in ein Federbein investiert, der sollte hier nicht sparsam sein. Nur das sehr straff ausgelegte Technoflex und das edle Öhlins lohnen sich bei der Anschaffung, und

beide gehören unbedingt mit den Gabelfeder-Sets der gleichen Anbieter kombiniert. Bevor zu weniger traumhaften Lösungen (Bitubo, White Power) gegriffen wird, ist das Serien-Federbein, in Verbindung mit einem anderen Umlenkhebel und wiederum den Gabelfedern von Technoflex oder Öhlins, die stimmigere Wahl.



Fast zu schade zum Verstecken: Öhlins-Federbein (links). Alle Gabelfedern kamen diesmal mit passendem Öl (von links): Protech, Öhlins (Öl SAE 10 nicht im Bild), Technoflex, White Power, Hyperpro



der Honda sehr viel ungenutzten Platz gibt, läßt sich ein Federbein sehr leicht einbauen



Federbeine

Serie	Bitubo	HAT	Öhlins	Technoflex	White Power
Federbein, Vorspannung Druck- und Zugstufe einstellbar	Federbein, Vorspannung, Druck- und Zugstufe und Länge einstellbar	Federbein, Vorspannung, Druck- und Zugstufe und Länge einstellbar	Federbein, Vorspannung (hydraulisch), Druck-, Zugstufe und Länge einstellbar	Federbein, Vorspannung, Druck- (zweifach), Zugstufe und Länge einstellbar	Federbein (5 mm länger), Vorspannung, Druck- und Zugstufe einstellbar
1035,88 Mark	1279 Mark	1189 Mark	1395 Mark	1398 Mark	Keine Angabe
V: 36 mm NF/G H: nicht einstellbar D: ganz zu Z: 0,5 U auf	V: 35 mm NF/E H: 0 mm D: Stufe 6 von 12 ¹⁾ Z: ca. 1/10 Weg auf	V: - H: - D: - Z: -	V: 35 mm NF/G H: 5 mm D: 9 von 27 Klicks Z: 17 von 50 Klicks	V: 35 mm NF/E H: 5 mm D: 9 / 14 Klicks ²⁾ Z: 13 von 27 Klicks	V: 35 mm NF/E H: 5 mm ³⁾ D: Stufe 6 von 7 Z: Stufe 10 von 11
Noch gut	Noch gut	-	Perfekt, selbst mit harter Dämpfung	Sehr gut	Gut
Harte Feder, die kurz- bis Stöße voll weitergibt. Ganz geschlossen gute Druckstufen-Dämpfung, Zugstufe etwas knapp bemessen. Kein sehr breites Einsatzspektrum	Harte Feder, steile Progression, gibt harte Stöße einfach weiter. Enorme Druckstufendämpfung, gut einstellbare Zugstufe. Dämpfung läßt heilighafren spürbar nach	-	Perfekte Feder für die Gewichtsklasse bis 90 kg. Erstklassige Dämpfung bei enormem Einstellspielraum. Dazu ausgesprochen fein zu justieren	Etwas weiche Feder, Dämpfung sehr straff ausgelegt mit recht kleinem Änderungsbereich, sehr fein justierbar. Mit Loosped läßt sich Grippproblem gut entschärfen	Gute Feder bis etwa 90 kg. Dämpfung recht soft ausgelegt (besonders Druckstufe), mit sehr kleinem effektiven Einstell-Spielraum. Arbeitet satt, aber nicht sehr feinfühlig
Ordentlich verarbeitet, standfest und einfach einzubauen	Ordentlich verarbeitet, gut einzubauen	Anbau problemlos	Perfekt verarbeitet, leicht einzubauen	Sehr gut verarbeitet, einfach anzubauen	Sehr gut verarbeitet, leicht anzubauen
Akzeptables Grossteil, für Rennstrecken-Einsatz mangels sinnvollem Einstellbereich nur bedingt geeignet. Grippprobleme!	Auf der Straße ist das Serien-Federbein deutlich angenehmer, auf der Rennstrecke sieht es umgekehrt aus	Kein Test möglich, da Federbein undicht	Funktion und vor allem Einsatzbreite sind unschlagbar. Wegen des perfekten Ansprechens auf der SC33 unbedingt die allererste Wahl!	Sehr sportliches, perfekt abstimmbares Federbein, das nur nicht ganz die Bandbreite an Einsatzmöglichkeiten bietet wie das Öhlins	Sehr komfortabel, somit auch wenig Rückmeldung. Für die Straße eine Überlegung, für die Rennstrecke zu wenig Einstellmöglichkeiten
Honda-Händler	Alpha Technik, 83071 Stephansk., Tel. 0 80 36/45 45	Alpha Technik, 83071 Stephansk., Tel. 0 80 36/45 45	Zupin Moto-Sport, 83301 Traunreut, Tel. 0 86 69/84 80	Wilbers Products, 49179 Nordhorn, Tel. 0 59 21/60 57	Baehr, 66957 Vinningen, Tel. 0 63 35/50 04



Fahrwerks-Geometrie

Hersteller	Harris	Thurn
Lieferumfang	Andere Umlenkung zwischen Federbein und Schwinge (mit TÜV), soll das Heck anheben	Andere Umlenkung zwischen Federbein und Schwinge (mit TÜV), soll das Heck anheben
Preis	158 Mark	125 Mark
Einstellungsempfehlung*	V: 35 mm NF/G D: 1 U auf Z: 0,5 U auf	V: 35 mm NF/G H: 28 mm ⁴⁾ D: 1 U auf Z: 0,5 U auf
Anspruchverhalten	Gut, wie Serie	Gut, wie Serie
Wirkung	Progression wird deutlich steiler, die Feder arbeitet im Anfangsbereich, statt – wie in der Serie – am Ende ihres Weges in eine sehr steile Progression zu laufen	Steilere Progression, aber nicht ganz so extrem wie bei Harris. Feder arbeitet sinnvoll im Anfangsbereich ihres Federwegs
Verarbeitung/Anbau	Gut, problemlos	Gut, problemlos
Fazit	Löst die Grippprobleme der SC33 beim Last-anlegen, ist auf der Straße nicht so viel unkomfortabel als Serie. Die extreme Hochlegung paßt vor allem für große/schwere Piloten	Löst die Grippprobleme der SC33 beim Last-anlegen. Besonders für sehr leichte Piloten besser geeignet als die recht extreme Harris-Lösung
Anbieter	Team Mottise, 49179 Ostercappeln, Tel. 0 54 71/26 58	Thurn, 97816 Lohr, Tel. 0 93 52/67 34



¹⁾ Erhöhung des Federwegs durch Erhöhung des Federwegs durch längeres Federbein, gemessen am Federbein

²⁾ Erhöhung des Federwegs durch längeres Federbein, gemessen am Federbein

³⁾ Erhöhung des Federwegs durch längeres Federbein, gemessen am Federbein

⁴⁾ Erhöhung des Federwegs durch längeres Federbein, gemessen am Federbein

⁵⁾ Erhöhung des Federwegs durch längeres Federbein, gemessen am Federbein

Mit satt 130 PS haben wir ein besonders gut gehendes Exemplar der Gattung CBR 900 RR gefunden, wie üblich trüben aber Abstimmungsmängel das schöne Bild. Zwischen 5000 und 8000/min schlagen sich Durchhänger und kräftige Aussetzer nicht nur in den Diagrammen nieder, sie sind auch beim Beschleunigen aus jeder Kurve stark zu spüren, da die SC33 mit ihrer langen Sekundärübersetzung und den großen Sprüngen zwischen den Gängen stets aus mittleren Drehzahlen beschleunigt wird. Honda-Piloten verlieren dabei auf so ziemlich alles Meter, was zwei Räder und einen Motor dazwischen hat. Wer auf der Rennstrecke fährt, sollte also zuallererst eine kürzere Endübersetzung montieren.

Und dazu einen Racing-Endtopf, denn der bringt's an der CBR 900 RR mal wirklich. Das Plus an Höchstleistung liegt mit 4 PS im normalen Rahmen, aber die Kraftentfaltung wird völlig auf den Kopf gestellt: Die Einbrüche sind bis auf einen leichten Hänger weg, ab 5500/min liegt der Rentnopf



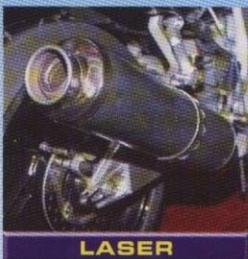
SERIE



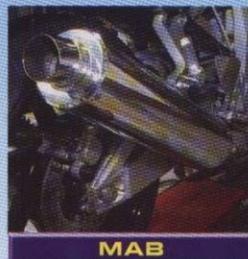
ARROW



BSM



LASER



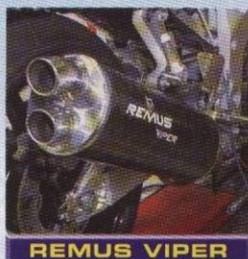
MAB



MICRON



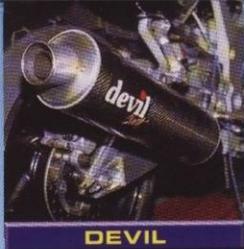
Hat da jemand was nicht mitgekriegt? Bei Gualdi, Harpoon und Termignoni (von oben) paßten die Gewindebohrungen nicht zum Anschlußflansch der aktuellen SC33



REMUS VIPER

Auspuff-Endtöpfe mit EU-ABE

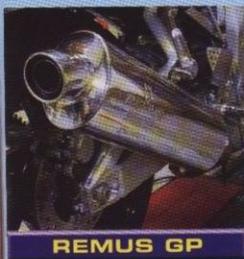
Hersteller	Serie	Arrow	BSM Future	Devil Boost	Figaroli	Gualdi	Harpoon	Laser Pro d'Or	MAB	Micron
Lieferumfang/getestete Ausführung (Ummantelung)	Bolt-on-Schall-dämpfer (Aluminium) mit angeschweißtem Halter	Bolt-on-Schall-dämpfer (Titan), Halteschelle. Keine ABE-Nummer	Bolt-on-Schall-dämpfer (Aluminium), Halteschelle	Bolt-on-Schall-dämpfer (Carbon) mit angeschraubtem Halter	Bolt-on-Schall-dämpfer (Aluminium), Halteschelle	Bolt-on-Schall-dämpfer (Carbon), Halteschelle	Bolt-on-Schall-dämpfer (Aluminium), Halteschelle	Bolt-on-Schall-dämpfer (Carbon-Style), Schelle. Keine ABE-Nummer	Bolt-on-Schall-dämpfer (Aluminium) mit angeschweißtem Halter	Bolt-on-Schall-dämpfer (Aluminium), Halteschelle
Gewicht	3,9 kg	3,7 kg	3,5 kg	3,1 kg	2,6 kg	2,3 kg	3,0 kg	4,3 kg	3,2 kg	3,2 kg
Form	Rund, recht voluminös	Rund, Dimensionen in etwa wie Original	Rund, schmaler als Serie	Rund, Dimensionen in etwa wie Original	Rund, minimal schmaler als Serie	Rund, schmaler als Original	Rund, in etwa wie Original	Rund, in etwa Original-Format	Rund, schmaler als Serie	Rund, etwas schmaler als Serie
Preis	538,44 Mark	839 Mark	699 Mark	977,90 Mark	507 Mark	829 Mark	599 Mark	910 Mark	745 Mark	698 Mark
Varianten	Keine	Titan oval 889,-	Keine	Alu 705,89	Carbon oval 597,- Carbon oval 697,-	Alu 649,-	Alu poliert 699,- Carbon schwarz 599,- Carbon 799,-	Edelstahl 871,-	Keine	Carbon 1098,-
Leistung	96 kW (131 PS) bei 10200/min	96 kW (131 PS) bei 10200/min	89 kW (121 PS) bei 9900/min	97 kW (132 PS) bei 10300/min	96 kW (131 PS) bei 10400/min	-	-	94 kW (128 PS) bei 10400/min	97 kW (132 PS) bei 10200/min	96 kW (131 PS) bei 10200/min
Drehmoment	96 Nm bei 7900/min	97 Nm bei 8000/min	91 Nm bei 8300/min	98 Nm bei 8300/min	96 Nm bei 7900/min	-	-	95 Nm bei 8100/min	97 Nm bei 8400/min	97 Nm bei 8100/min
Klang subjektiv	Leise und unauffällig – wie man es erwartet	Bei Standgas voluminös, obenraus mehr wie Serie	Sehr leise, komplett wie Serie	Röchelt untenrum und faucht obenraus. Rausch laut!	Kreisch mit zunehmender Drehzahl. Irrsinnig laut!	-	-	Tief, untenrum etwas grummelig. Sonst wie Serie	Untenrum grummelig, obenrum bissiger und leise	Röhrt untenrum kernig, klingt erwachsener als Serie
Verarbeitung/Anbau	Ordentlich verarbeitet, kinderleichte Montage	Gut verarbeitet, aber eine Schweißnaht müßte weggefeilt werden, damit der Dämpfer über das Endrohr geht. Anbau kinderleicht, paßt genau	Komplett verschweißt, toll verarbeitet. Bis auf die fehlende Dichtung komplettes Set, an dem alles perfekt paßt	Befriedigend verarbeitet. Oberfläche wirkt nicht sehr edel. Topf leicht zu montieren aber Schelle paßt nicht	Miserabel! Endtopf kam eingedellt und mit verrosteten Schraubeneinsätzen. Halteschelle mit scharfen Kanten! Anbau und Passung okay	Recht ordentlich verarbeitet, aber die Bohrungen zum Krümmerflansch hin passen nicht.	Sehr durchschnittlich verarbeitet. Gewinde am Anschlußflansch falsch gebohrt, Schalldämpfer ließ sich nicht montieren	Ordentlich verarbeitet, solide Schelle. Anbau unproblematisch. Sitz montiert perfekt ohne Verspannungen. Logo muß selbst aufgedrückt werden	Wunderschön verarbeitet, edle Optik. Kinderleicht zu montieren, paßt perfekt	Ordentlich, aber nicht besonders edel verarbeitet. Dicke Schelle. Anbau leicht. Schelle sitzt angebaut wie was?
Fazit	Ordentliches Serien-Teil. Als Argument für einen Wechsel kommen Optik, Sound, Rennstrecken-Einsatz oder Sturz in Frage	Die perfekt nachgezeichnete Serien-Leistungskurve wäre für einen PS-Tip gut. Ihn gibt's (noch) nicht, weil im Testmaster die ABE-Nummer fehlte	Ab 6500/min kostet der BSM viel Leistung, starkes Pech, wie schlecht er zur SC33 paßt!	Es gibt keinen guten Grund, für den Devil fast 1000 Mark (oder überhaupt Geld!) auszugeben	Eine absolute Frechheit, für so etwas Geld zu verlangen. Wie das Ding wohl zu seiner ABE-Nummer gekommen ist?	Kein Test möglich	Kein Test möglich	Schwer, ansonsten okay. Die Konkurrenz zeigt indes, daß es auch ganz ohne Leistungsverlust geht. Unser Testmaster hatte keine ABE-Nummer	Wenigstens einer, bei dem alles stimmt. Kein Leistungsverlust, schöner Sound, nicht allzu laut, dazu perfekt verarbeitet	Keine ausgesprochene Edel-Lösung, aber eine rundum solide Wahl ohne Leistungs-Einbußen
Anbieter	Honda-Händler	Moto Parts, 47899 Krefeld, Tel. 0 2151/55 73 70	BSM, 65510 Limbach, Tel. 0 61 26/60 36	Dit, 26302 Varel, Tel. 0 44 51/91 52 00	Götz, 72403 Bisingen, Tel. 0 71 50/93 31 50	Jam Parts, 71282 Hemmingen, Tel. 0 71 50/97 05 65	Schuh, 66606 St. Wendel, Tel. 0 68 51/69 10	Laser, 41812 Erlezen, Tel. 0 24 31/96 90	MAAB, 25524 Itzehoe, Tel. 0 48 21/8 78 71	Micron, 90707 Forth, Tel. 09 31/83 67 40



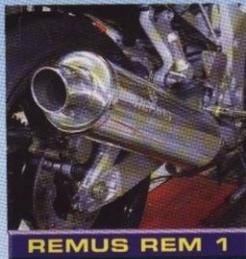
DEVIL



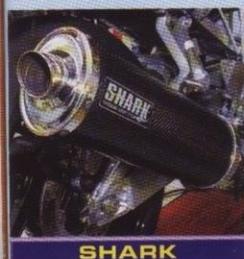
FIGAROLI



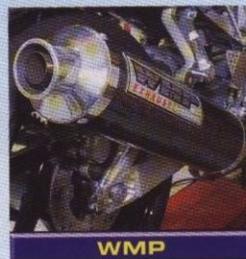
REMUS GP



REMUS REM 1



SHARK



WMP

...die
CARBONKEVLAR
REVOLUTION
no limits

...kreativer Einsatz
von innovativen Materialien
unter Berücksichtigung **höchster**
Sicherheitsansprüche...

Modell **Carbontec** DM 269,90
3 Farbvarianten



Katalog '99
364 Seiten
Schutzgebühr DM 8,-

Verkauf im guten
Fachhandel
und bei **you**

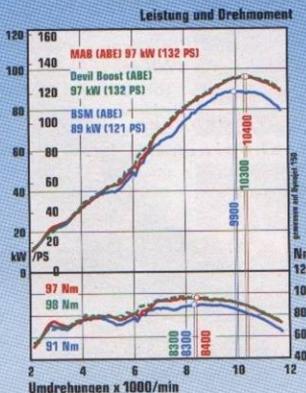
BÜSE
motorradbekleidung & zubehör

Vennstr. 14 • D - 52159 roetgen • fon 02471 12690
www.buese.com fax 02471 691

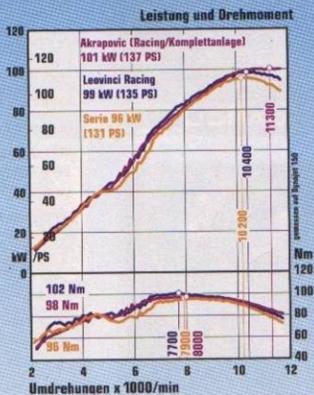
mus Grand Prix	Remus Viper	Remus REM 1	Shark Competition	Termignoni	WMP
Bolt-on-Schall-dämpfer (Aluminium) mit angeschraubtem Halter	Bolt-on-Schall-dämpfer (Carbon) mit angeschraubtem Halter	Bolt-on-Schall-dämpfer (Aluminium) mit angeschraubtem Halter	Bolt-on-Schall-dämpfer (Carbon), Halteschelle	Bolt-on-Schall-dämpfer (Titan), Halteschelle	Bolt-on-Schall-dämpfer (Carbon), Halteschelle
kg	3,6 kg	4,2 kg	3,1 kg	3,7 kg	3,7 kg
schön	Oval, voluminös, zwei Ausgänge	Rund, in etwa Original-Dimension	Oval, recht schlank	Oval, schmal	Rund, in etwa Original-Dimension
Mark	927 Mark	655 Mark	859 Mark	879 Mark	658,90 Mark
ton 866,-, in 805,-	Alu 745,-	Carbon 836,-	Alu 669,- Titan 859,-	Alu 699,- Carbon 879,- alle rund oder oval	Alu 458,90 Carbon 879,- alle rund oder oval
kW (128 PS) 10200/min	95 kW (129 PS) bei 10400/min	96 kW (131 PS) bei 10300/min	97 kW (132 PS) bei 10200/min	-	96 kW (131 PS) bei 10400/min
Nm bei 900/min	95 Nm bei 8400/min	97 Nm bei 7900/min	97 Nm bei 8300/min	-	96 Nm bei 8000/min
Standgas	Röchelt untenrum kernig, obenrum ähnlich Serie	Faucht schon im Stand aggressiv, trotzdem leise	Aggressiv, kreischend. Sehr laut!	-	Ähnlich Serie, im Standgas etwas vollmiger
edel verarbeitet, keine vorstehenden Niete	Sehr edel verarbeitet, schöner Halter ohne Schelle. Anbau einfach, sitzt perfekt. Aufgeklebtes Firmenlogo schmilzt	Sehr edel verarbeitet, schöner Halter ohne Schelle. Anbau einfach, sitzt perfekt. Qualitativ und stinkt aber am Anfang fürchterlich	Ordentlich verarbeitet, aber Auspuffschelle paßt nicht, ebenso die mitgelieferte Dichtung	Ordentlich verarbeitet, aber billige Schelle. Bohrungen am Anschlußflansch paßen nicht. Dämpfer ließ sich nicht anbauen	Solide verarbeitet, aber Anschluß zu knapp, Schrauben lassen sich nicht eindrehen, ohne Schaden zu nehmen. Schelle paßt nicht
schön und allem absolut verarbeitet. In der leistungsgewinn ist die Konkurrenz beweist	Auspuff-Kunstwerk, das leider ein kleines bißchen Leistung kostet	Optisch der unauffälligste Remus, kommt er am nächsten an die Serienleistung heran. Eine rundum überzeugende Vorstellung!	Rausgeworfenes Geld, aber was soll's! Bei der ersten Kontrolle ist die Tüte sowieso auf Nimmerwiedersehen verschunden	Kein Test möglich	Wäre okay, wenn er nur passen würde
Phoenix, 52085 Aachen, Tel. 0241/5 68 82 22	Phoenix, 52085 Aachen, Tel. 0241/5 68 82 22	Phoenix, 52085 Aachen, Tel. 0241/5 68 82 22	Fechter Drive, 73231 Weilheim, Tel. 07023/95230	Hänsle, 77955 Ettenheim, Tel. 078 22/4 45 80	Dfi, 26302 Varel, Tel. 044 51/ 91 52 00



ABE-Endtöpfe



Racing-Teile



bis zum Begrenzer weit vor der Serie! Nicht ganz beseitigt sind allerdings die Aussetzer in der Drehzahlmitte, hier müsste für ein perfektes Ergebnis anders bedüst werden. Trotzdem: Der Vierzylinder schreit nach einem Brüllrohr. Die tolle Leistung des getesteten Leovinci dürften alle Rennräucher bringen, das Wirkungsprinzip ist stets gleich.

Von 7000 und 9000/min kitzeln die Racing-Endtöpfe sogar mehr Leistung aus dem Vierzylinder als die ebenfalls exemplarisch getestete Kom-

pletanlage von Akrapovic. Ab etwa 10 000/min fällt die Kurve bei ihr dafür bis zum Begrenzer hin überhaupt nicht mehr ab – und das ohne Abstimmung.

Selbst mit den Austausch-Endtöpfen mit EU-ABE (Eintrag in die Papiere entfällt) kommt die aktuelle CBR 900 RR ungewöhnlich gut zurecht. Rein leistungsmäßig gibt es kaum Probleme bis auf den Ausreißer von BSM (kostet 10 PS!), die Endtöpfe von Devil, MAB und Shark schlagen das

Original sogar um einen Tick. Der Devil füllt dabei als einziger auch noch den serienmäßigen Durchhänger an, alle anderen produzieren die Serienkurve nahezu perfekt.

Dafür gab es noch nie so viel an Verarbeitung und vor allem Passung zu kritisieren. Auch die Auspuffanbieter haben die CBR 900 RR offensichtlich nicht im Griff. Drum sollten – bei aller Begeisterung für die Leistungsfähigkeit der Teile – unsere Bewertungen genau studiert werden, bevor das Geld für schlecht oder gar nicht passenden Ramsch über den Tresen wandert. PI



Tune-Up-Idylle: Der Schrauber ist auch Küchenchef. Wir freuen uns auf den nächsten Ausflug

Renn-Auspuffanlagen

Akrapovic (Kompletanlage) – 5,4 kg, ab 2146 Mark: Exzellent verarbeitet, alles paßt zueinander. BSM Vampire (Carbon) – 2,5 kg, 849 Mark: Sehr gut verarbeitet, sehr paßgenau.

Harpoon (Carbon) – 2,3 kg, 699 Mark: Durchschnittlich verarbeitet. Gewinde liegen falsch – paßt nicht.

Hein Gericke Performance (Alu) – 2,3 kg, 279,95 Mark: Schlecht

verarbeitet, Schelle paßt nicht, Endrohr schräg eingesetzt.

Hurricane (Carbon) – 2,2 kg, 489 Mark: Gut verarbeitet, paßt perfekt, ein prima Angebot von Fechter Drive.

Laser Pro d'Or Sport (Alu) – 2,9 kg, 773 Mark: Ordentlich verarbeitet, perfekter Sitz.

Leovinci (Titan) – 2,2 kg, 699 Mark: Sehr gut verarbeitet, sehr paßgenau. Der Preis ist super!

MAB (Alu) – 2,2 kg, 665 Mark: Toll verarbeitet, aber Halter zu weit hinten angeschweißt – paßt nicht.

Remus Grand Prix (Carbon) – 2,2 kg, 806 Mark: Ausgezeichnet verarbeitet mit schönem, angesraubtem Halter. Alles paßt perfekt.

Rombo (Carbon) – 2,0 kg, 479 Mark: Schlecht verarbeitet, Halteschelle nur unter Spannung zu montieren. Finger weg!

Scorpion (Carbon) – 1,8 kg, 949 Mark: Gut verarbeitet, paßt perfekt. Leichtester, aber auch teuerster Racing-Endtopf für die SC33.

Termignoni (Titan) – 2,2 kg, 778 Mark: Schön verarbeitet, paßt aber nicht, weil Gewinde schräg eingeschnitten sind.

WMP (Alu) – 2,8 kg, 598,90 Mark: Ordentlich verarbeitet. Halterung zu weit hinten angebracht.

Racing-Endtöpfe bringen enorm viel an der aktuellen SC33 (rechts). Etwas weniger Midrange-Power, aber ein tierisches Topleistungs-Plateau beschert die Kompletanlage von Akrapovic

