



Tune-Up Honda CBR 900 RR (SC33), Teil 1

SENIOREN-AUFSTAND

Der Urvater aller leichten und schnellen Supersportler, die Fireblade, markiert heute nicht mehr ganz die Leistungsspitze dieser Klasse. Deshalb: It's Tune-Up-Time!





SERVICE

Mit der CBR 900 RR er fand Honda 1992 das starke und leichte Sport-Motorrad. Sieben Jahre später hat die Fireblade so manche Modellpflegemaßnahme mitgemacht, zwei komplette Modellwechsel hinter sich und firmiert seit 1997 unter dem internen Kürzel SC33. Am Grundkonzept hat sich aber selbst bei der letzten größeren Renovierung für das Modelljahr 1998 nichts geändert: Mit 203 Kilogramm vollgetankt ist die CBR 900 RR immer noch ein Leichtgewicht, mit echten 130 PS dazu nicht schlecht motorisiert, wenn ihr in Sachen Leistung auch Kawasaki ZX-9R und Yamaha YZF-R1 längst den Rang abgelaufen haben. Zeit für ein Tune-Up!

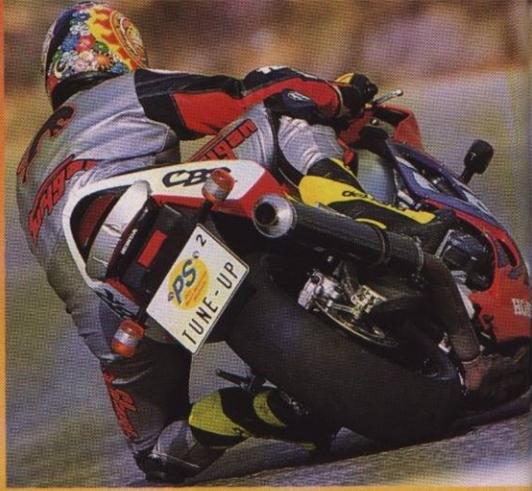
Da es Honda Deutschland nicht gerne sieht, wenn die hauseigenen Kunstwerke verändert werden („da gibt es nichts zu verbessern“), und demzufolge für ein Tune-Up keine Testmaschinen zur Verfügung stellt, halfen uns wieder einige Honda-Händler aus. Zwei '98er Modelle stellten diesmal Häcker aus 71287 Weissach (Tel. 0 70 44/3 18 75) und Wellbrock aus 28865 Lilienthal (Tel. 0 42 98/32 54) zur Verfügung, eine '97er Fireblade steuerte Hofmann aus 97724 Burglauer (Tel. 0 97 33/ 81 18 10) bei.

Mit ihnen ging's ins wettersichere Spanien – und dies gleich mehrfach, um auf Rennstrecken und Landstraßen alle Testergebnisse zusammenzutragen. Dabei wurde zunächst nach den besten Reifen für die aktuelle SC33 gesucht (ab Seite 102) und anschließend überprüft, ob sie sich mit einer anderen Sitzposition (siehe Fußrasten ab Seite 108) vielleicht noch besser dirigieren läßt. Die Frage, ob ein Lenkungsämpfer an der Fireblade nötig ist, schließt den ersten Teil des Tune-Up ab (ab Seite 110). *Stefan Piwek*

Eine gewisse Sturheit kann man Honda nicht absprechen, wenn es um einmal getroffene Entscheidungen geht. Moden kommen und gehen, aber was in der Entwicklungsabteilung der Japaner einmal für gut befunden wurde, das bleibt. Als die Honda CBR 900 RR auf den Reißbrettern entstand, war eine Kombination aus 17 Zoll-Hinterradfelge und 16 Zoll-Vorderrad ein ganz heißer Tip. Also bekam die Fireblade nicht nur diese Größen spendiert, sondern dazu auch gleich noch einen besonders fetten 130er Pneu an der Front. Renn- und Sportmotorräder rollen zwar seit Jahren wieder

einheitlich vorne wie hinten auf den richtungsstabileren 17-Zöllern (auch wenn Rennfahrer jetzt zuweilen mit 16,5 Zoll-Felgen experimentieren), für die Fireblade bleibt's aber bei der ungewöhnlichen Lösung.

Die Reifenindustrie hat sich längst darauf eingestellt und baut speziell für die CBR 900 RR alle gängigen Sportreifen in dem einmaligen Format 130/70-16. Kombiniert werden sie für die SC33 hinten mit einem 180/55er Pneu auf einer relativ schmalen 5,50 Zoll-Felge. Um ordentliches Gummi aufziehen zu können, muß also niemand mehr seine SC33 extra auf ein 17 Zoll-Vorderrad umbauen. Ob die Um-



Reifen für die Honda CBR 900 RR (SC33)*

Marke/Typ	Avon Azoro AV 39/AV 40 Sport	Bridgestone BT 56 F/BT 56/Radial G	Bridgestone BT 56 SS-Type	Dunlop Sportmax D 207	Dunlop Sportmax D 207 GP	Metzeler ME Z1	
Dimension vorn/hinten	130 / 70 ZR 16/ 180 / 55 ZR 17	130 / 70 ZR 16/ 180 / 55 ZR 17	130 / 70 ZR 16/ 180 / 55 ZR 17	130 / 70 ZR 16/ 180 / 55 ZR 17	130 / 70 ZR 16/ 180 / 55 ZR 17	130 / 70 ZR 16/ 180 / 55 ZR 17	
Breite vorn/hinten	127 / 176 mm	125 / 180 mm	125 / 181 mm	125 / 185 mm	126 / 181 mm	124 / 179 mm	
Gewicht vorn/hinten	4,46 / 5,70 kg	4,52 / 5,45 kg	4,32 / 6,06 kg	4,75 / 6,38 kg	4,60 / 6,20 kg	4,55 / 6,26 kg	
Luftdruck vorn/hinten**	2,3 / 2,2 bar	2,3 / 2,4 bar	2,3 / 2,4 bar	2,2 / 2,4 bar	2,1 / 2,0 bar	2,1 / 1,9 bar	
Bremsverhalten	● Bremsleistung ● Einbremsen in Kurven ● Aufstellmoment	● Okay, aber wenig Gefühl vorn ● Schwierig, lenkt nicht gleichmäßig ein, wenig Gefühl	● Gut bis sehr gut ● Sehr gut, stabil auch auf der Flanke, vermittelt dabei viel Gefühl	● Sehr gut ● Sehr gute Führung bei guter Rückmeldung	● Gut bis sehr gut ● Sehr gut, dabei auch sehr gut durchschaubar	● Ausgezeichnet ● Minimal schwerfällig über die Flanke, aber gut kontrollierbar	● Gut bis sehr gut ● Sehr gut, steife Flanken, Gefühl
Lenkverhalten	● Handlichkeit ● Zieltgenauigkeit ● Kraftaufwand in Schräglage	● Spürbar Note 3-4 ● Gut, führt aber nicht gleichmäßig in Schräglage	● Wenig Note 1 ● Sehr gut (hinten Radial G) bzw. gut	● Praktisch keines Note 1 ● Sehr gut	● Kaum spürbar Note 1-2 ● Gut bis sehr gut	● Etwas Note 1-2 ● Sehr gut, bei abrupten Schräglagerwechseln minimal stur	● Gut, deutlich besser als re ME Z1-Größen ● Sehr gut, lenkt gleichmäßig ein und ist sehr gut durchschaubar. Sehr homogen
Dämpfung	● Komfort ● Gefühl für das Fahrwerk	● Sehr gut ● Schwammig, vor allem vorn. Note 3	● Mittelpfächtig („G“) bzw. gut ● Sehr gut („G“) bzw. gut Note 2	● Befriedigend bis gut ● Sehr gut Note 2	● Gut bis sehr gut ● Ausgezeichnet Note 1	● Gut ● Gut, vorn nicht ganz glasklar Note 2	● Gut ● Gut bis sehr gut Note 1
Fahrwerksruhen mit Grundabstimmung auf der Rennstrecke	Die hintere Reifenflanke knickt beim Einlenken und Herausbeschleunigen an, dadurch Unruhigen und kippeliges Gefühl. Deutliches Shimmy. Note 1	Keine Note 1	Keine Note 1	Keine Note 1	Die extrem steife Karkasse gibt so manchen Stoß weiter, bei solcher Fahrwerks-Abstimmung entleert trotzdem wenig Unruhe. Minimales Shimmy. Note 2	Keine. Motorrad liegt sogar gesprochen ruhig Note 1	
Grip	Gut, aber die Reifenflanke knickt unter Last spürbar ein, Gasgeben setzt viel Vertrauen in die Physik voraus. Note 2-3	Für Straßenreifen sehr gut, dazu recht einschätzbar und bei Kalte sowie Nässe gut zu gebrauchten Note 2	Nicht ganz auf aktuellem Rennniveau, aber für Straßenreifen enorm, beginnt nach einiger Zeit in großer Schräglage zu schlammern. Ordentlich Kalt- und Naßgrip Note 1-2	Kein reiner Rennreifen, aber für einen Straßenreifen tolle Haftung, die auch auf Dauer kaum nachläßt. Note 1-2	Drei Standard-Mischungen erhältlich, die mittlere hat schon Gripreserven jenseits von gut und böse, auch nachteilig. Unfallbare Haftung bei Nässe. Note 1	Prima, reicht für Normal-Rennstreckenfahrer locker aus. Wenig Kalt- und Nalhhaltung. Note 2	
Fazit	Recht kippelige Angelegenheit, weil die Karkasse nicht sehr stabil ist. Dazu gibt es deutlich gefühlvollere 130er. PS TIP	Auf der SC33 in Sachen Handling, Durchschaubarkeit und Alltagsausdauer kann zu schlagen. Der Standard-Hinterreifen bietet mehr Komfort, der Radial G (Erstausrüstung) das bessere Handling. PS TIP	Fast perfekter Alltags- und Trainingsreifen für die SC33. Etwas mehr Komfort und Grip gegenüber dem Standard-BT 56 werden bezahlt durch den gewöhnungsbedürftigen Grenzbereich. PS TIP	Leichtfüßiger, griffiger und super einschätzbarer Straßen-Sportreifen mit Komfort-Bonus. Dies ist der aktuelle Stand der Reifen-Technik. PS TIP	In fast allen Einzelpunkten hat der D 207 GP leichte Nachteile gegenüber einem reinen Straßenreifen, in der Praxis fällt dies aber kaum ins Gewicht. Der PS-To gibt's hier für unfaßbaren Grip unter allen Bedingungen. PS TIP	Sehr stabile, noch handlich Kombination mit ordentlichem Grip. Prima Durchschaubarkeit, gesamt praktisch identisch mit Pirelli MTR 01/02. PS TIP	

* Alle Freigaben siehe Liste, Erstausrüstung Michelin TX 15/25 oder Bridgestone BT 56
** Gafehener Luftdruck auf der Rennstrecke. Für Straßenbetrieb ca. 0,3 bar Luft zugeben. Für längere Fahrten auf der Autobahn und/oder mit Gepäck sowie Sozioz unbedingt Herstellerangaben einhalten



In Richtung Schräglage schießt die SC33 eigentlich immer sehr spontan, doch was dann passiert, hängt vom Reifen ab: Kipfelt sie? Muß sie mit Kraft geführt werden? Reicht der Grip?

rüstung, die unter Fireblade-Fahrern früher zum guten Ton gehörte, am aktuellen Modell überhaupt noch Vorteile bringt, lesen Sie auf Seite 104.

Mit Reifenfreigaben tut sich Honda für seinen Vorzeige-Sportler schwer. Serienmäßig gibt es zu den beiden möglichen Erstausrüstungen (Bridgestone BT 56, Michelin TX 15/25) überhaupt keine Alternativen. Per Gutachten, das

bei den Honda-Händlern zu bekommen ist, werden zwar viele andere Kombinationen freigegeben. Sie entpuppen sich bei genauerem Hinsehen aber zu einem nicht unerheblichen Teil als Alltasten. Bridgestone BT 50, Dunlop D 202 oder Michelin A/M 89 X etwa mögen zu ihrer Zeit tolle Rei-

fen gewesen sind, kommen aber auf der aktuellen Fireblade nicht einmal als Alternative zur ordentlichen Erstbereitung ernsthaft in Betracht. Völlig leer geht aus, wer die neuesten oder heißesten Gummis für seine „Feuerklinge“ sucht: Kein einziger Rennreifen erhielt bislang den Segen der Honda-Oberen, und das aktuelle Gutachten datiert vom Mai 1997, ist aber immerhin für alle SC33-Baujahre gültig.

Eine bewährte Adresse für Reifenfreigaben mit allen Schweinereien ist Alpha-Technik, wo das Kleingedruckte auch im Fall der SC33 die legale Verwendung praktisch all dessen erlaubt, was sich die Rennabteilungen der Reifenhersteller für ihre Seriensportkunden so ausgedacht haben. Selbst die extremen Dunlop D 207 GP und Michelin TX 15/25 Race (den aktuellen Race3 gibt's allerdings nur für hinten) finden so zum Ärger von Honda Deutschland den Weg auf die Straße. Dazu umfaßt das Alpha-Technik-Gutachten viele 190er Breiten für das Hinterrad, von denen wir zwei exemplarisch ausprobierten (siehe Seite 104).

Den Weg ins Tune-Up fanden alle aktuellen Sport- und Rennreifen in Originalgröße. Tourensport-Konstruktionen und ältere Baureihen wurden nicht berücksichtigt, schließlich ging es darum, die Fireblade schneller zu machen.

Und siehe da: Die aktuelle CBR 900 RR lechzte bei den Testfahrten auf spanischen Rennstrecken und Landstraßen nur so nach haftfreudigem Gummi. Mehr Grip muß bei ihr nicht etwa mit schlechteren Fahreigenschaften erkauf werden. Ganz im Gegenteil brachten – zumindest auf der Rennstrecke – gerade die Reifen mit nicht ganz so innigem Kontakt zur Straße einige Schwächen des aktuellen Chassis zutage.

Reifen für die Honda CBR 900 RR*

Motor ME21 Racing	Michelin TX 15/25 Hi-Sport	Michelin TX 15/25 Hi-Sport Race3	Pirelli Dragon MTR 01/02	Pirelli Dragon MTR 01/02 Corsa
120/70 ZR 16/ 180/55 ZR 17	130/70 ZR 16/ 180/55 ZR 17	130/70 ZR 16/ 180/55 ZR 17	130/70 ZR 16/ 180/55 ZR 17	130/70 ZR 16/ 180/55 ZR 17
137/181 mm	131/185 mm	124/180 mm	123/180 mm	127/184 mm
6,6,34 kg	4,23/5,25 kg	4,29/5,80 kg	4,46/6,32 kg	4,45/6,30 kg
2,1/1,9 bar	2,3/2,5 bar	2,1/1,9 bar	2,1/1,9 bar	2,1/1,9 bar
Wär bis sehr gut	● Gut	● Sehr gut	● Gut bis sehr gut	● Gut bis sehr gut
Mehr gut, steife Flanken, viel Gefühl	● Lenkt nicht völlig gleichmäßig ein, auf der Flanke schwer zu durchschauern	● Homogenes und neutral, sehr gut durchschauern	● Sehr gut, steife Flanken, viel Gefühl	● Sehr gut, steife Flanken, viel Gefühl
Wird	● Etwas	● Keines	● Etwas	● Etwas
Note 1-2	Note 2-3	Note 1	Note 1-2	Note 1-2
Gut, deutlich besser als andere ME 21-Größen	● Exzellent	● Exzellent	● Gut, deutlich besser als andere Dragon-Größen	● Gut, deutlich besser als andere Dragon-Größen
Mehr gut, lenkt gleichmäßig ein und ist sehr gut durchschauern. Sehr homogen	● Gut, lenkt nicht ganz gleichmäßig ein. Vorderreifen auf der Flanke etwas schwerfällig	● Super, vor allem Vorderreifen viel stabiler als normale TX 15/25	● Sehr gut, lenkt gleichmäßig ein und ist sehr gut durchschauern. Sehr homogen	● Sehr gut, lenkt gleichmäßig ein und ist sehr gut durchschauern. Sehr homogen
Mäßig, auch um Schräglage zu halten. Aber noch okay	● Praktisch nicht nötig	● Praktisch nicht nötig	● Nötig, auch um Schräglage zu halten. Aber noch okay	● Nötig, auch um Schräglage zu halten. Aber noch okay
Note 1-2	Note 2	Note 1	Note 1-2	Note 1-2
Mehr bis sehr gut	● Gut bis sehr gut	● Noch gut	● Gut	● Gut
Note 1	● Gut	● Phänomenal	● Gut bis sehr gut	● Gut bis sehr gut
Motorrad liegt sogar ausgesprochen ruhig	Schmiert hinten leicht, wenn ohne Zug am Hinterrad eingelenkt wird. Heck wird beim Bremsen recht früh unruhig	Keine	Keine. Motorrad liegt sogar ausgesprochen ruhig	Keine. Motorrad liegt sogar ausgesprochen ruhig
Note 1	Note 3-4	Note 1	Note 1	Note 1
Gut, fast auf aktuellem Niveau. Aber Vorsicht: Kaum und Naßhaftung	Bei kaltem Wetter sogar für die Rennstrecke ausreichend, für Straße allemal	Einfach gigantisch, aber kalt und bei Käse mit sehr viel Vorsicht zu genießen. Seitlere Mischung erhältlich	Prima, reicht für Normal-Rennstreckenfahrer locker aus. Recht wenig Kalt- und Naßhaftung	Sehr gut, fast auf aktuellem Niveau. Aber Vorsicht: Kaum Kalt- und Naßhaftung
Note 1-2	Note 3	Note 1	Note 2	Note 1-2
Reifen Rennreifen etwas bis zu extrem. Ein guter Kompromiß für den, der beide abdecken will	Klappt in die Kurven wie kaum ein anderer Reifen auf der SC33, dafür nicht ganz so homogen wie BT 56 etwa. Ein prima Straßenreifen ohne Rennstrecken-Ambitionen	Traumnoten in allen Kategorien und ein PS-Tip mit erhabenem Zeigefinger: Dies ist ein rennsportlicher Rennreifen, und so will er auch behandelt werden	Sehr stabile, noch handliche Kombination mit ordentlich Grip. Prima durchschauern, insgesamt praktisch identisch mit Metzeler ME 21	Für einen Rennreifen etwas bis zu extrem. Ein guter Kompromiß für den, der beide Gebiete abdecken will

PS
TIP

PS
TIP

PS
TIP

TUNE-UP

REIFEN

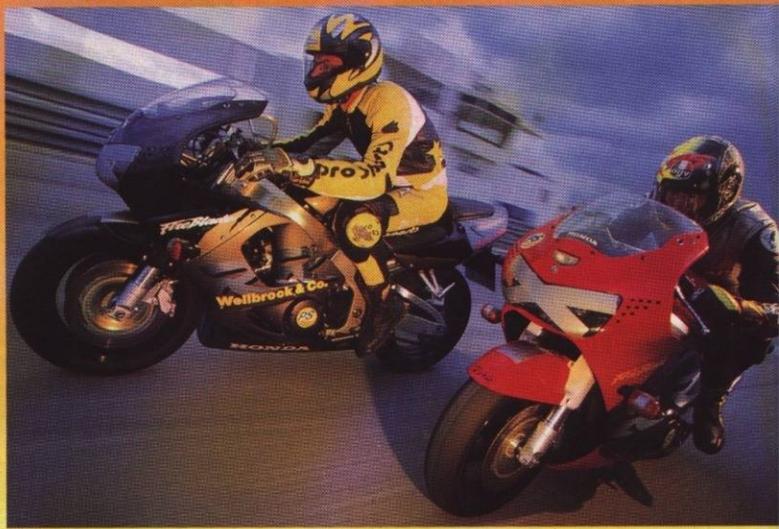
So, daß es (wie bei vielen aktuellen Sportlern) Haftungsprobleme im Übergang vom Schiebebetrieb auf Last gibt, also in dem Moment, wenn in der Kurve wieder Gas angelegt wird. Ob sich das mit anderen Federelementen kurieren läßt, wird im zweiten Teil des Tune-Up geklärt.

Mit fast allen Kombinationen präsentierte sich die CBR 900 RR als Vorbild an Stabilität, Unterschiede zeigten sich vor allem beim Bremsen und Einlenken. Nicht mit jedem Reifen war es ganz leicht, die richtige Linie zu finden, nicht mit jedem lenkte die SC33 völlig gleichmäßig ein, und nicht jeder zeigte klar und deutlich, was auf der Straße passierte. Häufig ließ sich die Maschine zwar überaus spontan aus der Mittellage in Richtung Schräge dirigieren, mußte dann aber mit Kraft in tiefere Lagen weitergeführt werden. Das rührt eindeutig vom fetten Vorderreifen her, trotzdem haben die Hersteller das Fireblade-Vorderrad insgesamt im Griff. Denn letztlich ließ sich mit al-

Fertigungs-toleranzen scheint Honda gut im Griff zu haben, unsere beiden 98er Testmaschinen zeigten ein nahezu identisches Fahrverhalten



TUNE-UP



ANDERE REIFEN- UND FELGENGRÖSSEN



Solange die CBR 900 RR ein 16 Zoll-Vorderrad besitzt, wird die Umrüstung auf ein 17 Zoll-Teil wohl der erste Umbau-Gedanke bleiben. Kein Problem: Honda-Zubehör-Spezialist Thurn (Tel. 093 52/6734) und Honda-Händler Häcker (Tel. 070 44/3 1875) etwa passen das Vorderrad der CBR 600 F mit Distanzhülsen in die 900er ein. Wir pickten uns den Michelin TX 15 und den Pirelli MTR 01 Corsa heraus, um beide Varianten zu vergleichen.

Mit dem 130/70er Michelin lenkte die Honda zwar nicht völlig homogen ein und wirkte etwas kippelig, war aber handlich und recht zielgenau zu bewegen. Auf der Flanke vermittelte der 16-Zöller nicht viel

Die 180er Hinterreifen präsentierten aufgezogen zwischen 176 und 185 mm Breite, die 130er vorne zwischen 123 und 131 mm

Gefühl für die Straße. Der 120/70-17er erschien an den Flanken steifer, war in jeder Schräglage stets sehr gut durchschaubar und lenkte vollkommen neutral ein. Dafür war mehr Kraft notwendig, um den ersten Lenkimpuls einzuleiten, außerdem war die schlechtere Eigendämpfung deutlich spürbar.

Die Pirellis besitzen als 130/70-16er eine sehr spitze Kontur sowie eine extrem steife Flanke und lenkten damit trotz des dicken Querschnitts sehr gleichmäßig und gut kontrollierbar ein. Erwartungsgemäß war der Unterschied zur 120/70er Größe im Fahrverhalten nicht besonders groß, die 17 Zoll-Variante fiel aber auch hier durch weniger Komfort auf.

Mit der passenden Reifenkonstruktion ist die 16 Zoll-Felge also kein Nachteil auf der CBR 900 RR, und für den Normal-Fahrer mit eher mit-

telprächtigen Rennstrecken-Ambitionen macht es mehr Sinn, einen ordentlichen, zur Honda passenden Reifen auszuwählen, als umzurüsten. Obwohl es mittlerweile auch etliche gute Rennreifen passend gibt, kann es bei den neuesten Versionen aber schwierig werden. Wer reifentechnisch auch noch das allerletzte Bißchen aus seiner Fireblade herausholen will, für den ist die Umrüstung immer noch sinnvoll.

Auf die hintere 5,50 Zoll-Felge anstelle des 180er einen 190er Reifen zu schnallen, bringt dagegen keine Vorteile. Alle gängigen 190er wurden auf mindestens 5,75 Zoll breiten Felgen entwickelt. Der Vergleich zwischen 180er und 190er Breite brachte mit den Michelins und den Pirellis das erwartete Ergebnis: Der sich über die für ihn zu schmale Felge aufwölbende 190er verschlechterte das Handling



len Kombinationen (außer den sehr kippeligen und schwammigen Avon AV 39/AV 40 Sport) prima leben, erst in der Nähe des Grenzbereichs trennte sich die Spreu vom Weizen.

Nicht zu übersehen war, daß sich einige Reifen anders benahmen, als man das von ihren Standard-Dimensionen gewöhnt ist. Besonders die gesamte Sport-Palette von Metzeler und Pirelli war auf der CBR 900 RR kaum wiederzuerkennen. Die konstruktiv eng miteinander verwandten, nicht gerade als Handling-

Wunder bekannten Gummis aus München und Italien benahmen sich wie verwandelt. Die SC33 ließ sich mit ihnen nämlich durchaus leicht und vor allem sehr schön gleichmäßig einlenken, sie mußte nur mit etwas Kraft in Schräglage gehalten werden. Einfach toll gelang allen vieren (ME Z1, ME Z1 Racing, MTR 01/02 Dragon, MTR 01/02 Dragon Corsa) der Spagat, gleichzeitig Komfort und ein gutes Gefühl für die Straße zu vermitteln. Auch wenn die schlechten Haftungsreserven bei Nässe besonders der Racing/Corsa-Versionen alles andere als der letzte Stand der Entwicklung sind: Der nicht mehr ganz so hell strahlende Stern von Metzeler/Pirelli kann auf der Fireblade noch einmal ordentlich glänzen. *PI*

spürbar, die anvisierten Linien waren schwerer zu treffen und das Motorrad mußte mit mehr Kraft in Schräglage gehalten werden.

Theoretisch bietet der 190er Hinterreifen – auf einer passenden Felge – zwar etwas mehr Grip, weil er eine

größere Aufstandsfläche in Schräglage bietet. Selbst mit der offenen Leistung der SC33 kommt ein ordentlicher 180er Pneu aber gut zurecht, die Investition in eine breitere Zubehör-Felge ist in den allermeisten Fällen rausgeworfenes Geld. *PI*

Erst mit einem 17 Zoll-Vorderrad lassen sich alle aktuellen Rennreifen aufziehen. 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



ALLE REIFENFREIGABEN

Aktuelle ABE!

Bridgestone	BT 56 F	130 / 70 - 16
	BT 56 R Radial G	180 / 55 - 17
Michelin	TX 15	130 / 70 - 16
	TX 25	180 / 55 - 17

Honda-Freigabeliste!

Avon	AV 27	130 / 70 - 16
	ST 23	180 / 55 - 17
	AV 27	130 / 70 - 16
	AV 36	180 / 55 - 17
	AV-RZF	130 / 70 - 16
	AV-RZR	180 / 55 - 17
Bridgestone	BT 50 F Radial G	130 / 70 - 16
	BT 50 R Radial G	180 / 55 - 17
	BT 50 F SS-Type 3	130 / 70 - 16
	BT 52 R SS-Type 4	180 / 55 - 17
	BT 56 F	130 / 70 - 16
	BT 56 R	180 / 55 - 17
Dunlop	Sportmax D 202 F	130 / 70 - 16
	Sportmax D 202	180 / 55 - 17
	Sportmax II D 204 F	130 / 70 - 16
	Sportmax II D 204	180 / 55 - 17
	Sportmax II D 204 F	130 / 70 - 16
	Sportmax Touring D 205	180 / 55 - 17
	Sportmax D 207 F	130 / 70 - 16
	Sportmax D 207	180 / 55 - 17
Metzeler	ME Z1 Front	130 / 70 - 16
	ME Z2	180 / 55 - 17
	ME Z1 Front	130 / 70 - 16
	ME Z1	180 / 55 - 17
	Macadam 90 X	130 / 70 - 16
Michelin	Macadam 90 X	180 / 55 - 17
	A 89 X	130 / 70 - 16
	M 89 X	180 / 55 - 17
	Hi-Sport TX 11	130 / 70 - 16
	Hi-Sport TX 23	180 / 55 - 17
	Hi-Sport TX 25	130 / 70 - 16
Pirelli	MTR 01 Dragon	130 / 70 - 16
	MTR 02 Dragon	180 / 55 - 17

AlphaTechnik-Gutachten!

Avon	Azaro AV 39	130 / 70 - 16
	Azaro AV 40	180 / 55 - 17
	Azaro AV 40	190 / 50 - 17
Bridgestone*	BT 50 F Radial G	130 / 70 - 16
	BT 50 R Radial G	180 / 55 - 17
	BT 50 R	190 / 50 - 17
	BT 56 F	130 / 70 - 16
	BT 56 R	180 / 55 - 17
	BT 56 R	190 / 50 - 17
Dunlop*	Sportmax II D 204 F	130 / 70 - 16
	Sportmax II D 204	180 / 55 - 17
	Sportmax II D 204	190 / 50 - 17
	Sportmax D 207 F	130 / 70 - 16
	Sportmax D 207	180 / 55 - 17
	Sportmax D 207	190 / 50 - 17
Metzeler*	ME Z1 Front	130 / 70 - 16
	ME Z2	180 / 55 - 17
	ME Z1 Front	130 / 70 - 16
	ME Z1	180 / 55 - 17
	ME Z1	190 / 50 - 17
Michelin*	Macadam 90 X	130 / 70 - 16
	Macadam 90 X	180 / 55 - 17
	Hi-Sport TX 15	130 / 70 - 16
	Hi-Sport TX 25	180 / 55 - 17
	Hi-Sport TX 25	190 / 50 - 17
Pirelli*	MTR 03	130 / 70 - 16
	MTR 04	180 / 55 - 17
	MTR 01 Dragon	130 / 70 - 16
	MTR 02 Dragon	180 / 55 - 17
	MTR 02 Dragon	190 / 50 - 17

* Fette Schrift: Getestete Kombinationen Normale Schrift: Nicht getestete Kombinationen
Kursive Schrift: Erstausrüstung

* Bridgestone: auch SS, E, G, J
Metzeler: auch Racing
Pirelli: auch Corsa

Dunlop: auch G, J oder GP
Michelin: auch Race (vorn) bzw. Race3

Hohe Sitzposition, hohe Fußrasten – das heute übliche Sitzplatz-Arrangement eines Supersportlers findet sich auch an der CBR 900 RR wieder. Auf diese Weise können sich selbst Langbeinige recht bequem ausstrecken, und wenn die Rasten auf dem Boden streifen, geht's auch schon ganz schön schräg her. Daß die erste Warnung vor zuviel Seitenlage auch nach Entfernen der „Angstknubbel“ noch von den Rasten kommt, ist an der SC33 nicht dumm – als nächstes setzt nämlich der Lichtmaschinendeckel auf, und das kann auch mit totalem Gripverlust am Vorderrad enden.

Aus einer geänderten Sitzposition ziehen vor allem kleine Piloten Vorteil, die sich auf der serienmäßigen CBR 900 RR nicht genug nach hinten abstützen können. Mit der Beinhaltung, die die Teile von ABM und Rairotec beziehungsweise Lucas (baugleich) aufzwingen, kommen 1,90 Meter-Friesen dagegen kaum noch klar. Schwierig wird's für Große auch mit den Sets von LSL und Robby-Moto – besonders auf der Rennstrecke, wo das Knie im Hang-off noch viel weiter zusammengefallen werden muß. Für sie kommen da eher die Teile von Hey-Tec und Harris in Frage.

Die Harris-Anlage nimmt dabei eine Sonderstellung ein. Sie besitzt sehr kurze, fest montierte Stummel anstelle von breiten Rasten (siehe Bild). Was im Straßenverkehr etwas gewöhnungsbedürftig ist, bringt auf der Rennstrecke klare Vorteile: Man stützt sich nicht auf der Fläche der Raste ab, sondern auf dem Ende der Stummel. So muß das Fußgelenk selbst im Hang-off nicht verdreht werden – vor allem für Langbeinige eine Wohltat. Dazu kann die Position der Rasten über Bohrungen variiert werden – wie bei der Professional-Anlage von Rairotec/Lucas.

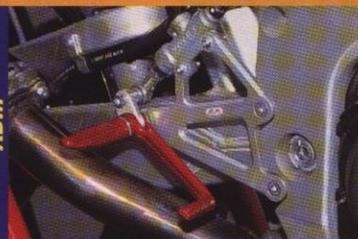
Schräglagenfreiheit ist nicht nur eine Frage der Rastenposition, sondern auch ihrer Länge. Daß die Harris-Stummel nur im schlimmsten aller



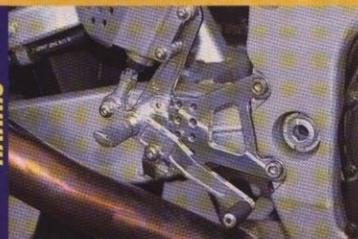
SERIE



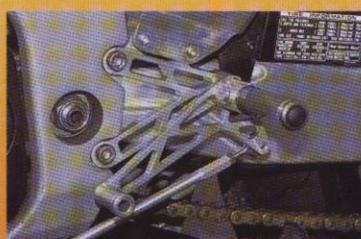
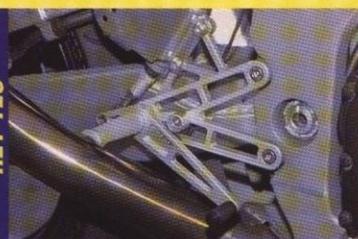
ABM



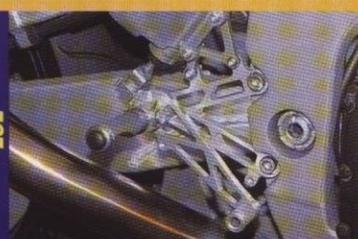
HARRIS



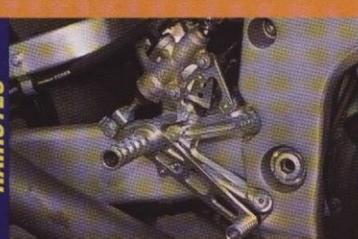
HEY-TEC



LSL

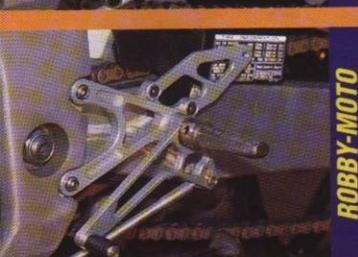


RAIROTEC

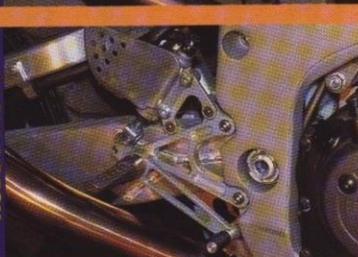




RAIROTEC RACING



ROBBY-MOTO



Da hilft nur Nachbohren: Serienmäßiger Bremszylinder und Aufnahme der Rairotec/Lucas-Standard-Anlage fluchten nicht (links)

Fälle Bodenkontakt kriegen werden, ist augenfällig. Aber auch die bequeme Anlage von Hey-Tec dreht dem Asphalt durch etwas kürzere Rasten eine lange Nase und überläßt den enorm hochgesetzten Teilen von ABM und Rairotec/Lucas hier keinen Vorteil. Umgekehrt bietet die um satte 25 Millimeter hochgelegte Anlage

von LSL nicht mehr Bodenfreiheit als die Serienteile, da die klappbaren Rasten hier länger ausfallen. Wem's nicht reicht, der kann alternativ starr montierte, dann etwas kürzere Rasten ordern.

Sehr erfreulich schlugen sich die Zubehöriteile in Sachen Verarbeitung und Anbau. Alle Sets präsentierten sich

vollständig und fein verarbeitet, die Spitze markierte hier einmal mehr die wunderschöne, nadelgelagerte Anlage von Hey-Tec. Über die versteckten Änderungen, die Honda in die '98er SC33 einfließen ließ, stolperten nur Rairotec/Lucas: In die Aufnahmen der serienmäßigen Bremszylinder sind seither nämlich Gewinde ein-

gefräst, in die Rairotec/Lucas-Aufnahmen ebenfalls, so daß sich beides nicht kombinieren läßt. Da der Abstand der Löcher bei der CNC-gefrästen Rairotec/Lucas-Anlage auch nicht paßte, bleibt nur übrig, hier nachzuarbeiten oder auf den schönen, aber auch teuren Bremszylinder von Rairotec zurückzugreifen. **PI**

FUSSRASTEN-ANLAGEN

Hersteller	Serie	ABM	Harris	Hey-Tec	LSL	Rairotec	Rairotec	Robby-Moto
Lieferumfang	Anlage mit klappbaren Fußrasten, Schalt- und Bremshebel starr, Fersenplatten links und rechts	Anlage (TÜV), Fußrasten, Schalt- sowie Bremshebel starr, Gestänge, anderer Bremslichtschalter + Kabel. Keine Fersenplatten	Anlage (TÜV), über Locher einstellbar, Fußrasten, Schalt- und Bremshebel starr, zwei verschieden lange Schaltgestänge. Fersenplatten werden von der Serie übernommen	Anlage (TÜV), nadelgelagert, Fußrasten, Schalt- sowie Bremshebel starr, Gestänge, Fersenplatten werden von der Serie übernommen. Zwei Hebelanlagen, Anschluss für Schaltautomat lieferbar	Anlage (TÜV) mit klappbaren Fußrasten, Schalt- und Bremshebel starr, Gestänge, Fersenplatten werden von der Serie übernommen	Anlage Standard (TÜV), Fußrasten, Schalt- sowie Bremshebel starr, Gestänge, Fußplatte Carbon links	Anlage Professional (Racing, TÜV in Vorbereitung, mit Bremlichtschalter-Aufnahme und Aufnahme der Fußrasten, klappbarem Schalt- und Bremshebel, Gestänge, bei Rairotec teilweise mit Bremszylinder, Fußplatte Carbon links	Anlage (italienische Racing-Version, deutsche Variante mit Bremlichtschalter-Aufnahme und Aufnahme der Fußrasten, klappbarem Schalt- sowie Bremshebel starr, Gestänge, Fußplatte links
Gewicht*	1090 Gramm	1260 Gramm	1100 Gramm	810 Gramm	930 Gramm	770 Gramm	960 / 1000 Gramm [®]	900 Gramm
Preis	600,90 Mark	451,72 Mark	795,- Mark	745,- Mark [®]	599,- Mark [®]	549 Mark [®]	993,50 Mark [®]	769 Mark
Veränderung gegenüber Serie	-	Zurück: ca. 85 mm Hoch: ca. 30 mm	Zurück: 0-30 mm [®] Hoch: 0-25 mm [®]	Zurück: ca. 35 mm Hoch: ca. 10 mm	Zurück: ca. 20 mm Hoch: ca. 25 mm	Zurück: ca. 20 mm Hoch: ca. 50 mm	Zurück: 20-40 mm [®] Hoch: 45-55 mm [®]	Zurück: ca. 10 mm Hoch: ca. 25 mm
Sitzposition	Kniewinkel auch für große Fahrer noch bequem. Rasten setzen vor Ständer und Auspuff auf - wenn man das in Kauf nimmt, reicht Schräglagenfreiheit auch für Rennstrecke aus	Extrem zurück und hoch gesetzt. Für kleine und mittlere Staturen gut. „Lange Kerls“ tun sich schwer. Druck auf die Rasten ausüben. Füße verheddern sich an Schwinge sowie Soziusacken-Auslegern	In extremster Montage recht weit zurück und hoch, trotzdem bequem als ähnlich positionierte Teile, weil sehr kurze Rasten, auf denen die Füße angewinkelt werden können. Setzen nie auf	Deutlich zurück und etwas hoch gesetzt, trotzdem fast genauso bequem wie das Original. Die Rasten sind etwas kürzer und bieten vor allem deswegen deutlich mehr Schräglagenfreiheit	Moderat zurück, aber offensichtlich hoch gesetzt - für Großgewachsene anstrengende Position. Trotzdem setzen die Rasten genauso schnell auf wie das Original, weil die LSL-Rasten breiter sind	Etwas zurück und enorm hochgesetzt. Große Fahrer müssen sich schon sehr quälen mit ihnen knien. Dafür setzt nichts auf	Selbst die „mildeste“ Einstellung legt die Position noch sehr hoch und etwas nach hinten. Großgewachsene kommen damit nicht gut klar	Moderat zurück, aber offensichtlich hoch gesetzt - für Großgewachsene etwas anstrengende Position. Nichts setzt auf
Verarbeitung/Anbau	Nicht übermäßig schwere, übersichtliche Größereinteile	Sehr solide und aufwendig gefertigt. Leichte Montage	Als einzige mit verchromter Optik. Kit komplett und leicht anzubauen	Perfekt verarbeitet. Nicht anzubauen. Schön: Über Distanzstücke fluchtet die Anlage als einziges genau mit dem Rahmen	Schön gefertigt und prima verarbeitet. Problemloser Anbau	Ausgezeichnet verarbeitet (Rairotec mit großer gefühlten Rasten). Anbau an '98er nicht möglich, weil Bremszylinder und Aufnahme beide Gewinde haben, außerdem fluchten die Löcher nicht. An '97er Montage erst nach Aufweiten eines der Löcher am Bremszylinder möglich	Ausgezeichnet verarbeitet. Anbau problemlos, serienmäßiger Bremsenschlauch kann für Rairotec-Bremszylinder nicht verwendet werden	Sehr schön gefertigt, einfach anzubauen. Ungewöhnliche, aber durchaus präzisere Detaillösungen. Die Kolbenstange des Bremszylinders wird z.B. einfach eingehängt statt angeschraubt
Fazit	Kleine Fahrer wünschen sich möglicherweise höher sitzende Rasten. Ansonsten macht ein Wechsel erst Sinn, wenn sie andauernd am Boden schleifen	Sehr solide Anlage, die Sitzposition fällt aber zu extrem aus. Dafür setzt garantiert nichts auf	Super Lösung für die Rennstrecke. Auf der Straße sind die kurzen Rasten etwas gewöhnungsbedürftig. Läßt sich als einzige Anlage auch in Original-Position montieren	Die durchdachte, beste, bequemste und optisch am besten mit dem Motorrad harmonisierende Lösung. Schade nur, daß die Original-Fersenplatten weiterverwendet werden sollen	Kein Gewinn an Schräglagenfreiheit bei - für Großgewachsene - deutlich unbekümmerter Sitzposition	Prima für Zwerge	Prima für Zwerge, in Ordnung für Mittelgröße	Der Tip für nicht allzu Langbeinige, die nur auf der Rennstrecke fahren, oder aber auf die ggÜV-Version warten wollen
Anbieter	Honda-Händler	ABM, 72006 Breisach, Tel. 07667/94460	Team Melisse, 49179 Osterappeln, Tel. 05471/2658	Hey-Tec, 10779 Berlin, Tel. 030/21478034	LSL, 47809 Krefeld, Tel. 02151/555915	Lucas oder Rairotec [®]	Lucas oder Rairotec [®]	Alpha Technik, 83071 Stephanskirchen, Tel. 08036/300720



* mit Schalt- und Bremshebel sowie dazugehörigen Gestängen, ohne Schrauben. [®] (einstabiler) Lieferumfang mit größtmöglicher Rück- und Hochverlagerung. [®] mit Bremlicht-Mikroschalter 795,- Mark. [®] mit starren Rasten 549,- Mark. [®] Rairotec-Bremszylinder 379,- Mark (paßt an Professional-Anlage, Adapter für Standard-Anlage 98,- Mark). [®] Lucas, 96019 Newfield, Tel. 02631/912243 oder Rairotec, 47809 Krefeld, Tel. 02151/542250



Galten die ersten Fireblades noch als ungestüm, so gibt sich die SC33 fahrwerkstechnisch lammfromm. Besonders beim sehr stabilen '98er Modell ist Lenkerschlagen kein Thema, was mit an den hohen Anforderungen liegt, die Honda an mögliche Reifenfreigaben stellt (Seite 102). Doch selbst wenn leistungsfähigere und empfindlichere Gummis aufgezogen werden, als Honda sich das vorstellt, bleibt die Lenkung weitgehend ruhig – vorausgesetzt, es ist nicht der Fahrer selbst, der Kickback provoziert, weil er beim Beschleunigen nach hinten rutscht und den Lenker verreißt. Andere Sitzbänke und Polster, die die Sitzfläche nach hinten abgrenzen, bieten für



Egal, ob langgezogene, schnell gefahrene Kurven oder brutale Herausbeschleunigung: Solange die SC33 nicht provoziert wird, hält sie Ruhe in der Lenkung

Lenkungsdämpfer

Hersteller	Harris	Hyperpro	LSL	Öhlins	White Power
Lieferumfang	Lenkungsdämpfer (einstellbar), Anbausatz quer vor dem Lenkkopf, Verkleidungshalter	Lenkungsdämpfer, (einstellbar), Anbausatz quer hinter dem Lenkkopf	Lenkungsdämpfer, (einstellbar), Anbausatz quer vor dem Lenkkopf	Lenkungsdämpfer (einstellbar), Anbausatz quer vor dem Lenkkopf	Lenkungsdämpfer (einstellbar), Anbausatz quer vor dem Lenkkopf
Preis	890,- Mark	799,- Mark	379,- Mark	768,- Mark	keine Angabe
Einstellungs-Empfehlung	6 von 16 Klicks auf	–	–	7 von 19 Klicks auf	3 von 12 Klicks auf
Ansprechverhalten	Tadellos, auch in sehr niedrigen Geschwindigkeiten	–	–	Tadellos, auch in sehr niedrigen Geschwindigkeiten	Minimal zäh, bei niedrigen Geschwindigkeiten ist ganz leichter Widerstand in der Lenkung zu spüren
Dämpfung	Sehr gut, dazu gut dosierbar	–	–	Sehr gut, dazu sehr fein justierbar	Sehr gut, auch ganz geschlossen ist Lenken möglich
Verarbeitung/Anbau	Alles paßt tadellos und läßt sich leicht anbauen	Aufnahme paßt weder an '98er noch an '97er (Lochabstand zur Tankaufnahme vorn zu gering)	Aufnahme paßt weder an '98er noch an '97er (Lochabstand zum Verkleidungshalter stimmt nicht)	Aufnahme paßt nur an '97er (38 Lochabstand zum Verkleidungshalter zu groß)	Alles paßt und ist leicht anzubauen, in Geradeausstellung kann die ausgestreckte Kupplungs- hand am Dämpferkolben streifen
Fazit	Eine dicke Empfehlung auch für den Motorrad-Alltag. Angesichts des Lieferumfangs ist sogar der hohe Preis in Ordnung	Kein Test möglich, weil Aufnahme nicht paßt	Kein Test möglich, weil Aufnahme nicht paßt	Geniales Teil zu gerechtfertigtem Preis. Schade, daß die Aufnahme nicht wie versprochen an die '98er Maschine paßt	Sehr ordentliches Set mir „idiotischerem“ Einstellbereich
Anbieter	Team Metisse, 49179 Ostercappeln, Tel. 05471/2658	Wilbers Products, 48527 Nordhorn, Tel. 05921/8057	LSL, 47809 Krefeld, Tel. 02151/555915	Zupin Moto-Sport, 83301 Traunruof, Tel. 08669/85780	Baehr, 66957 Vinningen, Tel. 06335/5004



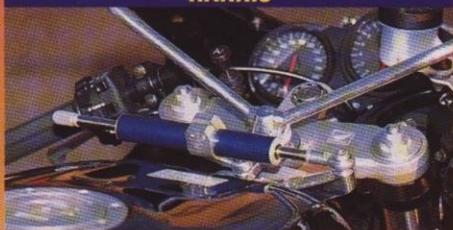
Das Anbauteil für den Öhlins hat für die '98er Maschine zu wenig Lochabstand (Bild), an der '97er geht's

solche Problemfälle Haungs (Tel. 072 64/66 06) und Thurn (Tel. 09352/67 34) an.

Erst wenn auf der Rennstrecke mit viel Einsatz gefahren wird, macht ein Lenkungsdämpfer an der SC33 Sinn. Und das ist gut so, denn mit unseren fünf Testkandidaten erlebten wir ein Fiasko wie nur selten zuvor. Nur der Harris-Dämpfer sowie das White Power-Paket ließen sich problemlos anbauen, wobei die Dämpferstange des WP recht nah am Kupplungshebel verläuft. Das Öhlins-Set paßte immerhin an das '97er Modell, die Teile von Hyperpro und LSL ließen sich an keinem SC33-Baujahr montieren. *PI*



HARRIS



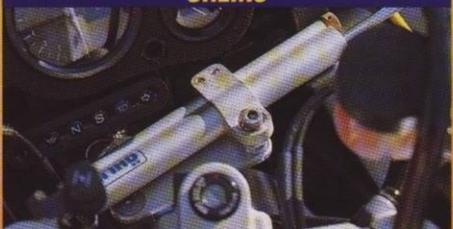
HYPERPRO



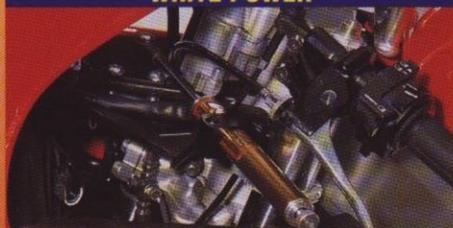
LSL



ÖHLINS



WHITE POWER



Größte
Gespann-
Verkaufsausstellung
Europas!

Die Motorradausstellung
im "Wilden Süden"

**Faszination
Motorrad**

Motorräder
Gespanne, Trikes
Quads, Bekleidung
Roller, Tuning
und Zubehör

Besucher-
Gewinnspiel
1. Preis: 1 Motorrad!

5.-7. Febr. 99
Messe Sinsheim

Veranstalter:



P.E. Schall GmbH
Messeunternehmen
Gustav-Werner-Str. 6

72636 Frickenhausen

Tel. 0 70 25-92 06-0

Fax 0 70 25 - 92 06-620

E-Mail: faszmotorrad@schall-messen.de

Internet: <http://www.schall-messen.de>

mopped



FAMA



Öffnungszeiten: täglich 9 - 18 Uhr