

PS Ausgabe 08/1999 Power-Brenner

VERGLEICHSTEST

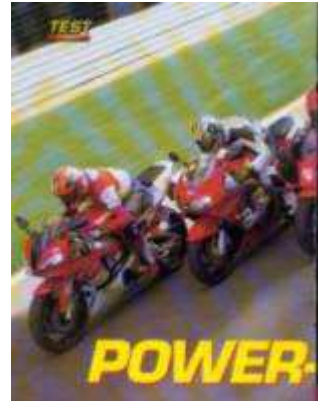
Drei getunte Honda CBR 900 RR gegen Kawasaki ZX-9R und Yamaha YZF-R1

(Vorwort von uns: Im Rahmen dieses Vergleichstests orderte PS bei uns für die CBR 900 einen FACTORY-Vergaserkit AIR BOX PLUS KIT und einen +2° Zündrotor von FACTORY.

Die Teile wurden dann von Redaktionsmitgliedern verbaut und abgestimmt!)

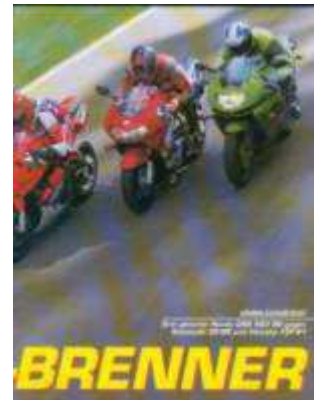
„Eine kürzere Übersetzung stand bei uns von der PS-Werkstatt ganz oben auf der Liste der Maßnahmen für das „Low-Budget-Tuning“. Wir entschieden uns ebenfalls für ein 44er Kettenblatt. Gut, dadurch erlischt die ABE. Aber in diesem Test geht es ja in erster Linie darum zu zeigen, was in der CBR steckt. Der Bremse spendierten wir ein Paar Lucas-SV-Beläge (ca. 116 Mark, Lucas, Tel. 02631/912243), die beim Tune-Up in Heft 3/99 einen PS-Tip ergattert hatten.

Als nächstes sollte es dem hässlichen Leistungsloch bei 5000/min an den Kragen gehen. Ach ja, und ein paar PS mehr bei höheren Lagen wären natürlich auch nicht schlecht.



Dazu orderten wir einen Zündrotor für zwei Grad mehr Vorzündung (132 Mark), einen Factory-Vergaser-Kit (398 Mark, beides Kainzinger, Telefon 06206/963298) und eine Vier-in-eins-Anlage von Akrapovic mit ABE-Dämpfer (2208 Mark, Jam Parts, Telefon 07150/970565). Und dann ging es erst einmal einige Stunden ans Schrauben.

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



So ging es erstmals auf den Prüfstand. Das Ergebnis: Die umschöne Senke im mittleren Drehzahlbereich war weg. Dafür tat sich zwischen 8000 und 10000/min ein neues Loch auf. Immerhin hatte der Motor etwa zwei PS gewonnen. Was tun? Kurzer Anruf bei Herbert Kainzinger: Alles klar, die Bedüsung ist zu fett. Also Leerlauf- und Hauptdüsen getauscht und nochmal auf den Prüfstand. Diesmal sieht die Sache schon deutlich besser aus. Nur ein leichter Knick bei 8000/min war immer noch da. Die Düsennnadeln in Richtung mager zu hängen brachte die Leistungskurve noch mal ein kleines Stück näher an die Serienkurve heran. Mit einem größeren Düsensortiment, Lambda-Meßgerät und etwas mehr Erfahrung ließe sich die Kurve noch weiter perfektionieren. Aber auch so ist das Ergebnis nicht schlecht. Rund zehn PS mehr bei 5500/min, drei PS mehr Spitzenleistung und die deutlich flacher abfallende Kurve können sich sehen lassen.

Damit wirkt die CBR wesentlich agiler und spritziger. Im Durchzug von 50 auf 150 km/h nimmt sie der serien-Blade sogar fast zwei Sekunden ab. Und weil die kleine Delle bei 8000/min nur von sensiblen Zeitgenossen zu spüren war, ging es so zum Showdown nach Hockenheim.“

„Für eine kleine Überraschung sorgt die Fireblade aus der PS-Werkstatt. Markus (Barth -Ergänzung von uns!) treibt die Honda in 1.11,8 Minuten um den Kurs. Das bedeutet gerade einmal zwei Zehntel Rückstand auf die R1. `Na ja, das passt einfach`, kommentiert er lakonisch.“

Fazit von PS:

„Das Ergebnis spricht für sich. Schon mit einfachen Mitteln kann man der Honda Beine machen. Die Wellbrock-CBR zeigt, daß die Fireblade mit einem kräftigeren Motor noch immer ein ernstzunehmender Gegner wäre. Die Yamaha verliert beim Bremsen Punkte und teilt mit der starken Kawasaki Platz eins.

Die perfekt verarbeitete m design-Honda muß vor allem durch die Einarmschwinge Einbußen hinnehmen. Dafür gebührt ihr der Preis für das schönste Motorrad.“

