

Die hubraumstarken Kawasaki-Sportler litten eigentlich nie unter mangelnder Potenz. Bereits die legendäre GPZ 900 R hatte mächtig Feuer, aber trotzdem durfte es von Jahr zu Jahr immer etwas mehr Druck sein. Aus der 900er wurde die GPZ 1000 RX mit 125 PS gestrickt, Nachfolgerin war die erste Kawa mit Leichtmetallrahmen, die ZX-10 mit üppigen 139 PS in der offenen Version. 1990 setzten die Japaner noch eins drauf und brachten die ZZ-R 1100, die mit echten 274 km/h durch die Lichtschranke raste und offen echte 148 PS leistete.

Offiziell gab's die ZZ-R natürlich vom Importeur mit maximal 100 PS. Wer nun allerdings ein überzüchtetes Sensibelchen erwartete, wurde enttäuscht. Die ZZ-R ist ein Musterbeispiel für einen kultivierten Sporttourer, der die Leistung lässig und nahezu vibrationsfrei aus dem Ärmel schüttelt und mit seinem bulligen Durchzug auch untertouriges Fahren erlaubt. Dank der glattgelutschten Vollverkleidung und der zumindest für den Fahrer sehr entspannten Sitzposition sind stundenlange Autobahnetappen mit 200 km/h und mehr kein Problem.

Kawasaki ZZ-R 1100

Gebraucht-Steckbrief

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, 100 PS (74 kW) bei 9000/min, 88 Nm bei 4800/min, Vergaser, kontaktlose Zündung, Sechsganggetriebe, Kettenantrieb
Fahrwerk: Leichtmetall-Brückenrahmen, vorn Telegabel, hinten Zentralfederbein, vorn Doppelscheibenbremse, hinten Einscheibenbremse, Reifengröße vorn 120/70 VR 17, hinten 170/60 VR 17
Gewicht: 264 kg mit 20 Litern Normal vollgetankt
0-100 km/h: 3,7 s
Höchstgeschwindigkeit: 244 km/h
Verbrauch: 7,0 Liter/100 km

Bauzeit: 1990 bis heute
Bestand: zirka 9600 Stück
Preise: Geringe Nachfrage, daher niedriges Preisniveau. Das erste Baujahr gibt's unter 6500 Mark, das 1993er-Modell ab 8500 Mark
Wichtige technische Änderungen: 1993: Neue Verkleidung, neuer Rahmen, kürzere Federwege, neue Bremsen, Gasdruckfederbein, breiterer Hinterradreifen (180/55 ZR 17), 24-Liter-Tank
Empfehlenswertes Zubehör: Givikoffersystem, White Power-Gabelfedern und -Federbein
Reifen-Tipp: Bridgestone BT 50, Metzeler ME 33/ME 55 A (ab '93 ME Z1)



Sitzposition: Der Fahrer sitzt leicht vornübergebeugt – sportlich, aber trotzdem sehr bequem. ZZ-R-Piloten sollten mindestens 1,75 Meter messen, um den 264 Kilo-Dampfer auch an der Ampel locker unter Kontrolle zu haben. Ein Sozium wird nicht glücklich – Bank zu hart und zu kurz, Rasten zu hoch, Federbein mit zu weicher Feder

Gebrauchtberatung Kawasaki ZZ-R 1100 und Honda CBR 1000 F

Drosselung: Über Gasschieber; offen 148 PS, in Deutschland 100 PS und 98 PS. Bei alpha Technik (Telefon 080 36/30 07 20) gibt's für alles Gutachten, sogar für 34 PS

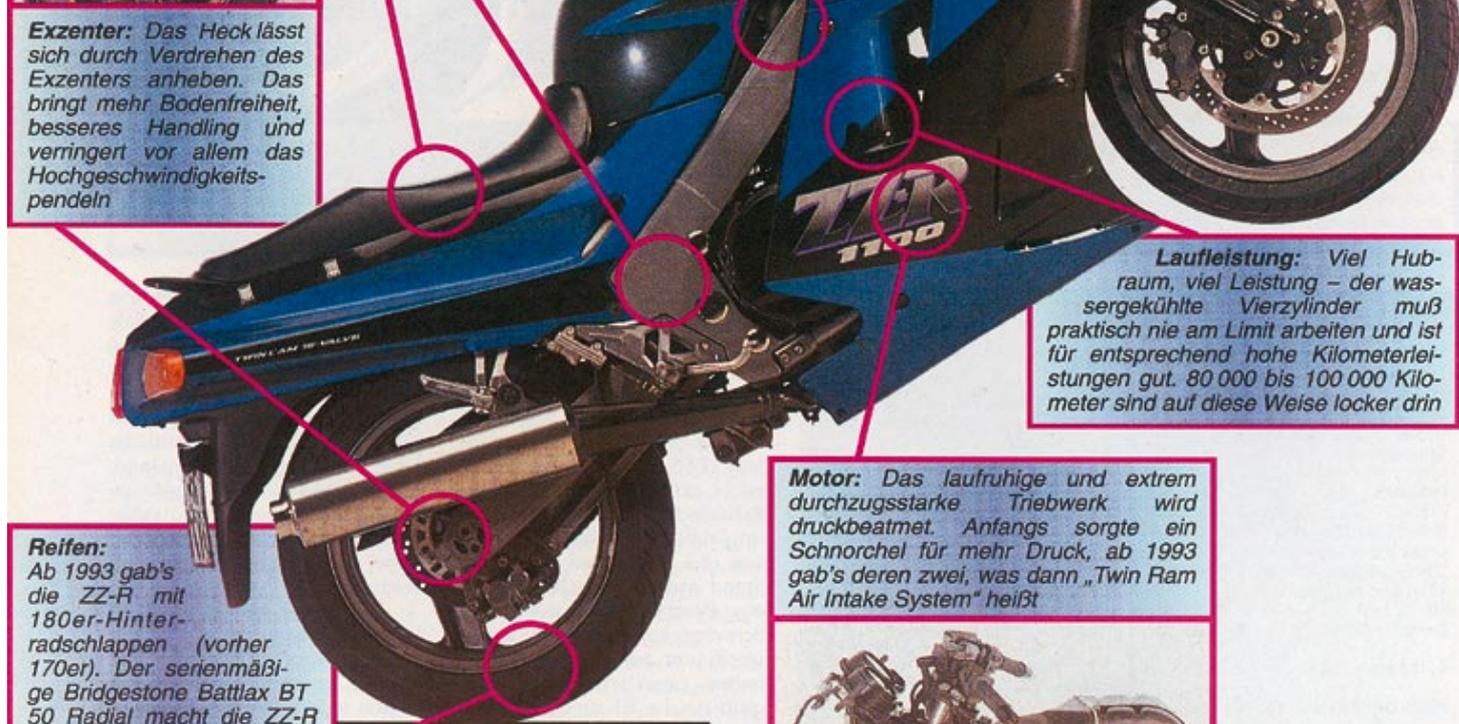
Federelemente: Das zu weiche Federbein schlägt öfters durch, die Gabel geht beim harten Bremsen auf Block – White Power-Teile helfen

Exzenter: Das Heck lässt sich durch Verdrehen des Exzenters anheben. Das bringt mehr Bodenfreiheit, besseres Handling und verringert vor allem das Hochgeschwindigkeitspendeln

Laufleistung: Viel Hubraum, viel Leistung – der wassergekühlte Vierzylinder muß praktisch nie am Limit arbeiten und ist für entsprechend hohe Kilometerleistungen gut. 80 000 bis 100 000 Kilometer sind auf diese Weise locker drin

Reifen: Ab 1993 gab's die ZZ-R mit 180er-Hinterradschlappen (vorher 170er). Der serienmäßige Bridgestone Battlax BT 50 Radial macht die ZZ-R am handlichsten, der Metzeler ME Z1 ist äußerst haftfreudig

Motor: Das lauhige und extrem durchzugsstarke Triebwerk wird druckbeatmet. Anfangs sorgte ein Schnorchel für mehr Druck, ab 1993 gab's deren zwei, was dann „Twin Ram Air Intake System“ heißt



Das Ding sieht aus wie ein Stück Seife auf Rädern." Die Kritik an der Honda CBR 1000 F fiel anlässlich ihrer Präsentation 1987 nicht sehr schmeichelhaft aus. Was heute völlig normal ist – die Verschaltung von Motor und Rahmen – war vor acht Jahren noch ziemlich ungewöhnlich. Zu allem Überfluss wirkte die Kunststoffhaut der bis 1989 gebauten SC 21 auch noch reichlich pummelig. Wer aber erst einmal auf der anfangs als Supersportler angepriesenen Maschine Platz genommen hatte, wollte so schnell nicht wieder absteigen. Es passte,

einfach alles auf Anhieb: bequeme Sitzposition, ein druckvoller und seidenweicher Motor, hervorragende Fahrleistungen und sehr gut zu dosierende Bremsen. Das Fahrwerk war bereits im serienmäßigen Zustand nahezu perfekt abgestimmt. Die Sache mit dem Aussehen bekam Honda 1989 in den Griff. Die Verkleidung der SC 24 wirkte weitaus gefälliger. Mit den breiteren Reifen wurde die CBR zwar etwas unhandlicher, aber in Sachen Leistung, Zuverlässigkeit und Fahrkomfort blieb alles beim alten, nämlich verdammt gut.

Honda CBR 1000 F

Gebraucht-Steckbrief

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, 100 PS (74 kW) bei 9000/min, 88 Nm bei 6000/min, Vergaser, kontaktlose Zündung, Sechsganggetriebe, Kettenantrieb
Fahrwerk: Brückenrahmen aus Stahlprofilen, vorn Telegabel, hinten Zentralfederbein, vorn Doppelscheibenbremse, hinten Einscheibenbremse, Reifengröße vorn 120/70 VR 17, hinten 170/60 VR 17
Gewicht: 254 kg mit 21 Litern Normal vollgetankt
0-100 km/h: 3,9 s
Höchstgeschwindigkeit: 235 km/h
Verbrauch: 7,8 Liter/100 km

Bauzeit: 1987 bis 1999
Bestand: zirka 10500 Stück
Preise: Die SC 21 liegt zwischen 3500 und 5000 Mark. Das 1989er-Modell (SC 24) ist ab 5000 Mark zu bekommen, das 1993er-Modell mit Dual CBS für rund 8000 Mark
Wichtige technische Änderungen: 1989: Neue Verkleidung, höhere Scheibe, breitere Reifen, verdeckte Sturzbügel, 1993: Verbund-Bremse Dual CBS
Empfehlenswertes Zubehör: Krauser K 2-Koffersystem
Reifen-Tipp: Metzeler ME 33/ME 99 A2 oder ME 55 A (SC 21), Metzeler ME Z1/Z2 (SC 24)

Flott in Schale

Drosselung: Über Ansaugstutzen; offen 129 PS (SC 21) und 133 PS (SC 24), wahlweise auch 34 PS. Infos bei alpha Technik (Telefon 08036/300720)



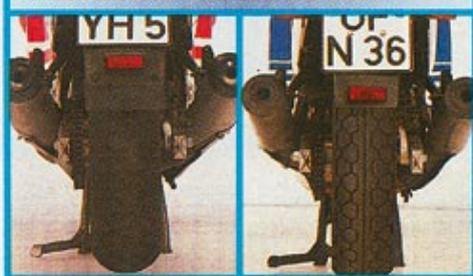
Sitzposition: Auch für zwei Personen sehr bequem, aber ab 180 km/h sitzen Fahrer und Sozius voll im Wind

Laufleistung: Der Kurzhuber ist nicht kaputtzukriegen. Wer den Vierzylinder mit weniger als 100 000 Kilometern schlachtet, muss schon sehr böswillig handeln

Bremsen: Seit 1993 hat die CBR das „Dual Combined Brake-System“ – ein Integralsystem, bei dem Vorder- und Hinterrad immer zusammen abgebremst werden

Steuerkettenspanner: Einige CBR 1000 nerven durch Steuerkettenrasseln. Ein geänderter Steuerkettenspanner sorgte ab Fahrgestellnummer SC 21-2100001 für Ruhe und lässt sich nachrüsten (Material ca. 120 Mark)

Reifen: Der 140er der SC 21 war mit offener Leistung beim Herausbeschleunigen überfordert, der 170er der SC 24 machte die CBR dafür etwas unhandlicher



Motor: Der CBR-Motor mag Drehzahlen, am liebsten 8000/min und mehr, und läuft dabei seidenweich

