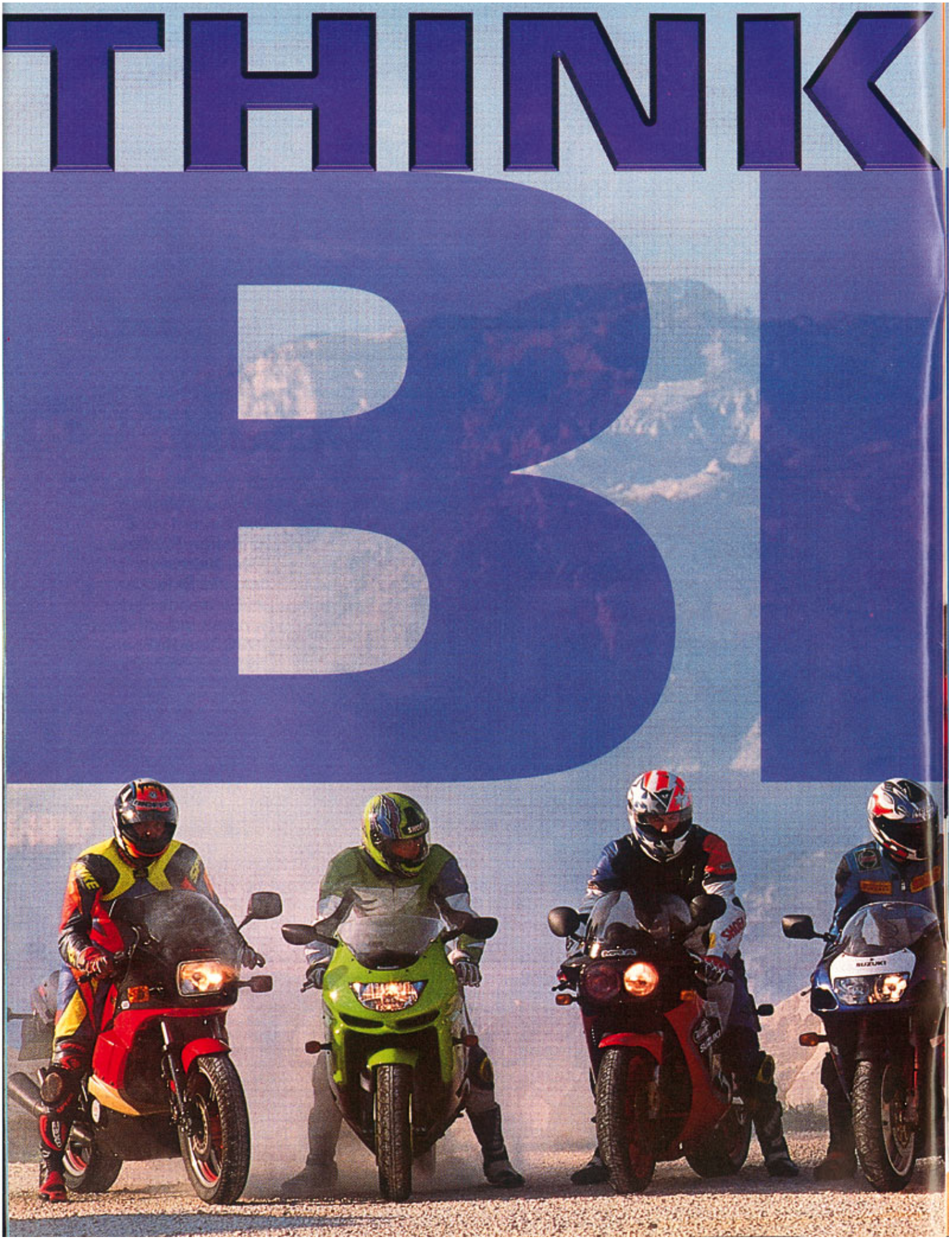
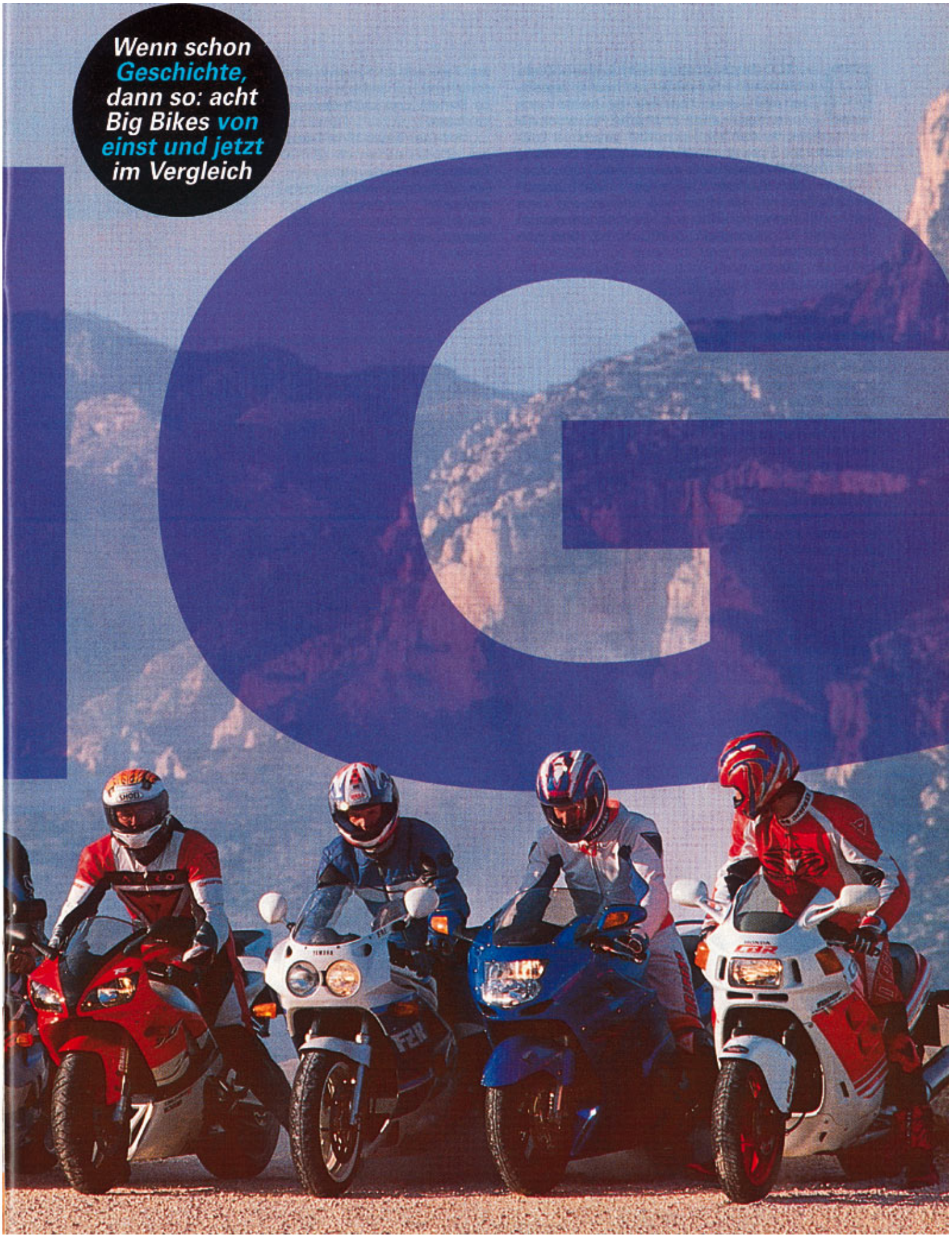
THINK BIKE



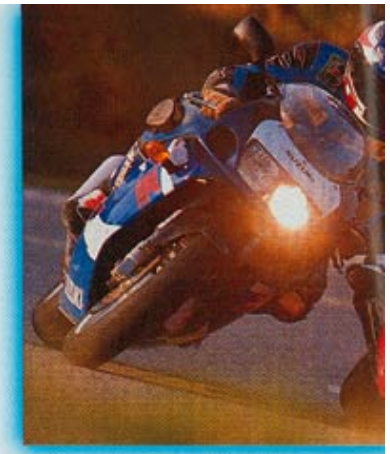
Wenn schon Geschichte, dann so: acht Big Bikes von einst und jetzt im Vergleich



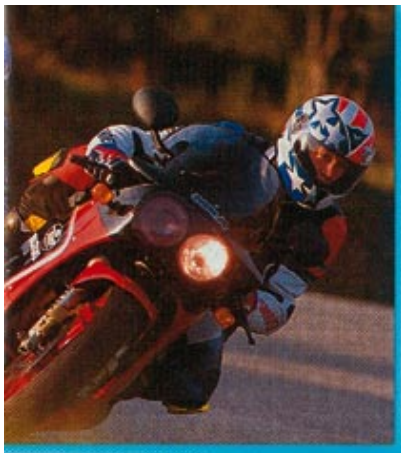
Chassis aller neuzeitlichen Maschinen dieses Vergleichs übrigens auch – aus dem der Yamaha FZR 1000 abgeleitet.

Fünfzehn Jahre Fortschritt machen in einem Blick von der Z 750 Turbo zur ZX-9R einen motorradtechnischen Quantensprung sichtbar. Deshalb trifft es nicht ganz, wenn man sagt, die Neue sei besser. Die ZX-9R ist vielschichtiger, umfassender, sie ist einfach mehr. Nämlich die in ein Motorrad gepackte Kombination von Eigenschaften, welche man im Jahr 1983 für unvereinbar gehalten hatte. Mit 42 Kilogramm weniger Gewicht und einer handlingfördernden Fahrwerksgeometrie ist die 900er Kawa nicht nur um Welten leichtfüßiger, sondern läuft auch noch bei 269 km/h stabiler geradeaus als die Turbo bei 230 Sachen. Sie wird schneller schnell und schneller langsam, bietet mehr Komfort und Renntauglichkeit zugleich. Sie drückt eine irrwitzige Spitzenleistung, neben der der Turbo-Dämon regelrecht verschrumpelt, kann ihren Fahrer aber auch auf einem kommoden Drehmomentbuckel dahintragen. Die 900er ist heißkalte Eleganz im Gegensatz zur öldampfenden Hemdsärmeligkeit der 750er.

Als wäre sie eine Brücke zwischen zwei Zeitwelten, präsentiert sich die Suzuki GSX-R 1100 von 1986, denn die 1100er vereinigt traditionelle und zukunftsweisende Elemente zu einem Konzept. Wie es die 1985 vorgestellte GSX-R 750 vorgemacht hat, läßt auch die 1100er die Kühlluft direkt an den hitzigen Motor. Zudem



Die GSX-R 750, Baujahr 1999, ist eine Kombination aus Leichtbau, Höchstleistung und High Tech: Der Einspritzer drückt 129 PS, das Motorrad wiegt nur 206 Kilogramm



zieht sie aber trickreich einen großen Ölvorrat zur Kühlung mit heran und holt viel Leistung durch moderne Vierventiltechnik. Und sie trägt den Motor in einem Rahmen, der nach dem traditionellen Doppelschleifenkonzept gebaut ist, aber – durchaus modern – aus Leichtmetall besteht.

Im Streben nach niedrigem Gewicht setzte die GSX-R 1100 einen in ihrer Hubraumklasse lange Zeit unerreichten Höhe- oder – wenn man so will – Tiefpunkt: 226 Kilogramm fahrfertig vollgetankt erreichte keine ihrer unmittelbaren Nachfolgerinnen. Noch nicht einmal die späteren 750er. Die radikal neukonstruierte GSX-R 750 der Baujahre 1995 und später schaffte es zwar, diesen Wert wieder zu unterbieten. Allerdings erst, nachdem die Suzuki-Ingenieure jahrelang Hondas Leichtathleten, die CBR 900 RR, studiert hatten. Doch das ist eine andere Geschichte.

Diese hier handelt von einem Motorrad, das konsequenten Leichtbau auch zielstrebig in ausgezeichnete Fahrleistungen umsetzte und der Konkurrenz regelmäßig schwere Schlappen zufügte. Selbst im Vergleich zur hochtourigen Kribbeligkeit der modernen Suzuki GSX-R 750 hält sich ein starker Eindruck von der durchtrainierten Power und der Durchzugskraft der alten Test-1100er. Und dieses Exemplar ist mit 8000 originalen Kilometern auf dem Tacho eigentlich nur an Jahren gealtert und drückte immer noch respektable 119 PS.

Respekt ist übrigens auch deshalb angesagt, weil die gut gepflegte, mit Metzeler ME 33 und ME 1 bereifte Testmaschine zu jenem Hochgeschwindigkeitspendeln ansetzte, für das die GSX-R 1100 der ersten Stunde berühmt waren. Die Erinnerung an dieses unangenehme Fahrverhalten frischte die 13 Jahre alte Maschine sehr authentisch auf.

Etwas matt bleiben muß nur der Nachhall der Euphorie, den damals die Bremsen hervorriefen. Durch die Vierkolbenzangen knappstens vor dem Einschlag in ein Stau-

Konkurrenzlos leicht zu ihrer Zeit: Die Suzuki GSX-R 1100 wiegt nur 226 Kilogramm. Ihr eleganter Bremshebel ist fast schon Kunst

ende bewahrt, hatte der Autor anno 1986 geglaubt, es werde wohl nie eine bessere Bremse geben. Heute weiß er mehr und bremst besser – mit den Sechskolbenzangen der GSX-R 750.

In einem Punkt sind sich die 1100er Suzuki von früher und die 750er von heute verblüffend ähnlich: Sie setzen ihre Fahrer recht tief ins Motorrad. Während aber Tank und Verkleidung der 1100er schlank und steil vor dem Fahrer aufragen, baut die 750er flacher und breiter und macht es dem Fahrer deshalb leichter, beim Beschleunigen sein Gewicht nach vorn zu verlagern. Ganz optimal klappt das aber nicht; dafür liegen die Fußrasten zu hoch und zu weit vorn. Als nicht ganz befriedigend – besonders im Landstraßenbetrieb – muß auch das Handling der GSX-R 750 bezeichnet werden. Der stramme Lenkungsdämpfer und der überbreite 190er Hinterradreifen beeinträchtigen die Zielgenauigkeit. Die GSX-R 1100 läßt sich präziser einlenken, gerät aber beim scharfen Beschleunigen kurvenausgangs rasch an die Grenzen ihres Federbeins. Spätestens dann kommen der giftige Motor und das straff abgestimmte Fahrwerk der 750er zur Geltung und bringen sie mit Macht nach vorn. Trotzdem: Der Sprung von damals zu heute fällt auf den beiden Suzuki GSX-R deutlich kleiner aus als beim Kawasaki-Duo.

Noch enger ist die Yamaha-Familie verbandelt – technisch gesehen. FZR 1000 und YZF-R1 treten sich wirklich ohne Generationskonflikte gegenüber. Die neue R1 weiß, was sie der alten 1000er – vom Deltaboxrahmen bis zum geneigten Fünfventilmotor mit geraden Einlaßkanälen – an technischen Anregungen verdankt. Die in die Jahre gekommene FZR 1000 darf

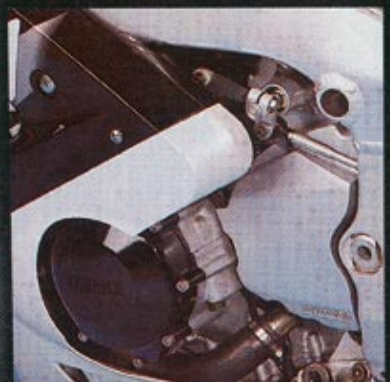
Der FZR 1000 mit Alu-Brückenrahmen und geneigtem Motor mit senkrechten Einlaßkanälen schulden alle modernen Bikes dieses Vergleichs Dank und Anerkennung

sich freuen, einen so wohlgeratenen Nachfahren zu haben. Und sie waren und sind wirklich herausragende Motorräder durch die Radikalität ihrer Technik und durch ihr enormes Emotionspotential.

Im Frühjahr 1987 stimmten die Tester einer Motorrad-Zeitschrift überein, daß die FZR 1000 als einer von ganz wenigen Straßenmaschinen ihren Fahrern rennmaschinenähnliche Fahrgefühle verschaffen könne. Was damit gemeint war, konnte der Schreiber dieser Zeilen erst viel später nachvollziehen: die unbedingte Direktheit des Lenkens, ein Gefühl als würde das Vorderrad mit den Händen an der Achse dirigiert, mit untrüglichem Gespür für das Abrollen eines jeden einzelnen Profilblocks. Daß dies nicht mit dem glucksenden Komfort eines Wasserbetts zu vereinbaren war, hat sowieso nur die Leute gestört, die der Yamaha FZR 1000 geistig nicht ganz folgen konnten.

Schade bloß, daß die Ingenieure bei der Leistung ein wenig hochgestapelt haben. Glatte 100 kW, also 136 PS sollte der FZR-Motor bringen, was ihn nach damaligen Maßstäben fast schon zum Raketentriebwerk gemacht hätte. Aber das mußte dann doch nicht so heiß gegessen werden. Zum einen ist die FZR 1000 recht lange übersetzt, was die Beschleunigung mildert, zum anderen weist der Prüfstand für unser Testexemplar – mit 12 000 Kilometern ebenfalls noch sehr rüstig – nur knappe 116 PS aus. In der Gegend von 136 PS versammelten sich dann erst die späteren Exup-Modelle der 1000er Yamaha – die hätten aber eigentlich 145 PS haben müssen. Im Fall der R1 redet man nicht über Leistung, man hat sie. Ob es schließlich 144 oder gar 150 PS sind, ist letztlich völlig piepenhagen. Es reicht allemal, um den hellgelben, fahrphysikalischen Wahnsinn auszulösen. Das Leistungsgewicht beträgt weniger als zwei Kilogramm pro PS. Inklusive Fahrer. Und wer sich in den Verlauf der Drehmomentkurve vertieft, versteht auch, warum sich volles Be-

Die neue Radikale: 201 Kilogramm schwer, gemessene 150 PS stark und mit bärigem Drehmoment gesegnet. Für die Fahrer ist das fast schon etwas viel Punch



schleunigen auf der R1 anfühlt wie ein anhaltender Elefantenfußtritt: Von ganz unten bis weit jenseits der Höchstleistung setzt es Newtonmeter satt. Ein bißchen mehr schafft nur die Honda CBR 1100 XX. Aber die hat auch den größeren Hubraum und muß über einen halben Zentner mehr herumwuchten als die Yamaha YZF-R1.

Ähnlich wie bei der Kawasaki ist das Schöne an der R1, daß man sich dieser Gewalt aussetzen, sie freisetzen kann, doch nicht gezwungenermaßen. Es fährt sich mit

Everybody's Darling: Die CBR 1000 F wollte möglichst vielen Leuten gefallen und konnte das auch – trotz großflächiger Verkleidung. Der damaligen Mode entsprechend hat sie ein „Anti Dive"

weniger Drehzahl gleitend elegant, aber kaum weniger zügig. Rätselhaft bleibt nur, warum ein so leichtes Motorrad mit einer scheinbar kurvengierigen Fahrwerksgeometrie sich in Wechselkurven von ihrer langgestreckten Vorfahrin austänzeln lassen muß, als wäre sie ein Fußballspieler mit Übergewicht. Sicherlich hängt das zum Teil mit der Sitzposition zusammen. Wegen ihres kompakten, kurzen Tanks wird die YZF-R1 mehr von oben als von hinten gelenkt. Der Zug am Lenker erfolgt also mit etwas ungünstigerem Wirkungsgrad als bei der FZR, die den Fahrer hinter den langen Tank schiebt. Dort schützt sie ihn auch anständig vor anstürmenden Fahrtwinden, während die R1 findet, daß halt langsamer fahren muß, wer sich im Sturm nicht mannhaft halten kann.

Solch extremistisches Benehmen ist den beiden Hondas – der CBR 1000 F und der CBR 1100 XX – überhaupt nicht geheuer. Gerade die CBR-Reihe, angetreten als Nachfolgerin etlicher sehr barocker Motorräder mit V4-Motoren, verstand sich nämlich von jeher als hochwertiges, aber nüchternes Werkzeug zum Fahren und wollte möglichst vielen Leuten gefallen. Es ist also folgerichtig, daß die Honda-Entwickler auf die extreme Ausprägung einzelner Charaktermerkmale verzichtet haben. Das mindert den Faszinationswert der CBR-Modelle; die beiden sind zunächst von der oberflächlich-unverbindlichen Freundlichkeit einer gut geschulten Kellnerin. Setzen Sie sich aber in Bewegung, kommt die Emotion dann doch zum Zug. Denn weil alles – von den Hebeleien bis zum Fahrwerk – so angenehm funktioniert, wird das Fahren selbst zur Faszination. Und zwar in einem weiten Bereich vom gemächlichen Dahinschnurren bis zum mutwilligen Ignorieren der Straßenverkehrsordnung.

Was aerodynamisch ist, zeigt die CBR 1100 XX: spitze Nase, umfassende Kotflügel, fließende Linien. Der Bremszylinder an der Gabel gehört zum „Dual CBS"

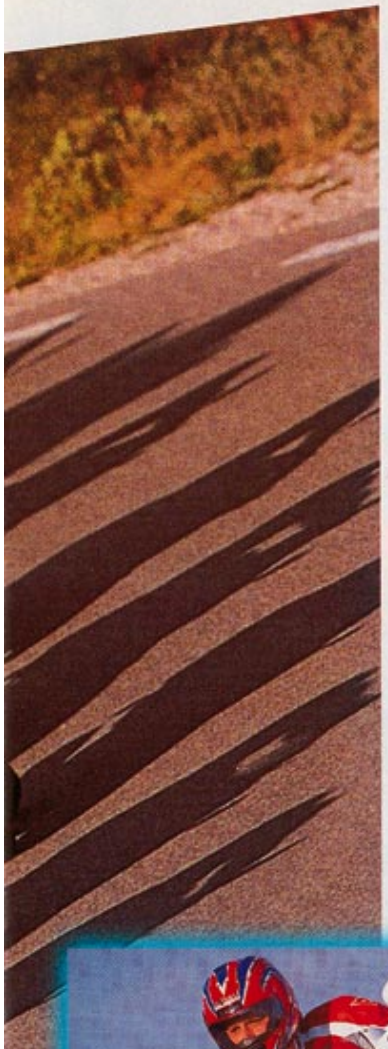
Wenn das Wetter schön ist, die Straße kurvig und der Asphalt griffig, gelingt die Verbindung von Neu und Alt in Harmonie. Ausnahmen? Siehe unten...

Zum Beispiel hatte nach den ersten Fahreindrücken niemand erwartet, daß die CBR 1000 F das stärkste Bike seiner Altersgruppe sein würde. Und obwohl sie fast 50 000 Kilometern auf der Uhr zeigte, war sie es zur Überraschung aller aber doch. Das ist typisch für die CBR: Da wird nicht viel Tamtam gemacht, da wird einfach gemacht – und zwar meistens gut. Und so schaffen es der alte 262- und der neue 253-Kilogramm-Brocken, selbst wenn sie in gewundene Landstraßen verstrickt sind, einem vorauseilenden Supersportler zäh zu folgen. Auf der CBR 1000 F artet das dann aber in richtige Arbeit aus. Beim Auto-

WAS NICHT GEKLAPPT HAT...

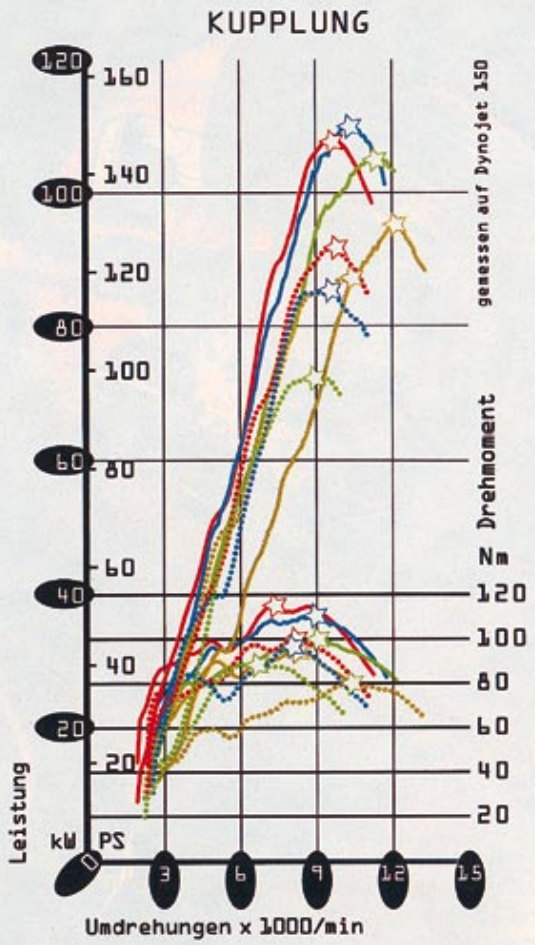
...DIESER KOFFERRAUMDECKEL

...DIESE BLENDE



bahn-Heizen sind die beiden eh vorn dabei. Auch deshalb, weil sie bei Topspeed sauber geradeaus laufen und guten Windschutz bieten. Die alte CBR ist da sogar noch ein wenig netter als die neue mit ihrer spitzen Rennmaus-Nase.

In auffälliger Gemeinschaft tragen beide Hondas an ihrem linken Gabelholm eine Hydraulikpumpe, die beim Bremsen von den nach vorne klappenden Bremszangen betätigt wird. Die CBR 1000 F verhärtet damit die Einfederdämpfung der Gabel beim Bremsen, die CBR 1100 XX aktiviert einen Bremskolben der hinteren Bremse. „Anti Dive" heißt das eine, „Dual Combined Brake System" das andere System, und kaum jemand versteht so richtig, was das ganze soll und bringt. Aber was macht das schon? Ein wenig Skurrilität ist gestattet – bei so viel Perfektionismus über Generationen hinweg. *Ralf Schneider*



— Honda CBR 1100 XX 108 kW (147 PS) bei 9600/min 115 Nm bei 7300/min

····· Honda CBR 1000 F 92 kW (125 PS) bei 9700/min 99 Nm bei 8100/min

— Kawasaki ZX-9R 105 kW (143 PS) bei 11300/min 100 Nm bei 9000/min

····· Kawasaki Z 750 Turbo 72 kW (98 PS) bei 8900/min 89 Nm bei 6600/min

— Suzuki GSX-R 750 95 kW (129 PS) bei 12100/min 80 Nm bei 8200/min

····· Suzuki GSX-R 1100 87 kW (118 PS) bei 10400/min 95 Nm bei 8200/min

— Yamaha YZF-R1 110 kW (150 PS) bei 10300/min 111 Nm bei 8900/min

····· Yamaha FZR 1000 85 kW (116 PS) bei 9600/min 96 Nm bei 8000/min

. . . DIESE KURVE

. . . DIESE FORMATION

. . . DIESER BURNOUT