

1,95€

● Belgien/Lux./Österreich 2,10 Euro ● Slowenien Euro SI 3,00 ● CHF 3,80
● Ital./Span. 2,25 Euro ● Griech. 2,80 Euro ● HUF 790,-

www.motorrad.net

4/2009 April

MOTORRAD NEWS

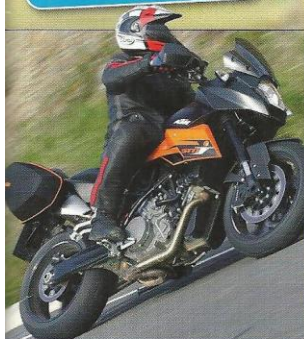
MOTORRAD NEWS

TEST • TECHNIK • TOUREN • SERVICE

■ HONDAS im BREMSENTEST
SUPERSPORT-ABS
nachgemessen

■ PRÜFSTAND: Der neue
**POWER
COMMANDER V**

Zwischen Sport
und Wahnsinn
**Special
ROAD-
RACING**



■ Fahrbericht
SUMO-TOURER
KTM 990 SM T

■ MAXITEST: Das kann die neue
YAMAHA XJ6



KAWA ZX-6R – HONDA CBR600



ABENTEUER Nordspanien, Harz



MEILENSTEIN 100 Jahre HARLEY-D

PLUS ■ Gebrauchtberatung HONDA CB 1300 ■ KAWASAKI Z1000 optimiert

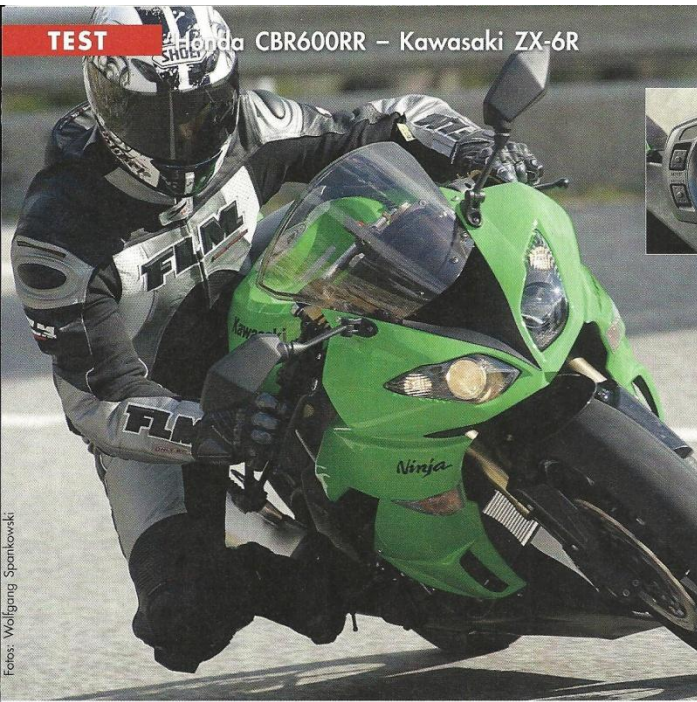
TEST Honda CBR600RR – Kawasaki ZX-6R

Es tut sich was in der kompakten Sportlerklasse. Honda serviert die neue CBR600RR mit innovativem ABS, Kawasaki hat die einst pummelige ZX-6R zu den Weight-watchern geschickt. NEWS startet zum Showdown in die Seealpen.



KLEINKALIBER

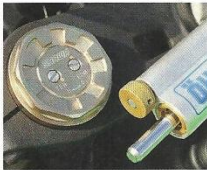
TEST Honda CBR600RR – Kawasaki ZX-6R



Fotos: Wolfgang Spantkowski



Farbenfroh: Beim Drehzahlmesser setzt Kawa auf klare Ansagen



Einstellungssache: BPF-Gabel und edler Öhlins-Dämpfer

Team Green: Nach der gelungenen Modellpflege fährt die ZX-6R im grünen Bereich

Alle reden übers Wetter. Beim Friseur, in der U-Bahn, am Stammtisch. Und NEWS plaudert da gerne mit. Der unfreundliche Spätwinter machte unseren Teststrategen nämlich einen dicken Strich durch die Planung. Da hilft nur die Flucht in den Süden.

In Sichtweite des Mittelmeers lacht die Sonne ein paar Wochen früher als in der Pumpernickelzone.

Kawasaki ZX-6R und Honda CBR 600 RR funkeln in der grellen provençalischen Morgensonne und entlassen brummelnd weißen Wasserdampf aus den Endtopfen. Die Kawasaki hat sich mit der letzten

Modellpflege deutlich der großen Schwester ZX-10R angenähert, der dicke Auspuffstummel rechts unten spricht da eine eindeutige Sprache. Honda setzt nach wie vor auf die Center-Up-Lösung, hier brabbelt es unterm Soziusitz ins Freie.

Das soll eigentlich die gewichtiger Lösung sein, was ein bisschen

wundert, denn immerhin hat die CBR 600 RR rund zehn Kilo an ABS-Zusatzmasse zu verstaun. In Sportlerkreisen ist das eine ganze Menge, aber unterm Strich attestiert die Waage unserer Testmaschine athletische 196 Kilo vollgetankt. Die Kawasaki bringt es auf 193 Kilo – ohne ABS. Ein guter Wert. Vor allem, wenn man bedenkt, dass der Vorgänger noch die magische 200-Kilo-Marke knackte.

Sitzprobe. Die Kawasaki trägt das Heck etwas höher, was vor allem auf die härtere Federung zurückzuführen ist. Für soliden Stand mit beiden Füßen sollte man schon 1,75 Meter mitbringen. Viel größer darf man freilich auch nicht sein, denn dann wird es in den Kniekehlen eng und auch der Oberkörper muss sich auf der extrem kompakten Maschine mächtig falten.

Am besten sitzt also ein Rennzweig mit der Statur eines Jockeys? Das ist natürlich stark überspitzt,

Kurz-Check

	KAWA	HONDA
Motor	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Fahrleistungen	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Verbrauch	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Fahrwerk	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Bremsen	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Komfort	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Verarbeitung	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Ausstattung	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Preis	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □
Fun-Faktor	■ ■ ■ ■ □	■ ■ ■ ■ □



NEWS-Testchef
Wulf Weis

Kawasaki hat die Sechser-Ninja spürbar verschlankt und gekonnt abgestimmt. Damit begegnet sie der etablierten Konkurrenz endlich klar auf Augenhöhe. Wobei die Kawa ganz nach Art des Hauses auf radikale Sportlichkeit setzt und dem Fahrer mehr abverlangt als die geschmeidige CBR600RR. Dass die Honda als erster Supersportler auch mit ABS zu haben ist, das passt wieder ganz zur Honda-Philosophie.

bringt aber den Charakter der Kawa durchaus auf den Punkt. Denn sie lebt und brüllt wirklich für die Rennstrecke. Das zeigt auch schon ein Blick auf den Drehzahlmesser: Dort beginnt der grüne Bereich bei 8000 Touren. Was dann wohl bedeutet: hier runterschalten!

Die Honda kommt – bei allem sportlichen Lorbeer, den sie in der Supersport-Rennserie eingefahren hat – merklich ziviler daher. Je nach persönlicher Grundhaltung mag man das memmig und verweichlicht finden. Oder halt praktisch und bequem. Auf der Honda Platz

Rennsportliche Kawa gegen zivile Honda – auch bei den 600ern bleibt der Markencharakter klar erhalten

Dafür vermittelt die Kawasaki klar mehr Kampfgest. Sie fühlt sich nicht so rund und geschmeidig an, eher eckig und aggressiv. Da überrascht es nicht, dass auch das Lenkverhalten der Kawa für den konsequenten Griff an den Lenkerenden ausgelegt ist. Nicht das die ZX-6R unhandlich wäre, beileibe nicht. Aber sie mag klare Ansagen, die sie dann in glasklare Linien umsetzt.

Die Honda malt dagegen auch im Zwei-Finger-Modus wunderschön runde Bögen durchs Winkelwerk. Einer der Gründe dürfte im elektronisch gesteuerten Lenkungsdämpfer der CBR zu suchen sein. Wir er-

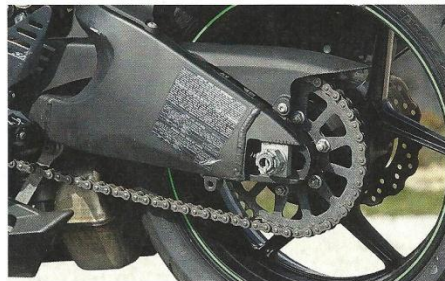
innern uns: Je nach Geschwindigkeit, Drehzahl und Drosselkappenwinkel sorgt ein elektrisches Ventil für steigende Dämpfungskraft im Hightech-Teil. Bei brachialer Beanspruchung liegt die CBR also bretthart, in der City ist der Lenkungsdämpfer nicht spürbar.

Und mit dieser Beruhigungspille in der Hinterhand kann man das Fahrwerk einen Ticklen handlicher abstimmen als mit konventionellem Lenkungsdämpfer. Wie ihn die Kawasaki aufweisen kann. Und zwar in feinsten Qualität von der schwedischen Edelmanufaktur Öhlins, gut

sichtbar vorm Tank platziert und mit einer goldfarbenen Einstellschraube versehen. Damit kommt man auch gut zurecht, in der Praxis muss man aber auch häufig von dieser Einstellschraube Gebrauch machen – je nach Geläuf und Gangart.

Motormäßig zeigen sich beide Maschinen auf einem schlicht fantastischen Standard. Zwar hinkt die Kawa der sehr optimistischen Werksangabe von 128 PS ohne Staudruckaufladung auf unserem Prüfstand mit 117 PS deutlich hinterher, im Vergleich zur Honda herrscht freilich innerhalb der Messtoleranzen praktisches Gleichstand.

Beide Vierzylinder versuchen das hubraumbedingte Durchzugsdefizit



Zugnummer: Die dünne Kette rotiert in einer dicken Schwinge



Wellenbeißer: Diese Kawa-Nissins können richtig fest zulangens



EvoLine by SHARK

Olivier Panis - Auto-Rennfahrer

Trägt den SHARK EvoLine

Fährt Yamaha MT-01, MV Agusta F4, Ferrari... / 25.000 km pro Jahr auf der Straße, 20.000 km pro Jahr auf der Rennstrecke, 230.000 km pro Jahr im Flugzeug...

Persönliches Motto: "Wähle nicht zwischen Sicherheit und Freiheit"



WE ARE WHAT YOU ARE

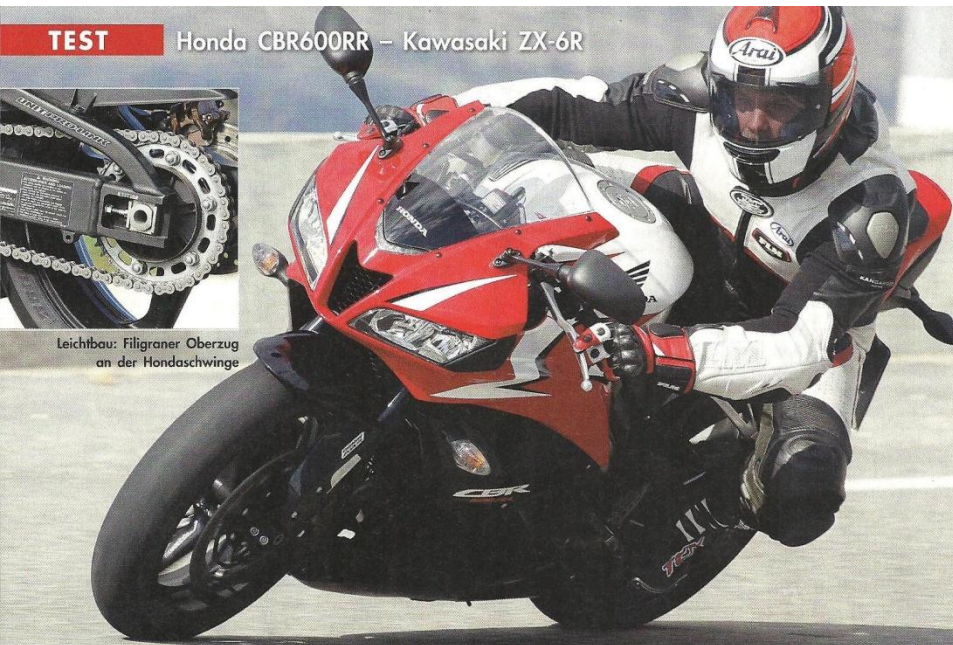
SHARK EVOLINE der erste "evolutionäre" Helm der Welt mit Doppel-Homologation als Vollvisier- und Jethelm.

www.shark-helme.com

TEST Honda CBR600RR – Kawasaki ZX-6R



Leichtbau: Filigraner Oberzug an der Hondaschwinge



durch kurze Übersetzungsverhältnisse zu kompensieren. Das gelingt in der Praxis auch recht gut, denn der Massenausgleich der kleinen Brüllwürfel ist so perfekt, dass relativ hohe Dauerrehzahlen kaum störend wirken.

Bei den Beschleunigungswerten gibt es fast ein Unentschieden, im Durchzug hat die Kawa sogar das bessere Ende für sich. Auch beim Spritverbrauch herrscht annähernd Gleichstand. Da arbeiten die japanischen Ingenieure offensichtlich auf Augenhöhe.

Allgemein tun sich kleinvolumige Hochleistungsmotoren auf engen Passstraßen ja etwas schwer. An diesem Konstruktionsmanko fehlen die Techniker seit Jahrzehnten – und es wird mit jedem Jahr etwas besser. Aber von sattem Druck aus der Mitte kann immer noch nicht die Rede sein.

Nach wie vor gilt es, den Drehzahlmesser gut im Blick zu haben. Und das umso mehr, wenn man durchs unübersichtliche Winkelwerk wuselt und in der ersten Kurvenhälfte mangels Durchblick die

Drehzahl weit abfallen lässt. Ja, das zögerliche Rumstochern in unbekanntem Radien ist halt nicht die Kernkompetenz dieser Drehzahljunkies.

Klar, je mehr die Piste einer Rennstrecke ähnelt, desto wohler fühlen sich Ross und Reiter in dieser Hubraumkategorie. Da ist es auch statthaft, dass beide Maschinen sich touristischen Ambitionen erfolgreich verweigern. Wobei die Honda bei Fahrwerk und Sitzposition schon einen guten Punkt alltagstauglicher ist. Oder nennen wir es besser landstraßentauglicher?

Mancher genießt es ja ganz besonders, mit einem möglichst echten Rennmotorrad durch Schwarzwald, Eifel und Seaplane zu rübern. Und alle Mühsal und Nackenschmerzen, die das so mit sich bringt, sind zentraler Bestandteil des Genusspakets. Diese Kundschaft sollte sich unbedingt auf eine Probefahrt mit der Kawasaki ZX-6R

einlassen. Für Nervenkitzel können wir garantieren.

Aber dann gibt es ja auch noch die abgeklärteren Zeitgenossen, die stressfrei und entspannt rasen wollen. Diese Klientel findet mit der CBR600RR das passende Weizeiten mit erweitertem Einsatzspektrum und dem Quäntchen mehr an Komfort, das auf längeren Sitzungen so entspannend wirkt.

Doch kommen wir abschließend zum Reizthema ABS. Wer glaubt, manuell besser bremsen zu können, wird eh kein ABS ordern. Und wer es an der Honda mitbestellt hat, merkt in der Praxis kaum, dass es da ist. Genaueres zur neuen Honda-Technik „Brake by Wire“ gibt es im Spezial auf Seite 28.

Ohne ABS kommt die Honda genau so teuer wie die Kawasaki. Da ist es dann wirklich Geschmackssache, welche Supersport 600 auf den Tisch kommt.

Wulf Weis

Das Rumstochern in unbekanntem Radien ist immer noch nicht die Kernkompetenz dieser Drehzahljunkies



ABSolut sicher: Brake by Wire-Bremsanlage an der Honda



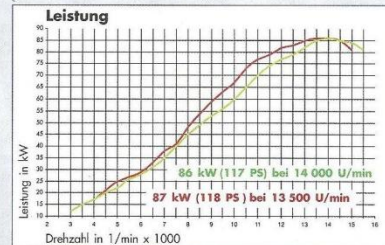
Biedermann: Simples CBR-Cockpit aus dem Touringregal

Kawasaki ZX-6R



Ein aggressives Sportmotorrad mit Ecken und Kanten: Die Kawa mag deutliche Ansagen und setzt sie in glasklare Linien um

Motor, Kraftübertragung:*	Füllmengen, Preis:*
Bauart: Vierzylinder-Viertakt-Reihe	Tankinhalt: 17 l
Hubraum: 599 cm ³	Preis zzgl. Nk.: 10 890 Euro
Bohrung x Hub: 67,0 x 42,5 mm	*Herstellerrangaben
Ventile pro Zylinder: 4	
Gemischauflösung: Einspritzanlage	
Leistung: 94 kW (128 PS) bei 14 000 min ⁻¹	MOTORRAD NEWS-Messwerte
max. Drehmoment: 67 Nm bei 11 800 min ⁻¹	Gewicht fahrfertig vollgetankt: 193 kg
Abgasreinigung: G-Kat / Euro-III	max. Drehmoment o. Kraftstoff: 180 kg
Kraftstoff: Super	max. Zuladung: 178 kg
Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter, 6-Gang-Getriebe, Kette	Verbrauch: 5,3 l/100 km
	Reichweite: 321 km
Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:*	V _{max} /Tacho (km/h): 252 / 270
Rahmen: Brückenrahmen aus Aluminium	Beschleunigung:
Nachlauf: 103 mm	0 – 100 km/h: 3,6 sek
Lenkkopfwinkel: 24°	0 – 140 km/h: 5,5 sek
Radstand: 1400 mm	0 – 200 km/h: 10,9 sek
Federung vorn: Telegabel, 120 mm Federweg	400 m bei stehendem Start: 11,4 sek
Federung hinten: Alu-Profilschwinge mit Zentralfederbein, 134 mm Federweg	Durchzug im 6. Gang:
Bereifung vorn: 120/70 ZR 17	60 – 100 km/h: 4,6 sek
Bereifung hinten: 180/55 ZR 17	100 – 140 km/h: 4,5 sek
Bremse vorn: 300-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln	140 – 180 km/h: 5,0 sek
Bremse hinten: 220-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmstiel	



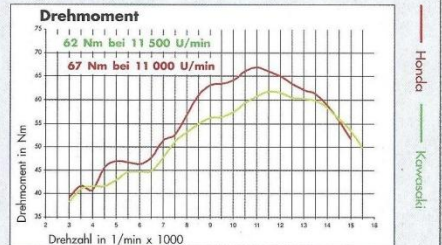
Kopf an Kopf: Die Unterschiede beider Japan-Vierzylinder bewegen sich im Bereich der Messoleranz

Honda CBR600RR ABS



Für den sportlichen Alltag: Die Honda malt im Zweifinger-Modus schöne Linien ins Winkelwerk

Motor, Kraftübertragung:*	Füllmengen, Preis:*
Bauart: Vierzylinder-Viertakt-Reihe	Tankinhalt: 18 l
Hubraum: 599 cm ³	Preis zzgl. Nk.: 11 890 Euro
Bohrung x Hub: 67,0 x 42,5 mm	(ohne ABS 10 890 Euro), *Herstellerrangaben
Ventile pro Zylinder: 4	
Gemischauflösung: Einspritzanlage	
Leistung: 88 kW (120 PS) bei 13 500 min ⁻¹	MOTORRAD NEWS-Messwerte
max. Drehmoment: 66 Nm bei 11 250 min ⁻¹	Gewicht fahrfertig vollgetankt: 196 kg
Abgasreinigung: G-Kat / Euro-III	max. Drehmoment o. Kraftstoff: 182 kg
Kraftstoff: Super	max. Zuladung: 178 kg
Flüssigkeitskühlung, Elektrostarter, 6-Gang-Getriebe, Kette	Verbrauch: 5,2 l/100 km
	Reichweite: 346 km
Fahrwerk, Rahmen, Bremsen:*	V _{max} /Tacho (km/h): 254 / 272
Rahmen: Brückenrahmen aus Aluminium	Beschleunigung:
Nachlauf: 98 mm	0 – 100 km/h: 3,7 sek
Lenkkopfwinkel: 23,5°	0 – 140 km/h: 5,7 sek
Radstand: 1375 mm	0 – 200 km/h: 11,5 sek
Federung vorn: Telegabel, 120 mm Federweg	400 m bei stehendem Start: 11,5 sek
Federung hinten: Alu-Profilschwinge mit Zentralfederbein, 135 mm Federweg	Durchzug im 6. Gang:
Bereifung vorn: 120/70 ZR 17	60 – 100 km/h: 5,2 sek
Bereifung hinten: 180/55 ZR 17	100 – 140 km/h: 5,3 sek
Bremse vorn: 310-mm-Doppelscheibe mit Vierkolben-Festsätteln	140 – 180 km/h: 5,0 sek
Bremse hinten: 220-mm-Scheibe mit Einkolben-Schwimmstiel	ABS-Bremsung aus 100 km/h (trocken): 45,8 m



Vorsprung verspielt: Die Honda kann ihr Drehmoment-Plus nicht in bessere Fahrleistungen ummünzen