

Die Tour der Freuden

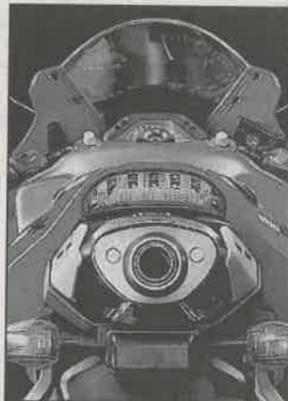
VERGLEICH: Hondas CBR 600RR trifft Yamahas R6

Die Schärfe der Rasur ist ein Fall für die Typberatung. Geben Sie schon mal gerne mit generöser Handbewegung ein Trinkgeld am Rande zum Übernahmeantrag? Dann greifen Sie bestimmt zum Superbike, dessen schiere Gewalt wie im Restaurant Optionen bietet, die nie eingelöst werden müssen. Großkotz oder Multimillionär, Nasenbohrer oder Brandstifter.

Oder drehen Sie Orangen so lange auf der Presse, bis sich an der Innenschale garantiert kein Fruchtkügelchen mehr festkrallt, das zu entsaften sich lohnen könnte? Dann sind Sie ein Kandidat für die Kategorie „Supersportler“. Auch da müssen Sie mächtig pressen, um den maximal 600 ccm großen Motoren ihre über 110 PS zu entlocken. Wer Drehzahlen von 15500 U/min nicht scheut, wird mit Leistungsentfaltung belohnt, die deutlich weniger Adrenalin produziert als ein ausgequetschter 160 PS-Bolide am Rande zur Waffenscheinpflicht.

Zwei besonders quirilige Vertreter der kreischenden Klasse sind die Honda CBR 600 RR und die Yamaha R6.

Um die Wahrhaftigkeit ihrer optischen Betätigung, sehnig austrainierte Hochleistungssportler zu sein, fahrdynamisch zu prüfen, wurden beide Neuheiten über die Nordschleife des Nürburgrings geschleucht. Quasi eine Tour d' Eifel.



Im Stil des GP-Renners: Schalldämpfer unter dem Honda Heck

Prolog

140 Kilometer Anfahrt mit hohem Autobahnanteil ohne Tempolimit stellen klar, dass Kompromisse die Feinde von Sportlichkeit sind: Honda wie Yamaha bieten nur marginalen Windschutz, wenn der Fahrtwind bei rund 260 km/h angreift. Deutlich wird auch, dass Leichtbau nicht beruhigt: Der Frontbereich der nur 189 Kilogramm leichten R6 wird immer wieder von Fahrbahnunebenheiten zum Kopfschütteln animiert. Die Honda, satte 24 Pfund schwerer, ist da weniger zickig.

Entgegen der Befürchtung, dass Literleistungen von knapp 200 PS Lethargie in unteren Drehzahlbereichen erzwingen, ziehen beide auch im sechsten Gang klaglos durch.

Kurvenspiel

Das eigentliche Tor zur 20,8 Kilometer langen Nordschleife öffnet sich nach kurzem Vollgasstück und einleitenden Richtungsänderungen mit den Kurven des Hatzenbachs. Beim Anbremsen dieses Wechselspiels der Schräglage punktet die Honda auf der Bremse. Sowohl Bremsdosierung als auch -wirkung sind der Yamaha überlegen, deren Beläge stumpfer agieren.

Dafür pfeilt die R6 einen Tick handlicher durch den Hatzenbach - Diät hat auch Vorteile. Eigen ist beiden in dieser Passage die Geschwindigkeit ihrer Triebwerke, die ohne Verzögerung und Ruckeln auf Änderungen im Teillastbereich reagieren.

Bis zum tiefsten Punkt der Strecke in Breidscheid haben die 600er den Fahrwerkstest in der Senke der Fuchsröhre mit Kompression auf Anschlag ebenso unbeeindruckt weggesteckt, wie sie im Gewusel von Kallenhard und Wehrseifen exakt die Linie bewahrt haben.

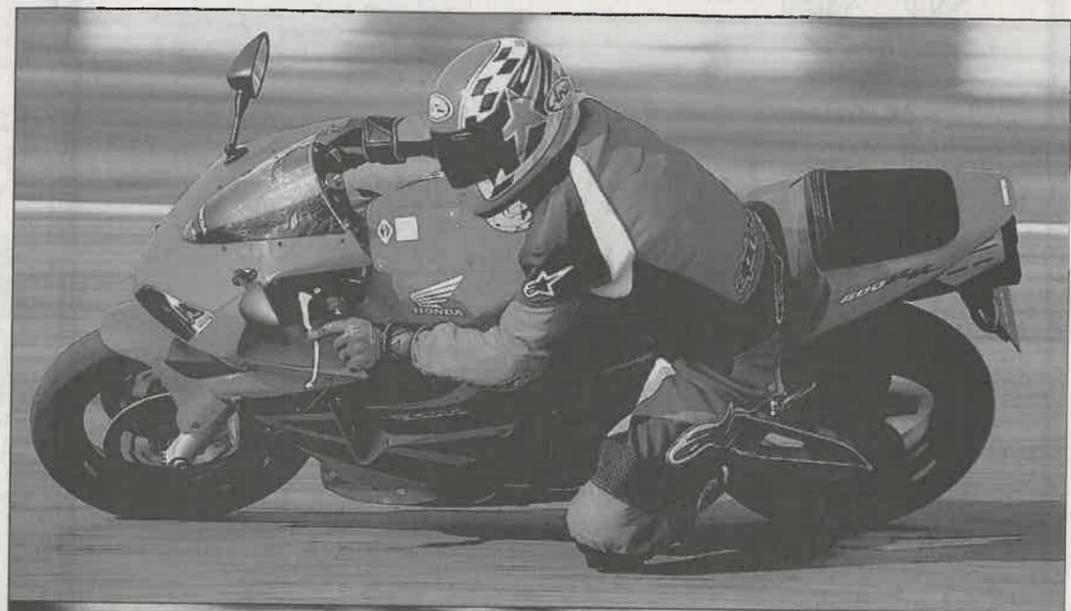
Bergwertung

Vom Bergwerk an folgt der Aufstieg durch den Streckenabschnitt Kesselchen zur Hohen Acht. Es darf gekachelt werden. Dass die Honda weder ihren im Stil der GP-Maschine unter der Sitzbank verlegten Auspuff vor das grimmig blickende Antlitz der Yamaha setzen, noch die R6 dem CBR-Fahrer das kecke Rücklicht präsentieren kann, ist Indiz für die Gleichwertigkeit der Motoren und Konzepte.

Beide brennen ab 9000 U/min ein Feuerwerk ab, dass vom Begrenzer gelöscht werden muss, um die Motorinnereien vor Langzeitschäden zu bewahren. Die nominell drei PS weniger der Honda (114 zu 117 PS) sind dabei nicht spürbar. Was auch die Fahrleistungen belegen: Beide sprinten in drei Sekunden auf 100 km/h, nach zehn Sekunden liegen bereits 200 km/h an.

Rutschetappe

Im Gegensatz zur langen Tour der echten Rundfahrer endet die Eifelschleife nach nicht einmal neun Minuten mit der Bestätigung der Weisheit, dass erst im Ziel sein muss, wer das Ziel erreichen möchte. In unserem Fall liegt der



Trumpfkarten: Ob Honda CBR 600RR (ganz oben) oder Yamaha R6, ist eine Frage von Geschmack und Kontostand. Technisch bewegen sich beide auf hohem Niveau.

Stolperstein in den schnellen Kurven zwischen Pflanzgarten und Döttinger Höhe.

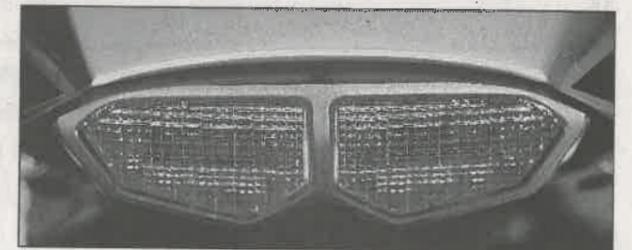
Dass die Yamaha mit dem Heck beim Herausbeschleunigen zu weit eintaucht, ist mit mehr Druckstufe schnell korrigiert - rutschiger ist die Erfahrung, dass die Reifen (Michelin Pilot Sport) bei zügigem Fahren recht schnell um Haftung ringen. Was daran erinnert - hoch den Zeigefinger - dass die Nordschleife keine Rennstrecke ist, sondern als flott zu befahrbare Landstraße begriffen werden sollte.

Zielankunft

Und während sich die Herren Superbiker noch schweißgebadet darüber freuen, von der Grünen Hölle nicht gegrillt worden zu sein, rollen wir angenehm erwärmt über den Zielstrich vor der Eisdielen in einem kleinen Eifeldorf. Ein Leben ohne extreme Leistungsspitzen kann so einfach sein.

Fazit: Das Gelbe Trikot haben sich beide verdient. R6 wie CBR 600RR legen beeindruckend Zeugnis darüber ab, wie nahe zur Perfektion heutige Motorräder sind. Den Kauf Tipp gibt's trotzdem für die Yamaha - weil sie mit 9995 Euro 415 Euro günstiger als die Honda ist. Aber vielleicht rechtfertigt deren scharfe Optik ja den Aufpreis...

Arnulf Ramcke



Zorniger Rückblick: Diodenlicht am Yamaha-Rücken