



Das schöne Gesicht: Die Honda Fireblade trägt die Maske der Zurückhaltung. Doch sie ist ein reißendes Tier.

Foto Racepix.de

Komprimiert und kompromisslos

Die Fahrbarkeit der Fireblade ist sprichwörtlich. Nun legt Hondas Superbike in Sachen Sportlichkeit und Leistung alle Zurückhaltung ab, drängt in die vorderste Reihe. Und traut sich was beim Design.

Von Walter Wille

Die Älteren unter uns Flachlandbewohnern erinnern sich noch gut an die weiße Masse, die man Schnee nannte. Die Chefentwickler bei Honda denken anscheinend gern an die Winter ihrer Jugend zurück, in denen sie ihren Schulkameraden mit Schneebällen auflauerten. So jedenfalls erklären wir uns den Umstand, dass sie immer dann, wenn sie die Entstehung ihrer neuen Fireblade beschreiben, mit der Geschichte vom Schneeball kommen.

Mit den Händen verdichten, immer kompakter formen – so soll man sich die Herangehensweise vorstellen, mit der Hondas Supersport-Flaggschiff rundum erneuert wurde. Zentralisierung der Massen, pingeligste Gewichtsreduzierung, gezielter Kräfteinsatz – und schon trifft man genau auf die Mütze. Das Triebwerk der CBR 1000 RR Fireblade leistet nominell 131 kW (178 PS) bei einem Gesamtgewicht von – vollgetankt – nur 199 Kilogramm, was man phänomenal nennen darf. Eine Fachzeitschrift hat dem Vierzylinder dieser Tage mittels Prüfstand sogar 180 PS attestiert. Damit hinkt Honda seinen japanischen Rivalen nicht mehr hinterher, sondern reklamiert das beste Leistungsgewicht für sich.

Welch zäher Kampf um Kunden und Image in dieser hochgezüchteten Motorradklasse geführt wird, zeigen vermeintlich kuriose Einzelheiten: Honda hat das Lochmuster der Bremscheiben geändert,

um ein paar Gramm zu sparen, hat am Anlasser herumgetüftelt, der bei gleicher Leistung jetzt weniger Saft aus der Batterie zieht, die deshalb kleiner und ein Kilogramm leichter ausfallen kann. Nein, keine Einzelfälle und auch keine Nebensächlichkeiten, denn es geht schließlich um die „Zentralisierung der Massen“. Fakten dieser Art füllen Seiten im Honda-Pressetext.

Jedes Gramm zählt, ein Kilogramm macht Welten aus, und für nennenswerte Mengen Fortschritt braucht man längst die Erkenntnisse aus dem Profirennensport. Die Überhänge schrumpften, der Auspuff räumte seinen Platz hoch oben unter der Sitzbank und zog unter den Motor. Der Endschalldämpfer schaut nur noch als Stummel zur rechten Seite heraus. Dadurch ließ sich die Heckpartie auf einen schwindstüchtigen Rest zusammenschmelzen, was – erraten – der Konzentration der Massen im Schwerpunkt der Maschine dient und somit einem leichten Handling. Das nämlich ist der tiefere Sinn des Schneeballsystems.

178 PS auf zwei Rädern sind nur dann ein Vergnügen, wenn nicht Angstschweiß die Lederkombi durchtränkt. Der exorbitante Druck in allen Lagen macht anfangs schier fassungslos, doch trotz ihrer immensen Kraft ist die Fireblade ein berechenbares, kontrollierbares Motorrad, mit dem auch Normalfahrer gut zurechtkommen sollten. Frappierend ist die fast spielerische Leichtfüßigkeit; Einlenkverhalten, Zielgenauigkeit, Stabilität erreichen höchstes Niveau. Die Vorderradbremse mit den neuen einteiligen Sätteln ist tadellos in Wirkung und Dosierbarkeit, hinten spielt sich nicht viel ab, doch die Fußbremse wird auf solchen Motorrädern in der Regel selten genutzt. Auch der Pilot hat sich zu komprimieren auf einem spärlich gepolsterten Sitz bei sportlich engem Kniewinkel; unbequem wirkt dieses Arrangement aber selbst bei einer Körpergröße von 1,85 Meter nicht. Die Schräglagenfrei-

heit ist unendlich, das Fahrwerk strafft bei ordentlichem Federungskomfort. Die Höchstgeschwindigkeit muss bei gut 290 km/h liegen, wir haben das auch auf der Rennstrecke von Almeria nicht ergründen können, weil am Ende der Gegengeraden stets zu früh ein enger Rechtsbogen herangeflogen kam.

In solchen Situationen verhindert beim heftigen Einsatz der Stopper und schnellem Herunterschalten von zwei, drei Gängen die neue Slipper-Kupplung ein Springen des Hinterrads. Die Bremsstabilität macht beinahe sorglos. Was den Umgang mit der Fireblade überdies enorm vereinfacht, ist der unauffällig unter der Tankabdeckung angebrachte elektronisch geregelte Lenkungsdämpfer, der auf Holperstrecken oder bei stürmischem Beschleunigen für Ruhe sorgt. Der Motor (natürlich leichter und kompakter als bisher, Titanventile, größere Zylinderbohrung, kürzerer Hub) zieht ab Standgas, packt bei 4000/min zu, kennt ab 6000/min überhaupt kein Halten mehr und stürzt bei 13 000/min mit breiter Brust in den roten Bereich. Durchzug und Drehmoment (112 Nm bei 8500/min) erlauben schaltarme Fortbewegung, auffällig ist ein recht ruppig Lastwechselverhalten in kleinen Gängen. Man kann darüber hinwegsehen, auch über den unwillig einklappenden Alu-Seitenständer sowie die Tatsache, dass letzte Reste von Sozietauglichkeit wegkomprimiert wurden, weil die 13 760 Euro kostende Fireblade ein faszinierendes Stück Technik ist.

Bleibt abzuwarten, wie das Design ankommt. Honda wollte sich unbedingt abheben vom Rest: kurze Stupsnase und fließende Formen statt spitzer Schnauze, aggressiver Kanten und Kriegsbemalung. Dazu edle Details, nobler Auftritt und ein schwarz-roter Metalliclack wie an einem Sporttourer. Die Fans im Fireblade-Forum (www.cbr1000rr.de) favorisieren bisher die Variante Weiß. Weiß wie der Schnee für die knallharten Bälle.

Sieben Millionen Autos bleiben draußen

Drei Umweltzonen haben wir schon, viele weitere werden folgen

Wenige Tage vor Weihnachten schien die Vernunft zurückzukehren: Das EU-Parlament in Straßburg hatte eine neue Studie zur Kenntnis genommen, wonach mehr als zwei Drittel der Feinstaubemissionen nicht lokalen Ursprungs sind, und daraufhin den Kommunen drei Jahre mehr Zeit für Gegenmaßnahmen eingeräumt.

Die Freude deutscher AltaboBesitzer über eine zu erwartende weitere drei Jahre währende Schonzeit war jedoch verfrüht. Unbeeirrt machten am 1. Januar dieses Jahres die deutschen Städte Berlin, Hannover und Köln ihre ausgewiesenen City-Bezirke für Fahrzeuge ohne Feinstaubplakette dicht. Auch die als besonders dienstbeflissen bekannte baden-württembergische Umweltministerin Tanja Gönner beehrte sich zu versichern, dass die Sperrbezirke in Stuttgart und weiteren sechs südwestdeutschen Kommunen ungeachtet des EU-Beschlusses zum 1. März 2008 Realität werden.

Am vollmundig verkündeten Ziel, Deutschland zum Weltmeister im Umweltschutz zu machen, wird also unverdrossen festgehalten, auch wenn dieses hehre Ziel nicht immer tosenden Applaus hervorruft. So lässt der griechische EU-Umweltkommissar Stavros Dimas nach wie vor keine Gelegenheit aus, Sanktionen für die deutschen Automobilhersteller wegen des überhöhten CO₂-Ausstoßes ihrer Modelle zu fordern. Und dem früheren Präsidenten des PSA-Konzerns (Peugeot/Citroën), Jacques Calvet, war der germanische Umwelteifer schon immer suspekt. „Die Deutschen sind eine Bande verrückt gewordener Umwelthysteriker“, gifete er vor Jahren.

Obwohl das nun in Kraft getretene Einfahrtsverbot in Umweltzonen seit Monaten bekannt war, blieb der Aufschrei der davon betroffenen rund sieben Millionen Fahrzeugbesitzer – allein in Köln sind es mehr als 20 000 – weitgehend aus. Offensichtlich hat die Mehrzahl noch gar nicht realisiert, was da auf sie zukommt: Das innerstädtische Fahrverbot in den erwähnten Kommunen gilt für alle älteren Benziner ohne geregelten Katalysator sowie für Dieselfahrzeuge, die nicht mindestens die Abgasnorm Euro 2 erfüllen. Wie viele Diesel durch den nachträglichen Einbau eines Rußpartikelfilters von Euro 1 auf Euro 2 oder von Euro 2 auf 3 aufgewertet werden können, weiß niemand. Der Bundesumweltminister spricht von rund sechs Millionen, der Zentralverband Deutsches Kraftfahrzeuggewerbe (ZDK) schätzt die Zahl auf etwa sieben Millionen.

Trotz des einmaligen Steuerbonus von 330 Euro und künftiger Steuererminderung durch aufgewertete Abgasnormen hielt sich bisher der Ansturm auf die Werkstätten in Grenzen. Nach dem Skandal um mehr oder weniger unwirksame Partikelfilter der Zulieferer GAT, Bosal und Tenneco/Walker, von dem rund 30 000 Dieselfahrer betroffen sind, kam das Nachrüstgeschäft zeitweise völlig zum Erliegen.

Rund 23 Prozent des Gesamtbestands von 46,6 Millionen Personenwagen in Deutschland (Stand: 1. Januar 2007), also 10,7 Millionen Benziner und Diesel,

sind nach Angaben des VDA Euro-0- und Euro-1-Fahrzeuge, 3,8 Millionen davon sind Benziner mit geregeltem Katalysator (sogenanntem US-Kat), die auch ausgespart bleiben sollten – was ziemlich widersinnig gewesen wäre, weil sie keinen Feinstaub produzieren. Sie erhalten nun doch eine grüne Plakette.

Knapp ein Viertel des Gesamtbestands sind Dieselaautos, von denen laut Auskunft des Verbands der Internationalen Kraftfahrzeughersteller (VDIK) 2,4 Millionen Euro 2 (rote Plakette) und 7,4 Millionen Euro 3, D 3, D 4 oder Euro 4 erreichen (gelbe oder grüne Plakette). Unter dem Strich bleiben folglich rund sieben Millionen Benziner ohne Katalysator und nicht nachrüstfähige Diesel übrig, die keine Plakette und damit Einfahrtsverbot in Umweltzonen erhalten.

Viele Diesel lassen sich durch Einbau eines Partikelfilters so weit aufrüsten, dass sie doch noch eine Plakette erhalten. Modellspezifische Auskünfte erteilen beispielsweise die Werkstätten oder Dekra. Für etwa zwei bis drei Millionen nachrüstfähiger Dieselmotore gibt es allerdings derzeit noch keine Filter, schätzt der ZDK. Die Liste ändere sich allerdings ständig, weil die 14 Hersteller von Nachrüstfiltern ihr Angebot laufend ausbauen. Betroffen vom akuten Mangel sind übrigens nicht nur die vielgeschmähten alten Dreckschleudern und Stinker, sondern auch ungezählte jüngere Selbstzünder mit Katalysator, die noch vor wenigen Jahren vom Verkäufer als besonders umweltfreundlich gepriesen wurden.

Wer das Glück hat, für sein Modell einen Nachrüstfilter zu bekommen, muss für das Recht auf freie Fahrt im Durchschnitt etwa 800 bis 1200 Euro einschließlich Einbau berappen, bei einigen Model-

len sogar deutlich mehr. Noch viel härter trifft es Spediteure im Nahverkehr, deren Transporter und Lastwagen wegen vergleichsweise niedriger Jahreslaufleistung durchaus zehn Jahre und länger halten, aber mangels Angebot nicht nachgerüstet werden können. So mancher Möbelspediteur dürfte vor dem wirtschaftlichen Ruin stehen, weil Partikelfilter für schwere Lastwagen, so es überhaupt welche gibt, nach Angaben des VDA zwischen 10 000 und 20 000 Euro kosten.

Wie hoch der volkswirtschaftliche Gesamtschaden durch diese gravierende Nutzungseinschränkung ist, lässt sich nur erahnen. Die fehlende Plakette an der Frontscheibe bei den knapp sieben Millionen nicht nachrüstfähigen Personenwagen dürfte grob geschätzt eine durchschnittliche Wertminderung von rund 1000 Euro beim Weiterverkauf oder bei der Inzahlungnahme auslösen. Der Volkswirtschaft wird auf diese Weise Kaufkraft in Höhe von etwa sieben Milliarden Euro entzogen. Der Nutzeffekt für die Umwelt ist demgegenüber marginal. „Fauleute rechnen mit einer Minderung des Feinstaubspiegels durch verkehrsbeschränkende Maßnahmen in Umweltzonen um etwa drei Prozent“, teilt der VDA mit. Und: „Dieser Wert liegt im Bereich der Messungenauigkeit.“

Der ADAC schätzt die Feinstaubminderung durch Sperrzonen auf etwa fünf Prozent. Interessanterweise ging die Feinstaubkonzentration 2007 in mehreren Städten ohnehin recht deutlich zurück. Ludwigshafen/Rhein meldete beispielsweise an zwei von vier Messstellen eine glatte Halbierung. Hätte es schon Umweltzonen gegeben, wäre dieses Ergebnis zweifellos als Beweis für deren durchschlagenden Erfolg bejubelt worden.

HANS W. MAYER



Foto DDP

Der ganz normale Wahnsinn geht weiter: Trotz gegenteiliger Studienergebnisse der EU halten deutsche Städte unbeirrt daran fest, Umweltzonen einzurichten.

Die Internetfavoriten

Gute Adressen brauchen Präsenz: Schalten Sie hier Ihre Web-„Visitenkarte“, und Sie erreichen über 1,78 Millionen Leser (AWA 2007). Jeden Dienstag in der FA.Z. und sonntags in der Frankfurter Allgemeinen Sonntagszeitung.

Gestalten und schalten Sie Ihre Anzeige ganz einfach online:
www.faz.net/internetfavoriten
 Schon ab 124,80 Euro für 4 Wochen (8 Anzeigen inklusive).
 Ihre Fragen beantworten wir gerne: Telefon (069) 75 91-33 44

Bauwesen/Häuser ryll-tech.de , Brennwert-Heizkessel, Öl, Gas, Solar, Rapsöl, ryll-tech.de Massivhäuser ab 76.490 Euro www.hausausstellung.de 1000 x saniert und nix passiert! www.blumcad.de	Coaching + Karriere Verhaltensth. Coaching bei Burnout www.seifertcoaching.de Essen + Trinken Wir bringen Ihnen das echte Italien nach Hause www.casadilisa.de Neu: PATA NEGRA aus der Pfalz Rind Schwein Geflügel vom Bauern www.hof-ritzmann.de	Freizeit/Hobby/Spiele Your Anglo-German Club in Cologne www.overseasclub.de Geschäftsverbindungen www.ichbrauchkartons.de Gesundheit und Wellness Medizin-Check auf Mallorca www.medicincheck.com SCHMERZEN? ARTHROSE? Erfolg mit Hybridfeld-Behandlung! www.arthrotun.de	Internet-Dienste/Domainen www.entrada.de IT Security info@entrada.de Kliniken Krampfadern? Dann Venenfachklinik seit über 15 Jahren! Tel. 08682/917156 www.schlossklinik-abtsee.de www.venen.de , Bad Bertrich, Die Venenklinik, Tel. 0 26 74/94 00, Seit über 25 Jahren	Kliniken Depressionen und Ängste ...bewältigen Sie möchten etwas ändern? Wir helfen Ihnen dabei! Informieren Sie sich über Depressionen, Ängste und ihre Behandlung unter: www.c-d-k.de Telefon 0251 4810-102 CHRISTOPH-DÖHNER-KLINIK FÜR PSYCHOTHERAPIE	Lifestyle www.fliegerjacken.de Flieger/Cabrio/Safariemode T. 021 32/7 12 15 Marketing/Werbung/PR Günstiger Erfolg im Internet! www.guerilla-marketing-nastasi.de Medien/Verlage Rhein-Main.Net der regionale Online-Dienst mit aktuellem Veranstaltungskalender (Journal Frankfurt), News, Sport, etc. www.rhein-main.net Zeitschriften mieten – Geld sparen www.lesezirkel.de	Medien/Verlage Renommiertes Verlag publiziert auch Ihr Buch! www.verlage.net Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH http://www.faz.net Zeitung für Deutschland www.faz-archiv.de Das FA.Z.-Archiv im Internet Rechtsanwälte/Recht Bau-Immobilien-Mietrecht Due Diligence Real Estate www.ra-eichholz.de Seminare F.A.Z.-Länderdienste http://www.laenderdienste.de Die Weltwirtschaft aus einer Hand: Länderanalysen, Wirtschaftshandbücher, Fachzeitschriften TOP http://www.top-online.de Technologie-orientierte Besuchs- und Informationsprogramme (TOP) FRANKFURTER ALLGEMEINE Hochschulanzelger mailbox@hochschulanzelger.de http://www.hochschulanzelger.de	Urlaub und Reise www.XXL-Fewos.de , 6-60 P., ideal f. Familienfeste, Treffen, Clubs www.Ferienhaus-mit-Kaminfeuer.de abenteuerteam.com Lust auf Abenteuer? Tel. 01 80/ABENTEUER! 500 Reiseangebote! Ayurveda-Urlaub mit SKR Sri Lanka, Teneriffa, Kreta www.urlaub-mit-sinn.de Estland-Lettland-Litauen, St. Petersburg-Königsberg: PKW-, Rad-, Motorrad-, Städtereisen. www.baltikum24.de Sattel-Fest! Rad-Urlaub weltweit. In kleinen Gruppen. www.wiking.de Last Minute & Later + Kreuzfahrten www.hegenloh.de Tel. 069/69 59 76 90 Wander- und Radangebote im Passauer Land. www.donau-perlen.de
Bücher/Antiquariat www.Wein-Kunst.de Weine aus Teneriffa www.kanaren-weine.de Bücher online kaufen unter www.faz.net/buchshop Ladengeschäft in Friedberg/Hessen www.geschenke-marel.de Frankfurter Allgemeine Buch IM FA.Z.-INSTITUT Fach- und Sachbücher www.fazbuch.de Bürobedarf/-einrichtungen CAIRO Designmöbel fürs Büro heute bestellt – morgen da. www.cairo.de	Sicher. Rentabel. Direkt. www.umweltbank.de Telefon 0911 / 53 08 - 123 Freizeit/Hobby/Spiele Inkasso/Auskunft Amtl. Handelsregister www.dufa-index.de Neue Tanzkurse www.wernecke.de	Industriebedarf/B-to-B www.gewerbeerfassung.de www.homepageerfassung.de Büro-Wohn-Sani-Lager-CONTAINER Mieten/Kaufen www.container.de Frankfurter Allgemeine ZEITUNG FÜR DEUTSCHLAND Deutsche Verlags-Anstalt GmbH http://www.dva.de Bücher aus den Bereichen Literatur, Geschichte, Politik und Architektur. Steuerberater-Suchservice des Deutschen Steuerberaterverbandes e. V. (DSV) http://www.steuerberater-suchservice.de Kostenlose Versicherungsvergleiche www.info-finanzvergleiche.de					