

SCHWARZ STARK SPONDON



MAGAZIN FÜR TECHNIK · STRASSE · SPORT JUNI-AUGUST 2010 4,90 €

EMOZIONE E PASSIONE: MOTO GUZZI MGS-01

UNTERWEGS MIT TRAUMBKES: MV AGUSTA F4 APRILIA RSV4



ENDURANCE WM:

HÖLLE LE MANS

ISLE OF MAN 2010: TT-SPECIAL!

FAMILIENFEST: DIE 1.000 KM HOCKENHEIM

VIER MARKEN! GROSSER REIFENTEST



CLASSICS:

- Laverda 886 SFR - As time goes bike



BIKE-ELEKTRONIK:

- CAN-Bus / Alles über GPS-Laptimer
- Fahrttest: GripOne Traktionskontrolle



SPINDOCTOR





Text Dieter Hamprecht | Bilder Buenos Dias/Dieter Hamprecht

Doc Sniders ist bereit für den TC-Test. Kurze Hypnose, ein paar kräftige Schläge aufs Stammhirn, schon murmelt er sein bekanntes Mantra: „**Hightsider, es kann nur einen geben!**“ Angstfrei wie ein schottisches Hochlandrind wird Sniders die 200-PS-Feuerklinge am Kurvenausgang fürchterlich zureiten.

Eine „echte“ Traktionskontrolle mit Radsensoren und frei programmierbarer Software für knapp 1.200 Euro? „Die GripOne muss ich testen“, drängt Kollege Schnieders am Telefon. Doc Sniders dreht in Sachen TC immer voll am Rad. Zum Glück, denn unbekannte Systeme zu testen geht nur mit Gottvertrauen, oder dem nötigem Geschick, ein quertreibendes Heck kontrolliert wieder einzufangen. Profis wissen eben wie's geht - und sie stellen andere Anforderungen an das Regelsystem. Rennfahrer suchen in der Fahrhilfe keine Sicherheit, sie wollen maximalen Vortrieb. Für Hobbypiloten sind Traktionskontrollen dagegen in erster Linie zur Vermeidung von Krankenhausaufenthalten interessant. Für Normalos gibt's das Sicherheitsfeature bekanntlich bei BMW, Ducati und MV Agusta bereits ab Werk. Die einzig erschwingliche Alternative auf dem Zubehörmarkt stammte bislang von Bazzaz und findet entsprechend reißenden Absatz unter Hobbyraccern. Kein Wunder, bietet das All-in-one-Paket neben Hightsiderprävention auch Fuel-Controller und Quickshift-Modul zum attraktiven Preis. Aber - auch wenn mich jetzt alle Bazzaz-Fahrer steinigen: Eine echte Traktionskontrolle ist das System mit der Schlupfermittlung per Drehzahlanstieg nicht, auch wenn es das Hinterrad effektiv im Zaum hält. Richtige Race-Performance ist nur durch Ermittlung beider Raddrehzahlen möglich. Solche High-End-Lösungen sind aber bisher sündhaft teuer, da hier durch umfangreiche Datenverwertung und Regelvarianten die komplette Motorsteuerung, samt Kabelbaum, neu gestrickt wird.

Billigheimer oder echte TC?

Genau hier setzt der italienische Hersteller GripOne an. Entwickelt hat das System Diego Gubellini, der seit 1997 im internationalem Renngeschäft aktiv ist und unter anderem im Team Gresini den Datenonkel für Marco Melandri gab. Gubellinis Zauberkiste verwertet wie im Profilager Raddrehzahlen beider Räder und lässt sich problemlos an das jeweilige ans Motorrad und den eigenen Fahrstil anpassen. Lediglich die Halter für beide Radsensoren müssen selbst gefertigt werden. Die Blackbox lässt sich für sämtliche Reifentypen und Radgrößen konfigurieren und bietet bis zu 64 Einstellvarianten für Spin (Sensibilität) und Cut (Wirkungsgrad). Die Leistungsrücknahme erfolgt entweder über Eingriff auf Einspritzung oder Zündung und ist damit sogar für Vergaser-Mopeds tauglich. Beim Basismodell „GripOne“ (1.059 Euro) werden alle Einstellungen per Tastenbedienung am Steuergerät vorgenommen, am Lenkerschalter lässt sich die Traktionskontrolle ein- und ausschalten. Für 130 Euro mehr liefert der Importeur Micron-Systems die Pro-Variante, die per USB-Schnittstelle vom PC gefüttert wird und inklusive Lenkerschalter zur Wahl zwischen zwei Maps ausgeliefert wird. Der entscheidende Vorteil der Pro ist die Einbeziehung des Drosselklappensignals, damit die Elektronik Beschleunigungswheelies nicht unnötig einbremst.

Heiliger Armand!

Die Eckdaten hören sich also nicht schlecht an. Ein überschaubares System, frei konfigurierbar und alles zum fairen Preis. Logisch, dass wir die GripOne-TC testen wollen. Ein kurzer Anruf beim Häuptling von Micron-Systems, zwei Tage später stand er samt Testobjekt im Contidrom. Heiliger Armand, was Du da von der Rampe rollst, ist keine Testhure, das ist



Spin net rum, a bissla Schlupf muss sein: Power-Commander Armand Mottier (rechts) weiht Feuerklingen-Besitzer Murat in die Geheimnisse der GripOne-Software ein.



Edelmetall trifft Kohlenstoff: Diese feuerverhärtete Klinge schickt dank Micron-Doping und Scorpion-Komplettanlage 205 PS in Richtung PVM-Felge. TC tut Not!

ein Juwel! Wenn Doc Sniders gnadenlose Gashand wütet, könnte das Edelmetall in seine Molekularstruktur zerfallen. Mr. Micron beunruhigt das nicht, scheinbar traut er seiner Traktionskontrolle. Während die CBR frische Conti-Slicks bekommt, erklärt Herr Mottier die Eckdaten der Feuerklinge: Pistal-Kolben, Kopfbearbeitung, Nockenwellen, Airboxumbau, Scorpion-Kompletanlage sowie das volle Powercommander-Ornat zaubern knapp 205 PS auf die Kurbelwelle. Respekt! Eine Traktionskontrolle macht also durchaus Sinn. Mottiers Begleiter wirkt nicht ohne Grund et-



Wie die Großen: Alle GripOne-Systeme arbeiten mit Drehzahlsensoren an Vorder- und Hinterrad. Die Halter für beide Sensoren müssen selbst angefertigt werden.



Vollausstattung: Dynojet PCV, Secondary Fuel Module, AutoTune, GripOne. **Lampe an:** Harmlose Infos liefert das AIM-Dashboard, wenn die LED's der TC-Remote-Control leuchten, wird's ernst. **Switch:** Pro-Version mit Wahlmöglichkeit zwischen zwei Maps und On-Off-Schalter.

was angespannt, mit pfälzischem Understatement gibt er zu verstehen, das die edle Feuerklinge seinem Besitz entspringt, „Häschd emol e Flupp fir mi? I rauch nomal nit, abba etz brauch i ein.“ Die Nerven bei Murat Serer liegen blank. Der arme Kerl leidet Höllenqualen. Verständlich, Schnieders wird alles daran setzten, Murat's edle Feuerklinge fürchterlich zu verbiegen. Der Racer blickt zum Himmel, als wolle er den Eintrittspunkt in die geplante Umlaufbahn checken, geht zur carbonisierten Honda-Startrampe und prüft die Temperatur der Conti-Slicks. „Waren die Heizdecken eingesteckt?“ Diese Frage wirkt auf Murat ebenso beruhigend wie der Umstand, dass Tuner Armand Mottier offensichtlich kaum etwas auf seinem Laptop-Display erkennen kann. Blinzeln füttert der Micron-Chef die GripOne-Traktionskontrolle mit frischen Werten für den ersten Probelauf.

TC-Test: Pokal oder Spital

Der Doc hat sich erst einmal für ein defensives Map entschieden. Der KTM-Battler feuert aus den Ecken, dass einem fast schwindelig wird. Knall-laut brüllt die Feuerklinge, brutzelt und hustet beim Beschleunigen aber unüberhörbar. Die Abstimmung war für Sniders viel zu defensiv. „Da beiß ich vor lauter Regelintervallen auf der Geraden fast in die Scheibe, so brems das.“ Nächster Versuch. Diesmal bleibt der Doc länger draußen, kommt aber wenig überzeugt nach vier Runden zurück zur Box. Die TC regelt Herrn Schnieders noch immer viel zu früh und vor allem zu grobschlächtig. „Ist zwar idiotensicher, aber es geht zu wenig vorwärts. Außerdem regelt die Traktionskontrolle je nach Gangwahl unterschiedlich.“ Mottier kontert, dass die GripOne keine gangselektive Regelung hat. Kri-sensitzung und Datencheck am Laptop ist angesagt. Des Rätsels Lösung kann nur in der Anzahl der Regelintervalle, oder an der Verarbeitung des

Micron CBR 1000 RR SC 59

TECHNISCHE DATEN

MODELL	Honda CBR 1000 RR 09 SC 59
ERBAUER	Micron Systems GmbH, Boxdorfer Str. 13 90765 Fürth, www.micronsystems.de
MOTOR	CBR 1000 RR mit hochverdichtenden Pistal-Kolben, Sportnockenwellen, überarbeitetem Ventiltrieb, feingewuchteter Kurbelwelle, erleichterter Kupplung mit Aluminium-Scheiben, bearbeitetes Gehäuse, Sekundärluftsystem umgebaut
MOTOR-MANAGEMENT	Dynojet Powercommander V mit AutoTune zur Anpassung der Fuel-Map während der Fahrt, SFM-Modul zur Abstimmung der oberen Einspritzleiste, Dynojet Quickshifter
FAHRWERK	Öhlins-Fahrwerk mit TTX-Federbein und Öhlins-Cartridge vorne, Schmiederäder von PVM
AIRBOX	Große Carbonansaugschächte mit um ca. 2,5 l erhöhtem Volumen, kurze Aluminiumtrichter, K&N Racefilter
AUSPUFF-ANLAGE	Scorpion-Kompletanlage mit Carbondämpfer, wahlweise mit dB-Killer
FRONT	Presser & Kuhn Superbike-Rennverkleidung mit DE-Doppelscheinwerfer für Abblend- und Fernlicht
HECK	Selbsttragender Carbonheckrahmen wie IDM, Kennzeichenhalter mit Beleuchtung wahlweise montierbar
BODYWORK	Sportverkleidung, Tankabdeckung und Sitzbank Hagen Sportzubehör
TRAKTIONSKONTROLLE	Grip One Pro-Traktionskontrolle mit Radsensoren und Wheelie-Control
DETAILS	Gilles-Kettenspanner, -Achsmutter und -Fußrastenanlage, SCM Schnelltankverschluss, Braking-Bremsscheiben und -Beläge, Brembo-Radialbremspumpe, Micron-Stahlflexbremsleitungen, AIM-Cockpit, R&G-Sturzpads
LACKIERUNG	Design und Durchführung Murat Serer

Drosselklappensignals, liegen. Offensichtlich regelt die TC bei niedriger Drehzahl im höheren Gang nicht feinfühlig genug. „Du spürst wie das Hinterrad rumeiert und nix vorwärts geht“. Mottier verändert die Einflussnahme der Gasgriffstellung und verkürzt die Intervalle zur Zündunterbrechung am ersten Zylinder von zwölf auf vier. Falls dieses Setup nicht gefällt, spielt der Micron-Chef eine Alternativ-Map auf, die der Racer während der Fahrt per Kippschalter aktivieren kann. Diesmal findet Doc Sniders sichtlich Gefallen an der GripOne-Pro. Man mag fast nicht hinschauen, wenn der Wahnsinnige auf dem Hinterrad an Start/Ziel vorbeiprescht. Der arme Murat raucht dabei verzweifelt seine fünfte Zigarette, einschließlich Filter. Schnieders erlöst das Nervenbündel nach zwanzig Runden und stellt die Feuerklinge knisternd in die Box. Erster Kommentar: „Hammergeiles Teil, klasse Sitzposition, bärenstarkes Drehmoment in allen Lagen, Fahrwerk OK, nur hinten ist die Feder deutlich zu hart.“ Und die Traktionskontrolle Herr Schnieders? „Fast gut, regelt jetzt schön unauffällig. Hobbyfahrer sind mit diesem System immer auf der sicheren Seite. Für meinen Geschmack lässt diese Einstellung aber nicht genügend Wheelspin zu. Schade, dass man die TC-Maps nicht während der Fahrt feinjustieren kann. Für richtig schnelle Rundenzeiten benötigt man sicher einen Tag, um die ideale Abstimmung zu finden.“ Die individuellen Idealwerte für Spin und Cut zu erarbeiten ist nichts für Hasenfüße und Grobmotoriker, deshalb wird Mr. Micron die GripOne-TC mit drei Basismaps (Normal/Medium/Professional) ausliefern. Für alle, die eine Traktionskontrolle schneller machen soll, ist ein wenig Abstimmungsarbeit nötig. Kennt man ja von Profi-Teams, nicht umsonst sitzen inzwischen mehrere Datenonkels in jeder Box. Gegen sündhaft komplexe Profi-Hardware ist die GripOne-TC sehr übersichtlich, kostengünstig und für Semiprofis durchaus eine Überlegung wert. ●



Passt immer: Die GripOne-TC ist kompatibel mit allen Rad- und Reifengrößen, die Leistungsrücknahme erfolgt über Zündunterbrechung eines Zylinders, oder Koppelung mit dem Einspritzsystem. Schlupf und Wirkungsgrad sind frei programmierbar, drei Basismaps dienen als Arbeitsgrundlage. Die Pro-Variante wird per USB-Schnittstelle konfiguriert und ermöglicht eine Wheelie-Control durch Verarbeitung des Drosselklappen-Öffnungswinkels sowie Wahlmöglichkeit zwischen zwei Maps per Kippschalter.

ContiRoad **ATTACK 2**

ready 2 ride



Der neue Standard in Sachen **Grip, Sicherheit und Dynamik** im Sport-Touring Segment.

Continental 
GET THE GRIP 

www.conti-moto.com

Continental Reifen Deutschland GmbH · Geschäftsbereich Motorradreifen · Continentalstraße 3-5 · D-34497 Korbach · service.motorrad@conti.de