

UMBAUTEN



Damit die Chemie stimmt, wird die Gemischaufbereitung von einem Powercommander übernommen, der es ermöglicht, für jeden Zylinder ein selektives Einspritzkennfeld zu erstellen. Ein zusätzliches Zündmodul lässt das Er-

stellen eines eigenen Zündkennfeldes für jeden Zylinder zu. Damit die erarbeiteten Prüfstandswerte in der Praxis angeglichen werden können, zeichnet ein Dynojet Widebandcommander Lambdawerte, Drehzahl und Drosselklappen-

stellung beim Fahren auf - die Auswirkungen der Airbox können nun direkt auf die Kennfelder übertragen werden.

Je nach Abstimmung kommen so zwischen 183 PS und 189 PS am Hinterrad zusammen, das sind immerhin ca. 200 PS an der Kurbelwelle.

Noch beim Heimfahren diskutieren wir, welche Möglichkeiten mit einer zahmeren Fahrwerksabstimmung realisierbar gewesen wären - aber die Gixer haben wir ja schon verblasen...



STECKBRIEF - Basis: Honda CBR 1000 RR 04

- Motor:** Kopf komplett überarbeitet, Sportnockenwellen, dies und das...
- Technik:** Honda Serieneinspritzanlage mit Dynojet Powercommander mit einzelnen Kennfeldern für jeden Zylinder
Honda Serienzündanlage mit Dynojet Zündmodul mit getrennten Kennfeldern für jeden Zylinder und Steuerung des Quickshifter
Schaltautomaten, Airboxumbau mit vergrößertem Luftschacht und Alutrüchtern, K&N-Filter, Micron Hydratech Kompletanlage mit hydraulisch geformten Krümmern
- Fahrwerk:** Serienfahrwerk von HH-Racetech modifiziert - Gabel komplett überarbeitet, Stoßdämpfer mit hydraulischer Federvorspannung
Marcesini Magnesiumfelgen 3,5 x 17" und 6 x 17"
Fußrasten und Lenker sowie Kettenspanner von Gilles
- Bremsen:** Serienscheiben vorne mit micron Stahlflex- bzw. Carbonbremsleitungen und Nissin Rennbelägen
- Verkleidung** kompletter Kit von Hagen Sportzubehör, wahlweise mit u. Sitzbank: asymmetrischen DE-Scheinwerfern
- Preis:** Umbau eines Serienfahrzeuges je nach Ausbaustufe bereits ab ca. 1.900,- Euro

